

Tout sur la **Pass'Portes 2014 !**

Bike

Nouveau prix !
4,50 €

LE MAGAZIN VÉLO TOUT-TERRAIN

Découvrir



**La Rando Bike
de Fontainebleau
Un succès !**

**Interview
Steve
Peat**

Essais

**Le nouvel enduro
de Peugeot !**

EXCLUSIF



**BH Neo Xtrem Lite
KTM Lycan 27,5 Prime
Mondraker Foxy XR Carbon**

2015 Nouveautés

**Canyon Strive CF, Lapierre,
Trek Fuel EX 27,5, Scott,
Shimano XTR Di2**



Marsail - Août 2014 - N° 137 - France métrique : 4,50 € - DOM : 5,30 € - BEL/LUX : 5,30 € - CH : 7,75 € - CAN : 8,80 \$ - PORT CONT. : 5,40 € - N° CAUS : 680 xpf - POL/S : 750 xpf

SOL DES

du 25 Juin au 29 Juillet 2014

PLUS DE 500 MARQUES DE
VÉLOS & ACCESSOIRES
À PRIX IMBATTABLE

LIVRAISON OFFERTE

Dès 30€ d'achat, en Mondial Relay France Métropolitaine et Corse.

Alltricks s'engage sur :



STOCK EN
TE PS RÉEL



PAIE ENTS
SÉCURISÉS



LIVRAISON
ÉCLAIR



PORT OFFERT
À PARTIR DE 30€



CENTRES DE
ONTAGE



PAIE ENT EN 3 OU
4X SANS FRAIS

www.Alltricks.com

Les Gets, du lourd !



© Paul Humbert



Alors qu'un chaud soleil inonde la montagne, je "ride" une piste noire où s'enchaînent virages relevés, racines en sous-bois et pierriers techniques à souhait. Le plein d'adrénaline fait, je dépose mon Demo 8, flambant neuf, au bas des pistes. J'aurais aussi bien pu "rider" un V10 ou encore un DH 722, mais bon, le choix du Demo m'aura donné entière satisfaction. Boosté par l'émotion plutôt que fatigué, je décide de mixer sensations et plaisir et m'oriente vers un bon spad d'enduro. Les pistes en forêt, comme pour celles de DH, sont parfaites. Plusieurs remontées sont à ma disposition pour m'offrir un terrain de jeux qui doit avoisiner les 50 km. Idéal. Alors que l'heure du déjeuner approche, je me dirige vers un ravito vraiment monstrueux où fruits, boissons, céréales et autres mets salés sont là à profusion. L'accueil est des plus sympas et l'endroit, au bord d'une rivière, se prête parfaitement à un petit moment de détente dans l'herbe. Reposant. Frais et rempli d'endorphine, l'hormone du bien-être et du bonheur, j'ai eu ma dose de bonnes sensations et de dépense énergétique. De retour au

bas des pistes, je découvre des nouveautés, vélos, matériels, équipements en tout genre. Je me renseigne même sur les vélos que j'utiliserai demain et aussi le jour d'après pour une bonne session de cross ou peut-être de all-mountain, à moins que je ne profite encore de l'endroit pour refaire quelques pistes d'enduro. Bref, je déciderai plus tard, j'ai le choix.

À la lecture de cette phrase, nous en sommes à un point où vous devez vous demander si je vous raconte un rêve ou vous propose un conte, non pas pour enfants, mais pour grands vétéristes. Eh bien non, tout ceci est réel et n'arrive qu'une fois l'an. Cette année, plus de 6 000 personnes en auront profité dans la station des Gets. Ce rendez-vous idyllique n'est autre que la Pass'Portes, un vrai bon moment de VTT. Vous pourrez vous faire une idée de l'événement en p 110, et vous rendre compte que Les Gets, c'est du lourd ! Mais, un conseil, pour l'apprécier à sa juste valeur, soyez là en 2015 !

BIKE - Espace Clichy, Immeuble Agena
12, rue Mozart - 92587 Clichy Cedex
Tél. 01 41 40 32 32 / Fax 01 47 56 54 02
E-mail: bike@editions-lariviere.fr

Président du Conseil de surveillance

Patrick Casasnovas

Présidente du Directoire

Stéphanie Casasnovas

Directeur général

Frédéric De Watrigant

Éditeur

Philippe Budillon (32 00)

Pour joindre votre correspondant, composez le 01 41 40
suivi du numéro de poste qui figure à la suite de son nom

RÉDACTION

Directeur de la rédaction

Bertrand Sanlaville (31 94)

Rédacteur en chef

Pascal Louis (01 47 56 54 05)

Rédacteur en chef adjoint

Vincent Néron (01 47 56 54 06)

Maquettiste

Stéphane Prévost (01 47 56 54 08)

Ont collaboré à ce numéro

Bruno Berbessou (studio), Tiphaine Carton,
Olivier de Vaulx, Paul Humbert, Elodie Lantelme,
Jean-Marie Pouget, Boris Rejou, Laurent Reviron,

Photogravure

Responsable: Béatrice Ladurelle (31 57)

Scannéristes: Daniel Lesven, Nathalie
Morales (31 58)

PUBLICITÉ

E-mail pub: pubbike@editions-lariviere.fr

Directeur commercial

Christophe Cluzel (01 41 40 32 15)

christophe.cluzel@editions-lariviere.fr

Assistante:

Shirley Megaides (01 41 40 32 05)

ABONNEMENTS/

VENTE PAR CORRESPONDANCE

Accueil clients

Tél. 01 47 56 54 00 / Fax 01 47 56 54 01

E-mail abo.: abo@editions-lariviere.fr

E-mail VPC: vpc@editions-lariviere.fr

Correspondance

Éditions Larivière, accueil clients:

6 rue Olaf-Palme, 92587 Clichy Cedex

Directeur des abonnements

Catherine Veillard (40 90)

Promotion abonnements

Géraldine Savigny (40 91)

Tarifs: France 1 an, 12 n°: 59,50 €

Autres pays et par avion: nous consulter.

Service des ventes

(réservé aux diffuseurs et dépositaires)

Chef de produit:

Laëtitia Alzieu: 01 41 40 56 95



BIKE est une publication mensuelle

des ÉDITIONS LARIVIÈRE,

SAS au capital de 3 200 000 €.

Dépôt légal: 4e trimestre 2013

Commission paritaire: 0418 K 83002

N° de TVA intercommunautaire:

FR 96572 071 884, CCP 115 915 A Paris

RCS Nanterre: B 572 071 884

12, rue Mozart, 92587 Clichy Cedex

Tél. 01 41 40 32 32 / Fax 01 41 40 32 50

Imprimé en Belgique/printed in Belgium

Corelio Printing:

Keerstraat 10 - B- 9420 Erpe-Mere

Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus.

Diffusion: MLP

Directeur de la publication

et responsable de la rédaction

Patrick Casasnovas



Nouveautés Trek, Canyon, Scott...



Événement Retour sur la Pass'Portes 2014!



S O M M A I R E

■ En couverture

KTM Lycan 27,5 Prime

■ Nos rendez-vous

- Édito: Les Gets, du lourd! p. 3
- Rêver action: Welcome back!..... p. 8
- Rêver vélo: Le Spank Puff de Vince..... p. 10
- Courrier lecteurs: Bike vous répond..... p. 12
- Actus: Tous les potins, les news, les exclus p. 16
- Opinion: Fat-bike, ovni ou marché réel ?..... p. 26
- Concours: Fourche SR Suntour Epicon p. 28
- Shopping p. 30
- Résultats p. 126
- Agenda p. 128
- Première fois: Guillaume Koch p. 130

■ Nouveautés 2015

- Trek Fuel EX, Remedy 29" p. 34
- Canyon Strive CF..... p. 40
- Lapierre p. 44
- Scott p. 48
- Shimano XTR Di2 p. 52

■ Essais

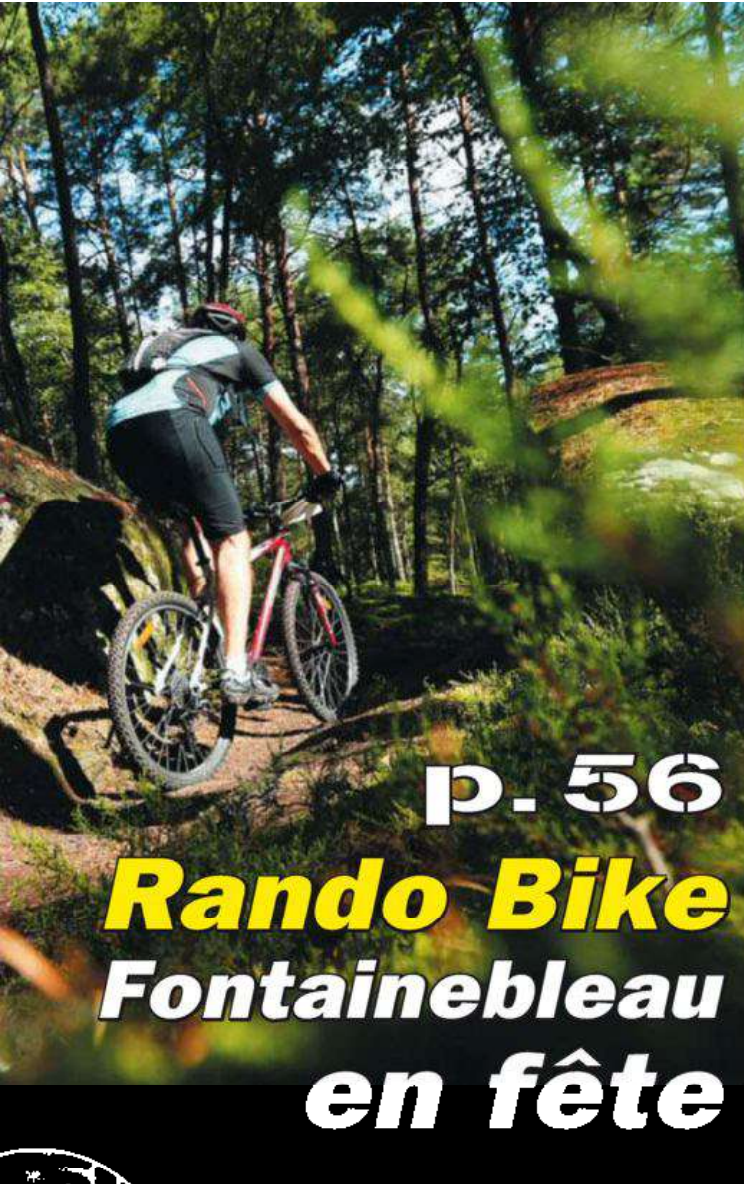
- Matos p. 66
- BH Neo Xtrem Lite p. 72
- Mondraker Foxy XR Carbon p. 76
- Peugeot RSM 21 p. 80
- KTM Lycan 27,5 Prime p. 82

■ Magazine

- Découvrir: Rando Bike..... p. 56
- Découvrir: Rando Alès p. 86
- Interview: Steve Peat p. 98
- Sport: EWS à Valloire p. 106
- Découvrir: Pass'Portes 2014 p. 110

■ Pratique

- Pilotage: Passer une dalle p. 94
- Mécanique: Entretenir un joint de fourche p. 96



p. 56

Rando Bike Fontainebleau en fête



p. 98

Interview Steve Peat



p. 106

Sport

Enduro World Series à Valloire

ABONNEZ-VOUS EN PAGE 55

MERCI à vous

Rando
Bienvenue à la 2^{ème} édition





Bike Rando

Retrouvez nous sur  RandoBike

Rendez-vous l'année prochaine...



Welcome back!

Attendu pour son retour sur le circuit des Enduro World Series après sa blessure, Nicolas Vouilloz n'aura pu profiter longtemps des pistes savoyardes. Touché au ventre la veille, il abandonnera après le premier run. Un "ride" court pendant lequel il nous aura laissé saisir l'instant de cette image qui donne envie de dévaler les pistes.

La prochaine sera la bonne à coup sûr. "Welcome back", Nico !

Le Spank Puff de Vince Racing Endurocross

Ce n'est pas tous les jours que notre rédac-chef adjoint se monte un "bike", mais quand il le fait, il faut que ça claque ! Et comme pour aller taquiner les singletracks parisiens et angevins, il est inutile de posséder du gros débatt', c'est sur la base d'un déjà vieux Spank de 4-X qu'il a effectué un montage "enduro", histoire de conserver intacte sa technique de pilotage et son agressivité. Gare à la tornade blanche !

12,14 kg*
Env. 3 500 €

Cadre

Pas tout jeune, le Puff est un modèle 2007 (voir Bike 48), mais qui a su conserver toute sa jovialité et son dynamisme, malgré les années. En tube d'aluminium, série 7005, il ne dispose pas des standards technologiques récents, ce qui a rendu la tâche difficile pour le montage en matos de qualité et impossible pour l'installation d'une tige de selle télescopique ! Comme il reste d'actualité au niveau des cotes (bases de 420 mm, angle de 69° à l'avant, tube supérieur de 590 mm et empattement de 1090 mm), le résultat s'avère largement à la hauteur pour une pratique en enduro. Surtout en roues de 26 pouces !

Transmission

Parfaitement éprouvé, l'ensemble transmission fait appel au groupe Shimano Saint, avant-dernière version, avec shifters, dérailleur arrière à chape courte et pédalier, mais la couronne, visible à travers le bashring transparent Suntour retillé, est une Renthal de 36 dents, couplée à une cassette Sram PG-1090 de 11/36. Quant au guide-chaîne, c'est un Cydonia Martyr Enduro 2X, alors que les pédales SPD laissent place, selon les conditions, à des Prodigy plates.

Poste de pilotage

C'est un des éléments les plus importants sur un "bike". Alors on retrouve une potence Cydonia Alishan, en 50 mm de longueur, avec un capot assorti au bronze du guidon Renthal Fatbar de 750 mm au galbe parfait, des grips Answer Fall Line super tendres. On notera les entretoises en carbone, ainsi que le capot Club Roost, « qui suit tous mes vélos depuis 1995! »

Fourche

Pas facile aujourd'hui de trouver des fourches en pivot constant (non-conique) et heureusement, SR Suntour propose encore ses modèles dans ce standard, comme cette Epicon X1 TA LO-RC. Avec ses 140 mm de débattement et ses nombreux réglages, elle offre une excellente sensibilité et une bonne progressivité. La base d'une bonne suspension.

Freins

Encore à l'épreuve du test terrain, les Hayes Prime Pro disposent d'un excellent feeling et surtout d'une myriade de réglages permettant de les adapter parfaitement aux petites mains. Ils sont ici équipés en disques de 180 et 160 mm de diamètre, « amplement suffisants lorsqu'il n'y a pas trop de pente et que l'on sait freiner ».



Poste de pilotage spécial "attaque" avec un guidon Renthal parfaitement coordonné à la potence Cydonia.



Le pédalier Saint customisé reçoit un Bash SR Suntour retaillé et transparent permettant de mettre en lumière le plateau Renthal et le guide Cydonia.



Un train avant de folie pour un guidage ultra-précis, avec une fourche SR Suntour Epicon, des roues SunRinglé SRD Carbon et des pneus "Conti" Mountain King.

Roues

Pour un maximum de dynamisme, de rigidité et de précision, sans pour autant perdre en confort, les SunRinglé SRD Carbon avec moyeux rouges anodisés Straight-Pull et rayons Wheelsmith, apportent un réel gain dans le comportement du vélo. Elles sont équipées de pneus Continental Mountain King Race Sport en section de 2,2 pouces super tendres, pour une adhérence optimale.

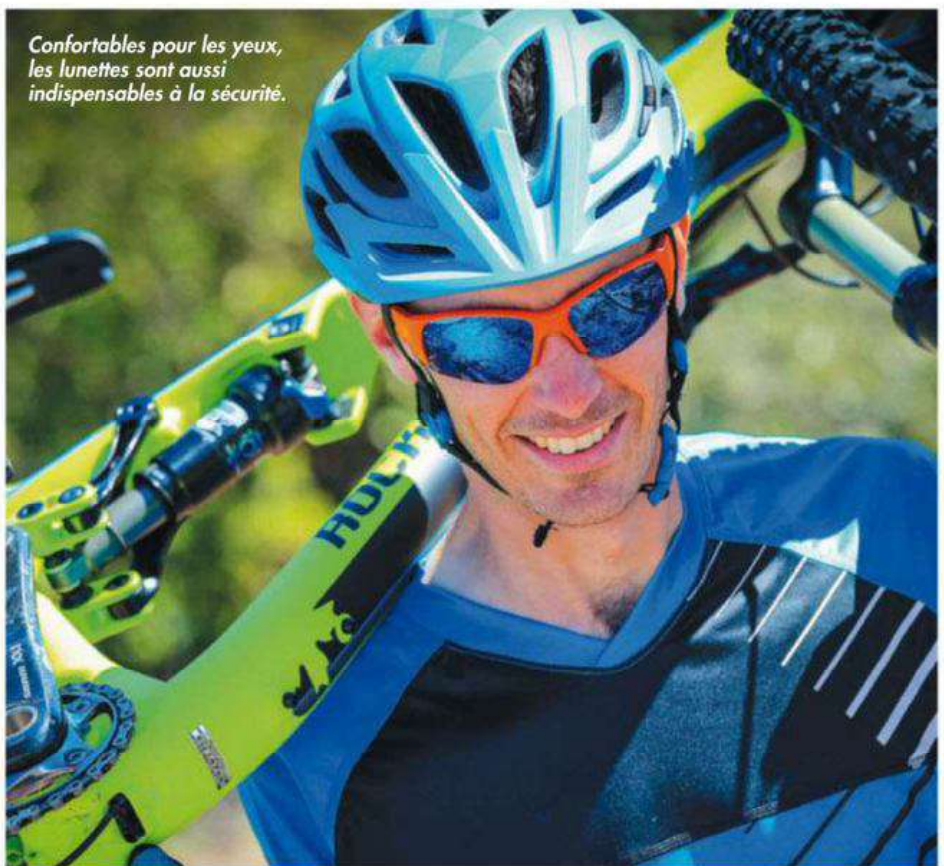
Binocles

Bravo pour votre dossier lunettes du précédent numéro. Il m'a permis de faire un choix, je me suis orienté vers des verres photochromiques sur les Julbo PipeLine. Ce modèle a de plus un look top ! J'ai demandé à l'opticien au moment de l'achat si la photochromie fonctionnait bien avec des sels d'argent, comme indiqué dans l'article, et il m'a répondu que ce n'était pas le cas. Il semblerait donc qu'il existe d'autres procédés que ceux que vous mentionnez. Ceci pour apporter une petite précision à votre dossier qui reste cependant très bien réalisé, je vous en remercie encore !

Nathanael, par mail.

Bike VOUS REPOND :

Exact Nathanael, ce procédé avec sels d'argent ne s'applique que sur les modèles en verre minéral, et non sur les verres en polycarbonate ou autre. Dans ce dernier cas, c'est une couche d'oxazine qui se charge de modifier la teinte des verres selon l'exposition aux U.V. Le résultat reste bien sûr le même avec des lunettes qui permettent de conserver une bonne vision quelle que soit l'exposition. Vous pouvez garder votre opticien conseil, il est bon !



Confortables pour les yeux, les lunettes sont aussi indispensables à la sécurité.

Fringues

Pourriez-vous me renseigner sur la tenue de l'essayeur des Canyon dans le numéro 134 ? Le maillot vert me semble être un Mavic, mais je ne sais pas pour le short ? Je ne l'ai pas trouvé sur le site de Mavic en tout cas.

Guillaume, par mail

*Du bleu, du vert, de l'eau...
"what else?"*



Bike VOUS REPOND :

Le short est un Norrøna. Cette marque propose une gamme complète d'excellente qualité. Une autre tenue est aussi présentée dans le shopping du numéro 135. Vous retrouverez la gamme complète sur www.norrøna.com.

Tige

Bravo pour votre magazine de très bonne qualité. C'est de plus en plus d'actualité, et, comme le disait l'un de vos derniers articles, la tige de selle télescopique est devenue incontournable, surtout pour mon SPE Stumpjumper FSR Expert Carbon, prééquipé pour le passage de câble ! Mon usage est polyvalent (Seine-et-Marne XC mais aussi montagne ou enduro) et très régulier. Mais dans la jungle des tiges télesco, je suis un peu perdu. Quel modèle me conseilleriez-vous ? En prenant en compte la notion de rapport qualité-prix (300 euros me refroidissent), la fiabilité, le débattement, l'efficacité... Un podium ? Un dossier sur ce sujet serait également le bienvenu.

Hugo Ambibard

C'est dans le numéro 123 que vous retrouverez le panorama « Tiges de selle »



Bike VOUS REPOND :

Ce dossier panorama a été réalisé dans notre numéro 123 (Juin 2013). Vous pourrez bien sûr vous le procurer sur le site des Éditions L'Équipe, rubrique « anciens numéros », mais voici en substance quelques éléments de réponse à votre question. L'un des tarifs les plus bas est la 860 de KS. À ce prix, pas de commande au cintre mais un levier sous la selle. ICE propose de bons produits aux environs de 100 euros avec la Lift ou encore la Lift V8, toutes deux en fonctionnement mécanique avec commande par câble. Enfin, Giant est parmi les mieux placés avec la Contact Switch pour un fonctionnement hydraulique + pneumatique et une commande elle aussi hydraulique (220 euros).

PURE
CYCLING

SHAPE YOUR RIDE

UN VÉLO D'ENDURO QUI GRIMPE COMME UN XC
ET QUI AVALE LES DESCENTES COMME UN DH.
C'ÉTAIT NOTRE VISION. NOTRE SOLUTION ?
LE SHAPESHIFTER. AU CŒUR DE NOTRE NOUVEAU
STRIVE CF. PLUS D'INFORMATIONS SUR

SHAPEYOURRIDE.COM

CANYON

Choix

Je vais changer mon VTT cet été et j'hésite encore entre un 26" d'occasion, car j'en trouve beaucoup qui ne sont vraiment pas chers, et un 29", peut être pas d'occasion mais neuf en entrée de gamme. J'ai 15 ans et je débute en VTT, pensez-vous qu'il est mieux de rester sur un 26" pour bien apprendre le pilotage ? Je lis souvent que le 29" rend les choses plus faciles sur des terrains techniques.

Olivier, par mail



Bike VOUS REPOND :

C'est une très bonne question. Le 29", avec un empattement important et un contact au sol plus large, permet en effet de gommer bien des aspérités du terrain, rendant ainsi plus facile certains passages, comme les petites marches notamment. Placer correctement son corps en arrière devient moins important, et de manière générale les petites erreurs techniques de pilotage sont plus facilement pardonnées. Le 26" est plus exigeant en termes de conduite et nécessite, sur les terrains les plus difficiles, d'être « propre » pour rester sur ses deux roues. Si l'objectif est de bien travailler votre pilotage, oui, le 26" est une bonne solution. De plus, si vous optez pour un bon modèle d'occasion, ce dernier sera sûrement plus performant qu'un 29" en entrée de gamme. Reste aussi la solution du 27,5", idéale pour un pilotage qui offre encore de bonnes sensations et une stabilité améliorée par rapport au 26". Ce format de roue n'est hélas pas si fréquent en occasion et le budget alloué pourrait être différent...

Bike Rando



500 en 2013, 1000 cette année, serez-vous 2000 l'année prochaine?

J'ai participé à la randonnée Bike le dimanche 8 juin et je tenais à vous remercier pour cette superbe organisation ! Les marques présentes proposaient toutes des modèles à l'essai, le parcours était parfait, surtout physiquement, et les quelques dernières montées m'auront vraiment bien fatigué ! Le beau temps était en plus de la partie et le Grand Parquet est un site merveilleux sur lequel on prend plaisir à flâner après quelques kilomètres de VTT. J'espère donc que cette opération se renouvellera chaque année. En tout cas, nous étions quatre venus de Charente-Maritime et nous sommes de nouveau partants pour une édition 2015 ! Deux petites remarques un peu moins positives cependant : le tarif est un peu élevé, même si les ravitaillements sont tops ainsi que l'organisation, deux euros de moins seraient les bienvenus ! Enfin, deux d'entre nous ont préféré s'orienter sur le parcours de 30 km qui en faisait en réalité presque 39. Le final leur a du coup semblé très long ! Ceci dit, cela ne nous empêchera pas de revenir l'année prochaine si une nouvelle édition se met en place. Merci et au plaisir de vous revoir en 2015 !

Fred, par mail

Bike VOUS REPOND :

Heureux que vous ayez apprécié cette seconde édition de la Rando Bike. La fréquentation ayant été multipliée par deux par rapport à l'édition 2013 et les exposants nous ayant tous fait part de leur grande satisfaction, tous les feux sont au vert pour que le Grand Parquet et la forêt de Fontainebleau nous accueillent de nouveau en 2015. Pour le coût d'inscription, nous allons le faire fructifier pour vous offrir encore mieux l'année prochaine ! Pour le kilométrage, des modifications obligatoires de dernière minute sur le parcours ont rallongé ce dernier. Nous serons plus précis en 2015, promis !

Émilien, par mail

Bike VOUS REPOND :

Merci pour votre commentaire Émilien, nous sommes heureux que vous ayez aimé ce rendez-vous. Les dates ne sont pas encore définies pour l'année prochaine mais soyez sûr que dès que ce sera le cas, nous vous en informerons.

Des questions ?
Un coup de gueule ?
Des critiques ? Des états d'âme ?

Ecrivez-nous !

Bike - Éditions Larivière - "Courrier lecteurs"
Espace Clichy - Immeuble Agena
12, rue Mozart - 92 587 Clichy CEDEX
E-mail : bike@editions-lariviere.fr
Fax : 01 47 56 54 02



MONTAGNE TV

Emotion pure

Découvrez le teaser FreeWheels en **réalité augmentée** et prochainement toutes les leçons de pilotage



INTERACTIVE PRINT



Téléchargez l'app gratuite Layar



Scannez cette page



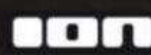
Découvrez le contenu interactif

Suivez-nous sur



et sur **montagnetv.com**

En partenariat avec



96



211



210



196



111



113



.



.



Succès !

3 000 visiteurs, 30 exposants, 350 marques, plus de 1 000 participants, plus de 500 tests de vélos effectués, voici en quelques chiffres le bilan de la Rando Bike organisée les 7 & 8 juin à Fontainebleau, au départ du domaine du Grand Parquet. Une superbe réussite dont nous espérons que vous pourrez profiter encore plus nombreux en 2015 !



CHAMPIONNAT DU MONDE 4X

Les nouveaux champions du monde de four-cross ont enfilé leurs maillots irisés en Autriche et c'est Tomáš Slavík et Katy Curd qui remportent la compétition. Quentin Derbier se classe 5^e et remporte la petite finale.



Gones

La douzième édition de la Lyon Free VTT aura lieu les 6 & 7 septembre prochains. Quatre circuits au programme, « expert » (59 km), « sportif » (56 km), « découverte » (25 km) et un circuit 6 h VTT. Attention, afin de fluidifier le trafic, le nombre de participants sera cette année limité à 8 000 places ! La Lyon Free, c'est le moyen d'explorer de nouveaux terrains de jeux, dans un cadre urbain qui ne ressemble en rien à nos sentiers de pratique habituels. Autre nouveauté cette année, le samedi de 18h à minuit, un "shorttrack" de 3,5 km permettra de s'affronter en relais par équipe de trois. Un grand week-end à tester ou à redécouvrir !



Gommes

Chez Hutchinson, les modèles phares que sont le Squale, le Toro et le D20 évoluent pour répondre au mieux aux besoins du pilotage en enduro. Nouveau design, nouvelle carcasse pour offrir plus de grip et de rendement, le tout avec un poids contenu. Disponible à partir de juillet. Prix public conseillé à partir de 55 euros



CHARGE



AMBUSH D3O



INDY D3O



FLANK D3O



FLANK LINER



FLANK CORE D3O

**RACE
FACE**



NOUS NE SOMMES
QUE DES HUMAINS

wade simmons

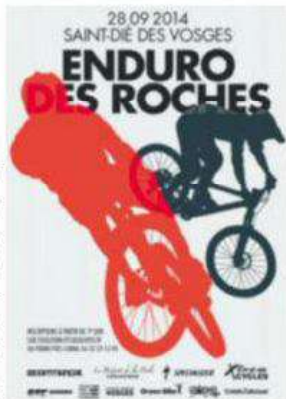
Transvésubienne



On ne la présente plus, la Transvésubienne® a, une fois de plus, poussé les organismes à bout. C'est Alexis Chenevier qui passe la ligne en tête en 6 h 30, talonné par Henri Ojala et Maxime Folco. Bravo !

Enduro des Roches

Nouvelle date au calendrier pour les enduristes du grand Est. L'enduro des roches aura lieu le 28 septembre à Saint-Dié-des-Vosges (88) et l'organisation a déjà prévu de mettre les petits plats dans les grands. Rémy Absalon, Nicolas Lau, Jérémy Arnould, Francois Bailly-Maître et Sabrina Enaux ont déjà répondu présent. Un bon moyen de se confronter aux meilleurs mondiaux sur les superbes tracés vosgiens. Plus d'infos sur : evolution-vtt.blogspot.fr



SUPPORTERS

La Coupe du monde de Fort William a eu son lot de supporters infatigables et déguisés. Les supporters Français seront-ils au niveau du 21 au 24 août à Méribel ?

Orientation

La station Les Gets organise, les 23 & 24 août prochains, un évènement d'un genre nouveau, la MTB Alpine Battle. Le concept est simple, rallier plusieurs balises disséminées sur le parcours par équipe de deux sur les deux jours de compétition. Un système GPS permet de localiser les équipes et donc de valider les passages sur les points obligatoires. Trois catégories permettront à tous les niveaux de s'affronter, des confirmés aux randonneurs ! Un superbe moyen de découvrir la station des Gets de façon ludique ! Plus d'infos sur : www.lesgets.com/alpinebattle.



FAIR-PLAY

Vu dans la raquette d'arrivée de Fort William, Steve Peat et son rival durant de nombreuses années, Nicolas Vouilloz. Ce dernier est venu féliciter « Peaty » pour sa course, à l'approche de son quarantième anniversaire.

Ça tourne, action !

Les MCF, la chaîne de télévision Montagne TV et Bike s'associent pour donner naissance à une rubrique « Pilotage », qui sera intégrée dans les prochains épisodes de l'émission « Freewheels » sur Montagne TV mais aussi dans notre rubrique du même nom. Vous pourrez ainsi saisir toutes les subtilités du pilotage grâce à la réalité augmentée, un système qui permettra, en scannant la page grâce à votre mobile, de lire une vidéo de la leçon du mois ! Quelques mots et conseils de moniteurs MCF sur le papier mais aussi une vidéo expliqueront donc chaque séance ! Il vous suffira de télécharger l'application Layar pour visualiser la technique du Bunny-up et autres virages relevés. À voir et à lire dès le prochain numéro !



Gwin

En finale de la Coupe du monde de Leogang, Aaron Gwin déjante sur le haut du parcours mais continue sa course sur la jante. Sans aucune adhérence ni freinage, l'Américain réalise un run aussi dangereux qu'incroyable et termine tout sourire par une table d'environ 10 m. Bel esprit.

AUVERGNE

La 3^e édition de la Pilatrack aura lieu dimanche 5 octobre prochain à La Terrasse-sur-Dorlay (42) et, bien entendu, sur le massif du Pilat. Au programme de cet enduro, trois spéciales le matin et une poursuite l'après-midi sur un parcours atteignant 2 100 m de dénivelé négatif. Inscriptions sur www.ompilat.com.



NEWS

Au rayon des nouveautés 2015 qui commencent à bourgeonner un peu partout à cette période, Haibike annonce la sortie prochaine du Freed, un carbone hardtail. Rigidity, look ravageur et légèreté avec un cadre annoncé à 1100 gr en taille M sont au programme. Le modèle haut de gamme, le 7.50, qui devrait être affiché à 6 999 €, se parera même du tout nouveau XTR Di2 ! En entrée de gamme, le 7.30 devrait être à 2 799 €. En attendant un prochain essai, voici quelques photos de la bête ! Les infos sur www.haibike.de.



Dorsale

À chaque pays son règlement, et les descendeurs étrangers ont dû se conformer aux règles autrichiennes. Une protection dorsale rigide était imposée, et le Néo-zélandais Brook MacDonald a pris quelques libertés tout en restant dans le cadre légal. Il s'est confectionné une dorsale composée de garde-boue assemblés. Original.



23 & 24 AOÛT



VTT ENDURO



Les Gets
Portes du Soleil



AlpineBattle



COURSE D'ORIENTATION GPS



3 CATÉGORIES FAMILLE-LOISIRS-CONFIRMÉ

NOUVEAU CONCEPT PAR ÉQUIPES DE 2



À GAGNER !

+ DE 5000€ DE PRIZE MONEY !

UN SÉJOUR AUX GETS POUR 4 PERS
FORFAIT, HÉBERGEMENT ET VTT INCLUS

2 PACKS "VIP LES GETS" FORFAITS SKI + VTT

INFORMATIONS & RÉSERVATIONS

WWW.LESGETS.COM/ALPINEBATTLE

LAPIERRE

DRIFC
DRIFTINNOVATION.COM

NEXXTEP
SPORT

KENNY



Stylé

BH lance sur le marché ses nouveaux modèles de vêtements techniques, réalisés par Spiuk. LYCRA®SPORT et tissu bio-élastique permettent une grande liberté de

mouvement et une compression musculaire optimale. Les cuissards sont conçus sans coutures et possèdent des composants élastiques dans tous les sens. En outre, ils intègrent une nouveauté : un traitement hydrophile dénommé "Sweat Out" qui garantit un confort prolongé en dissipant l'humidité.

