

Orbea Orca M11i LTD

Une nouvelle version de l'Orbea Orca où tout change... et rien ne change.



Texte SAM CHALLIS - THOMAS CAUSSÉ



EN DÉTAIL

Modèle

Orbea Orca M11i LT

Groupe

SRAM Red eTap

Freinage & transmission

n.c

Roues

Fulcrum Racing Quattro

Carbon

Périphériques

Cintre FSA Energy

Compact, potence FSA

OS-99, tige de selle FSA

K-Force Light, selle Selle

Italia SLR Kit Carbonio

Poids

6,711 kg (taille 55)

Prix

À partir de 8 499 €

Contact

orbea.com

Oorca... J'avais toujours pensé que ce nom faisait référence aux orques, aux épaulards ; un terme dérivé de leur nom latin *Orcinus orca*, des méchantes baleines un brin carnassières.

On pouvait facilement imaginer qu'Orbea voulait donner une consonance agressive à son modèle ultra-sportif en le classant ainsi dans cette famille de prédateurs des océans. Mais j'avais tout faux.

« Non, il n'y a aucun lien avec le mammifère marin !, répond le service marketing Orbea. ORCA, c'est juste l'assemblage entre *ORBéa* et le mot *CARBONE*, parce que c'était notre tout premier modèle fabriqué en carbone. Bien sûr, avec ce côté rapide et puissant, ça peut faire penser à une orque, mais ce n'était pas le but à la base... Nous ne sommes pas de grands romantiques ici chez Orbea, on est plutôt terre-à-terre dans nos concepts. »

Alors d'accord, on s'est un peu enflammé autour du nom de code de ce vélo, mais il continue à faire de sacrées étincelles depuis des années en restant le haut de gamme du fabricant espagnol. Le tout premier cadre mono-coque est sorti des usines Orbea en 2003, ce qui veut

dire que cette nouvelle version bénéficie de 15 années de retouches et d'améliorations successives.

En sachant ça, j'étais tout excité à l'idée d'enfourcher cet Orca *new look*. Il faut dire que ça faisait un moment qu'aucun modèle ne m'avait réellement enthousiasmé. J'avais pu tester un bon paquet de vélos grâce au magazine et tous m'avaient rapidement dévoilé leur petit secret, j'avais vite découvert leur petit plus. Trop vite. Parfois, c'était un look unique ; d'autres fois, c'était une prise en main exceptionnelle ; et parfois c'était des accélérations fantastiques. Sauf qu'avec cet Orbea, je n'ai presque rien senti au cours de mes premiers tours de roue. Et pourtant ce vélo possédait bien un truc à part. Mais j'étais incapable de dire ce que c'était.

Patron, la même chose !

En fait, la réponse m'est venue un jour où je ne roulais pas avec. J'ai eu cette révélation en observant le vélo dans mon atelier. Je le scrutais sous tous les angles et je me suis aperçu que le SRAM eTap s'inscrivait parfaitement dans les lignes du cadre. Je me suis dit qu'on ▶

LA FOURCHE

Avec ses jambes arquées façon cowboy de western, cette fourche est conçue pour mieux fendre l'air. On retrouve ce genre de design sur les modèles aéro d'autres marques aujourd'hui, notamment chez Wilier ou Storck. Et la technologie semble fonctionner puisque ce type de fourche a été adopté sur l'ensemble des modèles Orca.

