

Guide d'achat pour un vélo adapté à la tournée artistique



Choisir ses pièces

Le cadre

Les freins

Les roues

La transmission



Et aussi...

La position

La sécurité

Les vélos à assistance électrique (ou VAE)

GUIDE D'ACHAT

Vélos de
tournées

Edité par La Poursuite en 2024 et libre de droits !

La
Poursuite



SOMMAIRE

Intro et nomenclature ————— 07

Choisir ses pièces

Le cadre ————— 09

Les freins ————— 15

Les roues ————— 19

La transmission ————— 23

Et aussi...

La position ————— 28

La sécurité ————— 34

Les vélos à assistance électrique (VAE) ——— 38

Conseils pour acheter un vélo d'occasion — 40

Conclusion ————— 43

INTRO

En tournée à vélo, nous avons des contraintes particulières. Elles sont comparables à celles rencontrées dans le vélo de voyage ou de randonnée, mais certains de nos besoins sont spécifiques. Ce petit guide a pour vocation de vous partager mon expérience dans le choix du vélo et de ses composants pour qu'il soit le plus adapté possible à votre pratique.

Les différentes contraintes développées dans ce guide :

Nous devons pouvoir		Il nous faut un vélo
Transporter beaucoup de poids	→	robuste
Rouler longtemps	→	confortable
Rouler dans des côtes abruptes	→	qui « mouline »
Rouler par tout les temps	→	fiable
Partager la route	→	sécurisant

LA NOMENCLATURE DU VÉLO qu'on va utiliser toute notre vie



Gardez à l'esprit que **le vélo ultime n'existe pas**. Chaque cycliste a ses préférences, ses capacités, une morphologie qui lui est propre... Je ne pourrai donc pas vous donner le montage parfait, puisque **celui qui vous correspondra le mieux est « unique »**. Une règle reste cependant valable pour tout le monde : **plus votre matériel est de qualité, plus il sera confortable et durable mais plus il sera cher**.

Si vous êtes bricoleur.euse, vous pourrez économiser des sous en trouvant des pièces d'occasion et en les montant vous-même (ce qui vous permettra de savoir réparer votre vélo en cas de besoin, c'est un plus non négligeable !). Les **ateliers vélo** fleurissent dans toute la France et sont là pour vous conseiller et vous aider à vous repérer dans l'océan de mécaniques, de bidouilles et de pratiques variées qui composent le merveilleux univers du vélo.

LE CADRE

Acier ou alu ?
Quelle géométrie ?
Les fixations

Le cadre d'un vélo est son squelette.
Il doit avant tout être adapté à votre
taille mais il peut avoir différentes
géométries, être fait de différents
matériaux, être compatible ou non
avec certains composants... essayons
de voir ce qui nous va le mieux.

ALU ⚡ ACIER ?

Les deux matériaux ont leurs avantages & leurs inconvénients, on en fait la liste dans ce tableau en partant du principe que la qualité des métaux est standard :

Acier

Bon marché
Plus lourd que l'aluminium
Absorbe les vibrations
Facile réparable

Alu

Souvent plus cher que l'acier
Léger
Plus rigide que l'acier
Plus difficile à réparer

→ L'acier

Il est plus confortable que l'aluminium car **il absorbe mieux les vibrations de la route, il se répare plus facilement** (la soudure de l'aluminium est plus compliquée à faire) et il est plutôt **bon marché** (on peut notamment trouver de vieux cadres acier en bon état pour un prix dérisoire sur le marché de l'occasion)

→ L'aluminium

Il est plus léger, c'est sa principale qualité (mais ça compte !), il est de plus en plus courant sur les vélos modernes, ce qui le rend plus accessible en terme de prix avec le temps. Les vélos alu sont courants sur le marché de l'occasion mais globalement **plus chers** que leurs compères en acier.

Pour compliquer encore la chose, il existe différentes qualités de chacun de ces métaux, qui vont gommer ou accentuer leurs défauts. Par exemple, les aciers Cromo (ou 4130, Cr-Mo, 25CD4, cromoly...) sont réputés pour leur légèreté accrue (mais ils sont aussi plus chers).

