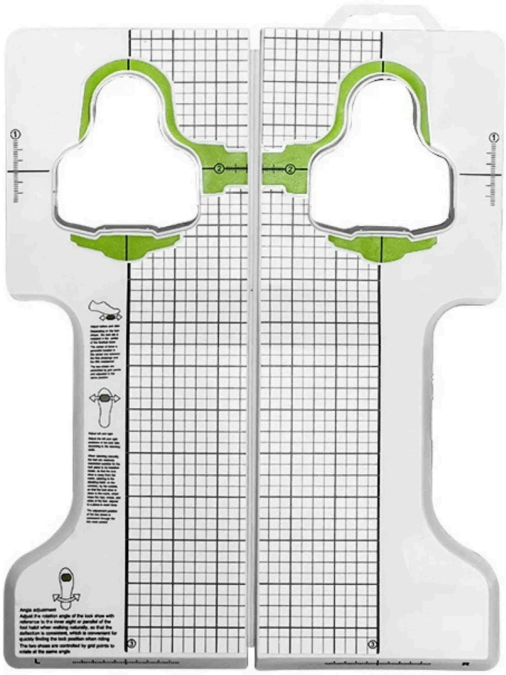
NOTICE D'UTILISATION

OUTIL DE POSITIONNEMENT DE CALES KEO

Deux plaques graduées à empreinte KEO : la cale s'y loge, la chaussure se lit sur les repères. Recul, décalage latéral et angle deviennent des valeurs, les mêmes des deux côtés, à retrouver au prochain changement de cales.

CALES LOOK KEO ROUTE · 110 × 290 MM, 138 G · POLYPROPYLÈNE, REPÈRES GRAVÉS



Sélectionné avec expertise. Testé sur le terrain. Pensé pour les cyclistes.

01 · AVANT DE COMMENCER

CONTENU ET COMPATIBILITÉ

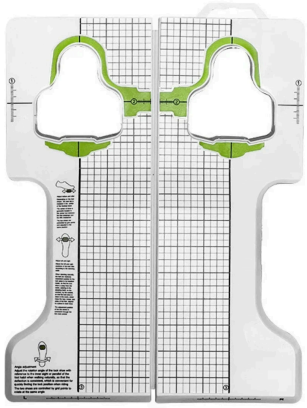
ÉLÉMENT	QUANTITÉ	DÉTAIL
Plaques de réglage	**2**	Une gauche (L), une droite (R), empreinte de cale KEO, grille et repères gravés
Matière, format		Polypropylène, 110 × 290 mm, environ 138 g

Ce que fait cet outil

La cale KEO, vissée sans serrer sous la chaussure, vient se loger dans l'**empreinte** de la plaque : elle est alors fixe, dans l'axe de la grille. La chaussure, elle, se déplace autour de la cale. Ses bords et son talon se lisent sur les repères : **recul**, **décalage latéral** et **angle** deviennent des valeurs que l'on note, que l'on reporte à l'identique sur l'autre chaussure et que l'on retrouve au prochain changement de cales.

Compatibilité

- Cales **Look KEO** à trois trous, fixes ou à liberté angulaire, sur toute chaussure route à semelle trois trous.
- Pour les cales Shimano SPD-SL et les cales VTT SPD, Velkyne propose un outil propre à chaque forme de cale : l'empreinte KEO ne les reçoit pas.



Plaques gauche et droite côte à côte : empreinte KEO en haut, grille et échelle d'angle vers le talon.

LA RÈGLE

- La **symétrie** compte plus que la valeur absolue : deux chaussures réglées pareil, aux mêmes repères.
- Un changement se fait **par petits pas** (1 mm, un cran d'angle), une sortie de test entre deux.
- Une douleur de genou qui persiste malgré un réglage symétrique relève d'un spécialiste de la posture, pas d'un millimètre de plus.

À prévoir

- Clé six pans 4 mm pour les vis de cale
- Clé dynamométrique
- Ruban adhésif ou feutre pour marquer la chaussure
- Une goutte de graisse pour les vis
- De quoi noter les valeurs

02 · PRÉPARATION

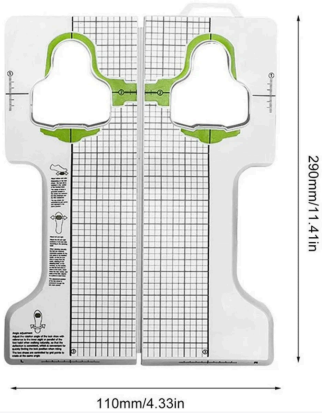
LIRE LA GRILLE, REPÉRER LE PIED

Lire la grille

Ligne centrale	Axe longitudinal de la cale, du centre de l'empreinte jusqu'au talon.
Ligne transversale	Passe par le centre de l'empreinte : c'est la position de l'**axe de la pédale** sous le pied.
Repère 1	Échelle latérale, sur les bords de la plaque à hauteur de la cale : position du bord de la chaussure, donc décalage gauche / droite.
Repère 2	Échelle sur la ligne transversale, entre les deux plaques : lecture du décalage côté intérieur.
Repère 3	Échelle au talon : angle de la chaussure par rapport à la ligne centrale.

