



# Caminade One4All « Hybride »

## Une autre idée du vélo

2 199 € le kit cadre/amortisseur | 3 300 g le cadre/amortisseur ; 14,5 kg en 26"/enduro ; 13,3 kg en 27.5"/AM | Déb. av. : 160 mm en 26 ou 140 mm en 27.5 | Déb. ar. : 155 mm en 26 ou 135 mm en 27.5 | Type de pratique : Compétition, rando-sport, vallonné, montagne, plaine



**Brice Epailly et Sylvain Renouf, co-fondateurs de Caminade**, nous ont proposé de profiter de la Transbiking 66 2014 pour venir découvrir leur nouveau One4All. De plus en plus poussés par l'envie de ne pas juste sortir un vélo du carton, nous avons accepté. En réalité, au travers de ces deux jours en immersion totale, bien plus qu'un vélo, on a découvert un microcosme atypique. Un petit univers où tout semble ciselé avec la même finesse et où s'imbriquent à merveille une marque de vélos français au pedigree d'une pureté rare, un concept de randonnée au GPS dans l'une des régions de France qui se prêtent le mieux à la pratique du VTT, des hommes passionnés et brillants, des familles au soutien indéfectible et de solides amitiés, le tout scellé par un amour de la nature et de nobles valeurs qui peuvent parfois faire défaut en ce bas monde. Immergé, certes, mais sans jamais perdre de vue que la mission initiale est de rouler le tout-suspendu. Un vélo atypique qui offre la multi-compatibilité : soit 26 pouces en enduro, soit 27,5 en all mountain.

### Caminade, vélos à la française

Derrière le nom Caminade se cache un binôme très complémentaire, tant par les compétences et expériences que par les perspectives sur le vélo. Brice Epailly et Sylvain Renouf sont les co-fondateurs de cette marque qui tend à véhiculer l'image du luxe et du raffinement à la française. Une philosophie qu'il n'est possible de respecter que parce que les objectifs en termes de quantité sont en adéquation. Impossible autrement, c'est le prin-

Difficile de rester insensible au design de ces VTT ! Caminade ne laisse personne indifférent, tout le monde a un avis sur le sujet. Pour ne pas nous contenter de ça, nous avons accepté une invitation sportive...

*Texte et photos : Vincent Julliot*





Pour un VTT aussi original que le Caminade, il fallait une transmission qui sorte du commun. Voici donc une cassette 11/40 grâce à l'ajout de la couronne 40T-Rex.

Le Caminade dispose d'un axe traversant arrière en 12 mm qui provient de chez Syntace. Pour le freinage, la marque fait confiance à l'Anglais Hope.



Pas de cuvette intégrée pour le bas du jeu de direction, les concepteurs lui préférèrent une bonne vieille cuvette externe qui encaissera mieux les contraintes que la douille seule.



cipe de la haute couture. Ici, tout est lié à la capacité de l'artisan qui façonne les tubes en acier chez Cyfac International, société française basée à Hommes, en Indre-et-Loire, et à celle des établissements Berieau qui réalisent l'usinage et l'anodisation des pièces de la suspension (bielles, etc.) en Vendée. Les peintures au pochoir avant vernis de qualité automobile sont également réalisées par Cyfac. En amont et initialement, c'est Brice qui a conçu et développé lui-même la cinématique du One4All, mais aussi les géométries des trois modèles (One4All, Simple Track et Route 66) que compte la gamme Caminade à ce jour. Une formation technique pointue, bien orientée par une expérience de coureur de haut niveau extrêmement polyvalent, a donné cette base solide sur laquelle le projet repose. Un projet qui a eu le temps de mûrir au travers de la marque Engine Lab, à laquelle il a participé jusqu'à ce qu'elle soit contrainte de cesser son activité malgré des vélos au fonctionnement particulièrement performant. L'acier, quant à lui, s'est imposé comme matériau de base pour ses qualités, dont la fiabilité, mais aussi pour ses propriétés dynamiques et pour le confort qu'il apporte. Fait rarissime, la garantie à vie dont bénéficient les cadres Caminade reste valable en cas de revente. Avec ce concept, seule la vente par Internet est économiquement viable, permettant de proposer des prix compétitifs sur le niveau de gamme concerné. Internet qui, pour une fois, n'est pas forcément synonyme d'éloignement. Chaque demande fait l'objet d'une étude précise et si le futur client le souhaite, il peut venir tester son futur vélo sur les terres de sa genèse avec Brice comme guide et technicien concepteur, qui connaît mieux que personne ses bébés. C'est d'ailleurs lui-même qui assemble soigneusement chaque vélo, chez lui, à Ille-sur-Têt, près de Perpignan.

