

Et oui j'aime bien le matériel, et j'aime bien aussi donner mon avis. Alors voilà le résultat.

### Conditions de test :

- vélos chargés respectivement de environ 40 et 30 kg
- Distance totale parcourue par les vélos chargés : environ 14'500 km (13'500 km depuis le 7 mars et environ 1000 avant pour tester) : environ 12'000 de route bitumée en plus ou moins bon état, 2000 de piste roulante et 500 km de piste vraiment cassante.

### Élément : Marque - type / Commentaire / Retour d'expérience

#### Cadre : Aarios

- En acier pour pouvoir être éventuellement ressoudé plus facilement.
- Aarios est le fabricant du cadre et le fournisseur - assembleur de (quasiment) tous les autres éléments. Je n'ai presque que du mal à dire de ce fournisseur. On avait choisi de commander nos vélos chez le revendeur du coin qui revendait ce fabriquant suisse, histoire de faire marcher l'économie locale. Et bien je crois que je ne m'y amuserai plus. J'aurai beaucoup moins de scrupules la prochaine fois.

En gros :

- On a commandé les vélos uniquement sur catalogue et en les recevant, on a immédiatement vu que le guidon ne nous convenait pas (la photo du catalogue était pas terrible pour choisir). Refus net de les changer. C'est le revendeur qui a dû se demerder.
- Du fait de la géométrie de la fourche, il est impossible d'enlever la roue avant sans devoir la dégonfler (et avec les pneus 2.00" qu'ils montent en standard).
- Les oeilletons utilisés pour guider les gaines de câbles ont des angles beaucoup trop prononcés et ont une fâcheuse tendance à abimer les gaines. Une a été cassée et toutes les autres sont entaillées. Honteux car il n'est pas plus coûteux de faire mieux que ça.
- Le plus grave : après plusieurs réglages de selle difficiles, je me rend compte que la tige de selle est complètement rayée. Et pour cause : la soudure entre le tube horizontal du cadre et le tube vertical fait une grosse bosse à l'intérieur du tube vertical où vient se loger la tige de selle. Le genre de truc qu'on ne voit même pas sur un vélo chez Carrefour. Alors sur un vélo à 2000€ soit disant qualité Suisse, forcément, ça énerve. Aarios n'a à nouveau rien voulu faire et c'est encore le revendeur qui a dû mettre une bague pour réduire le diamètre du tube et mettre une tige de selle moins grosse.

Bref même si jusqu'à maintenant le cadre tient la route, la qualité initiale et le service ne sont vraiment pas à la hauteur.

A propos du cadre en acier, ou pas, sur les plusieurs dizaines de récits de cyclos que j'ai lu, je crois me rappeler d'un seul cadre alu cassé. Mais pour avoir aussi roulé chargé sur un cadre de

VTT alu, je trouve que ce cadre en acier est quand même nettement plus rigide. Contrairement au cadre alu VTT, je n'ai pas l'impression qu'il va se disloquer dans les mauvais chemins.

Pour ce qui est du débat vélo droit - vélo couché, voir mon opinion à la suite de ce tableau.

### **Potence et direction : A plongeur (pas Aheadset)**

Pour pouvoir régler la hauteur

- Pas facile de trouver la longueur de potence qui va bien. On avait essayé des potence à inclinaison réglable, mais c'est du chewing-gum ...

Deux inconvénients majeurs rencontrés sur les roulements de direction:

- Desserrage de la bague de blocage des roulements, ce qui crée du jeu et des vibrations dangereuses. Après 8000km et de nombreux resserrages, le filetage est finalement tellement abimé que ça ne bouge plus. Pourvu que ça dure ...

- Rigidité pas terrible : sur mon cadre (le grand) la distance entre le roulement du bas et celui du haut est de plus de 220 mm. Même bien serré, les roulements sont un peu chewing-gum quand je charge beaucoup sur le porte bagage AV.

Conclusion : Pour le moment ça tient mais si c'était à refaire je prendrais du Aheadset ! Les quelques mm de diamètres en plus apporteraient plus de rigidité et pour régler la hauteur, on doit pouvoir le faire en gardant un long tube de fourche et en ajoutant des anneaux ...

