

LES CONTROLES A EFFECTUER AVANT D'ACHETER UN VELO D'OCCASION

Avant d'acheter un vélo d'occasion, il est important de le voir et de l'essayer "en personne", afin d'évaluer son état général et déterminer s'il convient à notre physiologie.

1/ LES VERIFICATIONS A EFFECTUER SUR LE VELO A L'ARRET

Sur le vélo à l'arrêt, on va déterminer s'il y a du jeu ou de l'usure des pièces. Ceux-ci vont fréquemment se manifester par des mouvements là où il ne devrait pas y en avoir. De manière générale, si on ne sent rien, c'est qu'il n'y a rien à sentir: il ne s'agit pas de chercher à "créer" du jeu ou du mouvement. Les "défauts" et le jeu sont francs, il ne faut pas chercher à déceler des sensations subtiles !

On vérifiera les points suivant:

- **La direction (cintre et fourche)**
 - Freiner de l'avant (manette à gauche) et tenir le jeu de direction avec la main libre et essayer de faire avancer le vélo: la fourche ne doit pas bouger dans le cadre.
- **Les freins avant**
 - Freiner de l'avant (manette à gauche) et, avec la main libre, essayer de faire avancer la roue avant: la roue ne doit pas avancer.
- **La roue avant**

Vérifier l'état de la roue

- Pour cela, il faut que le pneu soit suffisamment gonflé, car quand le pneu est mou, les hernies ne sont pas visibles. Pour vérifier si le pneu est suffisamment gonflé, appuyer sur *les côtés* et pas sur le dessus du pneu (car la bande anti-crevaisson qu'on trouve couramment dans les pneus, donne une impression de pneu dur par le dessus, et cela même lorsque le pneu est dégonflé).
- Chercher à déceler la présence de craquelures sur les flancs et si la bande d'usure est apparente. Un pneu est tissé: les fêlures ont donc l'apparence d'une couture qui se défait. S'il y a des craquelures et/ou la bande d'usure est visible, le pneu doit être changé.

Un pneu craquelé se remplace, on ne roule pas avec. Gonflé à haute pression, il peut exploser, ce qui est dangereux. Donc s'il y a des craquelures, cela signifie qu'il faut changer les pneus, ce qu'on peut mentionner au vendeur.

Vérifier le moyeu

- Sur le côté du vélo, tenir le vélo avec la main gauche. Avec la main droite, essayer de faire bouger la roue avant latéralement, pour tester s'il y a du jeu dans le moyeu. Cela ne doit pas bouger. Quand il y a du jeu, ça "claque" un peu, il y a une sorte de petite résistance.

• Le pédalier

- En restant sur le côté du vélo, placer la pédale du côté où on se trouve tout en bas. Poser le pied dessus et essayer de faire bouger latéralement (on appuie en diagonale). Si ça bouge, c'est qu'il y a un problème.

S'il y a du jeu dans le pédalier, c'est qu'il y a un quelque chose à remplacer quelque part. Pour que la négociation se passe bien avec le vendeur, il faut expliquer que cela peut amener une usure des billes, de l'axe, du pédalier; donc qu'il faut remplacer la pièce.

• Les pédales

- Prendre la pédale dans la main et essayer de la faire bouger de haut en bas. Il ne doit pas y avoir de jeu.

S'il y a du jeu, cela peut être par manque de graisse, ou provenir d'un défaut d'entretien. Peut-être qu'il y a eu beaucoup de kilomètres de faits dans ces conditions: potentiellement, il peut y avoir beaucoup de pièces abîmées.

• La roue arrière

Vérifier l'état de la roue

- Pour cela, il faut que le pneu soit suffisamment gonflé, car quand le pneu est mou, les hernies ne sont pas visibles. Pour vérifier si le pneu est suffisamment gonflé, appuyer sur *les côtés* et pas sur le dessus du pneu (car la bande anti-crevaisson qu'on trouve couramment dans les pneus, donne une impression de pneu dur par le dessus, et cela même lorsque le pneu est dégonflé).
- Chercher à déceler la présence de craquelures sur les flancs et si la bande d'usure est apparente. Un pneu est tissé: les fêlures ont donc l'apparence d'une couture qui se défait. S'il y a des craquelures et/ou la bande d'usure est visible, le pneu doit être changé.

