

ACIER

## CAMINADE ROUTE 66

La leçon française...



**COMPARATIFS** 8 vélos de 900 à 4000 €

**ESSAIS** Caminade Route 66, Wilier GTR GranTurismo, Bianchi Sempre Pro, Cannondale Synapse Carbon 3, Menet Gotha, Daccordi Mitico

Roues Sonic pneus - 50 Hyper CSL

Freins Ciamillo GSL Project "Micro"

**CAPTEUR DE PUISSANCE** Pédales Garmin Vector

**REPORTAGE** Selles "VELO"  
Au cœur d'un leader mondial chinois

**PIÈCES DÉTACHÉES** Le meilleur des SELLES

**TRIATHLON**



**SPEEDZONE**

Fuji Norcom 1.1



# Caminade ROUTE 66 French steel touch...

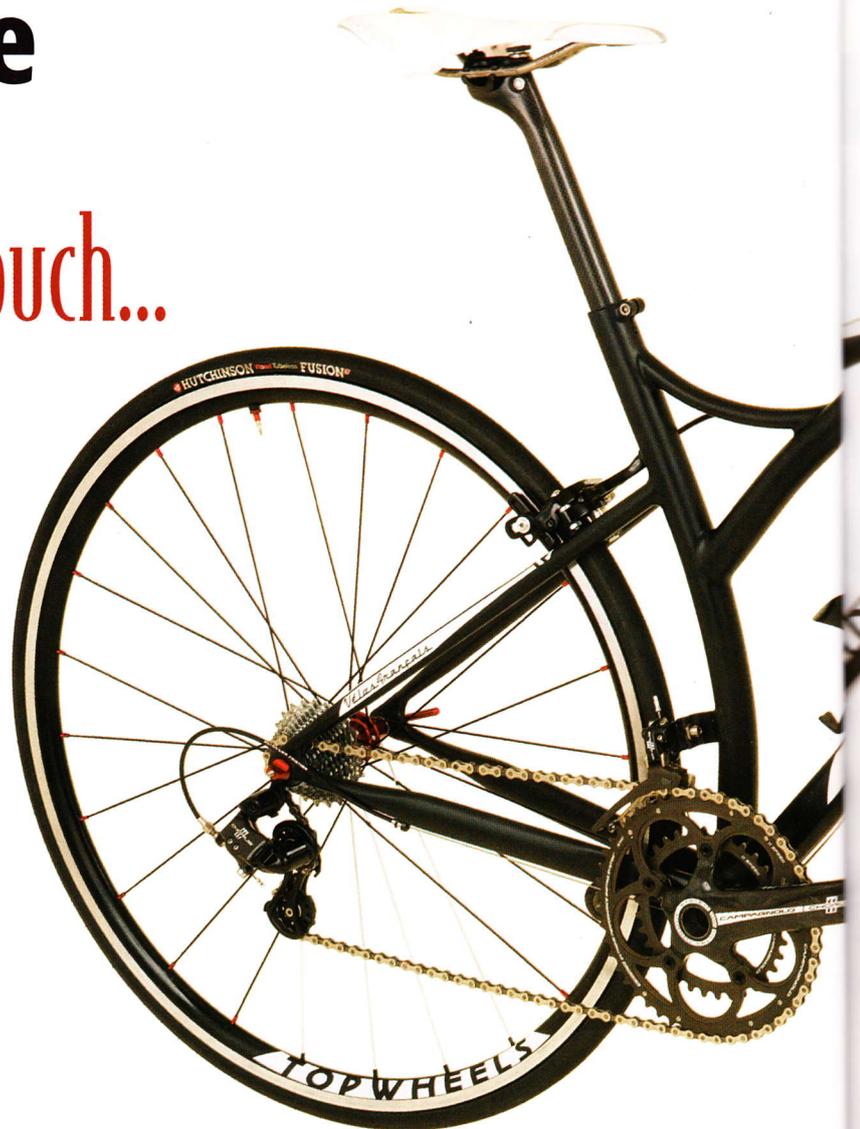
ON CONNAÎT LES MERVEILLES DE FRANÇOIS KERAUTRET. ON CONNAÎT AUSSI LES ANDOUARD ET QUELQUES AUTRES. APRÈS LE VTT, CAMINADE S'ATTAQUE À LA ROUTE. UNE CONSTRUCTION QUI INTERPELLE ET UN STYLE QUI FAIT OFFICE DE SIGNATURE. ALORS, LE PLUMAGE VAUT-IL LE RAMAGE ?



