

Monter son vélo

Jamais content...



Tel quel, il pèse 9,400 kg

Au départ, à partir d'un cadre en tubes ordinaires, nous avons monté un Training qui roule toujours. Seulement voilà ! Nous sommes tous pareils, on désire toujours plus beau, on n'est jamais satisfait. A force de voir et comparer les belles bécane, d'entendre parler de 753 et autre super léger, ce vélo nous a semblé quelconque et depuis, l'idée fixe d'avoir une machine sortant de l'ordinaire ne nous a plus quitté.

Nous avons commencé par lécher les vitrines des Vélocistes afin d'y découvrir l'objet de nos rêves. Il y était plus ou moins mais c'est l'étiquette qui nous chiffonnait et a retenu notre élan. De plus c'était quand même de la confection et nous voulions cette fois du cousu main.

Aussi, pour le cadre, avons-nous fait confiance à S.M.G. en indiquant seulement : 55 au carré et 42 d'entreaxes AR. L'ami Frelat nous a cons-

truit un cadre classique entièrement en tubes 4/10^e Ischiwata série 017, sauf les haubans, car pour réaliser le serrage de selle type Sasebo, c'est-à-dire tube de selle raccordé avec les haubans par l'intermédiaire d'un serrage B.T.R., il a fallu utiliser une paire de haubans en Columbus 6/10^e à double conifiage. Poids du cadre nu, avec sa fourche : 2,320 kg.

Revue de détails.

Tous les raccords sont des Bocama retravaillés par S.M.G., de même que la boîte de pédalier, avec passage des câbles de dérailleurs en dessous.

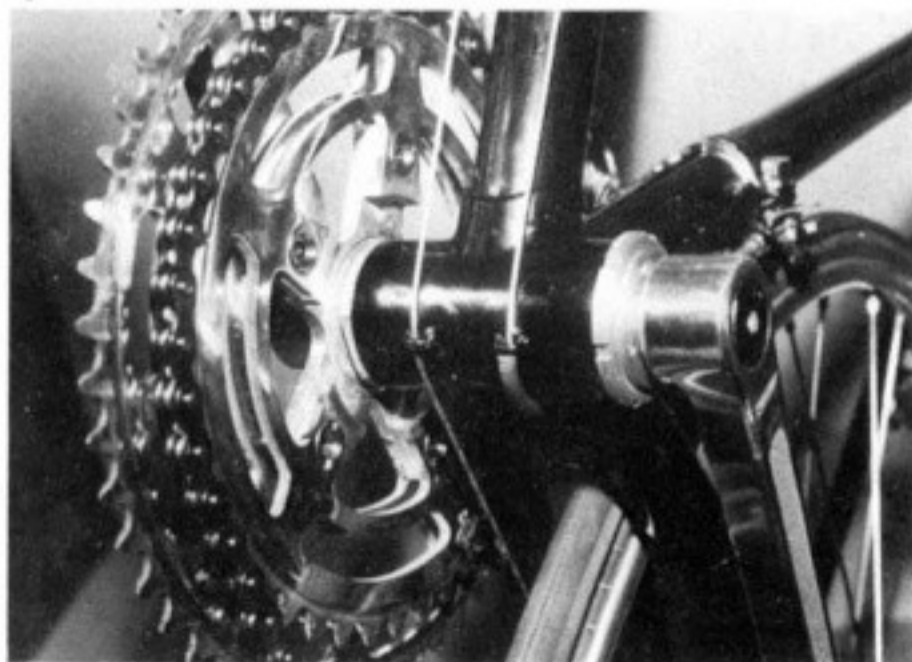
Sur le tube horizontal sont soudés trois coulisseaux de gaine de frein AR ; sur le tube diagonal deux supports de manettes Campa, et deux supports de porte-bidon TA. Repos de chaîne à l'intérieur du hauban droit ; toutes attaches soudées à l'argent.

Tête de fourche Haden gravée S.M.G., cintre de 45, pattes Gipiemme courtes, tant à l'avant qu'à l'arrière.

Il est équipé d'un jeu de direction Strong D 6, d'un ensemble manivelles-plateaux 42 x 52 Strong 99 avec 5 pignons AR 14 x 22, de freins et



Le câble de dérailleur arrière est dissimulé tout au long de la base



Passage des câbles de dérailleur sous la boîte de pédalier

Le moyeu arrière à broche

Démonter la roue arrière d'un vélo n'a jamais été une partie de plaisir. Le vélo fixé sur un support d'atelier, cela va encore mais de toutes manières la chaîne vous salira les mains. L'opération s'avère encore plus désagréable sur la route lorsqu'il faut mettre les roues en l'air ou s'y atteler à plusieurs pour le soulever, en cas de vélo chargé pour le cyclotourisme. Et de toutes manières, on retombe sur cette maudite chaîne qui noircit à coup sûr les doigts et vêtements.

Ce fâcheux problème est définitivement résolu dans la moto et le cyclo-moteur par le moyeu arrière à broche, connu de longue date, mais pour la bicyclette, il n'y a plus rien dans le genre, à notre connaissance depuis une trentaine d'années, et c'est bien dommage ? Car enfin, amis cyclotouristes, certains d'entre vous ont pourtant connu des bicyclettes de prix dont la roue arrière était montée avec un moyeu à broche. Un fidèle lecteur de l'Officiel du Cycle, Ph. Blondel de Metz nous a transmis dessin et photo illustrant cet article avec argumentation technique à l'appui.



Ce type de moyeu permet de déposer la roue arrière aussi facilement que la roue avant car durant le démontage on ne touche ni à la roue-libre, ni à la chaîne qui demeurent en place sur le cadre. La broche traverse le moyeu et se visse sur un canon fileté à la patte arrière opposée.

Les avantages indéniables de ce système sont :

- les mains restent propres, car il n'y a aucun contact avec la transmission ;
- la chaîne restant engrénée sur la roue-libre ne vient pas battre et abîmer l'émail du cadre durant le transport roues démontées ;

(suite page 21)



Tête de fourche gravée. Fourche chromée.



Tube de selle raccordé avec les haubans à double coniflage.

poignées allégées C.L.B. professionnel, de dérailleurs Huret Success, d'une potence et cintre Atax professionnel, d'une selle Concor nouveau modèle Concorde, de Jantes Mavic module « E » et de pneus étroits Wolber W 20.

Avec le jeu de direction, les deux freins et l'axe de pédalier montés, il pèse 3,080 kg.

Emaillé noir par Luxiplex, avec sa fourche entièrement chromée, très sobre c'est vraiment le fin du fin. Tel qu'il est sur la photo il accuse 9,400 kg.

Guy DAUVAL.

