

# COMMENT CHOISIR SON BMX ?

Le choix d'un **vélo complet** va se faire en fonction de la discipline que tu veux exercer.

Mais il est difficile de savoir à l'avance quelle discipline tu va préférer. C'est pour cette raison que la plupart des vélos sont polyvalents et qu'on peut aujourd'hui facilement passer du dirt, au park en passant par le street. En définitive, seule la pratique du flatland impose le choix d'un BMX spécialisé. Concernant la race, on voudrait bien croire qu'il est possible de courir avec n'importe quel vélo du moment qu'on a la puissance et la technique mais autant mettre toutes tes chances de ton côté en choisissant la bonne machine. Comment faire ? C'est simple ! Il suffit de te faire conseiller par un vendeur dans un BMX shop qui saura t'orienter vers un vélo adapté à ta corpulence et à ton niveau. Pour le reste, la qualité et donc le prix d'un vélo complet dépend beaucoup du matériau utilisé pour la fabrication du cadre et de l'équipement général. Concernant le cadre, on distingue en street 2 matériaux utilisés : l'acier (*lourd et moins résistant*) et le Crmo (*mieux mais plus cher*). Il existe des cadres qui combinent ces deux matériaux. En race, ajoute l'aluminium...

Au niveau de l'équipement, il faut souvent avoir l'œil pour remarquer les bonnes pièces des autres. Toutefois, on conseillera les pièces marquées du logo de marques reconnues qui vendent par ailleurs ces mêmes pièces seules dans les shops. Cela est souvent gage de qualité et c'est pour cette raison qu'elles sont mises en avant dans les descriptifs des produits présentés dans les magazines...

Pour conclure cette introduction, on note une appréciable progression dans la qualité des vélos complets de certaines marques qui démocratisent et généralisent les dernières tendances. On remarque ainsi l'apparition de vélos complets à jeu de direction intégré et à boîtier spanish. Les moyeux à cassette sont maintenant largement diffusés, ce qui permet de monter des plus petites couronnes. Coté couleur, ça change ! Fini le traditionnel noir (*bien que toujours disponible !*), les vélos sont déclinés en couleur plus vives et des fois même en bicolore.

Le choix d'un **cadre** va se faire en fonction de la discipline que tu veux exercer.

*Il est important de bien définir ton besoin.*

En dirt et en vert, le vélo sera un peu plus court qu'en race, notamment de l'arrière, toujours avec en tête la stabilité à l'avant. Pour une personne entre 1m75 et 1m80, compter un cadre entre 20.75 et 21 pouces. Pour 1m70, compter 20.5". Pour 1m65, compter 20.25". En street, il te faudra un vélo stable mais très maniable, avec un arrière court et un avant plus ou moins long. Pour une personne entre 1m75 et 1m80, compter un cadre entre 20.25 et 20.5 pouces. Pour 1m70, compter entre 20 et 20.25". Pour 1m65, compter entre 19.5 et 20". Questions angles de cadre, plus l'angle de direction est élevée, plus la colonne est raide et la fourche près de vous quand vous êtes assis sur la selle. Une colonne de direction raide a pour conséquence une réactivité rapide. L'angle de base en dirt/street est maintenant 75° (*au lieu de 74,5°*). Plus l'angle de tige de selle est élevé, plus vous serez près du guidon et au-dessus du boîtier de pédalier. En street et dirt on le préférera moindre, pour avoir plus de place à l'avant pour réaliser les tricks. Pour information : un pouce égal 25,4mm. Quatre mesures sont, prises pour donner la taille du cadre : la première exprimée en pouces

correspond à la longueur du tube supérieur. La seconde exprimée en degré, c'est l'angle de direction. La troisième, également en degrés mesure l'angle de tige de selle. La dernière correspond à la longueur du hauban inférieur, généralement mesurée en pouces du milieu du boîtier de pédalier au milieu de la patte arrière. En boîtier, après l'US BB, l'EURO BB, nous sommes en pleine ère du MID ou SPANISH BB (*BB veut dire boîtier de pédalier*). Désormais le jeu de direction intégré qui supprime les cuvettes de nos grands pères est généralisé, ce qui est une bonne chose.

### Après le cadre, la **fourche**...

C'est important parce que sans elle... Il n'y aurait pas de roue avant. Eh oui je sais, c'est un peu brutal comme nouvelle mais tout ce que j'ai trouvé pour vous présenter ce produit si important pour la sécurité. C'est pourquoi, même si on ne met pas en doute la fiabilité des fourches qui sont passées du LIGHT à l'ULTRA LIGHT, je conseille de ne pas hésiter à bien investir sur une fourche sérieuse. Mettez sur une bonne épaisseur de pattes si vous avez des ledges bien durs prêts de chez vous, et évitez aussi de taper de l'avant car ça reste tout de même la meilleure des sécurités.

### Comment lire les infos sur les **potences** dans les magazines et comment choisir ?

Les infos indiquées précisent la longueur de la potence (*de centre en centre*), le matériau utilisé, le mode de fabrication (*moulée ou usiné CNC*) et son lieu de provenance sont précisés si autre que Taiwan. La taille indiquée pour les vis correspond à la clef Allen nécessaire au serrage. (*1/4" étant une mesure US*).

En ce qui concerne ton choix, observe bien le volume, les finitions et la visserie (préfère une visserie longue). Il est également préférable d'avoir une potence en alu 7075 et pense à choisir une potence dont la longueur correspond le mieux à ta taille et n'hésite pas à la surélever avec des rondelles pour soulager ton dos.

