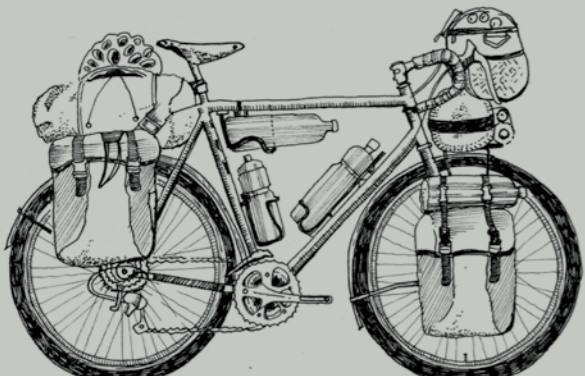
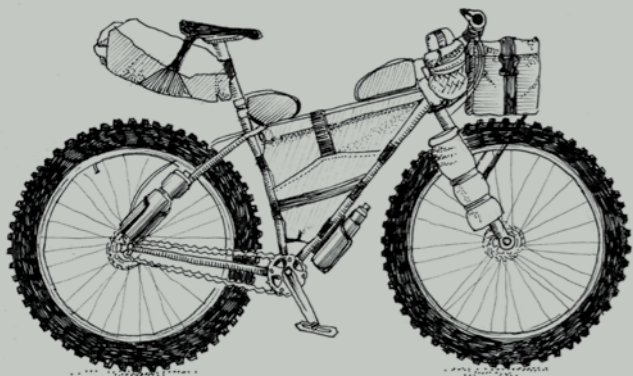


Configuration endurance – une configuration ultralégère, avec un minimum de bagages pour parcourir de longues distances sans assistance. Elle donne priorité à la vitesse et à la performance sur le confort et le loisir.



Configuration cyclotourisme – Une configuration cyclotourisme classique, avec sacoches et porte-bagages pour embarquer un maximum de bagages. De l'avis général, la configuration idéale pour les voyages au long cours, quand le confort et la polyvalence priment sur la vitesse.



Configuration bikepacking – Pour ceux qui continuent quand la route s'achève. La largeur des pneus procure un maximum de confort sur terrain difficile et le système de porte-bagages et sacoches fait place à des bagages légers sanglés au cadre, pour plus de dégagement dans les passages étroits et le long de pistes broussailleuses.

