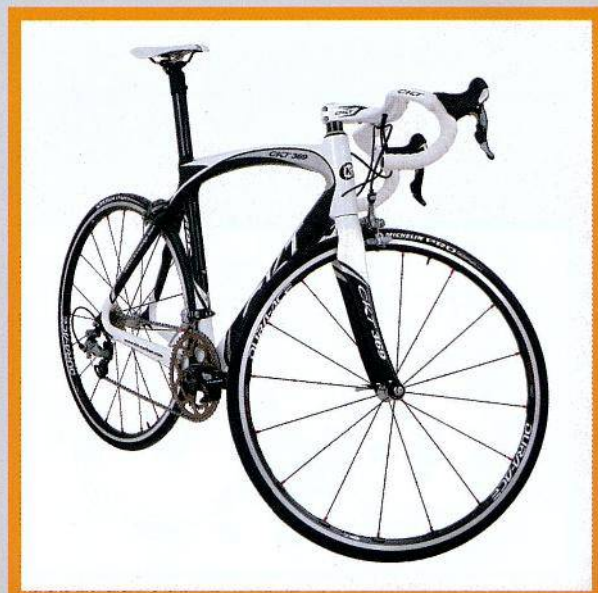




Proposé d'origine avec les roues Dura-Ace 1380 (pour 3195€), nous avons testé le 369 avec les Mavic R6 pour des raisons de commodité.





CKT 369

Enorme !

Un CKT pour les grands, les forts ou les deux !

LA DERNIÈRE FOIS QUE NOUS AVONS TESTÉ UN CKT, LE 368, NOUS L'AVIONS JUGÉ UN PEU « TENDRE » À NOTRE GOÛT, CONTRE L'AVIS DE CEUX QUI LE PRODUISENT. VOICI DONC SON GRAND FRÈRE, QUI, SUR LE PAPIER, S'ANNONCE PLUS VIRIL...

Le 369, hyper agressif esthétiquement, respire le carbone et tout ce que ce matériau peut proposer en termes de style. Son cadre est très imposant, massif, même. Que ce soit la poutre transversale, quasiment carrée, le tube de selle, aérodynamique, le tube supérieur bombé ou encore le triangle arrière, constitué de tubes larges bardés de renfort, ce cadre annonce la couleur : un vélo pour homme fort ! Mais nous attendrons l'essai de cette machine avant d'être plus catégorique. Vous le savez, avec le carbone, on peut aujourd'hui faire tout ce que l'on veut et le ramage n'est pas toujours en rapport avec le plumage ! Ce monocoque est donné pour 1090 g en taille S, ce qui en fait un cadre léger sans atteindre les sommets, il est équipé d'une boîte de pédalier « classique » afin de pouvoir monter tous les pédaliers et dispose d'une tige de selle intégrée, pour finaliser un look ultra-agressif.

Le réglage de cette dernière permet cependant un recul de 2 à 3 cm, même une fois coupée. De quoi gérer sans souci un changement de selle ou de pédales sans problème. Bien. Notez aussi que la fourche profilée ne pèse que 328 g, ce qui est extrêmement léger, compte tenu des dernières normes en cours, qui ont eu pour conséquence « d'alourdir » la majorité des produits du marché. Le jeu de direction reste pourtant en 1 1/8, un choix qui

peut paraître paradoxal, mais au regard de la douille de direction et du reste du cadre, CKT a peut-être voulu laisser à ce cadre un certain confort. On sait que l'avènement des douilles à double diamètre surdimensionnées ont tendance à durcir l'avant des vélos et cela a tendance à limiter le spectre d'utilisation des vélos ainsi équipés.

UN CADRE QUI FLEURE BON « LA BASTON »...

