



Le Vélomobiliste



DANS CE N° 7 :

L'EDITORIAL

PORTRAIT D'UNE VELOMOBILISTE

RETOUR SUR LE SPEZI 2017

KATANGA

VELOMOBILE ET ASSISTANCE ELECTRIQUE

INTERCITYBIKE DF, AVIS D'UTILISATEURS

AUTOCOLLANTS, TEE-SHIRTS ET TENUE CYCLISTE



ÉDITORIAL

Voici votre Vélobobiliste n°7.

Ce numéro aura pris son temps avant de sortir, il aura fallu attendre un peu certains articles, puis remettre tout ça en forme. Mais il est terminé et j'espère que vous prendrez plaisir à le parcourir.

Le vélobobiliste est notre bulletin de liaison alors n'hésitez à faire des remarques et je vous engage même à rédiger des articles, le plus dur c'est de se lancer.

Malheureusement, nous avons été contraints d'annuler les « 12 heures de Chartres » car à un mois de l'échéance, il n'y avait pas d'inscrit officiel.

Il est important pour le bon déroulement de ce genre d'épreuve de s'inscrire suffisamment à l'avance, ça donne un peu de sérénité aux organisateurs et ça les conforte dans l'organisation de ce genre d'épreuve.

C'est d'autant plus regrettable que cette année les modalités administratives se déroulaient plutôt bien. Peut-être un manque de promotion de l'épreuve, ou alors peu d'intérêt des vélobobilistes pour les courses ou épreuves sportives. A méditer pour une éventuelle organisation l'an prochain.

Par contre le petit tour en France aura vu le nombre d'inscrits progresser de 6 à 11, avec quelques vélobobilistes étrangers venus de Grande-Bretagne et des Pays-Bas. Ça promet d'être une belle balade du 12 au 26 août.

Les 3 et 4 juin, il y avait la fête du vélo à la Tranche sur Mer où nous avons tenu un stand de présentation de l'association et du vélobobile. Claudine, Laure, Christian et Jean-Pierre s'y sont collés. Pour l'occasion, nous avons fait réaliser deux affiches A0 vertical pour la promotion du vélobobile.

Et n'oubliez pas de vous inscrire au rassemblement de Vendée les 15, 16 et 17 septembre 2017, notamment pour ceux qui souhaitent résider en mobil-home. La fiche d'inscription se trouve sur le site [velomobile-france](http://www.velomobile-france.com), rubrique « l'association ; les activités ».

Pour conclure, alors que vous recevez ce N°7 du « Vélobobiliste », **il est encore temps pour les retardataires de renouveler votre adhésion annuelle au club.**

<http://www.velomobile-france.com/pages/l-association/adherer-au-club.html>

Denis alias Zenedavtri

Suite à la demande de nos amis de l'AFV, et par la voix de Geoffroy, ceux qui ont des fourmis dans les jambes peuvent toujours s'inscrire au championnat de France des vélos couchés qui comporte une catégorie vélobobile. Ca se déroulera à Guéret du 14 au 16 juillet 2017.

Les infos sur ces nationaux, tout est en rubrique « courses » du forum jaune. Il faut une licence UFOLEP, une cinquantaine d'euros quand même, mais l'inscription aux nationaux étant gratuite (disons incluse dans la licence), ça revient au prix d'une cyclo pour ceux qui peuvent participer aux 2 courses, et même 3 car il y a un solo + un duo au CLM.

Guéret:

<http://velorizantal.bbfr.net/t22104-national-ufolep-cycloport-route-14-15-16-juillet-2017-gueret>

Montard (à compléter plus tard):

<http://velorizantal.bbfr.net/t22105-national-ufolep-clm-16-17-septembre-2017-en-cote-d-or#516189>

Si ça bloque pour les licences, en particulier ceux qui n'ont pas de club local UFOLEP et qui ne veulent pas adhérer à l'AFV, l'AFV pourrai chercher un club UFOLEP de VD (contacter Geoffroy) mais ils prennent presque tous des frais supplémentaires pour le club et surtout pour l'assurance

Association loi 1901 déclarée le 04 février 2015 à la sous-préfecture du Finistère sous le numéro W291006523

velomobileclubdefrance@laposte.net

www.velomobile-france.com



PORTRAIT DE LAURE

(VUE PAR GUY)

LES DEBUTS

Suite à une chute de vélo (droit) lors d'un après midi ensoleillé du côté de chez nous, en Loire-Atlantique, il y a quelques années de cela, et voilà ma Laure en discussion positive le soir même, avec elle-même.

Regardant le verre à moitié plein, après notre promenade un peu chaotique,..., elle fouille dans son Internet silencieusement...

« J'ai trouvée » annonce t'elle, insidieusement, comme si elle avait trouvée un couteau sur la plage... !

Elle vient de trouver une nouvelle façon de faire du vélo, qui ne fait pas mal au fesses et relativement ingénieux : « Le vélo couché. »

Sur ce, elle se plonge dans les petites annonces et me dégote un ou plutôt deux vélos couchés à vendre, en Jura Français, pas loin de la Suisse. (*Qui peut faire le moins...,*)

Ni une ni deux, par amour..., je prends ma voiture et vais chercher les deux énergumènes au lieu-dit.

De retour à la maison après 1000kms, c'est l'apothéose ! Elle est ravie. Moi, un peu surpris de cette nouvelle acquisition, sans trop comprendre comment l'utiliser.

Elle est déjà sur la machine et à tout compris de son fonctionnement...

Elle est quand même douée, cette femme, et en plus, c'est la mienne, pas fier du tout...

Après pas mal d'essais très concluants pour elle, un peu moins pour moi, je me dirige vers un autre modèle, toujours conseillée par ma spécialiste, vers les vélo couchés, mais cette fois ci, à trois roues.



Le tricycle couché plus stable et très agréable à conduire même avec une remorque et mon toutou dedans...

Voilà comment nous avons commencé nos premiers pas en vélos couchés.

PUIS LE VELOMOBILE

La progression de la pratique a fait qu'elle a finalement choisit un grand vélo avec des grandes roue de 170, « un Seiran SL », en alu, qui la plaçait très haut sur son siège et un centre de gravité encore plus haut.

Vélo pas très facile à utiliser pour une femme de moins d'1,70m.



Tout cela, pour aller au travail à environ 45 kms aller-retour. Par mauvais temps, pas facile d'utiliser ce vélo car leurs pneus très étroits (1,54 pouces) sont peu accrocheurs sur le bitume mouillé.