N'oubliez pas qu'on peut mélanger les matériaux : avoir un cadre acier n'empêche pas d'avoir une tige de selle en alu, des pédales en carbone et un guidon en bambou !

Il existe également des cadres en fibre de carbone et en titane, nous n'en parlerons pas ici car le carbone est trop fragile pour notre utilisation et le titane est trop cher (comptez 1000€ minimum pour un cadre titane nu d'occasion...).

QUELLE GÉOMÉTRIE ?

La géométrie n'a pas grand impact sur notre façon de rouler car nous n'avons pas besoin d'aller très vite ou d'être très maniables. On peut quand même parler de la fourche, qui n'a pas forcément besoin d'être suspendue (on préférera gagner en poids avec une fourche rigide), ainsi que des cadres types « femme ». **Le marketing nous a fait croire que les femmes avaient besoin de cadres spéciaux pour pouvoir faire du vélo... il n'en est rien.** Par contre, en tournée à vélo on apprécie de pouvoir enjamber notre monture sans lever la jambe par dessus la selle et par la même occasion shooter dans notre guitare ! On aime bien les vélos qui ont une barre centrale plutôt basse (type VTT notamment).

Généralement on préférera un cadre robuste (**pas de cadre de vélos de courses !**) et qui accueille des pneus de large dimension (au moins du 35c).

Attention, on évitera les cadres avec une suspension arrière qui sont trop lourds (car la suspension est lourde mais aussi car ils sont prévus pour des pratiques de VTT pur ou de vélo de descente, qui nécessitent un cadre très robuste).

LES FIXATIONS

En tournée à vélo, on embarque beaucoup de matos avec nous. Il nous faut des portes bagages et donc des moyens de les fixer sur notre vélo. Même si certains porte bagages s'adaptent à (presque) tous les modèles, il est agréable d'avoir des points de fixations prévus sur notre cadre. Appelés oeilletons, ils peuvent être situés à plusieurs endroits : sur la fourche (pour le porte bagage avant), sur les haubans (pour le porte bagage arrière), mais aussi sur les tubes horizontaux et diagonaux pour attacher des portes bidons, des cadenas, des pompes et diverses sacoches.

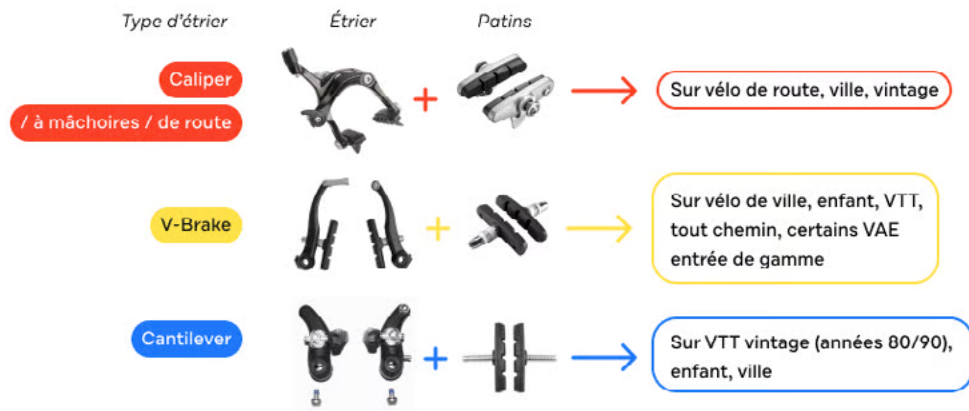
Les cadres prévoient aussi des fixations pour les freins à patins et/ou pour les freins à disques. Attention à bien regarder en faisant votre achat pour ne pas vous tromper si vous savez déjà quel type de freinage vous préférez.

LES FREINS

Les freins à patins Les freins à disques

Un débat sans fin anime le monde du vélo : faut-il préférer des freins à patins ou des freins à disques ? Pour nous c'est selon chacun.e, même si on choisira toujours des freins mécaniques (en opposition à hydrauliques) pour une raison de fiabilité et de facilité de réparation/entretien.

