

Le titane, toujours exceptionnel

Ce métal a longtemps fait figure de solution pour obtenir des vélos légers et performants. Bénéficiant d'une image haut de gamme du fait de son emploi dans l'aéronautique, il séduit aussi par sa beauté et sa rareté. Mais il exige des cadres pointus, à l'instar de Bjorn Teani, de l'Atelier Titane, en Savoie.

Titane a longtemps « rimé » avec marques américaines. Avec une production balbutiante au début des années 1990, l'Hexagone ne tenait pas la comparaison, mais à force de persévérance, les cadres français ont su inverser la tendance, à l'instar d'Atelier Titane qui n'utilise que cette matière. Matériau noble, ce métal impose la patience et la maîtrise pour le travailler, mais c'est à ce prix que l'on parvient à un résultat exceptionnel, à la hauteur des exigences de l'utilisateur final.

« Le Cycle » : Pourquoi avoir choisi le titane ?

Bjorn Teani : D'abord, c'est la version luxe de l'acier, un matériau qui permet une grande variété de comportements et qui autorise la plus grande liberté de fabrication. Le plus important est le positionnement du cycliste et, pour cela, il faut avoir toute la latitude nécessaire pour fabriquer un cadre avec les bonnes dimensions et les bons angles. Impossible avec des raccords ou des moules, il faut couper le tube, l'usiner et le souder. Et, comme l'acier, le titane le permet. Celui-ci se montre aussi rigide, mais il est surtout plus léger, plus durable, c'est un atout. Le cadre est peut-être plus cher, mais il va durer beaucoup plus longtemps et être moins sensible au vieillissement, à la corrosion.

L.C. : Et quel titane utilisez-vous ?

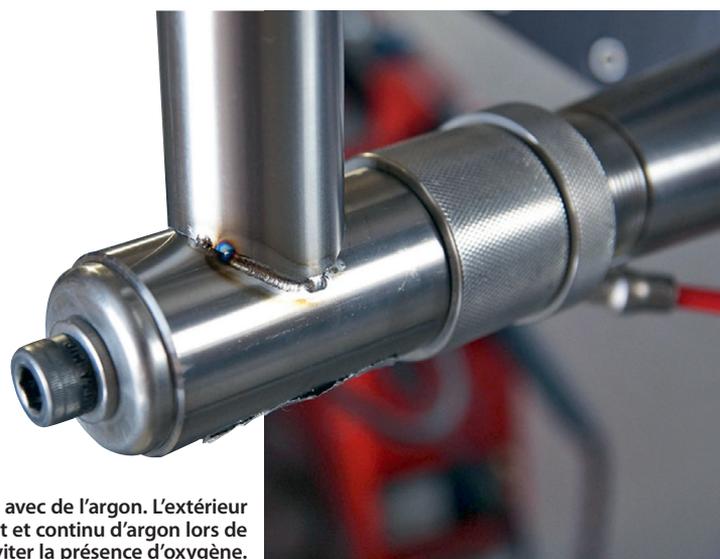
B.T. : Nous avons choisi de travailler avec l'alliage Grade 9 parce que cet alliage existe avec divers traitements mécaniques et thermiques qui nous

ATELIER TITANE

■ Depuis 2004, Bjorn Teani travaille le titane.

Il a choisi un alliage spécifique, le Grade 9, à la fois pour réaliser ses cadres et pour les nommer. C'est l'un des artistes de ce matériau et il produit toutes sortes de cadres, de la route, de la randonnée, du VTT.

■ **Tarifs :** cadre standard en titane Grade 9 à 2000 € (géométrie standard Atelier Titane). Cadre sur mesure en titane Grade 9 : 2690 € le cadre nu avec l'étude. Kit fourche carbone-collier de selle-jeu de direction à 495 €.



Les tubes sont purgés par l'intérieur avec de l'argon. L'extérieur sera noyé par un flux puissant et continu d'argon lors de la soudure. C'est ce qui permet d'éviter la présence d'oxygène.



Avec ses gros tubes, ce cadre « exhale » la performance et la rigidité. Et pourtant, sur la route, il procure nervosité et confort à son utilisateur, ce pour quoi il a été conçu...

« C'est la version luxe de l'acier, matériau qui permet une grande variété de comportements »

permettent de renforcer ou d'assouplir certaines zones du cadre pour obtenir le comportement voulu. Nous travaillons en épaisseur constante, car les tubes « renforcés » ne le sont que pour la soudure et pas pour le comportement. Ils coûtent plus cher et n'apportent pas grand-chose quand on maîtrise la soudure. On se concentre donc sur le diamètre pour optimiser le comportement.

L.C. : Qu'est-ce qui motive vos clients à chercher un vélo en titane et une fabrication sur mesure ?

