

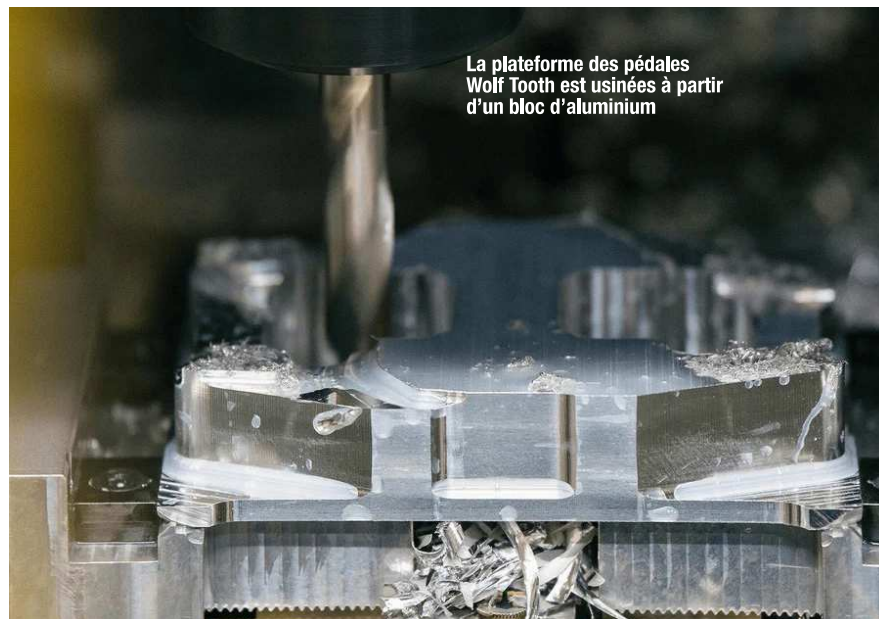
devais prendre le départ d'un enduro, je remettrai les pédales automatiques sans hésiter ! ». Oui, car quand ça va vite, ça brasse, ne pas avoir à se soucier de l'accroche du pied sur la pédale, quand on y a goûté et qu'on est à l'aise avec ça, c'est dur de s'en passer ! A l'inverse, le plaisir de Bastien, c'est d'aller rouler en haute montagne, quitte à devoir pousser le vélo dans certains passages. « Quand il faut marcher, prendre appui sur certains rochers dans des passages délicats, je n'aime pas avoir une cale sous le pied... Et dans les passages exposés pareil, je préfère pouvoir sortir le pied rapidement. Dans ces passages, la chute est tout simplement interdite ! ». D'autres comme Christophe sont également abonnés au dénivelé positif : « je n'ai pas une pratique engagée, mais depuis le VTT classique, je ne me passerai plus des autos qui permettent de tirer et pousser sur les pédales. J'arrive mieux à avoir une bonne cadence pour le moteur et trouve le pédalage plus efficace ! ».

Le plaisir de réapprendre

Je me souviens de ma première paire de pédales automatiques... C'était il y a un moment, il faut dire qu'elle venait remplacer des cale-pieds à lanières... c'est pour dire ! Ce dont je me souviens, c'est cette phase d'apprentissage, ce petit stress au premier « clic », suivi de cette première chute à l'arrêt... Ça pourrait en refroidir plus d'un qui verrait cette phase comme fastidieuse. Certains n'arrivent d'ailleurs jamais à passer le cap et à se libérer l'esprit en roulant avec des autos et sont revenus aux plates... Pour d'autres comme Eliott, enduriste des Alpes-Maritimes, ce temps d'adaptation, c'est aussi une façon de réapprendre, de découvrir de nouvelles sensations, une nouvelle façon de pédaler, de piloter. « Perso, ça me motive ! Je ne suis pas tranquille dans les passages compliqués, mais ça me permet aussi de faire plus attention et d'être plus conscient de mon niveau ! ».

Dans tous les cas, attention aux mauvais combos !

« Une fois clipsé, je n'arrivais plus à déclipser ! ». David a fait le choix d'une paire de pédales autos avec plateforme et picots et a choisi ensuite sa paire de chaussure en se disant que n'importe laquelle irait. Erreur, une fois clipsé, l'adhérence de la semelle sur les picots l'empêchait de déclipser facilement... D'autres sont passés par là, parfois un peu refroidis, ce qui montre l'importance de faire le choix du bon combo comme Eloïse de Crankborthers nous le souligne. Côté plates pareil, ça m'est arrivé plus d'une fois de voir des vélos à plusieurs milliers d'euros équipés de pédales en plastique basiques et le pilote chaussé de chaussures de rando... On ne peut que recommander d'investir dans une paire de bonnes pédales et de privilégier l'accroche quand la technique s'invite sur les sentiers. Certains vététistes ont parfois peur des beaux picots en cas de retour de pédale et s'équipent de pédales tout en composite, mais le risque, à partir d'un certain niveau, c'est justement de prendre plus de retours par manque d'accroche (certes moins forts...). Dans ce cas, on peut tout simplement penser à s'équiper d'une paire de protège-tibias dans un premier temps !



