

ESSAI >>

Prix du vélo testé
6990 €

En version
Shimano 105
à partir de **3990 €**

En version
Shimano 105 Di2
à partir de **4590 €**

En version
Shimano Ultegra
Di2 ou SRAM Force
à partir de **5990 €**

En version
SRAM Red
à partir de **8490 €**

En version Shimano
Dura-Ace Di2
à partir de **8990 €**



**Dilecta
Grammont Carbone**

Un air de coursier d'antan

Créée en 1913, puis remise en selle en 2021, la marque Dilecta avait sorti des cadres route et gravel en acier et aluminium. Le constructeur propose cette année un châssis en carbone dans la veine de vélos sobres, haut de gamme et recréant l'esprit du fabricant. Par C. Leroy, photos A. Krassovsky

POIDS

7,4 kg
(en taille L, sans pédales)

CADRE

Carbone
kit cadre Grammont à 2 490 € et cockpit
Grammont à 360 €

ÉQUIPEMENT DU CYCLISTE

Casque: Ekoï – Lunettes: Julbo –
Tenue: Dilecta – Chaussures: f'zi:k

ESSAI >> Dilecta Grammont Carbone

Le Dilecta est à son aise avec des relances et du braquet.



Le Grammont fait référence à la gloire et aux victoires acquises par les équipes professionnelles sponsorisées par Dilecta de 1925 à 1955. Notamment celles remportées sur le Tour des Flandres avec le mur de Grammont et celles sur la Classique Paris-Tours, avec l'arrivée avenue de Grammont. Clin d'œil à la ville d'Indre-et-Loire puisqu'en 1937 les cadres et vélos de route, destinés aux coureurs pros Dilecta, sont fabriqués dans un atelier à Tours. Et dès 1950, les porteurs sont produits à Chinon. La marque veut inscrire le Grammont dans la lignée des vélos de course qu'elle avait à sa gamme. On retrouve donc un cadre en carbone monocoque fidèle aux lignes actuelles. On a des lignes tendues, des tubes aux formes rondes et arêtes, une fourche droite, un tube de selle et une tige de selle en D et des haubans abaissés. Dilecta ne cache pas la fabrication taïwanaise de ce cadre à la finition de qualité en T700C haute résistance et T800 HM-MR. À noter que différents montages sont possibles et que si le combo sur le vélo

de test est un Deda Elementi, un combo cintre-potence Dilecta est aussi disponible. Ses formes beaucoup rondes augurent d'ailleurs une ergonomie plus attractive.

Nervosité - Rigidité

L'ensemble cadre-fourche-combo procure un châssis plutôt rigide. Avec un poids de 7,4 kg, le vélo offre un rapport poids/rigidité qui, sans être exceptionnel, donne satisfaction sur la route. Les roues à 1800 g pénalisent un peu les relances en nervosité avec un léger embonpoint, mais une fois lancées, on bénéficie de leur rigidité. Sur les relances justement avec un grand braquet, on applique toute la puissance souhaitée, et le Grammont répond présent. Plus on met de puissance et plus le vélo, bien aidé par le combo Alanera bridé, donne des accélérations ou des sprints à la hauteur d'un pur produit de course. Ce combo carbone très rigide rehausse la rigidité de l'avant qui présente un peu de flexion comme on l'a mesurée sur le banc de déformation. Dans

les côtes et les faux plats montants, on peut compter sur la rigidité de l'ensemble. En danseuse, la nervosité vient de l'avant et de la légère flexion, mais le Grammont est plutôt un vélo pour passer en force les difficultés. Il est plus à l'aise lorsqu'on met du braquet et que l'on appuie plutôt qu'en remontant des dents pour virevolter sur les pédales. Dans la lignée des vélos de coureurs, à force de rouler en force, vous risquerez d'avoir les jambes dures avec les kilomètres.

Pilotage

Aucun souci particulier de ce côté, il est équilibré. Le combo carbone vient renforcer l'avant pour lui donner l'assurance de vous placer sur vos trajectoires choisies. Il s'inscrit dans les courbes comme vous le désirez. Les pneus et les roues font aussi le job à ce niveau. Le groupe Shimano Ultegra Di2 donne satisfaction sur les freinages, le toucher sur les décélérations.