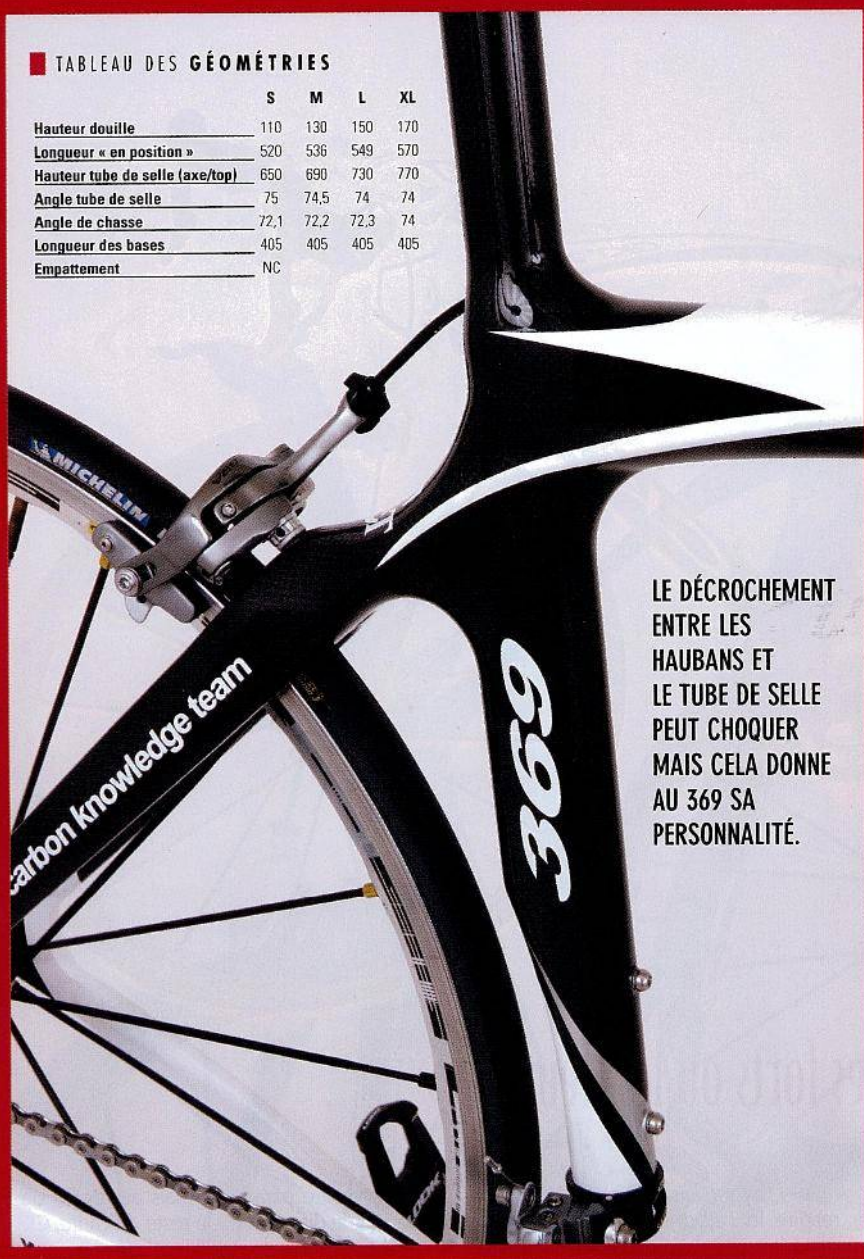
Côté géométrie, c'est plutôt limité : quatre tailles seulement, c'est faible. Voilà qui va sérieusement « cadrer » les cyclistes susceptibles de s'offrir ce vélo. Car à ce stade de tarif, et vu la clientèle visée par le 369, bien se poser sur ce vélo est une quasi obligation. Reste à voir comment CKT a sélectionné son étagement de cadres...

Et ce n'est pas mal vu : CKT a préféré favoriser la « précision » plutôt que la quantité. On s'explique. Si l'étagement est forcément assez, voire très important, de 13 à 21 mm, en fonction des tailles (en longueur, bien sûr), nous l'estimons bien vu. La première taille est vraiment dédiée aux petits, les deux suivantes sont celles qui sont les plus proches, avec 13 mm d'écart, alors que la « grande » n'est pas si grande que cela et permettra aux cyclistes grands en taille de bien s'y retrouver. En cas de long buste, l'option d'allonger la potence est,

