



© Bernard Lescudé

▶ La guidoline

Changer de peau

Au début, elle était douce sous la main qui se plaisait à la caresser. Au fil du temps, elle est devenue râpeuse, mal ajustée et, il faut bien le dire, un peu sale. Bref, il est temps d'en changer !

Ce joli nom de guidoline est en réalité une marque déposée passée dans le langage courant, du moins celui des cyclistes. C'est sous ce nom qu'on la trouve dans la plupart des catalogues – français ou étrangers – son autre nom étant Handle-bar tape ou simplement bar-tape. Ce qui peut se traduire par bande pour guidon. Guidoline est quand même plus joli ! Sa pose n'engendre pas de problème particulier, il y a juste quelques astuces à connaître et, avec un peu d'habitude, il est facile de refaire une beauté à son vélo. ■

Retirer l'ancienne

- Commencer près de la potence en décollant l'adhésif terminal, puis dérouler le ruban en essayant de le garder intact tout au long de l'opération de façon à ne pas laisser de morceaux collés, toujours difficiles à retirer. En général, un adhésif se trouve sous la guidoline, il sert à maintenir les gaines en place. Sauf exception, le laisser en place.

- Une fois les deux rubans retirés, on peut en profiter pour effectuer les deux vérifications suivantes :
 - Les gaines et leurs embouts sont bien en place dans les poignées.
 - Les poignées sont toutes deux à la même hauteur. Pour cette dernière vérification, on peut procéder de la façon suivante : placer une règle sous la partie basse du cintre (débarassée de toute trace de guidoline antérieure) et vérifier que les bouts de chaque poignée ont la même position par rapport à la règle.

Poser la nouvelle

Pas d'outillage nécessaire, si ce n'est une paire de ciseaux. L'emballage contient :

- deux rubans, un pour chaque moitié du cintre,
- deux bouts d'autocollant, en général noirs, qui serviront à maintenir le ruban près de la potence en fin d'opération,
- deux bouchons de guidon.



Mieux qu'un long discours...



De nombreux sites proposent des vidéos montrant la pose de la guidoline. Celui de l'accessoiriste hollandais BBB en offre une, tout à fait explicite et... anglophone. Vous la trouverez sur le site de l'importateur de la marque : www.maillon.fr. Sélectionner BBB > Composants > Guidoline. La vidéo est présente sous chaque descriptif des modèles de guidoline.

Le bon sens

Il existe un sens précis pour placer la guidoline autour du cintre. Elle est enroulée de l'extérieur vers l'intérieur, soit le sens des aiguilles d'une montre pour la partie gauche, et le sens inverse pour la partie droite. Ceci respecte la position naturelle des poignets et leur action sur le cintre, notamment dans la partie supérieure et horizontale où les mains auront tendance à « enrouler » le ruban dans le sens où il a été posé.



À droite.

À gauche.

- Découper un petit morceau de ruban et le placer sur le collier de la poignée en le collant sur le début de la cocotte de frein. Il servira à masquer le collier, une fois le ruban placé.



- Décoller la protection de la partie adhésive sur 15 à 20 cm et commencer par la partie inférieure du cintre en respectant le sens de rotation préconisé plus haut. Placer le début du ruban de façon à ce qu'il dépasse d'environ 2 mm qui serviront à bloquer le bouchon.

- Enrouler régulièrement le ruban, en tirant légèrement dessus et en recouvrant une moitié de largeur à chaque tour. Poursuivre l'opération jusqu'à la cocotte de frein, en veillant à ce que chaque tour recouvre bien le tour précédent, surtout dans la partie courbée du cintre, à l'extérieur de la courbe.

- Arrivé à la cocotte, enrouler le ruban le plus haut possible, en recouvrant une partie du petit morceau de ruban collé en début de manipulation.

- Passer le ruban sur la partie interne de la cocotte de façon à le faire ressortir sur le haut du cintre en respectant le sens de rotation.

- Poursuivre l'enroulement sur la partie horizontale, jusqu'à quelques spires de la fin. À l'aide de la paire de ciseaux, tailler le ruban en biais, côté intérieur, et continuer alors l'enroulement jusqu'à la pointe. Cette dernière opération a pour but d'éviter la surépaisseur de ruban près de la potence.



- Terminer en posant le collant noir autour du ruban.

- Procéder à la pose du ruban sur l'autre moitié du cintre en changeant le sens de rotation, comme expliqué plus haut. Enfin, terminer par la mise en place des deux bouchons d'extrémité du cintre.



Guidons type « papillon »

Le principe de pose est exactement le même, y compris le sens de rotation du ruban. Et s'il n'existe pas de cocottes de freins, un cintre papillon comporte plusieurs parties courbes, nécessitant un peu de vigilance lors de l'enroulement du ruban pour que chaque spire recouvre bien la précédente, notamment sur l'extérieur des courbes.

À savoir

- Il existe de nombreux modèles de guidoline dans des matières diverses, cuir ou liège compris. En général, leur épaisseur et leur texture assurent un bon confort de la main sans qu'il soit besoin de recourir à plusieurs épaisseurs.
- Plusieurs couleurs sont également disponibles et pouvant être assorties à la couleur du cadre ou aux yeux du cycliste.
- Les bouchons sont obligatoires en regard du Code de la route et... des règles de sécurité !
- La guidoline déteste le crêpi des murs sur lesquels sont parfois appuyés les vélos, en revanche elle adore l'eau savonneuse lors du nettoyage du vélo.



