

Un Français, Cham

Entre bière, fiesta et victoire !

Émigré en Angleterre depuis quelques années, Sylvain Garde a découvert là-bas la pratique du Singlespeed et en est devenu un fervent acteur. Tel un agent double, il nous raconte son histoire, de ses débuts jusqu'aux derniers Championnats en date.

TEXTE > SYLVAIN GARDE

ILLUSTRATION > YANN RENAULD

PHOTOS > CHIPPS CHIPPENDALE, ALEX BAKER, ANDY CARTER, GAVIN THOMSON, ROB MYERS ET SIMON BARNESI

C'est fin 2000 que j'ai été touché par le virus du Singlespeed, lorsqu'un camarade de club m'a mis au défi de me servir de mon stock de pièces VTT, accumulées au fil des années, pour me monter un vélo à vitesse unique. Piqué au vif, c'est le soir même que j'ai pris mon vieux cadre Sunn Dix, une fourche AMP, un pignon de 16 issu d'une cassette, un pédalier débarrassé de ses petite et grande couronnes et une chaîne classique, raccourcie. J'ai juste eu besoin d'acheter un tendeur



de chaîne Surly et des vis de plateau courtes, et le tour était joué. Je n'oublierai jamais ma première sortie sur ce vélo, et la curieuse euphorie que je ressentis dès les premiers tours de pédales. Il est cependant difficile d'expliquer rationnellement au néophyte les sensations particulières que procure le Singlespeed. L'absence de changement de

vitesse permet de se concentrer totalement sur le terrain et sur le plaisir de piloter, sans avoir à l'esprit le souci d'être sur le bon rapport (en fait, on est toujours sur le bon rapport !). La transmission directe de la chaîne, sans le détour bruyant par les galets du dérailleur, permet de ne faire qu'un avec le vélo. Conserver sa vitesse est primordial, il est donc impératif d'être fluide et de freiner le moins possible. C'est d'ailleurs un excellent exercice pour la technique : les montées se font presque toujours en force et en danseuse, en sachant que l'on aura tout le loisir de récupérer son souffle en descente.

Ci-contre : cette année, pas moins de sept filles étaient présentes à ces Championnats anglais ! Et quelle classe !

À droite : C'est ce single track en descente, qui serpentait à flanc de colline, qui m'a permis d'assurer la victoire !



n 2005

CHAMPIONNATS **Singlespeed**

Champion d'Angleterre !





Le départ est un moment crucial ! On me voit ici au centre, en maillot jaune et blanc...

LES DÉBUTS

À l'époque, au Royaume-Uni, le mouvement singlespeed était encore assez confidentiel, mais depuis quelques années, il a pris de l'ampleur, prenant modèle sur les États-Unis, précurseurs en la matière. Ainsi, plusieurs petits fabricants comme On-One ont commencé par proposer des cadres singlespeed, des fanzines comme The Outcast sont apparus, bon nombre de courses de VTT proposent désormais une catégorie spécifique Singlespeed, et il n'est pas rare de croiser sur les sentiers britanniques des groupes entiers de vététistes singlespeeders. Il arrive même que quelques

certain un phénomène de mode, un moyen de se faire valoir, de montrer que l'on appartient à une clique... Ceux-ci auront probablement démonté ou revendu leur singlespeed au bout de quelques semaines. Mais pour les passionnés, le Singlespeed est tout simplement un moyen de rouler différemment, avec un vélo simple et léger qui ne demande quasiment aucun entretien et qui permet d'approcher sous un tout nouvel angle des sentiers devenus un peu trop familiers. J'ai pu avoir pour la première fois un aperçu de l'aspect culturel lié au mouvement singlespeed lors des Championnats du Monde, (dés)organisés en juin 2001 au pays de Galles. Les règles, offi-

