

COMMENT BIEN CHOISIR SON VÉLO DE RANDONNÉE



TABLE DES MATIERES

Introduction	3
Les types de vélo	4
Le vélo de ville	4
Le vélo de route	5
Le vélo tout terrain (VTT)	5
Le vélo tout chemin (VTC)	6
Le vélo de cyclotourisme (ou randonneuse)	6
Les tandems	7
Les vélos couchés et tricycles	7
Le vélo pliant	7
Les critères pour le choix de votre vélo de randonnée	8
Votre projet	8
Le budget	8
Le cadre	8
La transmission	9
Les roues	9
Les freins	10
Un plus pour votre confort	11
Les pneus	11
La selle	11
Le guidon	12
Conclusion	13

À lire – Très important

Le simple fait de lire le présent guide vous donne le droit de ***l'offrir en cadeau*** à qui vous le souhaitez.
Il n'est pas autorisé à le vendre.

INTRODUCTION

Le vélo est l'élément central du cyclotouriste. Un véritable casse-tête que de trouver son vélo idéal, le vélo qui vous emmènera peut-être à l'autre bout du monde. Il en existe tellement, et avec leurs spécificités. D'ailleurs, l'idéal étant d'avoir un vélo pour chaque utilisation, mais ce n'est pas souvent possible. Après avoir lu ce guide, vous y verrez plus clair, pour trouver votre vélo.

Le randonneur à vélo recherche avant tout :

- la solidité de son vélo : peut être amené à transporter des affaires, et même du matériel de camping,
- le confort sur son vélo : en randonnée en vélo on passe plusieurs heures, jours, sur son vélo,
- le plaisir : ne recherche pas forcément la vitesse ni la compétition.

Grâce à ce guide, vous pourrez vous familiariser avec les différents types de vélo qu'il existe. Puis, on verra les critères importants à prendre en compte pour votre vélo ainsi que pour votre confort.



LES TYPES DE VÉLO

LE VÉLO DE VILLE



(Crédit photo Philippe Guintoli)

Comme son nom l'indique, le **vélo de ville** est pour un usage urbain. On l'utilise au quotidien pour faire ses courses, **emmener les enfants** à l'école ou aller au travail, sans trop de dénivelés.

Le vélo de ville est une bicyclette classique. Le cycliste à une position assise et droite sur une selle large en gel, et un guidon relevé. Celui-ci est courbé vers l'intérieur pour un meilleur confort. Le vélo est simple souvent muni d'une seule vitesse, ou quelques-unes, voire d'un rétropédalage.

Le cadre est en col de cygne, voire plus bas, pour faciliter l'enjambement. Il est souvent doté d'accessoires type panier à l'avant, porte-bagage. On retrouve un éclairage alimenté par une dynamo.

Une majorité des gens prennent ce type de vélo comme modèle pour être confortable, mais en réalité vous y serez bien pour de courts trajets en ville. En effet, du fait de la position verticale, tout le poids du cycliste se trouve au niveau des fesses. **La selle** est souvent large et en gel, ce qui n'est pas le mieux pour une randonnée. Le cycliste ressentira très vite des douleurs au fessier.



LE VÉLO DE ROUTE



(Crédit photo Pierre-Alexandre GARNEAU)

Le vélo de route est un vélo conçu pour battre des records de vitesse sur l'asphalte.

Il possède des pneus fins pour une faible adhérence, un cadre fragile et “sportif” (souvent en carbone). Sa selle est dure et fine. Le cycliste a une posture courbée en avant.

LE VÉLO TOUT TERRAIN (VTT)



(Crédit photo Julian Schüngel)

Un vélo tout terrain (ou de montagne) est un vélo conçu pour une utilisation sur terrain accidenté, hors des routes. Un vélo solide qui peut supporter les irrégularités du terrain.