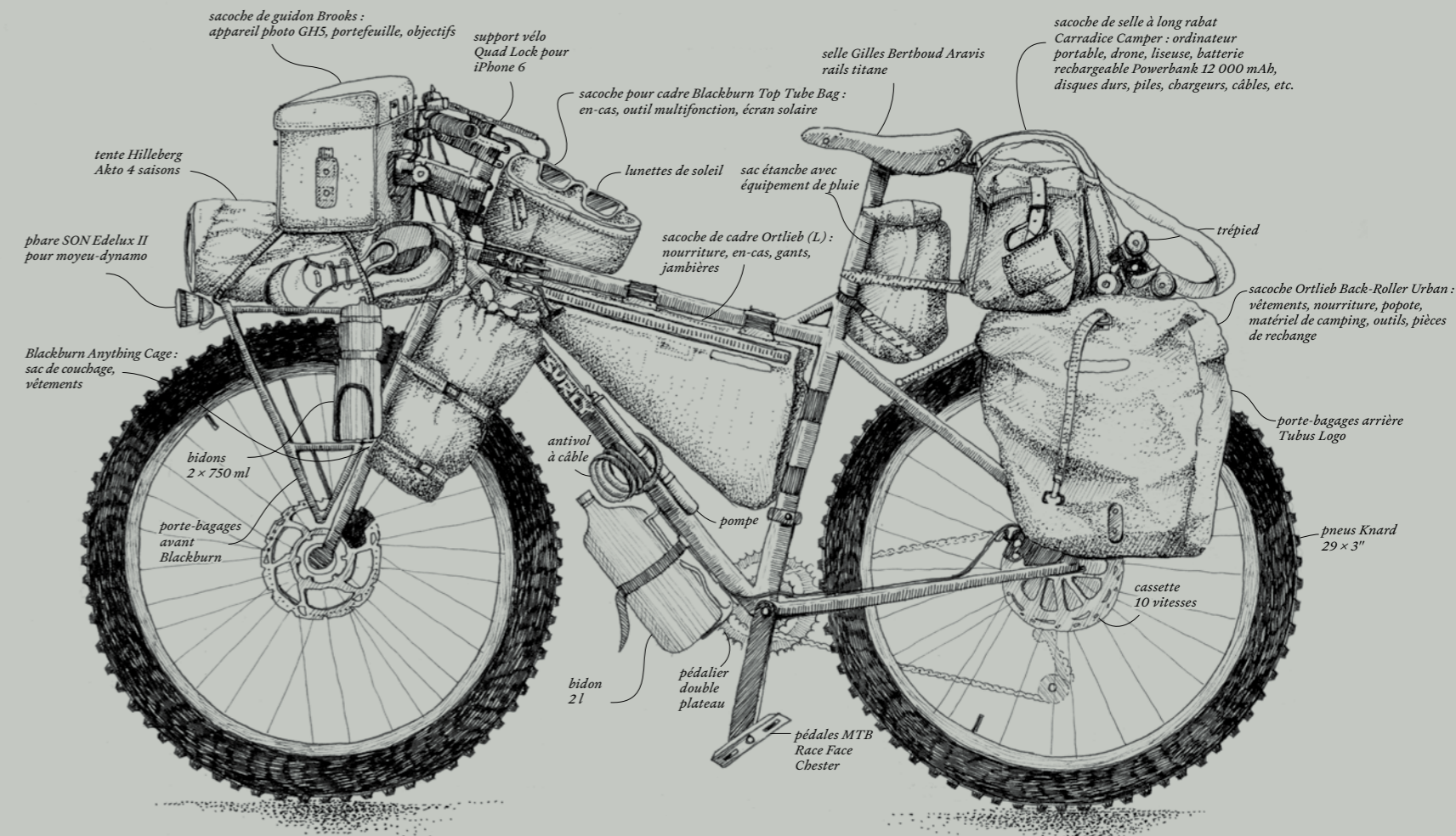
Préparation – Le choix du vélo

Il va sans dire que le choix du vélo mérite une réflexion approfondie. J'ai rencontré des dizaines de cyclovoyageurs des quatre coins du monde, et chacun procède différemment. Mieux vaut ne pas s'enfermer à chercher la configuration « parfaite ». Lorsque je repense à mes échanges avec des cyclovoyageurs indiens ou boliviens qui parcouraient de longues distances sur des vélos chinois bas de gamme, leurs affaires dans des boîtes en carton sanglées sur des porte-bagages de leur fabrication, je me dis que quand on veut, on peut toujours...

Pourtant, jamais les options n'ont été si nombreuses. Pour le cycliste ayant le choix, décider de la configuration idéale est un casse-tête. Il y a quelques décennies, tout était simple. Il y avait le vélo de ville pour aller travailler, le VTT pour le tout-terrain et le vélo de course pour la vitesse. Aujourd'hui, il existe des sous-catégories qui combinent taille des pneus, géométrie du cadre, forme de guidon, options de sacoches... Le choix est étourdissant. Vous venez de trouver le vélo idéal pour vos week-ends à la campagne, mais la voirie réaménage les pistes cyclables avec une couche de gravier et votre marque de vélo préférée sort un modèle de cyclo-cross, ou « gravel bike ». Voilà comment, avant même de vous en rendre compte, vous avez 10 vélos dans votre garage ! Cela dit, cet éventail de choix permet de personnaliser sa configuration dans les moindres détails. La première chose à faire est donc de déterminer ses goûts et ses besoins.