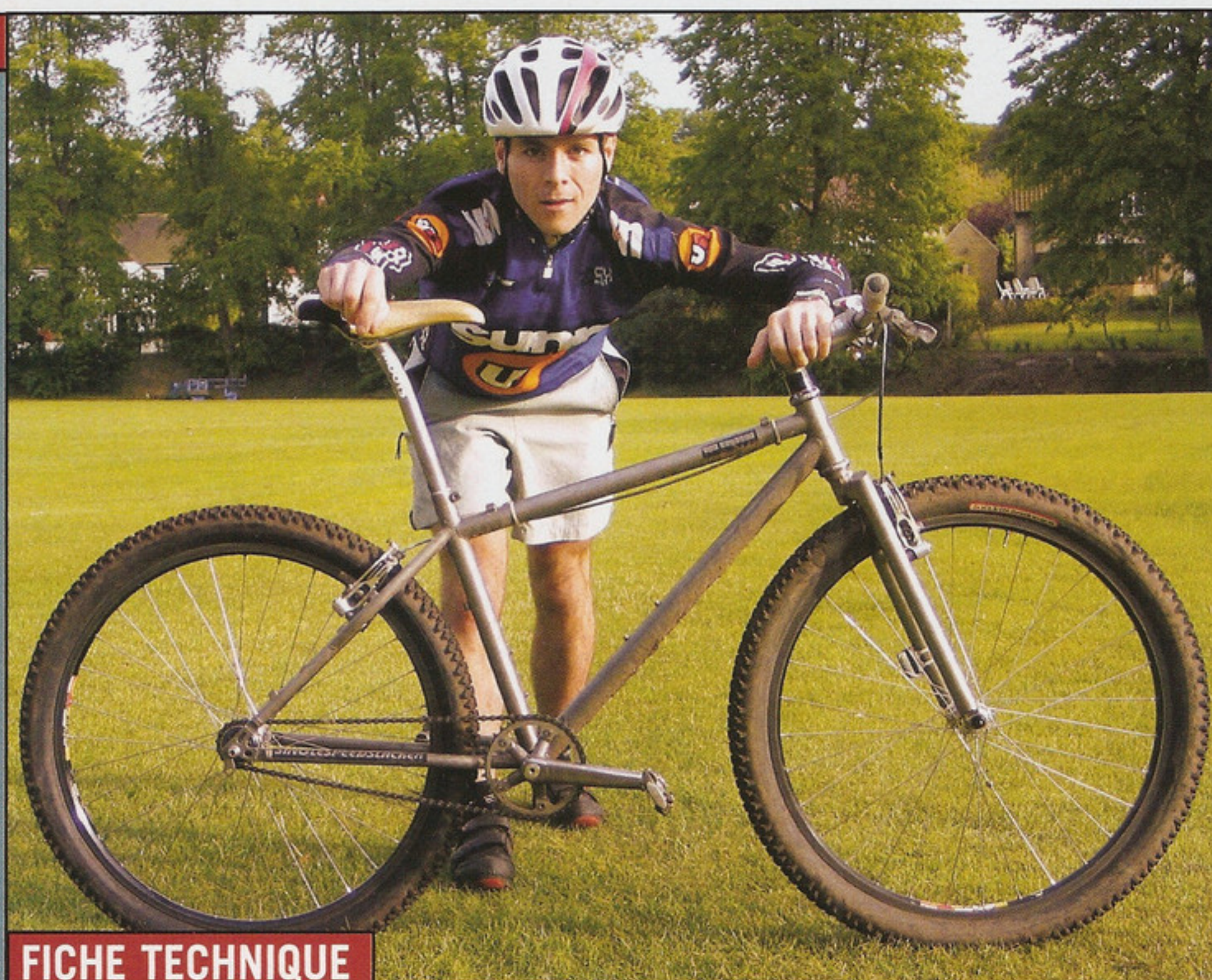
cieuses, stipulaient un minimum de 5 pintes de bière à ingurgiter la veille au soir de la course et l'application d'un tatouage représentant un pignon pour les gagnants, homme et femme. Le jour même, les vélos furent déposés au sol pour le traditionnel départ couru – ou marché, au choix –, façon Le Mans. Le signal du départ fut donné par Chipp's Chippendale, figure historique du VTT en Grande-Bretagne, s'écrasant (après l'avoir bue d'une traite) une canette de bière sur le front. Entre-temps, bon nombre de vélos avaient été subrepticement changés de place par les malicieux organisateurs. Au sommet de la première côte, certains s'arrêtèrent pour souffler un peu, allumer une cigarette ou admirer la vue donnant sur la mer. Le singlespeeder moyen est donc, tu l'auras compris, plutôt éloigné du stéréotype du coureur de cross-country aux jambes rasées. Ce qui n'empêche pas, toutefois, que les courses soient toujours chaudement disputées. Et, contrairement à ce que l'on pourrait penser, on peut aller très, très vite avec une seule vitesse. Depuis cet été 2001, j'ai fait pas mal de courses en singlespeed. À chaque fois avec le même plaisir, surtout lorsqu'on est mêlé aux cyclistes sur des VTT à vitesses, avec qui on se tire la bourre ! Ma dernière en date, c'étaient les Championnats nationaux...