Vérifier le moyeu

- Sur le côté du vélo, tenir le vélo avec la main gauche. Avec la main droite, essayer de faire bouger la roue avant latéralement, pour tester s'il y a du jeu dans le moyeu. Cela ne doit pas bouger. Quand il y a du jeu, ça "claque" un peu, il y a une sorte de petite résistance.

Si les pneus sont très peu gonflés, cela peut être une indication de l'utilisation que le propriétaire a faite du vélo. Des pneus sous gonflés s'usent plus rapidement. Si les pneus sont bien durs, c'est le signe que le propriétaire a gonflé ses pneus régulièrement (sauf s'il les a gonflé spécialement pour la vente ☺). Pour un vélo bien entretenu, on contrôle la pression des pneus tous les mois, car il est normal que les pneus se dégonflent: la matière est poreuse.

- **La transmission (chaîne, cassette, plateaux, dérailleurs)**

- Regarder l'aspect de la transmission: elle doit être grise et ce qui est inscrit sur la chaîne doit être lisible. Si la chaîne est noire, c'est qu'elle est sale.
- Les plateaux doivent être noirs ou gris (selon l'année de fabrication). La cassette est grise dans la plupart des cas, et on doit pouvoir lire les inscriptions qui y sont écrites. Sinon, c'est que c'est sale.
- Regarder les galets (les petites roues crantées) du dérailleur arrière: regarder la partie du galet qui n'est pas sur la chaîne pour voir s'il y a du cambouis sur les dents. Si c'est sale, c'est que l'entretien n'a pas été fait et que, potentiellement, la chaîne sera à remplacer.
- Si possible, sans se salir les doigts, toucher légèrement la chaîne pour vérifier si elle est souple et fluide. Si elle est dure et sèche, c'est qu'elle n'est pas lubrifiée.

Tous ces détails permettent d'avoir une idée de l'entretien et du soin qu'a reçu le vélo. Le cambouis est abrasif pour la chaîne, qui va s'user et se détendre, ce qui va user à son tour les pignons. Donc à partir de la simple présence de cambouis, il se peut que, in fine, il faille changer le pédalier, la cassette, le dérailleur...

- **Le cadre**

- On peut vérifier au niveau de la direction, là où les câbles de freins se croisent, si le cadre n'est pas un peu usé.
- Vérifier la visserie le cas échéant (dans le cas où il y a la présence d'un porte-bagage arrière, par exemple). Une vis rouillée peut-être difficile à dévisser. Des vis chromées, même haut de gamme, peuvent présenter un peu de rouille, c'est normal. L'essentiel est que la vis ne soit pas complètement orange (le pas de vis sera alors mou et il sera difficile de la dévisser).
- Regarder au niveau du pédalier si la chaîne n'a pas trop tapé sur la cadre et ne l'a pas abimé.
- Regarder aussi au niveau des bases (les deux tubes du cadre qui vont du pédalier au moyeu de la roue arrière, en bas). Vérifier la base côté chaîne: celle-ci ne doit pas être fissurée (lorsque la chaîne déraile, il peut arriver qu'elle tape sur le cadre, ce qui peut laisser des traces.).

Les tests permettent d'avoir une idée de l'entretien du vélo par le propriétaire. S'il y a beaucoup de jeu partout c'est qu'il est soit très vieux, soit mal entretenu.

2/ LES VERIFICATION A EFFECTUER LORS DU TEST SUR ROUTE

Le test sur route doit durer le plus longtemps possible. Il ne s'agit pas de monter 2 minutes sur le vélo et de faire le tour du pâté de maison. L'enjeu du test sur route est de vérifier le bon fonctionnement de la transmission, mais aussi de s'assurer que la position et le comportement du vélo conviennent.

On suivra les étapes suivantes, dans l'ordre décrit:

Régler la hauteur de selle

Astuce: il peut être intéressant d'emporter un set de clés Allen pour mettre la selle à la bonne hauteur s'il n'y a pas d'attache rapide sur la tige de selle.

