

L'entretien du vélo

Composé de pièces mécaniques et en mouvement, un vélo doit s'entretenir régulièrement pour un bon fonctionnement. Nettoyage et lubrification font partie des opérations courantes, de même que le remplacement de certaines pièces selon le kilométrage.

Vous devez effectuer fréquemment un check up de votre vélo pour vous assurer de la bonne transmission de vos efforts, ainsi que du maintien des conditions de sécurité. Sans compter qu'il est très désagréable de devoir subir les désagréments d'une panne ou d'une casse mécanique lors d'une randonnée ou d'une cyclosportive pour laquelle vous avez fourni tant d'efforts préalables. Tous les éléments ne s'usent pas en même temps. Ceux qui roulent peu peuvent se contenter d'une visite périodique chez le vélociste. Ceux qui roulent beaucoup ont tout intérêt, pour faire des économies, à changer chaque pièce lorsque c'est nécessaire, quitte à noter scrupuleusement les kilomètres parcourus pour en estimer le degré d'usure.

LA REMISE AU PROPRE

Les nettoyages fréquents évitent bien des problèmes de fonctionnement et permettent de surveiller l'état de la machine et de ses composants.

■ Après une sortie sous la pluie, ou après avoir roulé sur des routes sales, le lavage à grande eau est le plus efficace.

■ Un dégraissage de la transmission (un pinceau avec du gasoil), un lavage avec brosse et éponge associé à du produit vaisselle et un rinçage, le tour est presque joué.

■ Passez ensuite un coup de chiffon avant l'inspection générale, et lubrifiez la chaîne et les articulations des dérailleurs. Différents produits existent pour huiler la chaîne, mais le plus simple est d'appliquer quelques gouttes d'huile de vaseline (jamais de graisse épaisse).

■ Le lavage peut s'effectuer au jet à haute pression, à condition d'éviter de le diriger vers les roulements (pédalier, moyeux, corps de cassette).



Pour nettoyer le vélo, évitez les jets à haute pression que l'on trouve dans les stations-services.

■ Un nettoyage à sec est aussi envisageable, avec un chiffon et un produit dégraissant (il en existe de très efficaces et écologiques !).



La transmission peut être dégraissée avec un chiffon sec et du gasoil.

Le lavage n'est pas uniquement réservé au retour des sorties humides. Même par temps sec, la poussière, les résidus de graisse ou de boisson énergétique encrassent le vélo et perturbent, à la longue, le bon fonctionnement de la transmission, le cheminement des câbles de dérailleurs ou de freins, et le contact des patins sur les jantes.

LES VÉRIFICATIONS COURANTES

Après le nettoyage, effectuez une vérification des pièces à risque. Un coup de chiffon sur le cadre et ses tubes décèle des anomalies qui pourraient rapidement prêter à conséquence. Si un éclat de peinture n'a rien d'important, une fissure sur le cadre est peut-être le signe d'une amorce de rupture. Plus fréquemment, l'inspection des roues permet de juger de l'état des pneumatiques, de la jante, des rayons, des patins de frein. Concernant la chaîne et la transmission, le fait qu'elles soient dégraissées rend plus simples les vérifications de l'usure des maillons et des dentures des plateaux et des pignons.

JUGER LE NIVEAU D'USURE

■ **Pour les pneumatiques**, les conséquences d'une usure prononcée de la chape ou des flancs sont facilement prévisibles : crevaison, voire éclatement du pneu, manque d'adhérence.

■ **Pour la chaîne**, elle peut casser tout simplement. Mais avant d'en arriver là, les passages de vitesses sont moins précis et surtout une chaîne qui s'allonge avec l'usure fait souffrir en même temps plateaux et cassettes.

■ **Des dentures de cassette** usées, ce sont des pignons qui craquent et qui sautent. Au final, c'est tout l'ensemble qu'il faut peut-être changer.

A SAVOIR

✓ Quel que soit son niveau de gamme, un vélo doit être entretenu régulièrement pour fonctionner correctement.

✓ Un bon entretien comporte en tout premier lieu un nettoyage fréquent, un dégraissage de la transmission, et une lubrification pour une remise au propre.

✓ Le nettoyage approfondi est l'occasion de déceler d'éventuelles défaillances à venir du matériel. Surveillez les fissures sur les pièces en carbone, comme le cadre, le cintre, la potence, la tige de selle...

✓ Il ne faut surtout pas sous-estimer les circonstances qui accélèrent l'usure du matériel, comme les sorties sous la pluie ou sur routes sales.