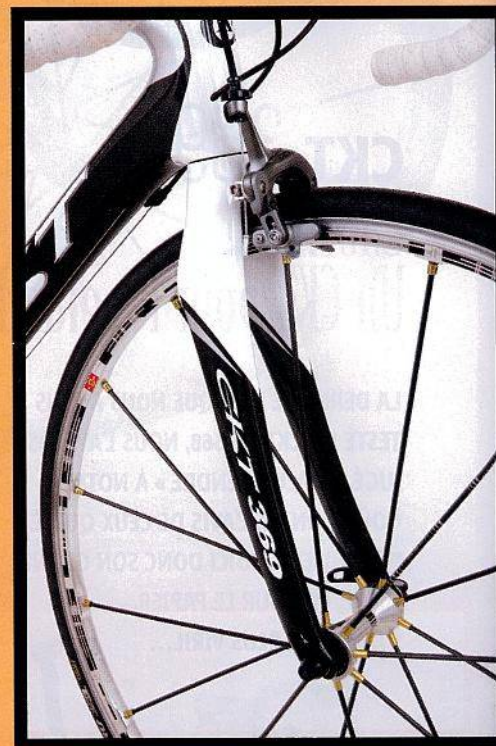
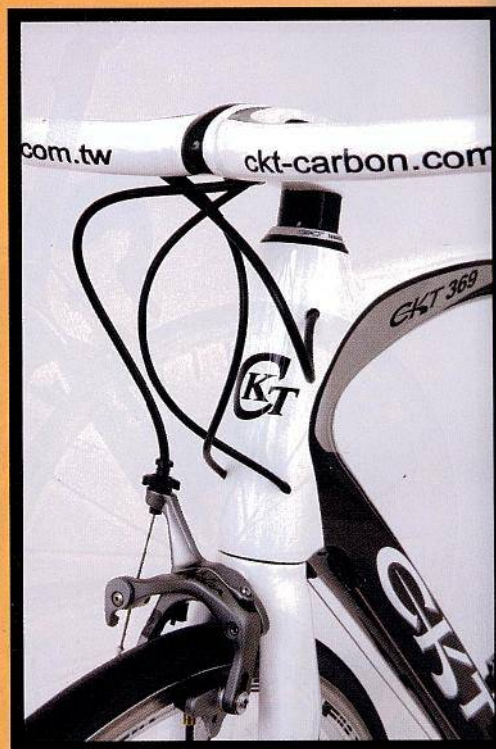


■ TABLEAU DES GÉOMÉTRIES

	S	M	L	XL
Hauteur douille	110	130	150	170
Longueur « en position »	520	536	549	570
Hauteur tube de selle (axe/top)	650	690	730	770
Angle tube de selle	75	74,5	74	74
Angle de chasse	72,1	72,2	72,3	74
Longueur des bases	405	405	405	405
Empattement	NC			



LE DÉCROCHEMENT ENTRE LES HAUBANS ET LE TUBE DE SELLE PEUT CHOQUER MAIS CELA DONNE AU 369 SA PERSONNALITÉ.



en termes de positionnement et d'efficacité, bien meilleure que le contraire. On peut ergoter sur le fait qu'une longue potence pose certains soucis comme la précision de pilotage ou encore la rigidité de l'avant, mais vu le reste du cadre, il y a peu de chance que le 369 se transforme en chewing-gum ! Bref, avec seulement quatre tailles, il est difficile de faire mieux. Reste qu'un 56 et un 57 ; par exemple, auraient été les bienvenus. Mais n'oubliez pas qu'à ce tarif, (1290 euros le cadre nu) personne ne peut faire de miracle. Le CKT souffrira donc sûrement de la concurrence à ce niveau et devrait se rattraper autre part...

UN ÉQUIPEMENT DE COURSIER...

Chez CKT, on travaille beaucoup à la carte. Pour notre comparatif, ils nous ont proposé ce montage afin de rester dans notre fourchette de prix. Pour des raisons pratiques, nous avons équipé le 369 de roues Mavic R-Sys. Ce ne sont peut-être pas les plus adaptées, mais tout dépend encore de votre région de pratique. Sachez tout de même que CKT le propose en roues Shimano Dura-Ace. Avec les

R-Sys Premium, le CKT prend donc une coloration polyvalente-montagnarde. Rappelons que les Mavic pèsent 1,385 kg la paire, ce qui en fait des roues très légères, leur aérodynamisme est inexistant. Elles sont donc bien plus à l'aise en grimpette que sur le plat. Mais elles n'offrent pas non plus de résistance au vent latéralement, ce qui leur offre une certaine polyvalence.

Côté groupe, pas de mystère, c'est le nouvel Ultegra qui s'y colle. Ça freine fort, c'est précis, et c'est léger. Un groupe parfaitement adapté à la compétition. Quant au pédalier, on découvre le Fission de Stronglight. Avec son étoile Compact et ses plateaux aux dents classiques (52x39), le Fission offre un look très aéré. C'est pratique et beau. Stronglight propose en effet toutes les dents que vous voulez, ou presque. Sur une étoile de 110, c'est rare. Et puis ce pédalier dispose du fameux système ALS. Grâce à ses inserts bicompatibles, vous pourrez enfin vraiment tester différentes longueurs de manivelles sur un même pédalier. Stronglight est le seul constructeur qui permet cette gymnastique ! En effet, avec deux jeux d'inserts, vous pouvez

faire évoluer la longueur de manivelles de 170 à 175 mm. Voilà de quoi obtenir une vraie réponse sur la meilleure longueur de manivelles pour vous !

