

L'histoire de deux cyclistes anglais dans des conditions météorologiques difficiles

Par Carl Georg Rasmussen de Copenhagen, Danemark

En juin, j'ai reçu un e-mail de deux jeunes cyclistes anglais qui souhaitaient louer ou acheter deux vélobobiles Leitra d'occasion pour une rando longue distance en Europe. Ils recherchaient une bonne capacité de chargement et une protection contre les intempéries pour un voyage à petit budget, commençant à Copenhague et se dirigeant vers le sud en passant par l'Allemagne/Berlin vers la République tchèque et l'Autriche.

Pour être bien préparés à leur première aventure en vélobobile, ils ont pris l'avion de Londres à Copenhague en juin, un mois avant le départ prévu du voyage, pour des essais et des adaptations individuelles. Finlay et Jack sont de taille très différentes, 198 cm et 160 cm respectivement, et ils voulaient des modèles de carénage différents : le Wildcat bas et long et le Leitra classique.

J'ai demandé à quelques propriétaires allemands de Leitra, habitants sur leur route, s'ils voulaient héberger des anglais et s'ils pouvaient leur offrir une nuit d'hébergement. La réponse a été affirmative.



Finlay (left) and Jack ready for their first velomobile tour.



Visit to a Space museum in Sweden.

En juillet, ils sont revenus à Copenhague et ont procédé à une dernière vérification, notamment des prévisions météorologiques. Il s'est avéré qu'une sérieuse vague de chaleur se préparait en Europe centrale, avec des températures de 38 à 40°C. Ce temps sec et très chaud pourrait durer une semaine ou davantage. Je leur ai raconté mon expérience d'un voyage en France, par 36°C. Il suffit d'ouvrir à fond les entrées d'air, de porter un T-shirt fin ou rien du tout et de laisser la peau de mouton du siège absorber votre transpiration. Vous bénéficierez alors de conditions acceptables à l'intérieur du vélobobile

Finlay voulait enlever le haut du carénage, mais je l'ai prévenu. Vous allez prendre des coups de soleil sur le visage. Après une discussion, pour et contre, ils ont décidé d'emprunter une autre route, au nord, vers la Scandinavie, plus fraîche, au lieu du sud. La semaine suivante, ils ont traversé à vélo les forêts suédoises, des rivières et des lacs jusqu'à Stockholm et ont pris le ferry pour Turku en Finlande. Tout ça sous une pluie battante. Finlay s'est empressé de remettre le haut du carénage en place. Il pleuvait tout le temps, même lorsqu'ils ont atteint l'Estonie,



où ils ont visité un festival de jazz. Ils ont continué vers le sud en passant par Riga jusqu'à Klaipeda sous un orage croissant et beaucoup de pluie. Ils ont eu la chance de pouvoir prendre le dernier ferry pour Kiel. La tempête a ensuite interrompu tout service de ferry pendant quelques jours.

Finlay a pédalé de Kiel jusqu'au ferry à Hoek van Holland dans son Wildcat/Leitra et a atteint sa ville natale, Reading, en passant par Londres, en partie à vélo et en partie par les chemins de fer britanniques. Pour Jack, le tour en vélobobile s'est terminé à Copenhague, en partant de Kiel. Ce fut une première expérience difficile avec un véhicule loué.



We have been travelling across Sweden and are now waiting for the ferry to Turku, Finland!

Nouveauté : le Tuna de Intercitybike

par Kees Jan Heijboer,
photos Arjen Meurs et
Kees Jan Heijboer



from the Dutch magazine
Ligfiets&, 2023-1

(Dutch magazine Ligfiets
2023-1)

Le 15 février, Arjen Meurs et moi-même, Kees Jan Heijboer, avons fait un essai avec les deux Tunas qu'Intercitybike a mis à notre disposition. Arjen avait roulé d'Utrecht à Dronten avec son DF-XL, je suis venu d'Arnhem avec mon Carbon Quest. Tout cela pour la neutralité carbone. Arjen apprécie énormément son DF jaune depuis deux ans maintenant et moi, je suis en Quest depuis de nombreuses, nombreuses années. Nous nous connaissons depuis la maternelle, nous nous considérons comme une équipe de test bien assortie



Il va sans dire que la réception à l'Intercitybike a été détendue et accueillante. Mais il ne faut pas traîner : il faut rouler ! Pour faire court : une vélomobile bien pensée, pratique et spacieuse, sans être grosse.

Conduite

Monter à bord. En tant que pilote de Quest, c'est une drôle d'idée d'être autorisé, non, attendu, à s'asseoir sur le capot.

Donc s'asseoir sur

le capot et s'appuyer sur le bord du siège.

L'entrée est facile, plus facile que dans un DF, car l'hiloire est plus grande.

l'entrée est plus grande.

Une fois dedans, en regardant les passages de roues, ça m'a rappelé tout de suite la (vraie) Mini, où l'on gagnait beaucoup d'espace intérieur en utilisant des roues de 10". Même chose ici.