### **Guidon : Guidon droit type VTT avec cornes**

Guidoline ajoutée sur les cornes pour augmenter le diamètre et éviter les sensations trop chaud ou trop froid. Prévoir du scotch PVC pour réparer la guidoline après un transport en bus ... (le duck tape s'abîme super vite au soleil il me semble ...)

### **Poignées : Ergonomiques**

Très contents du principe, un peu moins de la finition. L'extrémité de la poignée est en dur et fini par faire mal quand on s'appuie dessus et la matière noircie un peu les mains, surtout si on vient de se mettre de la crème solaire ...

### **Moyeux AV - AR : Shimano Deore XT 36 rayons / Couleur Grise (ça a son importance, voir ci-contre)**

ARRRRGGG ... On avait pris du XT car c'est une pièce sensible ... et c'est la première chose qui lâche ... (pas tous, 1 sur 4) La roue libre de mon vélo a lâchée après 3000km (la roue entraînait par intermittence la chaîne même sans pédaler). J'ai fait vérifier le problème à Istanbul chez un voleur nommé Pedal Bisiklet. Il m'a dit pas de problème ça tiendra encore des milliers de km ... Sauf que ça a recommencé illico et qu'il en avait profité pour changer sans me le dire les roulements haute qualité par de la merde (je l'apprendrai plus tard à mes dépens).

Bref, pour la roue libre, j'ai finalement contacté directement le revendeur Shimano en Turquie (ebsat(at)ebsat.com.tr). Et le gars (Ozan YAPICIOGLU) a été incroyable. Il m'a demandé quelles pièces je voulais (moyeu, cassette et chaîne car tout avait pris des bons chocs) et il m'a tout fait envoyé en express dans un magasin près de là où on était. Gratuitement. Il avait que le moyeu en couleur noire en stock et il voulait donc m'envoyer aussi le moyeu AV pour ne pas dépareiller ... Le magasin même si ils n'étaient pas super équipés ont tout changé exactement comme je le voulais (juste la roue libre, pas le reste). Gratuitement aussi, en nous payant à manger et en nous proposant de nous payer un hôtel pour le soir ... Plus de problèmes de roue

libre depuis.

Par contre, quelques milliers de km plus loin, au milieu du Kyrghyzstan, les roulements changés en douce par le voleur ont lâchés. Et là j'étais bien content d'avoir toujours mon moyeu offert par Esbat dans une sacoche pour pouvoir changer les billes et le cone abîmé. Coup de bol, on était devant LE magasin de bricolage à des centaines de km à la ronde qui vend une clé plate série fine taille 17 (ou presque, mais avec une lime c'était bon :) ) Tout ça pour dire que remonter et resserrer comme il faut un moyeu XT ... c'est pas de tarte. (il faut 3 mains) Mais ça tient depuis 8000km maintenant.

Conclusion : entre nos mésaventures et les problèmes d'autres cyclos toujours avec ces mêmes moyeux (moyeux fendus, billes détériorées rapidement, etc ...) je regarderai sûrement ailleurs la prochaine fois : roulements étanches, maintenance plus facile ...

**Rayons : ? R.A.S.**

**Jantes : Rigida Sputnik 26"**

- 26" car plus standard et plus solide.

R.A.S. Du costaud, pas même un petit dévoilage à faire. Rien. Et pourtant on leur a fait subir des pneus gonflés à 5 bars dans des sales pistes ... (voir ci-après). Pour ce qui est du standard 26", ça ne devrait vraiment pas être un critère je pense. Pour la solidité par contre, le seul cyclo rencontré en 28" avait déjà cassé plusieurs rayons et une jante.

