

Vélo Tout Terrain

LE MAGAZINE
100% VTT

2020

NOUVEAUTÉS

SANTA CRUZ, ARC8,
SCOTT, MAGURA, NUKEPROOF,
ORBEA, MAVIC, ROCKSHOX,
SUNN...

PRATIQUE

Les 10 astuces
à connaître
absolument en VTT

Rouler en
amoureux dans
le Mercantour

Apprenez à bien
placer votre roue
avant sur le sentier

ESSAIS

NOUVEAU

ROCKRIDER
XC 900 S

NOUVEAU

COMMENÇAL
META TR 29 RACE

CANYON
NEURON CF 9.0

Dossier
**PÉDALES
PLATES
OU AUTO?**

COMMENT FAIRE LE BON CHOIX
NOTRE SÉLECTION



Nous avons testé...

Pédale magnétique

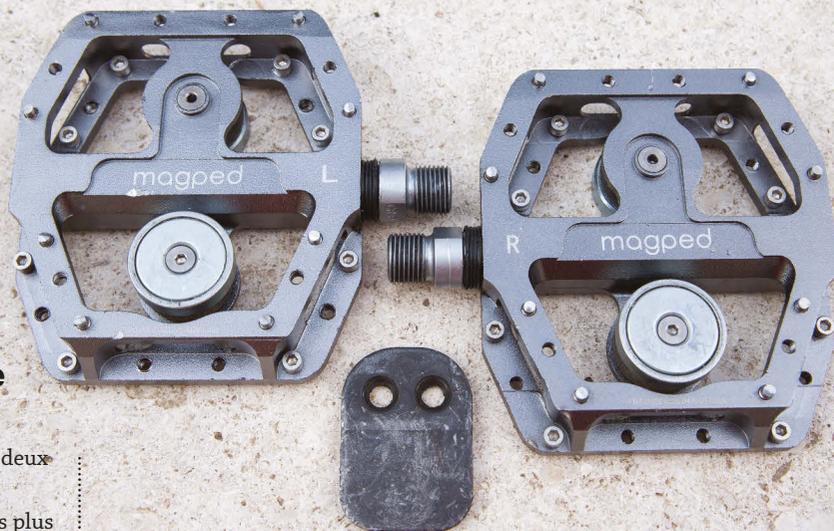
MAGPED ENDURO

Magped est une jeune compagnie autrichienne qui propose un produit original. La connexion entre la pédale et la chaussure est supportée par des aimants.

Nous avons testé la version Enduro avec l'amant 200 N. Il existe deux forces d'aimant : 150 N pour les pilotes de moins de 80 kg ou les personnes qui cherchent un maintien très léger et 200 N pour les plus de 75 kg ou les utilisateurs au pilotage plus sportif et radical. Le modèle Enduro possède la particularité d'avoir un aimant de 24 mm de diamètre sur chacune des faces. C'est certes un peu plus lourd mais bien plus prédictible, à l'usage, que la version avec un seul aimant sur l'une des faces. La plateforme est généreuse avec un design digne d'une cage de pédale plate convexe (98 x 96 mm), où l'on peut mettre 14 picots. Si on retire les aimants (une simple tige filetée avec deux empreintes Allen de 3 mm suffit), on a tout simplement une plateforme utilisable telle quelle. Intéressant si jamais vous voulez retourner sur une pédale plate. Les Enduro sont livrées avec deux longueurs de picots différentes. Il est nécessaire de positionner les picots en fonction de vos chaussures. Si vous avez une chaussure plate et souple, il faudra mettre les picots courts. Si vous avez des chaussures avec une courbure plus prononcée et rigide, il sera préférable de mettre les picots plus haut sur la partie avant. Dans tous les cas, nous avons dû prêter une attention particulière aux emplacements des picots, pour avoir un contact homogène avec la semelle de nos chaussures. Cette opération est sûrement la plus complexe du système car pour le reste, c'est un jeu d'enfant ! La cale se présente comme une large plaque de fer avec une rehausse en plastique suivant la profondeur de la semelle. Les cales sont très simples à positionner et avec ce type de système, on oublie le passage dans une salle de « fitting ». Il faut l'avouer : le gros avantage des Magped, c'est l'accessibilité, comparé à des pédales automatiques classiques. Elles ne demandent aucun entretien au niveau du système d'accroche. La construction de la pédale est de bonne qualité avec un axe en chromoly, avec trois roulements. Nous n'avons pas roulé autant de kilomètres avec ce produit qu'avec les autres mais pour le moment, aucun souci à signaler.

Le réglage de la hauteur de la cale magnétique a toute son importance

Sur le terrain, on doit vous l'avouer, ces pédales ont chamboulé nos repères. Nous avons dû réaliser beaucoup de tests pour trouver le bon compromis. On ne peut pas renier des dizaines d'années de « roulage » en automatique mécanique ou plate en quelques jours... En effet, on vraiment l'impression d'utiliser une pédale plate classique mais avec une chaussure automatique qui offre un grip moindre qu'une bonne chaussure plate. Une fois enclenchées, on sent qu'il y a un contact mais



ce n'est pas aussi franc et fixe que peut l'être un système de broche mécanique. Il suffit de poser son pied pour être aimanté. Il n'est pas nécessaire de le faire glisser, par exemple, pour trouver une broche, comme sur un système à ressort. C'est tellement intuitif que c'est parfois déroutant et on a tendance à vérifier que l'on est bien connecté. Un réflexe uniquement dû à notre éducation et à notre habitude de rouler avec un autre système depuis de nombreuses années. Si votre pied n'est pas parfaitement placé, il est facile de le faire glisser une fois connecté et nous avons d'ailleurs eu à le faire assez souvent. Il n'y a pas de guide entre les deux interfaces et on peut aimanter où on le veut. Nous y avons trouvé des avantages, lorsqu'on sort le pied dans un moment critique et qu'on veut le remettre le plus rapidement possible. Néanmoins, nous avons constaté qu'il fallait ensuite le repositionner, surtout s'il faut pédaler longtemps. Au pédalage, la phase d'appui est comparable au système automatique mécanique et sur la phase de traction, on a un accompagnement tout en douceur. Si vous êtes habitué à rouler en pédales plates, les Magped sont plus efficaces au moment où il faut tirer. Si vous roulez en automatique, c'est proche mais pas aussi efficace, même avec un ressort de 200 N. Nous n'avons jamais eu à déplorer une perte de contact sur des descentes avec des sauts. En revanche, sur des montées bien techniques, nous avons souvent perdu le contact dans la phase de transition entre la traction et la poussée... Au final, cette pédale n'est pas comparable à un système automatique de type mécanique. Nous voyons dans cette proposition un produit évolutif permettant de débiter en pédales plates, pour avoir une liberté de mouvement totale. On peut ensuite essayer un système avec plus de maintien pour optimiser son pédalage. Cette pédale magnétique est une offre singulière, inclassable, qui ouvre une nouvelle voie à l'utilisateur désireux de se sentir libre mais connecté, sans forcément avoir le bagage technique d'un professionnel.

Prix : 169 €
Poids : 420 g
Distributeur : MagPed
www.magped.com

ON AIME

Souplesse d'enclenchement
Possibilité de placer son pied où l'on veut
Très peu d'entretien
Utilisable en pédale plate classique
Deux forces de connexion
Très peu d'éléments d'usure

ON REGRETTE

Le prix
Le poids
Le positionnement de l'aimant sur la pédale, soit trop en avant, soit trop en arrière
L'accroche des picots