FREINS À PATINS



Ils sont **fiables et faciles à réparer et à régler**. Il faut **régulièrement changer** les patins ainsi que les fonds de jantes des roues qui s'usent avec le temps. Il faut savoir aussi que la **capacité de freinage diminue en cas de pluie**, ce qui peut être gênant quand on est très chargé.e.s. Ils sont **moins coûteux** que des freins à disques.

Il existe des freins à patins hydrauliques qui nécessitent plus de maintenance (purge, remplissage du liquide etc) et qui sont plus onéreux. Ils sont plus puissants mais également plus fragiles (on peut occasionner des fuites dans une chute par exemple) et pour être serein.es, on partira toujours avec un nécessaire pour les remplir.

À DISQUES

Il existe trois types de freins à disques :

- les mécaniques (à câbles)
- les hydrauliques (à pression liquide)
- les hybrides

Ils sont plus chers que leurs cousins à patins mais s'usent également moins vite. Ils sont plus délicats à régler mais avec de l'entraînement cela devient facile. **Leur freinage est plus puissant que les freins à patins et n'est que très peu affecté par la pluie.**

Pour les mêmes raisons que les freins à patins, on préférera le système mécanique au système hydraulique. Le système hybride est une bonne alternative cependant, car la majorité de la transmission de force se fait par câble, le liquide de frein n'étant contenu que dans l'étrier près du disque. Ils gardent donc le meilleur des deux mondes (une bonne fiabilité alliée à un freinage puissant et progressif).



LES ROUES

Dimensions

Les pneus

Les roues sont une composante essentielle : ce sont elles qui nous connectent au terrain que nous parcourons. Elles nous permettent d'amortir les chocs, d'adhérer à la route (ou autres), elles soutiennent notre poids... elles nous font avancer quoi !

LES DIMENSIONS

Il y a deux tailles de roues les plus courantes :
les 26' et les 28' (aussi appelées 29' en VTT ou 700c).

→ **Les 26'** Elles sont plus petites, donc plus rigides et moins sujettes au voile. Elles sont très rependues et sont donc faciles à trouver en cas de casse. Leur petite dimension les rend moins « roulantes » que leurs cousines 28' (la roue parcourra moins de distance en faisant un tour), mais leur petite taille permet de donner au vélo un centre de gravité plus bas, ce qui le rend plus stable.

→ **Les 28'** Elles sont plus grandes et absorbent mieux les vibrations que les 26', même si elles sont par conséquent plus faciles à tordre. Elles sont également très faciles à trouver car elles équipent la majorité des vélos modernes.

Attention, certains cadres n'acceptent pas toutes les tailles de roues !

Le rayonnage est également important pour nous car **plus il y a de rayons sur une roue, plus elle est solide** (et rigide). On essaiera de trouver des roues avec au moins 32 rayons (c'est le plus courant) mais on pourra choisir des roues à 36 rayons si on est très chargé.es.

Les roues sont un facteur de poids important sur un vélo, c'est à garder en tête lorsqu'on veut alléger sa monture ! Il faut aussi savoir que les freins et les roues s'entendent bien, ce qui rend certaines roues compatibles avec les freins à disques et d'autres avec les freins à patins.