MON VÉLO

Mon vélo, lui, a bien changé depuis 2000. En fait, il ne reste plus aucune pièce du montage originel ! Ayant succombé à la passion du beau matériel, mon singlespeed est devenu une sorte de *project-bike*, sur lequel j'ai petit à petit greffé les pièces qui m'ont fait rêver depuis que je pratique le VTT (et de préférence en titane) : le pédalier Morati, la tige de selle Moots, les freins

Mon singlespeed est devenu une sorte de Project-Bike !

Avid Arch Supreme, les rares leviers Box, etc. Le cadre, quant à lui, a fait place à un superbe Exact en titane, toujours de chez Sunn. Pour accroître encore la simplicité de l'ensemble, je roule aussi maintenant exclusivement en fourche rigide, avec de gros pneus de section 2.1 ou 2.3 pour un peu de confort, et j'ai fait fi du tendeur de chaîne en montant l'ingénieux moyeu arrière à axe excentrique de chez White Industries, avec une roue libre et une chaîne de type BMX. J'ai un autre VTT, un tout-suspendu à 27 vitesses, mais celui-ci est beaucoup moins souvent de sortie que le singlespeed ! Pour beaucoup, cela peut sembler un stupide et inutile retour à l'âge de pierre, et à ceux-là, je conseille tout simplement d'essayer et de m'en reparler après !



FICHE TECHNIQUE

- **Cadre** : Sunn titane.
- **Fourche** : Saracen titane.
- **Roues** : moyeux White Industries ENO / jantes Mavic 717 ceramic.
- **Pneus** : Klein Death Grip 2.3.
- **Cintre** : Titec Hellion.
- **Tige de selle/Potence** : Moots.
- **Selle** : WTB.
- **Jeu de direction** : Chris King.
- **Pédales** : Shimano 858.
- **Pédalier** : Morati.
- **Boîtier** : Syncros titane.
- **Roue libre** : White Industries 16 ou 17 dents.
- **Couronne** : Salsa 34 dents.
- **Chaîne** : Sram PC1.
- **Freins** : Avid Arch Supreme.
- **Leviers** : Box.



Ci-dessus : me voilà à l'attaque dans une des dernières petites bosses du parcours... juste avant de passer la ligne en vainqueur !



En haut : à peine arrivés, la plupart des participants se délectent d'une petite mousse bien fraîche. La diététique, ce n'est pas le fort des singlespeeders !

LES CHAMPIONNATS UK 2005

C'est à Machynlleth, un petit village du pays de Galles où abondent les sentiers dédiés au VTT, que se sont déroulés les Championnats de VTT singlespeed du Royaume-Uni 2005 (alias SSUK05). Tradition oblige, cette course a été précédée, la veille au soir, d'une *pizza party* bien arrosée de bière, après laquelle certains se sont adonnés au Derby Bike sur vélos d'enfants ou au Soft Shore. Quèsaco ? Une variation du North Shore canadien, où une personne couchée au sol tient lieu de support aux planches sur lesquelles le rider pose ses roues. Ambiance garantie ! Vu que je ne fais jamais rien comme tout le monde, c'est après avoir participé aux Championnats du Monde en 2001 et aux Championnats d'Europe en 2003 que, régression oblige, j'ai participé à ces Championnats nationaux en 2005 !

Le dimanche matin, vers 11 h 30, une centaine de joyeux singlespeeders (dont plusieurs avec une belle gueule de bois !) se rassemblent lentement sur la place du village. Nous entamons une procession par la route afin de rejoindre le point de départ. Là, surprise, un orchestre de tambours nous attend. Puis, la trentaine de coureurs s'autodéclarant sérieux écoute attentivement les instructions pour le départ couru façon Le Mans. Le principe est simple : nous déposons les vélos au sol et nous les récupérons après avoir couru quelques dizaines de mètres. Entre-temps, les organisateurs ont, comme toujours, changé malicieusement de place tous les vélos ! Bonjour la panique pour s'y retrouver ! Le reste des coureurs, non sérieux, suivra pour, au choix, un ou deux tours d'un parcours tracé sur quinze kilomètres.