**Pneus : Schwalbe Marathon XR 26"x2.00"**

On a beaucoup hésité avec des modèles plus roulant, mais la renommée et la solidité ont emporté le choix. 2.00" de large pour amortir un peu les chocs

On était près à les changer à Istanbul tellement on avait l'impression qu'ils étaient lourds et patauds. Heureusement, on a pas trouvé mieux là bas. Maintenant on les AIME :)

On a juste mis un peu trop longtemps avant de les gonfler correctement. Après 3000km, ils étaient déjà craquelés sur les flancs. 3 emails à Schwalbe plus tard, on me dit que c'est parce qu'ils étaient pas assez gonflés (on les gonflait à 3 bars et ils sont donnés pour 2 à 5 bars). Soit. Après que je lui ai précisé nos poids et chargement, le gars m'affirme alors qu'il faut les gonfler TOUJOURS à 5 bars, route et piste. Soit. Résultat : 4000km plus tard, sur une mauvaise piste du Kyrghyzstan (un pléonasme), mon pneu arrière fait une hernie, lamentablement déchiré à l'intérieur à cause d'une trop grande pression. Ouf, on en avait un de rechange. Re-email à Schwalbe. Réponse : "ah oui 5 bars peut être que c'est trop ... Mettez 4." Finalement, sans trop devoir insister, ils nous ont envoyé gratuitement chez un parent (qui a transmis) 2 pneus Marathon Extreme de rechange. Et on a bien fait d'en demander 2 plutôt qu'un car le pneu AR de Lydie vient de subir le même sort, sur une mauvaise piste au Laos. Malheureusement, ils ne font plus le XR, le Extreme est le remplaçant, soit disant avec plus de grip mais il est surtout moins roulant visiblement.

Bref, en 13000km, on en est à 2 pneus déchirés pour cause de surgonflage et un nombre total inadmissible de ... DEUX (!) crevaisons (trois démontages/rustines en fait, Lydie à voulu s'exercer et avait collé la première juste à côté du trou, histoire de garder une petite crevasion

lente). Les pneus AV sont toujours d'origine et tiennent le choc malgré des trous et des craquelures.

Conclusion : le XR, c'est vraiment du costaud, à condition de le gonfler correctement. Nous maintenant on met 4 bars en standard, 4.5 si on est sûrs que la route est un billard et 3 si on est sur un chemin cassant. Alors c'est sûr, pour les routes d'Europe, c'est un peu trop large et lourd comme pneu (encore que en le gonflant à 4.5 bars, ça roule pas trop mal) mais dès qu'on passe sur des sales chemins (et des fois on ne le fait pas exprès ...), on est bien contents ... Pas de bol, Schwalbe arrête de le fabriquer (pourquoi ? trop de problèmes dûs à des mauvais gonflages ? Durée de vie trop longue à leur yeux ?) Bref : achetez un manomètre et faites du stock si vous en trouvez encore, moi j'en trouve plus ... :(

### **Freins : Shimano deore LX V-Brake**

Pas de disques car peur de voiler les disques, peur de péter une durite et d'être en galère pour la réparer, peur de ne pas retrouver de plaquettes de rechange.

R.A.S. Plaquettes AV et AR changées une seule fois pour le moment.

On a rencontré plusieurs cyclos avec des Maguras et avec des disques hydrauliques sans qu'ils n'aient à déplorer de durite cassée ou de disque voilé. En plus il paraît qu'une durite se répare assez bien du même qu'un disque voilé, donc je n'ai plus beaucoup d'arguments contre ça.

### **Selle : Brooks B17**

Car j'en ai essayé un paquet, en gel, en mousse, fendue et je n'ai jamais été bien. Il était temps d'essayer enfin le cuir.

Pour moi, c'est la meilleure selle que j'ai eue pour ce genre voyage pour trois raisons :

- elle s'est faite à mes fesses
- le cuir tendu fait office de léger amortisseur et évite de transmettre toutes les petites bosses
- on glisse toujours à la même position. Sur les selles en mousse et en gel, j'avais toujours la sensation d'être un peu trop en avant ou en arrière. Plus de problème comme ça avec le cuir.

Après faut pas croire qu'on est bien 8h par jour assis dessus, surtout quand c'est tout plat et qu'on ne bouge pas ses fesses de position. Mais, je ne sais plus qui nous disait que quelque soit l'endroit sur lequel vous êtes assis, même le plus confortable des fauteuils, il est fort probable qu'après 5h assis dessus, vous ne soyez plus tout à fait aussi bien ... En plus un fauteuil confortable n'a jamais mené bien loin, sauf peut être dans la Business Class d'un avion ... Mais c'est un autre débat.

