

Moots Zirkel (1988)



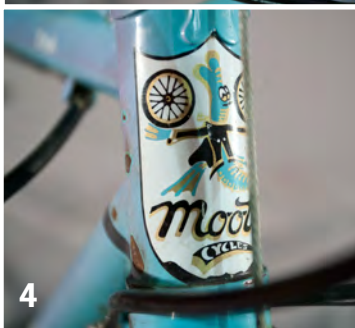
1



2



3



4

1. Les tasseaux de freins mobiles permettent d'utiliser aussi bien des étriers cantilever que des U-brakes ou de monter divers diamètres de roues.

2 et 3. De la vis de serrage du guidon qui sert de butée de gaine pour le câble de frein avant au dessin des renforts... le Moots s'apprécie dans les détails de conception.

4. Mr Moots, le crocodile emblématique de la marque, est toujours présent sur les dernières productions en titane.

pédalier, les câbles passent sous le tube supérieur et le câble de frein avant circule dans la vis de serrage du guidon sur la potence. Le cadre est en acier soudé au TIG pour s'adapter au mieux à diverses géométries (les classiques raccords brasés imposant leurs angles). Ainsi, pas moins de 18 tailles étaient proposées, du 16 jusqu'au gigantesque 24,5". On est quasiment proche du sur-mesure! Les tubes sont choisis pour grignoter de précieuses grammes et privilégier l'élasticité et le confort. Kent Eriksen explique : "Comme un ski flexible, un cadre de vélo emmagasine l'énergie. Un cadre hyper rigide n'a aucune vie, et il est plus facile de rester sur un vélo qui possède un peu de flexibilité. C'est pourquoi nous utilisons des tubes différents pour des bikers de poids différents".

Les haubans arrière sont cintrés pour proposer une pseudo suspension arrière. D'ailleurs, Moots proposera dès 1987 le premier softtail de l'histoire avec le système YBB ("Why be beat", "Pourquoi être tabassé"), une technologie toujours d'actualité. La finition est bien-sûr poussée à l'extrême, jusqu'au moindre détail. Même les renforts

du cadre sont découpés en dents de scie, comme s'ils avaient été mâchonnés par Mr Moots, le crocodile emblématique de la marque.

Les angles du Zirkel sont plus redressés que ceux des premiers Moots, et la géométrie est plus compacte. Si le cadre semble frêle, le vélo est réactif au premier coup de pédale. Comme sur un titane, le cadre travaille en élasticité, accompagnant le pédalage et absorbant les chocs du terrain.

Le vélo est vraiment facile et permet même d'enrouler de gros développements sans nécessiter de gros cuisseaux. Mais c'est sur le petit plateau que le Zirkel donne le meilleur, bien qu'un tube supérieur trop horizontal, bride quelque peu ses aptitudes en terrain technique. En descente, le Zirkel se pilote sur l'arrière. Il faut juste placer la roue avant sur la trajectoire choisie et jouer avec la dérive de l'arrière. Sensations garanties!

Randonneur au long cours, c'est avec son 650B que Kent

Eriksen découvrira la pratique du Tout-terrain. Son approche du mountain-bike sera donc différente de celle des pionniers californiens et de leur klunkers. Installé dans les montagnes du Colorado, il fabriquera le premier Moots en 1981 et débutera sa longue liste d'inventions, parmi lesquelles, les premiers embouts de cintre en 1983, les tasseaux de freins mobiles, et le premier softtail en 1987...

Recherchant le confort et l'élasticité, Kent Eriksen se tournera vers le titane en 1991 et deviendra un des plus grands spécialistes de ce matériau. Si Kent Eriksen quittera la marque en 2005, Moots continuera et persistera encore dans le titane d'exception.



Finie la querelle entre le 26", le 650B ou le 700. Moots met tout le monde d'accord : le Zirkel accepte n'importe quel format de roues!

Précisons qu'en 1988, si les jantes étaient bien sûr de tailles différentes, les diverses sections des pneus - du fin boyau de route au gros boudin tout terrain - possédaient plus ou moins la même circonférence. Les choses étaient simplifiées pour dessiner une géométrie adaptée à plusieurs usages : route, cyclotourisme et tout-terrain. Par contre, chaque diamètre de jante imposait son propre positionnement des tasseaux de frein et pour contourner le problème, Kent Eriksen, le fondateur de Moots, développa une fixation des étriers mobile. Non seulement le cadre acceptait divers formats de roues, mais il était aussi possible d'utiliser aussi bien des freins cantilever classiques que des U-brakes.

Le Moots Zirkel fourmille de petits détails astucieux.

Un graisseur est situé sous le boîtier de