LES PNEUS

Pour faire simple,

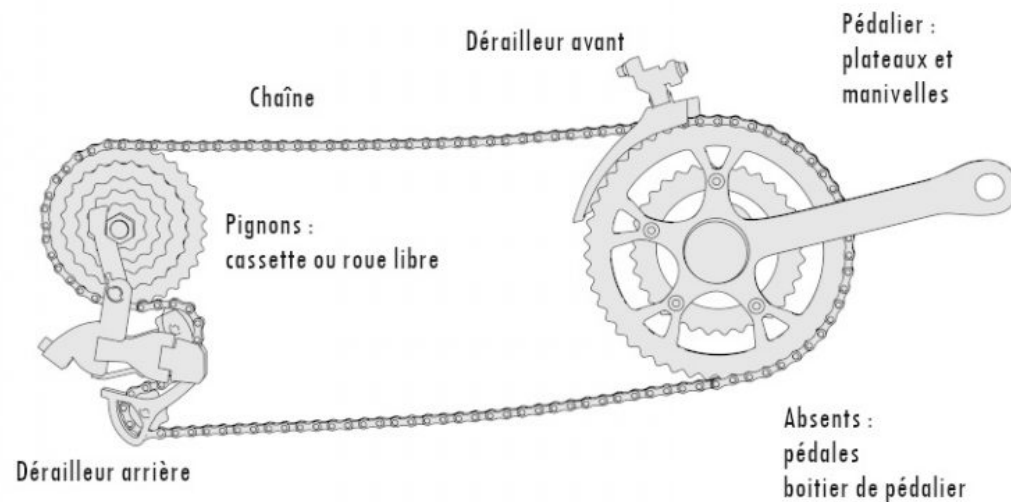
- **plus un pneu est fin et mieux il roulera** (sa surface de frottement sur le sol étant réduite),
- **plus il est large et plus il sera confortable et tout terrain** (sa dimension lui permettant d'absorber les chocs et les imperfections de la route ou des chemins).

En sachant cela, on peut faire **un compromis entre les deux**, sachant qu'il y a un **minimum à respecter** pour être à l'aise avec une lourde charge et être polyvalents dans nos choix de routes. **Je dirais qu'il est délicat d'avoir des pneus d'une dimension inférieure à 35c** (vous trouverez les références de chaque pneu sur celui-ci, plus le chiffre est grand, plus il est large). Si on veut être vraiment à l'aise, on peut aller **jusqu'à 40c voire plus**. Les baroudeur.euse.s ont tendance à dire que le **38c est le compromis idéal**.

La technologie « increvable » est un vrai plus : le pneu possède une membrane entre la chambre à air et lui, qui fait bouclier contre tout ce qui voudrait la percer.

LA TRANSMISSION

Anatomie d'une transmission



Développement Les marques La compatibilité

On appelle « transmission » tout ce qui permet de transmettre la force du mollet à la roue arrière. Cela comprend donc les pédales, les manivelles, le pédalier, la chaîne, la cassette et les dérailleurs (avant et arrière). Il y en a pléthore, adaptées à toutes sortes de pratiques. Celles qui nous intéressent particulièrement sont celles qui nous permettent d'avoir une grande plage de développement pour nous adapter à tous les dénivelés.

LE DÉVELOPPEMENT

Le développement est le rapport entre les plateaux (à l'avant, sur lesquels on pédale) et les pignons (à l'arrière, qui reçoivent la force de la chaîne dans la cassette). **Plus un développement est grand, plus on parcourra de distance en un tour de pédale et inversement.** Dans notre cas, il faut penser à un développement le plus petit possible afin de transporter notre poids dans les côtes. Il ne nous est pas utile d'avoir un grand développement car notre but est rarement d'aller vite et que notre poids nous entraîne suffisamment dans les descentes. **On privilégiera donc les petits plateaux et les cassettes avec de grands pignons.** Pour connaître leur taille, on compte leur nombre de dents. On note « 32T » (le T pour « teeth » en anglais svp) pour un pignon à 32 dents.

Il existe beaucoup de combinaisons possibles. Vous pouvez avoir trois plateaux associés à neuf vitesses (ou moins), ou un seul plateau associé à 12 vitesses, ou encore deux plateaux et dix vitesses... Ce qui compte, c'est souvent le développement minimum que vous aurez, car quand vous serez en pleine montée c'est lui que vous utiliserez ! Il faut donc prévoir un bon rapport plateau/pignon pour ces moments-là.

Personnellement j'ai eu un rapport de 26T au plateau et de 34T à la cassette pendant un bon moment et c'était parfois difficile. Aujourd'hui j'ai un rapport de 26T au plateau et 36T à la cassette et je trouve que c'est suffisant (pour info mon vélo de tournée actuel pèse 60kg et j'en pèse moi-même 66).