**U**ne ligne incomparable. De l'acier. Une féminité latente, des sections de tubes fines, travaillées et une conception sur la base de trois « triangles » au lieu de deux, le Caminade a réussi son premier pari : se faire remarquer !

Outre l'acier, qui permet à l'équipe de Sylvain Renouf, son créateur, de maintenir une fabrication française, le Caminade Route 66 se distingue par sa conception. L'option retenue, unique à ce jour, est de profiter du confort de l'acier et de le rigidifier sans avoir recours à un supplément de matière ou de diamètre de tubes, mais à une triple structure triangulée. On note que le boîtier de pédalier est traditionnel, en pas BSC avec roulements vissés externes et que la douille de direction est partout en 1"1/8. Pour rendre le tout tonique et réactif, Caminade a d'abord joué sur le triangle arrière. Le tube de selle arrondi permet de réduire les bases à moins de 400 mm. Ensuite, les haubans, triangulés, viennent s'arrimer très bas afin de réduire la taille du triangle. Exactement comme les carbonés modernes à haubans courts. L'allure est différente mais le principe est le même. Avec des bases plus courtes pour le Caminade. On note aussi, au passage, que la position du frein arrière évolue en se portant plus vers le sol, ce qui augmente sa puissance.

Le triangle avant, ou plutôt les triangles avant, eux, sont régis par la même idée : faire compact. Donc deux, c'est mieux qu'un ! Et



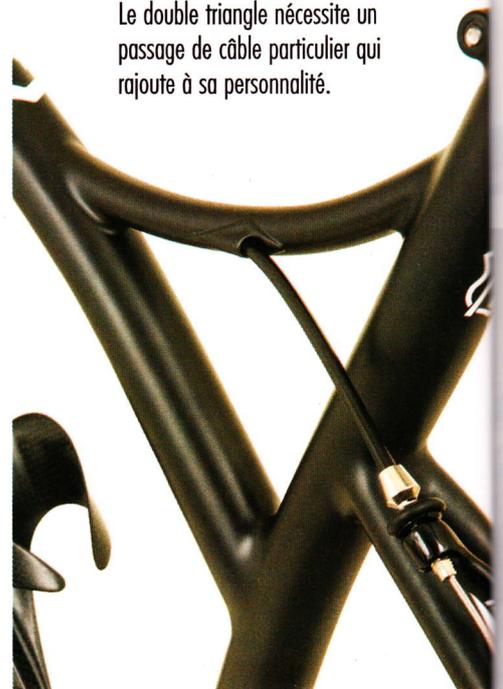
## FICHE TECHNIQUE

Cadre	Caminade acier tubes Columbus Spirit triple butted
Fourche	Cyfac carbone
Jeu de direction	NC
Pédalier	Campagnolo Chorus
Axe de pédalier	Campagnolo Chorus, 68 mm à cuvettes vissés BSC
Dérailleur arrière	Campagnolo Chorus 11 v
Dérailleur avant	Campagnolo Chorus
Poignées	Campagnolo Chorus
Etriers de freins	Campagnolo Chorus
Moyeux	Acros aluminium (Made in Germany)
Jantes	TopWheel aluminium, tubeless, 28 mm
Pneus	Tubeless
Chaîne	Campagnolo Chorus
Cassette	Campagnolo Chorus
Cintre	Deda Zero 100 aluminium
Potence	Deda Zero 100
Pédales	Sans
Selle	Selle Italia SLR rails en titane
Tige de selle	Cyfac carbone 27,2 mm
Taillies	3 !
Poids	7,45 kg
<b>PRIX</b>	
Double plateau	<b>3900</b> euros environ (kit cadre <b>1799</b> euros)
Triple plateau	Option

**PRIX** (généralement constaté)

**3900** EUROS

Le double triangle nécessite un passage de câble particulier qui rajoute à sa personnalité.





