LE CYCLE
LE MAGAZINE N°1 DES PRATIQUANTS
LE CYCLE
N° 448 JUIN 2014

CANYON CF SLX 9.0
Élu Vélo Route de l'année 2014
pour la deuxième année consécutive

Entraînement
Comment choisir le parcours qui vous fera progresser

DOSSIER MATÉRIEL
5 points clés à vérifier sur votre vélo avant une cyclo

Diététique
Le petit déjeuner idéal qui va dynamiter vos sorties!

Découverte
3 parcours de montagne exceptionnels dans l'arrière-pays niçois

SUPPLÉMENT GRATUIT 24 PAGES

Lunettes photochromiques
12 modèles au banc d'essai

Tour de France 2014
Les étapes de montagne
LES PLUS BEAUX COLS
commentés par David Moncoutié, Thibaut Pinot, Alexandre Geniez…

MAVIC

TOUJOURS À VOS CÔTÉS DEPUIS 125 ANS

Ksyrium 125

HC 125 maillot et cuissard

MAVIC®

LE SANG JAUNE

mavic.com

ETERNELLES CLASSIQUES Le Tour des Flandres et Paris-Roubaix demeurent les véritables courses tests pour les cyclistes solides, les défis les plus primitifs du cyclisme. ¶ Les routes de ces courses sont couvertes de poussière et de saletés, semées par les vents féroces des sombres hivers européens à travers les voies d'un autre siècle. Quand le ciel est gentil, la poussière remue et enveloppe les coureurs dans une tempête aveuglante et étouffante. Quand la pluie tombe, il n'y a pas de répit. La boue couvre les pavés, transformant les pierres en glace. ¶ Pour les coureurs, il n'y a nulle part où se cacher. La dureté de ces routes forge les caractères de ceux qui se battent. Elle met en avant la peur et la faiblesse, la force et le courage – ces traits humains qui font que ce sport existe pour se mettre en évidence et être récompensé. ¶ Ce sont les routes sur lesquelles les légendes se sont forgées : Coppi, Bobet, Merckx, Hinault, Kelly, Museeuw. En 2013, le monde a vu Fabian Cancellara confirmer sa place parmi les plus grands, remportant le Tour des Flandres et Paris-Roubaix. Son exploit fut l'un des spectacles les plus majestueux jamais vus sur les routes d'Europe du Nord. ¶ Paris-Roubaix a été surnommé L'Enfer du Nord, non pas à l'origine pour les routes pavées, mais pour l'état dans lequel le Nord de la France a terminé la guerre. La campagne a été détruite, les villes ravagées. La course sur les pavés était plus une nécessité qu'une fanfaronnade, car c'est tout ce qu'il restait. Les routes des agriculteurs qui ont survécu à la guerre servent désormais de champs de bataille pour les équipes et les coureurs à la recherche d'un exploit inoubliable. Conceptions des vélos, configurations des géométries, ajouts de rembourrages et de petites astuces intégrées ont tous joué leur rôle pour aider les coureurs dans les courses historiques d'un jour ¶ Mais les pavés les ont tous battus, jusqu'à ce que Cancellara prouve le contraire. Jusqu'à ce que le Domane le prouve.

trekbikes.com/domane

TREK

LE CYCLE

RÉDACTION
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 Pondevie, Cédric Leroy
Directeur artistique: Christophe Lassaut
Première maquettiste: Valérie Fin
Assistée de: Bertrand Debray
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, Jean-Denis Gely, Frédéric Millet, Pascal Rivat, Antoine Vayer, Jean-Paul Vespini

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 Pondevie (Île-de-France), Jean-Denis Gely (Languedoc-Roussillon), Jean-Charles Verguet (Lorraine), Alain Blès (Midi-Pyrénées), Denis Vanderbrugge (Nord, Belgique), André Gomez (Pays de la Loire), Raphaël Nappey (Picardie), Louis Delavault (Poitou-Charentes), Jean-Paul Vespini (PACA), Georges Polge (Rhône-Alpes), Fabrice Bluszez (Limousin), David Allais (Normandie), Noël Kruslin (Corse)

LE CYCLE édité par MOTOR PRESSE FRANCE
12, rue Rouget-de-Lisle
92442 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, 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 Dussourt (37 13)
Assistante: Sylviane Champion (37 13)
Directeur délégué Pôle Loisir: Marc Lacoste (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 régie: Christine David (37 30)
Assistante: Jocelyne Dujardin (37 31)
Directrice de publicité du Pôle Sport Endurance: Isabelle Lefebvre (38 97)
Directrice de clientèle: Isabelle Gomes (37 11)
Directrice de clientèle courses: Isabelle Lamussé (38 73)
Assistante de publicité: Nelly Salvado (47 39)
Chef de studio: Thierry Dijon (59 89)

DIFFUSION ET PROMOTION
Directeur: Denis Foisy
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@dynapresse.ch, www.dynapresse.ch
Autres destinations nous consulter: + 33 1 55 56 70 52.
La référence ICS de Motor Presse France est FR58ZZZ395793.
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: Presstalis

FABRICATION
Directeur: Hervé Rouher (38 58)
Chef de fabrication: Bénédicte Larue (79 11)
Impression: Rotolito Lombarda, Via Sondrio 3, 20096 Seggiano di Pioltello (MI)

PHOTOGRAVURE:
Motorpresse: O. Aujean (47 96), C. Cherfan (47 97) et G. Lioret (47 83)

Motor Presse France est une filiale du groupe Motor Presse International:
Présidents: Dr. Volker Breid / Norbert Lehmann
CEO: Dr. Volker Breid / Henry Allgaier

Numéro de commission paritaire:
1215 K 83416
Dépôt légal: mai 2014
N° ISSN 0184-1238

OJD PRESSE PAYANTE Diffusion Contrôlée 2012

Plus d'action ?

La dernière grande Classique de printemps, Liège-Bastogne-Liège, ne restera pas longtemps gravée dans nos mémoires. En effet, la Doyenne des Classiques, qui favorisait d'habitude une course de mouvement par son parcours tourmenté, n'a pas tenu ses promesses. Bon nombre de téléspectateurs sont restés sur leur faim quant au spectacle proposé. Les analyses suivant cet ennui cathodique ont mis en avant plusieurs éléments, dont la tactique de neutralisation des principaux favoris Valverde et Gilbert, le système d'attribution de points qui rend les coureurs plus attentistes, un parcours long et difficile, ainsi que le rôle des oreillettes, qui limiteraient le potentiel offensif du coureur. Cependant, je me garderai de jeter la pierre aux coureurs, qui sont de plus en plus victimes d'un système, que l'UCI doit vraiment faire évoluer en prenant des mesures favorisant l'esprit d'attaque. Toujours à la décharge des valeureux acteurs, on ne peut pas juger une épreuve sur les seules images des soixante derniers kilomètres d'une course aussi usante. Cela revient à diffuser les vingt dernières minutes d'un match de football, qui peuvent être soit palpitantes, soit soporifiques. N'oublions pas que ces athlètes ont passé plus de six heures sur le vélo à près de 40 km/h de moyenne et que la course s'est jouée aussi dans les précédentes difficultés de la Doyenne. Alors si, sur le final, leur taux d'acide lactique ne leur permettait pas de rouler plus vite ou de lancer une énième attaque, comment réellement leur en vouloir ? C'est peut-être aussi aux commentateurs télé de nous faire vivre la course autrement pour la rendre plus intéressante pour les pratiquants de vélo que nous sommes.

On ne peut pas juger une épreuve sur les images des derniers kilomètres

Dans ce numéro, les plus beaux cols du Tour de France 2014 commentés par des champions. Un guide de 24 pages à détacher et à conserver pour les vacances.

Carbon
XPRESSO
10
iCLIC
Titan Carbon
XPRESSO
12

TIME
ADDICTIVE TECHNOLOGY
CHEZ TIME, NOUS SOMMES TRÈS OUVERTS!
Xpresso, la pédale à préouverture automatique ICLIC*
A partir de 49,95€ TTC (prix public conseillé)
* brevet TIME

L'élection du Vélo route de l'année est aussi l'occasion de faire un peu de cyclotourisme, comme ici sur le pont du Diable, à l'entrée des gorges de l'Hérault, du côté de Saint-Guilhem-le-Désert.

F. BERRY

Photo de couverture : Fabrice Berry

SOMMAIRE

N° 448 - JUIN 2014

ACTUS
10 Shopping
12 Shopping sportswear
14 Monde du vélo

ÉVÉNEMENT
22 **Élection du Vélo route de l'année**

ESSAIS PRODUITS
40 Cuissard Assos T.Équipe S7, chaussures Spiuk Pragma
42 Barres énergétiques Overstim.s Amélix, potence Zipp SL Sprint
44 Roues Vision Metron 55

ESSAIS ROUTE
46 Guru Photon R
52 Nakamura Century Team

DOSSIER
59 Préparer son vélo pour l'été

ATELIER
66 Lubrifier son vélo

PARCOURS
68 Les Alpes d'Azur

RENDEZ-VOUS
76 Cyclosportifs et cyclotouristes

VOS EXPLOITS
88 La Ronde castraise
90 L'Héraultaise Roger Pingeon

ENQUÊTE
92 Les concept stores

ÉQUIPEMENT
97 Les lunettes photochromiques

SANTÉ
106 Les antibiotiques

ENTRAÎNEMENT
108 Le parcours idéal

DIÉTÉTIQUE
110 Petit déjeuner avant l'épreuve

RÉGIONS
113 Toute l'actualité cycliste

COURRIER
136 Vous nous écrivez

DÉBAT
138 Avez-vous prévu d'aller en montagne cet été pour grimper des cols ?

Le prochain numéro du « Cycle » paraîtra le samedi 14 juin

F. BERRY

Vélo route de l'année 2014 : la finale 22

F. BERRY

46 Le Guru Photon R en test

F. BERRY

Les ultimes révisions avant l'été 59

F. MILLET

À l'assaut des cols dans les Alpes d'Azur 68

DR/T. BARRAL

Compte rendu de l'Héraultaise 90

E. VALLEE

97 Techniques, les lunettes photochromiques !

Ce numéro comporte un encart abonnement jeté, un guide de 24 pages « Les plus beaux cols du Tour de France 2014 », broché entre les pages 70 et 71.

Mentions légales page 5.

CANAL PLUS PROFOND

La gamme Versus (VS), présente depuis deux ans chez fi'zi:k où elle est déclinée sur les modèles Arione, Aliante et Antares, se caractérise par un canal central ayant pour effet de soulager la pression au niveau prostatique. Les nouvelles selles Versus VS X (modèle Arione en photo) est désormais dotée d'une profondeur de 20mm pour une réduction de pression encore plus importante. Une nouvelle densité de mousse a aussi été apportée afin d'améliorer le confort.

> **Prix: à partir de 159 € en rail K:ium**
> **Distributeur: fi'zi:k**

PROTECTION EN TÊTE

Le modèle Pheox de chez Alpina est fabriqué à partir d'une technologie In-Mold complétée d'un renfort Edge Protect pour les bords inférieurs qui protègent des dommages latéraux. Le casque s'ajuste aisément sur la tête grâce à un système de réglage occipital facile à régler. Il est disponible en trois tailles (50-55 cm, 55-59 cm et 58-63 cm), pèse 225 g et est doté de 26 aérations.

> **Prix: 140 €**
> **Distributeur: Campagnolo France**

CINTRE AÉRO

Testé et approuvé par David Millar (Garmin Sharp), le nouveau cintre aéro de 3T, le modèle Aeronova, se distingue par sa forme très profilée qui conviendra très bien sur un cadre aéro. La partie supérieure associe une ergonomie à la fois aérodynamique et confortable pour poser les mains. Fabriqué en carbone, léger (205 g en diamètre 42 cm), il existe en plusieurs diamètres.

> **Prix: à partir de 240 €**
> **Distributeur: Cycleurope et Sire**

FÊTE DES MÈRES

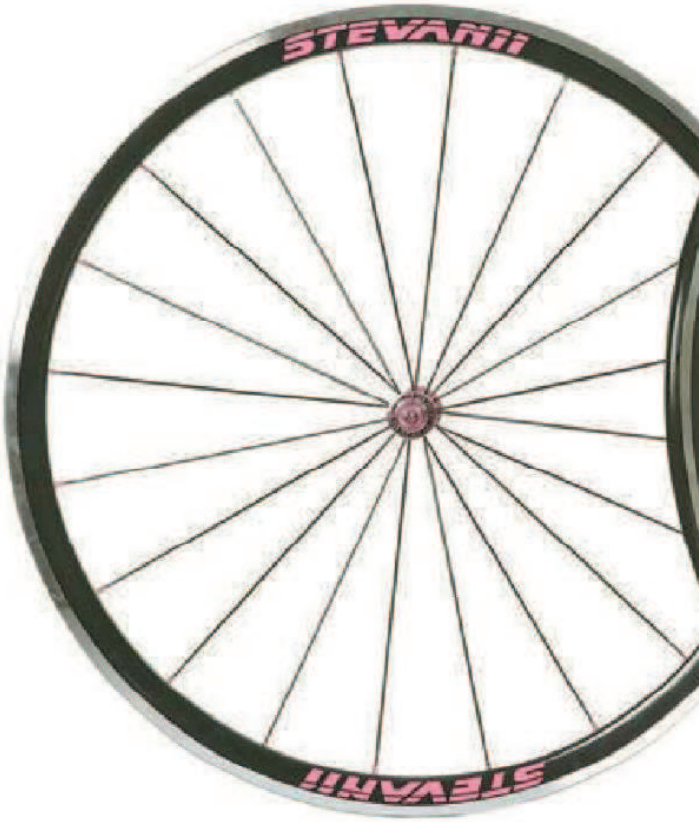
Profitez de la fête des Mères pour offrir la paire de roues polyvalentes SP30 de Stevan11 avec sa touche de couleur très féminine! D'un poids de 1420 g, elle est en outre fabriquée avec une jante en aluminium. Elle est pourvue de 24 rayons Sapim Cx Ray à l'arrière et de 20 à l'avant. Vendue avec housse de roue, fonds de jante et blocage acier. Plusieurs coloris au choix.

> **Prix: 550 €**
> **Distributeur: Stevan11**

À L'HEURE DU DÉPART

Cette nouvelle housse de vélo vous suivra partout dans vos périples. La Mega de PRO est conçue avec des roulettes et des poignées pour faciliter le transport et s'adapte à toutes les dimensions. Elle dispose d'un compartiment zippé pour les roues et les accessoires. Votre vélo est protégé par une doublure en mousse et des rembourrages supplémentaires.

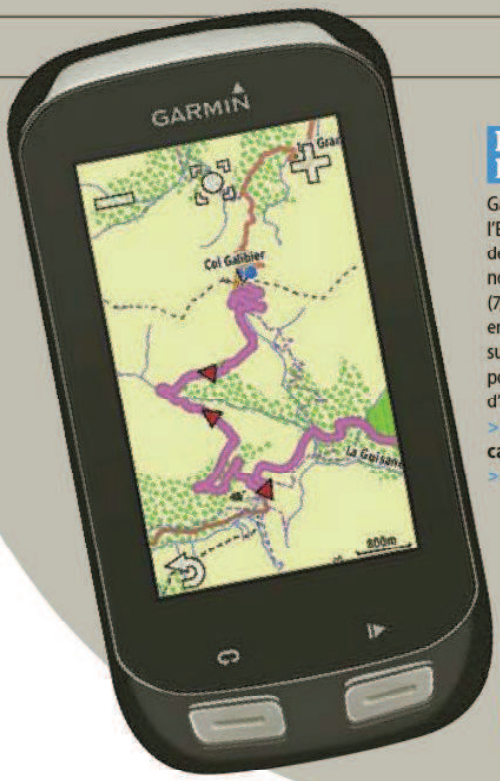
> **Prix: 425 €**
> **Distributeur: Shimano France**



ÉNERGIE LIQUIDE

Les gels isotoniques Go Isotonic Energy de SIS sont les premiers à pouvoir être consommés sans qu'il soit nécessaire de boire ensuite et permettent d'obtenir un regain d'énergie instantané. Chaque dose contient 22 g de glucides rapidement assimilables par le corps. Il en existe avec de la caféine ou de la L-Carnitine, et en cinq parfums, dans un emballage pratique et facile à ouvrir.

> **Prix: 1,75 € le gel**
> **Distributeur: Shimano France**



EN PLEIN DANS LE MILLE!

Garmin sort son nouveau GPS haut de gamme, l'Edge 1000, qui associe les fonctionnalités des Edge 810 et Touring, mais se caractérise notamment par un grand écran de 3 pouces (7,62 cm), toujours tactile, et une connectivité encore plus avancée (partage d'informations sur les réseaux sociaux, suivi en temps réel, possibilité de recevoir les SMS…). Quinze heures d'autonomie.

> **Prix: 499 € ou 579 € (avec ceinture cardiaque et capteurs de vitesse/cadence)**
> **Distributeur: Garmin**

LE PRODUIT DU MOIS
LE CYCLE

L'EFFET BOA

Dans la gamme de chaussures Lake, le modèle CX217 est assurément un des plus intéressants en termes de rapport qualité-prix. Il est en effet doté d'une semelle en carbone rigide, d'une construction en cuir et mesh pour la ventilation et d'un système de serrage Boa permettant un réglage optimal pour la tenue du pied.

> **Prix: 190 €**
> **Distributeur: ESM Sports**

DU SOUFFLE EN TUBE

Gonflez efficacement en quelques secondes avec la pompe à pied Turbo Charger HP de chez Bontrager. La large poignée offre une bonne prise en main pour le gonflage et la base à trois pieds garantit une bonne stabilité. L'embout détecte automatiquement le type de valve. Le manomètre surélevé permet un contrôle aisé de la pression. Pression maximale possible: 11 bars.

> **Prix: 50 €**
> **Distributeur: Bikeurope**

BOIRE PROPREMENT

Le bidon route de b'Twin séduira ceux qui cherchent un bidon comportant une protection de la tétine, afin qu'elle reste toujours propre. En plus de ses 650 ml de contenance, sa facilité d'ouverture et de fermeture du bouchon et son ergonomie qui favorise une bonne prise en main, il est compatible avec tous les types de porte-bidons.

> **Prix: 6 €**
> **Distributeur: Décathlon**

ÉLÉGANCE AU CORPS

Marque incontournable dans les lunettes de sport, Oakley propose aussi une belle collection de vêtements qui habillera le cycliste, nommée Icon, et dont fait partie cette chemisette Vent Woven. Fabriquée dans un tissu stretch et respirant, elle sera agréable à porter en toutes circonstances. 2 coloris au choix et 5 tailles disponibles.

> **Prix: 70 €**
> **Distributeur: Oakley**

SCORPION UN JOUR, SCORPION TOUJOURS

Castelli est un des acteurs majeurs dans l'équipement du cycliste et permet à tous les fans de la marque de continuer à porter leurs couleurs après l'effort, notamment grâce au polo Race Day. Coloris sobre avec une broderie discrète rappelant le symbole du fabricant, le scorpion. Existe aussi en noir et disponible en 5 tailles.

> **Prix: 50 €**
> **Distributeur: Dagg**

LAINE QU'ON AIME

Le polo de chez Rapha est fabriqué entièrement en laine mérinos de Nouvelle-Zélande. Ce tissu luxueux est hypoallergénique, ultra-respirant et anti-odeurs. Sa fibre naturelle permet à ce polo d'être porté tout en restant au frais lors des journées estivales ou bien au chaud lors des températures plus froides.

> **Prix: 125 €**
> **Distributeur: Rapha**

EN VOITURE SIMONE !

Café du Cycliste mise sur des vêtements haut de gamme avec une ligne souvent rétro mais toujours élégante comme en témoigne le maillot/polo Simone. Fabriqué en laine mérinos, ce haut propose une double fonction car il peut se porter aussi bien pendant l'effort grâce à son tissu respirant, qu'après le sport. 6 tailles au choix.

> **Prix: 125 €**
> **Distributeur: Café du Cycliste**

LES VICTOIRES QUI COMPTENT

Développée par Laurent Jalabert, la marque Hors Catégorie propose une sélection de polos, chemises et tee-shirts illustrant les grands faits de sa carrière cycliste. À l'image de ce polo Tahat, dont le chiffre 138 renvoie au nombre de victoires décrochées chez les pros. Sobre et élégant, il est disponible en 5 tailles.

> **Prix: 59 €**
> **Distributeur: Hors Catégorie**

SE TENIR À CARREAUX

Idéale pour les balades en ville, avant ou après l'effort, la chemise à carreaux Mtn Lake de chez Scott présente une coupe avec des manches courtes, parfaite pour l'été. Très légère et hyper confortable, car fabriquée en coton, elle est disponible en 5 tailles.

> **Prix: 60 €**
> **Distributeur: Scott Sports**

EN ROUTE VERS LES SOMMETS

Grupetto aime le cyclisme et l'exprime à travers sa collection de vêtements comme ce nouveau polo Tourmalet, fabriqué en coton et disponible en 5 tailles. Discrets, les motifs rendent hommage au géant des Pyrénées. D'autres versions existent avec le Galibier et le mont Ventoux.

> **Prix: 47 €**
> **Distributeur: Grupetto Shop**

LE PRODUIT DU MOIS
LE CYCLE

BEAU COMME UN COQ

Fournisseur officiel des maillots de leaders du Tour de France, Le coq sportif propose aussi une belle collection de vêtements après l'effort comme cette chemise Viperine, fabriquée en tissu chambray. Sa sobriété contribue à son élégance, sans oublier en clin d'œil le liseret tricolore sur la poche et le rappel discret du logo de la marque.

> **Prix: 99 €**
> **Distributeur: le coq sportif**

LA CLASSE ITALIENNE

Vivre le vélo autrement, telle est la devise de l'entreprise Douze Dents qui propose une collection de polos à l'inspiration transalpine, comme ce modèle Italia. Couleur sobre et liserés vert/blanc/rouge pour la touche italienne. Disponible en 5 tailles et en d'autres versions (Poggio, Turino…).

> **Prix: 35 €**
> **Distributeur: Douze Dents**

UN CHIC ANGLO-SAXON

Pour s'habiller chic et tendance, la chemise manches courtes de chez Rapha sera le top pour cet été. Elle est fabriquée à partir d'un tissu très respirant. Les boutons de fermeture sont, pour la plupart, cachés dans la doublure afin de donner encore plus de prestance à la chemise. Deux petites poches de rangements (à l'avant et l'arrière), 6 tailles au choix.

> **Prix: 150 €**
> **Distributeur: Rapha**

LE SAVIEZ-VOUS?

LA NAISSANCE DE L'ARIÉGEOISE

Fin juin, la cyclosportive fêtera son 20e anniversaire. L'occasion de remonter à la création de l'épreuve, en 1995. À l'origine du projet, c'est le passage du Tour de France, lors de la 14e étape qui arrivait à la station de Guzet, qui incita le conseil général de l'Ariège à organiser une cyclosportive la veille de l'étape des pros. Empruntant une partie du parcours escaladé le lendemain (Port de Lhers, col d'Agnes…), 455 cyclistes participèrent à cette première édition. Depuis, l'épreuve a bien grandi, attirant désormais près de 4500 cyclistes, chaque année, à Tarascon-sur-Ariège.

