

Entraînement

**10 conseils
pour booster
ses accélérations**

**30 tenues
d'été
pour vaincre
la chaleur**

**Paris-Nice
et les Classiques**

**Découvrez le nouveau
matos des pros**

Test vélos

De 900 à 3000 €

10 super bonnes affaires

COSTA BRAVA

**Le rendez-vous
soleil de début
de saison**

**VÉLO ROUTE
DE L'ANNÉE**

**Canyon, b'Twin,
Cannondale, Look,
Specialized
en finale!**

**Les meilleures
bombes
de réparation**

**Merida Reacto CF Team :
un vélo de pro, pour
exploser les records
de vitesse!**

ORBEA



UN PUR-SANG

ORCA.
UNE RACE PURE.

La puissance du vélo qui a marqué d'une pierre blanche l'histoire du cyclisme sur route, nous l'avons dans le sang. Testé dans un tunnel aérodynamique, l'Orca bénéficie d'un nouveau design ergonomique, mais aussi d'une fourche

redessinée. Sa technologie monocoque et sa garantie à vie maintiennent tout le potentiel de la race Orca et attestent de la pureté de sa lignée, génération après génération.

Orca

Scannez ce code
pour découvrir
votre prochain vélo.



REDACTION

Tél.: 01 41 33 37 37

Email: le.cycle@motorpresse.fr

Pour joindre un rédacteur par email: prenom.nom@motorpresse.fr

Rédacteur en chef: Yves Blanc

Assistante: Annie Moudze

Rédacteurs: Frédéric Iehl, Frédéric Pondeve, Cédric Leroy

Directeur artistique: Christophe Lassaut

Première maquettiste: Valérie Fin

Premier secrétaire de rédaction: Cédric Leroy

Secrétaire de rédaction: Hélène Saint-Marc

Photographes: F. Berry, E. Vallée

Cartographe: Thierry Florentin

Ont collaboré à ce numéro:

Damien Galtier, Frédéric Millet,

Pascal Rivat, Antoine Vayer

Correspondants régionaux:

Guy Gavroy (Alsace), Marc Bruno (Aquitaine), Régis Delpeuch (Auvergne),

Michel Bouton (Bourgogne), Éric Le Balch (Bretagne), Stéphane Magnoux

(Centre), Philippe Bouillon (Champagne-Ardenne), Christian Petroz

(Dauphiné-Savoie), Florent Thévenin (Franche-Comté), Frédéric Pondeve

(Île-de-France), Jean-Denis Gely (Languedoc-Roussillon), Jean-Charles Verguet

(Lorraine), Abin Billès (Midi-Pyrénées), Denis Vandenbergue (Nord, Belgique),

André Gomez (Pays de la Loire), Raphaël Nappay (Picardie), Louis Delavault

(Poitou-Charentes), Jean-Paul Vespière (PACA), Georges Polge (Rhône-Alpes),

Fabrice Iluszcak (Limousin), David Albis (Normandie), Noël Kuslin (Corse)

LE CYCLE édité par MOTOR PRESSE FRANCE

12, rue Rouget-de-Lisle

93442 Issy-les-Moulineaux Cedex

Tél.: 01 41 33 37 37 / Fax: 01 41 33 47 67

Pour joindre votre correspondant, composer le 01 41 33 33,

puis les quatre chiffres à la suite de son nom.

DIRECTION

Présidente et directrice de la publication: Guillemette Payen (37 13)

Directeur général adjoint: Bruno Oussourt (37 13)

Assistants: Sylviane Champion (37 13)

Directeur délégué Pôle Loisir: Marc Lacombe (47 00)

Adjointe au directeur délégué: Linda Salem (47 02)

PUBLICITÉ

pub.lecycle@motorpresse.fr

Pour joindre une personne par email: prenom.nom@motorpresse.fr

Fax: 01 41 33 79 00

Directrice déléguée de la région: Christine David (37 30)

Assistants: Jocelyne Dujardin (37 31)

Directrice de publicité du Pôle Sport Endurance: Isabelle Lefebvre (38 97)

Directrice de clientèle: Isabelle Gomes (07 11)

Directrice de clientèle courses: Isabelle Lamoussé (38 73)

Assistante de publicité: Nelly Salvador (47 39)

Chef de studio: Thierry Dijon (59 89)

DIFFUSION ET PROMOTION

Directeur: Denis Folsy

Directeur adjoint de la diffusion (abonnements): Sébastien Bacchialoni

Abonnements et anciens numéros:

LE CYCLE, 17, chemin des Boulangers, 78926 Yvelines Cedex 9

Tél.: 01 55 56 70 52 - Fax: + 33 1 55 56 71 10

Email: abo@motorpresse.fr

Tarif abonnement France métropolitaine: 1 an, 12 numéros: 55 €

Abonnements pour la Belgique: EDIGROUP BELGIQUE Sprl

Service Abonnements - Bastion Tower, étage 20 - Place du Champ-de-Mars 5

1050 BRUXELLES - BELGIQUE

Tél.: (0032) 70 233 304 - Mail: abobelgique@edigroup.org

Abonnements pour la Suisse: DYNAPRESSE - Service abonnements

38 AV VIBERT 1227 CAROUGE - SUISSE

Tél.: 022 308 08 08 - abonnements@dynampresse.ch, www.dynampresse.ch

Autres destinations nous consulter: + 33 1 55 56 70 52.

La référence ICS de Motor Presse France est FR58ZZ395793.

Chef de produits abonnements: Véronique Da Silva Santos (37 91)

Directrice adjointe de la diffusion (ventes au numéro): Khim Ly-Chhun (37 06)

Contact diffuseurs et dépositaires de Presse: Hélène Dencausse (38 64)

Distribution: Prestalls

FABRICATION

Directeur: Hervé Rouhar (38 58)

Chef de fabrication: Bénédicte Larue (79 11)

Impression: Rotolito Lombarda, Via Sondrio 3, 20096 Seggiano di Pioltello (MI)

PHOTOGRAVURE

Motorpresse: D. Aujon (47 96), C. Charfan (47 97) et G. Lloret (47 83)

Motor Presse France est une filiale du groupe

Motor Presse International:

Président: Dr. Volker Breid / Norbert Lehmann

CEO: Dr. Volker Breid / Henry Algaier

Numéro de commission paritaire:

1215 K 83416

Dépot légal: avril 2014

N° ISSN 0184-1238



Des pousses prometteuses

Le cyclisme français est en train de montrer un autre visage. Sur les courses de début de saison, les coureurs français ont trusté les premières places et enlevé de belles épreuves. Jean-Christophe Péraud s'est imposé au Critérium international, nos sprinteurs Bryan Coquard, Nacer Bouhanni ont déjà débloqué leur compteur de victoires et sont de plus en plus respectés par leurs adversaires. Arnaud Démare accumule les accessits et Arthur Vichot a honoré son maillot de champion de France en s'imposant sur la promenade des Anglais. Quant aux grimpeurs Warren Barguil et Romain Bardet, ils ont démontré que les bons résultats acquis en 2013 n'étaient pas le fruit du hasard, puisqu'au Tour de Catalogne, ils ont rivalisé avec les meilleurs coureurs mondiaux en montagne. Enfin, la formation AG2R La Mondiale occupe actuellement la première place au classement provisoire des équipes UCI WorldTour! Une telle pépinière de talents n'avait pas servi le cyclisme français

Les bons résultats acquis en 2013 n'étaient pas le fruit du hasard

depuis des années. Comment alors expliquer cette renaissance? Selon certains experts, ces jeunes coureurs bénéficient de conditions plus favorables pour exprimer leur talent. En substance, cela signifie que les effets de la lutte antidopage et un changement des mentalités expliquent ce renouveau. Cette nouvelle donne, certes fragile, permet donc aux coureurs vertueux de pouvoir enfin dévoiler leur potentiel. De là à affirmer qu'il y eut des générations sacrifiées... Tout cela est très encourageant pour la suite de la saison. Si la confiance et l'effet d'émulation sont de retour, le cyclisme français peut, cette année, entrevoir une belle moisson de succès.

Y. Blanc

Montée au coude-à-coude sur les routes vallonnées des coteaux de la Loire lors de la sortie pour la séance photo du dossier « Spécial bonnes affaires ».





F. BERRY



Photo de couverture:
Fabrice Berry

ACTUS

- 8 Shopping
- 10 Monde du vélo
- 14 Portrait : Brian Cookson
- 16 Nouveautés 2015 : Shimano 105, Campagnolo Super Record RS, Sram Force CX1
- 21 Le matériel des pros sur Paris-Nice et à travers la Flandre
- 28 Événement : Vélo route de l'année 2014

ESSAIS PRODUITS

- 30 Roues Shimano RS81-C24 et RS81-C35
- 32 Boyau Tufo Hi-Composite Carbon 25, porte-bidon Arundel Mandible, housse de téléphone étanche OverBoard
- 34 Chaîne BBB BCH-113L, freins FSA SL-K

ESSAIS ROUTE

- 36 Merida Reacto CF Team
- 42 Kuota Kiral

DOSSIER

- 48 Spécial bonnes affaires

COMPARO

- 68 Les bombes de réparation

ATELIER

- 72 Nettoyer son vélo : la finition

PARCOURS

- 74 Costa Brava

COL DUR

- 80 Monastère Sant Pere de Rodès

RENDEZ-VOUS

- 86 Cyclosporifs et cyclotouristes

PRATIQUE

- 92 Sport et études
- 96 Mécanicien à domicile

ÉQUIPEMENT

- 99 Les tenues d'été

SANTÉ

- 108 Pollution de l'air

ENTRAÎNEMENT

- 110 Explosivité

DIÉTÉTIQUE

- 114 S'alimenter sur le vélo

RÉGIONS

- 117 Toute l'actualité cycliste

COURRIER

- 136 Vous nous écrivez

DÉBAT

- 138 Utilisez-vous votre vélo pour vous rendre sur votre lieu de travail ?

Le prochain numéro du « Cycle » paraîtra le vendredi 16 mai



F. BERRY

36 Merida Reacto CF Team à l'essai



F. BERRY

42 Le Kuota Kiral en test



F. BERRY

48 10 vélos de 900 à 3000 €



E. VALLÉE

68 7 bombes de réparation en test



F. MAILLET

80 En Catalogne, un balcon avec vue sur mer



E. VALLÉE

114 Ravito mini, énergie maxi !



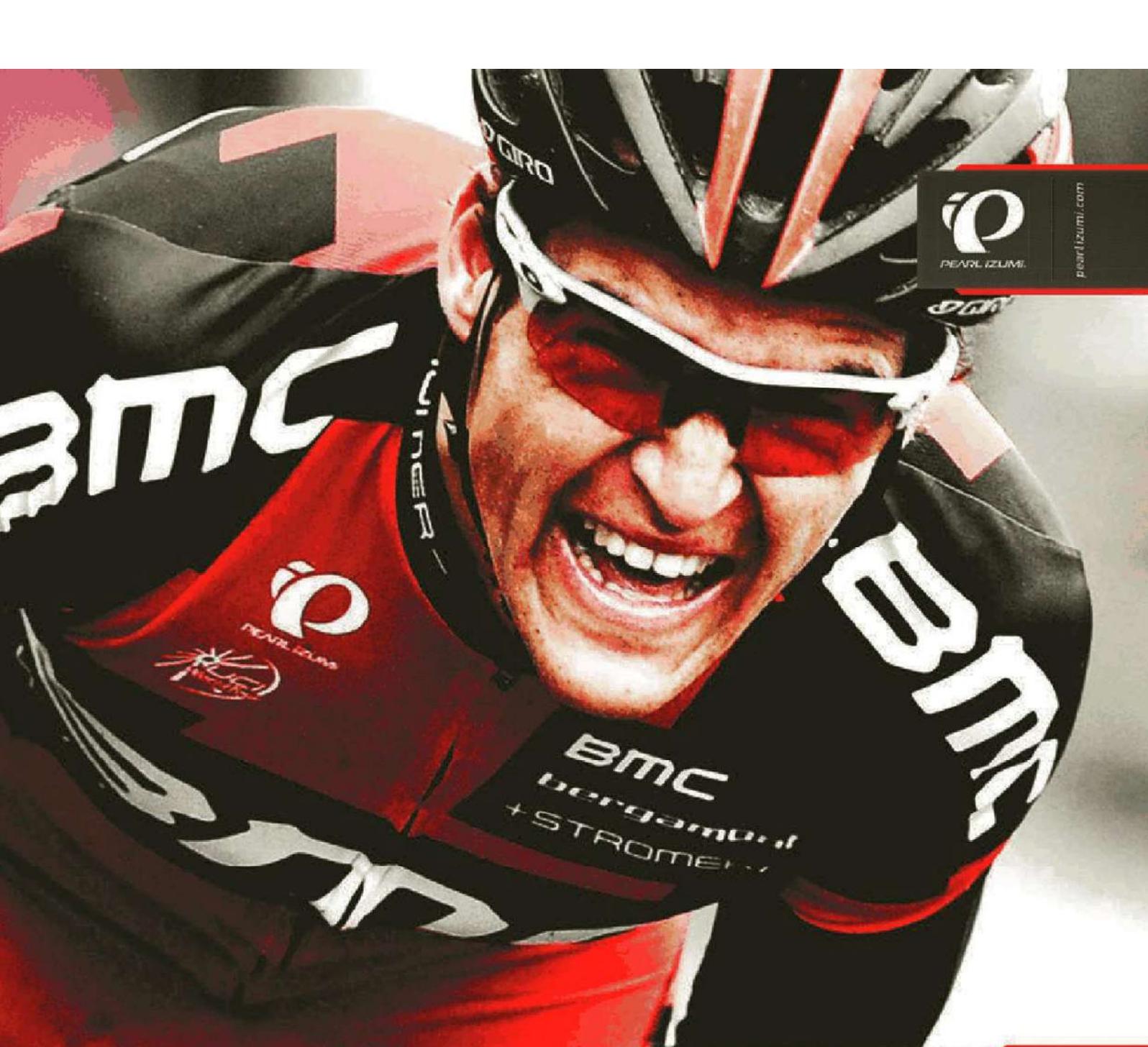
PEARL IZUMI PREMIUM DEALERS

DEPT	MAGASIN	ADRESSE	CP	VILLE
22	MISTERVELO	ZA LA FERRERE - BATIMENT CSI	22120	YFFINIAC
31	BOUTICYCLE JOLLY	PARC D'ACTIVITE DE TAURE II	31880	LA SALVETAT ST GILLES
37	VELOLAND TOURS	ESPACE 10 - 21 RUE HENRI POTEZ	37170	CHAMBRAY LES TOURS
38	VELOLAND GRENOBLE	SARL ALCYDIS	38405	ST MARTIN D'HERES
41	VELOLAND BLOIS	1 ZAC PERRIERE	41350	VINEUIL
45	VELOLAND OLIVET LA SOURCE	99 RUE D'ALSACE	45160	OLIVET LA SOURCE
50	LA PASSION DU 2 ROUES	ZA LE MONT A LA KAINÉ	50700	IBRIX
51	VELO OXYGENE HUBERT	82 RUE NEUFCHATEL	51100	REIMS
63	BOUTICYCLE CLERMONT FERRAND	16 RUE RAMOND	63000	CLERMONT FERRAND
65	INTERSPORT TARBES	BLD DU PRÉSIDENT KENNEDY	65000	TARBES
65	CULTURE VELO CASTRES	19 RUE HENRI LE CHATELIER	65170	CASTRES
67	ESPACE CYCLES	ALLEE DES PEUPLIERS	67160	WISSEMBOURG
68	CULTURE VELO COLMAR	8 RUE TIMKEN	68000	COLMAR
70	CULTURE VELO VESOUL	4 B RUE NOEL ORY	70000	NOIDAN LES VESOUL
78	CULTURE VELO RAMBOUILLET	1 RUE DE CUTESSION - ZA DE BEL AIR	78120	RAMBOUILLET
91	VELO OXYGENE GIF SUR YVETTE	ROUTE DE CHATEAUFORT	91190	GIF SUR YVETTE
92	ORC CYCLES	11 RUE SADI CARNOT	92170	VANVES

PEARL IZUMI OFFICIAL DEALERS

01	VELOLAND VIRAT	PARC D'ACTIVITE DE LA NEUVE	01440	VIRAT
03	AC CYCLES ET MOTOS	24 RUE PAUL VAILLANT COUTURIER	03100	MONTLIGON
03	BOURBON CYCLES	19 AVENUE EMILE DUILLAUMIN	03160	BOURBON LARCHAMBAULT
03	EURO CYCLES	9 RUE MARIE LAURENGIN	3600	YZEURE
04	CULTURE VELO CANNES	21 LES TOURRADES BAT D	06210	MANDELIEU
07	LA PETITE REINE	6 BVD DE LA REPUBLIQUE	07100	ANNONAY
07	CULTURE VELO SAINT PERAY	ZONE POLE 2000 NORD	07130	ST PERAY
09	LES MOULIERES CYCLES	10 PLACE DE LA MAIRIE	09470	LES MOULIERES
14	REVBIKES	2 RUE DE LA FONTAINE	16100	COGNAC
18	CYCLECOOP	3 PLACE MUTIN	18200	SAINT AMAND MONTROND
18	CYCLEXPERT	RUE PIERRE ET JEAN SERPAUD	18100	VIERZON
21	DIJON CYCLES	60 AV RAYMOND POINCARÉ	21000	DIJON
21	CYCLES DEGUEURCE	121 RUE D'AUXONNE	21000	DIJON
25	VELO OXYGENE AUDINCOURT	2 BVD MOISE FOGLIA	25400	AUDINCOURT
25	CYCLES PERNET	23 RUE DE LA REPUBLIQUE	25300	PONTARLIER
26	VELOLAND VALENCE	SARL BOUTICVELOS JLN	26000	VALENCE
26	CYCLES CASSESE	10 BOULEVARD DE LA LIBERATION	26100	ROMANS SUR ISERE
29	TECHNIC BIKE QUIMPER	ALLEE PIERRE LOUET - ZONE DE GOURVILLY	29000	QUIMPER
29	TECHNI BIKE CARHAIX	BVD JEAN MDULIN	29270	CARHAIX
29	LECLERC	QUAI CULTUREL ET SPORT	29830	PLOUDALMEZEAU
30	VELO OXYGENE CALVISSON	1 RUE DES MARCHANDS	30420	CALVISSON
38	CULTURE VELO GRENOBLE	21 AVENUE DE LILE BRUNE	38120	ST EGREVE
38	MONDOVELO VOIRON	21 LES BLANCHISSERIES	38500	VOIRON
38	CYCLES ET SPORT	PLACE DU DOCTEUR FAURE	38520	LE BOURG D'OISANS
39	MONDOVELO LONS LE SAUNIER	ESPACE CHANTRANS	39570	MONTMOROT
42	VELOLAND SORBIERS	41 RUE DE LA VAURE	42290	SORBIERS
42	CYCLES MULOT	1 BIS RUE JEAN MACE	42300	ROANNE
42	TWINNER MONTBRISON	8 ALLEE JEAN TER DU FOREZ	42401	MONTBRISON CEDEX
42	GRESINGH	17 RUE D'ORIAN	42700	FIRMINY
43	INTERSPORT YSSINGEAUX	ZA DES LA CHATIMBARBE	43300	YSSINGEAUX
43	VELDMANIA	10 RUE TRANSCVENOLE	43700	BRIVES CHARENAC
45	CULTURE VELO SARAN	1065 ROUTE NATIONALE 20	45770	SARAN
51	VELOLAND CHALONS S/ MARNE	2 RUE LEPRINCE RINGUET	51008	CHALONS S/ MARNE CEDEX
53	INTERSPORT MAYENNE	CENTRE COMMERCIAL LA MOTTE HYPER U	53100	MAYENNE
54	BOUTICYCLE NANCY	6 BIS RUE CATHERINE SAUVAGE	54270	ESSEY LES NANCY
57	VELOLAND FORBACH	208 RUE NATIONALE	57400	FORBACH
58	SPORT 2000 NEVERS	BOULEVARD DU GRAND PRE DES BORDES	58000	NEVERS
64	TILLOUS	65 BIS RUE MARCEL LOUBENS	64570	ARETTE
67	CRISTAL BIKES	16 ALLEE DE LONGUETTERE	67205	MONTRABE
67	MONDOVELO BOURGOIN JALLIEU	1 RUE EDOUARD BRANLY	67205	BOURGOIN JALLIEU
69	BOUTICYCLE PIERRE BENITE	29 CHEMIN DES MURIERS	69130	PIERRE BENITE
69	INTERSPORT CRAPONNE	CENTRE INTERSPORT NID0804 000	69290	CRAPONNE
70	VELO OXYGENE LURE	2 J AUX CLAYES	70200	LURE
71	BOURBON SPORTS	23-25 RUE DU COMMERCE	71140	BOURBON LANCY
74	CYCLES ANNICK TOINET	3421 RTE D'ALBERTVILLE	74320	SEVRIER
74	INTERSPORT EPAGNY	ROND POINT DE LA TUILERIE	74330	EPAGNY
74	GOODMAN	671 ROUTE D'ANNECY	74350	ALLONZIER LA CAILLE
74	INTERSPORT SEYNOD	61 BOULEVARD COSTA DE BEAUREGARD	74600	SEYNOD
74	ROUE LIBRE	49 RUE ST ELOI	74700	SALLANCHES
76	DARNANVILLE	165 AV ANDRE MAUROIS	76340	BARENTIN
76	INTERSPORT TOURVILLE	ZONE COMMERCIALE DU CLOS AUX ANTES	76410	TOURVILLE LA RIVIERE
78	VELO OXYGENE LE PORT MARLY	16 QUINTUM RUE SIMON VOUET	78560	LE PORT MARLY
83	VERZELLI	2017 AVENUE AUGUSTE RENCIOR	83500	LA SEYNE SUR MER
84	CHAVE	AVENUE ULYSSE FABRE	84110	VAISON LA ROMAINE
84	INTERSPORT VAISON LA ROMAINE	ROUTE DE NYONS	84110	ST ROMAIN EN VENNOIS
87	BOUTICYCLE LIMOGES	107 AVENUE DU GENERAL LECLERC	87100	LIMOGES
87	CULTURE VELO LIMOGES	ZI LE PONTIER	87220	FEYTIAT
88	BOUTICYCLE LA BRESSE	1 RUE DU HONNECK	88205	LA BRESSE
92	VELOVENTE	6 RUE DE PARIS	92190	MEUDON
92	CYCLES DARNOS	79 BOULEVARD MARECHAL JOFFRE	92340	BOURG LA REINE
93	CYCLES ET SPORT	4 RUE JULES PRINCET	93600	AULNAY S/ BOIS





pearlizumi.com



SPONSOR OFFICIEL DE LA MACHINE HUMAINE.

Chez PEARL IZUMI, nous savons qu'il existe une machine encore plus intelligente, plus sophistiquée, plus spectaculaire, le corps humain. En équipant les coureurs du BMC Racing Team, nous disposons chez PEARL IZUMI d'un champ d'exploration illimité pour mettre au point les meilleurs vêtements cyclistes et apporter notre modeste contribution à cette étonnante machine humaine.

DUISSARD ELITE IN-R-COOL

CHAMPIONS OF THE HUMAN MACHINE

GARE AU GORILLE!

Gaerne sort une édition limitée des chaussures G.Chrono à l'effigie du coureur allemand André Greipel. Elle se distingue par un design exclusif « Gorilla » (le « Gorille »), en référence au surnom du cycliste dans le peloton. Équipée du système de serrage Boa L5 à double molette, la G.Chrono est en outre très légère: elle ne pèse que 275 g.

La semelle en carbone avec des aérations assure la circulation d'air. Pointures du 41 au 46.

> Prix: 320 €

> Distributeur: Gaerne

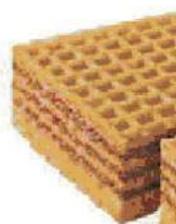


LA POSTURE DU COURSIER

Pour ceux qui cherchent une selle alliant le confort et la légèreté tout en restant dans des prix raisonnables, la Serano RL de Bontrager est parfaite. Avec un arrière relevé, elle favorise une position basse sur le vélo. Les rails creux en titane et le corps en carbone lui permettent d'afficher un poids de 220 g. Elle est disponible en trois largeurs (128, 138 ou 148 mm) pour 270 mm de long. Deux teintes au choix: noir ou blanc.

> Prix: 100 €

> Distributeur: Bikeurope



UN AIR DE RÉVOLUTION

Le Revolution 1.1, nouveau modèle de home-trainer de chez LeMond, présente un design inédit et a toujours la particularité de ne pas utiliser de roue arrière. Une turbine à air permet de gérer naturellement la dureté de l'exercice. Les sensations de pédalage sont sensiblement équivalentes à celles d'une sortie sur route. Livré avec un corps de cassette Shimano, mais compatible aussi avec Sram et Campagnolo (10 et 11 vitesses).

> Prix: 590 €

> Distributeur: Rotor France



QUATRE HEURES AU FRAIS

Avec le retour de la chaleur, conserver sa boisson énergétique au frais est plus compliqué. Dans le bidon Nanogelite d'Elite, le liquide garde sa température initiale pendant quatre heures. Il est en effet fabriqué en Nanogel, un matériau isolant, très léger et résistant. Proposé en deux coloris et en contenance de 650 ml.

> Prix: 23 €

> Distributeur: Shimano France



LA COURSE EN TÊTE

Le modèle Race 1 d'Uvex compile plusieurs qualités qui séduiront le cycliste recherchant une protection efficace et légère. C'est le cas puisqu'il pèse 210 g et que sa fabrication double In-Mold forme un excellent rempart. Le casque est doté de 20 aérations pour faciliter la circulation d'air. Il s'ajuste sur le crâne grâce à une molette de serrage à crans. Deux tailles disponibles: 51-55 cm et 55-59 cm.

> Prix: 150 €

> Distributeur: Royal Velo France



POUR LES GOURMANDS

PowerBar lance Energize Wafer, une barre énergétique à la texture d'une gaufrette, à consommer avant et pendant l'effort. La barre est prédécoupée et reste facile à mâcher, qu'il fasse chaud ou froid. Elle est composée d'un mélange spécial offrant une source de glucose et de fructose et est proposée en deux parfums: yaourt aux fruits rouges ou chocolat-cacahuète.

> Prix: 2 € le sachet

> Distributeur: Now Company



TOUT EST DANS LA POCHE

Le Vital Pack de chez Specialized est un rangement très pratique qui se fixe sur la partie supérieure du tube. Facile d'accès, sa fermeture magnétique permet une utilisation simplifiée lorsqu'on souhaite se ravitailler en roulant. Il se fixe et se détache facilement grâce aux sangles d'attaches. Partie supérieure en Mesh pour voir le contenu.

> Prix: 25 €

> Distributeur: Specialized



NOUVELLE ROBE

Existant depuis dix-huit mois, le cardiofréquence-mètre RC3 GPS de Polar arbore, pour une édition limitée, une belle couleur bleue.

Doté d'un GPS, il offre la possibilité d'obtenir instantanément les données relatives à l'altitude, la vitesse et la distance. Programmes d'entraînement et fonction « Back to start » pour revenir au point de départ sont aussi disponibles.

Fourni avec la ceinture cardiaque.

> Prix: 280 €

> Distributeur: Polar France

UN SIXIEME SENS

Vous aurez le regard d'un pro avec ces nouvelles lunettes Bollé, les 6Th Sense. Le fabricant équipe d'ailleurs plusieurs coureurs d'AG2R La Mondiale et d'Orica GreenEdge avec ce modèle, doté d'un champ de vision extra-large. L'aérodynamisme permet de canaliser les flux d'air et évite ainsi le phénomène de buée. Les branches réglables s'adaptent à tous les types de visage. Disponibles également avec des verres photochromiques.

> Prix: 170 €

> Distributeur: Bollé



TRAITEMENT À LA CHAÎNE

Pour qu'elles durent plus longtemps et qu'elles soient plus fluides, les nouvelles chaînes Ultegra et Dura-Ace 11 vitesses de Shimano sont traitées avec le revêtement Sil-Tec. Supérieur à un revêtement classique, celui-ci est composé à base de fluorine qui améliore la fluidité de la chaîne. Il est appliqué à la fois sur les plaquettes, les rouleaux et les axes de la chaîne.

> Prix: 36 € en Ultegra, 45 € en Dura-Ace

> Distributeur: Shimano France



LE SAVIEZ-VOUS ?

LE TOUR D'ITALIE PART EN IRLANDE

Après 2010 (départ d'Amsterdam, aux Pays-Bas), 2012 (départ d'Herning, au Danemark), le Tour d'Italie 2014 s'élancera à nouveau depuis l'étranger, puisque ce sont Belfast et Dublin, en Irlande, qui accueilleront le Giro pendant trois jours. C'est le 3^e départ hors de la péninsule italienne en cinq ans seulement, et c'est la 11^e fois, depuis la création de l'épreuve en 1909, que l'organisation choisit d'aller à l'étranger. Pour l'occasion, le Tour d'Italie démarrera exceptionnellement un vendredi, le 9 mai, afin de permettre un transfert le lundi 12 mai vers Giovinazzo, en Italie, lieu de départ de la 4^e étape.

ROULEZ AVEC LES PROS EN MONTAGNE



Chambéry Cyclisme Formation, centre de formation de l'équipe professionnelle AG2R La Mondiale organise trois stages pour les cycloportifs. Des sorties alpestres et réunions thématiques sont prévues. Tous les participants sont pris en charge comme des coureurs du centre de formation : entraîneur, mécanicien, kinésithérapeute, nutritionniste... En juillet, les stagiaires peuvent en plus s'entretenir avec des coureurs pro de l'équipe. **Dates possibles : du 5 au 9 juin à Chambéry (73), du 5 au 12 juillet et du 12 au 19 juillet à La Toussuire. Prix : 880 € en juin (pension complète en hôtel 2 étoiles), 1 500 € en juillet (pension complète en hôtel 3 étoiles).** **Contact : Chambéry Cyclisme Formation, tél. 04 79 33 23 09, www.chamberycyclismeformation.com**

VÉLO EN SÉRIE LIMITÉE

À l'occasion de la 4^e édition de la randonnée rétro à vélo, l'Anjou Vélo Vintage vous invite à parcourir les routes du Saumurois et d'ailleurs sur sa bicyclette officielle : un vélo de course édité en série limitée, vendu au tarif préférentiel de 249 € au lieu de 289 € pour tous les partenaires de l'événement. Cette authentique réplique est disponible en deux tailles (55 et 57), composée d'un cadre de couleur crème, d'un dérailleur de 14 vitesses, de freins à double commande, d'un pédalier double plateau 50/36, de deux manettes de commande de dérailleur fixées au cadre, de pneus bicolores noir et beige, de cale-pieds chromés, ainsi que d'une selle élégante et classique assortie à la Guidoline. Vous pouvez la réserver sur la boutique et la récupérer sur l'épreuve.

Contact : boutique@anjou-velo-vintage.fr



FRANC-PARLER

« Pourquoi ne pas mettre des sports en salle comme le cyclisme sur piste aux Jeux olympiques d'hiver ? Si cela nous permet de réaugmenter le nombre total d'épreuves cyclistes aux Jeux, cela pourrait être une très bonne nouvelle. »

Brian Cookson, président de l'UCI, qui souhaite rééquilibrer le partage des disciplines entre les JO d'été et d'hiver.



UN NOUVEAU LAPIERRE

Pour les Classiques et les mauvaises routes, Lapierre sort un nouveau cadre : le Pulsium. Son triangle avant innovant comporte un mécanisme de filtration des vibrations qui utilise les propriétés de flexion du composite. La partie « basse » du cadre assure une parfaite transmission de l'énergie. Utilisé depuis le Grand Prix E3, ce cadre pourrait aussi avoir son utilité sur le Tour !

MARCHÉ DU CYCLE STABLE EN 2013

Les chiffres du marché du cycle 2013 indiquent une stabilité, avec 2 785 300 de vélos vendus (1 % de moins qu'en 2012). Le chiffre d'affaires total se monte à 1,5 milliard d'euros (3,1 % de hausse). Concernant les vélos de route, le volume total s'élève à 157 400 unités, soit 4 % de baisse. Pour la première fois, le chiffre d'affaires des ventes Internet a été présenté. Sur la totalité, ont ainsi été vendus 75 000 vélos, ce qui représente une hausse de 36 % par rapport à 2012. Idem pour les composants, avec 157 millions d'euros de chiffre d'affaires (sur 657 millions au total), ce qui fait une hausse de 28,7 %.

LE DICO DU CYCLISTE

« Ne pas passer un pont d'autoroute »

Dans les régions plates comme la main, les classements des meilleurs grimpeurs sont réalisés sur les minidénivelés des ponts passant au-dessus des autoroutes. Mais certains cyclistes grimpent si mal qu'ils ont des difficultés même sur ces petites montées.



En bref

COLLECTION GRUPETTO

Grupetto sort une nouvelle tenue cycliste pour l'été, déclinée en quatre coloris. Vous trouverez aussi des polos et des tee-shirts siglés autour de l'univers du vélo. L'ensemble maillot et cuissard est vendu 89 €, les tee-shirts coûtent 25 € et les polos, 47 €.



En vente sur www.grupetto-shop.com

CHANGEMENT DE DISTRIBUTION

Royal Vélo France (RVF) va reprendre la distribution et le développement des marques Giro, Bell, Blackburn et Easton pour la France, à compter du 1^{er} juillet 2014, à la place de Shimano France.

Infos sur www.royalvelofrance.com

1^{re}

... C'est la place occupée par l'équipe AG2R La Mondiale au classement mondial du WorldTour, le 18 mars. Une première pour une équipe française depuis l'instauration du classement à points du WorldTour. Elle était toujours en tête fin mars avant le début des Classiques flamandaises.

BREVET DE RANDONNEUR DE L'OISANS

Le dimanche 22 juin, les Cyclotouristes grenoblois organisent le Brevet de l'Oisans, au départ d'Allemont (38). Au programme, quatre parcours au choix, de 83 à 123 km (de 1200 à 2550 m de dénivelés), avec la montée de l'Alpe-d'Huez, les cols de Sarenne et du Solde...

Prix: de 8 à 10 € (repas inclus).

Contact: Cyclotouristes grenoblois, tél. 06 08 07 05 80,

www.cyclotourisme-grenoble-ctg.fr



F. PONDEVIE

LE TOUR DE L'AIN CYCLO SE DÉVOILE

Présenté début avril, le Tour de l'Ain Cyclo, désormais appelé Craft Challenge, se déroulera du 13 au 16 août. Le format reste le même que les années précédentes, c'est-à-dire quatre étapes qui auront lieu le matin du passage des pros. Les deux premières étapes sont plutôt plates, les deux dernières, plus vallonnées avec quelques petits cols. Il n'y aura pas la montée du Grand Colombier cette année. Parmi les nouveautés, notons la possibilité de faire le Craft Challenge en mode randonneur, sans classement chronométré, en partant une heure avant la cyclosportive. Autre point fort: le prix de base d'inscription de 12 € par étape, avec la possibilité d'ajouter des options (repas, maillot...) au choix. Chaque étape peut aussi être effectuée séparément.

Détail des étapes:

> 1^{re} étape: Clairvaux-les-Lacs-Montrevel-en-Bresse, 150 km.

> 2^e étape: Bourg-en-Bresse-Saint-Vulbas, 158 km.

> 3^e étape: Lagnieu-Lélex-mont Jura, 142 km.

> 4^e étape: Nantua-Arrent, 135 km.

Prix: à partir de 12 € pour chaque étape.

Pack hébergement à partir de 520 € (4 nuits, transfert des bagages, demi-pension...) ou Pack pro à partir de 1520 € pour vivre le Craft Challenge aux côtés des pros.

Renseignements et inscription sur le site www.tourdelain.com.

Contact: André Turtchi, tél. 04 79 81 02 16, inscription@tourdelain.com

STAGES D'ÉTÉ POUR LES 13-17 ANS

L'association Vélo Passion Pays basque organise, pour la 10^e année, des stages d'été dans la région basque, destinés aux jeunes de 13 à 17 ans. Les quatre stages en pension complète, d'une durée d'une semaine, se déroulent du 7 juillet au 2 août. Ils sont encadrés par des moniteurs diplômés d'État pour ce qui concerne toutes les activités liées au vélo, et des animateurs pour les moments ludiques. Le lieu

d'hébergement se trouve à Vera de Bidasoa, en Navarre,

près de la frontière, du côté basque espagnol. Prix: 419 €.

www.velopassionpays-basque.com, tél. 05 59 54 78 45.



OR

En bref

NOUVELLE ÉQUIPE PRO

Une nouvelle équipe cycliste continentale professionnelle devrait voir le jour en 2015 en France, avec le soutien d'Orbea. Elle serait pilotée par Jean-Marie Sigal, administrateur du groupe de protection sociale AG2R La Mondiale, et recruterait 16 coureurs. La future structure, affiliée au club d'Albi Vélo Sport (81), disposera d'une équipe cycliste amateur de division nationale.

FAIRE DU TOURISME À VÉLO

Le site Internet de France Vélo Tourisme est le premier à permettre de préparer son week-end ou ses vacances en roue libre. Comment choisir parmi les douze grandes véloroutes et les 10000 km de voies cyclables, où partir, comment organiser son séjour, comment préparer la découverte, etc. Dix conseils et trois étapes simples pour faire le bon choix.

www.francevelotourisme.com



F. FONDEVIE

MAILLOT JAUNE

> LES FRANÇAIS AU TOP

On ne peut que se féliciter du très bon début de saison de l'ensemble des coureurs français, qui ont brillé sur de grandes épreuves au mois de mars. Nacer Bouhanni signe deux succès probants sur Paris-Nice et le Critérium international, Jean-Christophe Péraud est vainqueur du Critérium international, sans compter Arnaud Démare (2^e de Gand-Wevelgem), Romain Bardet (4^e du Tour de Catalogne)... et, symboliquement, la 1^{re} place du classement WorldTour de l'équipe AG2R La Mondiale. Pourvu que ça dure!

LANTERNE ROUGE

> LE LOOK DE CERTAINS PROS

On a certes fait un sujet sur les casques pleins et leur intérêt, mais leur esthétique reste assez discutable (une question de goût!), surtout ceux qui ont une forme ronde qui rappelle les bols du début des années 90... Ajoutez à présent la mode de se laisser pousser la barbe. Certains coureurs (notamment Luca Paolini, de chez Katusha) arborent ainsi un look très particulier, qu'on aime ou pas... À vous de juger!



DR

LES 24 HEURES LOOK SONT ANNULÉES

Prévues initialement du 7 au 9 juin, les 24 Heures Look Magny-Cours sont finalement annulées. Le communiqué officiel annonce qu'« en raison d'un nombre d'inscrits insuffisant, le Comité d'organisation a décidé d'annuler l'événement pour cette année. Pour organiser une manifestation de cette ampleur et assurer des prestations de qualité aux cyclistes inscrits, un minimum de 250 équipes était nécessaire. Au vu du nombre d'équipes inscrites, ce chiffre clé ne sera pas atteint. Les équipes inscrites ont d'ores et déjà été remboursées de l'intégralité de leurs frais d'inscription ». Rien n'ayant été annoncé pour 2015, l'avenir de cette épreuve semble donc fort compromis...



LE VÉLO S'EXPOSE À SAINT-ÉTIENNE

Centres historiques des amateurs de deux roues. Interactive, l'exposition permettra au public de découvrir, grâce à une table cartographique tactile, toutes les entreprises qui ont façonné l'histoire du cycle au cœur de la ville. Elle est aussi ludique, car ici, il est permis de toucher! Renseignements sur www.mai.saint-etienne.fr ou tél. 04 77 49 73 00.

Cyclistes spéciaux en France, Saint-Étienne peut s'enorgueillir d'être la capitale du cycle grâce à son riche passé industriel. Un patrimoine mis en lumière du 20 juin 2014 au 5 janvier 2015 au musée d'Art et d'Industrie, qui présentera la première collection de cycles publique de France, lors de son exposition temporaire « Le cycle à Saint-Étienne, un siècle de savoir-faire ». Une plongée dans l'histoire pour le plaisir de tous



DR

MONITEUR, LABEL BLEU

Le MCF (Moniteur cycliste français), qui rassemble plus de 700 professionnels en France, a mis en place un label pour les structures proposant des stages et des séjours cyclistes sur route, dans un souci de transparence et de sécurité pour le client. Ce label est un gage de qualité, car les entreprises qui l'obtiennent doivent répondre à un cahier des charges précis et respecter la réglementation: être immatriculées au registre des agents de voyage, avoir les assurances RC professionnelles, les moniteurs doivent être titulaires du brevet d'État de cyclisme, le nombre de stagiaires est limité par moniteur, une voiture d'assistance doit suivre les cyclistes... Cap Vélo (www.cap-velo.com) est la première structure à avoir obtenu ce label en France. Infos sur le site www.moniteurcycliste.com

BIDON FILTRANT

Basée sur une technologie développée pour la NASA, la bouteille Water-to-Go dispose d'un filtre remplaçable à nanopores réactifs et filtre, de manière instantanée, plus de 99,9 % de tous les contaminants et impuretés de l'eau, y compris les métaux lourds, le chlore, les hormones, virus et bactéries. Elle permet ainsi au cycliste de disposer d'une eau pure et saine depuis n'importe quelle source non salée.

Prix: 30 € la bouteille avec filtre.

En vente sur www.watertogo.fr



DR

SAINT-LARY REND HOMMAGE À POUPOU

P our célébrer le passage du Tour de France dans les Pyrénées, la ville de Saint-Lary (65) organise la Ronde des vélos en l'honneur de Raymond Poulidor, le samedi 12 juillet. En 1974, le champion cycliste l'emportait en haut du Pla d'Adet, au cours de la 16^e étape du Tour de France. Quarante ans plus tard, venez vous confronter au temps réalisé à l'époque par Raymond Poulidor, dans un contre-la-montre entre Vignec, en bas de la montée, et le Pla d'Adet.

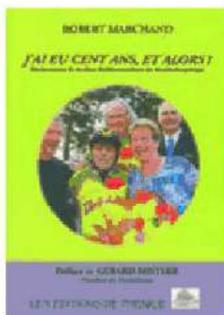


F. WILLET

Informations et inscription auprès du Club des sports de Saint-Lary au 05 62 39 41 11, ou par courriel : info@saintlary.com

BIOGRAPHIE

Quand Robert Marchand raconte sa vie, dans *J'ai eu 100 ans, et alors!*, à l'écrivain Philippe Besson, il n'évoque pas seulement ses deux records du monde de l'heure sur piste. Nous découvrons dans cet ouvrage un formidable parcours d'aventures, digne d'un vrai héros de roman. Aux éditions de Phénicie. Pour se procurer le livre, vendu au prix de 16 € : editionsdephenicie@orange.fr ou tél. 0963506415.



NOUVEAU BAROMÈTRE CYCLISTE

Le directeur de Holland Bikes, grande chaîne de magasins de vélos hollandais, a décidé de créer un baromètre cycliste, comme il en existe déjà dans les pays du Nord. Le but est de sonder les cyclistes et de connaître leur souhait en matière de développement de la pratique cycliste, surtout en milieu urbain. Ce baromètre fait suite au lancement du Plan national vélo, lancé par le gouvernement, à travers 25 mesures pour encourager l'usage du vélo. Après traitement des sondages, les principales tendances du baromètre seront communiquées aux instances dirigeantes, et mis à la disposition de tous sur le site Internet de Holland Bikes.

Pour participer au sondage (anonyme et gratuit), rendez-vous sur www.hollandbikes.com, « Baromètre du cycliste », puis laissez-vous guider.

UN BRITISH FAIT SES CLASSIQUES EN GRAND-BI

À fin de célébrer la venue du Tour de France en Grande-Bretagne, le Londonien Joff Summerfield (46 ans) relève le défi de participer aux courses classiques printanières sur route sur son vélo Penny Farthing (grand-bi) : le Tour des Flandres, Paris-Roubaix, Liège-Bastogne-Liège, toutes en l'honneur de la 3^e étape du Tour de France qui se déroulera à Londres, le 7 juillet 2014. En 2006, il était devenu la deuxième personne de l'histoire à avoir effectué le tour du monde sur un vélo Penny Farthing, durant deux ans et demi, à travers 23 pays. Les fans de cyclisme sont invités à participer à un concours afin de gagner un voyage à Londres et assister à la 3^e étape du Tour de France. Pour cela, ils doivent tweeter une photo de Joff sur son grand-bi, une photo d'eux-mêmes avec le panneau d'affichage du Tour de France ou sur leur propre vélo à : @visitlondon en utilisant #letourinlondon, ou bien sur le site www.visitlondon.com/letourinlondon.



En bref



Legendary Bike Shop

20 ANS, ÇA SE FÊTE!

Pour fêter les 20 ans de l'enseigne Bouticycle, une tenue spéciale, appelée Legendary Bike Sho, est mise en vente dans le réseau de magasins. Proposé en divers coloris, l'ensemble cuissard et maillot est vendu à 69 €.

Contact : www.bouticycle.fr

OLI COACHING

Dans le dossier sur les entraîneurs à distance (*Le Cycle* n° 444), le nom du créateur de la société Oli Coaching est Olivier Comau, et non pas Nicolas Fried.

Site : www.oli-coaching.com

SUITE DES CYCLES ROUTENS

Après 40 ans de loyaux services, Jean-Paul et Myriam Routens tirent leur révérence et prennent leur retraite. Fondé en 1947 par le père de Jean-Paul, le magasin originel était situé en plein Grenoble. Que les fidèles se rassurent, la relève est assurée par les deux repreneurs : Greg Suard et Laurent Benitez.

Infos sur le site www.routens.com

VITTORIA DANS LES PNEUS

Dans notre dossier sur les équipementiers des vélos de pros, paru dans le numéro de mars, nous avons attribué par erreur la fabrication de cintres et potences à Vittoria. Vous l'aurez rectifié vous-même, il s'agissait de pneumatiques. Ce qui place la marque italienne en 1^{re} position de fournisseurs de pneumatiques des équipes pro.

ROULEZ CHIC

La marque azurée Café du cycliste, reconnue pour le design raffiné de ses tenues aussi bien pour homme que pour femme, et uniquement vendue sur Internet, sera désormais en vente à La Boutique du vélo au Port-Marly, dans l'Ouest parisien. La marque se décline en deux gammes : le « bitume » pour l'effort et le « zinc », plus décontracté chic, pour l'après-effort. La Boutique du vélo, 16, avenue Simon-Vouet, 78560 Le Port-Marly, tél. 01 39 17 37 88, www.lbvelo.fr



BRIAN COOKSON

Aigle
a une tête

Brian Cookson, nouveau président de l'Union cycliste internationale depuis septembre 2013, veut restaurer la confiance dans le cyclisme et conduire le changement. **Propos recueillis par A. Vayer**

Quand nous avons rencontré Pat McQuaid à Lausanne, en janvier 2013, l'ancien « patron » de l'Union cycliste internationale (UCI), basée à Aigle en Suisse, nous avait affirmé être sûr de se faire réélire en septembre: selon lui, « à 110 % » (sic). Symbole d'un système que d'aucuns appelaient « corrompu », dans les pas de son prédécesseur, Hein Verbruggen, il a eu la surprise de se voir présenter face à lui un rival: Brian Cookson, 62 ans, père de trois enfants, expert architecte et président de la British Cycling, la fédération britannique de cyclisme. Brian Cookson vient du Yorkshire, d'où va partir le Tour de France cette année. Quand il prit la tête de la fédération, en 1996, « British Cycling était au bord de la faillite et les résultats sportifs, modestes », précise le président. Sous son mandat, 19 médailles d'or aux Jeux olympiques ont été récoltées par les Anglais. Wiggins a gagné le Tour de France et plus d'un million de personnes ont commencé le cyclisme comme sport de loisir en Grande-Bretagne. Son

moteur pour se faire élire à la tête de l'UCI a été la passion, la conviction et une vision claire: « Je suis un cycliste. » Brian Cookson est d'ailleurs fier de s'être offert, pour ses 60 ans, un raid cyclosporitif Biarritz-Perpignan via le col du Tourmalet, accompagné de sa femme. « Je roulais environ 5 000 km par an avant mon élection. Depuis, j'en fais forcément moins. En six mois, j'ai voyagé sur les cinq continents pour des événements internationaux et une foultitude de réunions, afin de mettre en place mon programme. J'ai quand même participé au Bupa Challenge Tour, en Australie, une randonnée de 150 km, avec le mari de Tracey Gaudry, la présidente de la confédération cycliste d'Océanie, à qui j'ai proposé de devenir vice-présidente de l'UCI. Elle a accepté », raconte Brian Cookson.

PLUS D'OUVERTURE

Car un des six principaux items (voir encadré ci-dessous) de son programme, qui se veut un manifeste, consiste à intégrer les femmes à tous les niveaux du cyclisme, ce qui est totalement nouveau. « Je veux développer le cyclisme féminin en



A. VAYER

« Je roulais environ 5 000 kilomètres par an avant mon élection »

nommant au moins une femme dans chaque commission de l'UCI et en ayant pour stratégie un million de femmes cyclistes d'ici à 2020, annonce le président. Je crois passionnément que l'UCI a besoin d'adopter une nouvelle façon de faire et de voir les choses, tout en s'attaquant de front à certains défis majeurs, en prenant nos responsabilités, sans déni. » Pour cela, ce fin politique utilise une métaphore – « j'ai appuyé sur la touche réinitialisation » – afin d'expliquer diplomatiquement qu'il a commencé à faire le ménage à l'UCI, pour le cyclisme. C'est une forme de révolution. Notamment en ce qui concerne la lutte antidopage, afin de « prendre les mesures nécessaires pour restaurer la crédibilité de l'UCI et du vélo, par rapport à la perception du public ».

Brian Cookson est averti. Il n'est ni naïf ni corrompible. Il souhaite donner l'exemple par une approche collégiale, ouverte et transparente. Une des mesures très spectaculaires a été la mise en place d'une Commission indépendante de réforme du cyclisme (CIRC), qui a

LE PROGRAMME DE COOKSON >> SIX MESURES

1 Rétablir la confiance en l'UCI.

Afin de casser l'image populaire de « cyclisme-tricherie », des mesures sont prises en coopération avec les autres parties prenantes du sport, pour retrouver de la crédibilité et ouvrir l'UCI vers la réalité extérieure, en séparant sa gouvernance et sa gestion et en la modernisant.

2 Transformer la manière dont l'antidopage est géré.

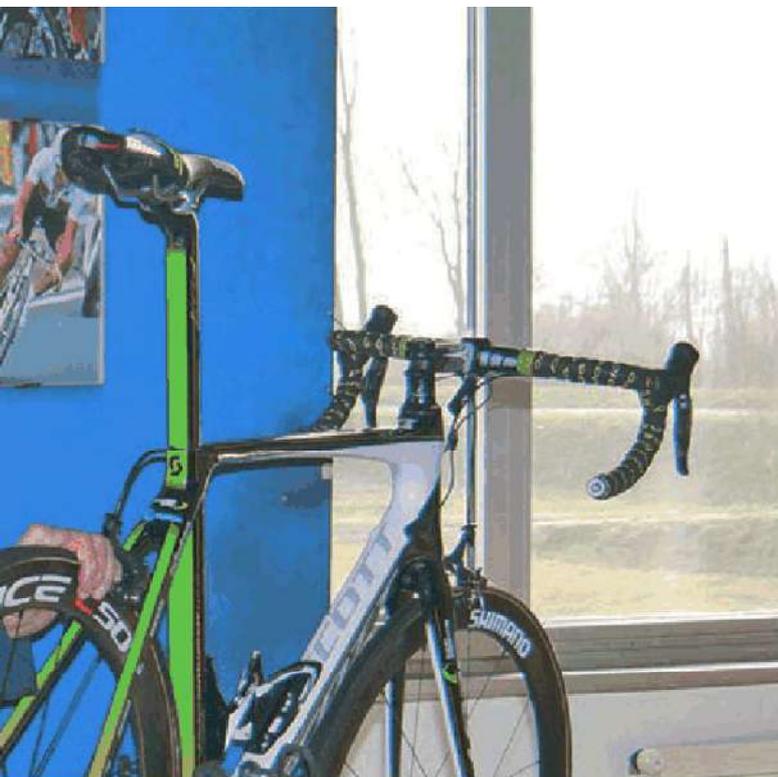
Brian Cookson parle de « révolutionner » l'approche de la lutte contre le dopage des coureurs, avec des initiatives comme la CIRC, un organe antidopage indépendant, pour instaurer une paix et une entière collaboration avec l'Agence mondiale antidopage (AMA).

3 Promouvoir le cyclisme dans le monde entier.

Un département du cyclisme international est créé, l'investissement dans le Centre mondial du cyclisme, à Aigle, en Suisse, est augmenté avec la création de satellites ailleurs. Les pratiques populaires comme le cyclospor sont partagées.

4 Développer le cyclisme féminin.

Une commission du cyclisme féminin est créée. Des événements et des initiatives dans la diffusion sont mis en place. Au moins une femme siègera dans chacune des commissions UCI, et des normes modernes d'emploi seront introduites pour les cyclistes professionnelles.



en charge, depuis le 1^{er} février 2014, d'auditionner un grand nombre de personnes du milieu cycliste (Armstrong compris). Elle a un an pour produire un rapport.

L'HUMOUR ANGLAIS

Cette commission étudie, les raisons historiques spécifiques expliquant le développement d'une « culture » du dopage dans le cyclisme; les processus et pratiques du cyclisme pro sur route qui ont permis à ce dispositif illicite d'évoluer et de se perpétuer; et cible les principaux fournisseurs et facilitateurs de dopage dans le cyclisme. La CIRC ne fera pas table rase du passé, mais fera en sorte que celui-ci ne se reproduise plus. Pour cela, elle regardera si et dans quelle mesure l'UCI et/ou des fonctionnaires de l'UCI ont directement contribué au développement d'une culture du dopage dans le cyclisme, en particulier par une mauvaise gestion des contrôles ou bien en couvrant des contrôles positifs. Pour finir, elle prônera les recommandations nécessaires pour éradiquer ce phénomène dans le cyclisme. La tâche

est rude, mais bien engagée. Le charme de Brian Cookson, son programme et ses premiers actes ont été si forts qu'il a reçu un véritable plébiscite: «*Tout le monde m'a dit: "On va vous aider."*» Quand on lui parle des autres sports et fédérations, le président de l'UCI déclare: «*Certaines savent qu'elles ont des problèmes et ne font rien. Moi, je sais que le cyclisme en avait et en a. J'agis pour ma fédération et pour mon sport, que je souhaite voir devenir honnête et intègre.*»

Lors d'une escale vers Cali, en Colombie, Cookson, croisant des pingouins, a twitté qu'il allait faire en sorte de leur organiser une épreuve cycliste. L'homme n'est pas dénué d'humour anglais. Mais c'est très sérieusement qu'il assène son principal but: «*Convaincre les mères de famille de ramener les gamins au vélo, pour qu'ils puissent faire, grâce à leur talent et à leur travail, sans tricherie, une carrière du bas en haut de l'échelle. Pour qu'ensuite, en regardant en arrière, ils soient fiers du parcours qu'ils ont eu.*» Aigle a une tête, bien faite et pleine de convictions, tout sauf autocratique et dictatoriale. ●

5 Restructurer le cyclisme sur route Elite.

Le calendrier sera plus cohérent. Une liste claire des critères sera introduite pour le classement des épreuves, des normes éthiques et financières rigoureuses seront assurées. Global Cycling Promotion (filiale de l'UCI) sera recentré sur son rôle hors de tout conflit d'intérêts.

6 Renforcer la crédibilité du cyclisme et son influence au sein du mouvement olympique.

La position de l'Union cycliste internationale sera développée aux Jeux olympiques. Cookson parlait même pendant Sochi de penser à intégrer le cyclo-cross aux JO d'hiver.

ENDURANCE PROTECT CREAM

AUJOURD'HUI C'EST MOI
QUI VOUS PROTEGE



Endurance Protect Cream

Avec tous les kilomètres que vous faites vous avez besoin de protection. La nouvelle crème Endurance Protect est la seule crème protectrice qui diffuse des molécules d'oxygène à longue durée. Aujourd'hui vous sortez avec Ozone.



OZONE
ELITE



ozonelite.it

SHIMANO 105

De la suite dans les idées



↑ Le pédalier à quatre branches reprend l'esthétique des groupes plus haut de gamme.

Secret de polichinelle ou suite naturelle des choses, la sortie du groupe 105 en 11 vitesses n'est pas surprenante. D'abord le Dura-Ace, un an après l'Ultegra, puis douze mois plus tard le 105: Shimano nous a habitués à cette chronologie depuis des décennies. Par contre, c'est la présentation de l'ensemble qui nous a étonnés. Le nouveau groupe 105 reprend les lignes et spécifications techniques de l'Ultegra mécanique. On reste sur deux plateaux et onze pignons, les freins Direct Mount sont complétés par de nouveaux étriers à double articulation, dérailleurs et leviers sont retouchés pour passer au 11V. On aura le choix entre une chape courte pour le 28 dents et une chape moyenne qui gèrera jusqu'au 32 dents. La chaîne adopte, comme tous les autres modèles 11 vitesses de la gamme, le revêtement Sil-Tec qui permet de croiser sans usure ni frottement intempestif. Enfin, le plus intéressant est le pédalier. Il

Shimano continue sur le grand braquet et proposera, à la fin de l'été, son nouveau groupe 11 vitesses: le 105. Peu de surprises avec l'annonce elle-même. En revanche, du côté de l'esthétique, accrochez-vous! Par F. Iehl

est identique à celui de l'Ultegra. On retrouve donc un diamètre de fixation de 110 mm avec quatre branches. Les plateaux aussi montent en gamme pour profiter pleinement des gains dynamiques. La couronne est dorénavant creuse.

