

PREMIER TEST

# CKT 368 Nouveau venu



## La création de la marque taïwanaise remonte à 2001, mais elle n'est distribuée chez nous que depuis peu. Conçus et fabriqués sur le même site à partir de moule exclusif, les cadres sont aboutis. À preuve, cet excellent 368, présenté comme le plus polyvalent...

**6,74 kg**  
**1 190 €** cadre et fourche  
Distributeur : Globike CKT Europe

Il n'est pas illogique de lier la qualité d'un produit aux compétences de celui qui l'a fabriqué, et donc à son origine géographique. En tout cas, on sait bien que les discussions autour des cadres carbone, depuis des années, ne parlent que de cela : de leur provenance *réelle* (ce qui suppose que d'aucuns la dissimulent).

Ainsi, longtemps, une fabrication asiatique est-elle restée dans l'imaginaire collectif des cyclistes, sinon un gage de médiocre qualité, à tout le moins celui d'une qualité inférieure à ce que nous, européens, fabriquons de nos mains. Puis, ayant bien dû reconnaître la stupéfiante adaptabilité des fabricants asiatiques, et l'indiscutable qualité de leurs cadres, la communication des marques s'est articulée, en un second temps, autour de l'argument consistant (à peu près) à dire que « peu importe le lieu de fabrication, puisque c'est nous qui concevons. » Il ne nous appartient pas de discuter les sous-entendus dont l'argument est lourd (pourquoi concevons-nous mieux en Europe ou aux USA qu'en Chine ou à Taïwan ?), mais seulement de souligner ici que l'économie s'est organisée de fait autour de cette séparation physique, géographique, des lieux : bureaux de R & D et ateliers de fabrication sont distants de milliers de kilomètres.

Voilà pourquoi, dans le grand bain

persuasif de la communication, c'est maintenant l'unité de lieu qui fait valeur – quand elle existe bien sûr. Et ceux qui le peuvent ne manquent pas, légitimement, de souligner : « nous développons et produisons nous-mêmes, au même endroit. » C'est précisément ce que fait CKT (pour, tuons tout suspense : "Carbon Knowledge Team") : tout est pensé, conçu et fabriqué... à Taïwan.

### Des moules exclusifs

CKT est un fabricant qui, las sans doute de ne travailler que pour les autres, s'est rangé à la mode occidentale consistant à signer ses produits et, partant, à créer sa marque. Ce qui fut fait par Monsieur Chiang, dont la longue expérience de coureur et de mécanicien des équipes de Taïwan (pistards en grande majorité) ne demandait qu'à s'exprimer.

Le premier point est donc celui-ci : la marque CKT n'utilise que ses propres moules, exclusifs. Vous n'avez donc aucune chance de retrouver sous un autre sticker un cadre exactement roulé comme le vôtre. C'est bon à savoir, sachez-le.

À l'heure actuelle, la gamme comporte six modèles, dont quatre de route, parmi lesquels le 368 passe pour être le plus "polyvalent". Tous les cadres de la gamme emploient la fameuse fibre T700 3K, produite

par Torayca, et substantifique moelle d'une très large part la population mondiale des cadres en carbone.

Il s'agit donc d'un cadre "normalement léger", et du type tige de selle intégrée. D'ailleurs, le seul petit reproche qu'on peut lui adresser a priori concerne le réglage de la hauteur de selle, confié à un expandeur peu aisé d'accès, puisqu'il faut démonter la selle pour glisser sa clé Allen jusqu'à lui. En revanche, le réglage est précis, qui ne dépend donc pas de bagues ou d'entretoises.

### Du classique

Les formes des tubes sont relativement classiques, même s'il n'est pas facile de les décrire valablement. On ne remarque aucun recours aux courbes dans la ligne même des tubes, mais "seulement" quelques arêtes et changement de volumes d'une extrémité à l'autre de chacun des tubes. Le tube de selle (comportant la "tige", rappelons-le) confère à l'ensemble un discret aspect aérodynamique. Quant à l'arrière, il est extrêmement classique. Notons enfin, outre le passage interne, à travers la douille de direction, des câbles de dérailleur, l'excellente finition de l'objet : l'enveloppement des raccords montre des couches externes parfaitement alignées sur celles qu'elles recouvrent.

### Le détail

Voilà peut-être le seul bémol : le serrage de selle qui, pour ajuster à la hauteur, oblige à "passer par-dessus" et à démonter la selle. En revanche, il faut avouer que l'ajustage est très précis (ce qui n'est pas toujours le cas avec des systèmes d'entretoises).



Le pédalier Stronglight Fission est trop rare : pas tant pour les solutions techniques qu'il propose (on peut choisir sa longueur de manivelles, au moyen d'une pièce interchangeable comprenant le filet), que pour l'esthétique.

