

# MATOS



## Révision hivernale

Quelle que soit la valeur du vélo et son niveau d'équipement, un entretien régulier permet une utilisation optimale de son bécot et évite aussi les mésaventures sur la route.

On va décomposer les différentes tâches à faire et passer en revue les pièces maîtresses de notre cheval de fer.

**Le nettoyage:** c'est une évidence pour beaucoup, un vélo propre et lubrifié fonctionnera mieux qu'un autre laissé dans son jus après des sorties humides et après avoir roulé sur des routes sales. Le sel, la poussière, vont accélérer l'usure générale de votre destrier.

Dégraissage, lavage et graissage sont les trois principes de base à connaître et à appliquer ; on ne peut pas faire plus simple.

**Les contrôles de routine :** un petit coup d'œil sur les pièces les plus sensibles comme : les pneus, les patins de frein, le voile des roues et la tension des rayons, les câbles et les gaines.

Contrôler les jeux dans les axes (roues, pédalier, direction).

Enfin tout signe anormal de fonctionnement comme des bruits, craquements et grincements...

### **Comment s'use votre vélo ?**

C'est un peu comme votre voiture ! Plus on roule, plus cela s'use. Mais certaines conditions vont favoriser l'usure, comme un automobiliste qui ne vérifie jamais la pression de ses pneus ou son niveau d'huile, un cycliste devra veiller à prendre la route avec un vélo parfaitement en état.

Malgré tout le soin apporté, l'usure est inévitable !

Concernant la chaîne, les pignons et plateaux, cela va dépendre comment vous utilisez vos braquets. Un croisement excessif et prolongé de la chaîne va accélérer l'usure de la transmission. Rouler en peloton va aussi accélérer l'usure de certaines pièces comme les patins de frein et les pneus ; hé oui, vous n'aurez pas toujours le choix de vos trajectoires et le fait de rouler dans la bordure par moments fait souffrir les pneus qui mangent du gravier.

Les sorties régulières sous la pluie vont aussi générer une usure accélérée des pièces les plus fragiles. Les vis en acier vont s'oxyder, le frottement des patins de frein va se révéler un cauchemar pour les jantes, l'accumulation de boue sur la chaîne va mettre à mal votre transmission...

Malgré tout, je suis sûr que vous aurez tous du plaisir à avaler des milliers de kilomètres cette saison et que votre cheval de fer aura bien droit à une révision générale!

## A la loupe, les éléments de votre vélo :

### Vérifier, remplacer, entretenir....



#### **PNEUS ET BOYAUX :**

La durée de vie d'un pneu est très variable suivant le type (compétition, entraînement, cyclotourisme). Un pneu performant avec une gomme tendre va faire une saison de tri pas plus, un autre avec une gomme bi-composants plus adaptée aux conditions difficiles pourra faire sans souci 10000 km.

Entretien : lavage, retirer les silex, adapter la bonne pression .Utiliser deux modèles de pneus suivant la saison est la meilleure option .

Prix : de 15 à 60€ l'unité.

#### **CHAMBRE À AIR :**

Aucun entretien à prévoir, leur remplacement s'effectue en même temps que les pneus pour des raisons de « principe de précaution » car des chambres en butyle sont quasi inusables tant que l'on ne crève pas ou que l'on ne la pince pas .Les chambres en LATEX sont plus confortables et plus souples mais très poreuses. Leur utilisation est à réserver pour la compétition car la perte de pression est importante et retrouver son vélo à plat sans arrêt est un peu lassant..

Prix : de 3 à 20€



#### **LES ROUES :**

Entretien : nettoyage régulier de la jante, contrôle de la tension des rayons et dévoilage, graissage des moyeux si possible.

C'est un organe très sollicité qui mérite une attention..., pensez-y lorsque vous dévalez un col à 70 km /h !

Évitez d'user bêtement vos roues carbone à l'entraînement.. Achetez une paire de roues d'entrée de gamme ou d'occase pour l'hiver. Equipé de pneus de 700x25, vous pourrez affronter tous les terrains.

Durée de Vie : au moins 20000 km

Prix : de 100 à 3000€ la paire



### **CHAÎNE :**

Sans doute l'élément qui demande le plus d'attention : dégraissage régulier et lubrification sont primordiaux pour assurer une longévité et un fonctionnement optimaux.

