



69 est une machine pour courir.

cialise pas. Pour comparer les prix, cela complique la tâche, même si, à 1 290 €, le kit cadre et fourche est assez attractif.

PERFORMANCES AU SOMMET

Dès les premiers kilomètres avec le petit plateau, le CKT donne une image sportive. Les accélérations sont vives, franches, et on arrive même à lever la roue avant à l'occasion. Toute la force qu'on met sur les pédales passe sans déperdition. Plutôt intéressant, mais cela incite aussi à la prudence. En effet, sur le grand plateau, on se retrouve dans la même situation sauf qu'il faut « pousser » pour accélérer. Dès qu'on est lancé, on est face à une machine efficace, mais il faut pouvoir développer sa puissance. Et pour cela, il ne faut pas hésiter à rester sur un braquet moyen pour être explosif. Ensuite on descend les dents et on peut sortir facilement un adversaire de sa roue si on a la puissance. Cependant, lorsque l'intensité faiblit, on perd assez vite son allure, le 369 ne présentant pas une inertie très impor-

tante. Il faut donc, dès que la vitesse chute, augmenter la cadence de pédalage. Sur le plat, c'est sensible, en montée, c'est incontournable. On peut travailler un peu en force mais il faut conserver un minimum de vélocité sous peine d'être planté. Car, en dessous de 40 tours/minute, rien ne bouge à part vous qui rebondissez de part et d'autre de la boîte de pédalier. La rigidité du CKT se traduit également au niveau de sa tenue de route qui, combinée à sa géométrie, permet un pilotage précis et agressif. Bref, il est sain !

Ce n'est que sur le plan du confort que cela se gâte un peu. En effet, le cintre n'a pas convaincu du tout. Il y a des interférences avec les poignets, les éventuelles montres cardio et la partie courbe du cintre. Le cadre ne filtre pas grand-chose lui non plus, sauf quand on roule à allure sportive, il faudra donc bien choisir ses roues et pneumatiques sur cette machine de course. Le passage de gaine de frein arrière est, lui, très bruyant. C'est bien le seul gros problème.



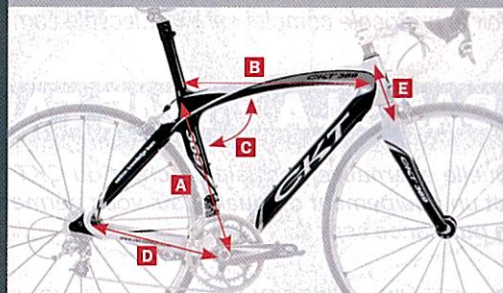
La rigidité n'a pas que des atouts. Sur la distance et avec la fatigue, le vélo est moins agréable.

Photo: F. Berry

FICHE TECHNIQUE

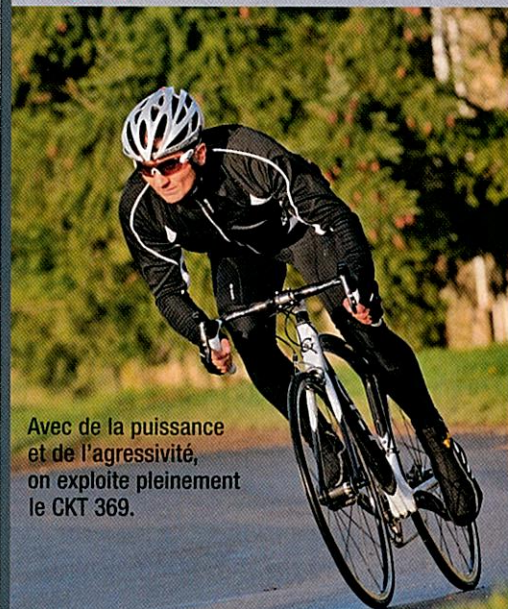
Cadre: monocoque carbone T 700 - **Fourche:** CKT Carbon - **Potence:** FSA OS 115 - **Cintre:** CKT Route Carbon - **Leviers combinés:** Sram Force - **Freins av./ar.:** Sram Force - **Dérailleurs av./ar.:** Sram Force - **Pédalier:** Stronglight Fission - **Roues:** Mavic K10 (non fournies) - **Pneus:** Mavic K 10 (non fournis) - **Selle:** Italla SLR XP - **Tige de selle:** intégrée - **Pédales:** sans - **Poids:** 7,060 kg en taille M sans pédales - **Prix:** 2 990 € environ (sans pédales ni roues) - **Distributeur:** CKT

LES COTES DISPONIBLES



Les hauteurs de tube de selle correspondent au tube non coupé, ajoutez 20 cm à cette dimension.