TIGNES FOR FREE

Depuis le 28 juin, et jusqu'au 31 août, Tignes et Val d'Isère vous donnent rendez-vous sur leur domaine VTT. Pendant toute cette période estivale, les remontées mécaniques sont gratuites ! Au programme : 150 km de pistes et 5 remontées mécaniques ouvertes 7 jours sur 7 accessibles gratuitement de 10 h à 17 h. Au total, 21 pistes de DH, 12 pistes enduros, 2 parcours cross-country et 2 bike-lands. Profitez, c'est Tignes qui régale !



C'est gagné !

Le gagnant de la fourche X-Fusion est Alois Golnoni. Bravo à lui et bon ride sur les sentiers du Tarn d'où il est originaire !

Lilliputiens

Chez Tourbillon Design, on semble avoir trouvé la solution pour l'anodisation des petites pièces en aluminium, comme en témoignent

ces clichés qui nous dévoilent deux pauvres Legos, semblant certes heureux de leur sort, en pleine manutention des pièces turquoise exclusivement destinées au vélo de Jared Graves. Esclavagiste !



TRIMARDS

Avis à tous les "shapers" et autres traceurs de pistes et de bike-parks, la marque Answer propose dorénavant sa gamme "Builder", des gants de travail pour vous éviter les ampoules sur les mains lors du maniement des outils. Au menu, on retrouve trois

modèles, les Big Jon et les Grit, ainsi que les Chopper Mitt prévus pour l'hiver.

Légendes

Sven Martin et Nicolas Vouilloz côte à côte, c'est un peu comme un jeu de miroir tant ces deux-là sont légendaires de part et d'autre de l'objectif. Entre le maître du fisheye et le roi de l'épingle, nul doute que les sujets de conversation ne manquent pas !



VU sur le net



EPECUEN

Chaque vidéo mettant en scène Danny MacAskill est une véritable claque et Epecuén n'est pas une exception. On retrouve le trialiste en Argentine dans une ville fantôme ressurgie des eaux, sur epecuen.redbull.com.



PEAT

Vu sur la page Facebook de Steve Peat, on aperçoit le pilote et deux jeunes espoirs qu'il a pris sous son aile et vu grandir : Josh Bryceland et Brendan Fairclough. Un avant-après très "british" !



SCOTT SR SUNTOUR ENDURO

Plutôt sympa, on retrouve Rémy Absalon, Thomas Lapeyrie et Elliott Trabac sous

les mêmes couleurs dans la vidéo de présentation du team enduro Scott SR Suntour. À voir : <http://vimeo.com/97921796>.



COMPARAISON

Manon Carpenter et Rachel Atherton, respectivement première et deuxième de la Coupe du monde de Leogang, passent la ligne d'arrivée avec trois secondes de différence. Pour comparer leurs runs et repérer leurs erreurs, il n'y a rien de mieux que deux enregistrements visionnés en simultanément. Bluffant. À voir : <http://www.redbull.com/en/bike/stories/1331659381883/head-to-head-manon-vs-rachel>

Incredible

À faire du ski de fond pour une vidéo alors que les autres pilotes se reposaient ou reconnaissaient les spéciales, personne n'aurait parié sur Cédric Gracia à Valloire. Sa superbe quatrième place finale, à 36 ans, est un sacré pied de nez à tous les rabat-joie qui s'effusquent de ses frasques. Des Cédric il n'y en a qu'un et on l'aime comme ça, ne changes rien !



Bike 
Les Arcs Park
Peisey-Vallandry

OUVERTURE DU BIKE PARK

À PARTIR DU 21 JUIN

WEEK END PRÉ OUVERTURE 21/22 JUIN :
FUNICULAIRE ET TÉLÉSIÈGE DE CACHETTE À ARC 1600
SEMAINE DE PRÉ-OUVERTURE DU 28 JUIN AU 5 JUILLET :
FUNICULAIRE, CACHETTE, LONZAGNE ET VALLANDRY



**UNE ZONE
FREESTYLE**

8 DOWN
HILLS

5 ITINÉRAIRES
D'ENDURO

3 CROSS
COUNTRY

10 REMONTÉES
MÉCANIQUES

180KM D'ITINÉRAIRES BALISÉS



Premières

Aucun doute : 2014 s'est révélée être une très grande saison mondiale, avec le retour en force de Julien Absalon, recordman absolu du nombre de Coupe du monde gagnées en XC, mais aussi les victoires de quatre pilotes différents en DH, et surtout un grand nombre de premières victoires, telle Pauline Ferrand-Prévoit en XC, Nicolas Lau en enduro, Troy Brosnan et Josh Bryceland en DH, mais aussi Loris Vergier et Amaury Pierron (photo), le dernier en date, en DH junior. Pas d'hésitation, la relève est en marche !

Aveugle

La veille de la course, Nicolas Lau s'est reposé. Pas question pour lui de se cramer à marcher des heures dans la montagne.

« Je suis venu faire du vélo, pas de la marche. À pied, on se pose trop de questions... Ce que j'aime dans l'enduro, c'est piloter à vue, en aveugle, comme disent les anglais... » Une cécité qui ne lui a pas évité la crevaison, mais lui aura toutefois permis de remporter deux spéciales et de s'affirmer comme l'un des pilotes les plus rapides du moment. Bien vu, Nico. Manque juste de chance...



MATOS

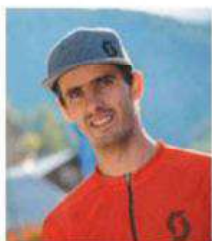
À l'instar de nombreuses marques de vélos, la firme Santa Cruz commence à développer ses propres produits périphériques. Mais, chez les Californiens du sud, il fallait bien s'attendre à retrouver du haut de gamme, avec deux guidons en carbone, un modèle DH de 800 mm et 200 g que l'on retrouvera sur les Nomad et V10 et un modèle XC de 760 mm et 185 g pour le Bronson. Vues aussi, les poignées Palmdale, avec un unique collier de serrage, toujours plus "light".

"Queen"

Reine des qualifications l'an dernier, mais souvent fautive dans ses runs finaux, Manon Carpenter n'en finissait pas de jouer les « Poullidor » derrière la reine Atherton et ses dauphines françaises, jusqu'à ce que le déclin s'opère cette saison. Et après quatre manches, deux victoires et un podium, l'Anglaise du team Madison Saracen caracole en tête de la Coupe du monde de DH avec plus de 100 points d'avance. Ne surtout pas se déconcentrer.



© Michael Marté



150 %

Déçu par ses contre-performances en Écosse et à Valloire (13^e), Rémy Absalon reste combatif, mais pas suicidaire : « Les jeunes progressent vite. Pour les battre, il faut prendre des risques. Mais pas question pour moi de rouler à 150 %. » En revanche, il planifie déjà son entraînement hivernal : « Aujourd'hui, certains sont capables de faire cinquante sprints d'affilée sans rien lâcher. Je vais me remettre au BMX cet hiver, je dois retrouver de l'explosivité. » Une prise de conscience qui devrait redonner à Rem's le rang qu'il mérite...



Les Gets
Portes du Soleil

Découvrez les Portes du Soleil à UTT !

* OFFRE UTT 2 JOURS *
DU 21 JUIN AU 31 AOUT



À PARTIR DE
288€
ALL INCLUSIVE

OFFRE COMPRENANT

- l'hébergement pour deux nuits (demi-pension)
- un forfait remontées mécaniques deux jours
- la location d'un UTT et protections intégrales
- un apéro au bar l'Aprèski

+ d'informations sur
WWW.BELLEVUE-LESGETS.COM/UTT

Les Gets

BIKEPARK

PORTES DU SOLEIL



NOUVEAUTÉS

PISTE ELITE «GETS AIRLINE»
(MONT-CHÉRY)

PISTE BLEUE

DOUBLE SUPPORT
SUR LE TÉLÉSIÈGE
DES NAUCHETS

+

90km
DE PISTES

1 JUMP PARK
1 PUMP TRACK

LAPIERRE

KENNY

DRIFT
DRIFTINNOVATION.COM

OUVERT JUSQU'AU 7 SEPTEMBRE 2014

WWW.LESGETS.COM/BIKEPARK



Astuce

Sachez que si vous disposez d'un (vieux) vélo, dépourvu de plots de fixation de type ISCG, il n'est pas obligatoire de le jeter à la poubelle tout simplement parce que

vous souhaitez rouler en enduro. Il existe des solutions, peu onéreuses, pour vous rendre la vie plus simple. Par exemple, cet adaptateur cSixx, fixable autour du boîtier de pédalier.

ANCIEN

Malgré une météo incertaine, ils étaient plus de 3500 participants, venus de 17 pays différents, à avoir sorti leurs vieux « clous » pour la 4^e édition de l'Anjou Vélo Vintage, à Saumur (49). Et, que ce soit sur la randonnée de 30, 55, 90 ou celle de 150 km, ils se sont une nouvelle fois régalez des paysages angevins sur les bords de Loire, des vignobles et habitations troglodytes, mais aussi de gastronomie et breuvages locaux.



Topette, à lundi !

All-mountain

Du nouveau chez le fabricant de casques Kali, avec l'arrivée tuture d'un nouveau casque de all-mountain/enduro, désigné Maya. Dans la tendance



actuelle, très enveloppant, il s'avère particulièrement léger – 99 g – toujours grâce à sa conception double densité, en composite Fusion et EPS directement moulés ensemble. On notera le support de caméra et/ou lampe sur la visière réglable. Son prix annoncé est de 99 euros.

Vouilloz

Nico, le retour ! La nouvelle a enchanté le petit monde de l'enduro. Content d'être là, le champion Français, vainqueur à Valloire l'an passé, admettait toutefois revenir un peu tôt. Ayant repris l'entraînement sur un vélo électrique il y a seulement quatre mois, Nico manquait clairement de condition physique. Déterminé malgré le mal aux bras, le champion jettera l'éponge après une chute douloureuse, heureusement sans conséquences... L'épreuve italienne de La Thuile lui sourira peut-être mieux ?



Béquille

Les supports de vélos Andystand, particulièrement faciles à utiliser et à ranger sont dorénavant distribués en France via Tourbillon Design. Vendus 62 euros,



ils sont compatibles avec tous les vélos équipés d'un axe de pédalier creux. Pliables et légers (2,4 kg), ils existent en dix coloris, comme cette version turquoise pour possesseurs de Yeti. N'est-ce pas, Mister Graves ?



ENDURO

En plus de l'arrivée de Karim Amour dans son team, afin de développer ses nouveaux produits, la marque espagnole BH fait évoluer la plate-forme du Lynx pour l'enduro. Avec 160 mm de débattement sur un cadre en carbone avec cinématique de suspension à point de pivot concentrique sur l'axe de roue arrière, sûr que l'engin risque de frapper fort. À suivre.

Musée

La ville de Saint-Étienne, haut lieu historique de la manufacture de bicyclettes françaises au siècle dernier, propose, jusqu'au 5 janvier prochain, une exposition sur le thème du vélo, intitulée « Un siècle de savoir-faire. » À ne manquer sous aucun prétexte.



Champion

Pour la seconde fois, Jordan Sarrou, le pilote du team BH SR Suntour KMC, est devenu champion d'Europe par équipe (avec Marotte, Pigeon et Moschetti), et en catégorie U23. Donné favori, le coureur de Saint-Étienne n'a



pas faibli en menant la course quasiment de bout en bout sur le circuit technique allemand de Saint-Wendel. Il s'impose devant le Hollandais Van Der Heijden et le Belge De Vocht, à 14 et 28 secondes. Toujours en tête de la Coupe du monde U23, Jordan attend impatiemment les mondiaux. On y croit.

PAS BIDON

Conçu en polypropylène, le bidon Sense M offre une solution souple et sans odeur pour le cycliste. Avec une prise en main ergonomique, sa matière flexible facilite l'hydratation. La tétine soft garantit une sensation agréable en bouche. Disponible en deux tailles (650 et 800 ml) et trois couleurs.



les
Saisies
SAI

RANDOS D'OR

LABEL DE



LA FFC



5^e Diamant VTT

24 août 2014

www.sports-lessaisies.com

PARCOURS
pour tous,
de 2 à 65 km

TOUJOURS DANS UNE AMBIANCE :
ANIMÉE, FESTIVE ET GOURMANDE !

Vélo Tout Terrain



Le fat-bike, ovni ou marché d'avenir ?

Arrivés sur le Vieux Continent lors du dernier Eurobike, les fat-bikes faisaient encore sourire il y a peu et restaient confinés à quelques "riders" marginaux en mal d'exotisme.

Aujourd'hui, des marques leaders investissent sur ce marché de niche. Cela signifie-t-il que ces "gros vélos" occuperont une large place chez nos détaillants ces prochains mois ?

Si le ramage se rapporte au plumage, l'essayer, c'est l'adopter !



Loïs Debièvre

Draille Bike, importateur Nicolai

« **L**e fat-bike n'est pas, à mon avis, un artifice marketing destiné à booster l'image d'une marque ou d'une autre. Il y a un véritable marché qui se met en place et qui va se développer prochainement. Je participe à un groupe de fans sur Facebook et ce dernier est passé d'une quinzaine de personnes en décembre à plus de 500 aujourd'hui, et le nombre augmente chaque jour ! Sur la neige, bien sûr, mais aussi sur les sentiers, le fat a un réel potentiel. Le succès est au rendez-vous auprès d'une clientèle assez âgée, qui voit dans cette pratique une bonne alternative au ski de fond. C'est une pratique sécurisante et sans



contraintes pour les articulations. En dehors des montagnes et de la neige, l'activité est hyper fun et surprenante, avec une vraie sensation de voler au-dessus des

petits obstacles grâce à la suspension mécanique des gros pneus. Je pense même que le fat ne sera pas seulement un vélo de plus dans le garage, mais une pratique unique pour certains, qui redécouvriront le vélo ! »

Yann Noce

Responsable marketing Specialized

« **N**otre modèle Fat Boy est depuis peu au catalogue et les stocks sont vides ! Aux États-Unis, les

compétitions font fureur et Nod Overend, champion US de la discipline, est un superbe porte-drapeau ! Ce vélo conçu pour le sable et la neige outre-Atlantique arrive en Europe et débarque sur les sentiers. Un même produit rencontre donc deux cibles et deux pratiques différentes selon les continents. Le fat a une bonne gueule et donne envie de rouler. En 2015, nous allons doubler ou tripler le nombre de modèles de la gamme. J'imagine très bien une nouvelle pratique sur des sentiers adaptés dans les stations de montagne, une manière différente du ski de fond ou de la raquette pour découvrir la basse et la moyenne montagne. Pour être honnête, il faudra faire baisser les



tarifs pour réellement le généraliser. Mais on tient vraiment là un moyen de créer quelque chose pour vraiment se faire plaisir. Rouler sur le sable, les pistes de ski de fond, et même les sentiers, cela devrait plaire à beaucoup ! »

Sara Burdon

Responsable marketing Lapierre

« **P**as de fat-bike dans un avenir proche chez Lapierre. C'est un marché de niche : beaucoup

de marchés annexes se sont développés ces derniers temps et on ne peut pas être partout. Nous avons la volonté de développer largement l'électrique – un secteur en lequel nous croyons énormément – avec l'Overvolt en fer de lance, qui a déjà rencontré un très grand succès et largement comblé nos attentes ! Nous sommes aussi sur le tandem, une discipline que peu de marques ont investie et nous continuerons aussi sur ce secteur, qui possède aussi un public de passionnés. Le fat-bike existe chez quelques enseignes,



c'est vrai, mais la tendance n'est pas encore vraiment marquée. Encore une fois, nous préférons concentrer nos efforts sur l'électrique, qui n'est plus une niche aujourd'hui, ou même sur l'enduro, qui reste un secteur dans lequel nous souhaitons proposer des produits performants. D'autres marques vont sur le fat ? Je pense que c'est surtout un bon coup de communication... »

L'avis de Bike

Le fat-bike débarque des US et entraîne une mutation en touchant le sol européen. De machine des neiges et du sable, il est aussi perçu ici comme un moyen fun et exotique de parcourir les sentiers. De l'avis de beaucoup, rouler un fat procure une sensation vraiment

ludique, qu'il nous tarde de vivre ! Loïs évoque un public potentiel âgé, sécurisé par cette pratique et séduit par une nouvelle activité hivernale, pourquoi pas ? Avec un coût réduit, c'est un jouet qu'il pourrait être sympa d'avoir dans son garage !

PASS'PORTES du **Soleil** **MTB**

Un Grand Merci

*aux 6300 vététistes
aux 212 randonneurs
aux 13 563 visiteurs du salon
aux 200 marques et 75 exposants
aux 23 partenaires
et aux 400 bénévoles et staff qui oeuvrent
pour rendre cet événement inoubliable !*



Rendez-vous
les 26,27 et 28 juin 2015 !
Salon à Morzine

Credit : Portes du Soleil JB Bleville



France Abondance, Avoriaz, Châtel, La Chapelle d'Abondance, Les Gets, Montriond, Morzine-Avoriaz, St Jean d'Aurige
Switzerland Champéry, Morgins, Torgon, Val d'Illeaz-Les Crosets-Champoussin

www.PASSPORTESDUSOLEIL.com

Gagnez

1 fourche Epicon X1 TA LO RC

Testée dans ce numéro (p. 68), l'Epicon, signée SR Suntour, est LE modèle polyvalent par excellence. Approuvée par notre enduriste de Vince, elle devrait aussi vous satisfaire si vous aimez mettre du gaz dans les chemins !

D'une valeur de 420 €

Question 1

Que signifie SR dans le logo SR Suntour ?

- A. Sweet Road
- B. Sakae Ringyo
- C. Super Racing

Question 2

Quel est le nombre d'employés chez SR Suntour Inc. ?

- A. 1500
- B. 4400
- C. 2200

Question 3

Combien de fourches SR Suntour produit-elle par an ?

- A. 10000
- B. 10000000
- C. 100000000

Question subsidiaire

Combien de bonnes réponses recevrons-nous ?



Bulletin-réponse*

Nom: Prénom:

Adresse:

Code postal: Ville:

Téléphone:

E-mail:

Votre VTT: Votre âge:

Réponses:

Question 1: Question 2: Question 3:

Question subsidiaire:



Envoyez vos réponses avant le 10 août 2014 à l'adresse suivante:

Bike - Jeu-concours "SR Suntour" - 12, rue Mozart - 92587 Clichy Cedex

*Bulletin original à coller sur carte postale SVP, un bulletin par foyer.



châtel
Portes du Soleil
BIKE
Festival
16 » 20 JUILLET 2014

ROUTE
FREESTYLE
ENDURO
VÉLOS SPÉCIAUX

TEST
DÉMO
COMPÉTS'
CONCERTS ROCK

MERCREDI 16 JUILLET
TESTS DE
VÉLOS RIGOLOS
pour petits et grands
SPÉCTACLE!
APÉRO-VÉLO /
CONCERT

JEUDI 17 JUILLET
GRAND SHOW
DES RIDERS PRO
sur la Face Plaine Dranse.
CONCERT!
ACCÈS LIBRE

VENDREDI 18 JUILLET
PROLOGUE
EN SOIRÉE
Centre village
— A 21 HEURES —
**GROS
CONCERT!**

SAMEDI 19 JUILLET
**DÉPART DU
TOUR DU
VAL D'AOSTE**
ENDURO
DIFFUSION FILMS
Centre village

DIMANCHE 20 JUILLET
ENDURO
**MONTÉE CYCLISTE DE
BASSACHAUX**



RENSEIGNEMENTS - INSCRIPTIONS
➤ www.chatel.com
Châtel Tourisme : +33 (0)4 50 73 22 44



www.chatel.com - Crédit photos : JF. Warrault - M. Douillard - S. Couchet - M. Viret - D1108

S H O P P I N G



1



4



5



2

6



3



1 Airborne
Les genouillères Dainese Trail Skins sont ultra-fines, souples et légères grâce à leurs protections en Pro Shape et Crash absorb®, de 7mm, intégrées à une structure en tissu bi-élastique respirante, avec coque externe en plastique rigide. Du S au XL. **59 €**. Race Company, 04 90 04 46 60 et www.dainese.com

2 Génie
Le mini multi-outils Specialized EMT Cage Mount se fixe sur tous les porte-bidon Specialized SWAT. Il dispose de clés BTR de 3 à 8 mm, T25 et tournevis plat à têtes en acier CRV trempé sur cadre en alu, le tout dans un support plastique verrouillable. **39,90 €**. Specialized, infofrance@specialized.nl et www.specialized.com

3 Rangers
Les chaussures Teva Carbon offrent aux pieds un peu de grip, à pied et sur le vélo, avec une fabrication haute qualité, tige imperméable en toile micro et cuir fin, semelle adhérente en Spider 365™ à motif Pedal Link. 3 coloris, du 39,5 au 47, 377 g. **89,95 €**. Teva, 0800 916 024 et frcustomerservice@deckers.com

4 Red cross
Avec l'ensemble B'Twin 500, vous serez la plus belle pour aller rouler. Bas élastique et respirant en polyamide et élasthano, avec peau de chamois morphologique préformée anti-irritation et haut à manches courtes, fermeture zippée et poches dorsales. Du S au XL. **51,90 €**. Decathlon, contact@btwin.com et www.btwin.com

5 Mines
Pour ne pas perdre les pédales, plantez vos crampons dans les Pucker Up de chez Azonic. Avec larges plateformes de 105 X 93 X 16 mm, axes en acier avec roulements scellés et paliers et 20 picots amovibles, elles vous colleront aux baskets. 4 coloris et 516 g. **49,90 €**. Jean Billion, 06 14 48 47 53 et www.oneal.com

6 Sac US
Le sac à dos Scott Graftor 12 est prêt à souffrir avec ses nombreux compartiments, son panneau dorsal ergonomique, son porte-casque KC et intégral et ses sangles de fixation pour les protections. 2 coloris, 13 L, 46 X 20 X 14 cm et **55 €**. Scott Europe, 04 50 64 24 00 et www.scott-sports.com

**7 Gourde**

Très grosse soif en roulant ? Voici le bidon Magnum de chez Zéfal qu'il vous faut, avec sa "big" contenance de 1 litre et son design profilé. En matériau Polyéthylène basse densité hypoallergénique, avec couvercle vissable et valve gros débit. 3 coloris, 259 mm et **4,90 €**. Zéfal, 02 38 59 70 45 et www.zefal.com

8 Bangalore

Simple, fiable et légère, voici la tige de selle BBB Skyscraper en aluminium 6061-T6, forgé à froid avec chariot sans déport et système de micro-serrage via 2 vis BTR. Idéale pour tous types de VTT et disponible dans de nombreux diamètres, du 25,0 au 34,9 mm. 400 mm et 295 g en 31,6 mm. **26,95 €**. www.bbbcycling.com

9 Brelage

Le porte-bidon Specialized Zee Cage II à technologie SWAT, en matériau composite, permet un chargement latéral du bidon, moins fastidieux lorsque l'espace est limité sur le vélo. Disponible avec ouverture à droite ou à gauche. 43 g. **15,90 €**. Specialized, infofrance@specialized.nl ou www.specialized.com

10 Pilote

Les lunettes BBB Adapt disposent d'une monture Grilamid avec système TwistLock pour l'échange des verres en polycarbonate courbes, pour protéger des U.V., de la poussière, de la pluie et du vent. Embouts de branches customisables et nez ajustable. 5 coloris et 3 écrans fournis. À partir de **99 €**. www.bbbcycling.com

11 Easy Cie

Ne lâchez pas prise, avec les gants Scott 350 Tactic, préformés, avec paume en cuir synthétique ultra-fin sans coutures, un gainage de poignet en Spandex® et néoprène adhérent et des inserts en silicone sous les doigts. Du S au XXL, 2 coloris. **85 €**. Scott Europe, 04 50 64 24 00 et www.scott-sports.com

12 Ration K

Parfaits pour les efforts longs, les gels énergétiques MX3 fournissent au corps les nutriments essentiels dont il a besoin, et avec un minimum d'encombrement. Ces anti-oxydants à base de glucose, fructose, minéraux, vitamines, sont disponibles en différents arômes. 25 g. **35 €** les 10. www.mx3.fr



13

14



15



17



16



18



13 Barge
Cette coque Armor-X CX-A11-BL pour iPhone 5 et 5S est méga robuste. En polycarbonate et matériau moulant avec coins renforcés, amortisseurs en silicone, système X-Mount intégré et clip de ceinture, elle va devenir à coup sûr votre partenaire d'entraînement avec plus de 20 supports différents. **24,90 €.**
www.armor-x.com

14 Victory
Roulez vintage, avec le maillot Coq Sportif Checkered, reprenant les damiers imaginé dès 1963 pour les besoins de la T.V. en noir et blanc, afin de mieux reconnaître les champions. 100 % polyester, il est léger et respirant pour un maximum de confort. Du S au XXL, 3 coloris. **75 €.**
www.lecoqsportif.com

15 Laque
Stop aux matins vaseux avec le gel douche Weleda énergisant pour hommes, qui tonifie et rafraîchit grâce à son alliance subtile d'huiles essentielles 100% naturelles de romarin et de verveine, avec des notes boisées, chaudes et stimulantes tout en respectant l'épiderme masculin. 200 ml. **7,95 €.**
www.weleda.fr

16 M1
Très soigné et protecteur, le casque Lazer Ultrax In-Mold, dispose des systèmes de réglage Autofit® Retention System et Adjustable Autofit® System, de 23 events, et d'une lumière de sécurité dorsale rechargeable via un port USB. M et L, 290 g et 5 coloris. **99 €.**
Synergie, 04 66 43 14 30 et www.lazersport.com

17 MG-42
Véritable bête de XC, le Scott Spark 710 dispose d'un cadre en fibres de carbone HMF, avec triangle arrière en aluminium, doté d'un débattement et d'une géométrie variable, avec amortisseur Fox Nude 2 CTD TwinLoc, de 85 à 120 mm de déh. Du S au XL, 2,35 kg. **2499 €.** Scott Europe, 04 50 64 24 00 et www.scott-sports.com

18 USAF
Dans la nouvelle collection de maillots de chez Arcyte, envolez-vous avec ce modèle « Wings of America », dont l'imprimé illustre des Boeing B-17 "Flying Fortress" de la 8^e Air Force en mission de bombardement. Du S au XXL, 100% polyester. **59 €.** www.arcyte.com

THE NEXT RIDE IS ALWAYS THE BEST RIDE

MT NEXT

Poids Optimisé
Performance Maximisée

MT7 MAGURA-PERFORMANCE

- Advanced ergonomics design
- One to One MagnetiXchange pad technology
- Carbotecture technology 2.0
- Progressive link
- Ajustement rapide par molette du point de contact et de la garde
- Etrier 4 pistons / 4 plaquettes
- Garantie 5 ans
- Poids : 355gr



Matériaux de friction à très haut rendement, plaquettes aimentées dédiées à chacun des pistons. Usure uniforme de toute la plaquette et fonctionnement sans frottement nuisible.

Matériaux composite de nouvelle génération à base de fibres de carbone injectées. La haute résistance mécanique et le poids du maître-cylindre, permettent une répartition des masses et une dissipation thermique optimisées.

Couplé à l'étrier 4 pistons, et adapté à la nouvelle ergonomie du maître cylindre, le progressive link (biellette à ratio variable) permet d'atteindre de très grandes décélérations et un parfait contrôle de la puissance de freinage.

Disque de 2mm d'épaisseur: résistance thermique et mécanique hors normes.

NOUVEAU Etrier 4-pistons
MT7 MT5
A partir de 149€*

NOUVEAU Etrier 2-pistons
MT8 MT6 MT4 MT2
A partir de 79€*
*incl. adaptateur et disque



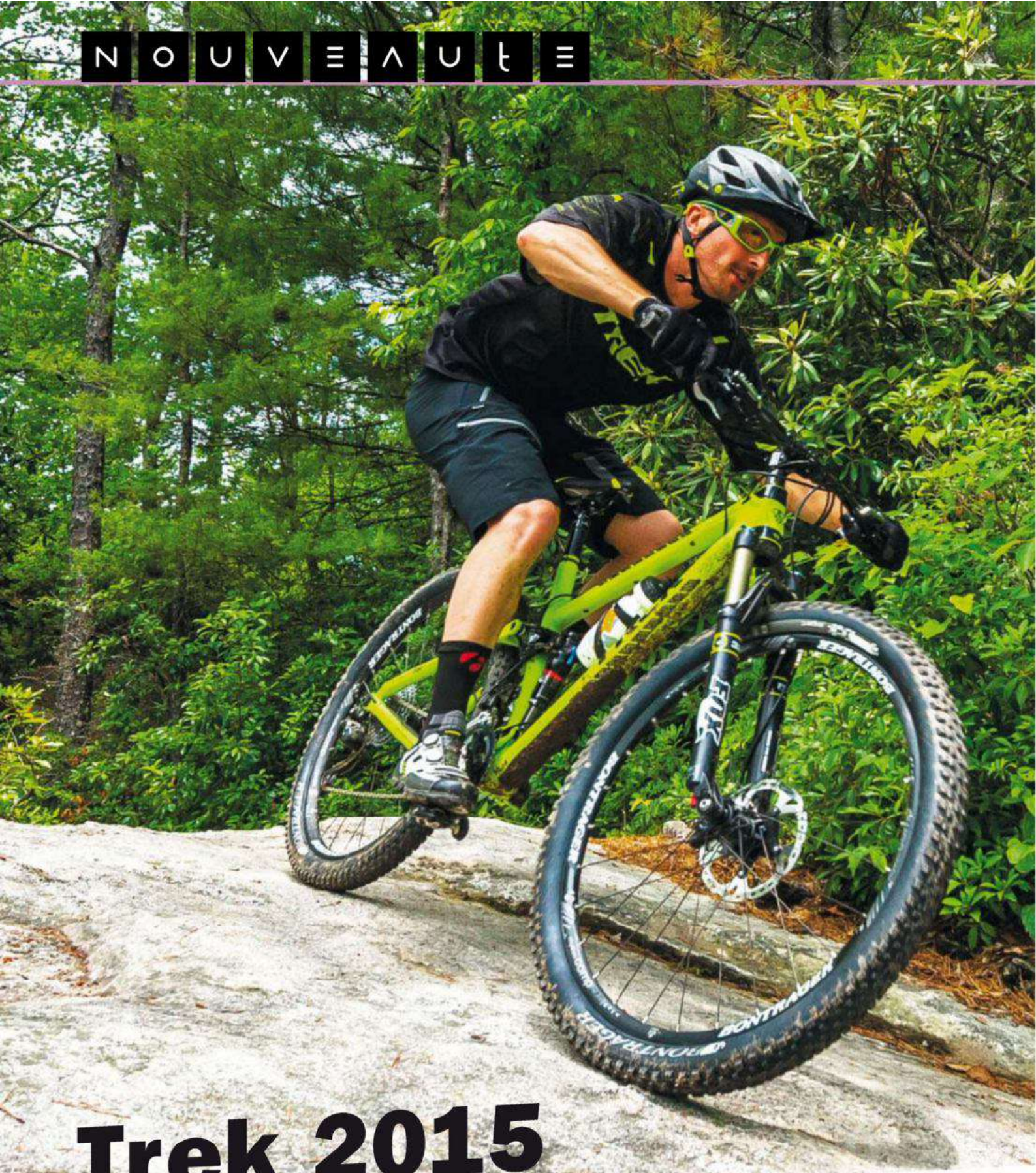
RACE COMPANY

Tel: 33(0)4 90 04 46 60 | fax: 33 (0)4 86 55 60 36

www.racecompany.com | www.magura.com



MAGURA
MAGURA.COM



Trek 2015

“Start you



Pas de nouveau châssis et une cinématique à peine modifiée. Alors, si ce n'est un format de roue en 650b et une couleur vert mat très séduisante, deux éléments complètement dans l'air du temps, qu'est-ce qui change sur le Fuel EX version 2015 ?

r engine !”

C'est au cœur de la bête qu'il faut plonger pour découvrir une petite révolution, presque invisible à l'œil nu. En effet, l'amortisseur Fox renferme une préparation d'un genre nouveau dans le milieu du VTT. La firme Penske (prononcez « penski ») travaille en étroite collaboration avec Trek depuis cinq ans pour mettre au point un amortisseur unique, baptisé RE:aktiv. Résultat technique de cette rencontre entre VTT et sport mécanique : un amortisseur théoriquement plus performant sur les petits chocs en mode *climb* (avec une compression basse et une vitesse plus courte) mais aussi sur les plus gros, en mode *trail* ou *descend* (grâce à une compression haute et une vitesse plus souple, plus progressive). Si un amortisseur est trop ferme en mode *climb*, il ne s'adaptera pas aux petits chocs. Ce nouveau Fox *made by Penske* devrait donc réagir plus rapidement aux très légères variations du sol, même en mode fermé. Les courbes de compression



en mode *trail* ou *descend* étant assez proches, la différence de fonctionnement du vélo sera un peu moins sensible.