Laure à ensuite réfléchi à une autre forme de vélo couché, plus sécurisant, plus confortable à tout point de vue le vélo couché caréné, dit « vélo mobile », qui du coup, lui permettait plus facilement de continuer le « vélotaff » par tous les temps.

Guy Waché

Association loi 1901 déclarée le 04 février 2015 à la sous-préfecture du Finistère sous le numéro W291006523

velomobileclubdefrance@laposte.net

www.velomobile-france.com



PORTRAIT DE LAURE

(VUE PAR SON AMIE VIOLETTE)

Violette tient un blog local, et elle m'a paparazzié dès ma première sortie en vélomobile,

ci-dessous un extrait de son blog ;

<http://imagessauvages.canalblog.com/archives/2014/01/03/28838699.html>

Venant de Gradignan hier à midi, quelle n'a pas été ma surprise quand j'ai doublé, un peu avant Le Barp, un drôle d'engin jaune et rouge ! Ni une ni deux, j'ai traversé Le Barp, puis Lavignolles, et je me suis postée sur le premier parking au bord de la Nationale. J'étais persuadée que le suppositoire allait passer par là, pensant qu'il s'agissait d'un baroudeur dont le défi était de faire un tour de France, ou d'un chevalier de Compostelle version futuriste. Et il est arrivé.

Je vous mets toutes mes photos, vous aurez ainsi la progression chronologique de l'événement ... beaucoup trop de photos, mais peu importe leur qualité à elles, c'est surtout la beauté de l'engin qui est intéressante ! A son premier passage juste devant moi, une main sort de l'habitacle et me fait coucou, sympa le personnage ! Quand le bolide s'éloigne, j'enfourche mon kangoo, je le dépasse, et je me mets en tête de le prendre en photo depuis le haut de la côte de Beliet. Je me mets en place, et le voilà qui grimpe dans le lacet. L'engin roulant moins vite, j'ai eu le temps de crier une question au pilote alors qu'il me passait devant. C'est là que Laure, j'ai sû son nom plus tard, a ralenti son allure, peut-être pour moi ... alors tandis qu'elle traversait la route, j'ai couru à sa rencontre en haut de la côte, et nous avons pu bavarder cinq minutes.

Sympa cette Laure Waché !

"C'est un vélomobile, un vélo couché avec un carénage, il n'en existe que six en Gironde". Laure n'est pas une chevalière de Compostelle ... mais une simple Bélinétoise amoureuse de ce mode de locomotion et qui, il me semble l'avoir compris, testait ce jour-là le trajet maison-boulot.

A mes interrogations sur la sécurité de cet engin très bas qui peut surprendre les automobilistes, Laure me dit que c'est justement ce qui a motivé le choix des couleurs, "le rouge et le jaune ça flashe" ... son petit fils de trois ans a dit qu'elle ressemblait à la voiture de oui-oui ! Quant à Laure, elle l'a baptisée "La Caravelle". Et elle m'a appris qu'il y avait un site très intéressant pour les curieux ou les adeptes de ce type de moyen de locomotion : <http://www.velomobile-france.com/>



Et la traditionnelle sortie galettes des rois de janvier 2014, à Andernos :



Dimanche dernier, une vingtaine de joyeux cyclistes horizontaux girondins se sont retrouvés à Andernos chez l'un d'entre eux, Jean-Pierre, pour partager la galette des rois, prétexte à une balade dans la ville et dans les petits ports environnants. J'avais été gentiment invitée, et j'ai passé une magnifique après-midi en leur compagnie. J'en ai rapporté quelques photos ... Tout ça c'est grâce à Laure, vous savez, la sympathique belinoise qui roule en vélomobile couleur oui-oui ! Impossible de ne pas laisser une trace dans mon blog de cet inoubliable moment ! Et un grand merci à tous ceux qui m'ont si chaleureusement accueilli dans leur monde, et qui ne vont pas se priver de venir lire ces lignes ... et de se reconnaître sur les photos ! Pardons pour ceux qui ne s'y verront pas, je fais une bien piètre journaliste ! Qui sait, je serai peut-être meilleure au tricycle dans quelque temps ! ;)

Pour en savoir plus sur cette magnifique journée, allez donc voir la vidéo de Didier ! Caméra à la main ou embarquée sur son engin, il a tout filmé ! A voir et à écouter le film qu'il a réalisé, on se croirait

Association loi 1901 déclarée le 04 février 2015 à la sous-préfecture du Finistère sous le numéro W291006523

velomobileclubdefrance@laposte.net

www.velomobile-france.com

presque au guidon nous aussi ! Voilà le lien : http://www.dailymotion.com/video/x1a0kqj_sortie-de-la-galette-des-rois-a-andernos-le-19-janvier-2014_sport

Et pour ceux qui voudraient en savoir plus sur cette joyeuse équipe ... et pourquoi pas adopter leur moyen de locomotion et les rejoindre ... sachez que les cyclistes horizontaux girondins ont un blog tenu par Jean-Louis : <http://velocouchegirondin.over-blog.com/>



Nos montures n'engendrent pas la mélancolie et attirent la curiosité !

Laure Alias Aime-aile33

RETOUR SUR LE SPEZI 2017

Cette Année, le soleil à répondu à son invitation et le salon à été un succès pour tous. Les constructeurs ont pour la plupart exposé leurs vélobobiles et autres vélos spéciaux sur l'enceinte extérieure de l'exposition. Depuis plusieurs années c'est devenu une habitude, et un idéal pour faire essayer les engins aux visiteurs qui peuvent directement rejoindre un bout de route fermé à la circulation et découvrir cette passion.

Pas le temps d'arriver au salon que des panneaux l'indiquent partout dans la ville, avec cette année un beau modèle français, le LeMans, qui a donc bien marqué les esprits l'année précédente !

Evidemment, 2017 était la seule année où le LeMans n'a pas été exposé car le modèle évolué n'a pas pu être terminé à temps.

Comme à chaque fois, nous retrouvons sur le site les principaux constructeurs :

Velomobiel (Quest, Quest xs, Strada, Quattro)
 Katanga (Waw)
 Flevobike (Orca)
 Intercitybike (DF)
 Milan (milan SL et GT)
 CyclesJ&Fenioux (Mulsanne)
 Alight (Alleweder)
 Leiba (X-stream, Classic, Record)

...



Quelques nouvelles têtes ont fait leur apparition avec notamment le Challenger dont la production a été reprise et exposée fièrement. Et comme il s'agit d'un salon du vélo spécial, bien évidemment, nous y trouvons une quantité de concepts tous plus originaux et farfelus les uns que les autres, mais cela ne concerne pas nos engins destinés à la route et à la capricieuse météo !