▶ La clé dynamométrique

Serrez la vis !

Est-ce trop serré ou pas assez ? Éternel dilemme. Dans le doute, je serre fort, voire très fort, quitte à râler quand il va falloir tout démonter. À râler ou tout casser !

Sous le nom peu familier de clé dynamométrique se cache un outil de plus en plus sollicité dans la mécanique du vélo.

Son but est simple : contrôler le couple de serrage ou force à exercer sur une vis pour la serrer conformément aux spécifications

techniques déterminées et recommandées par le constructeur de l'accessoire concerné. ■

Pourquoi ?

Sur nos vélos, des matériaux divers cohabitent (acier, carbone, alu...) assemblés par des vis qui assurent leur maintien et souvent notre sécurité. On peut citer, par exemple, les capots de potence qui ensèrent le cintre. Leur serrage doit être suffisant pour le maintien du cintre tout en préservant l'intégrité de l'alu de la potence menacé par un serrage excessif des vis acier. Ailleurs, c'est le bon fonctionnement d'un assemblage qui est garanti par un serrage correct, telles les vis transverses des pédaaliers type Hollowtech ou Ultra-Torque. Et si l'on regarde attentivement les différentes notices techniques présentes (obligatoirement) dans les emballages des accessoires, la valeur du couple y est clairement indiquée.



La clé

Les clés dynamométriques sont monnaie courante dans l'industrie et dans la mécanique. Elles peuvent prendre diverses formes et utiliser plusieurs systèmes. Celles qui nous intéressent sont des clés à main pour des forces de serrage relativement faibles. Elles se présentent sous deux formes.

- La clé à lecture directe : la lecture de la force à atteindre se fait directement sur un cadran, intégré à la clé. Ici, c'est la flexion du levier qui traduit la force requise.

- La clé à déclenchement : la force de serrage est programmée selon une échelle située sur le manche. Lorsque la force est atteinte, un clic se fait entendre et la clé devient inopérante.

La première est plus encombrante, mais plus simple à utiliser. Elle est aussi plus rare sur les catalogues d'outillage pour cycles.



Newton ou Pound ?

Pas de panique, il s'agit seulement des unités utilisées pour exprimer la force de couple ou force de serrage. Ce sont ces indications qui figurent sur les notices et qui sont exprimées sous deux formes.

- La forme internationale ou Newton-mètre abrégé en Nm
- La forme anglo-saxonne ou Pound-inch ou feet abrégé en Lb-in ou Lb-ft

En général, les deux unités figurent sur les clés.

On peut rapprocher cette double indication de celles qui concernent la pression des pneus qui peut être exprimée en bar ou PSI.

Quelques pièges à éviter

Les clés dynamométriques représentent un investissement important et leur présence dans une panoplie d'outillage traduit une pratique assidue de la mécanique vélo. Néanmoins, elles peuvent séduire un mécanicien amateur perfectionniste ou un club. Avant achat, voici donc quelques pièges à éviter.

- Bien vérifier la plage des couples de serrage disponibles. Sur un vélo, on peut trouver des couples allant de 3 ou 5 Nm (serrages de câbles ou potences) à 50 Nm (écrous de cassettes). Les plus utilisés sont les couples bas, notamment pour les composants en carbone pour lesquels un serrage précis est indispensable.

- Les douilles sont fixées sur la clé par un carré. Il existe deux normes : le carré de 3/8 de pouce et le carré 1/4 de pouce. Si les douilles sont achetées séparément, elles doivent avoir la même norme, même s'il existe des adaptateurs pour passer de l'une à l'autre.

- Une clé dynamométrique est fragile et craint les chocs. Il est donc indispensable de la ranger dans son coffret après usage.

Des exemples à moins de 100 €

- **VAR** : Réf. DV-10000. Clé à déclenchement. Couple de 3 à 14 Nm. Coffrets de 8 douilles. 70 € • www.vartools.com
- **Parktool** : Réf. TW1. Clé à lecture directe. Couple de 0 à 7 Nm. Embouts disponibles à part. 55 € • www.parktool.com
- **BBB** : Réf. Torquefix BTL73. Clé à déclenchement. Couple de 2 à 14 Nm. Coffret de 7 douilles. 70 € • www.bbb.com
- **XLC** : Réf. TO S-41. Clé à déclenchement. Couple de 3 à 15 Nm. Coffret de 7 douilles. 65 € • Sur de nombreux sites.

Les prix sont indicatifs, ils peuvent varier selon les vendeurs.



GrDF, distributeur de gaz naturel, est partenaire officiel de la Fédération française de cyclotourisme.

À travers ce partenariat, GrDF choisit de promouvoir une activité sportive respectueuse de l'environnement, dynamique et tendance. Nous nous engageons à accompagner la FFCT dans ses actions de sécurité, de solidarité, et de santé autour du cyclotourisme (vélo-route et VTT), sport de proximité, familial et convivial.

www.grdf.fr