Bien entendu, pour un voyage tel que le mien, certains vélos sont à exclure. Un vélo de course ultraléger pourrait casser sous le poids de sacoches surchargées. Un fixe, le vélo à pignon fixe qui donne fière allure en ville, aurait bien du mal à grimper des côtes raides. Il faut aussi songer à sa position sur le vélo : trop sportive, elle casse le dos et contraint à admirer cinquante nuances de bitume plutôt que les merveilles du monde. Mais, une position trop droite est difficile à tenir avec un vent de face. Il faut donc trouver la position intermédiaire. Avec un vélo à la géométrie parfaite, on peut passer une longue journée en selle sans trop souffrir. Un guidon à potence inclinable et ajustable prévient les crampes aux poignets et aux épaules, et un cadre robuste peut transporter sans encombre cycliste et bagages. Quant aux options de montage accueillant porte-bagages ou porte-bidon, elles ont aussi leur importance. Concernant les vitesses : plus il y en a, mieux c'est. On utilise le petit braquet beaucoup plus souvent qu'on ne l'imagine pour gravir les chaînes de montages sans fin.

De nombreux cyclovoyageurs optent pour des cadres acier, résistants et faciles à réparer. Quand un cadre acier rompt sur une petite route en Iran, on trouve toujours quelqu'un pour le ressouder dans la ville voisine.



En outre, l'acier est élastique et absorbe une partie des chocs et secousses, rendant le voyage plus confortable qu'avec des matériaux rigides comme l'aluminium ou la fibre de carbone. L'inconvénient ? L'acier est de loin le matériau le plus lourd. C'est pourquoi de plus en plus de vélos sont en aluminium ou en fibre de carbone. Les cadres aluminium sont abordables, légers et assez robustes pour ne jamais rompre ou presque. La fibre de carbone ultralégère, autrefois réservée aux vélos de course, est devenue plus résistante et s'utilise aussi désormais dans la fabrication des vélos de randonnée. Il faut toutefois être plus soigneux avec un cadre en fibre de carbone, par exemple quand on jette son vélo sur le toit d'une jeep pour échapper à une troupe de lions en Afrique... La fibre de carbone est en outre difficile à réparer en cas de casse. Enfin, certaines marques se tournent vers les cadres en titane premium. Le matériau est léger, ultrarésistant et fin, mais bien plus onéreux.

J'ai longtemps voyagé avec mon Surly Long Haul Trucker (LHT), un vélo de randonnée classique et robuste. Des roues 28", des pneus 35 mm, des freins à patins V-Brake et un cadre acier. De nombreux équipements susceptibles de casser sont absents de ce modèle, qui ne présente que le strict minimum. J'ai songé à l'embarquer pour ce voyage mais, sur les pistes caillouteuses ou sablonneuses, ses pneus fins auraient compromis ma progression. J'avais souvent été obligé de le pousser sur des

pistes exigeantes. Je m'orientai donc vers le vélo de montagne ou le « fat bike », tous deux capables d'affronter les terrains les plus difficiles. Le Surly ECR, baptisé « camping-bike », attira mon attention. Ses pneus de 29 x 3.0", plus généreux en caoutchouc que ceux du LHT, pourraient rendre ma progression sur les pistes de terre plus confortable et, théoriquement, ne m'empêcheraient pas de rouler sur le sable. On me mit en garde sur le fait qu'il me ralentirait sur le bitume. Après quelques essais, je confirmai ce constat, mais quelque chose s'était passé entre ce vélo et moi. Il était si confortable sur les pistes de terre qu'il invitait à l'aventure. Par ailleurs, je n'avais pas l'intention de battre des records de vitesse. Je voulais du confort et me sentir en confiance. J'ignorai donc les conseils rationnels, seul m'importait de me sentir bien en selle. Plus que mon vélo, c'était mon état d'esprit qui me porterait de par le monde.

Vélo:	Surly ECR, Large
Selle:	Gilles Berthoud Aravis, rails titane, modèle Aravis légère
Pneus:	Surly Knard 29 x 3.0"
Jantes:	Rabbit Hole 50 mm
Freins:	Avid BB7, 180/160 mm à l'avant et à l'arrière
Poignées de freins:	Avid FR-5
Dérailleur:	SRAM NX Eagle
Guidon:	17° cintre aluminium
Pédales:	Race Face Chester, rouge