

À AVOIR



MANTRAS UTILES POUR LA CONSTRUCTION D'UN VÉLO

- * La droite serre, la gauche desserre
- * Métal sur métal (on a un meilleur transfert de puissance avec un marteau sur un outil ou une pièce en métal)
- * On a plus de force vers le bas que vers le haut
- * Prendre un levier plus long si ça coince

CHOISIR UN CADRE QUI VOUS CONVIENT

Un vélo à la bonne taille

Nous ne parlons pas ici de l'ajustement professionnel du vélo – nous laissons ça aux pros. Mais ce serait bien que vous ayez une idée générale de la taille de vélo que vous devriez avoir. En général, ce à quoi je vais faire référence ici s'applique aux cadres de vélos anciens. Avec les cadres modernes, qui ont une géométrie compacte, il existe tout un tas de méthodes de mesures et vous pouvez trouver plus d'infos en ligne. Voici un tableau utile basé sur la taille.

Déterminer la taille du cadre de votre vélo de route		
Taille	Longueur d'entrejambe	Taille du cadre
147 – 155cm	63 – 69cm	46 – 48cm
152 – 160cm	66 – 71cm	48 – 50cm
157 – 165cm	69 – 74cm	50 – 52cm
163 – 170cm	71 – 76cm	52 – 54cm
168 – 175cm	74 – 79cm	54 – 56cm
173 – 180cm	76 – 81cm	56 – 58cm
178 – 185cm	81 – 84cm	58 – 60cm
183 – 190cm	84 – 86cm	60 – 62cm
188 – 196cm	86 – 91cm	62 – 64cm



MESURER UN CADRE DE VÉLO

Pour connaître la taille de votre cadre, mesurez le tube supérieur et le tube de selle. Le premier est celui qui va du tube de direction au tube de selle en haut du cadre, et le tube de selle est celui qui va de la tige de selle au boîtier de pédalier. Sur les cadres anciens, cette mesure est assez simple car le tube supérieur est parfaitement horizontal.

1 Mesurer le tube supérieur

Partez de la base du tube de direction jusqu'à la base du tube de selle, en vérifiant que la mesure est horizontale.



2 Mesurer le tube de selle

Partez du haut du tube de selle jusqu'à la base du boîtier de pédalier.

Si vous utilisez un cadre ouvert, prenez un objet droit pour mesurer une ligne horizontale de la base du tube de direction à la base de la tige de selle. À partir de là, mesurez jusqu'au boîtier de pédalier. Ce sont les mesures « effectives » du tube supérieur et de celui de la selle.

Ces deux mesures sont importantes à prendre en compte dans la réflexion sur la taille de vélo

dont vous avez besoin. Même si la taille est officiellement de 52 cm, cela ne veut pas dire qu'elle est vraiment de 52 cm à l'horizontale et 52 cm vers le bas. Pensez ici à votre corps. Si vous avez un torse court et de longues jambes (comme moi), vous rechercherez un vélo avec un tube supérieur plus court et un tube de selle plus long, ou tout du moins un cadre « carré », où les deux mesures sont pareilles.

Vous pouvez compenser avec une tige de selle plus longue, une potence plus courte et/

ou un guidon vers l'arrière. Malheureusement pour moi, beaucoup de vélos anciens ont les mesures inverses, avec un tube supérieur plus long que le tube de selle - mais ça convient à ceux qui ont un long torse et des jambes courtes.

Si les roues sont montées sur le cadre, vous pouvez voir si la taille vous convient en vous tenant debout au-dessus du tube supérieur, qui devrait être à 2,5cm de votre entrejambe. Trop près, le cadre est trop grand, à plus de 5cm il est trop petit.

LA VÉRIFICATION EN M

Dans l'atelier j'utilise parfois la vérification dite en « M », appelée ainsi parce qu'elle suit la forme d'un M sur le vélo. Voici une liste de vérification en M à utiliser lors de l'inspection d'un vélo avant de l'acheter. Tout ce qui est présenté ici et qui indique un signe d'usure devra être soit réparé, soit remplacé.