E. PONDEVIE

LES VERTS SOUS LA PLUIE

À l'occasion de la rencontre qui opposait Saint-Étienne à Évian Thonon Gaillard FC, le 27 avril dernier, Roland Romeyer, président du club de foot stéphanois, a fait le déplacement en tandem accompagné de son partenaire non voyant Yves Chevreuil, pour rallier la cité du Forez aux rives du lac d'Annecy. Il était accompagné d'une quarantaine d'équipiers de l'association Cœur vert, parmi lesquels sa fille Cécile et Vivien Brisse, champion du monde sur piste de l'Américaine. Cette randonnée caritative, qui a servi à lever des fonds pour l'association Handisport Cœur vert, s'est déroulée en deux étapes sur 272 km. Voici un excellent entraînement pour l'Ardéchoise!

J.-M. BAYCET

FRANC-PARLER

« Ça court pour marquer des points qui serviront au classement du WorldTour. Il n'y a plus que des courses bloquées, stéréotypées… Et les gens s'ennuient devant la télé! On a voulu ce vélo, on l'a! »

Marc Madiot, manager de FDJ.fr, dans *L'Équipe*, en évoquant la stratégie dans les Classiques ardennaises qui se résument souvent à une course de côtes entre leaders dans le final.

LA VENÇOISE, 20E ÉDITION

Venez découvrir l'arrière-pays niçois sur la cyclosportive la Vençoise, prévue le samedi 24 mai au départ de Vence (06). Pour fêter le 20e anniversaire, Laurent Brochard, le parrain, sera présent. Sont au programme deux parcours de 135 km (2800 m de dénivelé) et 105 km (2300 m), tracés dans la moyenne montagne peu fréquentée par les voitures, vers Thorenc, Saint-Auban… avec le col de Vence en apogée. Cinq cents dossards étant délivrés au maximum, il est préférable de se préinscrire.

Prix: de 25 à 35 € (+ 10 € de caution puce). Contact: René Gallezot, tél. 06 12 37 14 46, secretaire@ccvence.fr, www.ccvence.fr

LA MONTAGNE DANS LE JURA

Sachez, si vous partez pédaler dans le Jura, que onze des plus belles ascensions ont été référencées et jalonnées par des bornes kilométriques. C'est le cas dans la montée de Septmoncel, du Poupet ou de Montcusel. Pour les plus sportifs, vous pourrez aussi vous lancer dans le tour du Jura (250 km et 3900 m), avec plusieurs lieux de départ possibles (Lons-le-Saunier, Champagnole…). De la Petite Montagne à la station des Rousses en passant par les Combes, le lac de Vouglans et la vallée de la Bienne…, le panorama est somptueux.

Plus d'infos sur les activités cyclistes sur www.jura-velo.fr

LES PATRONS ROULENT

Le premier Challenge Nice-Mont Ventoux, uniquement réservé à 30 dirigeants d'entreprise, aura lieu du 12 au 15 juin. Il fait partie du programme « Entreprise en forme » porté par l'UPE (Union pour l'entreprise) 06, et comporte trois étapes non chronométrées de 150, 140 et 120 km. L'objectif est de sensibiliser et de motiver des P-DG à faire une activité physique régulière en leur proposant un projet, certes ambitieux, mais accessible. Ainsi, le parcours passera par Moustiers-Sainte-Marie (04), puis par Mazan (84) pour arriver en haut du mont Ventoux le 14 juin.

DR

Prix: depuis 1 495 €. Infos et inscriptions sur le site Internet http://sport-entreprise.fr (rubrique « 1er Challenge Nice-Mont Ventoux), jb.wiroth@wts.fr ou tél. 06 87 47 45 86.

F. PONDEVIE

LE DICO DU CYCLISTE

« Se faire sauter la caisse »

Rouler la caisse signifie rouler très vite. Mais si vous pédalez violemment et longtemps et produisez des efforts trop importants, vous risquez d'atteindre la rupture, « d'exploser » ou bien de vous faire « sauter le caisson ».

DR

L'IMMORTELLE POUR LA BONNE CAUSE

La 7e édition de l'Immortelle se déroulera le samedi 14 juin de Bruges (64), dans le Béarn. L'Immortelle (ou edelweiss) est une randonnée sans classement ni chronométrage dont l'objectif est de promouvoir les dons de sang et d'organes par la réalisation de défis personnels. En l'occurrence, cela consiste à grimper plusieurs cols dans la journée. Le parcours inclut un circuit de 82 km avec deux cols (Soulor et Aubisque) et l'ascension optionnelle de cinq cols en aller-retour (Spandelles, Pourtalet, Aubisque, Marie-Blanque, Castet). Chaque participant choisit son parcours selon ses capacités physiques et gravit les cols à son propre rythme. Respecter l'ordre défini des cols est obligatoire, mais il est possible d'en sauter. Les randonnées possibles s'étendent de 82 à 229 km et présentent entre 1 800 et 6 100 m de dénivelé… De nombreux ravitaillements seront à disposition dans les cols.
Les premiers départs seront donnés à 5 heures du matin et la randonnée sera clôturée à 20 h 30. La journée se terminera par un repas animé par des chanteurs béarnais (prix en plus).

Prix d'inscription : de 15 à 17 €.
Contact : Pierre Gadiou, tél. 06 23 93 12 07, immortelle.cyclo@gmail.com, www.immortelle-cyclo.com

OAKLEY RESSORT SON HÉRITAGE

Pour célébrer son 30e anniversaire, la célèbre marque de lunettes lance une « Heritage Collection » qui rend hommage à l'évolution des modèles depuis la création de l'entreprise, en leur donnant une seconde vie. On y trouve notamment une réédition des Razor Blades, modèles qui ont poursuivi l'avancée entamée par les Eyeshade. Frogskins, première paire d'Oakley à verres doubles, complète la série de ces lunettes vintage. Pour les distinguer des gammes classiques, un logo « 30 » est gravé au laser au coin des verres de chaque modèle, et le bord supérieur des montures est rehaussé d'une bande imprimée aux couleurs des premières créations d'Oakley.
Prix : de 139 à 229 € en fonction des modèles. Infos sur le site Internet de la marque : http://fr.oakley.com

DR

En bref

LA COURSE SUR LES CHAMPS

ASO

Présentée fin avril, La Course by le Tour de France aura lieu le dimanche 27 juillet, sur les Champs-Élysées. Au programme, 90 km sur le circuit final de l'étape du Tour de France, à parcourir 13 fois. Marianne Vos (au centre sur la photo) en est la marraine. La gagnante touchera la même somme que les hommes, soit 22 500 € la victoire.

LA LOOK, QUELLE LOOK?

Après l'annonce de l'annulation des 24 Heures Look Magny-Cours, prévues début juin, nous rappelons que la cyclosportive la Look, le dimanche 18 mai au départ de Nevers, aura bien lieu. Pas de confusion entre les deux épreuves, donc, même si Look était effectivement partenaire des deux événements et que le lieu de leur organisation était très proche.
Contact : Top Club, tél. 0820 086 332, www.sportcommunication.com

10 000

… Comme le nombre d'inscrits déjà enregistrés à l'Ardéchoise deux mois avant l'événement ! Elle se déroulera du 18 au 21 juin. Le record est en vue.

CHAUSSURES PARIS-ROUBAIX

À défaut d'avoir brillé sur les pavés de Paris-Roubaix (113e à 16 minutes du vainqueur), David Millar s'est distingué par sa paire de chaussures fi'zi:k (modèle R1) customisée. Nom des vainqueurs, citation marquante de Bernard Hinault…, elle décroche la palme de l'originalité !

DR

En bref

PARTIR EN ISLANDE

Le Cyclothon est le seul événement sportif en Islande qui offre la possibilité de faire le tour de l'île à vélo, en seulement soixante-douze heures. Il se déroulera du 24 au 27 juin au départ de Reykjavik. Créé en 2012 à l'initiative de la compagnie aérienne WOW Air, le Cyclothon est une course de relais en continu sur 1 332 km autour de l'Islande. On peut le faire en solo ou en équipe de quatre ou dix cyclistes.
Toutes les infos sur le site www.wowcyclothon.com

PROCHAINE FÊTE DU VÉLO

La 18e Fête du vélo se tiendra le week-end du 31 mai et du 1er juin. Plus de 1 000 animations, gratuites et accessibles à tous, organisées par 450 communes, villes et associations sur tout le territoire, seront mises en place. Sur la proposition du Comité de promotion du vélo et grâce à plus de 8000 bénévoles mobilisés localement, l'événement rassemble tous les amoureux du vélo autour de centaines d'initiatives, telles que des randonnées en famille, des circuits de découverte, des courses ou démonstrations sportives, des balades nocturnes… Cette année, la Fête du vélo aura pour thème « Le vélo c'est ma santé! » et adopte un « dress code » en invitant tous les participants à venir habillés en bleu.
www.feteduvelo.fr

MAILLOT JAUNE

> PAULINE FERRAND-PREVOT GAGNE LA FLÈCHE WALLONNE

Si les Français ont été quelque peu déçus par les Classiques du Nord, on peut tirer un grand coup de chapeau à Pauline Ferrand-Prevot (équipe Rabobank) qui a gagné une des plus belles épreuves de Coupe du monde féminine : la Flèche wallonne, fin avril. À 22 ans, elle est la seconde Française à avoir décroché une victoire en Coupe du monde, après Sonia Huguet en 2004. Elle a même eu l'honneur de se faire emmener par Marianne Vos, championne olympique en titre ! Une belle promesse pour l'avenir du cyclisme féminin.

LANTERNE ROUGE

> ANDY SCHLECK À L'ARRÊT

Depuis deux ans, Andy Schleck se distingue surtout par ses nombreux abandons et blessures sur les différentes courses auxquelles il a pu participer et le début de l'année 2014 a encore amplifié ce phénomène. Inexistant lors des premières courses à étapes (Paris-Nice, Tour du Pays basque…), il a abandonné toutes les Classiques ardennaises qu'il abordait en tant que coleader, après avoir chuté sur la Flèche wallonne. À quelques jours de son 29e anniversaire et à l'approche des grands Tours, on voit mal comment le cadet de la fratrie pourrait rebondir…

UN GRAND-BI SUR LES PAVÉS DU NORD!

DR

Dans le précédent numéro, nous vous avions présenté Joff Summerfield, un Anglais de 46 ans qui comptait entreprendre les Classiques du Nord sur son grand-bi… Pari réussi ! Il a terminé le Tour des Flandres, sur le parcours de 75 km avec notamment les sections de Paterberg et de Kruisberg, en 4 h 33 min. Puis, la semaine d'après, il a terminé le Paris-Roubaix en passant notamment par le Carrefour de l'Arbre, l'un des passages les plus difficiles du circuit. Joff a terminé la course de 70 km en 4 h 28 min en ayant réalisé une vitesse moyenne de 16,4 km/h.

LES BELLES FILLES À LA FÊTE

Samedi 31 mai, à l'occasion de la Fête du Tour et de la Fête du vélo, la Planche des Belles Filles, située à Plancher-les-Mines (70) sera à l'honneur. Deux parcours route de 28 km et 9 km sont en effet programmés, comportant chacun la montée de la Planche des Belles Filles en point d'orgue (5,9 km à 8,4 % de moyenne). En outre, le parcours de 28 km sillonnera les derniers kilomètres de la 10e étape du Tour de France 2014, prévue le 14 juillet au départ de Mulhouse (68), pour rouler sur la partie haut-saônoise avec, en préambule, l'escalade du col des Chevrères.
Inscription gratuite. Contact : Roland Jeudy, jeudy.roland@neuf.fr, www.cyclisme70.fr

DR

COLLECTION SPECIALIZED ET CAVENDISH

Specialized et Mark Cavendish ont uni leurs compétences pour mettre au point une gamme, appelée CVDSH, composée d'équipements et de vêtements cyclistes. Elle comporte un ensemble complet, au design coordonné, depuis les chaussures jusqu'au casque en passant par le vélo et la tenue cycliste. En collaboration avec le coureur britannique, cuissard, maillot, gants, casque, chaussures, selle, mais aussi le vélo Venge S-Works en série limitée ont ainsi été élaborés.

DR

Le fabricant insiste sur sa volonté de recherche de la performance, sans pour autant sacrifier l'élégance grâce à un design épuré. C'est un clin d'œil à la couleur synonyme de vitesse dans le peloton professionnel, les graphismes verts rappelant le maillot vert du Tour de France.
Prix : cuissard, 150 € ; maillot, 120 € ; gants, 30 € ; chaussures, 330 € ; casque Evade, 230 €. Plus d'infos sur le site Internet www.specialized.com

DR

MICHELIN PRO 4

**PLUS DE RENDEMENT*
PLUS DE SÉCURITÉ*
POUR PLUS DE KILOMÈTRES***

japa. R.C.S. 352 321 285 - 14040098 - MICHELIN - RCS. BRS 200 507
crédits photos : Photothèque MICHELIN - Fotolia - iStockphoto

Le pneu MICHELIN PRO 4, c'est plus d'1 000 000 de pneus vendus pour les cyclistes les plus exigeants !

La gamme MICHELIN PRO 4 vous offre une excellente résistance à la crevaison pour toujours plus de kilomètres et plus de rendement avec une adhérence inégalée grâce aux dernières technologies : Bi-Compound et HD Protection.

La gamme MICHELIN PRO 4 c'est :

le pneu MICHELIN PRO 4 Endurance pour les cyclosportifs à la recherche du meilleur compromis kilométrage/résistance crevaison,
le pneu MICHELIN PRO 4 Service Course pour la compétition pour un rendement élevé avec une adhérence inégalée,
le pneu MICHELIN PRO 4 Grip pour les entraînements en conditions difficiles.

Retrouvez toutes les informations sur MICHELIN PRO 4 sur http://velo.michelin.fr/

MICHELIN
Une meilleure façon d'avancer

*Comparaison avec la précédente génération de pneu MICHELIN PRO 3. Test interne réalisé en 2011 sur le 23-622 (700x23C) Black.

En bref

LE CHALLENGE VERCORS POUR ELLES

DR

Voici le maillot qui sera offert à toutes les participantes du deuxième Challenge Vercors pour Elles, programmé le samedi 24 mai à Autrans (38). Après une première édition gâchée par la météo (et même de la neige!), l'organisation espère qu'un beau soleil accompagnera les concurrentes sur les 120 km du parcours.
Prix d'engagement : 25 €.
Contact : Top Club, tél. 0820 086 332, www.sportcommunication.com

VOYAGES THÉMATIQUES

« Une balade à vélo » est une agence de voyages spécialisée qui propose d'organiser votre itinéraire en France à la découverte du patrimoine (bord de mer ou campagne) sur plusieurs jours, à votre rythme. Transport des bagages, prêt des vélos, carnet de voyage, hébergement…, tout est prévu.
Une balade à vélo, tél. 02 36 25 05 35, contact@unebaladeavelo, www.unebaladeavelo.com

UN GUIDE RÉGIONAL

DR

« De Paris au Mont-Saint-Michel à vélo », un Vélo Guide de Michel Bonduelle, suit près de 400 km de pistes balisées et pour partie sécurisées à travers les Yvelines, l'Eure-et-Loir, l'Orne, la Mayenne et la Manche. Trente-deux cartes itinérantes, détaillées en huit étapes de 30 à 60 km, sont proposées. Tous les conseils pratiques, les grands sites et les villages de charme, les détours, les bons plans et les meilleures haltes sont aussi dans ce guide…
Par Michel Bonduelle, éditions Ouest France, 14,90 €.

L'ARAVIS PAR TROIS FOIS

Pendant une semaine, du 16 au 22 juin, dans la commune de La Giettaz, en Savoie, venez découvrir les cols des Aravis dans le cadre de l'Aravis Bike Tour. Pendant cinq jours, vous pourrez escalader des cols différents (les Aravis, donc, ainsi que la Croix-Fry, l'Arpettaz, Tamié, Mont-Saxonnex…) encadré par un moniteur de vélo et un ancien coureur professionnel, Michel Bibollet. L'assistance et le ravitaillement sont prévus quotidiennement. Les parcours varient de 60 à 167 km.
Le samedi 21 juin, vous pourrez aussi vous tester sur la montée chronométrée des Aravis, sur 8,6 km et 600 m de dénivelé. Et le dimanche, l'opération « Un jour, un col » vous donnera l'occasion d'escalader de nouveau le col des Aravis, mais sans rencontrer de voiture, la route étant entièrement privatisée durant la matinée.

F. PONDEVIE

Prix : de 15 à 30 € par journée de vélo (en fonction du parcours choisi), 16 ou 18 € pour la montée chronométrée. Retrouvez toutes les infos sur le site www.aravis-bike-tour.com

NOUVEAUX PORTE-VÉLOS DE VOITURE

DR

Avant les grands départs estivaux, il est l'heure de vous équiper convenablement pour transporter votre vélo en toute sécurité. Dans cette perspective, Thule sort deux nouveaux modèles pratiques. Pas plus grand qu'une valise lorsqu'il est replié, l'EasyFold prend très peu de place, qu'il soit rangé dans la voiture ou à la maison. D'une capacité de chargement de 60 kg, il transporte facilement tous les types de vélo. Il s'installe sur une boule d'attelage à l'arrière de la voiture.

Le porte-vélos sur hayon Thule RaceWay est aussi sécurisant avec son armature plus large et l'utilisation du système de câbles de verrouillage qui remplace les habituelles sangles en Nylon. Le rangement est tout aussi aisé, puisque le RaceWay est totalement pliable et les câbles s'enroulent dans le porte-vélos lorsqu'il n'est pas utilisé. Il est disponible en deux versions pour deux ou trois vélos.
Prix : à partir de 610 € pour le EasyFold et 290 € pour le RaceWay. Site Internet : www.thule.com

LE TCHÈQUE ŠKODA ROULE AUSSI POUR LE VÉLO

La marque automobile Škoda, qui à ses origines, en 1885, fabriquait des vélos, propose dans certains points de vente de son réseau deux modèles de vélos de route. Le Škoda Road Elite, la version en carbone, est équipé en Shimano Ultegra et vendu au prix de 2 200 € environ. De son côté, le Škoda Road, en aluminum, est équipé en Shimano 105.
La marque tchèque a par ailleurs prolongé son partenariat avec Amaury Sport Organisation (ASO) jusqu'en 2018, un contrat initié en 2004. Celui-ci porte sur la présence des voitures Škoda sur le Tour de France, le Tour d'Espagne et sur huit autres courses organisées par ASO.

DR

1921
Made in Germany

ALLROAD ROAD MOUNTAIN

SPAERO SPORT

TRAVAILLER AVEC STYLE.

NOUS SAVONS COMMENT ARRIVER À BON PORT.

Sclaverand Presta

Dunlop

Longueur: 208 mm | Pression maximale: 8 bar | Poids: 110 g | Matière: aluminium / plastique | Raccord de valve fileté

SKS-GERMANY.COM

SKS® GERMANY

WINORA GROUP bike parts

Trouvez un revendeur proche de chez vous.
Distribué par Winora Group

SKS-GERMANY.COM
contact@winora-group.com

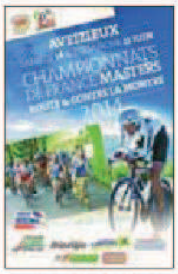
En bref

LES 24 HEURES DU MANS FONT LE PLEIN

AGENCE IGO

Déjà plus de 1 500 concurrents se sont engagés pour les 24 Heures vélo, qui se dérouleront les 23 et 24 août prochains sur le mythique circuit Bugatti du Mans (72). Cette 6e édition s'annonce déjà palpitante avec le Team Mondovélo Le Mans, emmené par Samuel Plouhinec, qui devrait revenir défendre son titre.
Il sera aussi possible de tester les nouveautés 2015 de chez Look et Time, et de rouler sur les groupes électroniques de chez Shimano (Ultegra et Dura-Ace).
Infos et inscriptions sur le site www.24heuresvelo.fr

LES CHAMPIONNATS DE FRANCE MASTERS 2014



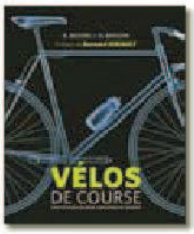
DR

Les Championnats de France Masters sur route et contre-la-montre se dérouleront pour la première fois sur le même site, à Aveizieux (42), les 14 et 15 juin 2014. Un parcours de 16 km pour près de 300 m de dénivelé sera proposé aux participants hommes et femmes, à la fois pour le contre-la-montre individuel et pour les épreuves sur route. Les distances seront adaptées aux groupes par catégorie d'âges. Ces Championnats décerneront des titres dans toutes les catégories Masters, de cinq ans en cinq ans.
Toutes les infos sur le site www.asos-saintgalmier.fr

LE TRIANGLE DU DOUBS

Après deux ans d'arrêt, le Triangle du Doubs refait surface le samedi 24 mai, au départ de Vercel (25). Deux parcours sont dessinés à travers les vallons du Doubs et la vallée de la Loue, sur des distances de 150 km (2 500 m) et 110 km (1 800 m). L'épreuve est incluse dans le Trophée Passion.
Prix : de 27 à 35 €. Contact : Roland Véry, tél. 03 81 68 41 97 et 06 73 93 88 92, very.roland@orange.fr, www.triangledudoubs.com

Dans votre bibliothèque

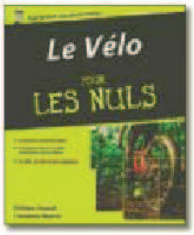


VÉLOS DE COURSE

Couvrant plus de cent ans de cyclisme, ce livre raconte l'histoire de 49 constructeurs qui ont imaginé et construit les vélos qui figurent au palmarès de toutes les grandes courses. Derrière des marques comme Bianchi, Campagnolo, Look, Gitane, Pinarello ou Trek, il y a toujours des hommes inventifs, qui ont su concevoir les vélos les plus performants de leur époque, et des coureurs qui, toujours à la recherche du vélo idéal, poussent les fabricants à innover.
Par Richard Moore et Daniel Benson, éditions Dunod, 352 pages, 30 €.

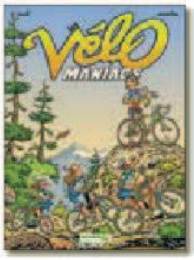
ET SI LES POTEAUX DE GLASGOW N'AVAIENT PAS ÉTÉ CARRÉS ?... ET NEUF AUTRES HISTOIRES DE SPORT

En chacun de nous sommeille un fan qui a toujours rêvé de changer la forme des poteaux de Glasgow ou de voir Laurent Fignon gagner le Tour 1989. Pour cet ouvrage, dix journalistes ont revisité dix histoires en imaginant une autre issue que celle qui s'est déroulée dans la réalité. Rugby, football, tennis et donc cyclisme sont abordés. Et la fameuse question : « Et si le guidon de LeMond avait été interdit ? »
Par un collectif d'auteurs, éditions Victory Line, 15 €.



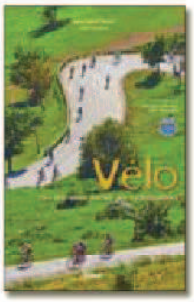
LE VÉLO POUR LES NULS

Le vélo fait un retour en force dans nos villes et nos campagnes, ces dernières années. Les grandes villes offrent à leurs habitants un système de vélos en libre-service, le vélo électrique termine de convaincre les derniers récalcitrants… Bref, il était temps de publier un ouvrage dédié à la petite reine et à sa pratique. Celui-ci permet à tous les cyclistes, du débutant à l'amateur chevronné, de disposer d'une bible rassemblant toutes les informations utiles pour une pratique sans souci.
Par Hélène Giraud et Christine Murris, éditions First, 23 €.



