

TITUS El Guapo

UN EMPEREUR AU SERVICE DE L'ENDURO ?

Elevé au rang d'empereur romain, Titus a tenu son peuple avec fermeté mais bonté. Son homonyme américain, le Titus El Guapo, est-il un digne descendant ? Offre-t-il la rigueur nécessaire sur les monotraces pour distiller du plaisir à son pilote ? 3, 2, 1, silence on roule !

TEXTE > AMAËL DONNET & PHOTOS > CH. MARGOT



Super stable ce Titus se montre particulièrement à l'aise dans les virages rapides.

Les tubes en alu de série 6069 qui composent le El Guapo sont soudés aux USA, on nous l'a certifié, ce cadre fait partie d'une espèce en voie d'extinction. Mais que fait Brigitte ? Son look acéré détonne des tendances actuelles plus discrètes. Son tube supérieur dépasse en dimension son homologue diagonal, une construction rarissime qui procure à ce Titus une sacrée gueule. On apprécie ou

Une belle gueule !

on déteste ! La suite s'avère plus classique, les tubes sont discrètement «hydraformés» tandis que la douille de direction adopte le standard «one point five». La finition ne souffre d'aucune remarque, on navigue proche de la perfection. Le passage des gaines est parfaitement réalisé, les détails d'usinage superbes ! Seule la régularité des soudures pourrait s'améliorer...

LE MADE IN USA, UNE ESPÈCE EN DISPARITION ?

Pour baisser les coûts de production ou par facilité, la sous-traitance est devenue au fil des ans la règle d'or du VTT. Il faut aussi convenir que les entreprises asiatiques possèdent désormais un acquis technologique important. L'hydraformage est une de leurs armes. Elle est apparue depuis 4-5 saisons. Le degré de finition ne dépend que du cahier des charges du mandataire et de la

présence d'un représentant sur place. Concevoir et souder ses VTT sur place assure néanmoins des arguments de taille : la réactivité est sans commune mesure, on sait précisément ce que l'on fait, on baisse ses rejets de CO2. Ça permet également de se positionner différemment sur un marché encombré de montures «cousines» !

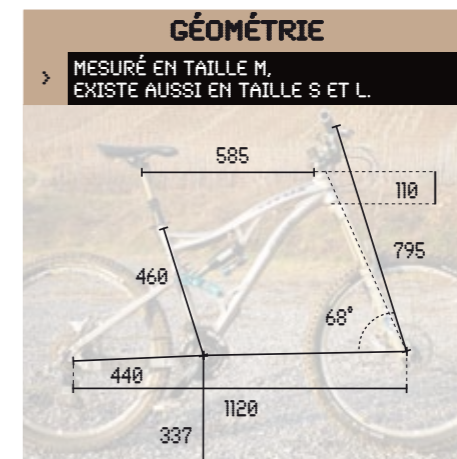
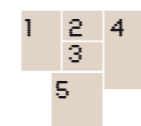
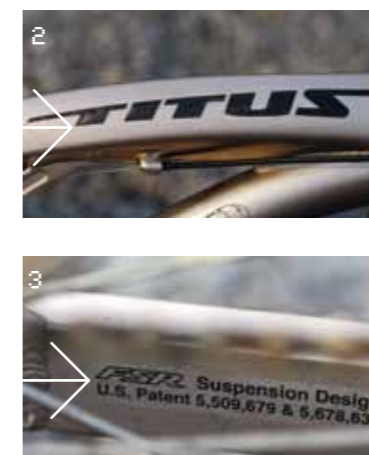


€ 2.095 €
(AVEC AMORTISSEUR FOX RP23 UK)

14,920 Kg
(SANS PÉDALES MAIS AVEC UN AMORTISSEUR DHX 5)

+ PRISE EN MAIN AISÉE
+ EFFICACE
+ FINITION
+ POSSÈDE UNE ÂME

- COURBE D'AMORTISSEMENT À PEAFINER



L'ENDURO ?

L'enduro possède autant de définitions que des pratiquants ! Certains la voient comme de la rando à peine radicalisée, d'autres ne jurent que par les DH marathon ou des sentiers alpins ultra agressifs. Notre El Gouapo équipé d'un mono-plateau, de pneus de descente et de composants robustes se destine à ces deuxième et troisième visions. Le cadre étant vendu nu et sa polyvalence grande, à toi d'opter pour un montage qui te convient le mieux.