B.T. : Le confort ! Les gens connaissent les propriétés du titane en matière d'absorption des

vibrations. Mais en réalité, c'est la position qui s'avère la plus importante quand il s'agit d'être bien. Ensuite, ils veulent un cadre dynamique qui leur rappelle leur cadre acier de leurs débuts. Enfin, ils souhaitent un vélo parfaitement adapté pour obtenir une position idéale. Le client a parfois déjà fait le tour des solutions industrielles sans trouver son bonheur. Il a donc cherché et réfléchi... La preuve : ils ne parlent pas de poids, ils évoquent plus souvent la durabilité.

L.C. : Comment se passe la suite ?

B.T. : Le processus de vente est long. On analyse la situation actuelle, la pratique, la position du

PHOTOS DR/ATELIER TITANE



On prend garde de parfaitement intégrer les câbleries électroniques...



Notez que les soudures ne sont pas « reprises » sur la douille. On distingue les petites vagues à la jointure des tubes.



On peut aussi trouver des pièces « introuvables » pour apporter au client le matériel dont il a besoin ! Ici, ce pédalier Sugino combine des plateaux de route et de VTT pour procurer une gamme très étendue de développements.



Une paire de roues peut « ruiner » le comportement d'un cadre ou d'un vélo. C'est pour cette raison que Bjorn Teani monte désormais ses roues, pour être sûr de leur rigidité.

LE POIDS

■ **Forcément, quand on choisit un vélo**, le poids a son importance. C'est l'élément qu'on évalue le plus facilement en soulevant la machine. On est impressionné ou déçu, sans réellement savoir si, une fois sur la route, les sensations appelleront les mêmes commentaires. Car si le poids peut être pénalisant, il faut savoir comment il a été obtenu et si le gain de légèreté est vraiment utile à la pratique du cycliste et à son gabarit. Avec les matériaux et techniques employés, les vélos des artisans seront forcément plus lourds, mais il ne faut pas se focaliser là-dessus. Il s'agit de quelques centaines de grammes seulement, qui se feront vite oublier au moment de juger le confort et le comportement du vélo. Il faut toutefois réussir à passer outre ce paramètre. Pas toujours facile...

cycliste. On effectue alors le calcul pour une nouvelle position, qu'on fait reporter sur le vélo actuel du client pour la valider. On affine, on fait évoluer celle-ci. Notre but est de poser le cycliste sur son vélo d'une manière parfaite. On a besoin de savoir à qui on a affaire pour lui donner le comportement qu'il veut par la suite. On discute donc beaucoup et, quand le client reçoit son vélo, on fait encore évoluer un peu son positionnement. C'est un processus qui s'étale sur deux à trois mois pour déterminer la position et réaliser un cadre, mais cela peut durer jusqu'à six ou sept mois si on sent que le client n'est pas posé de façon optimale.

Généralement, un client met souvent deux ans avant de nous appeler. Durant ce délai, il a déjà fait un bilan de ses attentes et de ses besoins. Il est donc prêt à discuter avec nous. Car si le client a des désirs, nous avons aussi des principes sur lesquels nous ne revenons pas.

L.C. : Lesquels ?

B.T. : Il est hors de question que nous produisions un cadre qui irait à l'encontre de la géométrie que nous aurions déterminée. Nous déterminons une posture et nous faisons un cadre. Idem, à quoi bon faire un cadre trop rigide si le client n'en a pas besoin ? Franchir ces lignes, ce serait s'exposer à l'insatisfaction du client. C'est garanti ! Nous avons notre façon de faire, c'est aussi pour cela que les gens viennent chez nous.

L.C. : Quel est le premier ressenti de vos clients quand ils roulent avec leur nouveau vélo ?

B.T. : On bouleverse les positionnements du client mais en même temps, on l'accompagne. Il est donc habitué à sa nouvelle position, ou presque, parce que, bien sûr, les réglages les plus précis ne seront possibles que sur le nouveau vélo. En général, pour le premier roulage, les cyclistes utilisent leurs roues sur leur parcours de référence et ils se sentent mieux immédiatement. Ils redécouvrent leurs routes, trouvent plus de confort et, surtout, ils retrouvent des sensations. Ils ne vont pas plus vite de suite, mais ils « profitent » de nouveau de leurs sorties. Nos vélos sont plus conciliants. Quelqu'un qui aime « tirer gros » pourra ainsi le faire sans être stoppé par son cadre. Les gens

qui viennent au titane lui restent ensuite fidèles quand ils ont les bons vélos, d'autant plus que nous assurons les réparations.

L.C. : Intervenez-vous dans le choix des montages de vos machines ?

B.T. : Oui, on conseille les clients pour le choix des roues comme pour les cadres. C'est pour cette raison que nous fabriquons également des roues. Pour le reste, on oriente le client vers des transmissions ou des composants qui lui permettront de tirer le meilleur parti de son vélo. Mais en gardant bien les impératifs de comportement et de prix. On porte bien évidemment une grande attention aux points d'appui. Ainsi, nous préférons monter des selles SMP, qui ne sont pas faciles à positionner mais parfaites quand elles sont « au bon endroit » ! ●