### SR Suntour, Top Wheels et Hope, partenaires privilégiés

Grâce au programme Werx mis en place pour la compétition par SR Suntour au travers de Freddy Betremieux, pilote/technicien de la marque, les VTT Caminade bénéficient d'une personnalisation totale des suspensions, même pour les modèles de série. Une personnalisation dans les limites de ce que les produits permettent, c'est-à-dire à peu près tout pour les fourches (compression, détente, progressivité). En revanche, les amortisseurs actuellement montés offrent un potentiel moins étendu. Conscient de cette lacune, SR Suntour teste actuellement une toute nouvelle version de son amortisseur Epicon avec une compression gérée par des clapets et non plus par un trou plus ou moins fermé par une vis pointeau. Afin de satisfaire tout le monde, les futurs clients mais aussi et surtout ceux qui ont déjà fait confiance à Caminade, un programme de

remplacement totalement gratuit est prévu (dès que le nouvel amortisseur sera prêt et disponible). Une démarche là encore suffisamment rare pour être mentionnée puisqu'il n'est pas question de remplacer un amortisseur défectueux - l'Epicon actuel fonctionne - mais d'offrir un produit aux performances maximales. Seul un volume contenu permet un tel niveau d'attention. En Hope (moyeux, freins, etc.), Caminade a trouvé un partenaire capable de fournir des composants à l'image de ce que les cadres apportent avec, en plus, une marque à forte image qualitative, fiable et esthétique. Enfin, avec Top Wheels, Caminade a choisi la compétence et la connaissance en matière de roues rayonnées sur mesure et personnalisées qui prolongent et complètent idéalement le travail réalisé sur les cadres et les suspensions. François (Top Wheels), qui est un ami de longue date de Brice, a été séduit par le projet de cette marque française « luxe » en laquelle il a cru et vu une formidable opportunité de donner à son travail une pertinence et un sens ultimes. Disponible en cadre nu plus amortisseur au prix de 2 199 €, Caminade propose donc également une longue liste d'options pour un montage « éco » ou « prestige », avec en plus la possibilité de personnaliser le cadre au cas où l'un des quatre designs de base ne conviendrait pas.

### One4All : Tech !

On l'a déjà évoqué, le One4All comme les deux autres modèles de la gamme est fabriqué sur la base de tubes en acier. Seul le tube diagonal à triple épaisseur over size vient de chez Reynolds, les autres sont des « tubes propriétaires ». Des tubes façonnés par la

société française Osborne Tube qui partage sa production entre l'automobile et l'aéronautique en utilisant une matière première provenant de fonderies du nord de la France, preuve que tous les hauts fourneaux ne sont pas arrêtés. Voilà une chaîne d'approvisionnement/production qui bénéficie de la double certification auto/aéro, gage de qualité et de traçabilité. Osborne Tube extrude et étire, selon le cahier des charges Caminade, tout en respectant un coefficient thermique spécifique qui permet au tube supérieur d'être cintré en conservant toutes ses propriétés. Un acier français fabriqué au mètre avec des minima considérables pour une petite boîte comme Caminade, mais c'est le prix à payer pour accéder à ce niveau de qualité. Une fois cintré par une société voisine spécialisée, tout part chez Cyfac pour finaliser le cadre. Là, un soudeur dédié et uniquement lui assemble les tubes. Cela permet d'optimiser le procédé et de garantir le niveau de qualité. Une fois les tubes soudés, les brasures sont limées une à une pour arriver à une finition digne du carbone. Les cadres sont alors peints dans ces mêmes ateliers. Côté poids, le cadre en taille M/L sort à 3 300 g avec amortisseur. Normal pour un acier avec visserie acier. Pour l'instant, seules deux tailles sont disponibles mais dès l'automne, une taille L/XL sera rajoutée pour les plus grands (au-delà de 1,85 m). En attendant, du fait de la taille réduite du tube de selle, il faut absolument vérifier la compatibilité avec sa propre sortie de selle mais comme chez Caminade, on fait bien les choses, un tableau récapitule toutes les hauteurs possibles en fonction de la tige de selle que l'on choisit.