Confort

Le confort est son talon d'Achille, autant à l'avant que sur l'arrière. Le combo carbone Alanera de chez Deda fait remonter les chocs et ne filtre pas les imperfections, ce qui malmène les poignets. À l'arrière, les haubans abaissés et la tige de selle en D présentent moins de flexion que certains produits concurrents et on ressent les grosses imperfections de la route. Un confort qu'on aurait souhaité à la hausse pour que le Grammont ait une capacité plus importante d'évoluer en cycloport longue distance. Toutefois, le tubeless et le 28 mm, voire le 30 mm, vous permettront de compenser cette raideur.

Équipements

Pas de tracas à avoir sur ce Dilecta, tous les périphériques, Deda, Selle Italia, Shimano, Hutchinson et Fulcrum sont des choix réfléchis qui vous emmèneront durant de nombreuses saisons. Les roues seront le seul produit à modifier pour un modèle plus léger et au profil plus bas pour les parcours de montagne pour baisser le

Dilecta Grammont Carbone en détail



ON A AIMÉ

Design sobre, l'intérieur du fourreau de fourche est décoré.



ON A AIMÉ

Le pneu Hutchinson Challenger en 28 mm est un excellent choix. Les roues Fulcrum aussi.



ON A AIMÉ

Boîte de pédalier rigide, transmission Shimano Ultegra, le Grammont a de bonnes bases.

Lignes tendues, décoration sobre et distinguée, la marque de fabrique Dilecta.



pois. Attention à conserver un modèle suffisamment rigide pour épauler le cadre.

Rapport qualité/prix

Le montage d'un groupe Shimano Ultegra Di2 et des roues Fulcrum Wind 42 permet d'amortir le prix global du cadre haut de gamme. Le constructeur entend se distinguer comme une marque en pleine renaissance offrant des cadres et des machines haut de gamme. Plutôt que d'évoquer un rapport qualité/prix, il est préférable de parler de rapport qualité/ finition et il faut de toute façon embrasser l'histoire de Dilecta. La peinture et le montage sont faits en France.

C'est un cadre classique qui assurerait sur les Classiques.

Avec un cadre rigide, les bouts droits sont menés avec de la vitesse.



B. BERBESSOU

ON N'A PAS AIMÉ

Malheureusement les haubans abaissés n'apportent pas le supplément de flex et le confort escomptés.

LES CONCURRENTS: On trouve des concurrents dans les vélos de course orientés du côté sportif de la pratique cyclo.

Basso Astra 6899 € - Adris Le Performance 6999 € - Wilier Filante SL 7000 €

ESSAI >> Dilecta Grammont Carbone

Test labo

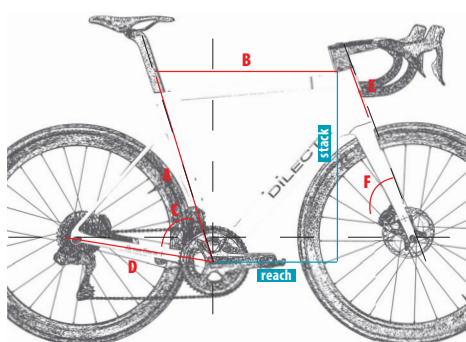
Les chiffres sont donnés à partir des valeurs relevées sur le cadre et les roues lors de leur passage sur les bancs de déformation.

FICHE TECHNIQUE

- Cadre :** carbone monocoque
- Fourche :** carbone monocoque
- Cintre-potence :** Deda Alanera pour le test; combo carbone Dilecta
- Leviers combinés :** Shimano Ultegra Di2
- Freins :** Shimano Ultegra
- Dérailleurs av./ar. :** Shimano Ultegra Di2
- Pédalier :** Shimano Ultegra 52/36
- Roues :** Fulcrum Wind 42
- Pneus :** Hutchinson Blackbird 28 mm
- Tige de selle :** Dilecta carbone
- Selle :** Selle Italia SLR
- Prix :** 6990 € (sans pédales)
- Poids :** 7,4 kg (en taille L, sans pédales)
- Distributeur :** Dilecta

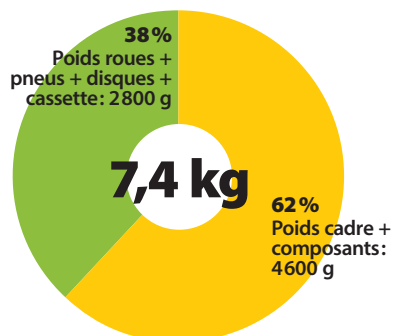
LES COTES DISPONIBLES

Pas de souci pour ce cadre, faites attention à ne pas surdimensionner la douille et vous retrouver avec un châssis trop grand.