L'amortisseur DRCV, produit depuis quelques années chez Trek, reste en place pour offrir deux chambres de compression, la seconde se mettant en marche sur les plus

Le Fuel EX devrait être une nouvelle référence du vélo de trail



Penske

Penske est une véritable référence dans le NASCAR, sport roi aux US où le budget des plus grosses équipes dépasse les 80 millions de dollars annuels. La firme américaine se charge des suspensions de 5 des 10 meilleures équipes du championnat. Ce succès sur le sol national lui a permis de venir embrasser le monde de la F1 avec les écuries Toro Rosso, Mercedes et Force India. Depuis cinq ans, Trek s'est approché de Penske pour développer cette nouvelle préparation RE:aktiv. Fox se chargeant toujours de la construction des amortisseurs. Cette trilogie Fox, Trek et Penske utilise donc une technologie propre à Trek pour concevoir un amortisseur performant. Les trois marques ont aussi tout ce qu'il faut pour mettre au point une préparation spécifique sur la fourche... rien d'officiel, que de la supposition, mais la sortie d'une Fox à la sauce Penske bientôt ne serait qu'une demi-surprise...

gros chocs pour un amortissement moins linéaire. Cette technologie déjà éprouvée et d'une grande efficacité n'est donc plus à présenter.

À propos de ce qui ne change pas, l'ABP, le Full Floater, la biellette EVO Link ou encore le tube de direction E2 restent aussi au catalogue. Là encore, leur utilité déjà éprouvée sur le terrain explique tout à fait qu'on les retrouve sur les vélos du Wisconsin.

Grâce à la géométrie, avec un angle de direction de 68°, un empattement de 1155 et des bases de 433, on attend un vélo qui devrait être plus stable et d'une bonne maniabilité.

Après nous avoir fait découvrir une usine Penske dans laquelle aucun grain de poussière ne semble pouvoir pénétrer et où les mécaniciens automobiles travaillent en chemise et pantalon à pinces (voir encadré), c'est en Caroline du Nord, dans des forêts chaudes, humides et vallonnées,

que Trek nous propose de tester l'efficacité de la préparation de son nouveau Fox. Précisons ici qu'il s'agit d'une prise en main et que les quelques heures de roulage devront être complétées d'un essai ultérieur plus poussé pour vous donner un maximum d'informations. Voici cependant nos premiers ressentis au guidon du Fuel EX 27,5". En mode *climb*, la rigidité sur terrain peu accidenté est bonne. Le rendement au pédalage est parfait avec peu ou pas de déperdition d'énergie en pompage. Sur ce même mode, en montée toujours, mais sur un sol plus accidenté, l'amortisseur s'enfoncé suffisamment pour offrir un bon grip et donc maintenir un pédalage efficace. Sur le mode *trail*, avec 30% de SAG, comme préconisé, l'amortisseur semble plus linéaire et, sur les petites bosses qui appellent à sauter ou à cabrer le Fuel, le contrôle semble davantage aléatoire. Un peu



Cadre: Triangle avant OCLV Mountain Carbon 120 mm
Triangle arrière alu

Fourche: Fox Performance Series 32, FLOAT CTD

Amortisseur: Fox Performance Series/FLOAT DRCV, RE:aktiv

Potence/guidon: Bontrager Race X Lite

Commandes: Bontrager Race X Lite

Dérailleur AV/AR: Shimano Deore XT Direct Mount/Shimano Deore XT Shadow+

Pédalier: Shimano Deore XT 38/24

Cassette: Shimano Deore XT 11/36

Freins à disque: Shimano Deore XT

Roues: Bontrager Rhythm Comp Tubeless Ready

Pneus AV/AR: Bontrager XR3 Expert
Avant : 27,5x2,35"
Arrière : 27,5x2,0,20"
21,5"

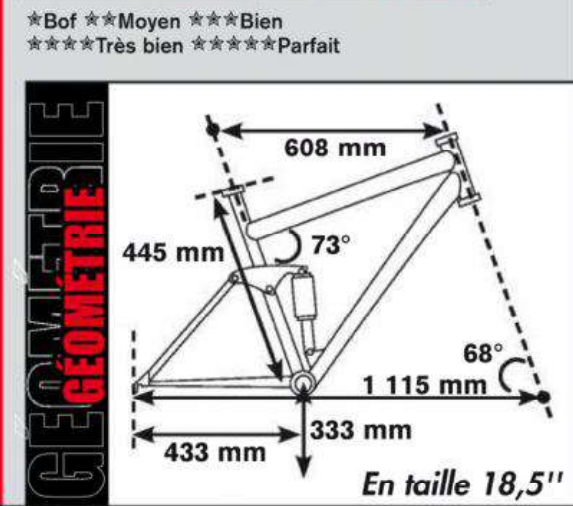
Tailles: 15,5" 17,5" 18,5" 19,5" 21,5"

Distributeur: www.trekbikes.com

Notation

Poids	☆☆☆☆☆	Présentation	☆☆☆☆☆
Prix	☆☆☆☆☆	Freinage	☆☆☆☆☆
Stabilité	☆☆☆☆☆	Rendement	☆☆☆☆☆
Maniabilité	☆☆☆☆☆	Motricité	☆☆☆☆☆
Confort	☆☆☆☆☆	Suspensions	☆☆☆☆☆

★Bof ★★Moyen ★★★Bien
★★★★Très bien ★★★★★Parfait



1) Après le noir et la sobriété, la tendance est actuellement aux couleurs flashy. Dans cet esprit, le vert mat du Fuel EX est une jolie réussite. Très ramassé avec un "sloping" prononcé, ce châssis est hyper maniable et joueur.

2) La cinématique reste inchangée ou presque. Elle offre un vélo ludique et un contact parfait avec le terrain. Le Full Floater ou encore l'ABP participent à ce comportement vif et à un confort de pilotage parfait.

3) Le RE:aktiv est LA nouveauté du Fuel EX version 2015 en 27,5". En relation avec Penske et Fox, Trek a oeuvré pour proposer un amortisseur plus performant sur les petits chocs, notamment en mode "climb".

4) Cette protection de cadre n'est que l'un des détails de finition du Trek. L'intégration des gaines et la conception du cadre sont les touches finales d'un vélo abouti qui devrait séduire bon nombre de "riders", par son comportement, mais aussi par son look ravageur !



Lush 27,5" Carbone

Côté filles, le Lush reste au catalogue et évolue en version 27,5" et cadre carbone. Avec 120 mm de débattement et une géométrie adaptée aux femmes, ce modèle bénéficie lui aussi de l'amortisseur RE:aktiv.





Plébiscité en 2014, la version 2015 du Remedy, en carbone avec roues de 29", devrait elle aussi séduire. Le système Boost 148 à découvrir va-t-il devenir un nouveau standard ?



plus d'air dans l'amortisseur et même dans la fourche permettait de tout remettre dans l'ordre et de profiter d'un engin surprenant. En effet, avec ce format de roue et la géométrie de son cadre, le Fuel EX a plus le comportement d'un petit frère du Remedy que de celui d'un Fuel des années précédentes ! Les petits 120 mm de débattement sont oubliés et on pourrait croire rouler sur un 140 auquel un simple circuit enduro *light* pourrait très bien convenir. La piste parfaitement tracée nous permet d'enchaîner quelques petits sauts qui ne feront jamais talonner les suspensions. Les courbes se passent avec beaucoup de vitesse sur un sol légèrement sablonneux, stabilisé par une pluie matinale.

Le Fuel EX permet de piloter avec beaucoup d'appuis en ne décrochant jamais, on aura pourtant essayé ! C'est un régal. Sa géométrie, avec un *top tube* court et un *sloping* prononcé, associés à une petite potence de 50 mm pour cet essai (par convenance personnelle), permet de se mouvoir aisément sur le vélo. On répartit facilement son poids d'une pédale à l'autre ainsi que sur le cintre, pour des enchaînements des plus jouissifs ! Fort de cette géométrie parfaite, de cette cinématique éprouvée et de cette suspension des plus prometteuse en termes de rendement et de plaisir de pilotage, le Fuel EX 27,5" s'annonce décidément comme une nouvelle référence du vélo de trail. ●

Remedy

En parallèle de ce lancement officiel du Fuel EX 27,5", Trek présentait physiquement le nouveau Remedy Carbone 29".

Rien à déclarer donc sur le vélo si ce n'est une petite surprise sur la roue arrière et la transmission. C'est Sram qui équipe ce modèle de Remedy avec sa transmission et ses roues Roam.

Un simple choix différent de fournisseur pour le groupe, me direz-vous ? Pas seulement, car là encore, Trek planche depuis deux ans avec son collègue américain pour présenter un nouveau concept. Le manque de rigidité des roues de 29" ayant été constaté, surtout sur les modèles d'entrée de gamme, une solution avec un nouvel axe de roue arrière en 148 mm a été apportée. Le Boost 148 était né ! Nouveau standard ?

Non, Trek et Sram annoncent plutôt une évolution. Ce système n'est d'ailleurs pas verrouillé par et pour Trek et pourra, s'il s'avère efficace, être utilisé par d'autres marques. En pratique, grâce à une conception du moyeu en trois parties, un axe central et deux flasques, Sram ne travaille que sur l'axe central en augmentant sa taille de 3 mm de chaque côté pour passer du classique 142 mm au 148. L'angle formé entre les rayons et le moyeu est ainsi plus important, le parapluie aussi. La roue est donc plus rigide. CQFD. Quant à la rigidité frontale, elle ne varie pas, le confort est donc toujours au rendez-vous. Ce décalage de la cassette engendre un décalage de la ligne de chaîne que Sram compense avec une étoile spécifique qui décale le pédalier vers l'extérieur. Ce décalage vient quand à lui modifier le facteur-Q, un indice de rendement au pédalage relatif à l'écartement des manivelles. Concrètement, si les boîtiers de pédalier sont trop larges et amènent trop les pédales vers l'extérieur, le rendement du pédalage devient mauvais. Il convient donc de ne pas dépasser un certain seuil, ce que fait Sram avec le Boost 148, pas de soucis de ce côté. Si cette roue arrière s'avère donc plus rigide, ce que nous pourrions vous confirmer prochainement lors d'un essai complet du Remedy, il est fort à penser qu'une solution technique pourrait voir le jour pour que le moyeu de roue avant puisse lui aussi être « Boosté »...

Tarifs :

Fuel EX 7 : 2299 € Fuel EX 8 : 2599 €
Fuel EX 9 : 3799 € Fuel EX 9.8 : 4599 €

Canyon Strive CF

Magic system !

Après une année de compétition en enduro dans le mystère le plus total, Canyon s'est enfin décidé à dévoiler les entrailles de l'arme de Fabien Barel. Et si ce nouveau Strive n'a rien de très révolutionnaire, il reste le fruit d'une grande intelligence de conception, visant toujours à offrir au pratiquant un maximum de performance.

Développé uniquement sur une architecture en carbone, en attendant une éventuelle version en aluminium, ce nouveau Strive CF n'a donc plus rien à voir avec son prédécesseur d'il y a deux ans, Fabien Barel étant, depuis, arrivé aux affaires chez la marque allemande. Et d'entrée de jeu, on se souvient que le pilote peillois avait remporté la première manche des Enduro World Series, à Punta Ala, au guidon d'un vélo dont l'amortisseur était camouflé par une housse en néoprène.

RUMEURS

Et malgré les espions qui rôdaient autour des stands, malgré la seconde commande au guidon, en plus de la tige de selle, aucune information n'aura donc réussi à filtrer sur le secret de cette suspension



Le cœur du système Canyon « Shape System » en trois images, avec le basculeur gauche démonté sur les photos du haut, dévoilant complètement l'amortisseur ajusteur de géométrie commandé au guidon. On distingue alors parfaitement les 2 positions de réglages d'amortisseur, avec l'ajusteur comprimé à gauche, pour une position privilégiant la descente, et l'ajusteur détendu à droite, avec amortisseur s'alignant sur la petite biellette, pour favoriser le pédalage. On aperçoit également la valve permettant de régler la pression d'air dans l'ajusteur. Sur la photo ci-contre, le système est partiellement caché derrière un cache plastique de protection, laissant juste apparaître la valve d'air. Notez également le petit repère vert indiquant la position favorisant le pédalage.



arrière, excepté quelques bruits de décompression d'air lors de certaines phases bien précises, et particulièrement avant les départs de spéciales descendantes. De notre côté, et afin de nous faire patienter, les responsables de la marque n'avaient pas manqué de nous informer que le système, d'inspiration automobile, était très novateur, ce qui ne pouvait qu'attiser notre impatience alors que le voile allait enfin être levé sur un secret d'un an, aussi bien

gardé que les bijoux de la couronne. Bien entendu, le cadre et les formes du vélo, mais aussi la partie inférieure de l'amortisseur, avec le plongeur, étant totalement visibles (même sur les publicités de la marque), tout le monde spéculait uniquement autour du système de la suspension sans chercher plus loin. Technologie à lames ou à sphère pneumatique, adjonction d'un ressort hélicoïdal, triple chambre d'air ou déclencheur électronique? Toutes les hypothèses

étaient permises sous couvert du fantôme de l'industrie automobile.

ET LA LUMIÈRE FUT

Inutile d'avouer que beaucoup d'entre nous furent certainement déçus lors de la présentation du Strive CF, puisque ce dernier ne découle pas d'un système très révolutionnaire, mais tout de même très novateur et particulièrement efficace. Pas révolution-

Personne ne pourrait penser que derrière ses lignes très classiques mais modernes, le Strive CF renferme un système de réglage de géométrie qui deviendra certainement le futur du VTT alpin.



Avec le « Shape System », le Strive propose deux vélos en un, en un coup de pouce

naire, car il ne s'agit que d'un vélo à géométrie variable, par modification de l'ancrage d'amortisseur, comme il en existe tant d'autres; mais novateur, puisque réglable au guidon juste par un coup de pouce. D'où le rappel de la technologie automobile permettant de passer d'un mode « tourisme » à un mode « sport » d'une simple action du doigt. Ce n'était donc « que ça », mais nous allons vite nous apercevoir à quel point ce système est efficace et ce qu'il apporte au comportement du vélo.

DISSECTION

Le Shape System, littéralement « changement d'attitude », qui a l'avantage de ne pas nécessiter d'amortisseur spécifique, inclut tout simplement une sorte de second et mini-amortisseur air/huile. Parfaitement intégré, juste derrière le basculeur supérieur de la suspension, il offre

deux positions de réglage à l'amortisseur principal afin d'offrir au vélo une variation de la géométrie, du débattement et de la courbe d'enfoncement de la suspension en fonction d'un terrain pédalant ou descendant. On passe alors de 130 à 160 mm de débattement à la roue arrière, de plus ou moins 19 mm et 1,5 degré de hauteur de boîtier de pédalier et d'angle de fourche et d'un enfoncement de l'amortisseur plus ou moins dur, tout en conservant la suspension (et donc la motricité) active. Vous l'aurez constaté, ce second "amortisseur", qui n'en fait surtout pas office, sert à ajuster la position de l'amortisseur principal en en modifiant l'angle et l'aligne-

ment. Il dispose de deux chambres d'air et d'un piston flottant et son fonctionnement, à l'inverse d'un amortisseur classique, est dur au déclenchement, puis s'enfonce dans le débattement très rapidement. Il permet ainsi, sous l'impulsion du pilote: de faciliter rapidement le changement de géométrie. Et pour le retour de l'amortisseur dans son alignement, Canyon a fait confiance à la théorie « Knuckle Joint », qui ne nécessite que peu de force pour réaligner les trois pivots de l'amortisseur dans leur axe naturel. La valve d'air, placée sur l'ajusteur, permet un réglage de pression de ce dernier en fonction du poids du pilote, afin de toujours facilit-

ter le déclenchement de variation de géométrie. Totalement indépendant de la suspension, il n'empêchera pas cette dernière de fonctionner en cas de panne, et il est démontable en 5 minutes, avec échange en garantie sous 24 heures par le SAV Canyon, pour un surplus de poids de 200 grammes seulement. Autant dire *peanuts* à côté du gain que le système apporte. Et pour info, le vélo complet, équipé en suspensions Fox, accuse 12,6 kg; et la version en RockShox, 12,4 kg.

ACTION !

Avant que le terrain fuyant alsacien ne m'envoie au tapis, avec luxation de l'épaule à



Comme Joe Barnes (en action) et tous les pilotes du team Canyon Enduro, nous avons été véritablement conquis par les capacités du Strive CF « double géométrie », polyvalent et performant à la fois, surtout que la marque propose 2 modèles, « Regular » et « Race », aux géométries de base différentes. Vous trouverez forcément celui qui convient à votre pilotage.

l'appui, j'aurai tout de même eu le temps d'apprécier toutes les qualités de ce nouveau Strive CF, mais uniquement dans sa géométrie « Regular ». Car Canyon le propose également en version « Race », avec une longueur de cadre et un empattement augmentés afin de gagner en stabilité. Mais d'entrée de jeu, le vélo révèle un comportement agréable, très fun et confortable, couplé à une motricité phénoménale. Très léger et réactif, et alors que le vélo est en configuration 130 mm de débattement, il se comporte comme un excellent all-mountain, vif, dynamique et ludique. Parti en position

« trail », je n'ai, au début, pas à actionner la commande de géométrie, puisque cette dernière est parée pour pédaler et grimper, avec un tube de selle légèrement redressé. Au besoin, il suffit de se servir de la commande classique de verrouillage de l'amortisseur – en cas de grimpe trop accentuée. Bien entendu, c'est avec grande hâte que j'attends la première descente pour actionner le système et disposer d'un « mini-DH ». Le moment venu, il suffit au pilote d'aider le hasculement de la géométrie du vélo par le bon, et logique, positionnement de son corps. « Comme quand on aide les vitesses à

passer en relâchant l'effort au pédalage, souligne fort justement Fabien Barel. En clair, pour basculer en mode « descente », il suffit, tout en actionnant la commande, de basculer son poids vers l'arrière, talons des pieds vers le bas. Le *bike* se transforme alors généreusement en une véritable arme de chasse pour pilote intransigeant. Très court en base arrière (423 mm), très ouvert à l'avant (65") et très bas de boîtier de pédalier, le Strive allie parfaitement agilité démoniaque de l'arrière pour des placements rapides en virage tout en disposant d'un empattement généreux qui lui confère une stabilité hors du commun. Aucune piste ne semble pouvoir lui résister et les chronos risquent fort de s'affoler à son passage.

ON/OFF

Pour repasser en mode « trail », lors du premier faux plat, il suffit de se replacer sur l'avant, comme pour lancer un

sprint, et le vélo se redresse et se durcit. Dans les deux cas, mais plus en version « descente », la sensation est parfaitement identifiable : le vélo « s'assoit » en mode DH et se redresse en version « trail ». Pour les pilotes ayant un léger doute, un petit repère visuel est placé sur le basculeur qu'il suffit de contrôler. Repère peut-être un peu petit, car lors d'un enduro en compétition, la fatigue aidant, on sait que le pilote peut perdre un peu (beaucoup) ses sensations et aura autre chose à faire qu'à contrôler sa suspension sous peine de risquer la chute. De plus, l'action à appliquer pour passer en mode « DH » finit par demander une certaine énergie, non négligeable lors d'une longue épreuve, et il faudra alors jouer du compromis afin d'affiner au mieux le réglage de l'ajusteur de géométrie. Mais dans tous les cas, les hommes de chez Canyon ont parfaitement réussi leur pari, d'offrir à tout le monde un véritable *bike* « 2 en 1 » facile d'utilisation. ●

Canyon propose le Strive CF en 2 versions à géométries différentes, selon vos envies.

FRÉJUS - SAINTE-MAXIME - ROQUEBRUNE-SUR-ARGENS



8-12 OCTOBRE 2014



FRÉJUS

CANYON



Infos : rocazur.com • Inscriptions : asochallenges.com • @rocseries



Lapierre 2015

Lifting

Même si une présentation beaucoup plus complète vous sera livrée dans notre prochain numéro, voici en exclusivité, avant même la diffusion sur la toile, l'essentiel de la présentation Lapierre 2015 ! Inédit.



Le programme Ultimate

Comme pour le Project One de Trek, Lapierre lance son programme de personnalisation baptisé Ultimate. Un configurateur en ligne permettra de choisir roues, groupe, selle et tige de selle ainsi que le cadre pour un modèle à la carte. Disponible au lancement (juillet) pour les seuls Zesty AM et XR, un choix plus large devrait être proposé début septembre.

Le nouvel E:i Shock auto

En 2015, l'E:i Shock devient donc E:i Shock « auto ». Le principe reste le même, une suspension pilotée en fonction du terrain et de la cadence de pédalage, mais dans la version 2015, plus de compteur apparent. La commande s'intègre désormais sur le côté de la potence. La batterie, toujours placée au niveau du porte-bidon devient plus petite et propose 25 h d'autonomie pour 1 h 30 de charge. En mode automatique ou manuel, trois niveaux de sensibilité seront proposés pour s'adapter parfaitement à chaque pilote. L'amortisseur au cœur de ce système électronique sera le nouveau RockShox Monarch RT3 Evolution qui reçoit pour Lapierre un nouveau "setting" sensé lui offrir plus de sensibilité sur les petits chocs.





OST+

La fameuse cinématique à point de pivot virtuel qui offre un anti-pompage efficace reste dispo sur les Zesty Trail, AM et sur les Spicy. Ces modèles reçoivent aussi une tige télescopique, les roues Easton sont remplacées par les nouvelles Sram Roam ou les Race Face Turbine. Exit aussi les freins Formula, les Sram Guide SRC ou Shimano I-Spec les remplaceront. Le cockpit de ces vélos a été pensé par Nico Vouilloz himself et offre notamment plus de rigidité.. Enfin, le Zesty AM carbon sera équipé pour ce nouvel opus d'une Pike en 35 mm et sera disponible en option Ultimate.



Le nouvel X-Control

Il propose lui la cinématique SPS+, une version améliorée de la SPS qui s'inspire largement de l'OST+. La nouvelle géométrie est adaptée aux roues de 27,5" et l'angle de fourche passe de 69,5° en 2014 à 68° pour cette version 2015. Le triangle avant offre 20 % de rigidité supplémentaire, donc un gain qui devrait être sensible en maniabilité. Enfin, ce nouvel X-Control sera compatible E : i Shock auto, routing interne pour une tige télescopique et pneus de 2,35.





L'Overvolt

La grosse nouveauté au sujet de ce modèle électrique, véritable pari sur l'avenir pour Lapierre qui maximise son investissement dans le domaine, est une gamme qui explose en passant de deux modèles en 2014 (Overvolt FS et HT) à sept cette année (dont deux urbains) ! le modèle FS notamment offrira 140 mm de débattement avant et arrière, des roues en 27,5", une géométrie et une cinématique "made by" Nicolas Vouilloz ainsi qu'un routing interne des câbles.

DH - Race ready

Annoncé en marge de la très médiatique Coupe du monde de Fort William, le nouveau vélo de descente de la marque française se réinvente totalement. Il est le fruit d'un travail rapproché entre les ingénieurs et l'équipe de descente évoluant en Coupe du monde. Lapierre est parti d'une feuille blanche et a développé un cadre autour d'une nouvelle cinématique de suspension SLT (Supra Link Technology) monopivot offrant 210 mm de débattement. Choisie pour maximiser la sensibilité sur les petits chocs et offrir une meilleure progressivité en fin de course, cette suspension



s'accorde avec les exigences des pistes de Coupe du monde. Développé pour un montage en roues de 27.5", le vélo offre un large dégagement au niveau de la roue arrière pour une bonne évacuation de la boue et une plus grande polyvalence dans le choix des pneus. L'installation d'un garde-boue arrière sur le cadre est rendue possible. Bien pensé, le cadre intègre des bumpers de fourche, des protections pour les bases et haubans, des pattes arrière démontables et des passages de gaines en interne. La douille

de direction est conique pour plus de rigidité et il est possible de régler l'angle de direction ($63.7^\circ \pm 1^\circ$). Imaginé par et pour le team (Loïc Bruni, Emmeline Ragot, Sam Blenkinsop, Loris Vergier), le nouveau DH offre plus de rigidité à l'arrière que son prédécesseur, grâce à des nouveaux axes surdimensionnés, ainsi qu'une plus grande progressivité. L'équipe Lapierre s'est offert le luxe de développer deux biellettes supplémentaires pour s'adapter à tous les profils de



courses. Une seule ne sera pas accessible au grand public. Pour le reste, vous avez l'assurance de rouler avec le même vélo que les "top pilotes". Disponible en trois tailles, le vélo se déclinera en deux versions : le DH Team (noir et bleu, haut de gamme) et le DH 727 (noir et rouge).

Aidez-nous à mieux vous connaître
en participant à notre enquête lecteurs!



Julbo

A gagner : des lunettes **Julbo**
et de nombreux autres lots

Pour participer,
rendez-vous sur notre page
facebook 
ou directement de votre
tablette/smartphone
en flashant ce code



Scott 2015

Consolidation



L'année 2015 ne sera pas celle de la révolution mais bien celle de la consolidation pour Scott. Après une année 2014 chargée en nouveautés, la marque helvète poursuit son travail en déclinant la totalité de sa gamme au format de roues 27,5". Les modèles Gravity que sont le Gambler et le Voltage FR n'échappent pas à la règle et ont même droit à un sérieux lifting.



All-mountain - Genius

Côté all-mountain et enduro, les Genius se portent bien et le 900 Tuned vient s'ajouter à la gamme. Equipé de roues de 29", il est la déclinaison « grande roue » du Genius 700 Tuned (27,5") puisqu'il conserve une géométrie presque identique. Equipé par Fox dans sa version haut de gamme d'une Float 32 Kashima en 130 mm, il hérite également de l'amortisseur Nude spécialement préparé pour le cadre. Le 700 offre lui 150 mm de débattement et, comme son grand frère, la possibilité d'abaisser le boîtier de pédalier de 6 mm et d'augmenter l'angle de direction de 0,4°.



Genius LT

Le fer de lance de la gamme, le Genius LT, se voit lui allégé de quelques grammes. Il sera équipé cette année de la nouvelle Fox 36 et d'un amortisseur Fox Nude aux "settings" retravaillés. Comme à l'accoutumée, les fourches et suspensions intègrent trois positions accessibles au guidon via une unique commande TwinLoc. Un guide chaîne fabriqué par la marque vient pallier à tout éventuel problème de déraillement en s'installant sur la transmission Sram, et un nouveau moyeu fait son apparition sur les modèles Genius.



Gravity - Gambler

La grosse nouveauté pour 2015 concerne les vélos de descente et de freeride qui sont totalement retravaillés pour accueillir des roues de 27,5" tout en laissant la possibilité d'y monter des roues de 26". Esthétiquement assez proche du modèle précédent, le Gambler a évolué grâce aux nombreuses heures de test effectuées par Ben Walker, Nico Vink et Brendan Fairclough. Il sera décliné en trois modèles et le plus haut de gamme (Gambler 710) sera utilisé par les pilotes de Coupe du monde. Afin de s'adapter aux deux tailles de roue tout en conservant une géométrie performante, Scott propose une plage de réglage conséquente permettant de personnaliser son vélo. Il est possible d'ajuster la longueur des bases en choisissant entre deux positions : 425 ou 440 mm. Il en va de même pour l'angle de direction, réglable de 61° à 65°. La hauteur de boîtier de pédalier

est ajustable (343 mm ou 353 mm) afin de s'adapter à toutes les pistes et types de pilotage. Le tube de selle placé plus bas et en arrière permet de centraliser la masse du pilote et de garder un meilleur contrôle. L'objectif des développeurs a été de proposer un vélo performant au comportement prévisible et conservant une courbe de suspension identique dans toutes les configurations. La biellette flottante Floating Link associée au FOX DHX RC4 et ses 210 mm de débattement ont été optimisés cette année pour offrir une meilleure sensibilité sur les petits chocs.

Sur cette nouvelle version, les bumpers de fourche sont intégrés au cadre et font également office de guide pour les câbles et durites. Un axe IDS-X a été sélectionné pour plus de simplicité lors du démontage de la roue arrière, sans faire l'impasse sur la rigidité.



Voltage FR

Le Voltage FR reprend bon nombre des spécificités de son grand frère puisqu'il offre également des bases réglables de 410 ou 425 mm, un angle de direction ajustable de 62° à 66° et une compatibilité 26 et 27,5". Pour répondre aux attentes du plus grand nombre de pilotes, il est possible d'ajuster le débattement du vélo de 190 à 170 mm. Les pattes de fixation de la roue arrière sont interchangeables afin de pouvoir utiliser un axe de fixation rapide ou le système IDS-X. Dans la lignée de ses prédécesseurs, le vélo se veut accessible, résistant et fun. Il sera décliné en trois tailles et trois modèles.



Cross-country Spark 700 SL

Un Spark 700 SL Ultimate équipé par la nouvelle transmission Shimano Di2 couplée au contrôleur Fox Float iCD fait son apparition au catalogue. On remarque aussi l'entrée en gamme d'un Fat Bike.



Syncros

Sur les vélos de cross-country de la marque, deux nouvelles potences signées Syncros font leur apparition : la XR1.5 et la XR1.0 en carbone qui offrent un angle de -10°. La marque de composant équipe également la gamme Scott de sa nouvelle ligne de selle XR, RR et FL.



Fox

Confiant en ses produits actuels, Scott a fait le choix de les améliorer en gommant les éventuelles imperfections existantes. Pour 2015, la marque a poussé un cran plus loin sa collaboration avec Fox qui présente cette année sa nouvelle FOX Float 36 repensée autour de la pratique enduro. Allégée et renforcée, l'intégralité de la fourche a été retravaillée. Les frictions ont été réduites. Le débattement est ajustable en interne et cette nouvelle 36 est disponible pour toutes les tailles de roues et les axes de 15 et 20 mm. La géométrie a été repensée afin d'être utilisable sur le plus grand nombre de cadres.

Fox améliore pour 2015 ses modèles CTD (3 positions : montée, pédalage, descente) avec un nouveau traitement et la possibilité d'ajuster le mode intermédiaire trail sur sept positions. Cette technologie a également été intégrée sur la plateforme électronique de la marque pour devenir iCTD.





Équipement

Au rayon équipement, Scott poursuit son travail d'intégration des univers vélo et textile en proposant des produits et des coloris associés à ses gammes. La collection RC (cross-country) se voit augmentée d'un nouvel ensemble, d'une nouvelle chaussure et d'un nouveau casque. La technologie MIPS® s'étend au casque Arx MTB Plus conçu pour une utilisation polyvalente à un tarif accessible. Un sac à dos destiné à une pratique enduro intégrant une dorsale fait son apparition au catalogue.



Transmission SHIMANO XTR Di2

Electrique sur-mesure

Le géant japonais Shimano a réuni en grande pompe la presse internationale en marge de la 4^e manche de la Coupe du monde de cross-country à Albstadt. C'est à quelques mètres du circuit de XCO que la nouvelle transmission XTR Di2 nous a été présentée par les ingénieurs des marques et les meilleurs pilotes du géant nippon. Au centre du projet : l'électrique.



La transmission intègre deux dérailleurs contrôlés électroniquement pour plus de rapidité et de précision dans les changements de vitesse. Le groupe se greffe sur une nouvelle cassette 11 vitesses présentée quelques semaines plus tôt. Directement inspiré du groupe électrique existant sur la route, les utilisateurs les plus attentifs attendaient son arrivée mais les contraintes du VTT ont imposé une refonte totale du système par les ingénieurs japonais. L'intégration d'un stabilisateur Shadow+ répondant aux exigences d'une pratique tout terrain a été l'enjeu majeur du développement.

PERSONNALISABLE

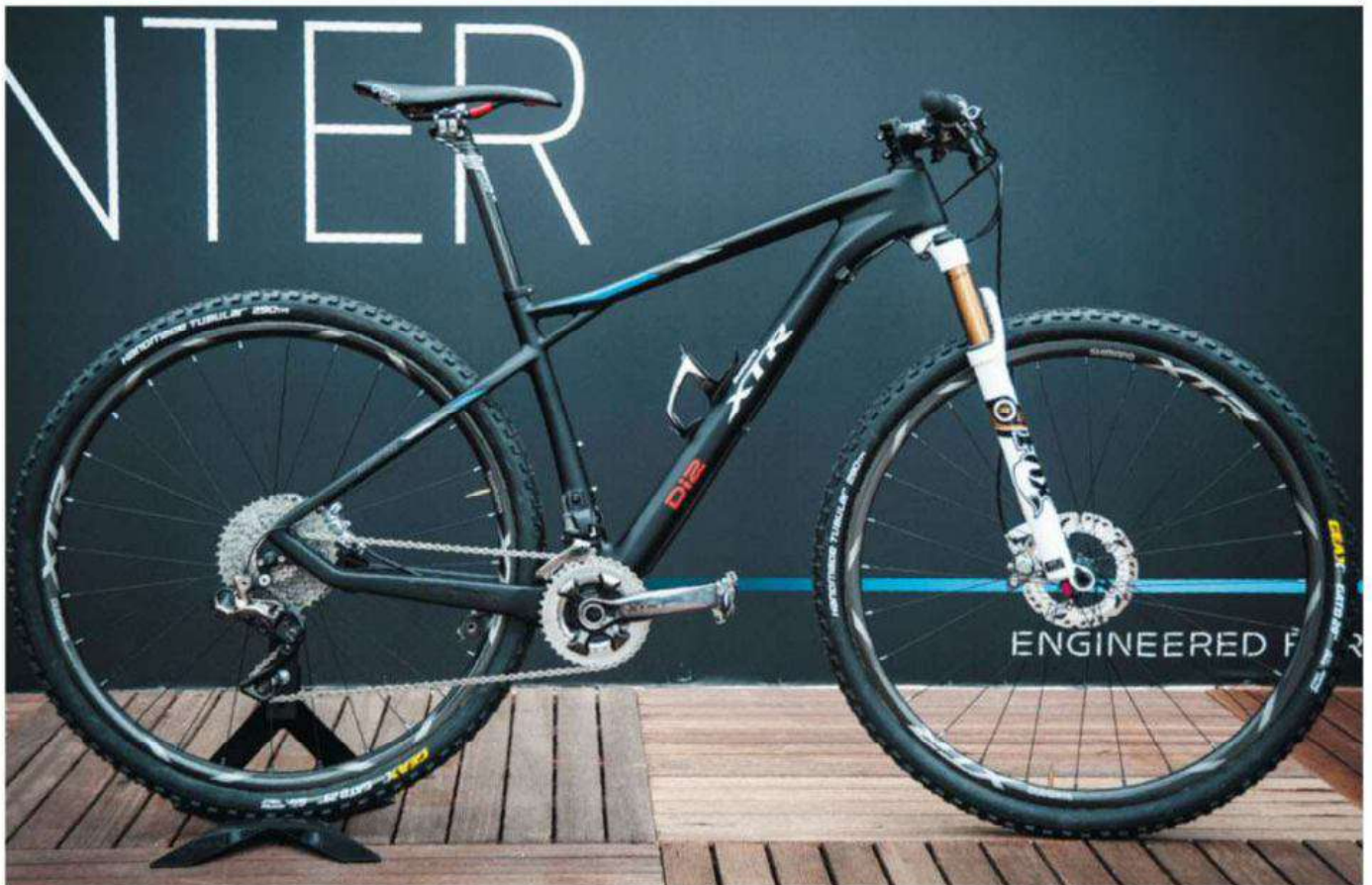
La personnalisation est l'élément clé de ce groupe puisque la technologie Synchro Shift laisse la possibilité au VTTiste d'abandonner sa commande de dérailleur avant pour ne conserver qu'un shifter au guidon. Le dérailleur avant analyse la position de la chaîne et s'actionne automatiquement pour offrir le meilleur rapport et une bonne ligne de chaîne.