S'il n'y a pas eu de grande découverte cette année, nous avons tout de même noté quelques nouveautés :

Katanga présente son Waw 2016, avec ses différentes configurations de nez, queue, et suspension arrière qui à fait un carton !



Milan nous présente la nouvelle livrée fabriquée par l'usine Roumaine, déjà connue pour fabriquer les Quest, Strada, Quattro, DF ... La finition est très améliorée et on peut enfin espérer une régularité d'un modèle à l'autre ! Jan, le directeur de l'usine me confie que son activité est très chargée, Les délais sont momentanément allongés ! Si vous voulez travailler dans ce beau pays qu'est la Roumanie, vous savez qui appeler !



Velomobiel a mit le ton sur son Quattro déjà bien rodé, le coffre arrière intéresse forcément tous les amoureux du voyage. Nous pouvons noter qu'il existe plusieurs configurations de « coiffe » Sur la photo ci-contre, la coiffe est intégrée au capot du coffre, mais elle existe également en ensemble séparé, ce qui permet de rouler tête dehors !

Un DF à quatre roues à été aperçu ici et là, le constructeur en avait déjà évoqué le projet, malheureusement je n'ai pas vu Daniel Fenn cette année, nous ne savons pas encore quels sont les réels projets avec ce quatre roues sportif.



David Alias Daweed

Association loi 1901 déclarée le 04 février 2015 à la sous-préfecture du Finistère sous le numéro W291006523

velomobileclubdefrance@laposte.net

www.velomobile-france.com

KATANGA

Le Waw est le célèbre vélobobile Belge bien connu sous sa ligne sportive et totalement carénée. Malgré la nette avance de ses homologues néerlandais, le Waw à toujours eu beaucoup de succès auprès des puristes et amoureux de son design.



La particularité à laquelle il doit son succès est le fait qu'il soit démontable en trois parties, rapide et stable. il était alors produit par Fiester.be. En 2012, la petite entreprise Belge connaît quelques difficultés, c'est alors que Stéphane Boving rachète les droits de production du Waw et fonde Katanga. Il est basé en République Tchèque.

IL s'attaque aussitôt à l'amélioration du modèle. Procédés de production uniformisés, simplification des options, revue des prix, prise en compte des avis des pratiquants ... Rapidement, c'est la naissance du Waw 2014, modèle qui va vite connaître un franc succès.



L'entreprise est aujourd'hui installée à Brno, deuxième ville du pays. Dans des locaux de 2000 m², on y trouve les bureaux où s'activent Xavier, au montage électrique, Véronique, à la comptabilité et communication, et Stéphane qui pilote la production et entretient la relation avec les clients et revendeurs. Dans l'atelier, Karl effectue l'assemblage des modèles, en suivant minutieusement la fiche technique associée à chaque vélomobile.



Rico occupe plusieurs postes : Surveillance et sécurité du bâtiment et des personnes ou encore support publicitaire mobile lors des Salons (très efficace auprès des femmes et des enfants !)



Les coques sont fabriquées à quelques dizaines de kilomètres de là, en Slovaquie. Les cadres sont soudés à deux pas, tout comme le traitement des matériaux, la fourniture d'équipements ... Les partenaires se trouvent quasiment tous à Brno, ville industrielle du pays, c'est ce qui fait la force de l'entreprise qui peut très vite agir sur ses produits et obtenir de bons délais de production.



Association loi 1901 déclarée le 04 février 2015 à la sous-préfecture du Finistère sous le numéro W291006523

velomobileclubdefrance@laposte.net

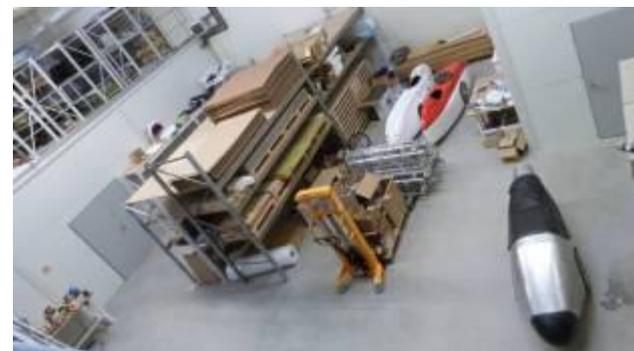
www.velomobile-france.com

Le Waw est aujourd'hui produit à environ 50 modèles par an. Stéphane pense pouvoir encore améliorer certains points pour rendre le vélobobile complètement abouti.



En 2016 il présente le waw avec ses différentes déclinaisons, nez court ou long, feux intégrés à la coque, queue avec différentes lignes Et enfin, la suspension arrière qui vient parfaire le confort à bord. C'est un succès, le modèle répond à une nouvelle clientèle plus sensible au confort, à la facilité.

Katanga est le premier exportateur du Pays ... avec plus de 99% du Chiffre d'Affaire à l'export ! L'entreprise travaille également sur d'autres projets, notamment sur des solutions de transports de marchandises en collaboration avec DHL. Stéphane dispose d'un réseau performant et de compétences en développement industriel.



Association loi 1901 déclarée le 04 février 2015 à la sous-préfecture du Finistère sous le numéro W291006523

velomobileclubdefrance@laposte.net

www.velomobile-france.com

En 2017, le WAW va arriver à son apogée, le modèle est aboutit, les pratiquants sont enchantés. C'est le moment pour Katanga de commencer à réfléchir un nouveau vélobobile, la forme et la technologie sont déjà dans la tête de Stephane, le secret est encore bien gardé !



David Alias Daweed

VELOMOBILE ET ASSISTANCE ELECTRIQUE

Après des centaines de milliers de km en VD, tricycle et vélo mobile en musculaire, comme beaucoup de cyclistes, malgré des exemples réussis, je n'étais pas tenté par l'assistance électrique pour diverses raisons:

- Avoir l'impression de « tricher », une partie de l'effort du périple étant étrangère au cycliste.
- Crainte de ne plus pouvoir faire suffisamment d'effort physique.
- Perte du sentiment de liberté liée à l'autonomie complète du cycliste en musculaire et souci du rechargement de la batterie à la halte.
- Peur de la panne sur un grand périple avec la difficulté à ramener le VM.
- Crainte des difficultés éventuelles à gérer l'assistance en plus l'effort physique.

Après un passage à l'hôpital, la réalité s'est imposée avec force et devant le risque de ne plus pouvoir rouler (évoqué par le chef de service), et sans même savoir si je pourrais m'en servir, j'ai demandé à mon ami Denis de monter une assistance sur le Waw. L'horizon se bouchant, pas question de perdre du temps!