Roues

- Moyeu : vérifiez s'il y a du jeu en bougeant la roue d'un côté puis de l'autre (elle n'est pas censée bouger) en tenant le bras de fourche ou le hauban d'une main et la roue de l'autre. Faites-la tourner pour avoir une idée des roulements. Tourne-t-elle longtemps ou ralentit-elle vite ? Grince-t-elle, comme s'il y avait des poussières ou des saletés dans le moyeu ?
- Rayons : vérifiez si certains sont desserrés ou cassés en appuyant légèrement dessus. Ils devraient céder un peu mais pas trop.
- Jante : vérifiez s'il y a des concavités ou de l'usure en touchant le côté de la jante. Elle devrait être droite de haut en bas, et non incurvée vers le centre de la jante. Vérifiez également qu'il n'y

a aucun dommage – éraflures ou coups importants. Faites tourner la roue et vérifiez l'espace entre le patin de frein et la jante – toute oscillation signifie que la roue n'est pas intacte (droite).

- Pneus : vérifiez l'usure, s'il y a des déchirures, fissures, trous ou s'il y a des objets provoquant des crevaisons comme du verre, des épines ou des clous.

Freins

- Patins : vérifiez l'usure – vous devez voir les rainures ou « dents ». Si le patin est totalement plat, ou pire – si on voit le métal – vous devrez en mettre des neufs. Espérons que ça n'a pas abîmé la jante !
- Étriers de frein : fonctionnent-ils ? S'ouvrent-ils et se ferment-ils de façon uniforme ou y en a-t-il un qui reste bloqué ?

Selle/tige de selle

- Une selle est facile à changer, ne vous inquiétez pas si elle n'est pas terrible.
- Idéalement, assurez-vous que la tige de selle n'est pas coincée dans le cadre. Pour plus de détails sur la manière de retirer les tiges de selle bloquées, voir p.46.

Transmission

- Pédales : vérifiez s'il y a du jeu. Prenez-en une à deux mains et essayez de la faire bouger – ne la faites pas tourner sur elle-même, mais bougez-la vers le haut et vers le bas. S'il y a un mouvement, aussi appelé « cliquetis », vous aurez peut-être à les remplacer. Cela peut être la cause de clics gênants.
- Boîtier de pédalier : vérifiez s'il y a du jeu. Prenez une manivelle dans chaque main et secouez vers l'intérieur du cadre – pas en faisant des tours. Si les deux manivelles bougent dans la même direction et donnent une impression de cliquetis, le boîtier de pédalier est desserré et doit être réparé ou remplacé. Si seule une manivelle bouge, alors c'est la pédale qui est desserrée, et pas le boîtier de pédalier.
- Chaîne : est-elle propre ? Vérifiez l'usure avec un indicateur d'usure de chaîne. Si la dent passe à 0,75% d'usure, vous devrez remplacer la chaîne. Si elle tombe à 1% d'usure, vous devrez remplacer la chaîne, la roue libre et peut-être le plateau. roue.).