✓ L'usure d'un ou plusieurs composants induit l'usure d'autres éléments plus onéreux, comme la transmission ou les jantes, et peut avoir une mauvaise influence sur le rendement et la sécurité.

✓ Pour une bonne prévention, faites vérifier systématiquement toutes vos pièces légères par un professionnel.

Les freins

Entretien courant : nettoyage fréquent, notamment de la surface de contact des patins sur la jante, désincrustage des particules d'aluminium dans les patins.

Fréquence de remplacement : de 5 000 à 50 000 km.

Risques en cas d'usure prononcée : freinage moins efficace, porte-patins qui attaquent la jante.

Il existe des patins de frein durs, peu sensibles à l'usure, mais corrosifs pour les jantes. Des patins à la gomme tendre sont plus efficaces, mais beaucoup plus sensibles à l'usure. Enfin, n'oubliez pas si vous utilisez des jantes carbone d'utiliser les patins idoines. La météo, le type de terrain ou de pratique influent sur le niveau d'usure. Concernant les étriers de freins, les hauts de gamme des marques de référence fonctionnent des dizaines de milliers de kilomètres sans aucune maintenance autre qu'un nettoyage régulier et une bonne lubrification. Pour le matériel d'entrée de gamme ou très léger, il faut en plus surveiller toutes les articulations, voire envisager un remplacement après 30 000 ou 40 000 km d'utilisation intensive.



La selle

Entretien courant : nettoyage (ne pas oublier sous la selle), séchage hors atmosphère humide, éventuellement lubrification des points de contact entre le châssis de la selle et le plateau.

Fréquence de remplacement : de 15 000 à 30 000 km.

Risques en cas d'usure prononcée : inconfort.

Une selle usée est une selle affaissée, qui modifie les points d'appui en hauteur et en recul. Les flancs de la selle peuvent souffrir et se découper, occasionnant des blessures à l'intérieur des cuisses. Le rembourrage interne de certaines selles est susceptible de moisir, entraînant la prolifération de bactéries, elles-mêmes à l'origine de blessures.



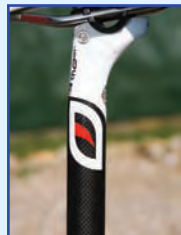
La tige de selle

Entretien courant : nettoyage et graissage des vis, graissage de la tige à l'intérieur du cadre.

Fréquence de remplacement : 30 000 à 50 000 km.

Risques en cas d'usure prononcée : vis grippées, crans usagés, réglages difficiles.

À priori, une tige de selle nécessite peu d'entretien, sauf en cas de chute ou d'utilisation par un cycliste très lourd. Un graissage sur les vis de la tête de tige doit être effectué de temps en temps.



Le cintre

Entretien courant : nettoyage.

Fréquence de remplacement : 30 000 km ou en cas de chute.

Risques en cas d'usure prononcée : déformation, casse.

Les cintres en alu peuvent se déformer à force de contraintes répétées. Une vérification simple permet de contrôler leur état : la mesure de la taille du cintre axe/axe au niveau de la prise basse. Les cintres carbone ne plient pas, mais peuvent rompre d'un coup. Il est donc nécessaire de vérifier toute amorce de rupture (fissure).



La potence

Entretien courant : nettoyage, graissage des vis.

Fréquence de remplacement : de 30 000 à 50 000 km.

Risques en cas d'usure prononcée : bris des vis de fixation, casse.

Les vis d'une potence sont très sollicitées, notamment celles qui maintiennent le cintre. La rouille est le premier danger, ainsi que l'usure du filetage, surtout pour les potences légères. Une potence alu peut également se vriller, alors qu'une carbone casse de manière plus nette. Une vérification des amorces de rupture s'impose lors du nettoyage. Surveiller les fissures.



Le cadre et la fourche

Entretien courant : nettoyage, coup de chiffon, éventuellement réémaillage.

Fréquence de remplacement : de 30 000 à 100 000 km.

Risques en cas d'usure prononcée : perte de rigidité, déformation suite à une chute occasionnant une mauvaise tenue de route, casse.



Un cadre qui s'use perd en rendement et en rigidité. Le cadre, c'est l'âme du vélo. Le changer revient à changer de vélo. Une fourche ne nécessite pas d'entretien particulier autre qu'un nettoyage soigneux. Le point le plus sensible se situe au niveau du pivot, à l'endroit où se serre la potence. Il convient de vérifier si celle-ci n'écrase pas la fibre de carbone quand il s'agit d'un pivot de ce matériau.