LES MARQUES

Trois marques se partagent la scène : Shimano, Sram et Campagnolo. Elles offrent toutes les trois de super transmissions, mais **Shimano est de loin la plus courante** (et donc la plus accessible). Campagnolo est plus rare à trouver et donc plus difficile à réparer. C'est d'ailleurs un point important : **ces trois marques ne sont pas compatibles entre elles et nécessitent des outils différents pour être réparées/changées (joie).** Si on veut faire sa transmission soi-même, il faudra donc choisir une marque et s'y tenir.

Ce n'est pas tout, au sein d'une même marque **certaines gammes ne sont pas compatibles entre elles...** il faut donc aller voir les tableaux de compatibilité proposés par les distributeurs pour être sûr.e que tout se passe bien.

Pensez également que vos manettes pour passer les vitesses devront correspondre à votre transmission (même marque et même nombre de plateaux/pignons).

LA COMPATIBILITÉ SHIFTERS / GUIDON

Les shifters (ou manettes) permettent de passer les vitesses. Ils sont accordés à votre transmission mais aussi à votre guidon.

En fonction du guidon que vous préférez, pensez que vous devrez adapter vos shifters (ainsi que vos manettes de frein). Cela signifie aussi que si vous souhaitez changer de guidon, vous devrez sûrement changer les shifters et les leviers freins également !

On peut compter
quatre catégories de shifters :



Les shifters à poignée

Ils sont compatibles avec des guidons droits (courants dans le VTT).



Les shifters de route

Ils sont dédiés aux guidons du même nom et sont souvent couplés aux leviers de freins.



Les shifters à leviers

Ce sont les plus anciens mais aussi les plus simples d'utilisation (et les plus faciles à réparer). Certains ne sont pas indexés sur votre nombre de vitesses (ils sont progressif), ce qui vous permet d'utiliser n'importe quelle transmission (et de régler vos changements de vitesses à l'oreille). Il existe une version « bar end » qui se place en bout de guidon (sur les modèles route).



Les shifters à gâchette

Très courants sur les vélos modernes, ils sont compatibles avec les guidons droits et les guidons papillons. Ils sont parfois couplés aux leviers de frein.

LA POSITION



**Le guidon
La selle
Les béquilles**

La position est une histoire de confort, de puissance, mais surtout de santé ! Une mauvaise position vous créera rapidement des douleurs et peut vous dégouter du vélo.

Pour aller vite, on pourrait dire que :

- **Plus vous êtes penché.e.s vers l'avant, plus vous avez de la puissance** et de l'aérodynamisme et plus votre poids est soutenu par vos poignets.
- **Plus vous êtes droit.e.s, moins vous pourrez pousser fort sur vos jambes** et plus votre poids sera porté par votre fessier.

Le reste est une histoire de goûts, de morphologies et d'équipements. Vous pouvez aller faire examiner votre posture par un.e professionnel.le pour choisir précisément les dimensions de votre vélo afin qu'il soit le plus adapté possible à votre morphologie (certains magasins de vélo proposent aussi des analyses posturales).

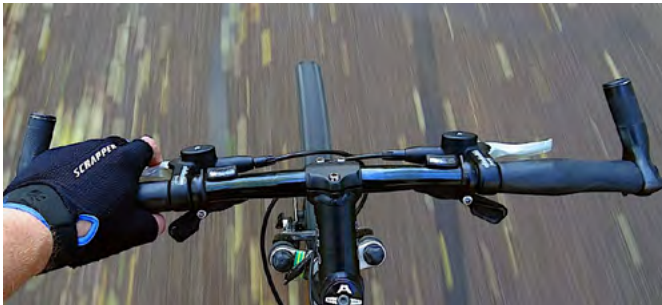
LES GUIDONS

En tournée à vélo, on est longtemps sur la route. Le guidon doit nous permettre de changer régulièrement la position de nos mains pour soulager nos articulations.

On peut choisir un guidon en alu (voire en carbone) pour gagner du poids sur son vélo, ou un guidon en acier pour absorber plus de vibrations.

La potence est la pièce qui rattache le guidon au vélo. Elle peut être réglable, ce qui est pratique pour pouvoir adapter facilement sa position (surtout quand on ne sait pas encore ce qu'on préfère), ou pour prêter son vélo à quelqu'un.e.