### **Transmission : Shimano Deore LX / Plateaux : 22 - 32 - 42 Pignons : 11- 34**

On est contents du choix des rapports, on utilise beaucoup le 22 / 34 ...

On tourne avec deux chaînes par vélo qu'on intervertit tous les 2000 km environ pour user moins vite l'ensemble. Avec des maillons rapide c'est du gâteau. Ça a l'air de bien fonctionner, puisque à part une petite mise au point à près 1000km, on a pas eu à régler quoi que ce soit en 14000km. Ceci dit, on en a vu qui tournent avec une seule chaîne et qui ont 15000km sans rien régler non plus ... En plus je viens de voir que je vais devoir tout changer à Bangkok sur mon vélo car le plateau du milieu est bien attaqué et provoque des sauts de chaîne.

Pour le nettoyage, j'ai essayé l'essence, c'est bof, il paraît que le gasoil c'est mieux mais finalement je fais à l'huile de coude avec un chiffon et ça marche bien.

## Un tour en vélo ... - Bilan vélos

Écrit par Eric

Lundi, 07 Février 2011 02:58

---

Peu importe, de toutes façons, la prochaine fois on travaillera un mois de plus avant de partir et on se paiera du rolhoff. Et avec courroie si possible. Comme ça, plus de nettoyage à faire, une vidange tous les 15000km et hop !

Un truc qu'on a trouvé bien : la couronne de protection en plastique sur le grand plateau. Ça évite d'avoir en permanence des dents noires imprimées sur les mollets et pantalons.

### **Pédales : ?**

Métalliques, sans clip automatique pour avoir des chaussures standard.

Elles commencent à grincer et à avoir du jeu. Je viens de les démonter et elles n'ont qu'un seul roulement et un palier lisse qui est rouillé avec du jeu ... bref, bonnes à changer. Un regraissage intermédiaire aurait peut être prolongé leur durée de vie mais pas facile de trouver les bons outils. Mais il paraît que ce n'est pas bon de rouler avec des pédales avec du jeu puisqu'il semble que celà favorise les tendinites ...

### **Cales pied : Zefal et Intersport**

Pour avoir plus de stabilité quand ça secoue et garder la même position sur la pédale  
Deux écrous de perdus car je n'avais pas mis de frein filet.

### **Retroviseur : Bush & Muller - Cycle star / Version longue**, fixé en bout de corne.

La géométrie du miroir donne un très bon angle de vue, mais le système de rotule est quand même un peu fragile (bien moins que le Zefal cependant).

### **Gardes boue : SKS Hi-Trek**

En plastique incassable et indéformable, qui ne se fixe pas vers le moyeu pour pouvoir être enlevé facilement en cas de grosse boue.

On a dû les enlever une seule fois pour le moment dans des conditions de boue assez incroyables. Sinon du fait de l'absence de fixation vers le moyeu, ils sont un peu trop court et j'ai ajouter des extensions avec des demies bouteilles en plastique. C'est pas le top, mais ça protège nettement mieux quand même. Je pense que je prendrai un modèle plus long et avec fixation au moyeu la prochaine fois, en faisant bien attention d'avoir un espace suffisant entre le garde boue et le pneu pour éviter les problèmes avec la boue.

### **Porte bagage AV : Tubus Tara**

R.A.S. Il faut juste penser à mettre du frein filet sur les vis de fixation pour ne pas avoir de mauvaises surprises. Nous ça tient depuis le début.

### **Porte bagages AR : Tubus Cargo**

Très costaud mais un reproche : notre configuration de chargement fait que les crochets des sacoches AR dépassent du porte-bagage et viennent froter et abimer le sac qu'on met par dessus. On prendra un Tubus Logo la prochaine fois.

Autre remarque commune aux deux P.B. : on a essayé plusieurs types de scotchs pour protéger le métal là où les sacoches frottent mais aucun n'a résisté, même pas le scotch Ortlieb. Le mieux que j'ai vu jusqu'à maintenant c'est de rajouter de la gaine de câble électrique et de la fixer avec des serreflexs. Je ne sais d'ailleurs pas pourquoi je ne l'ai pas encore fait ... la flemme de chercher de la gaine je pense ...

