



© Stéphane Guitard

Le Route 66 est un clin d'œil, non pas aux mythiques traversées américaines, mais au si beau département des Pyrénées Orientales.



Du nerf, l'

CAMINADE ROUTE 66/7,06 KG/1 999 €

UNE JEUNE SOCIÉTÉ S'APPLIQUE À FABRIQUER FRANÇAIS, ET PROPOSE UN VÉLO QUI SORT DE L'ORDINAIRE. LE ROUTE 66 BOUSCULE LES CODES, MAIS EMPRUNTE AUSSI BIEN À LA TRADITION QU'À LA MODERNITÉ: CADRE ACIER AUX LIGNES COURBES, ROUES ULTRALÉGÈRES, LE ROUTE 66 EST FAIT POUR LE CYCLOSPORT.

TEXTE ET PHOTOS | OLIVIER HARALAMBON

Les bonnes choses arrivent aussi. Lorsque deux jeunes ingénieurs passionnés parviennent à concevoir un produit original et le procès de fabrication plausible qui va avec, puis à monter leur société.

Lorsqu'ils déposent les statuts de Caminade en juin 2013, Sylvain et Brice planchent déjà depuis un an sur un système de suspension, et sur la création d'un VTT unique en son genre: en acier.

Le vélo de route viendra en un second temps. C'est un clin d'œil, non pas aux mythiques traversées américaines, mais au si beau département des Pyrénées Orientales où ils sont installés, qui inspire le nom du modèle: Route 66.

La volonté de rupture esthétique crève les yeux. Autant que les justifications techniques liées à la géométrie ou au confort, c'est cette volonté même qui est à la source des lignes si inhabituelles du vélo. Les tubes classiques (transversal, bases, haubans, etc.) sont des Columbus Spirit. Avant de passer par la cintreuse à galets, les autres sont réalisés par Osborne, société française, sur la base d'un acier lui-même coulé en France. Globalement, cette configuration permet d'obtenir un cadre très compact, le triangle avant étant très réduit. Le tube de selle fortement incurvé présente l'avantage, outre une certaine flexibilité

l'acier !

jouant le jeu du confort, d'autoriser à raccourcir les bases: 398 mm, ce qui augure d'un vélo nerveux. Produits en mini-séries, les cadres sont soudés chez Cyfac, dont le savoir-faire n'est plus à réputer. Évidemment, un cadre acier pèse plus qu'un cadre carbone – les tubes aux épaisseurs comprises entre 0,6 et 0,8 mm, plus le matériau d'apport de soudo-brasure, portent le cadre un peu au-dessus de 1 600 g. Néanmoins, magnifiquement équipé, notre Route 66 n'excède pas les 7 kg. De fait, un des enjeux de cet essai était d'évaluer le rapport entre un cadre "traditionnel" (pour le matériau, bien sûr) et un peu lourd, et des roues très légères et très "modernes" – ici, les roues Top-Wheels, montées à la main sur base de Sapim CxRay et de jantes françaises AWL R42 light. Les deux aspects sont marquants quand on enfourche le Route 66. D'abord la réactivité: dès la mise en route, les premières relances, le côté "court" et bondissant fait merveille. Les rapiècements de chaussée laissent deviner le confort que la distance confirmera. Cette double qualité est due à la flexibilité de l'acier (qui plus est des tubes cintrés) autant qu'aux roues, hyperréactives et chaussées de doux Veloflex.