On compte trois types de guidons intéressants :



→ Le droit

Associé à des prolongateurs (aussi appelés « cornes de vaches »), il permet d'avoir deux voire trois positions. Il donne une position de corps plutôt intermédiaire et accueille la plupart des leviers de freins et de vitesses. Il est plutôt léger car il n'est pas très long.



→ Le route

Comme il est recourbé, il permet d'avoir trois positions de mains. Il donne une position de corps plutôt basse et accueille uniquement les leviers de freins et de vitesses qui lui sont adaptés.



→ Le papillon

En forme de 8, il permet trois voire quatre positions de mains différentes. Il donne une posture de corps intermédiaire voire haute (selon les réglages) et il peut accueillir les manettes de vitesses à gâchettes et les mêmes leviers de freins qu'un guidon droit.

LA SELLE

La selle est le berceau de votre confort (ou de votre supplice). Il en existe une multitude mais j'en différencierai **trois qui correspondent bien à notre pratique** :

→ La selle en cuir

ces selles sont dures au début, puis se déforment pour épouser les courbes de votre popotin. Après quelques semaines d'utilisation elles deviennent très confortables (même si elles n'absorbent que très peu de vibrations). Elle sont plutôt onéreuses à l'achat mais tiennent bien dans le temps si on les graisse régulièrement (cuir oblige).

→ Les selles « classiques »

il en existe de toutes les formes, on les préférera molles (la technologie « gel » est agréable) car elles absorberont mieux les vibrations.

→ Les demi-selles

elles permettent de ne pas avoir de poids sur l'entrejambe mais de s'asseoir uniquement sur ses ischions (je n'ai jamais essayé mais certains me les ont conseillées). Il est difficile de choisir une selle sans l'avoir essayée... je ne peux que vous conseiller d'en tester plusieurs et de voir quel modèle vous plaît le plus.

Le cuissard est un bon investissement : il permet (en plus de donner un style inimitable) d'augmenter largement le confort sur n'importe quelle selle. Il est aussi pratique car il peut être le seul vêtement que l'on porte sur le vélo, ce qui permet de ne pas salir autre chose. Il se lave et sèche très rapidement.

Il existe des **tiges de selles suspendues** qui absorbent les chocs, c'est un bon achat si vous avez de trop fortes douleurs (ou un vélo full alu). Elles sont cependant plus lourdes que les tiges de selles classiques.

LES BÉQUILLES

Après plusieurs tournées, nous sommes unanimes : **si votre vélo est chargé, prenez une double béquille !** Elles empêchent le vélo de tomber des deux côtés et c'est vraiment bien. Certes, elles sont plus lourdes, mais la sérénité de s'éloigner de son vélo sans avoir à se retourner trois fois au moindre coup de vent n'a pas de prix.

Si vous préférez les béquilles simples, choisissez-les robustes et avec beaucoup de déport. Vous pouvez aussi en mettre deux : une centrale et une sur la base de la roue arrière (du même côté que l'autre).

LA SÉCURITÉ

L'éclairage L'équipement Ce que dit la loi

En tournée à vélo, on roule sur routes, sur chemins, de jour comme de nuit et par tous les temps. Il est important d'avoir un vélo prêt à toutes les éventualités. La sécurité est évidemment centrale dans une tournée à vélo, la votre mais aussi celle des autres.

L'ÉCLAIRAGE

Vous avez fini votre spectacle et vous devez aller dormir chez un particulier à quelques bornes du lieu où vous vous êtes produit.e.s... cela peut vite devenir très compliqué si vous n'avez pas un éclairage puissant et opérationnel.

Il faut différencier les lumières qui servent à voir et celles qui servent à être vu. Les phares avants doivent fournir une puissance d'au moins 30 lux (mesure de puissance d'éclairage) si vous voulez y voir quelque chose sur une chaussée non éclairée. Le phare arrière peut être moins puissant mais il doit fonctionner pour être visible !

Vous pouvez opter pour des éclairages rechargeables en usb, mais ils ont l'inconvénient de perdre en puissance lorsqu'ils se déchargent et même de ne pas marcher du tout si vous oubliez de les charger.