LES VÉLOMANIACS, TOME X

Laurent Jalabert a disparu ! Le grand champion cycliste, reconverti dans le triathlon et consultant audiovisuel, aurait été vu pour la dernière fois enjambant la Selle, petite rivière desservant les villages de Granplato, Petipignon, Coursan-la-Selle et Pignon-sur-Rut. On nous signale que notre Jaja national serait sain et sauf au sein du club des Vélomaniacs de Pignon-sur-Rut, où il épaulerait le coach du club pour élever le niveau. Avec Jaja, les Vélomaniacs attaquent le triathlon de l'humour !
Par Jean-Luc Garréra et Alain Julié, éditions Bamboo, 10,60 €.



VÉLO, DES PREMIÈRES SORTIES AUX CYCLOSPORTIVES

Le cyclisme sur route est certes l'affaire des spécialistes, mais pas seulement ! Les débutants et pratiquants occasionnels peuvent eux aussi appréhender les subtilités de cette discipline sportive. Richement illustré, le livre *Vélo* aborde de nombreux aspects. Ainsi, les fédérations, le matériel, l'entretien, les petites réparations, la nutrition, le pilotage, l'entraînement, mais aussi la préparation d'une cyclosportive sont détaillés tout au long de ces pages. Ce guide est destiné à vous permettre de comprendre, d'apprendre et de progresser à vélo.
Par Marie-Hélène Paturel et Lionel Montico, éditions Glénat, 192 pages, 20 €.

OVERSTIM•S®
NUTRITION SPORTIVE À HAUTES PERFORMANCES
LE MEILLEUR DE LA NUTRITION SPORTIVE
en version BIO*
AB AGRICULTURE BIOLOGIQUE

Faites un pas vers le BIO*

OVERSTIM.s®, marque 100% française, propose une gamme nutritionnelle certifiée ECOCERT pour tous les sportifs souhaitant profiter d'une nutrition sportive BIO*.

*Produits issus de l'agriculture biologique

FABRIQUÉ EN FRANCE MADE IN FRANCE

OVERSTIM.s® - Espace d'activité Tréhuinec - 56890 PLESCOP - 02 97 63 82 61 - www.overstims.com

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

DIETE SPORT FRANCE - PLESCOP - RCS VANNES B 323 784 140 - © Yves Malinguy - Elico d'Arro

Une place, cinq

C'est sur un superbe parcours tracé autour d'Aniane dans l'Hérault que se sont affrontés les finalistes de la 17e élection du Vélo route de l'année. La lutte entre b'Twin, Cannondale, Canyon, Look et Specialized fut très serrée. Autant dire que désigner le vainqueur fut une tâche ardue mais ô combien excitante pour notre jury. Par F. Iehl, photos F. Berry

2014 VÉLO ROUTE DE L'ANNÉE
ÉLU PAR LE MAGAZINE LE CYCLE

prétendants

Au départ d'Aniane, le parcours varié de 26km (370m de dénivelé) a été effectué une fois par vélo. Ces caractéristiques ont permis de mettre en lumière les forces et les faiblesses des finalistes.

PRÉSENTATION

Une sélection difficile

A priori, chacune des 32 marques qui a accepté de participer à cet événement a sélectionné le meilleur vélo de sa gamme, répondant à notre cahier des charges. Envoyer cinq modèles en finale est difficile, en retirer un pour le placer au sommet de la hiérarchie aussi, car tous ont leurs qualités et un équipement de pointe. Un choix ardu.

Que du haut de gamme, ou presque, cette année. Concernant les cadres, chaque modèle présenté a été, est ou sera utilisé chez les pros. Seul b'Twin échappe à la règle, mais, qui sait?, son cadre est déjà certifié UCI... Les cadres sont assurément à la pointe de la performance: le plus ancien est le Cannondale SuperSix Evo (2011), le plus récent, le b'Twin (2013), mais quand on regarde les palmarès des machines utilisées en compétition, on se dit qu'il y en a sous la pédale.

Au niveau des roues, on a aussi affaire à du haut de gamme, puisqu'on voit des Mavic Ksyrium SLR ou Elite, et des Roval Rapide (carbone). Les périphériques ne sont pas en reste. On trouve des noms réputés (Ritchey, Deda Elementi, Selle Italia, fi'zi:k), ainsi que des marques « constructeurs » de belle facture (Cannondale, Specialized). La différence porte davantage sur les transmissions. Des groupes Sram Red et Shimano Dura-Ace, qui officient à un très haut niveau depuis des années, se voient opposer à des « seconds couteaux » pétris de qualités, parce qu'un Sram Force ou un Shimano Ultegra Di2, cela fait plutôt réfléchir. On a donc une opposition de prix, entre top de gamme et 2e niveau, et une opposition de technologie entre groupes mécanique et électronique. Les progrès font que les deux systèmes font presque jeu égal quant à la vitesse de passage des rapports. Et il faut vraiment faire la fine bouche pour ne pas leur trouver d'attraits.

UN JURY VOLONTAIRE!

Nous avons demandé à dix cyclistes d'évaluer leur degré de satisfaction pour les cinq vélos arrivés en finale, sur un parcours de choix, dessiné dans l'Hérault. Qu'entendons-nous par degré de satisfaction? Nous avons simplement demandé à nos testeurs d'un week-end de dire si le comportement et l'équipement de chaque machine leur convenaient ou non. En clair, ont-ils apprécié leur essai ou ont-ils été déçus par les sensations éprouvées? Ce sont-ils sentis plus ou moins à l'aise au guidon de ces vélos? Cette question posée sur 20 points précis permet d'obtenir une hiérarchie que vous retrouverez, cette année encore, en donnée brute, sans coefficient pondérateur. Comme chaque essayeur de notre jury a un profil différent *(voir ci-contre)*, nous couvrons de la sorte toutes les pratiques, tous les styles et toutes les attentes des cyclistes. Prenez cette note finale comme une réponse à la question: quel vélo je suis prêt à acheter maintenant? C'est d'ailleurs la dernière question que nous avons posée à tous les participants, mais sans qu'il y ait de point à la clé.

VOTRE TOP 10

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 Advanced 1*
8. **BMC** *SLR01 Sram Red*
9. **WILIER** *Cento1 Air*
10. **CERVÉLO** *S3 Ultegra*

LE GRAND JURY « LE CYCLE »

David Prouvot
42 ans
Marseille (13)
Non licencié
Vélo perso :
Focus Izalco
5 000 km/an

Julien Arnaud
40 ans
Poisy (74)
Non licencié
Vélo perso :
Time NXRS
8 000 km/an

Thierry Metz
52 ans
Tournus (71)
Licencié FFC ASPTT
Chalon-sur-Saône
Vélo perso : Trek
12 000 km/an

Gérald Tognatti
42 ans
Manosque (04)
Licencié FFC
UC Manosque
Vélo perso :
Cannondale Synapse
8 000 km/an

Cédric Leroy
Journaliste
« Le Cycle »
39 ans
Nogent-le-Roi (28)
Vélo perso : Scott
8 000 km/an

Philippe Ferret,
Testeur « Le Cycle »
49 ans, Thiais (94)
Licencié FFC
AV Thiais
Vélo perso :
Trek Madone
8 000 km/an

Benoît Thyreault
Testeur « Le Cycle »
42 ans, Saumur (49)
Licencié FFC Vélo
Sport saumurois
Vélo perso :
Cannondale Evo
12 000 km/an

Patrick Sola
60 ans
Gignac (34)
Licencié FSGT, FFCT
Roue libre gignacoise
Vélo perso :
Colnago C59
10 000 km/an

Jean-Denis Gely
Testeur « Le Cycle »
60 ans
Fitou (11)
Licencié triathlon
Tobesport
Vélo perso : Canyon
10 000 km/an

Pascal Martin
53 ans
Leudeville (91)
Non licencié
Vélo perso :
Cannondale Caad10
5 000 km/an

REMERCIEMENTS *à tous les partenaires de cette 17e édition du Vélo route de l'année :*

- **Stages Stephen Roche**
- **Škoda pour les véhicules**
- **Taymory (tenues « Le Cycle »)**
- **Spiuk (casques)**
- **L'Ariégeoise**
- **Communauté de communes Vallée de l'Hérault**
- **Office de tourisme intercommunal Saint-Guilhem-le-Désert - Vallée de l'Hérault**
- **Agence départementale « Hérault Tourisme »**
- **Overstim.s (produits énergétiques)**

Les représentants des marques ont également eu l'occasion de tester le parcours.

LES MARQUES

L'Hostellerie St-Benoît à Aniane (34) est un lieu idéal pour séjourner seul ou en groupe. C'est ici que les représentants des marques présentèrent leur vélo aux membres du jury. Une allocution de vingt minutes suivie d'une séance de questions portant aussi bien sur la technique, les composants, la construction, la garantie ou encore le service après-vente…

Thierry Bourguignon et Frédéric Caron (Look).

Emmanuel Clef et Rodolphe Beyer (Canyon).

Guillaume Koch (Cannondale).

Andrew Lorenzi et Nicolas Pierron (b'Twin).

Yann Noce (Specialized).

ESTHÉTIQUE

La couleur prend le dessus…

1 SPECIALIZED VENGE PRO RACE FORCE

NOTE 9,1/10

Cadre: monocoque carbone Fact 11r - **Fourche:** Venge Carbon Fact - **Guidon:** Specialized Tarmac Expert/Pro SL - **Transmission:** Sram Force - **Freins:** Sram Force - **Pédalier:** Spe. Pro Fact Carbon 53/39 - **Cassette:** Sram Force 11-26 - **Roues:** Roval Rapide CL 60 - **Pneus:** Spe. Turbo Pro - **Tige de selle:** Spe. Venge Pro - **Selle:** Body Geometry Evo Expert - **Prix:** 5 199 € - **Poids:** 7,1 kg

Formes et couleurs

Des formes dynamiques, du blanc (beaucoup), du noir et du rouge (un peu), le Venge Pro a su s'attirer les points de cette rubrique: tout le monde l'a aimé. C'est donc un sans-faute, comme en témoigne sa note élevée. La présence de jantes hautes renforce encore l'aspect agressif de cette machine, qui, même immobile, incite à rouler vite. Des tubes profilés, cela fait rêver, surtout quand ils ne sont pas surchargés de marquages. Au niveau des petits manques, un vélo blanc demande de l'entretien et il ne faut pas le négliger. Mais dans l'ensemble, on passe beaucoup de temps à le regarder.

L'aspect massif des tubes et la fluidité des lignes ont largement séduit.

Les jantes hautes en carbone et les petites touches de couleur ont fait le reste.

2 CANYON ULTIMATE CF SLX 9.0

NOTE 8,7/10

Cadre: Canyon Ultimate CF SLX - **Fourche:** Canyon OneOne Four SLX - **Guidon:** Ritchey WCS Evo Curve/WCS 4-Axis - **Transmission:** Shimano Dura-Ace - **Freins:** Shi. Dura-Ace - **Pédalier:** Shi. Dura-Ace 50/34 - **Cassette:** Shi. Dura-Ace 11-28 - **Roues:** Mavic Ksyrium SLR WTS - **Pneus:** Mavic Yksion Pro - **Tige de selle:** Canyon VCLS Post 2.0 - **Selle:** fi'zi:k Antares - **Prix:** 4199 € - **Poids:** 6,4 kg

Force et discrétion

Les tubes sont massifs, carrés dans tous les sens du terme et pourtant, cela n'a pas pénalisé le Canyon sur le plan de l'esthétique, bien au contraire. On a aimé ce vélo, d'autant qu'il est disponible en deux coloris qui, bien qu'à dominante noire, donnent un côté classieux indéniable à l'ensemble. Le noir mat et sa discrétion plaisent beaucoup. Tout comme l'harmonie de couleur pour les accessoires. L'intégration parfaite des câbles, les haubans fins qui se fondent dans le sloping du tube supérieur contribuent également à cette sensation de fluidité. Bref, l'Ultimate CF fait aussi le plein de points ici.

Tout est intégré dans le cadre. Ici, la petite trappe permet de récupérer facilement le câble quand on le remplace.

Les couleurs apparaissent sur les logos et, suivant comment on se place pour regarder, on a du blanc, du rouge ou les deux!

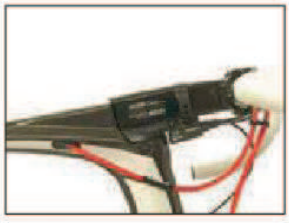
3 LOOK 675 LIGHT

NOTE 8,2/10

Cadre et fourche: 675 Light Carbon HM - **Guidon:** 3T Ergonova Team/Look A-Stem - **Transmission:** Shimano Ultegra Di2 - **Freins:** Shimano Ultegra - **Pédalier:** Shimano Ultegra 50/34 - **Cassette:** Shimano Ultegra 11-25 - **Roues:** Mavic Ksyrium SLR WTS - **Pneus:** Mavic Yksion Pro - **Tige de selle:** Look carbone - **Selle:** Selle Italia SLR Kit Carbonio - **Prix:** 5990 € - **Poids:** 6,8 kg

Agressivité et classe

Intégration de la potence, carbone bidirectionnel, finition de la fibre apparente, choix des couleurs et des accessoires: rien n'a laissé de marbre notre jury et le vélo a plu. Sa finition et son agressivité remportent des points. Après tout, quand on roule sur une telle machine, on ne peut être que remarqué. Difficile, en effet, de passer inaperçu avec cette douille qui donne tout de suite l'impression qu'on roule sur un vélo plus grand qu'à l'accoutumée. Le Look fait donc un beau score ici et profite du travail effectué sur sa géométrie. On regrettera simplement l'entrée du câble de frein sur la droite.



Tout est intégré sur cette machine: la potence, mais aussi les câbles. Mécaniques ou électriques.

Il est prévu pour tout. On peut fixer une batterie externe sous le pédalier. On remarque aussi la qualité du tressage du carbone.

La première chose que l'on fait, juste avant de soupeser un vélo, est de le regarder. La sensation qui s'ensuit peut aller du « oui, mais bof » à « je serais curieux de voir ce qu'il a dans le ventre ». Une entrée en matière qui peut conditionner toute la suite. Il faut donc toujours soigner sa présentation !

4 CANNONDALE SUPERSIX EVO RED RACING

NOTE 6,9/10

Cadre: monocoque carbone BallisTec Hi-Mod - **Fourche:** carbone BallisTec Hi-Mod - **Guidon:** Cannondale C2/C1 - **Transmission et freins:** Sram Red - **Pédalier:** Cannondale Hollowgram SL (53/39 ou 50/34)- **Cassette:** Sram Red 11-28- **Roues:** Mavic Ksyrium Elite S - **Pneus:** Mavic Yksion - **Tige de selle:** Cannondale C1 - **Selle:** Prologo Nago Evo Tirox - **Prix:** 4 999 € - **Poids:** 6,4 kg

Tout passe, même le beau

C'est dans ce dommaine que le Cannondale accuse le plus son âge. Ses câbles apparents, ses « petits » tubes ronds, une décoration audacieuse qui ne laisse pas indifférent lui ont malgré tout fait perdre des points. Jugé très classique, il a eu moins d'arguments à faire valoir auprès du jury. D'un côté, il y a les fans de la première heure qui apprécient la décoration, de l'autre, les passionnés de beau matériel qui voient le poids des ans dans les lignes de ce best-seller. Et cette débauche de couleurs qui peut égayer peut être aussi perçue comme une agression. Ce qui a plu en 2013 n'est plus au top en 2014.

En mixant les couleurs, Cannondale a voulu sortir des sentiers battus.

La finition reste exceptionnelle, mais les câbles externes sont démodés.

5 B'TWIN ULTRA 940

NOTE 6,7/10

Cadre: monocoque carbone Ultra - **Fourche:** Comp Ultra Carbon - **Guidon:** Deda RHM 02/Zero 2- **Transmission:** Shimano Ultegra Di2 - **Freins:** Shimano Ultegra - **Pédalier:** Shimano Ultegra 50/34 - **Cassette:** Shimano Ultegra 11-28 - **Roues:** Mavic Cosmic Ksyrium SLR - **Pneus:** Mavic Yksion Pro - **Tige de selle:** b'Twin Ultra - **Selle:** fi'zi:k Arione - **Prix:** 3 600 € - **Poids:** 7 kg

PHOTOS E. VALLÉE

Furtif sous tous les angles

Anonyme ! Voici comment ce vélo est perçu. Les marquages sont tellement discrets qu'on les voit à peine. La finition mate et brillante a un côté classieux, c'est vrai, mais elle limite la casse plus qu'elle ne permet d'engranger des points. Le jury note les « angles » du cadre dignes d'un avion furtif. « Taillé à la serpe » revient souvent dans les commentaires. Les haubans sans entretoise n'ont pas appelé de commentaire. Étonnant, bien que le vélo intègre toute la câblerie, la batterie du Di2 et les freins, personne n'emploie le terme fluidité pour parler de ses lignes. Et pourtant, il n'est pas si anguleux…

Le logo constitue la seule touche de couleur de l'Ultra 940. Dommage.

La finition est bonne. On note juste que la zone vernie est en surépaisseur, peu agréable au toucher.

F. BERRY

Nous n'avons pas laissé le choix à nos essayeurs: chaque vélo a été attribué suivant un ordre précis, de manière à faciliter les rotations et éviter les a priori.

COMPORTEMENT

Il faut que cela bouge !

D'accord, ce sont les jambes qui « motorisent » le vélo, mais il faut que ce dernier travaille à l'unisson avec son cycliste. Les sensations de nervosité, de rigidité, de confort sont primordiales. Et comme c'est un sport mécanique, le pilotage revêt aussi son importance. Bref, sur la route, les vélos sont passés au crible.

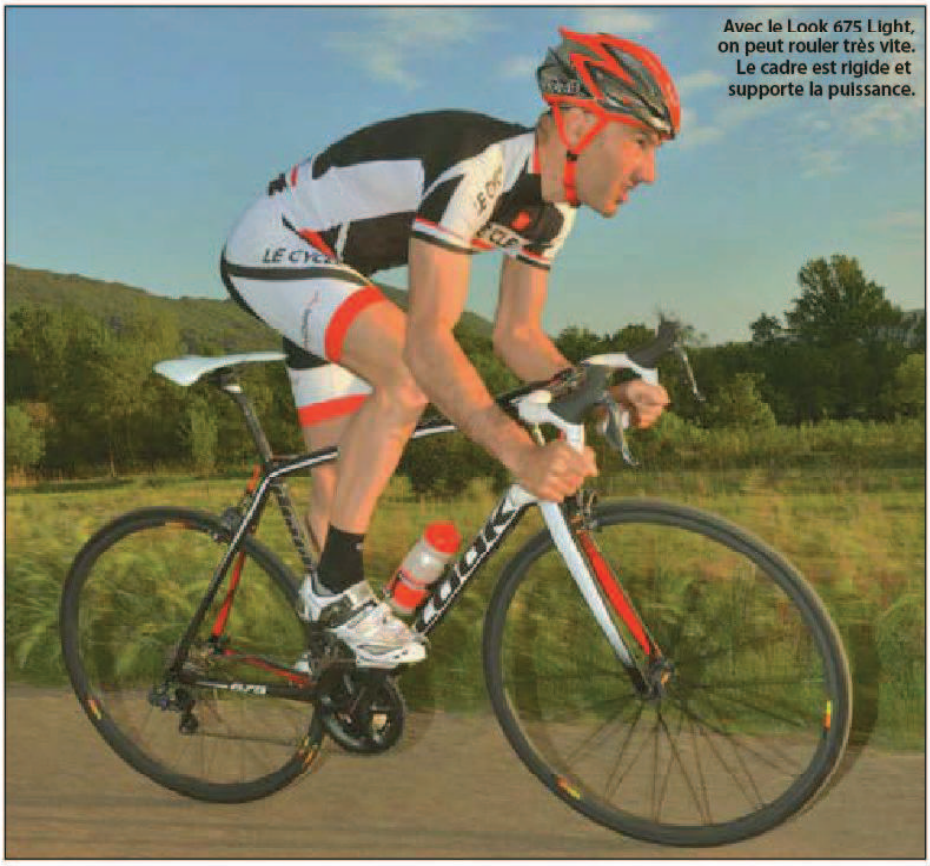
Nervosité

CANYON, SANS PARTAGE

Avec l'Ultimate CF SLX 9.0, le cocktail légèreté, rigidité maximale permet de tirer tout le parti de la transmission compacte choisie. On se met en danseuse et le vélo part, instantanément ou presque. Le coursier pourra mettre du braquet s'il a la sensation d'avoir un développement trop court ; le cyclo sera à l'aise en croisant la chaîne. C'est sensible sur le plat, mais c'est dans les côtes que la transmission de l'accélération sera le plus spectaculaire. N'oublions pas ici la réactivité du groupe Dura-Ace qui permet de changer de rapport au quart de tour et assure au cycliste de se trouver sur le bon développement à l'instant T. La rigidité des roues Mavic Ksyrium SLR s'accorde ici à celle du cadre. Le Canyon pousse fort. Attention, si c'est son point fort, cela peut aussi devenir son point faible, car on se laisse vite griser. La remarque vaut également pour le Cannondale SuperSix Evo, dont le poids identique (6,4 kg) et la bonne rigidité offrent aussi de belles accélérations. Les roues Mavic Ksyrium Elite un peu en deçà et éventuellement une mauvaise appréhension de l'ergonomie du groupe Sram lui valent quelques points de « pénalité ». Mais c'est tout de même une valeur sûre, et le SuperSix répondant bien à la sollicitation, il conviendra à des utilisateurs toniques, avides de tempérament explosif. Surtout en montée, où cette capacité pourra néanmoins se montrer usante.

Les deux premiers de ce classement ont donc fait l'unanimité. Le Look, qui se place troisième sur ce plan, est noté de manière moins homogène. Il y a ceux qui le trouvent vif sur le plat, ceux qui le perçoivent plus à l'aise en montée et ceux pour qui il passe partout, mais sans exceller. Il perd donc des points parce qu'il est peut-être moins spectaculaire que les deux premiers.

Léger, le SuperSix est dynamique en danseuse.



Avec le Look 675 Light, on peut rouler très vite. Le cadre est rigide et supporte la puissance.

Mis à part un ou deux jurés, en revanche, le jury est tombé d'accord concernant le Specialized. Le cadre est tonique, mais il réclame de la puissance pour « vivre », tandis que les roues Roval pénalisent relances et accélérations. Pour faire bondir le Venge, il ne faut pas être avare en énergie et se servir de tout son corps. Sur le plat, c'est discret, plus flagrant en montée, où cela devient même rédhibitoire pour certains cyclistes, d'autant que le petit plateau a 39 dents. On remarque en outre que plus la vitesse augmente, moins les roues sont un problème, et à vive allure, on a même affaire à une bombe ! Il reste difficile cependant de monter les bosses au-dessus de 30 km/h ! Bref, le Venge aime la vitesse et ne se satisfait pas du train cyclo. Dès lors, les cyclosportifs ont moins bien noté cette machine, et les compétiteurs, bien que moins avares en points, ne lui ont pas fait remonter la pente pour autant.

