

# IN' BÔ VENTOUX

## UNE PURE HISTOIRE DE PASSIONNÉS...

Par **Alexandré Lombardo**

Un petit atelier dans les Vosges, où cinq garçons qu'on croirait tout droit sortis du lycée fabriquent des vélos ultimes, entièrement à la main, en bambou. Véritables œuvres d'art et pièces uniques, leur dernière création s'appelle Le Ventoux. L'occasion pour nous d'un test entre Ventoux et Ventoux...





**B**asée aux Voivres, au cœur des Vosges, la jeune société a fait du bois sa principale activité. Non seulement pour la fabrication de bicyclettes, mais aussi pour des montures de lunettes ou des planches à roulettes. À l'origine du lancement de la marque, un financement participatif sur Internet qui a rapporté près de six fois plus qu'escompté !

Il faut savoir que tous les matériaux utilisés pour fabriquer les cadres In' Bô sont exclusivement de provenance française. Toutes les étapes sont réalisées dans l'hexagone. Le produit final est vraiment à cent pour cent français. C'est assez rare pour qu'on en parle. En effet, la plupart des cadres en acier français ne le sont pas entièrement puisque l'acier utilisé est italien ou anglais.

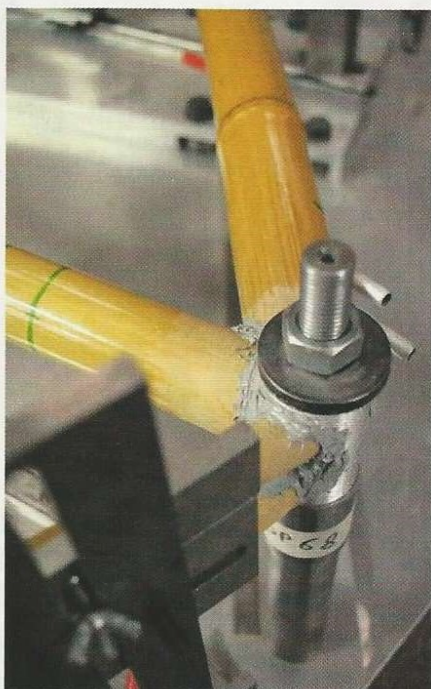
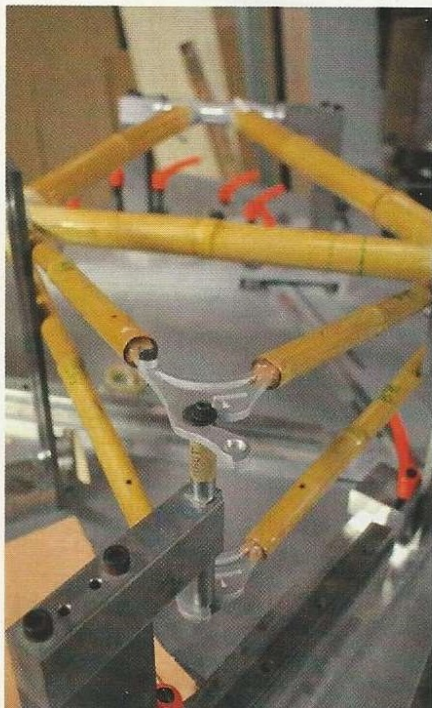
Le bambou provient du Sud de la France : la grande bamboueraie d'Anduze a été sélectionnée pour fournir tous les tubes nécessaires à la fabrication des cadres. Comme pour le carbone, le choix est vaste. Il est possible de choisir le diamètre et l'épaisseur des tubes pour s'adapter au mieux aux desiderata des clients.

La construction sur-mesure ne s'arrête pas là, les inserts en aluminium qui relient les tubes de bambou et viennent supporter jeu de direction et boîtier de pédalier sont usinés sur place. L'usinage permet d'obtenir tous les angles possibles, encore une fois, nous sommes réellement dans le sur-mesure. La fibre de lin utilisée pour relier le tout vient, elle, de Normandie.

Un cadre In' Bô pèse entre deux et trois kilos. Ca peut sembler énorme pour certains d'entre vous, mais au final le poids du vélo complet, bien équipé, est d'environ 7,5 kg. Ce qui est encore le poids de la plupart des vélos du monde professionnel...







manière que pour un cadre carbone. A part que dans ce cas, cela réclame un travail considérable pour arriver aux lignes harmonieuses et douces du produit fini. On parle là d'un sculptage en bonne et due forme, puis de plusieurs ponçages...