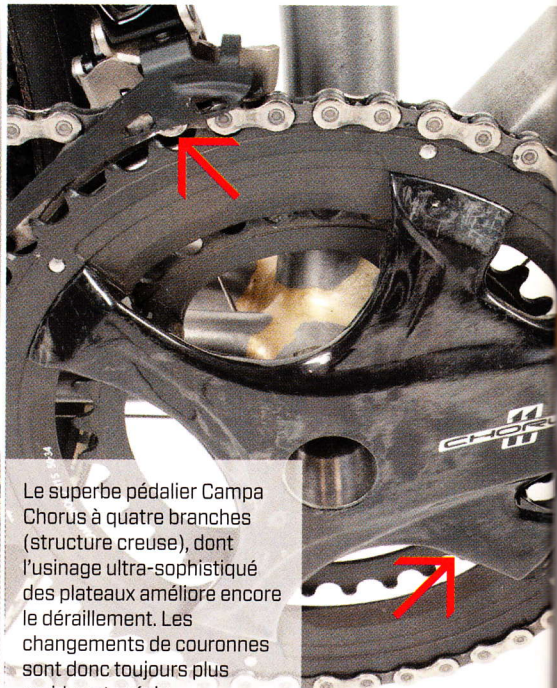
VERDICT

■■■■■■■■■■

Au-delà de l'aspect anticonformiste, le Route 66 est de la belle ouvrage. Unique précaution: trois tailles seulement, ça oblige à bien choisir sa potence. Réglage du recul de selle méticuleux exigé: l'angle de selle semble important. Très réactif mais aussi très confortable, le Route 66 se destine aux cyclosportifs lassés de trop de rigidité, et peu attirés par les géométries "endurance". Ici, la relative souplesse du cadre incite à relancer sans cesse, plutôt qu'à tenir sa moyenne.



Le tube de selle (très cintré) autorise à raccourcir sensiblement les bases: 398 mm ici, mais on voit qu'il reste de la marge! Conséquence, la patte de dérailleur s'allonge pour placer la fourchette au bon endroit.

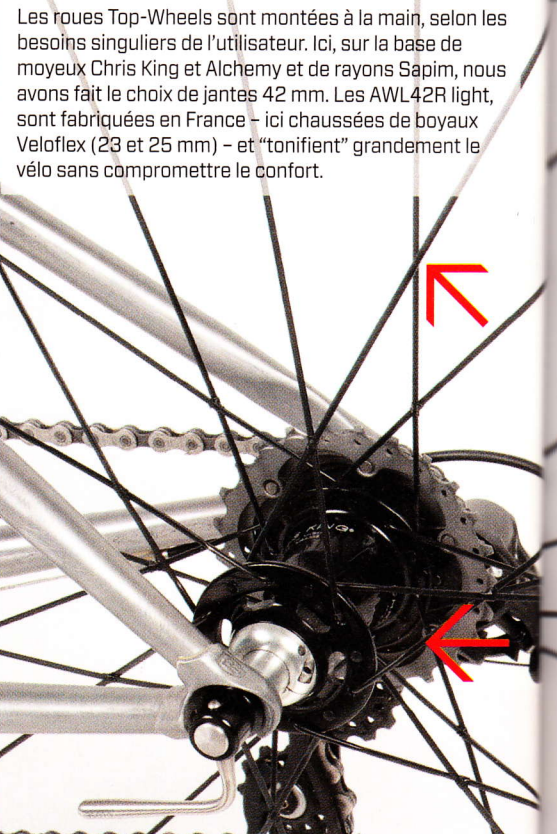


Le superbe pédalier Campa Chorus à quatre branches (structure creuse), dont l'usinage ultra-sophistiqué des plateaus améliore encore le déraillement. Les changements de couronnes sont donc toujours plus rapides et précis.

“ UN DES ENJEUX DE CET ESSAI ÉTAIT D'ÉVALUER LE RAPPORT ENTRE UN CADRE "TRADITIONNEL" ET DES ROUES TRÈS "MODERNES" ”