En tubeless Topwheels de François ou avec nos Corima MCC Viva, le Caminade garde un confort intact.

puis, il fallait bien rattacher le tube de selle vers l'avant pour lui garantir une bonne stabilité, compte tenu de sa forme. Reste le tube supérieur en col de cygne inversé. Il aurait pu être tout droit. Mais alors, le côté féminin du vélo aurait été, esthétiquement, trop développé. Du coup, il prend cette forme bombée qui a, en outre, l'avantage de « mimer » la rigidité d'un tube droit. Au moins pendant quelques centimètres. Par la suite, c'est le « petit » raccord qui s'arrime sous le collier de selle qui prend le relais.

Tout cela est très finement observé et magnifiquement réalisé. Les raccords brasés sont polis à la main et la peinture est de type automobile. Sylvain nous précise même que le cadre jouit d'un traitement cataphorèse, ce qui achève de le rigidifier. En deux mots, la cataphorèse donne au cadre une véritable protection contre la corrosion, une superbe

base pour le peindre et un revêtement très résistant. Naturellement, c'est un peu plus lourd. Pour Caminade, qui vient du VTT rappelons-le, la qualité passe avant tout. C'est un cadre qui durera longtemps et résistera aux chocs. Ce qui explique aussi la garantie à vie qui est offerte. Elle est même transférable en cas de vente, ce qui est parfaitement logique, mais seul Caminade le propose. On a vu récemment les déboires des propriétaires de cadres Litespeed, pourtant soi-disant garantis à vie, garantie qui s'est finalement révélée payante en cas de problème....

Devant, la fourche est en carbone et présente une chasse moyenne qui maintient le confort du vélo sans lui ôter de sa maniabilité. Nous le verrons lors du test sur route.

Dernier point, et non des moindres, la géométrie. Ce vélo n'est pas un produit artisanal. Ne vous y trompez pas. Il est fabriqué en

France (chez Cyfac, une référence) mais n'offre pas (encore ?) de sur-mesure. Et la personnalisation semble bien être de la partie. Nous parlons de la couleur, de certains motifs et du marquage à votre nom. En revanche, il n'existe qu'en trois tailles. C'est clairement très insuffisant, mais il faut bien commencer. Nul doute qu'en fonction des ventes, ce postulat devrait évoluer. Du coup, la géométrie et les angles sont identiques sur les trois tailles. Et pas qu'un peu. Le tube de selle, malgré ses airs langoureux est de... 75,8° ! On est, d'origine, très en avant sur ce vélo, ce qui a le gros avantage de le positionner comme un vrai cyclo-sportif agressif. Si c'est trop pour vous, il suffit de reculer la selle, voire de la changer pour un déport supérieur, ce qui vous permettra, en outre, de jouer sur le confort en fonction du matériau de la tige. En l'occurrence, nous avons affaire à un modèle de Cyfac, en 27,2 et adaptateur puisque le tube est en 30,8 mm.

#### LES COMPOSANTS : À LA CARTE.

Comme il se doit, vous pourrez choisir vos composants. Ou vous offrir simplement le cadre. Pour l'occasion, Sylvain, grand ami de François, a opté pour ses roues, des Topwheels tubeless qui paraissent effectivement assez adaptées au Route 66, en version que nous qualifierons de « soft ». Objectif avoué : confort maximal, tranquillité d'esprit avec des roues cependant assez efficaces, montées à la main avec amour et respect du client. François, que nous avons découvert à l'occasion, monte des roues depuis vingt ans et les utilise. Nous lui avons fait une commande « spéciale » pour en avoir le cœur net...

En tout cas, le tubeless semble particulièrement bien vu d'autant que l'offre des pneus évolue encore et on retrouve les Hutchinson Fusion 3 sur les TopWheels. Des roues qui offrent une rigidité qui nous surprendra. Dans le bon sens...