LES PLUS DU JURY

Canyon
Ultimate CF SLX 9.0
> Polyvalence
> Équipements

Cannondale
SuperSix Evo Red Racing
> Poids
> Vélo ludique

Look *675 Light*
> Équipements excellents
> Confort

b'Twin *Ultra 940*
> Puissance de freinage
> Pilotage de course

Specialized
Venge Pro Race Force X2
> Esthétique
> Rigidité

#lovemywilier

TES REVES VONT DEVENIR REALITE

http://www.wilier.it/promotion-printemps-2014/

DECOUVRE OU TROUVER CETTE AVANT PREMIERE

OFFRE D'AVANT PREMIERE
GAMME 2015

Zero.9

€2.799,00

TRIESTINA Wilier

FIDÈLE DANS LE TEMPS

NOIR/GRIS/JAUNE FLUO BRILLANT

NOIR/ROUGE FLUO MAT

TRANSMISSION
SHIMANO ULTEGRA 11S
PEDALIER
SHIMANO ULTEGRA 6800 11S 50/34
ROUES
MAVIC KSYRIUM EQUIPE S
CINTRE
FSA OMEGA
POTENCE
FSA ENERGY CUSTOM WILIER
SELLE
SELLE SAN MARCO CONCOR CUSTOM

wilier.it

COMPORTEMENT *(suite)*

Pour le b'Twin, le jury est partagé. Les roues sont moins bien ressenties sur ce châssis (la faute aux pneus de 25 mm ?) ou le cadre fait la part trop belle à la rigidité et se retrouve handicapé par son absence de déformation. En substance, on pousse sur les pédales mais on n'en sent pas les effets immédiatement. Les coursiers lui ont donc accordé en général un peu plus de points que les cyclosportifs, sans que ce soit suffisant pour qu'il remonte dans le classement. Un autre choix de roues et de plateaux aurait peut-être changé l'appréciation, mais ce n'est pas certain.

Le Look 675 Light est confortable quelle que soit la vitesse.

Le Venge avec ses jantes hautes est un vélo rigide et parfois difficile à emmener.

Rigidité

UN ROC NOMMÉ CANYON

L'important n'est pas d'être le plus « bridé », mais de rester exploitable en toutes circonstances. Et à ce jeu, le Canyon Ultimate s'en tire très bien. Peu importe le style du cycliste ou sa discipline, il arrive à passer la puissance sans buter sur le cadre ou sans entraîner de déformation sur les roues. On appuie, la puissance passe et on ne ressent pas de perte. Étant efficace sur tous les terrains, il est bien noté, de façon unanime.

Le Look s'en sort assez bien. Prenant légèrement l'ascendant sur le Cannondale, le 675 Light gagne des points mais divise le jury. Certains apprécient sa rigidité sur le plat, d'autres en tirent le meilleur en côte. Tout est donc affaire de style. Un juré a même ressenti de nombreuses vibrations imputables à la rigidité de ce vélo. Le Cannondale le suit de près. Les compétiteurs ont apprécié le vélo à sa juste valeur, mais en émettant quelques réserves sur le choix des roues, parfois limite au comble de l'effort. Les cyclosportifs l'ont quant à eux préféré sur le plat, notant au passage que le SuperSix Evo « use » le physique du cycliste en montée. Voici quelques points de perdus par rapport à la concurrence.

De son côté, le Specialized nous fait profiter de ses roues sur le plat. Rien ne bouge, on pousse, il avance ! Sauf qu'en plus d'être ronde, la terre n'est pas toute plate et, quand on grimpe, il faut pouvoir exploiter cette rigidité. Aussi le Venge n'a-t-il trouvé grâce qu'auprès d'un carré réduit de cyclistes adeptes de la compétition. Les autres l'ont subi dans chaque montée…

Fermant la marche, on trouve le b'Twin. Certains de nos jurés l'ont très bien classé, mais pour la plupart, la rigidité du châssis est mal ressentie. L'adéquation des roues (identiques à celles d'autres concurrents), celle des pneus (25 mm) au cadre peut expliquer cela. On peut même se demander si le cadre, très orienté compétition, ne met pas en lumière plus facilement les limites de ses équipements et de son utilisateur. Un pédalier compact n'est peut-être pas une bonne idée ici.

Confort

CANYON DANS UN FAUTEUIL

La coupe des cadres améliore beaucoup le confort, les solutions techniques mises en œuvre aussi. Sur le Canyon Ultimate, on trouve un triangle avant surdimensionné, auquel sont accolés de petits haubans. Cela filtre beaucoup les chocs. La position permise par la géométrie en élimine aussi une bonne part. Cela dit, l'adjonction de la tige de selle « flexible » VCLS 2.0 fait l'essentiel. On ne perd pas en rendement, et on a la sensation de rouler avec des pneus plus gros ou moins gonflés…

Sur l'arrière seulement, car dès lors qu'on attaque, on sent bien l'écart de filtration des impacts entre les mains et les fesses, c'est-à-dire entre l'avant et l'arrière du CF SLX ! De plus, la selle fi'zi:k Antares ne convient pas à tous.

Doté depuis ses débuts d'une géométrie et d'un cadre visant le confort, le Look s'arroge la 2e place de ce classement partiel. Équipé de pneus de

LES MOINS DU JURY

Canyon
Ultimate CF SLX 9.0
> Pas de point de vente
> Tige de selle piégeant le sable

Cannondale
SuperSix Evo Red Racing
> Guidon trop large
> Qualité des roues

Look *675 Light*
> Choix de la potence
> Freinage bruyant

b'Twin *Ultra 940*
> Trop typé compétition
> Décoration trop sage

Specialized
Venge Pro Race Force X2
> Freinage insuffisant
> Jantes trop hautes

Le b'Twin Ultra 940 est un vélo de course confortable. Mais il reste typé course...

Giro d'Italia
OFFICIAL LICENSE
2014

"Nous grandissons avec de grands rêves. Certains les laissent mourir, d'autres les cultivent et les protègent; prenez-en soin et dans l'adversité ils apporteront le soleil et la lumière que reçoivent ceux qui croient toujours en leurs rêves"

d'après Thomas Woodrow Wilson

NOUVELLE FLITE, DÉDIÉE À CEUX QUI ONT LE COURAGE DE RÊVER

The product is protected against counterfeiting and piracy by Community Design Ohim CEE

NOUVELLE FLITE KIT CARBONIO

Unique par son style, sa forme et ses performances

FLITE Kit Carbonio *180g Rail/ CarboKeramic Ø7mm idmatch L1*

Découvrez toute la gamme de FLITE su ***www.selleitalia.com***

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

selle ITALIA®
Saddles for winners since 1897

Soyez en sécurité et partagez la route

idmatch®
IDENTITY MATCHING SYSTEM

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

* idmatch is a licensed brand by Ergoview srl

COMPORTEMENT *(suite)*

23 mm, il donne lui aussi l'impression qu'ils sont plus gros. Il filtre assez bien, même si « l'inconfort » tient parfois à de petits détails. Une selle qui glisse, un cintre plat dans sa partie supérieure suffisent à faire perdre quelques points ici ou là. En tout cas, c'est sans doute l'un des vélos les plus réussis sur le plan du confort.

Le Cannondale atteint la troisième marche du podium. Sa capacité à filtrer les chocs est souvent mise en avant, mais on lui reproche plus la fermeté de sa selle. Un seul juré le trouve trop raide. Mais si le SuperSix Evo convainc massivement, il ne fait pas le plein de points. Il y a mieux, désormais.

Le Specialized Venge paye encore ses roues et ses tubes profilés, moins aptes à procurer du confort, mais avec seulement deux jurés qui le notent sévèrement. Les autres le considèrent comme une bonne surprise avec son architecture. Là encore, la séparation entre les cyclistes toniques et les adeptes de la distance sportive apparaît. Le Venge, c'est la compétition, la vitesse et la performance.

Le b'Twin Ultra 940 ferme encore la marche. Ce vélo séduit donc de nombreux utilisateurs par ses qualités, mais sans parvenir à faire le plein de points. La raison ? Difficile à cerner, mais on peut imaginer que son orientation course pure et dure explique cela. Le b'Twin est un vélo de course très confortable, mais de course…

Pilotage

LE LOOK PREND LA TÊTE

Le 675 Light l'emporte ici. Sa stabilité, la précision de ses trajectoires, ses roues sont pour beaucoup dans son classement. Pas de prise au vent, une tenue de route ludique mais maîtrisable, on peut se faire plaisir à son guidon sans être un pilote hors pair. Et si on sait piloter, quel plaisir ! Un vélo idéal pour un cyclosportif voulant s'accorder des temps de répit. Le Canyon, 2e pour une fois, est aussi agréable à piloter. Un peu plus vif, il réclame davantage de vigilance, ce qui explique sa place. Le Cannondale complète le trio pour les mêmes raisons. Le Specialized est apprécié pour sa stabilité avec des jantes hautes. Sur la trajectoire, il reste bien en place. En revanche, impossible de le brusquer, sauf si le vent latéral s'en mêle. Enfin, le b'Twin offre une grande maniabilité qui conviendra parfaitement à des utilisateurs très pointus. Il faut rester concentré pour le maintenir sur la trajectoire, mais c'est le prix à payer pour passer dans un trou de souris ! C'est aussi ce qui coûte de nombreux points à cette machine, trop extrême.

Le 675 Light offre un pilotage très stable.

VAINQUEUR COMPORTEMENT

CANYON ULTIMATE CF SLX 9.0
Polyvalent et efficace, que demander de plus ?

NERVOSITÉ (note sur 30 points)		RIGIDITÉ (note sur 50 points)		CONFORT (note sur 30 points)		PILOTAGE (note sur 30 points)		VAINQUEUR (total sur 140 points)	
1. **CANYON** Ultimate CF SLX 9.0	26,2	1. **CANYON** Ultimate CF SLX 9.0	44,5	1. **CANYON** Ultimate CF SLX 9.0	26,8	1. **LOOK** 675 Light	28,1	1. **CANYON** Ultimate CF SLX 9.0	124,5
Poids réduit, rigidité parfaite, transmission réactive et roues en parfaite adéquation avec le cadre pèsent fortement dans cette 1re place. Le Canyon fait un sans-faute. Les cyclistes les plus musclés démarreront avec du braquet, les autres en choisiront un plus court. Mais dans tous les cas, on sent la poussée de façon immédiate ou peu s'en faut. Pas de temps de latence, pas de sensation d'écrasement, il faudrait vraiment venir d'une autre planète pour ne pas le trouver nerveux !		On ne va pas dire que l'Ultimate est facile à exploiter, mais on pourrait pourtant le faire. Son équipement et son cadre fonctionnent en symbiose et permettent de passer la puissance sans (trop) pénaliser le cycliste. Tant que l'on reste lucide et que l'on joue du dérailleur au bon moment, on ressent donc sa rigidité comme une alliée. Un comportement qui fait toute la différence, d'autant que cette machine ultralégère arrive presque à se faire oublier dans les ascensions dès lors qu'on a mis le bon braquet.		L'étendue des tailles, la tige de selle « flexible », la géométrie choisie font que le Canyon s'octroie la 1re place. La situation est idéale pour l'utilisateur, car il s'agit d'un cadre de course adapté aux pires épreuves que sont les Flandriennes, mais qui est aussi très à l'aise sur la distance et des terrains plus « plats ». Là où les marques concurrentes disposent de modèles spécifiques, Canyon propose le CF SLX aux teams Katusha et Movistar. Un embryon d'explication qui se défend, non ?		L'association de la géométrie et du confort du 675 Light permet de maintenir ce dernier au contact de la route plus longtemps. On profite à merveille du grip des pneus et, surtout, on n'a pas à se crisper sur le guidon. Le vélo s'inscrit parfaitement dans les courbes et permet en outre des évolutions serrées. Et quand il faut se lâcher, sa stabilité prend le relais. Le Look est donc le plus polyvalent sur la question et on peut vanter son avant parfaitement bridé avec la potence A-Stem.		Issu de la compétition, destiné à tous les terrains d'évolution, le CF SLX 9.0 a tous les atouts pour briller. Rigide, nerveux, confortable, il procure également un pilotage précis et sans faille. Autant de qualités nécessaires pour faire un bon vélo de course, mais aussi adapté aux cyclosportives. Car cette machine se montre très efficace sur la distance dès lors qu'on a compris qu'on doit faire avec ses capacités physiques sans se laisser griser. Ce n'est pas facile, mais à force, on s'y fait…	
2. **CANNONDALE** SuperSix Evo Red Racing	25,8	2. **LOOK** 675 Light	41,9	2. **LOOK** 675 Light	25,6	2. **CANYON** Ultimate CF SLX 9.0	27	2. **LOOK** 675 Light	120,2
3. **LOOK** 675 Light	24,7	3. **CANNONDALE** SuperSix Evo Red Racing	41,8	3. **CANNONDALE** SuperSix Evo Red Racing	24,4	3. **CANNONDALE** SuperSix Evo Red Racing	25,1	3. **CANNONDALE** SuperSix Evo Red Racing	117,1
4. **SPECIALIZED** Venge Pro Race Force X2	23	4. **SPECIALIZED** Venge Pro Race Force X2	37,8	4. **SPECIALIZED** Venge Pro Race Force X2	23,6	4. **SPECIALIZED** Venge Pro Race Force X2	24,2	4. **SPECIALIZED** Venge Pro Race Force X2	108,6
5. **B'TWIN** Ultra 940	21,2	5. **B'TWIN** Ultra 940	36,2	5. **B'TWIN** Ultra 940	22,7	5. **B'TWIN** Ultra 940	23,7	5. **B'TWIN** Ultra 940	103,8

_quel goût je choisis aujourd'hui?
facebook.com/EliteBikeTraining
CUSTOM RACE & ICEBERG
elite-it.com
Neuf couleurs pour le bidon thermique ICEBERG
et seize couleurs pour le porte-bidon CUSTOM RACE
peuvent satisfaire chacune de tes envies de style et de personnalité.
À partir d'aujourd'hui, cours avec classe et élégance
grâce au design exclusif de CUSTOM RACE
et au graphisme captivant du bidon thermique ICEBERG.
UNE QUESTION DE GOÛT!
Distributeur pour la France: SHIMANO FRANCE contact-france@shimano-eu.com

ÉQUIPEMENT

L'accessoire, élément essentiel

En plus du cadre et du comportement, un vélo rassemble un certain nombre de composants, dont le fonctionnement et la qualité contribuent largement à la performance globale. Ainsi qu'au prix de la machine…

Accessoires

CANYON, SANS SURPRISE

Disposant du groupe le plus haut de gamme (Shimano Dura-Ace) et des roues Mavic Ksyrium SLR, identiques à la concurrence, le Canyon Ultimate séduit et fait le plein de points. Le fonctionnement et le réglage n'appellent aucune critique, on regrette, comme sur toutes les Mavic Exalith, le bruit du freinage et bien sûr l'impossibilité de changer de longueur de manivelles en fonction des tailles. On note aussi que la tige de selle Canyon VCLS 2.0, très efficace pour le confort, est une entrée d'eau et de sable par temps de pluie.
Le Look, lui, réalise un bon score avec son groupe électronique Shimano Ultegra Di2 et son équipement de choix. Le freinage, plus accessible que celui du b'Twin, lui permet de prendre l'ascendant sur ce dernier. Les étriers Direct Mount de l'Ultra 940 réclament en effet un peu d'habitude et un paramétrage fin pour donner le maximum. Suivant les habitudes des jurés, les freins ont été ou non jugés supérieurs à ceux de l'Ultegra.
Le Cannondale met en lumière la nécessité du bon positionnement des leviers Sram pour profiter pleinement de l'indexation. La plupart des jurés avaient ce bon réglage. Ceux pour qui la position ne convenait pas ont peu apprécié la manipulation du Sram DoubleTap. Le freinage a aussi marqué le pas par rapport au Shimano Ultegra et Dura-Ace. Enfin, le Specialized a convaincu avec ses produits maison (pneus, guidon, selle), moins le freinage du Sram Force, surtout portant sur des jantes composites. Là aussi, selon le positionnement des mains, l'indexation a plu ou non.

Rapport qualité-prix

CANYON, C'EST CANON !

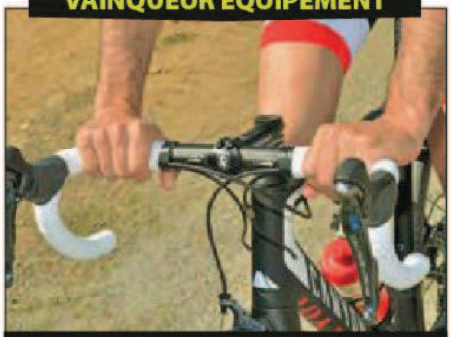
Forcément, un vélo de pro à ce prix ne peut pas recevoir de mauvaise note. Le Canyon est donc premier, et même si on compte l'absence de réseau de magasins pour sa vente et son SAV, il n'est pas trop pénalisé. La remarque vaut pour le b'Twin qui, avec son tarif très agressif et son groupe Ultegra Di2 complété d'accessoires de qualité, accède à une 2e place justifiée. Si son comportement avait été plus adapté, il aurait pu mieux faire au classement général. Le Look s'invite sur le podium. Certes, c'est le plus cher des cinq vélos, mais son comportement associé à son niveau d'équipement fait que nombre de jurés se laisseraient tenter par ce modèle.
Cannondale est pénalisé par son âge, ses roues moins techniques que la concurrence et son groupe qui ne séduit pas plus que cela. Ajoutons une décoration qui ne trouve pas son public. Le cumul de ces éléments fait qu'il apparaît « cher ». Pour la même raison, la note est salée pour le Specialized Venge. Le groupe Sram Force a du mal à séduire le jury, les roues sont exclusives et beaucoup envisageraient leur remplacement.

La transmission électrique a séduit le jury.

Le b'Twin Ultra 940 était le seul à disposer d'un frein sous les bases arrière.

ÉQUIPEMENT (note sur 30 points)		RAPPORT QUALITÉ-PRIX (note sur 20 points)		VAINQUEUR (total sur 50 points)	
1. **CANYON** Ultimate CF SLX 9.0	26,6	1. **CANYON** Ultimate CF SLX 9.0	17,9	1. **CANYON** Ultimate CF SLX 9.0	44,5
Pour trouver quelque chose fonctionnant mal sur cette machine, il faut vraiment chercher la petite bête. Le freinage peut cependant recevoir quelques critiques, puisque, ici aussi, on entend un bruit strident à chaque décélération. Avec des jantes en alu, on aime moins… L'indexation est parfaite. Nos jurés l'ont même souvent préférée à l'électronique de l'Ultegra. Finalement, les seules critiques ont porté sur la tige de selle nécessitant un certain doigté pour son réglage, et sur le jeu de direction à régler après chaque manipulation de la potence. Peu de chose.		Ritchey, fi'zi:k, Mavic, il n'y a que des grandes marques d'accessoires et de composants sur le CF SLX 9.0. La comparaison devient donc très facile, car du groupe aux roues en passant par les périphériques, on est dans le top de gamme. Le prix du vélo est donc séduisant. Le rapport qualité-prix ne peut être que bon. Le manque de personnalisation au niveau des manivelles, de la largeur du cintre et de la potence (deux dimensions par taille de cadre) conduit à envisager des dépenses supplémentaires… au prix fort. Le Canyon perd des points avec des utilisateurs exigeants.		Le groupe Shimano Dura-Ace, même mécanique, a tant de qualités qu'à ce tarif, il ne peut que séduire. Le reste du montage est de la même veine. Dans ces conditions, on bénéficie d'un vélo de pro, auquel il ne manque rien. Car à 6,4 kg sans pédales, que pourrait-on changer pour en améliorer la performance ? Il faudrait juste avoir un peu plus de souplesse dans le choix des périphériques et des manivelles, qui est trop limité sur ce plan. Mais c'est aussi la rançon du prix et du système de vente.	
2. **LOOK** 675 Light	26,1	2. **B'TWIN** Ultra 940	16,3	2. **B'TWIN** Ultra 940	41,9
3. **B'TWIN** Ultra 940	25,6	3. **LOOK** 675 Light	15,5	3. **LOOK** 675 Light	41,6
4. **CANNONDALE** SuperSix Evo Red Racing	24,1	4. **CANNONDALE** SuperSix Evo Red Racing	14,8	4. **CANNONDALE** SuperSix Evo Red Racing	38,9
5. **SPECIALIZED** Venge Pro Race Force X2	20,2	5. **SPECIALIZED** Venge Pro Race Force X2	14	5. **SPECIALIZED** Venge Pro Race Force X2	34,2

VAINQUEUR ÉQUIPEMENT



CANYON ULTIMATE CF SLX 9.0
Un équipement au top, un prix abordable et une qualité indéniable.

PREMIUM SPORTSWEAR
SPRING-SUMMER 14

odlo.com

PORTRAIT DU GAGNANT

Le Canyon entame-t-il un règne sans partage ?

En tête de tous les classements, excepté un, le Canyon fait un sans-faute digne du grand Eddy Merckx. Bon dans tous les domaines sur cette élection, ces victoires chez les pros convaincront les derniers cyclistes indécis.

Cette tige de selle VCLS 2.0 absorbe bien les vibrations. Son réglage est cependant très pointu et le sable s'y incruste.

Le freinage Dura-Ace est un modèle de puissance. Même s'il est rendu bruyant par les pistes Exalith.

PHOTOS E. VALLÉE

La finition du cadre et le montage du vélo sont excellents.

D'accord, Canyon vend à distance, sans réseau de vente, sans structure dédiée à la remise en mains du produit final. Mais cela ne veut pas dire que le vélo vendu est un sous-produit, loin de là. Les cadres sont étudiés au moins aussi sérieusement que ceux de la concurrence, pour procurer performance, légèreté et sécurité à leur utilisateur.

L'Ultimate CF SLX 9.0 est dans la tendance des vélos « rigides » du moment. Triangle avant largement dimensionné, triangle arrière avec d'importantes bases et de petits haubans pour marier rigidité et confort. Ces deux points ne font d'ailleurs pas de doute. Qu'en est-il de la légèreté ? Il faut compter 790 g de matière. Reste la sécurité, un élément pris au sérieux par le constructeur, puisque chaque cadre et chaque fourche sont passés au scanner afin de débusquer les éventuels défauts, inexorablement présents sur une production de masse. C'est une bonne manière de limiter les risques.

Le composite n'est donc pas pris à la légère chez Canyon, le choix des accessoires non plus. On ne trouve que des marques connues et répandues, ce qui est idéal pour les pièces détachées et l'entretien. Il n'y a guère que la potence en 1"1/4 qui peut poser problème, car peu diffusée dans le commerce, même si Giant utilise ce standard et propose des produits à sa marque. Reste à

FICHE TECHNIQUE

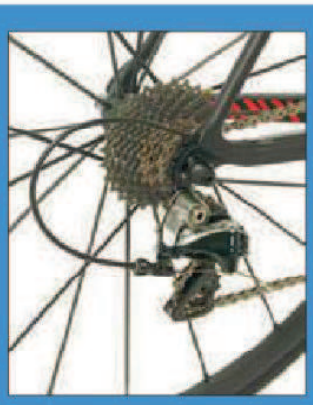
CANYON ULTIMATE CF SLX 9.0

Cadre : Ultimate CF SLX
Fourche : Canyon OneOne Four SLX
Cintre/potence : Ritchey WCS Evo Curve/WCS 4-Axis
Transmission et freins : Shimano Dura-Ace
Pédalier : Shimano Dura-Ace 50/34
Cassette : Shimano Dura-Ace 11-28
Roues : Mavic Ksyrium SLR WTS
Pneus : Mavic Yksion Pro
Tige de selle : Canyon VCLS 2.0
Selle : fi'zi:k Antares
Prix : 4 199 €
Poids : 6,4 kg (sans pédales)

F. BERRY

Nul besoin de s'appeler Rodriguez ou Valverde pour faire vivre ce vélo. Le Canyon CF SLX reste accessible à un large public.

voir l'assemblage. Les pièces ne sont pas montées à la va-vite sur le cadre. Les câbles et gaines sont coupés à la bonne longueur. Tous les composants sont bien positionnés et serrés. La transmission est parfaitement réglée. Maintenant, il est certain que c'est au consommateur d'assurer le serrage de la potence, le réglage du jeu de direction et de la tige de selle. Ajoutons le montage des pédales et le gonflage, des opérations que nous sommes tous amenés à faire seuls, même en sortant d'une boutique... Il en est de même si nous avons la sensation que la selle est un peu descendue ou que le cintre n'est plus dans l'axe. Canyon fournit à cette fin une clé dynamométrique, une clé Torx T6 pour la direction et un mode d'emploi.
Quant au SAV, le fabricant s'en occupe dans le cadre de la garantie. Il n'y a qu'à se souvenir du rappel de fourche il y a quelques années. Tous les clients avaient pu être contactés pour ce rappel. Qui dit mieux ?