Les éclairages à dynamo sont plus fiables mais nécessitent un passage de câbles sur votre vélo. On peut parler ici des moyeux avants à dynamo intégrée qui sont très efficaces et qui ne se sentent pas au pédalage. Vous pouvez aussi opter pour les dynamos de type « bonbonne » qui peuvent se désenclancher quand vous ne vous en servez pas.

Pour être vu, vous pouvez aussi équiper votre vélo de catadioptrés sur les phares, les roues, le cadre... vous pouvez transformer votre vélo en véritable sapin de Noël si le cœur vous en dit.

On n'oublie pas non plus la sonnette, qui est obligatoire et qui donne une voix à votre vélo !

L'ÉQUIPEMENT

On a beaucoup parlé de la monture, n'oublions pas le ou la cavalière.

Il y a deux incontournables dans notre costume de cycliste :

- **le casque** (certains ont des visières, c'est bien pour les personnes qui portent des lunettes!)
- **le gilet jaune.**

Pour le reste de l'équipement, c'est du confort.

Vous pouvez aimer rouler en **cuissard/tongs** ou en **salopette**, ça ne change pas grand chose. Prévoyez quand même des **vêtements de pluie** car contrairement aux voyageurs qui peuvent parfois repousser leur départ en cas d'intempéries, nous ne pouvons pas décaler une représentation à cause d'une pluie passagère...

Pensez également à avoir une **trousse à pharmacie** avec vous, c'est toujours utile quand on est un peu isolé et qu'il faut réparer un humain.

CE QUE DIT LA LOI

A vélo, **nous sommes soumis au code de la route** et, bien que nous ne puissions pas perdre notre permis, nous pouvons quand même être sujets à de belles amendes.

D'ailleurs il faut savoir que **vous ne pouvez pas perdre de points sur votre permis voiture en cas d'infraction à vélo**. Certains policiers aiment mettre la pression en proférant de telles menaces mais vous pourrez dorénavant leur rire au nez (en votre for intérieur) et sortir uniquement votre chéquier.

L'équipement d'un.e cycliste est encadré par la loi, voici des liens pour en prendre connaissance (car nul.le n'est sensé.e l'ignorer) :

- [Les accessoires obligatoires à vélo : https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F34169](https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F34169)

- [Les règles de circulation pour les cyclistes : https://www.securite-routiere.gouv.fr/reglementation-liee-aux-modes-de-deplacements/velo/regles-de-circulation-pour-les-cyclistes](https://www.securite-routiere.gouv.fr/reglementation-liee-aux-modes-de-deplacements/velo/regles-de-circulation-pour-les-cyclistes)

LES VÉLOS À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE

On les voit partout et si vous avez déjà essayé ce genre de bestiole, vous savez quels avantages ils peuvent nous donner en tournée à vélo ! Bien qu'ils soient beaucoup plus lourds que des vélos musculaires, leur assistance électrique compense ce défaut et permet même de transporter du poids avec une étonnante facilité.

Attention toutefois à avoir toujours de la batterie car si vous êtes à « sec », vous serez complètement immobilisé.e. Il est quasi impossible (voire dangereux) de pédaler sur un vélo de 25kg qui en porte 50.

Les VAE sont plus chers que les vélos musculaires, ce qui les rend également **plus intéressants à voler...** pensez à un cadenas à la hauteur.

Dans le choix d'un vélo électrique, la batterie n'est pas un détail. **Pour bien comprendre les caractéristiques d'un VAE, il vous faut différencier trois points :**

- **La capacité de la batterie (exprimée en Wh) :** c'est la quantité d'énergie que votre batterie peut stocker. Plus elle est grande et plus votre vélo aura d'autonomie.
- **La puissance électrique du moteur (exprimée en W) :** c'est la puissance électrique de votre moteur, elle est limitée à 250W en France, au delà vous devrez immatriculer votre vélo (et vous ne serez plus vraiment considéré comme un.e cycliste aux yeux de la loi).
- **La puissance du moteur (exprimée en Nm) :** c'est la puissance mécanique que sera capable de libérer votre moteur quand vous le solliciterez. Il est plus intéressant pour nous de connaître cette donnée car c'est celle-ci qui nous dit si le VAE est capable de déplacer de fortes charges. Plus ces valeurs sont grandes, plus le prix du vélo est élevé. D'après l'expérience de La Poursuite, un vélo avec un moteur de 70Nm sera capable de porter des charges liées à la tournée à vélo. Des batteries de 700Wh minimum sont nécessaires si vous utilisez votre assistance en continu tout au long du périple.