Enfin, grâce à la maladie, j'ai découvert un nouveau monde, de nouvelles sensations, de nouvelles possibilités et un merveilleux traitement (physique et psychologique).

- En premier lieu, j'ai pu repartir sur les routes rassuré malgré mon cœur très affaibli, retrouver le moral en rendant visite aux amis et en roulant le nez au vent.
- Rassuré aussi sur l'effort à fournir toujours bien présent mais modulable.
- Après 35 000 km en VM musculaire, j'ai maintenant pu contrôler sur 61 000 km en VM assisté que mes craintes concernant la fiabilité et l'autonomie étaient plus liées à l'ignorance qu'à la réalité.

Le VM et l'assistance électrique, c'est vraiment un mariage gagnant/gagnant, une synergie indéniable:

-L'assistance gomme le point faible du VM: son poids

-La carrosserie aérodynamique réduit la consommation et augmente l'autonomie.

WAW AVEC LE MOTEUR ROUE FOURNI PAR GUILLAUME DE DECLIC ECO.



Association loi 1901 déclarée le 04 février 2015 à la sous-préfecture du Finistère sous le numéro W291006523

velomobileclubdefrance@laposte.net

www.velomobile-france.com

C'est Denis qui s'est chargé du montage.

- Moteur Chinois avec roue libre bobinages 8*8
- Contrôleur 48 volts 22 ampères
- Régénération + cruise control + accélérateur
- Cycle analyst grand écran version 2.23
- Montage sur roue de 26 pouces rayonnée
- Batterie 48 volts 20 Ah Li-Mn avec chargeur 3 ampères

Avec cet équipement, j'ai parcouru 27528 km, passé le col du Pas de Peyrol 1589m d'altitude et le Waw continue sa vie avec son nouveau propriétaire. Le seul souci rencontré au bout de 16 000 km, c'est une usure des rondelles anti-couple.

Je suis tellement satisfait de cet équipement que je viens de repartir avec le Waw 2016 suspendu et le même type d'équipement en plus perfectionné toujours fourni par Déclic Eco.



Association loi 1901 déclarée le 04 février 2015 à la sous-préfecture du Finistère sous le numéro W291006523

velomobileclubdefrance@laposte.net

www.velomobile-france.com



- Moteur rh205 cassette + injection satorade rayonné en 26"
- contrôleur sine wave 48v20a
- ca V3 + potar
- +torque arm
- +régulateur 12v

Déjà 2500 km au compteur et toujours la même satisfaction!

AVANTAGES DU MOTEUR ROUE DIRECT DRIVE:

-La puissance transmise directement à la roue épargne la chaîne et permet même éventuellement de rentrer avec un bris de chaîne.

-Elle épargne également l'ensemble de la machine (coque, roulettes, transmission)

Par expérience, avec un moteur Roue, la chaîne permet de rouler 3 fois plus qu'avec un moteur pédalier. 30 000 km/10 000km.

-Le moteur roue permet également la régénération naturelle et forcée. Il agit comme un ralentisseur électrique sur la roue arrière très sécurisant sur un tricycle. Une fois de plus, la machine est épargnée, les freins étant beaucoup moins sollicités.

-L'absence de pignons et de pièces procure une fiabilité à toute épreuve.

INCONVENIENTS DU MOTEUR ROUE DIRECT DRIVE:

- Le moteur roue direct drive coupe en quelque sorte les ailes du VM. Terminé les descentes à tombeau ouvert! Pas plus de 70 km/h dans du 12%. Terminé la prise d'élan sur les faux plats descendants! A déconseiller pour ceux qui cherchent le fun

-Le moteur ne tourne pas toujours à son meilleur régime pour un rendement optimum.

QUEST CARBONE ET MOTEUR PEDALIER SPECIAL VM DE DECLIC ECO.



C'est Joël Vincent qui s'est chargé du montage.

Le moteur est géré avec le cycle analyst grand écran version 2.23

17 226 km de parcourus déjà dont 2500 km de cyclo camping avec remorque.

AVANTAGES DU MOTEUR PEDALIER DECLIC ECO:

- Le moteur bénéficie de l'étagement de la transmission et travaille donc toujours à son meilleur régime.
- Il ne ralentit en aucun cas le VM et permet de garder les sensations de vitesses.
- La gestion par le cycle analyst est très pratique et très efficace.

Association loi 1901 déclarée le 04 février 2015 à la sous-préfecture du Finistère sous le numéro W291006523

velomobileclubdefrance@laposte.net

www.velomobile-france.com

INCONVENIENTS DU MOTEUR PEDALIER DECLIC ECO:

- Le moteur sollicite beaucoup la chaîne qui ne dépassera pas les 10 000 km.
- Il sollicite également toute la ligne de transmission, coque, roulettes, K7.
- La fixation limite un peu la plage de réglage de la position du moteur vers l'arrière. Pour les petites tailles (1,65m pour moi et 107 cm de X-seam), on est hors limite. J'ai dû repercer le siège pour l'avancer au maximum et rajouter une mousse ou une ventisist de 3 cm pour pouvoir pédaler.
- Le pédalier est plus haut et les pieds accrochent la cape que l'on doit stocker ailleurs que dans le nez du Quest.
- Doté de roulements tournant très vite et de pignons, il faut envisager une maintenance régulière (tous les 10 000 km environ)

J'ai subi une rupture de clavette à 9400 km et un décollement de la roue libre pédalier à 9700 km.

J'ai dû renvoyer le moteur en maintenance:



QUEST XS CARBONE ET MOTEUR PEDALIER BAFANG BBS02B 48V:

Monté par Joël Vincent qui a fabriqué un support rattrapant le décalage du moteur.

Le Bafang a été choisi car le moteur Déclic Eco ne passe pas dans le Quest XS.

J'ai parcouru avec 14378 km et il continue sa carrière pas très loin...



AVANTAGES DU MOTEUR PEDALIER BBS02B:

Les mêmes que tout moteur pédalier:

-Le moteur bénéficie de l'étagement de la transmission et travaille donc toujours à son meilleur régime.

-Il ne ralenti en aucun cas le VM et permet de garder les sensations de vitesses.

De plus:

-Il s'intègre facilement dans un petit VM.

INCONVENIENTS DU MOTEUR PEDALIER BBS02B:

Les mêmes que tout moteur pédalier:

-Le moteur sollicite beaucoup la chaîne qui ne dépassera pas les 10 000 km.

-Il sollicite également toute la ligne de transmission, coque, roulettes, K7.

-Doté de roulements tournant très vite et de pignons, il faut envisager une maintenance régulière (tous les 10 000 km environ)

Mes roulements ont commencé à siffler à 9000 km et j'ai dû les faire changer à 10 000 km.