Avec ses 795 g, tout compris, le Fission Activ Link (axe intégré) fait exactement le même poids que le nouvel Ultegra. Pour être très clair, il est même un poil plus léger puisqu'il pèse le même poids en 170 qu'en 175, ce qui n'est pas le cas de l'Ultegra, donné ici en 170 mm... Bref, aucune raison de s'en priver. Bien vu CKT.

À l'avant, c'est la surprise. Toujours dans l'optique de travailler l'esthétique, CKT nous offre un ensemble monobloc cintre/potence en carbone plutôt réussi.



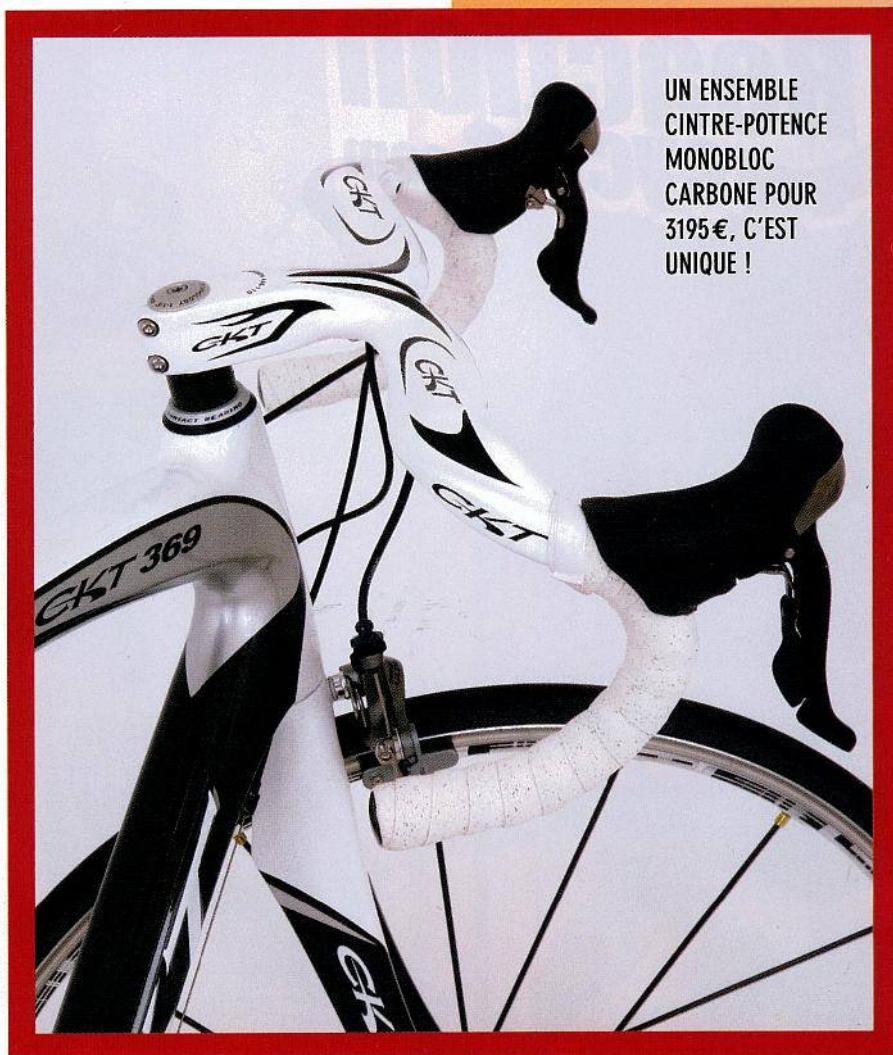
Tout d'abord, la prise en mains est excellente de partout ! Aux cocottes, posées en haut, en classique ou encore en bas, le compromis est vraiment bon. Les rouleurs vont adorer et les autres ne seront pas déçus. En plus, le drop n'est pas trop important pour un ensemble monobloc. Pas parfait, mais pas mal du tout. Un bon produit. Reste le sempiternel problème de ce type d'ensemble : il faut une position parfaite pour pouvoir en profiter. On parle surtout de hauteur. De notre point de vue, pour une fois, si vous hésitez entre deux tailles, prenez la grande car les douilles de direction sont typées course, c'est-à-dire, courtes. Et n'oubliez pas qu'une bonne position est plus efficace que n'importe quel autre critère sur un vélo ! Poids ou roues compris !