La plateforme des pédales Wolf Tooth est usinée à partir d'un bloc d'aluminium

INTERVIEW DU PRO

PAUL WESSIACK

FONDATEUR ET PDG DE MAGPED

eBR Att. : Comment est née l'idée de créer ce nouveau type de pédale ?

P.W. : J'ai fait plusieurs chutes en VTT où je suis passé par-dessus le guidon en restant accroché aux pédales, c'était de très mauvais accidents ! Un jour, au Maroc pour faire du kitesurf, il n'y avait pas de vent alors on a partagé une bière avec des amis, et après quelques-unes de plus, l'idée est née. C'était en 2017. Nous avons ensuite fabriqué quelques prototypes et en 2018, nous avons lancé l'entreprise.

eBR Att. : Donc tout s'est mis en place assez rapidement ?

P.W. : Oui. Dès le début ça a plutôt bien fonctionné. Il existait déjà des pédales magnétiques au début des années 2000, développées par Mavic, mais ce fut un échec, les pédales ne fonctionnaient pas correctement. Nous avons trouvé une bonne solution, car si l'aimant ne peut pas suivre les mouvements de la chaussure comme sur les Mavic, le pied se décroche facilement. Notre aimant, lui, est mobile. C'est d'ailleurs le principe breveté et c'est ce qui fait que notre système fonctionne aujourd'hui.

eBR Att. : Diriez-vous qu'il s'agit d'un compromis entre les pédales plates et les pédales automatiques ? Sont-elles plus proches des pédales plates ou des pédales automatiques ?

P.W. : Cela dépend des modèles. Nous avons des pédales destinées au VTT qui sont en quelque sorte des pédales plates. Elles fonctionnent comme des pédales plates, mais offrent en plus un maintien du pied et permettent de tirer sur les pédales. Vous conservez donc tous les avantages d'une plate, avec une meilleure connexion au vélo et la possibilité de pédaler en tirant. Pour la route et le gravel, elles s'adressent aux cyclistes qui souhaitent bénéficier d'une fixation comparable à celle d'une pédale automatique avec une excellente connexion au vélo, mais qui ont peur de rester bloqués. Tout le monde a déjà vu un cycliste s'arrêter à un feu rouge sans réussir à



Tout le monde a déjà vu un cycliste s'arrêter à un feu rouge sans réussir à déclipser à temps...

déclipser à temps... Cela procure une plus grande sérénité aussi en VTT. Sur un nouveau sentier par exemple, avec une pente très raide sur le côté, vous pouvez avoir peur de ne pas réussir à sortir le pied en cas de chute et dévaler dans les rochers... Avec les pédales Magped, vous savez que vous pouvez retirer votre pied dans n'importe quelle direction si nécessaire. Il n'y a plus cette crainte de rester accroché.

eBR Att. : Quel modèle de pédales vendez-



© YT

Notre avis sur les pédales magnétiques

Nous avons eu la possibilité de tester les pédales Magped Enduro et Gravity, que nous avons couplé avec les aimants les plus forts (200 Nm) et la plaque strong renforçant la force de traction de 30%. Une fois la position des aimants ajustés et les picots

judicieusement placés, opération indispensable au bon fonctionnement du système, les premiers tours de pédales ont été empreints d'une bonne surprise, retrouvant les sensations au pédalage que l'on peut avoir avec des automatiques. Forcément, avec ça sous le pied, on ne résiste pas à l'envie d'aller chercher les limites du maintien magnétique, et à ce jeu-là, on finit forcément par les trouver. Tout de même, il faut y aller, et à moins de chercher vraiment à sortir les watts façon départ BMX sur butte à 8 m, le maintien est suffisant pour apporter une réelle valeur ajoutée.

Là où avec des automatiques on aurait peur de ne pas déclipser, c'est en revanche ici l'effet inverse qui se produit... Je pense à ceux qui peuvent tirer sur les cales très fort pour monter plus haut en bunny-up par exemple. Là, on se demande quand même si l'on ne va pas être déconnecté de la pédale sans crier gare, d'autant qu'à quelques millimètres près, la force de l'aimant est bien moindre. Ce n'est pas comme une pédale automatique où l'on sait

exactement si l'on est clipsé ou non. Cela amène à piloter avec les Magped comme on le ferait avec des pédales plates. A partir de là, le choix de la chaussure devient primordial ! Pour les pratiques gravity, il faudrait pour moi trouver une chaussure pour pédales automatiques avec laquelle on se sentirait à l'aise sur des pédales plates classiques. Une fois que c'est le cas, le supplément de maintien est appréciable, tout comme la meilleure liberté pour placer son pied sur la pédale si besoin en comparaison avec les automatiques. Sur les sentiers en montée, on se sent facilement en confiance et on apprécie de pédaler rond, surtout avec les Enduro. La plateforme des Gravity est plus grande, et ces pédales respirent tout autant la qualité que leur petite sœur. La position diffère réellement des Enduro. S'il fallait n'en garder qu'une pour la polyvalence, ça serait sans hésiter les Enduro, mais comme le disent nos interlocuteurs, cela dépendra aussi de vos préférences!



vous le plus ?

