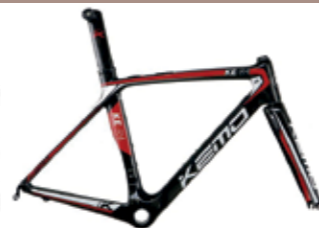


KEMO KE R4 : la bonne affaire !

Le Kemo KE R4 s'inscrit dans la lignée de la gamme « route » déjà composée des R8, R5 et R1. Aujourd'hui, les cadres des vélos Kemo sont fabriqués à Taiwan, par la société ADK. Ensuite, les vélos sont assemblés en Italie. Quant aux projets, ils sont conçus en Suisse, par une société dirigée par Mario Comalli, le frère d'Ermanno qui, lui dirige la production près de Monza. 9 personnes travaillent chez Kemo Italia, sans compter les sous-traitants (notamment pour le vernissage), ce qui constitue un effectif d'environ 15 personnes.



affaire !



A gauche : Le tube horizontal ne l'est pas... Premièrement, car le KE R4 est légèrement sloping, mais aussi car il est légèrement courbé, plus fin à l'arrière, ce qui donne à l'ensemble une esthétique particulièrement fluide. A droite : Le tube de selle semble transpercer le haut du triangle arrière et le serrage de la tige se fait par un collier spécifique muni d'un boulon de chaque côté. Cadre : Le design du cadre, très tendance, propose un excellent compromis entre aéro et classique « route » ; un vrai passe-partout...

sion de rouler sur un rail... En effet, sa maniabilité est assez surprenante, y-compris quand ça saute un peu sur revêtement dégradé, rigidité oblige. Et comme on ne peut pas tout avoir, la rigidité se paie par le poids : le KE R4 n'est pas spécialement light ; il est plus taillé pour fendre l'air en tirant des bouts droits que pour s'attaquer à la haute montagne. Ceci dit, on peut toujours alléger son vélo au fil du temps en changeant certains périphériques, à commencer en se procurant des roues typées montagne, ce qui permet de gagner rapidement plus ou moins 500 grammes. Côté équipements, Kemo propose son KE R4 en 6 types de montages et groupes différents, dans une fourchette budgétaire allant de 2 139 euros à 4 289 euros. Propre !

Quelle idée ?



Nous roulons sur Kemo depuis un an, un cadre KE R8 équipé de périphériques classiques mais efficaces : groupe Sram Red 22, pédalier Rotor 3D avec plateaux Noq Aéro, tige de selle, poste de pilotage et selle Fizik, pédales Look Keo Blade 2... Notre vélo habituel nous donne entière satisfaction, c'est une bête de course à la fois rigide et légère, entre 6,6 kg et 7 kg suivant les roues utilisées. Mais, comme vous vous en doutez, cette monture fait partie du haut de gamme, ce qui signifie budget élevé. Alors, comme nous avons été séduits par cette nouvelle marque surgie sur le marché il y a à peine deux ans, nous avons souhaité tester le nouveau modèle que nous trouvons adapté à la majorité des bourses, le montage complet le plus économique étant de 2 139 euros, soit 2 200 euros si l'on y ajoute une paire de pédales et deux porte-bidons. Est-ce que Kemo réussit son pari avec son nouveau modèle proposé lors du dernier Eurobike et distribué depuis octobre ? Pour le savoir, nous avons souhaité l'essayer...

« Che bella ! »

Pour Ermanno Comalli, la clé du succès « c'est d'avoir compris que le vélo est d'abord une ques-

tion d'émotion, on regarde une bicyclette un peu comme une femme. Ce qui nous attire avant tout c'est sa beauté, aujourd'hui on parle de son design. D'abord, en la voyant, tu dois dire « che bella ! » Ensuite, tu t'intéresses à la fibre, au poids, aux composants. Mais si tu ne la trouves pas désirable au départ, tu vas la laisser de côté. »

Et lorsqu'on découvre le Kemo KE R4, on comprend de suite ce que veut dire Ermanno. Le look du cadre est bluffant et la finition exceptionnelle, y-compris l'émaillage. Le tube de selle et la tige sont aérodynamiques comme un vélo de contre-la-montre, il semble passer entre les haubans. Le tube diagonal est comme sur le modèle R5, triangulé mais inversé par rapport à ce qu'on trouve généralement ; c'est-à-dire que la face plate se trouve sur le dessus et non dessous. La câblerie est interne et le cadre est compatible avec la transmission électrique, pour preuve, notre vélo de test est équipé du groupe Ultegra Di2. La boîte de pédalier est vraiment imposante et laisse d'entrée augurer d'une rigidité exceptionnelle qui ne se démentira pas... Tout est parfaitement étudié, comme par exemple le serrage spécifique de la tige de selle. Le cadre paraît vraiment aérodynamique ; il faut dire que la signification celtique de « Kemo », c'est « danse avec le vent »...