LE DISQUE EN EMBUSCADE

Plus que jamais, le Shimano 105 devient le petit frère de l'Ultegra. Cela a une répercussion sur le prix qui augmente un peu. Pour limiter l'impact sur les vélos montés en 2015, une version plus abordable, utilisant un pédalier du type ancien 105 à 5 branches et 10 vitesses, et désormais « hors groupe » (sans marquage), sera présentée aux constructeurs afin de contenir les tarifs. Le 105 sera disponible en deux finitions du plus bel effet: noire ou argent. Rien n'étant prévu pour l'instant au niveau du Di2, le 105 restera en mécanique quelques années encore... Toutes les roues passent elles aussi au standard 11 vitesses. Une bonne nouvelle pour les utilisateurs de groupes Dura-Ace ou Ultegra, qui vont dès lors disposer d'un grand choix pour leurs roues. Apparu l'année dernière, le disque hydraulique continue sa progression chez Shimano.



↑ Il manque toujours un marquage sur les leviers. Sinon les lignes sont parfaites.

↖ Associant transmission mécanique et freinage hydraulique à disque, ce levier illustre le travail de miniaturisation.

→ Le dérailleur arrière est également très réussi. Avec les deux longueurs de chape proposées, il remplace le triple.

Si, jusqu'à présent, le levier associait freinage hydraulique et transmission électronique, un nouveau levier estampillé 2015 va permettre d'exploiter une transmission mécanique tout en conservant l'hydraulique. Le tout dans le même volume.

Ce type de frein évolue donc dans la gamme du fabricant nippon. À cela s'ajoute une nouvelle paire de roues, dénommée WH-RX830, associant aluminium et carbone, avec une jante de 30 mm disponible pour les pneus et tubeless. ●



↓ L'étrier à disque mécanique Shimano est également de sortie. Il est de niveau Ultegra pour l'instant.

QUID DU TRIPLE PLATEAU ?

Shimano avait annoncé, l'an passé, travailler sur le triple plateau Ultegra 11 vitesses. Nulle date de sortie n'est cependant prévue cette année. La raison en est simple: les ingénieurs ont bien réalisé les prototypes, mais le fonctionnement n'est pas aussi bon que sur le double plateau. La firme japonaise préfère ne pas tenter l'expérience tout de suite et ne pas risquer de décevoir les consommateurs. L'Ultegra 6700 triple reste d'actualité, mais il faudra attendre 2015.

FUJI

sur le



NetApp Endura's Leo König gagne la 8^{ième} étape de la Vuelta a España sur son Fuji Altamira.

Tour de France!



Fuji sera de nouveau au départ d'un de plus grands événements sportifs au monde. L'équipe NetApp-Endura a sa première chance de gagner le maillot le plus convoité du cyclisme: le Maillot Jaune.

Fuji retourne au TdF avec l'Altamira, une plate-forme ultra légère et multi compétitive qui a gagné la Vuelta en Espagne. Suivez l'équipe NetApp Endura et Fuji sur l'ensemble des courses françaises pour conclure en apothéose sur le TdF. #fujisroad2yellow



NetApp-Endura Altamira
Team Replica

SUIVEZ FUJI ALTAMIRA & L'ÉQUIPE NETAPP-ENDURA

Critérium
International

Mars 29-30

Circuit Cycliste
Sarthe - Pays de
la Loire

Avril 8-11

Paris-Roubaix

Avril 13

4 Jours de
Dunkerque

Mai 7-11

Critérium du
Dauphiné

Juin 8-15

Tour de France

Juillet 5-27

CAMPAGNOLO SUPER RECORD RS

La transmission accélérée

Avec le Super Record RS, Campagnolo entend procurer à un dérailleur mécanique la vitesse de réaction d'une transmission électronique. L'expérience des coureurs et des mécaniciens pro a été mise à contribution. **Par F. Iehl**

Ce nouveau groupe, vendu en quantité limitée, comporte un marquage spécifique où figurent drapeaux italien et à damier, ainsi qu'une gravure au laser: « SC14 », pour Squadra Corsa 2014. Il sera disponible aussi bien en montage à la carte que sur des vélos complets.

Mais son originalité ne s'arrête pas là. La volonté de Campagnolo a été de doter le dérailleur avant mécanique de la même réactivité que le système EPS. Les plateaux ont donc été retravaillés pour obtenir ce résultat, tandis que le dérailleur avant a été modifié, avec une fourchette entièrement métallique afin d'assurer un passage très agressif. De ce fait, les montées et descentes de plateaux sont aussi efficaces et rapides qu'avec la version EPS, le

pois en moins. Les manivelles restent quant à elles identiques, uniquement en Ultra-Torque. Il en va de même du dérailleur arrière, des étriers de freins et des leviers combinés Ergopower. ♦



← En plus du marquage particulier, les manivelles sont originales. Les plateaux sont eux aussi spécifiques et proposés en 53/39, 52/36 et 50/34.



← Sur le dérailleur avant, entièrement métallique, un « SC14 » a été gravé au laser.



↑ Le dérailleur arrière porte le marquage distinctif du groupe Super Record RS, comme tous les composants.

→ Les leviers Ergopower n'ont pas été modifiés.

SRAM FORCE CX1



→ Les différents éléments sont vendus à l'unité, mais ils constituent un groupe au final.

Plateau unique et dérailleur compatible

La saison de cyclo-cross à peine close, on pense déjà à la suivante. Sram présente sa nouvelle ligne de composants dédiée à cette discipline: le Force CX1. **Par F. Iehl**

Le groupe de cyclo-cross mis au point par Sram s'inspire largement du haut de gamme du VTT, le XX1. Un seul plateau, un seul levier, une cassette 11 vitesses et un dérailleur arrière inédit constituent cet ensemble.

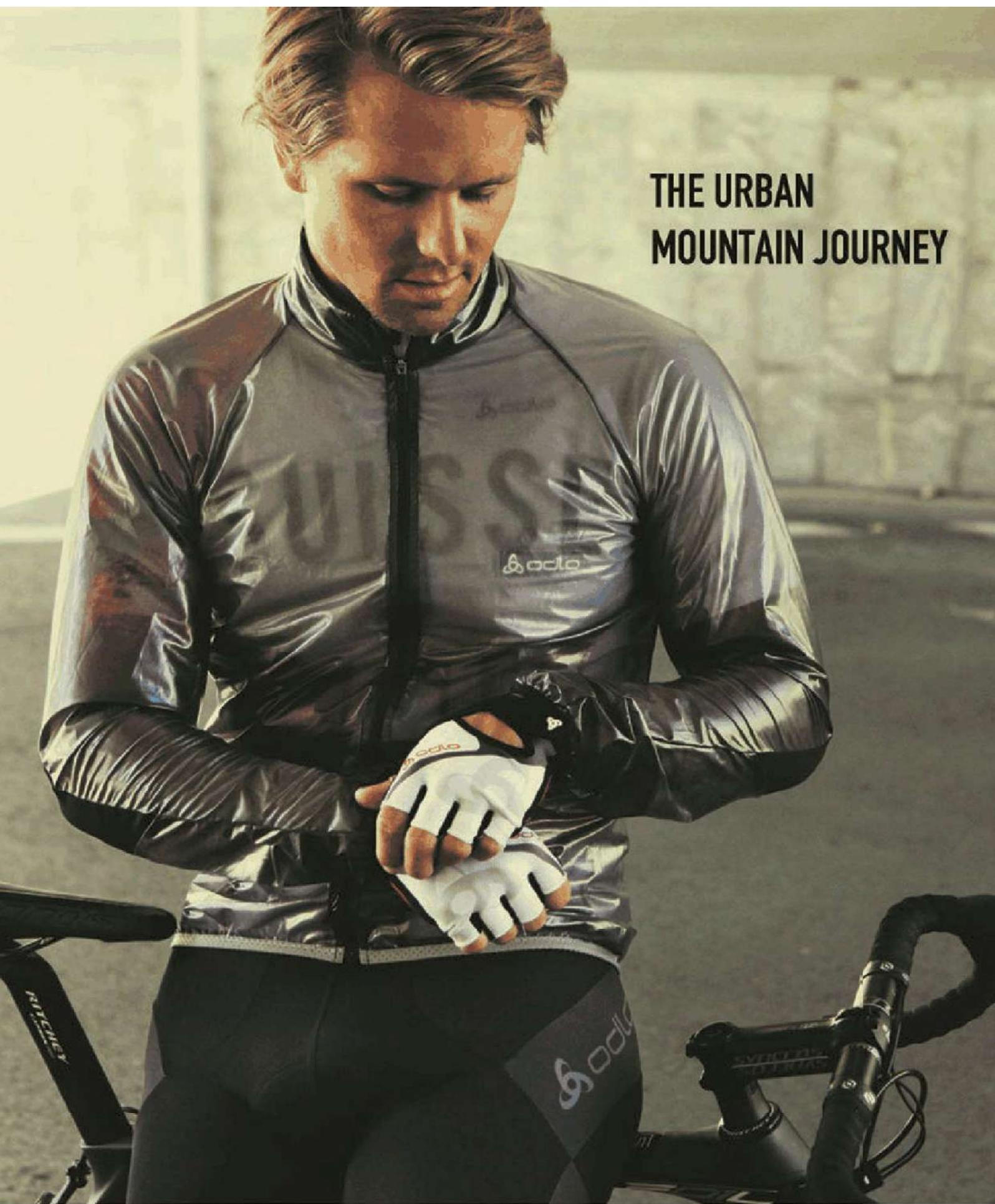
Les leviers sont prévus pour des cantilevers ou des freins à disque

mécaniques déjà présent au catalogue. Le levier gauche est évidemment dépourvu de mécanisme ce qui lui permet d'être plus léger. La paire pèse 277 g et coûte 272 €. Les manivelles, qui sont étudiées pour supporter un seul plateau, sont vendues de 184 € (GXP) à 221 € (BB30). Il faut ensuite leur ajouter

le plateau, conçu pour conserver la chaîne en place en toutes circonstances avec ses dents renforcées. Les dentures possibles vont du 38 au 46 dents, le prix étant de 112 €. Enfin, le dérailleur arrière pèse 261 g et coûte 209 €. Il peut passer aussi bien en 10 qu'en 11 vitesses. La cassette et la chaîne sont

directement issues des collections « routières », il en va de même pour les roulements de pédalier. Ces éléments seront tous disponibles dès juillet, prêts à servir lors de la prochaine saison hivernale de cyclo-cross. On attendra juste la sortie des leviers hydrauliques et la disponibilité des étriers idoines. ♦

THE URBAN MOUNTAIN JOURNEY



PREMIUM SPORTSWEAR
SPRING-SUMMER 14

odlo.com



The POWER of PISTACHIOS™

ENCAS OFFICIEL DE MARK CAVENDISH

Profitez du pouvoir des pistaches américaines

Que ce soit lorsque l'on court pour arriver à l'heure au travail ou pour franchir la ligne d'arrivée, les pistaches américaines 100 % naturelles comblent les besoins du corps en nutriments pour être au meilleur de sa forme. Riches en potassium, et avec 6 grammes de protéines par portion, les pistaches contribuent à augmenter la masse musculaire et sont une façon délicieuse de faire le plein d'énergie.

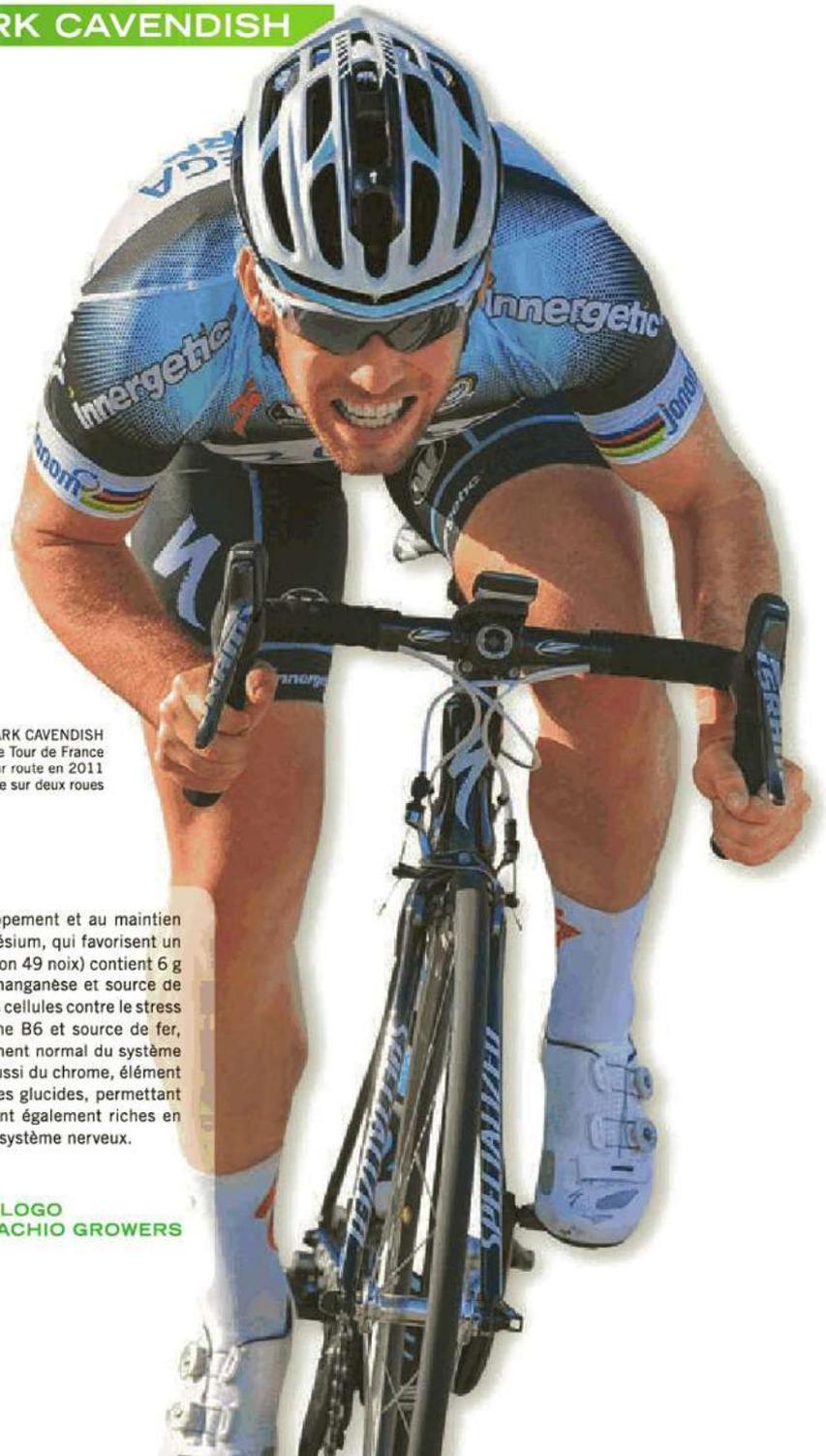
MARK CAVENDISH

Le sprinter le plus titré de tous les temps sur le Tour de France
Champion du Monde de cyclisme sur route en 2011
L'homme le plus rapide sur deux roues

Les pistaches sont une source de protéines, contribuant au développement et au maintien de la musculature. Elles sont riches en potassium et source de magnésium, qui favorisent un fonctionnement musculaire normal. Une simple portion de 28 g (environ 49 noix) contient 6 g de protéines, 3 g de fibres. Les pistaches sont riches en cuivre et manganèse et source de sélénium, zinc, vitamine E et riboflavine, antioxydants qui protègent les cellules contre le stress oxydatif. Les pistaches sont une source d'énergie, riches en vitamine B6 et source de fer, ce qui contribue ainsi à réduire la fatigue et favorisent le fonctionnement normal du système immunitaire et l'apport énergétique des aliments. Elles contiennent aussi du chrome, élément qui participe au métabolisme normal des lipides, des protéines et des glucides, permettant ainsi de maintenir des taux de glycémie normaux. Les pistaches sont également riches en vitamine B1, qui contribue au fonctionnement normal du cœur et du système nerveux.



RETROUVEZ LE LOGO
AMERICAN PISTACHIO GROWERS





LE MATÉRIEL DES PROS

Sur un air de Tour de France

Le Tour est encore loin, mais Paris-Nice est l'occasion de tester un matériel similaire à celui de juillet. Les Classiques, comme Dwars door Vlaanderen (À travers la Flandre), permettent de valider les équipements requis pour affronter les secteurs pavés de la 5^e étape du Tour.

Par F. Iehl, photos E. Vallée

Avec un temps quasiment estival, la « course au soleil » a bien porté son nom cette année. Après le flot de nouveautés de ces deux dernières années, on craignait de ne pas trouver beaucoup d'innovations dans les paddocks de cette 72^e édition de Paris-Nice. Eh bien, il y a toujours des équipements intéressants. Les marques de vélos sont déjà connues, excepté Kemo, la petite dernière de la promotion 2014 qui équipe le team français Bretagne-Séché Environnement. Les groupes onze vitesses lancés la saison passée sont désormais incontournables, et les transmissions électroniques poursuivent leur progression. Le peloton WorldTour

n'est pas encore équipé à 100 % de transmissions électroniques, mais on y vient. On observe, sur ce plan, que la batterie interne est de plus en plus préférée. Les systèmes de freinage restent mécaniques pour le moment, mais on remarque que les formations testent des patins de frein composites qui ne sont d'ailleurs pas forcément ceux de leurs équipementiers... À ce petit jeu, les patins Campagnolo et SwissStop Prince Black sont parmi les plus prisés. Les roues à jantes en carbone sont incontournables et on a vu que, de nouveau, les équipes n'hésitent plus à dissocier la marque de la transmission et la marque des roues. Peu de périphériques inédits sont à

noter sur les vélos, si ce n'est l'apparition de potences massives en carbone. Les capteurs de puissance connaissent, quant à eux, un essor indéniable. Alors que le SRM régnait encore en maître incontesté il y a quelques mois, la concurrence croît. Il y avait déjà Quarq, on compte désormais Rotor, Garmin, Stages et Pioneer. Il y en a pour tous les goûts et tous les budgets.

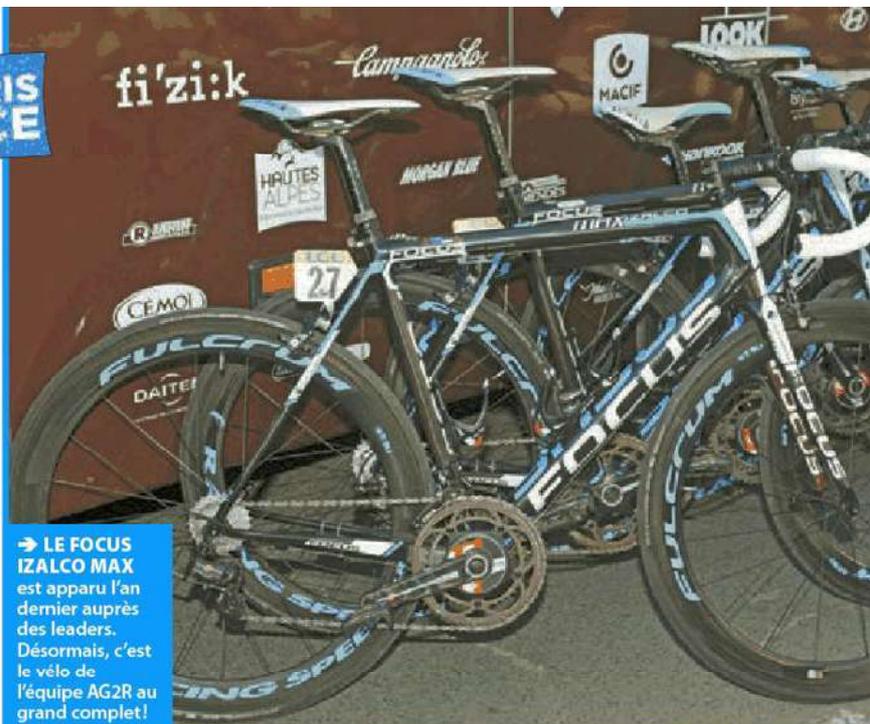
DU CÔTÉ DES PAVÉS

Pour les Classiques, les vélos typés cyclosport et dessinés pour privilégier le confort ne choquent plus personne. On choisit de s'en servir comme on décide d'employer un vélo de contre-la-montre : parce que cette machine est la plus adaptée

au terrain. Et c'est la raison pour laquelle, en juillet, on devrait en voir quelques-unes pour l'étape pavée Ypres-Arenberg porte du Hainaut. Pour affronter ces routes en mauvais état, deux écoles s'opposent : celle qui ne jure que par la jante basse en aluminium et celle qui prône la jante profilée. Dans les deux cas, toutefois, les pneumatiques sont généreusement dimensionnés. On n'hésite plus à utiliser des boyaux de 28 mm, étant donné que le 25 mm est la norme sur les beaux revêtements. Pour les périphériques, on préfère l'aluminium ou l'acier (chariot de selle). Le but étant ici d'être en mesure de disputer la victoire à l'arrivée et non d'avoir un vélo léger. ●



➤ Sur les cadres Propel de la formation Giant-Shimano, les branches Fouriers des freins sont en aluminium. Il s'agit d'une marque suisse spécialisée dans les composants légers.



➔ LE FOCUS IZALCO MAX est apparu l'an dernier auprès des leaders. Désormais, c'est le vélo de l'équipe AG2R au grand complet!



➤ Pour prévenir l'arrachement des fils électriques dans le peloton ou lors d'une chute, les mécaniciens de Giant-Shimano ont placé un collier autour du câble du Di2.



➤ Le porte-bidon Elite Cannibal sur ce Focus (AG2R) est très ajouré. Il reste très pratique.



➤ Un bout de ruban de cintre antidérapant en lieu et place de la plaquette Inox sur ces pédales Look Kéo Blade. Le grip, oui. La durabilité? Méfiance.



➤ Le capteur de puissance SRM à quatre branches est maintenant disponible et s'intègre totalement dans le groupe Shimano Dura-Ace.



➤ Les patins Campa ou Fulcrum (ici, chez AG2R) sont très appréciés sur les jantes en carbone. On les trouve aussi dans des équipes non sponsorisées par ces marques...



➤ On n'est jamais trop bas! C'est ce que doit penser Lars Bak (Lotto Belisol) qui utilise une potence de piste pour une position encore plus aérodynamique.



➤ Veloflex fournit beaucoup de formations avec son boyau haut de gamme Carbon, ici sur les vélos de l'équipe Sky Proccycling.



➤ Les pros ne sont pas à l'abri d'une chaîne qui se coince entre la base et le plateau. Cela fait toujours des dégâts, même sur un Pinarello de la Sky.





➤ La saison passée, les guidons fi'zi:k n'étaient pas très visibles. Cette année, on les montre vraiment, notamment au sein de la formation AG2R La Mondiale.



⬇ Le SRM est désormais compatible avec les pédales Campagnolo. La grande classe!



⬆ Malgré la sortie d'un pédalier compatible avec les roulements BB30, les mécaniciens d'AG2R sont restés fidèles aux manivelles traditionnelles, avec des cuvettes adaptées.



⬇ Sylvain Chavanel (IAM Cycling) est convaincu par le plateau O.Symetric en version Dura-Ace. Il passe parfaitement avec la transmission électronique Shimano Dura-Ace Di2.



⬆ Chez Movistar, on roule sur des Canyon Ultimate CF SLX et, côté capteur de puissance, c'est un Power2max qui est à l'honneur.



⬆ Les mécaniciens de l'équipe espagnole Movistar gèrent parfaitement les câbles du groupe Campagnolo EPS avec ces gouttières.

BIKE COMPUTER ROX 5.0

FAIRE DU VELO EST UNE AFFAIRE DE CŒUR



www.sigma-rox.com

STs

SPEED
DIGITAL
WIRELESS

CAD
DIGITAL
WIRELESS

HRM
DIGITAL
WIRELESS

LAP
COUNT

TRAINING
DATA
ANALYSIS

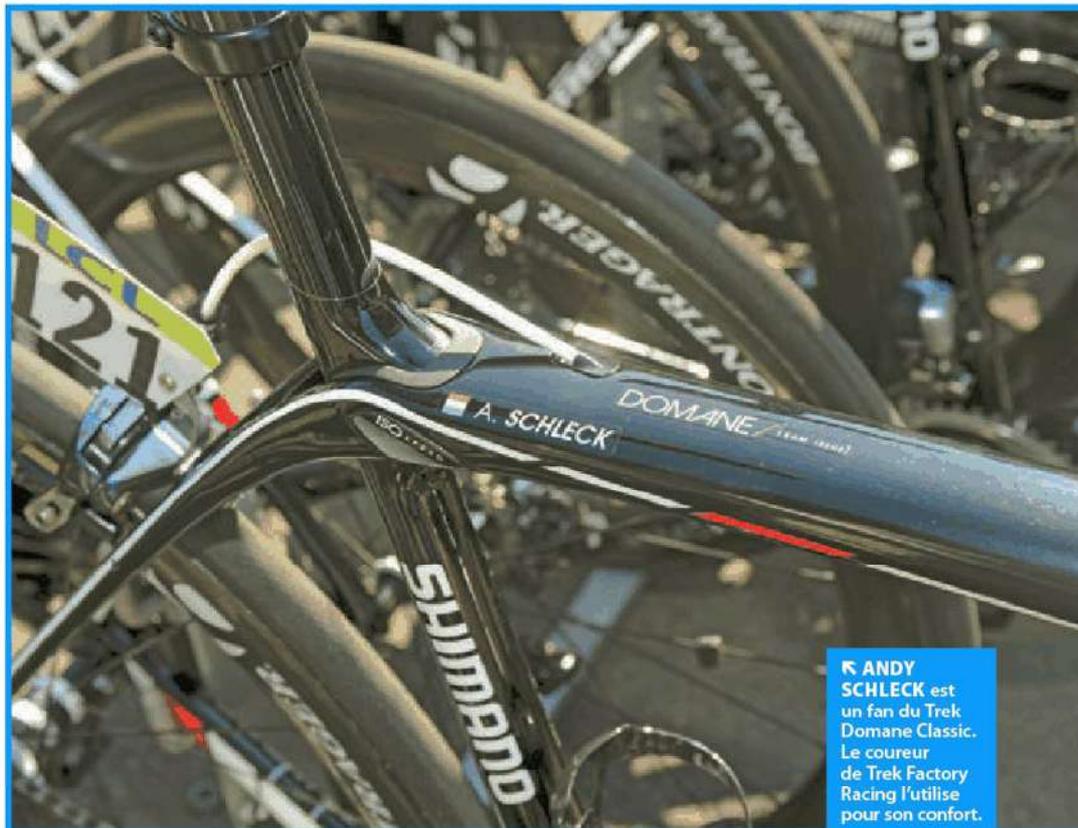
SIGMA
GERMANY

* en option

➔ Méli-mélo de marques: voici un patin Campagnolo-Fulcrum sur un étrier Sram...



➔ Le vélo Merida Reacto de Rui Costa (Lampre-Merida) est largement personnalisé aux couleurs du champion du monde.



➔ ANDY SCHLECK est un fan du Trek Domane Classic. Le coureur de Trek Factory Racing l'utilise pour son confort.

➔ Challenge est également présent dans le peloton pro cette année avec le team Bretagne-Séché.



➔ Quand on frotte sur une manivelle en carbone, ce n'est pas sans conséquence. On remarquera que le Kemo (Bretagne-Séché) utilise le carbone TeXtreme, reconnaissable à cette fibre tramée si particulière.



➔ Même avec un parcours plat, les roues Corima Aero MCC ont des amateurs chez Astana.

➔ Le Bianchi Oltre XR2 de l'équipe Belkin est très réussi dans ses coloris...

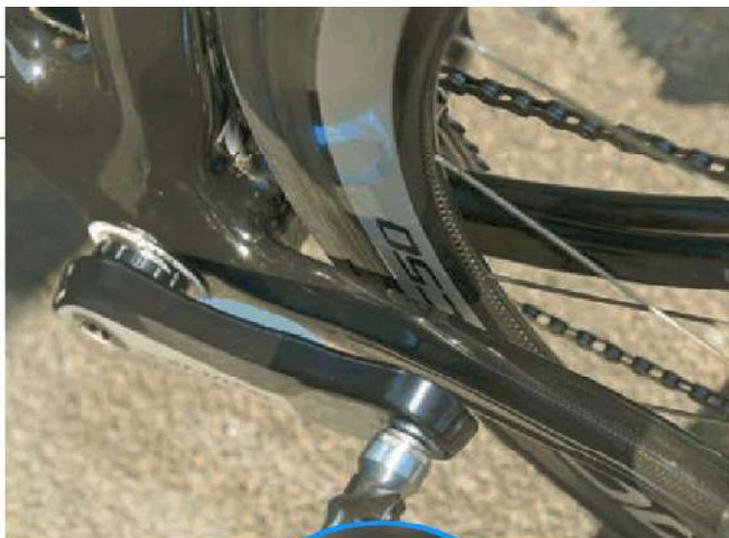
➔ ... À tel point que le capteur de puissance Pioneer passe presque inaperçu.



➔ Le pédalier Rotor Power sur les vélos Merida de l'équipe Lampre capte la puissance des deux jambes. C'est le seul à le faire.



→ Le capteur de puissance Stages Power, aux couleurs Sky, est juste constitué de ce petit boîtier le long de la manivelle. Il ne passera pas avec un frein Direct Mount.



➔ Un nouveau pneumatique en test chez Schwalbe. On l'a vu sur les roues DT Swiss des vélos Scott appartenant à IAM Cycling.



← Arthur Vichot (FDJ.fr) a repris la cocarde en guise de bouchon de potence. Bradley Wiggins (Sky) l'avait devancé...



↑ Le nouveau pédalier FSA K-Force est très esthétique avec ses quatre branches.



← Les vélos Lapierre Xelius EFI utilisent des étriers Direct Mount sur la fourche, mais pas sur le cadre. Dommage.



← Chez les pros, la chaîne Sram Red est désormais marquée au nom du groupe.



→ La potence 3T Integra comprend une fixation de compteur compatible, entre autres, avec les produits Garmin.

← Les pédales Garmin Vector, sur les cadres Cervélo, entrent dans le cercle des marques de capteurs de puissance. Il est au niveau des axes des pédales.

SHIMANO

OFFRE SPÉCIALE

POUR L'ACHAT D'UNE
PAIRE DE CHAUSSURES
SHIMANO R088, LES
PÉDALES R540 SONT À

1€

PPC* CHAUSSURES SHIMANO R088 : 99,95 €
PPC* PÉDALES SHIMANO R540 : 44,95 €



Offre valable dans la limite des stocks disponibles.

Retrouvez la liste des détaillants participant à l'opération sur www.shimano-france.com

* Prix public conseillé. Le détaillant fixe librement ses prix de vente.



➤ Testées sur les routes pavées des Classiques, ces roues Zipp du team Tinkoff Saxo, issues de la dernière génération, disposent d'un nouveau moyeu et d'un rayonnage croisés des deux côtés.



➤ Le Cannondale Synapse avec son tube de selle ajouré est le choix des coéquipiers de Peter Sagan (Team Cannondale) quand le bitume devient une denrée rare.



➤ Le secret du confort du team Cannondale ? Une jante rigide, relativement basse (40 mm ou moins) et un gros boyau dessus.



➤ Continental (chez Orica GreenEdge) se met aussi aux flancs de couleurs pour ses boyaux. En section 25 mm bien entendu.



➤ En production artisanale et maquillée chez Omega Pharma-Quick Step, on trouve des boyaux « Specialized » de 26 mm en soie s'il vous plaît. De quoi coller au pavé et ne pas rebondir.



➤ Au sein du team Tinkoff Saxo, le S-Works Roubaix a toujours ses aficionados sur les routes exigeantes.



➤ Les coureurs de la formation Belkin rouleront certainement en Bianchi Infinito CV sur l'étape pavée du Tour de France 2014. Cette machine ayant été leur choix pendant les Classiques.

⬇ Chez Katusha, les roues Mavic disposent de marquages plus visibles. Le profil haut de la jante n'empêche pas de bien négocier les zones pavées !



⬇ Sur les Trek Madone de l'équipe MTN-Qhubeka, le frein sous la boîte de pédalier est souvent un Shimano Dura-Ace, même quand le reste du groupe est différent. On remarquera aussi le nouveau boyau Schwalbe One.



➤ Sur les vélos de l'équipe russe Katusha, les mécanos ont remplacé le jeu de direction Canyon Acros par un système plus traditionnel.



⬆ Les coureurs du team Wanty ont attaqué les routes flamandaises avec un vélo de grimpeur le Kuota KOM. Sans aucun problème.



⬅ La Nago Evo TR PAS dispose d'un canal central qui améliore le confort sans compromettre la rigidité de la selle.

⬆ Alexander Kristoff a gagné Milan-San Remo sur ce Canyon Ultimate CF SLX, et l'a conservé pour toutes les Classiques.

➔ La section de 25 mm est incontournable, comme sur ce boyau Vittoria Pavé Evo prévu pour le mauvais temps.



⬅ Cette fixation originale de compteur sur ce Wilier est produite par K-Edge.

VÉLO ROUTE DE L'ANNÉE 2014



Le quinté dans le désordre

Canyon, Cannondale, Look, Specialized et b'Twin ont décroché leur ticket pour la finale de l'élection du Vélo route de l'année, qui aura lieu à Aniane, dans l'Hérault, du 18 au 20 avril. **Par Y. Blanc**

Cette 17^e édition du Vélo route de l'année est en train de tenir toutes ses promesses, puisque, avec plus de 1.500 votants, nous venons d'enregistrer le plus haut score de participation. Parmi les heureux élus, nous retrouvons des modèles habitués aux titres et aux podiums. Le Canyon CF SLX 9.0, vainqueur sortant, a eu en effet la préférence du vote des lecteurs. Il l'emporte d'une courte tête sur le Cannondale SuperSix Evo Red Racing, lauréat de l'édition 2012.

DEUX FRANÇAIS EN FINALE

Deux marques françaises viennent compléter ce podium international: Look avec le modèle 675 Light, et b'Twin avec son tout nouveau Ultra 940. Le fabricant californien Specialized est, lui, représenté par le Venge Pro Race Force X2. Que du

beau monde, et une surprise de taille avec la présence de b'Twin qui n'avait jusqu'à présent jamais atteint ce stade de la compétition. Les cadres de ces vélos équipent les coureurs au plus haut niveau. La marque Canyon, avec l'équipe Movistar et Katusha, figure dans le peloton professionnel, au même titre que Look avec le modèle 675 Light utilisé par l'équipe Cofidis sur les Classiques. Le Specialized Venge Pro Race Force X2 est présent sur le circuit WorldTour avec une version légèrement plus sportive, sous l'appellation S-Works, chez Omega Pharma-Quick Step, Astana Pro Team, Tinkoff Saxo. Bien entendu, l'indice de notoriété de ces belles montures ne se substitue pas aux sensations ressenties sur le terrain. Les essais comparatifs rendent la plupart du temps un verdict sans ambiguïté. Cette

année, c'est au pied du tourmenté col du Vent, à Aniane, à l'entrée des gorges de l'Hérault, que nous établissons notre base d'essais. Dix jours à peine après le passage des concurrents de la cyclosportive

l'Héraultaise Roger Pigeon, les dix membres de notre jury trouveront là un terrain idéal pour départager les cinq vélos finalistes. Compte rendu et résultats dans le prochain numéro du Cycle! ●

CLASSEMENT DES 10 PREMIERS DU VOTE LECTEURS

Les cinq premiers sont qualifiés pour la finale.

1. CANYON Ultimate CF SLX 9.0
2. CANNONDALE SuperSix Evo Red Racing
3. LOOK 675 Light
4. b'TWIN Ultra 940
5. SPECIALIZED Venge Pro Race Force X2
6. LAPIERRE Xelius EFI Ultimate
7. GIANT Propel Advance.1 i
8. BMC SLR01 Sram Red
9. WILIER Cento1 Air
10. CERVÉLO S3 Jhegra

LE CIRCUIT: UN PARCOURS ENTRE VIGNES ET OLIVIERS



Le grand jury *Le Cycle*, composé de lecteurs et de membres de la rédaction, devra essayer les cinq vélos finalistes sur un parcours de référence de 26 km, au départ d'Aniane, dans l'arrière-pays héraultais. Des routes variées et tranquilles attendent nos essayeurs. Après une courte section d'échauffement, le « mur d'Aniane » avec ses passages à 12 % se dresse au bout de 5 km. Après quelques ruptures de pente, s'ensuit un long faux plat au cœur de la garrigue. Le retour propose quelques belles relances et une descente roulante vers l'arrivée. Avec un dénivelé total de 370 m, on retrouve toutes les configurations de terrain et de revêtements: un circuit idéal pour faire parler ces superbes vélos.

1

CANYON Ultimate CF SLX 9.0

PRIX 4199 €
POIDS 6,4 kg

Cadre: Canyon Ultimate CF SLX - Fourche: Canyon OneOne Four SLX - Cintre/potence: Ritchey WCS Evo Curve/WCS 4-Axis - Leviers et dérailleurs: Shimano Dura-Ace - Freins: Sh. Dura-Ace - Pédalier: Sh. Dura-Ace (50/34) - Roues: Mavic Ksyrium SLR WTS - Pneus: Mavic Yksion Pro SSC Griplink/Powerlink - Tige de selle: New Canyon VCLS Post 2.0 - Selle: fi'zi:k Antares

2

CANNONDALE SuperSix Evo Red Racing

PRIX 4999 €
POIDS 6,4 kg

Cadre: monocoque carbone BallisTec Hi-Mod - Fourche: carbone BallisTec Hi-Mod - Cintre/potence: Cannondale C2/C1 - Leviers et dérailleurs: Sram Red 22 - Freins: Sram Red 22 - Pédalier: Cannondale Hollowgram SL (53/39 ou 50/34) - Roues: Mavic Ksyrium Elite S - Pneus: Mavic Yksion - Tige de selle: Cannondale C1 - Selle: Prologo Nago Evo Tirox

Les poids indiqués ne comprennent pas les pédales.

Le mur d'Aniane sera la principale difficulté du circuit de test.



LOOK

3

675 Light

PRIX
5 990 €
POIDS
6,8 kg



Cadre: 675 Light carbone HM - **Fourche:** 675 Light carbone HM - **Cintre/potence:** 3T Ergonova Team/A Stem - **Leviers et dérailleurs:** Shimano Ultegra Di2 - **Freins:** Shimano Ultegra - **Pédalier:** Shimano Ultegra 50/34 - **Roues:** Mavic Ksyrium SLR WTS - **Pneus:** Mavic Yksion Pro SSC - **Tige de selle:** Look carbone - **Selle:** Selle Italia SLR Kit Carbonio

B'TWIN

4

Ultra 940

PRIX
3 600 €
POIDS
7 kg



Cadre: monocoque carbone Ultra - **Fourche:** Comp Ultra Carbon - **Cintre/potence:** Deda RHM 02/Zero 2 - **Leviers et dérailleurs:** Shimano Ultegra Di2 - **Freins:** Shimano Ultegra - **Pédalier:** Shimano Ultegra (50/34) - **Roues:** Mavic Ksyrium SLR - **Pneus:** Mavic Yksion - **Tige de selle:** b'Twin Ultra - **Selle:** fi'zik Arione

NOS PARTENAIRES

Voici la liste officielle des partenaires de cette 17^e édition du Vélo route de l'année :

- > Stages Stephen Roche
- > Spiuk
- > L'Ariégeoise
- > Communauté de communes Vallée de l'Hérault
- > Office de tourisme de l'Hérault
- > Overstim.s



SPECIALIZED

5

Venge Pro Race Force X2

PRIX
5 199 €
POIDS
7,1 kg



Cadre: monocoque carbone Fact 11r - **Fourche:** Venge Carbon Fact - **Cintre/potence:** Specialized Tarmac Expert/Pro SL - **Leviers et dérailleurs:** Sram Force - **Freins:** Sram Force - **Pédalier:** Specialized Pro Fact Carbon (53/39) - **Roues:** Roval Rapide CL 60 - **Pneus:** Specialized Turbo Pro - **Tige de selle:** Specialized Venge Aero - **Selle:** Body Geometry Romin Evo Expert

PHOTOS: DR

ROUES >> SHIMANO RS81-C24 ET RS81-C35

PRENEZ UN PEU DE HAUTEUR

La hauteur de jante est devenue une caractéristique essentielle dans le choix d'une paire de roues. Avec 110€ d'écart, quel parti prendre entre une roue de 24 mm et une de 35 mm pour un modèle du milieu de gamme Shimano ?

Par C. Leroy

Aérodynamisme, confort, rigidité, nervosité, légèreté : la hauteur de la jante détermine une part de l'orientation dynamique que l'on souhaite donner à une paire de roues. Pour ce face-à-face, nous avons choisi, au sein de la gamme Shimano, le modèle RS81. La marque nipponne en a décliné trois versions : 24 mm, 35 mm et 50 mm. Nous avons écarté les C50, des jantes plus typées et plutôt destinées aux rouleurs et aux parcours roulants. Mais entre une jante basse (24 mm) et une jante aérodynamique (35 mm), l'écart n'est pas très important. En est-il de même sur la route ? Que changent ces 12 mm ? Comparons déjà les caractéristiques de ces roues. Elles disposent d'une jante en aluminium renforcée d'une couche de carbone et de

rayons à lames eux-mêmes renforcés. Les roues avant et arrière des C24 sont légèrement différentes. L'avant compte des rayons plus fins (2.0-1.5-2.0, contre 2.0-1.8-2.0) et une hauteur de 21 mm. L'arrière dispose des mêmes rayons que les C35 (2.0-1.8-2.0), d'une asymétrie et d'une hauteur de 23 mm. Les rayonnages sont quasi équivalents : 16 à l'avant et 20 à l'arrière (C24), contre 16 et 21 à l'arrière (C35). À l'avant, le rayonnage des deux modèles est radial. À l'arrière, la C24 opte pour un rayonnage croisé de chaque côté, alors que la C35 est en radial avec le système OptBal. Cette technologie est destinée à équilibrer la tension et améliorer la rigidité et sa durée de vie.

PLUS HAUTES MAIS PAS MOINS CONFORTABLES

Nous avons évidemment opté pour un montage identique, à savoir des pneus Schwalbe One en 25 mm et des chambres à air Schwalbe, gonflées à la même pression (7 bars).

Pour un budget inférieur à 770 €, vous bénéficiez de roues très compétitives pesant moins de 1700 g ! Les formes différentes des moyeux arrière modifient le rayonnage côté droit. Le confort en est impacté.



Sur la route, les C35 surprennent et démontrent des qualités de confort et de dynamisme, malgré quelque 150 g de plus sur la balance. A priori, on aurait conseillé les C24 pour un confort maximal, mais sur les routes très dégradées, on tape beaucoup de la roue arrière. Avec les C35, le bassin n'a pas été autant traumatisé. De plus, les C24 génèrent sur routes granuleuses une résonance, un ensemble de vibrations que l'on ne peut oublier au fil des kilomètres. Sur le même

terrain, les C35 ne créent pas cette résonance sur l'avant du vélo. Aussi, on ressent moins l'aspect granuleux de l'asphalte. En relance et sur les sprints, les deux modèles de roues sont directs et vifs. On note un léger avantage de réactivité et une impression de transfert d'énergie plus direct aux C35.

Face au vent, la hauteur de 35 mm ne pénalise pas les C35, qui font jeu égal avec les C24. En côte, les C24 disposent d'un léger avantage, car leur inertie est un peu inférieure, mais pas au point de modifier les sensations.

Les deux modèles sont très proches en termes de performances. Ils associent rigidité et dynamisme pour des prix plutôt attractifs, étant donné leur niveau de gamme placé à côté de l'Ultegra. Quant aux profils, nous aurions plutôt tendance à conseiller les C35 pour la polyvalence qu'elles offrent à l'utilisateur et, surtout, pour le léger supplément de confort qu'elles procurent, sans doute grâce à la différence de rayonnage de la nappe droite de la roue arrière et du rayon supplémentaire. ●



Les jantes sont recouvertes d'une couche de carbone. La rigidité du cerceau est assurée.

PHOTOS E. VALLEE

INFOS PRATIQUES

Prix : C24, 652 € ; C35, 763 €

Poids : C24, av. 635 g/ar. 900 g ; C35, av. 753 g/ar. 935 g (sans blocages rapides)

Caractéristiques : jantes en aluminium laminées carbone, avec rayons en acier inoxydable à lame et renforcés. Largeur de jante : 20,8 mm pour pneus de 23 à 28 mm. Rayonnage C24 : av. 16/ar. 20 ; C35 : av. 16/ar. 21. Hauteur C24 : av. 21 mm/ar. 23 mm ; C35 : 35 mm.

Distributeur : Shimano

+ > POLYVALENCE
> COMPORTEMENT
> PRIX

- > CONFORT DES C24

ADOPTÉZ UNE HYDRATATION OPTIMALE EN TOUTES CIRCONSTANCES



Effort
inférieur à 3h

HYDRIXIR® ANTIOXYDANT

Boisson énergétique à hautes performances, isotonique et sans acidité

Disponible en 12 saveurs : Citron - Citron vert, Fruits rouges, Menthe, Thé pêche, Grenadine, Mojito...



Effort
supérieur à 3h

HYDRIXIR® LONGUE DISTANCE

Sa composition spécifique (glucides, protéines, BCAA, antioxydants, vitamines et minéraux) est idéale pour les efforts de longue durée.

Arômes : Citron - Citron vert, Fruits rouges, Thé pêche, Mangue - passion, Menthe.



Effort
supérieur à 3h - saveur salée

HYDRIXIR® SALÉ

Sa saveur salée permet de casser la saturation du sucré.

Arômes : Gaspacho tomate, Cocktail de légumes



FORMAT STICK
PRATIQUE
À UTILISER
FACILE À
TRANSPORTER

ULTRA PRATIQUE
Vos boissons disponibles
en format stick



DÉCOUVREZ-LES
EN VIDEO

OVERSTIM-S®
NUTRITION SPORTIVE À HAUTES PERFORMANCES

Pour votre santé, pratiquez une activité physique régulière. www.mangerbouger.fr



BOYAU >> TUFO HI-COMPOSITE CARBON 25

LE COUSSIN D'AIR

Présentés comme des tubeless, les boyaux Hi-Composite de 25 mm de Tufo sont fabriqués sans couture, ils sont de forme ronde et se réparent à l'aide d'un liquide anticrevaion ou d'une bombe de réparation. Une solution bien séduisante pour le cycliste. **Par F. lehl**

En 25 mm, ce boyau présente de nombreux avantages. Mais avant d'en profiter, il faut le monter. Anticipez cela en l'installant sur une jante à pneu pour qu'il s'étire un peu, car le Tufo est particulièrement « raide ». Une fois la mise en place effectuée, on est agréablement surpris : le boyau

tourne rond, sans effort, il est parfaitement centré. Il ne reste qu'à choisir entre rouler avec le boyau tel qu'il est ou avec un liquide préventif. Nous avons opté pour la seconde solution. En respectant les dosages usuels, de l'ordre de 30 g par roue, on ne sent pas de balourd et la protection est efficace.

du passage en 25 mm, l'adhérence est excellente et permet de tirer le meilleur parti de la gomme. Route sèche ou mouillée, on vire bien, même si le mélange n'est pas typé. La résistance au roulement reste dans la moyenne. Sur une route un

peu chaude, on sent que le boyau colle. Il n'offre pas la réactivité d'un boyau en coton, mais une fois la bonne pression trouvée, le roulage est efficace. La chape se montre endurante au niveau de l'usure et des coupures. La présence d'un renfort anticrevaion en composite sous la chape s'avère très utile, mais cela participe à la rigidité de ce boyau. Nous le conseillerons donc pour de mauvaises routes, des conditions difficiles de roulage ou bien à l'entraînement si vous roulez en boyaux, l'usage préventif du liquide anticrevaion étant particulièrement efficace. Enfin, si cette solution vous satisfait, la gamme intègre le modèle Elite Ride, plus réactif et plus performant pour les grands rendez-vous. ●

Avec la solution préventive anticrevaion, on ne s'arrête presque jamais pour crevaion ! C'est l'avantage majeur des Tufo.



E. VALLEE

LE BOYAU DES MAUVAISES ROUTES

Le passage au 25 mm permet de rouler entre 6 et 8 bars, les Tufo sont habituellement plus fortement gonflés. Le confort est le premier élément significatif : le boyau filtre bien les aspérités et c'est plutôt agréable. C'est davantage dû à la section qu'à la carcasse, qui se montre très rigide. Autre avantage

INFOS PRATIQUES

- Prix:** 60 €
- Poids:** 290 g
- Caractéristiques:** carcasse Nylon 120 et 240 TPI en 4 couches, renfort anticrevaion en composite. Existe en deux couleurs : noir/noir et gris/noir.
- Distributeur:** Velox
- + > RÉSISTANCE À LA CREVAISON**
- + > CONFORT**
- + > TENUE DE ROUTE**
- > SENSATIONS DE ROULAGE**

PORTE-BIDON >> ARUNDEL MANDIBLE

UNE POIGNE DE FER

Un porte-bidon léger, doté d'un maintien fiable, est un défi technique. Arundel semble l'avoir relevé. **Par F. lehl**

Ce porte-bidon est minimaliste. Il ressemble à un « 8 » ouvert et présente un aspect carbone qui suppose une certaine légèreté. Mais l'âme en mousse qui le constitue lui donne de la rigidité. Alors qu'une structure en carbone de cette épaisseur serait élastique, la grande fermeté du Mandible assure dans tous les cas le maintien du bidon. Nid-de-poule, dos-d'âne, pavés, avec une bouteille pleine ou

à moitié remplie et de différentes dimensions, aucune épreuve ne lui a été épargnée et les bidons sont restés en place. Installer ou retirer un bidon se fait très facilement et naturellement. On n'a à forcer qu'un minimum. L'Arundel Mandible remplit donc parfaitement sa fonction. Son prix arrêtera certains, mais il est dans la norme pour cette catégorie de porte-bidons légers et efficaces. ●

INFOS PRATIQUES

- Prix:** 55 €
- Poids:** 26 g
- Caractéristiques:** porte-bidon en carbone avec âme en mousse. Disponible en plusieurs coloris.
- Distributeur:** SpeedConcept
- + > FACILITÉ DE PRÉHENSION**
- + > TENUE**
- > PRIX**



E. VALLEE

HOUSSE DE TÉLÉPHONE ÉTANCHE >> OVERBOARD

AU SEC SOUS LE MAILLOT

Voici une protection efficace contre la sueur et la pluie pour votre smartphone. **Par C. Leroy**

Le smartphone devient un compagnon de route pour le cycliste. Protéger un appareil aussi technologique et onéreux de la pluie et de la sueur est un impératif. Sur le Web, les housses proposées coûtent de 25 à 90 €. Nous avons sélectionné le modèle OverBoard à 35 €, étanche à l'eau (testé en mer par nos soins) jusqu'à 6 m (Class 5). L'écran tactile reste utilisable, tout comme la fonction téléphone à condition de parler assez fort. Le système de fermeture est efficace. Les deux loquets se montrent d'ailleurs fermes. Le volume de cette housse peut être gênant dans certaines poches de maillot, mais une bonne étanchéité est à ce prix! ●



ES

INFOS PRATIQUES

- Prix:** 35 €
- Poids:** 29 g
- Caractéristiques:** housse en TPU biodégradable avec fenêtre transparente. Coloris noir ou bleu. Plusieurs tailles disponibles selon les appareils.
- Distributeur:** OverBoard
- + > EFFICACITÉ**
- + > SIMPLICITÉ**
- > VOLUME DE LA FERMETURE DANS CERTAINS MAILLOTS D'ÉTÉ**

A NEW STAR IS BORN!



 **COLNAGO**

THE MOST
SUCCESSFUL BIKES
IN THE WORLD

C80

colnago.com

CHAÎNE >> BBB BCH-113L

UNE GLISSE PARFAITE

Une chaîne toujours propre et bien lubrifiée sans entretien, un rêve? Non, une réalité avec les chaînes autolubrifiantes comme la BCH-113L, le haut de gamme de la marque néerlandaise BBB. **Par F. Iehl**

Comment cela marche-t-il? Une fine couche de Téflon est déposée sur la chaîne et s'use au fil des roulages. Elle assure une lubrification des articulations, évite tout bruit et limite l'encrassement: l'idéal! Cette chaîne 11 vitesses se verrouille à l'aide d'un rivet autobloquant qui (un bon point) se manipule avec un dérive-chaîne courant du type 9 vitesses. La chaîne BBB est de plus compatible avec toutes les transmissions 11 vitesses du marché. Mais avant de la mettre en place, nous vous recommandons de tout nettoyer: plateaux, cassette et galets de dérailleur. Après quoi, le montage est facile. Les premières sorties sous la pluie sont sans effet

sur la fluidité de la transmission et sa précision dans les changements de vitesse. Après 500 km sous la pluie, on note la présence de sable, de boue, mais pas de cambouis. Un rinçage au jet suffit à tout enlever.

RÉSISTE AUX LAVAGES

Nous repartons pour un tour toujours pluvieux, sans huiler la chaîne, et c'est encore fluide. Notre lavage se fait avec un dégraissant:

Toujours lubrifiée, cette chaîne se salit moins.



la transmission est nickel et reste lubrifiée. Au nettoyage suivant, réalisé avec du produit à vaisselle, le résultat est identique: aucune action sur la lubrification de la chaîne. Pas d'apparition de point dur, pas de frottement, pas d'usure intempestive, après 2000 km, la BCH-113L est vaillante (plus qu'une chaîne traditionnelle) et notre transmission presque comme neuve. Attention: si la chaîne est

autolubrifiante, ce n'est pas le cas des roulettes de dérailleurs. Le prix de cette BBB est élevé, mais il vous assure d'être tranquille longtemps et évite d'acquérir un coûteux dérive-chaîne. ●

INFOS PRATIQUES

Prix: 85 €
Poids: 245 g
Caractéristiques: chaîne autolubrifiante 11 vitesses, compatible toute transmission, axe creux, verrouillage par rivet ampoule (usage unique).
Distributeur: Maillon

+ EFFICACITÉ
+ MONTAGE
+ COMPATIBILITÉ
+ DURABILITÉ

- PRIX

FREINS >> FSA SL-K

LE RETOUR EN FORCE!

Un freinage puissant et modulable pour assurer à la fois un pilotage de qualité et une sécurité optimale, c'est le moins qu'on puisse demander à un frein. FSA l'a bien compris et a retravaillé son SL-K. **Par F. Iehl**

Les étriers FSA SL-K ont été modifiés pour s'adapter aux jantes larges, très à la mode actuellement. L'architecture des branches et le mélange des gommages ont aussi été revus pour arriver au niveau des meilleurs freins du moment, les Shimano Dura-Ace. Sur la balance, les étriers SL-K accusent 316 grammes la paire, pour un prix de vente de 249 €. Ils sont plus lourds que certains concurrents, mais ils ambitionnent de freiner efficacement.

APPRENDRE À MODULER

On ne trouve pas de mécanisme pour augmenter la tension du ressort, mais l'étrier est compatible avec tous les leviers du marché. Le montage est facile: pas de vis Torx, pas de réglage alambiqué, pas de rotation intempestive, tout se

passé bien. Avec des jantes en alu et les patins d'origine, on est surpris par la puissance de l'étrier, qui « bloque » la jante plus facilement que les autres freins, sauf s'il s'agit de Dura-Ace ou d'Ultegra. Il faut apprendre à moduler son action pour exploiter cette vigueur. On y parvient vite et on apprécie alors cette réserve de puissance à haute vitesse. Avec des jantes composites, l'écart est encore plus marqué. On s'aperçoit que le délai entre le début du frottement et l'arrivée de la force de freinage est considérablement réduit. Les patins sont plus sollicités, mais mieux. Ceux qui « boulochent » habituellement en s'usant forment de la poudre; ceux qui sont durs ont plus de mordant. À chaque gros coup de frein, on sent le chaud, ce qui signifie que les gommages travaillent plus qu'elles ne



Les branches d'étrier sont plus massives et sont « droites », ce qui leur donne plus de rigidité.

L'articulation est toujours double. On regrette qu'il ne soit pas possible de moduler la tension du ressort.

se liment. Les étriers sont très rigides frontalement et sur des freinages forts, on ne voit pas les patins « monter » sur la jante. Si vous vous plaignez du manque de puissance de vos freins, les SL-K sont une bonne alternative. Vous ajouterez quelques grammes à votre vélo, mais vous gagnerez de nombreux mètres au freinage. Ceux qui font la différence... ●

INFOS PRATIQUES

Prix: 249 €
Poids: 316 g
Caractéristiques: étrier à double articulation, porte-patin compatible Shimano-Sram.
Distributeur: ESM

+ PUISSANCE DE FREINAGE

- PAS DE RÉGLAGE DE TENSION DE RESSORT

engage

RIEN DE PLUS NATUREL QUE DE GAGNER



Photo: Jerret Gruber ©

Joaquim Rodriguez winner of 2013 UCI WorldTour Individual ranking

SLR Kit Carbonio 125g
Rail/ CarboKeramic ø7mm
• match S1



Selle Italia produit les selles de course les plus performantes depuis des décennies. La **SLR Kit Carbonio** va encore plus loin. Les ingénieurs rails en Carbone/Céramique permettent de marier une extrême légèreté et une grande résistance, garantissant ainsi des performances sur route de très haut niveau.