Voici des sites pour vous guider :
ElectraBike ou bien [UFCquechoisir](#)

ACHETER UN VÉLO D'OCCASION

Si vous vous lancez dans la vélobricolade, ou si vous cherchez simplement un vélo d'occasion, voici quelques conseils pour savoir ce que vous achetez et éviter de vous faire avoir. Il est fortement recommandé d'aller voir et d'essayer le vélo en personne !

Quand on est devant le vélo :

- On vérifie **tous les jeux** (direction, roues, pédalier, etc).
- On regarde les traces de **chocs, d'usure** (flancs de roues, bout du guidon, côté des pédales, etc).
- On regarde **ce qui peut être tordu** (tige de selle, rail de selle, guidon, etc).
- On fait **tourner les roues** pour regarder s'il y a du **voile** (quand une roue est bientôt morte, généralement, elle voile).
- On se méfie des **pièces qui ne semblent pas d'origine** (deux freins différents, deux commandes différentes, deux pédales différentes, deux roues différentes, etc).
- Quand il y a un **bruit** sur le vélo c'est qu'il y a un **problème** (notamment la transmission).
- On vérifie **l'usure de la chaîne** : une chaîne sale, peu graissée (on passe les doigts dessus pour vérifier) et usée signifie que la transmission a de grandes chances d'être elle aussi bien cuite et bonne à changer.
- On peut **venir avec quelqu'un**, deux paires d'yeux valent mieux qu'une.
- **On l'essaye et on vérifie qu'on se sent vraiment bien dessus.**

Quand on a fait tout ça, on a déjà bien limité les risques d'achat d'un vélo dans un cadre général !

CONCLUSION



Ce guide n'est pas exhaustif. Vous pouvez discuter avec des personnes qui ont déjà fait des voyages ou des tournées à vélo, elles seront généralement ravies de partager leurs expériences. Pour un premier vélo, pensez à votre budget en priorité. Vous pourriez dépenser une fortune dans un vélo qui ne vous convient pas, et on voit rarement des Ferrari avec un autocollant « jeune conducteur » (c'est une image). Avec l'expérience, vous pourrez choisir selon vos préférences et adapter progressivement votre équipement, mais aussi votre matériel artistique, à vos besoins.

J'espère que ce guide vous aura été utile, si vous avez des questions vous pouvez toujours contacter La Poursuite qui pourra sûrement vous aider !

Bonne route

Vincent

A PROPOS DE CE GUIDE

Ce document, créé en partenariat avec le Centre National de La Musique, fait partie d'une série de guides publiés par La Poursuite afin de permettre la diffusion de la pratique de la tournée à vélo dans le secteur culturel et en particulier chez les artistes. Dans cette première série, vous trouverez le guide des tournées à vélo, le guide d'achat de vélo de tournée et le guide d'achat de remorque de tournée. Ces guides, bien que non exhaustif, sont le fruit de 4 années d'expériences et de dizaines de tournées réalisées par nos artistes. Ils vous donneront les bases pour créer votre trajet en respectant le cadre professionnel du métier d'artiste, vos conditions physiques, et l'aspect technique du vélo.

PS : Les prix annoncés sur ces documents sont basés sur l'état du marché en 2024

QUI SOMMES-NOUS ?

La Poursuite est une association qui vise à promouvoir l'utilisation du vélo comme moyen de transport logistique dans le secteur culturel. Elle expérimente en vue d'ouvrir un imaginaire d'un futur désirable auprès des professionnel.le.s du secteur et de son public. Retrouver un cercle vertueux de santé au travail, de passion et de sobriété énergétique, voilà l'objectif que nous voulons poursuivre.