Le logiciel E-Tube de la marque va encore plus loin puisqu'il permet de programmer de manière indépendante chaque élément de la transmission. Vous pour-

rez désormais choisir de passer vos vitesses une par une à la première pression, puis deux par deux, ou même de descendre en cascade sans relever le doigt du shifter. En fonction de vos préférences, vous pourrez sélectionner la commande du shifter qui fera

grimper ou descendre vos rapports tout en choisissant si vous souhaitez placer vos commandes à droite ou à gauche de votre guidon. Face à de telles possibilités de réglages, Shimano a intégré deux modes préenregistrés. Le basculement d'un mode à

Le logiciel permet de programmer indépendamment chaque élément de la transmission



1. Un moniteur affiche le rapport utilisé et le mode sélectionné. 2. La batterie peut se loger dans la colonne de direction ou dans la tige de selle. 3. L'intégration de l'électrique reste discrète. 4. Le logiciel E-Tube, identique à celui utilisé sur la route.





Plus de quatre années de travail, de tests et de prototypes ont été nécessaires pour mettre au point la version tout-terrain de la transmission électrique par Shimano.



l'autre se fait via le petit moniteur, qui affiche le rapport sur lequel la chaîne est placée, ainsi que l'état de charge de la batterie (donnée pour plus de 280 km), et le mode de suspension de la fourche (compatible avec les produits Fox). Programmables via un ordinateur, ces réglages sont transposables d'un vélo à l'autre.

UN SYSTÈME INTÉGRÉ

Une des contraintes de Shimano a été de conserver un poste de pilotage sans superflu. La marque de périphériques maison PRO, a lancé simultanément un ensemble potence-cintre-tige de selle qui permet un passage de la câblerie électronique en interne et un logement pour la batterie dans la tige de selle ou la colonne de direction. Julien Absalon, un des ambassadeurs de la marque a pris part à la conception du produit, il

nous en parle brièvement : « Ça a été beaucoup de pression au départ, je me suis retrouvé avec six personnes autour de moi qui attendaient des commentaires. Mais c'était très intéressant de pouvoir partager mon point de vue. J'ai fait remonter quelques informations et aujourd'hui j'ai la transmis-

sion parfaite, avec notamment une cassette associée à un plateau unique qui me convient parfaitement. Il n'y a pas de chocs entre les passages de vitesses, c'est fluide et je m'imagine mal revenir à une transmission mécanique ». Sur la balance, le XTR Di2 se veut

concurrentiel, il s'avère même un petit peu plus léger qu'un groupe mécanique dans une configuration *mono-shifter*. Le prix n'est pas encore annoncé mais il sera bien plus élevé qu'une transmission XTR classique. Disponible à l'automne, il équipera une partie des pilotes Shimano dès

bluffé par le fonctionnement de cette transmission. Presque déroutante lors des premiers changements de vitesse, on se fait très vite au petit bruit qui accompagne la modification des rapports. Précise et rapide, on goûte rapidement au plaisir de la technologie Synchro Shift qui devrait révéler toute son

Précise et rapide, on goûte rapidement au plaisir de la technologie électrique de ce Synchro Shift

la saison prochaine. En gagnant la manche de Coupe du monde d'Albstadt, Julien Absalon assure déjà un joli coup de pub à la marque.

PRISE EN MAIN

Il est difficile de ne pas être

utilité en condition de course. En quelques minutes de prise en main, il n'est évidemment pas possible de mettre à l'épreuve cette transmission XTR Di2 ou de tester sa fiabilité sur le long terme, mais elle apparaît déjà comme un atout pour les compétiteurs et les amateurs les plus fortunés. Pour l'instant réservée au cross-country, on imagine déjà les ingénieurs de la marque travailler sur une version plus accessible avec des possibilités de synchronisation encore étendues. ●



ABONNEZ-VOUS

Recevez la mini pompe
à vélo **XLC**.

12 numéros
+ la mini pompe

55€

au lieu de ~~80,50€~~

soit
25,50€
de réduction



MINI POMPE XLC
Corps aluminium
Tête «Dual-Head» et levier alu
Pompe à gros volume ou à haute pression
Système 2 en 1, avec manomètre
7 bar, avec double tête

BULLETIN D'ABONNEMENT

Bulletin à renvoyer avec votre règlement à : BIKE - Service Abonnements
9 allée Jean Prouvé - 92587 Clichy cedex. Tél. : 01 47 56 54 00

BIKE

Oui je m'abonne 1 an - 12 numéros + la mini pompe XLC pour **55€** au lieu de 80,50€

Je préfère recevoir uniquement BIKE pour **47€** au lieu de 56€

Mes coordonnées Courriel :@.....

Nom / Prénom :

Adresse :

Ville : CP :

Tél : BIKP147A

Mon règlement à l'ordre des Editions Larivière : Chèque bancaire CCP Paris 115 915 A 020

CB : N° Signature et date (obligatoires) :

Expirant le : 20 Cryptogramme :

Oui, je souhaite recevoir les offres commerciales des Editions Larivière à mon adresse courriel. Tarifs France métropolitaine 2014. DOM-TOM, Etranger, nous consulter au 33 1 47 56 54 00 ou par mail : abo@editions-lariviere.fr. Offre valable dans la limite des stocks disponibles. L'abonnement prendra effet dans un délai maximum de quatre semaines à compter de la date de validation de votre commande par nos services. Vous pouvez acquérir séparément chacun des numéros de BIKE au prix de 4,50€ et la pompe au prix de 24,90€. Conformément à la loi informatique et libertés du 6 janvier 1978, vous disposez d'un droit d'accès et de rectification aux données vous concernant. Ces données sont susceptibles d'être communiquées à des organismes tiers sauf si vous cochez la case ci-après



Rando Bike à Fontainebleau

Succès !



Après une première année pluvieuse d'apprentissage, tous les voyants étaient au vert afin que cette seconde édition de notre Rando Bike soit un succès. Soleil estival, site bucolique, exposants en nombre, parcours agréables, animateurs de qualité et participants venus en masse ont fait de l'événement un incontournable en devenir de la saison.



Hippodrome du Grand Parquet à Fontainebleau, un week-end début juin, alors que la France entière commémore le 70^e anniversaire du débarquement en Normandie. Ils sont tout de même un bon millier de vététistes à s'être donné rendez-vous. En plein cœur de la forêt des rois, à moins d'une heure de Paris, pour rouler en toute convivialité, de façon sportive, en famille ou entre amis.

CHACUN SON STYLE

En version sportive, nous retrouvons Philippe, plus communément surnommé « Fildo » par ses copains de club. Arrivé de Tours, il en profite, comme nombre de randonneurs, pour aller saluer sa famille à Paris, avec une escale gastronomique *Au Pied de Cochon*, dans les anciennes Halles. Pas très diététique, mais l'athlète est affûté, moulé dans sa combinaison de triathlon tel un taureau de combat. Dès ce dimanche matin, à 9 heures tapantes, il donne le *la* pour s'élancer devant tout le monde sous le portique de départ. « Rien de tel pour se décrocher des excès



sans stress. Christophe, le papa, descend les vélos du monospace avec une attention toute particulière pour son RCZ, alors que maman et les enfants prennent le temps de s'équiper. Janick roule sur un antique Giant Cadex « *pas très confortable, mais je n'en fais pas assez souvent* », alors que les gosses chevauchent chacun des Decathlon. « *À cet âge-là, ils n'arrêtent pas de grandir, alors on achète au plus*



1 000 participants pour cette seconde randonnée à succès ensoleillée

de la veille, avoue-t-il, et puis surtout, ça permet de rouler à son rythme, sans être gêné par les pelotons.» Ses amis, qui font un peu la grimace, sont prévenus : la cadence risque d'être élevée, surtout qu'il est attendu le soir même dans un autre resto, chez lui en bord de Loire. Inutile de dire qu'il s'attaque au 50 kilomètres sans arrière-pensée, avec l'envie d'en découdre. Ce qui est loin d'être le cas de la famille Laroche, débarquée en voisine d'Eure-et-Loir pour un dimanche champêtre

économique, mais ils auront de « vrais » vélos, plus tard », se justifie le paternel. Et toute la famille s'enfonce casque sur la tête dans la forêt luxuriante, avant de se séparer plus loin. Maman et le plus jeune préfèrent faire un petit tour seulement, pour éviter de supporter les humeurs de monsieur s'ils ne suivaient pas le rythme.

La veille, un samedi, il y avait foule au Grand Parquet afin de venir profiter du salon des exposants, avec quelques nouveautés 2015 et surtout un



Plus de 30 exposants avaient répondu présent pour cette seconde édition de la Rando Bike, pour le plus grand plaisir des participants, aussi venus tester un nombre incalculable de nouveautés, dont beaucoup de vélos électriques !



*Les deux averse
orageuses n'auront
pas entamé le plaisir
des participants,
surtout que le soleil
n'a pas manqué de
refaire très vite son
apparition.*

*Qui a dit que
la forêt de
Fontainebleau
n'avait pas de
dénivelé ? Quelques
grimpettes sont
venues corser
l'affaire...*





Panne au fond des bois, mais ambiance bon enfant chez les randonneurs, alors que les plus jeunes s'adonnent à l'initiation trial sur les modules de VPOrganisations et Variation Tout-Terrain.

nombre très important de vélos à essayer. Comme sur les grands salons, par exemple le Roc d'Azur et la Pass'Portes du Soleil. « C'est vraiment génial de retrouver ce type d'événement et de format dans la région parisienne », s'exclament en chœur Patrice, Jeff et Benoît, descendus de la capitale spécialement pour tester certains vélos. « Tout le monde n'a pas forcément la possibilité de faire des centaines de kilomètres pour aller sur les gros salons, il ne faut pas que cela soit réservé à une certaine "élite". » Du coup, les trois compères se gavent de roulage sur la petite boucle de cinq kilomètres, un coup sur des VTT en 29 pouces, un coup en 27,5 pouces, en hard-tail ou en semi-rigide carbone, avant de finir en VTT à assistance électrique. « C'est surprenant, je ne m'attendais pas du tout à ça » se réjouit Jeff. « C'est vraiment marrant, on ne se fatigue plus, et c'est super pratique pour les copines ou

les personnes âgées. Mais il faut que les prix baissent », analyse Patrice, le maître de la bande.

ANIMATIONS

En contrebas, sur une zone de saut d'obstacles désertée par les chevaux le temps du week-end, c'est toute une foule de riders, jeunes et moins jeunes, qui s'agitent pour profiter des animations offertes par VP Organisation, avec des initiations au Big Airbag et au trial. « On a rencontré un vrai succès, reconnaît Vincent Pflieger, le responsable de la structure. Durant les deux après-midi, les gens ont vraiment répondu présent. » On retrouve Paulo, Marius et Ludo, âgés de 8 à 14 ans, tout excités à l'idée de se jeter sur l'une des trois rampes de saut pour tenter LA figure. Et sans aucun risque, puisque la réception se fait sur un immense cousin gonflable. De leur côté, certains parents, à l'image de Thierry et

TÉMOIGNAGES

Maxime et Adrien - Essonne



« Nous participons à quelques épreuves en montagne, mais principalement aux randonnées dans la région de l'Essonne, et c'est sur l'une d'entre elles que nous avons eu connaissance de l'événement. C'est absolument génial, car il n'y avait vraiment rien de tel en région Île-de-France, avec un

salon et des tests, mais aussi des animations et de l'initiation pour les enfants. Adrien s'est éclaté à faire du trial. Nous avons aussi beaucoup apprécié de pouvoir effectuer de nombreux tests, le samedi, sur la boucle de 5 kilomètres. J'ai pu essayer des modèles en carbone, chez Anticyklone, mais aussi des vélos électriques et surtout le Lapierre XR 29. Je n'avais encore jamais roulé sur un 29 pouces, et j'étais assez sceptique. C'était donc les conditions idéales pour me faire ma propre opinion « grandeur nature. » Je reprocherais juste aux marques de ne pas proposer beaucoup de vélos en petites tailles. Ensuite, nous avons effectué la boucle de 10 kilomètres le dimanche, puis une nouvelle de 5. Les parcours y étaient très agréables, et accessibles à la majorité des pratiquants. Et puis le site d'accueil est particulièrement sympa. Il faudrait plus d'événements de ce type sur Paris... »

Julien - Paris 10^e



« Je n'avais pas entendu parler de la 1^{ère} édition, mais comme je suis lecteur de *Bike*, j'ai découvert l'annonce de l'événement dans les pages du magazine pour ma première participation. C'est un ensemble de choses qui m'a fait venir, entre les randos, le salon et le fait que mes parents habitent Fontainebleau.

Du coup, je viens souvent rouler dans le coin le week-end, avec mes potes. Comme la forêt est immense, j'ai pu découvrir des endroits que je ne connaissais pas et c'est toujours agréable. Hier, j'ai visité le salon, c'est vraiment super sympa, il y a une très bonne ambiance, avec de nombreuses animations et le site du Grand Parquet est magnifique. C'est fabuleux de pouvoir faire ça ici. Aujourd'hui j'ai participé à la randonnée de 30 kilomètres, avec un ami et mon père. J'ai été agréablement surpris car je m'attendais à rouler principalement sur de larges chemins, alors que c'était très varié. Le seul problème, c'est que la distance était erronée et que le parcours faisait plutôt aux alentours de 38 km... Ce qui a dû user mes compagnons. Il faut dire que mon père a tout de même 70 ans et que mon ami n'est pas encore assez assidu en VTT. Alors je les attends. Il faudra que l'organisation revoie sa copie pour la prochaine fois... Mais je reviendrai avec plaisir l'an prochain. »

Cyrille, Romuald et Michaël Banlieue de Fontainebleau

« Pour moi (Cyrille) c'est la 2^e participation, et je suis venu dès hier, samedi matin, afin de profiter du salon. C'était super, j'ai vraiment apprécié de pouvoir tester plein de vélos, avec de nombreux conseils, sans jamais avoir à attendre sur les stands et gratuitement, en plus, ce qui n'est pas négligeable. Aujourd'hui, dimanche, j'ai retrouvé mes potes pour faire la rando et c'était bien sympa. Car si l'an dernier on avait un peu galéré avec quelques problèmes sur le balisage du



tracé, cette année c'était vraiment nickel. Le parcours était assez roulant, très agréable pour des amateurs comme nous, mais avec tout de même une bonne grimpe à un endroit. Heureusement nous avons aussi pu profiter de bonnes descentes en contrepartie. Il faudrait juste que le tarif d'inscription, déjà cher, n'augmente pas plus, et que vous empêchiez les averses au départ et à la mi-parcours (rires) ! »

Valérie, ose s'initier au trial sur des modules parfaitement adaptés et au guidon de véritables VTT trial. « *Le vélo n'a vraiment rien de commun avec un VTT classique, au début c'est un peu déroutant, mais on se rend vite compte de la maniabilité de l'engin.* »

AMBIANCES

De son côté, Fildo et sa troupe sont déjà à mi-parcours. Effacés, la Gorge aux Merisiers, le Carrefour de la Saulx, les Buttes de Franchard et les Platières d'Apremont, voici notre petit groupe au ravitaillement du Bas Cuvier. Les discussions vont bon train entre deux quartiers d'orange engloutis en vitesse. On devine la saine émulation qui existe entre Pierrot, « Pinuche » et Momo, où chaque ascension est un véritable défi pour grimper en tête. Les voix portent haut, les rires fusent et les excuses sont justifiées avant de réenfourcher les vélos pour continuer la compétition sur la « plaque », pour faire parler la poudre dans les zones sablonneuses, en direction du Rempart et du Rocher Saint-Germain. L'ambiance est beaucoup plus calme du côté des Laroche, puisque Janick et



rigole plus du tout, car Pierrot a crevé aux alentours des Rochers du Mont Ussy, et la moyenne risque d'en prendre un coup ! Alors, et comme toujours dans ces cas-là, il y a ceux qui s'en amusent et qui chambrent à fond : « *Il serait temps que tu changes de vélo* », « *À force de crever, tu devrais prendre des actions chez Michelin* », ceux qui donnent les bons conseils : « *Démonte le pneu en commençant par la valve* », « *Ne mets pas le vélo à l'envers, ça crée des bulles dans le circuit de frein...* » et ceux

L'hippodrome du Grand Parquet offre un site majestueux pour un événement désormais incontournable pour tous les vététistes d'Île-de-France. Ou quand les vélos remplacent les chevaux...



Tests de vélos à foison et parcours de rêve étaient au programme.


Antoine ont déjà fini leur petit tour et qu'ils attendent le reste de la famille, tranquillement allongés dans l'herbe verte à l'ombre des arbres. Christophe et Lulu sont du côté du Mont Aigu, sur le retour de la boucle de dix kilomètres, et le gamin commence même à taquiner son père dans les descentes. « *Ils n'ont plus aucun respect pour les anciens* » rigole « *Totoche* », tout en retenant son fiston par le maillot. Du côté des gros bras, ça ne

qui s'impatientent et menacent de laisser tout le monde en plan. Ambiance. Heureusement, il ne faudra que douze minutes aux Tourangeaux pour démonter la roue, sortir la chambre, la remplacer, la gonfler, constater que celle-ci aussi est crevée, s'engueuler, rouvrir le pneu, remettre une chambre neuve, « *que tu me rembourseras* », regonfler, remettre la roue, l'enlever pour écarter les plaquettes car un petit malin avait actionné le frein sans la roue. Une fois



Les chiffres

- 1 000 participants
- 4 parcours
- 65 km de parcours cumulé
- 900 m² de dénivelé
- 750 m² de salon
- 32 exposants
- 350 marques représentées
- 225 vélos en test
- + de 500 tests de vélos
- 500 sauts sur le Big Airbag
- + de 3000 visiteurs
- + de 4000 bouteilles d'eau distribuées



*A l'ombre des arbres,
les randonneurs ont pu
profiter de 3 parcours
distincts dans la
magnifique forêt des
rois de France.*

Rassemblement convivial d'une partie des participants, qui seront sans aucun doute à nouveau présents pour la 3^e édition !



celle-ci refixée, les coéquipiers ramassent et rangent tout le matériel qui traîne, puis repartent enfin et emplètent deux collègues au freinage suivant, car le jeu du levier de frein n'avait pas été rattrapé ! Du coup, les jurons fusent, mais aussi les rires de ceux qui n'ont pas été impliqués dans le carambolage. De quoi alimenter encore longtemps les discussions autour d'un verre. Rien de tout cela chez les bambins qui se regroupent toutes les heures pour partir en convoi, encadrés par le staff de Variation Tout-Terrain, Marianne Fillion en tête. Et dans une petite clairière adjacente à l'hippodrome, sous le couvert des arbres où se balancent de nombreux écureuils printaniers, ils s'adonnent à quelques jeux d'équilibre et de maîtrise du vélo. Sur le sentier voisin, Christophe et Lulu se jettent dans le gué d'arrivée comme des gamins sortant de l'école. « Par cette chaleur, ça fait vraiment du bien de finir par un bain », s'enthousiasment le père et le fils, avant de rejoindre leur petite famille pour le pique-nique. L'après-midi commence tout juste, le salon bat son plein sous les oriflammes qui claquent au vent. Les vélos de test ne ces-

sent de faire des rondes sur le circuit de cinq kilomètres sous l'œil attentif du staff organisateur, prêt à répondre à la moindre sollicitation. Dans le ciel, un antique Junker 52 effectuée en voisin des baptêmes de l'air pour le meeting aérien de La Ferté-Alais alors que la bande à Fildo déboule sur l'hippodrome, non sans avoir légèrement poussé l'ami Pierrot dans le passage à gué pour une bonne dernière marrade.

ÉPILOGUE

Il est maintenant l'heure pour les sportifs de se régaler autour d'un bon panier de victuailles. « C'est aussi cela les plaisirs de la vie, il n'y a pas que le VTT », se marrent-ils en chœur avant de discuter le bout de gras autour des nouveautés 2015. « C'est vrai qu'il serait grand temps que tu changes de vélo, à moins que tu ne veuilles toujours rester en queue de peloton... » Épilogue d'un magnifique week-end où, l'espace d'un instant, chacun a retrouvé son esprit de gosse et les plaisirs du tout-terrain dans un cadre absolument idyllique. Vous aussi, joignez-vous à la fête et reprenez dès à présent cette date pour 2015 !

TÉMOIGNAGES



Christelle et Bruno Mantes-la-Jolie

« Nous sommes de fidèles lecteurs de *Bike* et nous voulions déjà participer l'an dernier, mais nous avons déjà prévu une autre randonnée. Du coup nous sommes venus cette année en « éclaireurs » pour notre club de cheminots, qui viendra en force l'an prochain, et aussi pour découvrir la forêt de Fontainebleau. Nous ne sommes pas déçus. C'est vraiment magnifique, il faut absolument conserver cet événement sur ce site. Nous avons effectué la randonnée de 50 kilomètres avec le tandem, même si nous roulons aussi tout au long de l'année, chacun avec notre propre vélo. Mais le tandem dégage un facteur sympathie auprès des autres participants qui est toujours agréable. Et puis le parcours est parfaitement adapté à l'engin car il est très sympa, pas difficile techniquement, mais avec de jolies petites descentes entre les rochers. On se déplace beaucoup en France pour des épreuves, et ça fait plaisir de voir qu'il en existe aussi tout près de chez nous. Et maintenant, c'est l'heure du pique-nique, avant d'aller faire le tour du salon. »



Aurélie et Corinne Villeneuve-sur-Bellot (77)

« Nous avons eu connaissance de l'événement sur Internet, et comme nous pratiquons le VTT quasiment tous les week-ends en mode loisir, nous avons décidé de franchir le pas pour la 1^e fois sur une randonnée officielle. Le parcours était super sympa et pas trop difficile pour nous qui avons l'habitude, et même pour mon père qui a 60 ans, mais avec quelques cailloux un peu trop glissants pour certains concurrents tout de même... (Ça sent la moquerie pour certains accompagnateurs, ça ! NDR) Même les averses de pluie nous ont fait du bien, car il faisait très chaud à pédaler. On reviendra donc la faire l'an prochain, mais aussi durant l'année pour faire des balades à pied. Ça permet d'avoir plus de temps pour admirer le paysage, car l'endroit est vraiment merveilleux. Nous allons d'ailleurs profiter pleinement du site pour manger et ensuite aller visiter le salon. »

Dès le 27 juin à 19h20,

Freewheels votre rendez-vous 100 % VTT
dans les stations d'Aussois et la Norma.
Inédit : Retrouvez dans chaque émission des
leçons de pilotage en partenariat avec les MCF.

FREE WHEELS

le mag vtt



MONTAGNE TV

Émission pure



96



211



219



156



111



113



-



-

Roues SunRinglé

SRD Carbon 1599€



Enfin une bonne nouvelle pour tous les *riders* qui ne souhaitent pas se séparer de leur *bike* en 26 pouces, soit pour des raisons personnelles, sentimentales ou budgétaires, soit du fait de leur pratique, en 4-X par exemple ! SunRinglé propose sa paire de roues carbone SRD exclusivement dans cette taille ! D'une finition exemplaire, les SRD Carbon sont montées avec du matériel de qualité, signé Hayes Group, avec jantes en carbone de 26 mm de large, moyeux anodisés rouges, de type « Straight Pull », avec roulements scellés, cassette aluminium et rayons WheelSmith en inox munis d'écrous en aluminium anodisé. Seul reproche, le rouge des moyeux et des têtes de rayon, qui ne s'accorde pas forcément avec tous les coloris de vélos.

DE LA DYNAMITE !

Destinées à une pratique allant du XC au trail, ces roues sont tout de même utilisées par Scott Beaumont en 4-X. Autant dire que vous pouvez en espérer un bon usage en enduro, comme ce que nous n'avons pas manqué de faire sur notre Spank « endurigide » (cf. « Rêver vélo »). Montées au choix en chambres à air ou en tubeless ready, avec un flap et du produit préventif, les SRD assurent au vélo, en plus de leur touche « racing », une perte de poids particulièrement importante et primordiale, puisque placée sur des

masses en mouvement. Et les premières réactions sont instantanées, surtout si, comme moi, vous n'avez jamais réellement roulé avec ce type de roues. Le moindre

+ Poids Dynamisme Compromis rigidité/confort Look. Le 26" n'est pas oublié

- Prix... Coloris uniques des moyeux et têtes de rayon Disponibles en 26" uniquement

vélo se montre complètement transfiguré, avec un gain en dynamisme et en nervosité phénoménal. Le moindre coup de pédale propulse le vélo avec une réactivité exceptionnelle.

Autant dire que les relances deviennent un vrai plaisir, et que même les grimpettes se montrent plus faciles. Car l'avantage du carbone, en plus d'être léger, c'est également d'offrir plus de rigidité à la roue, surtout en petite taille, mais aussi plus de dynamisme et moins



Sous le soleil, les roues SRD Carbon prennent tout leur éclat, avec des jantes en carbone aux fibres particulièrement apparentes, et dont on notera la hauteur assez imposante, pour un maximum de rigidité. À droite, les magnifiques moyeux anodisés avec rayonnage droit et roulements scellés. Beaux et performants !



© L. Reviret

d'inertie. On y gagne donc sur tous les tableaux, avec un *bike* plus nerveux et plus facile à « tracter », mais aussi plus fun dans les manuals et les bunny-up, sans perdre en confort pour autant, car les SRD ne se montrent pas tape-cul, et même sur un VTT semi-rigide, nous n'avons pas eu à les subir. 100 % efficaces, sur tous types de terrain, elles autorisent également à être très fin et précis dans ses trajectoires, sans effet de direction « lourde ». Dotées d'une largeur de 26 mm, elles permettent d'optimiser le « ballon » du pneu pour que ce dernier dispose de la meilleure accroche et d'une adhérence optimale. Quant à leur fiabilité, elles s'en sortent à merveille pour le moment. Reste le problème du tarif, pas accessible à toutes les bourses, mais qui reste justifié par rapport aux différents produits de même niveau. Et si vous les essayez, vous risquez fort de les adopter, parole d'enduriste !

V. Néron

Fiche technique

- Jantes : carbone
- Taille : 26 pouces
- Largeur : 26 mm
- Moyeux : aluminium anodisé « Straight Pull »
- Roulements : cartouches scellées
- Cassette : aluminium anodisé
- Rayons : WheelSmith droits en inox, avec écrous aluminium anodisés
- Nombre de rayons : 24
- Compatibilité : tubeless ready
- Axe AV : QR 15 ou axe de 20 mm
- Axe AR : 135 x 9 ou 12 mm et 142 x 12 mm
- Coloris : unique
- Poids : 1555 g

Contact : Axoreo, 05 82 95 20 61, www.axoreo.com et www.hayesdiscbrake.com

LARIVIÈRE VOYAGES



Voyages moto - motoneige - quad
Vivez vos passions !

Consultez nos offres sur
www.lariviere-voyages.com

OU AU 01 41 40 32 65

Larivière Voyages est une marque de CRIV Voyages - Licence d'Etat LI092 97 0013



Fourche SR Suntour

Epicon X1 TA LO-RC 420€



On a tendance à l'oublier un peu trop souvent, mais en termes de choix de fourches à suspension, il est possible de rouler autrement qu'avec les sempiternels produits Fox et RockShox. Et, parmi les autres marques, on croit volontiers que SR Suntour ne propose que des produits bas de gamme, ce qui est loin d'être le cas, en témoigne sa présence en compétition avec le team BH ou Rémy Absalon. Il était donc grand temps de tester son produit, avec ici un modèle très polyvalent, destiné à une utilisation allant du XC au all-mountain *light*. Dotée d'un look très (trop) sobre, cette Epicon X1 TA LO-RC (ouf !) dispose de plongeurs en aluminium de 32 mm de diamètre, avec traitement anti-friction, qui la placent en concurrence directe avec la Fox 32 et la RockShox Revelation, et à un prix très abordable.

CLASSIQUE

Très classique et facile à régler, elle présente, sur le sommet du fourreau gauche, la valve d'air permettant la précontrainte du SAG, alors que le côté droit reçoit le levier de compression blocable et la molette de réglage des hautes et basses vitesses. Enfin, toujours côté droit, mais sous le fourreau et assez bien protégée, prend place la molette de réglage de détente. En revanche, la broche de serrage rapide, en axe de

+ Sensibilité
Progressivité
Réglages
faciles
Disponible en
pivot classique

- Serrage de roue
Pas de barème
de réglage de
SAG
Réglage de
compression pas
assez précis
Look trop sobre
Image de
marque

15 mm de diamètre, qui peut se placer d'un côté comme de l'autre, nécessite un petit "coup de patte" pour bloquer la roue. Car le système, non filaté dans la

fourche, dispose d'un petit expendeur qu'il faut ensuite tourner d'un quart de tour pour le retirer. Et ce n'est pas toujours évident, surtout pendant une compétition, où l'on aura le cœur à 200 et le cerveau embrouillé...

EFFICACE

Heureusement, niveau sensation et fonctionnement, cette Epicon se montre parfaite, avec une sensibilité rarement entre-



Derrière son aspect très sobre, la fourche SR Suntour Epicon X1 recèle une efficacité exceptionnelle grâce, entre autres, à une sensibilité importante sur les petits chocs. En détail, le levier de réglage de compression et de blocage surplombé par la petite molette de réglage de compression des hautes et basses vitesses qui permet d'affermir, ou non, la courbe d'enfoncement de la suspension.

Fiche technique

- Système d'amortissement : air et huile
- Débattement : de 110 à 150 mm (selon modèle)
- Plongeurs : aluminium 32 mm de diamètre
- Fourreaux : magnésium monobloc
- Té : aluminium forgé
- Pivot : aluminium, conique, standard
- Réglage externes : précontrainte (SAG), compression avec blocage, détente, compression haute et basse vitesse
- Axe de roue : QR 15 mm
- Fixation frein : Postmount
- Diamètre frein max : 185 mm
- Tailles roues : 26/27,5/29"
- Coloris : 2
- Poids : 1 735 g.

Contact : www.srsuntour-cycling.com

vue sur d'autres modèles. L'avant du vélo absorbe parfaitement tous les petits chocs et les ondulations du terrain, ce qui permet une excellente adhérence du train avant, même en virage. Certes avec ses plongeurs en 32 millimètres, on ne lorgnera pas vers une pratique en enduro engagé, mais un pilote de petit gabarit s'en contentera allègrement pour taquiner du singletrack. Surtout que le petit levier de réglage de compression permet de durcir la fourche en roulant, au besoin, jusqu'au blocage si nécessaire.

La petite molette du réglage des hautes et basses vitesses permettra également d'affiner la courbe de compression de la fourche, selon que l'on tape plus ou

moins fort dans les obstacles et réceptions, avec l'avantage d'être facilement utilisable pour les novices qui auraient encore du mal avec ce type de réglage. Utilisée sur des petits enduros régionaux, sur des terrains peu cassants, et avec un pilote de 65 kg, l'Epicon, en version 140 millimètres de débattement, n'a jamais été prise en défaut et nous a réglés par sa progressivité, très sensible sur les petits chocs et s'affermissant en fin de débattement, sans jamais talonner. Elle est donc à conseiller idéalement à tous les pratiquants de randonnée, de XC, de trail et de all-mountain qui recherchent un produit fiable, performant mais pas forcément onéreux.

V. Néron



lekiosk.com
le kiosk point comme les autres

 **lekiosk.com**

DISPONIBLE SUR
App Store

DISPONIBLE SUR
Google play



 **Sac Camelbak**
Mule NV 130€



Camelbak est devenu un nom tellement générique qu'on en oublierait presque que c'est une marque à part entière. L'inventeur du sac à eau distribue en France une gamme de sacs complète et particulièrement technique, à l'image de ce Mule. Celui-ci possède de nombreuses poches zippées, une multitude de rangements de toutes sortes dans les compartiments, et une poche de trois litres, munie d'un bouchon de fermeture large et très simple à manipuler. Du très bon mais du classique à ce niveau.

