

AERO OR NOT AERO? TELLE EST LA QUESTION

Un des premiers investissements que tout triathlète se doit de faire est l'acquisition d'un vélo (quand ce n'est pas déjà fait). Surtout lorsqu'il est déjà inscrit à une course l'année suivante, et qu'il n'a pas encore de vélo (si, si, cela arrive, je vous (r)assure!). Or les différents fabricants offrent aujourd'hui un panel extrêmement large de modèles potentiellement adaptés à la pratique de chacun... Comment choisir parmi un tel catalogue? Quelles sont les différences entre tous ces modèles? Comment être sûr de faire le meilleur choix? Comment se fait-il que les prix s'étalent de quelques centaines à plusieurs milliers d'Euros? Voici quelques pistes de réflexions...

LES 3 FAMILLES DE GEOMETRIE DE VELOS: DIFFERENCES ET POINTS COMMUNS

Un vélo va pouvoir se classer dans une des 3 géométries principales suivantes: géométrie traditionnelle, géométrie CLM/Tri, et géométrie hybride. Ces familles se caractérisent principalement par la forme et "l'agencement" de ses différents tubes qui constituent le cadre. Ensuite, la différence se fera avec les matériaux de fabrication du cadre (acier, alu, carbone, et titane), et enfin son équipement (la transmission et les roues).

Prenons d'abord en compte le fait que votre position sur un vélo peut être schématisée par 3 points d'appuis principaux:

- 1) vos pieds, sur les pédales,
- 2) votre bassin, sur la selle,
- 3) et enfin votre point d'appui avant (soit vos mains, soit vos avant-bras)

Ces 3 points peuvent être rejoint les uns avec les autres, et donc former un triangle.

Explorons ensuite les 3 différentes familles:

GEOMETRIE TRADITIONNELLE:

Très sobrement, ces vélos sont la représentation que l'on se fait de manière intuitive d'un vélo de route qui parcourt le Tour de France par exemple : un cadre (droit ou plus couramment "sloping", mais nous y reviendrons après) un "guidon" traditionnel de route (on dit plutôt "cintre" d'ailleurs), des roues à jantes basses, et souvent à pneu, et puis c'est à peu près tout... Les écarts de prix sont énormes, car entre un modèle avec un cadre alu d'entrée de gamme de grande surface spécialisée va coûter entre 600 et 900€, alors que les modèles très haut de gamme, équipés d'un cadre carbone dernier cri, avec des formes de tubes presque "aéro" et avec une transmission électrique, pourront être affichés jusqu'à 10.000€ voir plus... Les cadres peuvent cependant avoir une connotation "aéro" ou du moins plus "typé" qu'un vélo à géométrie dite "droite": en effet, les vélos de route sont aussi à la recherche des gains en aéro aujourd'hui! Cela peut parfois faire la différence! Cela passe par la forme des tubes, résolument en forme de "goutte d'eau" (la forme la plus aérodynamique parfaite) et par le cadre, qui se veut avec des tubes plus courts, comme un cadre de VTT: c'est la forme SLOOPING (penchée en anglais). Les marques GIANT et CERVELO en ont fait leur marque de fabrique à l'époque, et cette forme s'est depuis très largement répandue! Presque 100% des cadres sont sloping ou très légèrement sloping...

=> PINARELLO DOGMA, CANNONDALE SUPERSIX, CERVELO RS, ...

GEOMETRIE CONTRE LA MONTRE:

Le vélo préféré des triathlètes! Quand il roule sur un tel vélo, le triathlète est sûr de se faire identifier comme tel, et pas comme un cycliste "tout court". Ces vélos se remarquent très vite: les tubes sont plus larges et généralement profilés en forme de goutte d'eau (pour l'aérodynamisme), les roues sont aussi équipées avec des jantes plus

hautes (même en première monte) mais le point le plus différenciant se situe sur le poste de pilotage. Ce n'est pas un cintre traditionnelle avec un prolongateur posé dessus, mais véritablement un cintre droit, que l'on a longtemps appelé "corne de vache", et qui se nomme aujourd'hui "basebar". Basebar, car c'est la base du poste de pilotage (véritable cockpit, puisque vous êtes sur un avion de chasse!!), sur lequel va venir se poser le fameux prolongateur aéro. Et c'est là que réside toute la différence entre un vélo aéro et un vélo traditionnel en fait: sur un vélo route, votre appui à l'avant (le guidon) se fait sur les mains (ou sur les leviers de freins ou les mains en bas du cintre...), donc vous avez besoin d'être assis sur votre selle, pour respecter certains angles biomécaniques. Par contre, sur un vélo de CLM, vous serez posés la plupart du temps sur vos avant bras (quelques centimètres sur l'avant de vos coudes). Votre point d'appui avant sera donc beaucoup plus bas que sur un vélo traditionnel, et aussi situé beaucoup plus près de votre selle (les coudes sont plus proches de votre corps que vos mains normalement...). Cela vous permettra d'avoir une position nettement plus aérodynamique (l'ADN de ce type de vélo), mais cela aura aussi d'autres incidences : un pédalage plus en avant implique de des masses musculaires plus sollicitées que sur un vélo traditionnel, notamment les muscles fessiers. Et ça tombe bien, ils font partis des muscles les plus puissants du corps humain de par leur constitution... Par contre, 2 points importants à signaler:

1) c'est un vrai pilotage différent d'un vélo traditionnel, les premiers kilomètres sont vraiment déstabilisants. Prenez le temps de dompter votre machine sur une route à faible circulation et mettez vous en position aéro de manière progressive....