Une machine de caractère

C'est clair : comme on s'en doutait en voyant son allure générale, le KE R4 n'est pas fait pour une promenade bucolique... Il vaut mieux avoir de bonnes jambes pour en tirer toute sa quintessence. Et encore, le modèle testé est équipé de roues Vision Team 30, donc à jantes de hauteur raisonnable. Qu'est-ce que ça serait avec de

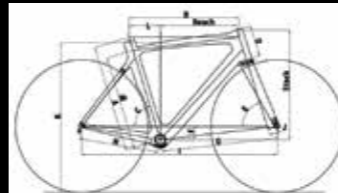
vraies jantes hautes en carbone ? Ce vélo est très rigide, à tel point qu'on le verrait bien équipé en contre-la-montre. Il réagit de suite sous condition d'un pédalage exercé, parfaitement rond et à la bonne cadence. Une fois lancé, c'est un vrai régal ! Les relances en sortie de virage se font instinctivement ; il faut dire que la bonne position se trouve vraiment facilement. La géométrie de notre cadre (en taille S) semble parfaitement au point et il n'y a aucune raison qu'il n'en soit pas de même dans les cinq autres tailles. Les meilleures trajectoires se trouvent facilement tant ce vélo donne l'impres-

LE SAVIEZ-VOUS ?

Avant Kemo, les frères Comalli qui sont à l'origine de cette nouvelle marque, avaient lancé avec succès la marque Kuota, mais à la suite d'un imbroglio économique dont l'issue n'est pas encore réglée et prendra certainement des années, ils ont été contraints de repartir avec une autre marque, c'est-à-dire avec Kemo : « Nous l'avons fait par orgueil personnel, pour prendre une revanche sur la vie, et surtout pour démontrer au monde industriel notre compétence et notre passion », clame Ermanno Comalli, visiblement chamboulé par cette (sale) affaire. Mais ces nouveaux vélos constituent en fait les projets d'expansion que ces deux hommes d'affaires passionnés avaient imaginés avec l'ancienne marque. D'ailleurs, Kemo n'est que l'abréviation de... Kuota européen management organisation. Le « K » est toujours là, ce « K » qui avait été préféré au « Q » du mot italien « kuota », parce qu'à l'origine, les vélos qu'ils avaient imaginés devaient donner l'impression à leurs utilisateurs qu'ils allaient voler à haute altitude, c'est-à-dire à « alta kuota... »

FICHE TECHNIQUE du vélo testé

Cadre carbone fibre 30 T / 40 T
Groupe Shimano ULTEGRA Di2
Roues VISION T 30
Selle Fi'zi:k Aliante R5
Potence FSA OS190
Cintre FSA Vero Compact
Prix : 3300 €



Géométrie

	XS	S	M	L	XL	XXL
A	443	463	505	525	555	559
A2	400	421.7	454.3	475.3	481	515
B	505	525	540	560	575	590
C	74.5°	73.5°	73.5°	73°	72.5°	72.5°
D	120	125	145	160	180	200
E	72°	72°	72.5°	72.5°	73°	73°
F	70	68	68	68	66	66
G	560	571.3	582.5	597.7	603.5	618.1
H	406	406	406	406	406	406
I	956	967.5	978.8	994.1	1000.5	1015.5
J	48	48	48	48	48	48
K	729	738.9	765.5	782.8	799.8	825.8
L	121.6	131.6	143.4	153.5	166.9	168.1
REACH	359.2	369.2	378.5	389.3	393.8	402.6
STACK	519.3	522.1	542.8	557.1	576	595.1

EN SAVOIR plus

La marque Kemo propose de la vente en ligne ainsi qu'un réseau de distribution qui propose les produits aux mêmes prix que sur Internet. Vous trouverez la liste complète sur : www.kemobikes.com

53douze

2015

Stages et séjours cyclistes tous niveaux



Du 1er janvier au 31 décembre
à partir de
35€ / jour / personne
en pension complète

CLUBS-GROUPE-INDIVIDUELS
Profitez de nos centres d'entraînements espagnols ouverts à tout cycliste !
Rosas, Estarlit, Platja d'Aro, Lloret de Mar... autres villes sur demande.

Exclusivité 53douze
4 tests «compétition» toutes catégories:
11, 18, 25 février et le 4 mars 2015.

www.veloluberon.com
04.90.09.17.33
veloluberon@wanadoo.fr



Vente
Réparation
Location

Route
VTT
Loisir
Ville
Enfants



Magasin Vélo Luberon
ZAC Saint-Martin
Impasse François Gernelle
84120 PERTUIS