Il possède des roues 26 pouces de diamètre avec des pneus larges et crantés pour une bonne adhérence. Son cadre est renforcé et équipé d'amortisseurs (réglable au poids du cycliste). Il a un guidon droit, pour un meilleur contrôle et un système de freinage

puissant. Sa transmission est courte (3 plateaux / 6 à 9 pignons) ce qui lui permet de monter des pentes abruptes.

Attention, on trouve de moins en moins de VTT 26 pouces, surtout aux États-Unis. Ils sont remplacés par des 29 pouces ou même des 27,5 pouces de diamètre. En fonction du domaine de spécialisation, on trouve aussi les VTT trial (sans suspension ni selle) et les fatbikes (pour terrain rouler sur le sable ou la neige). Ce vélo n'est pas prévu pour emporter des bagages, mais des solutions existent.

LE VÉLO TOUT CHEMIN (VTC)

Le vélo tout chemin, de ses dénominations vélo hybride ou encore vélo de trekking, est un compromis entre le vélo de ville et le vélo tout terrain.

Il possède des roues solides de 700 mm de diamètre (32 à 40 rayons) et des pneus entre 32 et 40 mm de largeur, ce qui lui permet de varier les plaisirs entre goudron et chemins. On retrouve le guidon droit du VTT, mais plus relevé, avec un cadre robuste qui sera souvent en aluminium.



Attention, il n'est pas adapté sur des terrains trop accidentés.

LE VÉLO DE CYCLOTOURISME (OU RANDONNEUSE)

L'objectif de ce vélo est la pratique de la randonnée plus ou moins longue, sur route. Il est solide pour pouvoir transporter **sacoches** et matériel de camping. Un vélo stable et confortable pour les longs trajets.



Un cadre solide et allongé qui permet une bonne tenue de route malgré le chargement parfois lourd. Le cadre est légèrement plus long offrant de la stabilité, un bon contrôle du vélo chargé, et offrant une position mixte pour permettre un partage des appuis, toujours pour un meilleur confort.

(Crédit photo Missy S.)

Le cadre et la fourche possèdent des attaches brasées pour y fixés les accessoires dont le cyclo-randonneur aura besoin (porte-bagage, etc.). Pour monter les côtes avec un vélo chargé, il faut une grande gamme de développement. La transmission sera donc composée de 3 plateaux. Ces pneus peuvent aller du 28 au 35 mm, pour une utilisation principale sur goudron. La randonneuse est équipée de roues de 28 pouces et de freins de type "v-brake".

La randonneuse est parfaite pour la randonnée à vélo, mais il faudra se contenter de l'asphalte. Avec des pneus en 35 mm vous pourrez tout de même vous aventurer sur quelques chemins, mais pas trop accidentés.

LES TANDEMS

Le tandem est un vélo pour être utilisé par deux personnes. Il possède deux selles, deux guidons (un seul dirige, l'autre étant fixe) et deux pédaaliers solidaires reliés par une longue chaîne ce qui permet à deux cyclistes de pédaler. Le tandem possède des roues solides (souvent plus de rayons). Vous trouverez chaque type de vélo décliné en tandem.

LES VÉLOS COUCHES ET TRICYCLES

Ces types de vélos sont de plus en plus choisis pour les longues distances. Très utilisé dans les pays du nord de l'Europe.



(Crédit photo Brian Yap)

Leur centre de gravité est bas, une faible prise au vent et ils permettent de rouler à des vitesses assez élevées sans forcer, malgré le fait que le vélo est beaucoup plus lourd qu'un vélo "normal".

La position couchée permet d'appuyer plus fort sur les pédales qu'avec un vélo droit. Elle a permis aussi à des cyclistes qui avaient arrêté le vélo à cause de maux de dos de pouvoir reprendre les randonnées.

LE VÉLO PLIANT

Le grand avantage de ce vélo est de pouvoir l'emporter partout, dans les transports en commun, le ranger dans un placard de l'appartement ou du bureau (donc pas besoin d'antivol). De plus en plus de cyclotouristes équipent les vélos pliants pour parcourir le monde.

LES CRITÈRES POUR LE CHOIX DE VOTRE VÉLO DE RANDONNÉE

VOTRE PROJET

La **première** chose à déterminer est votre projet. Où comptez-vous randonner ? Sur quel type de revêtement ? Comment ? Pour des balades à la journée, plusieurs jours ou plusieurs mois ?

Vous partez sur goudron, route ou piste cyclable, alors préférer un vélo type randonneuse, solide pour transporter vos bagages, équipés pour le confort.

Vous souhaitez partir hors des chemins battus, en forêt ou pour faire les pistes d'Islande, préférez un type VTT.

Le mieux étant d'avoir un vélo pour chaque utilisation. Ce n'est pas forcément possible, vous faudra sûrement faire quelques concessions. Définissez au mieux vos idées d'aventure pour faire le bon choix de base du vélo.

LE BUDGET

Ensuite, après avoir défini votre projet, votre budget est très important. Le prix d'un vélo peut varier de 200 € à plus de 5000 €. Ce n'est pas rien. Encore une fois, vous devrez faire des choix en fonction de vos moyens.

Un vélo bas de gamme durera moins longtemps sur la durée, il faudra changer les pièces plus rapidement. Tout dépend de votre projet et ce que vous voulez en faire. On le verra plus bas, mais les pièces les plus importantes de votre vélo seront **le cadre et la transmission**.

LE CADRE

Le cadre est une des pièces les plus importantes de votre vélo. Il faut qu'il soit adapté à votre pratique. Pour la randonnée, il vous faut un **cadre solide** qui puisse vous porter, mais aussi vos bagages, et qu'il soit adapté au voyage à vélo.

Les points à regarder pour le **choix d'un cadre pour la randonnée à vélo** :

- posséder des **fixations pour les bidons et porte-bagages**,
- une **fourche adaptée pour un porte-bagage à l'avant**,
- **regarder le poids maximum qu'il peut supporter** (indiqué par le constructeur) (cycliste + bagages = 90-120 kg),
- **le prendre à sa taille !**



Comment bien choisir son vélo de randonnée ?

Un cadre acier ou aluminium, comme vous préférez. Les puristes vous diront qu'un cadre acier est réparable dans n'importe quel pays du monde. Les cadres en aluminium sont plus légers et ne rouillent pas contrairement au cadre en acier.

Si toutefois, celui-ci n'est pas fait pour la randonnée, des solutions de transport de bagages existent telles que les remorques, qui limitent la charge sur le cadre du vélo.

Les suspensions n'augmenteront pas le confort, mais le poids de votre vélo.

LA TRANSMISSION

Toutes les gammes de transmission conviendront pour la randonnée à vélo. Ce qui est important est le rapport qu'elle vous offre. **3 plateaux** (22/32/44) avec une **cassette 9 vitesses** (en 11/32) vous permettront de monter de belles côtes même chargées à bloc.



(Crédit photo Julian Schüngel)

Si vous avez les moyens et 1000 € à mettre dans la transmission, le moyeu Rohloff est une option intéressante. Il a plein d'avantages : pas de risque lorsqu'il est trimballé dans les transports, il n'y a pas d'entretien particulier et vous pouvez passer les vitesses à l'arrêt. Il est réputé incassable, mais si toutefois il est amené à casser, il sera difficile de pouvoir le réparer vu qu'on ne le trouve pas partout, peu de vélocistes le proposent et savent le réparer. Attention, il faudra choisir un cadre adapté à recevoir ce type de moyeu.

LES ROUES

26 ou 28 pouces ? Encore une fois, ça dépend de votre projet et de l'utilisation que vous ferez de votre vélo.

Une roue plus petite avec plus de rayons sera plus solide qu'une plus grande roue avec moins de rayons. Avec un vélo super chargé sur des chemins et pistes d'autour du monde, **on privilégiera le 26 pouces** avec un **minimum de 36 rayons**. Avec des roues plus petites, vous **abaissez aussi le centre de gravité**, ce qui augmentera la stabilité du vélo chargé.

Si vous restez sur les belles routes goudronnées et que vous ne prévoyez pas de faire des folies avec votre vélo, des roues 28 pouces peuvent tout de même vous emmener loin.

LES FREINS

Plus le système est simple, moins il y a d'entretien, plus facile sont les réparations et changement des pièces usées. Sinon tous les systèmes de freinage, à part ceux à tambour, peuvent être utilisés. Chacun ayant ses avantages et ses inconvénients :

- Le système de **freinage sur jante est le mieux pour la randonnée**, simple, facile à régler, pas cher et efficace. Son inconvénient est que petit à petit il va creuser la jante et par la suite un risque que la jante casse. Mais ce phénomène est long, et peut être ralenti avec un **bon nettoyage régulier de la jante et des patins**.
- Le **système v-brake** : freine mal sous la pluie, système avec le moins de matériel à transporter pour son entretien ou son remplacement
- Le freinage sur jante **hydraulique** : freinage puissant même sous la pluie et les patins durent plus longtemps. Risque de fuite de liquide et des vidanges à prévoir régulièrement.
- Les freins à disque : très bon freinage, mais augmentent la charge sur les rayons

Expérience personnelle : lors d'un long voyage, nous sommes partis avec un vélo possédant un système v-brake normal et un second vélo avec un système hydraulique sur jante. Beaucoup de pluie et de sable lors de ce périple. Il a donc fallu changer rapidement les patins du premier vélo contrairement au second. Mais à un moment le second vélo a eu besoin d'une purge ou fuyait. Impossible de trouver du liquide pour en remettre dans le système. Il a donc fini le voyage sans freins.



UN PLUS POUR VOTRE CONFORT

LES PNEUS

Il vous faudra faire des compromis dans le choix de vos pneus. Plus le pneu sera large, et plus il vous apportera du confort, car il absorbera les irrégularités du terrain, mais collera aussi davantage au goudron.

Si vous avez comme projet de rester sur l'asphalte ou quelques petits chemins bien roulants avec un chargement correct et réparti sur l'ensemble du vélo, un pneu en 35 mm suffira et vous avancerez.

Si vous êtes chargé comme un mulet et avez prévu de rouler que sur chemin ou piste, un pneu en 40 mm est le grand minimum, préférez même du 50 mm. Et contrairement aux croyances populaires, à la même pression de gonflage, un pneu large roule mieux qu'un pneu fin.

Aujourd'hui, les constructeurs ont développé des pneus anti-crevaisson, je ne peux que les recommander. Personnellement, j'aime beaucoup les pneus Schwalbe. Pour une bonne longévité de vos pneus, il faut les gonfler à la bonne pression.

LA SELLE

Voici quelques critères importants pour choisir votre [selle](#) de randonnée :

- il vous faut prendre une selle adaptée à votre genre. Eh oui, les selles femmes sont plus larges que les selles hommes, car le bassin des femmes étant plus large que celui des hommes, les selles en gel ne sont pas du tout adaptées pour les longues randonnées,
- ne choisissez pas une selle trop fine, ni trop large



(Crédit photo Jackie)

Quant à la matière, synthétique ou cuir, c'est un choix personnel. Les modèles plébiscités avec de bons retours utilisateurs sont :

- la selle cuir B17 Brooks,
- la selle SMP Trk,
- la selle Proust.

Malheureusement, il arrive qu'il faille essayer plusieurs selles avant de trouver la bonne.

LE GUIDON

Dans la description au-dessus des vélos, nous avons pu voir que chaque vélo avait un guidon différent. Le guidon dépend de l'utilisation que l'on souhaite faire du vélo.

- le **cintre plat pour les VTT et VTC** : permet un bon contrôle du vélo. On peut y rajouter des extensions dites "cornes de vache" pour pouvoir changer la position des mains. On peut y ajouter des poignées ergonomiques pour un meilleur confort. Ce guidon n'est pas le meilleur à choisir pour les grandes randonnées.



(Crédit photo Tobias Scheck)

- le **cintre plat recourbé vers l'arrière, un très bon choix** : on les retrouve sur les vélos de ville et de randonnée : pour une position de conduite confortable. Il permet un alignement naturel des poignets et évite la cassure du canal carpien. Cette position permet aussi de détendre les muscles à l'arrière des épaules. Il en découle



(Crédit photo Richard Masoner)

que le cycliste est complètement détendu du haut du corps (poignet, bras, épaule et dos). Plus il sera recourbé, plus vous serez détendu, mais au détriment de la maniabilité. Rajoutez-lui des extensions latérales pour permettre un changement de position et vous aurez l'idéal pour les grandes randonnées à vélo.

- le **cintre multipostions** (papillon) : son avantage est de pouvoir changer de position. On le retrouve souvent sur les vélos de tour du monde et sur les pistes des Pays-Bas. Or il a plus d'inconvénients que d'avantages. Il n'offre pas une bonne maniabilité du guidon, la stabilité du vélo s'en ressent. Le guidon est proche et on se sent à l'étroit. Les commandes de vitesses et de freins sont trop proches, les gaines frottent... Avec ce type de guidon, oubliez les poignées ergonomiques. Il faudra aussi rajouter une extension sur l'attache de la sacoche de guidon.

- le **cintre de route** : il a été conçu pour optimiser au mieux les performances, et c'est pour cela qu'on le retrouve sur tous les vélos de course. En réalité, **le guidon de route est un très bon choix pour la randonnée, mais seulement avec un cadre adapté au cycliste** et non juste copié sur le vélo de course. En effet le randonneur recherche l'endurance et non la performance. **La hauteur du cintre et la distance entre le guidon et la selle sont les deux réglages les plus importants.**



(Crédit photo Timothy Takemoto)

Le cycliste ne doit pas être trop penché, mais le cintre ne doit pas être trop haut non plus. Ce guidon permet le changement de position des mains et de varier les positions. Le cycliste a le dos bombé est donc moins sensible aux chocs de la route. Ces détails permettent de réduire la fatigue musculaire des bras, des mains et évitent les crispations et engourdissements. Ce type de guidon offre une bonne maniabilité.

Quel que soit votre choix de guidon, voici quelques astuces qui peuvent réduire les crampes et engourdissements :

- attention à la hauteur du cintre et de son inclinaison,
- secouer régulièrement les mains pour stimuler la circulation sanguine,
- changer de position vos mains de temps en temps,
- porter des gants, utiliser des poignées ergonomiques ou mettre de la mousse.

CONCLUSION

Finalement, le choix du vélo est personnel et dépend avant tout de l'usage que vous aurez de votre vélo, de votre façon de voyager. Les conseils au-dessus s'adressent pour le randonneur à vélo en général. À vous d'adapter votre vélo à vos besoins, votre projet et vos objectifs.

Ce qui compte est le plaisir que vous aurez à utiliser votre vélo. Le choix du vélo est important, mais d'autres éléments rentrent aussi en compte pour votre bien être et prendre du plaisir à randonner à vélo. Je vous invite donc à parcourir les [articles sur le blog](#) qui traitent de bien des sujets sur la randonnée à vélo.

Avertissement :

La pratique du vélo, de la randonnée ou du voyage peuvent comporter des risques. Le blog randonner-velo.com, ses auteurs ainsi que l'auteur de ce guide déclinent toute responsabilité en cas d'accident. Les informations contenues dans ce guide ne pourront en aucun cas engager la responsabilité de son auteur et de randonner-velo.com.