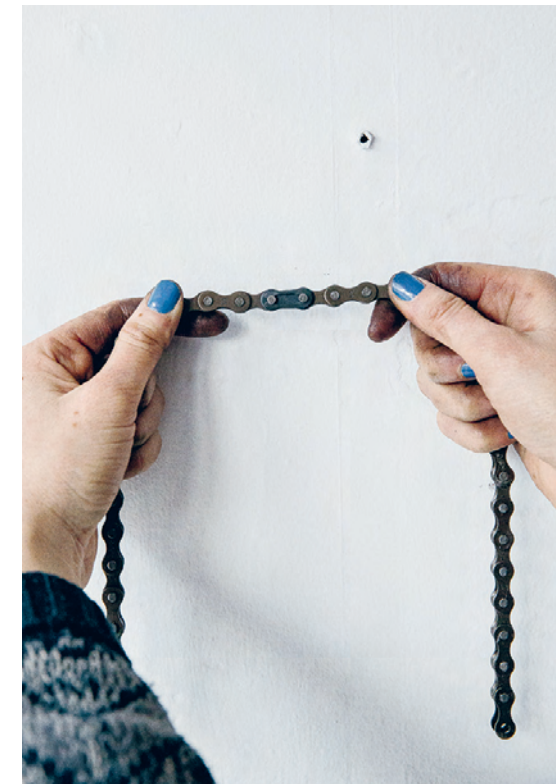
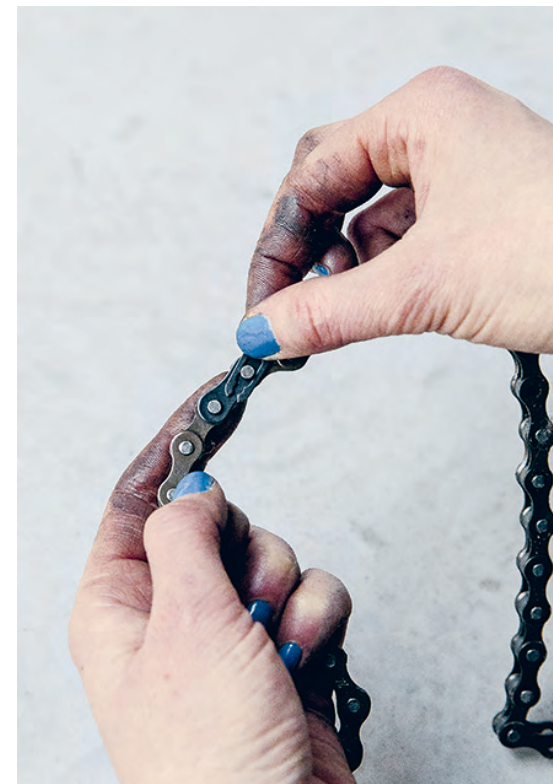
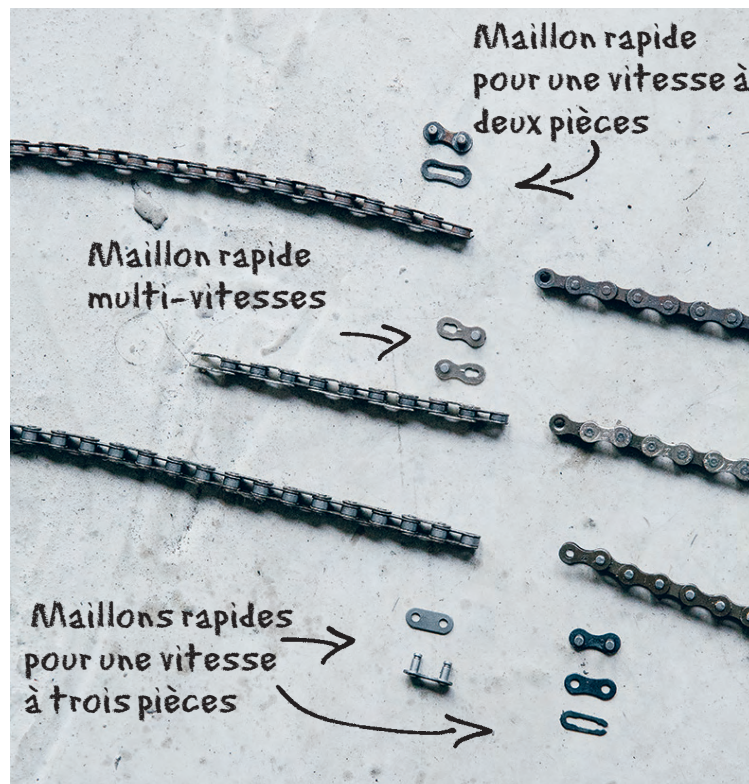
07

Retirer la chaîne

S'il y a un maillon rapide sur la chaîne, pas besoin de dérive-chaîne.

Maillons rapides pour vélo à une vitesse

- Les axes de maillons rapides pour une vitesse à deux pièces devront être pressés l'un vers l'autre afin de faire sauter la plaque frontale.
- Pour les maillons rapides pour une vitesse à trois pièces, enlevez la partie extérieure avec une pince, puis retirez la plaque externe des axes.



Maillons rapides pour vélo à plusieurs vitesses

- S'il y a un petit trou au milieu de la plaque externe de chaque côté, vous pouvez parfois juste faire coulisser les deux côtés l'un vers l'autre, afin que les axes se placent en face du plus grand trou de la plaque latérale.
- Si ça ne marche pas, vous aurez besoin d'une pince spéciale pour maillons rapides ou utilisez juste un dérive-chaîne.