Le One4All offre la double compatibilité 26 pouces en 155 mm de débattement et 27,5 en 135 mm. Point essentiel : il faut absolument respecter la précontrainte de 28 mm pour le premier et 23 mm pour le deuxième afin de bien « caler » la cinématique. Il s'agit d'une cinématique à point de pivot virtuel un peu particulière par la trajectoire en forme de virgule très prononcée qu'elle donne à l'axe de la roue. Il commence par avancer jusqu'à la précontrainte puis recule avec, pour caractéristique supplémentaire, le fait que la tension de chaîne ramène la cinématique vers ce point de précontrainte. C'est pour cette raison que le One4All ne doit pas être utilisé avec un amortisseur qui le bloque en haut et qu'il peut même, selon son concepteur, se passer de plateforme. Pour le reste, on trouve un axe de roue arrière en 142x12 mm, un boîtier BSA, un jeu de direction semi-intégré en haut et externe en bas d'une douille droite, mais compatible tous pivots, des gaines externes et surtout une compatibilité unique avec une transmission monoplateau. Pas de dérailleur avant compatible mais une multitude de solutions 1x11 et 1x10 proposées pour l'adapter au mieux de ses besoins.

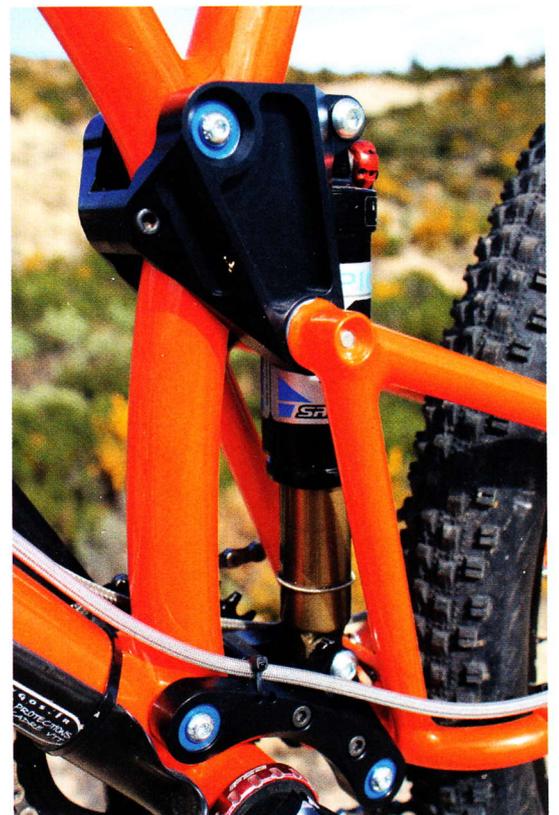
## Episode 1 : Mode 26" / Enduro

Conditionné par de gros pneus Maxxis double pli DH, le rendement est forcément en deçà de ce qu'il pourrait être avec des pneus moins lourds, autour de 900 g au lieu des 1 200 g pièce de notre monte. Il faut savoir ce qu'on veut ! En tout cas, on va pouvoir sauter à pieds joints dans les cailloux sereinement... Grâce à une paire de roues avec jantes Notubes Flow en 24 rayons Sapim D-Light croisés à trois sur des moyeux Tune à 1 550 g le tout, on conserve un niveau de réponse qui permet de rallier le sommet de nos spéciales dans de très bonnes conditions, si on se contente de rouler au train. Evidemment, le cadre joue un rôle mais c'est au binôme qu'on doit ce résultat, encore une fois, malgré l'inertie brute des pneus. La première grosse surprise vient de la rigidité. On s'attendait à une réponse « molle » due à un cadre très souple, il n'en est rien. Douille et boîtier apportent une consistance bien suffisante pour obtenir précision et rendement. Le bras arrière travaille davantage mais on verra que c'est un vecteur de comportement plus bénéfique que négatif. Pour l'heure, cette première inquiétude de taille est levée. Côté confort, le One4All est bien loti dans ce qu'il offre à son pilote, même si on peut percevoir quelques frictions au niveau d'un joint entre la biellette supérieure et le triangle arrière. Rapidement, pour ce qui est de la particularité de la suspension, l'importance de bien régler la pression d'amortisseur prend tout son sens. Bien calé à la précontrainte, l'amortisseur oscille à peine. En revanche, si on ferme l'amortisseur, l'action de pédalage a tendance à vouloir comprimer la suspension avec une légère détente de la chaîne puisque la base se raccourcit. On comprend alors pourquoi ce vélo peut et doit se passer de blocage. Arrive enfin le moment de basculer sur la première spéciale de l'Enduro. La prise en main aura été immédiate pour ce qui est de la géométrie et du comportement. Ce qui frappe, c'est le grip de la roue arrière malgré un Larsen TT en 60 shores. C'est la légère déformation du bras dans les courbes qui accentue cette adhérence. Du coup,