AÉRATIONS

Là où ça devient intéressant, c'est lorsqu'on tourne le Mule et qu'on découvre, au dos du sac, un système particulièrement original de renforts et d'aérations. En effet, quatre pads en mousse, à la fois souples et suffisamment rigides, sont disposés à intervalles réguliers. Percés de trous, recouverts d'un filet, ils ont un triple rôle. Aération en premier lieu, car ils éloignent le sac du pilote, lui évitant d'avoir le dos trempé de transpiration dès le début de la sortie. On retrouve d'ailleurs ces ouvertures sur le dessus des sangles d'épaule... Confort ensuite, car de cette façon, le chargement ne gênera pas. Que ceux qui n'ont jamais eu un outil ou une bouteille dans les côtes

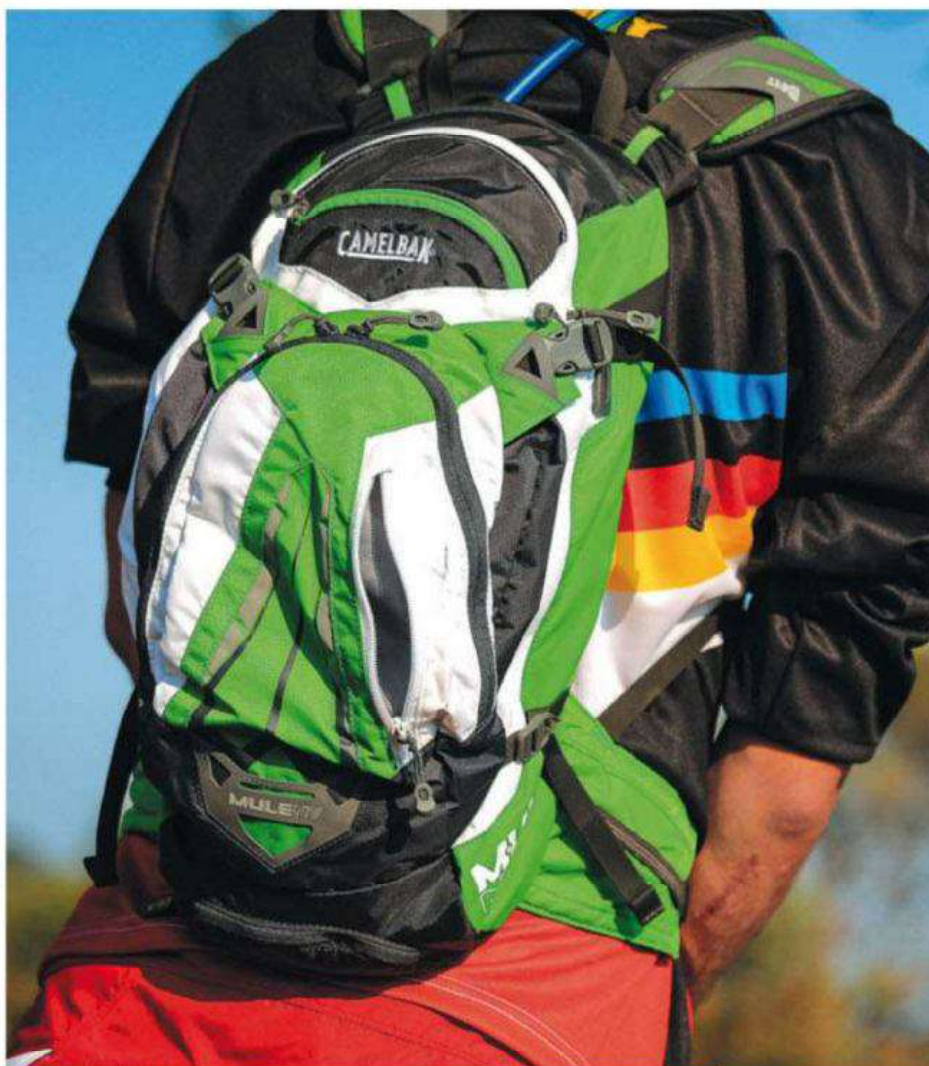
après un arrêt et une fermeture précipitée de leur sac à dos lèvent la main... Sécurité enfin, avec

 **Aérations**
Nombre de poches et de compartiments
Sac à eau gros volume
Look

 **Prix élevé**
mais justifié

ces pads qui rigidifient mine de rien le Mule. On est loin d'avoir la protection d'une vraie dorsale, mais c'est toujours bon à prendre. Technique, esthétique, pratique, ce sac extrêmement bien aéré a séduit tous les pilotes qui ont eu le loisir de l'essayer au printemps, sur des sorties réalisées majoritairement dans le Sud-Est de la France et donc par des températures élevées. Et effectivement, le maillot trempé dans le dos appartient au passé ! Nul doute que, cet été, ce Mule devrait être un must pour vos sorties en montagne !

ODV

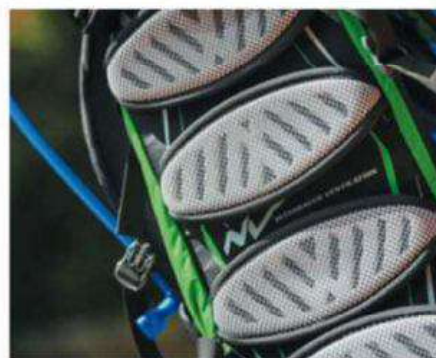


Coloris tendance et gros volume, le Mule NV ne passe pas inaperçu. Les sangles réglables sont confortables. Les nombreux rangements permettent de retrouver ses affaires en un clin d'œil. Point fort, les pads d'aération qui évitent au sac de se coller sur le dos du cycliste et d'avoir le dos trempé de transpiration.

Fiche technique

- **Coloris** : vert/blanc, orange/noir, jaune/vert, rouge/ocre, noir
- **Dimensions** : 45 x 21 x 24,5 cm
- **Volume** : 12 L
- **Poids (mesure Bike)** : 1260 g
- **Poches** : 8, dont 7 zippées
- **Compartiments internes** : 4
- **Couverture étanche** : Oui, dans la poche inférieure
- **Sac à eau** : 3 litres

Contact : Vitamina C, +39 011 6313305, <http://www.camelbak.com>



BH Neo Xtrem Lite - 2107 € - 20,90 kg*

L'évasion pour tous!

Les VTT électriques souffrent d'un handicap tarifaire certain. La marque espagnole BH l'a bien compris et propose un VAE tout-terrain presque accessible, au prix de concessions importantes sur l'équipement. Court-circuit ou coup de foudre, le Neo Xtrem Lite vaut-il son pesant de watts?



Le BH Neo Xtrem est un vélo de balade et de découverte tout public idéal pour l'aventure dans les sentiers. L'autonomie permet de longues sorties sans forcer...

Le Neo Xtrem Lite, prévu pour séduire les petits budgets, est logiquement chaussé de roues en 26 pouces, même si une version 650b existe également au catalogue. Qui dit bas de gamme ne dit pas forcément moche. Et ce serait même plutôt le contraire pour ce VAE qui surprend par sa ligne fluide, due à la courbure prononcée de la batterie Samsung alimentant un moteur placé dans la roue arrière.

SYSTÈME BREVETÉ

Ce choix original donne une certaine indépendance à BH, qui a pu breveter son design et s'affranchir du monopole Bosch. Et bien leur en a pris,

tant cette batterie courbée, associée au moteur quasi invisible dans la roue arrière, s'avère une excellente idée! Mais l'esthétique ne fait pas tout! Le choix d'une motorisation dans la roue arrière a aussi des implications techniques. Cette implantation libère d'abord de la place pour la batterie, ce qui accroît l'autonomie. De plus, cela permet de conserver une transmission classique. Enfin, cela donne accès à des moteurs plus puissants. Celui du Neo fait 350 W, mais se voit « dégonflé » à 250 pour

respecter la législation. Cette réduction de cylindrée, si l'on ose la comparaison avec un moteur thermique, aura les plus grands bénéfices en termes de fiabilité. L'assistance utilise un capteur de couple situé sur l'arrière du cadre pour délivrer son énergie de manière adéquate. Quatre modes peuvent être sélectionnés via l'interface de contrôle au guidon: éco, standard, sport et rapide, offrant de 0,7 à 3 fois la puissance développée par le cycliste au pédalage. Enfin, un appui sur le bouton « Plus » fait avancer

le vélo tout seul à 6 km/h, de manière autrement plus efficace que le mode « portage » des Bosch, incapable de faire avancer le vélo seul...

ÉQUIPEMENT CHICHE

À côté de cette motorisation performante, on trouve logiquement un équipement plus limité, respect des coûts oblige. Passons sur le cadre en aluminium, muni d'une douille de direction exagérément rallongée pour accepter la batterie. Le poste de pilotage au guidon relevé mais très étroit nous ramène quelques années en arrière. La fourche SR Suntour dispose d'un blocage facile à manipuler, avec un témoin passant du vert au rouge selon la position de la molette. À

Moteur performant et prix serré en font un VTT de balade idéal pour débutants.

* Poids en taille L

- + Prix
- + Intégration batterie
- + Puissance
- + Autonomie
- Guidon
- Fourche qui claque
- Démontage roue AR

Batterie incurvée, moteur quasi invisible, ce Neo d'entrée de gamme est une réussite esthétique. L'équipement premier prix n'empêche pas un vrai usage tout-terrain.



FICHE TECHNIQUE

- Cadre:** Alu
Fourche: Suntour XCT MLO, déb.: 100 mm
Moteur: 250 W
Batterie: Samsung 324 W/h
Potence: Emotion Cras/
Commandes: Shimano Alivio
Dérailleur AV/AR: Shimano Alivio
Pédalier: Intégré
Cassette: Shimano HG41, 11-32, 8v
Freins à disque: Tektro E-Comp, Ø 180 mm
Moyeux jantes: Shimano Aluminium
Pneus: Continental Explorer 26 x 2,2
Distributeur: BH, www.bhbikes.com



L'intégration de la batterie est parfaite. La recharge impose sa dépose, facile, mais sur secteur, 2 heures suffisent pour revenir à 80 %. L'autonomie est excellente et on ne risque pas de manquer de watts sur une sortie normale.



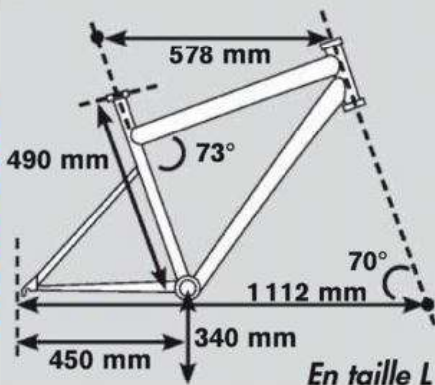
Le moteur arrière de 250 W s'avère plus vif qu'un Bosch. Un capteur de couple gère le dosage de l'assistance, qui continue toute fois une seconde après arrêt du pédalage.



Le guidon relevé mais étroit surprend lorsqu'on est habitué aux cintres larges des 29 pouces et 650b. Mais les débutants n'y trouveront rien à redire.



L'écran de l'ordinateur de bord, très lisible, permet de choisir entre les quatre modes d'assistance et de connaître précisément l'autonomie restante. Un appui prolongé sur le bouton "Plus" lance le moteur jusqu'à 6 km/h, sans pédalage. Utile en portage ou en cas de grosse fatigue!



Notation

Poids	☆☆☆☆☆	Présentation	☆☆☆☆☆
Prix	☆☆☆☆☆	Freinage	☆☆☆☆☆
Stabilité	☆☆☆☆☆	Rendement	☆☆☆☆☆
Maniabilité	☆☆☆☆☆	Motricité	☆☆☆☆☆
Confort	☆☆☆☆☆	Suspensions	☆☆☆☆☆

☆Bof ☆☆☆Moyen ☆☆☆Bien
 ☆☆☆Très bien ☆☆☆Parfait



La fourche Suntour est munie d'un blocage, avec un témoin coloré très pratique. Mais cela reste anecdotique pour une utilisation loisir.



Remplaçant le moyeu arrière, le moteur du E-Motion s'avère silencieux et très performant, poussant le BH à des vitesses inavouables...

l'avant, l'absence de moteur permet de proposer trois plateaux. Le plus petit semble toutefois superflu sur un électrique... La transmission 10 vitesses se gère par des shifters Shimano Alivio, dont le manque d'intuitivité surprend, même sur un vélo d'entrée de gamme. Au final, on se retrouve donc avec un vélo *cheap* monté autour d'une motorisation électrique assez onéreuse, ce qui explique le prix final.

ASSISTANCE PERFORMANTE

Position datée et fourche limitée nous incitent à commencer le test sur des chemins assez plats, typiques d'un parcours débutant. Assistance en mode standard, le vélo accélère très fort dès le premier tour de roue. C'est plus vif qu'avec un Bosch, mais ça

coupe également un poil plus tôt, aux alentours des 23 km/h. La tentation est donc grande d'augmenter le pourcentage d'assistance. Mais sitôt le mode sport enclenché, le moteur propulse le Néo jusqu'à des vitesses que la loi réprovoque, au-delà des trente kilomètres par heure. Et inutile d'appuyer fort sur les pédales pour arriver à ce résultat! Grisant pour l'habitué, ce déferlement de puissance risque de déstabiliser le profane, qui ralentira instinctivement, même en ligne droite, pour peu qu'il y ait quelques cailloux... Ce fossé entre les deux modes peut être largement atténué par la programmation du moteur en magasin. Chaque niveau peut ainsi être programmé en fonction des besoins du pilote. Ouf, tout le monde respire... Rassuré sur le potentiel électrique de l'engin, nous lui

avons fait quitter les grandes pistes pour partir à l'ascension d'un col. Mode standard enclenché, l'assistance aide le pédalage sans se faire brutale. Le moteur est très silencieux, une caractéristique accentuée par son positionnement en arrière du pilote. On monte au train, sans forcer, mais largement plus vite qu'avec un vélo ordinaire. La poussée cesse une bonne seconde après avoir arrêté de pédaler. C'est pratique pour passer un

petit obstacle sur l'élan, mais ça peut surprendre dans les virages serrés. Heureusement, les freins Tektro sont munis de capteurs et il suffit d'effleurer les leviers pour couper l'arrivée de la puissance. Eh oui, freiner dans les montées, c'est une des sensations nouvelles apportées par les VAE! L'autonomie, après 20 km de montée, dépasse encore les cinquante pour cent. C'est vraiment excellent, et permet d'envisager de longues sorties. En descente, le freinage puissant rassure et la fourche se fait relativement efficace. Certes, elle claque quand la roue avant déleste, mais la lecture du terrain est fort correcte. L'arrière, rigide et alourdi par le moteur, a en revanche tendance à taper dans les cailloux. Surgonflage du pneu obligatoire!

MISSION ACCOMPLIE

Une fois habitué au cintre étroit, on prend rapidement du plaisir au guidon de ce petit BH. Les montées deviennent assez marrantes, voire carrément ludiques dans les modes à forte assistance, et les descentes, plutôt agréables. Bien loin des performances d'un vélo électrique d'enduro, dont le tarif atteint des sommets plus rapidement que son pilote, le BII a le mérite de proposer un accès au monde du VTT électrique à un très large public. Débutants ou pratiquants occasionnels ne trouveront rien à redire au guidon *vintage* ni aux roues de 26 pouces. Ils riront par contre ouvertement de votre spad en carbone hors de prix en vous doublant dans toutes les côtes!

Crevaïson lente!

Le véritable inconvénient du moteur placé dans la roue se remarque lorsqu'on veut réparer une crevaïson. Cela commence par les écrous de 17 des deux côtés de l'axe, ça continue par la patte de sécurité à dévisser. Enfin, il faut enlever la roue, ce qui implique de débrancher le câble d'alimentation. Rien de sorcier, mais c'est plus long qu'avec un serrage rapide standard, une option proposée par BH. Au remontage, il faut bien insérer la broche pour que l'assistance reparte. Bref, une opération un peu plus complexe qu'il n'y paraît, un paradoxe pour un vélo de débutant!

SBK eni



FIM SUPERBIKE WORLD CHAMPIONSHIP

WORLD SBK.COM

SUPERSPORT < SUPERSTOCK1000 < SUPERSTOCK600 <

MAGNY-COURS

FRENCH ROUND

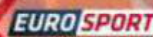
3-4-5 OCTOBRE 2014



INFO TICKET: magnysbk.com 0892 705 858*

*0,94€ TTC/mé debate

PURE MOTORSPORT.



TOP SPONSORS

OFFICIAL SPONSORS
EVENT SPONSORS & PARTNERS

MEDIA PARTNERS

 **Mondraker Foxy XR Carbon - 6999 € - 11,99 kg***

Polyvalent !

En passant de l'alu au carbone, le Foxy adopte la nouvelle évolution de la Forward Geometry en retrouvant au passage une - petite - potence. Le concept est-il désormais apte à séduire le plus grand nombre ?



Lorsque ça secoue, la stabilité du Foxy associée aux suspensions Fox 2015 très confortables permet d'attaquer sans retenue.

Sorti du carton, le Foxy XR séduit immédiatement. Les lignes du cadre sont à la fois fluides et agressives. La couleur mate rehaussée par les graphismes dorés aux fins lettrages est du plus bel effet. Pour une première incursion dans le monde du carbone, Mondraker a réussi un coup de maître ! Il faut dire que les espagnols ont fait appel à l'une des toutes meilleures usines de fabrication de cadres. Derrière la réussite esthétique se trouve donc une structure parfaitement éprouvée, avec des renforts conséquents permettant d'encaisser les forces exercées sur le top tube lors de l'utilisation de grosses fourches. Les liaisons entre les bielettes et le cadre ont également reçu

beaucoup d'attention de la part des ingénieurs comme en témoignent les axes surdimensionnés. Enfin, un squelette en EPS, le matériau utilisé pour les casques, est moulé dans le cadre avec des épaisseurs variables pour servir de protection aux endroits cruciaux sans trop grever le poids. Au final, ce sont tout de même 400 grammes de gagnés par rapport à la version alu ! Mais un vélo ne se limite pas à son cadre et heureusement, finition et équipement sont clairement haut de gamme. Transmission XXL, freins for-

mula T1, tige de selle télescopique RockShox Stealth, suspensions Fox Factory Kashima blocables simultanément via une commande au guidon, rien ne manque ! Mais ce qui attire l'œil c'est avant tout cette mini-potence, au départ réduit mais toutefois plus conventionnelle que l'élément vertical du Dune essayé l'an passé. Car outre l'utilisation de la fibre de carbone, le Foxy inaugure surtout une nouvelle évolution de la géométrie développée par Mondraker. L'idée est de conserver un top tube long et un guidon centré

au-dessus de la douille, mais sans rester dans une configuration trop radicale. La potence déporte donc le cintre de 30 mm en taille M, et de 10 mm sur la version L, ce qui suffit déjà à distinguer la position du Foxy de celle du Dune. A l'arrière, les bases restent ultra-courtes.

POLYVALENT

Présenté par Mondraker comme un vélo à tout faire, le Foxy XR dispose tout de même de caractéristiques très « enduro » : Roues Crank Brothers de 27,5", débattement de 160mm à l'avant sur la Fox 34 et 140 à l'arrière, c'est paré pour envoyer du lourd ! En selle, la roue avant semble moins éloignée que sur le Dune. Et de fait, les premiers tours de pédales

Hyper polyvalent, le Foxy dispose tout de même de caractéristiques très enduro.

* Poids en taille L

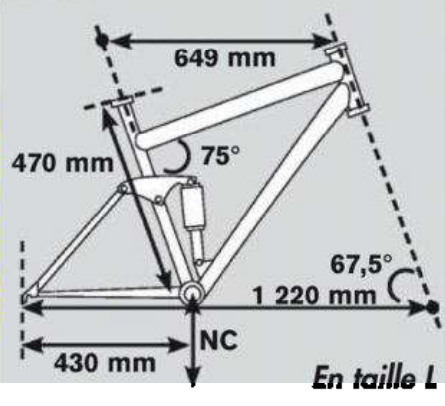
- +** Look démoniaque, finition
- +** Suspensions confortables
- +** Géométrie efficace
- +** Equipement complet
- Le prix ?

Le cadre carbone du Foxy XR est un modèle d'esthétique et de technicité. Les jantes Crankbrothers assorties au graphisme de la déco contribuent à rendre le Foxy irrésistible.



FIGURE TECHNIQUE

- Cadre:** Carbone
- Fourche:** Fox Float 34 Talas Fit 27,5
Factory Kashima Remote
CTD, déb. 160mm
- Amortisseur:** Fox Float CTD Factory
Kashima BV LV Remote,
déb. 140 mm
- Potence/guidon:** Onoff Stoic FG 30mm/
Onoff Stoic, 740mm
- Commandes:** Sram Trigger XX1
- Dérailleur AR:** Sram XX1
- Pédalier:** Sram XX1
- Cassette:** Sram XX1 XG-1199,
10-42, 11 vit.
- Freins à disque:** Formula T1 Carbon,
ø 180mm
- Moyeux jantes:** Crankbrothers Iodine
Crankbrothers Iodine
27,5" Tubeless
- Pneus:** Maxxis Ardent 27.5x2.25"
- Tailles:** S, M, L, XL
- Distributeur:** www.mondraker.com



Placé au centre du cadre grâce à un astucieux système de berceau formé par les bielettes, l'amortisseur contribue à abaisser le centre de gravité ce qui favorise le grip en virage. Il est protégé par une large bavette en plastique.



La commande au guidon de blocage des suspensions permet de rouler en descente avec des settings assez souples et de remonter sans craindre le moindre pompage, bien vu ! Les leviers de frein en carbone montrent le soin apporté aux détails...



Les renforts du cadre au niveau de la douille de direction laisse pantois d'admiration. Les passages de gaines sont parfaitement intégrés. La potence ultra-courte rend la position moins radicale que sur le Dune.



Les étriers Formula T1 pincent des disques de 180mm, un minimum pour un vélo aussi rapide !



Passage de gaine interne soigné, protège cadre déjà monté sur les fixations ISG05, c'est soigné jusque dans les moindre détails. L'anti-déraillement ne sert à rien avec le mono-plateau XX1.

Notation

Poids	☆☆☆☆☆	Présentation	☆☆☆☆☆
Prix	☆☆☆☆☆	Freinage	☆☆☆☆☆
Stabilité	☆☆☆☆☆	Rendement	☆☆☆☆☆
Maniabilité	☆☆☆☆☆	Motricité	☆☆☆☆☆
Confort	☆☆☆☆☆	Suspensions	☆☆☆☆☆

★Bof ★★Moyen ★★★Bien
★★★★Très bien ★★★★★Parfait

mettent immédiatement en confiance. La cinématique est insensible au pompage, d'autant qu'il est aisé de bloquer les suspensions dans le roulant si on les a réglé souples en prévision d'une sortie typée enduro. Dans les montées, même techniques, l'avant ne cabre pas malgré la grande longueur du top tube. Assis sur le bec de selle, nous avons pu vaincre certaines de nos « montées impossibles » malgré l'adhérence précaire due à la sécheresse. Preuve que la motricité est au rendez-vous ! Mais si le Foxy se sort sans encombre de ce genre d'exercice fastidieux, il attend clairement les premières descentes pour révéler tout son potentiel. Un sentier bien glissant, avec de grandes courbes à plat, servira de premier test. Au départ, la longueur relative du vélo incite à la prudence. Mais on se prend rapidement au jeu et charger l'avant ne pose pas de problème. Dans ces conditions piégeuses, le grip s'avère même excellent et, la confiance aidant, la vitesse augmente. La stabilité du Mondraker est alors mise en avant, de même que la nécessité d'avoir des freins puissants ! Un point sur lequel pêchait notre modèle d'essai, avec un freinage manquant de mordant malgré nos interventions sur les plaquettes. Une petite traversée de rivière à sec, avec de gros blocs, permet de constater les progrès accomplis par Fox sur les nouvelles fourches 2015. Bousculés ces dernières années sur le plan du confort et de la sensibilité aux petits chocs par RockShox, les californiens ont revu leur copie. La Fox Talas 34 s'avère incroyablement plus sensible à ce niveau que sa devancière. Une nouvelle remontée à l'ombre nous emmène au départ d'un single-track sinueux. Le genre de petits virolos où la Forward Geometry pouvait sembler excessive. Il n'en est toutefois rien sur le XR. Car si le top tube long et la nécessité de s'avancer un poil plus que d'ordinaire peut surprendre, cette impression ne dure que

Largement assez maniable dans le technique, le Mondraker se montre polyvalent, preuve que la Forward Geometry est désormais bien maîtrisée.



quelques secondes. Et à contrario, les bases courtes associées au poids plume de l'engin permettent des relances éclair. Les trajectoires sont maîtrisées et la roue avant n'élargit pas le rayon des virages grâce à l'angle de direction refermé d'un degré. La fin du parcours se termine dans les cailloux roulants d'une draille menant à un espace plus dégagé com-

prenant de grosses cassures. L'occasion de quelques sauts. Parfaitement équilibré, le Foxy s'envole bien en ligne, reste stable en l'air et se repose en absorbant au mieux les pires réceptions.

CHALLENGER CRÉDIBLE

Ce Mondraker est donc un nouveau venu dans le club des

vélos d'enduro haute-performances en carbone, et le Foxy XR ne devrait pas tarder à faire parler de lui. Plus polyvalent et facile de prise en main que le Dune, il rassure par une stabilité aussi bonne mais une meilleure stabilité. Si le prix peut rebuter, il suffit de considérer l'un des trois autres modèles pour retrouver le sourire. Le bel espagnol s'affiche alors à 3699 euros. ●

#8 Course - Santé - Forme **Joggeur**

NOUVEAU N°8

NOUVEAU

EQUIPEMENT
Gare aux chaussures inadaptées

COURSE
On a testé le triathlon!

VISITE
Salomon
Le temple du trail

DOSSIER
Courir à tout âge!
Le plaisir, la forme, la santé, de 7 à 77 ans
Entraînement, alimentation, nos conseils

VECU



Notre jogging « olympique » avec **Martin FOURCADE**

Guide trail
GÉRER SA FOULÉE, SON SOMMEIL ET CHOISIR SES CHAUSSETTES!

ENTRAÎNEMENT

- ▶ Courir en surpoids!
- ▶ Bracelets connectés : utiles ou futiles?
- ▶ Le cardio dans tous ses états

SANTÉ

- ▶ Le yoga, culture du bien-être
- ▶ Ostéop... ou l...
- ▶ Halt... déshydrat...



PARCE QUE COURIR EST (AUSSI) UN PLAISIR !



Peugeot RSM 21

Le retour du Lion

Absent depuis près de dix ans sur le créneau du VTT sportif, Peugeot revient aux affaires avec le RSM 21, un enduro de 150 mm de débattement. On a eu le privilège d'essayer le prototype, qui préfigure le modèle de série, annoncé dispo en octobre.



Le comportement du Peugeot n'offre rien de révolutionnaire, mais le vélo semble bien né.

Se refaire une image dans le VTT, aujourd'hui, ça passe par l'enduro. C'est en tout cas la logique de Peugeot. « Le nom Peugeot reste connu, mais ce n'est pas si facile de revenir après dix années d'absence, attaque Christian Taillefer, qui a développé ce modèle. On est aujourd'hui surtout présents sur le vélo utile et de loisir et conscients que l'on ne fera pas des volumes énormes sur ces vélos d'enduro. On n'est pas mal au niveau de la qualité, mais avec un tarif en concurrence avec des marques qui ont une image beaucoup plus forte que nous pour le moment. » Il a fallu quasiment un an pour mettre au point le RSM 21, modèle d'enduro de 150 mm

de débattement : « Il n'y a pas eu un travail identique à celui que l'on peut avoir sur certains projets, avec des plans, des calculs, des cotes... On n'a pas

créé un cadre propre à la marque, mais pris un modèle dans un catalogue de sous-traitant à Taïwan. On a modifié les géométries, le top-tube,

raccourci les bases, rabaissé le boîtier de pédalier, mis l'angle de direction à 66° et surtout, nous sommes passés en roues de 27,5. On a testé le cadre au banc, pour vérifier sa solidité, et réalisé des tests sur le terrain, pour voir le comportement du vélo sur tout type de terrain. » Il y aura deux modèles dans la gamme. Celui à 3800 euros sera monté avec une fourche RockShox Revelation de

« La vision à long terme, c'est de monter en gamme et de retrouver une certaine notoriété »

Rouler Peugeot, c'est la garantie de ne pas passer inaperçu dans le pack.



150 mm avec blocage au guidon et, en amortisseur, un RockShox Monarch RL. La transmission et le dérailleur arrière seront du Sram XO, 11 vitesses en mono-plateau; les commandes, des Sram XX1; les freins, des Avid Code en 200 mm; les roues, des Crossroc XL; et les pneus, des Hutchinson. La version à 2200 euros disposera, elle, du même amortisseur mais d'une fourche RockShox Sektor, d'un dérailleur arrière Shimano SLX, de commandes Deore dix vitesses à double plateau. Les freins seront des Shimano M395. Les deux modèles devraient être disponibles en octobre: « On lancera deux autres modèles tout-suspendus en 120 mm, ce qui nous donnera une gamme de quatre modèles tout-suspendus. L'objectif est de travailler l'image pour augmenter notre prix moyen de vente. La vision à plus long terme de Peugeot reste de monter en gamme et de regagner une certaine notoriété chez les pilotes confirmés, comme c'était le cas avant. On peut même envisager, à terme, de monter un team en enduro », conclut Christian. ●



L'amortisseur est un DT Swiss sur ce prototype, ce sera un RockShox Monarch RL sur la version haut de gamme du commerce.



On espère que le poste de pilotage restera le même que celui de ce prototype, très polyvalent.



Certains passages de gaines pourraient être revus sur la version définitive.

Premières impressions

Avec ce modèle d'enduro, Peugeot n'a pas cherché à révolutionner la discipline avec des technologies nouvelles mais plutôt à s'appuyer sur ce qui existait et fonctionnait déjà. On retrouve donc un vélo au comportement assez classique mais qui fonctionne parfaitement. Ce proto est un M. Une taille de cadre un poil juste pour mon 1,83 m, mais le poste de pilotage bichonné par Vincent Ancelin, le pilote ambassadeur de la marque, me convient finalement pas si mal. L'agrément du poste de pilotage est appréciable. Le guidon offre un bon compromis pour rouler debout et assis. L'ensemble, aux alentours des 13,5 kg, assure un bon rendement au pédalage. Une bonne rigidité notamment au niveau du boîtier de pédalier renforce cette sensation d'efficacité. Le châssis est plutôt vif lors des changements de direction, mais il ne souffre pas pour autant dans les sections rapides qui exigent une bonne tenue de cap. L'amortisseur et la fourche DT Swiss adaptés au niveau de Vincent Ancelin sont plutôt fermes. C'est assez appréciable dans les gros trous, mais le confort devrait être meilleur avec les éléments RockShox montés de série. Le freinage se montre à la fois suffisamment puissant et précis. Le vélo se place assez facilement dans les passages techniques. On a hâte d'essayer la version définitive, mais ce proto laisse entrevoir un potentiel intéressant pour un tarif plutôt dans la bonne moyenne.

KTM Lycan 27,5 Prime - 4 999 € - 11,6 kg*

Kolossal Trail Machine

Un KTM tout-suspendu léger et superbement équipé, c'est idéal en rando... Mais l'arme autrichienne est taillée pour la compétition, les courses difficiles comme la Transvésubienne... «Ready to race», ce KTM Lycan Prime donne des envies de sommets et de gloire...



Le rendement du Lycan Prime permet d'attaquer sans retenue dans les chemins et de couvrir de grandes distances sans trop fatiguer.

Le triangle avant en carbone, avec sa douille de direction aux formes très travaillées, est réellement splendide. La déco noire mate, rehaussée de légers graphismes gris et d'à-plat orange, est du plus bel effet. Les passages de gaines internes sont soignés, avec des entrées largement séparées qui faciliteront l'entretien. L'équipement s'avère haut de gamme sans être trop ostentatoire, à l'image de la fourche Fox Factory dépourvue de revêtement Kashima. Le poste de pilotage est complet, avec des freins XTR et une commande de blocage de suspensions avant et arrière au guidon. Cintre plat et potence longue évoquent le XC et la performance. On passera

pudiquement sur l'absence de tige de selle télescopique, un "oubli" difficilement justifiable en 2014. En revanche, on apprécie les roues DT Swiss Spline 1501, garantie d'un confort de roulement haut de gamme. La transmission fait appel au groupe XTR 2014 en trois plateaux et 10 vitesses. Un montage polyvalent, convenant parfaitement à une utilisation en montagne. Un dernier mot sur la cinématique PDS, un acronyme utilisé aussi par KTM sur ses motos tout-terrain. Ce Pro Damping System offre

125 mm de débattement avec un amortisseur suspendu entre deux jeux de biellettes, sans raccord direct au cadre. Les trois réglages du CTD sont préservés par la commande de blocage au guidon.