Découvrez toute la gamme de **SLR** www.selleitalia.com

Service Clients:

SIRE Sarl +33 (0)1-47209350 - sire.sarl@wanadoo.fr

Soyez en sécurité et partagez la route

VOTRE SELLE IDEALE AVEC *IDMATCH / Magasin le plus proche sur www.idmatch.ch/dealers

* idmatch is a licensed brand by Ergonview srl

ESSAI >>

Merida

Reacto CF Team

Taillé pour le vent

Très inspiré du vélo de contre-la-montre de la marque, le Warp, le Merida Reacto CF Team respire la performance. Ses lignes aérodynamiques, la géométrie du cadre et ses dimensions généreuses ne laissent aucune place à la faiblesse et à la perte d'énergie. Normal c'est le cadre du team Lampre-Merida. **Par F. Iehl**

Prix >> 6 999 €

(sans pédales)

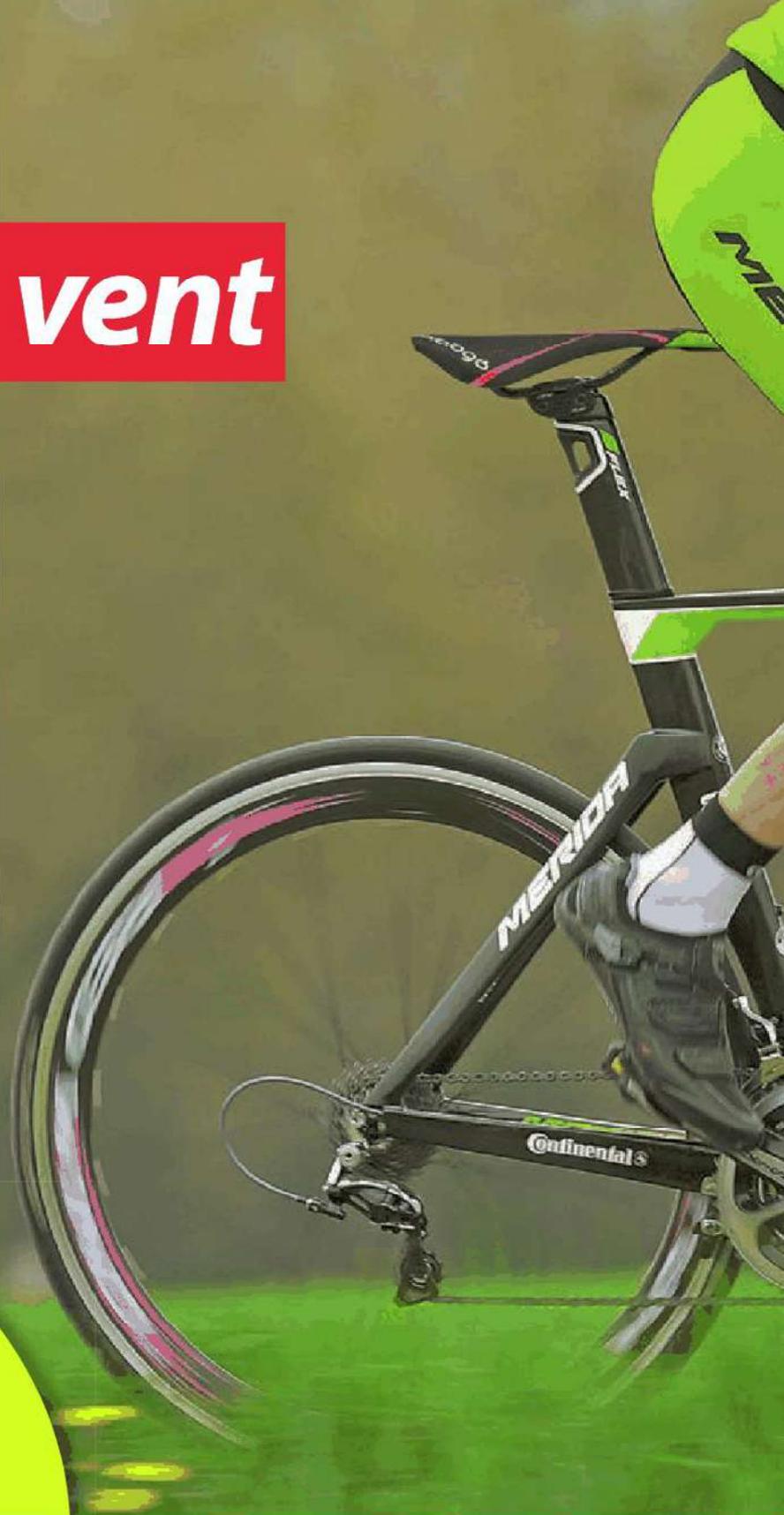
Poids >> 7,52 kg

(en taille 56, sans pédales)

Cadre >> monocoque carbone HM

Équipement du cycliste: Casque: Las - Lunettes: Ekoi -

Tenue: Merida - Chaussures: Shimano





ESSAI >> Merida Reacto CF Team

Du fait que le frein arrière est positionné sous la boîte de pédalier, l'architecture du cadre est totalement bouleversée. Les haubans se raccordent assez bas sur le tube de selle et ne comportent pas d'entretoise, de manière à coller au plus près à la roue arrière. Les bases massives adoptent le même cintrage pour réduire au minimum le coefficient de traînée (Cx). Vu de l'arrière, le cadre surprend donc, mais c'est la même chose sous les autres angles. De face, la douille, largement dimensionnée, intègre des roulements 1" 1/8-1" 1/2 qui font d'elle le tube majeur du cadre. On focalise même sur le renfort supérieur qui donne une forme conique inversée à la douille. De profil, on note que le triangle arrière est largement profilé. La plupart des tubes adoptent des Fastback identiques aux tubes Kamm: un bord d'attaque physique et un bord de fuite virtuel. La parenté avec un cadre de chrono est indéniable. La tige de selle permet, suivant ses réglages, d'avoir un angle de 72 ou 75 degrés, de quoi exceller aussi bien en triathlon que sur route.

Au niveau de l'équipement, on dispose d'un groupe Shimano Dura-Ace complet, en version compacte, et freins Direct Mount. Les modèles de roues sont des Fulcrum Red Wind 50. Le guidon vient de chez FSA et la selle de Prologo. Somme toute, du matériel sérieux et fiable qui amène la bête à 7,52 kg pour un prix de 6999 €.

TOUT EST DANS LA POSITION

On peut bien sûr se poser à l'arrière sur une machine profilée, mais l'idéal est d'adapter sa position pour profiter au maximum du gain aérodynamique. Pour ce faire, on « tourne » autour de la boîte de pédalier, les angles corporels demeurent, mais on abaisse le Cx. Nous avons donc choisi la taille inférieure à celle de nos habitudes. Après quelques coups de clé, nous voilà parfaitement posés. La tige de selle assure son emprise sur la selle au moyen de deux vis Torx T30, la clé que l'on n'a pas sur un multi-outil! Une fois certain de ses réglages, on peut profiter du potentiel du vélo.

Assis en selle, on sent d'emblée la rigidité de la machine. Le Reacto CF Team est une véritable planche qui ne se déforme pas du tout. Si on a les cuisses suffisantes, on peut pousser du braquet et travailler en force sans crainte de voir quoi que ce soit bouger. Il faudra juste rouler au train et s'engager à maintenir le rythme. Aussi doit-on jouer du dérailleur en permanence pour négocier les changements de vent ou de pente. Sinon, les jambes s'épuisent, on s'écrasera sur l'obstacle et pas question d'avoir le moindre ascendant sur le cadre. La remarque vaut aussi bien pour les petites bosses que pour les longues ascensions. Cela dit, si vous êtes puissant et bien coordonné, vous avez la capacité de faire vivre ce Merida. En y mettant la force voulue, en effet, vous pouvez faire accélérer de manière très efficace le vélo, ou passer en force. Il faudra juste bien penser à utiliser le cintre. Sur le plat, cela reste accessible

au plus grand nombre. En montée, en revanche, il n'est pas sûr que l'on puisse opérer très longtemps les changements de rythme.

AU TRAIN? UNE VRAIE BOMBE!

Le Reacto CF Team passe partout au train. Sur le plat, bien entendu, mais aussi dans les plus longues montées. Dans ce cas, patience et raison sont obligatoires. Enfin, côté confort, il se montre plus « raide » qu'un cadre « normal », mais il s'en tire bien pour ce type de machine. Là encore, un physique sportif sera un vrai plus. ●



Avec un autre cintre et d'autres roues, le Reacto aurait tout à fait sa place sur un chrono.

ON N'A PAS AIMÉ

Le cadre est aussi prévu pour le Di2. Heureusement, car en danseuse, les genoux touchent sans arrêt les gaines.



ON A AIMÉ

Le triangle arrière est vraiment original et participe au comportement dynamique du vélo.





*Le Reacto du team
Lampre-Merida
est fait pour
rouler vite.
Très vite...*

ON A AIMÉ

Le frein sous la boîte est particulièrement puissant. Il manque juste le système de déblocage rapide.



ON A AIMÉ

La tige de selle amortit les plus gros chocs. Plus le cycliste est lourd et mieux elle travaille.



FICHE TECHNIQUE

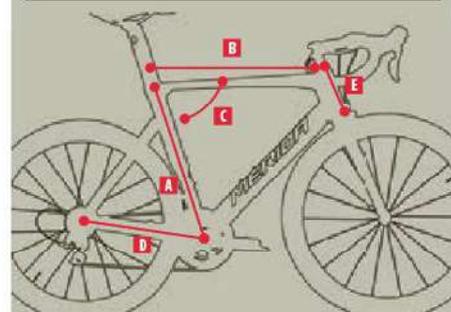
- Cadre:** monocoque carbone Reacto Pro-Direct-E
- Fourche:** Reacto Carbon Pro-Direct
- Potence:** FSA OS-99
- Cintre:** FSA K-Force
- Leviers combinés:** Shimano Dura-Ace
- Freins av./ar.:** Shimano Dura-Ace
- Dérailleurs av./ar.:** Shimano Dura-Ace
- Pédalier:** Shimano Dura-Ace
- Roues:** Fulcrum Wind 50
- Pneus:** Continental GP 4000 S
- Selle:** Prologo Zero II Tirox
- Tige de selle:** Reacto Carbon
- Pédales:** sans
- Poids:** 7,52 kg (en taille 56, sans pédales)
- Prix:** 6999 €
- Distributeur:** Merida

Dans un sprint ou une relance, le Reacto peut faire mal. A tout le monde!



F. BERRY

LES COTES DISPONIBLES



La géométrie est assez « normale », mais il faut tenir compte des deux possibilités de réglage de la tige de selle et du choix d'une taille inférieure pour aller au bout du concept.

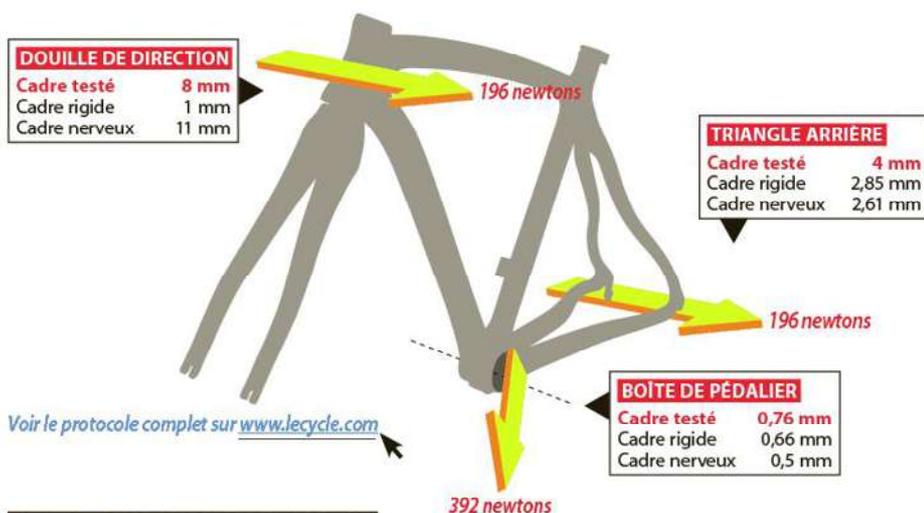
A (cm)	47	50	52	54	56	59
B (mm)	520	535	545	560	575	590
C	72-75°	72-75°	72-75°	72-75°	72-75°	72-75°
D (mm)	405	405	405	405	405	405
E (mm)	109	124	139	159	184	209

PHOTOS E. VALLEE

TEST LABO: MESURES DE DÉFORMATION DU CADRE

Un cadre exigeant

■ Le Reacto sera apprécié des cyclistes athlétiques. Dans cette taille « moyenne supérieure » (56), il connaît une déformation de 8 mm sur l'avant et de 4 mm sur l'arrière. Autant dire qu'il faudra pas mal d'énergie pour sentir les roues travailler sur des trajectoires différentes et ce, quelles que soient les vitesses. Ou alors ce seront de mauvaises roues... Ces valeurs indiquent aussi que, pour « faire vivre » ce vélo, il faudra s'y employer et ne pas hésiter à appuyer fort, tout en en gardant sous les pédales. Car si le Reacto peut accélérer, il peut aussi se montrer exigeant quand les relances s'enchaînent et que la vitesse baisse. La rigidité latérale, assez bonne à 0,76 mm de flexion, va dans ce sens également. Le vélo n'amortira pas le coup de pédale, mais il n'absorbera pas de puissance. Si vous avez la « moelle », vous pourrez y aller en force. Dans le cas contraire, il faudra pédaler en souplesse.



Voir le protocole complet sur www.lecycle.com

LES CONCURRENTS

Les vélos aérodynamiques sont la tendance du moment. Chaque fabricant ou presque présente un modèle à son catalogue et, bien souvent, il vient en complément de modèles plus généralistes. Voici une petite liste non exhaustive.



Canyon Aeroad CF 9.0 SL 4299 €
Cadre: monocoque carbone – Transmission: Sram Red – Roues: Reynolds Assault – Poids: 6,75 kg



Scott Foil Team Issue 6799 €
Cadre: monocoque carbone HMX – Transmission: Shimano Dura-Ace – Roues: Syncros RR 1.5 – Poids: 6,87 kg



Merida Reacto CF 905 2999 €
Cadre: Reacto Comp Direct-F – Transmission: Shimano Ultegra – Roues: Fulcrum Quattro – Poids: 7,9 kg



Wilier Cento1 Air 6329 €
Cadre: monocoque carbone – Trans: Campagnolo Super Record – Roues: Mavic Cosmic Carbon SLR – Poids: 7,1 kg



Pour rouleurs...

Si vous êtes un puncheur, un grimpeur nerveux ou un amateur de critères, ne regardez même pas cette machine. Elle se destine avant tout à un rouleur ou un rouleur-sprinteur. Le parfait partenaire de ce Merida est un utilisateur qui a le sens du rythme et qui s'y tient tout le temps. La nervosité apparaît au-dessus de 40 km/h. On profite alors totalement du cocktail aérodynamique et rigidité qui fait merveille. L'autre intérêt, quand on atteint les vitesses de course: le vélo devient plus confortable. Si on passe les bosses en injection, il est aussi très efficace. Il faut juste que la cadence de pédalage ne baisse pas trop pour éviter le plantage. Négocier un col ne pose pas de problème à partir du moment où on décide de le monter au train, à son rythme, et qu'on ne cherche pas à faire des changements incessants d'allure ou de sauter dans toutes les roues. À haute vitesse, le pilotage s'effectue au cordeau, la rigidité et la coupe du vélo lui assurant des trajectoires précises et saines. C'est donc un modèle assez exclusif qui vise un public avisé, recherchant un vélo sans compromis. Dès lors, sur le bon terrain et dans le bon emploi, il est exceptionnel. Cette machine très typée peut néanmoins passer partout, mais elle est alors moins à l'aise. Conclusion: pour le compétiteur, oui, pour le cyclosporitif, c'est possible sur certains terrains, pour le cyclotouriste, non.



FABRICE BERRY

COMPORTEMENT

Nervosité: ★★★★★☆
Rigidité: ★★★★★★
Confort: ★★★★★☆

PARCOURS

Plat: ★★★★★★
Vallonné: ★★★★★☆
Montagneux: ★★★★★☆

PRATIQUE

Compétition: ★★★★★★
Cyclosporitif: ★★★★★☆
Cyclotourisme: ★☆☆☆☆☆

LES PLUS/LES MOINS

- RIGIDITÉ
- AÉRODYNAMIQUE
- FINITION
- NERVOSITÉ
- CONFORT SPORTIF

Van Eyck Sport

WWW.VANEYCKSPORTS.COM

WWW.VANEYCKSTORE.BE
NOUVEAUX ARRIVAGES QUOTIDIENS

www.vaneyck.be

AALST - GEEL - DADIZELE - SINT-PAUWELS

GRAND CHOIX DE MARQUES TELLES QUE: BIANCHI | CUBE | COLNAGO | DAHON | GRANVILLE | KUOTA | LOOK | MINERVA | MERCKX | MERIDA | PRORACE | PINARELLO | RIDLEY | SCOPPIO | SCOTT | TERN | THOMPSON | WILIER | ZANNATA |



SCOTT
CONCEPT STORE

ASSOS
OF SWITZERLAND

CYCLING BODY R&D



Venez découvrir notre quatrième filiale à
Sint-Pauwels !

nouveau

• Etablissement Dadizele
• Meensesteenweg 168 B,
• 8890 Dadizele
• T +32 56 54 04 40
• Jours de fermeture:
• mardi et dimanche



• Etablissement Aalst
• Gentssesteenweg 89,
• 9300 Aalst
• T +32 53 78 12 78
• Jour de fermeture:
• dimanche

• Etablissement Geel
• Waterstraat 31,
• 2440 Geel
• T +32 14 56 08 57
• Jours de fermeture:
• mardi et dimanche

• Etablissement Sint-Pauwels
• Potterstraat 125,
• 9170 Sint-Pauwels
• Jours de fermeture: mardi et dimanche
• Sur l'ancienne route menant de
• Sint-Niklaas à Hulst

Like Us On
facebook 

ESSAI >>

Kuota
Kiral

Cadré cyclospor

Lignes dynamiques et racées, esthétique recherchée et géométrie éprouvée font partie de la carte de visite du Kuota Kiral. Une machine abordable, orientée vers le cyclospor mais qui en garde sous la pédale, pour le plus grand plaisir des cyclos... sportifs!

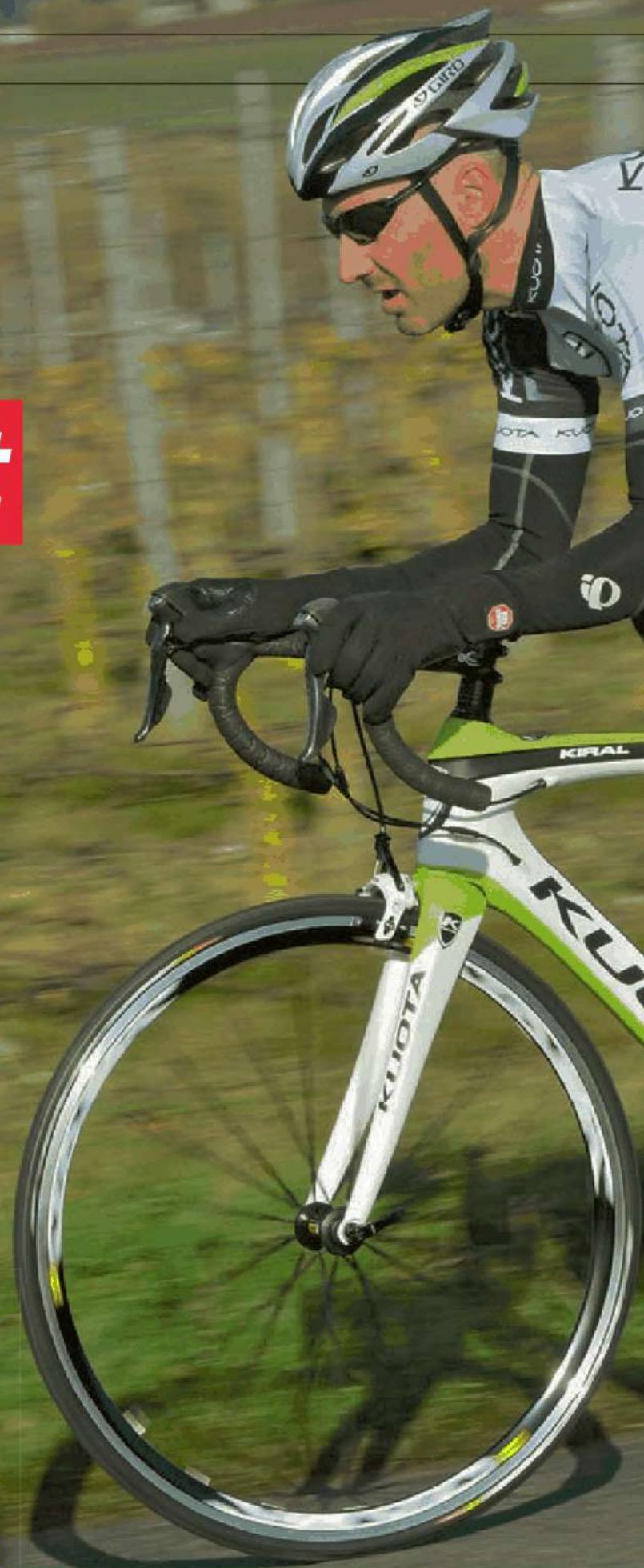
Par F. Iehl

Prix >> 3 450 €
(sans pédales)

Poids >> 7,9 kg
(taille M, sans pédales)

Cadre >> monocoque carbone
Cadre-fourche à 2 050 €

Équipement du cycliste: Casque: Giro – Tenue: Kuota par Poli –
Manchettes: Pearl Izumi – Chaussures: Spiuk





ESSAI >> Kuota Kiral

Le Kiral reprend une partie de l'ADN Kuota. La douille est conique et massive. Le triangle avant est largement surdimensionné et surmonte une boîte de pédalier BB386. On observe une base droite de taille normale pour la rigidité et une gauche plus aplatie pour le confort. Les câbles sont intégrés. La fourche est très massive et s'inscrit davantage dans la lignée des vélos aérodynamiques. Au niveau des équipements, on dispose d'un panachage de composants. Les dérailleurs et les leviers sont des Shimano Ultegra, le pédalier est un Rotor 3D, les freins des Kuota, les roues des Mavic Cosmic Elite. Le guidon est un Deda Elementi Zero1, la selle une San Marco et la tige de selle une Kuota.

Étant destiné aux cycloportifs, le Kuota Kiral présente une géométrie haute sur l'avant, alors que l'angle arrière est dans la norme des vélos de course. Attention toutefois, la douille est assez couchée dans les premières tailles de vélo, tandis que, sur les dernières, on trouve une géométrie de course. En corollaire de cette géométrie, on a un vélo stable dans les tailles courantes et une machine très maniable sur les plus grandes tailles. Le réglage de la hauteur de selle demande un peu de poigne pour serrer parfaitement la tige. Le tampon tangeant nécessite d'être bridé. Cela fait, on est tranquille pour la suite.

UN CONFORT PRÉSENT MAIS PERFECTIBLE

Le bassin calé sur la selle, on remarque que la chaussure gauche passe très près de la base. Son talon arrive à frotter lorsqu'on pédale assis. Le vélo fait preuve d'une bonne stabilité qui permet d'effectuer de longs bouts droits sans perte d'énergie, d'autant qu'on tient facilement la position avec les mains en bas du cintre. Les roues Mavic Cosmic Elite, très rigides, favorisent ce tempérament de rouleur.

Le Kuota Kiral n'est cependant pas nerveux à l'accélération. L'augmentation de la vitesse est progressive et non explosive. Relances et sprints requièrent donc de l'anticipation. Lors de plus fortes sollicitations, on a l'impression que le vélo dérive légèrement de l'arrière. En montée, sur le plateau de 34, il se montre un peu plus tonique. La position plus haute permet d'enrouler le braquet de manière efficace et l'on peut, assis sur la selle, gérer quelques changements d'allure. En danseuse, on n'a pas la sensation de buter sur la machine ou sur la pente, la légère flexion aidant à surmonter la difficulté ou l'atténuant nettement. Les passages des plateaux sont moins francs que d'habitude, ce qui est dommage, car avec ce vélo, on sollicite beaucoup le dérailleur avant.

Côté pilotage, le Kiral est agréable et se montre très sain. Les seuls bémols portent sur les pneus Mavic Aksion, peu à l'aise sur sols sales et boueux, et sur les freins, plus poussifs qu'efficaces. Ces étriers Kuota, au demeurant esthétiques et parfaitement coordonnés au cadre, permettent d'encadrer et de gérer sa vitesse,

mais se montrent incapables de réaliser un freinage d'urgence. Sur route sèche, leurs performances sont à la limite; sur route mouillée, elles sont absentes! À remplacer tout de suite.

Au niveau du confort, la position induite par la géométrie du vélo ne provoque pas de fatigue excessive, même après une sortie de plusieurs heures. Le Kiral filtre idéalement les chocs sur l'arrière. À l'avant, la rigidité des roues Mavic Cosmic Elite apportent, certes, de la performance, mais au détriment du confort. Nul doute qu'avec des jantes plus basses et moins typées compétition, ce Kuota est parfait pour réaliser des épreuves de cycloport de longue distance. ●



Les lignes sportives du Kiral ne doivent pas faire oublier sa vocation de vélo confortable.

ON N'A PAS AIMÉ

Les étriers Kuota ne sont pas au niveau des Ultegra, même s'ils sont esthétiques.



ON A AIMÉ

La présence d'une boîte BB386 permet d'exploiter des pédaliers très rigides ou des modèles plus courants.

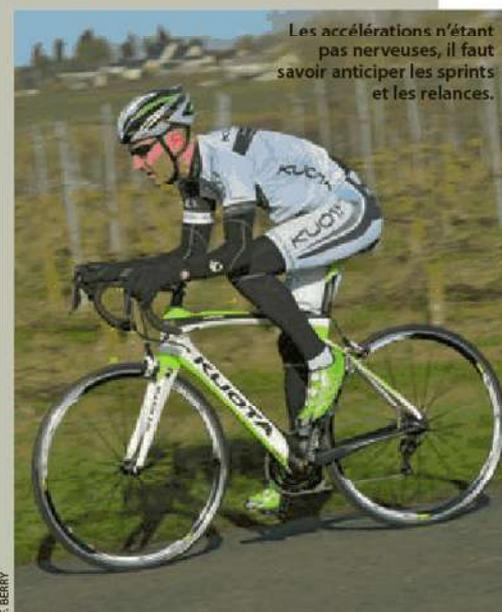




*Le Kiral est
parfait pour
des épreuves
de cyclospor
longue distance*

FICHE TECHNIQUE

Cadre: monocoque carbone
Fourche: carbone
Potence: Deda Elementi Zero1
Cintre: Deda Elementi Zero1
Leviers combinés: Shimano Ultegra
Freins av./ar.: Kuota
Dérailleurs av./ar.: Shimano Ultegra
Pédalier: Rotor 3D
Roues: Mavic Cosmic Elite
Pneus: Mavic Aksion
Selle: San Marco Protek
Tige de selle: Kuota Kiral Carbon
Pédales: sans
Poids: 7,9 kg (taille M, sans pédales)
Prix: 3 450 € (2 050 € l'ensemble cadre-fourche)
Distributeur: Valdenaire



Les accélérations n'étant pas nerveuses, il faut savoir anticiper les sprints et les relances.

F. BERRY

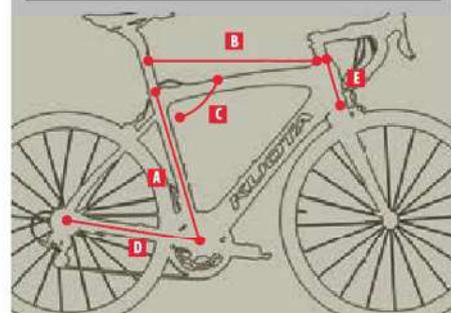
ON N'A PAS AIMÉ

Le serrage est efficace et esthétique. Néanmoins, certaines clés dynamométriques ne passent pas.

ON A AIMÉ

Tout est intégré sur ce cadre: les câbles, mais aussi la fourche. Le Kiral colle à la tendance.

LES COTES DISPONIBLES



Le Kiral n'est pas forcément plus court qu'un cadre course. En revanche, sa douille est beaucoup plus haute.

A (cm)	44,5 (XS)	46,5 (S)	49 (M)	51 (L)	54 (XL)	57 (XXL)
B (mm)	505	520	535	550	570	590
C	74°5	74°5	74°	73°5	72°5	72°5
D (mm)	412	412	415	415	415	415
E (mm)	135	140	160	175	195	215

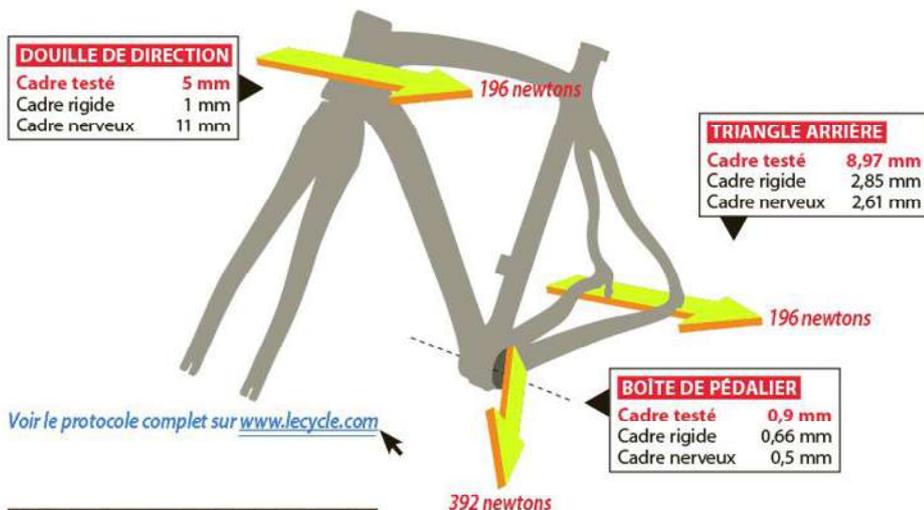
PHOTOS E. VALLEE



TEST LABO: MESURES DE DÉFORMATION DU CADRE

Un cadre atypique

■ **Le moins qu'on puisse dire**, c'est que ce Kiral sort des sentiers battus. C'est son triangle arrière qui présente la déformation la plus importante, avec une dérive de 8,97 mm. Soit presque le double de la dérive de l'avant qui n'est que de 5 mm. Ces valeurs élevées indiquent qu'avec un cycliste ayant du poids et/ou de la puissance, le cadre se montre moins tonique, mais est aussi moins exigeant. Car pour un cycliste doté d'un gabarit moyen, le Kiral donne la sensation d'une très grande stabilité. Il faut de la puissance pour le sentir dériver dans les accélérations et pour négocier une côte en force. Le cycliste doit faire l'effort ou mouliner. En effet, au niveau de la rigidité latérale, la déformation enregistrée (0,9 mm) ne contribue pas à donner de réponse élastique lors des grandes relances ou des sprints. Sauf si l'on dépasse les 75 kg ou si l'on a une bonne puissance.



Voir le protocole complet sur www.lecycle.com

LES CONCURRENTS

Ce cadre a été étudié pour les cyclistes au long cours qui roulent sportivement sur des parcours variés. L'offre en matière de vélos dits « cycloportifs » est large, au moins autant que la diversité de leurs comportements.



Cannondale Synapse Campy 3 600 €

Cadre: monocoque carbone – Transmission: Campagnolo Athena – Roues: Mavic Ksyrium Equipe – Poids: 7 kg



Giant Defy Advanced SL 1 3 499 €

Cadre: monocoque carbone – Transmission: Shimano Ultegra – Roues: Giant P-SL0 – Poids: 7,1 kg



Lapierre Sensium 500 3 599 €

Cadre: monocoque carbone – Transmission: Shimano Ultegra Di2 – Roues: Mavic Ksyrium Equipe – Poids: 7,6 kg



Trek Domane 5.2 2 999 €

Cadre: monocoque carbone OCLV – Transmission: Shimano Ultegra – Roues: Bontrager Race TR – Poids: 7,8 kg



L'équipement à revoir

À trop vouloir jouer la carte du prix, on peut desservir un bon produit. C'est le cas du Kiral. D'un côté, nous avons un cadre bien fini et au comportement séduisant, de l'autre, un équipement proposant un compromis et n'offrant pas le maximum pour une telle machine. La configuration du cadre procure une position agréable qui peut soulager bon nombre de dos endoloris. La filtration des vibrations est également un bel atout. Ajoutons que sa rigidité constituera un plus pour le cycloportif qui saura l'exploiter. Avec un coup de pédale souple, on sent une machine stable en toutes circonstances. Avec un pédalage tonique, on a la sensation de prendre le dessus sur le cadre. Il est donc idéal pour le cycloportif qui veut se faire plaisir dans les moments d'euphorie. Cela dit, certains choix au niveau de l'équipement sont discutables, les freins arrivant en tête de liste. Ce vélo peut rouler vite, or on dispose de freins très moyens, alors que les étriers Shimano Ultegra sont parmi les plus puissants du marché. Les roues Mavic Cosmic Elite sont parfaites pour courir, mais dans le cas d'un usage cycloportif, elles limitent le confort du vélo. Pourquoi ne pas l'avoir typé cycloportif d'entrée? À notre avis, le mieux est encore de personnaliser le montage afin d'en tirer le meilleur, car ce cadre Kuota a du potentiel et de l'intérêt.



F. BERRY

COMPORTEMENT

Nervosité: ★★★★★☆
Rigidité: ★★★★★☆
Confort: ★★★★★

PARCOURS

Plat: ★★★★★☆
Vallonné: ★★★★★☆
Montagneux: ★★★★★☆

PRATIQUE

Compétition: ★★★★★☆
Cycloportif: ★★★★★☆
Cyclotourisme: ★★★★★☆

LES PLUS/LES MOINS

➤ CONFORT
➤ ESTHÉTIQUE

➤ FREINAGE

IAM Cycling
Pro Continental Team

RC 38 SPLINE® ROAD CARBON

Hauteur de jante: 38 mm

Versions: pneu, boyau & freins à disque

1310 g/la paire (version boyaux)

Existent aussi en 28 mm (pneu) & 55 mm (pneu et boyau)



DT SWISS

Distribution France

infos@dtswissfrance.com

www.dtswissfrance.com

www.dtswiss.com





SPÉCIAL BONNES AFFAIRES
Des vélos de 900 à 3 000 €

L'ACHAT G



« En avoir pour son argent », « être satisfait de son achat » caractérisent une acquisition sans soucis. Comme il est difficile de débusquer une bonne affaire, nous avons sélectionné et testé dix vélos, actuellement disponibles sur le marché, qui présentent un rapport qualité-prix imbattable. Par F. Iehl et C. Leroy

AGNANT !

DOSSIER >>



TREK
Madone 4.7
2 499 €



HAIBIKE
Challenger RX
2 699 €



SPECIALIZED
Tarmac SLA Comp
2 599 €



CANYON
AL 6.0
990 €



CUBE
Agree GTC SLT
2 499 €

À la rédaction du *Cycle*, nous avons sélectionné pour vous dix vélos, qui doivent être considérés ici comme des exemples de ce que nous jugeons comme d'excellentes bonnes affaires. Cette liste n'est pas exhaustive, et comme les prix fluctuent en fonction des modèles et des revendeurs, nous vous donnons des conseils précieux afin de réaliser l'achat gagnant auprès d'autres marques non représentées.

UNE BONNE AFFAIRE... JUSQU'AU BOUT
Nous avons retenu plusieurs critères pour établir cette liste. Les vélos devaient convenir à des cycloportifs-compétiteurs et être

exploitables d'entrée de jeu, sans modification ou presque. L'achat différé d'une paire de roues pour l'entraînement ou la course n'est en rien une condition rédhibitoire. Ensuite, il fallait une certaine cohérence dans les montages, sachant qu'il est quasiment impossible, financièrement parlant, de faire évoluer le groupe! Nous avons privilégié des vélos au comportement bien orienté. Car, après tout, on choisit un vélo pour

son utilisation de prédilection... Pour trouver une bonne affaire à votre tour, il y a quelques règles à respecter une fois votre budget déterminé. **Premier critère:** il faut savoir ce que vous allez vraiment faire avec ce vélo, son usage immédiat et plus tard. Car c'est un investissement et on ne passe pas du cyclotourisme à la compétition ou au cyclo-sport, et d'une sortie dominicale à une semaine d'entraînement



B'TWIN
Alur 700
900 €



ROSE
Xeon CRS-4000
2872 €



BMC
Granfondo GF02
1499 €



GIANT
Defy Composite 1
1999 €



BERGAMONT
Prime Team
2999 €



intensive, sans qu'il y ait des conséquences sur le matériel. Si les modifications portent sur plus de 15 % du prix de vente, ce n'est plus une bonne affaire, même si le vélo reste valable. Deuxième point à prendre en compte si vous avez déjà du matériel (surtout des roues et cassettes): celui-ci est-il encore exploitable avec la nouvelle machine (10 ou 11 vitesses, autres marques)? Si oui, c'est une très bonne chose. Sinon, cela veut dire qu'il

faudra éventuellement réinvestir pour retrouver l'usage ou les fonctions de cet équipement, que vous n'aviez sans doute pas acheté sans raison. Un coût à intégrer à celui de l'achat du vélo. Troisième point: si par chance vous tombez sur un vélo « configurable », pour lequel vous pouvez choisir les dimensions du cintre, de la potence, les plateaux (compact, double ou triple), la cassette et la longueur des manivelles, c'est parfait.

Dans le cas contraire, assurez-vous que le revendeur distribue aussi les marques des périphériques montés sur le vélo, pour le cas où vous deviez ajuster la potence ou le cintre. Dernier point: que savez-vous faire vous-même? Pour une marque courante, présente dans de nombreux magasins, la question ne se pose pas, il y a forcément un point de vente près de chez vous. Mais avec des marques plus rares ou vendues sur Internet, il faudra vous mettre à la petite maintenance ou trouver un détaillant arrangeant. Bien sûr, un coup de cœur est toujours possible, qui vous fait dépenser un peu plus que votre budget initial, mais vérifiez bien que le vélo est à votre taille! ●

B'TWIN ALUR 700 / 900 €

UN CONFORT EXEMPLAIRE

Plus que ce premier prix de 900 €, l'Alur 700 présente de sérieux arguments en sa faveur : un cadre alu, une géométrie « confort » et un équipement fiable. De quoi partir du bon pied !

LE PLUS
LE CADRE PENSÉ POUR LE CONFORT EST LE POINT FORT DE CETTE MACHINE. À CE TARIF, IL N'Y A PAS BEAUCOUP D'OFFRES EN LA MATIÈRE. AUTANT EN PROFITER !

**ON A AIMÉ**

L'architecture du cadre aluminium a été pensée pour amortir au mieux les chocs. On retrouve ainsi des haubans fins et sans entretoise.

**ON A AIMÉ**

Le frein arrière est placé sous la boîte de pédalier, qui s'avère en plus très rigide. De quoi rouler vite et en confort.

**ON A AIMÉ**

Roues et pneus sont parfaits. On peut rouler fort et longtemps. Avec ces Hutchinson Equinox, il faut juste avoir un pilotage « coulé sous l'eau » et tout se passe bien.

FICHE TECHNIQUE

Cadre: Evo Vario Alu TB
Fourche: Evo Vario Carbon Alu
Potence: b'Twin Comp
Cintre: b'Twin Comp Compact
Leviers combinés: Shimano 105
Freins av. et ar.: Shimano 105 Direct Mount
Dérailleurs av. et ar.: Shimano 105
Pédalier: b'Twin Comp Compact
Roues: b'Twin Aero 24
Pneus: Hutchinson Equinox
Selle: b'Twin Sport
Tige de selle: b'Twin Comp
Pédales: b'Twin Comp Auto
Poids: 8,85 kg (sans pédales, en taille L)
Prix: 900 €
Distributeur: b'Twin

COMPORTEMENT

Nervosité ★★★★★☆
Rigidité ★★★★★☆
Confort ★★★★★☆

PARCOURS

Plat ★★★★★☆
Vallonné ★★★★★☆
Montagneux ★★★★★☆

COMPARATIF DE DÉFORMATION (en mm)

> **Douille: 7 / Boîte: 0,76 / Arrière: 5,6**
Restituer la puissance est une seconde nature pour cette machine. Elle ne pardonne rien.

Le cadre en aluminium est résolument moderne. Certes, le matériau n'a plus la cote en haut de gamme, mais il conserve son intérêt en ce qui concerne la rigidité.

Les tubes surdimensionnés et arqués assurent que, sur ce plan, l'Alur 700 est bien né. La géométrie un peu plus haute et plus courte renforce encore les capacités de filtration des petits chocs. Modernité toujours, les passages de gaines sont internes, le cadre est compatible Di2, tandis que les étriers sont implantés sur le cadre et la fourche (Direct Mount), la ligne est résolument haut de gamme et rappelle celle de l'Ultra. La transmission 105 à 10 vitesses, en fin de carrière commerciale, se montre précise même si elle est moins fluide que l'Ultegra.

STABILITÉ ET CONFORT

Le pédalier b'Twin est rigide, tout comme les roues. En danseuse, passage en force, séance de train, rien ne donne de sensation de mollesse. Bien sûr, passé un certain niveau de sollicitation, on perçoit les limites du vélo, mais en usage cyclo classique, cela ne gêne pas. C'est plus en termes de nervosité que cette machine pêche. L'inertie des roues, le poids total, la rigidité du cadre font qu'au final, l'Alur est poussif. Sur le plat, on s'en sort ; en montée, c'est vite fatigant. Il est donc plus à l'aise au train en modulant la cadence de pédalage assis sur la selle. La tenue de route est bonne, les pneus et les roues assurant une grande précision dans les trajectoires, tant sur

route sèche que mouillée. Le freinage nous a paru cependant moins efficace qu'avec d'autres Direct Mount. À surveiller. Quant au confort, il est bluffant. Sur nos routes tests, nous imaginons rouler sur des 28 mm sous-gonflés : surprenant, mais très agréable. Pour un usage cyclosporatif ou cyclotouriste, c'est idéal. Moins si un dossard est épinglé au dos de votre maillot. ●

L'AVIS LE CYCLE

C'est plus la catégorie des cyclosporatifs et cyclotouristes qui est visée par ce modèle que celle des coureurs. Un rouleur pourra toujours l'exploiter, un puncheur beaucoup moins... Gardons à l'esprit que ce vélo est un 1^{er} prix et que le faire évoluer nécessitera d'importants investissements, pas forcément réalistes. Roulez avec tel qu'il est si vous avez besoin de valeurs sûres (alu et Shimano 105) et de confort, ce sera un excellent choix. Si vous basculez vers la compétition, il vous accompagnera sur vos premières courses. Ensuite, il faudra changer.

**PEUT MIEUX FAIRE**

Les freins Direct Mount, la plupart du temps, nous enthousiasment. Ici, nous n'avons pas retrouvé la puissance habituelle. Un réglage ou un bon rodage s'impose.

LA TECHNOLOGIE DE LA COMPETITION



Gagner n'a jamais été si facile

Les cadres griffés par Dedacciai sont le résultat de l'expérience et de la passion de nos techniciens et ingénieurs, qui ont appliqué les technologies de construction les plus modernes pour développer les

nouveaux cadres de compétition. Ran DB, Ran, Gladiatore, Super Scuro RC, Super Scuro Evoluzione, Nerissimo, Flash TT, Alluminio, Titanium K-19, Acciaio, Titanio 29 e Acciaio 27.5 représentent la nouvelle

gamme 2014 des cadres monocoques en fibre de carbone de très haut module et métalliques, développés pour satisfaire les exigences de tous les athlètes.

Choisissez votre cadre Dedacciai Strada

Modèle **RAN DB**
GLOSSY WHITE



Modèle **NERISSIMO**
RED



Modèle **SUPER SCURO RC**
RED/BLUE



Modèle **GLADIATORE**
BLACK NIGHT



FR Distributeur

TRIANGLE s.a.s.
www.triangle-sarl.com

Tél et Fax: +33 143 053 168 / +33 143 055 815
20, Rue Louis Ampère - Z.I des Chanoux - Neuilly Sur Marne - 93330

Dedacciai
www.dedacciaistrada.com

CANYON AL 6.0 / 999 €

UN BUDGET SÉDUISANT

Parce qu'un bon alu sera toujours meilleur qu'un mauvais carbone, on ne peut pas ignorer cette machine! Avec un montage de valeur sûre et un tarif attractif, elle est incontournable...

LE PLUS
NOUS AVONS CRAQUÉ
TANT POUR LE CADRE
QUE POUR L'ÉQUIPEMENT
DE CETTE MACHINE.
ÉPROUVÉE,
ABORDABLE ET
FIABLE.



ON A AIMÉ
Le cadre se montre très rigide, et même si son pédalier est à l'ancienne, il se montre efficace.



ON A AIMÉ
Avec les Continental GP 4000, le comportement est idéal.



ON N'A PAS AIMÉ
Les composants Ritchey sont parfaits. Ce qui choque, c'est la largeur du guidon par rapport à la longueur de la potence.

FICHE TECHNIQUE

Cadre: Roadlite AL
Fourche: Canyon Carbone One One Eight
Potence: Ritchey WCS 4-Axis
Cintre: Ritchey WCS Evo Curve
Leviers combinés: Shimano 105
Freins av./ar.: Shimano 105
Dérailleurs av./ar.: Shimano 105
Pédalier: Shimano 105
Roues: Mavic Aksium
Pneus: Continental Grand Prix 4000
Selle: Selle Italia X1 SE
Tige de selle: Canyon VCLS Post
Pédales: sans
Poids: 8,25 kg (sans pédales, en taille M)
Prix: 999 €
Distributeur: Canyon

COMPORTEMENT

Nervosité ★★★★★☆
Rigidité ★★★★★★
Confort ★★★★★☆

PARCOURS

Plat ★★★★★★
Vallonné ★★★★★☆
Montagneux ★★★★★☆

COMPARATIF DE DÉFORMATION (en mm)

> **Douille: 7 / Boîte: 0,78 / Arrière: 4,19**
Le Canyon a une rigidité de « course », il sera plus accessible à un beau gabarit cycliste.

Les tubes de ce cadre aluminium sont plus fins. Il faut dire que l'on est si habitué, depuis des années, à voir les structures gonfler à chaque saison, que ce petit retour en arrière est des plus réjouissants. Le vélo n'est pas spectaculaire, mais cache bien son jeu. Avec sa teinte anodisée, le Canyon joue également la carte de la durabilité. Côté montage, le Shimano 105 apporte son écot au comportement d'ensemble, une indexation précise, un freinage agressif et une bonne durabilité: des points très importants pour l'achat. Les roues Mavic Aksium sont très passe-partout, et chaussées avec des Continental Grand Prix 4000, on prend peu de risques. La rigidité ressentie est une très bonne surprise. Le vélo se déforme peu et permet de faire de belles accélérations sur le plat et en bosse, pour peu qu'on ait choisi les braquets adaptés. Si vous optez pour les passages en force, une tâche tout à fait dans les cordes de ce vélo, vous sentirez que tout travaille bien en ligne. Si vos jambes sont en forme, vous pourrez même relancer efficacement en haut des bosses. Évidemment, quand on a beaucoup de puissance ou de poids, voire les deux, on trouvera les limites du cadre et du montage. Mais la perte est raisonnable, même si elle reste plus sensible que sur du haut de gamme. Assis en selle, sur le plat ou dans les ascensions, il est difficile de dépasser les capacités du vélo en usage courant. Que vous pédaliez comme un rouleur ou comme un puncheur, cette machine est faite

pour vous. La remarque vaut également pour le cycloport ou la course, car la géométrie conviendra aussi bien à l'une qu'à l'autre de ces activités. Le confort, enfin, demeure aussi dans la bonne moyenne. Bien entendu, ce Canyon AL 6.0 marquera le pas par rapport à des modèles plus haut de gamme actuels, mais dans sa catégorie, il est au top et loin devant!

L'AVIS LE CYCLE

C'est entendu, ce vélo n'est qu'en 10 vitesses. Mais le groupe Shimano 105 fonctionne bien et longtemps, et les pièces détachées vont perdurer encore quelques années. Pour un débutant ou un pratiquant désireux de préserver son budget sur la durée, c'est un excellent choix, pour ne pas dire « le » choix. Cycloportif ou coureur, chacun sera comblé par le comportement de cette machine, qu'on osera comparer à un haut de gamme des années 2005. C'est un sans-faute, n'hésitez pas, la qualité est au rendez-vous dans tous les domaines.



PEUT MIEUX FAIRE
La selle est assez souple. C'est très bien pour un usage tranquille, pour des sorties assidues, il en faudra une plus ferme.

HOT PACK

Lightweight, compact protection



Paul Withfield - Sales Resp. UK Sportful - 08/04/2013 - Cirna Campo - Italy

Un classique moderne, mais mieux fait !

La cinquième génération de la veste aux nombreux prix HOT PACK présente quelques nouveaux détails très importants. Nous avons réalisé un poignet innovant à double usage avec un orifice pour le pouce pour une coupe parfaite et une meilleure protection contre le vent. De petits détails au niveau de la coupe ont permis d'améliorer davantage l'aérodynamisme. Avec ses 79 grammes, HOT PACK est toujours très léger, compressible, et garantit une protection totale contre le vent ainsi qu'une résistance parfaite à l'eau.

SPORTFUL.COM

*Protection ultra légère compressible.



sportful

BMC GRANFONDO GF02 / 1499€

LE CONFORT EN GRAND

Quand on est baptisé Granfondo, c'est que l'on a été conçu et équipé pour le cyclospor. Avec un cadre alu très confortable, au comportement agréable, le BMC GF02 est dans son univers.

LE PLUS
LA VERSION ALUMINIUM DU GRANFONDO VOUS OUVRE LES PORTES DU CYCLOSPORT, POUR ROULER QUELLES QUE SOIENT LA DISTANCE ET LA ROUTE EMPRUNTÉE.



ON A AIMÉ
Le cadre des séries Granfondo est excellent par le confort et le côté sportif généré. Il accepte l'électronique.



ON A AIMÉ
Les roues Shimano RS11 valorisent le montage du vélo. Fiabilité et polyvalence sont au rendez-vous.



ON N'A PAS AIMÉ
Le BMC est déjà très confortable grâce à sa conception, les pneus de 28 mm ne sont pas nécessaires. Un modèle plus sportif en 25 mm bonifierait ce GF02.

FICHE TECHNIQUE

Cadre: aluminium TCC, Angle Compliance
Fourche: Compliance Carbon TCC
Potence: BMC RDB 3 alu
Cintre: BMC RST 3 alu
Leviers combinés: Shimano 105
Freins av./ar.: Shimano BR561
Dérailleurs av./ar.: Shimano Tiagra et 105
Pédalier: Shimano FC-R565 (50/34)
Roues: Shimano RS11
Pneus: Continental GP 4-Season 28 mm
Selle: Selle Royal Saba
Tige de selle: BMC Compliance Carbon TCC
Pédales: sans
Poids: 8,5 kg sans pédales, en taille 54 cm
Prix: 1499 €
Distributeur: BMC

COMPORTEMENT

Nervosité ★★★★★☆
Rigidité ★★★★★☆
Confort ★★★★★

PARCOURS

Plat ★★★★★☆
Vallonné ★★★★★☆
Montagneux ★★★★★☆

COMPARATIF DE DÉFORMATION (en mm)

> **Douille: 7 / Boîte: 0,95 / Arrière: 3,7**
Ce cadre « cyclo » conserve une rigidité de compétition. Il est donc assez exigeant.

La géométrie du GF02 est à l'égal des modèles haut de gamme en carbone déjà testés dans nos colonnes: une souplesse verticale et une géométrie optimisées pour les longues distances et routes dégradées. La filtration des vibrations par les haubans et la fourche, par la technologie TCC et Angle Compliance, est excellente. La douille haute est, avec les pneus Continental GP 4-Season en 28 mm, un autre signe distinctif de son appartenance au monde cyclosporitif/cyclotouriste.

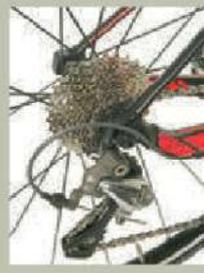
DES PNEUS TRÈS CYCLO

On bénéficie du comportement agréable du GF01. Grâce aux concepts Angle Compliance et TCC, on roule longtemps, sans fatigue. La selle Saba offre une bonne assise et augmente la filtration des chocs. Elle est juste gênante au niveau du bec, très large. Le cadre en aluminium est suffisamment rigide pour supporter la puissance des pratiquants visés. Avec le pédalier compact et l'aluminium, on arrive à prendre le dessus dans les côtes, pour obtenir un peu de déformation et de dynamisme afin de relancer le vélo quand l'allure ralentit. Les relances peuvent être toutefois incisives si on veut faire parler sa puissance. Ce BMC GF02 excelle en mode cyclo avec un coup de pédale souple et des accélérations progressives. Mais on perçoit que son côté sportif n'est jamais loin, même si, avec du braquet, il est un peu fatigant au fil des kilomètres. Le BMC GF02 est légèrement pénalisé par son

pois général dans les forts pourcentages, si on roule de manière sportive. Les Conti 4-Season en 28 mm vous permettront de rouler longtemps et confortablement, mais amoindrissent encore le côté dynamique. Stable et précis, le pilotage en descente est facile. Le groupe Shimano 105 et Tiagra est fiable et assure un freinage puissant et une transmission de qualité. ●

L'AVIS LE CYCLE

Le BMC GF02 est une belle affaire à 1500 €. Pour les cyclotouristes, le confort est garanti. Le groupe Shimano (même panaché 105, Tiagra) et les roues Shimano RS11 garantissent un montage durable. Pour les cyclistes sportifs, une selle et des pneus plus haut de gamme (en 25 mm) sont impératifs pour obtenir de meilleures sensations et plus de dynamisme. À noter que le cadre constitue une bonne base pour une montée en gamme ultérieure. Il est même compatible avec les transmissions électroniques Shimano Di2 et Campagnolo EPS.



PEUT MIEUX FAIRE
La cassette 12-30 est trop étagée pour la plaine et pour rouler de façon plus sportive.

GIANT DEFY COMPOSITE 1 / 1999 €

TRIPLE RATION DE DÉFIS

Avec un pédalier triple plateau, le Giant Defy Composite 1 annonce la couleur: il est fait pour une pratique cyclotouristique moderne, avec un cadre carbone techniquement réussi.

LE PLUS
CE DEFY ASSURE UN CADRE COMPOSITE AVEC UNE STRUCTURE ÉPROUVÉE. UN PREMIER INVESTISSEMENT DANS L'UNIVERS DU CARBONE.



FABRICE BERRY

ON A AIMÉ

Le Defy Composite 1 possède un cadre sur lequel on roule avec plaisir.



ON A AIMÉ

La base comporte de nombreux inserts: capteur Ride Sense et batterie électronique.



ON N'A PAS AIMÉ

La selle est très molle pour notre genre de pratique. Elle conviendra sûrement à un cycliste moins assidu.

FICHE TECHNIQUE

Cadre: Defy Composite OverDrive 1
Fourche: Composite OverDrive 1 (1" 1/8-1" 1/4)
Potence: Giant Connect
Cintre: Giant Connect
Leviers combinés: Shimano Ultegra 10 V
Freins av./ar.: Shimano BR561
Dérailleurs av./ar.: Shimano Ultegra 10 V
Pédalier: Shimano Ultegra
Roues: Giant P-R2
Pneus: Giant P-R3
Selle: Giant Performance
Tige de selle: Giant Vector Composite
Pédales: sans
Poids: 8,5 kg (sans pédales, en taille M)
Prix: 1999 €
Distributeur: Giant

COMPORTEMENT

Nervosité ★★★★★☆
 Rigidité ★★★★★☆
 Confort ★★★★★

PARCOURS

Plat ★★★★★☆
 Vallonné ★★★★★☆
 Montagneux ★★★★★

COMPARATIF DE DÉFORMATION (en mm)

> Douille: 6,8 / Boîte: 0,9 / Arrière: 4,1
 Le Giant présente une bonne rigidité d'ensemble, apte à supporter de la puissance.

Ce modèle fait partie de la gamme Endurance de chez Giant, qui côtoie les familles Race, Aero et Triathlon. Au sein de la série Defy, il s'agit du premier cadre en carbone de la marque du géant taïwanais. L'équipement est maison, ce qui assure des produits de bonne qualité et fiables. Le groupe Shimano Ultegra 10 vitesses est un peu vieillissant, mais ses prestations (en deçà des groupes 11 V) au niveau du changement de vitesse et du freinage sont de bon niveau. Si le triple plateau conditionne le Defy Composite 1 en mode cyclotourisme, sachez que le tempérament sportif n'est pas loin. Simplement, le poids du vélo, dû à l'équipement général, fatigue le cycliste s'il roule constamment à une allure sportive. La selle est très molle. Cela dit, elle procure presque un appui lombaire, plutôt agréable pour pédaler en puissance en position assise.

CONFORT ET STABILITÉ

Les relances au guidon sont dynamiques, grâce à l'avant rigide du vélo. Le Defy Composite est facile à emmener au sprint, car le cadre fait preuve d'un tempérament sportif. Surtout, le vélo n'est pas hyperbridé, il est donc plus tolérant et autorise les erreurs de braquet. Avec un coup de pédale souple, sur le plat au train ou dans les longues ascensions, c'est un régal. On se plaît à monter à sa main. Le confort du Defy est déterminant, puisque, quelle que soit la vitesse, on ne subit pas les imperfections de la route. La

position induite par une douille plus haute améliore aussi le confort au roulage. Le vélo est très stable en descente. Les trajectoires sont précises, seulement moins directes qu'avec un vélo à l'angle de direction plus relevé. Disponible dans de nombreux montages (plus sportifs et légers), ce Defy est résolument un cadre prêt pour tous les défis cyclosportifs. ●

L'AVIS LE CYCLE

Le Giant Defy Composite est une valeur sûre en guise de premier achat. Que ce soit en triple pour les aficionados de ce type de transmission, ou en compact pour les plus sportifs, les cyclistes sont certains de rouler sur un produit fiable, très confortable, avec cette dose de sportivité qui les contentera quand la forme et l'envie seront là. Le comportement est accessible, il n'y a pas besoin d'avoir des capacités physiques particulières ni une pratique assidue pour se faire plaisir à son guidon. Pour rouler les yeux fermés, enfin presque!



PEUT MIEUX FAIRE
Des roues plus haut de gamme élèveraient le dynamisme du vélo.

CUBE AGREE GTC SLT / 2499€

VOUS AVEZ LE FEU VERT

Ce Cube GTC SLT n'est pas le vélo du maillot vert du Tour de France, Peter Sagan. Pourtant, son potentiel dynamique ne déplairait pas au puncheur slovaque.