Moyennant un supplément, on peut adopter une cassette avec d'autres dentures. Idéal si vous évoluez sur des terrains escarpés.

C'est le cintre qui a peut-être le moins plu. Les jurés en ont parlé, mais ce Ritchey WCS Evo Curve n'a finalement pas trop pénalisé le vélo.

Les pneus Mavic Yksion Pro apportent une tenue de route exceptionnelle et contribuent au confort de l'ensemble.

L'AVIS LE CYCLE

En gagnant sur tous les plans ou presque, le Canyon Ultimate prouve sa qualité intrinsèque. Il a du potentiel dynamique, il est polyvalent, efficace. Il a aussi un potentiel technique et tous ses équipements sont haut de gamme. On ne peut pas se tromper en le choisissant. On dispose d'un grand choix de tailles et il est décliné en deux coloris. Bien sûr, l'achat s'effectue à distance et ce système compte amateurs comme détracteurs. La rencontre virtuelle avec le vendeur ne plaît pas à tout le monde. Néanmoins, au niveau du montage, la qualité est de mise et tout est parfaitement réalisé. Nous ne regrettons qu'une chose : la taille des manivelles liée à celle du cadre. Si vous avez besoin de manivelles plus grandes ou plus petites pour une taille de cadre bien précise, c'est impossible. On atteint donc ici les limites de ce mode de vente. Mais qui sait si elles ne seront pas bientôt repoussées ? Car les coureurs pro prennent souvent des cadres plus petits !

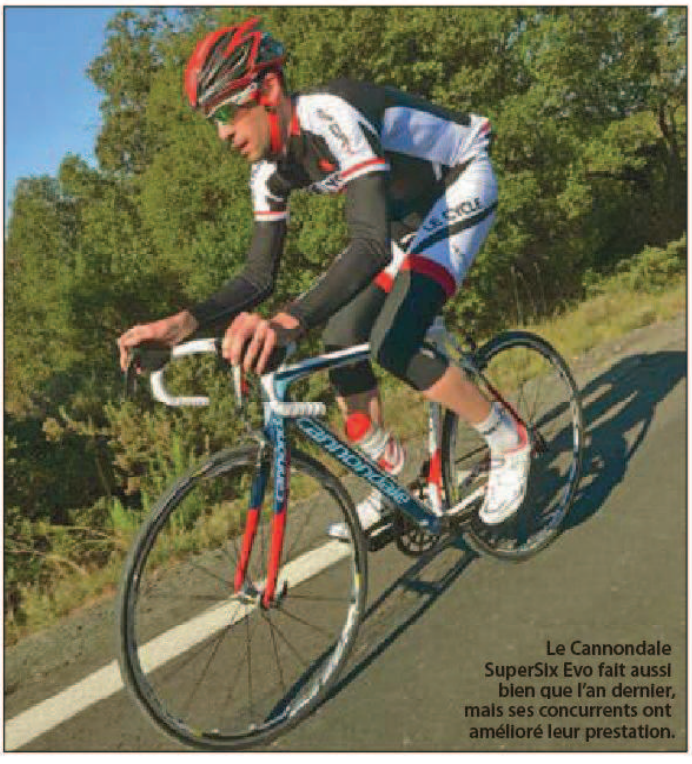
CONCLUSION

Un vélo adapté à sa pratique !

On peut adapter notre machine à notre pratique, mais ce qui fait qu'on aime d'entrée notre vélo, c'est qu'il réponde immédiatement à nos attentes.

En dehors du vainqueur, le Look est certainement celui qui est le plus proche du principe du vélo attaché à une pratique. Pensé pour le cyclosport sportif dès sa conception, il procure une esthétique et un confort très intéressants. De plus, étant utilisé en compétition par les coureurs Cofidis lors des Classiques flandriennes, ce cadre a des atouts indéniables pour la pratique sportive. Cela explique que le jury l'ait bien accueilli malgré son prix élevé. Le tarif de 5 990 € est finalement justifié auprès des consommateurs, d'autant que le vélo est livré avec les pédales. Le Look 675 Light apparaît donc comme la solution idéale pour le cyclosportif, qui n'a rien à changer.

Si l'envie de rouler fort se présente, un changement de plateau suffit. Le Cannondale vit quant à lui sur ses acquis. On ne peut pas dire que sa prestation ait baissé, simplement les autres font mieux. Pour preuve, lors de l'élection 2013, le SuperSix Evo avait marqué 163,9 points. Cela reste un super-vélo, capable d'être à l'aise partout, mais dans chaque domaine, d'autres vélos sont plus spectaculaires. La possibilité de changer d'étoile de pédalier pour passer du double au compact n'a presque pas marqué le jury dans sa notation, alors que les roues Mavic de moindre gamme (silencieuses) ont été plus durement notées. Le SuperSix Evo reste un châssis de pointe, qui se veut polyvalent.



Le Cannondale SuperSix Evo fait aussi bien que l'an dernier, mais ses concurrents ont amélioré leur prestation.

Le Look 675 Light est un vélo idéal pour la pratique du cylosport.

Tout est affaire d'équilibre dans le choix d'un vélo

Ce n'est pas le cas de l'Ultra 940 de b'Twin, du moins dans cette configuration. Les jurés cyclosportifs n'ont pas aimé le ressenti de la rigidité du cadre. Trop brutal, sans élasticité, l'Ultra préfère la puissance brute tel un cadre de compétition… qu'il est avant tout. Seuls son équipement et sa transmission (pédalier 50/34, dérailleur à grande chape et cassette 11-25) l'orientent cyclosport. Le mélange des genres n'a donc pas pris et conduit à un sentiment mitigé, qui fait qu'on ne critique pas son niveau de performance mais son adéquation pour le cyclosport. Dommage, car en termes de rapport qualité-prix, pédales comprises, il serait au top.

Le Specialized Venge est victime de cette même dualité. Le jury a aimé son look agressif et technique, mais au moment de l'exploiter, ce sont plus les contraintes (manque de nervosité, faiblesse du freinage…) qui ont pris le pas sur ses qualités. C'est aussi un vélo fait pour rouler vite. Pour les deux derniers vélos, il faut donc avoir accroché un dossard sur son maillot et rouler sportivement pour les apprécier à leur juste valeur et prendre du plaisir à leur guidon. Un souci que n'a pas eu le Canyon, le châssis étant plus polyvalent et, par rapport à l'année dernière, les jurés ont peut-être eu moins peur d'afficher leur préférence, rassurés par la qualité du produit allemand. Canyon reste une marque jeune.

2014 VÉLO ROUTE DE L'ANNÉE LE CYCLE

LE PODIUM
(TOTAL SUR 200 POINTS)

1. CANYON *Ultimate CF SLX 9.0*	**177,7**
2. LOOK *675 Light*	**170,1**
3. CANNONDALE *SuperSix Evo Red Racing*	**162,9**
4. B'TWIN *Ultra 940*	**152,3**
5. SPECIALIZED *Venge Pro Race Force X2*	**151,9**

CLASSEMENTS PAR CRITÈRE

>> *ESTHÉTIQUE* **SPECIALIZED** *Venge Pro Race Force X2*

>> *NERVOSITÉ* **CANYON** *Ultimate CF SLX 9.0*

>> *RIGIDITÉ* **CANYON** *Ultimate CF SLX 9.0*

>> *CONFORT* **CANYON** *Ultimate CF SLX 9.0*

>> *PILOTAGE* **LOOK** *675 Light*

>> *ÉQUIPEMENT* **CANYON** *Ultimate CF SLX 9.0*

>> *RAPPORT QUALITÉ-PRIX* **CANYON** *Ultimate CF SLX 9.0*

Vision

metron 40 metron 55

PLUS RAPIDE QUE LE VENT

CFD: design for maximum aerodynamic advantage

- Profil: 40mm
- Type de jante: Jante à Pneu ou boyau
- Mesure jante: 633C
- Finition: Carbone finition UD ave la piste de freinage en carbone finition 3K
- Compatibilité: 10 et 11 vitesses

- Profil: 55mm
- Type de jante: Jante à Pneu ou boyau
- Mesure jante: 633C
- Finition: Carbone finition UD ave la piste de freinage en carbone finition 3K
- Compatibilité: 10 et 11 vitesses

VISIONTECHUSA.COM

CANNONDALE | BIANCHI | WILIER | VITUS | CANNONDALE | DIVINCI | KEMU | SPECIALIZED

CUISSARD >> **ASSOS T.ÉQUIPE S7**

UNE SECONDE PEAU !

Présentée à l'Eurobike 2013, la nouvelle collection de cuissards pour homme Campionissimo de chez Assos se décline en quatre modèles, dont le cuissard T.Équipe S7, prévu pour l'entraînement et la compétition. **Par F. Pondevie**

Le nouvel insert limite les frictions même sur les longues sorties.

E. VALLÉE

Réputé pour la qualité de ses cuissards et le confort de leur insert, Assos va encore plus loin dans le domaine pour proposer un produit qui soit léger (170 g), doté d'une coupe encore plus proche du corps et d'un fond anatomique sans défaut. Afin que la coupe soit plus ergonomique, le fabricant incorpore deux panneaux latéraux supplémentaires (soit cinq au total), qui ont l'avantage de réduire aussi la pression sur les parties génitales. Les bretelles en forme de « Y » à l'avant et à l'arrière permettent au cuissard de rester en place, sans pli.
L'insert de protection est doté d'une mousse de 8 mm, qui n'est plus cousue dans la zone périnéale, évitant ainsi tout risque de friction. La technologie « Nose Down » est également appliquée, c'est-à-dire que l'insert est moins épais de 3 % pour baisser la pression sur les parties génitales de 18 %, d'après des études effectuées par le laboratoire d'Assos.

AUCUNE FRICTION

Lorsqu'on le porte pour la première fois, on se rend compte que le tissu épouse parfaitement la peau et le contour des cuisses. Ceux qui ont de grosses cuisses peuvent même le trouver un peu trop compressif. Cela dit, une fois sur le vélo, ce léger désagrément disparaît. À l'usage, donc, on apprécie le confort de l'insert et surtout le fait qu'il ne bouge absolument pas, même quand on se lève pour pédaler en danseuse et se rassoit brusquement. Après quatre heures en selle, aucune friction n'apparaît, le fond anatomique s'oublie presque totalement et on n'observe aucune trace d'humidité. Le maintien du cuissard sur les cuisses s'avère aussi très positif, le caractère compressif jouant pleinement. On apprécie en outre les bretelles en Y qui permettent de bien le positionner sur le haut du corps. En fin de compte, on a un produit haut de gamme, avec un prix en adéquation pour ce niveau de technicité.

INFOS PRATIQUES

Prix : 180 €
Poids : 170 g
Caractéristiques : coupe racing, composition en 70 % polyamide, 18 % élasthanne et 12 % polyester. Structure avec 2 tissus, 5 panneaux, 17 composants. Disponible en taille XS à TIR (XXXL).
Distributeur : ESM France

\+ > AUCUNE FRICTION
\+ > TENUE DU CUISSARD

− > EFFET COMPRESSIF À L'ARRÊT

CHAUSSURES >> **SPIUK PRAGMA**

UNE COUSINE INTÉRESSANTE

La Pragma est une chaussure prévue pour la pratique du triathlon. Pourtant avec une tige moins spécifique que les modèles « tri », elle séduira les cyclistes qui veulent du confort, de l'aération et qui mixent les disciplines. **Par C. Leroy**

La chaussure de triathlon typique dispose d'une ouverture maximale et d'un système de serrage rapide pour faciliter les transitions, en général deux gros Velcro. La Pragma s'affranchit un peu de ces clichés qui font d'ailleurs que tous les modèles se ressemblent sur le marché. Spiuk a basé la conception de ce modèle sur la résistance, la légèreté, la ventilation, le confort, la rigidité de la semelle, la rapidité de pose et d'enlèvement.
La chaussure ne peut renier son appartenance avec la languette d'enfilage au niveau du talon. Plutôt petite, elle ne gêne pas au roulage et reste assez discrète.

BIEN VENTILÉES

Ce qui rapproche la Pragma d'une pratique route, c'est l'ajustement par deux roulettes ATOP, qui assurent un serrage sans point de compression mais résistant. La structure avec la technologie Flexshell, qui dessine une armature tel un squelette tout autour de la chaussure, rigidifie la tige et permet d'avoir un très bon maintien lors de la phase de tirage du pédalage. Le chaussant est très confortable. Le cou-de-pied est préservé par le renfort en mousse sous la languette. On note d'ailleurs que celle-ci est plus découpée que sur des modèles route (pour favoriser le chaussage en triathlon). Ce qui séduit au roulage c'est le tissu en maille aérée qui assure une bonne ventilation. Avec des chaussettes chaudes par 20 °C, le pied n'a pas surchauffé ! La semelle en carbone apporte une rigidité suffisante pour supporter un pédalage tout en puissance. La paire de Pragma coûte 230 € et pèse 532 g en pointure 43.
Un poids et un prix qui la place dans le peloton des modèles milieu de gamme route. Si le design est technique et plutôt attrayant, il reste la couleur verte de cette année qui n'est pas très séduisante. Dommage car la Spiuk Pragma est un produit intéressant.

E. VALLÉE

La Pragma est une chaussure confortable, aérée et avec un look technique.

INFOS PRATIQUES

Prix: 230 €
Poids: 532 g en pointure 43
Caractéristiques: Structure avec technologie Flexshell et surface de maille ventilée. Semelle de carbone RXL1. Pointe et talon en microfibre de grande résistance. Renfort avant en TPU à la pointe. Ajustement par deux roulettes ATOP. Pointures du 37 au 47.
Distributeur: Spiuk

\+ > CONFORT
\+ > AÉRATION

− > COLORIS UNIQUE

ALUR 700
Ceci est notre nouveau châssis ALUR Evo Vario.
Un cadre alu et une fourche composite, qui offrent
une remarquable efficacité. Idéal pour se préparer aux
grandes épreuves de la saison.
ET C'EST UN B'TWIN
B'TWIN
VELO ROUTE ALUR 700 - 899,95€
Conçu pour tous les cyclosportifs et coureurs sur les sorties sur route «toutes disances».
Confortable et efficace sur parcours dégradé.
Découvrez la gamme sur btwin.com
co-développé avec
B'TWIN
U19 RACING TEAM
B'TWIN
En exclusivité chez Decathlon

BARRES ÉNERGÉTIQUES >> **OVERSTIM.S AMÉLIX**

L'INSTANT PLAISIR

À vélo, on mange pour éviter la panne d'énergie et les aliments proposés sont généralement riches en « carburant ». Avec la barre Amélix, Overstim.s introduit aussi de nouvelles saveurs! **Par F. Iehl**

E. VALLÉE

Ce pack est l'occasion de découvrir de nouveaux arômes de la barre Amélix, qui est aussi proposée en parfum écorces d'orange et melon confits.

La barre Amélix est plus proche de la pâte d'amande en volume et en texture que de la barre énergétique. Le bâton de 25 g est décliné en quatre parfums: citron-miel, chocolat, fruits rouges, écorces d'orange et melon confits. L'apport calorique de 109 kcal est quasi identique. Élaboré avec diverses sources d'énergie, sucres rapides et complexes, lipides et protides, cet aliment conviendra plus à des efforts longs, c'est-à-dire ceux de plus de deux heures. Sur une sortie courte et intense, l'intérêt est donc moindre. L'ouverture du sachet et l'extraction de la barre sont aisées tant qu'on n'écrase pas l'Amélix. Sinon, c'est beaucoup plus difficile, parce que sa texture très tendre ne supporte pas la compression.

UN GOÛT PRÉDOMINANT

L'avantage est que cette barre se prête parfaitement à la consommation par le cycliste. La pâte d'amande est fondante et ne réclame guère d'effort pour être mastiquée. La bouche n'est pas sèche, on ne se précipite pas sur le bidon pour se rincer la bouche, bien au contraire. Les divers arômes sont agréables, chacun trouvant sa préférence. Nous avons apprécié le parfum citron-miel, mais le chocolat et les fruits rouges sont également délicieux. Dans tous les cas, c'est le goût qui domine et non la sensation sucrée, ce qui permet de casser la monotonie de l'alimentation. La barre Amélix devient une parenthèse dans l'enchaînement des boissons, gels et autres aliments à fort apport glucidique. Finalement, le seul souci est la gourmandise! On a intérêt à être concentré sur l'effort pour ne pas penser à avaler la prochaine barre... Cela pourrait tourner à l'obsession et on passerait son temps à en manger! ●

INFOS PRATIQUES

Prix: 10 € la boîte de 6 barres
Poids: 25 g la barre
Caractéristiques: barre composée à 33 % de pâte d'amande, contient des vitamines C, B6 et B1, du sirop de glucose ou du miel. 109 kcal par barre. Parfums citron-miel, chocolat, fruits rouges dans la boîte de 6; écorces d'orange et melon confits pour les autres conditionnements.
Distributeur: Overstim.s

\+ > GOÛT
\+ > TEXTURE

− > PRIX

POTENCE >> **ZIPP SL SPRINT**

C'EST UN ROC!

Une potence supporte beaucoup de contraintes: votre force, votre poids, votre pilotage. Avec la SL Sprint, Zipp propose un modèle renforcé et technique apportant de nombreuses réponses aux problèmes dynamiques des cyclistes. **Par F. Iehl**

Le serrage croisé permet de mieux répartir les forces. Les vis Torx en titane font gagner un peu de légèreté, mais leurs empreintes sont moins bien ajustées que celles en acier.

Toujours équipée d'une visserie Torx en titane (avec les soucis de jeu que l'on connaît pour ce type d'empreinte), la potence Zipp SL Sprint est très massive. Le carbone n'est pas ici pour faire gagner du poids, mais pour apporter un supplément de rigidité. Avec un poids de 183 g, et vu son volume, la SL Sprint est plutôt légère. Montée sur un vélo de rigidité « moyenne », on ressent tout de suite la différence. Le vélo est plus mou! On sent bien un guidon ferme, mais en dessous, cela « flotte ». À l'inverse, sur un cadre rigide, attention au cintre. Si celui-ci est d'un bon niveau de rigidité, on appréciera le gain de force important. Cela permet de bien faire travailler ses épaules en danseuse. Si le cintre est trop léger et surtout moins rigide, sa souplesse sera exacerbée.

PEU D'INCONFORT

La Zipp SL Sprint est idéale pour les athlètes puissants ou hors norme. Elle est peut-être trop pointue pour des cyclistes de gabarit plus dans la moyenne.

PHOTOS E. VALLÉE

La SL Sprint est massive et passe très bien sur les cadres bodybuildés, aussi bien sur le plan dynamique qu'esthétique.

INFOS PRATIQUES

Prix: 226 €
Poids: 183 g
Caractéristiques: disponible de 80 à 140 mm en 1" 1/8 uniquement, visserie titane Torx T25.
Distributeurs: Dagg, Savoye, Winora

\+ > RIGIDITÉ
\+ > POIDS
\+ > PRIX

− > EMPREINTE TORX

Le gain de rigidité se ressent en effet autant dans les relances que dans le pilotage. La moindre manipulation du guidon produit un effet immédiat sur le vélo, avec une augmentation de la réactivité. Attention donc au pilotage brusque, surtout sur une route mouillée. Au niveau des chocs, l'avant devient un peu plus raide, mais sans engendrer une trop grande perte de confort. La SL Sprint affiche donc bien dans ses lignes sa caractéristique principale: la rigidité. La qualité de fabrication et son poids font oublier son tarif de 226 €, qui n'est pas si déraisonnable que cela pour cette catégorie de produit. ●

World Tour

Pro Continental

Pro Women

Thriatlon

Continental

ROUES >> **VISION METRON 55**

UN PROFIL ÉTONNANT

D'accord, avec un prix de 2090 € la paire, il eut été malvenu d'avoir de mauvaises roues… Mais les Vision Metron 55 présentent des qualités indéniables et surprenantes, vu le profil haut de 55 mm de ces jantes en carbone à pneus. **Par F. Iehl**

Le moyeu utilise des roulements céramiques. Surtout, il ne prend pas de jeu, sauf après de très gros chocs. Autant dire que l'entretien est limité.

Les Metron 55 sont très « spectaculaires » et si leur forme incite à les utiliser sur le plat, elles passent bien les côtes.

Avec ses Metron 55, Vision nous livre des roues très aérodynamiques, destinées à des parcours plats et moyennement vallonnés. Sur la balance, le poids est important, puisque avec 1740 g, on est largement au-dessus des modèles à boyaux de la concurrence. De prime abord, on se dit que grimper avec de telles roues n'est en rien un avantage. Nous avons choisi de les équiper de pneus de 25 mm de section. La jante étant très large (25 mm), autant la munir du pneumatique adéquat.

UNE FIABILITÉ APPRÉCIABLE

Sur le plat avec un vent défavorable, on sent bien que la roue entre facilement dans l'air, même si on ne retrouve pas l'effet d'aspiration qu'on peut avoir avec une Zipp, par exemple. La prise au vent latéral est perceptible, mais là encore, le profil permet de limiter la casse. On fait certes un écart sous une rafale de vent, mais il est difficile d'imaginer qu'on roule sur une jante de 55 mm de haut. On penserait plutôt être sur un profil de 40 mm.

En ce qui concerne le confort, sachez que seul le pneumatique pourra filtrer les inégalités de la route. Car avec les Metron 55, la rigidité est omniprésente. Assis sur la selle en pédalant en force, on ne ressent aucun mouvement de la roue arrière. En danseuse, idem. Dans les relances, on ne distingue aucun flottement. À tel point, d'ailleurs, qu'on gomme un peu les effets néfastes de l'inertie de la jante. L'inertie n'est finalement perceptible que lors de gros freinages et quand on relance le vélo à l'arrêt ou à très faible allure. En montée, au train, ces roues restent performantes. Si les jambes l'autorisent, on peut attaquer à fond; on sent alors un peu la lourdeur des roues, mais on apprécie aussi, pour ne pas dire surtout, leur rigidité. Si une montée de col ne les avantage pas, dans une ascension longue menée en puissance, pourquoi pas?

Pour l'entretien, après plus de 1500 km, on ne note pas de voile ni de saut, les jantes sont restées parfaitement équilibrées. Et nous n'avons pas roulé que sur du billard!

La jante à pneu est particulièrement rigide à défaut d'être ultralégère. Cette capacité permet de gommer en partie son inertie.

