

Vélo testé **13 500 €**Vélo complet dès
6 000 €Montage SRAM,
Zipp **8 000 €**Montage Shimano
105 méca **6 000 €****CMT Bike
RS**

Le titane en version sport

Connu dans le cyclisme pour ses qualités de confort et de filtration, le cadre en titane, avec une géométrie adaptée, peut devenir un redoutable vélo sportif et dynamique. CMT Bike, avec son RS, vous donne le meilleur pour le cyclo-sport: du confort et du rendement.

Par C. Leroy, photos S. Pigeau

POIDS**8,27 kg**
(en taille M, sans pédales)**CADRE****Titane Grade9**

Kit cadre-fourche-jeu de direction à 3 500 €

ÉQUIPEMENT DU CYCLISTECasque: MET - Tenue: Grimpeur -
Chaussures: fi'zi:k



Sur le plat, en mettant simplement de la puissance, le RS vous donne du répondant.

Commençons par les caractéristiques techniques de ce cadre. Les tubes sont en titane Grade9 (Ti-3Al-2,5V), comme de nombreux produits sur le marché. Le boîtier de pédalier est, lui, en titane Grade5 (Ti-6Al-4V) afin de donner une rigidité supplémentaire sur cette zone toujours très sollicitée. Ce boîtier de pédalier est au format BSA/BSC 68 mm (filetage anglais). La douille droite 1-1/8" surdimensionnée (int. 44 mm, ext. 50 mm) apparaît pourtant fine, mais dans le contexte des cadres carbone aux tubes oversize, c'est normal. La tige de selle est au diamètre de 31,6 mm, alors que le tube de selle est au diamètre de 35 mm. Le matériau viendra donc en secours tout comme la forme des haubans, on le verra plus loin, de ce format plutôt imposant qui offre moins de flex qu'un 27,2 mm. À noter la forme des haubans qui par un choix technique au début de l'histoire du renouveau de la marque s'est transformée comme la signature

des CMT. Deux raisons à cela : la facilité d'intégrer l'étrier de frein à disque en flatmount et l'augmentation de la filtration. Le titane CMT est issu de l'aéronautique. Les tubes font 1 mm environ d'épaisseur alors que la douille fait 3 mm pour plus de solidité et de rigidité. Le triangle avant est découpé au laser, le triangle arrière usiné et cintré à la main, les soudures TIG artisanal et le produit certifié « Origine France Garantie ». La construction est garantie à vie. Précisons que le montage ici est vraiment haut de gamme et correspondait à un modèle de test. De nombreux montages sont possibles avec des fourches Columbus, Deda, Enve, jeu de direction Hope ou Chris King, périphériques Deda, Enve. Pour les roues, les Zipp, Campagnolo ou CMT x Asterion aluminium ou carbone sont disponibles. Enfin les transmissions SRAM, Shimano ou Campagnolo de tous niveaux sont montables. Le premier prix d'un vélo complet est de 6 000 €.

Nervosité-Rigidité

Ici, on dispose des atouts des cadres titane avec un supplément du punch qui nous a surpris et séduits. Les caractéristiques d'un cadre rigide mais toujours avec cette flexion que le cycliste peut maîtriser pour ne pas buter sur une difficulté. Vous avez le choix quand l'allure diminue soit de relancer en forçant assis donc tout en puissance, soit de relancer en danseuse. Ce cadre RS est superbement bien épaulé par les roues Campagnolo Bora WTO qui restent l'une des meilleures paires de roues du marché. Rigides et dynamiques, elles donnent au RS le parfait train roulant qui met en valeur les qualités du cadre. Le RS est un mélange entre rigidité et punch sur le plat et les parties vallonnées d'un parcours. Dans les montées longues, on sent la rigidité d'un vélo de course mais on ne la subit pas. Une dent de moins ou plus de watts pour recoller dans les roues et ça passe sans craindre de s'épuiser et d'exploser plus tard. Dans les montées et cols près du Castellet, le RS s'est montré redoutable à pleine vitesse pour chasser les KOM.