LE PLUS
ISSU DE LA COLLECTION D'UNE MARQUE PEU VUE, LE CUBE GTC ATTIRE LE REGARD PAR SON COLORIS. MAIS SON CADRE ET SON EQUIPEMENT SONT SES POINTS FORTS.



ON A AIMÉ
Les pneus top de gamme Schwalbe One améliorent les qualités du Cube au roulage.



ON A AIMÉ
Le cadre, pourtant typé course, offre un confort surprenant.



ON N'A PAS AIMÉ
Le ruban de cintre au toucher agréable procure un super-grip, mais l'énorme diamètre et l'angle du haut du cintre pénalisent l'ergonomie.

FICHE TECHNIQUE

Cadre: monocoque carbone GTC
Fourche: carbone GTC
Potence: Syntace F149
Cintre: Syntace
Léviers combinés: Sram Force 22
Freins av./ar.: Sram Force 22
Dérailleurs av./ar.: Sram Force 22
Pédalier: Sram Force 22
Roues: Fulcrum Racing 55
Pneus: Schwalbe One
Selle: Selle Italia X1 Road
Tige de selle: Cube Performance
Pédales: sans
Poids: 7,6 kg (sans pédales, en taille 56)
Prix: 2499 €
Distributeur: Cube

COMPORTEMENT

Nervosité ★★★★★☆
Rigidité ★★★★★★
Confort ★★★★★☆

PARCOURS

Plat ★★★★★★
Vallonné ★★★★★★
Montagneux ★★★★★☆

COMPARATIF DE DÉFORMATION (en mm)

> **Douille: 6,2 / Boîte: 0,8 / Arrière: 2,55**
Le cadre est assez vivant. On pourra, avec un minimum de puissance, obtenir du répondant.

Avec sa couleur vert fluo, le Cube ne passe pas inaperçu! Les lignes du vélo sont racées et fluides. Le design du cadre paraît simple, pourtant, il masque des tubes travaillés. Équipé avec un groupe Sram Force 22 et des roues Fulcrum accordées au cadre, le montage est d'un très bon niveau et susceptible de convenir tant à un coursier qu'à un cyclosporitif. La géométrie « course » du cadre et la tige de selle sans recul propulse le cycliste sur l'avant, augmentant la sensation de puissance au roulage. Le cadre est rigide, on ne sent pas de déperdition de puissance. Les passages en danseuse mettent en lumière un ensemble dynamique, que l'on prend plaisir à relancer. L'effort n'est pas vain et la vitesse immédiatement en hausse sur chaque accélération. Le poids en dynamique est à son avantage. Le Cube (qui pèse 7,6 kg) apparaît plus léger sur la route.

TOUT PRÈS DU CYCLOSPORT

Assis ou au sprint, le vélo part au quart de tour. La boîte de pédalier supporte à peu près toutes les puissances possibles. Il faudra tout de même un physique et une puissance minimaux pour animer ce vélo tout au long d'une sortie et maintenir toujours une bonne allure, malgré le compact et la cassette 11-28. L'Agree est efficace sur toutes les routes, mais son confort nous a surpris. Là où des cadres de course sont raides, la filtration des vibrations est bonne pour un vélo typé compétition. Et dans cette configuration,

les cyclosporitives seront accessibles, sans que l'on ait à craindre d'être fatigué par l'inconfort ou la rudesse du vélo. Les pneus Schwalbe One, haut de gamme, apportent au vélo un grip et un côté dynamique qui le sert avantageusement dans les courbes et les relances. C'est donc un très bon choix. Stable, sain en pilotage, ce Cube est précis et direct dans les prises de trajectoire. ●

L'AVIS LE CYCLE

L'efficacité de ce Cube Agree GTC SLT se remarque à plusieurs niveaux: comportement dynamique, filtration des vibrations (même si cela reste un vélo de course), équipement de très bonne qualité. On est juste moins séduit par le cintre Syntace avec un angle et un gros diamètre sur le haut. Ce vélo est rigide, mais jamais inconfortable et c'est là son vrai point fort. Reste un coloris osé, plutôt voyant, qui risque malheureusement de le pénaliser. Avec ce montage, il n'existe qu'en vert fluo. Pas sûr qu'il vous séduise encore dans quelques saisons...



PEUT MIEUX FAIRE
Sur une mauvaise chaussée, la gaine du frein arrière fait du bruit à l'intérieur du tube horizontal.

TREK MADONE 4.7 / 2499€

COMME UN LÉOPARD

En plus de son air de famille avec les modèles haut de gamme de Trek, ce Madone 4.7 dispose d'atouts importants: un cadre « tendance », un équipement de pointe pour 2 500 € seulement.

LE PLUS
LES LIGNES DU CADRE MADONE NE PEUVENT QUE VOUS SÉDUIRE. ELLES METTENT EN VALEUR LE GROUPE SHIMANO ULTEGRA AU COMPLET. UN BON INVESTISSEMENT.



ON A AIMÉ
Le confort et l'ergonomie des composants Bontrager sont indéniables, surtout au niveau de l'assise.

ON A AIMÉ
Ce n'est pas le n° 1 de la gamme, mais ce Madone 4.7 affiche une ligne agressive et aérodynamique qui séduira avant tout le compétiteur.



ON A AIMÉ
Tout est intégré. On remarque que les haubans supportent une fixation pour garde-boue. La même fixation se trouve sur la fourche.



FICHE TECHNIQUE

Cadre: carbone OCLV 400
Fourche: Madone KVF
Potence: Bontrager Race Lite
Cintre: Bontrager Race VR-C
Leviers combinés: Shimano Ultegra
Freins av./ar.: Shimano Ultegra
Dérailleurs av./ar.: Shimano Ultegra
Pédalier: Shimano Ultegra
Roues: Bontrager Race
Pneus: Bontrager R2 Hard Case
Selle: Bontrager Affinity 2
Tige de selle: Bontrager Carbon
Pédales: sans
Poids: 8 kg (sans pédales, en taille 56 cm)
Prix: 2 499 €
Distributeur: Trek

COMPORTEMENT

Nervosité ★★★★★☆
Rigidité ★★★★★★
Confort ★★★★★☆

PARCOURS

Plat ★★★★★☆
Vallonné ★★★★★☆
Montagneux ★★★★★☆

COMPARATIF DE DÉFORMATION (en mm)

> **Douille: 6 / Boîte: 0,68 / Arrière: 3,85**
 Ce cadre est exigeant, sa rigidité sera difficile à prendre en défaut, sauf avec de la puissance.

Les cadres Madone jouent à fond la carte de l'aérodynamisme. Les 4 Series suivent cette tendance, sans toutefois intégrer les freins, contrairement aux cadres 7, 6 et 5 Series. On voit donc un triangle principal adoptant des tubes dotés du profil KVF (Kamm Tail Virtual Foil), des passages de câbles internes et une fourche relativement profilée. Le vélo est assez agressif et pourra séduire aussi bien un coureur qu'un cyclosporitif. On note également que le cadre est compatible avec des garde-boue. Trek vise donc un large public, ce qui explique l'étendue des développements proposés (50/34 à l'avant, 11-28 à l'arrière) et le choix de la géométrie H2, plus relevée que la H1 typée course, mais plus couchée que sur les modèles confort.

UN COMPORTEMENT TRÈS TYPÉ

On est paré pour tout. C'est appréciable, car le cadre fait la part belle à la rigidité. Pour le prendre en défaut, on doit déployer de la puissance! C'est un cadre performant qui, du coup, ne pardonne rien. Aussi, pour relancer efficacement, il faudra ne pas s'économiser et trouver le braquet donnant le meilleur couple. Dans le cas contraire, la machine sera très poussive. Et sur ce plan, les roues, relativement ordinaires, n'aideront pas le cycliste. Si vous êtes soucieux de garder votre énergie, il faudra pédaler comme un rouleux, en anticipant les changements de pourcentage dans les montées et les virages sur le plat. Le confort à l'arrière est bon; sur l'avant,

on sent de nombreuses vibrations. Les pneumatiques en 23 mm assurent une bonne tenue de route et ne dérivent pas. Presque plus étroits que les jantes, ils ne filtrent pas beaucoup les chocs. Dommage, car dès que la vitesse tombe sous les 30 km/h et que la chaussée est mauvaise, on fait du « marteau-piqueur ». Pour le confort, optez plutôt pour un Domane. ●

L'AVIS LE CYCLE

Ainsi équipé, le Trek Madone 4.7 vise un public déjà aguerris. Son comportement rigide et son niveau d'équipement le confirment. On peut lui demander beaucoup, il répondra présent. L'inconfort ne sera pas si gênant dès lors que l'allure sera très sportive. Dans le cas contraire, mieux vaut choisir un Trek Domane. Quant aux roues, elles ont des atouts indéniables pour l'entraînement et font preuve de solidité. Leur faible coût et leur grande facilité de réparation permettent de protéger des roues de course ou plus haut de gamme.



PEUT MIEUX FAIRE
 Les roues sont bien, mais un peu lourdes. Le problème vient des pneus trop fins qui ne filtrent pas les chocs. Du 25 mm serait plus adapté.

*Ceci est un maillot de cycliste composé
d'empiecements en mesh et d'une coupe ajustée pour
un confort, un maintien et une respirabilité maximum.*

ET C'EST UN B'TWIN



SPECIALIZED TARMAC SL4 / 2 599 €

UN AIR DE COMPÉTITION

Certes, cette machine est perfectible, mais dans les grandes lignes, elle est tout simplement époustouflante. Après quelques kilomètres, vous profiterez de tout son potentiel.

LE PLUS
LA QUALITÉ DU CADRE EST L'ÉLÉMENT MAJEUR DE CE VÉLO, QUI SE MONTRÉ EN PLUS PARFAITEMENT ÉQUIPÉ. QUE DEMANDER DE PLUS À CE PRIX ?

**ON A AIMÉ**

Le cadre est à lui seul une bonne raison de craquer pour cette machine. Il a tout d'un grand : poids, rigidité, nervosité. Le montage ne le dévalorise pas non plus.

ON A AIMÉ

Les périphériques Specialized et Body Geometry sont particulièrement confortables et efficaces. Les revendeurs les ont dans toutes les tailles et options.

**ON A AIMÉ**

Excellente idée que ce pédalier en 52/36. On a un grand plateau confortable en course et le petit n'est pas si petit que cela en usage sportif.

FICHE TECHNIQUE

Cadre: monocoque carbone Fact 9
Fourche: monocoque carbone Fact
Potence: Specialized Expert Pro-Set
Cintre: Specialized Tarmac Comp
Leviers combinés: Shimano Ultegra
Freins av./ar.: Shimano Ultegra
Dérailleurs av./ar.: Shimano Ultegra
Pédalier: FSA Gossamer
Roues: Fulcrum S4
Pneus: Specialized Turbo Elite
Selle: Body Geometry Toupé Comp
Tige de selle: Specialized Comp Carbon
Pédales: sans
Poids: 8,6 kg (sans pédales, en taille 56 cm)
Prix: 2 599 €
Distributeur: Specialized

COMPORTEMENT

Nervosité ★★★★★☆
 Rigidité ★★★★★★
 Confort ★★★★★☆

PARCOURS

Plat ★★★★★★
 Vallonné ★★★★★★
 Montagneux ★★★★★☆

COMPARATIF DE DÉFORMATION (en mm)

> **Douille: 6 / Boîte: 0,65 / Arrière: 4,05**
 Il permettra aux plus costauds de passer toute leur puissance sans ressentir de cisaillement.

Le design est plutôt réussi ici. Le cadre est massif, mais ses lignes sont fluides. Il se marie à merveille avec les composants choisis, à tel point qu'on oublie même que le pédalier est un FSA Gossamer en aluminium et que les roues Fulcrum S4 militent plus dans l'entrée de gamme que dans le haut de gamme. Le poids, bien qu'il soit de 8,6 kg, n'est pas perceptible. En selle ou en danseuse, on sent de suite que le vélo reste sur sa trace malgré les sollicitations. Rien ne bouge. Le constat reste identique même avec un coup de pédale violent : la rigidité est excellente. Sur le plat, c'est flagrant, en montée, c'est appréciable. Le Tarmac est donc stable, mais une fois qu'on accélère, on se rend compte qu'il est aussi très vif.

PRESQUE UN SANS-FAUTE!

Si on maintient des braquets raisonnables, les accélérations sont bien entendues tranchantes. On a toujours la sensation, trompeuse, qu'on peut en rajouter. La fluidité de la transmission Ultegra est un régal, comme la puissance de freinage qui se module très facilement une fois l'habitude prise. Le pédalier se sort fort bien de la confrontation. Sa rigidité fait oublier son poids et la gamme de plateaux retenue, le fameux 52/36, est une excellente option pour tous les utilisateurs. La tenue de route est impeccable, les pneus en 23 mm sont adaptés à un pilotage agressif, mais pour le confort, des 25 mm aurait été mieux. Le Tarmac ne vibre pas trop pour un

cadre de compétition, il faut juste rouler assez vite pour gommer les aspérités de la chaussée. En dessous de 25 km/h, ce sera en effet plus sensible. Enfin, les roues se montrent lourdes, c'est évident quand il s'agit de relancer. Mais leur bonne rigidité compense leur inertie. Pour ce vélo, c'est donc presque un sans-faute ! Il est idéal pour le coureur et le cyclosporitif. ●

L'AVIS LE CYCLE

Presque parfait ! Le cyclo très sportif et le coureur seront comblés par cette machine.

La rigidité et la nervosité n'ont rien à envier à des produits plus haut de gamme et plus onéreux, et avec ce Tarmac, on est paré en toutes circonstances et pour longtemps. L'évolution portera sur les roues. Sur ce plan, l'équipement de base est polyvalent et efficace, mais gagnerait à être remplacé par des roues davantage typées pour les épreuves plus extrêmes. En montée, avec des roues légères, ce Tarmac SL4 sera une vraie bombe à l'accélération.

**PEUT MIEUX FAIRE**

Les Fulcrum S4 sont déjà très bien. On pourra faire évoluer le montage du SL4 pour faire de celui-ci une vraie bombe.



_Lequel je mets aujourd'hui ?



CANNIBAL & CORSA

elite-it.com

Le peloton passe.

La procession des cyclistes traverse les paysages marquant de longues lignes multicolores. A chaque coureur correspond une couleur, pour le leader, pour le champion, pour le grimpeur. Chacun défend son leader, chacun défend ses couleurs.

Aujourd'hui, toi aussi choisis ta couleur.

Pour chercher à égaler ton idole, pour satisfaire ton humeur, pour affirmer ton style.

11 bidons TEAMS, 5 variantes CORSA Elite, 8 variantes du porte-bidons innovateur CANNIBAL pour trouver la solution à tes exigences de style et d'identité.

UNE QUESTION DE GOÛT!



HAIBIKE CHALLENGE RX / 2 699 €**UN BON CHALLENGER**

On ne pense pas à lui et pourtant, le Haibike Challenge RX a des atouts dans son jeu: un cadre de bonne facture et un groupe haut de gamme. De quoi contenter un vaste panel d'utilisateurs.

LE PLUS
ON A UN PEU CRAQUÉ POUR LE CADRE, ET BEAUCOUP POUR L'ULTEGRA Di2. CET AVANT-GOÛT D'EXCELLENCE À MOINS DE 3 000 € PEUT SÉDUIRE.



ON A AIMÉ
Une transmission Di2 à ce tarif, cela surprend et enchante. Il n'y a plus qu'à adapter les développements à son niveau pour en profiter pleinement.



ON A AIMÉ
Le cadre est prévu pour une transmission aussi bien mécanique qu'électronique. L'intégration est réussie et très esthétique.



ON N'A PAS AIMÉ
Esthétiquement, il est dommage que la batterie soit encore externe. En revanche, reconnaissons qu'elle est plus endurante.

FICHE TECHNIQUE

Cadre: monocoque carbone UD
Fourche: Haibike Carbone
Potence: XLC Evo Road
Cintre: XLC Evo Road
Leviers combinés: Shimano Ultegra Di2
Freins av./ar.: Shimano Ultegra
Dérailleurs av./ar.: Shimano Ultegra Di2
Pédalier: Shimano Ultegra
Roues: Mavic Aksium WTS
Pneus: Mavic Aksion
Selle: San Marco Porza
Tige de selle: XLC Evo
Pédales: sans
Poids: 8,1 kg (sans pédales, en taille 55 cm)
Prix: 2.699 €
Distributeur: Winora

COMPORTEMENT

Nervosité ★★★★★☆
Rigidité ★★★★★☆
Confort ★★★★★☆

PARCOURS

Plat ★★★★★☆
Vallonné ★★★★★☆
Montagneux ★★★★★☆

COMPARATIF DE DÉFORMATION (en mm)

> **Douille: 8 / Boîte: 1 / Arrière: 4,2**
 Ce cadre est bien rigide, mais sera moins exigeant avec un cycliste plus lourd.

Un cadre où tout est intégré et un groupe Shimano Ultegra Di2 pour 2 700 €, la fiche technique du Challenge RX est séduisante. La géométrie est typée sport, en réalité entre compétition et cyclospor. Ce choix se retrouve aussi dans les développements qui permettent d'affronter à peu près toutes les ascensions. Cela se paye, par contre, en usage intensif et spécifique, où les écarts entre les dents peuvent se montrer importants, voire gênants. Le cadre procure une position peu contraignante qui permet de bien passer la puissance et de filtrer les chocs, ce qui est un avantage sur la durée.

PARFAIT, À UN DÉTAIL PRÈS

On effectue par ailleurs assez facilement ses réglages. Les périphériques sont issus de la marque maison XLC et sont disponibles en pièces détachées chez les concessionnaires de la marque. On peut donc aisément ajuster son montage sans dénaturer le vélo. Ce Haibike se montre assez tolérant dans les accélérations et les ascensions, où on ne subit jamais le châssis. Il fait cependant preuve d'une bonne rigidité quand on roule au train. C'est lors de démarrages sur le plat ou dans un faux plat monté en force que l'on peut éventuellement ressentir une légère dérive, imputable aux roues. On perçoit néanmoins une assez bonne réactivité en usage courant. Le groupe est un régal de fonctionnement. On dispose d'un Ultegra, mais on croirait avoir

affaire à un Dura-Ace. Les vitesses et les plateaux passent de manière fluide et immédiate, un bonheur. Le freinage est toujours aussi puissant et finalement, ce sont les pneus et non les roues qui nous ont le moins convaincus. Les Mavic Aksion en 25 mm nous ont semblé avoir moins de grip, aussi bien sur route sèche que sur route mouillée. La tenue de route est pourtant saine. ●

**L'AVIS
LE CYCLE**

Si vous vous lancez en compétition ou en cyclospor, utilisez ce vélo tel quel. Si vous avez déjà de l'expérience, il vous faudra adapter la gamme de développements. Une cassette 11-32 permet tout, mais mal. Ensuite, il faudra agir sur les roues: les Mavic Aksium sont polyvalentes, mais elles doivent être avant tout considérées comme de très bonnes roues d'entraînement. Le Challenge RX gagnera donc à être pourvu de roues plus haut de gamme. Si vous en avez déjà une paire, c'est tout bon! Un Ultegra Di2 à ce prix ne peut être négligé.



PEUT MIEUX FAIRE
 Les Aksium sont très bien, mais sur cette paire de roues, les pneus nous ont moins convaincus qu'à l'accoutumée.

ROSE XEON CRS-4000 / 2875 €

LA VIE EN ROSE

En regardant le Rose Xeon CRS, on est subjugué par sa beauté. Son équipement haut de gamme brille de mille feux, du cintre à la selle. On est sous le charme...



F. BERRY

FICHE TECHNIQUE

Cadre: HM Aerospace Carbon Fibre T30/40
Fourche: Xeon Modulus carbone
Potence: Ritchey WCS 4-Axis
Cintre: Ritchey WCS Evo Curve
Leviers combinés: Shimano Dura-Ace
Freins av./ar.: Shimano Dura-Ace
Dérailleurs av./ar.: Shimano Dura-Ace
Pédalier: Shimano Dura-Ace
Roues: Mavic Ksyrium Elite S
Pneus: Mavic Yksion Pro
Selle: Selle Italia SLS Monolink
Tige de selle: Ritchey WCS Carbon Monolink
Pédales: sans
Poids: 6,7 kg (avec pédales, en taille 55 cm)
Prix: 2875 €
Distributeur: Rose

COMPORTEMENT

Nervosité ★★★★★☆
Rigidité ★★★★★☆
Confort ★★★★★☆

PARCOURS

Plat ★★★★★☆
Vallonné ★★★★★☆
Montagneux ★★★★★☆

COMPARATIF DE DÉFORMATION (en mm)

> **Douille:** 6,8 / **Boîte:** 1,3 / **Arrière:** 3,7
 Le Rose est insensible au poids du cycliste et il faut de la puissance pour l'exploiter.



ON A AIMÉ

Le groupe Shimano Dura-Ace est le must des groupes actuels. À ce prix, c'est un atout incroyable.



ON A AIMÉ

Le cadre est très bien fini, les composants sont en harmonie. Le Rose Xeon en impose.



ON N'A PAS AIMÉ

Le cintre est très particulier dans sa forme et la Guidoline brillante risque d'être glissante par temps de pluie.

La Môme chantait: « Il est entré dans mon cœur, une part de bonheur, dont je connais la cause. » C'est à coup sûr ce que vont se dire certains lecteurs devant ce modèle. Il y a de quoi: cadre carbone HM, groupe Shimano Dura-Ace 11 vitesses, roues Mavic Ksyrium Elite S, pneus Mavic Yksion Pro et composants Ritchey WCS, plus une selle Italia Monolink. Il y a de quoi voir la vie en rose, non? Sur le papier, c'est vrai. Sur la route, nous allons calmer cet emballement, car certains pratiquants risquent de voir rouge au guidon du Rose Xeon CRS. Il s'agit en effet d'un pur vélo de compétition. Si la légèreté de l'ensemble aide pour des relances immédiates et toniques, c'est bien à son extrême rigidité qu'il les doit. Aucune déperdition d'énergie n'est à craindre.

LA RIGIDITÉ: BIEN ET MOINS BIEN

Sur le plat, on enroule du braquet avec plaisir. Les paysages défilent à grande vitesse. Sur les relances, le vélo accélère, les deux roues sur la même trace. Rien ne bouge. Il faut dire qu'avec la douille et le tube diagonal surdimensionnés et une boîte de pédalier du même gabarit, on n'est nullement surpris. Le vélo procure une sensation de compacité: l'ensemble roule d'un même bloc. Évidemment, en ce qui concerne le confort, si le Xeon n'est pas traumatisant sur les routes dégradées, on a tout de même un produit typé compétition. Les cyclosporifs devront avoir un niveau physique certain pour rouler sur un long

parcours parsemé de cols ou de difficultés. Car si la rigidité du vélo procure dynamisme et réactivité sur les passages en danseuse et les sprints, ainsi qu'un pilotage très précis et sûr, en fin de sortie, on commence à tirer la langue de tant d'efforts à fournir. Après, on subit le vélo et on mouline à chaque difficulté, malgré le pédalier compact. C'est un beau cadre de costaud! ●

L'AVIS LE CYCLE

Le Dura-Ace 11 élève le niveau des prestations: transmission, freinage. Les roues Mavic et leurs pneus sont à l'unisson: grip et réactivité. Ce vélo est un produit haut de gamme à un prix étonnant. Les compétiteurs et les cyclos sportifs trouveront un vélo qui ne flanche pas. Plus vous avez de puissance plus vous êtes récompensé. Les autres cyclistes seront déçus par son exigence. Enfin, vu les équipements, le Rose est à rouler tel quel. Tout juste pourra-t-on mettre d'autres roues pour les grands rendez-vous, histoire d'embellir un Rose qui ne fait pourtant pas pâle figure!



PEUT MIEUX FAIRE
 La câblerie est très raide et l'entrée sur le devant de la douille amoindrit l'amplitude de la direction.

BERGAMONT PRIME TEAM / 2 999 €**TOUT EN LÉGÈRETÉ**

Mêler esthétique, équipement de pointe et poids contenu n'est plus mission impossible. Certes, avec le Prime Team, on frôle les 3 000 €, mais on dispose d'une machine assez polyvalente.

LE PLUS
POIDS ET NIVEAU D'ÉQUIPEMENT ONT EMPORTÉ NOTRE ADHÉSION. MÊME S'IL VAUT MIEUX NE PAS ÊTRE TROP ATHLÉTIQUE.



ON A AIMÉ
La transmission Sram Force est légère et précise. De plus, elle gère idéalement les grosses cassettes.



ON A AIMÉ
Important triangle avant, petits haubans et finition parfaite: le Prime Team est totalement dans la tendance.



ON A AIMÉ
Le cadre est prévu aussi pour les transmissions électroniques, ce qui ne gêne rien.

FICHE TECHNIQUE

Cadre: monocoque carbone Ultralite UD
Fourche: BGM Race Pro Carbon
Potence: Syntace Force 149
Cintre: BGM Pro Road
Leviers combinés: Sram Force
Freins av./ar.: Sram Force
Dérailleurs av./ar.: Sram Force
Pédalier: Sram Force
Roues: Reynolds Stratus Pro
Pneus: Schwalbe One
Selle: Fizik Arione
Tige de selle: BGM Race Full Carbon
Pédales: sans
Poids: 6,9 kg (sans pédales, en taille 56 cm)
Prix: 2999 €
Distributeur: BMC

COMPORTEMENT

Nervosité ★★★★★☆
Rigidité ★★★★★☆
Confort ★★★★★☆

PARCOURS

Plat ★★★★★☆
Vallonné ★★★★★☆
Montagneux ★★★★★☆

COMPARATIF DE DÉFORMATION (en mm)

> **Douille: 9 / Boîte: 1,05 / Arrière: 5**
On peut emmener facilement ce vélo. Et plus on est lourd, plus on a d'ascendant sur le cadre.

Le cadre est dans la tendance du moment: massif, intégrant tout et préparé pour recevoir les transmissions électroniques. La géométrie typée course permet néanmoins à un utilisateur en quête de confort de trouver sa place. Au niveau des équipements, le choix du groupe Sram Force s'explique par son poids intéressant. Les roues Reynolds Stratus Pro obéissent à la même règle. Du côté des périphériques, on voit un résultat plus disparate, mais qui est toujours efficace tant les marques sont mixées. Le vélo obtenu in fine est malgré tout très esthétique et rien ne semble l'« affaiblir » d'un point de vue technique. Sur la route, on observe un tempérament neutre, où le style et le gabarit du cycliste font la différence. Le Bergamont aime être emmené doucement. Haut dans les tours, on dispose d'une capacité d'accélération appréciable, même dans une ascension. Assis ou en danseuse, la moindre variation de cadence a un effet immédiat.

SOUPLE, LÉGER ET DOCILE

En côte, on peut aisément changer de rythme dès lors qu'on reste au-dessus de 50-60 tours par minute. La cassette 11-32 facilite cela, même si les cyclistes plus en forme seront rebutés par les écarts importants. Cela dit, si on veut relancer en force, on perd notablement cette vivacité et on sent alors le montage absorber une petite part d'énergie. C'est notamment au niveau des roues que cela se passe, leur rigidité latérale étant un

peu moins bonne que celle de la concurrence, ce qui se vérifie avec leur prise de voile. Le Bergamont préfère un pédalage souple et ne convient donc pas à un puncheur. Le confort est bon pour un vélo « sportif »: on n'est pas secoué comme un prunier et la plupart des vibrations sont filtrées. Le pilotage est de plus assez simple. Bref, un vélo facile à vivre, mais en souplesse. ●

**L'AVIS
LE CYCLE**

Vélo léger pour gabarit léger, voici comment nous résumerons cette machine, dont le rapport poids-prix est des plus intéressants. Un cadre de ce poids coûtait une fortune il y a encore cinq ans. Son tempérament et l'équipement conviennent à un cycliste doux dans sa conduite et son coup de pédale. Le Prime Team est alors un partenaire formidable, tant pour le coureur que le cyclosporitif et sur les terrains les plus variés. À l'inverse, ceux qui passent en force un peu partout resteront sur leur faim, le cadre perdant sa personnalité face à de la « brutalité ».



PEUT MIEUX FAIRE
Les roues sont sensibles au voile et ne conviennent pas à tous les cyclistes. Les faire évoluer n'est pas un luxe.

 Sponsor Yourself™

EXPERIENCE ROYAL COMFORT

ASSOS GAME CHANGER

START YOUR NEW LIFE
ASSOS INTRODUCES **S7** - THE NEXT
GENERATION OF HIGH PERFORMANCE
CYCLING SHORTS EQUIPMENT
THE NEW INDUSTRY BENCHMARK

 **ASSOS**
OF SWITZERLAND

CYCLING BODY RESEARCH CREATION & REFINEMENTS

GOLDENGATE - BREVET ASSOS

LES RÉSULTATS INCROYABLES DU DESIGN _S7 SONT L'ADDITION DE PLUSIEURS PETITES ÉTAPES ET 6 (!) BREVETS DONT LE PRINCIPAL EST LE GOLDENGATE. UN ÉVÉNEMENT MAJEUR ! LA CONCEPTION UNIQUE SANS COUTURE RÉDUIT LES FRICTIONS ET DE CE FAIT APPORTE PLUS DE CONFORT. UNE TECHNOLOGIE BREVETÉE ! ATTENTION AUX IMITATIONS.

LES AMÉLIORATIONS

-14%
MOINS VOLUMINEUX - PLUS LÉGER
-23%
MOINS DE PRESSION SUR LA ZONE GÉNÉRALE
-47%
MOINS DE COUTURES - MOINS DE FRICTION
+17%
PLUS DE COMPRESSION DOUCE
+21%
PLUS RESPIRANT-SECHÉ PLUS VITE
POURCENTAGES MOYENS COMPARÉS A1 - 10

GET THE WHOLE STORY





DISTRIBUTEUR EXCLUSIF FRANCE

ESM Sarl
PA, Espace Voie Jean Mermoz
73800 FRANCAIN
info@esm-sport.com
www.esm-sport.com



PATENT NO. 1179302
ELASTIC INTERFACE
THE INVENTORS
ASSOS CENTRO STUDIO
C Y T E C H



PATENT EP 2 424 070
GOLDEN GATE
THE INVENTORS
ASSOS CENTRO STUDIO



PATENT CH 702 210
WAFFLE
THE INVENTORS
ASSOS CENTRO STUDIO



PATENT PENDING
REAR TERMINAL
THE INVENTORS
ASSOS CENTRO STUDIO



PATENT PENDING
KINK PROTECTION
THE INVENTORS
ASSOS CENTRO STUDIO



PATENT PENDING
SUPER AIR
THE INVENTORS
ASSOS CENTRO STUDIO

OÙ ACHETER

ASSOSINSTORE.COM

ASSOSONLINE.COM

TEST SOUS PRESSION

Pour perdre un minimum de temps après une crevaison, la bombe de réparation semble être le dispositif indispensable. Est-ce que ça marche? Verdict sur des pneus et boyaux avec sept produits. **Par F. Pondevie**

La crevaison est l'incident « mécanique » le plus courant lorsqu'on pratique le cyclisme. Et c'est frustrant, parce que cela nous oblige à nous arrêter le temps de réparer. Jamais agréable quand on est engagé dans une cyclosportive ou même lorsqu'on roule pour son plaisir. Cette perte de temps ne se rattrape en effet jamais. Dès lors, les bombes anticrevaison, qui promettent un « stop and go » très rapide, sont-elles la solution miracle? À lire leurs caractéristiques techniques, certains produits assurent réaliser une réparation et un regonflage en moins d'une minute, sans nécessiter un regonflage manuel systématique. Le grand avantage de ce système de réparation est qu'il évite d'enlever la roue et de changer la chambre à air. Un gain de

temps théorique appréciable, surtout pour les moins bricoleurs qui n'aiment pas démonter un pneu, chercher l'origine de la crevaison, remonter une chambre à air en évitant de la pincer, ce qui conduirait à tout recommencer et à perdre finalement un temps considérable.

POUR PETITES COUPURES UNIQUEMENT

Mais il ne faudrait toutefois pas considérer ces bombes comme la panacée. Déjà, la taille de la coupure ne doit pas excéder 1 à 2 mm. Au-delà, l'action de la mousse est inefficace et vous serez contraint de changer la chambre à air. Ensuite, faites attention à la manipulation de la bombe. La plupart ont un raccord flexible à fixer sur la valve. Prenez le temps de bien le fixer, sinon vous



MARQUES	VITTORIA	HUTCHINSON	VELOX	
<p>Voici les sept bombes de réparation que nous avons essayées. Nous avons rapproché les valeurs obtenues sur les pneus et les boyaux car les résultats pour une même marque sont identiques.</p>	 <p>LE COUP DE CŒUR LE CYCLE</p>			
	Modèle	PIT STOP ROAD RACING	FAST'AIR	BOMBE ANTICREVAISON
	Poids et contenance	82 g en 75 ml	100 g en 75 ml	105 g en 75 ml
	Prix	11 €	8 €	6 €
	Pression juste après injection	3,9 bars	2,1 bars	2,7 bars
	Pression pneu/boyau après 5 minutes	5 bars	2,5 bars	3,1 bars
	Pression pneu/boyau après 1 heure	4 bars	2,2 bars	2,9 bars
	Pression pneu/boyau 2 heures après l'avoir regonflé à 8 bars	6 bars	1,5 bar	6,5 bars
Distributeur	Sire	Hutchinson	Velox	
L'AVIS DU « CYCLE »	<p>Le modèle le plus efficace de notre sélection. L'absence de raccord y est pour beaucoup, car on a noté très peu de perte lors de la diffusion du produit. Bonne pression après 5 minutes, qui nécessite seulement un petit regonflage. Seul défaut, son prix, qui est le plus élevé de ce comparatif.</p>	<p>Produit plutôt « propre » quand on vide la mousse dans la chambre à air, hormis une petite fuite au niveau de la jonction entre la bombe et le raccord. Mais il est impossible de rouler sans regonfler, car la pression obtenue est très faible et le colmatage, qui plus est, n'est pas efficace. Décevant.</p>	<p>Perte significative de la mousse au niveau du raccord, ce qui explique la faible pression obtenue. Il faudra, là aussi, regonfler avant de pouvoir repartir. Cependant, la pression reste bonne après deux heures, ce qui montre que le colmatage est efficace.</p>	

Les bombes de réparation << COMPARO



risqueriez de vous retrouver avec un magma à la jonction du serrage entre la valve et le raccord... De même, faites attention à vous quand vous ôtez le flexible une fois la bombe vidée: les projections sont parfois importantes !

Pour que le produit se diffuse correctement, une fois introduit dans la chambre à air ou le boyau,

il est conseillé de rouler doucement pendant dix minutes avant de regonfler à la pression requise. Vous le verrez dans nos tests, ce n'est pas toujours possible, car la pression obtenue est souvent trop basse. Dans ce cas, il vous faudra tourner la roue dans le vide pendant quelques minutes, afin que le produit colmate le trou. ●

LE PROTOCOLE DE TEST

LA CREVAISON

■ Pour chaque produit testé, nous avons utilisé une chambre à air de la même marque, que nous avons percée avec une aiguille de diamètre égal à 1 mm. La dimension du pneu est de 700x23. Le boyau, lui aussi, a une section de 23 mm.



LA RÉPARATION

■ Nous avons introduit la mousse de chaque bombe en respectant les préconisations d'utilisation du fabricant. Temps souvent compris entre 50 secondes et une minute.

LA VÉRIFICATION

■ Après avoir introduit le produit et fait tourner la roue pour que la mousse se diffuse de manière homogène, nous vérifions quatre fois la pression: juste après la réparation, cinq minutes après et une heure après. Puis on regonfle à 8 bars et attendons deux heures pour vérifier la pression restante.



ZÉFAL	PUCK	B'TWIN	MICHELIN
			
REPAIR SPRAY	REGONFLE PNEU VÉLO	REPAR' CREVAISON UNIVERSELLE	STOP & GO
94 g en 75 ml	104 g en 75 ml	90 g en 75 ml	90 g en 75 ml
5 € (75 ml), 6 € (100 ml)	6 €	4 €	8 €
3,3 bars	3 bars	3 bars	3 bars
3,8 bars	3 bars	3 bars	3 bars
3,5 bars	2,7 bars	2,7 bars	2,5 bars
6 bars	1,5 bar	4,5 bars	4,5 bars
Zéfal	Sico	Déathlon	Michelin
Il faudra faire attention à bien fixer le raccord, sinon la perte de produit sera importante. La pression obtenue est à la limite pour rouler à nouveau afin que le produit se diffuse. Après un regonflage à 8 bars, la pression conservée au bout de deux heures est satisfaisante.	Le raccord est facile à fixer et la perte de produit, assez minime. Mais l'efficacité n'est pas au rendez-vous: il y a trop peu de pression pour pouvoir rouler, et la perte au bout de deux heures montre que le colmatage n'est pas bon.	L'introduction de la mousse se fait plutôt bien, mais attention au surplus de mousse qui continue de couler en dévissant le raccord. On note peu d'efficacité, ce qui oblige à un regonflage systématique. Par contre, la pression conservée au bout de deux heures est correcte.	Lors de l'introduction de la mousse, on constate une fuite au niveau du raccord. Mauvaise pression empêchant de rouler juste après. Après regonflage, la perte est assez importante, mais permet malgré tout de terminer sa sortie.

CYCLOSPORTIVE LES COPAINS-CYFAC



5 et 6 juillet 2014



CYCLO CLUB LES COPAINS
Tél : 04 73 82 60 44
les-copains@wanadoo.fr
www.cyclolescopains.fr

Suivez toute l'actualité de la Cyclo sur :  www.facebook.com/CycloLesCopains



Toute la Gamme de cadres CYFAC
et la liste des experts CYFAC sur
www.cyfac.fr



CYFAC INTERNATIONAL
CREATEUR DE CADRES HORS CADRE
LA FUYE - 37340 HOMMES
Tél. 02 47 24 67 42 - Fax. 02 47 24 96 24
email : contact@cyfac-expert.fr



cyfac
INTERNATIONAL



© 2013 A. MARTELON - Photos CYFAC



Comme les pros !

Trois semaines après le critérium du Dauphiné, partez sur les traces des professionnels en effectuant l'ascension du **COL DU BÉAL**, classé **HORS CATÉGORIE**. Sur le parcours des Copains, la montée chronométrée du col, vous permettra de vous mesurer aux meilleurs coureurs de la planète, dont l'Auvergnat Romain BARDET, mais aussi les CONTADOR et autres FROOME... Relevez le défi et rejoignez la fabuleuse histoire des Copains !

4 parcours au choix



▲ 157 km - Dénivelé : 3 050 m - CHRONO ▲
Circuit Les Copains



▲ 111 km - Dénivelé : 1 980 m - CHRONO ou RANDO ▲
Circuit La Forézienne



▲ 83 km - Dénivelé : 1 210 m - CHRONO ou RANDO ▲
Circuit La Livradoise



▲ 55 km - Dénivelé : 780 m - RANDO ▲
Circuit Dore et Dolore

Adaptés selon votre niveau, vos envies et votre forme du moment (Les Copains, La Forézienne, La Livradoise, Dore et Dolore), la cyclosportive Les Copains-Cyfac cultive sa différence et vous offre la possibilité choisir votre parcours en cours d'épreuve. Il suffit seulement d'indiquer si vous êtes en formule chrono ou rando.

C'est cadeau !

En prenant de l'altitude, les manchettes Les Copains-Cyfac vous seront très utiles... **Un jeu offert aux 2 000 premiers inscrits !**

Programme

Samedi 5 juillet 2014

- Dès 9h : Rando CYFAC
- À partir de 15h : Ouverture du village d'accueil et retrait des dossiers à la salle polyvalente d'Ambert. Retransmission sur écran géant de la 1^{ère} étape du Tour
- 18h : Apéro Cyclo - AOP Fourme d'Ambert
- 19h : Pasta Party
- 21h : Spectacle en centre-ville

Dimanche 6 juillet 2014

- 8h : Départ pour tous de la Cyclo Les Copains-Cyfac devant la mairie ronde
- Animations en permanence dans les communes traversées
- 8h30 : Randos pédestres 8 et 12 km
- 11h : Ouverture du village des savoir-faire et de l'espace santé et bien-être
- À partir de 12h : Repas des participants et accompagnateurs. Retransmission sur écran géant de la 2^{ème} étape du Tour
- 16h30 : Remise des prix

L'antisèche d'un bon séchage

Un vélo propre, c'est bien, encore faut-il qu'il ne reste pas humide. Pourquoi? Parce que l'eau s'infiltre partout et qu'elle s'oppose à la protection de la lubrification. De plus, un polish ou tout autre produit de finition tient mieux sur une surface parfaitement sèche. **Par F. Iehl**

LE SÉCHAGE

Si vous avez une soufflette à air, tant mieux, vous ferez comme les pros. Sinon, un chiffon et de l'huile de coude feront l'affaire.



**NIVEAU
FACILE**
De 5 à 20 min

LES OUTILS

Un simple chiffon non pelucheux suffit, s'il est absorbant.

1

Commencez par le cadre et les surfaces les plus claires.



2

N'oubliez pas d'actionner les articulations des freins et des dérailleurs pour essuyer partout.



3

L'intérieur de la base droite est souvent oublié. Pensez-y, le passage du chiffon enlèvera les dernières marques de la chaîne.



4

Essuyez les flancs des pneus et des jantes, vous vous apercevrez alors que, malgré le nettoyage, les surfaces sont encore grasses.



5

Un petit coup sur le moyeu lui-même et les rayons ne sera pas un luxe!



6

Terminez votre travail par la roue libre. Secouez la roue pour faire tomber les gouttes d'eau avant d'essuyer au chiffon.



LE POLISH

Un vélo qui retrouve l'éclat du neuf ne relève pas de la magie. Il faut juste un produit adapté et l'appliquer comme il faut.



NIVEAU FACILE
De 5 à 15 min

LES OUTILS

Un chiffon, du polish ou du produit à meuble, au choix.



1

Sur le cadre, on peut vaporiser le polish sans grande précaution. Une fois le produit appliqué, on frotte avec un chiffon pour lustrer la surface.



2

À proximité des étriers de frein, on protège les patins des pulvérisations de produit.



3

On peut aussi se servir du produit pour redonner de l'éclat aux dérailleurs. Attention à ne pas débrancher les câbles électriques.



4

De même, le polish est utilisable sur les pédales. Cela permet à la fois de lubrifier la surface d'appui et de terminer le nettoyage.



5

À défaut de polish, un bon produit à meubles peut donner le même effet. En prenant les mêmes précautions, on doit juste frotter plus fort.



PHOTOS E. VALLEE

LES ERREURS À ÉVITER

Un vélo propre fonctionne nettement mieux, car vous éliminez tous les corps étrangers susceptibles de gripper les mécanismes. En appliquant un polish, vous limitez l'adhérence des projections. Après la sortie à vélo, un petit coup de chiffon suffit alors à nettoyer le cadre. Autre avantage, ces produits restituent au carbone apparent et tressé son esthétique d'origine. C'est idéal pour redonner un coup de jeune à votre matériel et avoir la sensation d'être sur du neuf.



C'est à ce moment-là qu'on découvre que les cavités inférieures du vélo sont souvent remplies de terre...



Le dessous du cadre est moins propre qu'on ne le pensait. Le polish peut enlever cela si on frotte.



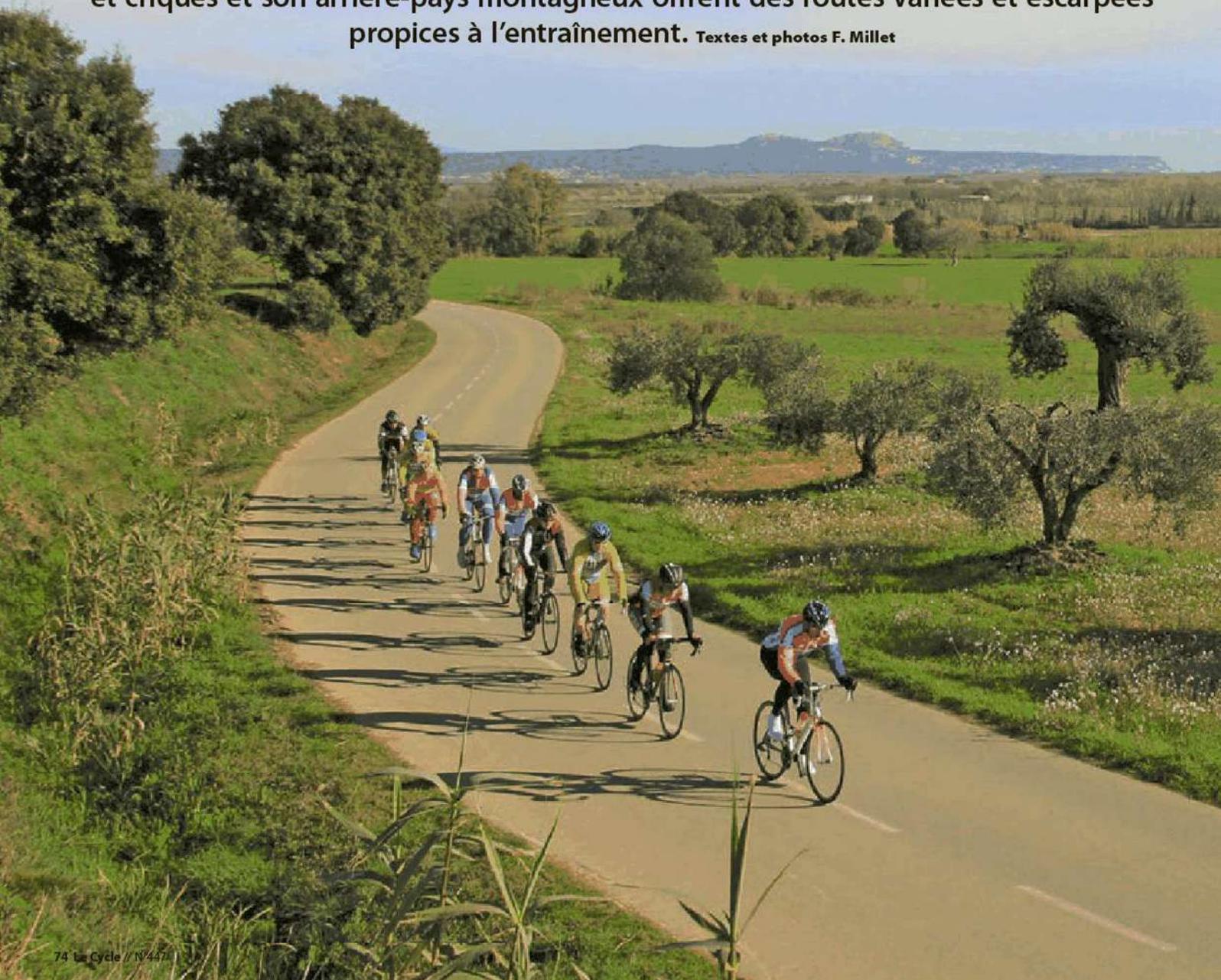
Produit à meubles ou polish sont à bannir sur les jantes et les pneus. Ils les rendraient glissants.



COSTA BRAVA

Sous le soleil de la Catalogne

L'une des côtes les plus connues d'Espagne, la Costa Brava, est un véritable refuge pour les cyclistes au printemps. Son climat méditerranéen, ses superbes plages et criques et son arrière-pays montagneux offrent des routes variées et escarpées propices à l'entraînement. Textes et photos F. Millet



Tous les ans, les organisateurs de stages ou de séjours cyclistes plantent leur camp de base sur la Costa Brava. Située dans la province de Gérone, au cœur de la Catalogne, cette région a l'avantage d'être frontalière avec la France, mais de proposer des tarifs plus avantageux pour séjourner en dehors de la saison estivale. Les artistes comme Pablo Picasso, Salvador Dalí ou encore Marc Chagall ont permis à la Costa Brava de rayonner à travers le monde. Ils ont popularisé notamment sa magnifique côte rocheuse, mais aussi ses villages au caractère indéniable et son arrière-pays montagneux. Bref, un cocktail idéal, d'autant plus que la région est facilement accessible grâce à la proximité de l'aéroport de Gérone (Girona en catalan et Gerona en castillan) et de la ligne de TGV Paris-Barcelone.

Il n'est donc pas étonnant de retrouver dans les parages de prestigieuses formations cyclistes, telles que l'équipe américaine Garmin Sharp qui en a fait son terrain d'entraînement, tout comme celle de l'US Postal en son temps. Enfin, l'art de vivre et la gastronomie de la Catalogne contribuent aussi au succès de cette destination.



DE LA PLAINE AUX COLS JUSQU'À LA CÔTE ROCHEUSE

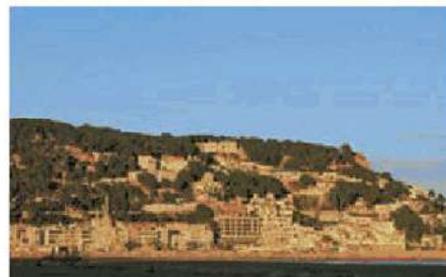
Après vous avoir exposé, dans ces pages, des circuits au départ de Rosas), puis de San Felú, nous avons séjourné cette fois-ci à L'Estartit, dans le cadre de séjours proposés aux clubs par 53douze, un voyageur spécialiste des séjours à vélo. Fin février, la semaine s'est avérée ensoleillée mais fraîche (de 5 à 15 °C en moyenne). Les alentours de L'Estartit sont plus plats que ceux de Rosas et de San Felú, ce qui permet de reprendre le vélo en douceur.

Ainsi, le premier circuit, qui s'arrête au superbe village de Peratallada, totalise seulement 58 km, principalement sur des routes plates. Le deuxième parcours, en revanche, est plus corsé, puisqu'il s'aventure dans le massif des Gavarres en direction de Gérone. Mais il offre l'opportunité de grimper deux magnifiques petits cols... et de sentir les odeurs boisées des châtaigniers. Quant au troisième circuit, c'est tout simplement une merveille : il longe les routes du littoral et sa côte rocheuse pour vous faire découvrir des caps et des criques de toute beauté, notamment aux environs de Begur. Tous les goûts seront ainsi contentés. Surtout, vous y trouverez des routes propices à vous entraîner suivant votre forme du moment... ●



KM 0 | ALT. 0 M

L'ESTARTIT Quittez la station balnéaire en pédalant sur les routes tranquilles qui filent vers Els Griells, avant de suivre la direction de la rivière Ter, en longeant le chemin de la Moixina.



KM 8 | ALT. 20 M

TORROELLA DE MONTGRÍ Cette ville s'étend au bord du Ter, au pied de la montagne du Montgrí. On peut y découvrir l'église de Sant Genís et surtout grimper jusqu'au château qui forme un somptueux belvédère sur la mer.



KM 23 ET 30 | ALT. 80 M

PERATALLADA En arrivant à Peratallada, ne manquez pas de vous promener dans les ruelles du village fortifié et de vous poser sur la place Major, puis de découvrir le remarquable édifice religieux.



KM 38 | ALT. 20 M

ULLASTRET Un des villages les plus pittoresques de l'arrière-pays de l'Ampurdà (Empordà en catalan) avec ses vieilles ruelles médiévales, l'église Sant Pere et son ancienne lagune asséchée.

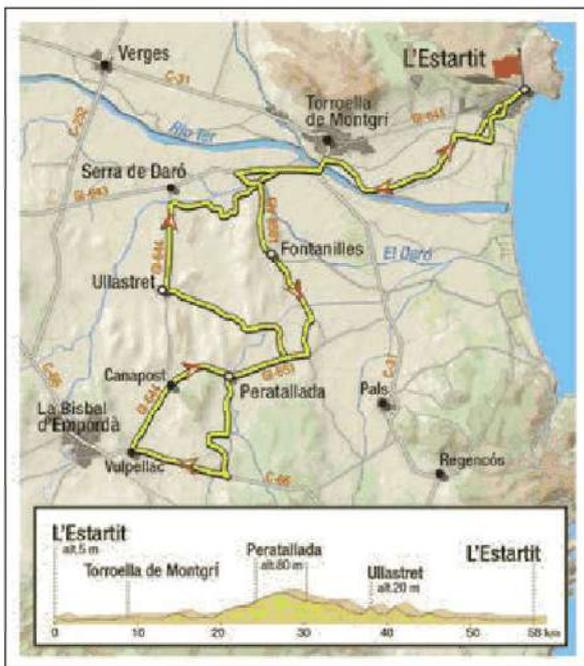


DÉPART: L'ESTARTIT > **DIFFICULTÉ:** ▲▲▲▲△△△
DISTANCE: 58 KM > **DÉNIVELÉ:** 200 M > **CARTE:** MICHELIN N° 147

Tous partis de L'Estartit

Le premier circuit s'aventure dans la campagne catalane, au milieu des oliviers, en passant par de très beaux villages, tel Peratallada.

Des circuits proposés aux stagiaires, c'est le plus facile, car il ne fait que 58 km et n'offre pratiquement aucun dénivelé. On le parcourt en récupération ou la veille des sorties plus exigeantes. Il n'est cependant pas dénué d'intérêt puisqu'il traverse quelques superbes villages. On pense à Torroella de Montgrí, construit comme un camp romain au pied des montagnes du même nom, à Ullastret et à son musée archéologique, et aussi au splendide village fortifié de Peratallada. Le reste du parcours est sinueux et les multiples changements de direction font que l'on est souvent à lutter contre le vent. Pour les plus aventureux, un petit détour de 5 km vers La Bisbal d'Empordà permet de découvrir le château-palais, l'ancienne résidence des évêques de Gérone. Le retour reprend la même route qu'à l'aller un peu avant le village de Torroella de Montgrí, en prenant



soin d'éviter les routes trop fréquentées par la circulation automobile. Une fois arrivé à L'Estartit, les sublimes îles Medes s'offrent à votre regard. 🟢



DÉPART : L'ESTARTIT > **DIFFICULTÉ :** ▲▲▲▲▲△△
DISTANCE : 116 KM > **DÉNIVELÉ :** 1 230 M > **CARTE :** MICHELIN N° 147

Gérone, fief des pros

Ce parcours emprunte les petits cols du massif des Gavarres, en direction de Gérone, le fief de nombreux cyclistes pros.

C'est le plus étendu de nos circuits et aussi celui qui comporte les cols les plus longs. Rien d'insurmontable, bien sûr, puisque le premier d'entre eux, Santa Pellaia, grimpe sur 7 km sur une déclivité moyenne de 5 %, alors que le col des Anges (près du sanctuaire de la Mare de Déu dels Àngels) totalise une dizaine de kilomètres sur un niveau de difficulté similaire. Les nombreux pros qui résident sur Gérone ont l'habitude de se tester sur ces fameux cols du massif des Gavarres. En dehors de ces montées, le début et la fin du circuit sont communs sur près de 25 km et présentent un profil presque plat. C'est un bon échauffement et un bon retour au calme, si toutefois votre sortie d'entraînement ne se termine pas en course, comme c'est souvent le cas lors des stages... Pour les plus contemplatifs d'entre vous, suivez le tracé proposé pour



rejoindre L'Estartit, qui évite les grands axes et la circulation. Les autres pourront toujours se « tirer la bourre » et former des éventails, car les routes sont par moments aussi tortueuses et ventées que celles des Flandres! ●

LES MOMENTS FORTS

KM 0 / ALT. 0 M

L'ESTARTIT La station balnéaire de L'Estartit est indissociable des îles Medes. Du port, les plongeurs partent en bateau pour y explorer les superbes fonds sous-marins.



KM 53 / ALT. 370 M

COL DE SANTA PELLAIA Après une ascension de 7 km sur une route sinueuse et un revêtement moyen pour atteindre le sommet du col, vous plongez ensuite vers la Cassà de la Selva, puis Gérone.



KM 79 / ALT. 440 M

COL DES ANGES Ce col grimpe sur 10 km, mais avec quelques passages en descente. Il nécessite de la puissance. Aussi n'est-il pas étonnant que l'équipe Garmin Sharp se teste sur ses pentes.



KM 57 / ALT. 120 M

MADREMANYA À quelques kilomètres de La Bisbal d'Empordà, un village réputé à la fois pour ses potiers et son château, le village de Madremanya est plus paisible mais tout aussi charmant.



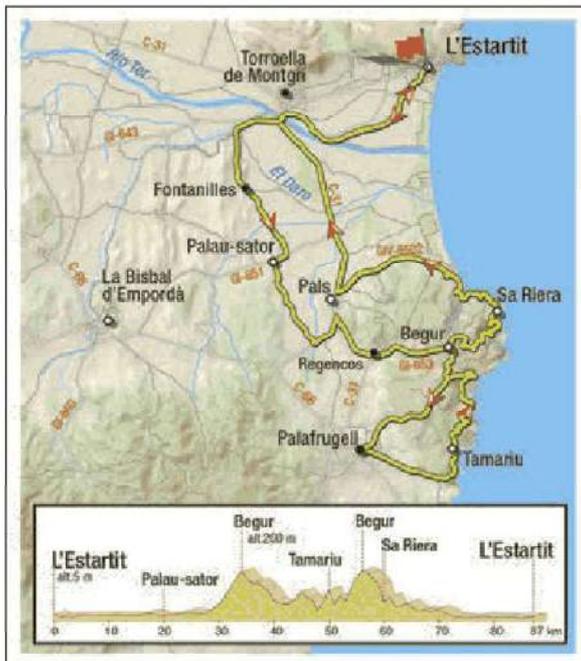


DÉPART : L'ESTARTIT > **DIFFICULTÉ :** ▲▲▲▲△△△
DISTANCE : 87 KM > **DÉNIVELÉ :** 850 M > **CARTE :** MICHELIN N° 147

Un chapelet de criques

Cet itinéraire de toute beauté file vers Begur avant de revenir le long du littoral pour y découvrir de superbes criques et plages.

