

► **Entretien de base**

# Partir tranquille !

**Tous les ans, c'est la même chose : il faut partir en vacances et parfois à vélo. Qui veut voyager tranquille, entretient sa monture !**

Rien de tel qu'une panne ou un mauvais fonctionnement pour vous gâcher le voyage ou les vacances. La mécanique du bord de route ne réjouit personne et, si l'on accepte la simple crevaison, tout incident mécanique est souvent très malvenu. Dans ces conditions, mieux vaut prévenir que guérir et passer un peu de temps à réviser son vélo.

Le plus simple pour ausculter son vélo est de le placer sur un pied support. Il en existe de très pratiques à des prix abordables, pliables pour un rangement facile et pouvant supporter tout vélo ou VTT. On veillera à la forme des mâchoires qui

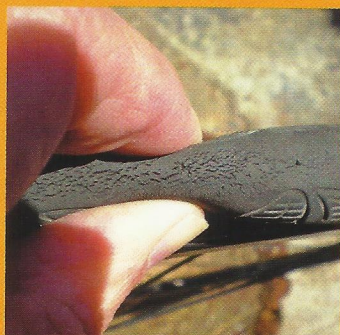
doivent enserrer les tubes. Elles doivent comporter des protections et pouvoir accepter toutes formes et diamètres de tubes. S'agissant de l'outillage de base, outre les clés hexagonales, tournevis, pinces, etc., on peut ajouter quelques outils spécialisés comme le comparateur de chaîne ou les clés à roue-libre. Quelques produits sont également nécessaires, tels les dégraissants et une quantité de chiffons !

On y va : placez le vélo sur le support et retirez les roues, c'est par ces dernières que débiteront nettoyage et vérification. ■

## Les roues

### Les pneus

Leur durée de vie théorique est rarement atteinte et on veillera particulièrement à l'état de la bande de roulement pour en déceler l'usure anormale ou les microcoupures. Certaines marques proposent des témoins d'usure ; ne pas attendre leur disparition pour changer le pneu. Inspecter les flancs pour y déceler des coupures éventuelles, notamment sur le talon, au contact avec la jante.



### Les chambres à air

Elles doivent être sèches, ne pas coller au pneu et ne pas avoir subi plus de trois crevaisons. Au-delà de trois rustines, mieux vaut installer une chambre neuve en ajoutant un peu de talc à l'intérieur du pneu. Vérifier l'état de la valve. Il est fréquent que les mini-pompes déforment le bout du clapet qui n'est alors plus tout à fait étanche.

### Le fond de jante

Vérifier qu'il n'est pas entaillé ou qu'il n'est pas trop marqué par les œillets des rayons. L'usage (et la raison) veut que lorsque l'on monte un nouveau fond de jante avec un pneu neuf.



### Les jantes

Inspecter leurs flancs. Ceux-ci subissent l'abrasion des patins lors du freinage et se creusent à la longue, diminuant ainsi l'épaisseur du métal. On peut par exemple placer un crayon contre le flanc et vérifier l'importance du creux éventuel par la lumière qui passe entre crayon et flanc. Inspecter la partie proche de l'œillet. C'est en général ici que se produisent les fissures dues à la tension des rayons et il n'existe alors pas d'autre solution que de changer la jante... ou la roue !



### Les rayons

En les pinçant deux à deux, vérifier qu'ils sont correctement et uniformément tendus. Dans le cas contraire, il est possible de rectifier la tension à l'aide de la clé à rayon et de remédier à un léger voile. Attention, si vous ne maîtrisez pas totalement cette opération, mieux vaut la confier à un vélociste.