CONCLUSION:

Toutes ces motorisations sont alimentées par des batteries LiMn 48 volts 20Ah. Elles me permettent de parcourir environ 120 km à 35 km/h de moyenne.

D'autres formules existent comme le moteur roue réducté ou des moteurs sur chaîne. Aucune solution n'est parfaite et chacune possède donc avantages et inconvénients. A chacun de choisir sa formule en fonction de ses attentes.

Pour ma part, même si je regrette un peu la liberté du VM en moteur pédalier, je suis définitivement conquis par la motorisation roue arrière pour mon utilisation.

Jean-Bernard Alias Magnum

QUATTROVELO AVEC MOTEUR PEDALIER.

Comme évoqué dans le « Vélobobiliste » N°6, je voulais éviter la solution toute faite du Bafang BBS02, je me suis dit que la solution « Coyote » serait plus fiable car pas besoin de changer les roulements tous les 10 000km.



La trappe inférieure qui permet un accès aisé au pédalier.



Le moteur installé devant le pédalier.

Le moteur Golden motor smart pie s'installe parfaitement au niveau encombrement au-dessus de la bôme en avant du pédalier.

C'est un petit moteur roue direct-drive, diamètre 180mm le plus simple qui puisse exister, pas de pignons, pas de roue, juste un rotor qui tourne sur des roulements, normalement sans soucis.

Il est monté sur un support en mécano-soudé pour le fixer sur cette bôme, une chaîne et une manivelle de gauche avec une roue libre et un plateau.

Malgré sa petite taille, ce moteur est puissant et coupleux, il chauffe peu, pas dépassé les 40°C pour le moment. J'ai ajouté une prise d'air dans le nez qui est relativement efficace car la température a diminué de 5 à 10° C.



Le Golden motor sur son support.



Une fois monté en avant du pédalier.



Le contrôleur est fixé sur la joue d'aile avant droite.

8000 km plus tard (sans compter les 4000km qu'il avait fait sur la roue de la remorque), il donne pleine satisfaction, je règle la puissance entre 250 et 350 watts à l'aide d'un petit potentiomètre sur le tiller, je peux aller jusqu'à 600 voire plus en modifiant la consigne au niveau du cycle analyst. Mais 250 à 350 Watts c'est suffisant car le moteur tourne toujours à son régime optimal ce qui n'était pas toujours le cas quand il était installé comme moteur roue sur la remorque.

J'ai 2 programmes via le cycle analyst, un custom, celui que j'utilise couramment et un légal au cas où je tombe sur un pointilleux, basculement de l'un à l'autre très facile.

Association loi 1901 déclarée le 04 février 2015 à la sous-préfecture du Finistère sous le numéro W291006523

velomobileclubdefrance@laposte.net

www.velomobile-france.com

AVANTAGES :

- Moteur sans soucis puisque brushless et sans pignons, fonctionnement simple
- Démontage rapide, pour retrouver la fonction musculaire pur
- Peut être monté avec un Schlumpf ou un triple plateau
- Moindre usure car il ne tourne pas en permanence et ne supporte pas la masse du vélo comme un moteur roue classique.

INCONVÉNIENTS :

- Avoir suffisamment de place pour l'intégration
- Entraîne forcément le pédalier et toute la puissance passe par la chaîne comme un classique moteur pédalier
- Nécessite une pédale gauche avec plateau et roue libre (origine Hase Pino)
- PAS (Pedal Assist System) pour éviter que le moteur ne se mette en fonctionnement si on ne pédale pas. Comme je n'ai pas réussi à le faire fonctionner correctement, je l'ai enlevé.

Jean-Luc qui a été contraint de poser une assistance électrique, a adopté exactement le même montage sur son Strada. Je pensais que l'encombrement ne permettrait pas d'y loger le moteur, mais si ça passe bien. Le moteur est fixé sur la partie oblique de la bôme qui se trouve devant le pédalier.



Vous avez maintenant un aperçu assez détaillé de ce qui peut se monter sur les différents vélomobiles.

Denis alias Zenedavtri

INTERCITYBIKE DF, AVIS D'UTILISATEURS

LE DF DE JEAN-PIERRE

Voici quelques commentaires concernant mon DF acquis à la mi-octobre 2016 en remplacement de mon Strada standard avec lequel j'ai parcouru 23000km.



D'entrée sa bouille moins rondouillarde que son prédécesseur nous transporte dans une autre époque, plus moderne, on rejoint waw et milan.

A ce jour, c'est près de 5000 km parcourus, mais surtout 6 mois de recul pour établir un descriptif des qualités et défauts ou plutôt améliorations à réaliser.

Pour info, dans un premier temps je l'avais écarté de mon futur choix, le trouvant trop étroit d'accès, obligeant à faire des contorsions.....après l'essai vidéo de David, vu son gabarit j'ai revu mon opinion et l'essai sur route m'a conforté.

Première surprise le **confort**, c'est encore mieux que le Strada..... je ne sais pas trop bien pour quoi c'est simplement un fait relevé qui a été constaté par d'autres utilisateurs et c'est tant mieux.

Second point très intéressant, **sa capacité à suivre les trajectoires**, il vire très bien on le sent en permanence sur un rail, bien souvent à 60/70 en virages serrés, ça passe.....certainement qu'aux mêmes endroits le Milan est plus rapide !!! Ou alors c'est la sagesse qui me conduit à ne pas tenter l'impossible.

Association loi 1901 déclarée le 04 février 2015 à la sous-préfecture du Finistère sous le numéro W291006523

velomobileclubdefrance@laposte.net

www.velomobile-france.com

Cependant à proximité des 80km/h je suis toujours en délicatesse, je trouve que le train avant serpente, zigzague c'est très sensible et j'hésite à taper dans les limites, au prix de la bête !!! On réfléchit quand même. Par vent de côté jusqu'à 50 sur le plat ça va, au-delà je zigzague, le côté léger se ressent.

La **légèreté**, voilà un élément qui me tient à cœur et que j'avais abordé avec le Strada.....10 kg de moins c'est bluffant d'efficacité, n'en déplaise à certains, le poids il faut l'emporter et là est la différence majeure entre un utilitaire (Strada) et un sportif (DF).



Les relances sont très rapides, une dizaine de coups de pédales et on se retrouve en haut d'une côte à reprendre de la vitesse, et cette envie permanente de pédaler tant l'énergie transmise passe bien !!! Il n'est pas fait ce DF pour rouler à 25kmh

Côté freinage, je ne suis pas plus convaincu que ça, je m'attendais à mieux.