Plus la chaîne est fine plus elle sera sensible à un allongement. Si la chaîne n'est pas remplacée souvent, c'est toute la transmission qui va souffrir : plateaux et pignons sont beaucoup plus coûteux qu'une simple chaîne.

Risque en cas d'usure importante : manque de précision dans les changements de vitesse, casse.

Durée de vie : dans les meilleures conditions, une chaîne 11 ou 10 vitesses doit faire 5000 km (route). En VTT, cela peut être beaucoup moins suivant les conditions d'utilisation.

Je vous conseille un remplacement de chaîne une fois /an à partir de 3000 km annuels .

Coût : de 20 à 50 €



### **LE PÉDALIER :**

A part le nettoyage et la surveillance du jeu dans l'axe, le pédalier n'est pas un organe fragile. Les roulements peuvent être internes, dans ce cas on a affaire à un boîtier de pédalier, ou externes dans le cas d'un axe intégré au pédalier. Évitez les projections d'eau prolongées vers les roulements lors du nettoyage, même si il y a un joint d'étanchéité cela peut accélérer son usure. Si la chaîne est bien entretenue, les plateaux devraient faire un paquet de bornes. En cas de chute, vérifiez que les plateaux ne sont pas voilés, que la manivelle ne soit pas faussée, cela pourrait engendrer des blessures par la suite.

Prix : cuvette ou boîtier de 20 à 200€

Plateaux de 30 à 150€

Durée de vie , en principe le pédalier fait la vie du vélo, seuls les roulements et plateaux s'usent.

### **CASSETTE :**

En même temps que la chaîne, ce sera dégraissage et nettoyage. Avec un remplacement de chaîne régulier, vous pourrez faire 4 ou 5 chaînes sans problème sinon c'est une cassette à chaque fois car un allongement de chaîne provoque une usure irrémédiable des dents de la cassette par un refoulement du métal.

Risque en cas d'usure importante : passages de vitesse perturbés, sauts de chaîne intempestifs, bruit.

Préférez les cassettes en acier ou titane plus résistantes qu'en alu ou en ergal.

Prix : de 30 à 300€





### **CABLES ET GAINES**

Un kit câbles et gaines peut facilement faire toute une saison, entraînements et compets compris. Ces éléments font partie des « consommables » du vélo. Peu coûteux, ils seront le garant d'un fonctionnement irréprochable des changements de vitesse et de votre freinage. Lorsque votre indexation de dérailleur déconne, n'allez pas chercher plus loin : à 90%, cela vient d'un câble qui grippe dans la gaine, ou bien d'une gaine pliée dans le transport qui gêne le bon fonctionnement. Préférez les kits complets de marque Shimano ou Campa suivant votre équipement. L'ensemble est fait pour fonctionner comme au premier jour (ou bien faites dans le tuning avec des gaines Nokon de couleur.....)

### **FREINS :**

Les patins sont les pièces d'usure qui devront avoir toute votre attention. Veillez à ce qu'aucun corps étranger vienne se loger dans les patins ce qui endommagerait votre jante. Des patins trop durs ou trop usés et vieux risquent de détruire la surface de freinage de vos jantes et ce sera irréversible (et plus coûteux que des patins). Côté étriers R.A.S. , en principe cela fait la vie du vélo, nettoyage et lubrification des axes et c'est tout. Attention à bien choisir vos patins suivant le type de jante (alu ou carbone). Les patins de marque sont quand même meilleurs que les génériques, ne pas être à 5€ près pour la sécurité.....



### **LES PÉDALES ET CALES:**

Chez le triathlète, les cales sont soumises à de rudes épreuves lors des transitions. Toutes les déformations de cale et usures provoquées par la marche font que les surfaces en contact ne sont plus optimales. Bien surveiller vos cales : une usure prononcée risque de provoquer une rupture de la cale et rendre le pédalage impossible. Les pédales, elles, s'useront plus lentement. On peut largement garder une paire de pédales 5 ou 6 ans si on ne chute pas et que l'on les nettoie régulièrement.

Prix : 10 à 15€ pour les cales et 70 à 250€ pour les pédales suivant la gamme (résine, carbone, titane...)