GÈNES DE XC

En selle, le KTM offre une position moins orientée pédalage que ce que sa longue potence aurait pu laisser croire, avec une selle en net retrait par rapport au boîtier de pédalier. Dans les sentiers

roulants, le Lycan Prime surprend pourtant par sa capacité à accélérer et à conserver sa vitesse sans trop forcer. On se retrouve avec la vivacité d'un 26 pouces couplé à l'efficacité d'un 29. Pour en avoir le cœur net, il suffit de bifurquer vers des chemins plus accidentés. La légèreté du cadre et des roues DT Swiss Spline 1501 limite l'inertie du KTM, qui survole littéralement les obstacles, permettant des relances éclair et des changements de trajectoires instantanés. Les performances au pédalage sont celles d'un bon vélo de XC. La transmission XTR participe au rendement en autorisant des changements de vitesses rapides et d'une onctuosité exemplaire. Les deux suspensions bloquées d'une simple pression sur la manette Fox, on peut attaquer

Performant, confortable et joueur, le Prime pourrait bien être le VTT à tout faire.

* Poids en taille L

+ Finition
Équipement
Poids
Rendement
Confort

- Où est la tige de selle télescopique ?

Cadre carbone noir mat rehaussé d'orange, le Lycan Prime 27,5 affiche un look à la fois racing et très classe. Le triangle arrière en aluminium est parfaitement intégré.



Cadre: Carbone/Alu
Fourche: Fox Float 32 Factory Remote CTD, déb. : 130 mm
Amortisseur: Fox Float CTD BV Remote, déb. : 125 mm
Potence/guidon: Ritchey WCS 4/Ritchey WCS 2X flat, 720 mm
Commandes: Shimano XTR
Dérailleur AV/AR: Shimano XTR/XTR Shadow+
Pédalier: Shimano XTR
Cassette: Shimano XTR, 11-36, 10.
Freins à disque: Shimano XTR, Ø 180 mm
Moyeux: DT Aluminium
Jantes: DT Swiss XR 1501 Spline 27,5" Tubeless Ready
Pneus AV/AR: Schwalbe Rocket Ron 27,5 x 2,25"
Tailles: S, M, L
Distributeur: KTM, www.ktm-bikes.at



La cinématique PDS offre un confort étonnant, avec une excellente lecture du terrain. Le tout sans mollesse ni pompage excessif. La commande au guidon préserve les trois modes du CTD.



La douille de direction au design très travaillé reçoit des passages de gaines internes. Sa rigidité participe au bon guidage du train avant dans la technique.

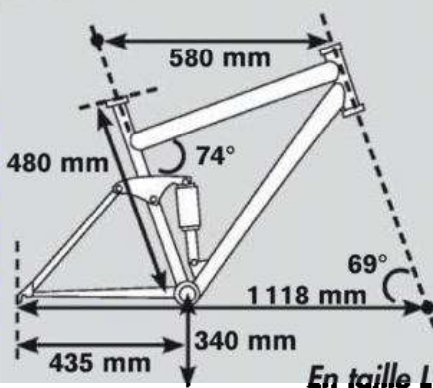


Les freins Shimano XTR munis d'ailettes de refroidissement sont extrêmement puissants et endurants. Ils permettent de s'engager dans la pente sans retenue.

Trois plateaux pour plus de polyvalence, c'est parfait sur un VTT destiné aux raids et aux courses longue distance.



Les excellentes roues DT Swiss Spline 1501 font beaucoup pour la réactivité du vélo, qui relance comme une bombe et accélère presque comme un 26 pouces.



Notation

Poids	☆☆☆☆☆	Présentation	☆☆☆☆☆
Prix	☆☆☆☆☆	Freinage	☆☆☆☆☆
Stabilité	☆☆☆☆☆	Rendement	☆☆☆☆☆
Maniabilité	☆☆☆☆☆	Motricité	☆☆☆☆☆
Confort	☆☆☆☆☆	Suspensions	☆☆☆☆☆

★Bof ★★Moyen ★★★Bien
★★★★Très bien ★★★★★Parfait

FICHE TECHNIQUE



Performant dans le technique, le Prime 27.5 se joue des pièges dans un confort total.

révèle aussi plaisante en descente qu'elle ne l'était en montée technique. Les descentes de marche et les petits sauts à plat sont absorbés sans chocs excessifs dans le guidon. Dans les pierriers, le train avant reste calé sur la trajectoire, la roue arrière gardant sa ligne sans taper. Le PDS est décidément une parfaite réussite!

Mais ce bon comportement dans les rochers est également à mettre au crédit des roues, dont le diamètre plus important est un facteur non négligeable de confort et de sécurité dans le technique. On n'atteint pas la sérénité d'un 29», mais le 26 est définitivement oublié. Les freins Shimano XTR sont ultra-puissants, et faire déraiper le Prime dans tous les virages serrés devient vite un réflexe. Le guidon, très légèrement relevé et assez large, offre un bon contrôle de la machine. Le Lycan Prime fait partie de ces vélos avec lesquels on improvise sans appréhension des trajectoires inédites dans les passages techniques. Les bases courtes n'y sont pas étrangères, permettant de bien faire corps avec le vélo compact.

CHASSEUR DE PODIUM

En fin de sortie, après des côtes raides attaquées sous un soleil de plomb, des virages en sous-bois et des descentes caillouteuses particulièrement piégeuses, le pilote a encore de l'énergie à revendre. C'est que ce vélo n'est jamais fatigant, qu'il s'agisse de grimper ou de piloter. Tant mieux, car il se destine clairement aux épreuves marathon ou XC longue durée. Paré pour la *race* en montagne, le Lycan devrait ouvrir la voie des podiums aux compétiteurs affûtés. Quant aux pratiquants occasionnels, nul doute que ce Prime saura donner du sel à leurs sorties dominicales. De là à prédire au Lycan le même succès que les motos orange de la marque éponyme, il y a un pas que nous serions bien tentés de franchir...

les pires côtes en danseuse sans ressentir d'embonpoint ou de torsion latérale gênante. Au contraire, le vélo accélère encore, comme s'il n'attendait que ça! Paré pour la montagne, et sans remontées mécaniques, s'il vous plaît!

MOTRICITÉ D'ENDURO

Lorsque racines et pierres roulantes se placent en travers de votre progression, il suffit de rouvrir les suspensions pour retrouver de la motricité. À ce petit jeu, le KTM sur-

prend d'ailleurs son monde. Aussi bien la fourche Fox 32 Factory que la cinématique arrière PDS-2 offrent un confort absolument royal. Le triangle avant en carbone, couplé à un triangle arrière en alu, offre un parfait compromis entre rigidité et souplesse verticale, ce qui participe à cette bonne lecture du terrain. L'articulation placée sur le tiers inférieur des haubans contribue à ce ressenti très souple du terrain. Mais souplesse n'est pas synonyme de mollesse et, même avec les suspensions en mode Descent,

le vélo ne pompe pas et reste efficace au pédalage.

Avec 125 mm de débattement, le Lycan se targue de capacités de descente et de franchissement bien supérieures à celles de ses petits frères de cross-country. Sur un parcours technique, avec un grip aux abonnés absents du fait de la canicule, le KTM n'a pas déçu. Malgré l'absence – oh combien énervante! – de tige de scelle télescopique, le vélo se montre suffisamment compact pour permettre une bonne bascule du pilote sur l'arrière. La suspension se



SAMEDI DIMANCHE

15 & 16
novembre
2014

100% SUPERCROSS
100% FREESTYLE
200% SHOW

LE SUPERCROSS DE PARIS-BERCY DEMENAGE A LILLE!

Justin Barcia
King of Bercy 2013



www.supercrossbercy.com





La Grand-Combe (30)

La vie de château

Quand une bande de furieux s'amuse à tracer des "singles" dans les forêts et les anciens sites miniers d'Alès et sa région, ça donne le tournis. Un véritable enchaînement de parcours enduro plus ou moins descendants que l'on a découverts sous le soleil des Cévennes exactement.



« **N**ous, on a deux passions : les Cévennes et le VTT ! »

Voilà qui est clair. Pas étonnant que Gil Charital et son pote de longue date Olivier Couderc soient des types aussi heureux de vivre. Ces deux-là ont trouvé leur paradis depuis longtemps. Mieux, ils en font profiter les copains. Et les copains des copains. Ça fait un moment que ça dure pour ces deux Cévenols qui vivent près de La Grand-Combe, bourg tranquille aux portes d'Alès, dans le Gard. Une ancienne cité de mineurs où comme ailleurs en France on n'extrait plus le charbon depuis longtemps. Fils de mineurs, les deux ont depuis longtemps transformé les anciens sites d'extraction en terrains de jeu. Des lieux désormais recouverts de forêts de pins dans lesquelles il fait bon rider. En montant comme en descendant. Car il y a du relief dans les collines alentour. Voilà pourquoi la petite équipe de *Bike* est venue ici faire son comparatif enduro annuel (voir *Bike* 135). Et voici comment on a découvert un spot en train de prendre une certaine importance dans le cœur des spécialistes de l'enduro.

RENDEZ-VOUS À LA MINE

Gil et Olivier ont créé le Lachtouteam, un club de fans de VTT sous toutes ses



son accent cévenol. *Pour venir rouler avec nous, il suffit de se rendre sur la page Facebook du club, de regarder quelles sont les dates de roulage, et de venir à l'heure prévue.* Évidemment, si vous comptez profiter des parcours du club, ou mieux, des navettes en minibus et des remorques mises en place certains week-ends, faudra participer d'une façon ou d'une autre ! Normal. *« Mais pour la découverte, les portes du site sont ouvertes à tous gratuitement »,* dit-il le même Gil, tout content

Sur les hauteurs de La Grand-Combe, on trouve le hameau de Portes avec une vue dominante sur la région. Ensuite, on plonge dans la forêt, que l'on ne quitte guère jusqu'en bas sur des "singles" de folie.




Le château de Portes ressemble à un bateau fantôme échoué aux portes des Cévennes.

formes qui réunit amateurs, randonneurs, descendeurs, enduristes et autres fêlés de la petite reine à crampons. *« On n'est pas sectaires, me répète Gil avec son grand sourire et*

de montrer son lieu de détente préféré. Rendez-vous au pied de la piste de DH, sur le parking du musée de la Maison du mineur. Juste à la sortie de La Grand-Combe, où trône





Les parcours de La Grand-Combe sont magiques et super bien tracés. De la spéciale d'enfer avec ou sans pédalage.



« Tout est naturel, on a suivi le relief et tracé pour que ce ne soit pas dangereux. »

encore une de ces tours métalliques munie d'un ascenseur. Où les forçats du charbon descendaient dans les puits extraire le précieux combustible. Tout ça s'est arrêté il y a quelques décennies, mais la communauté de communes en a conservé une trace bien visible. Depuis ce parking, on grimpe par la route ou par les pistes rouiantes vers les som-

rets environnants. En version navette, c'est encore plus facile. Dans notre cas, c'est navette direction le château de Portes, une dizaine de kilomètres en amont. Spot de départ de nombreuses virées VTT et pédestres, Portes est aussi un village bien nommé qui ouvre sur le magnifique panorama cévenol. D'un côté, les collines s'étendent sur des

kilomètres jusqu'aux sommets du mont Lozère et ses acolytes de plus de 1 500 mètres d'altitude. De l'autre, ces forêts de pins qui plongent vers La Grand-Combe, d'où l'on vient. Le château de Portes ressemble à une sorte de bateau fantôme, avec une tour semblable à la proue d'une vieille goélette. Drôle de bâtiment mais vue superbe

sur la région. Côté *riders*, il y a là Gil et Olivier, nos guides d'un jour, mais aussi Simon et Toto en mannequins vedettes et enfin Paul et Vince, mes potes journalistes de *Bike*. Tous "drivés" par Stéphane Couderc, monsieur Navette de CVN Aventure (voir *Bike* 132, rando au mont Lozère). Derniers réglages des vélos, on clique nos casques et l'histoire peut commencer...

SILICOSE VALLÉE

Avant de plonger dans la pente, Gil m'explique un truc essentiel : « Tu vas voir, de ce

*Dernier regard sur le mont
Lozère avant de se lancer
dans la pente. Yes !*



Séance wheeling pour les "riders" cévenols et une fois en bas, Stéphane Couderc, de CVN Aventure, nous fait le coup de la navette pour remonter au paradis. À la queue leu leu... Ouais, y'avait ambiance à La Grand-Combe.

côté, le sol est très confortable, avec moins de pierres et de rochers que réservent d'habitude les Cévennes. C'est roulant et pas trop piègeur. » On se lance d'abord sur une piste, séquence pédalage soft de 15 minutes. Juste de quoi se chauffer les pattes avant de s'énerver. D'un coup, un single s'enfonce entre les pins et le délire commence. D'abord par un pump-track naturel bien sinueux, suivi d'une série de mini-DH où l'on accélère façon mach 2 pour mieux remonter derrière. Avant de se mettre à sinuer avec quelques dévers et de jolis petits jumps pas

dangereux qui nous ramènent 100 ou 150 mètres en contrebas sur une nouvelle grande piste. « C'est l'une des spéciales que l'on a ouvertes avec les gars du club, raconte Gil. Tout est naturel, on a juste suivi le relief et tracé pour que ce ne soit pas dangereux. » Vince, Paul et moi qui découvrons le site, affichons une drôle de banane dès cette première spéciale. Et c'est loin d'être fini. D'ici au parking du musée de la Maison du mineur, il reste plusieurs secteurs du même tonneau à découvrir. Des portions que l'on rejoint sur des liaisons plutôt roulanges à

profil essentiellement descendant. Mais pour gagner du temps, on s'offre les services de la navette de Stéphane. En une journée, c'est difficile de tout découvrir en pédalant. Alors on se retrouve plus tard en haut de la piste de DH, gros morceau de bravoure pour qui n'a pas un vrai vélo de descente. La taille des sauts est majuscule, mon courage, minuscule sur nos vélos d'enduro. Certes, il y a des variantes, mais ce n'est pas le principe d'une DH. Alors on fonce vers les spéciales de Champclauson, Branoux-les-Taillades. Ici encore, le pin est roi, le sol couvert d'aiguilles et

plutôt moelleux. « Ils plantaient du pin pour avoir du bois pour les étaies des galeries de mine, explique Gil. Parce qu'ici, c'est le chêne et le châtaignier qui tapissaient les collines avant l'ouverture des mines. » Qu'importe l'essence (de bois), pourvu qu'on ait la flamme ! Le feu sacré même quand on se met à dévaler quelques-uns de leurs meilleurs tracés. Des spéciales tantôt très ludiques et faciles, vraiment ouvertes à tous, même avec un vélo basique (Gil roule sur un semi-rigide et n'est pas le dernier). Jusqu'aux gros morceaux réservés à des pilotes vraiment

Certaines spéciales ont été "shapées", avec bosses, virages relevés, gaps plus ou moins hauts. Ça sent l'arsoville à plein nez.



pointus (d'ailleurs, quelques teams officiels sont venus rider par ici l'hiver dernier). De ce côté de la vallée, on rencontre un peu plus de rochers, de marches, de dénivelés importants. Ça et là, quelques appels ont été "shapés" par les gars du club avec des pierres et des rondins. Mais les parcours restent très naturels et le plaisir tout aussi intense. Entre sentiers de randonneurs et *singles* hors-piste aménagés à même la pente, il y a de quoi se faire grandement plaisir. « On a tracé en accord avec l'ONF et les élus du pays grandcombien, me précisent rapidement Gil et Olivier. On tient à être réglos et on a de bons rapports avec tout le monde. » En attendant, on ne s'ennuie guère par ici. Même les secteurs plus roulants et montants sont avalés sans prise de tête. Les dénivelés restent praticables en vélo enduro sans y laisser sa santé. Juste de quoi entretenir sa caisse et ses cuisses avant de plonger vers un nouveau secteur descendant, où l'on se fait de belles sensations.

En fin d'après-midi, j'ai les bras et les pattes en compote. Grâce à la navette de CVN Aventure, on a fait pas mal de rotations et découvert quelques jolies spéciales. Des spéciales qui, pour certaines, portent des p'tits noms tout mignons comme « Jack Daniels » ou « Desperado ». Voyez le genre...

Gil et ses potes ont même surnommé leur site « la Silicose Vallée » ! Jeu de mots avec « Silicon Valley » en Californie et la maladie qui décimait les mineurs à l'époque où le site était encore productif. « Ça n'a pas fait rire tout le monde au départ, raconte l'intéressé. Cette maladie a fait des ravages. » Une façon caricaturale de tourner la page avec tout ce passé... sans pour autant l'oublier. Un hommage à une époque où les vélos n'avaient pas de roues en 650b ou en 29 pouces. Pas de débattements ni de freins à disque. Encore moins de selles télescopiques commandées au guidon. Une époque où l'expression « aller au charbon » prenait toute sa

La Grand-Combe pratique



Où ? Au départ de La Grand-Combe, à 5 km d'Alès, dans le Gard. 35 km au nord de Nîmes.

Quand ? Ça roule toute l'année suivant les parcours, sorties de groupes organisées en week-end.

Comment ? Les sentiers se découvrent seul ou accompagnés par l'un des guides du Lachtouteam. Avec ou sans navettes CVN Aventure. Au départ de La Grand-Combe, 45 à 50 km de montées et descentes avec liaisons non balisées et 10 spéciales descendantes non balisées de 1 à 10 mn chacune.

Combien ? Gratuit sans navettes, 10€ la demi-journée avec navettes.

Base VTT-FFC : Non.

Spécialiste VTT : Mondovélo à Alès (tél. : 04 67 13 29 67).

Randos-compétitions locales : Prévues pour 2015.

Un club : le Lachtouteam CVN : club FFC, 25 licenciés, 50 membres (30 € l'adhésion), www.lachtouteam.fr

Hébergement-restauration : Oui, en gîtes près de La Grand-Combe, en association avec le Lachtouteam.

Infos locales : www.paysgrandcombien.fr

Contact : Lachtouteam, renseignements auprès de Gil Charital au 06 14 01 70 18 et par mail sur lachtouteamcvn@gmail.com ou groupe Facebook "lachtouteam-cevennes".

valeur. Autres temps, autres mœurs, aujourd'hui, on dévale avec le sourire dans ce coin du Gard un peu retiré, loin de l'agitation de la côte

méditerranéenne. Au pied des Cévennes, où l'aventure ne fait que commencer. Un coin magique à découvrir absolument.

Passages techniques et chemins faciles alternent au gré des parcours, il y en a pour tous les niveaux.



Couler une dalle

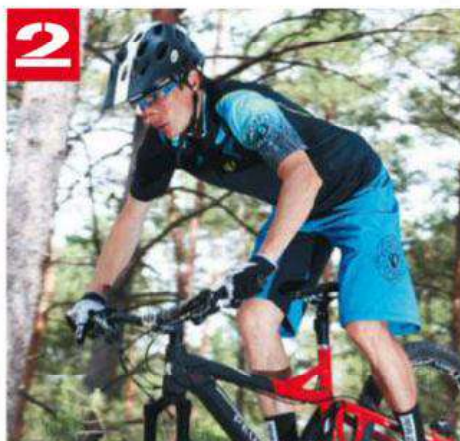
Franchir une dalle bien raide sur un sol sec peut être carrément jouissif. Quand c'est mouillé, c'est tout de suite beaucoup plus compliqué. On vous livre les bases pour surfer sur le rocher...



1

Préparation

Ici, il faut prendre le temps de visualiser la dalle, qui comporte une cassure piègeuse en sortie. On peut adopter une position de trialiste. On marque un temps d'arrêt en appui sur les pédales à plat avec la roue avant tournée, pour un meilleur équilibre. L'assiette se gère avec une pression simultanée sur les freins et les pédales. On peut aussi le faire sans les freins, en orientant la roue avant en direction de la pente et en dosant.



2

Départ

Il faut, dès les premiers mètres et donc avant d'avoir pris trop de vitesse, vérifier les limites de l'adhérence en freinant fort. Quand une dalle est sèche, elle a généralement un super grip, mais une petite rosée du matin peut en faire une véritable patinoire. Une fois lancé, il ne faut plus bloquer les roues, surtout l'avant. Ici, le grip était extrêmement bon et l'on pouvait vraiment appuyer fort sur les deux leviers sans risquer la glissade.



3

Position

Les fesses doivent passer derrière la selle. Les bras sont plutôt tendus mais ils doivent rester souples. Le reste du corps est tonique et dynamique. Il ne faut surtout pas s'affaisser sur la roue arrière. Il faut bien s'accrocher au guidon. Plus l'on va se rapprocher de la sortie et plus l'on va faire basculer les fesses en avant vers le tube de selle. Les bras vont se fléchir à mesure que l'on se rapproche de la sortie. Le regard doit alors se porter vers la fin de la dalle.



4

Dans la dalle

Le corps reste en arrière et il s'agit alors de se focaliser sur la position des pieds et des manivelles. Les pédales, à plat, assurent un maximum de stabilité. Si vous utilisez des modèles automatiques, il faut évidemment les enclencher. Le débutant pourra s'aguerrir avec des pédales plates. Il faut garder les chevilles souples pour avoir un maximum de mobilité. On va petit à petit mettre du poids sur l'avant pour se diriger plus facilement.



5

La sortie

Il y a une bonne marche à passer en bas. Ce n'est pas évident dans une position de descente comme ici. On va relâcher les freins d'un coup sur les cinquante derniers centimètres, pour reprendre de la vitesse. Il faut en même temps tirer sur le guidon pour éviter que la roue avant ne bute en bas de la marche et les risques de passer par-devant. On va également chercher à ce que la roue arrière touche le sol d'abord lors de la réception.



6

Réception

Comme on peut s'en apercevoir avec l'enfoncement de l'amortisseur, le choc à la réception est assez important. Le vélo absorbe une partie de l'énergie, mais il faut être solide sur ses jambes pour encaisser le reste. Le corps est maintenant au-dessus de la selle. Les bras se plient un peu. On ne pourra repédaler que lorsque l'amortisseur se sera détendu. Le braquet, que l'on aura choisi avant de se lancer, doit permettre de repartir sans changer de vitesse.



Exercice pour travailler

Le choix de l'obstacle pour débuter est déterminant. La pente doit être raisonnable, pas trop longue, avec du grip, mais sans marche en bas et offrir une zone de dégagement pour passer sans avoir à freiner. On va d'abord se concentrer sur la position dans l'obstacle. Le plus fin reste de freiner dans ces situations délicates. On va donc petit à petit s'entraîner à actionner les freins dans la pente, même si la situation ne l'oblige pas. L'idéal consiste à avoir, comme ici, une marche progressive où l'on va pouvoir se décaler vers l'endroit le plus long et le plus raide à mesure que l'on progresse. On ne se lancera sur une dalle avec marche à la fin que lorsque l'on maîtrisera déjà parfaitement les bases techniques.

Entretien un joint de fourche

Ça roule!

Idéale pour conserver une bonne étanchéité et un fonctionnement optimal de la fourche, cette opération assez simple nécessite un minimum d'attention et de matériel.



1

Vider la chambre d'air de la fourche, puis dévisser la cartouche avec un cliquet et une douille 6 pans de 24 mm.



2

Retirer la cartouche du plongeur et vider l'huile usagée dans un récipient.



3

Dévisser la partie basse de la fourche plongeur/fourreaux à l'aide d'une clé 6 pans de 10 mm et d'une clé BTR de 5.



4 Sortir les plongeurs des fourreaux.



5 Extraire ensuite les joints racleurs et les joints en mousse usagés avec une clé plate de 15.



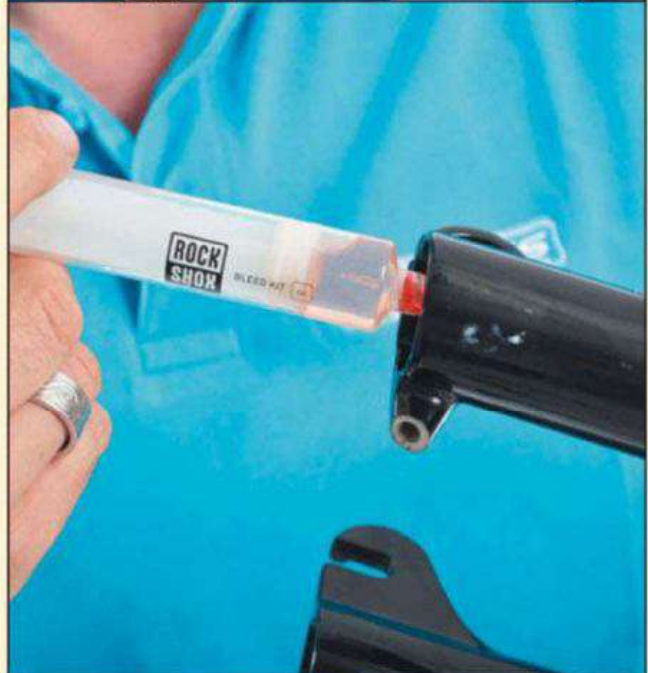
6 Verser un peu d'huile de fourche dans un récipient et faire tremper les joints en mousse neufs afin de bien les imbiber d'huile. Puis les repositionner avec les joints racleurs sur les plongeurs.



7 Remettre les joints en position, en se servant de l'outil prévu à cet effet, afin de ne pas les abîmer.



8 Nettoyer avec un dégraissant les plongeurs et l'intérieur des fourreaux.



9 Puis remplir la cartouche d'huile ainsi que la partie basse en respectant la quantité et la viscosité préconisée par le constructeur.



Steve Peat

Royal Legend

Écumant les circuits de DH depuis une vingtaine d'années, le petit gars de Sheffield est devenu une des légendes vivantes de notre sport. Profitant de la trêve hivernale, nous l'avons rencontré chez lui, en Angleterre, pour une discussion informelle mais passionnante, juste avant le début de la saison 2014.

Sheffield se situe à une heure de route de Manchester, second pôle industriel et commercial de Grande-Bretagne. La campagne anglaise noyée sous le brouillard ne laisse pas deviner que l'endroit est réputé pour ses activités de plein air. Les sept collines qui entourent la petite bourgade sont en effet à peine visibles... Une fois quittée la petite route communale, il faut emprunter un chemin de terre sur un kilomètre pour arriver chez Steve. Un fourgon aux couleurs du team Syndicate permet de se rassurer. Ce corps de ferme à l'ancienne, entourant une cour un peu boueuse, abrite bien l'antre du "rider" le plus connu du Royaume-Uni... Steve n'est pas encore là et c'est sa femme, Adele, qui ouvre la porte. Jake, 8 ans, et George, 4 ans, sont partis avec leur papa visiter un centre d'attractions pour enfants et ne devraient pas tarder. L'intérieur est cosu, avec un joyeux désordre. Une tasse de thé plus tard, les "boys" sont de retour. Il est temps de passer à table; notre multiple champion a ramené des barquettes de poulet au curry de chez le traiteur. Une fois les petits couchés, les choses sérieuses commencent par une première bière...

Le passage au monde professionnel a-t-il été difficile ?

Dès la première année, j'ai été approché par des teams. Mon boss m'a pris à part et m'a expliqué que c'était une chance à saisir. Il m'a poussé à foncer. Aujourd'hui, il m'aide encore, d'ailleurs. Je ne le remercierai jamais assez!

Si tu regardes en arrière, quels ont été les meilleurs moments ?

La plus grande émotion remonte à 1998, lorsque j'ai remporté ma première course de World Cup aux USA. Je me sentais sur le toit du monde! J'ai compris ce jour-là que j'avais choisi la bonne voie, que je pouvais réussir... Mais déjà, deux ans avant, je l'avais un peu ressenti en

soulagement qui domine. On y arrive, enfin, et on pense à la famille, aux amis, aux sponsors, tous ces gens qui y ont cru et ont rendu ça possible...

Ce titre a-t-il changé des choses en toi ?

Mettre le maillot arc-en-ciel est un feeling spécial. Mais j'ai toujours pris les courses comme elles viennent, devenir champion n'était pas une obsession. Je ne suis pas Nicolas Vouilloz (rires)! Ceci dit, être régulier sur une saison et remporter ce titre te laisse un sentiment de sérénité. Tu as la sensation d'avoir été jusqu'au bout de ton rêve. À la limite, je n'ai pas besoin d'en avoir un autre, celui-ci me rend heureux... En tout cas, je



Entouré de sa femme Adele (ancienne rideuse) et de ses fils Jake et George, Steve apprécie la vie de famille. Mais les vélos et les motos ne sont jamais loin, comme en témoigne son garage provisoire...



Tes enfants sont fans de BMX. C'était comme ça chez toi également ?

J'avais deux frères et on faisait du vélo surtout pour se promener sur les circuits de motocross, lorsque mon père s'entraînait en moto. On a commencé en BMX pour sauter comme papa, mais hors compétition. On roulait aussi à vélo pour aller chez les copains... En fait, on était tout le temps sur un deux-roues, mais sans y penser...

Tu as pourtant bien fini par attraper le virus de la compétition...

Lorsque j'ai arrêté l'école, j'ai commencé à travailler chez Steve Coleman, un copain de mon père. Ce gars venait de découvrir le VTT et m'a

convaincu de venir rouler dans son club. C'était la première fois que je roulais avec un groupe, j'avais 18 ans... Forcément, ils m'ont poussé à faire une course de XC, que j'ai gagnée. Les choses se sont donc enchaînées naturellement, rien n'a été planifié...

Tu aurais pu continuer en XC alors ?

Au départ, les courses, c'était pour le fun. En 1993, je faisais des épreuves de XC et de DH avec le même vélo, un semi-rigide. Ce n'est qu'en 1994 que je suis vraiment passé à la DH, avec un vélo plus adapté. Je sentais que j'étais naturellement doué pour cette discipline.

montant sur mon premier podium, en Espagne. J'étais entouré de stars, c'était dingue! Ensuite, je citerais Canberra, en 2009, où j'ai décroché mon titre de champion du monde. Ça m'a pris dix-sept ans pour y arriver. C'était la première saison sans malchance, sans blessures. À ce moment, plus que la joie, c'est le

regarde en arrière avec soulagement, et le sentiment du devoir accompli.

Dix-sept ans pour un titre, tu as dû passer par de sales moments...

C'est sûr! Le pire, c'a été en France, en 2005, aux Gets. Je fais le meilleur temps aux essais, avec une clavicle à peine remise et peu d'entraînement. En course, je suis deux secondes devant

« J'adore utiliser mon corps et les suspensions pour créer de la vitesse. »

Avec son "petit" Santa Cruz
d'entraînement, Steve soigne
le style sur les "singles"
aménagés des forêts de Sheffield.
Il y organise d'ailleurs tous
les ans une course régionale.



Les collines anglaises manquent de relief pour le Santa Cruz V10. Une machine à gagner que Steve a emmenée sur le podium tout autour de la planète...



Extérieurement, le V10 de Steve est relativement sobre. On note un poste de pilotage relevé et avancé, et surtout des suspensions réglées directement par les ingénieurs Fox. Malgré son passé BMX, Peaty roule en pédales auto...

Fabien Barel. Bien sûr, je ne l'ai su qu'après, mais sur le vélo, je savais que j'avais fait un bon run. Mais à 200 mètres de l'arrivée, je chute sur le dernier saut. Je savais que j'aurais pu gagner et la déception est restée longtemps gravée dans ma mémoire. Je pense que le titre de 2009 était un soulagement aussi: il effaçait la faute commise ce jour-là...
Comment expliquer que tu sois resté compétitif si longtemps, dans un sport si exigeant ?

Pour rouler en WC et viser la gagne, il faut au départ un talent naturel. Le travail ne suffit pas, même s'il est indispensable. J'ai également essayé de ne pas être trop sérieux, trop tristement routinier dans mon approche de la course. J'ai changé de méthode d'entraînement chaque année... Ça m'a permis de garder une dose de fun quotidienne et de ne pas me lasser. Certaines années, j'étais à fond footing; d'autres, je faisais beaucoup de motocross: cette année, je

fais du trial... Qu'importe. l'essentiel, c'est de maintenir la forme en se faisant plaisir!
Motocross, trial, tu es passionné de moto ?
Oui, j'adore! J'ai fait deux fois les Six Jours d'Écosse, avec ma Beta de trial. Une des classiques de trial les plus difficiles, mais qu'il faut avoir vécue! D'ailleurs, Brian Lopes s'est acheté une 300 trial, il doit venir la faire avec moi l'an prochain... S'il

supporte le froid, la pluie et la boue (rires)!
Revenons sur le petit monde de la DH. Sur une si longue période, tu as dû te faire quelques ennemis, non ?
Sûrement... (pensif). Je ne suis pas quelqu'un de sournois, donc j'ai peu de soucis dans la vraie vie. Même si j'ai participé à quelques bagarres dans les pubs quand j'étais jeune (rires)! Mais en course, la



pas de risques inutiles. Je suis rarement le premier à tenter les passages extrêmes. Les blessures font partie du métier, mais je ne les cherche pas ! J'attends que les traces soient propres ; au final, on doit y aller, même si on a de l'appréhension. Heureusement, mon expérience me permet de rouler avec un maximum de sécurité.

S'entraîner pour la World Cup en habitant à Sheffield ne doit pas être simple, c'est tout plat...

C'est vrai que les pistes de DH sont assez courtes dans le coin... Mais il y a plein de parcours de XC assez techniques. J'y roule avec mon Bronson ou mon Nomad. Je vais parfois en Écosse ou au Pays de Galles...

Quels sont les endroits où tu as les meilleures

rivalité crée parfois des tensions. Prenons le cas de Nico Vouilloz, par exemple. C'était un gars hyper sérieux, totalement concentré sur la course. Son habileté et son implication sont difficiles à égaler. Tu sais qu'il se donne à fond, 100 % du temps.

Chaque seconde de ta vie où tu n'es pas concentré sur la course, tu culpabilises car tu sais que lui n'a pas relâché la pression. Du coup, tu ne vas pas le détester mais il va t'empoisonner l'existence par sa seule manière d'aborder la course...

Tu avais plus d'affinités avec d'autres coureurs ?