### **Lumière AV : On utilise les frontales**

On ne roule généralement pas de nuit et les frontales suffisent bien en cas d'urgence et dans les tunnels.

### **Lumière AR : modèle inconnu**

Rassurant dans les tunnels.

### **Compteur : VDO MC1.0**

Modèle à fil pour limiter la consommation de piles. altimètre, pente et température R.A.S. 1 an d'utilisation intensive et toujours la même pile. La fonction altimètre fonctionne bien et on aime bien avoir la température aussi, sauf quand c'est pour savoir qu'il fait 55°C ou -15°C ...

### **Béquille : Pletscher Esege**

R.A.S. Incroyablement solide et très stable. Elle a déjà résisté à un nombre incroyable de chute de vélo du fait de sol mous. Attention il semble qu'il existe une version avec un pied plus long et donc plus facilement tordable ...

### **Sacoches ou remorque ?**

Grosse question avant de partir.

La remorque et son sac unique présente plusieurs avantages : moins de résistance au vent de face, un seul gros sac à gérer et à monter au 5ème étage de l'hotel le cas échéant, possibilité d'avoir un vélo suspendu ...

Mais on a finalement opté pour des sacoches :

- plus facile de compartimenter les affaires et de séparer les affaires mouillées / sales de celles sèches / propres.
- moins de problèmes mécanique potentiels. Les vélos sont certes plus chargés car il n'y a pas de 3ème roue pour mieux répartir la charge, mais les articulations de ces remorques sont toujours un point très sensibles. D'ailleurs, toutes les remorques rencontrées avaient déjà du subir des réparations avant 6000km. En plus la remorque n'est vraiment pas un atout pour les transport en bus ...
- Enfin, on a découvert en roulant avec Seb et Julie que la remorque c'est bien pour celui qui la tire, pas pour celui qui roule avec vous : l'effet aspiration est quasiment anéanti puisqu'il faut se tenir 3 m derrière au minimum ... et ça, c'est l'argument choc à mes yeux, surtout en roulant à deux avec une différence de gabarit notable. C'est quand même vraiment bien de pouvoir se planquer un peu de temps en temps et de regarder celui de devant appuyer comme un fou dans un plat descendant pendant qu'on serre les freins :)

### **Vélo droit ou vélo couché ?**

On a un peu hésité à sauter le pas pour partir avec des vélos couchés (pour ceux qui ne savent pas ce que c'est, voir le site de Rémy ;)). Le principal avantage étant un confort maximal (testé et approuvé) : plus de douleurs aux mains, poignets, dos, nuque, fesses ... bref ça paraît être l'outil parfait pour passer ses journées dessus.

Le hic, c'est que c'est ETRANGE. Et dans certains pays qu'on traverse, on est déjà bien étranges, même avec des vélos droits. Certains diront que c'est un moyen supplémentaire de

Écrit par Eric

Lundi, 07 Février 2011 02:58

---

faire des rencontres ... nous on y voyait surtout une répétition agaçante de questions, toujours les mêmes, sur le même sujet : le vélo. En plus les gens nous pensent déjà millionnaires à pouvoir se promener pendant des mois, alors avec un engin spécial comme ça, on imaginait que ça serait encore pire.

Et franchement, l'expérience nous conforte TOTALEMENT dans cette idée. Surtout depuis qu'on a roulé avec Rémy.

Pour ce qui est du prix de nos vélos quand on nous posait la question, il a continuellement diminué en allant à l'est, pour se stabiliser à 500\$, somme qui suscite toujours, dans l'immense majorité des cas, des exclamations "Waouhh comme c'est cher !". On ne peut pas dire moins car certains plus au courant que d'autres ne nous croient plus. Si je me souviens bien, Rémy en est au point où il dit qu'il a fabriqué lui même sont vélo.