2) la position étant résolument différente, le corps va devoir passer par une période d'adaptation a cette nouvelle position: commencez par 2 à 3 "blocs" de 4 à 6' d'abord en position aéro, entrecoupés de 10' en position "sur les mains". Ne mettez pas trop de gros développement tout de suite (ce qui est TRES tentant), car sinon, vos fessiers se manifesteront assez fortement dans les 48h!

Enfin, comme toute modification de position, n'hésitez pas à prendre conseil pour bien respecter certaines règles biomécaniques, et surtout, prenez vous 5 à 10' après la séance pour bien vous étirer les chaines musculaires sollicitées (fessiers, ischios-jambiers mais aussi et surtout les trapèzes, qui maintiennent votre tête)

=> CERVELO P2, SCOTT PLASMA, CUBE AERIUM C68 SL, FELT AR

GEOMETRIE "HYBRIDE"

Afin d'avoir "le beurre et l'argent du beurre", les différentes marques se sont mises à fabriquer des modèles "à géométrie variable", ayant les plus possible les avantages des 2 géométries "extrêmes". Les modèles les plus aboutis vont jusqu'à reprendre les avantages aérodynamiques des vélos de chrono: freins intégrés (parfois avant et arrière), géométrie plus aéro dans la forme des tubes (certains sont de vrais modèle de chrono avec un cintre traditionnel). Vous avez ainsi pratiquement la possibilité d'avoir 2 vélos en un grâce à ce type de vélo: sur les épreuves roulantes, vous prenez 5' pour faire 2 modifications, et vous voilà aux commandes d'un vélo de CLM. Ces modifications sont assez simples: cela consiste à ajuster votre recul de selle (soit en avançant un chariot, soit en inversant la tige de selle, et donc la selle!) et à raccourcir et/ou baisser votre poste de pilotage (en mettant une potence plus courte et/ou plus bas). Sur les épreuves plus vallonnées, vous posez simplement vos prolongateurs, et hop, vous pourrez vous mettre en position aéro pour avoir plus d'aéro et de puissance sur les quelques parties roulantes, et vous bénéficiez d'un vélo hyper dynamique dans les montées...

MODELE => BMC TMR01, ARGON 18 NITROGENE, GIANT PROPEL

COMMENT CHOISIR VOTRE VELO?

J'aurais envie de vous dire le plus simplement du monde: mettez en face votre envie de pratique, et le vélo le plus adapté!

Si vous vous lancez dans l'achat d'un vélo, c'est que vous avez envie de vous investir dans la pratique du triathlon, et le vélo prend une part importante du volume réalisé en aérobic. Vous allez donc passer une majorité de votre temps sur cette machine...

Si vous êtes un(e) débutant(e), éliminez de suite le vélo de CLM. Trop exigeant, trop cher, et très difficile à maîtriser en terme de pilotage. Partez sur un vélo route traditionnel, voir un vélo hybride si vous savez que le virus du triathlon est là pour plusieurs années... En effet, vous n'achetez pas une baguette de pain, et votre investissement sera à vos cotés pour plusieurs années! Maintenant, mettez en avant la partie vélo de votre défi majeure de la saison (peut-être même la raison de l'achat de votre vélo!):

Si la parcours que vous avez choisi d'affronter est montagneux, alors peu de question à se poser: en route pour un vélo traditionnel! Cependant, prenez soin de prendre un velo à géométrie assez courte (si vous hésitez entre 2 tailles, prenez toujours le plus petit des 2), car si vous mettez un prolongateur sur un vélo trop long, vous ne pourrez pas trouver de position agréable à maintenir longtemps, et vous ne pourrez pas courir après!

A l'inverse si le parcours est relativement plat, vous avez la possibilité de partir sur un vélo de CLM! Cependant, ce type de vélo est un peu exigeant, et souvent moins confortable qu'un vélo traditionnel. Si vous avez déjà un minimum d'expérience, et que vous savez que vous ne ferez QUE des parcours roulants (ou très peu vallonnés), alors partez sur un "avion furtif". Faites vous plaisir, mais sachez également que ce type de monture a aussi un cout souvent plus élevé. Sinon, privilégiez les vélos hybrides, véritable caméléon pouvant s'adapter à votre pratique selon la saison! Pour les athlètes désireux de ne pas avoir un vélo trop exclusif, c'est vraiment une solution idéale!!