Sylvain Renouf (Caminade) et François Feyt (Topwheels)  
portent haut les couleurs françaises. Bravo messieurs !





**TABLEAU DES GÉOMÉTRIES**

	S/M	M/L	L/XL
Hauteur douille	130	150	170
Longueur « en position »	530	550	565
Hauteur tube de selle (axe/top)	450	480	510
Angle tube de selle	75,8	75,8	75,8
Angle de chasse	71,5	72,5	72,5
Longueur des bases	398	398	398
Empattement	966	978	989

Une certaine idée du leadership européen : casque Casco et vêtements X-Bionic pour l'Allemagne, cadre Caminade, roues Topwheels et chaussures Mavic pour la France.

**SUR LA ROUTE**

Un cadre acier, dans une série de tubes connue, Columbus Spirit 6 1/10, cela ne surprend plus beaucoup. Côté comportement, s'entend. En général, on obtient beaucoup de confort et un rendement tout juste acceptable dans les bosses difficiles. Comme vous le pressentez sûrement dans mon ton, le Route 66 offre un supplément d'âme. Et il n'y a d'autres explications que sa construction si particulière. Le confort est naturellement au rendez-vous, c'est-à-dire, supérieur à l'immense majorité des vélos carbone et titane actuels, mais le plus étonnant se situe dans le comportement du « triangle » arrière : il ne bouge quasi pas d'un poil, contrairement à la boîte ! Du coup, cette dernière vous évite d'avoir les cuisses en bois en transformant votre énergie, doucement mais sûrement, vers la roue arrière. Indéniablement, ça marche. Tout a une limite. Dans les portions au-delà de 8 % ou en haut du faux-plat de retour, j'ai les cannes qui ont tout de même chauffé sévèrement. Alors, dans ces cas-là, autre caractéristique très positive du Caminade, il suffit de mettre (il faut en avoir en réserve...) une dent de moins pour que votre cadence de pédalage augmente et que vous retrouviez de l'aisance. Curieuse-

ment, c'est ce que l'on fait aussi avec les carbones de compétition les plus rugueux. Sauf qu'avec ces carbones-là, cette manipulation permet simplement de s'en sortir sans exploser. Avec le Route 66 et son cadre acier, on retrouve une aisance qui permet de pédaler plus vite mais aussi d'aller (un peu) plus vite ! Ça, d'habitude, cela n'arrive jamais. C'est pourtant exactement ce qui s'est passé en haut de la côte de la Roque-sur-Pernes. Dans la descente, le confort fait de nouveau parler de lui. Normal, dirons-nous. Ce qui l'est moins, c'est cette étonnante aisance et surtout cette rigidité suffisante de l'avant. Sans être d'une précision extrême (au-dessus de 60 km/h en virage, il faut quand même tenir le vélo...), ça passe nickel et en plus, ça rassure. La fourche Cyfac remplit très bien son rôle. Un bon choix.

Arrive le faux-plat. Certainement l'endroit où j'ai le plus souffert. Ce qui est habituel ici. C'est certainement dans ce type de relief que le Route 66 est le moins à l'aise et on ne sait pas trop quel braquet mettre : plutôt gros, il faut tout de même envoyer et plutôt petit, on n'avance plus trop. Une allure à gérer au mieux en attendant les vraies côtes, le plat ou les descentes...

En résumé, la majorité du temps, ce vélo est un délice à utiliser, mais parfois, il avoue ses limites, même avec les roues carbone de haut de gamme utilisées durant le test. En tout cas, le Route 66 fait ce qu'aucun autre vélo acier ne sait faire : pousser un peu plus loin le rendement tout en maintenant un confort exceptionnel. C'est une vraie réussite ! Bien sûr, il ne supporte pas la comparaison en

termes d'efficacité avec un Kerautret 650 ou 700, il est bien plus facile à utiliser tout en se montrant supérieur à ces petits camarades en acier. Plus efficace qu'un Ritchey, plus efficace aussi qu'un Daccordi et nettement plus facile qu'un Cinelli XCR. La perle rare...

