



**Location
Entretien
Réparations
Ventes**

ZA LA PALUN
26170 Buis-Les-Baronnies
06 49 75 19 29
contact@velosbuis.com

TARIF DES PRESTATIONS D'ATELIER

Janvier 2022

Prix de la main d'œuvre TTC, sans le prix des pièces
Le prix des fluides sont inclus (huiles, graisses)
Les tarifs peuvent être modifiés sans préavis
Les tarifs les plus récents sont ceux appliqués

Chaque cas est différent ! En cas d'avaries multiples, un devis est établi et nous vous aidons à évaluer l'intérêt d'effectuer tout ou partie des travaux pour ne pas faire de dépenses inutiles ! Ci-dessous sont donnés les tarifs des interventions les plus courantes :

- Crevaison / changement pneu sur 1 roue simple 6 €
- Supplément moyeu spécial (vitesses, moteur, frein...) 10 €
- Passage/ réparation 1 roue tubeless Route ou VTT 16 €

- Dévoilage de roue sans changement de rayon 8 €
- Changement de rayons (jusqu'à 5) + devoilage 25 €
- Montage d'une roue complète 60 €

- Purge d'un frein hydraulique huile minérale 15 € (huile minérale comprise)
- purge d'un second frein 10 €
- Purge d'un frein hydraulique D.O.T. (1) 20 € (D.O.T. comprise)
- Purge d'un second frein 15 €

- Changement d'un paire de plaquettes/patins 10 €
- Changement câbles et gaines de freins 15 €
- Changement câbles et gaines de dérailleur 15 €

- Pose d'une guidoline 12 €

- Réglage des vitesses avec patte de dérailleur OK 10 €
- Réglage des vitesses avec pb de patte de dérailleur 20 €
- Réglage des vitesses avec changement patte de dérailleur 30 €
- Remplacement d'une transmission complète 39 €
- Plateau(x), chaîne, K7
- Nettoyage transmission à la fontaine 49 €

- Entretien d'une fourche (Fox, RockShox, Suntour,...) (2) 59 € (hors joints)
- Entretien amortisseur (RockShox, Moustache) 59 € (hors joints)
- Entretien amortisseur Fox sur devis

- Montage de petits accessoires (poignées, porte-bidon...) 5 €
- Installation d'équipements (garde-boue, porte-bagage...) 29 €

Forfait révision simple 29 €	Forfait révision complète 39 € Supplément VAE : 10 €	Forfait révision totale 69 € Supplément VAE : 10 €
On vérifie que vos points d'appui sur le vélo sont serrés : pédales, manivelles, potence, guidon, poignées, selle. Après avoir lubrifié la chaîne, on règle au mieux les vitesses, puis les freins. On regonfle les chambres à air.	Dévoilage des roues Démontage et nettoyage de la transmission (en fontaine si nécessaire) Tous les serrages sont vérifiés. Réglage des vitesses. Réglage des freins. Nettoyage du vélo,	En plus de la révision complète : purgé des freins ou remplacement des câbles et des gaines. remplacement des plaquettes/patins et des câbles et gaines de dérailleurs. Coût des câbles, gaines, huile compris. Coût des patins/plaquettes non compris,
Idéal pour les vélos enfant, les vieux vélos	Parfait pour des vélos utilisés régulièrement : vélos de route, les VTT, les vélos de randonnée	Alterner révision complète et révision totale en fonction de votre pratique

(1) Un frein en DOT doit être purgé 1 fois par an. Pourquoi ?

La DOT est une huile qui adore l'eau. Le circuit a beau être étanche, la DOT arrive à se charger en humidité et prend donc du volume. Plus l'huile prend du volume, moins il y a de place dans le circuit! Et la seule issue possible est de pousser les pistons, ce qui rapprochent les plaquettes du disque. Le frein n'a plus de garde, et même parfois la roue se bloque. La DOT est aussi très corrosive. L'absence d'entretien implique souvent le remplacement du frein complet.

(2) Une fourche de VTT doit être entretenue environ toutes les 50 heures d'utilisation (disons une ou deux fois par an si on roule très régulièrement). Pourquoi ?