Pilotage

Le RS a encore surpris son monde. Lancé dans les descentes de col du Sud, sinueuses et incurvées, il est rassurant et on pilote la machine avec fluidité et rapidité. Les trajectoires sont précises notamment grâce aux roues, pneus et freinage Campagnolo. Le vélo vire sagement et s'inscrit dans les trajectoires avec facilité et précision. On est vraiment à l'aise que ce soit dans les tournants rapides que les descentes à grande vitesse.

Confort

On profite à fond des qualités de filtration du titane et de la forme spéciale des haubans qui apporte de la filtration, à la façon des haubans Onda (Pinarello). À noter la selle SMP qui dans la version VT20 est très molle et augmente grandement le confort et amoindrit les chocs de la route. C'est une affaire de préférence. La

Le RS de chez CMT mêle des lignes traditionnelles et quelques originalités de conception.



monte pneumatique vous permettra d'accroître encore cette notion de confort grâce à la pression. Le RS est donc capable d'évoluer facilement en mode ultrasportif ou plus tourné vers l'ultradistance. Sachant que le cadre GT de CMT offre une géométrie plus typée confort.

Le titane offre design et comportement uniques.

Rapport qualité/prix

Avec le montage d'un groupe Campagnolo Super Record Wireless et des roues Bora WTO, on est sur un montage haut de gamme. Parler de rapport qualité/prix est peu adapté. Toutefois, en ce qui concerne le cadre seul, avec un tarif de 3 500 € pour un cadre titane fait sur mesure, avec l'écoute de la marque CMT et du cadreur.



En descente, le RS s'est montré rapide et très plaisant à piloter à haute vitesse.

CMT Bike RS en détail



ON A AIMÉ

Les haubans ont une forme particulière qui apportent de la filtration.



ON A AIMÉ

La finition et le cadre sont très bien réalisés. Les tubes en titane sont toujours superbes dans ce coloris typique.



ON A AIMÉ

Les pattes sont originales et montrent la maîtrise de l'artisan.



ON N'A PAS AIMÉ

Peu adepte de la forme du cintre Enve, il s'agit ici d'un exemple de montage. D'autres périphériques sont possibles.

LES CONCURRENTS: Les cadres en titane sont moins en vue sur le marché, les artisans ont la possibilité de vous proposer des cotes sur mesure plutôt que les grandes marques.

Caminade LongRoad 4 466 € - Le Vacon Titane Reynolds 3 800 € - Van Nicholas Astraeus 2 699 € - Atelier Titane Grade9 G 2 970 €

Test labo

Les chiffres sont donnés à partir des valeurs relevées sur le cadre et les roues lors de leur passage sur les bancs de déformation.

FICHE TECHNIQUE

Cadre : Titane Grade9 (T1-3A1-2,5V), boîtier de pédalier Titane Grade5 (T1-6A1-4V)

Fourche : Columbus Road

Potence : Erwe

Cintre : Erwe

Leviers combinés : Campagnolo Super Record Wireless

Dérailleurs av./ar. : Campagnolo Super Record Wireless

Freins : Campagnolo Super Record Wireless

Pédalier : Campagnolo Super Record

Roues : Campagnolo Bora WTO 45

Pneus : Pirelli P Zero

Tige de selle : Erwe

Selle : SMP VT20

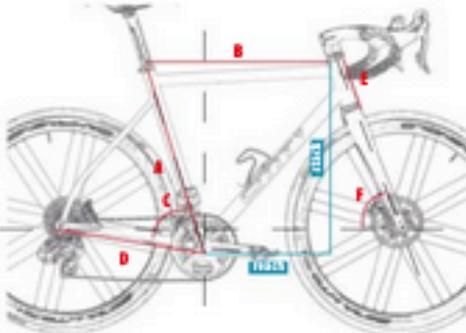
Prix : 13 500 €

Poids : 8,27 kg (en taille M, sans pédales)

Distributeur : CMT Bike

LES COTES DISPONIBLES

Plutôt orienté sport, le RS adopte une géométrie qui pourra être personnalisée si vous le voulez.