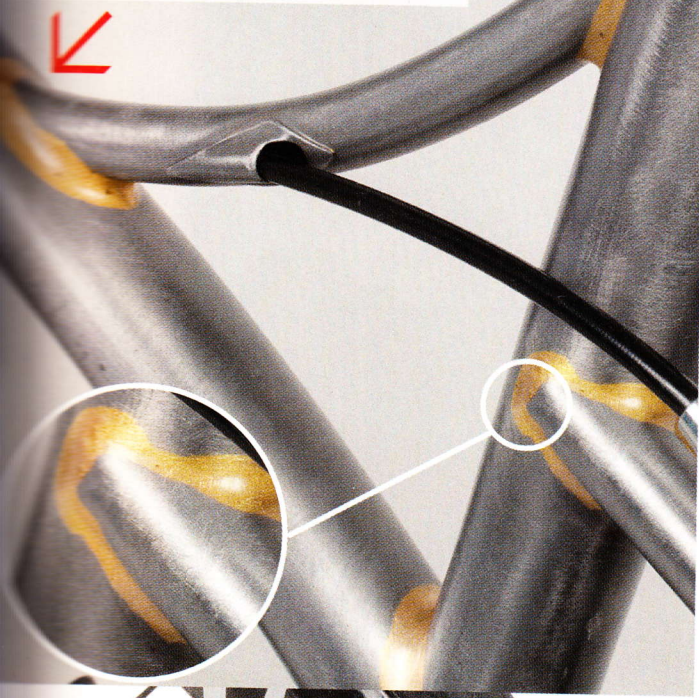


La fourche Enve Road 2.0 est pourvue d'un pivot droit 1"1/8", mais une option douille de direction Ø44 mm devrait être proposée prochainement, qui supposera un changement de modèle de fourche.



Les roues Top-Wheels sont montées à la main, selon les besoins singuliers de l'utilisateur. Ici, sur la base de moyeux Chris King et Alchemy et de rayons Sapim, nous avons fait le choix de jantes 42 mm. Les AWL42R light, sont fabriquées en France – ici chaussées de boyaux Veloflex (23 et 25 mm) – et "tonifient" grandement le vélo sans compromettre le confort.

Exceptionnellement, le Route 66 est présenté non peint - juste revêtu de vernis pour un bel effet acier brossé. Le travail d'égrugeage et de soudure est effectué chez Cyfac. Quant aux tubes cintrés, ils sont produits pour Caminade par Osborne, sur la base d'un acier certifié "aéronautique". La configuration d'ensemble très compacte, garantit une rigidité satisfaisante.



7,06 KG - 1 999 € CADRE ET FOURCHE

Cadre: acier, Columbus Spirit et tubes Caminade

Fourche: Enve Road 2.0

Commandes: Campa Chorus

Dérailleurs: Campa Chorus

Pédalier: Campa Chorus 50/34

Freins: Campa Chorus

Cintre: Enve, compact

Potence: Enve

Selle: Essax Tuddons pour Caminade

Tige de selle: Enve, $\varnothing 31,6$ mm

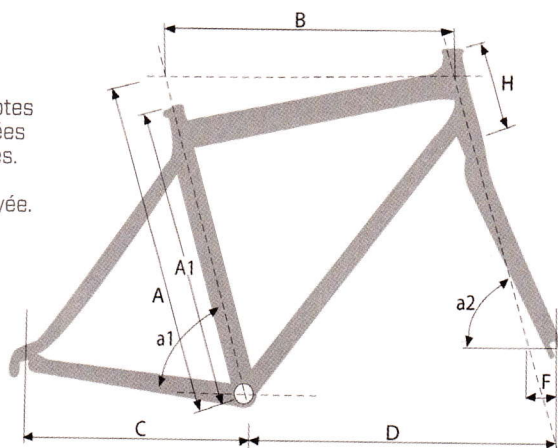
Roues: Top Wheels

Boyaux: Veloflex Carbon et Arenberg

Cassette: Campa Chorus 11-25

Distributeur: Caminade

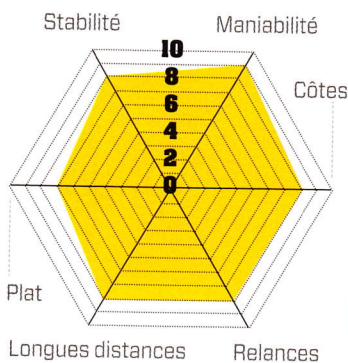
Toutes les cotes sont exprimées en millimètres. En rouge, la taille essayée.



Cotes constructeur

Tailles	A	A1	B	C	D	F	a1	a2	H
S	NC	450	530	398	NC	43	NC	71,5	130
M	NC	480	550	398	NC	43	NC	72,5	150
L	NC	510	565	398	NC	43	NC	72,5	170

Performance



Pour qui ?

Sport loisirs



Cyclospor



Compétition