Coté résonance, le fond musical est supportable d'autant plus facilement que l'on a déjà une expérience du VM.

Par ailleurs les chargements possibles sont très proches l'un de l'autre.

En développement, mon DF est monté en 61x39 et 11x32. Dans un premier temps j'en avais envisagé le changement soit 56 dents mais à l'usage et sur les avis de quelques-uns je reste sur le 61.

Le 61x32 ça ne le fait pas trop, je me contente du 61x28 et là est un des gros défauts du DFla non numérotation sur la poignée de l'indexation, c'est pas facile de savoir sur quel braquet on est à chaque instant

Association loi 1901 déclarée le 04 février 2015 à la sous-préfecture du Finistère sous le numéro W291006523

velomobileclubdefrance@laposte.net

www.velomobile-france.com

2^{ème} désagrément, c'est un point de sécurité et à ce prix ce n'est pas acceptable !!!
L'abandon du bipper ou voyant pour les clignotants. Il est difficile de se mouvoir dans un DF, alors cet élément de sécurité est indispensable ça doit rapidement être amélioré compte tenu du prix conséquent du DF.

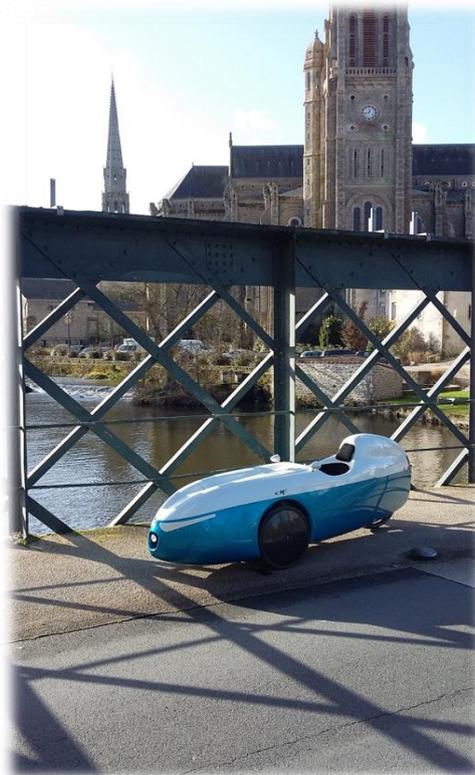
Par ailleurs, **un petit bémol concernant la batterie** sur laquelle figure des barrettes pour identifier le niveau de charge et ça fait bien 5/6 fois qu'affichant 4 barres sur 5 au soir, le lendemain au matin je me retrouve à 0.....Pour moi alors pas trop question de faire une sortie sans klaxon ou lumière, donc 1h30 minimum de perdu à recharger

Pour résumer, je ne peux que recommander ce type de VM ou ceux qui s'en approchent coté poids,

Car les sensations sont au rendez-vous et ce serait dommage de laisser passer le temps.....

Côté **signalisation et éclairage** il me paraît évident et souhaitable que **la référence devienne le Mulsanne** avec ses nombreux leds dont devra s'inspirer le futur DF.

Enfin un point toujours compliqué pour l'ensemble de la production de VC, trike, et VM par rapport au VD, c'est la transmission toujours plus problématique et bruyante.



LE DF D'ADRIEN

MA PRATIQUE DU VELO ET DU VELOMOBILE EN PARTICULIER :

le vélobobile pour le vélotaf, 2x40km dans la journée, 2 à 3 fois par semaine, environ 200m de dénivelé par trajet. 1h à 1h20 par trajet avec le Quest, maintenant 55min à 1h05 avec le DFXL. Occasionnellement des plus longs trajets, ou plus court, principalement en utilitaire. J'ai déjà fait mon trajet vélotaf en vélo de course carbone, il me faut environ 1h20 à 1h40 selon le sens du vent...

Un vélo de voyage qui est un vieux clou ultra lourd bas de gamme un peu amélioré avec le temps, utilisé surtout en vélo-camping familial l'été.

Un biporteur cargo à assistance électrique pour transporter les enfants (4 et 6 ans, c'est pas du tout plat pour aller à l'école !) et autres courses encombrantes. On l'a depuis fin décembre 2016, autant utilisé par moi que par ma compagne.

Un vélo de course carbone milieu de gamme pour m'amuser à Raymondiser un peu et pour les triathlons, pas le droit au VM :(

POURQUOI LE DFXL ?

Après plus de 4 ans et 45000 km de Quest standard, même s'il me satisfaisait complètement, j'avais l'envie de renouveler mon vélobobile, car en 4 ans il y a eu beaucoup d'évolutions, plus de choix de modèles, finitions améliorées, poids en forte baisse etc.



DF XL #114

Aux divers rassemblements, à voir les copains avec des VM flambants neufs, rapides et bien finis me faisaient envie. Cela faisait un peu plus d'un an que j'y réfléchissais (je ne fais pas d'achat impulsif pour un VM !) . À un rassemblement à la Tranche j'avais essayé un Milan SL, c'est sûr ça va très vite, 60 sur le plat sans rampe de lancement... en revanche j'ai eu tout de suite trop chaud malgré la fraîcheur matinale, le confort est moyen, c'est bruyant et pas trop de place pour mettre des affaires, ce n'était pas concluant. L'année suivante j'ai d'abord essayé un DF (petit modèle), que j'ai trouvé bien petit malgré ma corpulence à peine moyenne (1,76m et 65 kg). Mais super réactif et assez confortable.

Au retour de la Tranche je suis passé par le magasin de Joël afin d'avoir une vision de l'ensemble du marché. J'ai bien observé le WAW, qui s'est bien amélioré sans me convaincre (je n'ai pas fait d'essai). Je souhaitais faire un essai du Quest XS carbone, qui m'a laissé une très bonne impression. Joël venait de recevoir un DFXL flambant neuf, qui n'était pas destiné aux essais mais j'ai eu tout de même l'honneur de lui faire faire ses premiers coups de pédale ! J'ai vite senti le grand confort qu'il proposait, le potentiel d'accélération énorme, les commandes identiques au Quest, le volume plus important que son petit frère (avec un poids et prix identique) ont fini de me convaincre.

Quelques semaines plus tard je passais commande pour un DFXL rouge en haut (couleur des vélos qui vont vite) et vert en bas (la nature !), avec option toit et deuxième phare avant (je roule par tous les temps y compris l'hiver et de nuit)



La fameuse bouche du DF

5000 KM EN DFXL

J'ai reçu le DFXL début décembre, il était temps qu'il arrive car 2 semaines avant un problème structurel sur le Quest m'a obligé à l'envoyer chez docteur Joël prématurément pour un lifting complet avant mise en vente ! J'ai fait du coup 2 semaines en Rotovélo... ça n'avance pas bien vite, confort moyen et si on n'avait pas été en hiver je pense que j'aurais vélotaffé avec mon course carbone.