► obtiendrait la même impression d'équilibre si on avait mis un Shimano Dura-Ace à la place. Et ça serait sûrement pareil s'il était équipé en Campagnolo Super Record. Bon sang, mais c'est bien sûr ! Voilà pourquoi je n'avais pas réussi à trouver une qualité particulière à ce vélo : il était capable de toutes les rassembler. Et si l'Orca peut s'accommoder de différents groupes, il peut également s'adapter aux différentes demandes de son pilote. Si on appuie fort sur les pédales, la rigidité du cadre offrira des accélérations musclées, et ce, sans sacrifier au confort du roulage. Lancé sur les petites routes, les sensations sont assez fermes, mais jamais trop cassantes. De la même manière, la direction est précise, mais elle pardonne aussi les petites fautes de trajectoire. « Très heureux de vous entendre dire ça, me répondra le service marketing Orbea. Nous avons conçu le nouvel Orca pour être un vélo de course de bout en bout. Le vélo taillé pour les grands tours. Il devait réagir sur tous les terrains. Entre nous, on dit que c'est un produit bien balancé. » La marque m'expliquera ensuite que les ingénieurs ont surtout cherché à travailler en priorité le rapport poids/rigidité. La partie basse du cadre est destinée à soutenir les tubes placés en haut, à la manière d'un pont suspendu. Les grosses sections du tube diagonal et du boîtier de pédalier sont censées amener de la puissance et de la rigidité, alors que le tube de selle et le tube horizontal jouent sur la masse, une technologie maison baptisée « *Dynamic Structure Stiffness* ». Comme aujourd'hui tout va plus vite, pas le temps de dire « *Dynamic Structure Stiffness* », on a abrégé le dispositif en « DSS ». Il paraît que ça sonne mieux. Il paraît surtout que ça marche très fort ! Orbea a pu mener des tests très poussés avec les coureurs de l'équipe Cofidis. Des modifications ont été opérées au niveau de la géométrie du cadre, mais aussi sur la forme des tubes et même



au niveau de la composition du carbone : l'angle du tube de selle et du tube de direction a été changé, le boîtier de pédalier a été abaissé de 70 mm et le hauban arrière a été ramené à 408 mm. De mon point de vue, toutes ces transformations ont rendu l'Orca plus plaisant à piloter, à la fois vif et rassurant. Les données concernant le *stack* et le *reach* (la hauteur et la longueur mesurées depuis le boîtier de pédalier) ont elles aussi été revues et corrigées, avec respectivement 572 mm et 391 mm. La position de conduite est plutôt sportive, mais sans être exigeante. Grâce à tous ces ajustements, l'Orca se démarque de l'Avant, le modèle typé endurance chez Orbea, avec sa position plus haute.

Nec plus ultra

Cette nouvelle version de l'Orca se distingue aussi de ses prédécesseurs au niveau de la composition du carbone et

TUBE DE SELLE

Le système de blocage de la tige de selle est dissimulé à l'intérieur du tube de selle et le serrage s'effectue sur le côté du cadre avec une clé Allen de 4 mm. Ce dispositif présente deux avantages. Premièrement, il apporte un design plus épuré et plus aéro. Deuxièmement, la bague de blocage est placée environ 15 mm en dessous des serrages classiques, et cela donne plus de flexibilité à la tige de selle et donc un gain de confort.



INTÉGRATION

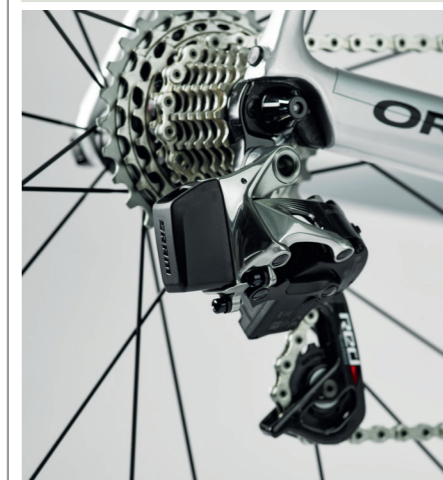
Sur l'Orca, la tête de fourche vient s'intégrer avec la douille de direction. La longueur de la fourche a dû être rallongée, mais on ne perd rien au change : cela permet d'adapter des pneus plus hauts et l'aérodynamisme s'en trouve renforcé.

