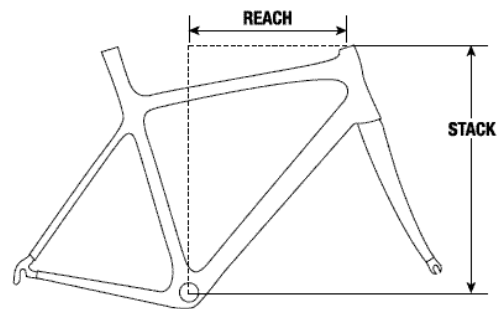


TA géométrie

Les géométries ne sont plus ce qu'elles étaient. Avant que n'apparaissent les premiers cadres sloping, le tube horizontal était bien horizontal et un cadre de 56 était toujours un cadre de 56, quelle que soit la marque. Mais depuis une bonne vingtaine d'années, ce n'est plus le cas et c'est malheureusement aussi la raison pour laquelle bon nombre de cyclistes, ne s'étant pas encore mis à la page et continuant à rester fidèles à cette mesure nominative, se sont retrouvés avec un vélo n'étant pas à leur taille. La manière de mesurer cette taille de cadre "nominative" n'est en effet pas identique chez chaque fabricant. Ainsi, par exemple, un Cannondale Supersix en taille 58 a une géométrie quasi identique à celle d'un Trek Madone en taille 56; un Wilier en taille XL peut correspondre à un Canyon en Taille L, ceci en terme de **stack** et de **reach** du cadre.

Les notions de stack (hauteur du tube de direction p/r au centre du pédalier) et de reach (distance horizontale du tube de direction p/r au centre du pédalier), introduites il y a une dizaine d'années, sont par contre identiques pour chaque fabricant. Et en termes de **position**, ce sont en fait les deux seules valeurs ainsi que le rapport entre elles qu'il faut considérer. Toutes les autres mesures, linéaires ou angulaires, donnent plutôt une idée du comportement du vélo.



Mais connaître ces deux valeurs, ainsi que leur rapport, suffit-il à trouver la bonne taille de cadre? Hélas non, pas vraiment. Le rapport stack/reach vous donne une idée du type de vélo; il ira de valeurs en-dessous de 1,4 pour un vélo orienté "course" à des valeurs au-dessus de 1,5 pour un cadre orienté "endurance". C'est déjà ça, mais ce n'est toujours pas suffisant pour ensuite choisir la bonne taille de cadre en fonction du fabricant. Que manque-t-il?

Réponse: le stack et le reach **du cintre** pour les vélos de route; le stack et le reach **des pads** pour les vélos de chrono.



Une fois ces valeurs (= TA position!!) définies par la voie d'un **bike-sizing dynamique**, un peu de mathématique permet de dresser une liste de vélos qui te conviendront ou d'éliminer ceux qui ne te rendront pas heureux. Tu sauras exactement quelle longueur de potence et quelle hauteur de spacers seront nécessaires pour TA position. Avec le nombre croissant de vélos avec cockpit "tout intégré", cela t'évitera de payer deux heures de main d'œuvre pour changer 1 cm de spacer ou de potence. Un bike-sizing dynamique peut aussi t'éviter d'acheter un cadre sur lequel tu devras placer une tour de cinq centimètres de spacers sous une potence orientée à +17° pour te sentir bien.

Si tu envisages de t'offrir un vélo de chrono, tu auras compris que la règle "une taille en-dessous du vélo de route" n'a plus aucun fondement. Certains cadres ne te conviendront pas, quelle que soit la taille. D'autres te demanderont de connaître exactement ton stack et reach des pads. Un exemple: Le Trek Speed Concept est proposé en 5 tailles différentes, avec 6 potences différentes, 4 spacer blocks différents et un spacer de 5 mm optionnel. En fait 160 combinaisons possibles. Et comme les gaines passent à travers le cockpit et le cadre, il peut être intéressant de connaître la bonne combinaison avant de passer commande 😊

Voilà, maintenant tu sais à quoi sert cet outil:

