

Le guidon du vélo de route

Parce qu'il tient sa forme du fait qu'il est fabriqué à partir d'un tube qui a été cintré dans une cintreuse, un guidon de vélo s'appelle aussi un cintre. Tous les guidons, quelque soit leur forme, sont des cintres.

L'utilisation du guidon courbé remonte à la fin du 19e siècle. D'abord utilisé sur les vélos de piste, il est rapidement devenu le standard des vélos de route, cycloportif et cyclotourisme.

Sa forme répond à trois objectifs: confort, performance et sécurité.

1. Confort: il offre plusieurs positions pour placer les mains ce qui, lors d'une longue sortie, contribue à diminuer les tensions au niveau des poignets, des épaules, du cou et du bas du dos;
2. Performance: la position basse du guidon est plus aérodynamique et permet, à effort égal, d'augmenter la vitesse, ou, à vitesse égale, de diminuer l'effort à fournir;
3. Sécurité: c'est un guidon très sécuritaire s'il est bien utilisé mais qui peut s'avérer dangereux s'il est mal utilisé.

En gros, il y a deux positions:

- Mains en haut, sur les cocottes des manettes de frein
- Mains en bas, dans le creux du cintre

La première position, mains sur les cocottes, est une position « relax » et confortable. Elle permet de tenir le guidon soit lâchement, les mains posées sur les cocottes, ou plus fermement, en enserrant le haut des manettes de frein entre les doigts et le pouce. Elle permet, lorsque nécessaire, de **ralentir** le vélo en serrant le haut des manettes de frein avec les quatre doigts de la main. **C'est une position dangereuse à vitesse élevée** parce qu'elle ne permet pas d'immobiliser rapidement le vélo si requis. Elle est d'autant plus dangereuse si la qualité de la route est mauvaise parce qu'**elle ne permet pas à la fois de ralentir le vélo et**

de tenir le guidon efficacement. Tout défaut dans le revêtement de la chaussée provoque un coup violent qui peut faire perdre le contrôle et provoquer la chute.

La position la plus sécuritaire est lorsque les mains sont placées en bas, dans le creux du cintre. **C'est la seule position qui doit être utilisée en descente ou sur route plane à vitesse élevée.** Elle permet de freiner efficacement avec seulement deux doigts en utilisant l'effet de levier qu'offre la manette de frein. Les deux autres doigts et le pouce tiennent encore solidement le guidon.

Cette position offre aussi l'avantage, en forçant le haut du corps à se pencher vers l'avant, de baisser le centre de gravité et de mettre un peu plus de poids sur la roue avant afin d'éviter que ne se produise une oscillation du vélo qui peut en faire perdre le contrôle.

La position basse peut-être moins confortable pour le cycliste que la position haute. Avec l'âge, la souplesse du corps diminue et des douleurs peuvent apparaître dans le bas du dos ou au niveau du cou. La seule parade consiste à remonter le guidon jusqu'à ce que la position basse soit suffisamment confortable pour que le cycliste puisse l'utiliser.

Il n'existe pas de norme quant-à la hauteur d'un guidon. Lorsque l'on se fait faire un positionnement sur vélo, la plupart du temps, le positionneur se limite à ajuster la hauteur de la selle, sa position AV/AR, éventuellement son angle et enfin la longueur de la potence. La hauteur du guidon est laissée au choix du cycliste. C'est à chaque cycliste de déterminer le compromis qu'il est prêt à faire entre aérodynamisme et confort.

Les cyclistes jeunes et compétitifs choisiront la position la plus basse possible tandis que les cyclistes plus âgés et/ou récréatifs ont souvent intérêt, pour leur confort et sécurité, à relever le guidon.

À titre de référence, et sans que cela ne soit une norme, les cyclotouristes qui voyagent avec bagages sur de longues distances placent souvent le haut du guidon sensiblement à la même hauteur que la selle.

Dans bien des cas, pour un cycliste récréatif, remonter le guidon d'un pouce ou deux est suffisant pour que la position basse devienne confortable.

Pour tout cycliste utilisant un vélo à guidon courbé, il est impératif de pouvoir utiliser la position basse.

La seule autre alternative sécuritaire est de changer de type de guidon, ou de vélo...

Note sur la performance.

Il est tentant de penser qu'en remontant le guidon, la position étant moins aérodynamique, la performance générale du cycliste récréatif va baisser. Dans les faits, il n'en est rien et c'est peut-être même l'inverse.

Lorsque le cycliste est à l'intérieur d'un peloton, un pouce de plus ou de moins au guidon ne change rien. En revanche, lorsqu'il passe en avant du peloton, le cycliste qui utilise la position basse d'un guidon qui a été remonté d'un pouce, se trouve à être deux ou trois pouces plus bas qu'il ne l'était avant que le guidon ne soit remonté et alors qu'il gardait ses mains en position haute.

Même constat lorsque le cycliste roule seul: si la position basse du guidon est confortable il aura tendance à l'utiliser plus souvent ce qui se traduira par une vitesse plus élevée ou une dépense d'énergie moindre.

Guy Coignaud