Enfin, la selle. La Selle Italia SLR n'est plus à présenter. Celle qui fut la première à s'attaquer au poids n'a pas changé. Belle, légère, elle est cependant plutôt dure...

SUR LA ROUTE...

Sur le cul ! On dirait que la vie s'amuse parfois à tester les gens. Juste pour voir... Lors de l'essai du CKT 368, les choses avaient été tendues avec la société CKT. J'avais trouvé le 368 très souple. Trop même. Et puis nous avons décidé de tester le 369 car Remi Chenu, patron de CKT, était convaincu que ce vélo me correspondrait bien plus...

Il avait raison. Et c'est un euphémisme. J'ai pris un plaisir rare à tester ce vélo. Le 369 est un vélo qui va vite. De plus, il y va facilement. Typiquement le vélo qui fait de vous un cycliste meilleur que vous n'êtes. Avec dans la route des gars qui se demandent quand vous allez vous décider à arrêter de tirer dessus ! Sauf que vous, vous ne sentez pas grand-chose. Vraiment, ce vélo m'a impressionné. Et puis, contrairement à ce que l'on pourrait croire, on est loin d'un cadre en béton armé. Le 369 est vivant et surtout, il ne vous plante JAMAIS. Bien sûr, quand la route s'élève, vous calmez le braquet, mais ça continue de tourner tout en souplesse. J'ai testé beaucoup de vélos. Des « durs » j'en ai croisé aussi. Des Pinarello, certains Look, des BMC, des Colnago et j'en passe. Mais le CKT ne fait pas partie de ceux-là. Pourtant, le cadre, à commencer par la boîte, ne se plie pas beaucoup. En fait, comme



UN ENSEMBLE
CINTRE-POTENCE
MONOBLOC
CARBONE POUR
3195€, C'EST
UNIQUE !

FICHE TECHNIQUE

Cadre	Monocoque carbone 3 k fibre t 700
Fourche	3 k full carbone
Jeu de direction	CKT 1"1/8
Pédalier	Stronglight Fission ALS
Axe de pédalier	Intégré (inox)
Dérailleur arrière	Shimano Ultegra
Dérailleur avant	Shimano Ultegra
Poignées	Shimano Ultegra
Etriers de freins	Shimano Ultegra
Moyeux	Shimano Dura-Ace
Jantes	Shimano 1380
Pneus	Michelin Pro 3 Race
Chaîne	Shimano Ultegra
Cassette	Shimano Ultegra
Cintre	Ensemble CKT carbone monobloc
Potence	Ensemble CKT carbone monobloc
Pédales	Sans
Selle	Selle Italia SLR
Tige de selle	Intégrée
Tailles	S, M, L et XL
Poids	7,090 kg

PRIX

Prix double plateau	3195 euros
Prix triple plateau	Option

POINT FORT
RENDEMENT - PLAISIR

POINT FAIBLE
RAS

PRIX (généralement constaté)

3195 EUROS

sur le 368, mais infiniment moins, c'est tout le vélo qui travaille. Et le résultat est là. Alors, sûrement d'ailleurs, les roues y sont pour quelque chose. En attendant les Dura-Ace, j'ai monté les Mavic R-Sys. Et franchement, le mélange a parfaitement pris, malgré le côté un peu incongru de cet accouplement. Mais je serais surpris que les choses changent radicalement avec les Shimano 1380, qui plus est, font sensiblement le même poids et disposent de jantes de la même hauteur...

Bien sûr, le CKT tape un peu en descente. Malgré sa « petite » direction en 1"1/8, on le sent bien. Mais bien moins qu'un Cannondale SuperSix ou encore un Specialized Tarmac Pro.

Bref, de notre point de vue, voilà un vélo pour cyclosporitif, pas forcément en grande forme mais assez puissant. Si en plus, vous êtes en forme, alors c'est la fête au village !

Un vrai régal...

À ACHETER AU PLUS VITE

Pas besoin de vous faire un dessin, on a adoré ce vélo. Pourtant, sa géométrie n'est pas pour les mauviettes ! Un peu de souplesse serait la bienvenue. Mais c'est tout. Si vous arrivez à vous poser sur ce vélo et que vous remplissez les conditions évoquées ci-dessus, n'hésitez pas une seconde. C'est vraiment un grand moment qui vous attend. ■