

Changer de CASSETTE

Avec l'été et les épreuves montagnardes, il est temps de modifier les dentures de la cassette. Nettoyage, démontage, compatibilité, petit rappel des opérations à effectuer sur ce que l'on appelait plus communément, la roue libre... Par Guillaume Judas, photos Emmanuel Vallée



Deux grandes tendances se partagent le marché concernant les systèmes de cassettes et de dentures : Campagnolo et Shimano. Il ne s'agit pas seulement d'une préférence du nombre de pignons à l'arrière, puisque d'ailleurs Shimano va bientôt nous proposer (comme Campagnolo) une cassette à dix vitesses, mais bien un problème de diffé-

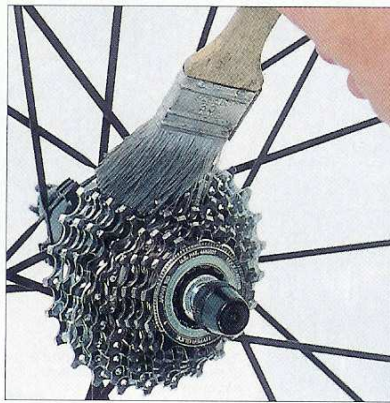
rence d'encoche des dentures, ainsi que de diamètre interne de celles-ci. Ainsi, parmi toutes les cassettes du marché, vous trouverez soit du Campagnolo, soit du Shimano, soit du compatible pour l'un ou pour l'autre. Certaines marques de roues proposent leurs modèles avec des corps de cassettes interchangeables pour le fabricant italien ou le fabricant japonais. La vérification de la cassette s'impose régulièrement, surtout si l'on utilise des den-

tures légères, dont certains pignons sont rivés entre eux afin de garantir la rigidité. Il faut se méfier de tout bruit suspect à l'arrière (genre quinquaille...), et vérifier qu'il n'existe absolument aucun jeu entre les pignons. Concernant l'usure d'une cassette, celle-ci peut être préservée relativement longtemps (en fonction de son niveau de gamme au départ) à condition de changer très régulièrement la chaîne, c'est-à-dire avant son usure complète.

Si vous dépassez cette limite, il y a fort à parier que vous deviez remplacer la cassette entière en même temps que la chaîne, à moins que vous ne disposiez d'une cassette adaptable qui se monte "dent par dent". En effet, rares sont les fois où les 12 et 13 dents sont à remplacer !

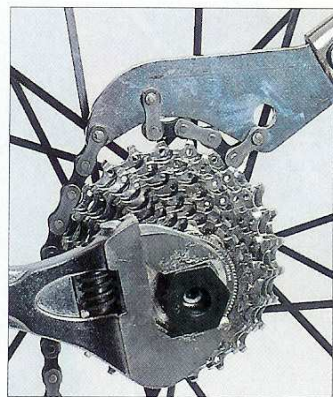
Nettoyage

1 Avant tout, un nettoyage s'impose, pour vérifier régulièrement l'état de la cassette. De plus, rouler avec une cassette souillée accélère son usure. L'idéal est de passer un pinceau de gasoil sur les pignons, pour nettoyer sans dégraisser totalement, puis de brosser la cassette à l'eau savonneuse (ou liquide vaisselle) avant de la rincer à l'eau, si possible en évitant les jets haute pression. Cela pourrait permettre à l'eau de s'infiltrer dans les mécanismes du corps de roue libre.



Démontage

2 Le démontage s'effectue avec un fouet, ainsi qu'une clé permettant de desserrer la rondelle de la cassette. Les fouets "artisansaux" font très bien l'affaire, quelle que soit l'épaisseur des pignons, puisqu'il ne sert qu'à bloquer la roue libre. Il évite ainsi que lorsque l'on desserre l'écrou, elle tourne dans le vide...



Montage

3 En cas de remontage sur une roue d'une autre marque que Campagnolo ou Shimano, même si on monte les dentures sur un corps de cassette compatible, il peut être nécessaire

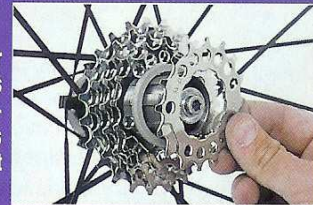


de positionner une rondelle derrière la cassette, afin de combler la différence d'épaisseur entre les cassettes dix vitesses Campagnolo et les neuf vitesses Shimano, ou autre...

Astuces

■ Dent par dent

Si vous montez une cassette compatible "dent par dent", n'oubliez pas de monter correctement les intercalaires, qui ne sont pas identiques entre les cassettes neuf et dix vitesses. De plus, ces intercalaires diffèrent selon leur positionnement sur la cassette et selon leur diamètre externe...



■ Le serrage

Resserrez l'écrou de cassette, en respectant le couple de serrage préconisé. Attention, selon le nombre de dents du pignon de départ (11 ou 12 dents), l'écrou n'est pas à la même dimension et peut poser soit des problèmes de serrage, soit des problèmes de passage de vitesse (dans le cas d'un écrou de 11 dents pour un départ 12, ou l'inverse).