Le siège se règle de plusieurs manières : vers l'avant et vers l'arrière en le plaçant dans des encoches sur les rails gauche et droit, et à l'arrière en l'accrochant à des sangles facilement ajustables. Le réglage est rapide et facile. Le réglage du pédalier à la bonne longueur de jambe est également facile grâce à la grande trappe de service située sur le nez du vélomobile. Une roulette pour le retour de la chaîne sur le fond du Tuna absorbe la différence de longueur de la chaîne, de sorte qu'il n'est pas nécessaire de sortir la raccourcir.

Les sangles auxquelles le siège est accroché se détachent trop facilement lorsque l'on soulève légèrement la selle sur les Tunas que nous avons utilisés. Ce point sera amélioré, nous

dit-on. Ils ont également fait une note sur la suggestion de marquer les bretelles pour faciliter leur ajustement à la même longueur. Au départ, je me suis assis un peu de travers, puis j'ai puis j'ai découvert qu'en resserrant l'une des sangles, cela me permettait de m'asseoir droit sur le vélo.

Pour moi, qui mesure 178 cm, il y avait suffisamment d'espace. Sous le seuil, il y a suffisamment de largeur d'épaule sans qu'il y ait besoin des pièces de remplissage comme sur le Quest.

Il y a également beaucoup de place pour les hanches et les cuisses. J'ai touché le passage de roues une ou deux fois avec mon mollet, mais je ne l'ai, mais je ne l'ai guère remarqué une fois que nous avons vraiment voyagé.

Si cela avait vraiment été un problème, j'aurais pu encore régler à la fois le siège et pédalier un peu plus en avant dans le vélo.

le vélo. La forme de la selle elle-même n'était pas idéale pour moi, mais c'est une question de goût personnel.

Conduite

La direction est simplement





Un projet pratique et bien pensée, spacieux, sans être gros.

Conduite

La direction est semblable à celle de la Quest, assez neutre. On peut rouler "sans les mains" même avec un vent de face oblique de force 3 Beaufort.

La direction est toujours agréable et directe. Je pense que le pivot relativement court y contribue.

Hélas, nous n'avons pas eu de vent plus fort et nous n'avons pas pu sentir comment le Tuna se comporte dans de telles conditions. A environ 7 ° C, la température à l'intérieur est confortable, il y a moins de courants d'air sur les genoux que dans un Quest avec mini-visière.

Cette visière m'a cependant manqué, car j'ai le vent de face directement sur le visage. Je me suis senti beaucoup plus à l'aise lorsque j'ai essayé de tenir un ou deux doigts directement au-dessus du bord. *(note du traducteur : ???)*

Le vélo et la chaîne d'entraînement sont bien rigides. La réponse est immédiate dès que vous commencez à pédaler et la rigidité de la construction est très perceptible.

Une conséquence de cette rigidité est que l'on entend (et que l'on sent légèrement) les pavés davantage que dans mon Quest, par exemple.

Les composants de suspension encore un peu "frais" (de conception trop nouvelle) du Tuna par rapport aux pièces bien rodées de ma Quest y contribuent également. Je n'ai pas été impressionné par le fait que le diamètre plus petit de la roue avant ait une influence. En roulant, je n'ai pas vraiment remarqué les roues avant plus petites.

La vitesse du vélomobile est égale ou légèrement supérieure à celle de Quest.

Sur les longues lignes droites, je gravite autour de 42 km/h et j'ai fait la même chose avec la Tuna.

Transmission

1 x 12, avec une largeur de pédalier de 155 mm (Facteur Q, plus il est élevé plus on plus on pédale comme un canard). Venant d'un Quest avec des manivelles de 170 mm, j'ai remarqué la faible longueur de manivelles, mais ça n'a pas duré.

Meilleur pour les genoux, car on plie moins les jambes.

Un tendeur de chaîne situé à l'avant, sous le plateau, permet de régler le plateau du pédalier sans avoir à ajuster la longueur de la chaîne.

Équipement

Le passage de vitesses du 1 x 12 est rapide et précis. J'ai trouvé la gâchette un peu encombrante sur le guidon, ne laissant pas assez d'espace pour avoir une position confortablement sur la poignée.

L'éclairage a deux positions : feux de jour et feux de croisement. Les commandes du clignotant et du klaxon se trouvent aux endroits habituels du guidon.

Le klaxon est agréable et puissant, soit dit en passant. Il a été très intelligemment placé l'avant de l'entrée d'air.

A l'arrière, les feux arrière, les feux de freinage et les clignotants sont tous combinés dans de petits boîtiers Kellermann. Ceux-ci fonctionnent bien.

Personnellement, je dois encore m'habituer à ce que ce qui est en fait un engin à trois roues ait deux feux arrière.

Je pense qu'un seul feu arrière serait plus logique.

Les housses de protection des roues avant et sous le vélomobile sont très, très pratiques et s'adaptent parfaitement. L'ajustement de la housse sur le nez du vélo n'était pas aussi parfait, j'espère que c'est parce que c'était l'un des premiers Tunas. Les aimants le maintiennent très bien en place, c'est mieux que le Velcro.

L'accès facile à tout ce qui est mécanique a été une révélation pour le pilote Quest que je suis !

Arjen remarque que le Tuna roule très bien et qu'il s'agit d'une version améliorée du DF-XL. Les enjoliveurs facilement amovibles sont bien meilleurs que ceux du DF-XL.