Oui, heureusement que je n'étais pas tout seul de mon côté ! Je suis très ami avec Brian Lopes, Greg Minnaar, Josh Bryceland... Greg a vécu ici, à Sheffield, on est devenus vraiment potes et on s'entraînait ensemble...

J'aime bien Cédric Gracia aussi, surtout parce qu'il a appris à parler anglais en écoutant le groupe de rap Snoopdog (rires) !

C'est plus facile pour un Anglais de voyager...

Comment supportes-tu les déplacements maintenant que tu

« J'ai passé ma jeunesse sur un vélo, sans penser à la compét'... C'est vite devenu un virus ! »

approches la quarantaine ?

J'ai toujours adoré ça. J'ai toujours été heureux de découvrir de nouveaux endroits, de nouvelles cultures. C'est facile de s'adapter quand on connaît le mauvais temps anglais ! Plus facile en tout cas que pour un rider californien, habitué au soleil permanent. Moi, j'aime les saisons, alors bouger aux quatre coins de la planète ne me gêne pas.

La vie de famille n'est pas un frein ?

En fait, je suis content lorsque je suis dans l'avion. Mais c'est de plus en plus difficile de quitter ma famille, mes enfants. Je rate beaucoup de choses, l'école, le bain du soir... Ils sont grands et comprennent, mais ça me fend le cœur à chaque fois. Ceci dit, lorsque je suis à la maison, je suis beaucoup plus présent que la plupart des pères qui rentrent tard le

soir du boulot... Finalement, c'est pour Adele que c'est le plus difficile, surtout quand les garçons sont malades. Elle a été onze fois championne de BMX de Grande-Bretagne. Elle ne roule plus mais comprend parfaitement ce que je fais et m'aide à gérer ma carrière.

La DH a-t-elle beaucoup évolué depuis dix ans ?

C'est devenu plus professionnel. Bien plus sérieux, presque à l'extrême. Les 80 premiers sont quasiment dans les mêmes temps. Il n'y a aucun moyen de se relaxer, il n'y a plus de coupure entre les courses. Passé le drapeau à damiers, tu dois déjà penser à l'épreuve suivante...

Est-ce devenu plus dangereux ?

Non, car les obstacles ont progressé en même temps que les vélos et que le niveau technique des pilotes. En ce qui me concerne, je ne prends

sensations ?

Les rochers et les racines, quand on utilise les mouvements du corps et des suspensions pour générer de la vitesse, comme dans un pump-track... Je ne suis pas un fana des jumps. C'est fun, bien sûr, mais j'essaie surtout de ne pas monter pour être efficace. Je ne suis pas spectaculaire en saut. Mais la meilleure sensation, tu l'as quand tu gagnes (rires) !

Certains disent que la course se joue aux essais, et que le jour J, les jeux sont faits...

C'est pas faux... Mais de bons essais ne font pas une victoire assurée non plus. Il faut avoir de la confiance pour maintenir un bon rythme malgré la pression. Cette confiance permet d'obtenir de bons résultats, qui eux-mêmes te mettent plus en confiance pour la semaine suivante. C'est un engrenage positif...

La DH est un sport plus mental que mécanique ?

C'est certain. Si tu es confiant, tu peux gagner sur n'importe quel circuit, avec un vélo de n'importe quelle marque. Le mental fait plus la différence que le matériel, même si mieux vaut rouler sur un vélo qui te convient...

As-tu un gros travail de développement sur ton vélo justement ?

Il n'y a pas énormément de choses à faire. Le Santa Cruz V10 correspond à mon style de pilotage. Ça ne sera pas vrai pour tout le monde, mais du coup, j'ai peu de changements à réclamer. On travaille bien avec les ingénieurs de chez Fox. Nous avons des prototypes, avec des settings adaptés. C'est un

de faire de la communication pour sa marque. On a tous un peu le même état d'esprit, car le recrutement se fait autant sur les résultats que sur le mode de vie...

Ton salaire est-il à la hauteur des risques ?

Non, bien sûr que non ! Si j'avais le même niveau dans un autre sport plus populaire, je gagnerais beaucoup plus. Mais on fait ça par passion avant tout, et on gagne quand même relativement bien notre vie, alors on fait avec...

Comment as-tu vécu ton expérience en Enduro World Series cette année ?

Punta Ala était une course dure, que je n'ai pas trop appréciée. C'était trop typé DH, et ceux qui connaissaient

« En DH, le mental fait beaucoup plus la différence que le matériel. »

les tracés seront tenus secrets plus longtemps. Je reviendrai sur quelques épreuves, c'est certain, car le concept me plaît.

À bientôt 40 ans, ton futur proche est toujours axé sur la compétition ?

Je vais rouler le reste de ma vie, ça, c'est certain ! Mais je me diversifie quand même... Avec le Steve Peat Syndicate, je transmets mon expérience.

Oui, certainement. Royal, c'était un projet avec un copain et ma femme. On a monté ça ensemble, le design, le marketing. Je m'en occupe moins désormais, ça roule tout seul. Le succès est là, même si Royal, ce n'est que quatre personnes ! Je fais aussi un peu de business avec des appartements en location. C'est Adele qui s'en occupe. On prévoit tout de même le futur, c'est certain !



Hyper rapide et précis en virage, Steve prend de l'angle même dans la boue... Le fourgon Syndicate est indispensable pour ce globe-trotteur infatigable.



vrai avantage.

Comment règles-tu ton vélo ?

Ma fourche est réglée très dure, mais avec un rebond assez freiné. Pour les freins, je privilégie une garde assez importante, j'aime avoir de la progressivité. Quant au guidon, je roule en 800 mm, mais il ne faudrait pas plus, je risque de taper les arbres...

Que penses-tu du 650b ?

C'est déjà l'actualité. On va tous y venir. On sent bien que la roue tape moins dans les obstacles, c'est un net avantage. Il n'y a aucune raison de s'en priver !

Comment te sens-tu chez Santa Cruz ?

Rob est plus qu'un patron, c'est un ami. Je suis content

le terrain étaient vraiment avantageux. À Vallnord, c'était bien mieux, avec moins de reconnaissances et plus de pilotage à vue.

En dehors des résultats, comment as-tu trouvé l'ambiance ?

Étrange. Certains top riders comme Fabien Barel font de grandes déclarations en disant que nous, les pilotes, allons travailler ensemble pour développer la discipline. Mais tu te rends compte qu'en même temps, ils exploitent le règlement à la limite de la triche pour être certains de gagner. Fabien n'est pas le seul dans ce cas, et ça crée de la suspicion, c'est dommage. J'espère que

C'est un vrai bonheur de voir un pilote progresser grâce à tes conseils. J'ai eu une super vie grâce à la DH, et j'essaie de rendre un peu à mon sport en aidant les jeunes.

C'est un business aussi, tout de même, comme la création de Royal...**Tu n'es jamais fatigué ?**

À 40 ans, tu mets plus de temps pour récupérer. Ce que tu gagnes en endurance et en expérience compense l'agressivité de la jeunesse. J'ai besoin de moitié moins m'entraîner pour aller aussi vite que les jeunes (rires) ! Mais tout est dans la tête, il n'y a pas d'âge pour avoir du plaisir sur un vélo... ●

Steve en bref

- **Né à :** Sheffield, UK
- **Situation familiale :** marié depuis 10 ans à Adele. Deux fils, Jake (8 ans) et George (4 ans)
- **Voiture :** Mercedes Vito
- **Voiture rêvée :** Une Bentley
- **Musique :** Stone Roses
- **Nourriture :** Fish & Chips,

- plats indiens épicés
- **Film :** Happy Gilmore
- **Loisirs :** sport, snowboard, enduro moto, trial moto, jouer avec les enfants, retaper ma maison...
- **Personnage :** être le nouveau bébé George et devenir roi, un jour...

Malgré son statut de légende vivante, Peaty reste loin du star system. Habitués des pubs et des fêtes entre potes, il reste un pilote souriant et abordable, pour le plus grand plaisir de ses fans...



Palmarès

2012 : 100^e manche de DH en championnat du monde

2009 : champion du monde de DH UCI

2008 : 2^e championnat du monde DH UCI

2006 : 1^{er} coupe du monde de DH

2004 : 1^{er} coupe du monde de DH; Champion d'Europe de DH

2003 : 9^e championnat du monde 4-cross

2002 : 2^e championnat du monde DH UCI; 1^{er} coupe du monde de DH; 8^e championnat du monde 4-cross

2001 : 2^e championnat du monde DH UCI

2000 : 2^e championnat du monde DH UCI; Champion d'Europe de DH

1998 : 1^{er} à l'épreuve de coupe du monde UCI DH des USA



Malgré la pression d'Anne-Caroline Chausson, Tracy Moseley n'a pas fait dans le détail en remportant cinq des six spéciales. Fort !

Enduro World Series - Round 3 - Valloire (Fr)

Championnat majeur !

Après le Chili et l'Écosse, les Enduro World Series reviennent en France, berceau historique de la discipline. L'occasion pour la rédaction de *Bike*, présente à Valloire, de faire le point sur la discipline la plus médiatique du moment...

L'intérêt des meilleurs pilotes mondiaux ne se dément pas, et les teams officiels l'ont tous le déplacement. Si les semi-remorques côtoient les fourgons des amateurs, l'ambiance est restée conviviale avec des champions accessibles. Malgré le plateau impressionnant, le public reste

absent. Un phénomène français que l'on regrette en regard de l'affluence constatée en Italie ou en Écosse.

ORGANISATION RODÉE

Les équipes de bénévoles sont au point. Malgré les difficultés logistiques inhérentes à ce

genre d'épreuve, ne serait-ce qu'à cause des remontées mécaniques, le timing est respecté à la perfection. Les feuilles de temps, envoyées en temps réel à tous les médias, permettent de suivre la course entre deux prises de vues. Enfin, l'aspect festif n'est pas oublié avec concert et hière locale à volonté le soir...

LA FIN DES POLÉMIQUE

Le règlement semble aujourd'hui parfaitement compris et accepté par tous les coureurs. À Valloire, les parcours sont dévoilés la veille de la course, avec de possibles reconnaissances pédestres... que les pilotes n'ont pas forcément faites ! Un run de découverte en vélo est en effet prévu sur chaque spéciale le jour J, juste avant de s'élancer face au chrono. Cette reco, primordiale pour la sécurité,



La malchance n'a pas épargné les Français Nicolas Lau (7) et François Bailly-Maître (22), tous deux victimes de crevaisons. Damien Oton (16) met du gros gaz le deuxième jour et termine premier français à 3 secondes du vainqueur. Yoann Barelli, très régulier, s'offre un beau top 5.

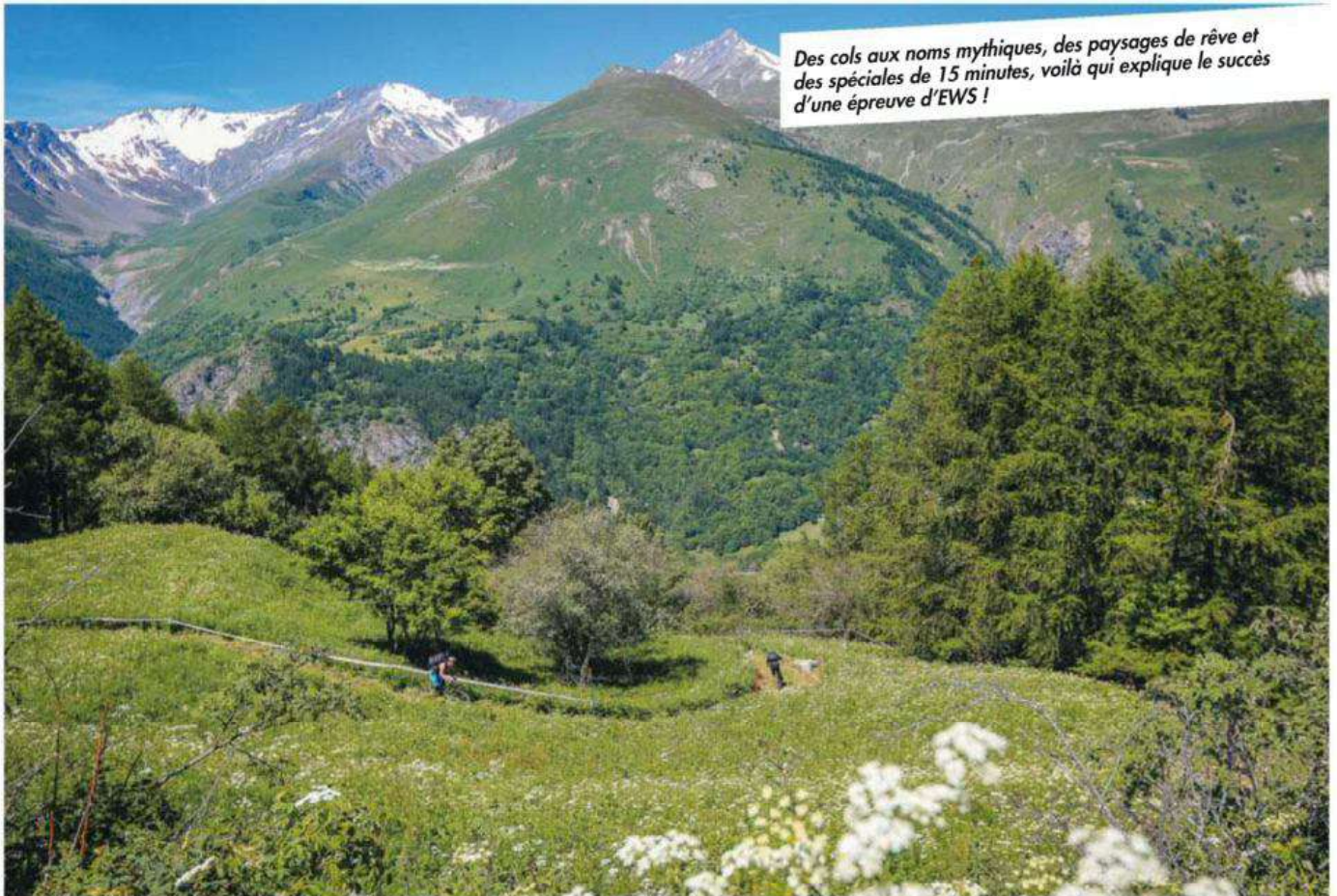




Cédric Gracia, quatrième, réalise son plus beau résultat sur une épreuve EWS. Jared Grave n'est jamais le plus rapide mais joue placé sur toutes les manches. Il confirme son statut de favori pour le titre 2014.



Des cols aux noms mythiques, des paysages de rêve et des spéciales de 15 minutes, voilà qui explique le succès d'une épreuve d'EWS !



enlève tout intérêt au roulage «illégal» pouvant entraîner l'exclusion. Les polémiques sont donc mortes, le sport reprend ses droits.

ENDURO OU DH ?

La présence de remontées mécaniques a pu faire dire à certains que l'enduro se rapprochait de la DH. La réalité est pourtant bien différente. Étroits et techniques, les chemins sont praticables par n'importe quel randonneur de niveau moyen. Pas de saut artificiel ni de pente vertigineuse, ça passe partout. En revanche, rouler à fond dans des *singletracks* de la largeur d'un pneu et bordés de cailloux demande, outre une maîtrise parfaite de son *bike*, un sang-froid à toute épreuve. Accessibles mais suffisamment sélectifs, les tracés sont juste parfaits et reflètent la pratique d'une majorité de vététistes. Il faut dire que les organisateurs se donnent du mal, certains chemins ayant été préparés dès septembre 2013 !

UNE SI BELLE COURSE

Avec une météo au top et des paysages à couper le souffle, la course ne pouvait qu'être belle. Chez les dames, Anne-Caro reste dans le coup et pique une manche à une Tracy Moseley impériale, qui en remporte cinq sur six ! Plus de rebondissements chez les hommes, avec de fréquents changements en tête de course. Malchanceux, Nicolas Lau et François Bailly-Maître remportent des spéciales mais subissent l'un, une crevaison et l'autre, une casse de pédalier. Même chose pour Justin Leov, vainqueur de la moitié des manches et qui perd toute chance de victoire dans l'avant-dernier run malgré une avance de 38 secondes ! C'est finalement Damien Oton qui finit second et premier français à tout juste trois secondes derrière Jared Graves. Incroyable. Cédric Gracia termine quatrième dans un style toujours aussi spectaculaire.



ET LE BILAN

Organisation irréprochable, règlement bien cadré et plateau de qualité prouvent que les EWS sont entrés dans l'ère de la maturité, un an seulement après leur création. L'épreuve de Valloire aura également confirmé que les Français ne sont plus les

maîtres du monde, ce qui est paradoxalement une bonne chose. La concurrence féroce des pilotes étrangers va motiver les troupes et préparer la génération montante. Car nul ne doute désormais que ce jeune championnat va s'imposer durablement dans le beau paysage du mountain-bike...

Résultats

Hommes : 1. Jared Grave (Yeti, AUS); 2. Damien Oton (Devinci, FR); 3. René Wildhaber (Trek, SUI); 4. Cédric Gracia (Santa Cruz, FR); 5. Yoann Barelli (Giant, FR)

Dames : 1. Tracy Moseley (Trek, GBR); 2. Anne-Caroline Chausson (ibis, FR); 3. Annelke Beerten (Specialized, Ned); 4. Isabeau Courduron (Rocky Mountain Urge BP Team, FR); 5. Cécile Ravanel (GT Pulse, FR)



11^{ème} Pass'Portes aux Gets

Incontournable

PASS'PORTES
du **Soleil** **MTB**

Une ambiance chaleureuse avec des riders heureux, une météo presque parfaite, à peine troublée par un bel orage le dimanche matin, des exposants aux petits soins pour les participants et pour régler les vélos d'essais, des kilomètres de sentiers à couper le souffle, de la DH au cross-country, voici résumé les ingrédients d'une Pass'Portes 2014 de tous les records !

Bien exposé



Avec 75 stands – un record pour l'événement depuis sa création! –, ce onzième salon de la Pass'Portes était l'occasion d'une revue de détail des nouveautés en présence! Visite dans les allées du village vélo des Gets.



Six Motion

La marque de textiles VTT prend un tournant cette année et se concentre désormais sur la conception de pièces sur mesure (à partir de 10 exemplaires). Sixmotion.com



Cannondale

Présente sur le salon, la nouvelle arme de cross-country de la marque: le F-Si. 8,6 kg de dynamisme, des bases de 429 mm et un empattement conservé grâce à une nouvelle Lefty. Beau programme!

Ghanzi

Une nouvelle petite marque française qui se spécialise dans les produits lifestyle, avec une grande collection de T-shirts en coton inspirés par l'univers du VTT. Plusieurs pièces techniques sont en cours de conception et notamment ce maillot. www.ghanzi.eu



Camelbak

Nouveauté enduro avec l'apparition du Kudu 12, qui propose une protection dorsale intégrée au sac et un grand nombre de fixations pour les casques et protections. 129 euros.



Specialized

Nouvelle selle Phenom S-Works au bec raccourci. Elle reprend les technologies Body Geometry et affiche 193 grammes sur la balance. À noter que sous le chariot de selle en carbone se trouvent deux emplacements pour des vis à l'utilité inconnue, mais on nous a soufflé qu'un produit Swat pourrait venir s'y loger. Sous le même stand, on pouvait observer un test de couleur pour les modèles 2015 et le coloris définitif du nouveau Stumpjumper EVO Expert 650b.

Ion

Les surfeurs de chez Ion proposaient, à l'occasion de la Pass'Portes, une tenue all-mountain à destination de ces dames. Travaillée en matériaux très légers, la tenue Graze propose un serrage à la taille, une poche pour un téléphone et une peau de chamois sur le revers du maillot pour nettoyer ses lunettes. 59 et 99 euros.

Bell



Tout juste sorti du carton, le Super 2R s'expose pour la première fois. Il est une déclinaison du Super complété par une mentonnière amovible homologuée en enduro. Proposé avec la technologie MIPS et une fixation de caméra retravaillée, il devrait faire parler de lui. Disponible en novembre à 199 euros. À noter que la distribution de la marque et celle de Giro seront désormais assurées par royalvelofrance.com



Prism

Une toute nouvelle marque fait son apparition et se spécialise dans les sacs à dos pour les pratiques all-mountain et plus engagées. L'idée repose sur un concept simple: la personnalisation. Vous achetez un dos avec dorsale (2 tailles), une poche de la contenance de votre choix (10l, 18l ou 25l) et un porte-casque si besoin. Disponible en de nombreuses couleurs, vous pouvez concevoir le sac de votre choix. Construit en matériaux recyclés et garanti dix ans. Entre 100 et 169,90 euros dans les mois à venir. Un projet à suivre de près. www.prism-offroad.com



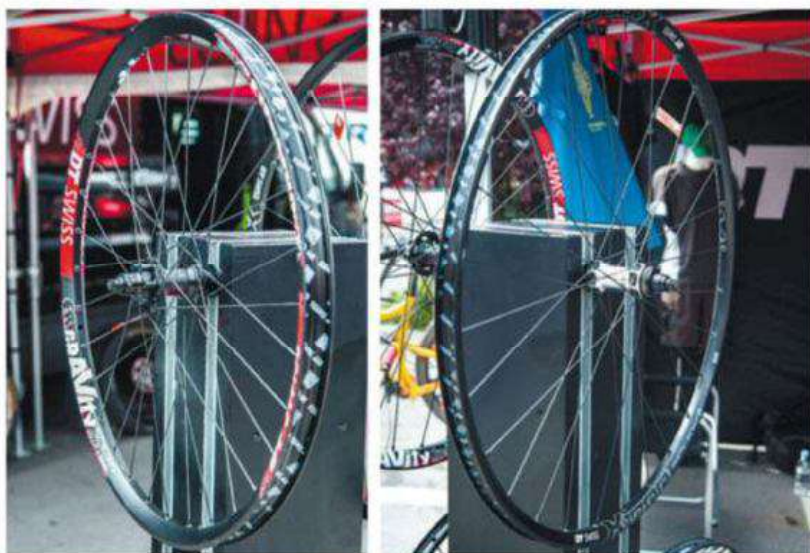
Haibike

Exclusivité Pass'Portes, la nouvelle console Bosch pour les moteurs à assistance électrique était visible aux Gets. En plus des fonctions moteur, elle affiche la position et le tracé GPS et 2D et 3D, ainsi que des programmes d'entraînement. Bientôt disponible en série sur les modèles RX et Pro.



Giant

La marque présentait une pré-série 2015 de son nouveau vélo à assistance électrique, le Full-E, équipé d'un moteur Yamaha moins énergivore et plus coupleux. Le vélo tout-suspendu repose sur un nouveau système de suspension Flex-point de quatre bras articulés de 130 mm de débattement. 3 modes, 22,7 kg, 3 599 euros.



DT Swiss

Lancement d'une nouvelle roue DH chez DT : la FR Gravity. Montée sur un moyeu 240S, elle revêt un traitement résistant. Large de 30 mm et tubeless ready, la paire se monnaie 879 euros pour 1,9 kg. La Spline 2 fait son apparition et sera disponible en trois largeurs, à 599 euros la paire. Une nouvelle fourche One Piece Magnesium fait également son entrée au catalogue, disponible en 27,5 et 29 pouces, elle développera entre 100 et 150 mm de débattement. Une version Open Lock et une version Open Drive Lock seront dispo au tarif de 630 et 800 euros. Option té carbone à 200 euros.

Endura



La ligne MT500 se complète avec un maillot disponible en manches longues ou courtes, et une nouvelle veste Hummvee convertible rentre au catalogue.

Elle passe du coupe-vent complet à un gilet en mesh en quelques instants (100 euros). Pour la saison à venir, de nombreux produits seront déclinés dans de nouveaux coloris.

Oakley



À l'occasion des 30 ans de la marque, Oakley sort des éditions spéciales « Héritage » de modèles existants : la Flakjacket, la Radarlock, la Radar et la Racing Jacket. Une réédition limitée des premières lunettes, Eyeshades, Razorblades et Frogskins, est également présentée. 80's are back !



Banshee

Le Darkside, qui remplace le Scythe, est un vélo spécialement dédié pour l'amusement en bike-park, avec ses 180 mm de débattement via une cinématique KS Lynk à point de pivot flottant. Un kit de patte arrière permet de le rendre compatible pour les roues de 26 ou 27,5 pouces, avec tous les types d'axes de roues existants, mais aussi de modifier sa géométrie sur trois positions. Cette version, à amortisseur Cane Creek DB à air, est proposée en kit cadre, à 2 100 euros et en 3 coloris.



American Classic

Nouvelle roue enduro-all mountain légère et fiable, la Wide Lightning offre une grande largeur de jante (32 mm). Disponible en 27,5 et 29 pouces au tarif de 699 euros. 1,512 kg la paire.



Joystick



Également distribués par Aisabike, les produits Joystick sont des purs composants canadiens faits pour envoyer le bois, comme en témoignent le guidon Analog DH Carbon, de 800 mm de large et de 223 g, utilisé par AC Chausson, mais aussi les gammes Digger et 8-Bit, avec potences intégrées ou enduro, guidons alu de 800 mm (308 g et 75 euros) et jolie gamme de selles.

Altitude

La jeune marque se lance dans la correction optique en proposant des verres traités à votre vue sur ses modèles phares comme l'Aerial (photo) ou la Fast. Dès septembre.





Sobre

Les artisans français passent très logiquement au 27,5 pouces, avec un modèle Fiver, pour fourche de 100 à 120 mm de débattement. Toujours sur la base d'une ossature en chromoly Reynolds à traitement anticorrosion cathaporphèse, il reçoit ensuite une peinture "poudre-cuite" au four et faite en France. Il dispose de bases de 427 mm de longueur avec dégagement pour gros pneus, d'une douille de 44 mm et d'une patte de dérailleur en Tange interchangeable.



Ce nouvel enduro rigide, dont le nom reste à définir, est un 29 pouces pour fourche de 130-140 mm de débattement. Le gros du travail a constitué à trouver le bon cintrage de tube de selle pour réussir à offrir 435 mm de longueur de bases arrière. Il est compatible pour transmission à double plateau grâce à une

platine de jonction entre base et boîtier de pédalier et dispose d'un axe de roue de 142 x 12 mm. Son prix devrait être inférieur à 500 euros (cadre).



Le Dad, également en 29 pouces, évolue avec quelques retouches sur sa géométrie, plus de dégagement pour le passage de gros pneus, tout en conservant ses caractéristiques, pour fourches de 100 à 120 mm de débattement.

Mozartt



Développé en grande partie par Romain Olmos, de HXR Shop, le nouveau guide-chaîne des Polonais de chez Mozartt est spécialement prévu pour les nouvelles transmissions 1 x 10 et 1 x 11 vitesses. Sans roulette inférieure, il offre un poids intéressant de

104 g, avec guide-haut et sabot en plastique dur. Il est compatible pour les couronnes de 28 à 34 dents au prix de 99 euros.



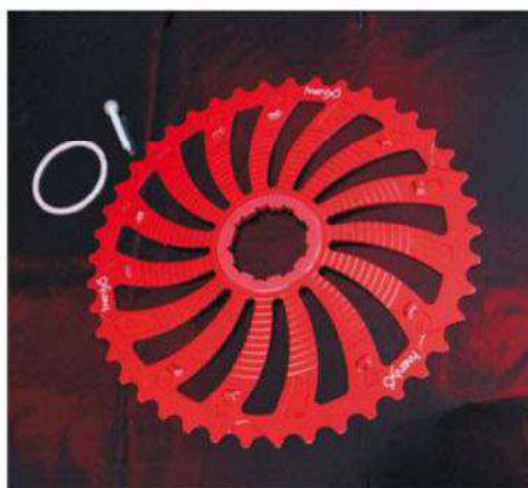
Derby

Développées avec l'aide financière d'Ibis Bicycles, les roues en carbone Derby sont déclinées en version de 35 mm de large pour les 29 pouces et 40 mm pour les 27,5 pouces, en attendant des 26 également en 40, pour un poids respectif de 435 et 425 g. Elles offrent l'avantage de pouvoir rouler à plus basse pression afin que le pneu travaille beaucoup plus avec un contact au sol optimal. Elles sont disponibles en version standard ou en carbone HD (pour Heavy Duty), beaucoup plus solide, pour un tarif d'environ 450 euros.



Drift

La marque de caméras embarquées propose deux nouvelles fixations pour sa Ghost-S, un "head strap" pour fixer la caméra comme sur un bandeau et une fixation pour tous les casques ventilés. 29,99 euros.



Twenty6

Le grand pignon Twenty6, pour transmission 1 x 11 vitesses, est fabriqué en aluminium CNC puis anodisé dans 9 coloris, au choix. Il nécessite de retirer de la cassette le pignon de 15 ou de 17 dents et il est disponible en versions 40 et 42 dents, pour transmission Sram ou Shimano. Il est fourni avec une entretoise et une vis d'enroulement du dérailleur, plus longue, pour un tarif de 89 euros.



Santa Cruz

Nous vous les avons présentés l'an dernier, voici quelques-uns des vélos femme de la marque Santa Cruz désormais distribués en France, comme ce modèle Roubion – ni plus ni moins que la version "féminisée" du Bronson. Doté de la même géométrie que son homologue masculin, il dispose de 150 mm de débattement, de roues en 27,5 pouces, mais avec un maximum de composants femme, comme la selle et un guidon au diamètre plus étroit, tout en étant décliné en tailles adaptées.



Tioga

Avant tout destinée aux vélos de route, la selle Tioga Spyder a pourtant été énormément utilisée, depuis des années, sur un grand nombre de VTT, mais avec beaucoup de casse. Ce qui ne devrait plus arriver grâce à ce nouveau modèle en plastique à bicomposants moulés ensemble, pour plus de solidité sur les bords et un maximum de confort au niveau de l'assise. Elle est disponible en 2 coloris et avec rails chromo ou carbone.



Crash Protections

La gamme de protections de chez Crash propose une panoplie complète, avec des genouillères et coudières en néoprène et Aramide anticorrosion, couplés à une coque "intelligente" en D3o, mais aussi un cuissard en lycra et élasthanne intégrant des patches également en D3o, une plaque dorsale amovible et un gilet intégral en mesh doté de la même plaque en D3o.



Five-Ten

La nouvelle Impact VXi dispose d'une gomme Mi 6 inédite pour la semelle, plus tendre que sur l'ancien modèle, qui reste au catalogue. 100 % étanche, elle s'avère également moins rigide, en étant déclinée en 3 versions, dont une « Minnaar » clipless et une « Hill » pour pédales plates. Nouveaux coloris, mais aussi nouvelles versions des modèles phares, Free-Rider VXi, avec un modèle Element 100 % étanche également décliné en version clipless (à droite sur la photo).

Vertical-8



Le sac à dos RAC 6.1 évolue, avec une sortie du tuyau d'eau plus ergonomique, des bretelles retailées et affinées pour plus de confort au niveau de la poitrine et une nouvelle valve miniaturisée et au débit plus important. Le tout sans différence de prix.



Le polo V-8 est fabriqué en tissu « Dry », qui ne se froisse pas, avec traitement antibactérien et bonne ventilation, ce qui permet de le laver en situation et de repartir sans crainte d'être mouillé, grâce à son séchage rapide. Il dispose également d'une mini-poche pour le forfait et d'un essuie-lunettes intégré.



Indem

Tout nouveaux, tout beaux, voici les derniers ensembles DH signés Indem, avec des pantalons toujours plus techniques et légers, couplés à des jerseys au design et coloris très branchés.



Band Of Riders

Fournisseur officiel du maillot des Pass'Portes du Soleil, les "Frenchies" de chez BoR présentent également leur nouvelle gamme de jerseys techniques, en manches longues ou courtes, ou avec fermetures zippées et poches pour le XC. Nous, on a franchement flashé sur le modèle « Japanese », mais aussi sur la gamme tee-shirts façon « Normandy 1944 ».

Commençal



Présentés l'an dernier, les voici désormais en shop online, les magnifiques composants Alpha de la marque andorrane. Au programme, en plus des roues, une ribambelle de potences et de guidons anodisés, pour les pratiques toujours plus extrêmes, de l'enduro à la DH, en passant par le all-mountain et le freeride.



Le short Enduro vient compléter la gamme de vêtements techniques déjà proposés par la marque. Il se portera avec tout type de maillot grâce à sa grande sobriété, tout en offrant une bonne solidité et un max de confort avec sa doublure intégrale aérée, ses bandes élastiques en Spandex, ses poches zippées et sa ceinture micrométrique. Du XS au XL. 69,90 euros.

Magura



Totalement revue en profondeur, la gamme des freins Magura conserve malgré tout son appellation MT. Les leviers reçoivent un nouveau corps de maître-cylindre, toujours en matériau composite Carbo Tecture, plus rigide, mais à l'ergonomie travaillée, avec un axe du levier rapproché de 22 mm du guidon, plus adapté aux petites mains mais qui permet aussi d'offrir davantage de confort, un meilleur bras de levier ainsi que plus de force, donc de puissance au freinage. Le réservoir, lui, reste en position radiale, mais avec un volume agrandi grâce à une nouvelle membrane. L'ensemble permet de gagner en douceur et en progressivité, mais aussi en constance de freinage et en maintenance, avec une vis de purge renforcée, alors que les écrous femelles des demi-cocottes font place à des vis plus classiques. En interne, un piston en aluminium remplace l'ancienne version en plastique : plus court et mieux guidé, il offre une meilleure étanchéité et toujours plus de fiabilité.