FICHE TECHNIQUE

> CADRE	Alu 6069 DB
> SUSPENSIONS	Amortisseur Fox DHX 5, de série Fox RP23 VX Fourche Fox Talas RC2, débattement modulable, pré-charge à air, rebond, BV & HV réglables
> TRANSMISSION	Dérailleur AV/AR Sram X9, chape moyenne Pédalier Truvativ Stylo, 175mm Chaîne Sram PC 991 Guide-chaîne MRP System 3 K7 Shimano M770, 11-34 dts
> POSTE DE PILOTAGE	Direction Hope intégrée Potence M-Decline, 60mm Cintre Control Tech Enduro-4X, alu DB 7075, 750mm
> FREINAGE	Freins Hope Moto, disques 180-180mm Commandes Sram X7
> TRAIN ROULANT	Roues Mavic Crossmax SX Pneus Maxxis Minion UST 2.50 & Michelin Comp DH24 2.20
> ASSISE	Tige de selle Specialized Command Post, ajustable Selle Sella Italia Flite TT
> CONTACT	Distributeur www.magic-ride.com



Le El Guapo adore être brusqué, petit bunny-up pour le plaisir de quitter brièvement le sentier des dahus !

LES SUSPATS ?

A l'arrière, la transition entre les chocs moyens à importants se montre trop brutale. On ressent comme un point dur. Nous avons pensé à un problème d'amortisseur, mais les sensations sont identiques avec un DHX Air. Cet amortisseur permet d'augmenter le SAG et de fermer la fin de course, c'est une option valable pour ceux qui privilégient le dénivelé négatif. Le débattement modulable de la

Talas s'avère pratique sur les grimpettes à très fort pourcentage, le compromis entre un seuil de déclenchement honnête et une bonne courbe d'amortissement est lui un casse-tête chinois. Durant toute la phase d'essai nous avons œuvré en quête du Saint Graal sans succès... Une règle de base est à observer : privilégier le laminage hydraulique (BV et HV) en lieu et place du surgonflage.

MÉMO

> À RETENIR

Le El Guapo possède deux visages. C'est un véritable enduro polyvalent très facile de prise en mains, il n'est jamais piégeur et son rendement s'avère honorable. En le brusquant on lui découvre un caractère joueur et une efficacité idéale pour briller en DH marathon. Un angle plus prononcé de l'angle de direction, à 67°, pousserait son tempérament turbulent encore plus loin !

Les 155mm de course de la roue arrière sont gérés par une cinématique de type Horst-Link : Titus utilise la licence FSR de Specialized. Sur le papier, les avantages se situent au niveau des freinages et de la transmission qui n'interfèrent pas sur l'amortissement. Nous avons roulé le millésime 09, la version 2010 n'étant pas disponible au moment de notre essai. Les modifications apportées sont minimales : le bras oscillant allégé abaisse le poids d'une centaine de grammes. Avec un amortisseur Fox RP23 VX le cadre passe sous les trois kilos (2kg991).

NOTATION 16,3/20

TYPE DE PARCOURS	
> ROULANT	9
> CASSANT	18
> VALLONNÉ	15
> MONTAGNEUX	18
> DESCENTE	18
> TERRAIN LUDIQUE	16
> COURT	17
> LONG	14
STATIQUE	
> ÉVOLUTIVITÉ	20
> FINITION	18

PILE OU FACE ?

La position ajustée et les suspensions accordées (voir encadré), le Titus s'apprivoise en trois coups de pédale. C'est un véritable canapé sur deux-roues qui gomme tous les impacts, il reste cependant facile à emmener car son rendement s'avère honnête. A quinze kilos, en état de marche et dépourvu de cinématique anti-pompage, ce

n'est pas le 160mm le plus nerveux du marché. Cependant en adoptant un pédalage coulé, on vient à bout des longues montées sans souffrir. De longues sorties à son guidon sont tout à fait envisageables.

Ce VTT s'affirme très sécurisant dans la technique et un peu pataud sur les singles, de prime abord le El Guapo

paraît fadasse... Erreur ! En rentrant dans le lard du Titus, on lui découvre un tout autre caractère. Avec un engagement viril, son côté joueur apparaît : on sautille/transfert de partout. Son angle de direction sage, 68°, oblige un pilotage placé sur l'arrière. Ça ne gêne aucunement sa stabilité. Le cintre gargantuesque (750mm), le boîtier de pédalier bas et

les bases longues (440mm) favorisent la prise de vitesse, et ce peu importe le terrain rencontré. On tire droit de A à Z sans se préoccuper de savoir si c'est défoncé ou pas. Dans le sinueux et les pif-paf son envergure impose d'utiliser d'appel contre appel ou de «nose turn», un régal pour les pilotes habiles. Le vététiste lambda