LA COURSE

Renseignements pris auprès d'un groupe de pilotes locaux, le circuit débute par une montée sévère de deux kilomètres. Inutile donc de partir à bloc ! Au premier tour et dès les premières centaines de mètres, trois pilotes locaux prennent la tête, suivis d'un petit groupe dont je fais partie. Prévoyant, j'ai troqué mon habituel rapport de 34*16, pour un classique 34*17. La montée n'en est pas moins un calvaire : trop raide pour être pratiquée assis sur la selle et trop longue pour rester en danseuse jusqu'au bout. Heureusement, elle nous amène à la première portion de single track. Un vrai régal, qui fait oublier les jambes déjà lourdes ! Comme je suis l'un des rares en tout-rigide, je m'applique à prendre les trajectoires les plus fluides possible, à ne pas décoller les roues du sol jonché de pierres et, bien sûr, à éviter de freiner ! Après une nouvelle montée infernale, la descente suivante se déroule sur une piste à deux traces. Elle me fait retrouver des sensations de gamin. Fallait voir ça : quatre d'entre nous pédalant comme des damnés, puis se recroquevillant en position aérodynamique, roue dans roue à 50 km/h ! Les plus lourds prendront finalement l'avantage en fin de descente ! Enfin c'est la dernière portion de single track, quasiment tout en descente, très roulante au début, à flanc de colline, puis plus tortueuse en forêt. Après avoir vu successivement deux gars s'arrêter pour crevaison, je sais que je suis en bonne position. Surmotivé, peut-être trop d'ailleurs, je commets une erreur de pilotage en butant contre une grosse souche. Le choc me fait passer par-dessus le guidon. De nouveau en selle malgré des étoiles plein les yeux,

je remarque peu à peu les conséquences de ma chute : du sang goutte sur ma potence, ma selle a le nez en l'air – ce qui rend le pédalage très inconfortable – et l'angle de direction semble différent... Bon sang ! sur le choc, ma fourche en titane s'est tordue vers l'arrière, et je me suis fait une belle entaille au menton. Pas le temps de m'arrêter pour mieux évaluer les dégâts, j'entends déjà quelqu'un derrière qui me rejoint... Au deuxième tour, je faiblis un peu et me fais rattraper en montée par quelques gars, dont un a le poignet bandé... Il m'explique d'ailleurs qu'il ne peut pas aller trop vite en descente. Coup de bol ! Je trouve en moi l'énergie de le distancer sur le single track. Malgré cette fourche endommagée qui rend le pilotage aléatoire, je prends quelques risques dans la

Je suis le premier ! Ravi mais épuisé, je m'écroule par terre...

descente finale. Toujours pas trop sûr de ma position exacte, je guette avec inquiétude un éventuel retour de pilote sur les dernières centaines de mètres. Mais personne à l'horizon ! Sur la ligne d'arrivée, les coureurs présents, qui ont arrêté après le premier tour, sont trop occupés à siroter des bières. Mais une âme bienveillante m'annonce quand même que je suis le premier. Ravi mais épuisé, je m'écroule par terre !

Quelques bières et un beau barbecue plus tard, et c'est l'heure de la remise des prix dans la plus grande tradition loufoque du milieu singlespeed : un prix pour "le vélo le plus dégingué", pour "le singlespeeder le plus odorant" ou portant "trop de Lycra", pour chacune des sept filles ayant couru, etc. Pour ma part, je reçois un ensemble cadre/fourche Surly pour roues de 29 pouces. Ce sera une bonne base pour un futur montage singlespeed !

Alors, à quand un tel rassemblement en France ? Vu l'engouement à la suite du dossier spécial Singlespeed (V. V. n° 169), cela me semble possible. Précisons que les Championnats de Singlespeed, tant nationaux qu'internationaux, n'ont rien d'officiel (la discipline n'ayant pas d'affiliation aux organismes officiels pour l'instant), et sont organisés et sponsorisés par des magazines et détaillants VTT... A suivre, donc ! ■