Le circuit partant au sud de L'Estartit s'avère très exigeant : il sillonne au plus près de la côte rocheuse et le cap de Begur. Tout commence tranquillement jusqu'à Palau-sator, sur des routes de campagne au milieu des oliviers. Si cette première partie ne présente aucune difficulté, les choses se corsent dès le 30^e km et la montée vers le village de Begur. Des passages à 18 % nécessitent d'être puissant ou doté d'un braquet de montagne (avec un 25 ou 27 dents). D'autant qu'après la descente en direction de Tamariu, la remontée sur les hauteurs de Begur est tout aussi escarpée. Cette route des calanques qui s'étire entre Calella et Begur affiche un dénivelé important pour un itinéraire de bord de mer. Cela continue ensuite, dans une moindre mesure, lorsqu'on rejoint la crique de Sa Tuna, puis, dans un second temps, celle de Sa Riera, dernière incursion sur le littoral.



Le retour vers Pals permet de souffler un peu en retrouvant les longues lignes droites de la plaine d'Empordà (Ampurdán en castillan) pour revenir vers votre camp de base : L'Estartit. ●

LES MOMENTS FORTS

KM 20 | ALT. 10 M

PALAU-SATOR La première partie de l'itinéraire menant jusqu'à Palau-sator est relativement plate, excepté une petite côte pour la traversée d'un village. Mais gare au vent, souvent présent là-bas.



KM 35 ET 57 | ALT. 200 M

BEGUR On passe deux fois dans ce joli village. La première côte permettant d'arriver à Begur est plus redoutable que celle du retour. Au sommet, la vue sur le château est sublime.



KM 50 | ALT. 20 M

TAMARIU Après être descendu vers la superbe plage de Tamariu, une belle bosse d'un kilomètre vous attend avec des passages à 14 %. Mais le jeu en vaut la chandelle : le panorama est somptueux !



KM 60 | ALT. 10 M

SA RIERA Le second passage à Begur permet ensuite de rejoindre des petites criques plus isolées mais tout aussi belles. Et la route en corniche longeant la côte rocheuse à Sa Riera est magnifique.



GUIDE PRATIQUE

ACCÈS

■ **Route:** Figueres et Gérone se situent sur l'axe Perpignan-Barcelone et sur l'autoroute E-15. Itinéraires personnalisés sur www.viamichelin.com ou www.mappy.fr

■ **Gares:** Figueres ou Gérone. La nouvelle ligne TGV Paris-Barcelone relie la capitale en 5h25 depuis Figueres. Consultez www.voyages-sncf.com

■ **Aéroports:** Gérone ou Barcelone (international). Ryanair (www.ryanair.com) propose des vols à bas prix entre Beauvais et Gérone. Air France, Vueling ou encore Easyjet desservent bien entendu Barcelone depuis Paris.

LES CURIOSITÉS

■ **Le musée de Dalí à Figueres:** tél. (00 34) 972 67 75 00. Une visite incontournable pour découvrir l'œuvre de l'artiste sur l'un des trois niveaux de cet exceptionnel musée.

■ **Jardin botanique de Cap Roig à Calella de Palafrugell:** tél. (00 34) 972 61 45 82. L'un des plus illustres jardins de la péninsule Ibérique.

■ **La cathédrale à Gérone:** tél. (00 34) 972 21 44 26. Un des plus beaux monuments religieux de Catalogne, qui comprend aussi un musée.

■ **Parc Aventura aux Masos de Pals:** www.costabravaparcaventura.com. Ce parc vous permet de pratiquer l'accrobranche et les tyroliennes.

■ **Rouler en Segway à Gualta:** www.occitania.cat. Le « gyropode » électrique est un mode de transport ludique pour découvrir la ville de Gualta et ses environs.

■ **Sorties en bateau à Roses (Rosas en castillan):** www.enroses.com. Pour découvrir le parc naturel du cap de Creus et ses fabuleuses criques.

■ **Skydive Empuriabrava (ci-dessous):** www.skydiveempuriabrava.com. C'est le plus grand centre de

parachutisme européen. Ce complexe compte aussi un tunnel à vent pour une expérience inoubliable.

LES BONNES ÉTAPES

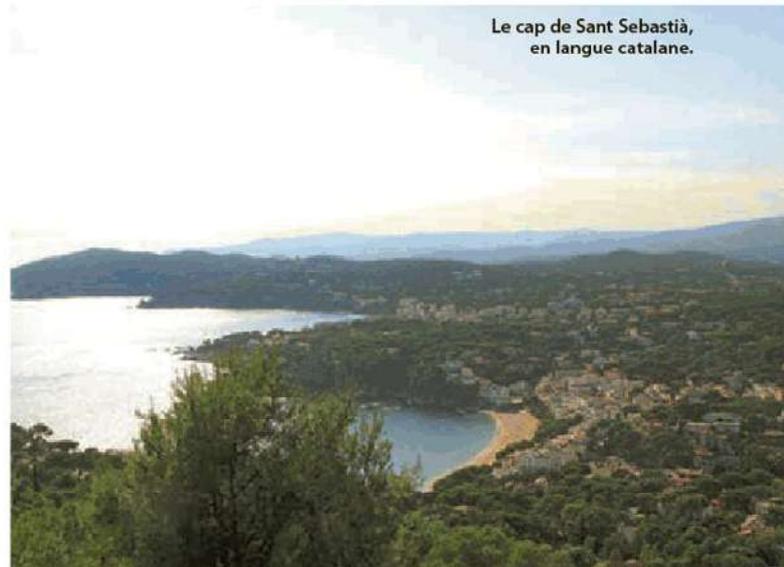
■ **À L'Estartit:** hôtel Panorama, www.hotelpanoramaestartit.cat. Situé à proximité de la plage, cet établissement dispose d'une vue exceptionnelle sur les îles Medes. €€

■ **À Torroella de Montgrí:** hôtel Moli del Mig, www.molidelmig.com. Un hôtel de charme, moderne et fonctionnel, avec jardin et piscine. €€€



■ **À La Bisbal d'Empordà (ci-dessus):** gîte Mas Petit, tél. (00 34) 607 86 37 38, www.maspetit.net. Avec un jardin de 600 m² et des chambres pour deux à cinq personnes, ce gîte peut loger un club. Le propriétaire encadre aussi les séjours à vélo. €€

■ **À Begur:** Parador de Aiguablava, tél. (00 34) 972 62 21 62. Une adresse de charme avec piscine



Le cap de Sant Sebastià, en langue catalane.

et un restaurant, le « Mar i Vent », de bonne réputation. €€€

LES BONNES TABLES

■ **À Gérone:** Taberna Urtau, www.urtau.com. Située au cœur de la ville moderne, une taverne spécialiste des tapas. €€

■ **À Llambilles:** restaurant L'Escon, tél. 972 46 92 38. Avis aux amateurs de paella, voici une bonne table pour déjeuner dans les Gavarres. €

■ **À Figueres (ci-contre):** hôtel Duran, www.hotelduran.com. Le peintre Salvador Dalí y avait ses habitudes. Un lieu mythique pour se restaurer. €€€



LES ADRESSES UTILES

■ **Office espagnol du tourisme à Paris:** tél. 01 45 03 82 50, www.spain.info

■ **Sites Internet incontournables:** fr.costabrava.org, www.enviedecatalogne.fr

■ **Office de tourisme de L'Estartit:** tél. (00 34) 972 751 910, www.visitestartit.com

■ **Office de tourisme de La Bisbal d'Empordà:** tél. (00 34) 972 645 500, www.visitabisbal.cat

■ **Office de tourisme de Begur:** tél. (00 34) 972 624 520, www.visitbegur.cat

BIBLIOGRAPHIE

■ **Le Guide vert « Barcelone et la Catalogne »**, éditions Michelin.
■ **Le Routard « Catalogne » 2014**, éditions Hachette.

ÉVÉNEMENTS ET SÉJOURS

Le principal événement cycliste de la région est le Tour de Catalogne (Volta ciclista a Catalunya), une épreuve WorldTour qui s'est déroulée du 24 mars au dimanche 30 mars 2014. Une cydosportive est aussi en préparation à Cambrils, à une heure de route au sud de Barcelone.

■ **Tour de Catalogne**, www.voltacatalunya.cat/es/home/

STAGES

Quatre voyagistes – 53douze, Sportour, Aventure Bike et DSO – proposent des stages d'entraînement d'une semaine et/ou des séjours entre février et mai, puis en octobre. Selon les formules, vous bénéficiez de conseils d'entraîneurs, médicaux, nutritionnels et posturaux, et d'une assistance mécanique.

■ **53douze**, tél. 04 66 42 80 72, www.53douze.com

■ **Sportour**, tél. 05 55 48 61 88, www.jeanrobertlalo.com

■ **Aventure Bike**, tél. 06 80 07 46 25, www.aventurebike.org

■ **DSO**, tél. 03 20 50 09 98, www.dso-sports.com

SÉJOURS OUTDOOR

Une agence de voyages, CidoTurisme, organise des séjours tout compris, avec location de vélos (course, VTT ou électrique) et propose des activités itinérantes en cyclisme, VTT, randonnée et trail à la demande.

■ **CicloTurisme:** tél. (00 34) 972 22 10 47, www.cicloturisme.com



Monastère Sant Pere de Rodes / Altitude 535 m



Balcon avec vue

De l'autre côté de la frontière, en Catalogne, la splendide montée vers le monastère Sant Pere de Rodes (San Pedro de Roda en castillan) constitue le test des cyclistes venus séjourner dans la patrie de Dalí. Mais avec la récompense d'une vue inoubliable sur le village côtier et la Grande Bleue. Texte et photos F. Millet



sur mer





Chaque année, beaucoup de cyclistes viennent, en hiver et au printemps, sur la côte catalane, souvent pour participer aux stages organisés par les voyageurs spécialisés. Ils savent bien que la Catalogne est une terre idéale pour s'entraîner. On y trouve la mer et la montagne à proximité, le soleil et des tarifs hôteliers moins chers qu'en France. De fait, les stations balnéaires de la Costa Brava proches de la frontière espagnole, comme Empuriabrava, Rosas (Roses en catalan), et El Port (ou El Puerto) de la Selva, attirent les cyclistes à la basse saison. Tout comme la perle Cadaqués, refuge des artistes tels que Picasso et Dalí. À proximité de la côte, la montée du monastère Sant Pere fait figure d'Everest avec ses 535 m d'altitude ! Les cyclistes ont donc pris l'habitude de se tester sur ces pentes, où Roberto Heras, notamment, s'est illustré lors des courses pro de Catalogne. Le versant ouest, depuis Vilajuïga, est un peu plus long et moins raide. Les stagiaires de 53douze (voir « Parcours ») y réalisent un chrono pour évaluer leur condition physique.

À PEINE PLUS DE 8 KM

Nous avons choisi le versant opposé, plus court mais avec des passages à 18 % de déclivité. Il offre en plus une vue imprenable sur la Méditerranée. Il part d'El Port de la Selva, une station balnéaire au nord de la péninsule du cap de Creus, dans un espace naturel protégé. On est à seulement 22 km de la frontière française. La montée totalise 8,35 km si l'on grimpe jusqu'à l'église Santa Helena, où se trouve un parking. De là, on rejoint en légère descente le monastère situé en contrebas. Mais le chemin est plus pour les piétons que pour les vélos. C'est pourquoi on finit le parcours à Santa Helena. D'autres cyclistes considèrent que l'ascension s'arrête au carrefour avec l'autre versant, au Km 7,8. Quoi qu'il en soit, une fois au sommet, on ne regrette pas d'y avoir laissé tant d'énergie, vu la beauté du site et le bleu de la mer pour horizon !

Les temps forts de la montée

Cette ascension vers le monastère Sant Pere de Rodes alterne les pourcentages élevés et les replats sur les six premiers kilomètres. La fin est plus facile.

MONASTÈRE SANT PERE DE RODES (535 m) VERSANT EST

Départ: El Port de la Selva (Catalogne, Espagne)

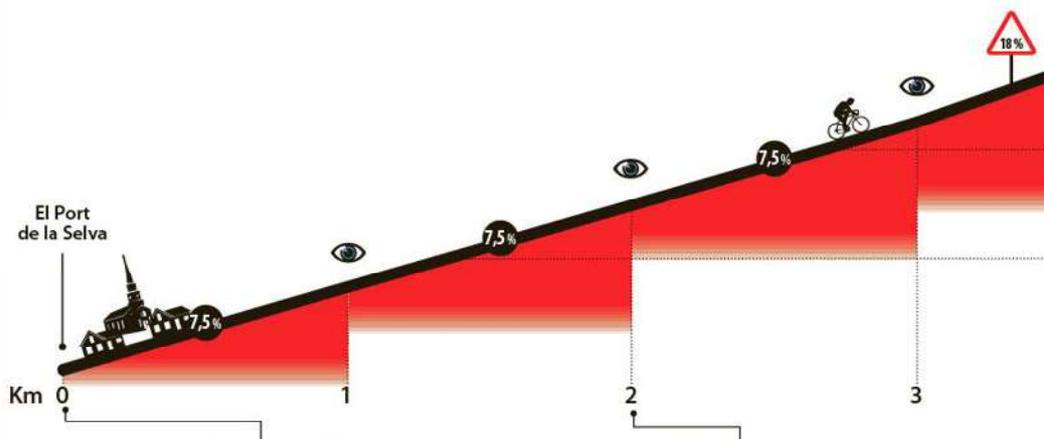
Distance: 8,35 km

Dénivelé: 545 m

Pourcentage moyen: 6,5 %

Pourcentage maxi: 18 %

Difficulté: ▲▲▲▲△△

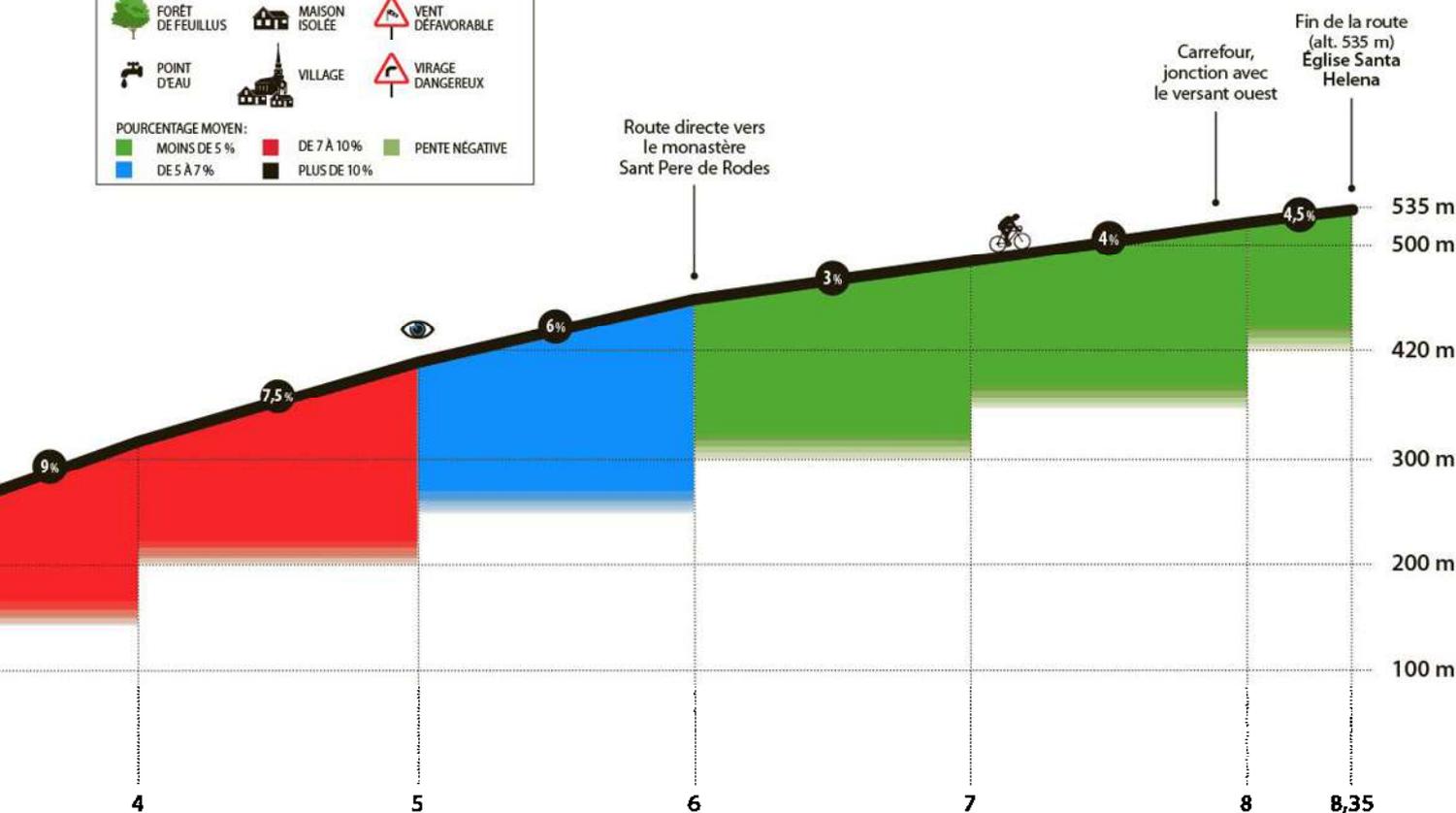


Le départ se fait dans le village côtier d'El Port de la Selva, à la croisée entre la route GI-612 en bord de mer et la GI-P-6041 qui grimpe vers le monastère.

Dès les premiers hectomètres, une pente à 15 % se présente sous vos roues sur une centaine de mètres. Au fur et à mesure de la montée, les habitations se font rares. Vous arrivez à un premier virage en épingle avant le Km 1. Le revêtement de la chaussée se dégrade un peu, mais au 2^e km, vous bénéficiez d'une belle vue sur la mer et le village.



Juste après le Km 2, on note une nette rupture de pente durant 200 m, puisqu'on passe de 8 % à un bon 12 %, mais le dénivelé baisse ensuite. La pente est en effet souvent irrégulière. Avant le 3^e km, on arrive à une longue ligne droite et la pente faiblit autour de 6 %. Mais le répit est de courte durée et le nouveau virage en épingle du Km 3 marque le début du passage le plus dur. La pente moyenne grimpe alors à 9 % entre le 3^e et le 4^e km et l'inclinomètre affiche même un passage à 18 %.



Km 5
Alt. 390 m

À partir du 4^e km, on entre dans le passage le plus tortueux de la montée avec la succession de trois virages en épingle. Inutile de préciser qu'il faut sans cesse relancer pour garder un minimum de vitesse. La déclivité augmente au fur et à mesure que les épingles s'enchaînent. On note plusieurs passages à 10 % et une moyenne de 7,5 %. Juste avant le Km 6, la pente décline et tombe à 5 %. C'est ici que l'on aperçoit le monastère, que l'on peut atteindre directement en prenant la route à gauche.



Km 7,8
Alt. 515 m

Mais continuez sur la route principale. On sent alors nettement que la pente se radoucit et l'on se prend à passer le grand plateau ou à mettre deux dents de mieux pour conserver la même vitesse de jambes. La végétation est rare, la route devient plus rectiligne. On note même une légère descente sur 50 m après le Km 7, sur un dénivelé négatif de 10 m. Puis la pente remonte entre 3 et 5 % pour parvenir au Km 7,8, au niveau du carrefour qui fait la jonction avec l'autre versant (celui descendant vers Vilajuïga).



Km 8,35
Alt. 535 m

Après le carrefour, prenez la route la plus à gauche, où se trouve un parking (situé à 535 m d'altitude). Continuez de grimper encore 500 m afin d'atteindre l'église Santa Helena, le terme de cette ascension. La voie pour les autos se termine d'ailleurs là. De là, vous disposez d'un panorama grandiose sur le monastère Sant Pere de Rodes situé en contrebas. Vous pouvez le rejoindre à pied (et même à vélo s'il n'y a pas de monde). Prenez le temps de le découvrir, son histoire est édifiante.

Un Tour en Catalogne

Les coureurs professionnels avaient auparavant deux grandes épreuves de renommée mondiale qui traversait la région: la Semaine catalane, qui avait traditionnellement lieu au printemps, et

le Tour de Catalogne. Seul ce dernier existe encore. Cette course par étapes, labellisée WorldTour, se dispute fin mars, mais elle passe de plus en plus rarement dans la région de Rosas. La Semaine

catalane y venait, quant à elle, régulièrement. Parmi les quelques coureurs français au palmarès de ces vingt dernières années, on ne trouve que Laurent Jalabert, lauréat du Tour de Catalogne 1995 et double lauréat en 1999 et 2000 de la Semaine catalane. La dernière édition de cette épreuve a eu lieu en 2005. Informations de la Fédération catalane de cyclisme sur son site www.ciclisme.cat, et sur le Tour de Catalogne sur www.voltacatalunya.cat



En 2013, l'Irlandais Daniel Martin (Garmin Sharp), ici avec le maillot de leader, s'est imposé au classement général final et sur la 4^e étape du Tour de Catalogne.



POURCENTAGE MOYEN: ■ MOINS DE 5% ■ DE 5 À 7% ■ DE 7 À 10% ■ PLUS DE 10% ■ PENTE NÉGATIVE

**LE TÉMOIN
LE CYCLE**

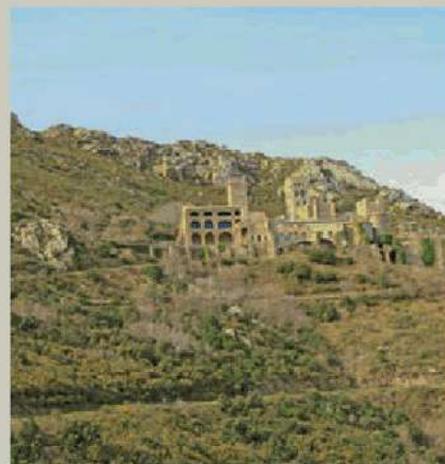


Emmanuel Radenac, 33 ans, Toulouse (31)

« Cela fait deux fois que je viens en stage dans la région. J'avais déjà escaladé ce versant en 2008. Il est de toute beauté, mais vraiment irrégulier. Dès le début, il faut s'employer pour passer le premier raidar. J'avais un braquet de 34x25 et ensuite je relançais sur le 21 ou 23 dents. Dans les virages, la pente est encore plus dure et on doit souvent se mettre en danseuse pour garder le rythme, d'autant plus que la route ne rend pas très bien. En contrepartie, on apprécie de jeter un coup d'œil pour voir la mer et le village, notamment vers le 5^e km. Après le 6^e km, on peut remettre la plaque [le grand plateau, NDLR]. Le vent ne m'a pas gêné durant l'ascension et c'est un col que je comparerais au Canadel, sur la Côte d'Azur, mais en plus long. Comme je viens de déménager à Toulouse, je reviendrai l'escalader à la belle saison! »

GUIDE PRATIQUE

LES CURIOSITÉS



- **Sant Pere de Rodes (photo):** tél. (00 34) 972 387 559. Ce monastère bénédictin, construit au X^e siècle, prend place dans un site fabuleux, avec pour toile de fond le golfe du Lion et la péninsule du cap de Creus.
- **L'église Santa Helena:** tél. (00 34) 972 387 559. Cette église, située en surplomb du monastère, est un monument unique dans l'architecture médiévale espagnole, présentant des influences préromanes très marquées.
- **Casa-Museu Salvador Dalí, à Cadaqués:** tél. (00 34) 972 251 015, www.salvador-dali.org. C'est ici que Dalí et son épouse Gala vécurent durant plus de quarante ans. On y découvre l'atelier du peintre, leurs chambres, le jardin et la piscine dans un décor de rêve.
- **Le parc naturel du cap de Creus:** c'est le premier parc naturel, à la fois terrestre et maritime, de Catalogne. Le village de Cadaqués, avec son éperon rocheux dominant la mer, en fait partie.

LES BONNES ÉTAPES

- **A Rosas (ou Roses en catalan):** restaurant Bistro del Mar, plaza Catalunya, 20, tél. (00 34) 972 252 115. Il se trouve dans l'hôtel Mar y Sol (www.prestige-hotels.com) et offre une terrasse avec vue sur la mer. €€
- **A Cadaqués:** **Hotel Port Lligat,** tél. (00 34) 972 258 162, www.port-lligat.net/hotel. Ce bel édifice blanc et bleu est situé près de la maison de Dalí et propose des chambres toutes différentes, dont certaines avec vue sur la mer. €€
- **Casa Anita,** calle Miquel Roset, 16, tél. (00 34) 972 258 471. Cette petite taverne à l'accueil chaleureux est le restaurant « branché » du village avec ses multiples photos de stars. €€

LES INFOS PRATIQUES

- **Localisation:** carte Michelin n° 147, « Environs de Barcelone, Costa Brava ».
- **Accès route:** El Port de la Selva est situé sur la GI-612 qui longe le bord de mer.
- **Aéroports:** Barcelone ou Gérone.
- **Hébergement et renseignements:** Office du tourisme de Cadaqués, tél. (00 34) 972 258 315, www.cadaques.cat
Le site de la Costa Brava: www.costabrava.org
- **A lire:** Le Guide vert « Barcelone et la Catalogne », éditions Michelin.

ROSE

CYCLE YOUR WAY



XEON CRS

L'UN D'EUX DOIT ÊTRE LE CHEF !

disponible dès € 2.011,76

modèle 4000 avec Dura-Ace € 2.872,94

CRÉEZ VOTRE VÉLO

Rendez-vous sur rosebikes.fr pour découvrir notre univers !



configurer le vélo de rêve | choix gigantesque | service compétent | montage en Allemagne | livraison rapide

facebook.com/RoseBikes 

Par Frédéric Pondevie

L'ÉPREUVE
DU MOIS
LE CYCLE

CYCLOTOURISME

DÉPART : LILLE (59)

DATE : DIMANCHE 18 MAI > DIFFICULTÉ : ▲▲▲▲△△△

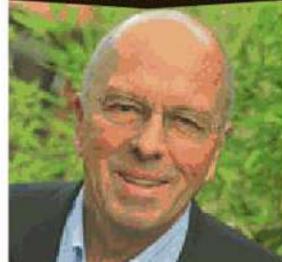
LILLE-HARDELOT

Trois ans après sa réapparition au sein du calendrier cycliste, l'épreuve a déjà retrouvé son lustre d'antan. Cette nouvelle édition ne devrait pas déroger à la règle, puisque plus de 3 500 cyclo touristes sont attendus au départ de Lille. Les 159 km s'étireront à travers

le Nord et le Pas-de-Calais avec une première partie plutôt plate jusqu'à Saint-Omer, avant d'enchaîner plusieurs difficultés, le Blanc-Mont et le Haut-Pichot. Enfin, ce sera le temps de souffler et de profiter de l'arrivée jusqu'au bord de mer, à HardeLOT (62).



L'ORGANISATEUR



PHILIPPE CRÉPEL, président des Amis de Lille-HardeLOT

Vous allez probablement battre le record d'engagés cette année. Comment l'expliquez-vous ?

C'est vrai qu'on devrait approcher la barre des 3500 inscriptions cette année et qu'un mois avant l'épreuve, on est bien en avance par rapport à l'an passé. Cela s'explique déjà par le fait qu'on a décalé la cyclo d'une semaine pour qu'elle n'ait pas lieu en même temps que la fête des Mères. C'est aussi parce que Lille-HardeLOT est une vraie institution dans le Nord et que de plus en plus de personnes aiment à se retrouver sur ce parcours, dans une ambiance très conviviale.

Le parcours a-t-il été renouvelé, comme tous les ans ?

Oui, on propose toujours un nouvel itinéraire. Cette année, on passera par Saint-Omer, ville qui aime particulièrement le vélo. Mais même modifié, le parcours garde ses caractéristiques habituelles, c'est-à-dire plutôt plat dans sa première moitié et plus vallonné ensuite. C'est ce qui plaît aussi aux participants, cette difficulté graduelle.

Quels aspects privilégiez-vous pour que l'épreuve continue d'avoir autant de succès ?

Tout ce qui concerne le confort d'accueil du cycliste est notre priorité. Notamment la sécurité, la qualité des ravitaillements où nous mettrons l'accent sur les spécialités régionales (endives, choux-fleurs...). Le fait de fournir une puce avec transpondeur, qui permet à la fin d'avoir son temps personnel et le diplôme qui va avec, contribue aussi au succès. Les gens aiment cette formule randosportive où le chrono n'est pas de mise, donc avec moins de pression, mais qui conserve un aspect sportif pour aller au bout du parcours.

LE 159 KM



LES INFOS PRATIQUES

- Nombre de participants en 2013 : 2620
- Lieu de départ : Lille (59)
- Lieu d'arrivée : HardeLOT (62)
- Lieu d'accueil des cyclistes : parvis Lille Grand Palais (Euralille)
- Heures de départ : à partir de 7 heures et jusqu'à 8 h 30
- Distances : 159 km
- Prix d'engagement : 20 €, date limite jusqu'au 11 mai
- Les plus : plaque de cadre avec transpondeur, cadeau, ravitaillements, diplôme souvenir
- Marchand de cycles : Cycles Lecolier, rue Gambetta, à Lille tél. 03 20 54 83 39 (situé à 1,5 km du départ)
- Hébergement : Office de tourisme de Lille, tél. 08 91 56 20 04 ; Office de tourisme d'HardeLOT, tél. 03 21 83 51 02

CONTACT : Les Amis de Lille-HardeLOT, tél. 03 20 50 13 13, contact@lille-hardeLOT.com, www.lille-hardeLOT.com



CYCLOSPORTIVE

DÉPART : CASTELLANE (04)

DATE : DIMANCHE 18 MAI > DIFFICULTÉ : ▲▲▲▲△△

LES BOUCLES DU VERDON

Changement de lieu de départ, en 2014, pour la nouvelle édition des Boucles du Verdon. Les départs et arrivées se feront depuis Castellane, au plus près des gorges du Verdon qui seront encore à l'honneur cette année. Les parcours seront comme toujours escarpés après un démarrage le long du magnifique lac de Sainte-Croix alimenté par le Verdon. Deux circuits de 155 km et 85 km sont au programme, entre petits cols et routes touristiques, et c'est une épreuve idéale pour se préparer avant les grandes échéances estivales. Plus de 800 personnes sont attendues au départ.



F. PONDORIE



LES INFOS PRATIQUES

- Nombre de participants en 2013: 850
- Fédération: FFC
- Trophée Label d'or
- Lieu de départ et d'arrivée: Castellane (04)
- Lieu d'accueil des cyclistes: salle des fêtes de Castellane
- Heures de départ: 8h30 (155 km), 8h45 (85 km)
- Distances: 155 km (2600 m), 85 km (1200 m)
- Prix d'engagement: de 20 à 37 €
- Les plus: serviette floquée, bouteille de vin, repas
- Marchand de cycles: Newbike, tél. 09 77 69 84 65, à Montauroux (83)
- Hébergement: Office de tourisme de Castellane, tél. 04 92 83 61 14

CONTACT : Claude Nard, tél. 04 92 78 05 15, bouclesduverdon04@orange.fr, www.bouclesduverdon.fr

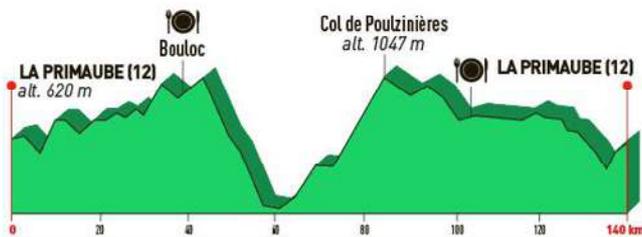
CYCLOSPORTIVE

DÉPART : LA PRIMAUBE (12)

DATE : DIMANCHE 18 MAI > DIFFICULTÉ : ▲▲▲△△△

L'OCTOGONALE AVEYRON

Pour cette nouvelle édition, l'épreuve, désormais organisée sous l'égide de la FFC, proposera de nouveaux parcours à la découverte des circuits du Grand Rodez et du Lévezou. Sous le parrainage d'Alexandre Geniez, qui roule souvent sur ces routes, le grand circuit fera découvrir des coins pittoresques de l'Aveyron avec une vue magnifique sur le lac de Pareloup et les Raspes du Tarn.



LES INFOS PRATIQUES

- Nombre de participants en 2013: 510
- Fédération: FFC
- Lieu de départ et d'arrivée: La Primaube (12)
- Lieu d'accueil des cyclistes: Centre social de La Primaube
- Heures de départ: 9 heures (140 km), 9h10 (94 km)
- Distances: 140 km (2310 m), 94 km (1370 m), 69 km (990 m)
- Prix d'engagement: de 28 à 36 €
- Les plus: paire de surchaussures en Lycra, repas, tombola
- Marchand de cycles: Rodez Bike, tél. 05 65 68 01 69, à Onet-le-Château
- Hébergement: Office de tourisme du Grand Rodez, tél. 05 65 75 76 77

CONTACT : www.octogonale.fr

CYCLOSPORTIVE

DÉPART : NIEUIL-L'ESPOIR (86)

DATE : SAMEDI 17 MAI > DIFFICULTÉ : ▲▲△△△△

LA MICHEL GRAIN

LES INFOS PRATIQUES

- Participants en 2013: 238
- Fédération: FFC
- Lieu de départ: Nieuil-l'Espoir (86)
- Heure de départ: 9 heures
- Lieu d'accueil: salle des fêtes
- Distances: 160 km (920 m), 80 km (410 m)
- Prix d'engagement: de 17 à 30 €

CONTACT : Joël Caillaud, tél. 05 49 47 02 51 et 06 80 66 19 75, caillaud.joel@wanadoo.fr

CYCLOSPORTIVE

DÉPART : SAINT-AURICE-LE-GIRARD (85)

DATE : SAMEDI 17 MAI > DIFFICULTÉ : ▲▲△△△△

LA JEAN-RENÉ BERNAUDEAU

LES INFOS PRATIQUES

- Participants en 2013: 800
- Fédération: FFC
- Lieu de départ: Saint-Maurice (85)
- Heure de départ: 8h30
- Lieu d'accueil des cyclistes: salle des fêtes
- Distances: 172 km, 120 km, 72 km
- Prix d'engagement: de 13 à 20 €

CONTACT : Guy Gourmaud, tél. 06 09 93 74 60

CYCLOSPORTIVE

DÉPART : SAINT-SAUVEUR-LE-VICOMTE (50)

DATE : DIMANCHE 18 MAI > DIFFICULTÉ : ▲▲△△△△

8 HEURES DE SAINT-SAUVEUR-LE-VICOMTE

LES INFOS PRATIQUES

- Nouvelle épreuve
- Fédération: FFC
- Lieu de départ: Saint-Sauveur (50)
- Heure de départ: 9 heures
- Distance: circuit de 7 km à parcourir un maximum de fois en 8 heures (solo ou jusqu'à 4 coureurs)
- Prix d'engagement: de 15 à 20 €

CONTACT : A. Ledère, tél. 06 07 24 12 76, lederrocambole@orange.fr, www.teambriquebecotentin.fr

DÉPART : BRIVE-LA-GAILLARDE (19)

DATE : DIMANCHE 18 MAI > DIFFICULTÉ : ▲▲▲△△△

CYCLOSPORTIVE

LA GAILLARDE DE CARVALHO

De nouveaux circuits seront proposés en 2014, un peu raccourcis en kilométrage mais avec un niveau de difficulté similaire à l'an passé. La découverte des petites routes typiques de la Corrèze, où les routes plates sont rares, sera propice à faire éclater rapidement les pelotons. Trois parcours de 142 km, 112 km et 85 km devront faire le bonheur des 500 participants attendus sur la ligne de départ.



LES INFOS PRATIQUES

- Nombre de participants en 2013 : 420
- Fédération : FFC
- Lieu de départ et d'arrivée : Brive-la-Gaillarde (19)
- Lieu d'accueil des cyclistes : Espace Derichebourg, face au bowling
- Heure de départ : 8h45
- Distances : 142 km (1986 m), 112 km (1428 m), 85 km (1177 m)
- Prix d'engagement : 30 €
- Les plus : cadeau, repas, tombola
- Marchand de cycles : Cycles de Carvalho, tél. 05 55 87 19 02, à Brive
- Hébergement : Office de tourisme, tél. 05 55 24 80 80

CONTACT : Bernard Besse, tél. 06 31 54 13 93, bernard.besse@yahoo.fr, www.lagaillardedecarvalho.com

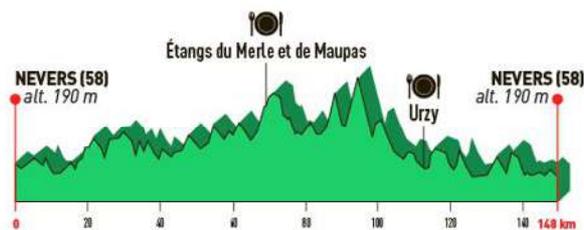
DÉPART : NEVERS (58)

DATE : DIMANCHE 18 MAI > DIFFICULTÉ : ▲▲▲△△△

CYCLOSPORTIVE

LA LOOK

Retour aux sources pour cette 11^e édition, puisque tous les parcours partiront de Nevers (quai de Mantoue). Comme chaque année, les coureurs pourront choisir entre trois parcours, dont le grand circuit sera inédit avec une succession de bosses (étang du Merle, relais télécom, Bec d'Allier...) avant de rejoindre la ligne d'arrivée située sur l'esplanade du Palais ducal, à Nevers.



LES INFOS PRATIQUES

- Nombre de participants en 2013 : 600
- Fédération : FFC
- Grand Trophée
- Lieu de départ et d'arrivée : Nevers (58)
- Lieu d'accueil des cyclistes : Pro Shop Look, 27, rue du Docteur-Leveillé, à Nevers
- Heure de départ : 8 heures
- Distances : 148 km (1390 m), 90 km (720 m), 55 km (420 m)
- Prix d'engagement : 38 €
- Les plus : cadeau, repas, tombola
- Marchand de cycles : Pro Shop Look de Nevers, tél. 03 86 71 63 00
- Hébergement : Office de tourisme de Nevers, tél. 03 86 68 46 00

CONTACT : Top Club, tél. 0820 086 332, topclub@sportcommunication.com, www.sportcommunication.com

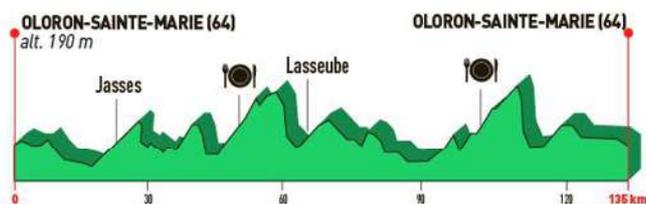
DÉPART : OLORON-SAINTE-MARIE (64)

DATE : DIMANCHE 18 MAI > DIFFICULTÉ : ▲▲▲△△△

CYCLOSPORTIVE

L'OLORONAISE

Après une belle première édition en 2013, l'épreuve continue de se développer en 2014 avec l'ajout d'un second circuit pour contenter les cyclistes de tout niveau. Ils sont tracés dans les coteaux du Jurançonnais et vous feront découvrir les panoramas de la région béarnaise avec les Pyrénées en toile de fond. Plus de 250 cyclistes sont attendus si la météo est au diapason.



LES INFOS PRATIQUES

- Nombre de participants en 2013 : 151
- Fédération : FFC
- Lieu de départ et d'arrivée : Oloron-Sainte-Marie (64)
- Heure de départ : 9 heures
- Distances : 137 km (1835 m), 82 km (1099 m)
- Prix d'engagement : de 25 à 35 €
- Les plus : repas, ravitaillements, récompenses
- Marchand de cycles : Cycles Tillous, tél. 05 59 88 90 61, à Arette
- Hébergement : Office de tourisme d'Oloron, tél. 05 59 39 98 00

CONTACT : Michel Gilbert, tél. 06 01 22 91 99, fcocyclisme@sfr.fr, www.fcocyclisme.fr

DÉPART : BARJAC (30)

DATE : DIMANCHE 18 MAI > DIFFICULTÉ : ▲▲▲△△△

CYCLOSPORTIVE

LA ROUTE DES HELVIENS

- Participants en 2013 : 300
- Fédération : FSGT
- Lieu de départ : Barjac (30)
- Heure de départ : 9 h 30
- Distances : 177 km (1700 m), 127 km (1300 m)
- Prix d'engagement : de 28 à 35 €
- Les plus : repas, tombola

CONTACT : G. Mourenas, tél. 04 66 26 51 22, gerard.mourenas@orange.fr, www.espeircydnimois.fr

DÉPART : ROANNE (42)

DATE : DIMANCHE 18 MAI > DIFFICULTÉ : ▲▲▲△△△

CYCLOSPORTIVE

LA ROANNAISE

- Participants en 2013 : 200
- Fédération : FSGT
- Lieu de départ : Roanne (42)
- Heure de départ : 8 h 30
- Distances : 155 km, 95 km
- Prix d'engagement : de 15 à 30 €
- Les plus : repas, cadeau

CONTACT : Office des sports de Roanne, tél. 04 77 44 42 52, office.des.sports@wanadoo.fr

DÉPART : L'ISLE-JOURDAIN (32)

DATE : SAMEDI 24 MAI > DIFFICULTÉ : ▲▲▲△△△

CYCLOSPORTIVE

LA MARION CLIGNET

- Participants en 2013 : 420
- Fédération : FSGT
- Lieu de départ : L'Isle-Jourdain (32)
- Heures de départ : de 9 h à 9 h 30
- Distances : 122 km (1232 m), 81 km (846 m), 42 km
- Prix d'engagement : de 28 à 32 €
- Les plus : repas, cadeau

CONTACT : P. Guyonnet, tél. 06 09 41 09 37, http://la-marion-clignet.e-monsite.com



CYCLOSPORTIVE

DÉPART : AUTRANS (38)

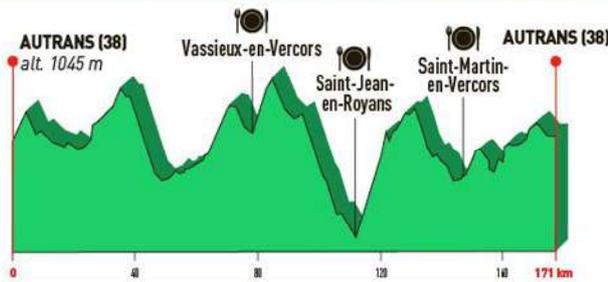
DATE : DIMANCHE 24 MAI > DIFFICULTÉ : ▲▲▲▲△△

CHALLENGE VERCORS

De retour à Autrans pour le départ de cette 5^e édition, le parcours se dirige ensuite vers Lans-en-Vercors par le col de la Croix-Perrin, puis rejoint Villard-de-Lans et attaque le col d'Herbouilly. Le circuit poursuit sa route en direction de Saint-Agnan, les cols de Saint-Alexis, Chaud Clapier et de la Portette, avant de descendre jusqu'à Saint-Jean-en-Royans. La suite est un enchaînement de cols typiques du Vercors: la Machine et Carri. Le retour se fait par La Chapelle-en-Vercors, Saint-Martin, les gorges de la Bourne, Méaudre et enfin Autrans. Espérons une meilleure météo qu'en 2013, où la neige avait perturbé le week-end!



F. PONDÉVIE



LES INFOS PRATIQUES

- Nombre de participants en 2013: 600
- Fédération: FFC
- Grand Trophée et Trophée Label d'or
- Lieu de départ et d'arrivée: Autrans (38)
- Lieu d'accueil des cyclistes: Centre nordique
- Heures de départ: 8 heures (171 km), 8h30 (121 km)
- Distances: 171 km (3 200 m), 121 km (2 300 m)
- Prix d'engagement: 38 €
- Les plus: cadeau d'accueil, repas, tombola
- Marchand de cycles: Extrem'Évasions, tél. 04 76 27 38 67, à Lans-en-Vercors
- Hébergement: Office de tourisme, tél. 04 76 95 30 70

CONTACT : Top Club, tél. 0820 086 332, topclub@sportcommunication.com, www.sportcommunication.com

CYCLOSPORTIVE

DÉPART : VENDŒUVRES (36)

DATE : SAMEDI 24 MAI > DIFFICULTÉ : ▲▲▲▲△△

LA PIERRE JODET

Pour la Pierre Jodet 2014, les participants trouveront un parcours relooké de 165 km présentant des difficultés inédites. C'est à partir de Luzeret que les changements seront palpables, avec les difficultés de la vallée de la Creuse. Les côtes de Baraize, de La Jarrige, du Menoux, puis celle de Chavin sont au programme, avant d'aborder les vingt derniers kilomètres, plus plats.



LES INFOS PRATIQUES

- Nombre de participants en 2013: 800
- Fédération: Ufolep
- Trophée national Ufolep
- Lieu de départ et d'arrivée: Vendœuvres (36)
- Lieu d'accueil des cyclistes: place de la Gare
- Heure de départ: 8 heures
- Distances: 165 km (1 950 m), 105 km (1 010 m), 80 km, 74 km
- Prix d'engagement: de 26 à 42 €
- Les plus: cadeau, repas, tombola
- Marchand de cycles: Espace 2 Roues, tél. 02 54 34 39 38, à Châteauroux
- Hébergement: voir liste des hébergements disponibles sur le site Internet de l'épreuve

CONTACT : <http://lapierrejodet.pagesperso-orange.fr>

CYCLOSPORTIVE

DÉPART : LA TOUR-DE-SALVAGNY (69)

DATE : JEUDI 29 MAI > DIFFICULTÉ : ▲▲▲▲△△

LES TROIS COLS-MATERIEL-VELO.COM

Pour sa 34^e édition, l'épreuve fait peau neuve avec trois nouveaux parcours tracés au cœur des monts du Lyonnais. Les difficultés seront toujours au programme et feront la sélection rapidement au sein des pelotons. Un soin toujours particulier sera donné à la sécurité et à la convivialité tout en maintenant un prix d'inscription très raisonnable.



LES INFOS PRATIQUES

- Nombre de participants en 2013: 640
- Fédération: FFC
- Lieu de départ et d'arrivée: La Tour-de-Salvagny (69)
- Lieu d'accueil des cyclistes: parc de l'hippodrome
- Heures de départ: 9 heures (141 km), 9h15 (94 km)
- Distances: 141 km (2 704 m), 94 km (1 696 m), 56 km
- Prix d'engagement: de 13 à 25 €
- Les plus: cadeau d'accueil, repas, massages, tombola
- Marchand de cycles: Materiel-velo.com (qui a un magasin à Cleizé)
- Hébergement: Office de tourisme, tél. 04 71 65 64 41

CONTACT : Hervé Rubat, tél. 06 70 89 49 75, les3cols@taccylo.fr, www.taccylo.fr



CYCLOSPORTIVE

DÉPART : BORDEAUX (33)

DATE : DU VENDREDI 30 MAI AU 1^{ER} JUIN > DIFFICULTÉ : ▲▲▲▲▲△

BORDEAUX-PARIS CHALLENGE

Quatre ans après sa dernière édition, Bordeaux-Paris renaît de ses cendres avec une nouvelle organisation. C'est un défi sportif de 610 km (3500 m de dénivelé) qui est proposé, comportant plusieurs formules: la formule Raid et Relais, à réaliser en moins de 32 heures (en solo ou à deux), et la formule Rando, en moins de 60 heures. De la célèbre place des Quinconces, à Bordeaux, au nouveau vélodrome national de Saint-Quentin-en-Yvelines, des grands crus bordelais à la verdoyante vallée de Chevreuse, en passant par quelques-uns des plus beaux villages de France, ce parcours mythique devrait rassembler plus de 1000 participants pour sa première « nouvelle version ».



F. FONDREVE



LES INFOS PRATIQUES

- Nouvelle épreuve
- Fédération: FFC
- Lieu de départ: Bordeaux (33)
- Lieu d'arrivée: Saint-Quentin-en-Yvelines (78)
- Lieu d'accueil des cyclistes: place des Quinconces, à Bordeaux
- Heures de départ: formule Rando, le vendredi 30 mai à 6 heures; formule Raid et Relais, le samedi 31 mai à 10 heures
- Distances: 610 km (3500 m)
- Prix d'engagement: de 160 à 260 €
- Les plus: maillot cycliste, 7 points de ravitaillement, assistance médicale et technique, massage, repas chaud
- Marchand de cycles: Esprit Cycles, tél. 05 56 58 78 34 (à 1 km du départ)
- Hébergement: Office du tourisme de Bordeaux, tél. 05 56 91 64 70

CONTACT : Extra Sports, tél. 04 72 75 92 45, info@bordeauxparis.com, www.bordeauxparis.com

CYCLOSPORTIVE

DÉPART : SAINT-ÉTIENNE (42)

DATE : SAMEDI 31 MAI > DIFFICULTÉ : ▲▲▲▲▲△△

LA CYRIL DESSEL

Capitale du cycle pendant de longues années (Manufrance, cycles Mercier...), Saint-Étienne organise pour la première fois une cyclosporitive en partenariat avec Cyril Dessel. Les cyclistes sillonneront une partie de l'étape du Tour de France qui reliera Saint-Étienne à Chamrousse à travers le parc naturel du Pilat, puis le final de l'étape du Tour entre Bourg-en-Bresse et Saint-Étienne par les monts du Lyonnais.



LES INFOS PRATIQUES

- Nouvelle épreuve
- Fédération: FFC
- Lieu de départ et d'arrivée: Saint-Étienne (42)
- Lieu d'accueil des cyclistes: Zénith de Saint-Étienne
- Heures de départ: 8h30
- Distances: 152 km (2512 m), 94 km (1434 m)
- Prix d'engagement: de 32 à 45 €
- Le plus: repas
- Marchand de cycles: Pro Bike Shop, tél. 0 805 69 00 67, à Saint-Étienne
- Hébergement: Office de tourisme, tél. 04 77 49 39 00

CONTACT : Comité départemental cycliste de la Loire, contact@ffc-loire.fr, www.lacyrildessel.fr

CYCLOSPORTIVE

DÉPART : AUTRANS (38)

DATE : SAMEDI 24 MAI > DIFFICULTÉ : ▲▲▲▲△△△

CHALLENGE VERCORS POUR ELLES

- Participantes en 2013: 75
- Fédération: FFC
- Lieu de départ: Autrans (38)
- Heure de départ: 10 heures
- Lieu d'accueil: Centre nordique
- Distances: 120 km (2300 m), 42 km (600 m)
- Prix d'engagement: de 21 à 40 €

CONTACT : Top Club, tél. 0820 086 332, www.sportcommunication.com

CYCLOSPORTIVE

DÉPART : VILLENEUVE-MINERVOIS (11)

DATE : JEUDI 29 MAI > DIFFICULTÉ : ▲▲▲△△△△

LA CLASSIC 11-L'AUDOISE

- Participants en 2013: 350
- Fédération: FFC
- Lieu de départ: Villeneuve-Minervois (11)
- Heure de départ: 8h30
- Distances: 140 km (2236 m), 106 km, 65 km
- Prix d'engagement: de 27 à 34 €

CONTACT : R. Rigaud, tél. 06 13 07 76 98, rigaudr@neuf.fr, <http://laclassic11-laudoise.jimdo.com>

CYCLOSPORTIVE

DÉPART : VALGORGE (07)

DATE : SAMEDI 31 MAI > DIFFICULTÉ : ▲▲▲▲△△△

LA BEAUME DROBIE

- Participants en 2013: 292
- Fédération: FSGT
- Lieu de départ: Valgorge (07)
- Lieu d'accueil: camping municipal
- Heures de départ: 10 heures
- Distances: 135 km (2500 m), 90 km (1600 m)
- Prix d'engagement: de 25 à 30 €

CONTACT : J.-M. Delplace, tél. 04 75 39 92 11, www.labeaumedrobie.fr



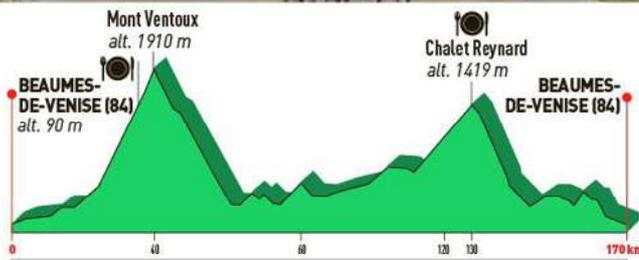
CYCLOSPORTIVE

DÉPART : BEAUMES-DE-VENISE (84)

DATE : SAMEDI 31 MAI > DIFFICULTÉ : ▲▲▲▲▲△

GRANFONDO MONT VENTOUX

Ce parcours exceptionnel, au cœur du département de Vaucluse, alterne tous les deux ans l'ascension du redoutable mont Ventoux (1910 m). Cette année, le circuit s'attaque à l'ascension du Ventoux par la voie royale de Bédoin. La longue descente rejoint ensuite Malaucène et contourne le massif par le col de Veaux, Saint-Léger-du-Ventoux et Aurel. Puis on effectue un retour par Le Ventouret depuis Sault, jusqu'au Chalet Reynard. Après avoir passé Bédoin, les routes pittoresques du col de la Chaîne et des somptueuses « Dentelles de Montmirail » ne manqueront pas de vous surprendre. L'arrivée a toujours lieu au cœur du village de Beaumes-de-Venise.



LES INFOS PRATIQUES

- Nombre de participants en 2013: 1400
- Fédération: FFC
- Grand Trophée
- Lieu de départ et d'arrivée: Beaumes-de-Venise (84)
- Lieu d'accueil des cyclistes: place du Marché
- Heure de départ: 8h30
- Distances: 170 km (3 500 m), 102 km (2 300 m)
- Prix d'engagement: 38 €
- Marchand de cycles: La Route du Ventoux, tél. 04 90 67 07 40, à Bédoin
- Hébergement: Office de tourisme de Beaumes-de-Venise, tél. 04 90 62 94 39

CONTACT : Top Club, tél. 0820 086 332, topclub@sportcommunication.com, www.sportcommunication.com

DÉPART : OGER (51)

DATE : DIMANCHE 1^{ER} JUIN > DIFFICULTÉ : ▲▲▲△△△

CYCO DES BOUCLES DE LA MARNE

Cette nouvelle épreuve cycloportive dans la Marne se déroulera le lendemain de la course de DN1 portant le même nom. Au programme, deux parcours tracés au cœur du vignoble champenois et de la montagne de Reims, vallonnés à souhait. À l'arrivée à Oger, non loin d'Épernay, ce sera aussi l'occasion de déguster les crus champenois... de préférence après l'effort!



LES INFOS PRATIQUES

- Nouvelle épreuve
- Fédération: FFC
- Lieu de départ et d'arrivée: Oger (51)
- Lieu d'accueil des cyclistes: centre du village
- Heures de départ: 8h30 (151 km), 8h45 (96 km)
- Prix d'engagement: 35 €
- Distances: 151 km (2 300 m), 96 km (1 321 m), 33 km
- Les plus: cadeau souvenir, repas
- Marchand de cycles: Cycles Biron, tél. 03 26 54 10 87, à Épernay
- Hébergement: liste des hébergements sur le site Internet de l'épreuve

CONTACT : Christophe Claudon, tél. 06 28 63 46 00, <http://cyclo.bouclesdelamarne.com>

CYCLOSPORTIVE

DÉPART : AMBAZAC (87)

DATE : SAMEDI 31 MAI > DIFFICULTÉ : ▲▲▲△△△

L'AMBAZACOISE

- Participants en 2013: 186
- Fédération: FFC
- Lieu de départ: Ambazac (87)
- Heure de départ: 13 heures
- Distances: 114 km (1 476 m) sur la cycloportive l'Ambazacoise, 60 km (833 m) sur la randosportive
- Prix d'engagement: 25 €

CONTACT : Adeline Trochut, trochut@aliceads.fr, <http://elan-cydiste-ambazac.over-blog.fr>

CYCLOSPORTIVE

DÉPART : PAPEETE (POLYNÉSIE FRANÇAISE)

DATE : DIMANCHE 1^{ER} JUIN > DIFFICULTÉ : ▲▲△△△△

LA RONDE TAHITIENNE

- Participants en 2013: 300
- Fédération: FFC
- Lieu de départ: vélodrome de Pirae
- Heure de départ: 8 heures
- Distances: 110 km (600 m), 55 km (400 m)
- Prix d'engagement: 33 €

CONTACT : benito@mail.pf, www.Jarondetahitienne.com

CYCLOSPORTIVE

DÉPART : PLUMELEC (56)

DATE : DIMANCHE 1^{ER} JUIN > DIFFICULTÉ : ▲▲▲△△△

LA MORBIHANNAISE JEAN FLOC'H

- Participants en 2013: 500
- Fédération: FFC
- Lieu de départ: Plumelec (56)
- Lieu d'accueil: côte de Cadoudal
- Heures de départ: de 9h à 9h30
- Distances: 159 km (1 063 m), 103 km (783 m), 58 km (476 m)
- Prix d'engagement: de 12 à 29 €

CONTACT : Jérôme Lappartient, tél. 02 97 42 24 27, www.grand-prix-plumelec.com

CYCLOSPORTIVE

Pédaler ou étudier...
Désormais, il est
possible de faire les
deux conjointement.



La tête... et les jambes !

