

## LES JANTES (fiche 7)

Après une longue digression automnale pour parler de l'éclairage (fiches 5 et 6), revenons aux roues. Nous avons déjà parlé des pneus, des chambres à air (1), des valves (2), des pompes (3) et enfin des crevaisons (4). Il est temps maintenant **d'aborder la roue elle-même**: jante, rayons et moyeu.

Avoir une monture équipée de bonnes roues est tellement important, qu'en compétition on n'hésite pas à dépenser plus de 6000€ pour s'en procurer une paire mais, rassurons-nous, pour nos VTC ou vélos de ville 60€ peuvent suffire.

En parlant des pneus nous avons dû aborder **le diamètre des jantes** et la mesure européenne **ETRTO**. Comme les pneus; les jantes sont désignées en ETRTO par deux mesures en général gravées dans l'alliage. Ex: 622-19. La première, indique en mm le diamètre de la jante à l'assise du pneu et, la seconde, sa largeur utile c. à d. intérieure. Ici 19 mm, la largeur extérieure, non indiquée, étant de 25 mm.

Vérification faite dans une grande surface: surprise!  
*Sur la jante* figure collé: 622-19/25C. On indique donc la largeur intérieure et extérieure, ce qui est louable. Plus surprenant est ce "C" qui n'a aucune raison d'être dans une mesure ETRTO car 622 mm c'est toujours du C.

*Sur l'emballage* figure: 700x19/25C. Le distributeur français revient donc à l'ancienne mesure française comme certaines personnes qui continuent à parler en anciens francs! Ici, bien sûr, le C est important car en 700 on trouvait autrefois du A (inusité), du B (635 mm, encore présent sur les anciens vélos hollandais) et du C (actuel 622 mm). Pourquoi faire simple quand on peut continuer à faire compliqué?

Normalement, **plus un pneu est large plus la jante devrait être large** elle aussi. Pourtant, depuis l'apparition des jantes à double paroi, on a pris l'habitude de monter des pneus de 40 voire 45 mm sur des jantes de 19 mm alors qu'il faudrait dans ce cas une 25 mm. La jante risque alors de cisailer le pneu au niveau des tringles. **Fig :1**

De nos jours, toutes les jantes, sauf certaines hollandaises en inox, sont **en alliage d'aluminium**. Elles sont légères et les patins de freins les agrippent bien même par temps de pluie. Revers de la médaille: humides elles couinent facilement et produisent un

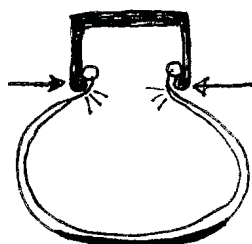


fig. 1

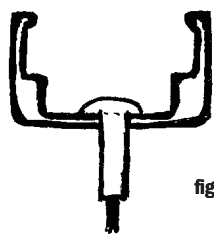


fig. 2

oxyde noir très salissant.

**SIMPLE PAROI** ou **DOUBLE PAROI**

Une jante **simple paroi** est souvent un tube écrasé comme le montre la coupe 2. Une telle jante n'a que peu de rigidité propre, la rigidité lui est donnée par la tension correcte de ses 36 rayons. Inconvénient majeur: *si un rayon casse, elle risque de se déformer rapidement et fortement*. Elle équipe systématiquement les vélos bon marché. Cette jante est facile à reconnaître. Vue pneu monté, elle présente une face plate à l'endroit où sont implantés les rayons. Vue (pneu démonté) c'est encore plus simple; les écrous des rayons sont bien apparents. **Fig :3**



fig. 4



fig. 5



fig. 6

La jante **double paroi** présente une coupe plus complexe **Fig :4, 5, 6**. Elle est obtenue par extrusion et possède de ce fait une bonne rigidité propre. On peut alors l'équiper de moins de 36 rayons mais pour nos vélos souvent chargés et malmenés il vaut mieux garder les 36 rayons traditionnels. *Si un rayon casse on peut tranquillement revenir chez soi sans risquer de voler irrémédiablement la roue.*

On devrait toujours avoir en réserve une roue AR qu'on pourra monter pendant que la roue malade va se refaire une santé chez le vélociste. **Attention cependant**: toujours **démonter la roue libre** de la roue malade et la remonter sur la roue de rechange. En effet, plateaux, chaîne et pignons s'usent conjointement, les dissocier risque d'engendrer sauts de chaîne et craquements.

Pour démonter une roue libre actuelle à visser (postérieure à 1995) il suffit d'un outil à empreinte SHIMANO vendu autour de 5€. Il est très simple à utiliser. Nous en reparlerons.

Ces jantes doubles présentent souvent sur leurs flancs **une rainure qui sert de témoin d'usure (R)**. Les patins de freins, même propres, étant toujours un peu abrasifs, usent les flancs des jantes en alu. Quand la rainure n'est plus visible, il est temps de changer la roue. On risque, en effet, *l'éclatement des flancs* sous la pression du pneu. Le flanc éclaté se coince alors dans les freins et, surtout s'il s'agit de la roue AV, les conséquences peuvent être dramatiques.

Ces jantes doubles se reconnaissent, elles aussi, assez facilement. Pneu monté, elles sont

plus hautes (épaisses) et montent vers les rayons en forme de pyramide ou d'ogive. Nues, on voit de grandes perforations dans la paroi supérieure, les écrous des rayons ne sont visibles qu'au fond de ces trous sur la paroi inférieure. **Fig :7**

Selon leur prix, les jantes doubles présentent d'autres perfectionnements: oeillets de renforcement autour de l'implantation des rayons, raccords soudés, flancs usinés, durcis, renforcés d'une couche de céramique. Il existe même des jantes étanches qui peuvent recevoir un pneu sans chambre comme sur les voitures (tubless).

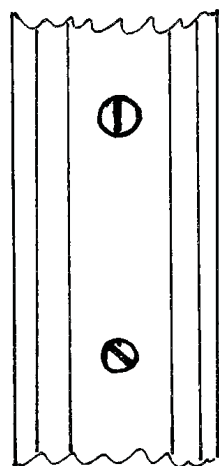


fig. 3

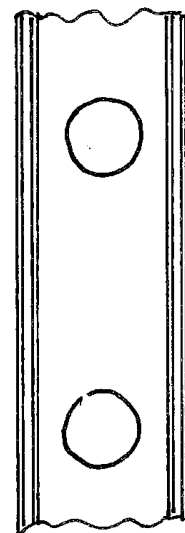


fig. 7

Prochaines fiches: fonds de jante rayons et moyeux.  
 C.A