- La hauteur de selle conditionne la position de conduite, c'est donc le premier point à régler.
- Assis sur la selle, placer une pédale au niveau le plus bas et poser le pied à plat sur la pédale. La jambe ne doit pas être complétement en extension, ni trop repliée. Il doit y avoir une légère flexion. Si la selle est trop basse ou trop haute, il y a un risque de tendinite.

Vérifier la position des bras

- La position des bras indique si le cadre est à la bonne longueur et si la position de conduite est satisfaisante.
- Il ne faut pas que les bras soient en extension (coude tendu). Le coude doit être légèrement fléchi.
- Le dos doit être environ à 45° par rapport à la verticale au sol, pour ne pas être droit, ce qui est mauvais pour le dos (les chocs sont directement encaissés par la colonne vertébrale au lieu d'être répartis plus largement).

En somme, il faut sentir qu'on est bien. Penché, mais pas couché.

Astuce: si on a l'intention de changer le cintre et de passer d'un cintre plat à un cintre route, il peut être intéressant de voir/sentir s'il reste un peu de longueur au bout des bras, car il faudra aller un peu plus en avant pour aller chercher le cintre dans une position route.

Rouler

- Rouler. En roulant, essayer de faire passer toutes les vitesses, une à la fois, tranquillement : passer une vitesse, rester dessus un peu pour voir si la chaîne saute (change de pignon) ou pas. Si on passe les vitesses rapidement les unes après les autres, elles vont forcément toutes passer: cela ne donne pas d'informations sur le bon état de la transmission.

Si ça saute, poser des questions au propriétaire: depuis combien de temps, dans quelles conditions ?

- Faire passer les plateaux. Vérifier que les plateaux passent bien.
- Tester les freins et le freinage d'urgence.
- Accélérer, ralentir, pour sentir le comportement du vélo, pour le sentir sur la distance et dans le temps.
- Essayer de ressentir si on est trop haut, trop bas, trop penché, trop relevé, si le cadre est trop court, trop long, tester des montées, des virages...

Si les composants sont dans un état satisfaisant mais que le test sur route n'est pas concluant, c'est que **ce n'est pas le bon vélo pour vous**. Il se peut qu'il soit trop rigide ou pas assez, que la géométrie ne soit pas la bonne... **Ce n'est pas grave !** Il existe d'autres vélos !

POUR FINIR

Enfin, demander pourquoi le propriétaire vend son vélo (problème de taille, changement de projet... ou autre); c'est une information supplémentaire pour la décision d'achat.

Une remarque sur la négociation: si les vérifications de la partie 1 révèlent des usures, il ne s'agit pas de s'en servir pour demander des centaines d'euros de rabais et froisser le vendeur. L'objectif est plutôt de montrer qu'une remise de l'ordre d'une ou quelques dizaines d'euros peut être un geste intéressant, puisqu'il y aura des frais à prévoir pour que le vélo soit utilisable en toute sécurité. Cependant, il se peut que le vendeur ait déjà pris en compte cet état de fait dans le prix qu'il demande. Encore une fois, ce qui est important, c'est de discuter avec le vendeur et surtout d'expliquer et montrer les observations qui poussent à négocier le prix.

Note: les contrôles de la partie 1 peuvent être faits tous les ans sur son propre vélo afin de vérifier son état d'usure (même si un bon entretien régulier prévient les usures précoces)!

LES CONTROLES A EFFECTUER AVANT D'ACHETER UN VELO D'OCCASION

1/ A L'ARRET

- Direction
- Freins avant
- Roue avant
- Pédalier
- Pédales
- Roue arrière
- Transmission
- Cadre

2/ TEST SUR ROUTE

- Régler la hauteur de selle
- Vérifier l'extension de la jambe
- Vérifier l'extension des bras
- Vérifier la position de conduite
- En roulant, vérifier que les vitesses passent correctement et ne sautent pas en roulant.
- En roulant, vérifier le freinage, le freinage d'urgence.
- Rouler suffisamment longtemps pour avoir conscience du comportement du vélo et de comment on se sent dessus.