Le contraste est énorme, une fois parfaitement réglé à ma taille le siège est vraiment très confortable, un petit réglage des cale-pieds permet d'éviter de faire taper les pieds sur la coque, la légèreté de l'ensemble permet d'économiser beaucoup de forces dans les accélérations et les côtes ! La ventilation au niveau des phares permet une aération agréable, flux d'air bien dirigé mais pas trop froid, le toit est facile à mettre en place, ne bouge pas, offre une bonne visibilité et apporte une aéro encore meilleure !

Une chose surprenante est l'amélioration de la tenue du confort sur route de qualité moyenne à mauvaise, que je pratique beaucoup dans le fin fond de la Vendée. Je m'attendais à quelque chose de similaire au Quest (conception similaire), c'est en fait beaucoup mieux ! On est beaucoup moins trimballé dans le VM, malgré un pneu arrière beaucoup plus fin. L'éclairage est très puissant (plus que sur mon ancien Quest), la batterie plus petite et plus légère, avec une meilleure autonomie, et un affichage du niveau de charge (sur le Quest j'avais fini par opter pour une dynamo moyeux, trop la galère l'hiver avec la batterie). Je pense par contre faire ajouter une bande led rouge à l'arrière afin d'améliorer la visibilité de dos, c'est le point faible selon moi des VM Velomobiel.nl et Intercitybike.



Vue de l'avant

Au niveau performance, le Quest était un bon VM, le DFXL est bien meilleur ! Je vais plus vite dans toutes les configurations : plat, descente, virage (meilleure tenue de route, moins besoin de ralentir), et beaucoup plus vite en accélération et en côte. J'ai gagné largement 10 minutes sur mon trajet vélotaf, je suis beaucoup moins fatigué de mes trajets (ma condition physique s'améliore aussi beaucoup en ce moment). Je fais régulièrement des trajets à plus de 40 voire 45 km/h de moyenne ! Sur le plat j'ai pu atteindre et maintenir un moment les 55 km/h sans rampe de lancement, et maintenir les 70 avec une petite rampe d'accélération.



Au niveau transmission, sur le Quest j'avais 3 plateaux 30/44/53 et 11/32 pour les pignons en 9 vitesses, j'étais toujours à passer du 44 au 53 et à naviguer dans les 9 pignons (le plateau de 30 ne servait que très rarement). Aujourd'hui j'ai 2 plateaux 39/61 et 11/32 en 10 vitesses. Je suis tout le temps sur le 61 et je fais tout avec les 10 vitesses. J'ai passé le 39 juste pour tester sur des côtes à 10-15 % qui ne sont pas sur mes trajets habituels... ça doit faire 3 fois en 5000 km.

La chaîne étant encore mieux carénée que le Quest, et le vélo plus léger, j'ai l'impression que la chaîne s'use encore moins, tout comme les pneus (avec 5000 km les Kojak en 20" étaient rincés sur le Quest, ce n'est pas le cas ici). La protection de chaîne à l'intérieur du DF est bien rigide, ce qui fait qu'elle ne risque pas de venir frotter contre la chaîne et s'abîmer au cas où un objet vient appuyer dessus.

Association loi 1901 déclarée le 04 février 2015 à la sous-préfecture du Finistère sous le numéro W291006523

velomobileclubdefrance@laposte.net

www.velomobile-france.com



Protection de la chaîne

Au niveau du vent, de face on le sent à peine au niveau du pédalage, beaucoup moins qu'avec le Quest (qui n'a pourtant déjà rien à voir avec un vélo standard). Le vent latéral est cependant assez délicat, cela demande une certaine concentration. J'ai roulé le jour de la tempête Zeus et j'ai fait le retour vent de face vers la fin de la tempête, rafales à plus de 80 km/h. Je ne pouvais pas appuyer fort car malgré le vent de face : le DF part très vite et la direction devient instable, donc il suffit de rouler pépère et de bien regarder la route. Avec le Quest il m'aurait fallu appuyer comme un âne et faire tout de même un minimum attention à la route.

ACCIDENT AU BOUT D'UN MOIS.

Malheureusement un automobiliste m'a percuté un matin bien frais de janvier, dans un bourg j'allais tout droit il venait de ma gauche pour aller en face. Il s'est engagé sans visibilité car j'étais en train de croiser un gros camion. Il m'a tapé sur le flanc gauche ce qui m'a fait basculer et faire une belle glissade ! J'en sors indemne mais le DF est bien râpé et a 3 pets de carbone, heureusement il roule, j'attends la validation du devis de la part de l'assurance. Je pense que dans n'importe quel véhicule l'accident aurait été le même, il était impossible de l'éviter pour moi, et il était trop bien lancé pour lui. En revanche je n'ose imaginer mon état si j'avais été en vélo, scooter ou moto. C'est mon deuxième accident avec tiers en vélomobile en environ 45 000 km.

Association loi 1901 déclarée le 04 février 2015 à la sous-préfecture du Finistère sous le numéro W291006523

velomobileclubdefrance@laposte.net

www.velomobile-france.com



Le coté tout rappé

QUELQUES DÉFAUTS ?

Le DFXL a peu de défauts, il faut bien chercher pour les trouver. Peut-être que d'autres apparaîtront avec le temps, le mien est tout de même relativement neuf.

La trappe sur le dessus : elle n'est pas parfaitement étanche, pas tout à fait assez grande et un poil disgracieuse. L'avantage d'être au dessus fait qu'on n'a pas à coucher le VM pour bricoler. En revanche il manque un système d'évacuation de l'eau qui vient stagner dans le joint (anguillet comme sur les bateaux autour des panneaux de pont), mais cela n'aurait pas été très joli. En cas de forte pluie l'eau fini par traverser et mouiller un peu les jambes (ce n'est pas bien grave). Je pense que la trappe serait mieux en-dessous, elle aurait pu être plus grande et la finition n'a pas besoin d'être parfaite, que ce soit pour des raisons esthétiques ou d'étanchéité. Il aurait juste fallu coucher le VM pour bricoler, ce qu'il faut bien faire avec le Quest, en bricolant par des tout petits trous.