Quasiment tous les jours, quelqu'un veut essayer nos vélos, nous demandent ce que c'est les cadrans avec les numéros des vitesses, se demandent ce que c'est le compteur, etc ... Au début, on laissait les gens de confiance essayer un peu. Depuis le Turkménistan c'est fini. (voir article) Et on doit toujours dire en souriant que non tu ne touches pas mon vélo, encore moins sans me demander. Rémy doit cacher son vélo si il ne veut pas se faire harceler et il a déjà eu au moins une béquille cassée à cause de quelqu'un qui s'est assis dessus (voir son premier article Vietnam) et il le couche maintenant systématiquement pour éviter ce genre de problème.

Et surtout, quand on roulait avec lui en Chine, on aurait pu être nus sur nos vélos, en train d'insulter Mao, que personne ne nous aurait remarqué.

Un vélo avec des sacoches attire déjà beaucoup l'attention, mais un vélo couché, honnêtement, c'est encore 10, 20 30 fois plus ... Encore une fois, c'est un avis très personnel, nous on trouve qu'on a déjà assez de sollicitations et de questions par rapport à nos vélos, mais d'autres trouvent que c'est un très bon moyen pour briser la glace avec les locaux !

Alors je serai sûrement l'heureux possesseur un jour de ce genre de machine, parce que c'est quand même sympa à utiliser (et oui, j'aime le matériel), mais ce ne sera probablement pas pour sortir d'Europe, où, même si l'engin reste spécial, le regard des gens me sera sans doute un peu plus facile à gérer au quotidien du fait d'une culture similaire.

Pour ceux qui ont peur du confort d'un vélo normal, le tout c'est vraiment de trouver une selle et un réglage de cadre qui va bien. Nous on s'en est bien sorti, même si il faut peut être tâtonner un petit moment et faire quelques centaines de kilomètres pour trouver les réglages. Voir le texte suivant que j'avais trouvé sur internet et qui m'avait bien aidé. Je ne me souviens plus la source malheureusement.

Un commentateur mystère a retrouvé pour moi le site web source :

<http://phortail.org/running/cyclisme-020.html>

Pour finir, je reprendrai la même phrase que pour le commentaire fait pour la selle : je ne sais plus qui nous disait ça, mais quelque soit l'endroit sur lequel vous êtes assis, même le plus confortable des fauteuils, il est fort probable qu'après 5h assis dessus, vous ne soyez plus tout

à fait aussi bien ... En plus un fauteuil confortable n'a jamais mené bien loin, sauf peut être dans la Business Class d'un avion ... Mais c'est un autre débat.

### Réglage du vélo

Petite méthodologie que j'avais trouvé sur [phortail.org](http://phortail.org)

J'ajouterais seulement qu'il ne pas oublier de s'étirer ! Plusieurs cyclos, dont moi, ont des problèmes de tendinite sur un côté du genou au début de le leur voyage. De ce que j'ai compris après maintes recherches, le fait de faire beaucoup de vélo si vous n'y êtes pas tout à fait habitué, modifie la forme des muscles et les tendons peuvent alors se mettre à frotter sur l'os, d'où les tendinites. Dans la majorité des cas que je connais, des étirement réguliers à même le vélo dans les descentes permettent de régler le problème sans anti inflammatoires. Ca a parfaitement marché pour moi alors que ça me gênait à chaque coup de pédale au début du voyage.

### **"Comment bien régler son vélo et sa position (hauteur de selle, potence, hauteur de cadre).**

*Quelquefois on voit des cyclistes qui se déhanchent en pédalant, d'autres se plaignent d'avoir mal au dos durant toutes leurs randonnées vélo, chez d'autres c'est la nuque.*

*Il est pourtant un signe qui ne trompe pas, c'est la douleur, message d'alerte que quelque chose ne va pas. Voici les réglages à vérifier sur son vélo, avant d'envisager d'autres origines de la douleur plus sérieuses.*

#### *Réglage suivant votre morphologie*

*Une position correcte sur la bicyclette conditionne l'efficacité du pédalage. Le plus léger des vélos, même avec un cadre à vos mesures, n'aura pas son rendement optimal si vous avez négligé de le régler à votre morphologie car vous n'aurez pas la bonne position.*

*Trois réglages interviennent pour trouver cette position suivant l'ordre indiqué ci-dessous.*