Repérer le pied

1. **Enfilez la chaussure et repérez l'articulation du gros orteil :** la bosse osseuse côté intérieur, à la base du gros orteil (première tête métatarsienne). Marquez-la sur le flanc de la chaussure avec un bout de ruban adhésif.
2. **Repérez de même l'articulation du petit orteil,** côté extérieur (cinquième tête métatarsienne). Le centre d'appui du pied se situe sur la ligne qui joint ces deux repères, un peu en arrière de la première.
3. **Observez votre posture naturelle :** debout, détendu, les pieds pointent-ils parallèles, en dehors ou en dedans ? La cale reproduira cette orientation.
4. **Préparez la cale.** Vis graissées, cale au milieu de ses lumières, vis serrées juste assez pour que la cale tienne mais puisse encore glisser à la main.
5. **Choisissez le point de départ.** Pour la plupart des cyclistes, l'axe de pédale tombe à l'aplomb de la première articulation. Pour les longues distances, 5 à 10 mm en arrière soulagent le mollet et l'avant-pied.



110 × 290 mm : la plaque couvre la chaussure de la cale au talon.

AVANT DE TOUT CHANGER

Si vos cales actuelles vous conviennent, posez chaque chaussure sur l'outil **avant** de les retirer et notez les trois lectures : vous retrouverez la même position avec les cales neuves.

SEMELLE ET CALE

Vérifiez que la semelle est propre et que la cale repose à plat, sans cale d'épaisseur oubliée. Une cale usée (bords lisses, bec arrondi) se remplace : son réglage n'est plus fiable.

03 · PROCÉDURE

RÉGLER UNE CHAUSSURE, PUIS L'AUTRE

1. **Posez la plaque à plat** sur une table, la gauche (L) pour la chaussure gauche, la droite (R) pour la droite.
2. **Engagez la cale dans l'empreinte,** chaussure semelle vers le bas, bec de la cale vers l'avant. La cale doit s'y loger à plat, sans jeu : elle est maintenant fixe par rapport à la grille.
3. **Réglez le recul.** Faites glisser la chaussure d'avant en arrière sur la cale jusqu'à ce que votre repère de l'articulation se trouve sur la **ligne transversale**, ou juste devant pour un réglage reculé.
4. **Réglez le décalage latéral.** Déplacez la chaussure vers l'intérieur ou l'extérieur et lisez le bord de la chaussure sur le repère 1. Décaler la cale vers l'extérieur rapproche le pied de la manivelle, et inversement.
5. **Réglez l'angle.** Faites pivoter la chaussure autour de la cale : le talon se lit sur le repère 3. Pieds parallèles en marchant : talon sur la ligne centrale. Pieds en dehors : talon un cran vers l'intérieur. Pieds en dedans : un cran vers l'extérieur.
6. **Notez les trois lectures** (1, 2 et 3), puis soulevez la chaussure sans faire bouger la cale.
7. **Serrez les vis au couple indiqué par le fabricant des cales,** en croix, par passages (repère courant : 5 à 6 Nm). Reposez la chaussure sur l'outil et vérifiez que rien n'a bougé.
8. **Faites la seconde chaussure aux mêmes lectures,** sur l'autre plaque. Même recul, même décalage, même angle en miroir.

POINTS DE VIGILANCE

- Ne roulez jamais avec des vis de cale simplement « bloquées à la main » : une cale qui tourne en pleine descente, c'est une chute.
- Vis trop serrées ou filets secs : insert de semelle arraché, surtout sur une semelle carbone. Graissez, serrez au couple, pas au-delà.
- Premier essai sur un parcours calme : déchaussez plusieurs fois à l'arrêt avant de partir.

TESTER, PUIS AJUSTER

Une heure de route suffit pour sentir ce qui cloche. Ajustez d'un millimètre ou d'un cran à la fois, une chaussure et l'autre, et notez la valeur finale sur l'emballage des cales.

CALES À LIBERTÉ ANGULAIRE

Une cale flottante pardonne un angle approximatif, elle ne le corrige pas : le pied revient toujours vers l'angle de la cale. Réglez l'angle avec le même soin qu'une cale fixe.

04 · POUR DURER

DÉPANNAGE, ENTRETIEN, VIDÉOS

Ce que le corps vous dit

SENSATION	PISTE DE RÉGLAGE
Douleur à l'intérieur du genou	Angle : talon trop vers l'extérieur, ou pied trop près de la manivelle. Un cran, puis test.
Douleur à l'extérieur du genou	Angle : talon trop vers l'intérieur, ou pied trop loin de la manivelle.
Avant-pied brûlant, orteils engourdis	Cale trop avancée : reculez de 2 à 3 mm. Vérifiez aussi le serrage de la chaussure.
Mollet qui tire, tendon d'Achille sensible	Cale trop avancée ou selle trop haute.
Déchaussage involontaire	Angle en désaccord avec la posture naturelle, ou tension de la pédale trop faible.
Chaussure qui touche la manivelle	Décalez la cale vers l'intérieur de la semelle (le pied part vers l'extérieur).

Pour aller plus loin, en vidéo

Tutoriels indépendants sur le réglage des cales route, scannez pour visionner.

Régler vos cales de vélo en 10 minutes !
Nico à vélo · français

Comment installer et régler vos cales de vélo de route ? (Tutoriel)
Physiovélo · français

Besoin d'aide ?

velkyne.com/contact
Notre équipe répond à vos questions sur l'utilisation et la compatibilité.

On ne devine pas une position, on la lit.
Trois repères, deux chaussures identiques, une valeur notée : le prochain changement de cales prendra dix minutes.

Entretien de l'outil

- Essuyez les plaques après usage ; pas de solvant sur les repères gravés.
- Rangez-les à plat, à l'abri de la chaleur : une plaque voilée fausse les lectures.
- Conservez vos lectures avec vos cales de rechange.