### **SELLE ET TIGE :**

La tige, elle, devrait faire la vie de votre spad. La selle par compte s'use, on remarquera son usure surtout par son inconfort. La mousse, de densité plus ou moins dure, va se tasser, les sensations seront de plus en plus inconfortables voire même capables de blesser. Un nettoyage régulier et un graissage du rail, afin d'éviter les bruits, voilà pour l'entretien.

Le montage de la tige de selle se fait toujours avec une pâte de montage anti-grippante pour éviter son coincement.

Prix : 100€ à 150€ pour une bonne selle.





### **LE CINTRE :**

Contrairement à ce que l'on pourrait croire, un cintre reste fragile ! En alu, il peut se déformer à la suite d'une chute ou de contrainte importante répétée, en carbone, il peut casser net. Il faut donc veiller à toute amorce de cassure surtout là où il y a serrage (cocotte de frein et prolongateur de tri). La règle est de respecter avec rigueur les couples de serrage prescrits par le fabricant pour le serrage de la potence et du prolongateur de triathlon sur le cintre.  
Entretien : nettoyage, graissage des vis.  
Coût : de 50 à 300 €

### **LA GUIDOLINE ou (ruban de guidon)**

C'est la touche personnelle pour l'esthétique de votre bike, il en existe de toutes sortes et coloris. Elle fait aussi office d'amortisseur de choc pour les mains avec possibilité d'y ajouter des insert Gel en dessous pour plus de confort. Veillez à avoir une guidoline propre et en bon état, elle garantit une bonne prise en main de votre spad.  
Prix : de 5 à 50 €



### **LA DIRECTION (fourche, potence)**

La fourche et la potence ne demandent pas un entretien particulier, sauf qu'il faut veiller à leur propreté.  
Les éléments en carbone devront être manipulés avec précaution surtout pendant les transports en voiture ou sur porte-vélo ; là aussi le respect des couples de serrage du pivot de fourche est important car il y a risque d'écrasement pour les pivots en carbone ou de rupture de filetage de potence. La pièce d'usure reste le jeu de direction. En effet, si vous pouvez tourner à souhait votre guidon, c'est grâce à deux roulements : ils vont l'user par les chocs successifs dus à l'état de la route et aux infiltrations d'eau et de poussières. Pensez à surveiller le jeu dans la direction : il suffit souvent d'un simple réglage.  
Durée de vie : 5000 à 30 000 km suivant le terrain et le réglage.  
Prix : de 30 à 200€



### LE CADRE :

En théorie, le cadre c'est l'âme du spad donc, par définition, remplacer son cadre revient à changer de vélo !

Acier (inusable), Alu (après 10 ans il aura perdu de ses qualités dynamiques), Carbone (tant que ça ne pète pas , c'est bon..., TITANE (à vie).

L'entretien reste simple : nettoyage, lustrage, retouche de peinture... Émaillage.

Malgré tout, il faudra être attentif au bruit, à la perte de rigidité, aux sensations différentes afin de déceler une amorce de casse.

### CHAUSSURES :

Cela ne fait pas vraiment partie intégralement du vélo, mais au moment de la grande révision, il est toujours bon de jeter un œil sur l'état de fraîcheur de vos pompes. Les modèles avec semelle fibre de carbone risquent de vieillir plus vite.

Entretien : nettoyage et séchage de la semelle, montage des vis de cales à la graisse « marine », cela évitera de se retrouver avec des vis bloquées après une ou deux saisons de tri en bord de mer.

Prix : de 100 à 300€



### CASQUE :

Je termine par le casque. Là aussi, c'est extérieur au vélo mais il faut toujours avoir à l'esprit que cela sauve des vies, quelquefois, cela ne tient qu'à un fil...

Inspection régulière de la coque et de sa rigidité. Si le casque subit un choc important, remplacez-le, même s'il est encore beau d'apparence .

Prix : de 50 à 250 €

## LE MATOS DE BASE :

-Sans entrer dans les achats importants, une petite mallette de dépannage est le minimum à posséder si vous souhaitez réaliser quelques interventions basiques comme le remplacement de cassette.



-Pour le nettoyage, le produit vaisselle et le chiffon font très bien l'affaire, le dégraissage se fera au gasoil ou pétrole sans odeur avec un pinceau et une vieille casserole.

Pour la lubrification, vous trouverez les produits adéquates chez Intersport ou autre ... NE PAS OUBLIER : la pâte de montage anti-grippante pour éléments en carbone .