PRÉFÉRER LA RIGIDITÉ À LA LÉGÈRETÉ

Le moyeu tourne de manière plus fluide qu'au début, mais sans prise de jeu, la fluidité vient du rodage des joints. Les sorties sous la pluie n'ont pas eu d'incidence sur les roulements. Pour le freinage, on remarque simplement que plus que celle du patin, c'est la qualité de l'étrier qui importe. Sous une pluie battante, il faut quand même attendre une petite dizaine de mètres pour que la décélération débute. La force du freinage dépend ensuite de celle du frein.

Le prix de vente des Metron 55, qui est élevé, paraît finalement justifié. Ces roues montrent en effet un comportement intéressant et une bonne fiabilité. Si vous avez le budget et besoin d'une paire de roues rigides à pneus, les Metron 55 sont un très bon choix. Cela dit, les Metron 40 sont plus légères pour grimper et pas beaucoup moins rigides. Il existe aussi une version à boyaux, encore plus légère.

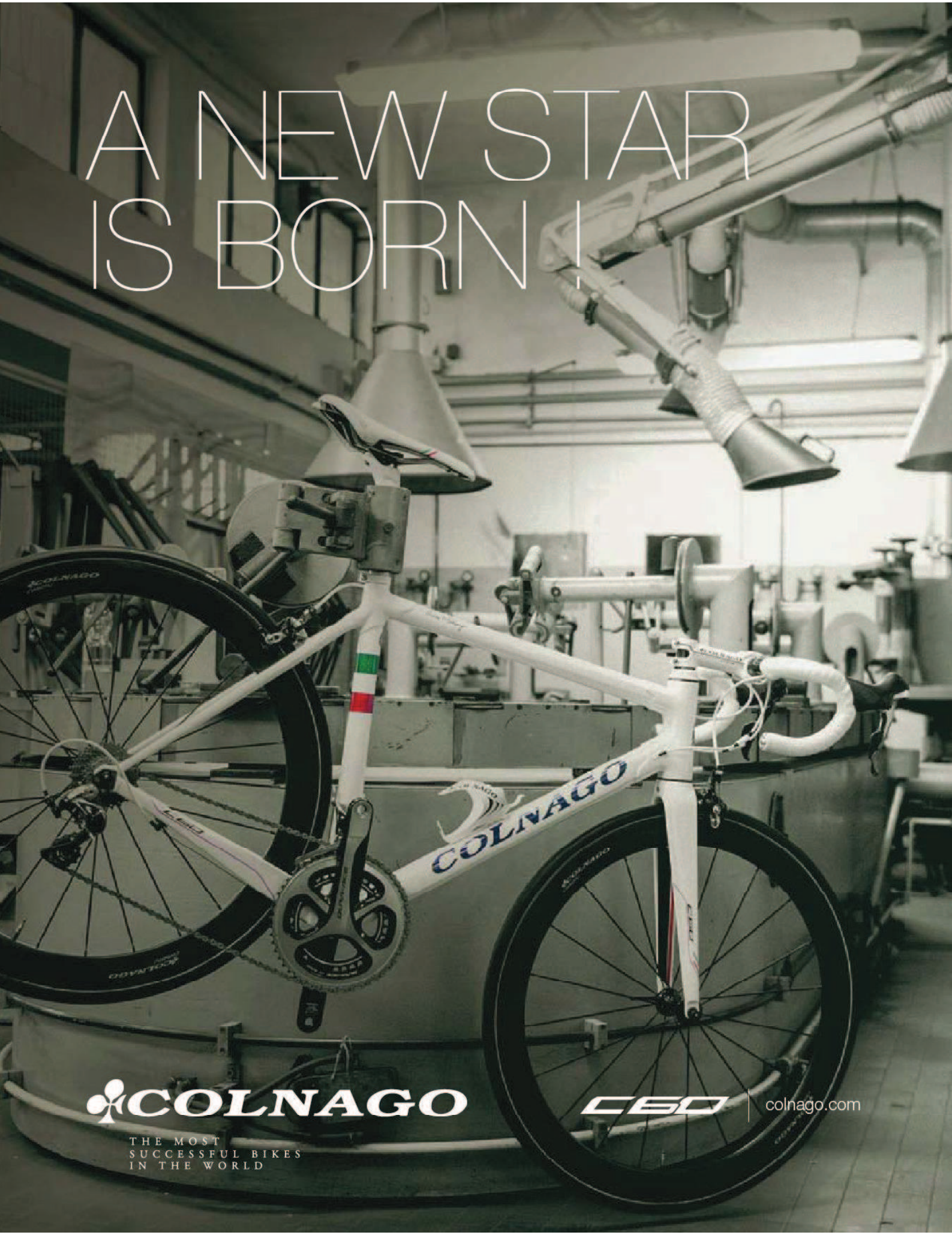
INFOS PRATIQUES

Prix: 2090 €
Poids: 1740 g la paire (sans blocages, mais avec rubans de jante)
Caractéristiques: jante haute de 55 mm de haut, en carbone, à pneu, avec 18 rayons à l'avant et 21 à l'arrière. Pression maximale 8 bars, roulements céramiques, corps de cassette interchangeable Shimano/Sram ou Campagnolo. Livrées avec patins SwissStop Prince Black, blocages rapides composites et housses.
Distributeur: ESM

\+ > RIGIDITÉ
> STABILITÉ
> MOYEUX

− > POIDS

PHOTOSE.VALLÉE


A NEW STAR
IS BORN!
COLNAGO
C60
colnago.com
COLNAGO
THE MOST
SUCCESSFUL BIKES
IN THE WORLD

Guru
Photon R

Léger et inflexible

À propos de vélos canadiens, on pense plutôt à une autre marque, par exemple Cervélo. Pourtant, Guru est installée au Québec, où elle fabrique sur place ses cadres en acier, titane ou carbone. Avec la volonté de proposer des vélos typés et racés comme ce Photon R, qui, comme le reste de la gamme, existe aussi en version sur mesure. **Par F. Iehl**

Prix >> 9 900 €
(sans pédales)

Poids >> 6,61 kg
(en taille 56/M, avec pédales)

Cadre >> carbone HM tube to tube
Cadre-fourche à 3 900 €

Équipement du cycliste : ***Casque :*** *Met* – ***Lunettes :*** *BBB* – ***Tenue et gants :*** *Spiuk* – ***Chaussures :*** *Ekoï*

FABRICE BERRY

Avec le Photon R, Guru reprend les grandes tendances du moment : triangle avant surdimensionné avec des tubes presque carrés, des petits haubans et des bases généreuses, une douille conique, un boîtier BB86, rien ne manque. Même les transmissions électroniques sont prévues. Le cadre nu en taille 54 fait moins de 800 g et, pour optimiser le comportement tout en rigidité, Guru joue aussi sur le composite, travaillant les couches en nombre et en orientation en fonction de la taille et du poids du cycliste. Cerise sur le gâteau, la géométrie est étudiée pour développer de la puissance et, si cela ne convient pas, le cadre est aussi disponible sur mesure. La fourche est une Enve, aucun risque n'est donc pris. Le montage du Photon R étant à la carte, nous ne nous attarderons pas sur les équipements.

UNE LÉGÈRETÉ STUPÉFIANTE

D'accord, on peut trouver un vélo plus léger, mais ici, hormis les roues, nous avons affaire à du matériel courant et non à du « light ». Le Guru Photon R affiche 6,61 kg sur la balance. On ne s'en rend pas bien compte quand on le soulève. Sur la route, même constat, les roues Enve assez hautes (60 mm devant, 70 mm derrière) donnent une « portance » non négligeable au vélo. Ainsi, un coup de vent latéral provoque un déplacement assez conséquent, et étant donné leur légèreté, il n'est pas question de compter sur leur inertie pour rester sur la trajectoire. La légèreté est donc flagrante dès les premiers instants.

La rigidité surprend également. On se croirait presque sur un home-trainer, tant l'adéquation entre le cadre et les roues est parfaite. La transmission de l'effort est idéale, mais celle des chocs aussi… On sent en effet pleinement l'état de la route. Augmenter la vitesse ne sert à rien, on compte toujours aussi bien les gravillons !

Au train, le vélo se montre très efficace. Sur le plat, on atteint de belles vitesses, on tourne les jambes et on produit des accélérations assez vives tout en restant en selle. À croire que l'on roule sur piste ! Il en est de même en montée. Aux alentours des 70 tours par minute, si vous avez de bonnes jambes, cela va très vite. Sinon, optez pour une cassette largement dimensionnée pour retrouver cette cadence. En danseuse, les accélérations sont plus efficaces, c'est normal. Mais on bénéficie pleinement de la rigidité de l'ensemble. Une fois debout sur les pédales, on lâche les chevaux et le vélo part comme une balle ! Il faut juste mettre un plus gros braquet et mettre à profit le guidon et les roues pour transmettre l'énergie. Laisser son poids sur la roue arrière ne sera pas un luxe sur une chaussée mouillée, car en danseuse, le vélo peut vite partir en dérapage tant il est léger et rigide. En définitive, c'est fabuleux, mais très coûteux en énergie si on se laisse prendre au jeu. Pour des terrains vallonnés ou montagneux, il est plus judicieux de prendre des roues plus « basses ». Car si le choix de l'importateur est spectaculaire, il faut de l'énergie pour l'assumer sur une sortie tonique. Néanmoins, sur un terrain assez plat, le Guru tire son épingle du jeu. On doit seulement gérer son effort avec ces roues qui rentrent parfaitement dans le vent.

UN PILOTAGE POINTU

Concernant le pilotage, on place le vélo au millimètre. Mais attention, le choix des roues est important au même titre que leur maîtrise. Dans notre cas, nous aurions préféré que le Photon R soit équipé en 25 mm afin de tirer le meilleur parti des roues, l'excès de rigidité les rendant trop directes dans les prises d'angle.

Furtif par sa décoration, le Guru Photon R sera en revanche inoubliable par son comportement.

ON N'A PAS AIMÉ

Nous aurions aimé un peu plus d'agressivité dans le freinage. Un tout petit peu plus.

ON A AIMÉ

La finition est parfaite sur ce cadre. La teinte sombre ne le met pas en valeur, mais en y regardant de près, c'est formidable.

Quel est le plus étonnant, son poids ou sa rigidité ?

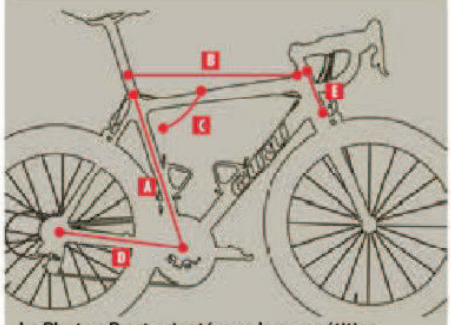
FICHE TECHNIQUE

Cadre: carbone HM tube to tube
Fourche: Enve Tapered
Potence: Enve Standard
Cintre: Enve Compact Road Bar
Leviers combinés: Sram Red 22
Freins av./ar.: Sram Red 22
Dérailleurs av./ar.: Sram Red 22
Pédalier: Rotor 3D
Roues: Enve Smart System 6.7
Pneus: Veloflex Carbon
Selle: fi'zi:k Antares Braided
Tige de selle: Enve SP
Pédales: sans
Poids: 6,61 kg avec pédales
Prix: 9900 € (3900 € le cadre-fourche)
Distributeur: SpeedConcept

Le Guru est vraiment joueur. Il passe partout avec un minimum d'énergie.

F. BERRY

LES COTES DISPONIBLES



Le Photon R est orienté vers la compétition. Aussi, la marque québécoise a décidé d'utiliser une position avancée. Les douilles ne sont pas si courtes que cela.

A (cm)	51	53,5	56,5	59,5	61	63
B (mm)	520	540	560	580	595	605
C	73°5	73°5	73°5	73°5	73°5	73°5
D (mm)	410	410	410	410	410	410
E (mm)	110	130	160	190	210	230

ON A AIMÉ

Les composants Enve se montrent légers et rigides. Un choix tout à fait adapté à cette machine.

ON A AIMÉ

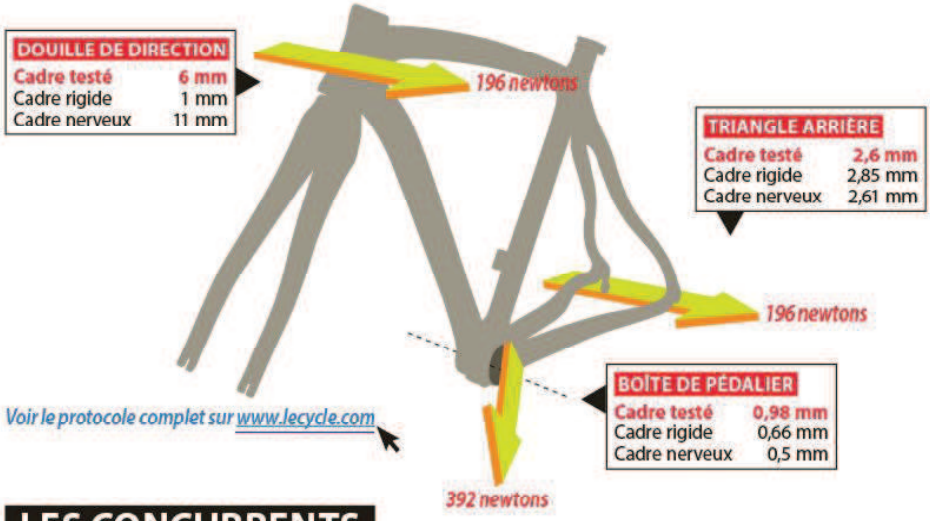
Les bases cintrées offrent un bon passage pour les chevilles. Elles procurent surtout une grande rigidité. Toujours utile…

PHOTOS EMMANUEL VALLEE

TEST LABO : MESURES DE DÉFORMATION DU CADRE

Rigide, mais exploitable

La bonne surprise avec ce Guru, c'est qu'il a du potentiel et qu'on n'est pas obligé d'avoir un physique hors normes pour en profiter, seulement de bonnes cuisses. La douille ne dérive que de 6 mm tandis que l'arrière se déforme de 2,6 mm. Le rapport des deux, légèrement supérieur à 2, induit un comportement stable, qui donne la sensation que la roue arrière pousse en toutes circonstances. Assis ou en danseuse, le constat est identique, car la douille est bien bridée. C'est un régal pour le cycliste tonique, mais aussi pour le rouleur. Plus le cycliste sera athlétique, plus il trouvera facilement du répondant sur ce vélo, sans ressentir pour autant de « mollesse ». Un gabarit normal ne sera pas handicapé, loin de là : la flexion latérale de 0,98 mm permet d'obtenir un peu de vivacité dans les relances. Le tout est de trouver le braquet juste, car quand il est trop long, le Guru est moins tolérant.



Voir le protocole complet sur www.lecycle.com

LES CONCURRENTS

Un poids plume bodybuildé, voilà ce que l'on cherche comme concurrent au Guru Photon R. L'offre en la matière existe et se montre certes onéreuse, mais le niveau de performance est au niveau. On n'a rien sans rien! Même si on peut trouver quelques bonnes surprises…

Cannondale SuperSix Evo Nano **9999 €**

Cadre: monocoque Evo Nano Carbone – Transmission: Shimano Dura-Ace 11 V – Roues: Enve Smart 3.4 – Poids: 5,5kg

Focus Izalco Max 0.0 **8999 €**

Cadre: monocoque carbone – Transmission: Sram Red – Roues: DT Swiss RRC 32 Dicut Carbon – Poids: 5,4kg

Fuji Altamira SL **5799 €**

Cadre: monocoque carbone C15 – Transmission: Sram Red 22 – Roues: Oval W932 – Poids: 6,1 kg

Storck Fascenario 0.6 G2 **12 198 €**

Cadre: monocoque carbone – Transmission: Campagnolo Super Record EPS – Roues: Lightweight Obermayer – Poids: 6,5kg

L'AVIS LE CYCLE

Séduisant…

Oublions le prix élevé du vélo et regardons celui du cadre. Certes, à presque 4000 €, il n'est pas donné, loin de là, mais il se place dans la lignée des cadres d'exception. Et comme le montage est ici à la carte, on peut trouver moins cher. En vélo de série avec un groupe Shimano Ultegra mécanique, des périphériques Ritchey et des roues Reynolds, on atteint 5000 €. C'est financièrement nettement plus accessible, avec un comportement tout aussi intéressant. En plus de sa légèreté et de sa polyvalence, le cadre est prévu pour recevoir une transmission mécanique ou électronique. La qualité de fabrication est au top et on a le choix parmi un large éventail de couleurs et décorations, même si notre vélo d'essai est plutôt sobre. Du point de vue du comportement, on est face à une machine qui interpelle. La sensation de rigidité et d'efficacité ne se dément pas et on se rend compte que, sur ce vélo, le choix des roues est capital. Ici, le confort a été sacrifié sur l'autel de l'aérodynamique, de la rigidité et du look. Mais avec des roues plus basses, on a un vélo plus tolérant et tout aussi performant. Pour la compétition, le Guru Photon R est donc très intéressant en raison de sa nervosité et de sa rigidité. Pour le cyclosport aussi, mais à la condition de rouler vite et de ne pas viser des distances extrêmes. En résumé, prenez ce vélo monté et sélectionnez des roues polyvalentes pour en obtenir le meilleur.

F. BERRY

COMPORTEMENT

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

PARCOURS

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

PRATIQUE

Compétition:	★★★★★★
Cyclosport:	★★★★★☆
Cyclotourisme:	★☆☆☆☆☆

LES PLUS/LES MOINS

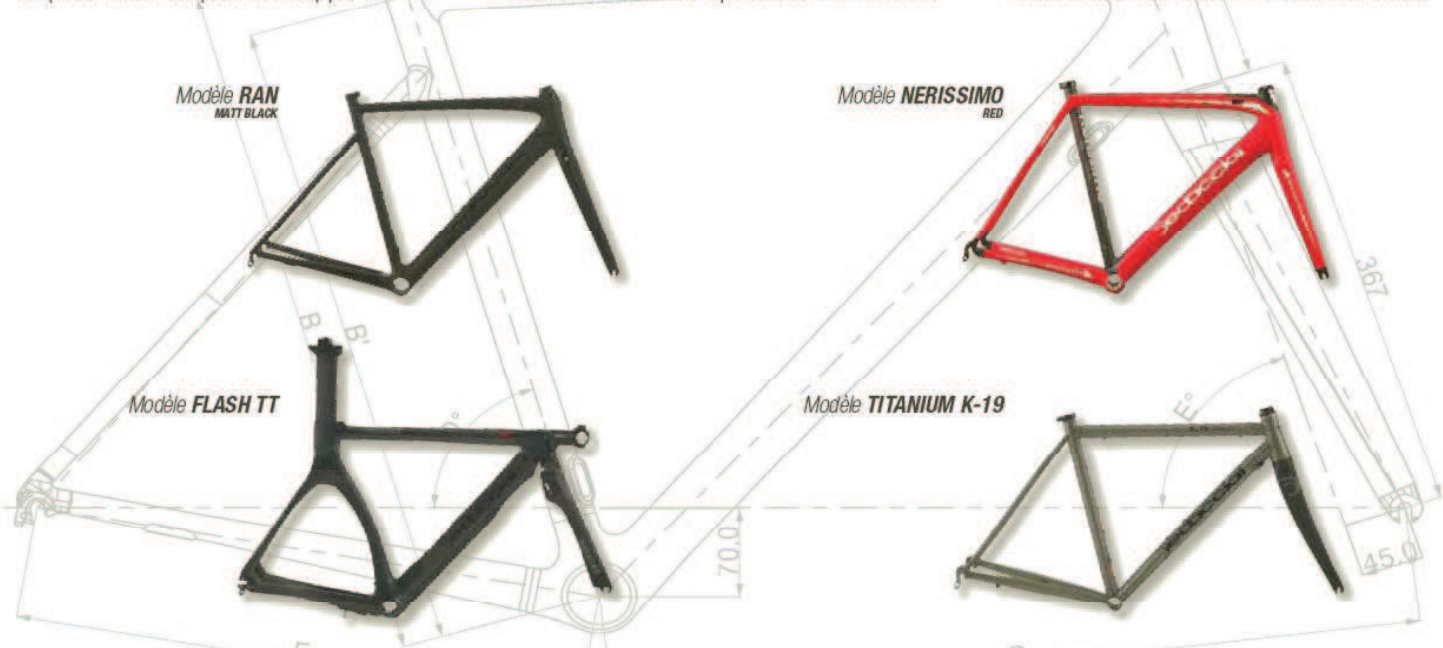
\+ > RIGIDITÉ
> FINITION
> COMPATIBILITÉ ÉLECTRONIQUE

\- > CONFORT SPORTIF
> PRIX

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



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

FABRICE BERRY

Nakamura
Century Team

Une pépite très dynamique

À moins de 2 000 € avec son groupe Shimano Ultegra complet, le Century Team apparaît comme un vélo intéressant. Après roulage, il passe pour une incroyable affaire pour celui qui désire un produit dynamique pour faire de la compétition ou des cyclosportives. **Par C. Leroy**

Prix >> 1 999 €
(avec pédales Look Kéo Classic)

Poids >> 7,6 kg
(en taille M, sans pédales)

Cadre >> carbone monocoque UD grade A

Équipement du testeur: Casque, lunettes, gants et tenue: *Ekoï* – **Chaussures:** *Mavic*

Plus nous avons roulé avec le Century Team et plus il nous a séduits. Au fur et à mesure que les kilomètres défilaient sur le compteur, le bilan apparaissait limpide: ce vélo n'a rien à envier à d'autres modèles, même plus chers. Ce Nakamura est une belle affaire. Il faut avouer qu'avec un groupe Shimano Ultegra complet, il part sur de bonnes bases. Il bénéficie d'entrée de jeu d'une fiabilité en ce qui concerne la transmission, difficile à remettre en cause, et d'une puissance au niveau du freinage qui se place comme l'une des meilleures du marché. Les roues Mavic Aksium sont capables de passer sur toutes les routes et sont d'un bon niveau dynamique pour ceux qui découvriraient la pratique. Les cyclistes plus aguerris les rouleront, quant à eux, à l'entraînement. Les pneumatiques Hutchinson Atom Comp rehaussent le côté dynamique du train roulant.

Le cadre est troublant, car il présente des lignes qui rappellent celles de plusieurs châssis d'autres marques. La douille avec sa partie haute proéminente, ainsi que l'arrière évoquent étrangement des produits américains. Qu'importe, le mariage est réussi et les lignes du Nakamura séduisent autant que les paillettes bleues de son vernis s'illuminant sous les rayons du soleil.

Aurait-il bon sur toute la ligne? À nos yeux, non. Il subsiste quelques légères imperfections. Commençons par un ruban de cintre qui s'arrête à la moitié de sa partie haute. Ensuite, le panachage des composants n'est pas des plus heureux. Avec un cintre Ritchey, une potence sans nom, une tige de selle FSA, une selle DDK (plutôt sportive et confortable), on dispose d'une fiche technique très hétéroclite. Une unité aurait été la cerise sur un gâteau très réussi!

UN VÉLO QUI VOUS PROPULSE AU SOMMET

Car ne nous leurrons pas, là où le Century nous a principalement emballés, c'est sur la route. Son cadre est assez rigide. Il transmet la puissance sans déperdition, on s'assure un coup de pédale efficace. Son châssis permet de rouler vite avec de la puissance. Les sprinteurs et les forts rouleurs trouveront ici un sacré partenaire de jeu. Son poids en dynamique est très séduisant et le Century Team permet des relances et des accélérations incisives, voire décisives...