Concilier sa passion pour le vélo et les études n'est jamais simple et oblige souvent à privilégier son avenir scolaire au détriment de la pratique sportive. Pourtant, il existe des solutions alternatives qui permettent de mener les deux fronts en parallèle. **Par F. Pondevie**

La « chronophagie » du vélo, comme tout autre sport dès lors qu'il est pratiqué à haute intensité, a longtemps été un frein pour ceux qui ambitionnaient de concilier, sur un même plan, des études secondaires et une carrière sportive. Il était difficile d'aller plus loin que le bac, pour ceux qui y parvenaient, avant de s'orienter définitivement vers le vélo pour les plus doués. Mais comme le fait remarquer Antoine Vayer, le coach de notre magazine, c'est tout simplement « parce qu'avant, il n'y avait aucune structure pour accueillir les cyclistes désireux de continuer leurs études ! Le choix se faisait par défaut, en fonction des aptitudes à percer au plus haut niveau dans le vélo ou la nécessité de trouver du travail pour avoir un salaire ». C'est pour cette

raison qu'il a participé, il y a plus de vingt ans, à la création d'un des premiers centres de sport-études, qui existe toujours à Flers (61), afin d'accueillir les apprentis cyclistes tout en leur permettant de poursuivre leurs études au lycée. « On avait 60 jeunes qui venaient de toute la France et on les encadrait pour la pratique cycliste, explique Antoine Vayer. On faisait avec nos petits moyens, mais c'était une super-expérience. » Pour lui, la situation s'est nettement améliorée aujourd'hui, et il est désormais plus simple de pouvoir étudier tout en continuant de pédaler. « Il y a le choix en France, cela s'est beaucoup développé ces dernières années. Certes, il faut parfois chercher pour trouver le bon établissement ou la structure d'accueil, mais les initiatives se développent de plus en plus », conclut le coach. >>

SPORT-ÉTUDES MODE D'EMPLOI

LES LYCÉES SPORT-ÉTUDES

Pour les études secondaires, il existe 590 lycées en France qui organisent des sections sport-études, dont 22 spécifiques au cyclisme. Ces 22 lycées proposent des voies d'études professionnelles ; 18 d'entre eux disposent, en plus, des filières générales. En outre, 20 lycées intègrent un internat. Ils sont répartis dans 11 régions, de manière inégale. Ainsi, la Bretagne en compte quatre, l'Alsace et le Centre, trois. Le Nord-Pas-de-Calais, Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur et l'Auvergne en ont deux. La Franche-Comté, les Pays de Loire, la Bourgogne et la Basse-Normandie n'ont qu'un seul établissement. Les autres régions n'en possèdent pas du tout.

LES PÔLES ESPOIRS

Il existe 12 pôles Espoirs dans l'Hexagone qui permettent de suivre des études secondaires, mais aussi supérieures, après le bac. Le recrutement s'effectue de manière individuelle sur chaque poste. Il faut souvent être reconnu comme athlète Espoirs ou de haut niveau pour pouvoir intégrer ces structures, notamment après le bac. Cela permet également une prise en charge, par le ministère des Sports, de tous les frais liés à l'intégration d'un de ces pôles.

>> La liste est disponible sur le site de la FFC : www.fcc.fr, rubrique « Haut niveau ».

INTERVIEW



THOMAS DAMUSEAU

Pro depuis 2011, actuellement dans le Team Giant-Shimano, il est issu du pôle Espoirs de Saint-Étienne et du Chambéry Cyclisme Formation. Il a obtenu un DUT (diplôme universitaire de technologie) Techniques de commercialisation.

« Le Cycle » : Quand et comment avez-vous intégré le pôle Espoirs Cyclisme de Saint-Étienne ?

Thomas Damuseau : C'est par l'intermédiaire de Dominique Garde, directeur du pôle Espoirs et qui m'avait repéré, que cela s'est fait. J'avais 15 ans et c'est arrivé au bon moment. J'étais au lycée, en seconde générale, sans aménagement, et j'avais du mal à concilier le vélo et les études. Dominique Garde m'a proposé de rejoindre le pôle Espoirs et de continuer mes études sur Saint-Étienne.

LC : Quels changements cela a-t-il impliqué ?

TD : C'était à une heure de mon domicile, il a fallu que je prenne un appartement pour pouvoir être sur place. Heureusement que mes parents étaient là pour me soutenir dans ma démarche. Mais c'est très formateur à titre personnel, car l'on devient mature plus tôt et cela nous responsabilise pour réussir.

LC : Comment se sont passées ces deux années ?

TD : C'était vraiment très bien. On était encadré par Dominique Garde à raison de trois entraînements par semaine avec un soutien logistique et à notre écoute pour les conseils. C'était parfois rude, parce que Dominique Garde était derrière nous et très attentif aussi à notre année scolaire. Comme il le disait souvent, « si ça ne va pas à l'école, ça n'ira pas sur le vélo » ! Le week-end, on retournait dans nos clubs respectifs pour faire les courses.

LC : Après un bac ES, décroché avec mention, vous avez rejoint Chambéry Cyclisme Formation. Pour quelle raison ?

TD : J'avais envie de poursuivre mes études, même si mon rêve était de passer pro. Mais c'est tellement difficile et aléatoire que j'avais bien conscience qu'il ne fallait pas s'arrêter en route. Chambéry Cyclisme Formation était la structure idéale pour cela. J'ai pu décrocher un DUT Techniques de commercialisation, en trois ans, passé au Centre d'études des sportifs nationaux et internationaux, tout en continuant de progresser sur le vélo dans les rangs amateurs.

LC : Avec le recul, quel bilan tirez-vous de cette double formation ?

TD : Ce n'est que du positif. C'est équilibrant car cela permet de côtoyer deux univers différents. On s'enrichit aussi pour mieux communiquer, échanger avec les autres. Même en matière de prévention, notamment tout ce qui concerne le dopage, on est informé, il y a une écoute, et c'est important pour prévenir toute dérive. Plus globalement, ces années d'études me serviront une fois que j'aurai arrêté ma carrière : c'est toujours plus facile de rebondir et de se réorienter dans la vie professionnelle avec un bagage scolaire derrière.

>> Mais même si les possibilités sont plus nombreuses, reconnaissons qu'il faut forcer un peu le destin pour arriver à trouver ce que l'on souhaite. Par exemple, en Île-de-France, il n'existe aucun lycée proposant une filière sport-études avec le cyclisme sur route comme discipline sportive, hormis le Creps (Centre de ressources, d'expertise et de performances sportives) de Châtenay-Malabry (92). On se rend compte que la démarche est tout de même loin d'être gagnée...

C'est ce qu'a vécu Pascal Martin, responsable des essais dans un magazine automobile, avec son fils Tony, âgé de 16 ans et féru de vélo. Il souhaitait qu'il puisse pratiquer le cyclisme tout en ayant un bon niveau d'études. « Il a fallu du temps, et quelques contacts, pour réussir à trouver un établissement intéressant, en Normandie, raconte-t-il. Et même après acceptation du dossier, après une journée de détection, il a fallu revoir complètement l'organisation matérielle. »

UN PARCOURS DU COMBATTANT ?

Domicilié dans l'Essonne, Tony a dû partir s'installer la semaine à Flers, dans l'internat du lycée Saint-Thomas-d'Aquin, pour effectuer son année scolaire en classe de première. Il rentre tous les week-ends pour courir sous les couleurs de son club, l'US Métro. Mais finalement, comme il le démontre, c'est du « gagnant-gagnant » : « C'est sûr qu'il y a un temps d'adaptation parce que j'ai changé d'environnement et que le niveau du lycée est très élevé. J'ai intégré une première S classique et je suis le seul élève en sport-études de ma classe. Au total, on est une douzaine dans le lycée à faire du vélo et on se retrouve trois fois par semaine après les cours pour l'entraînement, en tout huit heures de vélo. Mais il y a une superbe ambiance entre nous et le fait de rouler tout en étant encadrés est un vrai plus. »

Il a réussi à intégrer le lycée après une sélection aussi bien sportive (une sortie sur la route encadrée) que scolaire, avec un entretien avec le proviseur. Six places pour vingt prétendants : les places sont chères ! Malgré tout, il garde la tête froide sur son avenir : « Je suis content de continuer à pouvoir rouler et de voir jusqu'où je peux aller... Mais il y a encore une grande marche avant le haut niveau, je ne suis qu'en Junior 1^{re} année. J'envisage donc une école d'ingénieur après le bac. »

POUR ASSOUVIR SA PASSION

L'exemple de Tony est symptomatique de la manière dont doit être envisagé un cursus en sport-études. Il s'agit de continuer à nourrir l'espoir et de mettre les moyens nécessaires pour arriver au bout de sa passion, mais sans perdre de vue qu'il y a qu'une infime part d'élus au bout du compte. Même si Romain Bardet (AG2R La Mondiale), Jérémy Roy (FDJ.fr), Jean-Christophe Péraud (AG2R La Mondiale) et bien d'autres encore sont la preuve que la tête et les jambes peuvent réussir de concert ! ●

DEUX STRUCTURES À DÉCOUVRIR

Un stage de début de saison permet de solidifier le team b'Twin.



B'TWIN U19 RACING TEAM

Le projet est né il y a six ans pour aider les Juniors (de moins de 19 ans) dans leur pratique du cyclisme en compétition. Le but est d'accompagner le coureur durant ses deux années en Juniors sur sa pratique, tant sur le plan matériel que moral, avec le prêt gratuit de matériel. La mécanique du cycle, la nutrition et les notions de l'entraînement sont abordées, dans le but de développer son autonomie. Chaque coureur est suivi individuellement et l'équipe se réunit plusieurs fois par an pour des stages, avec une dominante à chaque fois spécifique. Au niveau scolaire, le jeune retenu poursuit ses études de son côté et, au niveau sportif, il reste licencié dans son club d'origine.

LE RECRUTEMENT

Le recrutement se fait au niveau national, sur les catégories Cadets 1, Cadets 2 et Juniors 1, pour un effectif global de 20 coureurs (quatre Cadets, 16 Juniors).

>> Toutes les infos sur la structure et les modalités de recrutement sur le site www.u19racingteam.fr

CHAMBÉRY CYCLISME FORMATION

C'est une association, support du centre de formation de l'équipe professionnelle AG2R La Mondiale, basée à Chambéry (73). Elle a pour vocation de gérer un effectif d'une quinzaine de coureurs de 19 à 23 ans, ambitionnant une pratique sportive de haut niveau tout en suivant un cursus scolaire, universitaire ou professionnel. Engagée en 1^{re} division nationale, Chambéry Cyclisme Formation participe avec constance et régularité au circuit de Coupe du monde Espoirs. Loïc Varnet, responsable du centre de formation depuis sa création, en 2002, nous parle de cette structure, unique en France : « Nous accueillons des athlètes qui sont engagés dans un cursus d'études supérieures. C'est plus simple de gérer un double cursus qu'en études secondaires, au lycée,

car le nombre d'heures est souvent moindre et il est possible d'aménager plus facilement son emploi du temps sur trois ans pour obtenir son diplôme. Côté vélo, ils suivent un entraînement de dix-huit à vingt heures par semaine, avec tout le soutien logistique, médical et matériel qui va avec, et les courses le week-end. En définitive, 77 % de nos stagiaires réussissent à décrocher leur diplôme supérieur et 33 % arrivent à décrocher un contrat professionnel à l'issue de leur passage dans nos rangs. Il n'y a pas de profil type de coureur, mais tous ont des qualités mentales, en plus de leur potentiel physique, communes : travailleur, organisé, accrocheur... Savoir mener à bien un double cursus demande un caractère bien affirmé. »

LE RECRUTEMENT

Le centre de formation compte une quinzaine de cyclistes, renouvelés pour environ un tiers chaque année. Le niveau sportif et la marge de progression, le projet scolaire, la capacité à s'intégrer au groupe et l'adhésion au projet sont les éléments clés pour être retenu.

>> Toutes les infos sur l'équipe et les modalités de recrutement sont sur le site www.chamberycyclismeformation.com



Aux portes du professionnalisme, Chambéry Cyclisme Formation permet de poursuivre ses études au plus haut niveau.



Tout l'univers du vélo en 1 Clic



FANTASTIQUE

«Très bon site, le paradis du vélo, commande et délai de livraison respectés, site internet très complet, facilité de paiement etc...»

B.*



Ce site est super!!!!!!

«Très professionnel, expédition rapide, emballage parfait, je recommande vivement ce site à tous les passionnés de vélo, que du +++ merci Alltricks.»

Serge*

Plus de 150 000 produits parmi 350 marques... 

*Avis clients authentiques déposés sur Trustpilot.fr, note globale : ★★★★★ Excellent basé sur 18694 avis.

Alltricks s'engage sur :



STOCK EN TEMPS RÉEL



PAIEMENTS SÉCURISÉS



LIVRAISON ÉCLAIR



PORT OFFERT À PARTIR DE 30€



CENTRES DE MONTAGE



PAIEMENT EN 3 OU 4X SANS FRAIS



Qui sommes nous?



www.Alltricks.fr

L'ENTRETIEN SERVI SUR UN PLATEAU

Une volonté d'indépendance, la structure trop rigide des magasins, le développement du e-commerce... Le métier de mécanicien à domicile suscite des vocations. Vraie perspective d'avenir ou activité marginale?

Par F. Pondevie

ancez une recherche sur Internet pour trouver les coordonnées de mécaniciens de cycles exerçant en itinérance, et vous vous rendrez compte que leur nombre est loin d'être négligeable. Leurs enseignes portent des noms qui interpellent: Réanim' Bike, Neurone Bike, La Clinique du cycle, SOS Vélo, etc. Elles sont toutes prêtes à venir dépanner, entretenir, nettoyer votre machine un peu fatiguée. Il n'y a rien d'étonnant à cela. On peut même affirmer que l'activité est en phase avec l'évolution de notre société en matière d'achat.

Selon le bilan réalisé par la Fevad (Fédération e-commerce et vente à distance), les ventes sur Internet ont progressé de 13,5 % en 2013, pour atteindre 51,1 milliards d'euros de chiffre d'affaires avec une augmentation du nombre de consommateurs de 5 %. Jusqu'à présent, l'Observatoire du commerce du cycle, qui publie chaque année les chiffres de vente du marché du cycle en France, n'a pas encore intégré ces données dans son rapport annuel. Mais nul doute que l'univers du vélo suit la même tendance. De plus en plus de personnes acquièrent du matériel,



Faire faire une révision complète de son vélo à la maison, c'est une bonne alternative pour tous ceux qui ne peuvent pas se déplacer dans un atelier de cycles.

des accessoires et des composants par Internet, moins chers qu'en magasin, pour pouvoir ensuite faire leur propre montage, la révision... On trouve aussi des marques de vélos (Canyon, Rose...) qui vendent uniquement en direct, via leur site.

UN BESOIN RÉEL

Mais parmi tous ces acheteurs, beaucoup n'ont pas les compétences pour entretenir correctement leur vélo ou se retrouvent vite démunis face à un problème technique. La défiance de certaines enseignes classiques vis-à-vis de matériels issus du e-commerce ou

d'un montage « maison » est une raison supplémentaire qui pousse des clients à faire appel à un service à domicile. Sans être aussi restrictif que cela, la réparation à domicile intéresse aussi des pratiquants qui n'ont plus envie de perdre plusieurs jours à attendre que leur vélo soit prêt, ou qui peuvent être déçus par la prestation mécanique fournie quand ils font appel à un magasin...

À l'aune de ce constat, cette profession est-elle promise à un grand avenir? Sur ce point, l'avis de Thierry Meersman, directeur d'enseigne chez Culture Vélo et directeur de l'école Sup de Vélo, est très intéressant. Il peut donner son avis



Avant de pouvoir exercer, il est indispensable de passer le diplôme de technicien qualifié dans une école spécialisée.

en tant que directeur d'une enseigne de magasins implantés partout en France et il côtoie, à travers le centre de formation des métiers du cycle, de futurs entrepreneurs venus se former pour devenir mécanicien cycles à domicile. « On a effectivement fait une étude de marché pour savoir si ce type de service à domicile pouvait être développé au sein de notre enseigne, en complément des services proposés en magasin. Elle n'a pas été probante quant à la viabilité économique d'un tel système. Le coût de rentabilité d'un camion, une fois que l'on décompte le matériel d'achat, les frais de déplacement, les charges et salaires, serait à minima un volume de huit à douze clients par jour... Et on n'est pas certain d'y arriver. »

Bien que conscient que le service à domicile, qui existe déjà dans bien d'autres domaines, est aussi une réalité dans le domaine du vélo, celui-ci n'est pas une priorité au sein de Culture Vélo. « En fait, on se rend compte qu'il existe plein de petites entités disséminées qui essaient de vivre dans leur coin. Mais combien en vivent pleinement ? Je crois que cela sera vraiment à prendre en compte, pour nous en tant que service complémentaire, si ce genre de service à domicile se structure et est présent de manière "homothétique" sur toute la France ».

DE PLUS EN PLUS DE CANDIDATS
Pourtant, Thierry Meersman ne sous-estime pas le développement de ce service, puisqu'il le voit presque au quotidien au sein de son centre de formation. « À chaque session, il y a toujours deux ou trois personnes qui

désirent se former pour créer leur propre structure et être indépendantes, note-t-il. Ce n'était pas le cas avant. Cela correspond aussi à l'évolution du marché. Il est difficile de créer son propre magasin sans avoir une mise de départ importante. Se lancer dans cette activité de mécanicien à domicile est une solution alternative moins lourde. » Il remarque aussi un élément que tout candidat doit avoir à l'esprit: « La partie mécanique, ce pourquoi on les forme, est une chose. Mais souvent, les élèves oublient l'autre partie essentielle, qui permettra à leur structure de grandir: l'aspect commercial et de démarchage. Quand on l'évoque, beaucoup avouent qu'ils n'ont pas vraiment réfléchi sur ce point. Et c'est un écueil important. Car quand on est uniquement visible sur Internet, il faut être capable de démarcher les prospects, de se faire connaître, et la plupart ne sont pas préparés à cela. »

Alors qu'on aurait tendance à opposer les magasins avec ce type de service à domicile, une des pistes de développement, pour l'avenir, passera sûrement par une offre complémentaire. La souplesse et la rapidité du service à domicile viendrait ainsi compléter la vente, le conseil et les travaux mécaniques plus lourds et plus complexes proposés en boutique.

UNE OFFRE COMPLÉMENTAIRE

Cela commence à se mettre en place et, quand cela existe, cela fonctionne bien. Laurent Tillous, qui dirige les Cycles Tillous à Arette (64), en est l'exemple. « Certains de nos clients, explique-t-il, sont à plus d'une heure du magasin et ne peuvent pas toujours se déplacer en cas de besoin mécanique ou d'entretien. D'un autre côté, cela fait cinq ans que je cherche un mécanicien de qualité pour travailler chez nous et je ne trouve pas ! J'ai donc décidé de m'associer avec une personne qui se déplace au domicile de mes clients. Il est compétent, sérieux, et mes clients savent qu'ils peuvent être en confiance car je le recommande. »

Et si les magasins sont encore réfractaires pour faire appel à ce type de service, les entreprises d'e-commerce ont bien compris que cela ne pouvait être qu'un plus pour leur clientèle. Telle la société de vente par correspondance Alltricks (50 salariés, 120 000 produits en stock), qui propose désormais un lien vers des « centres de montage » sur toute la France, pour aider au montage ou à l'entretien des pièces achetées sur son site, et qui renvoie vers une liste de mécaniciens intervenant à domicile. La « guerre » du service au client n'en est donc qu'à ses balbutiements ! ●

INTERVIEW

LIONEL DELAGE, RÉPARATEUR À DOMICILE À CHAMBÉRY (73) DEPUIS 2011



« Le Cycle » : Pour quelles raisons avez-vous décidé de vous lancer dans cette profession ?

Lionel Delage : Après avoir été militaire, j'ai passé mon diplôme de technicien cycles, puis j'ai commencé à travailler en tant que mécanicien dans un gros magasin de vélos, à Chambéry. Après deux années et demie, j'ai voulu prendre mon indépendance et travailler à mon compte, et je me suis lancé. Pouvoir avoir une relation directe avec le client et travailler comme je le souhaite étaient importants pour moi.

LC : De quelle manière travaillez-vous ?

LD : Je me déplace au domicile du client, à l'heure convenue. Et ensuite je travaille sur son vélo en fonction de ce qui a été évoqué au préalable. Entretien, nettoyage, révision, montage... tout se fait à la carte. Le prix des forfaits est clair (de 30 à 55 €) ou à la carte en fonction de la réparation à faire. L'achat des pièces reste à la charge des clients. Ils sont aussi très demandeurs de conseils sur le matériel et comme je ne suis attaché à aucune marque, ils apprécient d'avoir un retour objectif.

LC : Quel type de clientèle avez-vous ?

LD : Elle est très variée, mais ce sont principalement des personnes qui apprécient la réactivité d'un tel service. Elles n'ont pas à attendre plusieurs jours comme avec un magasin. Certains sont déçus aussi par le travail effectué dans des ateliers, d'autres n'ont pas de disponibilité pour se rendre aux heures classiques dans un magasin... Après, ma clientèle se développe grâce au bouche à oreille. Le contact et la relation de confiance sont très importants.

LC : Quelle fut la mise de départ pour créer votre activité ?

LD : Environ 20 000 € pour acheter un camion et l'équiper avec l'outillage nécessaire pour effectuer les opérations courantes. Le plus dur est de gérer le flux de l'activité, qui peut être très dense l'été et quasi inexistante l'hiver, parce que les cyclistes basculent sur le ski... Mais je suis content de mon choix, car j'ai une relation privilégiée avec ma clientèle.

L'Atelier du cycle, tél. 06 01 75 73 18, www.latelierducycle.fr

4 CONSEILS POUR SE LANCER

1 Pour se lancer dans une telle activité, il faut avoir décroché le diplôme de technicien du cycle (CQP), dispensé dans des écoles comme le CNPC ou Sup de Vélo. Cela représente 238 heures de formation avant de pouvoir passer l'examen final. Infos sur les sites www.supdevelo.com et www.cnpc.fr

2 Choisir le statut de son entreprise (auto-entrepreneur, entreprise individuelle...). Deux sites peuvent vous aider: www.apce.com et www.lautoentrepreneur.fr

3 Évaluer le potentiel de la région choisie. S'il existe un ou plusieurs magasins ayant une forte attractivité ou un atelier mécanique réputé, l'installation sera beaucoup plus difficile.

4 Créer un site Internet attractif, avec des prix clairement affichés et des horaires souples.

Découvrez le nouveau hors-série de

LE MAGAZINE N°1 DE TOUS LES COUREURS
JOGGING
INTERNATIONAL



Chez votre marchand de journaux
ou sur motorpresse-la-boutique.fr

LES TENUES D'ÉTÉ

EN MAI, FAIS CE QU'IL TE PLAÎT!

Les beaux jours reviennent et les vêtements d'hiver sont illico rangés au placard. Voici un panorama de tenues aérées pour éviter la surchauffe!

Par F. Pondevie, photos E. Vallée

ÉQUIPEMENT >> Les tenues

BONTRAGER

Cuissard : RXL, respirant et conçu pour un confort longue distance, 120 €
Maillot : RXL, en tissu Profila Dry et Profila Cool Mesh, 100 €
Gants : Soltice, doublure en gel, 22 €
Chaussettes : RXL, 13 €
Distributeur : Bikeurope
➤ Dos du cuissard très ajouré
➤ Coloris du maillot salissant



BICYCLE LINE

Cuissard : Epica R, coutures plates et fond anatomique respirant, 63 €
Maillot : Epica R, panneaux en filet micro-mesh pour une meilleure ventilation, 77 €
Distributeur : Bicycle Line
➤ Tenue très légère
➤ Pas de gants ni de chaussettes



CASTELLI (femme)

Cuissard : Scarabocchio, sans bretelles, en tissu régulateur de la respiration, 75 €
Maillot : Amore, avec tissu en mesh sur les côtés, zip central intégral, 77 €
Gants : Dolcissima, paumes en mousse, 35 €
Chaussettes : Logo 3, 13 €
Distributeur : Dagg
➤ Poche sur le côté du cuissard
➤ Pas de poche zippée sur le maillot



CASTELLI (homme)

Cuissard : Inferno, fabriqué avec plusieurs tissus pour un rafraîchissement maxi, 150 €
Maillot : Climber, en maille légère et tissu polyester pour être léger et respirant, 85 €
Gants : Velocissimo, avec paumes rembourrées, 34 €
Chaussettes : Velocissimo, 15 €
Distributeur : Dagg
➤ Poche dorsale du cuissard
➤ Pas de poche zippée sur le maillot

Les tenues d'été << ÉQUIPEMENT

B'TWIN (homme)

Cuissard : AeroFit 9 avec fond anatomique 3 densités, bretelles en tissu mesh, 60 €
Maillot : AeroFit 9 avec insert mesh et 5 poches de rangement, 60 €
Gants : Vélo 500, 13 €
Chaussettes : Racing 7,60 €
Distributeur : Décathlon
 ➤ Tenue des pros
 🏆 Paume des gants très fine

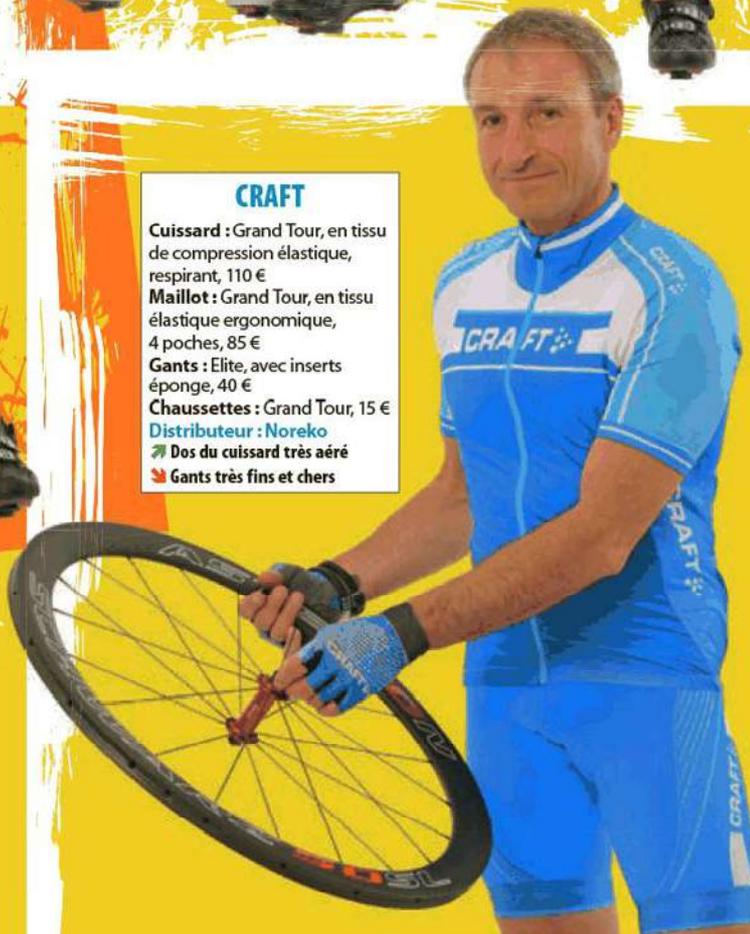
B'TWIN (femme)

Cuissard : modèle 900 à bretelles, fond anatomique 3 densités, 50 €
Maillot : modèle 900, tissu aéré, 4 poches de rangement, 40 €
Gants : Vélo 300, 8 €
Chaussettes : Modèle 500, 6 €
Distributeur : Décathlon
 ➤ Cuissard avec bretelles
 🏆 Paume des gants très fine



CRAFT

Cuissard : Grand Tour, en tissu de compression élastique, respirant, 110 €
Maillot : Grand Tour, en tissu élastique ergonomique, 4 poches, 85 €
Gants : Elite, avec inserts éponge, 40 €
Chaussettes : Grand Tour, 15 €
Distributeur : Noreko
 ➤ Dos du cuissard très aéré
 🏆 Gants très fins et chers



CANNONDALE

Cuissard : Elite, construction anatomique et tissu respirant, 130 €
Maillot : Elite, zip central intégral, insert mesh pour une meilleure ventilation, 85 €
Gants : gel, avec rembourrage en gel sur la paume, 25 €
Chaussettes : Pro Team, 11 €
Distributeur : Cannondale
 ➤ Ventilation du maillot
 🏆 Pas de poche zippée

LOOK

Cuissard : Replica Héritage, coupe anatomique et tissu respirant, 135 €
Maillot : Replica Héritage avec tissu aéré et extensible, 3 poches, 130 €
Gants : Road Race, 35 €
Chaussettes : Classic, 10 €
Distributeur : Look Cycle
 ➤ Maillot très aéré
 ➤ Poches de rangement un peu étroites



GORE BIKE WEAR
(femme)

Cuissard : Power 2.0, fond anatomique spécifique et bretelles détachables, 110 €
Maillot : Power 3.0, coupe ergonomique, tissu respirant, 90 €
Gants : Power Lady, avec protection gel, 36 €
Chaussettes : Power Lady, 14 €
Distributeur : Gore Bike Wear
 ➤ Cuissard avec bretelles détachables
 ➤ Prix des gants



NORET

Cuissard : Tendance, en tissu Lycra et coutures plates, 100 €
Maillot : Air M, en fil de carbone et d'argent pour une meilleure respirabilité, 100 €
Gants : Gants été en Lycra, 24 €
Chaussettes : Elegance, 13 €
Distributeur : Noret
 ➤ Maillot respirant
 ➤ Deux poches de rangement

ETXEONDO

Cuissard : Orhi, fabriqué en une seule pièce, tissu très aéré, dos ajouré, 149 €
Maillot : Trier TX en fibres très aérées et en Lycra, 3 poches de rangement, 119 €
Chaussettes : Tarte, 16 €
Distributeur : Etxeondo
 ➤ Dos du cuissard ajouré
 ➤ Ouverture du zip central du maillot de seulement 1/3





GORE BIKE WEAR
(homme)

Cuissard : Oxygen, avec fond anatomique spécifique pour les longues distances, 160 €
Maillot : Oxygen, tissu léger et respirant, construction anti-affaissement des poches, 100 €
Gants : Oxygen, rembourrage des paumes avec du gel, 45 €
Chaussettes : Oxygen, 15 €
Distributeur : Gore Bike Wear
 ➤ Zone de ventilation du maillot
 ➤ Accès poche zippée



EKOÏ

Cuissard : Performance, fond anatomique et bretelles en mesh, 64 €
Maillot : Performance, avec bande dorsale ventilée, 4 poches, 64 €
Gants : Compétition, 25 €
Chaussettes : Compétition, Coolmax, 8 €
Distributeur : Ekoï
 ➤ Ventilation dorsale du maillot
 ➤ Paume des gants trop fine



MAVIC (femme)

Cuissard : Athena, sans bretelles, avec fond anatomique, 95 €
Maillot : Athena, coupe ergonomique, tissu Wick Matrix respirant, 80 €
Gants : Cloud, avec paumes renforcées de gel, 22 €
Chaussettes : Low Cut, 10 €
Distributeur : Mavic
 ➤ Quatre poches du maillot
 ➤ Pas de bretelles



MAVIC (homme)

Cuissard : Sprint, régule l'humidité, offre un bon maintien musculaire et du confort, 100 €
Maillot : Sprint, fabriqué avec un tissu spécifique Wick Matrix qui assure la régulation de l'humidité, 80 €
Gants : Espoir, paumes renforcées de gel contre les vibrations, 35 €
Chaussettes : Pro, 12 €
Distributeur : Mavic
 ➤ Quatre poches de rangement
 ➤ Design un peu basique

ÉQUIPEMENT >> Les tenues d'été

SANTINI (femme)

Cuissard : Zoé, sans bretelles, avec un fond anatomique antichoc, 60 €
Maillot : Fiery, tissu mesh sous les bras, coutures plates, 105 €
Gants : Mania avec renfort en gel sur la paume, 40 €
Chaussettes : Zest, 13 €
Distributeur : Santini France
 ➤ Tenue très respirante
 ➤ Pas de zip sur les poches du maillot

SANTINI (homme)

Cuissard : Union, tissu Lycra et bretelles ajourées, 120 €
Maillot : Union, tissu Lycra résistant à l'eau et tissu mesh sur les côtés, 100 €
Gants : Union, avec système antiglis, 35 €
Chaussettes : Union, 14 €
Distributeur : Santini France
 ➤ Maillot bien ventilé
 ➤ Pas de poche zippée

SPIUK

Cuissard : Elite, avec coutures plates et fond anatomique, 106 €
Maillot : Elite en tissu aéré et absorbant, 4 poches de rangement, 100 €
Gants : Top Ten, 25 €
Chaussettes : Top Ten, 10 €
Distributeur : Spiuk France
 ➤ Zones d'aération du maillot
 ➤ Esthétisme des coutures apparentes

NORTHWAVE (femme)

Cuissard : Vitamine, sans bretelles, fond anatomique confortable et respirant, 80 €
Maillot : Vitamine, en Stretchlight pour une bonne respirabilité, 2 poches à l'arrière, 75 €
Gants : Devine, 29 €
Chaussettes : Logo Tech, 11 €
Distributeur : Sport Pulsion
 ➤ Maillot très aéré
 ➤ Pas de poche zippée

NORTHWAVE (homme)

Cuissard : 53/11, conçu pour épouser les mouvements du corps, 130 €
Maillot : Extreme Tech Plus, maillot respirant grâce à sa structure très aérée, 130 €
Gants : Extreme Tech, 25 €
Chaussettes : Bullet Graphic, 12 €
Distributeur : Sport Pulsion
 ➤ Poche du maillot étanche
 ➤ Couture apparente du cuissard

SPECIALIZED

Cuissard : SL Expert, conçu pour la compétition avec tissu respirant, 130 €
Maillot : SL Expert, coupe ajustée et respirante, 4 poches de rangement, 90 €
Gants : SL Pro, 33 €
Chaussettes : Pro Racing, 10 €
Distributeur : Specialized
 ➤ Quatre poches de rangement
 ➤ Gants trop fins



PEARL IZUMI (homme)

Cuissard : Elite, coupe ergonomique et tissu conçu pour rafraîchir la peau, 100 €
Maillot : Elite, tissu rafraichissant et respirant, 4 poches, 90 €
Gants : Elite, rembourrage avec gel, 35 €
Chaussettes : Elite, 13 €
Distributeur : Shimano France
 ➤ Bretelles du cuissard ajourées
 ➤ Poche zippée peu accessible



PEARL IZUMI (femme)

Cuissard : Elite, sans bretelles, avec fond anatomique et bande de maintien en silicone, 90 €
Maillot : Elite, avec tissu favorisant la respirabilité, 4 poches, 75 €
Gants : Elite, rembourrage avec gel, 35 €
Chaussettes : Elite, 13 €
Distributeur : Shimano France
 ➤ Ouverture du zip intégrale
 ➤ Poches un peu étroites



SUGOI

Cuissard : RSE, avec fond anatomique moins dense mais restant confortable, 200 €
Maillot : RS Ice, tissu Icefil maintenant une bonne température corporelle, 100 €
Gants : Neo, avec renfort gel sur les paumes, 20 €
Chaussettes : Fino Tech, 10 €
Distributeur : Cannondale
 ➤ Poche sur le cuissard
 ➤ Zip central à manier avec précaution



RAPHA (femme)

Cuissard : Women's Short, ergonomique, en tissu aéré, 160 €
Maillot : Women's Souplesse, léger et respirant, matière douce, 145 €
Distributeur : Rapha
 ➤ Poche zippée du maillot
 ➤ Ensemble trop sombre

RAPHA (homme)

Cuissard : Classic, en Lycra et bretelles en maille respirante, 195 €
Maillot : Classic, tissu qui règle la température corporelle (paire de manchettes fournies), 165 €
Distributeur : Rapha
 ➤ Poche dans le dos du cuissard
 ➤ Maillot un peu épais

www.bikester.fr



Qualité imbattable.
Prix imbattable.

ABONNEZ-VOUS À NOTRE NEWSLETTER
ET RECEVEZ UN BON D'ACHAT DE 10€



cervelo

Cervelo SS UltraLight

n° de produit : 344161

Cadre : Cervelo Race Carbone

Fourche : Cervelo Aero UltraLight

Dérailleur : Shimano Ultegra

Pédalier : Rotor 3DF BBright

Selle : Fizik Antares

Roues : Fulcrum Racing 5,5

ÉCONOMISEZ 1 001,00 €

au lieu de

~~4 000,00 €~~

2 999,00 €

SHIMANO



Shimano Dura Ace FC-7900
Hollowtech II, longueurs variées
n° de produit : 227326

Super Prix 199,00 €

red



RCP Wheel Tuning Stand
Pied d'atelier avec béquille de montage
n° de produit : 355336

au lieu de 49,99 € 32,99 €

Continental



Continental Ultra Sport
Set de pneus 28 pouces
n° de produit : 363888

au lieu de 44,99 € 17,99 €

red



Northwave Typhoon Evo
Chaussures pour vélo de route
n° de produit : 348817

au lieu de 159,90 € 95,00 €

BIORACER

Bioracer Bikester Team Set
Short et jersey - noir
n° de produit : 354320



au lieu de 139,99 € 69,99 €

PROTECTIVE



Protective Passat
Veste homme Route & VTT
n° de produit : 366441

au lieu de 59,95 € 24,99 €

✓ **Expédié le jour même**
En commandant avant 16h du LUN au VEN**
✓ **20.000 produits**
En stock
✓ **Droit de retour 100 jours**
Retour gratuit
✓ **Suivez-nous sur Facebook**
facebook.com/bikester

VOTEK GIANT *Triples Trips* SIGMA SCHWALBE
TOPEAK MAVIC *Trips* MAXXIS SHIMANO
POC cervélo *Campagnolo* Bianchi Tacx
CRAFT CUBE
RITCHEY SRAM ONEAL red
EASTON SUGOI GIRO fi'zi:k

* Prix de vente conseillé. Sous réserve d'erreur typographique, de modification du prix et des possibilités de livraison/jusqu'à épuisement des stocks.
** Non valide les jours fériés dans le Bade-Württemberg, Allemagne
Internetstores GmbH, Fritze-Hüller-Str. 106-108, 73739 Esslingen - Allemagne

BIKESTER
www.bikester.fr

AVEC PASCAL RIVAT,
MÉDECIN DU TOUR DE FRANCE

POLLUTION DE L'AIR

Que risquons-nous ?

Le printemps est en avance, cette année, et avec les beaux jours et la douceur, nous avons tous envie de rouler. Mais que signifient ces panneaux sur nos routes et ces messages d'alerte à la pollution répétés dans les médias ? Courons-nous des risques ? Quelles précautions devons-nous prendre ?

En France, le ministère chargé de l'environnement confie la surveillance de la qualité de l'air ambiant à des organisations régionales agréées, réunies à la fédération Atmo-France. Il en existe ainsi 26 dont le rôle est de contrôler la qualité de l'air et d'en informer le public par la diffusion quotidienne du résultat des mesures de pollution : l'indice Atmo. Celui-ci est basé sur la surveillance de quatre polluants : dioxyde d'azote, ozone, dioxyde de soufre et particules fines. Une échelle de 1 à 10 évalue les risques. En cas de dépassement prévu ou avéré des seuils d'alerte, l'information est transmise au préfet, qui déclenche une procédure pour laquelle il existe deux niveaux :
– Niveau d'alerte 1 : information de la population et recommandations par des messages diffusés, en particulier aux médias.
– Niveau 2 : consignes de protection sanitaire aux personnes vulnérables ou sensibles (enfants de moins de 5 ans, personnes de plus de 65 ans, asthmatiques, cardiaques...) et de réduction des émissions de polluants (vitesse limitée, circulation alternée...). Les risques auxquels la pollution de l'air nous expose sont nombreux. Le rôle nocif des particules fines, dont les véhicules utilisant du gasoil sont les principaux responsables, a été mis en avant. Mais il existe d'autres causes, comme l'utilisation de certains engrais par l'agriculture, le chauffage au bois et les émanations industrielles. Leurs effets sur la santé sont variés : asthme, bronchite chronique, insuffisance cardiaque et infarctus, accident vasculaire cérébral, cancer du poumon... Une étude de la Commission européenne avance que cette pollution jouerait un rôle dans le décès de 42 000 patients par an en France !

En cas de pollution, roulez tôt le matin, à l'écart des axes routiers

En cas d'alerte de niveau 2, le ministère de la Santé recommande aux personnes fragiles de réduire, voire d'éviter les activités physiques et sportives intenses, autant en plein air qu'à l'intérieur. Pour la population générale, ces précautions ne s'appliquent qu'en cas de fatigue inhabituelle, mal de gorge, nez bouché, toux, essoufflement ou palpitations. Diverses études tendent à montrer qu'en ville, les risques pour les cyclistes sont moindres que ceux



Pour éviter les problèmes liés à la pollution de l'air, mieux vaut éviter de côtoyer les voitures. Adaptez votre circuit pour emprunter des axes moins pollués.

LA QUESTION DU MOIS LE CYCLE

J'AI 65 ANS ET MA

FRÉQUENCE CARDIAQUE DÉPASSE SOUVENT 109 PULSATIONS PAR MINUTE QUAND JE ROULE. EST-CE GRAVE ?

P. Cloarec

Dans l'article « Le vélo après 60 ans » du Cycle n° 445, nous indiquions une fréquence cardiaque moyenne. Le calcul est de 70 % de la FC maximale (220 moins l'âge). Il est évident que, dans un effort plus intense ou si le cycliste est entraîné, le rythme cardiaque sera plus élevé que la moyenne. Plus simplement, pour les personnes pratiquant un cyclisme de détente et n'ayant pas de cardiofréquencemètre, le bon rythme est celui où, tout en roulant, ils peuvent tenir une conversation sans difficulté avec leurs voisins. Après 60 ans, une visite d'aptitude sérieuse avec un ECG d'effort, un échauffement suffisant, tenir compte de la météo sont de toute façon des mesures de bons sens.

Envoyez vos questions par e-mail : le.cycle@motorpresse.fr ou rendez-vous sur le site Internet : www.lecycle.com (rubrique « Question du mois »).

auxquels sont exposés les automobilistes. En effet, les premiers évoluent à l'air « libre » alors que les seconds restent dans une atmosphère confinée. Le cycliste peut éventuellement choisir un trajet moins pollué et quelques mètres semblent suffire pour faire baisser l'exposition. Autant que possible, mieux vaut se tenir à distance des voitures qui redémarrent (feux, carrefours, embouteillages...). L'Observatoire régional de santé Île-de-France a publié, en 2012, une étude montrant que les bénéfices sur la santé de la pratique du vélo seraient largement supérieurs aux risques : « Avec un doublement de la pratique du vélo en Île-de-France en 2020 (soit 4 % de l'ensemble des déplacements), les bénéfices en termes de mortalité d'une augmentation de la pratique du vélo en Île-de-France seraient 20 fois plus élevés que les risques. » A contrario, une étude britannique avançait, en 2011, que les cyclistes en ville « présentaient 2,3 fois plus de carbone dans les poumons que les piétons ». En pratique, en cas de pollution de l'air, vous pouvez tenter de rouler si vous ne souffrez pas de pathologies respiratoires ou cardiaques. Sortez tôt le matin, évitez les côtes et choisissez un itinéraire à l'écart des grands axes routiers. Privilégiez aussi les zones boisées. En cas de gêne respiratoire, n'insistez pas. Mieux vaut alors faire une séance de home-trainer, fenêtres fermées. ● Les indices de pollution de l'air : www.atmo-france.org/fr

mx3
extrême

TEAM
Europcar

PARTENAIRE NUTRITION DE LA TEAM EUROPCAR

★★★★★
LA TEAM EUROPCAR
CHOISIT LA QUALITÉ
MX3 NUTRITION

PACK CYCLO PREMIUM



seulement
45.90€
au lieu de
78.45€



Augmente mes réserves d'énergie

1 Maltodextrine MX3 - 1 MixCake



Diffuseur d'énergie pendant l'effort

1 MixDrink - 9 Gels énergétiques - 2 Energy bars



Récupération optimale

1 MixDrinkRécup



1 Bidon TEAM EUROPCAR officiel
600ml

www.nutrition-sportive.fr

ou contactez nous au 00 33 (0)2 51 32 99 29 (prix d'un appel local)



AVEC ANTOINE VAYER,
NOTRE COACH

EXPLOSIVITÉ

Passez du diesel à l'injection!

À l'orée des belles épreuves, beaucoup de coureurs se montrent endurants. Mais ils ne résistent pas dès qu'il convient d'accélérer fortement sur quelques mètres. Il leur manque l'explosivité. Voici comment la travailler.

En ce qui concerne le volume, vous vous sentez capable de pédaler pendant quatre, cinq, voire sept heures. Vous avez effectué quelques sorties en ce début de saison qui ont confirmé votre endurance. Aussi êtes-vous rassuré de pouvoir tenir longtemps dans les roues d'un peloton. C'est d'ailleurs le cas de la majorité d'entre vous, qui avez réalisé une progression en termes quantitatifs, indispensable pour participer à une épreuve cyclo sportive à votre propre rythme. Cet aspect est nécessaire, mais pas suffisant pour pédaler devant le peloton ou prendre les roues d'un groupe de niveau supérieur. Vous avez peut-être réalisé un peu d'entraînement qualitatif, des séances de rythme, seul, ou bien vous vous êtes « tiré la bourre » avec des compagnons de route en certaines occasions. Pourtant, de nombreux pratiquants sont comme vous, à se plaindre de manquer certains groupes qu'ils auraient, selon eux, pu suivre lors des épreuves. Ils ne correspondraient pas à leur niveau physique intrinsèque... La belle excuse. Psychologiquement, quoique vous vous en défendiez, vous êtes parfois déçu de votre temps final et de votre place à l'arrivée. Vous savez que vous êtes un peu lent à mettre en route.

DES EXERCICES LUDIQUES

Certes, vous êtes peut-être puissant, mais vous manquez de force au moment où certains jeunes sprintent en danseuse, soit pour rejoindre un groupe, soit pour accélérer. Cette capacité à forcer franchement sur un temps assez court, voire à sprinter, sans que cela ne vous épuise pour la suite, se travaille. Si vous ne vous y exercez pas à l'entraînement, vous avez peu de chances de l'acquérir, ni physiquement ni psychologiquement. Aussi, nous vous proposons de passer en revue certains entraînements ludiques sous la forme d'un cycle de sept à huit semaines. Il vous permettra de « mettre les gaz » qui vous font tant défaut dans les moments cruciaux d'une épreuve. Vous avez sans doute quelques notions de physiologie et d'anatomie. Vos muscles et fibres musculaires sont de deux types. Schématiquement, vous avez des fibres dites « lentes » (ST, *slow twitch*, ou « rouges »), qui



RÉVEILLER LES FIBRES QUI SOMMEILLENT

Dans un premier temps, vous pouvez, par des séances courtes (une à deux heures), après un échauffement progressif terminé par un retour au calme ou des étirements, travailler six points précis en bâtissant des séances dont l'objectif est d'améliorer l'explosivité. Le mieux est de s'entraîner seul, en ciblant cet exercice spécifique au moins deux fois par semaine, pendant un microcycle de trois semaines, tout en conservant certaines sorties longues, en groupe. Les braquets sont libres.

1/ SPRINTS PROGRESSIFS : toutes les 15 ou 20 minutes, que ce soit sur le plat ou en bosse, vous lancez un sprint de 20 à 30 secondes au maximum, mais de manière progressive en accélérant toutes les 5 secondes pour finir au maximum de vos possibilités.

2/ SPRINTS COURTS : avec au moins 5 minutes entre ces micro-efforts, pédalez en danseuse le plus vite possible pendant 7 secondes. À réaliser 12 fois au maximum par sortie (exercice possible sur home-trainer).

3/ RELANCES : quand vous êtes presque arrêté, à un carrefour, au pied d'une bosse, après un virage serré... relancez en danseuse durant 20 secondes avec le braquet que vous avez. Rasseyez-vous sur la selle au bout de 10 secondes, en maintenant la cadence de pédalage. Maxi 10 fois par sortie.

4/ COURT-COURT : faites deux séries de sprints entrecoupés du même temps de récupération, presque sans pédaler. Exemple: 6 x (12 secondes de sprint, 12 secondes récup). Au moins 30 minutes calmes entre deux séries, 8 répétitions au maximum, temps entre 12 et 20 secondes au maximum.

5/ SQUATS DYNAMIQUES : investissez en complément dans une barre de squat avec des charges assez légères, et commencez doucement les flexions le dos bien droit. Augmentez progressivement les charges et répétitions au fur et à mesure des séances. À effectuer le soir.

6/ GAINAGE : les exercices de gainage des quadriceps, par exemple dos collé au mur, jambes à 90 degrés, sont un complément à faire dès que vous en avez l'opportunité, mais une fois par jour suffit.



PHOTOS Y. BLANC

se contractent et se mobilisent pour le pédalage long et durable. Mais vous avez aussi quelques fibres d'un autre type, dites « rapides » (FT, *fast twitch*, ou « blanches ») qui ont un pouvoir de contraction plus instantané, permettant de développer davantage de force explosive si nécessaire, au sprint ou pour une accélération. Pour les « routiers », ce sont environ 80 % de ST pour 20 % de FT au niveau des muscles latéraux, alors que pour les « pistards », qui ont parfois des tours de cuisses de plus de 65 cm, ils possèdent parfois 65 % de ST pour 35 % de FT.

DES FIBRES TROP LENTES?

Ces as des vélodromes, comme le récent triple champion du monde François Pervis, sont capables d'atteindre 78 km/h en vitesse de pointe et de pousser 2000 watts en tournant les jambes à plus de 150 Rpm (tours par minute). Ces athlètes s'astreignent à un travail de musculation en squats chargés en poids de 150 kg. Mais ils ne pourraient pas >>



Tenir un sprint, enchaîner de fortes accélérations, telles sont les capacités que l'on peut acquérir en travaillant son « explosivité ».



C.B.T. ITALIA JUST
DIFFERENT

cbtitalia.com

Tel. +39 0171.402380





Lors de l'entraînement, introduisez des séquences à plus de 110 Rpm avec des braquets réduits.

PHOTO SY. BLANC

>> vous suivre cinq heures durant sur une cyclo sportive, surtout si cela grimpe. Il faut donc trouver le bon équilibre: pouvoir développer 1.000 W lors de sprints, être capable de passer de 35 km/h à 50 km/h sur 300 m en tournant les jambes à 120 Rpm, cela suffit. Mais pour y parvenir, il faut peut-être faire évoluer et transformer des fibres lentes en fibres rapides (elles se détruisent et se refont selon les sollicitations) par des exercices neuromusculaires variés. Il convient aussi de travailler techniquement avec les bons braquets pour obtenir la « giclette » et, au niveau cardiovasculaire, se préparer à souffrir un peu par des exercices plus « violents », auxquels vous n'êtes pas habitué tant vous roulez à un rythme de diesel. Le mois de mai, avec une bonne base aérobie en début de saison, est un moment clé pour « dégripper le moteur ». Fort de toutes vos séances diverses qui se sont étalées sur un cycle de sept à huit semaines, il vous reste à constater, lors d'épreuves, si vous avez progressé dans le domaine de l'effort explosif qui vous faisait défaut. Essayez alors de rouler avec un sens tactique plus aigu. Soyez moins passif dans les roues et, par exemple, pensez à vous placer devant avant les ralentissements programmés ou aux endroits stratégiques. Sachez anticiper. Vous avez travaillé pas mal d'efforts en danseuse et ne vous laissez plus endormir sur de trop gros braquets comme avant. Vous devez, maintenant que vous avez travaillé la vélocité, jouer le plus souvent possible du dérailleur, afin d'avoir un pédalage suffisamment souple pour relancer quelle que soit l'accélération que vous subissez. Et puis, qui sait ?, c'est peut-être vous qui lancerez la course par un sprint plus ou moins long, bien pensé et bien placé, provoquant la « cassure » dans laquelle, cette fois, vous ne serez pas. ●

AGIR SUR LE MUSCLE

Après trois semaines où vous aurez essayé de construire ces petites séances et aurez « réveillé » les fibres musculaires, il conviendra de faire évoluer vos séances selon quatre axes, toujours en travaillant spécifiquement au moins deux fois par semaine pendant un microcycle de quinze jours, afin de continuer de toucher et de tonifier certaines de vos fibres musculaires.

1/ CADENCES : reprenez certaines séances du cycle précédent qui vous ont plu et refaites-les, mais cette fois avec le souci de pédaler au moins à plus de 110 Rpm avec des braquets réduits.

2/ SURVÉLOCITÉ : pendant des séquences de 5 à 12 minutes au maximum, forcez-vous à pédaler comme un « dératé » avec une cadence de pédalage la plus rapide possible. C'est assez épuisant. N'effectuez pas plus de trois séquences par sortie.

3/ GROS BRAQUETS PROGRESSIFS : à l'instar d'une séance « sprints progressifs », comme vu précédemment, faites la même chose mais en mettant lors du sprint de plus en plus de braquet, quitte à ne pas pouvoir accélérer mais plutôt à forcer au maximum à la fin du sprint sur les muscles.

4/ TRÈS GROS BRAQUETS : dans les descentes, vous mettez le plus gros braquet et essayez de tourner les jambes le plus rapidement possible. Ensuite, sur le plat et en montée, vous mettez des braquets réduits pour mouliner.

EXERCICES APPLIQUÉS EN GROUPE

Vous pouvez à présent enchaîner sur un microcycle de quinze jours destiné à affiner votre travail individuel. Roulez cette fois avec d'autres compagnons de route, afin de réaliser des exercices pratiques et ludiques inclus dans une partie de vos sorties. Ils ressembleront aux efforts que vous aviez du mal à fournir avant de commencer votre préparation.

1/ À QUATRE OU CINQ :

en petit groupe et avec des relais réguliers, laissez-vous détacher de 50 m (ci-contre), puis revenez par un sprint violent, le plus vite possible.

2/ GRANDS GROUPES :

positionnez-vous systématiquement à l'avant du groupe, en restant néanmoins protégé, et à chaque cassure, « sautez dans les roues » en faisant l'effort.

3/ S'ÉCHAPPER DE DERRIÈRE : lors d'une relance, d'une difficulté..., essayez de sortir lancé d'un groupe, pour provoquer une cassure.

4/ EN HAUT DES BOSSES : si vous roulez en groupe sur un parcours vallonné, accélérez à 50 m du sommet de la côte et continuez votre effort une minute dans la descente.



LA QUESTION DU MOIS LE CYCLE

IL N'Y A PAS DE CÔTES PRÈS DE CHEZ MOI. COMMENT PUIS-JE PRÉPARER UNE ÉPREUVE CYCLOSPORTIVE DE MONTAGNE? M. Petron, Lacanau (33)

Des annuaires pour surélever l'avant du vélo sur le home-trainer, un VTT pour s'habituer aux petits braquets, des allers-retours sur la « bosse » du coin, quitte à faire deux heures pour y accéder et en revenir, sont les ersatz classiques utilisés, à défaut de disposer de terrains vallonnés à proximité. Mais la meilleure formule, si vous ne voulez pas être trop embarrassé cet été et si vous souhaitez être performant, est d'aller passer un week-end ou deux de préparation avec deux sorties à suivre (voire une semaine de stage), en utilisant les vrais braquets et dans le milieu montagnard.

Envoyez vos questions par e-mail : le.cycle@motorpresse.fr ou rendez-vous sur le site Internet : www.lecycde.com (rubrique « Question du mois »)

Anjou Vélo Vintage
PRÉSENTE LE

SALON DU Rétro

28/29 JUIN
SAUMUR

Retrouvez les marques

Brooks - Alex Singer
Solex - Pashley
Achielle - Jaegher
Amsterdamer
BSG Bikes...

anjou-velo-vintage.com

Anjou
CONSEIL GÉNÉRAL DE MAINE-ET-LOIRE

FOURNISSEUR OFFICIEL
PRO CYCLING TEAM
AG2R LA MONDIALE

FOURNISSEUR OFFICIEL DU TEAM
AG2R LA MONDIALE

DONNÉES
IGN

bryton
RIDER 60
SUIVEZ LA VOIX DU FUTUR

Rue de la Paix
0.8 km

Temp. Parcours
03:28:11
0.9
Dist.
4

Rider 60

3" Ecran tactile

Carte Navteq, Cartes IGN en option.
Compatible ANT+.
Gestion des tracés et entraînements
sur brytonsport.com

RIDER 60 Le 1^{er} GPS vélo à guidage vocal.
La haute technologie pour le deux-roues
www.tecnoglobe.com

AVEC DAMIEN GALTIER,
DIÉTÉTICIEN

S'ALIMENTER SUR LE VÉLO

Un ravito mini pour une énergie maxi

Comment gérer son ravitaillement au cours d'une longue sortie sans transporter des kilos supplémentaires et superflus sur le vélo? Suivez le guide!

Pédaler, par définition, c'est dépenser de l'énergie, dont il faut compenser la perte au fur et à mesure pour pouvoir continuer à avancer. C'est simple, la diététique! Sauf que, sur le vélo, l'espace dédié au ravitaillement tient en trois poches. Aussi faut-il minimiser un maximum, s'organiser, étape par étape...

1^{RE} ÉTAPE: LA PRÉPARATION AVANT L'EFFORT

Rien ne sert de compter sur votre garde-manger perso sur le vélo si vous n'avez pas effectué correctement la préparation diététique auparavant. Les jours précédant un effort important, comme une sortie de cinq heures, on doit garder les bases de son équilibre alimentaire (trois vrais repas plus une ou deux collations, composées de céréales ou d'un fruit et d'un laitage), tout en veillant à privilégier les féculents (riz, pâtes, semoule, pain, etc.) et les fruits de saison. Il faut aussi éviter les aliments gras, les graisses cuites, les fritures, les légumes au goût fort (navet, oignon, chou...) ou les mets inhabituels. Enfin, le bon réflexe est de boire un peu plus les derniers jours (500 ml en plus des 2 litres habituellement conseillés), sans oublier de tester les barres, gels, boissons, collations solides durant les entraînements pour vérifier leur tolérance et leur aspect pratique.

2^E ÉTAPE: PRÉVOIR LES ZONES DE RANGEMENT

Prévoir un ravitaillement personnel, c'est bien, mais il est nécessaire de recenser les différentes possibilités de rangement. Pour les boissons, certains cyclistes utilisent des CamelBak (vus surtout en VTT ou en randonnée cyclotouriste) ou encore des RaceBak (un « réservoir » de 2 litres sous le maillot). Mais, dans les deux cas, on peut ressentir une gêne dans le dos et percevoir le balancement du liquide à chaque fois qu'on relance (surtout en danseuse), tant ils sont proches du corps. Les bidons classiques représentent encore la meilleure solution. Prévoyez-en au moins deux, de 700 à 800 ml chacun. Pour l'alimentation solide, une bonne sacoche de selle ou un maillot cycliste avec au moins deux poches dorsales, plus éventuellement le cuissard sous lequel vous pouvez glisser un ou deux gels, suffiront.

