

Edge Design



Edge Design est une marque taiwanaise née de la passion d'un homme, Paul Marudean. Paul était un pilote de chasse avant de se lancer dans la conception de vélo. Il a travaillé avec de nombreuses compagnies dans le monde du deux roues. Il a aussi accumulé de l'expérience et des connaissances techniques auprès d'équipes cyclistes professionnelles en Europe. Et comme Paul avait une idée précise et des exigences de ce qu'un vélo performant doit être, il a ainsi créé « Edge Design » avec un français, Jean-Charles Noël...



En avant-propos, il faut dissiper le doute qu'entoure le « Made in Taiwan ». Dans l'esprit collectif, le « Made in Taiwan » ne renvoie pas forcément à une excellence en termes de fabrication de deux roues. Or, cette idée est un véritable stéréotype avec lequel il faut en finir. De nombreuses marques internationales sont issues de Taiwan.

Place maintenant à la description de la gamme des vélos Edge Design.

Le catalogue 2015 est complet. Il n'y a pas moins de 8 vélos routes (dont un polyvalent pour le triathlon avec drafting nommé « Alicante ». Il est disponible en version Di2 ou mécanique et avec les étriers de freins intégrés, le tout pour un poids de 1030 grammes pour le frameset) et un vélo titane. On peut y voir également 10 vélos pour le VTT,

2 vélos électriques et 2 vélos spécifiques triathlon appelés le « Stinger » et le « Sprint ». C'est sur ce dernier que va s'attarder notre rubrique nouveauté matos du mois.

Avant cela, il conviendra de compléter notre propos en précisant qu'Edge Design conçoit également de nombreux composants comme des roues (pleine, à bâtons, à profil bas et haut -de 22 à 80mm-), des cintres, potences, tiges de selle, selles, fourches, portes-bidons et attaches-rapides.

Que vaut le Sprint de chez Edge Design ?

A première vue, il est magnifique. Une attention particulière est apportée au design. J'aime beaucoup les lignes agressives du bike qui sont épurées et dépourvues de superflu.

Le frameset en carbone est composé d'une fourche

avec potence intégrée qui permet de monter n'importe quel guidon de triathlon classique ou aéro. C'est très judicieux en terme d'aérodynamisme et de praticité.

En effet, vous avez le choix d'utiliser le guidon fourni (de 750grammes) avec une multitude de cales de rehausse et de vis pour un réglage optimal ou d'en utiliser un autre. Celui d'Edge Design est également très bien intégré. La basebar est spécialement étudiée pour épouser la forme de la potence intégrée. Le côté fonctionnel de cette potence est qu'il est très facile de démonter le guidon pour le placer sur le côté dans une housse vélo pour un voyage contrairement à des systèmes tout intégrés...

Les repose-coudes sont suffisamment confortables pour supporter 180 km en position aérodynamique et recourbés sur les côtés pour caler les avant-bras.

Les extensions de ce guidon sont en carbone également et semi-relevées (de 17°). Elles permettent un passage interne des câbles (du câble en ce qui me concerne !), de même que pour les câbles de frein.

Concernant ces derniers, ils sont « semi-intégrés » de la marque TRP. Il y a des avantages et des inconvénients à cela.

Pour le montage et le réglage, c'est l'idéal. On a facilement accès aux étriers de frein. Cela paraît dérisoire mais quand vous possédez plusieurs roues et que la largeur des jantes diffère, vous êtes heureux de ne pas avoir à démonter l'ensemble du pédalier pour régler le frein arrière ou démonter un cache aérodynamique sur la fourche.

En revanche, d'un point de vue aérodynamique, le câble du frein avant n'est pas intégré et doit générer quelques turbulences (les pertes de la câblerie non intégrées sont estimées à 2% dans des tests en soufflerie). Et ce n'est qu'un seul câble car les autres passent directement par le cadre.

La renommée de la marque TRP n'est plus à faire et mes freinages m'ont donné entière satisfaction.