Assis sur la selle ou en danseuse, en augmentant la cadence de pédalage ou en mettant du braquet, la propulsion est immédiate. Il donne aussi la possibilité de grimper les côtes avec une explosivité qui séduira les puncheurs. Quant aux purs grimpeurs, ils se verront presque pousser les ailes de l'Aigle de Tolède dans le dos, tant le Century Team est à son aise dans les cols (en référence au grimpeur espagnol Federico Bahamontes, pour ceux qui seraient restés plantés dans les premières rampes du col!). Pédalier compact et cassette largement étagée seront les bienvenus si vous coincez dans une difficulté. Ces composants vous ouvrent également grand les portes des rendez-vous cyclosportifs de montagne. L'aspect « propulsif » de ce vélo qui accélère dès qu'on relance est exacerbé dans les cols.

Le Century Team est vif et son pilotage est aisé. Les trajectoires sont précises. L'aspect direct des changements de direction ne défavorise pas pour autant la stabilité de l'ensemble. Le confort est bon, mais reste celui d'un vélo pour pratiquants plutôt sportifs. Pour ceux qui voudraient un vélo qui « lisse le goudron », il existe des cadres pensés pour ça. La filtration des vibrations sera par contre suffisante pour une cyclosportive et, avec des pneus de 25 mm, elle sera même meilleure.

Les lignes sportives du Century Team mêlent des designs de cadres connus. Sur la route, l'association fonctionne, c'est ce qui est le plus important.

ON N'A PAS AIMÉ

Le ruban de cintre qui ne va pas jusqu'en haut n'est pas rédhibitoire, mais pourquoi s'arrêter en si bon chemin?...

ON A AIMÉ

Disposer d'un groupe Shimano Ultegra complet est un gage de qualité à ce niveau de prix.

Dans les cols, son explosivité est très séduisante

ON N'A PAS AIMÉ

Ce n'est qu'esthétique, mais des périphériques d'une seule marque amélioreraient encore l'aspect qualitatif du montage.

ON A AIMÉ

Le cadre est recouvert d'une peinture presque noire très réussie. Sous le soleil, on distingue un bleu pailleté original.

PHOTOSEMMANUEL VALLÉE

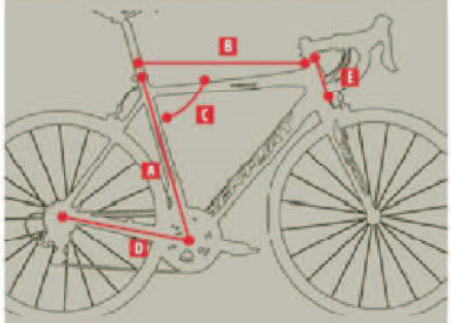
FICHE TECHNIQUE

Cadre: carbone monocoque UD grade A
Fourche: carbone monocoque UD
Potence: aluminium
Cintre: Ritchey Comp Logic Curve
Leviers combinés: Shimano Ultegra
Freins av./ar.: Shimano Ultegra
Dérailleurs av./ar.: Shimano Ultegra
Pédalier: Shimano Ultegra
Roues: Mavic Aksium Race
Pneus: Hutchinson Atom Comp
Selle: DDK
Tige de selle: FSA SL-K
Pédales: Look Kéo Classic
Poids: 7,6 kg (sans pédales)
Prix: 1 999 € (en taille M, avec pédales)
Distributeur: Intersport

Sur la route, le Century Team a fini de nous convaincre : c'est un très bon vélo.

F. BERRY

LES COTES DISPONIBLES



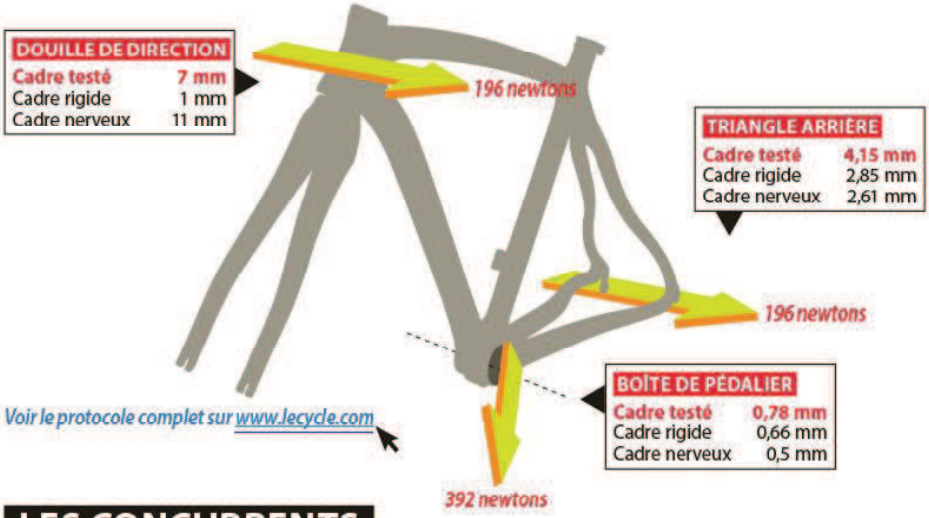
La géométrie du Century n'est pas typée course. La hauteur de la douille est assez grande et le rapproche d'un vélo cyclosportif.

A	S	M	L	XL
B (mm)	530	545	560	580
C	74°	74°	73°5	73°
D (mm)	408	408	408	408
E (mm)	130	150	170	180

TEST LABO : MESURES DE DÉFORMATION DU CADRE

Performant avant tout

■ **Ce Nakamura dispose d'un très bon potentiel.** Avec une déformation avant de 7 mm et arrière de 4,15 mm, le Century Team conviendra à des gabarits standard, mais musclés. Ceux-ci vont pouvoir profiter à fond du tempérament du cadre. Le rapport très largement inférieur à 2 assure un passage sans déperdition de la puissance. À la relance, on aura besoin de ses bras pour guider l'ensemble, dont la roue arrière est plus propulsive que jamais. On ne sentira pas le vélo fléchir. Avec un trop gros braquet, la déformation latérale (0,78 mm) « n'absorbera » pas le choc et il faudra monter au train ou changer vite de développement pour retrouver de la vitesse. À moins qu'on ait les cuisses adéquates pour passer ce verrou. Autre possibilité : avoir un fort gabarit, car avec un poids au-dessus de la moyenne, le Century est un peu plus facile à vivre sans être beaucoup moins efficace.



Voir le protocole complet sur www.lecycle.com

LES CONCURRENTS

La tranche des produits disponibles entre 1 900 et 2 100 € est importante et cela, dans toutes les marques, même les plus prestigieuses.

Definitive The One Switch **1 999 €**

Cadre : monocoque carbone – Transmission : Shimano 105 – Roues : Mavic Aksium – Poids : 7,8 kg

GT GTR Carbon Elite **1 999 €**

Cadre : monocoque carbone – Transmission : Shimano 105 – Roues : Shimano R500 – Poids : 8,2 kg

Bianchi Intenso Ultegra **2 099 €**

Cadre : monocoque carbone – Transmission : Shimano Ultegra – Roues : Fulcrum Racing Sport – Poids : 7,8 kg

b'Twin Mach 740 **2 000 €**

Cadre : monocoque carbone – Transmission : Campagnolo Athena – Roues : Campagnolo Scirocco – Poids : 7,7 kg

L'AVIS LE CYCLE

Une belle surprise

À la rédaction, quand on débusque un vélo dans cette tranche de prix avec un comportement aussi plaisant, on ne va pas vous cacher notre satisfaction. On se dit que nos recherches pour vous proposer des vélos qui sortent des sentiers battus ne sont pas vaines. Faites le bilan de ce Century Team : un cadre carbone monocoque haut module esthétiquement beau et sobre, un groupe Shimano Ultegra 11 vitesses performant et durable, des roues Mavic Aksium, des pneus Hutchinson Atom Comp. Sans oublier une paire de pédales Look Kéo Classic. On dispose donc d'un rapport qualité-prix très intéressant sur ce vélo complet. Vous pourrez éventuellement acquérir des roues plus légères pour vos grands rendez-vous de la saison. Vous augmenterez ainsi le caractère dynamique du Century Team et son côté propulsif déjà très développé. Attention, par contre, à ne pas prendre des roues trop rigides, à l'instar des jantes hautes, sous peine d'avoir, certes, un vélo très léger, mais très (trop) exigeant dans les parties difficiles. Le passage sur des pneumatiques de 25 mm sera profitable pour les pratiquants cyclosportifs qui désirent un supplément de confort pour des sorties longues. Reste le panachage des composants intégrés au vélo qui, sans être rédhibitoire, manque esthétiquement d'unité.

F. BERRY

COMPORTEMENT

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

PARCOURS

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

PRATIQUE

Compétition :	★★★★★★
Cyclosport :	★★★★★☆
Cyclotourisme :	★★☆☆☆☆

LES PLUS/LES MOINS

\+ > COMPORTEMENT
> GROUPE SHIMANO ULTEGRA
> PRIX

− > PANACHAGE DES COMPOSANTS

OISANS • BELLEDONNE • CHARTREUSE • VERCORS • TRIEVES
MATHEYSINE • VALBONNAIS • BIEVRE-VALLOIRE
GRESIVAUDAN • PAYS VIENNOIS • ISLE CREMIEU • PORTE DES ALPES
PAYS VOIRONNAIS • SUD GRESIVAUDAN • VALS DU DAUPHINE
C'est en Isère !
NOUVEAU
DÉCOUVREZ LES BOUCLES CYCLOTOURISTIQUES BALISÉES
www.cyclo-alpes.com
isère -tourisme.com
PAR LA MANUFACTURE D'HISTOIRES DEUX-PONTS - © PHOTO NON CONTRACTUELLE © AGENCE PHOTO URÔPE

AmericanPistachios.fr

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.

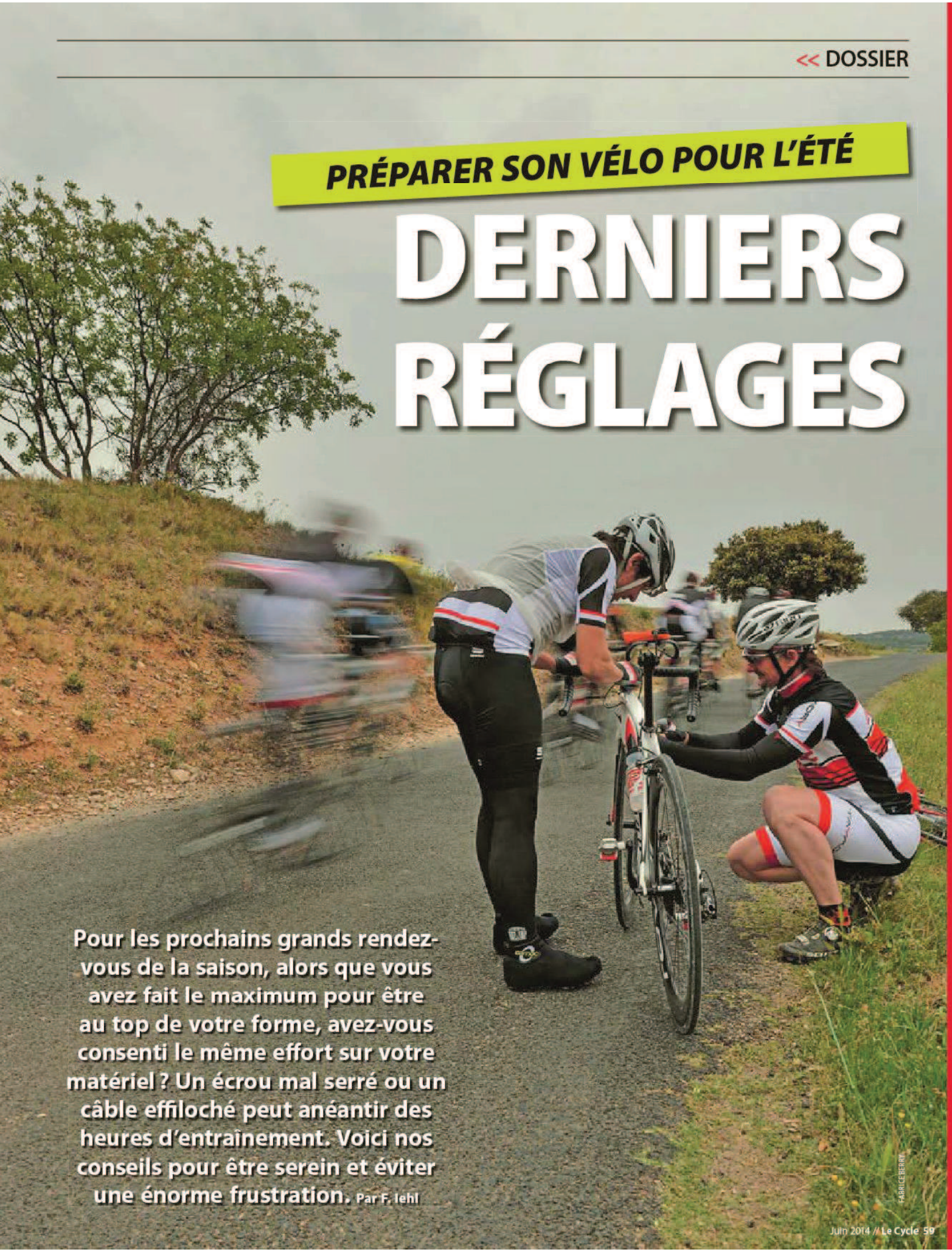
AMERICAN QUALITY PISTACHIOS™ California Grown

RETROUVEZ LE LOGO AMERICAN PISTACHIO GROWERS

© 2013 American Pistachio Growers | Photo: © TDWsport.com

PRÉPARER SON VÉLO POUR L'ÉTÉ

DERNIERS RÉGLAGES



Pour les prochains grands rendez-vous de la saison, alors que vous avez fait le maximum pour être au top de votre forme, avez-vous consenti le même effort sur votre matériel ? Un écrou mal serré ou un câble effiloché peut anéantir des heures d'entraînement. Voici nos conseils pour être serein et éviter une énorme frustration. Par F. Iehl

FABRICE BERRY

Rouler et profiter de ses sorties est l'objectif de tous les cyclistes. Autant mettre tous les atouts de son côté!

FREDERIC PONDEVIE

1 La position

Le cyclisme est affaire d'habitude et quand une douleur survient c'est souvent le fait d'une position qui a évolué. En mal, bien évidemment.

Les réglages de position sont les premiers éléments à vérifier. Les points d'appui sont bloqués par des serrages dont la tenue peut évoluer dans le temps à cause des chocs, de l'usure ou simplement de la fatigue des matériaux. On s'assure donc que ces réglages respectent bien vos cotes pour la hauteur et le recul de selle, que le cintre et la potence sont dans l'axe, que les cocottes sont à la même hauteur et à la bonne position. Vous vérifierez ensuite que la selle ou le cintre ne sont pas tordus, que la coque de la selle ne s'est pas assouplie. Regardez également vos pédales : les axes sont-ils fluides, les surfaces d'appui sont-elles en bon état ? Au niveau des chaussures, assurez-vous que les cales ne sont pas trop usées et qu'elles n'ont pas glissé sous la semelle. Contrôlez que les chaussures (surtout la semelle) sont encore fermes et maintiennent bien les pieds.

Faites cette vérification même si vous ne ressentez aucune douleur pour le moment. Les problèmes surviennent en général lors d'un changement de matériel ou quand on intensifie sa pratique cycliste. En effet, si vous avez une faible charge de travail, vous vous habituez progressivement à l'altération des composants. Or les douleurs se déclarent avec l'augmentation des contraintes (en accentuant sa pratique) ou un retour à une situation normale (en changeant de matériel) qui ramènent brutalement votre corps dans sa position d'origine. Il est donc utile d'agir en amont.

Une rapide mesure des points d'appui vous permettra d'éviter blessures et désagréments.

FABRICE BERRY

2 Les serrages

La clé dynamométrique vous évite de trop serrer.

E. VALLEE

Un vélo n'est pas monté *ad vitam æternam*, il faut vérifier la fixation de tous les accessoires pour être sûr que tout est bien assemblé.

Vérifiez les serrages, car avec les vibrations, ils peuvent se desserrer. Par cette inspection, vous verrez s'il manque des vis ou des écrous et constaterez leur état. Il est toujours utile de s'apercevoir qu'ils sont indémontables avant qu'un ennui mécanique ne vous impose de le faire... Cette opération vous permet en outre de recentrer les freins, de retendre les câbles et de régler éventuellement l'indexation des vitesses.

C'est aussi l'occasion de s'assurer que le vélo n'a pas de jeu (direction, pédalier, etc.). Portez une grande attention sur les accessoires, compteur, pompe, capteur... Leur fixation (bracelet en caoutchouc) est légère et sensible aux éléments extérieurs. Un remplacement préventif ou une vérification éviteront de les perdre.

Un petit coup d'œil sur les gaines et les câbles permettra éventuellement de constater l'absence d'un plomb au bout d'un câble de frein ou de dérailleur, la fissure d'une butée de gaine ou carrément qu'une gaine est fendue.

Le couple de serrage préconisé se trouve en général gravé sur l'accessoire ou inscrit sur le mode d'emploi.

F. BERRY

Une cale s'use et glisse. Les mouvements étant lents, il est bon de réaliser un contrôle régulier.

PHOTOS E. VALLÉE

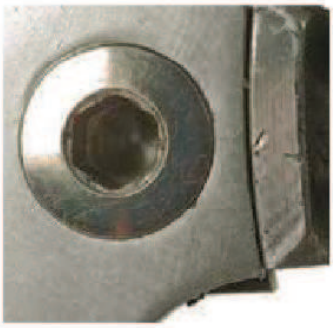
Une selle peut se vriller et s'affaisser. C'est imperceptible, mais pas sans conséquence.

À FAIRE

■ **CONTRÔLER** sa position et les divers réglages du vélo et des accessoires. Surtout si cela n'a pas été fait depuis longtemps, que le vélo a été souvent transporté ou qu'il a subi une chute.

■ **REGARDER** l'usure et l'état des points d'appui.

La visserie souffre beaucoup, tant à l'usage qu'à la manipulation. Un remplacement s'impose.



Réglez à nouveau votre indexation à cette occasion car tous les câbles peuvent se détendre.

Les fixations des compteurs sont des zones sensibles que l'on vérifie peu. Jusqu'à ce qu'on perde son appareil!

E. VALLÉE

À FAIRE

■ **CONTRÔLER** l'état des vis et des boulons et les remplacer le cas échéant.

■ **REMPLACER** les bracelets en caoutchouc des capteurs.

3 Les consommables

Il y a des choses qui s'usent sur un vélo et les remplacer à temps c'est s'assurer des sorties tranquilles.

Vos pneumatiques, chambres à air, chaîne, cales et patins de frein ont déjà des kilomètres derrière eux. Alors, avant de vous lancer dans vos défis estivaux, prenez le temps d'évaluer leur usure. En effet, un pneu érodé est plus sensible à la crevaison, des patins usés ont une espérance de vie limitée par temps de pluie et une chaîne bien allongée abîme rapidement les cassettes neuves, après avoir diminué la précision de l'indexation. Le ruban de cintre est quant à lui utile pour bien piloter, c'est un élément de confort et de sécurité. S'il tombe en lambeau ou qu'il se décolle, pensez aussi à le changer. Ne poussez pas le matériel trop loin !

LA BOMBE DE CO_2 VIDE, UN CLASSIQUE !

Tant que vous y êtes, si vos compteurs et capteurs utilisent des piles, vérifiez leur charge, ou elles risqueraient de vous lâcher au mauvais moment. De même, effectuez un petit contrôle du matériel de secours : une chambre à air restée longtemps pliée peut être coupée ou crevée, une bombe de CO_2 vidée, une clé du multi-outil arrondie ou la pompe non fonctionnelle, tandis que les démonte-pneus peuvent être tout simplement absents… Bref, des aventures fort désagréables, qui peuvent vous dégoûter de faire du vélo, surtout si l'avarie intervient par mauvais temps !

Le ruban de cintre assure aussi une prise sûre.

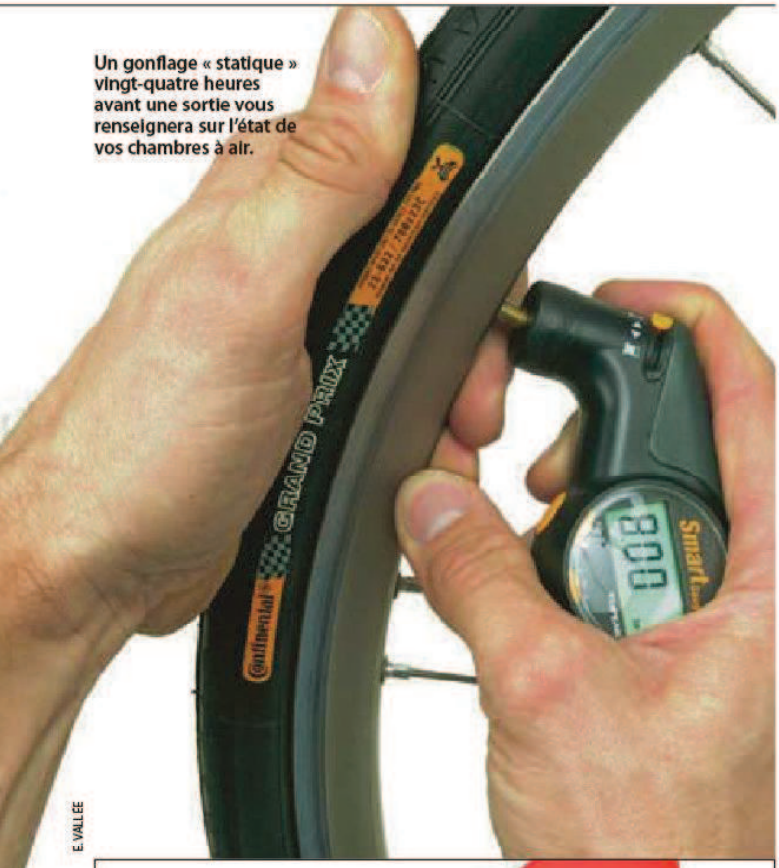
E. VALLEE

À FAIRE

- **S'ASSURER** que les patins comportent suffisamment de matière.
- **GONFLER**, vérifier et talquer les chambres à air.
- **VÉRIFIER** que le matériel de gonflage, pompe et bombe de CO_2, est efficace.
- **REMPLACER** les bombes anticrevaison et les rustines autocollantes si elles datent de l'année dernière.
- **REGARDER** s'il ne manque rien dans la sacoche de secours et si elle tient bien en place.

Une crevaison est le mauvais moment pour se rendre compte que rien ne marche…

F. BERRY



Un gonflage « statique » vingt-quatre heures avant une sortie vous renseignera sur l'état de vos chambres à air.

E. VALLÉE

F. BERRY

Une sacoche qui tient en place et qui contient les bons accessoires est essentielle pour des longues randonnées à vélo tranquilles.

Mettez la chaîne sur le grand plateau et le grand pignon. Si elle se décolle de la sorte (surtout si les plateaux sont neufs), c'est qu'elle est usée. Vous pouvez aussi utiliser une pige de contrôle.

E. VALLÉE

4 Produits de saison

Pour être à l'aise, on peut aussi monter des composants adaptés à la belle saison. Une autre manière d'être au top.