de la structure des tubes. On se retrouve aujourd'hui avec des formes plus panachées. Jusqu'ici, les modèles Orca présentaient des tubes triangulaires et une fourche assez étroite sur le haut, avec un léger mouvement de décrochage au-dessus des attaches de roue. Sur ce nouveau modèle, les lignes des tubes sont plus conventionnelles et sur le haut de la fourche on croit reconnaître les jambes arquées de John Wayne, un écart qui laisse beaucoup de place pour le passage de roue. « On a dû revoir la forme des tubes, explique-t-on chez Orbea, parce qu'on a utilisé un type de carbone nouveau. Au passage, on gagne en poids (- 80 g) et en aérodynamisme. Idem pour le design de la fourche, on a voulu un design plus fluide. » Résultat, la fourche offre une meilleure rigidité latérale (un bond de 26 %) et, en roulant à 49 km/h, vous pouvez gagner jusqu'à quatre secondes tous les 10 km. L'air circule de façon plus efficace dans les espaces du haut de fourche. Mais si, comme moi, vous atteignez rarement cette vitesse de croisière, vous n'arriverez sûrement pas à voir la différence. Par contre, grâce à ce système, vous pouvez vous équiper en pneus plus hauts !

Il reste un domaine où cet Orca n'arrive pas à rivaliser avec les marques World Tour : l'aérodynamisme.

Bizarrement, Orbea a fait le choix d'équiper le vélo avec du pneu de 23 mm. Ça m'a un peu gâché le plaisir sur les petites routes granuleuses, et j'étais moins rassuré quand il fallait pousser un peu fort dans les courbes. Les pratiquants d'une autre époque (je vous parle du temps du grand pignon à 21 dents et des pneus de 19 mm) ne trouveront sûrement rien à redire là-dessus. Sauf que moi, je me suis converti depuis longtemps aux pneus de 25. Alors oui, bien sûr, je chipote pour deux petits millimètres de gomme, mais en passant du 25 au 23, j'ai non seulement trouvé ça moins confortable, mais je me suis surtout senti moins confiant quand il fallait s'engager dans une descente et négocier un virage technique. C'est allé tout de suite mieux en remontant des pneus de 25 mm : le vélo accrochait enfin sur le profil de mes parcours. Mais Orbea a pensé à tout : la firme propose un service de personnalisation (le programme MyO disponible sur leur site web). Chaque client peut opter pour différentes configurations dans les équipements et les peintures. Simple et pratique, vous pourrez vous occuper de ce choix de pneumatiques au moment de l'achat. Il reste quand même un domaine où cet Orca n'arrive pas à rivaliser avec les marques du peloton World Tour : l'aérodynamisme. Le châssis d'un Orca ne présente pas le carénage d'un Pinarello Dogma F10 par exemple. Mais là-dessus, Orbea s'est rattrapé avec la sortie de l'Orca Aero. Les sculptures de ce cadre sont nettement plus agressives et Orbea a surtout profité de l'assouplissement des règles UCI sur le rapport 3/1 des tubes de cadre. Les amateurs de vitesse et de chrono pourront donc s'orienter vers ce modèle. Pour tous les autres, aucune hésitation : cette dernière version de l'Orca est prête pour vous emmener faire un tour. voire même un GRAND tour !

Le détail



Comme la plupart des cadres produits actuellement, l'Orca conserve encore des ouvertures pour le passage de câbles. C'est vraiment dommage que les fabricants ne sortent pas des modèles spéciaux pour les vélos montés en SRAM eTap sans fil. Pour ça, il faudrait concevoir des moulages ad hoc et ça reviendrait sans doute trop cher pour des volumes si faibles : les versions eTap ne concernent que le très haut de gamme. Est-ce que ça changerait quelque chose ? Difficile à dire. Une chose est sûre, le SRAM eTap a réussi à s'imposer. Et à juste titre : le passage de vitesse est net et précis, les commandes – façon palettes de volant – répondent en un clic. Rien à redire non plus sur la facilité d'installation et la durée de vie des batteries. Mais le truc magique reste l'absence totale de câblage, tout devient plus esthétique et aéré. Alors, tant pis s'il faut conserver ces œillets fermés par des bouchons en plastique moche !



La direction de l'Orca est précise, mais elle pardonne aussi les petites fautes de trajectoire.