l'avant semble peiner à donner le même niveau d'accroche malgré une fourche SR Suntour Auron redoutable quoi qu'un poil trop progressive. Le vélo encaisse et il semble que l'arrière dispose de plus de débattement. Hormis ce léger déséquilibre d'adhérence entre l'avant et l'arrière, on est plutôt agréablement surpris lorsque la fin de la journée arrive, surtout avec plus de 1 000 m de dénivelé au compteur.

## Episode 2 : Mode 27,5" / All Mountain\*

Après des modifications qui ont consisté à remplacer l'Auron en 26/160 mm par une Epicon 27,5/140 mm et un amortisseur avec une course réduite à 51 mm (même entraxe), les roues étant toujours made by Top Wheels\*, notre One4All est prêt pour les 67 km et 3 000 m de la Transbiking. Quelle différence de rendement ! C'est vraiment un autre vélo. Cette fois chaussé de petits Maxxis Crossmark et Ardent « light », le cadre offre une toute autre réactivité mais garde sa motricité phénoménale. Une motricité qui permet de passer de raides portions debout sur les pédales si besoin avec une limite de décrochage très élevée. On est même bien et on se surprend à garder la position sur de longues portions. Le mono, même en 1x10 avec un grand pignon de 40 dents, se révèle largement capable de faire face à toutes les situations. Franchement mieux sur le plan dynamique. C'est surtout par un bien meilleur équilibre adhérence avant/arrière qu'arrive la bonification majeure en descente. Il ne fait plus



La conception de la suspension arrière ne fait pas dans le facile puisque les gars de chez Caminade ont choisi de relier le bras arrière au triangle avant via deux biellettes, sans compter que l'amortisseur est monté flottant entre les biellettes.



Brice Epailly et Sylvain Renouf, co-fondateurs de Caminade.

### ON AIME

- Classe • Original • Finition • Philosophie • Garantie
- Fonctionnement global en 27,5 • Motricité en 27,5
- Equilibre en 27,5 • La version 27,5 plus que la 26

### ON REGRETTE

Absence d'indicateur de SAG

#### Caractéristiques

##### Géométrie

Top tube : 600 mm  
 Tube de selle : 450 mm  
 Angle de direction : 66,7°/26 - 67,2°/27,5  
 Angle de tube de selle : 74°  
 Bases : 445 mm  
 Empattement total : 1 170 mm  
 Hauteur boîtier : n.c.

##### Fiche technique

Tailles : S/M ; M/L  
 Modèle d'essai : M/L  
 Fourche : SR Suntour Auron 26 /  
 SR Suntour Epicon 27,5  
 Amortisseur : SR Suntour Epicon  
 Freins : Hope Tech 3 Durite aviation av. Ø 183 mm,  
 ar. Ø 183 mm  
 Dérailleur avant : -  
 Dérailleur arrière : Shimano XT+  
 Pédaalier : Rotor couronne Hope Retainer 30 dents  
 Commandes : Shimano XT  
 Cassette : Shimano Hope T-Rex Custome,  
 11/40 10 v.  
 Roues : Top Wheels  
 Pneus : Maxxis  
 Potence : Hope  
 Cintre : Easton Havoc carbone  
 Tige de selle : Rock Shox Reverb 150 mm,  
 Ø30,9 mm  
 Selle : Prologo Kappa

Distributeur : Caminade. Internet :  
[www.caminade.eu](http://www.caminade.eu). Tél. : 09 70 40 86 11

#### RENDEMENT



#### CONFORT



#### MANIABILITÉ



#### STABILITÉ



#### PRIX/EQUIPEMENT



26"

16,8

20

27,5"