#### *Hauteur de la selle*

*Assis sur la selle en s'appuyant au mur, les pieds chaussés de chaussures cyclistes ou utilisées par le cyclotouriste, poser les talons sur les pédales, placer une pédale au point le plus bas par rapport au sol, la jambe doit tomber normalement sans être raidie, monter ou descendre la selle pour obtenir la bonne hauteur. En pédalant à l'envers ; on doit se déhancher légèrement.*

*L'inclinaison idéale pour la selle est l'horizontale, particularité obtenue en posant un niveau à bulle sur la selle, dans le sens de la longueur et ce en ayant pris soin de mettre son vélo sur un sol plat. Pour une selle en cuir, de type Brooks, elle doit être régulièrement retendue mais sans excès, au moyen de l'écrou placé sous le bec de selle ; tous les ans elle sera graissée sur l'envers avec une graisse spéciale, ne pas utiliser d'huile de pied de boeuf une fois la selle "faite" car elle assoupli trop le cuir.*

#### *Recul de la selle*

*La hauteur de la selle étant déterminée il faut définir maintenant le recul de la selle en partant de l'axe du pédalier. Assis sur la selle, pieds dans les cale-pieds, les manivelles à l'horizontale,*

*sur la pédale placée en avant, un fil à plomb passant 1 cm devant l'axe de cette pédale doit effleurer le genou, reculer ou avancer la selle pour obtenir un réglage le plus précis possible.*

### *Longueur de la potence*

*Placer une manivelle parallèle au tube diagonal du cadre, les pieds dans les cale-pieds, mettre les mains en bas du cintre, le coude légèrement fléchi doit venir effleurer la rotule du genou. Si le coude bute contre le genou il faut une potence plus longue, au contraire s'il ne l'effleure pas il faut une potence plus courte.*

### *Hauteur de la potence*

*En règle générale, le sommet de la potence doit être plus bas de 1 à 2 cm que le plan horizontal de la selle. Attention de ne pas bloquer trop fort cette potence qui en cas de chute toujours possible, permettra au guidon de tourner sans fausser la fourche. Pour les femmes il est conseillé de mettre la potence à la même hauteur que la selle.*

### *Largeur du cintre*

*En principe il sera égal à la largeur des épaules, le plus courant est le cintre de 42 cm pris d'axe en axe à ses extrémités.*

### *Position du pied sur la pédale.*

*La taille du cale-pied définira en elle-même la position du pied sur la pédale. Pour que cette position soit bonne, il faut que l'articulation du gros orteil, au niveau de la grosse osseuse ou tête, du premier métatarsien, doit reposer au niveau de l'axe de la pédale.*

### *Conclusion.*

*La meilleure position pour cycler, est la position inclinée vers l'avant, le buste à 45° par rapport à l'horizontale, bras légèrement fléchi.*

*Celle que vous aurez déterminée en suivant les conseils ci dessus devra certainement vous combler, elle pourra être légèrement corrigée sur la route. Cependant, ne modifiez une cote qu'après avoir suffisamment roulé (au moins 200 à 300 km).*

*Source : Adapté du Guide du cyclotourisme de la FFCT*

### *Remarques :*

*La position idéale est celle dans laquelle vous vous sentez bien sur des grandes distances. Concernant, la selle, certains la règlent avec un niveau pour la positionner sur un plan horizontal (le niveau est posé sur le bec de selle et l'arrière de celle ci). Pour un pédalage efficace, n'oubliez pas de positionner vos jambes, les genoux doivent frôler le tube horizontal, c'est dans cette position que vous aurez le plus de puissance et que les articulations du genou sont les plus à même de bien travailler. L'hiver, le froid rend les pieds douloureux, malgré les protections adéquates. Lorsque la chaussure est trop serrée, le sang a du mal à circuler et donc à jouer son rôle circulatoire; autre raison, la veine qui est sous gros os du pied est écrasée avec la pression donnée sur la pédale et favorise la mauvaise circulation du sang, arrêter vous pour marcher un peu et aider le sang à circuler, mais il faudrait envisager de changer soit de chaussures soit de pédales, en tout cas trouver quelque chose pour que cette veine ne soit pas*

## Un tour en vélo ... - Bilan vélos

Écrit par Eric

Lundi, 07 Février 2011 02:58

---

*écrasée."*