3^E ÉTAPE: PENSER « LIQUIDE »

Un sujet déshydraté est un sujet fatigué. Il existe en effet une corrélation très étroite entre le degré d'hydratation cellulaire et le niveau de performance. Ainsi, la perte de 2 % du stock hydrique entraîne une diminution de 20 % de l'efficacité neuromusculaire! Il faut donc s'obliger à boire régulièrement lors d'une sortie longue et ne pas attendre d'avoir soif, d'autant que cette sensation peut être légèrement émoussée par l'effort. L'exercice musculaire s'accompagne en général d'importantes pertes en eau, par voie métabolique (la majeure partie des réactions énergétiques a besoin de la molécule d'eau pour être activées), mais aussi par les voies respiratoires et surtout cutanées. En effet, seule



Les produits prêts à l'emploi sont pratiques et conçus pour ne pas prendre trop de place.

E. VALLÉE

L'évaporation de la sueur à la surface de la peau permet d'éliminer la chaleur liée à l'exercice et à la température extérieure. Selon l'intensité de l'exercice et les conditions climatiques, cette perte peut être considérable. Or l'hydratation serait responsable de nombreux accidents, notamment musculaires et tendineux. Pour les éviter, il faut simplement rétablir pendant l'effort la balance hydrique au fur et à mesure, en buvant régulièrement et par petites doses à chaque prise.

Le plus sage est de fractionner un demi-litre de liquide par heure, à température ambiante, mais l'idéal serait qu'il soit aux alentours de 15 °C. Le mieux est d'alterner une prise d'eau pure avec une prise de boisson énergétique. En effet, si on ne conseille qu'un apport en eau pure pour un effort qui ne dépasse pas une heure, au-delà il faut penser à y ajouter des glucides, quelques vitamines (surtout la B1 qui permet l'utilisation des sucres à l'effort) et des minéraux (sodium, notamment). Du coup, une boisson énergétique, de préférence dite « isotonique » (afin de favoriser l'assimilation optimale de l'ensemble de ses constituants) est la bienvenue. Une prise régulière, après la première heure d'effort, de 150 à 300 ml toutes les 15 à 30 minutes est intéressante. Attention toutefois à la concentration en sucres: il ne faudrait pas dépasser plus de 40 g par litre en été et 70 g par litre en hiver.

4^e ÉTAPE : PENSER « SOLIDE »

Un dicton reste incontournable lors de la planification de vos ravitaillements: il faut manger avant d'avoir faim. La pratique du vélo est une activité physique qui entraîne une dépense énergétique

élevée et régulière. Soulignons toutefois que la digestion est toujours ralentie pendant un exercice physique. Aussi les aliments à apporter doivent-ils être facilement digérables. Il faudra ensuite manger régulièrement et en petites quantités. La régularité de votre alimentation au cours d'une sortie garantira votre entrain à pédaler. Au-delà de deux ou trois heures d'effort, en plus de l'eau, des aliments ou des préparations solides doivent donc être prévus.

5^e ÉTAPE : CHOISIR LA SOLUTION CLASSIQUE OU TOUTE FAITE

Le corps a besoin d'eau pour compenser les pertes liées à la transpiration, et de sucre pour l'énergie. Pour être sûr de disposer d'apports énergétique et hydrique suffisants, il est de bon ton d'associer les liquides avec les solides. Pour ce faire, il vous reste maintenant à choisir entre les préparations du commerce, prêtes à l'emploi, ou celles plus classiques. Chaque solution est intéressante. Il s'agit juste de faire sa sélection en fonction de ses goûts et du volume à transporter sur le vélo. Pour un même poids (350 g, voir tableau ci-dessous), le volume d'un produit peut en effet varier du simple au double. La solution des produits du commerce est souvent celle qui prend le moins de place, car la technologie employée est idéale: gels énergétiques, barres et tablettes de dextrose ne sont ni plus ni moins que des concentrés d'énergie. Cependant, leur tolérance est parfois limitée, compte tenu justement de cette concentration trop forte en sucres. La solution mixte, toujours pour un même poids, représente une bonne alternative. Essayez les trois, et dites-nous par courrier celle qui vous a séduite! ●

> À chacun son ravitaillement

	« Je fais confiance aux produits énergétiques du commerce »	« Je préfère les produits plus classiques, faits maison »	« J'aime mixer les deux possibilités »
LIQUIDES	<ul style="list-style-type: none"> → Boissons énergétiques de l'effort: un bidon d'un litre → Bidon d'eau pure: un bidon d'un litre 	<ul style="list-style-type: none"> → Boisson « maison »: 1 litre → Bidon d'eau pure: 1 litre 	<ul style="list-style-type: none"> → Boissons énergétiques de l'effort: 1 litre → Bidon d'eau pure: 1 litre
TOTAL POIDS « LIQUIDE »	2 KILOGRAMMES	2 KILOGRAMMES	2 KILOGRAMMES
SOLIDES	<ul style="list-style-type: none"> → Gels énergétiques: 5, soit 130 g → Barres énergétiques: 5, soit 130 g → Tablettes de dextrose: 8, soit 30 g → Pâtes de fruits: 2, soit 60 g 	<ul style="list-style-type: none"> → Fruits secs (melon, ananas, mangue, poire, abricots, figes...): prévoir entre 50 et 80 g → Biscuit de Savoie: 2 petites tranches, soit 120 g → Mini-sandwichs (pain polaire, miel): 2, soit 150 g 	<ul style="list-style-type: none"> → Céréales type Pépites Nature de Special K (Kellogg's): 50 g → Gels énergétiques: 4, soit 120 g → Compotes en « gourde »: 2, soit 180 g → Pain d'épices: 2 tranches, soit 40 g
TOTAL POIDS « SOLIDE »	350 GRAMMES	350 GRAMMES	350 GRAMMES
VOLUME	FAIBLE	ÉLEVÉ	MODÉRÉ



UN COLLÈGE M'A CONSEILLÉ D'ÉVITER LE PAIN FRAIS AVANT UNE SORTIE D'ENTRAÎNEMENT. POUR QUELLE RAISON? J. Costa, Toulouse

Le pain frais est parfois mal supporté parce que son hydratation est telle que les sucres digestifs imprègnent moins bien l'amidon. On a tendance à moins mâcher le pain frais, ce qui, encore une fois, limite l'action de l'amylase, enzyme devant disséquer les sucres complexes pour favoriser leur assimilation au niveau intestinal. Du coup, les grains d'amidon arrivent entiers dans le colon: stagnent et favorisent les ballonnements et les gaz par l'action des bactéries intestinales qui s'en nourrissent, ce qui peut provoquer une gêne pour faire du sport. Il vaut mieux, à quelques heures d'une sortie, consommer le pain de la veille ou du moins qui ne sorte pas du four.

Envoyez vos questions par e-mail: le.cycle@motorpresse.fr ou rendez-vous sur le site Internet: www.lecycle.com (rubrique « Question du mois »).

OFFRE SPÉCIALE D'ABONNEMENT !



valeur : 62,40 €

PLUS DE
40 %
DE RÉDUCTION



Photos non contractuelles

valeur : 45 €
dimensions :
131x94x17 cm

1 AN (12 N°)
+ LE SAC À VÉLO LE CYCLE

Retrouvez d'autres offres sur motorpresse-la-boutique.fr



64 €
SEULEMENT
AU LIEU DE ~~107,40 €*~~

BULLETIN D'ABONNEMENT

à retourner, complété et accompagné de votre règlement à : LE CYCLE - Service Abonnements
17 Route des Boulangers - 78926 Yvelines Cedex 9

A14447 - NJ12P04

Oui, je profite de votre offre et je m'abonne pour 1 an (12n°) au magazine Le Cycle + le sac à vélo Le Cycle au prix de 64 € au lieu de 107,40 €* soit plus de 40 % de réduction.

Je préfère acquérir le sac seul au prix de 50€ frais de port compris (NP24 - 240104)

J'ai bien noté que je recevrai mon sac à vélo dans un délai maximum de 4 semaines à compter de la date de réception de mon règlement.

Je choisis de régler par :

- Chèque bancaire à l'ordre de Motor Presse France
 Carte bancaire (Visa, Eurocard, Mastercard)

N° _____

Date de validité ____

Date et signature obligatoires :

Mes coordonnées :

Nom :

Prénom :

Adresse :

Code Postal : _____

Ville :

E-mail :

- Cochez cette case pour être informé des offres commerciales du Cycle
 Cochez cette case pour être informé des offres commerciales de ses partenaires.

* Prix de vente au numéro.
Offre valable jusqu'au 31/07/2014, réservée à la France métropolitaine dans la limite des stocks disponibles. Sac livré sans vélo. Tarifs étrangers nous consulter svp au 00 33 1 55 56 70 52.
Conformément à la loi Informatique et liberté du 6/01/1978, vous disposez d'un droit d'accès et de rectification aux données personnelles vous concernant. Vous pouvez être amené à recevoir des propositions d'autres sociétés. Si vous ne le souhaitez pas, il vous suffit de nous l'écrire en indiquant vos coordonnées. Vous pouvez acquérir séparément les 12 n° du Cycle au prix de 62,40 € et le sac à vélo Le Cycle au prix de 50 € (frais de port compris).



118



119



120



121



123

RÉGIONS

SOMMAIRE

- P. 118 **ÎLE-DE-FRANCE**
« La Dernière Échappée »
- P. 118 **PICARDIE**
Alexandre Gratiot
- P. 119 **NORD-PAS-DE-CALAIS**
Yves Yau
- P. 119 **BELGIQUE**
Mons-Chimay-Mons
- P. 120 **NORMANDIE**
Pierre-Michaël Micaletti
- P. 120 **BRETAGNE**
Critérium des Vieilles Gloires
- P. 121 **PAYS DE LA LOIRE**
Les Cyclos de la côte
L'Océan Riez Cyclo
- P. 122 **CENTRE**
Comité départemental du Cher
- P. 122 **BOURGOGNE**
Jean Rousson
- P. 123 **LORRAINE**
Les 80 ans des Cycles Walas
- P. 123 **CHAMPAGNE-ARDENNE**
La sécurité sur les épreuves
- P. 124 **ALSACE**
Le peloton DN3 en 2014
- P. 124 **FRANCHE-COMTÉ**
Tour de Franche-Comté 2014
- P. 126 **AUVERGNE**
Gérard Desbouys
- P. 126 **LIMOUSIN**
L'Ambazacoise
- P. 128 **AQUITAINE**
« L'Épopée du Blaireau »
- P. 128 **POITOU-CHARENTES**
Poitou-Charentes Futuroscope-86
- P. 130 **DAUPHINÉ-SAVOIE**
Alexandre Dantomio
- P. 130 **RHÔNE-ALPES**
Le CT Lyon
- P. 132 **LANGUEDOC-ROUSSILLON**
Cyclo Vélo Club Carcassonne
- P. 132 **MIDI-PYRÉNÉES**
Trophée régional des cyclosporives
Midi-Pyrénées
- P. 134 **PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR**
Anthony Maldonado
- P. 134 **CORSE**
Danielle Rossi



124



126



128



134

NOS CORRESPONDANTS:

- > **Île-de-France:** Frédéric Pondevie, « Le Cycle », 12, rue Rouget-de-Lisle, 92442 Issy-les-Moulineaux. Tél.: 01 41 33 37 25.
 > **Picardie:** Raphaël Nappey, 1, allée des Primevères, 80800 Vecquemont.

ÎLE-DE-FRANCE > « LA DERNIÈRE ÉCHAPPÉE »

Téléfilm

Laurent Fignon sur la toile

Paris – Le plus célèbre des cyclistes francilien, décédé en 2010, fait l'objet d'un « biopic » qui sera diffusé à la télévision en juillet prochain.

En gestation depuis plusieurs mois, le film qui rend hommage à Laurent Fignon, disparu en août 2010 des suites d'un cancer, vient d'être tourné en mars et en avril. Les premières images ont d'ailleurs été prises lors de l'arrivée du Paris-Nice 2014. Avec Fabien Onteniente (*Jet Set, Camping...*) à la commande en tant que réalisateur, *La Dernière Échappée*, le titre de ce téléfilm, aura pour acteurs



Samuel Le Bihan joue Fignon et Claire Keim, sa femme.

principaux Samuel Le Bihan, qui interprétera le rôle de Laurent Fignon, et Claire Keim pour celui de son épouse. À l'origine, c'était Lorant Deutsch qui devait incarner le champion cycliste dans une histoire relatant toute sa carrière, mais finalement, le scénario s'est recentré sur sa dernière année de vie et dans son combat face à la maladie.

Ce téléfilm tient particulièrement à cœur au réalisateur, qui avait envie de tourner dans l'univers du cyclisme, baigné par les exploits de Laurent Fignon dans les années 80. « Avec la sortie de *« La Grande Boucle »*, en 2013, qui s'était faite sans moi, je n'avais pu tourner un film sur le cyclisme, explique-t-il dans une interview à *« Nice-Matin »*. Là, je me suis dit que c'était l'occasion de raconter le vélo d'une autre manière. » On retrouve aussi Vincent Barreau, ex-coéquipier de Laurent Fignon, venu apporter sa connaissance du milieu. Patrick Chêne et Thierry Clopeau, tous deux anciens journalistes sportifs sur France 2, sont les producteurs. Le film devrait être diffusé à la télévision fin juillet, juste après la fin du Tour de France 2014.

F.P.



ÎLE-DE-FRANCE

> La Vélostar

Plus que quelques jours avant le départ de la Vélostar, prévue le jeudi 1^{er} mai au départ de Marcoussis (91). Deuxième cyclo sportive de l'année en région parisienne, l'épreuve propose deux parcours de 151 km (1 123 m de dénivelé) et 95 km (885 m). Sont attendus au départ quelque 800 cyclistes. Inscription: de 30 à 35 € (+ 5 € sur place la veille ou le matin). Contact: Éric Ramos, tél. 06 81 31 48 49, velostar@wanadoo.fr, <http://velostar91.blogspot.fr>

PICARDIE

> Le Tour des jeunes se prépare

Comme chaque année, un groupe de jeunes Abbeillois va disputer le Tour de France des jeunes, une randonnée de 900 km, du 8 au 26 juillet. Ils seront treize à rouler et quatre à jouer aux journalistes à l'arrivée des étapes. Les entraînements, à raison de trois par semaine, ont débuté début mars et un suivi est assuré par Pascal Rivat, médecin picard du Tour de France.

PICARDIE > ALEXANDRE GRATIOT

Portrait

D'une DN1 picarde à l'autre

Villeneuve-Saint-Germain (Aisne) – Bien connu des pelotons picards, Alexandre Gratiot est passé cet hiver du CC Nogent au CC Villeneuve voisin, en pensant, dès 25 ans, à l'après-cyclisme.

À 25 ans, Alexandre Gratiot faisait figure d'ancien dans les rangs du CC Nogent-sur-Oise. Arrivé au club en 2010, ce natif de Soissons va désormais porter les couleurs du Club cycliste Villeneuve-Saint-Germain Soissons Aisne (CCVSA), la seconde formation picarde engagée en DN1. Un choix « personnel » guidé par la volonté de privilégier ses études. Il suit en effet un master d'enseignement de l'éducation physique et dispose donc de moins de temps à consacrer au cyclisme. Ce véritable Picard avait d'abord envisagé

de passer le brevet d'État pour devenir directeur sportif, mais il a finalement choisi de s'orienter vers le professorat de sport. Il le fait sans regret, après avoir pourtant été tout près de passer pro à Roubaix Lille Métropole. « C'était un rêve de gamin et ça ne s'est pas fait, dit-il avec philosophie. J'ai au moins essayé. Et j'ai désormais un bagage pour l'après-vélo. » Ce qui n'est pas encore à l'ordre du jour: même en se mettant « moins de pression qu'à Nogent », Alexandre Gratiot va apporter son expérience du haut du tableau de DN1 au club axonais



de Villeneuve-Saint-Germain, qui se trouve à quelques tours de roues de chez lui.

R.N.

Alexandre Gratiot a remporté, sous ses nouvelles couleurs de Villeneuve, le Prix de Saint-Quentin, début mars.



NOS CORRESPONDANTS:

> Nord-Pas-de-Calais, Belgique: Denis Vanderbrugge, 42, avenue Vert-Bois, B-7500 Tournai.
E-mail: denis-vdb@skynet.be.



NORD-PAS-DE-CALAIS > YVES YAU

Portrait

Yves, le doc' de la fédé

Saint-Saulve (Nord) – Depuis 2012, Yves Yau est médecin fédéral. L'ancien ophtalmologue reconverti en médecin du sport après sa retraite assure la promotion du « sport santé ».

Cela fait deux ans qu'Yves Yau est le médecin officiel de la Fédération française de cyclotourisme (FFCT). Cette fonction, il l'a un peu endossée par la force des choses, en assurant l'encadrement médical sur le périple Pékin-Londres en 2012. Son rôle? Sensibiliser les gens au sport et à la santé. « Le médecin fédéral met en lumière les effets bénéfiques de la pratique du vélo. Mais il met également en garde par rapport aux dangers du sport sans une bonne préparation », explique-t-il. Yves Yau répond ainsi à l'invitation des clubs et des Codep pour animer des conférences. Il participe aussi à des rendez-vous plus concrets: « Il m'arrive d'encadrer des stages de santé », reprend le Nordiste.

Le prochain se déroulera fin juin à Aubusson-d'Auvergne [63], au centre FFCT. On y apprendra aux gens à rouler à vélo sans se brûler. En journée, on fait des kilomètres et on découvre la région. En soirée, on discute échauffement, étirements, diététique ou cardiofréquence-mètre. Ce ne sont pas des conseils réservés aux compétiteurs. Tout le monde peut en tirer bénéfice. » Ophtalmologue de formation, Yves Yau n'est venu à la médecine du sport qu'après sa retraite: « J'ai repris des études à 62 ans. Ça ne me dérangeait pas. J'ai toujours bien aimé étudier. Aujourd'hui, je donne d'ailleurs un cours sur le cyclisme à la fac de médecine, à Lille », dit-il en souriant. Mais le membre du Cyclo Club

Orchies a la tête et les jambes. Il est aussi un véritable baroudeur sur le vélo. Ce Nordiste a déjà réalisé sept Paris-Brest, une traversée des États-Unis et quelques diagonales. À cela s'ajoute un Pékin-Londres qu'il a roulé en plus d'assurer l'encadrement médical. « Ce ne fut pas une mince affaire, raconte-t-il. Tout au long des 14 000 km et des cinq mois de vélo, on a eu toutes sortes de pathologies. Beaucoup de bronchites en raison de la pollution en Chine. Au départ de Pékin, ça piquait déjà au nez... » Avant de transplanter les stages de santé à divers endroits en France, Yves Yau réalise actuellement un énième périple en Bolivie. Il pense aussi à un huitième Paris-Brest en 2015. D.V.



D. VANDERBRUGGE Yves Yau est un médecin baroudeur.

BELGIQUE > MONS-CHIMAY-MONS

Randonnée

La Primavera du cyclotourisme

Mons – Après les mises en jambes printanières, le mois de mai marque le début des choses sérieuses. La Classique Mons-Chimay-Mons promet de faire chauffer les mollets!

Le plat pays n'est sans doute pas aussi plat qu'on veut bien le laisser croire. Les cyclotouristes qui ont déjà participé à un Mons-Chimay-Mons le savent: le sud du Hainaut regorge de belles petites bosses. Depuis 1972, le club Dragons Audax Mons offre la possibilité de partir à leur découverte chaque 1^{er} mai. Et 2014 ne dérogera pas à la règle. On attend encore beaucoup de monde entre la cité du Doudou et la porte des Ardennes. « Lan dernier, près de 3 000 cyclos avaient participé à la fête, indique Marc Menu, des Dragons Audax Mons. Ils venaient d'un peu partout. De Belgique, bien sûr, mais aussi de France, du Royaume-Uni, des Pays-Bas et d'Allemagne. » Si le rendez-vous suscite autant d'intérêt en dehors des frontières, c'est parce qu'il a su gagner ses lettres de noblesse avec le temps. Celle qu'on

appelle la « Primavera » du cyclotourisme séduit un public très varié: « Ce 1^{er} mai à Mons, on vivra une véritable journée du vélo, s'enthousiasme Marc Menu. Les gens qui envisagent le cyclotourisme de manière contemplative croiseront ceux qui ont une pratique plus sportive. Il arrive aussi que des coureurs



Ça va grimper entre Mons et Chimay!

s'entraînent sur nos circuits. » Le programme est alléchant. Mons-Chimay-Mons propose la bagatelle de sept parcours allant de 60 à 215 km. Les deux plus grands circuits présentent plus de 2 000 m de dénivelé. Les distances inférieures sont à peine plus faciles. Les cyclos découvriront notamment la vallée de la Thure. Quelques beaux paysages leur sont promis dans le Val Joly et la boucle du Viroin. Le club de Mons a aussi pensé aux dames en organisant une sortie de 115 km qui leur est réservée. Plus original encore, un parcours de 50 km a été dessiné pour une balade guidée à vélo électrique. « Ce groupe sera accompagné par un guide de la Province du Hainaut, dit Marc Menu. Nous avons conçu ce parcours pour les familles ou les personnes plus âgées. C'est une autre manière de vivre l'ambiance Mons-Chimay-Mons. » D.V.



NOS CORRESPONDANTS:

> **Normandie**: David Allais, 23, rue René-Lothon, 27110 Épégard. Tél.: 06 22 18 71 04.

> **Bretagne**: Éric Le Balch, 14, rue Henri-Barbusse, 29600 Saint-Martin-des-Champs. Tél.: 02 98 15 19 25.

NORMANDIE > PIERRE-MICHAËL MICALETTI

Portrait

Jours et nuits sur home-trainer

Évreux (Eure) – Cycliste amateur, Pierre-Michaël Micaletti a réussi l'exploit de parcourir 2 738 km sur home-trainer. Une performance hors norme dont le but est l'étude du corps humain.

Aucun mot ne peut vraiment décrire la récente performance réalisée par le licencié du VC Évreux, Pierre-Michaël Micaletti, qui, sans mettre le nez dehors, a réalisé 2 738 km à vélo. Cette distance a été parcourue sur home-trainer du 21 au 27 janvier. Durant six jours, soit 144 heures, le spécialiste d'épreuves de fond de 47 ans a pédalé sans relâche, en ne s'accordant que de très rares pauses. Douze en



tout ont été nécessaires au licencié du club qui a organisé notamment, début mars, l'épreuve Élite Paris-Évreux, pour reprendre quelques forces, boire 18 litres d'eau ou pour s'assurer une heure à une heure et demie de sommeil par jour. « Ce défi, qui peut paraître fou aux yeux du grand public, a été réalisé essentiellement pour des études médicales et scientifiques, sous le regard d'Alexandre Abel, entraîneur de l'équipe continentale Wallonie-Bruxelles et chercheur sous l'égide de Frédéric Grappe, l'entraîneur de la FDJ.fr », indique Pierre-Michaël Micaletti, qui a voulu montrer que le dicton « quand on veut, on peut » est réalisable. Fauteuil, béquilles, rééducations ont accompagné son adolescence après qu'il eut été renversé par une voiture à 19 ans. C'est sans doute pour cela qu'il a fait l'admiration de jeunes en rééducation à l'hôpital de la Musse, à Évreux,

Pierre-Michaël Micaletti a roulé six jours sur home-trainer, sous haute surveillance médicale.

où s'est déroulé ce défi, largement suivi par les médias et parrainé par Bernard Hinault. Si l'athlète est arrivé au bout de son exploit, cela ne s'est toutefois pas fait sans peine. « Comme les apnéistes, il est capable de dissocier son corps de son esprit de manière à être en total contrôle! », explique Alexandre Abel. Il ajoute: « Les marqueurs sanguins témoignant d'un syndrome inflammatoire et d'une contrainte musculaire importante avaient tendance à diminuer alors que la qualité de sommeil profond augmentait! Cela confirme que la phase de sommeil profond (sur les cinq existantes) est celle qui permet de récupérer physiquement. »

Sa force mentale a tenu plus que le matériel! Une crevaillon due au frottement du pneu sur le home-trainer a arrêté Pierre-Michaël quelques minutes dans son exercice. Une fois les conclusions médicales établies, le coureur ébroïcien projette de réaliser une performance similaire avant la fin de l'année, cette fois sur un vrai vélodrome.

D.A.



BRETAGNE > CRITÉRIUM DES VIEILLES GLOIRES

Course

Joop Zoetemelk invité d'honneur

Pipriac (Ille-et-Vilaine) – Après Bernard Thévenet et Bernard Hinault, Arsène David a sollicité le Néerlandais Joop Zoetemelk afin de disputer son célèbre Critérium des Vieilles Gloires, au mois d'octobre prochain.

Depuis déjà six ans, Arsène David réunit tout le gratin du cyclisme international dans sa commune de Pipriac: « J'ai certes remporté neuf victoires durant ma carrière, mais je n'ai jamais été un champion. En revanche, je suis un grand passionné de cyclisme. À Pipriac, où je suis adjoint au maire, nous avons accueilli le Tour de Bretagne et le Tour de l'avenir. Une rue porte le nom de Louison Bobet. Pour ma part, je souhaitais inaugurer une autre rue du nom de Bernard Hinault. » Avec le soutien du Rennais Yannick Houée, Arsène David a d'entrée de jeu rencontré un franc succès: « Bernard Hinault

a répondu à mon invitation. Nous nous sommes alors décidés à organiser un critérium avec les anciens champions. Les spectateurs étaient particulièrement nombreux. Cela nous motive à poursuivre nos efforts et à étoffer notre plateau. » Il faut dire que le carnet d'adresses d'Arsène David s'avère fourni: « J'assiste en tant que spectateur à plusieurs épreuves. J'en profite pour nouer des contacts et inviter certains coureurs à ma course, tout en précisant que, chez moi, il n'y a pas de contrat. Je ne demande même pas une subvention à la mairie pour ce rendez-vous. Les anciens se retrouvent par amitié

et pour faire la fête autour d'une bonne table. »

Dans ce même état d'esprit, Joop Zoetemelk prendra part à la 7^e édition, le samedi 18 octobre 2014. « Je suis très heureux que Joop soit de la partie, commente l'organisateur. Il a effectué une magnifique et très longue carrière. Sa persévérance a joué en sa faveur. Il a remporté le Tour de France lors de sa 10^e participation, en 1980, et est devenu champion du monde à 39 ans. »

À Pipriac, Joop Zoetemelk roulera aux côtés de Bernard Hinault, Cyrille Guimard, Ángel Arroyo, Jacques Bossis,



Bernard Hinault sera de nouveau à Pipriac, le 18 octobre prochain, pour parcourir les 40 km du Critérium parmi les anciens pros.

André Chalmel, Yvon Bertin, Philippe Leleu et un certain Robert Marchand, le centenaire recordman.

E.L.B.



NOS CORRESPONDANTS:

> Pays de la Loire: André Gomez, 9, rue de la Botte-d'Asperge, 44700 Orvault.
Tél.: 09 83 86 12 56.

PAYS DE LA LOIRE > LES CYCLOS DE LA CÔTE

Club

Au cœur de la presqu'île de Guérande

Pornichet (Loire-Atlantique) – Créé en 1978, le club s'investit dès l'année suivante dans l'organisation de la Randonnée de la Côte d'Amour. Une belle balade entre mer et marais, dans le pays de Guérande.

Depuis 1979, la Randonnée de la Côte d'Amour revient assidûment tous les ans, comme pour mettre à l'honneur les lieux touristiques de la presqu'île

guérandaise: La Baule, Le Croisic, La Turballe et la cité médiévale de Guérande, entre autres. Des noms qui fleurissent bon les beaux jours, la mer et les vacances. Sans

oublier Pornichet, fief des Cyclos de la côte, du président Claude Arsonnaud... Ainsi donc, le 16 mars, pas moins de 308 cyclos en ont honoré la 36^e édition. À cette époque de l'année, les participants ont l'avantage de pouvoir

La Randonnée de la Côte d'Amour 2014 fut une balade ensoleillée très appréciée.

emprunter les routes côtières, le boulevard de mer et le remblai de La Baule, notamment, sans être vraiment gênés par la circulation.

Il en est de même, d'ailleurs, pour la traversée de la Brière et des marais salants. Une balade tranquille dans un décor sans difficulté, si ce n'est quelquefois le vent des marais. « Et en plus, cette année, nous avons eu le soleil », se réjouit Marc Laurence, secrétaire des Cyclos de la côte. Affilié à la Fédération française de cyclotourisme, le club compte actuellement 63 licenciés et 16 membres actifs. « L'arrivée de jeunes retraités nous permet de maintenir un léger gain d'effectif ces dernières années », précisent-ils. À la recherche de reliefs et de

difficultés naturels, absents dans leur environnement, certains d'entre eux, de plus en plus nombreux, ont pris l'habitude d'adhérer au stage à Cambrils, en Espagne, proposé par une association iséroise. Cette option ne les empêche pas de prévoir eux-mêmes de longues sorties vers des sites remarquables, en partie financées par la tenue d'un stand « moules et frites » lors de la Pornizhan Ar Fest, fête de la culture bretonne qui égaye Pornichet le 14 juillet. Cette année, ils iront vers Le Puy-en-Velay (43). L'afflux d'estivants durant les mois d'été les inspire aussi: « Nous organisons une dizaine de sorties encadrées à leur intention. Ça marche très fort. » A.G.



PAYS DE LA LOIRE > L'OCÉAN RIEZ CYCLO

Randonnée

Rendez-vous le 14 septembre

Saint-Hilaire-de-Riez (Vendée) – Club tourné vers la compétition cycliste traditionnelle, l'AS Saint-Hilaire organise depuis cinq ans l'Océan Riez, une randonnée cyclo sportive. Avec quelques soucis, mais pas de renoncement.

Entre Saint-Jean-de-Monts et Les Sables-d'Olonne, Saint-Hilaire-de-Riez jouit d'un éventail de routes côtières et de cheminements bucoliques à travers les marais et le terroir des « Fiefs vendéens ». Un terrain d'expression attrayant pour, entre autres, les 58 licenciés de l'AS Saint-Hilaire Cyclisme, créée en 1972. « Nous sommes essentiellement orientés vers la compétition traditionnelle, indique Michel Rembaud, son président depuis quinze ans. Nous organisons de 15 à 17 épreuves par an, depuis les jeunes catégories jusqu'aux séries départementales, ainsi qu'un critérium Élite amateur, début août, et une journée de cyclo-cross en octobre. » Ouvert aux 1^{re}, 2^e et 3^e catégories et aux Juniors, le critérium, dont ce sera, le 6 août prochain, la 3^e édition, entre dans le cadre du Challenge de la Côte vendéenne. Un trophée mis

sur pied en 2012, en collaboration avec les clubs voisins Saint-Jean-de-Monts Vendée Cyclisme et le Comité cycliste montois. Depuis 2009, les dirigeants hilairois se sont pourtant impliqués dans l'organisation d'une randonnée cyclo sportive, l'Océan Riez Cyclo. À leur grand désappointement, l'édition 2013, qui eut lieu le 15 septembre, fut un demi-échec. « Nous avons enregistré 61 participants pour nos deux circuits de 85 et 125 km. Soit moins de cyclistes que de marcheurs, regrettent-ils. Sans doute du fait qu'un club voisin a installé sa randonnée à la même date, ce qui, de plus, nous a posé quelques soucis dans l'établissement et la gestion des parcours. Et le cas va malheureusement se renouveler cette année. »

Car Michel Rembaud et ses amis n'envisagent pas d'abdiquer. La 6^e Océan Riez aura bel et bien

lieu, sur la base des distances habituellement proposées, des « itinéraires axés cette fois-ci en direction de la Loire-Atlantique par les terres et après un crochet du côté des Sables-d'Olonne ». Rendez-vous, donc, le 14 septembre à Notre-Dame-de-Riez.

A.G.



La 6^e édition de l'Océan Riez Cyclo aura bien lieu le 14 septembre prochain.



NOS CORRESPONDANTS:

> Centre: Stéphane Magnoux, 18, rue Jolivet, 36000 Châteauroux. Tél.: 06 61 32 21 89.
> Bourgogne: Michel Bouton, e-mail: bouton.mich@orange.fr. Tél.: 06 62 13 32 25.

CENTRE > COMITÉ DÉPARTEMENTAL DU CHER

Organisation

Le comité dans la tourmente

Bourges (Cher) – C'est une situation rarissime que vit actuellement le comité départemental. Miné par des dissensions, il a en effet été placé, pour le moment, sous l'égide du comité régional.

C'est une bien mauvaise publicité dont le cyclisme du Cher se serait passé. Le mercredi 19 mars, en début de soirée, le comité départemental a officiellement mis son activité en sommeil. Représentant la Fédération française de cyclisme et en sa qualité de président du comité régional, Jacky Tarenne n'a pas eu d'autre choix que de valider la décision, à une large majorité des clubs réunis lors de cette réunion de crise. Une situation que nombre de personnes redoutaient depuis la démission de Philippe Dalix. Lassé des dissensions qui minaient l'institution, le président du comité du Cher avait rendu son tablier courant janvier. Et si Jean-Luc Fouquet avait, dans un premier

temps, assuré l'intérim, les tensions étaient trop fortes pour que le calme revint. En toile de fond, il y a notamment le fonctionnement du tout nouveau vélodrome de Bourges. Cet équipement est, pour ses organisations, gourmand financièrement et en main-d'œuvre. Mais ce n'est pas la seule difficulté: des problèmes financiers mettent aussi en cause l'un des membres du comité directeur de niveau départemental. À tel point qu'un audit pourrait être mené d'ici peu. En attendant, il y a tout de même un comité à faire tourner. Si un appel à candidatures, pour une prochaine assemblée générale en mai, a été lancé, le fonctionnement du comité du Cher va être assuré

par l'entité régionale, qui a nommé un administrateur. Celui-ci est extérieur au département pour ne pas attiser les braises...



Jacky Tarenne, président du comité régional, a dû nommer un administrateur pour assurer le fonctionnement du comité du Cher.

Dans ce marasme, il y a tout de même une bonne nouvelle: le maintien des trois emplois du comité « chérien »: une secrétaire, un cadre technique et une responsable de la piste. Leur salaire sera assuré par le comité régional. Reste le problème du vélodrome. « Je regrette qu'on ne soit pas capable de s'entendre pour faire fonctionner ce magnifique outil », a lâché Jacky Tarenne lors de la fameuse réunion. Quand on voit les sommes qui ont été investies dans ce projet... Maintenant, reste à espérer que l'union sacrée prévale dans cette partie du Berry afin de ne pas nuire à la tenue des différents Championnats régionaux. Et sauver ce qui peut encore l'être. S.M.



BOURGOGNE > JEAN ROUSSON

Portrait

Reconverti dans les cyclos

Montchanin (Saône-et-Loire) – À 63 ans, Jean Rousson abandonne le cyclisme de compétition pour se consacrer aux cyclosporives. Une tout autre facette du cyclisme.

Dès son plus jeune âge, Jean Rousson s'est initié à la pratique du vélo, effectuant régulièrement les trajets de l'école avec les copains. Il a été fidèle à La Pédale sportive creusotine, devenue Creusot Cyclisme à ses débuts, à tout juste 18 ans. L'employé de la SNCF, travaillant en trois-huit, n'a ensuite jamais arrêté la compétition jusqu'à la saison dernière. Alors licencié en catégorie FSGT, avec en prime un titre de champion de Bourgogne, il décide de mettre un terme à une carrière auréolée d'une quarantaine de victoires. Mais le vélo tient une place bien trop importante dans sa vie pour le raccrocher définitivement. Pourquoi ne pas poursuivre l'expérience dans les cyclosporives? Il se présente alors au départ de la Lyon-Mont Blanc, puis ce sont la Morvandelle, la Vélobresse, la Machinoise.

Jean Rousson découvre là un nouvel univers, qui l'incite à poursuivre la pratique cycliste dans un contexte totalement différent... Lorsqu'il prend le départ de Courir pour la paix, à Chailly-sur-Armançon (21), celui qui a toujours eu l'habitude d'occuper le devant du peloton se retrouve volontairement à l'arrière, accompagnant un ami parisien. « Ce fut une riche expérience de côtoyer l'envers du décor, la face cachée d'une épreuve, dit-il. Je me suis retrouvé avec ceux qui utilisent le triple plateau et prennent le temps de s'arrêter aux ravitaillements. Comme j'ai désormais toujours mon appareil photo dans la poche, cela me permet d'immortaliser de magnifiques paysages, notamment au sommet des cols, et de rapporter avec moi d'excellents souvenirs! » Au programme de cette nouvelle année, Jean Rousson a donné ses préférences à la Bisou,

à la Lyon-Mont Blanc, aux cyclos bourguignonnes, ainsi qu'à quelques brevets. « Le cyclisme est un sport qui permet de pratiquer longtemps, explique le sexagénaire, l'avantage étant avant tout d'être assis. Il suffit ensuite de bien gérer. Je n'ai jamais effectué de très longues sorties, même au temps de la compétition. Par contre, je pédalais presque six jours sur sept. En hiver, je privilégiais davantage la pratique du VTT, le tout en conservant une hygiène de vie totalement indispensable. » Voilà une belle preuve de dynamisme et de volonté pour ce solide gaillard, toujours d'humeur égale, qui a pratiqué le vélo uniquement pour se donner du plaisir. En fait, cette nouvelle aventure tentée dans l'univers des cyclos semble représenter pour lui le symbole d'une longévité naturelle. M.B.



NOS CORRESPONDANTS:

> Lorraine: Jean-Charles Verguet, 9, route de Ferrières, 54210 Saffais. Tél.: 06 08 81 03 94.

> Champagne-Ardenne: Philippe Bouillon, 7, rue Hélène-Boucher, 08900 Aiglemont. Tél.: 03 24 53 18 72.



LORRAINE > LES 80 ANS DES CYCLES WALAS

Boutique

Un magasin historique

Metz (Moselle) – Ce n'est pas un magasin de vélos, c'est une légende. Le magasin des Cycles Walas de Metz est le plus ancien de Lorraine.



En mai 1934, Simon Walas ouvrait son magasin de cycles, rue Haute-Seille, à Metz. En 2014, Marianne, son épouse, s'appête à fêter les 80 ans de cette formidable entreprise. Les Cycles Walas sont une référence dans l'univers du vélo en Lorraine. Combien de jeunes coureurs sont venus rêver devant sa vitrine, où prennent place les vélos haut de gamme ? Des générations de cyclistes ont trouvé là le matériel, le conseil et parfois le soutien nécessaire.

Une histoire qui se perpétue. Sa particularité: un seul couple l'a fait prospérer au fil des années. Même après la mort de son époux, il y a trente ans, Marianne Walas a su maintenir le lustre de la maison, avec le soutien de sa fille, Simone. Son sourire est légendaire. « Nous avions vingt-deux ans d'écart avec Simon, explique-t-elle. J'étais encore en Pologne quand il a ouvert le magasin. Nous nous sommes mariés en 1947, j'avais 18 ans. Il m'a mise derrière

la caisse, je parlais seulement quelques mots de français, mais je rigolais avec les gens et ça se passait bien, ils me comprenaient. J'ai appris la langue en accueillant les clients. »

Rien n'a changé depuis des décennies. Les présentoirs et les innombrables tiroirs réalisés de ses mains par Simon Walas n'ont pas bougé. Et seule Marianne sait précisément ce qu'ils contiennent. Car, si la maison propose les nouveaux modèles des grandes marques Bianchi, Look et Kuota, elle renferme de fabuleux trésors du passé. On peut y trouver des pièces qui ont disparu de la circulation depuis un demi-siècle ! Il y a toutes les références de rayons, des billes de roulement, des ampoules, des boyaux comme les célèbres Clément... Les motos et cyclomoteurs ne sont plus vendus. Mais les vélos électriques, les VTT, les vélos d'enfant sont bien là. « À une époque, on vendait même des landaus et des poussettes sous notre marque », s'amuse Marianne. « Ce magasin, c'est

toute une vie. Simon y a passé quatre années caché sous l'escalier. En 1940, fait prisonnier, il a sauté du train en marche qui l'emmenait en Allemagne. Il est revenu là et n'a plus bougé jusqu'à la Libération.

Son père tenait le magasin. Simon sortait de sa cachette la nuit et réparait des vélos ! » La boutique et l'atelier au rez-de-chaussée sont complétés par le sous-sol, le 1^{er} et le 3^e étage. Marianne est souvent invitée sur le Tour de France. Elle a même donné le départ d'étapes à Metz. Elle a sponsorisé de nombreuses courses, notamment le Circuit des mines, et des coureurs de renom. En particulier, elle a soutenu Catherine Marsal. Sa connaissance du vélo n'a d'égal que sa générosité. Elle ne refuse jamais un lot pour une œuvre caritative. Et quand un client vient chercher une manette de dérailleur Huret pour réparer son vélo des années 60, elle lui fait un prix pour cette pièce de musée, ou la lui offre carrément ! C'est cela aussi qui fait la légende des Cycles Walas. J.-C.V.

CHAMPAGNE-ARDENNE > LA SÉCURITÉ SUR LES ÉPREUVES

Organisation

La sécurité, priorité incontournable

Reims (Marne) – De tout temps, la sécurité des cyclistes a été un élément important pour les organisateurs d'épreuves. Mais sa mise en œuvre s'est considérablement compliquée et son coût a grevé les budgets.

Depuis quelques années, la réglementation de la sécurité a nettement évolué, d'où l'obligation pour tout organisateur de veiller au bon déroulement de son épreuve par le biais de mesures très pointues. Des commissions ont été mises en place au sein des préfectures afin d'analyser, sur le fond et la forme, la sécurité des organisations en matière de placement des signaleurs à pied (munis de panneaux de type K10) et à moto (motards avec des drapeaux jaunes), que l'on retrouve sur certaines épreuves cyclistes du WorldTour, ouvertes aux pros. C'est une avancée, puisque le ministère

de l'Intérieur a dernièrement confirmé le statut de signaleur. Cela devient de plus en plus onéreux pour les manifestations cyclistes de classe 2, qui ont l'obligation d'être encadrées par les services de la gendarmerie, quatre à six motards, ainsi qu'une voiture de régulation. En raison du coût supplémentaire, certains organisateurs ont décidé de « lever le pied », d'où la suppression d'épreuves prestigieuses, remplacées pour certaines en événements nationaux ou interrégionaux. Le Circuit des Ardennes international, en classe 2, relancé depuis 2000, subit lui aussi toutes

ces contraintes sécuritaires. André Jacquemart, à la tête du comité, déclare cependant : « Les bonnes relations avec les services de gendarmerie, de police (française et belge), de la police municipale mise à disposition par certaines collectivités, les relations excellentes avec les services de la préfecture des Ardennes et le charisme de notre organisation me réjouissent. En plus de ce qui a été énuméré auparavant, il a été ajouté deux véhicules de sécurité avec huit signaleurs mobiles. En tant que président, la sécurité de notre épreuve a toujours été mise en valeur par le collègue des commissaires internationaux, ainsi que le président

du jury, à ma grande satisfaction et à celle des coureurs cyclistes rayonnant dans le département des Ardennes pendant trois jours. » La sécurité est davantage évoquée lors des différentes réunions à la fédération FFC, au ROCC (Rassemblement des organisateurs de course cycliste) et à la LNC (Ligue nationale cycliste), sans oublier les cyclosporives dont les impératifs sont semblables dans ce domaine. La sécurité a un prix, mais elle reste efficace pour tous ceux qui se soucient de la vie d'autrui par une préparation que pourraient jalouser des épreuves professionnelles en France et à l'étranger. P.B.



NOS CORRESPONDANTS:

> **Alsace:** Guy Gavroy, 1, rue Frédéric-Kreutzberger, 68500 Guebwiller. Tél.: 03 89 76 19 43. E-mail : guygavroy@sfr.fr
 > **Franche-Comté:** Florent Thévenin, 9, rue des Champs-Michaud, 25620 Mamirolle. Tél.: 06 75 03 35 55.

ALSACE > LE PELOTON 2014

Clubs

DN3: des bleus en bleu

Strasbourg (Bas-Rhin) – Cette année, trois clubs alsaciens vont tenter l'aventure de la Division nationale 3. Si les motivations sont globalement les mêmes, les moyens mis en œuvre diffèrent.

Pour Philippe Lambert, le président du Team Batibois Alsace, émanation du VC Sainte-Croix-en-Plaine (68), « c'est une nécessaire prise de risques dans la logique de développement du club. On a décidé de franchir le Rubicon pour aller voir comment c'était sur l'autre rive ». Pour ses collègues bas-rhinois,



Camaïeu de bleu pour les clubs alsaciens de DN3: de gauche à droite, le VC Eckwersheim, le VCU Schwenheim et le Team Batibois.

le style est plus dépouillé: « Nous désirons progresser et dynamiser le groupe », dit Ludovic Pfirsch, du VC Unité Schwenheim. Au VC Eckwersheim, Julien Bornert pense à ses jeunes: « Nous voulons leur préparer un projet sportif séduisant, sortant de l'ordinaire, afin qu'ils ne partent pas une fois formés au club. »

Les deux premiers s'appuient sur des partenaires fidèles. « Le patron de Batibois, Christian Hagenstein, est un des membres fondateurs du club, en 1985 », explique Philippe Lambert. Ludovic Pfirsch, de son côté, sait pouvoir compter sur la société de transport de Patrick Metz (TPM): « Le VCU, c'est son équipe. Il ne voulait pas qu'on laisse partir le champion d'Alsace François-Joseph Tritscher. » La situation est différente à Eckwersheim: « Les sponsors sont faiblement représentés chez nous. Nous ne voulons pas vendre du rêve, mais faire nos preuves. Je vais prendre mon bâton de pèlerin », déclare Julien

Bornert, et me mettre en quête de partenaires. »

On a fait confiance aux coureurs du cru qui sont montés de catégories, d'où les réserves du conseiller technique régional (CTR) Alain Vigneron lors du dépôt de candidature du club en DN3.

À Schwenheim, ils se sont renforcés avec des coureurs d'autres clubs, tels que Julien Tomasi, promu capitaine de route, ou Frédéric Hencky. Comme le pape, le Team Batibois a quant à lui sa garde suisse: trois coursiers arrivent, dont l'ancien pro Laurent Beuret! Mais les trois clubs regrettent de ne pas bénéficier de plus d'aide des collectivités locales.

Tous de bleu vêtus, les néophytes alsaciens ont disputé, le 9 mars, la Vienne Classic, 1^{re} manche de la Coupe de France de DN3. Le VCU Schwenheim, avec quatre représentants dans le top 30, occupe la 6^e place du classement général. G.G.



FRANCHE-COMTÉ > TOUR DE FRANCHE-COMTÉ 2014

Épreuve

Haut les reliefs!

Besançon (Doubs) – La 35^e édition du Tour de Franche-Comté s'élancera de Besançon le 22 mai prochain pour cinq étapes de haute tenue. Le parcours programmé est le plus difficile depuis la création de l'épreuve.

Cette épreuve est un haut sommet de la saison amateur en France. Pour la 35^e édition du Tour de Franche-Comté, ce sont pas moins de 50 candidatures que l'organisation a reçues pour 20 heureuses élues. Le premier de cordée, Romuald Lefèvre, a sélectionné les différentes équipes, pour moitié issues de DN1, deux de DN2 (concomitance avec une manche de DN2), une sélection franc-comtoise, sans oublier nos voisins helvètes et étrangers. Les 120 coureurs, en équipe de six, se mesureront sur le thème « Un tour en relief », pour le plus grand plaisir des spectateurs. Besançon-Moirans-en-Montagne

(22 mai), Saint-Claude-mont d'Or (23 mai), Gilley-Maiche (24 mai au matin), Biaufond-La Chaux-de-Fonds (c-l-m, 24 mai après-midi), et Belfort-la Planche des Belles Filles (25 mai) forment les cinq étapes.

C'est le parcours le plus difficile depuis la création de l'épreuve, à la hauteur d'un circuit alpestre. Nul doute que la montagne n'accouchera pas d'une souris mais d'un champion, dont l'avenir sera certainement professionnel, comme souvent pour le vainqueur de ce Tour. Les points majeurs seront l'arrivée inédite au mont d'Or à 1300 m (sommet à 1450 m) et le passage par le crêt Monniot

(1141 m), un chrono individuel 100 % suisse et une arrivée finale à la Planche des Belles Filles. Vous relèverez que les vingt-cinq derniers kilomètres de la course ont été copiés par ASO pour la 10^e étape du Tour de France 2014. Les 120 bénévoles de l'Association du Tour de Franche-Comté (présidée par Gilles Da Costa) ont pensé aux spectateurs en instaurant une vraie caravane publicitaire, en plus de diverses animations locales. L'association a su graver les montagnes de difficultés que représentent les dossiers administratifs (préfecture, sécurité...) et le financement (220 000 €) d'une telle épreuve. G.

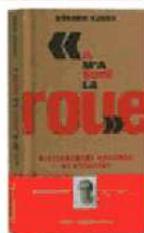
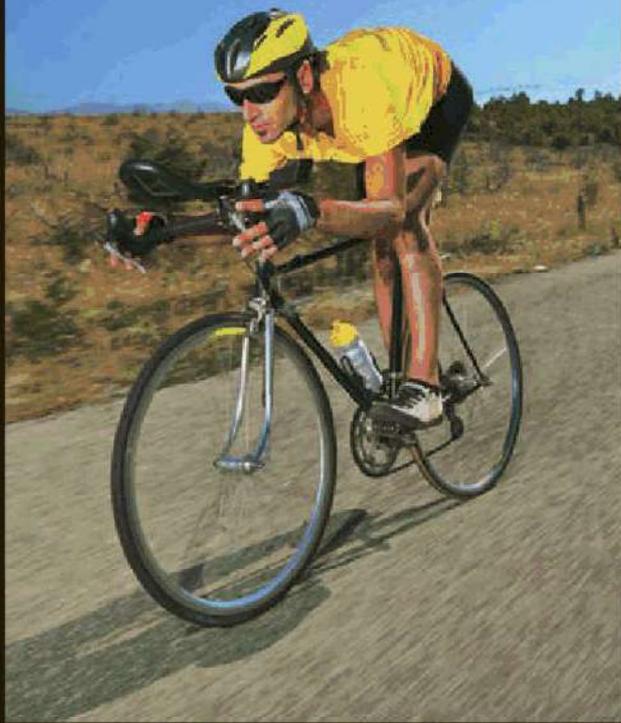
Vous trouverez toutes les informations pratiques sur le site www.tourdefranche-comte.fr. La télé France 3 régionale, la radio France Bleu et le quotidien *L'Est républicain* feront le relais pour suivre cette nouvelle édition forte en dénivelé. F.T.



Cent vingt coureurs en équipe de six se mesureront lors des cinq étapes.



la boutique
LE CYCLE



motorpresse-la-boutique.fr

Abonnements Anciens numéros Bagagerie
Horlogerie Librairie Objets pratiques

OBJECTIF PERFORMANCE

avec notre **Nouvelle**



**Boisson ENERGIE
Progressive B.C.A.A.**



Fenieux
multi-SPORTS

Nutrition Sportive

Boisson progressive avec B.C.A.A.

- Optimise et facilite les efforts de plus de 2 heures
- Améliore la récupération

**Testée, Mise au point et Approuvée
par nos partenaires**

Martin FOURCADE (biathlon) 5 titres de champion du monde
Jeux Olympiques 2 médailles d'or - 2 médailles d'argent



Laboratoires FENIOUX Département FENIOUX MULTISPORTS

9 av. Pierre de Coubertin 36024 CHÂTEAUBOUX Cedex - Tél. : 02 54 27 16 94 - Fax : 02 54 34 62 03

www.fenieux-multisports.com

NOS CORRESPONDANTS:

- > **Auvergne:** Régis Delpuech, Roueyre, 15100 Saint-Flour. Tél.: 06 87 78 11 72.
 > **Limousin:** Fabrice Bluszez, Merlon, 03600 La Celle. Tél.: 06 66 51 96 48.

AUVERGNE > GÉRARD DESBOUYS

Portrait

Au micro avec les pros et les cyclos

Lapalisse (Allier) – C'est l'un des Auvergnats qui monte le plus souvent sur les podiums. Gérard Desbouys ne reçoit pas de bouquet, mais il anime avec ferveur les arrivées cyclistes de tous ordres.

«Convivialité, pluralité, échange sont les atouts des épreuves cyclosporives.» Ce sont les termes employés par le speaker Gérard Desbouys pour manifester son goût pour ces épreuves dédiées à la fête du vélo. Cet Auvergnat est de tous les types de courses. Dans les années 80, motivé par son cousin, Roger Bouchonnet, il s'est essayé pendant une dizaine d'années à la compétition au sein des clubs de l'UC Saint-Pourçain et de l'Association sportive des Graves. À cette époque, il est aussi éducateur fédéral et commissaire national. Maintenant, il est connu dans le milieu cycliste pour ses talents d'animateur, micro à la main.

Gérard Desbouys explique sa venue dans le cercle des commentateurs sportifs: « Pour un remplacement au pied levé, sous l'insistance des dirigeants de mon club de l'AS des Graves, j'ai pris

le micro lors d'une épreuve du Mayet-de-Montagne. J'ai ensuite couvert la majorité des courses du club.

Puis j'ai officié lors des Circuits des 4 cantons et lors de la Vallée du Bédat. L'engrenage avait pris, j'ai obtenu ma licence de speaker officiel en 1987. »

Depuis, Gérard Desbouys accumule les souvenirs, l'un des plus haletants étant sa participation



Gérard Desbouys avec le vainqueur de l'Étape sanfloraine.

au Tour d'Italie pour épauler le speaker transalpin au cours des étapes françaises. Il a aussi apprécié le Dauphiné libéré, où il a côtoyé Daniel Mangeas. Un de ses regrets est de ne pas avoir été retenu, au dernier instant, pour seconder la voix du Tour de France en 1997, malgré un dossier presque validé. Malgré tout, il a le plaisir de suivre la caravane de la Grande Boucle avec le groupe des communicants d'Europe 1. Gérard Desbouys a également organisé une manche du Challenge national 2002 de cyclo-cross, à Lapalisse. Outre sa passion pour le cyclisme, il anime des manifestations de course à pied, de football et autres soirées liées au sport. Et il est aussi incollable sur l'équitation. Il possède même quelques équidés et monte à cheval deux ou trois fois par semaine.

R.D.



LIMOUSIN > L'AMBAZACOISE

Cyclospor

La bonne formule d'antan

Ambazac (Haute-Vienne) – Cette cyclosporive, reprise depuis 2013, est une affaire de famille. Raymond Delhoume a passé la main à son fils, Cyril, pour l'organisation.

«C'est un super-mec, Raymond.» C'est Théo Vimpère (BigMat-Auber 93) qui le dit. Il vient de gagner la course Châteauroux-Limoges. On l'avait vu passer à Ambazac quelques heures plus tôt, au rond-point. «Théo Vimpère est en tête», avait fièrement annoncé Raymond Delhoume. Ce samedi-là, celui-ci accompagnait son fils, Cyril, commissaire et président de l'Élan cycliste Ambazac. Sous la direction d'un gendarme, il s'agissait de bloquer la circulation, les coureurs empruntant le rond-point à contresens. «Moi, je prends juste des photos», avait dit le père, 66 ans, qui a laissé les commandes de l'Ambazacoise à son fils, 40 ans. La 2^e édition de la nouvelle série aura lieu le

31 mai 2014. Raymond Delhoume a en effet relancé l'épreuve l'année dernière pour les 30 ans du club d'Ambazac. «On avait eu 186 coureurs, mais le temps était exécrable, froid, pluvieux, et on était partis l'après-midi. Là, ce sera le matin», indique-t-il. «Même circuit, avec une difficulté en moins, mais rallongé de 4 km, ce qui en fera 114, précise Cyril Delhoume. Et comme on part à 9 heures, il y aura un repas le midi. La rando de 60 km démarre cinq minutes après la cyclo. Elle suit le même parcours jusqu'au premier ravitaillement.»

Sur les 28 € d'inscription (30 € après le 24 mai), 2 € seront versés à l'association SOS Rétinite. Lunettes noires sur les yeux, Raymond Delhoume admet:

«Je n'osais pas et puis...» Il souffre lui-même d'une maladie des yeux. Cela ne l'a pas empêché d'écrire la plaquette de la cyclo et un livre sur le champion de cyclo-cross André Dufraisse, âgé de 87 ans. Tout le monde passera d'ailleurs à Silord, devant sa maison, lors de l'Ambazacoise. «C'est bien d'ouvrir aux handicapés, non-voyants ou malvoyants», déclare-t-il. Le passage de la course a duré dix minutes. Cyril et Raymond remontent à pied vers leur maison, à 100 m de là. Arrivent alors les cyclistes du club qui rentrent de leur sortie hebdomadaire. Tout le monde remonte sous le soleil vers l'espace Mont-Gerbassou pour une photo. Parmi eux, il y a Serge Téry, l'organisateur jusqu'en 2000. F.B.



LIMOUSIN

> **Cyclopain, deuxième fournée**

Le boulanger de Tourton-Joubert, Jean Bobet, organise à nouveau la Cyclopain, randonnée de 50 ou 70 km partant de Chénérailles (23), le 15 juin à 14 heures (inscription: 5 €). Le lendemain aura lieu le Contre-la-montre des boulangers, à Sannat. Infos au 05 55 82 38 23 ou www.ccmainssatevaux.com

> **Leblanc sur la Gaillarde**

La 8^e Gaillarde de Carvalho partira de Brive-la-Gaillarde (19) le 18 mai, pour 145 km ou 102 km (jubilé Luc Leblanc, choix en cours de route, 30 € l'engagement), ou 85 km (randonnée, 7 €). Départ de l'espace Derichebourg à 8h45. Luc Leblanc est déjà inscrit! Infos sur www.lagaillardedecarvalho.com



- AirTex TECH
- AirMesh TECH
- AirLyra TECH
- AirCap TECH
- AirBite TECH
- AirBret TECH
- AirGel TECH

"J'ai 42 ans et je fais des sorties entre 100 et 200 km régulièrement et je roule près de 20000 km par an. Je n'ai jamais roulé autant, en effet j'ai décidé de participer aux cyclosportives. Les tenues MADEWIS sont au top ! La peau, la finition, le design, la technicité des matières et les coupes sont parfaites. Je ne roule qu'avec celles-ci et je fais désormais parti de la Team MADEWIS."