### Comme pour les autres pièces, il existe désormais une multitude de possibilités concernant le choix du **guidon** :

En plus des plusieurs tailles existantes selon les marques, il existe plusieurs cintrages de guidon (*exprimés en degrés*). Pour le cintrage vers l'arrière (*backsweep*), plus le guidon est cintré (*degré élevé*), plus il revient vers vous. L'avantage du cintrage étant le confort. Et inversement, plus le cintre est raide (*faible degré, voir 0°*), plus le pilotage est réactif. Les mesures prennent aussi parfois compte du cintrage vers le haut (*upsweep*). Pour plus de confort, gagner en maniabilité et sauver quelques grammes, tu peux couper ton guidon. Une scie à métaux suffit. Coupe bien la même mesure de chaque côté. L'idéal est de couper selon la distance qui sépare tes mains dans la position dans laquelle tu es le plus confortable. Si tu as du mal à déterminer cette distance, livre-toi au test suivant : tends tes bras au maximum, les poings serrés, le long de ton corps. Laisse tes bras prendre la position d'écartement la plus naturelle. Cette position correspond à celle que tu auras naturellement sur un guidon. Tout ce qui dépasse de chaque côté de tes mains peut être coupé. Si ta priorité, c'est la stabilité, vois plus large. Surtout, ne te laisses pas guider par une quelconque mode et fais de façon à ce que tu sois à l'aise. Un guidon trop étroit pour ton gabarit travaillera plus sur tes poignets (*articulations*) et un guidon trop large risque de t'handicaper dans ton riding et le contrôle de ton p'tit vélo.

Les **pédales** font parti des pièces qui prennent le plus de choc sur un vélo. Il est donc important de bien choisir :

D'autant plus que tout le poids du rider est exercé sur un axe lui-même reposant sur la manivelle du pédalier faisant un effet levier des plus importants. Il est donc conseillé de vérifier régulièrement que tes pédales sont bien serrées sur le pédalier mais aussi que les roulements de la pédale sont correctement serrés afin d'éviter tout jeu. En fait, tout le jeu dans les pédales accélère l'usure des roulements (*surtout si ce sont des roulements à billes*) et facilite toute torsion de l'axe. D'ailleurs, n'oublie pas que la pédale de droite, côté couronne, se visse dans le sens des aiguilles d'une montre et que la gauche se visse dans le sens contraire des aiguilles d'une montre. A noter que 2 tailles sont généralement disponibles : 1/2" pour les pédaliers monobloc et 9/16" pour les pédaliers 3 pièces.

Tu veux changer de **pédalier**, et tu n'es pas sûr de la longueur nécessaire ?

Cette longueur dépend d'abord de la discipline que tu pratiques.

En street et dirt, le 175mm est la norme, sauf si tu es extrêmement grand (+ d'1m90). En effet, des manivelles de pédalier trop longues forcent l'effort sur les genoux, mettent plus de pression sur l'axe de pédalier (*et facilite donc les torsions et la fatigue de l'axe, des manivelles et des roulements*) et en plus ajoute du poids. Si tu es plus petit (- d'1m70), 170mm sera largement suffisant. D'autre part, étant donné la force et le poids qui sont exercés sur un pédalier, il est conseillé de toujours vérifier que toute la visserie soit bien serrée pour éviter tout jeu. Enfin, il est impératif de toujours bien graisser tous les éléments composants le pédalier (*vis, cannelures de l'axe, pas de vis des pédales...*) pour éviter qu'ils ne grippent et pour assurer un serrage/desserrage plus efficace.

LHD : pédalier à gauche

RHD : pédalier à droite

Les **roues** d'un BMX sont souvent mises à l'épreuve et étant l'un des éléments les plus lourds du vélo, il est nécessaire de bien choisir l'utilisation que vous allez en faire :

Tout d'abord, le nombre de rayons. Avec 48 rayons, ta roue sera plus rigide, plus solide mais aussi plus lourde. Si tu fais du champ de bosse, des 36 suffiront sauf si tu as un gros gabarit. Et attention aux accrocs... Deuxième considération, l'épaisseur de la jante. En général, les doubles parois sont le minimum. Sauf, encore une fois, si tu es un maniaque de la balance. Mais un gros choc sur une simple paroi pourrait être fatal. Les dirters et autres streeters pourront considérer les triples parois pour leur résistance aux chocs. 3<sup>ème</sup> considération, les rayons. Là encore, la relation poids/solidité est mise en cause. La norme étant des rayons de 14G qui assurent un bon compromis. Quant au rayonnage, le croisé (*habituellement par 4*) est préférable pour une vie de longue durée. Il existe également plusieurs longueurs de rayons selon la jante et le moyeu utilisé. Donc si tu décides de changer un rayon ou de refaire ta roue toi-même fais bien attention d'utiliser les bons rayons. Comme pour toute autre mécanique de ton vélo, vérifie souvent la tension de tes rayons. N'hésite pas à les resserrer régulièrement. Des rayons mal tendus sont propices au voilage de la roue et donc à une usure plus rapide.

## Quels **pegs** choisir ?

Si tu pratiques une discipline où tu vas grinder (*street, park, rampe*), les pegs en acier sont faits pour toi ! Fabriqués dans un matériau dur, ils s'useront moins vite et surtout te permettront de mieux glisser. Le seul inconvénient de l'acier, c'est évidemment le poids. Pour les maniaques de la balance, le titane reste évidemment la meilleure solution. D'autant plus que le titane étant un matériau très dur, les pegs s'useront beaucoup moins vite que des pegs en acier habituel. Le seul problème restant évidemment le prix. La vis anti-turn est également un plus sur les pegs, car ce système permet de garder tes pegs en place et surtout évites qu'ils ne se desserrent quand tu grind.

Damoun

Copyright RidOpale 2006