Au niveau des étriers, toute la gamme dispose dorénavant de modèles monoblocs « une pièce » en aluminium forgé. Plus gros, donc plus lourds, ils sont aussi beaucoup plus puissants, ce qui permet de rouler en enduro, même avec un modèle MT6. On notera au passage la vis de purge déportée sur le côté pour en faciliter la maintenance et qui, comme le reste de la visserie, passe en T25.

Après la fourche, on savait que Magura allait proposer son amortisseur en version électronique, c'est désormais chose faite avec l'eLect, qui reprend le système des fourches, avec une batterie incorporée dans le corps d'amortisseur, ainsi qu'un contacteur avec port USB. En mode « auto », l'amortisseur fonctionne en parallèle avec la suspension avant, alors qu'une valve se déclenche sur les gros chocs en position fermée. La nouvelle commande, plus plate, et ambidextre, dispose de trois boutons, car elle est prévue pour ceux qui ne possèdent que la fourche comme pour ceux qui disposent de l'ensemble des deux suspensions.



Sur les leviers haut de gamme, on notera l'apparition d'une biellette Ratio Lynk, derrière le levier, permettant d'en modifier le ratio d'enfoncement, tout en démultipliant l'effort fourni sur le levier. Le toucher se montre alors nettement plus progressif ; et le freinage, beaucoup moins brutal. En plus des différents réglages de garde et de point de contact des plaquettes, les leviers disposent également d'une lamelle en aluminium "fusible", qui casse en cas de retournement du levier, permettant de ne pas détériorer le mécanisme, tout en pouvant continuer à freiner.



Le frein MT2 permet à Magura d'offrir un frein de qualité pour les entrées de gamme, puisqu'il est proposé à seulement 79 euros l'ensemble, avec le disque.



Les étriers à 4 pistons, prévus pour l'enduro, le freeride, la DH, mais aussi les VTT à assistance électrique, reçoivent des pistons identiques en 17 mm de diamètre, contre des modèles à diamètres variables l'an dernier. Dessus, le travail a consisté à améliorer la puissance, la résistance thermique, mais aussi à diminuer le bruit. Directement issus de l'expérience de la marque dans le domaine moto, ce sont tout simplement des modèles de supermotard miniaturisés, avec triples arches, *dixit* Pierre-Louis Thévenin, le représentant de la marque. Plus rigides et plus puissants, ils permettent d'utiliser les garnitures à double plaquette, avec coupure thermique entre les deux, soit les versions à 4 plaquettes.

Le premier modèle permet de dissiper la chaleur entre les garnitures : la première chauffe avant la seconde, alors que les versions à 4 plaquettes, une par piston, évitent la déformation de cette dernière, en offrant plus d'accroche et moins d'usure grâce à une garniture plus épaisse. Seule cette version peut se démonter sans retirer la roue du vélo, et les plaquettes sont toutes aimantées.



Élection du all-mountain féminin Pass'Portes 2014

Drôles de dames!

Pour les cinq jurées de cette élection 2014 du all-mountain féminin de la Pass'Portes, ce fut une journée extraordinaire. Retour sur un pur moment de "ride" et de bonne humeur.

« **S**uperbe ambiance ! »
« On a bien roulé et on s'est bien amusées ! » Marilyn, Sylvie, Audrey, Christine ou encore Evgenia, les cinq jurées de cette version 2014 de l'élection du all-mountain féminin de la Pass'Portes, auront été unanimes, la bonne humeur a primé ! Drivées par Céline Gros, l'ex-championne chasseuse de podiums DH et 4X aujourd'hui reconvertie dans l'encadrement et les stages, nos juges auront donc profité de cette belle journée de vendredi pour départager les protagonistes. Giant-Liv, Commençal AM, Lapierre

Zesty et Scott Contessa, quatre modèles spécialement conçus pour ces dames étaient en lice pour le titre. Mais conquérir une femme n'est jamais chose facile et l'empoignée fut ardue ! En tête, Giant et Scott ont fait l'unanimité et creusé l'écart sur les deux poursuivants. Jugé « magnifique, efficace en montée, avec un freinage très fiable » pour Sylvie, « idéal pour un all-mountain » pour Audrey, le Scott, fort de ces compliments, a donc coiffé le Giant d'un tout petit morceau de pneu sur la ligne. Sa polyvalence aura été remarquée par toutes, Sylvie notait aussi « un côté joueur et stable, même

sur les sauts ! » Juste derrière, le Giant a péché selon ces dames par un léger manque de rendement en montée, mais son look a, lui, été unanimement salué. Scott premier, Giant-Liv second, c'est le Commençal qui a pris la troisième place, le Lapierre Zesty, vous l'aurez compris ferme la marche. Champion dans le pentu, le Commençal a été l'objet de convoitises de toutes alors que la pente s'inclinait. « Il est hyper stable et sa tige de selle télescopique est un vrai plus », jugeait Marilyn, qui dans le même temps, le reconnaissait un peu « chaud pour les cuisses en montée ! » Quant au Lapierre

Zesty, son faible poids le classait comme bon grimpeur, mais Sylvie, l'experte, a surtout regretté « l'avant qui se cabre et occasionne ainsi une dépense d'énergie supplémentaire ». L'insuffisance de la maniabilité et le freinage peu convaincant ont été les principaux défauts relevés sur le vélo dijonnais. Mais au-delà de ces considérations pour savoir lequel était le meilleur, chose faite avec beaucoup de sérieux il faut bien le reconnaître, c'est une ambiance au top qu'il convient de saluer pour cette journée. Bravo les filles!

Le classement

1. Scott Contessa Genius 710
2. Giant-Liv Intrigue
3. Commençal Meta AM Girly
4. Lapierre Zesty AM 327 Lady 27,5"

Les rideuses



Marilyn Dutilleul, 24 ans

« La journée était top, hyper bien organisée, j'espère d'ailleurs recevoir quelques photos souvenirs! L'accueil sur les stands des marques était remarquable. Je suis très contente d'avoir participé à cette journée et Céline (Gros, N.D.L.R.) était géniale, merci pour ses conseils! C'est difficile de faire un choix entre le Scott et le Giant, mais puisqu'il faut en choisir un, je dirais le Scott. »



Sylvie Boss, 46 ans

« Super journée, super ambiance, un guide au top, merci Céline! C'était une excellente occasion de tester des vélos, de pouvoir les jauger sur le terrain, comparer les différents comportements. Merci à toute l'équipe des Portes du Soleil pour cette très belle expérience! Le Scott est, à mon avis, le vélo le plus polyvalent et mérite de gagner ce comparo. Juste derrière, je pencherais pour le Commençal, qui est vraiment parfait, joueur et rassurant, en descente. »



Audrey Wetzel, 30 ans

« Je suis très heureuse d'avoir été "testeuse d'un jour" et fière d'avoir pu bénéficier des conseils d'une pro comme Céline, un pur moment de bonheur, j'en redemande! Je redoute les descentes en général, mais avec tous les conseils de Céline, je me sens prête pour mes futures randonnées du dimanche! Je choisis le Scott pour son look et sa réactivité, parfait pour un all-mountain. Let's bike et merci à toute l'équipe! »



Evgenia Epanchina, 22 ans

« C'est une très bonne initiative que de proposer de tester des vélos entre filles. L'encadrement était top, nous avons reçu d'excellents conseils de la part de Céline et je pense que nous avons toutes beaucoup progressé en une seule journée! Quant à l'organisation, que dire... Hébergement, réglage des vélos, forfait, staff hyper gentil... merci! Le Scott a une géométrie et un look qui sont parfaits. La commande de suspension est top, il gagne haut la main. »



Lamouche Christine, 48 ans

« J'aurais aimé rouler encore plus pour profiter des pistes, des conseils de Céline et de la compagnie des filles! Mais c'est une belle expérience, avec des rencontres sympas et pour moi, c'est vraiment l'essentiel! Le Giant et le Scott sont très proches, hyper polyvalents. Un petit plus pour le Giant avec son look "girly"! »



Céline Gros, CG Riding Academy

Unanimement remerciée pour sa prestation du jour, Céline Gros a en effet offert un encadrement parfait. Ses conseils ont été écoutés et appliqués et toutes les filles, "testeuses d'un jour", comme le disait Audrey, ont eu le sentiment d'avoir vraiment progressé pendant cette journée. Après sa carrière sur les pistes de DH et 4X, Céline gère aujourd'hui une structure d'encadrement, la CG Riding Academy, dans laquelle elle propose différentes formules de stages, seul ou en groupe, pour "riders" débutants ou confirmés. La préparation à la compétition, les randos nocturnes et bien sûr les randos "girls" sont aussi au programme. Toutes les infos sur la CG Riding Academy sur le site : www.cg-ridingacademy.com



Les filles auront eu l'occasion de tester chacun des vélos en compétition pour cette élection sur des pistes ludiques et variées. Le brief ou les conseils de Céline auront été écoutés avec une grande attention!





Retour en images

Let's get rock!

80 km de sentiers, 75 marques qui présentent leurs produits ou font essayer leurs derniers modèles, des animations à foison, forcément, ça fait de belles photos souvenirs!

Cette onzième édition de la Pass'Portes n'aura pas dérogé à la règle: organisation parfaite, stands à profusion et riders heureux! Le salon, le plus important depuis la création de l'événement, avec 75 stands, aura été animé tout au long de ce week-end pour le plus grand plaisir des participants et visiteurs venus en nombre. Sur les pistes, les possibilités offertes sur le

magnifique domaine des Portes du Soleil (gros *ride* ou balade en famille, c'est au choix) auront comblé tout le monde. Au final, toujours la même conclusion: vivement la prochaine!

Convivial. C'est le mot qui résume le mieux ce qu'est une Pass'Portes. Sur un terrain de jeu idéal pour chaque vététiste, qu'il soit croqueur, enduriste, descendeur ou encore randonneur, le plaisir est au rendez-vous. Sur les ravitaille-

ments, entre rigolades et fromage d'Abondance, entre discussions sur le matos et saucisson, l'ambiance reste à la fête. Français, Anglais, Suisses, Belges, plus de 31 nationalités sont venues profiter du domaine haut-savoyard. Pour les chiffres, 6.300 inserts, 6.900 tablettes de chocolat englouties, plus de 1.000 tests effectués le week-end, 200 marques prêtes à revenir en 2016, bref, un succès! L'ambiance, les pistes, les animations partici-

pent à cette réussite. *Ride* de nuit pour des sensations uniques et quelques gamelles, compétition de short-track dans les rues des Gets pour un spectacle impressionnant, Pass'Portes Kids où les courageux qui n'ont pas eu peur d'affronter la pluie dominicale auront pu faire comme les grands, mais aussi baby-foot géant, vélos-rigolos, massages... Tient-il? Alors à l'année prochaine, à Morzine, du 26 au 28 juin 2015! ●



Terreux, pierreux, secs ou humides, sur la Pass'Portes, les chemins sont au choix!



Performantes et confortables, les remontées mécaniques vous emmènent sur les pistes du bonheur!



Allez, un coup de grimpe à pied, mais c'est pour mieux descendre de l'autre côté, courage les gars!



Les Daft Punk n'étant pas dispo, c'est un groupe local qui s'est occupé de la musique sur les ravitos. Pas de casque intégral pour eux, mais un chapeau!



Le stand Mavic présent sur le ravito pour réparer tous les bobos des vélos, on dit merci qui?



Si l'un des Pass'Porteurs semble très intéressé par les oranges et la qualité du ravito, les deux autres le sont davantage par les jolies bénévoles.



Beaucoup viennent sur la Pass'Portes pour rouler en famille, mais entre potes, c'est sympa aussi!



L'altitude accessible des stations des Portes du Soleil permet d'évoluer dans un cadre magique, entre pierres et sapins verts, top!

SR SUNTOUR

AURON

MÛRI EN COMPÉTITION



Emmeline Ragot en séance de dédicace chez Lapierre. Nico Vouilloz et Loïc Bruni suivront, joli plateau !



Le short-track nocturne est toujours un joli spectacle. Pilotes pro ou amateurs, la grille vous est ouverte !



Un petit arrêt du télésiège et la file s'agrandit. Pas de panique, le débit est suffisamment important pour que l'attente soit courte.



AURON RC2 27,5"
ENDURO
150 / 160 mm débattement
Magnesium monocoque
Cartouche RC2
1880g, DLLOC2 (69g) inclus

27.5 LOC²



Remy ABSALON
SR SUNTOUR WERX ATHLETE
@ EWS TWEEDLOVE, SCO

SR SUNTOUR FRANCE
sav@srsuntour-cycling.com
Tel: 09-81-24-16-50

www.srsuntour-cycling.com

Résultats

Coupe du monde de DH

■ Fort William (Écosse) 07 et 08 juin 2014

Hommes

1. Troy Brosnan (AUS) – Specialized Racing DH, à 4' 36" 580
2. Sam Hill (AUS) – Nuke Proof Chain Reaction à 1" 659
3. Danny Hart (UK) – Giant Factory Off-Road, à 2" 076
4. Aaron Gwin (USA) – Specialized Racing DH, à 2" 516
5. Gee Atherton (UK) – GT Factory Racing, à 3" 142...

Femmes

1. Emmeline Ragot (F) – Lapierre Gravity Republic, à 5' 12" 624
2. Myriam Nicole (F) – Commençal Riding Addiction, à 8" 710
3. Tracey Hannah (AUS) – Hutchinson UR Polygon, à 13" 976
4. Emilie Stiegenthaler (CH) – Gstaad-Scott, à 18" 567
5. Jill Kitner (USA) – Team Norco, à 22" 994...

Juniors

1. Martin Maes (B) – GT Factory Racing, à 4' 51" 072
2. Loris Vergier (F) – Lapierre Gravity Republic, à 1" 298
3. Alex Marin Trillo (S) – Giant Factory Off-Road, à 3" 928...

■ Leogang (Autriche) 14 et 15 juin 2014

Hommes

1. Josh Bryceland (UK) – Santa Cruz Syndicate, à 3' 18" 749
2. Greg Minaar (RSA) – Santa Cruz Syndicate, à 1" 275
3. Troy Brosnan (AUS) – Specialized Racing DH, à 1" 284
4. Brook McDonald (NZ) – Trek World Racing, à 1" 300
5. George Brannigan (NZ) – Trek World Racing, à 1" 934...

Femmes

1. Manon Carpenter (UK) – Madison Saracen DH Team, à 3' 42" 517
2. Rachel Atherton (UK) – GT Factory Racing, à 2" 699
3. Myriam Nicole (F) – Commençal Riding Addiction, à 4" 028
4. Emmeline Ragot (F) – Lapierre Gravity Republic, à 4" 310
5. Tahnee Seagrave (UK) – FMD Racing, à 7" 936...

Juniors

1. Amaury Pierron (F) – Passion Vélo, à 3' 30" 160
2. Taylor Vernon (UK) – GT Factory Racing, à 0" 554
3. Luca Shaw (USA) – Sram TLD Racing, à 1" 205...

Classement provisoire :

Hommes

1. Troy Brosnan 634 pts, 2. Aaron Gwin 605 pts, 3. Josh Bryceland 547 pts...

Femmes

1. Manon Carpenter 780 pts, 2. Emmeline Ragot 690 pts, 3. Myriam Nicole 662 pts...

Juniors

1. Loris Vergier 140 pts, 2. Luca Shaw 114 pts, 3. Taylor Vernon 101 pts...

Prochaine épreuve : Mont Saint-Anne (Canada)
du 31/07 au 03/08/2014

Coupe du monde XC

■ Albstadt (Allemagne) 30 mai et 01 juin 2014

Hommes

1. Julien Absalon (F) – BMC MTB Racing, à 1 h 29' 24"
2. Nino Schurter (CH) – Scott Odlo, à 1' 19"
3. Stéphane Tempier (F) – BH-Suntour-KMC, à 1' 24"
4. Fabian Giger (CH) – Giant Off-Road, à 1' 40"
5. Moritz Milatz (D) – BMC MTB Racing, à 2' 02"...



En Écosse, Nicolas Lau (ici à Valloire) a remporté sa 1^{ère} victoire mondiale en enduro, mais Graves conserve le "lead" des EWS. Ci-dessous, pour Josh Bryceland, 1^{ère} victoire également mais en DH, c'était à Leogang.



Femmes

1. Pauline Ferrand-Prevot (F) – Liv Pro XC Team, à 1 h 30' 59"
2. Gunn-Rita Dahle-Flesjåa (NOR) – Multivan Merida, à 2' 59"
3. Jolanda Neff (CH) – Liv Pro XC Team, à 3' 19"
4. Tanja Zakelj (SLO) – Unior Tools, à 3' 39"
5. Catharine Prendel (Can) – Luna Pro Team, à 3' 53"...

Classement provisoire :

Hommes

1. Julien Absalon 890 pts, 2. Nino Schurter 580 pts, 3. Daniel McConnell 530 pts, 4. Stéphane Tempier 526 pts, Maxime Marotte 496 pts...

Femmes

1. Jolanda Neff 650 pts, 2. Gunn-Rita Dahle-Flesjåa 560 pts, 3. Pauline Ferrand-Prévot 500 pts...

Prochaine épreuve : Mont Saint-Anne (Canada)
du 31/07 au 03/08/2014



© Paul Humbert

Victorieuse en Écosse, Emmeline Ragot n'a pu empêcher Manon Carpenter de s'imposer en Autriche, en attendant Mont St Anne...

Enduro World Series

■ Tweed Valley (Écosse)

31 mai et 01 juin 2014

Hommes

1. Nicolas Lau (F) – Cube Action Team, 43' 11" 04"
2. Justin Leov (NZ) – Trek Factory Racing, à 11" 66
3. Joe Barnes (UK) – Canyon Factory Enduro Team, à 14" 68
5. Florian Nicolai (F) – Rocky Mountain Urge BP Team, à 37" 77
5. François Bailly-Maître (F) – BMC MTB Racing Team, à 43" 59...

Femmes

1. Tracy Moseley (UK) – Trek Factory Enduro Team, 49' 01" 07
2. Anne-Caroline Chausson (F) – Ibis Cycles, à 45" 91
3. Cécile Ravanel (F) – GT Pulse, à 1' 12" 53
4. Anneke Beerten (NL) – Specialized Racing Team, à 2' 46" 63
5. Ines Thoma (D) – Canyon Factory Enduro Team, à 4' 35" 68...

■ Valloire (France)

21 et 22 juin 2014

Hommes

1. Jared Graves (Aus) – Yeti Fox, 1h 20' 39" 921
2. Damien Oton (F) – Devinci-Alltricks, à 3" 532
3. René Wildhaber (CH) – Trek Factory Racing, à 4" 054
4. Cédric Gracia (F) – Santa Cruz, 28" 263
5. Yoann Barelli (F) – Giant Factory Off-Road, à 53" 629...

Femmes

1. Tracy Moseley (UK) – Trek Factory Enduro Team, 1h 29' 49" 767
2. Anne-Caroline Chausson (F) – Ibis Cycles, à 1' 36"
3. Anneke Beerten (NL) – Specialized Racing Team, à 2' 02"
4. Isabelle Courdunier (F) – Rocky Mountain Urge BP, à 5' 24" 032
5. Cécile Ravanel (F) – GT Pulse, à 6' 42" 951...

Classement provisoire :

Hommes

1. Jared Graves 1300 pts, 2. Justin Leov, 1170 pts, 3. Damien Oton, 1160 pts...

Femmes

1. Tracy Moseley, 1150 pts, 2. Anne-Caroline Chausson, 1100 pts, 3. Cécile Ravanel, 930 pts...

Prochaine épreuve : La Thuile (Italie) 12 et 13/07/2014

Championnats du monde de 4X

■ Leogang (Autriche) 13 juin 2014

Hommes

1. Tomas Slavik (CZE) – Ghost-RSP
2. Michael Mechura (CZE) – Nuke Proof Chain Reaction
3. Simon Waldburger (CH) – Bergamont Schweiz
4. Aiko Göhler (D) – Last MTB
5. Quentin Derbier (F) – Rider's Spirit-Nicolai...

Femmes

1. Katy Curd (UK) – Rose Vaujany Gravity Team
2. Anneke Beerten (NL) – Specialized Racing Team
3. Steffi Marth (D) – Trek Gravity Girls...

MaxiAvalanche

■ Vallnord (Andorre) 15 juin 2014

1. Damien Oton (F) – Devinci Alltricks, 35' 18" 100
2. Cédric Gracia (F) – Santa Cruz, à 12" 119
3. Yoann Barelli (F) – Giant Factory Off-Road, 43" 894
4. Santiago Lombo (ARG) – Orbea Enduro Crew, à 2' 02" 945
5. Karim Amour (F) – BH, à 1' 58" 517...

Du 12 juillet au 3 août

12 juillet

SEYNE-LES-ALPES (04)
 Nombre de km VTT : 12-25-35-45
 TARIF : 8/10€
 louvirasoleu@hotmail.fr et 04 92 35 09 17

13 juillet

CHÂTENOIS (67)
 Nombre de km VTT :
 18 - 26 - 38 - 58
 TARIFS : 3/5€
 gerard.blec@numericable.fr
 03 88 82 12 50

DOUDEVILLE (76)

Nombre de km VTT :
 40 - 60
 TARIFS : 4/6€
 jeanmeer@wanadoo.fr et 06 48 19 18 09

ANGLES (85)

Nombre de km VTT : 30-50
 TARIFS : 4/6€
 ccanglois@orange.fr 02 51 97 52 82

PONTPOINT (60)

Nombre de km VTT : 30-40-50-70
 TARIFS : 1/3€
 marc.saley@wanadoo.fr
 03 44 72 33 54

BOISMÉ (79)

Nombre de km VTT : 22-30-45-60
 TARIF : 3/5€
 giret.jeanpierre@wanadoo.fr
 05 49 72 16 93

14 juillet

REMOULINS (30)

Nombre de km VTT :
 15 - 25 - 35 - 45
 TARIFS : 6/8€
 ets.roussillon.provence@cegetel.net
 06 82 78 47 47

WARLOY-BAILLON (80)

Nombre de km VTT : 18/30/55
 TARIFS : 2/4€
 d.baucelet@libertysurf.fr
 03 22 40 63 78

LINAC (46)

Nombre de km VTT : 12-20-35-45
 TARIF : 5€
 vautier.x@orange.fr et 05 65 34 90 95

20 juillet

CONDOM-D'AUBRAC (12)

Nombre de km VTT : 10-20-35-45-60-75
 TARIF : 9/12€
 accueuil.stchelydaubrac@orange.fr
 05 65 44 21 15

MALAUSE (82)

Nombre de km VTT : 30-45
 TARIF : 4/6€
 gerard-82@hotmail.fr et
 05 63 29 19 24

27 juillet

ESTISSAC (10)

Nombre de km VTT :
 10 - 25 - 35 - 45
 TARIFS : 3/5€
 synthese3@wanadoo.fr
 06 16 57 28 95

LES CARROZ (74)

Nombre de km VTT : 12-27-50-68
 TARIF : 17/30€
 com@lescarroz.com

CHAMBONS DE BORNE (07)

Nombre de km VTT : 8-22-40
 TARIF : 6/8€
 cycloclubdutanargue@free.fr
 06 24 12 07 27

3 août

ROYAN (17)

Nombre de km VTT : 20-30-45-60
 TARIF : 4/6€
 roy.bernard1@aliceadsl.fr et
 05 46 05 05 56

RUOMS (07)

Nombre de km VTT : 15-35
 TARIF : 5/7€
 dusserrep@aol.com et 04 75 37 62 99

SAINT-POURÇAIN-SUR-

SIOULE (03)

Nombre de km VTT : 19-37
 TARIF : 5/7€

SAINT SARDOS (82)

Nombre de km VTT : 24-40
 TARIF : 5€
 jacques.poujet@laposte.net
 05 63 02 57 07

Le choix de la rédaction



Les Carroz

Coupe de France DH

Une manche de coupe de France, c'est toujours un bel événement. Si vous êtes compétiteur amateur et que votre indice de performance vous le permet, pourquoi ne pas venir vous frotter au gratin national de la DH ? À défaut de pouvoir rouler sur ces pistes très exigeantes, vous pourrez aussi venir profiter d'un très grand spectacle de VTT. Réservez votre week-end !



La VTTticide

De la balade familiale au tracé freeride, chacun trouvera son bonheur sur les parcours de la VTTticide. Les ravitaillements à base de produits savoyards permettront de rejoindre sans encombre l'arrivée ou des stations de lavage de vélos. Diverses animations seront proposés. Comme les vingt précédentes, cette 21^e édition sera un succès !



Semaine fédérale Saint-Pourçain-sur-Sioule

Cette 76^e édition de la semaine fédérale de cyclotourisme vous fera découvrir les chemins de l'Allier. Si les circuits routiers restent nombreux, le VTT se développe largement ces dernières années et vous pourrez profiter chaque jour de tracés de randonnée qui vous permettront d'admirer ou de redécouvrir cette magnifique région.

Organisateurs,
 Annoncez vos manifestations sportives dans l'agenda de Bike. Retournez-nous le bulletin ci-joint trois mois à l'avance à :

BIKE - Rubrique AGENDA
 Éditions Larivière
 12, rue Mozart
 92 587 Clichy Cedex
 ou par e-mail :
 agenda.bike@editions-lariviere.fr

Date :
 Lieu :
 Département :
 Nom de l'épreuve :
 Type d'épreuve :
 Fédération/club :
 Kilométrage :
 Frais d'inscription :
 Contact :



Première fois...

L'actuel responsable marketing de Cannondale sait de quoi il parle puisqu'il a écumé pendant de longues années les pistes de coupe du monde après avoir pris goût au vélo sur les reliefs alsaciens.

Guillaume Koch

5^e-Coupe du monde, Les Gets 1999
5^e-Coupe du monde, Bromont 1999
5^e-Coupe du monde, Stellenbosch 1998
Multiple champion d'Alsace

DH régionale -
Aubure (67)

1992



« J'ai découvert le VTT grâce à mon cousin. Avant de grimper sur un vélo, j'ai fait un peu

de motocross, j'étais attiré par tout ce qui touchait à la mécanique. J'ai commencé par me licencier dans un club de cyclo-tourisme, où nous roulions en groupe; c'était convivial et nous faisons du vrai VTT! Dans ce cadre, j'ai participé, en 1992, à l'organisation de la Semaine fédérale, qui rassemblait plusieurs milliers de cyclos, et j'y ai rencontré Jean-Christophe Péraud. Quand je roulais, je n'étais pas des plus à l'aise en montée et mon ami Hervé m'a parlé des courses de descente. J'ai pris une licence au vélo-club de Soultz et je me suis inscrit à la course d'Aubure, en Alsace. J'avais un Peugeot rigide d'une douzaine de kilos, c'était déjà un bon vélo, avec des freins Cantilever et un wishbone à l'arrière. Je roulais avec un casque en polystyrène et la protection en plastique obligatoire sur le visage. C'était plutôt précaire. La course se déroulait sur deux jours: le samedi était réservé aux reconnaissances et le dimanche, aux descentes chronométrées. Il n'y avait pas de montées organisées pour les reconnaissances, et mon ami Hervé et moi n'avions qu'une voiture, nous devions remonter à vélo. Après deux ou trois reconnaissances, j'étais mort! La piste était bien



En VTT ou sur route, la passion du vélo est toujours la même. Si la technique est affûtée, en DH ou sur la roue arrière, le look est lui beaucoup plus... années 80!

plus longue que celles d'aujourd'hui, elle devait faire 6 kilomètres et alternait parties techniques et sections plus roulantes, entre forêts et clairières. Nous roulions sur des sentiers pédestres du Club Vosgien. Le dimanche, nous devions être une centaine au départ dans la forêt, je suis parti sans trop de pression, en roulant comme aux entraînements et en pédalant quand je le pouvais. J'ai terminé troisième, j'étais vraiment surpris de me retrouver aux côtés de gars qui n'avaient aucune idée de qui j'étais. Sur cette

course, le terrain était plutôt sec, mais pour le reste de ma carrière, c'est sous la pluie, dans la boue et les racines que je m'épanouissais vraiment, où les autres voyaient leurs motivations plonger. Suite à cette victoire, j'ai vraiment accroché et ma première idée a été de recommencer au plus vite! J'ai participé à pas mal de petites courses régionales, j'y ai fait un peu de trial et de cross, mais c'est vraiment en descente et dans le technique que je me faisais plaisir, avec de bons résultats. 1993 a été une année charnière pour le VTT et pour moi après le mondial à Métabief (25). J'ai rencontré, en fin d'année, les responsables de chez Scott qui m'ont donné une chance avec un petit contrat alors que je venais de finir mes études. J'ai passé tout l'hiver à faire des petits boulots pour gagner de l'argent et pouvoir me donner à fond en 1994, ça passait ou ça cassait! Grâce à ça, j'ai pu batailler en coupe du monde. »

« Je m'épanouissais sous la pluie, dans la boue et les racines, où les autres perdaient leurs motivations. »

HAIBIKE

**UPHILL =
DOWNHILL**



HAIBIKE
NDURO PRO



Avec le nouvel NDURO PRO, premier modèle électrique avec 180 mm de débattement, le plaisir est autant dans les descentes que dans les montées. Le résultat: Efficace en Uphill, en Downhill et de nouvelles sensations en Trail!

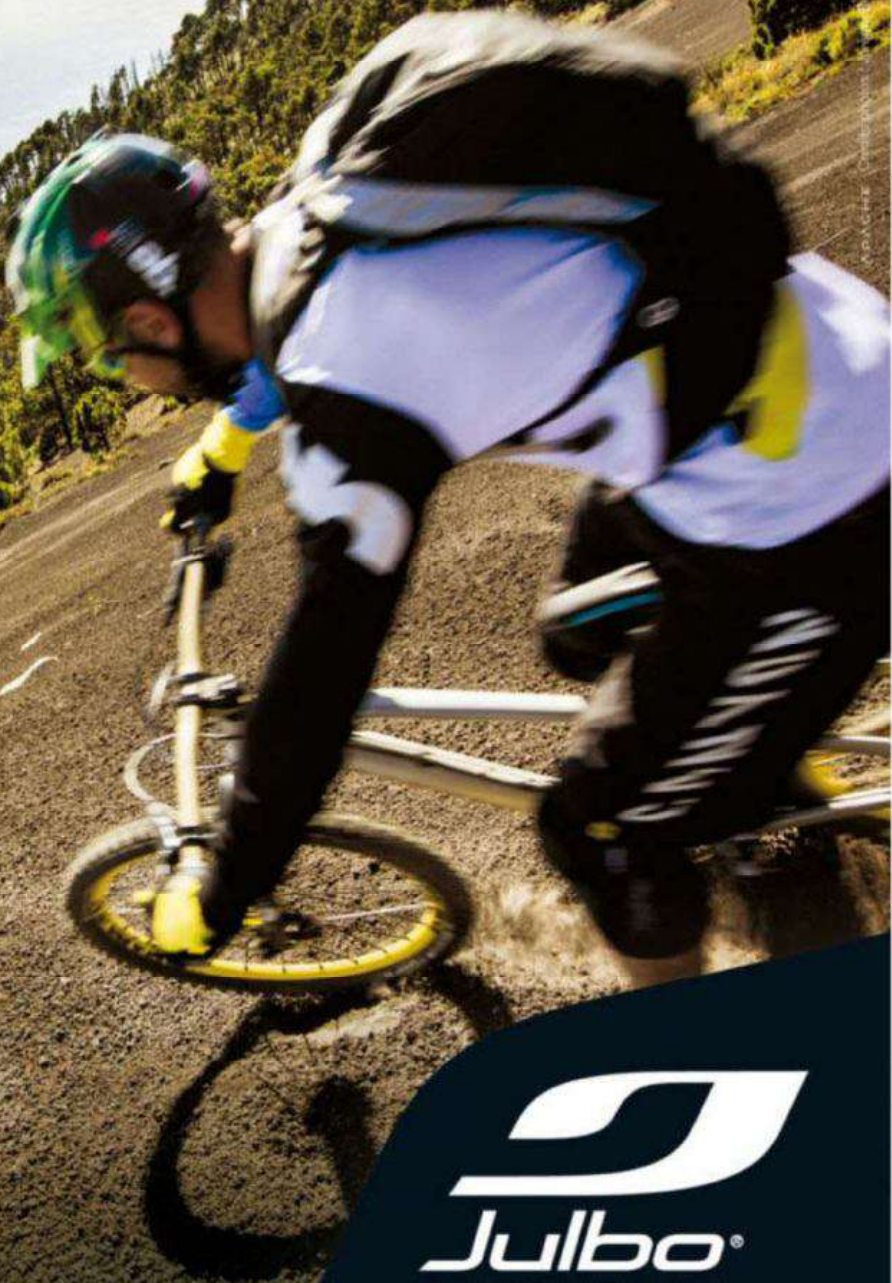
Ce modèle fait partie de notre gamme XDURO aussi complète que variée. Votre vision de l'e-Performance sera complètement changée. Promesse tenue.

Pour plus d'informations consultez haibike.de/xduro

The world needs your vision

Fabien BAREL / PIPELINE

Look radical et ergonomie extrême des branches : la technologie Twin Flex procure une sensation immédiate de confort et de douceur. Avec les verres larges Zebra et l'insert mousse anti-sueur Sweat Blocker, rien ne viendra gêner votre vision. Ce modèle existe aussi avec des verres Zebra Light pour rider de l'aube au crépuscule.



Ride Session 2013 Guatemala
Fabien et Rodolphe sur les pentes de
l'Acatenango.
Flashez ce code pour visionner le film

www.julbo-eyewear.com


Julbo®
The world needs your vision™