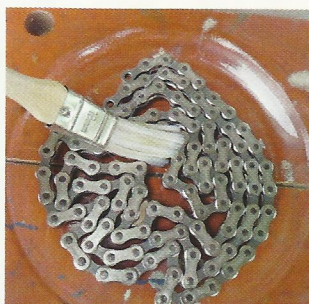
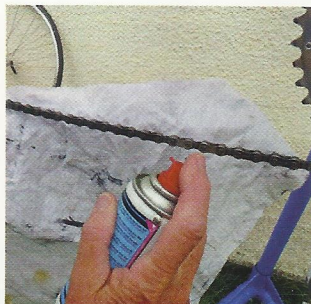
# La transmission

## La chaîne

Avant toute chose, contrôler son usure par allongement à l'aide du comparateur de chaîne. S'il est nécessaire de la changer, penser à mesurer la longueur de la nouvelle chaîne en la comparant à l'ancienne. Si vous la jugez bonne à continuer son service il va falloir la nettoyer.



Deux possibilités : laisser la chaîne en place et la nettoyer avec un dégraissant et des chiffons, soit la démonter à l'aide du maillon spécifique. Dans les deux cas, il est également possible d'utiliser un nettoyeur de chaîne, outil qui permet un travail propre et en profondeur. Pour les chaînes très encrassées, sur un VTT par exemple, le nettoyage peut s'effectuer à l'eau savonneuse et à la brosse dure. Dans ce cas et après l'opération, il sera indispensable de la laisser sécher avant remontage et lubrification.



Les trois solutions.

## La cassette

Démonter les pignons à l'aide d'un fouet à chaîne et d'un outil démonte roue-libre. Tous les pignons et entretoises sont alors nettoyés et vérifiés individuellement pour un résultat parfait. Bien noter la position des entretoises lorsqu'elles sont différentes les unes des autres (cassette Campagnolo 10 vitesses par exemple). Il est également possible de laisser la cassette sur le moyeu et de passer un chiffon imbibé de dégraissant entre chaque pignon en faisant tourner la roue-libre.



## Le pédalier

Le nettoyage des plateaux et notamment les plateaux intermédiaires d'un ensemble triple, est malaisé et souvent fastidieux ! Comme pour les cassettes, la solution la plus simple est de pouvoir démonter les manivelles et désassembler les plateaux. Selon qu'il s'agisse d'un pédalier à roulements externes ou à roulements dans un boîtier interne, l'opération est différente et nécessite un outillage adapté. Elle demande également quelques connaissances mécaniques ainsi qu'un peu d'expérience. Si vous possédez le tout, n'hésitez pas !

Pour nettoyer l'ensemble sans le démonter, il suffit d'un produit dégraissant, de quelques chiffons et d'une bonne dose de patience. Le point névralgique se trouve entre les divers plateaux, à la base des branches du pédalier sur lesquelles ils sont fixés. Ici, le pied-support a toute son utilité (le pédalier se trouve à la bonne hauteur) et l'absence de la chaîne facilite grandement l'opération.



Pour en terminer avec le pédalier, on peut vérifier l'absence de jeu « tirant » alternativement sur chaque manivelle pour en détecter la présence. La même opération concerne aussi les pédales qui doivent tourner librement.

## Les câbles et gaines

Le point névralgique des câbles se situe au niveau de la fixation sur les dérailleurs. Vérifier qu'ils ne sont pas écrasés et qu'aucun des brins qui les composent ne soit rompu. Les câbles le long du tube oblique doivent être tendus.



Les gaines ne doivent pas avoir une quelconque déformation, notamment aux courbures, et ne pas présenter de traces de coupures. Si c'est le cas, il est impératif de les remplacer en même temps que les câbles.

## Les dérailleurs

Le dérailleur avant ne présente pas de difficultés d'accès et on vérifiera tout particulièrement l'état des faces internes des plaquettes. Elles peuvent présenter de fortes traces d'usure dues aux innombrables montées et descentes de chaîne.

Le dérailleur arrière a tendance à amalgamer le cambouis autour des deux galets ou roulettes. Ces galets sont démontables mais attention au remontage : il existe un galet supérieur et un galet inférieur, ils ne sont pas interchangeables et certains ont un sens de rotation propre. Tout ceci est indiqué sur le galet.



## Les freins

### Les patins

Ouvrir les freins de façon à avoir facilement accès aux faces internes des patins (levier sur les freins à étrier, arrêt de câble sur les V-Brakes).