Maintenant que le cadre est quasiment terminé, trois couches de finition extérieure sont appliquées, destinées à lui donner un bel éclat, mais aussi une fiabilité totale dans le temps. Ces trois couches rendent le cadre entièrement étanche, le bois ne peut ainsi plus gonfler ni bouger d'aspect et de forme.

Pour finir sur la fabrication du cadre du Ventoux, sachez que c'est le premier bambou labellisé UCI ; notez aussi qu'un cadre en bambou est plus durable qu'un homologue en carbone. Les parois des tubes ont une épaisseur comprise entre 4 et 7 mm, ce qui permet de n'avoir aucune casse par écrasement. Et ici, pas de fissures...

### UN MONTAGE SPÉCIAL POUR L'AC !

Ça n'est un secret pour personne, à l'Acheteur, nous aimons les beaux montages. Notre Ventoux ne déroge pas à la règle et fait honneur aux composants les plus beaux et techniques. Avec un groupe Sram Red 22 au complet. On sait maintenant que pour obtenir un fonctionnement optimal, le Sram réclame des câbles et gaines de haute qualité, et une patte de dérailleur arrière très rigide.

Pour le reste des composants, nos artistes ont fait confiance à 3T, avec un cintre en carbone Ergonova, une potence ARX Team et une tige de selle droite Stylus Zero. L'assise reste légère mais un peu dure et pourrait ne pas convenir pas à tout le monde (dont moi). En effet, la San Marco Aspide Carbon est une selle assez marginale, à essayer avant d'acheter.

Le train roulant est exceptionnel, d'autant plus sur un vélo en bambou. Les nouvelles Corima MCC 47mm sautent littéralement aux yeux ! Elles donnent une grande touche de modernité à ce Ventoux, sans compter le gain certain de performance.

## Un procédé de fabrication incroyable

À réception, les tubes de bambou sont d'abord séchés et imperméabilisés dans le but de stabiliser le matériau et de lui éviter de souffrir des chocs thermiques et hydrométriques.

Les tubes sont ensuite placés sur un marbre construit et dédié tout spécialement à la fabrication de cadres en bambou. La géométrie standard ou sur-mesure (dessinée au préalable sur ordinateur) est reportée sur le marbre où les tubes auront été usinés, afin de s'accorder parfaitement aux raccords.

Le tout est ensuite préencollé, sorti du marbre, puis vient l'étape la plus longue, fastidieuse, qui donnera par la suite toute sa beauté au cadre : le « wrapping ». Il consiste à enrober les tubes et les raccords avec de la fibre de lin et de la résine. Un peu de la même







## VENTOUX ET TOUR-TEST

Une fois n'est pas coutume, l'essai d'un vélo en bambou étant tellement rare, après l'essai le matin sur notre tour-test, je terminerai ma journée par la montée du Mont Ventoux sur ce vélo si spécial. Récit de cette journée d'essais peu commune...

Premiers mètres, la filtration des vibrations surprend. Rien de connu jusqu'à présent. Même le Colnago Master, véritable référence en la matière, est dépassé. Je reconnais bien le comportement des Corima MCC. Vif, tranchant et très rigide. Le cadre ne me semble pas mou, non plus. Le groupe Sram fonctionne à merveille et je traverse Saint Didier où, en cette période de vacances, le village est bondé, et je ne manque pas de me faire remarquer avec ce vélo atypique !

Au pied de la côte de la Roque-sur-Pernes, grand plateau en danseuse, mains en bas comme d'habitude. Le vélo tracte à merveille et j'avale le passage difficile du cimetière en gardant le même braquet. Dans le léger replat, j'arrive à accélérer l'allure en descendant deux vitesses. Sincèrement, je ne me sens pas handicapé par le cadre, je ne ressens même pas son poids lors du balancement du vélo en danseuse. L'inertie du bambou est plus faible que celle de l'acier, par exemple. Je suis désormais assis avec une cadence de pédalage autour des 100 tours/minute. Je reste sur ce train jusqu'au sommet où le dernier passage ardu ne m'aura pas ralenti. Une révélation.

Je récupère de cette montée dans le faux-plat avant la descente. Abordé à vive allure, on sent encore que le vélo ne demande qu'à accélérer ! Virage à droite et c'est la descente. Rien à dire sur le freinage, les Corima sont sans reproche. J'arrive très vite dans la première épingle, l'empattement long du Ventoux ne m'handicape pas, je sens l'ensemble du vélo très maniable et je tourne court, à la corde, sans ressortir large.

Passage dans le village à haute vitesse, sans toucher aux freins, encore une fois

pas de problème, le vélo se montre très sécurisant. Le freinage est vraiment puissant, très précis, comme sur un cadre acier. Je me sens en lien quasi direct avec la machine et le bitume.

