

McMahon (1991)

Mac Mahon, troisième président de l'histoire de notre République et auteur présumé de la phrase "Que d'eau, que d'eau!", se serait ici exclamé "Que de titane, que de titane!"

En effet, difficile d'avoir autant de titane sur un vélo, surtout en 1991. Cette année-là, le titane était encore un métal confidentiel dans l'industrie du cycle et seulement trois sociétés américaines savaient le travailler: Merlin, Litespeed et enfin Sandvik Material Technology qui a réalisé ce Mc Mahon. Mais contrairement aux autres, Sandvik ne s'occupe que de fabrication et s'adapte au design défini par les marques qui lui font sous-traiter leur modèle titane: Gary Fisher, Kona, Dean, Fuji, RekTek... et Steve Mc Mahon.

"Le titane est le bon matériau: il est léger, il dure pour toujours et il est génial pour rouler. Que dire de plus!"

Après avoir testé les autres matériaux, Steve Mc Mahon a trouvé son métal miracle pour fabriquer ses vélos; en échange de 3500 \$ (une somme astronomique à l'époque), on dispose d'une machine de presque 10kg avec le cadre,

Photos ©24Poices - Génération Mountain Bike



1

1. Les "Sissor Brakes": efficaces mais délicats à régler.



2

2. Pourtant fabriquée en titane, la fourche est peu flexible à cause de ses renforts internes, mais participe à la précision de la direction.

les fourreaux de fourche et son pivot, la potence, le cintre, la tige de selle, l'axe de pédalier, sans oublier la visserie, les axes de pédales ou les rayons en titane! Même la concurrence n'allait pas aussi loin!

Le cadre est assez classique et plutôt fin pour un titane avec des tubes principaux en Ti 3Al 2,5V de 31,8mm à épaisseur constante. En 1991, la fourche était en acier avec des jambes en titane collées, mais suite à des problèmes de fiabilité, elle fut remplacée par le modèle 92, composé d'un pivot et de deux jambes

en titane réunis sur un té en aluminium (sur le même principe que les fourches composite Bontrager ou IRD). Les tubes possèdent des renforts internes en fibre de carbone pour résister au serrage sur le té. La tige de selle possède un curieux réglage d'inclinaison par vis hexagonale de 13mm situé à son sommet. Esthétique mais peu pratique! La potence possède de la visserie en titane et le cintre est renflé à son milieu, technologie habituelle sur les cintres alu, mais très rare sur ceux en titane.

Mais les freins "Sissor Brake" sont la particularité principale du Mac Mahon. Les tasseaux sont situés plus haut, à l'identique des U-Brakes ou Roller Cam. Mais à la différence de ces derniers, les deux bras des étriers sont écartés par une petite biellette actionnée par le câble. Équipé de freins Mathausser et après moults réglages délicats, le freinage est plutôt mordant.

Le cadre répond à la moindre sollicitation du pédalier et donne envie d'attaquer.

La fourche est étonnamment raide et précise. Amateur de titane souple et confortable, passez votre chemin, le Mc Mahon se comporte plutôt comme un acier, le poids en moins. La position est allongée, nez dans le guidon: le Mc Mahon préfère foncer que musarder!

Steve McMahon a finalement un peu tout essayé sur ses vélos en déclinant le titane dans tous les accessoires et

périphériques sous le label MRC (Mc Mahon Racing Component). Il fut aussi parmi les pionniers à utiliser l'usinage et l'anodisation pour grignoter du poids au maximum, jusqu'à la limite de la fiabilité. Du pédalier aux moyeux en passant par les freins, Steve Mc Mahon est une sorte de Géo Trouvetout artisanal qui s'est même essayé à la fourche télescopique avec la Shaka et ses 1,2kg et au tout suspendu en alu pour finalement se tourner vers le BMX. Mais dans l'imaginaire vététiste, Mc Mahon restera toujours associé au titane exotique, rare et osé.