J'ai déjà cassé un câble de dérailleur arrière, ce qui ne m'était jamais arrivé ! Apparemment je ne suis pas le seul à avoir ce problème en DF. Avec le Quest j'ai usé la gaine avant le câble, au

Association loi 1901 déclarée le 04 février 2015 à la sous-préfecture du Finistère sous le numéro W291006523

velomobileclubdefrance@laposte.net

www.velomobile-france.com

bout de bien plus de km ! Je me demande si ce n'est pas un défaut du dérailleur X0.



Le poste de pilotage

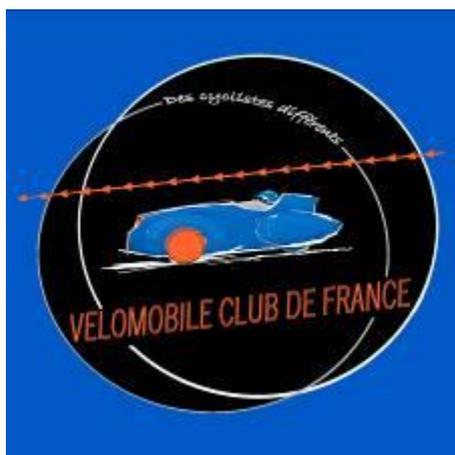
Un dernier point : la faible visibilité arrière (juste une petite LED rouge), c'est le défaut de tous les Velomobiel.nl ou Intercitybike. Je pense ajouter à terme une bande LED qui remonte assez haut.

AUTOCOLLANTS, TEE-SHIRTS, MAILLOTS ET CUISSARDS

Jean-Luc a lancé une consultation pour différents supports de communication de notre image.

AUTOCOLLANTS

Ils pourraient être avec le design de l'image ci-dessous et se décliner en 2 tailles, 15 et 30 cm.



Le coût unitaire devrait être autour de 5€ l'autocollant.

TEE-SHIRTS

Deux types de tee-shirts sont envisagés :

Le tee-shirt couleur de sport 100% polyester avec une impression monochrome devant.



D'autres couleurs sont possibles.

Le tee-shirt couleur 100% coton avec une impression 2 couleurs devant.



Là encore d'autres couleurs sont possibles.

TENUES CYCLISTE

Suite aux différents problèmes avec le fournisseur précédent (délais de fabrication, résistance à l'usure des vêtements...) nous avons fait le choix de nous tourner vers Noret, un spécialiste reconnu dans le domaine.

Par contre, la commande sera passée par le club et non plus par chaque personne intéressée ce qui nous fera un peu plus de travail sur la gestion des commandes et les réexpéditions.

Association loi 1901 déclarée le 04 février 2015 à la sous-préfecture du Finistère sous le numéro W291006523

velomobileclubdefrance@laposte.net

www.velomobile-france.com

LES MAILLOTS

REF H10 - MAILLOT MANCHES COURTES / REF H20 - LONGUES



MANCHES COURTES :

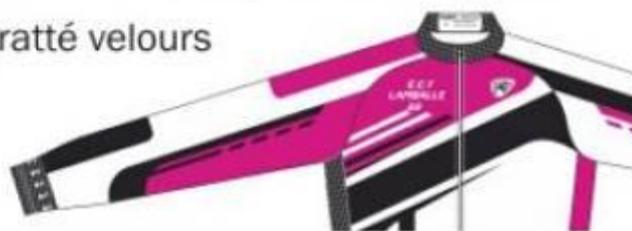
- 100% polyester dryclim
- 3 poches dos plaquées
- Taille XXS au 4XL
- Taille 6 ans au 12 ans

MANCHES LONGUES :

- 100% polyester intérieur gratté velours
- Fermeture intégrale
- 3 poches dos plaquées
- Taille XXS au 4XL
- Taille 6 ans au 12 ans

OPTIONS :

- Existe en fermeture intégrale, 30 ou 15 cm
- Sans manches homme
- Poche poitrine zippée
- 4ème poche dos zippée



Nous avons retenu ce modèle qui peut se faire en manches longues ou manches courtes.

Bien sur les poches seront sur l'avant.

Le prix du maillot sera autour de 45€.

LES CUISSARDS

LES BAS



Coupe Standard
REF B101

Coupe Italienne
REF B201

Coupe IFAC
REF B301

Coupe Pro+
REF B401

- Taille XXS au 4XL
- Taille 6 ans au 12 ans

OPTIONS :

- Bretelles ajourées blanches
- Sans bretelles
- Bande postale sur la coupe standard uniquement
- Ceinture dos sur la coupe standard uniquement

PARTICULARITES COUPE PRO+ :

- Bretelles ajourées blanches
- Finition bande lycra siliconée
- Pas de taille enfant
- Pas de taille spéciale (2+/4+/sur mesure)
- Pas de version sans bretelles
- Non disponible en corsaire et collant

Pour le cuissard, la coupe Italienne B201 nous a semblé être celle qui correspond le mieux à notre modèle.

Le prix du cuissard sera autour de 50€.

Association loi 1901 déclarée le 04 février 2015 à la sous-préfecture du Finistère sous le numéro W291006523

velomobileclubdefrance@laposte.net

www.velomobile-france.com

BLOUSON

REF H8058 - BLOUSON MI-SAISON



- Col, devant et manches doublés d'une microfibre 100% polyester compact
- 100% polyester intérieur gratté velours
- Taille XXS au 4XL
- Taille 6 ans au 12 ans

PARTICULARITES :

- Fermeture intégrale
- Poche dos zippée

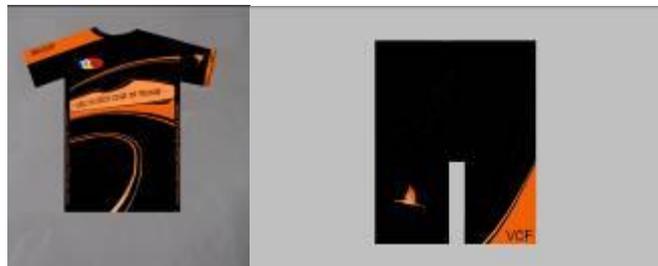
OPTIONS :

- 3 poches dos plaquées

En vélobobile, nous n'avons pas réellement l'utilité d'un blouson lorsque l'on roule, par contre lors des arrêts il est important de se couvrir, ce blouson fera bien l'affaire.

Le prix de la veste sera autour de 72€.

Le design sera similaire à celui que nous avons commandé chez le fournisseur précédent.



Vous recevrez sous peu un courriel pour connaître vos besoins, ce qui nous permettra de lancer ou non les commandes.

Denis

Association loi 1901 déclarée le 04 février 2015 à la sous-préfecture du Finistère sous le numéro W291006523

velomobileclubdefrance@laposte.net

www.velomobile-france.com