J'arrive désormais sur la deuxième partie de la descente, plus roulante que vraiment descendante. Tout à droite, j'essaie de maintenir une grande vitesse, ce que l'In' Bô me permet. Il est vrai que les roues Corima à haut profil (la roue avant adopte désormais des rayons plats qui la rendent bien plus aérodynamique) et le poids total du vélo ne sont pas étrangers à cela.

Le retour vers Saint Didier par le traditionnel long faux-plat montant sera le point d'orgue de cet essai matinal. Comme je l'écris souvent, peu de vélos me permettent de garder la même vitesse au sommet, voire d'accélérer l'allure. Mains en bas, dès le début, je reste au train jusqu'à ce que la pente augmente un peu. Dès lors, je suis en danseuse jusqu'au sommet, où je termine à environ 29 km/h. Comme avec les meilleurs vélos à cet endroit, le Ventoux en a décidé ment sous la pédale !

A l'entrée du village, la route est défoncée. C'est bien simple, aucun vélo (VTT mis à part) ne m'aura procuré une telle sensation de survoler la route et toutes ses aspérités. Aucun autre vélo. Là, c'est vraiment confortable, rien d'autre à rajouter. Essayez et vous verrez.

Coup de cul de la rédaction, en sprint maximal, l'avant du vélo manque un peu de rigidité, surtout avec la Corima MCC très rigide. L'arrière est excellent, confirmant mes impressions dans la bosse, il tracte à merveille sans faiblir.

L'essai de l'In' Bô sur notre tour-test n'était pas suffisant, alors, pour satisfaire ma curiosité, une montée du Mont Ventoux eut lieu l'après-midi. Accompagné de Théo Zulian, un fou furieux du Red Hook Crit, le top du top des compétitions de Fixies (notre amie Fleur Faure y participe aussi). Au programme, une montée tranquille pour moi, moins tranquille pour lui,

puisqu'il est en pignon fixe, sans freins (moins grave dans le Ventoux) et avec un braquet de 50x18 !

Arrivé à Saint-Estève, je pensais le voir descendre, idem au moment des sept virages, puis au Chalet Reynard, puis... au sommet ! Une montée en moins de deux heures, éprouvante pour Théo, bien tranquille pour moi sur l'In' Bô. Quelques accélérations, allers-retours, à fond jusqu'à la prochaine borne, difficile de se rendre compte qu'on chevauche un vélo en bambou.

## UNE MACHINE INCROYABLE ET INOUBLIABLE

La petite équipe vosgienne est parvenue à signer un incroyable vélo, ultra performant et ultra différent. Aucune autre machine, sur le marché, ne se rapproche des sensations éprouvées ici. Réellement utilisable par tout le monde, apte à soutenir de grosses puissances, tellement confortable, c'est un cadre absolument exceptionnel. Il réussit le pari d'être plus confortable que de nombreux spécialistes du carbone et de se montrer tout aussi performant. Notez, et je le répète, qu'on ne sent que très peu le poids du cadre.

Si vous avez la fibre patriotique, et que l'idée d'un vélo en bois ne vous effraie pas, sachez qu'il est uniquement disponible en vente directe, le sur-mesure étant évidemment fortement recommandé. Allez leur rendre visite, vous verrez, vous aurez affaire à de vrais passionnés. Il n'est pas dit que vous ne ressortiez pas profondément touché par cette rencontre... C'est mon cas !

### FICHE TECHNIQUE

<b>Cadre</b>	In' Bô Ventoux, bambou et fibre de lin
<b>Fourche</b>	3T Funda Pro 49mm
<b>Jeu de direction</b>	1 1/8" (conique sur demande)
<b>Pédalier</b>	Sram Red
<b>Boîtier de pédalier</b>	Sram Red Press Fit BB30
<b>Dérailleur arrière</b>	Sram Red
<b>Dérailleur avant</b>	Sram Red
<b>Leviers de freins/vitesses</b>	Sram Red
<b>Etriers de freins</b>	Sram Red
<b>Moyeux</b>	Corima
<b>Jantes</b>	Corima MCC 47mm S+
<b>Pneus</b>	Corima 23mm
<b>Chaîne</b>	Sram Red
<b>Cassette</b>	Sram Red
<b>Cintre</b>	3T Ergonova LTD
<b>Potence</b>	3T ARX Team
<b>Pédales</b>	Sans
<b>Selle</b>	San Marco Aspide Carbon
<b>Tige de selle</b>	3T Stylus Zero
<b>Tailles</b>	S-M-L-XL et sur-mesure
<b>Poids</b>	7,8 kg (taille L)

**PRIX**  
**10500** EUROS