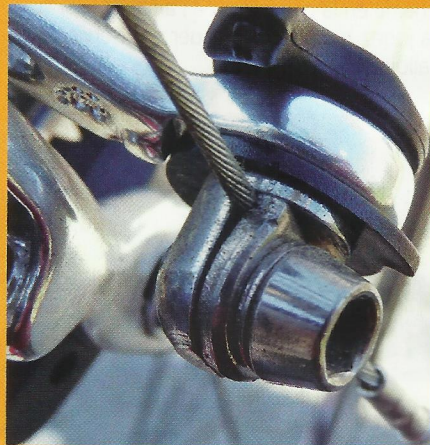
Les patins doivent présenter une usure régulière ; dans le cas contraire, vérifier leur position par rapport à la jante. À l'aide d'une pointe de canif, les débarrasser de tout micro-objet inclus dans la gomme et nettoyer les rainures.

Avant de remonter les roues, nettoyer le cadre. Il existe de multiples produits allant de l'eau savonneuse au produit nettoyant spécialisé. Dans tous les cas éviter absolument l'eau sous pression ainsi que les produits ou chiffons abrasifs. Bien sécher toutes les parties du cadre, des roues et de la transmission.



### Les câbles et gaines

Comme pour les dérailleurs, inspecter le serrage des câbles et l'intégrité des gaines.

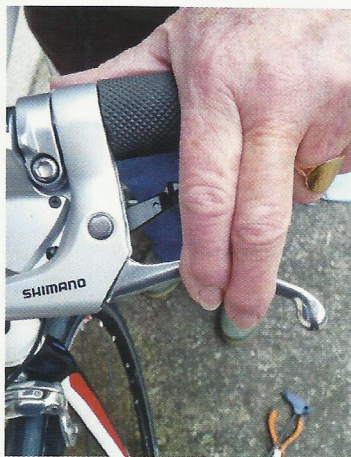


## Derniers réglages

Après avoir remonté les roues et remis les freins en place, effectuer les dernières vérifications suivantes.

### Les freins

Serrer les poignées de frein et les lâcher brusquement. Elles doivent revenir aussitôt en place et émettre un claquement nettement perceptible. Si ce n'est pas le cas et si notamment les poignées ont du mal à revenir à leur position initiale, les raisons possibles sont le manque de lubrification des axes de frein ou des câbles à la sortie des gaines. Autre cause possible, celle-là rédhibitoire, le câble est effiloché à la poignée et le remplacement s'impose.



### La transmission

Faire jouer la transmission à l'aide des dérailleurs avant et arrière. Les divers rapports à la roue-libre doivent passer sans difficulté. Si un léger réglage est nécessaire, procéder par quart de tour de la vis de réglage du dérailleur arrière afin d'éviter de tout dérégler.



Pour le dérailleur avant, retendre éventuellement le câble en plaçant impérativement le dérailleur sur le plus petit plateau.

### Le jeu de direction

Poser le vélo au sol, serrer le frein avant et imprimer un mouvement vers l'avant et prenant appui sur la selle par exemple. La fourche ne doit pas bouger par rapport au cadre, ni émettre de bruit synonyme de jeu dans les roulements. Remédier à ce défaut est important car il ne fera qu'empirer au fil des kilomètres. Ici également, il est nécessaire de posséder un outillage adapté et une bonne connaissance en mécanique.

### La visserie

Vérifier le serrage des diverses vis par un simple appui de la clé sur la vis. Si elle résiste, surtout ne pas insister, le serrage est correct.

Voici la liste des principaux points : le capot de potence et le serrage de la potence sur le tube de direction ; le serrage du tube de selle et celui de la selle sur le tube ; les poignées sur le cintre ; le maintien des plateaux, surtout s'ils ont été démontés.

### Les accessoires

La touche finale est réservée aux accessoires : porte-bidons et porte-bagages, sans oublier la trousse de dépannage. Le vélo est fin prêt pour ses aventures estivales !

Ordre de serrage des vis de capot.