Un conseil cependant. N'hésitez pas à lui accoler une transmission compacte ou, le summum, un Wifli de Sram. Sa souplesse se mariera à merveille avec une telle transmission. Un plateau de 38 devant et un 30 derrière devraient en faire une pure merveille.

Enfin, si vous vous sentez d'humeur guilletterette, le Route 66 sera capable de vous accompagner dans votre crise du jour en se montrant assez joueur. Un vrai nouveau cadre dans le panorama actuel...

**VOUS AVEZ DIT COHÉRENCE ?**

Aujourd'hui, il est de bon ton d'afficher son ras le bol de la pollution, d'avoir une démarche écolo-compatible et de ruer dans les brancards sur les moteurs diesel et le péri-phérique à 70 km/h. Ma voiture est à essence, fabriquée en Allemagne et j'ai un titane, deux aciers et trois carbones, certes. Au moins, il y a une logique. Alors, si vous êtes dans cette logique, outre les qualités surprenantes du Route 66 pour un acier, alors c'est le moment. Ceci dit, ne vous y trompez pas, le Caminade est une superbe machine, originale, confortable, extrêmement agréable, mais ce n'est tout de même pas un vélo pour gros éternés. Un type qui pédale bien risque de vous détruire à son guidon. Surtout à partir de quatre heures de selle. ■

**ELITE**  
DE 3600 À 4000 euros



**- CAMINADE**  
ROUTE 66



**- MENET**  
GOTHA



**- CANNONDALE**  
SYNAPSE CARBON 3

**ELITE**  
DE 3600 À 4100 euros

**LE CHOC DES APPROCHES...**

Un excellent Cannondale, un Menet de brute, un Caminade d'exception !

Que les choses soient claires : malgré la performance du Cannondale, un vélo particulièrement adapté à ma forme actuelle, comment ne pas fondre devant le « package » exceptionnel du Caminade : fabrication française, nouvelle architecture et acier. Ce vélo a tout pour faire craquer quiconque se pose deux secondes et roule « intelligemment ». À côté de ce petit bijou, le Synapse Carbon 3 de Cannondale démontre une facilité rarement atteinte sur un vélo. Un « baladeur » d'exception, dans son genre. Il peut même aller vite sans que l'on s'en rende compte !

Enfin, le Menet, qui a un seul objectif : être suffisamment au niveau technique pour vous offrir la possibilité de « démolir » n'importe qui, quelle que soit sa machine. En clair, le Menet vous autorise à croiser le fer avec des cyclistes suréquipés. Si vous avez les « cannes », leur Gotha répondra présent. Sans mollir.

Vous l'aurez compris, mon choix est vite fait. Ce serait le Caminade. Autant par conviction que par esprit et cohérence... ■

**EXPERT**  
DE 2200 À 2500 euros



**- BIANCHI SEMPRE PRO**

NOTE **77**

PRIX	CADRE/FOURCHE	GROUPE	PERIPHERIQUES	POIDS	GARANTIE Cadre
12	13	12	12	13	15 (5 ans)

**VAINQUEUR**  
COMPARATIF



**- WILIER GTR GRANTURISMO**

NOTE **76**

PRIX	CADRE/FOURCHE	GROUPE	PERIPHERIQUES	POIDS	GARANTIE Cadre
12	12	13	12	12	15 (5 ans)

**ACCESS**  
DE 900 À 2500 euros



**- CANYON ROADLITE AL 6 SL**

NOTE **83**

PRIX	CADRE/FOURCHE	GROUPE	PERIPHERIQUES	POIDS	GARANTIE Cadre
12	15	12	14	15	15 (6 ans)

**VAINQUEUR**  
COMPARATIF



**- RIDLEY FENIX A30**

NOTE **76**

PRIX	CADRE/FOURCHE	GROUPE	PERIPHERIQUES	POIDS	GARANTIE Cadre
12	14	11	12	12	15 (5 ans)



**- BULLS VULTURE 3**

NOTE **73**

PRIX	CADRE/FOURCHE	GROUPE	PERIPHERIQUES	POIDS	GARANTIE Cadre
12	13	12	12	12	12 (2 ans)