#### RENDEMENT



#### CONFORT



#### MANIABILITÉ



#### STABILITÉ



#### PRIX/EQUIPEMENT



18

20

aucun doute que c'est dans cette configuration que le One4All, encore plus facile et naturel à piloter, est le plus homogène et pertinent. Il est à peine plus limité dans sa faculté d'amortissement. C'est grâce à un regain notable de confiance que viennent la vitesse et le plaisir en descente. Des descentes qu'on termine systématiquement sourire aux lèvres, impatient de remettre ça. Quel grip ! En courbe, en dévers, sur les dalles rocheuses, le One4All est collé. Son autre grosse qualité, c'est qu'il sait rester ludique en plus d'être rassurant. ■

\* Roues 27,5" AM : Jantes NoTubes Arch EX derrière et Crest devant montées avec 32 rayons Sapim D-Light croisés à trois sur des moyeux Hope Pro V2. Poids : 1 650 g en raison de moyeux plus lourds que les Tune des roues 26" mais avec des jantes plus légères qui opposent moins d'inertie.

## EndurOton et Transbiking Two Nav Classic



C'est en enchaînant l'EndurOton en mode Strava le samedi et la Transbiking Two Nav Classic en mode navigation le dimanche que le One4All a été mis en situation, sur les terres même de sa genèse. Comme pour la philosophie appliquée à la fabrication de leurs vélos, Brice, Sylvain et tous les membres du comité d'organisation offrent depuis quatre ans une formule très différente de ce que le calendrier propose : ne pas suivre un balisage mais une trace GPS. Cela implique d'être équipé mais Brice, dont on ne compte pas le nombre de participations à tous types de randos et courses de VTT, est parti du constat que dans un groupe, il y a toujours au moins une personne qui est équipée. Pour les autres, il suffit de suivre. Pari gagné puisque cette formule atypique qui s'est enrichie d'une journée enduro la veille a fédéré plus de 650 participants. Pour l'EndurOton, deux spéciales balisées vert et noir étaient proposées, avec un temps de base établi par Damien Oton et que chaque participant a pu faire en mode rando ou en mode course. Le chrono ? C'est Strava qui s'en charge. Rien à gagner, l'idée est juste de s'étalonner par rapport à un pilote capable de rentrer dans le Top 10 des Enduro Word Series comme Damien. Pour l'enduro, une piste régulière dans un décor magnifique a permis d'aller chercher en une vingtaine de minutes l'une ou l'autre des deux spéciales. Très accessible et plaisante pour la première, franchement cassante et technique pour la deuxième : de quoi contenter tout le monde. La formule a permis d'enchaîner autant de fois que possible les spéciales mais le lendemain matin, dès 7h30, il fallait avoir gardé un peu de jus pour enchaîner l'un des trois parcours proposés : 40, 57 et 67 km au programme selon sa condition et surtout son niveau technique. Parce qu'attention, s'engager sur la Two Nav Classic impose de savoir tenir un guidon. Il serait tellement dommage d'aseptiser un parcours que la topographie du coin permet de rendre si complet ! On a surtout apprécié l'ambiance randonnée qui enlève tout stress. Le côté navigation apporte aussi une autre dimension, même si avec 650 engagés, il paraît difficile de se perdre. C'est possible si, comme quelques-uns, vous partez sans GPS et comptez sur les autres ! Difficile de trouver à redire sur la qualité du tracé. Plutôt roulant sur sa première partie, afin de réduire au maximum le risque de bouchon dans les petits singles étroits, il a offert aux plus sportifs de sacrées côtes et descentes, sous réserve de se présenter à l'heure aux portes horaires. Des portes horaires établies pour garantir à tous d'être rentrés pour les Raviolis Bio avant la nuit ! Des points d'eau et ravitos étaient idéalement placés pour gérer ses ressources, en plus des barres et gels offerts avec la plaque afin d'offrir à chacun une « autonomie minimale de sécurité ». Pas de verre en plastique mais un joli gobelet réutilisable à l'effigie de la rando, à conserver pour chaque ravito et après. Sous l'œil bienveillant d'un Canigou enneigé sur fond de ciel bleu, ce week-end a fini par toucher à son terme avec une certitude : tous les amoureux de bon VTT sont repartis rassasiés jusqu'à la prochaine édition ! Une autre manière de pratiquer le VTT, que nous ne pouvons que vous encourager à venir découvrir par vous-même, seul ou entre amis. Vous allez vous régaler !