Avez-vous réalisé à quel point une fourche est un élément mécanique précis et complexe ? Elle doit être solide pour encaisser tout les mauvais traitements que nous lui infligeons, légère, pas trop volumineuse.... et tout ça en couissant sur une longueur que l'on veut la plus importante possible, avec du confort, et sans que la roue ne rebondisse sur le sol : c'est une prouesse technique ! (ce qui explique le prix des fourches). Pour que cette mécanique de précision fonctionne, elle doit être graissée et/ou lubrifiée. Ce sont des centaines d'allers/retours que la fourche effectue à chaque sortie, et la lubrification est donc mise à rude épreuve : il faut donc régulièrement changer l'huile ou remettre de la graisse, remplacer les joints pour que la fourche fonctionne correctement et s'use moins rapidement. Certaines fourches sont tellement peu entretenues qu'elles ne fonctionnent plus vraiment (à quoi ça sert alors d'avoir une fourche suspendue?!). En général, c'est trop tard : il faut changer la fourche dont les parties en mouvement sont trop usées !

Vous trouvez qu'entretenir un vélo coûte cher ? Il est vrai qu'en proportion du prix d'achat, les factures d'atelier peuvent parfois être importantes. Il y a plusieurs points qui expliquent ces coûts.

- Il y a très peu de standards dans le monde du vélo. Chaque innovation apporte ses dimensions, ses outils. Il faut un nombre d'outillage très importants. Ces outils coûtent cher.

- Nous utilisons différents produits de nettoyage, de lubrification, des chiffons, de la visserie ... qui ne sont quasiment jamais facturés au détail, et qui représentent pourtant des coûts non négligeables.

- Les techniques évoluent, et cela demande de suivre régulièrement des formations. Ces formations ne sont jamais offertes par les marques, ni les frais de déplacement !

- Moins les vélos sont entretenus, ou plus les vélos sont anciens, plus les composants sont difficiles à démonter, à régler, à nettoyer et sont souvent même à remplacer. Plus le vélo est ancien, moins on l'accepte, et pourtant, plus c'est nécessaire. La question du développement durable est posée !

- A l'inverse, lorsqu'on paie un vélo cher, on ne s'attend pas à devoir remettre de l'argent sous peu : c'est une erreur ! En effet, les vélos hauts de gamme embarquent des composants haut de gamme, qui sont parfois plus fragiles car plus légers. Mais aussi, lorsqu'on met de l'argent dans un vélo, c'est en général qu'on s'en sert ! Et forcément, la mécanique s'use plus rapidement sous l'effet de votre puissance qui augmente avec l'entraînement, et sous l'effet des kilomètres qui s'enchaînent. Et les composants haut de gamme ont un tarif...haut de gamme.

- L'usure des composants mécaniques est encore plus importante sur les vélos électriques. La puissance des moteurs, de plus en plus importante, fatigue les transmissions beaucoup plus vite que sur un vélo non électrique.

- De même, la réduction du nombre de plateaux, et l'augmentation du nombre de vitesses à l'arrière, induisent des efforts latéraux sur les chaînes qui fatiguent plus vite.

- On entend parfois des affirmations du style « Dans le temps, on ne changeait jamais les patins ! Et maintenant, on est toujours en train de changer les plaquettes. » Il n'y a pas vraiment d'étude pour comparer objectivement les taux d'usure. Ce qui est certain, c'est que mes vieux freins cantilever ne mangeaient pas trop de patins mais...ils ne freinaient pas vraiment ! Maintenant, mes freins à disques m'arrêtent même dans les descentes les plus raides !

- Et bien sûr, il faut rémunérer le travail des techniciens. Bien réparer un vélo demande de l'expérience, du savoir-faire, du temps, de l'habileté. Et malgré les factures parfois élevées, les rémunérations dans ce métier restent basses, une fois les différentes charges réglées.

Les tarifs d'atelier vélo sont donc tirés au mieux pour que votre porte monnaie se vide le moins possible sans que le notre ne gonfle trop !