P.W. : Le modèle route et pour celui-ci, 75 % de nos ventes sont destinées aux femmes. C'est devenu une véritable tendance dans la communauté féminine du cyclisme sur route. Beaucoup roulaient auparavant avec des pédales plates, ce qui n'était ni esthétique, ni performant et cela ne permettait pas d'utiliser des chaussures de route. Aujourd'hui, nous leur proposons une solution adaptée avec la Magped Road2.

eBR Att. : Dans la gamme VTT, est-ce plutôt le modèle Gravity ou l'Enduro2 qui rencontre le plus de succès ?

P.W. : C'est l'Enduro 2 qui se vend le mieux. Les volumes sont presque équivalents à ceux de la Road2, mais restent légèrement inférieurs.

eBR Att. : De manière plus générale, qu'est-ce qui fait selon vous la qualité d'une bonne pédale ?

P.W. : Un usinage de précision. Nous avons consacré énormément de travail d'ingénierie à la conception de l'axe. Sa géométrie est un élément crucial. On peut fabriquer un axe très épais mais s'il est mal dimensionné, il risque tout de même de casser. À l'inverse, un axe fin peut être extrêmement résistant s'il est correctement conçu. Nous accordons également une grande importance aux roulements et utilisons uniquement des composants haut de gamme pour améliorer la robustesse de l'ensemble. Par ailleurs, toutes les pièces détachées sont disponibles chez nous : roulements, axes, écrous, picots... Cela permet aux utilisateurs d'entretenir leurs pédales et de les conserver de nombreuses années. Évidemment, une pédale peut toujours être endommagée après un choc, c'est pourquoi notre modèle Magped Gravity destiné à la descente est usiné dans un aluminium 7075, l'un des plus résistants, même si cela nécessite un usinage CNC plus coûteux.

eBR Att. : Comment ces pédales se comportent-elles en conditions boueuses ?

P.W. : Bien sûr, la présence de boue entre la plaque sous la chaussure et l'aimant

n'est pas idéale. En revanche, la surface de l'aimant est parfaitement plane, tout comme celle de la plaque et la boue n'y adhère pas facilement. En tapant le pied sur la pédale, la boue est facilement évacuée.

eBR Att. : Avec les pédales automatiques classiques, la cale s'enclenche au centre de la pédale, et les chaussures de vélo sont conçues en conséquence. Avec le système Magped, l'aimant est positionné soit à l'arrière de la pédale, soit à l'avant sur le modèle DH. N'est-ce pas un compromis pour la position du pied ?

P.W. : C'est dans la configuration des modèles Enduro2, Ultra2 et Sport2, que le transfert de puissance est le plus efficace, notamment lors des montées. Sur le modèle Gravity, l'aimant est placé à l'avant. Le pied est ainsi positionné de manière plus centrée sur la pédale. C'est un choix pensé pour les descendeurs qui souhaitent rester bien centrés afin d'exercer un maximum de pression dans les virages et mieux contrôler leur vélo. Il est tout à fait possible de pédaler avec le modèle gravity, le choix dépend du style de pilotage.

eBR Att. : Comment les aimants résistent-ils à l'usure au fil du temps ?

P.W. : Ce sont des aimants en neodymium (N52M) très haut de gamme et ils conservent leur force au fil du temps.

eBR Att. : Pour quelles raisons ne conseilleriez-vous pas d'utiliser les pédales Magped ?

P.W. : Je dirais que si vous êtes déjà parfaitement à l'aise avec vos pédales automatiques classiques, alors gardez-les.

eBR Att. : À titre plus personnel, quelles pédales utilisez-vous sur vos vélos ?

P.W. : J'utilise les Magped Gravel en gravel, les Magped Road qui ont une rotation de pédale ultra fluide sur mon route, les Enduro 2 sur mon vélo de descente, et les Magped Gravel sur mon cross-country. C'est d'ailleurs ce dernier que j'utilise le plus car je participe aussi à des courses de XC et elles sont très compactes et incroyablement légères (212g la paire).

Les pédales Magped représentent une véritable alternative aux pédales plates et aux pédales automatiques.