A (cm)	45	49	53	57
B (mm)	520	536	549	570
C	75°	74°5	74°	74
D (mm)	405	405	405	405
E (mm)	110	130	150	170



Avec de la puissance et de l'agressivité, on exploite pleinement le CKT 369.

Photo: F. Berry

LABO Une rigidité élevée

Avec un tel physique, difficile d'imaginer de la souplesse. Et bien sur le banc, cette impression s'est vérifiée !

La douille est très rigide. Aucune raison de s'inquiéter des déperditions d'énergie. A contrario, on ne pourra pas la bouger plus que cela dans les moments difficiles.

Ce n'est pas le triangle arrière qui va changer la donne dans la mesure où, avec 2,37 mm, on dispose d'une déformation à peine plus faible qu'à la douille. Le cadre « glisse » latéralement et ne se cisaille pas.

À la boîte, la dérive est cependant plus importante puisqu'elle atteint les 0,94 mm, ce qui peut s'expliquer par la fourche très profilée qui présente une rigidité latérale un peu moindre et sert à l'occasion d'amortisseur. Avec de telles mesures, on comprend qu'on est en face d'un cadre apte à transmettre toute la puissance, aussi élevée soit elle. Mais, attention, qui dit rigidité élevée dit aussi le fait que la nervosité n'intervient qu'avec de grosses sollicitations. Le 369 conviendra donc à des compétiteurs, des gros gabarits ou des cyclistes très puissants. Cela tombe plutôt bien: c'est pour eux qu'il a été conçu !

Voir le protocole complet sur www.lecycle.com



Photo: D. Scobie

COMPARATIF DE DÉFORMATION

	Douille de direction	Boîte de pédalier	Triangle arrière
Cadre testé	4 mm	0,94 mm	2,37 mm
Cadre rigide	1 mm	0,66 mm	2,85 mm
Cadre nerveux	11 mm	0,5 mm	2,61 mm

Cadre testé: CKT 369. Cadre pour un même utilisateur: Cannondale System Six. Cadre nerveux pour un même utilisateur: Time VXRS Ulteam.

DANS LA MÊME FAMILLE

Quelle alternative possible au choix du CKT? Un cadre rigide en carbone à bon prix bien sûr, et un équipement de qualité qui vous permettra de rouler sport en toutes circonstances quand la puissance sera là.

Canyon Ultimate CF SLX 9.0 3 499 €



Haybike Affair RC 3 699 €



Orbea Onyx 3 699 €



Et aussi...

- ▷ Nakamura Century Team
- ▷ Specialized Tarmac Pro SL2
- ▷ Ghost Race Lector SL
- ▷ Bulls Night Hawk team

L'AVIS DU CYCLE

« Avec le 369, on a toujours envie d'attaquer »

Relativement léger, posant son cycliste sur l'avant et surtout disposant d'une rigidité exceptionnelle, le CKT 369 a tout pour convenir aux compétiteurs. Si vous êtes cyclosporitif, passez sur le 368, nettement plus « abordable ». Physiquement parlant, vous serez gagnant. À lui seul, le 369 prouve qu'on peut optimiser le comportement en restant assez traditionnel dans ses choix techniques. Il démontre donc qu'une « petite » marque peut faire aussi bien que les fabricants les plus réputés quand il s'agit de typer son matériel. Le prix de l'ensemble cadre-fourche est séduisant, le comportement conforme à ce qui est annoncé. Bref, l'acheteur en a pour son argent s'il tient compte de plusieurs détails. Tout d'abord, le prix des montages est annoncé sans les roues, les groupes sont tous équipés d'un pédalier Stronglight Fission, donc attention aux comparaisons hâtives et très optimistes. Enfin il faut choisir les roues pour qu'elles correspondent au comportement tonique de votre pratique. Rien de compliqué en fait si on prend son temps et qu'on est logique dans sa démarche. On n'aura finalement qu'un seul reproche à faire à ce vélo: le bruit lié au passage de la gaine de frein arrière.

FICHE TECHNIQUE

COMPORTEMENT

Nervosité : ★ ★ ★ ★ ☆ ☆
 Rigidité : ★ ★ ★ ★ ★ ★
 Confort : ★ ★ ★ ★ ☆ ☆

PARCOURS

Plat : ★ ★ ★ ★ ★ ★
 Vallonné : ★ ★ ★ ★ ☆ ☆
 Montagneux : ★ ★ ★ ★ ☆ ☆

PRATIQUE

Compétition : ★ ★ ★ ★ ★ ★
 Cyclosporitif : ★ ★ ★ ★ ☆ ☆
 Cyclotourisme : ★ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆

PRIX RIGIDITÉ

EXIGEANT SI ON A VU « GRAND »... BRUIT DE LA GAINE