- Christophe Tacti -

"Les tenues MADEWIS sont vraiment superbes, confortables et bien finies, la peau l'est aussi, je fais 8000 km par an donc l'équipement comme tous les cyclistes est très important"

- Bruno Fontastepi -

"Depuis plusieurs années je commande régulièrement mes tenues chez un fournisseur spécialisé. Je suis très pointu quant aux finitions et à la qualité des produits. Aujourd'hui je roule uniquement avec des tenues MADEWIS, les peaux sont très agréables et confortables. Je me suis séparé de mes anciennes tenues car ses dernières vieillissent mais, je ne les supportais plus, j'ai 35 ans et je fais près de 40000 km par an"

- Jehan Van derbeke

"Depuis 2 ans je roule avec la marque MADEWIS, la peau du cuissard est très importante pour moi car j'ai 64 ans et je roule environ 400 km par semaine, cela fait 42 ans que je fais du vélo, et leur peau est vraiment confortable et efficace, à tel point que je ne peux plus remettre mes anciens cuissards des autres marques."

- Daniel Gabin -

"Je suis licencié FFCT, j'ai 59 ans et je porte depuis cette année les tenues MADEWIS, elles sont vraiment très bien, d'autres copains en ont acheté aussi et les trouvent belles et vraiment très confortables, avec une très bonne peau haut de gamme."

- Paul Roux -

**COMMANDEZ DES A PRESENT
NOS COLLECTIONS
SUR :**
www.madewis-cyclisme.com

**Peau : DENSITE 120
LONGUE DUREE
HAUTE QUALITE**

madewis
.com
www.groupe-madewis.com

POUR LE COUREUR
POUR LES CLUBS

"Nous travaillons depuis 2 ans avec la marque MADEWIS, une marque française qui nous apporte au quotidien des idées, des innovations et un service assez complet puisqu'elle nous propose nos tenues cyclistes mais aussi du sportswear, des gadgets publicitaires, de la bagagerie... On a vu la marque évoluer rapidement en 2 ans et nous sommes pleinement satisfaits de cette relation. La société est Française, c'est pratique et de plus elle a son labo de création intégré qui nous propose une vraie dynamique au niveau design..."

- Stéphane Foucher -
(Dir. Sportif Guidon Chalettois)



DN1

DN1

"Nous avons fait le choix de quitter un fournisseur qui était notre partenaire depuis 12 ans, pour travailler avec la marque MADEWIS. La qualité de l'équipement chez nous est primordiale pour véhiculer notre image et obtenir les meilleurs résultats de nos coureurs. MADEWIS nous a séduit par son projet d'accompagnement des clubs. Nous sommes ravis de ce partenariat car nous avons des produits d'excellente qualité, avec des propositions de design qui ont dynamisé notre image et les ventes de nos produits. De plus MADEWIS, grâce à ses compétences en eCommerce, crée des boutiques internet sécurisées pour ses clients et les gère, à l'exemple de notre boutique qu'il nous a livrée clé en mains : boutique.avcaix.com. MADEWIS propose également une très belle collection sportswear ainsi que des moyens de communication comme des banderoles, de la panneautique, des goodies... : une entreprise française en pleine ascension, grâce à son sérieux et ses compétences."

- Jean-michel Bourgoïn - (Manager AVC AIX)

**MADEWIS, GESTIONNAIRE
ET CREATEUR DE LA BOUTIQUE**
boutique.avcaix.com

NOS CORRESPONDANTS:

> **Aquitaine**: Marc Bruno, e-mail: marco.bruno@wanadoo.fr. Tél.: 05 59 62 61 97.

> **Poitou-Charentes**: Louis Delavault, 44 bis, rue de Vouneuil, 86000 Poitiers. Tél.: 06 85 65 25 25.

AQUITAINE > « L'ÉPOPÉE DU BLAIREAU »

Livre

Christian Laborde raconte Hinault

Pau (Pyrénées-Atlantiques) – Pour marquer le 60^e anniversaire de Bernard Hinault, en 2014, l'écrivain palois Christian Laborde lui consacre un livre dans lequel le Breton se confie comme jamais auparavant.

Détenant le deuxième plus beau palmarès cycliste de tous les temps, Bernard Hinault va souffler cette année 60 bougies. À cette occasion, Christian Laborde publie un livre d'écrivain, intitulé *L'Épopée du Blaireau*. L'ouvrage nous fait découvrir un homme hors norme sous un angle inédit. « J'ai appelé le livre "L'Épopée" car Bernard est plus qu'un champion, c'est un héros, un demi-dieu même, s'exclame Christian Laborde. Il a marqué la France, les Français et le monde du cyclisme. » L'homme de lettres est allé le rencontrer plusieurs fois, dans sa grande cuisine, à Calorguen (22), pour recueillir ses confidences. Le « Blaireau » s'est livré sans détour, parfois même les poings

serrés tant il revivait l'événement. « Quand il me parlait de sa jeunesse, il me faisait grimper dans sa voiture pour me détailler ensuite les choses sur place, poursuit l'écrivain. J'ai ainsi découvert la tournée sur laquelle il avait établi un temps record lorsqu'il livrait "Ouest France" à vélo. » On apprend que Bernard Hinault, enfant turbulent, adepte des 400 coups, aimait la baston à la sortie de l'école. Il raconte l'incrédulité de sa mère à ses débuts et sa fierté quand elle a étendu sur la corde à linge son maillot de champion de France des débutants, en 1972. Il évoque ses duels avec la star régionale de l'époque, Jean-Yves Olivier, puis son ascension chez les pros, son premier contrat en 1976

aux côtés de Jean Stablinski, le clash qui s'ensuivit. Le Breton se souvient comment Eddy Merckx a prédit qu'il serait son successeur, raconte ses liens privilégiés avec Jacques Anquetil et quelques-unes de ses épopées mythiques: sa chute dans le Dauphiné 1977, Liège-Bastogne-Liège sous la neige, sa conquête du maillot rose dans le Stelvio, en Italie, avec Bernaudeau, et son titre de champion du monde à Sallanches, en 1980. Hinault revient aussi sur l'histoire qui le lie à Pau, une ville où il a gagné deux fois: en 1979 au sprint, en 1981 en contre-la-montre, en endossant le maillot jaune. Il détaille en outre son abandon de 1980. Cette année-là, maillot jaune sur les épaules, il quitta le Tour sur



Christian Laborde a suivi plusieurs étapes du Tour de France dans la voiture d'Hinault, où il s'est délecté de ses commentaires de la course.

la pointe des pieds en se réfugiant en Bigorre, chez son coéquipier Hubert Arbes, après avoir mystifié la presse du monde entier. Un livre passionnant de la première à la dernière page! M.B.

*Aux éditions Jacob-Duvernoy, sortie dans les librairies courant mai.



POITOU-CHARENTES > PC FUTUROSCOPE-86

Féminines

Ségolène Royal s'investit dans l'équipe

Poitiers (Vienne) – Nouvelle appellation, nouveau maillot, nouvel effectif. Les féminines du club de la Vienne ont juste conservé leur soif de victoires, après une belle saison 2013.

Après le retrait de Bourgogne-ProDialog, l'équipe poitevine reste la dernière formation féminine française de l'Union cycliste internationale (UCI) en activité. La Région Poitou-Charentes, qui aidait déjà la formation, a augmenté durant l'intersaison sa participation financière au point d'en devenir le partenaire majoritaire. Le nouveau maillot porte à présent l'inscription « Poitou-Charentes Futuroscope-86 », apportant du même coup une bouffée d'oxygène au directeur sportif et manager général, Paul Brousse. Ségolène Royal, en tant que présidente de Région, a reçu les féminines à l'hôtel de région pour concrétiser cet accord de partenariat.

Ce fut l'occasion pour les cyclistes de lui offrir un exemplaire de leur nouveau maillot (photo). M^{me} Royal a déclaré: « Je suis très attentive aux stars de la petite reine et aux résultats qu'elles glanent sur les routes de France, mais aussi de l'étranger », n'oubliant pas d'associer le Tour Poitou-Charentes et le sport féminin auxquels elle porte un grand intérêt. Lors de la présentation de l'équipe dans la salle du Futuroscope, Paul Brousse a fixé les futurs objectifs: le Championnat de France, bien sûr, qui se disputera sur le site du Futuroscope en juin, ainsi que la Coupe de France, que détiennent les jeunes femmes au classement par équipe depuis 2010. Il faudra également briller dans les

épreuves de l'UCI, le Grand Prix de Plouay et le Tour de l'Ardèche. La formation, très homogène avec six grimpeuses et six rouleuses-sprinteuses, peut rivaliser sur tous les terrains. Le directeur sportif a perdu ses deux chefs de file, Audrey Cordon et Karol-Ann Canuel, parties dans d'autres équipes, mais il y a six nouvelles recrues. La moitié de l'effectif a donc été remplacée. « On n'a peut-être pas de leader de haut niveau et il nous manque surtout une grande rouleuse pour le contre-la-montre », déclare Paul Brousse. Après un stage de huit jours en Espagne, les féminines de Poitou-Charentes Futuroscope-86 sont en tout cas prêtes à entrer dans le jeu. L.D.





MULTISEGUR
**VOLTA ALS PORTS
 D'ANDORRA**

6-07-2014 - 8:30h
www.voltaalsports.com



37 ^{ème}
 EDITION



Cadeau d'un maillot
 exclusif du Multisegur
 Tour des Cols d'Andorre,
 en plus d'un cadeau supplémentaire
 pour toutes les femmes participantes.



Arrivada a la Comed'Arca, Final d'etapa del Tour de 2009



www.bikeaca.ad
bikeaca@andorra.ad
 @bikeaca
 +376 863 663



NOS CORRESPONDANTS:

> **Dauphiné-Savoie**: Christian Petroz, 338, allée des Charmanches, 38920 Crolles. Tél.: 06 84 85 76 59.
 > **Rhône-Alpes**: Georges Polge, 4, rue Jean-Momet, 42230 Roche-la-Molière. Tél.: 04 77 90 41 01.

DAUPHINÉ-SAVOIE > ALEXANDRE DANTOMIO

Portrait

Sa nouvelle aventure

Grenoble (Isère) – Après un tour d'Europe et un tour du monde à vélo, Alexandre Dantomio a décidé de développer sa propre marque de vélos en misant sur l'extralight. Son nom? Alpha.

Alexandre Dantomio semble avancer sans avoir peur de rien. Le jeune Grenoblois, passionné de cyclisme, a commencé par un BRA (Brevet de randonneur des Alpes) à 15 ans, suivi par un tour d'Europe à 18 ans avec un ami: un périple d'un mois en traversant huit pays



Alexandre Dantomio avec un des vélos de sa marque Alpha.

avec des vélos traditionnels et un sac sur le dos! « Ce voyage m'a donné le goût de l'aventure, assure-t-il, et, l'année suivante, je suis parti pour un tour du monde en solitaire. Cette fois-ci, j'ai roulé avec un VTC Lapierre et des sacoches pour traverser 42 pays. Le chiffre 7 me porte chance, alors je suis parti le 7 juillet 2007 pour treize mois autour du monde. » Son budget pour ce projet fou s'élevait à 9000 €.

Un long périple dont il est revenu avec des images plein la tête, des bons et des mauvais moments, évidemment. Des rencontres conviviales, un Noël inoubliable au Chili, mais également une interminable et épuisante traversée du désert d'Atacama, des attaques de chiens en Roumanie ou des cols de 90 km dans les Andes culminant à plus de 4000 m! Les souvenirs se bousculent et projettent Alexandre vers un nouveau défi: une traversée des États-Unis pendant trois mois, en 2011.

Après toutes ces aventures, le jeune Grenoblois, ne trouvant pas sa voie professionnelle, a décidé de sortir sa propre marque de vélos: plus d'un an et demi de travail intensif pour chercher des fournisseurs, définir des gammes de VTT et de vélos de course, un site Internet, un logo... Un travail en solitaire qui aboutit à la création de la marque Alpha, qui vise le haut de gamme léger à prix abordable. « Mon but est de satisfaire les cyclistes qui aiment le très beau matériel, explique-t-il. Mes vélos de route coûtent de 2900 € à 7000 €, mais je peux faire aussi des montages à la carte. Le modèle Ultimate SL 4.9 affiche un poids de 4990 g tout monté, pour 5500 €. Ce poids est obtenu sans concession à la sécurité. De plus, tous les cadres et accessoires sont déclinables en cinq couleurs. » Assurément, la marque Alpha est bien lancée. Il reste à la faire connaître...

Site: www.alpha-bike.fr

C.P.

RHÔNE-ALPES > LE CT LYON

Club

Il n'y a pas que le vélo!

Lyon (Rhône) – Créé en 1925, le « Cyclotouriste lyonnais », aux activités multiples et diverses, offre la particularité d'être le premier club cycliste d'entre Rhône et Saône.

Actuellement, quelque 200 personnes sont membres de cette structure atypique, qui a son siège dans le Vieux-Lyon. Elle est affiliée à trois fédérations: FFC, FFCT et Ufolep, de manière à satisfaire « tous les goûts et tous les niveaux ». Le CT Lyon dispose d'une école avec un moniteur pour la cylosportive et le cycloport. C'est le premier à avoir créé une école de VTT. Des cours de BMX freestyle sont aussi dispensés au skatepark du parc de Gerland.

Le club se veut « un acteur du monde du vélo ». Un certain nombre de ses adhérents ont l'habitude de participer à des Bordeaux-Paris, Paris-Brest-Paris, la Marmotte,

l'Étape du Tour et autres épreuves. Durant l'intersaison, quatre rallyes sont organisés en février. À ces rallyes d'hiver s'ajoutent des randonnées permanentes, comme Lozanne (69)-Lausanne (Suisse), Thurins (69)-Turin (Italie), Valence (26)-Valencia (Espagne). La Scott 1000 Bosses, une cyclo réputée, figurait aussi au palmarès du CT Lyon, mais il semble que 2013 fût sa dernière année. Se déroulant dans le pays du Diois, le Rallye Clairette clôt la saison.

Le point d'orgue est le célèbre Lyon-Mont Blanc, dont ce sera cette année la 67^e édition. Apparue en 1938, c'est l'un des plus anciens et des plus célèbres raids cyclistes.

L'épreuve se déroulera sur deux jours, les 7 et 8 juin prochains. La première étape, sur 200 km, présente un dénivelé de 3370 m; la seconde, de 220 km, a un dénivelé de 2700 m.

Mais le deux-roues n'est pas la seule préoccupation du CT Lyon. Car le club cher à son président, Pierre Schmutz, propose aussi un raid pédestre nocturne entre la ville des Verts et la capitale des Gaules. C'est la SaintéLyon, « pour amateurs éclairés », soit 75 km à parcourir en pleine nuit et en hiver. L'an dernier, lors de la 60^e édition, il y eut 10000 partants! Un certain Laurent Brochard y a participé, en faisant une place.

G.P.



RHÔNE-ALPES

> À lire

Après un ouvrage remarqué intitulé *Le Tour de France 1914, de la fleur au guidon à la baïonnette au canon*, Jean-Paul Bourcier,

professeur d'histoire à la retraite, vient de publier *1919, le Tour renait de l'enfer* (tous deux au Pas d'oiseau Éditions). Il y raconte la renaissance de la compétition cycliste après la Première Guerre mondiale. Le prochain thème qu'il abordera sera une biographie de Benoît Faure, avec pour objectif de « le sortir de l'oubli ».



24 HEURES VELO

SHIMANO PARTENAIRE OFFICIEL

CLAUDE GASNAL ORGANISATION

LE MANS CIRCUIT BUGATTI

23-24 AOÛT 2014

INSCRIPTIONS : www.24heuresvelo.fr

Logos: Le Mans, MOTO, LE CYCLE, PIRELLI, Velo, RMC

Châteaux Story Tour

Du 3 au 7 juin 2014

De Chambord à CHAMBORD

Valençay
Villandry
Chamont-sur-Loire
Courtalain

Inscrivez vous :
www.chateaux-story-tour.com
Contact : +33(0)6 95 59 39 67

Parrainé par Paul Belmondo, pilote, acteur et passionné de cyclisme...

QR code, logos: 7S, TESSIQ, Andrew & Alice

SKI&S LA TOUSSUIRE LES SYBELLES

CHAMBERY CYCLISME ORGANISATION

AG2R LA MONDIALE

PRO CYCLING TEAM

STAGE CYCLISTE AG2R LA MONDIALE PRO CYCLING TEAM

Participez à un stage encadré par le staff de l'équipe AG2R LA MONDIALE !

À LATOUSSUIRE DU 5 AU 12 JUILLET OU DU 12 AU 19 JUILLET 2014

- Encadrement par les professionnels de l'équipe AG2R LA MONDIALE
- Soutien mécanique
- Évaluation du potentiel physique
- Réunions thématiques (entraînement, mécanique, nutrition)
- Séances de massages
- Échange avec les coureurs professionnels

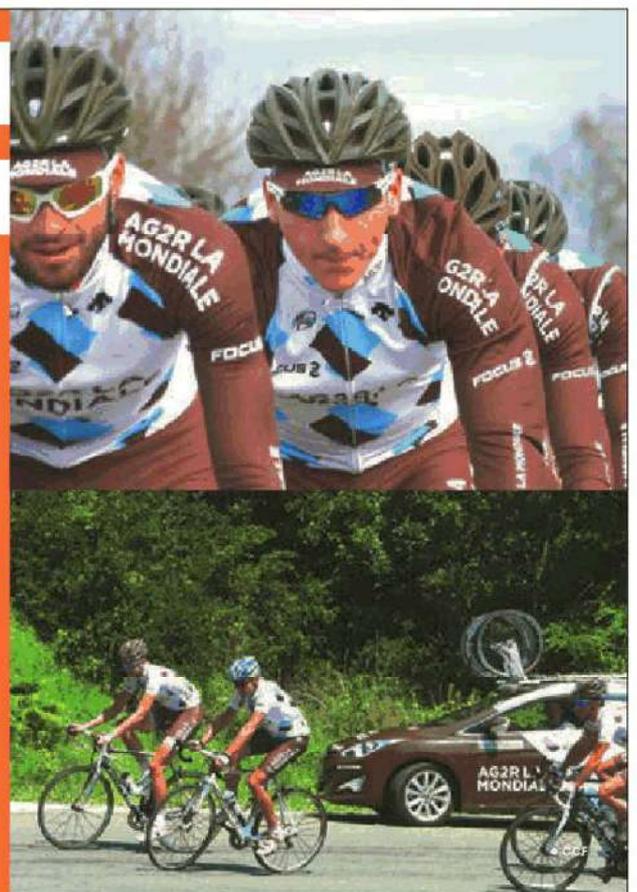
L'OPPORTUNITÉ DE PASSER UN MOMENT UNIQUE
encadré et organisé par les professionnels de l'équipe, venez gravir les cols mythiques !

À PARTIR DE 1 500* € LA SEMAINE PAR PERSONNE

* Ce prix inclut : hébergement en hôtel***, 6 jours, pension complète, ainsi que toutes les activités du stage.

Renseignements techniques
Chambery Cyclisme Formation
211 chemin des écuries 73000 Chambery
04.79.33.23.09 - vincent.berlier@chamberycyclismeformation.com

Renseignements et inscriptions
Office de Tourisme La Toussuire - 04 79 83 06 06 - info@la-toussuire.com



NOS CORRESPONDANTS:

> **Languedoc-Roussillon:** Jean-Denis Gely, 4, chemin de la Rivière, 11510 Fitou. E-mail: jdgely.lr54@bbox.fr. Tél.: 06 05 10 47 43.
 > **Midi-Pyrénées:** Alain Bilès, La Capelle, 81140 Puycelsi. Tél.: 06 15 73 66 33.

LANGUEDOC-ROUSSILLON > CYCLO VÉLO CLUB CARCASSONNE

Club

Sportifs et touristes réunis

Carcassonne (Aude) – La 12^e Carcassonne-Pyrénées 2000, qui aura lieu les 21 et 22 juin 2014, est dans sa phase de préparation. Le président du CVC, André Hérédia, n'a d'yeux que pour elle.

Créé en mai 1990 après la dissolution de la section cycliste de l'ASPTT Carcassonne, le CVC compte désormais près de 70 cyclistes. Essentiellement orienté sur le cyclotourisme, il est affilié à la FFCT. Il existe cependant une section « freeride » et une autre cyclosportive. Gilles Puech, cheville ouvrière du club, nous précise: « Une dizaine de cyclosportifs, dont je fais partie, prend en plus de la licence FFCT celle de la FFC, auprès de l'Association sportive Carcassonne avec qui une convention a été passée. D'ailleurs, en hiver, nous effectuons souvent des entraînements en commun. Nous faisons une douzaine de cyclosportives par an. L'année a bien commencé avec une victoire chez les plus de 60 ans de Jean-Marc Rolland, à la Corima 2014. »

Mais pour André Hérédia, le président du CVC, l'objectif du club pour 2014 est ailleurs: « Notre intention est de perpétuer la Rando

des vallées d'Aude (RVA), avec notre 12^e édition de Carcassonne-Pyrénées 2000, organisée en biennale. La première s'est déroulée en juin 1991 sous la houlette du président Marcel Delsol. Cette année, les deux étapes, dans la veine des Brevets cyclo-montagnards, comptabiliseront 345 km et plus de 6 000 m de dénivelé (320 km et 5 000 m en variante), soit la montée des cols est-pyrénéens de la Croix des Morts, Chioula, Pailhères (la variante par le col des Aychides) à l'aller, et le col de Roquejalère au retour. On découvre sur cette randonnée des routes du Grand Sud à vocation touristique. L'organisation est d'ailleurs faite pour toutes les pratiques, sportive et touristique. » « C'est l'été, profitez des jours les plus longs, nous vante encore André Hérédia. Le cycliste est pris en charge avec son bagage et le repas à midi est prévu pour les deux jours. L'hébergement en demi-pension hôtelière se fera à la station de Bolquère-Pyrénées 2000.



Le CVC Carcassonne en action.

En plus, il y aura l'assistance médicale et mécanique sur la route et un bus-balai, etc. » J.-D.G.

Renseignements disponibles sur le site du club: <http://cvccarcassonne.pagesperso-orange.fr>



MIDI-PYRÉNÉES > TROPHÉE MIDI-PYRÉNÉES DES CYCLOSPORTIVES

Épreuves

Le trophée régional trouve son rythme

Toulouse (Haute-Garonne) – Fin 2011, sous l'impulsion de Jean-Claude Eychenne et de Brigitte Lapébie, naissait l'idée d'un trophée midi-pyrénéen des cyclosportives. Après deux années de balbutiement, l'édition 2014 s'étoffe.

Engouement et satisfaction furent les termes utilisés pour définir la première année d'existence du Trophée Midi-Pyrénées des cyclosportives, en 2012. À partir de ces réflexions et de l'analyse des points forts, mais aussi des points faibles, la commission régionale du Vélo pour tous s'est réunie, en début d'année, afin de consolider cette initiative et donner naissance à la 3^e édition. Fort de onze épreuves, ce Trophée parcourra toute la région du Gers aux Hautes-Pyrénées en passant par l'Aveyron, le Tarn, l'Ariège et la Haute-Garonne, permettant ainsi à tous les types de coureurs de s'affronter, aussi bien sur des routes en plaine que vers les fameux sommets mythiques pyrénéens. L'objectif de cette saison 2014 est de dépasser les 1 000 coureurs classés l'année passée. Le règlement, en l'état, prévoit 17 catégories,



Mille coureurs s'étaient classés en 2013. L'objectif est de dépasser ce nombre cette année.

récompensées sur chaque épreuve, avec l'obligation pour les cyclistes de participer à un minimum de trois épreuves pour apparaître au classement général final, à l'issue de la Tarbaise. Ils seront alors conviés à la cérémonie de remise des trophées régionaux en fin d'année, à Nohic (82), où les récipiendaires, partageant l'après-midi avec les jeunes pousses des écoles de vélo, recevront leurs récompenses. A.B.

LES ÉPREUVES 2014 :

L'Auscitaine (6 avril), l'Octogonale (18 mai), l'Albigeoise (1^{er} juin), l'Ariégeoise (28 juin), la Pyrénéenne (6 juillet), la Barousse-Balès (10 août), la Jalabert (24 août), la Lapébie (7 septembre), la Casartelli (13 et 14 septembre), la Georges Gay Aéroconstellation (21 septembre), la Tarbaise (28 septembre).

À CONFIRMER :

La Transfrontalière, le 15 juin.





BEAUJOLAIS
- CHALLENGE -

Beujolais Challenge Vélo

17 MAI 2014 / Villié-Morgon

40 km / 80 km - 1 montée chronométrée
120 km - 2 montées chronométrées

beaujolais-challenge.com

Cyclisme sur route en Andorre

6 nuits hotel 4 étoiles
Activités culturelles et Spa
Seulement 1050€ / personne
Tout inclus dès l'arrivée

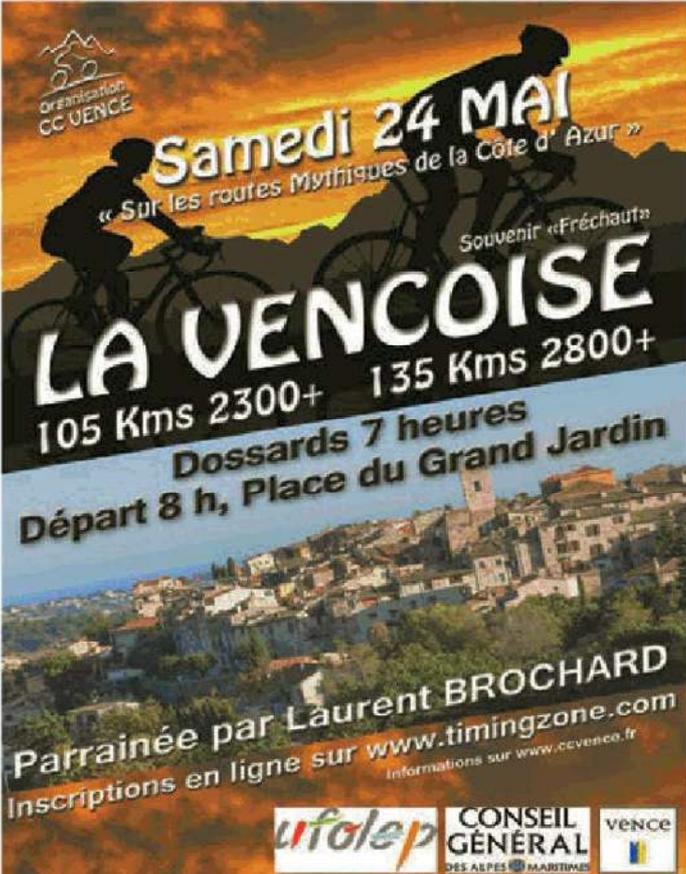


Coll d'Ordino
Altitud: 1.914 m
2,4%

Point à 2,9 km
Altitud final: 1.980 m
Distance: 84 m

Hotel Llop gris
Tel. +376 751 515 / www.llopgis.com

Landscape Call Center Andorra
www.call.cd / +376 80 49 30



Organisation CC VENCO

Samedi 24 MAI
« Sur les routes Mythiques de la Côte d'Azur »
Souvenir «Fréchaut»

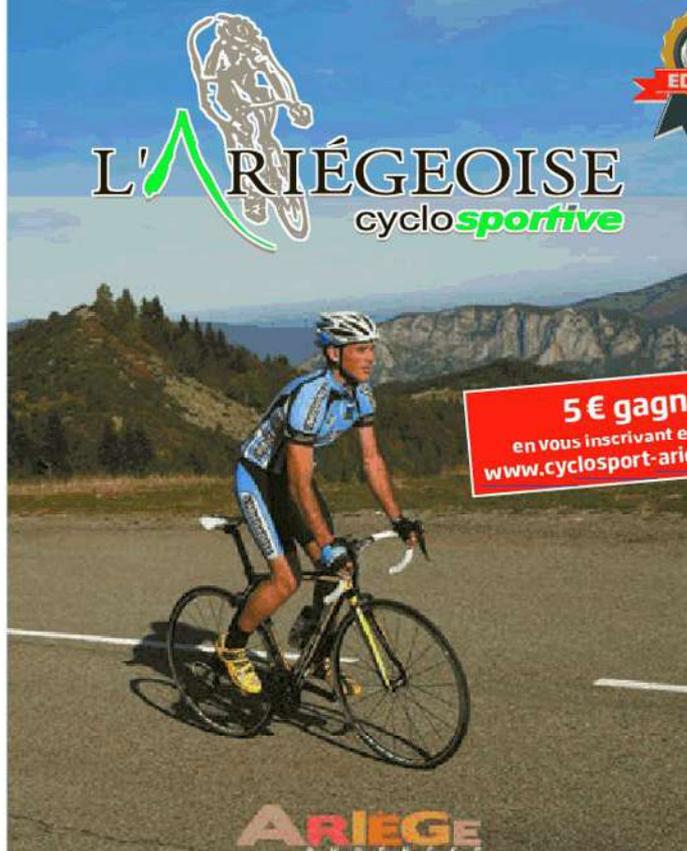
LA VENCOISE

105 Kms 2300+ 135 Kms 2800+

Dossards 7 heures
Départ 8 h, Place du Grand Jardin

Parrainée par Laurent BROCHARD
Inscriptions en ligne sur www.timingzone.com
Informations sur www.ccvenco.fr

ufolep CONSEIL GÉNÉRAL DES ALPES MARITIMES VENCE



L'ARIÉGEOISE
cyclo**sportive**

20^e EDITION

5 € gagnés
en vous inscrivant en ligne sur
www.cycloport-ariegeoise.com

ARIEGE PYRENEES

SAMEDI 28 JUN 2014

Vous aussi,
venez défier le Plateau de Beille!

Tarascon - Plateau de Beille
(parcours cyclosporifs)
L'Ariégeoise : 165,5 km - 3 558 m - 8h00
La Mountagnole : 103 km - 2 542 m - 8h30

Tarascon - Tarascon (randonnée)
La Passejade : 73,5 km - 803 m - 9h00

INSCRIPTIONS UNIQUEMENT JUSQU'AU 20 JUN 2014

Renseignements Course :
L'Ariégeoise Cyclo Club >>> E-Mail : ariegeoise.cycloclub@wanadoo.fr

Renseignements Hébergements et Loisirs :
Office de Tourisme des Montagnes de Tarascon et du Vicdessos
E-Mail : info@tarascon-vicdessos.com

Espace François Mitterrand - BP 70119 - 09401 Tarascon-sur-Ariège Cedex
Tél. : 05 61 05 94 94

uci uci golden bike .com

CLUB PRESTIGE TROPHEE LABEL D'OR

NOS CORRESPONDANTS:

> PACA: Jean-Paul Vespini, 41, clos de Collet-Rouge, 13700 Marignane. Tél.: 04 42 77 13 17; 06 86 72 55 58. E-mail: vespini.jeanpaul@gmail.com

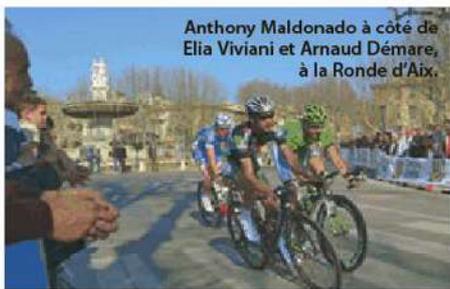
> Corse: Noël Kruslin, lot. Paul-Mariani, 20250 Soveria. Tél.: 06 12 10 66 28. E-mail: noel.kruslin@gmail.com

PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR > ANTHONY MALDONADO

Portrait

Lancé par un bon début de saison

Aix-en-Provence (Bouches-du-Rhône) – L'Aixois, âgé de 22 ans, a cumulé quelques succès et montré ses qualités de leader. Une « gague » qu'il souhaite mener beaucoup plus loin...



Anthony Maldonado à côté de Elia Viviani et Arnaud Démare, à la Ronde d'Aix.

est « rentré épuisé ». « Nous avons surtout travaillé le contre-la-montre par équipe, détaille-t-il, un exercice difficile, dans le but de nous préparer aux Boucles de la Marne et à sa 3^e étape avec un chrono par équipe de 23 km. Nous n'avons pas souvent l'occasion d'essayer les vélos de contre-la-montre, de nous familiariser avec la position plus allongée. » Depuis le début de l'année, Anthony Maldonado, qui rêve de passer professionnel et a décidé de tout miser sur cette saison, cumule les bons résultats. Vainqueur – pour l'instant – de trois courses au Circuit des 4 cantons, à Carcès (83) et au Circuit méditerranéen devant Thomas Boudat, le champion du monde de l'omnium, il a révélé de belles qualités de leader en se montrant le plus fort dans le sprint final pour concrétiser tout un travail d'équipe. « Lorsque je vois tous les gars travailler pour moi, cela m'oblige à réussir, et bien sûr la victoire me donne encore plus de confiance », dit-il. Au Grand Prix de Carcès, les

quatre Aixois en tête de la course, estimant qu'ils n'avaient pas de bonnes jambes, se sont laissés rattraper pour ensuite se mettre à son service. « Forcément, cela me responsabilise, j'ai envie de bien faire et de ne pas louper mon sprint. » Déçu par son abandon, à cause d'une chute, au Grand Prix Jean Masse ouvrant la Coupe de France de DN1, il a voulu se racheter le lendemain dans le GP du pays d'Aix où il s'est classé 2^e, devancé par Thomas Girard (CR4C Roanne), ce qui démontre un bel esprit de gagnant. L'Aixois aimerait remporter une manche de la Coupe de France pour figurer parmi le gratin du cyclisme amateur et confirmer ses qualités, qui lui ont permis d'avoir quelques contacts avec le monde pro. Pour l'heure, il lui faut multiplier les excellents résultats. Il va disputer le Tour du Loir-et-Cher, une épreuve tremplin pour les amateurs, et le Tour de Serbie (UCI Europe Tour) en juin, dans le but de s'aguerrir. J.-P.V.



CORSE > DANIELLE ROSSI

Portrait

Portée par l'appétit du défi

Sari-Solenzara (Corse-du-Sud) – Recordwoman du tour de l'île à vélo, Danielle Rossi est une athlète que la vie a conduite très tôt à repousser ses limites. Le sport aussi.

Elle vous prévient d'emblée : « Excusez-moi si j'ai du mal, mais je dois vraiment me concentrer. » Ses problèmes de surdité, Danielle Rossi ne sait pas précisément à quelle période ils remontent ni ce qui les a provoqués. « À l'enfance, sûrement... Les médecins m'ont dit que ça doit être la conséquence d'une chute, mais ni moi ni ma famille ne savons ce qui a bien pu se passer. » Elle doit donc être attentive. Elle a fini par apprendre à lire sur les lèvres et, à vélo, n'entendant pas le moteur des véhicules, elle s'efforce d'avoir les yeux partout. Parce qu'elle roule ! Elle a même fait de la pratique sportive le moyen de rester positive malgré tout.

« J'ai commencé par la course à pied, rappelle-t-elle, tout en faisant un peu de vélo. Puis je me suis mise sérieusement au sport cycliste il y a cinq ans, à la suite d'une blessure. » Licenciée au Vélo Club Fium'Orbu, elle compte parmi les trop rares féminines du peloton insulaire à s'efforcer de faire honneur au calendrier. Mais au-delà des courses et cyclos du week-end, elle est devenue une sportive qui marche au défi. La problématique santé a été aussi sa source de motivation : « Dans mon village, il y a des gens qui s'impliquent dans la lutte contre la mucoviscidose. J'ai décidé d'associer mon projet de record du tour de Corse à cette

cause. » Elle s'est donc élancée, comme l'a fait aussi l'an dernier son homologue masculin Christophe Santini, sur les routes redoutables et piégeuses du littoral insulaire, quinze jours avant le Grand Départ du Tour. « J'ai réussi 31 h 22 min en restant vingt-cinq heures sur le vélo. C'est bien sûr une satisfaction, mais je pense qu'une assistance mieux organisée aurait pu me permettre de gagner à peu près deux heures et demie », reconnaît la recordwoman de 47 ans. Une bonne raison d'envisager une autre tentative ? Elle ne l'exclut pas, même si, pour l'heure, ses priorités sportives sont



Danielle Rossi a fait de sa surdité une source de motivation pour la pratique du sport. Avec succès.

tournées vers la saison 2014. Et elle compte bien s'y éclater, comme elle le fait à l'entraînement : « Trois sorties par semaine et trois séances de course à pied. À vélo, j'ai le col de Bavella, l'un des plus durs de l'île, près de chez moi. J'en profite, car j'adore grimper ! » N.K.



GUIDE PRATIQUE

>> Détaillants - Cyclos - Tourisme

VERRES CORRECTEURS

CEBE
OAKLEY
adidas
Julbo

OPERA / sport

01 48 24 80 35

12, rue de la Chaussée d'Antin
75009 Paris - Fax : 01 47 70 82 34 www.opticien-du-sport.com

Hôtel de la Valentin * *

Séjours Cyclos en Oisans
Pension complète à partir de 55€/jour

Atelier, local sécurisé, espace de remise en forme, massages, encadrement, restauration adaptée...
30 itinéraires facilement accessibles depuis l'hôtel par télécabine :
Glandon, Croix de Fer, Galibier, Alpe d'Huez...

04 76 79 22 43
info@les2alpesleisure.com
40 avenue de la Muzelle
38860 LES DEUX ALPES
www.les2alpesleisure.com

CH'TI BIKE TOUR
La 10^{ème}

La Laurent Desbiens
Cyclo sportive

DIMANCHE 31 AOÛT 2014
Armentières

La Route des Maillots
Samedi 30 août

Toutes les infos :
contact@lechtibiketour.org
www.lechtibiketour.org

La Bande Familiale du Nord
Dimanche 31 août

108€
89€
Offre Pack
Cuissard+Maillot
Tailles du XS au XXL

Nouvelle Collection : Polos, T-shirts, Maillots, Cuissards...



www.grupetto-shop.com

EXCLUSIVEMENT SUR NOTRE SITE



Vous nous écrivez...

CASSETTE LIGHT

■ Je viens d'acquérir une paire de roues carbone ultralégère et j'envisage de mettre une cassette de même niveau. Ma question porte sur les cassettes alu, titane ou éventuellement acier. Quelle est leur durée de vie moyenne en kilomètres dans des conditions normales d'utilisation. Ma seconde question porte sur la cassette KMC titane: avec sa chaîne, est-elle compatible avec un dérailleur arrière Record 10 vitesses de 2004?

📧 **Dominique Huet, Lartigue (32)**

Les cassettes en aluminium sont en tout cas les plus fragiles. Il n'y a pas de conditions d'utilisation « normales ». En effet, en plus de la météo et du terrain, le coup de pédale, la manière de passer la puissance, le fait qu'on grimpe assis ou en danseuse, l'état de la chaîne sont autant de facteurs à prendre en compte. L'alu s'use donc plus vite.

Les cassettes en titane ou en acier sont les plus durables. Seulement, celles en titane usent plus rapidement leur chaîne. Dans tous les cas, il ne faudra pas utiliser une chaîne trop abîmée sur votre cassette légère. Normalement, une cassette et une chaîne 10 vitesses doivent passer sans problème sur votre dérailleur Campagnolo, la seule différence perceptible étant peut-être des changements de rapport un peu moins fluides.

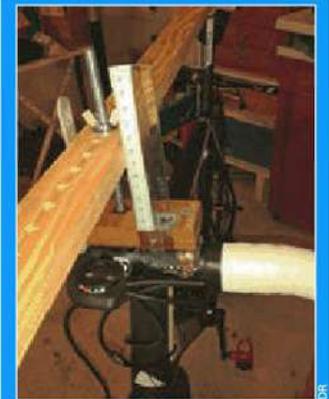
ASSISE DIFFICILE

■ J'ai, il y a un an, changé ma selle San Marco Aero par une selle fi'zi:k Aliante. Ce fut pour moi le début des ennuis. Au bout de plusieurs sorties, j'ai une déchirure d'un centimètre sur le périnée. Je précise avoir été opéré deux fois de ce côté du périnée. Par principe de précaution, je reviens à ma selle initiale et j'ai effectué une petite sortie de reprise. Cela après douze

semaines d'arrêt. Je crains que cette déchirure réapparaisse d'ici à trois ou quatre sorties, même si la selle San Marco est moins agressive. L'utilisation de crème Overstim.s sur le cuissard pourrait-elle me permettre de pédaler sereinement? Dois-je effectuer mes sorties de manière progressive à raison d'une toutes les deux semaines, afin que le fessier soit plus endurant aux frottements sur la selle?

📧 **Agostinho**

Les crèmes ne protègent que des frictions et traitent éventuellement les coupures liées à des échauffements. Mais sur une déchirure, elles n'ont aucun effet. Il faut vous assurer que la selle utilisée est en bon état et parfaitement réglée en hauteur, en recul et en alignement. Après, y aller progressivement est une façon raisonnable d'envisager la reprise. Portez également votre attention sur l'état de votre cuissard et de son fond. Il faut que ce dernier soit bien plaqué et sans pli sur le périnée.



L'ASTUCE DU MOIS

Hervé Dohen nous présente son outil pour mesurer la différence de hauteur selle-cintre. Il vous faut:

- 1 tasseau assez long pour aller du bec de selle au cintre.
 - 1 petite planche de bois.
 - 2 demi-colliers de plomberie, diamètre 32, vissés dans la petite planche (à environ 100 à 110 mm).
 - 2 petits morceaux de chambre à air collés sur le collier pour protéger le cintre.
 - 1 bout de tige filetée (n'importe quel diamètre, mais pas trop fin quand même) collé dans la petite planche avec 2 écrous papillons et 2 rondelles.
 - 2 équerres métalliques servant de guide (pas indispensable, mais protège la règle).
 - 1 règle (seule pièce achetée 0,90 € au supermarché). Il faut bien « calibrer » pour visser/coller la règle au bon endroit pour avoir la lecture directe de la cote.
 - Colle époxy bicomposant et cyanoacrylate.
- Ensuite, il n'y a plus qu'à mettre un niveau sur le tasseau et à régler l'horizontalité en jouant sur les écrous papillons pour monter ou descendre le tasseau. La lecture de la valeur s'effectue directement.

DROIT DE RÉPONSE DE L'UFOLEP

■ Conformément aux dispositions de la Loi du 29 juillet 1881, l'UFOLEP, Fédération sportive affiliée, sollicite la parution d'un droit de réponse au regard des nombreuses erreurs et inexactitudes parues dans le numéro 445 de la revue CYCLE en ce qui concerne les garanties Individuelle Accident proposées aux licenciés UFOLEP.

Tout d'abord, contrairement à ce qui est indiqué dans cet article, l'indemnisation d'une Incapacité Permanente Partielle n'est aucunement soumise à un seuil minimal de 5 %. Tout Incapacité Permanente Partielle constatée après expertise médicale justifie l'octroi du capital forfaitaire prévu au contrat, et ce dès le premier point d'IPP.

Sur ce point également, l'affirmation selon le capital versé pour une invalidité de 100 % ne peut excéder 90 000 euros est également erronée. En effet, en fonction du niveau de garantie choisi par le licencié lors de son adhésion, une IPP de 100 % peut justifier le règlement d'un capital de 152 450 euros.

En ce qui concerne le remboursement des frais de soins, si les remboursements sont réalisés après intervention de la sécurité sociale, il s'agit de dispositions légales et réglementaires issues du Code de la Mutualité et de la Sécurité Sociale, les mutuelles n'étant pas habilitées à se substituer aux organismes sociaux.

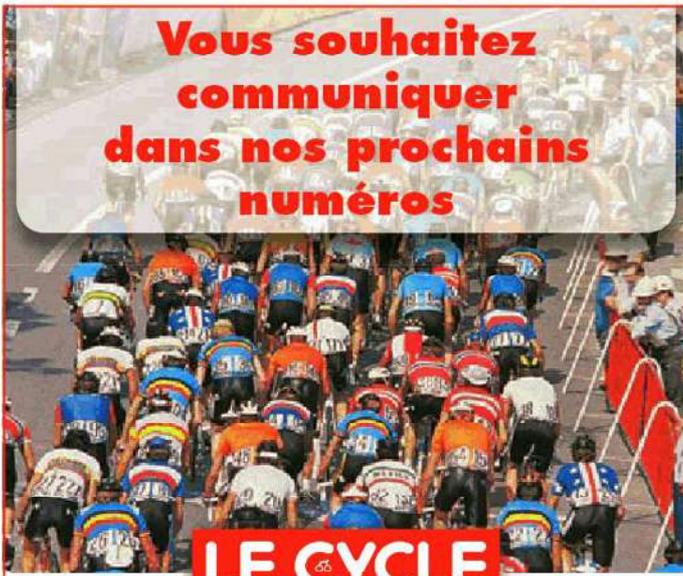
C'est en raison de ces dispositions légales obligatoires que la MAC Mutuelle Accident de la Ligue de l'enseignement accorde aux licenciés UFOLEP le remboursement des frais médicaux restés à charge

après intervention des organismes sociaux. De fait, le plafond de base de 7 623 euros est totalement adapté au regard de ce mécanisme d'intervention. Pour ce qui est du capital décès, l'affirmation selon laquelle le dédommagement de base ne saurait en aucun cas excéder 20 000 euros mérite une précision importante. Tout licencié UFOLEP dispose de la faculté de souscrire une garantie complémentaire pour une cotisation de 30,42 € permettant de bénéficier d'un capital de base de 30 490 € augmenté de 7 623 € au profit du conjoint et de 3 812 euros par enfant à charge dans la limite de 60 980 €. De fait, un conjoint survivant avec 3 enfants à charge peut donc bénéficier d'un capital de 49 549 €.

Enfin, n'oublions pas que les garanties de base que votre article qualifie de « minimaliste » sont proposées aux licenciés UFOLEP pour un montant de 1,14 € et que des garanties complémentaires sont proposées au libre choix afin de moduler les différents postes d'indemnisation pour des montants de cotisation allant de 22,37 euros à 30,42 euros.

■ **NOTE DE LA RÉDACTION:** Nous avons effectivement fait une erreur sur l'indemnisation du taux d'invalidité, pour lequel nous indiquions un seuil minimal de 5 %, et sur le capital versé en cas d'invalidité permanente. Pour le reste, comme nous l'annonçons en préambule, nous avons insisté sur les prises en charge de base, en expliquant aussi clairement qu'il était plus que conseillé de souscrire à des garanties complémentaires.

**Vous souhaitez
communiquer
dans nos prochains
numéros**



LE CYCLE

Le service publicité :

Isabelle GOMES : 01 41 33 37 11
(Dir. Clientèle - Fabricants - Distributeurs - Agences)

Isabelle LAMUSSE : 01 41 33 38 73
(Dir. Clientèle - Stages - Cyclotourisme - Hôtel)

Nelly SALVADO : 01 41 33 47 39
(Ass. Pub)

**L'ITALIE S'OUVRE A VOUS
VENEZ DÉCOUVRIR LES DOLOMITES**

HÔTEL PORDOI ARABBA

situé au cœur des Dolomites Italiennes
vous accueille et vous propose toutes activités cyclosportives

Renseignements

HÔTEL PORDOI

32020 BELLUNO - I

Tél.: +39 0436 79113 • Fax.: +39 0436 79136

www.hotelpordoi.it • info@albergopordoi.it



Hotel Acacia

SEJOURS CICLO-CESENATICO (Adriatique/Italie)

Nous vous proposons : une ambiance familiale à 80 m. de la mer, avec salle de gym tecnogym, équipée pour le fitness, à côté salle avec bassin hydro massage et sauna. Grande piscine (100m) avec solarium. Parking privé. WI-FI

OFFRE SPECIALE DU 6 AU 27 SEPTEMBRE 2014
7 jours en pension complète 255,00 €

Compris :

Riche buffet de petit déjeuner - Repas avec menu au choix - Buffet de salades Boissons au repas - Garage fermé pour les vélos - Excursions avec guide carnet de route de cyclotourisme de la région. Utilisation de notre centre fitness

PRIX SPECIAUX POUR GROUPES ET FAMILLES

Situé à 80 m. de la mer **Nous parlons français**

CESENATICO VILLAMARINA (Adriatique / Italie)

www.hotelacacia.it • info@hotelacacia.it

Tél. : + 39 0547 86286 - Fax : + 39 0547 86804 - Tél. privé : + 39 0547 680536



**PEDALEZ
EN 3 CLICS...**

**MA LICENCE FFC EN
LIGNE EN TOUTE
LIBERTE**

Simple, pratique et
rapide, adhérez à la
Fédération Française de
Cyclisme, en vous
connectant sur le site
www.ffc.fr

**PASS'CYCLISME, PASS'CYCLOSPORTIVE,
PASS'SPORT NATURE, PASS'SPORT URBAIN, PASS'LOISIR,
les licences les plus compétitives du marché.**

Choisissez votre licence* selon votre activité et votre niveau, au juste prix, sans adhésion complémentaire et bénéficiez ainsi de tous les avantages de la LICENCE FFC :

- Une couverture assurance performante avec des garanties en Responsabilité Civile et Individuelle Accident exceptionnelles à l'entraînement, en compétition ou pour une activité de loisir sportif.
- Une assistance rapatriement sur les manifestations organisées sous l'égide de la FFC.
- Un certificat médical incorporé pour une inscription plus facile sur les épreuves.
- Des avantages et réductions sur de nombreuses marques et services.



**FÉDÉRATION
FRANÇAISE
DE CYCLISME**

www.ffc.fr

*Offre réservée aux pratiquants des épreuves Cyclisme Pour Tous, toutes disciplines, hors épreuves de compétition du calendrier national.

UTILISEZ-VOUS VOTRE VÉLO POUR VOUS RENDRE SUR VOTRE LIEU DE TRAVAIL ?



LES RÉSULTATS	
OUI >	77%
NON >	23%

Le résultat est clair, le vélo ne vous sert pas uniquement dans vos loisirs et votre pratique sportive. Économique, rapide, bon pour la santé... à vos yeux, il a tout pour plaire.

OUI UN ACTE ÉCOLOGIQUE

J'ai toujours utilisé mon vélo pour me rendre sur mon lieu de travail depuis plus de trente ans, que ce soit en province ou à Paris. C'est bien plus rapide, écologique et cela réveille le matin! C'est aussi un bon entraînement.

Gilles Chalamet

OUI DE BONNE HUMEUR

J'utilise mon fixie tous les jours pour aller à mon travail. Je fais 80 km par semaine. Cela me met déjà de bonne humeur et me permet de faire progresser mon entraînement et ma résistance pour le week-end, lors des sorties de mon club.

Daniel Heim

OUI EN RESTANT ATTENTIF

J'en retire beaucoup de bénéfices: financier, entraînements complémentaires, santé, forme... Mais attention, pas d'improvisation, car les risques liés à la circulation sont importants. Il faut donc bien être visible sur le vélo et être bien protégé au niveau vestimentaire...

Hugues Seuwin

OUI C'EST PLUS RAPIDE

Pour ma part, je trouve que le vélo est plus rapide que les transports en commun. J'ai démarré il y a cinq ans et, depuis, je continue car je trouve ça agréable. Moins de stress que dans les transports en commun et c'est une voiture de moins sur Paris. J'en profite pour faire du décrochage et je gagne au final un quart d'heure par jour!

Franck Ferrant

OUI BON POUR LA SANTÉ

Habitant en ville, je n'ai rien trouvé de plus rapide (bouchon? Connais pas), agréable (évacue le stress), économique, ponctuel. Et en plus, c'est bien vu par mon employeur, c'est du pas cher, et je suis moins malade que quand je prenais le bouillon de culture des transports en commun.

Alain Lefranc

NON TROP DANGEREUX

Habitant à une trentaine de kilomètres de mon lieu de travail

et à la campagne, le réseau routier ne me permet pas de me rendre sur mon lieu de travail, car c'est une route à double voie.

La circulation est devenue très dangereuse. Pour les personnes pouvant utiliser des voies cyclables, pourquoi pas? Sinon, le risque est vraiment élevé.

Pierre Peyrat

NON TROP PEU DE KILOMÈTRES

Je ne prends pas mon vélo parce que la distance est trop courte entre mon domicile et mon travail (10 km environ). Sur si peu de kilomètres, je n'ai pas assez de temps pour chauffer les muscles. De plus, j'ai un peu de matériel pour mon travail, ce qui m'obligerait à acheter une petite remorque si je décidais d'aller au travail à vélo.

Gilles Bresson

NON CELA RESTE UN LOISIR

Pour moi, le vélo reste un loisir et je ne peux pas l'assimiler avec le fait d'aller au travail! Donc, je ne m'en sers pas pour mes déplacements quotidiens.

Daniel Messonet

LISTE DES DISTRIBUTEURS

- **BBB**, Maillon, tél. : 05 56 38 63 00, info@maillon.fr, www.bbbparts.com
- **BERGAMONT**, BMC, www.bergamont.de
- **BIKEUROPE**, tél. : 0 825 00 44 04, www.bontrager.com
- **BMC**, tél. : + 41 (0)32 654 14 54, info@bmc-racing.com, www.bmc-racing.com
- **BOLLÉ**, www.bolle-europe.fr
- **BICYCLE LINE**, www.bicycle-line.com
- **B'TWIN**, tél. : 0 810 08 08 08, www.btwin.com
- **CAMPAGNOLO**, Campagnolo France, tél. : 04 77 55 63 05, www.campagnolo.com, campagnolo@campagnolo.com
- **CANNONDALE**, Cycling Sport Group, tél. : 00 41 61 48 79 380, servicedeseeurope@cannondale.com, www.cannondale.com, www.sugoi.com
- **CANYON**, Canyon France, tél. : 08 90 71 01 32, france@canyon.com, www.canyon.com
- **CUBE**, Planet Fun, tél. : 05 46 45 74 00, contact@planetfun.fr, www.cube.eu
- **EKOI**, tél. : 0 800 30 30 99, www.ekoi.fr
- **ETXEONDO**, tél. : 00 34 943 69 12 49, www.etxeondo.com
- **FSA**, ESM, tél. : 04 79 84 36 80, info@esm-sport.com, www.fullspeedahead.com
- **GAERNE**, www.gaerne.com
- **GIANT**, Giant France, tél. : 04 88 78 68 00, info@giant.fr, www.giant-bicycles.com
- **GORE BIKE WEAR**, tél. : 0 800 46 73 26 67, www.gorebikewear.com
- **HAIBIKE**, Winora, tél. : 0 800 64 65 66, contact@winora-group.com, www.haibike.de
- **KUOTA**, Valdenaire, tél. : 03 29 23 23 46, info@valdenaire-sa.com, www.kuota.it
- **MERIDA**, Merida Bike SWE SA, tél. : 00 34 91 830 65 15, www.merida-bikes.com
- **LOOK CYCLE**, tél. : 03 86 71 63 00, www.lookcycle.com
- **MAVIC**, www.mavic.com
- **NOREKO**, tél. : 04 74 39 82 34, www.noreko.fr
- **NORET**, tél. : 02 96 50 45 50, www.noret.com
- **NOW COMPANY**, tél. : (00 32) 10 23 01 80, www.nowcompany.com
- **OVERBOARD**, www.over-board.co.uk
- **POLAR FRANCE**, tél. : 05 59 43 52 90, www.polarfrance.fr
- **RAPHA**, www.rapha.cc
- **ROTOR FRANCE**, tél. : 03 21 38 30 60, www.rotorbike.com
- **ROYAL VÉLO FRANCE**, tél. : 03 25 40 39 39, rvf-info@rmf-rvf.com
- **SANTINI FRANCE**, tél. : 03 20 50 42 43, www.santini-france.com
- **SHIMANO**, Shimano France, tél. : 03 21 73 25 25, www.shimano-france.com, www.shimano.com
- **SPECIALIZED**, Specialized Europe, tél. : 04 75 60 00 05, infofrance@specialized.com, www.specialized.com
- **SPIUK FRANCE**, tél. : 06 71 84 72 51, www.spiuk.com
- **SPORT PULSION**, tél. : 04 50 46 50 50, velo@sportpulsion.fr
- **SRAM**, Dagg, tél. : 01 34 66 69 46, contact@dagg.fr; Savoye, tél. : 04 74 36 13 77, info@savoye.fr; Winora, tél. : 0 800 64 65 66, contact@winora-group.com; www.sram.com
- **TREK**, Trek France, tél. : 05 62 12 08 10, france@trekbike.com, www.trekbikes.com
- **TUFO**, Velox, tél. : 01 39 61 59 21, info@velox.fr, www.tufo.com



OUI ou NON

AVEZ-VOUS PRÉVU D'ALLER EN MONTAGNE CET ÉTÉ POUR ESCALADER DES COLS ?

Envoyez votre réponse avant le 29 avril par mail (le.cycle@motorpresse.fr) ou Internet (www.lecycle.com, rubrique « Débat du mois »). Un abonnement d'un an au « Cycle » est à gagner, après un tirage au sort.

Beauty AND THE BEAST

fi'zi:k

spine
concept

Developed by fizik

www.fizik.com/components

A4 Selection T +39 0444 461100 info@a4selection.com

* Le beau et la bête.

CYRANO
HANDLEBARS

BULLS
THE RIDE YOU WANT

ALPINE HAWK Di2



Cadre: carbon fibre, monocoque **Hauteur cadre:** 50/52/54/56/58/60 cm **Couleur:** black shiny/white shiny **Fourche:** carbon fibre, lite fork, 15 mm through axle **Dérailleur avant:** Shimano Ultegra Di2 22-speed compact **Jeu de pédalier:** Shimano Ultegra 50/34T Compact - PRESS FIT **Freins:** Shimano Freeza, hydraulic disc 160/140 mm **Cintre/potence:** FSA SL-K **Selle/tige de selle:** Fizik Arione MG/FSA SL-K Di2 **Jantes:** BULLS RR-21 D LITE **Pneus:** Schwalbe One, 25 mm Folding **Poids:** ca. 7,8 Kg



www.bulls.fr

3599€

Prix public conseillé par le fabricant (TTC)



BULLS, marque exclusive Veloland
Liste des revendeurs: www.veloland.com