Le gros plus (qui contrebalance de beaucoup le petit désavantage du câble de frein avant) est la possibilité de démonter la patte du dérailleur avant. En effet, certaines marques commencent à se lancer dans les mono-plateaux genre Rotor QX1. Mais la grande majorité des marques de vélo ont cette patte incorporée dans le tube vertical et donc indémontable.

Côté hydratation, le Sprint offre la possibilité de poser des portes-bidons sur les tubes vertical et oblique. Ce n'est pas forcément nécessaire pour les compétitions mais à l'entraînement, c'est très appréciable de pouvoir placer quelques bidons supplémentaires pour les « longues sorties ».

La tige de selle est également d'une grande simplicité et la facilité pour régler l'inclinaison de la selle est déconcertante.

Enfin, parlons un peu de la géométrie. Le cadre est relativement compact, ce qui est un atout lorsque l'on veut être performant en triathlon.

Les haubans arrières sont relativement courts, ce qui de mon point de vue personnel, améliore la stabilité lors des courses avec vent de travers du fait que la selle surplombe quasiment le moyeu de la roue arrière (qui est le plus souvent une roue pleine ou à jante haute). Par ailleurs, cela diminue la longueur de la chaîne et donc la déperdition d'énergie lors de la transmission des forces.

Même si le tube de selle n'est que de 75°, il m'a été facile d'avoir une position confortable sur l'avant du vélo. Le stack et le reach sont comparables à ce que j'ai connu sur d'autres marques. Il faut juste prendre en considération lors du choix de la taille optimale que la longueur de la potence est de 75mm. C'est donc sur le guidon qu'il faudra trouver une plage de manœuvre pour les réglages.



Toutefois, vous gardez la basebar dans le prolongement du vélo ce qui en fait un poste de pilotage ultra-propre.

Pour en finir avec les chiffres, le tube horizontal va de 490mm à 570mm ce qui doit couvrir l'ensemble de la population triathlétique...

Le frameset pèse 1360 grammes ce qui est dans la moyenne basse dans la catégorie des vélos de triathlon. Et du fait d'une très bonne maniabilité sur des terrains accidentés ou techniques (certainement du fait d'un BB drop de 75mm -plus important que de nombreuses marques- et qui donc place le boîtier de pédalier plus bas), cela en fait un vélo qui convient pour de nombreux parcours allant de l'Ironman tout plat à des courses nerveuses ou vallonnées.

La boîte de pédalier est disponible en BSA, BB30 ou PF30 ce qui offre un large choix de montage possible. J'ai opté pour un BSA30 monté avec un pédalier Flow et monoplateau.



s'affaire à mettre tout en œuvre pour satisfaire le client. Je n'ai jamais eu à attendre plus de 2h après envoi d'un mail...

Edge Design est disponible dans de nombreux pays que vous pourrez contacter en consultant la page suivante :

<http://www.figmo.com.tw/contact/contact.php>

Pour la France, je vous invite à consulter notamment la page Facebook du distributeur, Bike Performance Carbone. En terme de prix, Edge Design est également très compétitif..

Un vélo route Edge Design Airy SL de 6,95kgs en Sram Force à 2490€ ou un kit cadre Airy SL à 1000€.

Plus d'informations :

www.edge-design.com.tw



Test :

J'ai pu utiliser l'Edge Design Sprint sur l'Ironman de Busselton. Malheureusement, victime d'une crevaison au 135e km, je n'ai pas pu finir le parcours vélo. Mais avant cet incident, j'avais 40,5 de

moyenne, ce qui me fait dire que j'aurais avoisiner les 40 de moyenne. Sans vouloir faire des comparaisons subjectives, je peux cependant affirmer que la marque Edge Design n'a rien à envier à ses concurrents.

Edge Design se définit comme une marque qui aime le monde du vélo. Et les valeurs de la compagnie sont d'offrir aux passionnés des produits de haute qualité, à des prix raisonnables, au design bien pensé et avec un service client irréprochable. Je peux témoigner qu'Edge Design