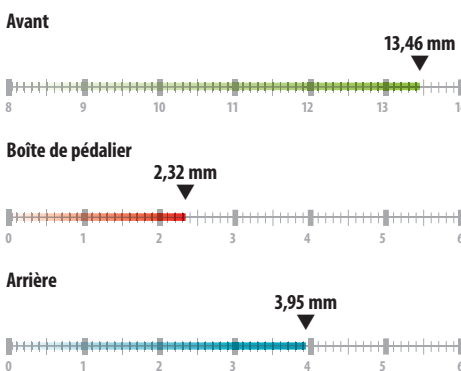
COTES TAILLES	A (cm)	B (mm)	C	D (mm)	E (mm)	F	Stack (mm)	Reach (mm)
XS	44	513,02	71°	407	110,42	75°	375	507
S	47	532,92	72°	410	126,83	74°	381	526
M	50	549,13	72,5°	411	145,51	73,5°	387	545,5
L	53	568,77	73°	413	169,35	73°	394,5	570
XL	56	585,55	73,5°	413	196,75	73°	403	598

RATIO POIDS CADRE/ROUES



MESURES DU CADRE

Dilecta Grammont



Notre avis Bien que son avant soit moins bridé que les cadors de compétition, la boîte et l'arrière du Dilecta sont dans les standards des châssis rigides.

MESURES DES ROUES

Fulcrum Wind 42

ROUE AVANT

- Poids :** 995 g
- Jante :** carbone
- Dimensions de la jante :** hauteur 42 mm, largeur interne 23 mm, largeur externe 29 mm
- Rayonnage :** 24
- Rigidité AV :** 44,1 N/mm côté disque, 45,1 N/mm côté opposé
- Énergie AV :** 53,7 J

ROUE ARRIÈRE

- Poids :** 806 g
- Jante :** carbone
- Dimensions de la jante :** hauteur 42 mm, largeur interne 23 mm, largeur externe 29 mm
- Rayonnage :** 24
- Rigidité AV :** 43 N/mm roue libre, 42,7 N/mm côté opposé
- Énergie AR :** 41,7 J

Notre avis Des roues homogènes et suffisamment rigides pour les cycloportifs, bien que le poids total de 1800 g ne les place pas dans la moyenne actuelle. Mais elles coûtent 1415 €.



Entre cycloport et course

Dilecta se lance dans la course avec un cadre en carbone qui n'a rien de révolutionnaire qu'on se le dise. Mais la marque en est pleinement consciente et cela n'enlève rien à ce Grammont en qualités routières. Bien né pour le cycloportif « sportif », il faudra jouer sur les pneus et les pressions pour apporter ce supplément de confort qui peut lui manquer pour les longues distances ou ceux qui souffrent en fin de parcours. La rigidité du cadre est bonne pour toutes les parties de manivelles et tous les parcours plats jusqu'à vallonnés. Pour la montagne, des petites jantes basses carbone lui donneront un avantage tant en termes de poids que de punch, les roues Fulcrum Wind 42 étant un peu lourdes dans les forts pourcentages. Vous pourrez avec la marque personnaliser la peinture (avec supplément), mais les décorations sobres avec des éléments de couleur font mouche pour ceux qui veulent un vélo classe et moderne. Dilecta renaît avec une équipe à taille humaine, une production artisanale pour les aciers et alus et haut de gamme dans sa région d'origine, le Centre-Val de Loire. Une marque qui mérite que l'on s'intéresse à son histoire tant elle compte de belles et nombreuses victoires avec de grands du cyclisme. Qui sait si cette découverte ne vous fera pas passer du côté des vélos modernes qui rappellent les victoires d'antan des forçats de la route.

LES PLUS

- Comportement de coursier
- Sobriété du design
- Équipements

LES MOINS

- Confort

Comportement



Parcours



Pratique