COTES TITILES	A (mm)	B (mm)	C (°)	D (mm)	E (mm)	F (°)	Stack (mm)	Reach (mm)
XS	51,1	532	72°	415	114	73,5°	525	376
S	53,5	545	72,5°	415	127	72,5°	539	380
M	55,6	557	73°	415	138	73°	551	388
L	57,6	572	73°	415	159	73°	571	297
XL	59,5	587	73°	415	179	73°	590	407

RATIO POIDS CADRE/ROUES



MESURES DU CADRE

CMT RS



Avant



Boîte de pédalier



Arrière



Notre avis L'avant du vélo n'est pas très bridé, mais pas moins que certains cadres en carbone. La boîte est, elle, plus rigide avec un arrière qui offre un peu de flex pour récupérer du dynamisme lors des relances. Un bon trio de déformation pour du punch.

MESURES DES ROUES

Campagnolo Bora WTO 45

ROUE AVANT

Poids : 733 g

Jante : carbone

Dimensions de la jante : hauteur 45 mm, largeur interne 19 mm, largeur externe 27 mm

Rayonnage : 24

Rigidité AV : 43,2 N/mm côté disque,

46,5 N/mm côté opposé

Énergie AV : 40,1 J

ROUE ARRIÈRE

Poids : 839 g

Jante : carbone

Dimensions de la jante : hauteur 45 mm, largeur interne 19 mm, largeur externe 27 mm

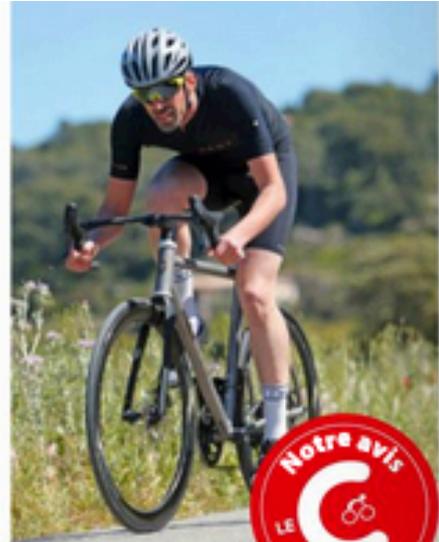
Rayonnage : 24

Rigidité AR : 44,9 N/mm côté roue libre,

45,5 N/mm côté opposé

Énergie AR : 43,7 J

Notre avis Les Campagnolo Bora WTO 45 adoptent tous les bons points qui en font des roues excellentes sur la route. Rigidité, homogénéité, bonne inertie, elles auront vos préférences quels que soient les parcours et les vitesses.



Polyvalence routière

Le RS de chez CMT Bike est un cadre à la géométrie qui tranche avec les cadres actuels. Avec un top tube horizontal et des tubes fins, au regard des châssis actuels, le moins que l'on puisse dire c'est qu'il tient la route. L'expérience et le comportement sont différents d'un cadre en carbone. Il faut tester un produit en titane car pour de nombreux pratiquants, bien souvent, l'essayer, c'est l'adopter. Pour ce RS, sa capacité à évoluer sur de nombreux parcours cyclos quel que soit le dénivelé est bien présente. Les montages proposés sont nombreux et vous pourrez vous monter le vélo de vos rêves. Selon l'artisan, la géométrie RS est idéale si vous effectuez régulièrement des sorties ou des épreuves d'intensité forte à modérée. Et selon votre souplesse et votre niveau physique, cette géométrie sera également adaptée à des sorties plus longues et/ou moins intenses, comme des épreuves d'ultradistance. La géométrie RS a été optimisée pour des roues de 25 à 28 mm et pourra monter jusqu'à 32 mm si besoin. Nous avons retrouvé ce panel à son guidon. Le prix du cadre seul n'est pas exorbitant pour un objet très bien fini et qui représente entre 25 et 30 heures de travail en atelier. Le tarif est placé par rapport aux cadres carbone et aux autres produits titane fait main. Les possibilités d'adaptation selon votre gabarit et vos préférences sont aussi réalisables, c'est tout l'avantage de l'artisan. Mais force est de constater que le RS vous offre des capacités routières qui valent le détour par le titane CMT.

LES PLUS

- Comportement
- Polyvalence
- Garantie à vie
- Titane

LES MOINS

- Prix dans ce montage
- Selle trop molle

Comportement



Parcours



Pratique