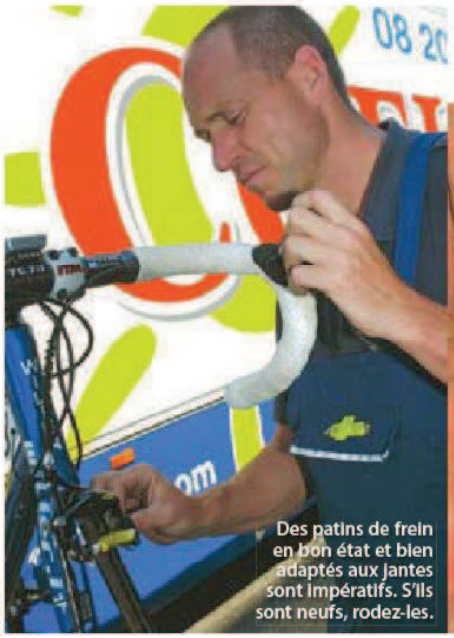
D.R

Un pneu d'été ou plus performant nécessite d'être rodé et testé, même s'il est de l'année passée.

Grandes épreuves, jolis parcours, séjours à la montagne: les occasions ne manquent pas de sortir votre plus beau matériel (roues, pneus, cassettes). Le tout est, là encore, d'être certain que tous ces composants sont encore utilisables. Avant de rejoindre votre destination de vacances ou le lieu de votre défi cyclo, si vous voulez changer de roues, assurez-vous que vous disposez des patins de frein adaptés à vos jantes (composite ou aluminium). Vérifiez que la cassette passe bien avec votre chaîne, sinon changez l'élément le plus ancien (cassette ou chaîne). En danseuse sur chaque pignon, il ne doit y avoir aucun craquement. Une ou deux sorties de rodage vous rassureront quant à l'utilisation de ce matériel spécifique et peu utilisé, en vue de votre prochain challenge. Le contrôle de l'état des roues, c'est-à-dire le voile, le saut et le jeu, est primordial.

LA PERTE DES PERFORMANCES

Pour les pneus, si vous ressortez ceux d'« été » et qu'ils ont déjà fait quelques saisons, n'oubliez pas qu'au fil du temps, la gomme durcit et offre moins d'adhérence, surtout sur route mouillée. Un vieux pneu d'été, même en bon état, perd de ses performances s'il est trop ancien... Avec des pneus neufs, n'hésitez pas à faire un rodage de quelques kilomètres pour enlever la couche de silicone issue du moulage. Les chambres à air, surtout légères, peuvent aussi connaître des soucis d'étanchéité au fil du temps. Un bon gonflage (vingt-quatre heures avant) et un test dynamique vous renseigneront sur leur fiabilité.



E. VALLÉE

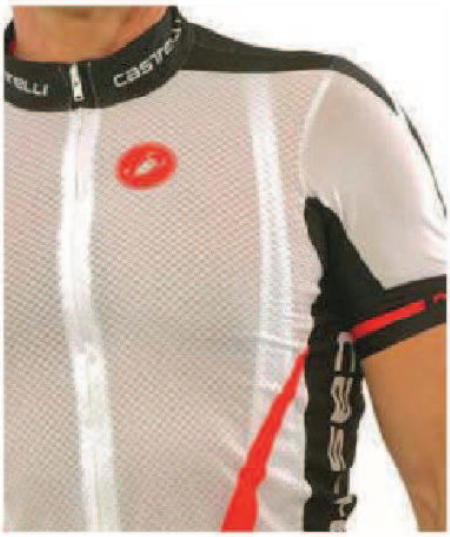
Des patins de frein en bon état et bien adaptés aux jantes sont impératifs. S'ils sont neufs, rodez-les.

E. VALLÉE

Pour beaucoup d'entre nous, une cassette de montagne ne sert pas beaucoup en dehors de la période estivale. Un petit test s'impose pour être sûr que la transmission ne craque pas.

À FAIRE

Effectuer une sortie test:
- POUR LA CASSETTE ET LA CHAÎNE,
- POUR LE FREINAGE,
- POUR LES PNEUS.



Les textiles disposent de tissus techniques qui évacuent la transpiration et évitent la surchauffe.

5 La tenue du cycliste

À FAIRE
- EFFECTUER des essayages.
- RÉALISER des tests sur des sorties de plus en plus longues.

Chaleur, montagne, soleil ou pluie, il faut tenir compte des conditions météorologiques et la localisation de vos sorties. Le confort est à ce prix.

Aux beaux jours ou pour des épreuves longues, il faut bien sûr adapter ses vêtements à ses sorties. On peut être tenté de remettre son cuissard fétiche, mais il faut tout de même tenir compte de son usure. Le maintien est-il toujours correct? Le fond est-il encore en bon état? Si vous choisissez un produit neuf, prenez le temps de vous y adapter avant de vous lancer sur de longs parcours. L'utilisation d'une crème antifriction est un plus pour les premières sorties. Idem pour vos pieds, si vous mettez des socquettes plus fines, assurez-vous que vous ne devrez pas serrer exagérément vos chaussures pour que les pieds restent en place. Attention également aux gants qui peuvent changer vos habitudes de préhension du cintre. Enfin, si vous changez de chaussures, faites les premières sorties à un rythme tranquille pour retrouver vos appuis et vos réglages de cales.

QUAND LA PUISSANCE DEVIENT GRANDEUR

fullspeedahead.com

Les caractéristiques du nouveau pédalier K-Force Light ABS ,manivelles tout carbone monocoque associé à 30mm d'AL7050. La grande compatibilité du boitier de pédalier BB386EVO permet d'utiliser les pédaliers avec les standards suivant: BB-30, PF-30, BB-86 et 386 EVO.

K-FORCE LIGHT

DISTRIBUTEURS:
ESM Sarl
info@esm-sport.com – Tél: 04 79 84 36 80
Savoye:
info@savoye.fr – Tél: 04 74 36 13 77

FSA FULL SPEED AHEAD

FULL SPEED AHEAD, EUROPE - VIA DEL LAVORO, 56
20874 BUSNAGO (MB), TEL. +39.039.688.5265

Le K-Force Light **"Asymmetrical Bolt System" (A.B.S.)** est un nouveau modèle asymétrique à 5 vis ,permettant un transfert de force maximal au pédalage . Cette technologie réduit le poids tout en maximisant la rigidité du pédalier . Le pédalier K-Force Light ABS est technologiquement supérieur , tout en restant léger et son nouveau design en étoile le rend extrêmement attractif sur tous les vélos .

EGALEMENT DISPONIBLE EN BLANC/ ROUGE/CARBONE

AVEC DAVID, NOTRE MÉCANO

La fluidité pour plus de watts

S'il n'est pas lubrifié, même un vélo propre consomme beaucoup d'énergie pour rien. Un peu d'huile adaptée aux conditions météorologiques et placée aux endroits stratégiques va vite améliorer ses performances et vous faire gagner de précieux watts. **Par F. Iehl**

LA CHAÎNE

La chaîne est la mal-aimée de la lubrification. Si on met trop d'huile, elle se salit, si on en met peu, elle frotte…

NIVEAU FACILE
De 1 à 5 min

LES OUTILS
De l'huile adaptée aux conditions météo et un chiffon.

1

Appliquez l'huile sur la face interne de la chaîne. On peut laisser la roue ou bien l'enlever.

Pour lubrifier le vélo, on peut utiliser toutes sortes d'huile. Les huiles fines sont parfaites pour le temps sec. Elles dureront environ 300 à 400 km. Elles ne captent pas trop la poussière, mais elles ne résistent pas à la pluie. Les huiles au Téflon et les cires sont encore plus adaptées au temps sec, un coup de chiffon les nettoie, mais l'espérance de vie n'est que de 200 km par temps sec. Après quelques kilomètres sous la pluie, la chaîne sera « sèche » et bruyante. Les huiles prévues pour la pluie sont en général très épaisses. Moins fluides, elles résistent parfaitement à la pluie durant de nombreuses heures. Mais les particules, sable, terre, etc. collent littéralement aux maillons, causant un encrassement de la chaîne qui aboutira, sans un lavage, à une usure prématurée.

2

Tant que vous avez accès aux roulettes de dérailleurs, profitez-en pour huiler leurs axes. On les oublie souvent !

3

Un petit coup de chiffon évite de répandre trop d'huile sur le dérailleur.

4

Il faut également passer le chiffon sur la chaîne pour enlever l'excédent d'huile.

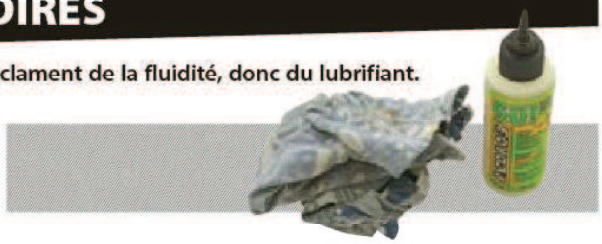
Après chaque sortie par beau temps, le passage d'un chiffon sur la chaîne permet d'enlever le gros de la poussière qui assèche la lubrification et provoque le cambouis. Il reste suffisamment de lubrifiant sur la chaîne pour les sorties ultérieures tant que vous ne dépassez pas les 400 km. Évitez dans tous les cas de remettre de l'huile sur une chaîne sale, car en plus de l'encrasser, cela augmente les risques de projection sur la roue. Avant une nouvelle application d'huile, il faut laver le vélo. L'avantage est que la chaîne n'a pas le temps de trop se salir, ce qui limite le temps passé à décrasser la transmission. Après une sortie sous la pluie, le lavage devient impératif, afin d'éliminer toutes les particules et de donner une bonne accroche aux lubrifiants.

LES ACCESSOIRES

De nombreux équipements coulissent sur un vélo et réclament de la fluidité, donc du lubrifiant.

NIVEAU
DIFFICILE
De 5 à 10 min

LES OUTILS
De l'huile, de la graisse fine et un chiffon.



1

On commence par les articulations principales du frein. Appliquez de l'huile fine sur tous les pivots.

2

Cherchez ensuite les ressorts pour appliquer les dernières gouttes et n'oubliez pas les articulations secondaires.

3

Appliquez aussi de l'huile sur le câble de frein de bas en haut pour que l'huile rentre dans la gaine. Idem pour un dérailleur mécanique.

4

Que le dérailleur soit mécanique ou électronique, déposez une goutte d'huile sur chaque biellette. Les roulettes ont été traitées.

5

Mettez également un peu de graisse ou d'huile sur l'axe du blocage rapide.

PHOTOS E. VALLÉE

LES ERREURS À ÉVITER

Un vélo mal lubrifié consomme plus d'énergie, mais il n'y a pas que le coup de pédale qui en pâtit. L'indexation est moins rapide, moins souple, et le freinage se montre plus dur. Bref, tout l'intérêt des équipements de pointe se réduit et l'expérience est désagréable! Certes, les articulations des accessoires et des gaines sont désormais protégées, mais pas éternellement. Et comme l'humidité s'infiltre partout, le mieux est de mettre de l'huile.

Manipulez avec soin l'huile conditionnée en bombe. Vous pouvez facilement en mettre partout, surtout sur les jantes et les freins.

Mettre de la graisse sur la chaîne est une fausse bonne idée. Cela marche bien, mais cela use rapidement les composants!

En mettant beaucoup d'huile par le dessus, soyez certain de la pulvériser sur le cadre et la jante.

LE MOIS PROCHAIN DANS L'ATELIER LE CYCLE
LES PRISES DE MESURES

LES ALPES D'AZUR

À l'assaut des cols dès le printemps !

On a trop souvent tendance à réduire la Riviera-Côte d'Azur à son littoral. Pourtant, le nom des Alpes-Maritimes n'est pas usurpé : à quelques kilomètres de la Méditerranée, des villages perchés et des cols à plus de 1 500 m vous attendent. Sous le soleil et dès le printemps…

Texte et photos F. Millet

Dans le nom du département des Alpes-Maritimes, il y a le mot Alpes… Aussi délaisse-t-on sans regret le littoral niçois pour partir à la découverte de ces « Alpes d'Azur ». Dans cette région où les températures sont souvent les plus douces de l'Hexagone, on peut s'offrir le plaisir de gravir de véritables cols et de se retrouver une demi-heure plus tard en train de déguster des fruits de mer au bord de la mer ! Entre le fameux col de Turini (1 607 m) et Menton, il n'y a en effet qu'un peu plus de quarante kilomètres. C'est un terrain d'entraînement idéal, qui a attiré les plus grands champions, même si le régime fiscal de Monaco n'y est sans doute pas étranger… Seule ombre au tableau : la circulation routière près du littoral. C'est la raison pour laquelle nous vous proposons trois circuits dans l'arrière-pays niçois, beaucoup plus paisible, surtout au printemps.

DE L'ESTÉRON AUX LACETS DU TURINI

Notre premier itinéraire commence à Carros, à une vingtaine de kilomètres au nord de Nice, pour partir directement vers le massif de l'Estéron. On passe ainsi devant de très beaux villages perchés

tout en pédalant sur des routes de moyenne montagne méconnues, avec tout de même une ascension à 1 150 m. Pour le deuxième parcours, nous avons mis le cap vers les magnifiques gorges rouges : celles de Daluis et du Cians. Le tout agrémenté de la montée vers la station de Valberg, histoire de grimper à plus de 1 600 m alors que les skieurs dévalent encore les pistes de ski !

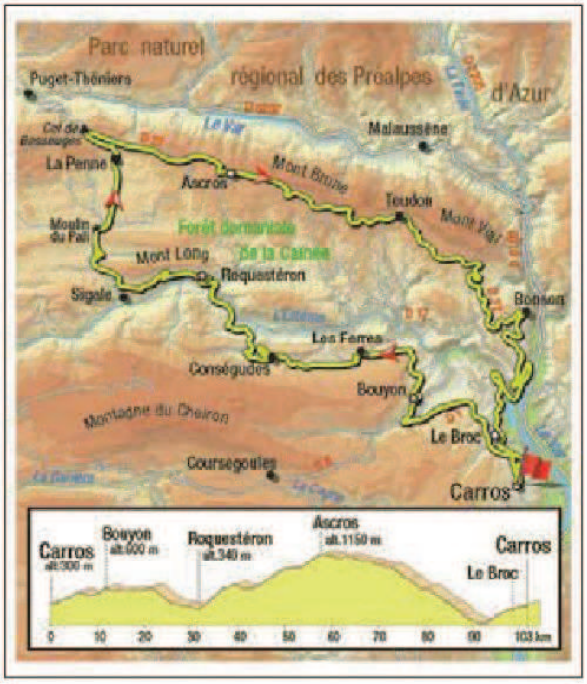
Enfin, notre dernier circuit s'élance de Sospel, à moins de 20 km de Menton et de la mer, sur une partie du parcours de la cyclosportive Charly Bérard. Au menu, l'ascension d'un autre col à plus de 1 600 m d'altitude, le Turini et ses fameux lacets qui ont façonné la légende du rallye automobile de Monte-Carlo. Durant ce périple, un seul col nous a obligés à mettre pied à terre sur 100 m : le col de l'Ablé (1 149 m), car à l'ombre, la neige était restée sur une portion de la route. C'est en tout cas une bonne manière de débuter la saison de montagne, tout en profitant de la Méditerranée au retour…

DÉPART ET ARRIVÉE : CARROS (06) > **DIFFICULTÉ :** ▲▲▲▲▲△
DISTANCE : 103 KM > **DÉNIVELÉ :** 2 180 M > **CARTE :** MICHELIN N° 115

Au fil de l'Estéron

Ce circuit à travers le massif où coule l'Estéron permet de grimper plusieurs cols, dont celui de l'Ablé à près de 1 150 m, et de découvrir la route des oliviers.

Au départ de Carros, au nord de Nice, le début de ce parcours s'élève d'entrée de jeu avec la montée vers Le Broc. Il est vrai que ce circuit est le plus dur des trois, avec près de 2 200 m de dénivelé. On peut cependant l'écourter au niveau de Roquestéron et revenir directement par la D 17. Les plus courageux grimperont via le col de Saint-Raphaël jusqu'au village d'Ascros, à 1 150 m d'altitude. Les difficultés commencent dès la sortie de Roquestéron-Grasse. Ensuite, on passe par la spectaculaire clue du Riolan et le pont des Miolans marque le début des 15 km d'ascension. La pente est le plus souvent comprise entre 4 et 6 %, excepté le passage près du sommet. Mais, une fois là-haut, vous allez descendre sur plus de 30 km ! La remontée vers Le Broc pour atteindre Carros vous fera mal aux jambes. Côté tourisme, les petits villages perchés de Bouyon et de Conségudes sont splendides, tout comme celui de Roquestéron et de Sigale. Les forêts de Touët-sur-Var et du mont Vial donnent un aspect grandiose à ce parcours avec ses superbes sites naturels.



LES MOMENTS FORTS

KM 0 › 300 M

CARROS Situé à une vingtaine de kilomètres de Nice, le village surplombe la vallée du Var et offre une vue superbe sur la capitale de la Côte d'Azur et les villages alentour.

KM 11 › 600 M

BOUYON Ce village perché permet de rejoindre la vallée spectaculaire de Conségudes, avec sa fameuse clue de la Bouisse, et l'autre village à flanc de montagne: Les Ferres.

KM 31 › 340 M

ROQUESTÉRON Le village est séparé en deux avec, au sud, Roquestéron-Grasse et son emblématique pont sur l'Estéron, juste après le village proprement dit.

KM 98 › 305 M

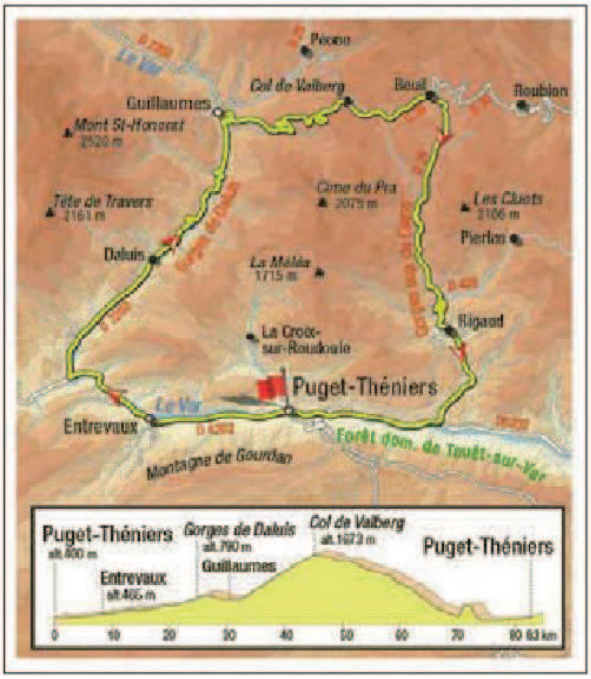
LE BROC À quelques encablures de Carros, Le Broc est lui aussi situé en surplomb du Var et au pied de la montagne du Chier. Il est bordé de maisons anciennes en pierre du plus bel effet.

DÉPART ET ARRIVÉE : PUGET-THÉNIERS (06) > **DIFFICULTÉ :** ▲▲▲▲△△
DISTANCE : 83 KM > **DÉNIVELÉ :** 1 950 M > **CARTE :** MICHELIN N° 115

Les gorges rouges

Ce circuit traverse les gorges de Daluis avant de grimper jusqu'à la station de Valberg, puis de revenir par les gorges du Cians.

Puget-Théniers se trouve sur la route Napoléon, entre Digne et Nice, aux confins des Alpes-Maritimes et des Alpes-de-Haute-Provence. Notre parcours débute par une incursion dans le village d'Entrevaux, réputé pour sa magnifique citadelle.
La route remonte ensuite progressivement jusqu'aux gorges de Daluis, avec le rocher à la tête de femme et de beaux points de vue. Ensuite, à partir de Guillaumes, vous devrez grimper le fameux col de Valberg, long de 13,5 km pour près de 900 m de dénivelé. Une fois au sommet, au cœur de la station, il ne vous restera plus qu'à basculer vers le village de Beuil et de descendre sur plus de 25 km en traversant les fabuleuses gorges de Cians. Vous aurez encore une petite bosse d'un kilomètre à monter pour rejoindre les gorges inférieures du Cians et ce sera le retour paisible sur la route Napoléon (la N85) pour regagner le village de départ.



Bref, un parcours somptueux, surtout par son incursion dans les gorges avec les petites et grandes clues et le passage dans une station phare des Alpes du Sud.

LES MOMENTS FORTS

KM 7 › 465 M

ENTREVAUX Cette cité médiévale est située dans les Alpes-de-Haute-Provence, sur la route Napoléon. Ses remparts, sa citadelle et sa cathédrale ont fait la renommée de la cité Vauban.

KM 25 › 790 M

GORGES DE DALUIS Avec leur couleur rouge caractéristique, ces gorges intriguent les touristes, tout comme le rocher dont les contours évoquent la tête d'une femme…

KM 33 › 790 M

GUILLAUMES Après les gorges, une légère descente vous permet de rejoindre Guillaumes. Après le pont, l'ascension du col dure plus de 13 km, sur une route large et au bon revêtement.

KM 47 › 1673 M

COL DE VALBERG La station est l'une des plus réputées pour le ski alpin dans le département. C'est là aussi qu'ont eu lieu la Virenque en 1998 et 1999, et la Granfondo avant la Cyclo Valberg de juin.

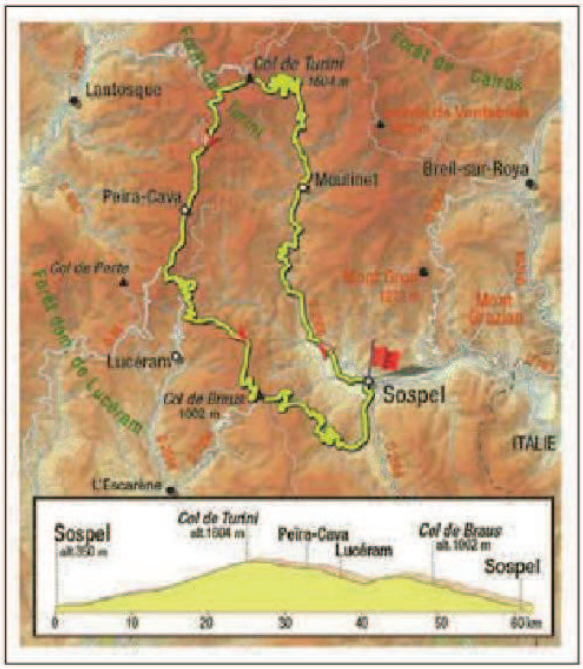
DÉPART ET ARRIVÉE : SOSPEL (06) > **DIFFICULTÉ :** ▲▲▲▲△△
DISTANCE : 61 KM > **DÉNIVELÉ :** 1 680 M > **CARTES :** MICHELIN N° 115

Les lacets du Turini

Aux portes du Mercantour, cet itinéraire grimpe le long de la vallée de Bévéra et des gorges du Piaon, pour redescendre par les mythiques virages du Turini.

Ne vous fiez pas au faible kilométrage du circuit ni à sa proximité avec la mer ! Aux portes du Mercantour, il s'agit d'un vrai itinéraire de haute montagne. Il débute à Sospel, un village paisible niché sur un plateau à 350 m d'altitude et à seulement 18 km de Menton et de la Méditerranée.

Il commence par grimper durant 25 km pour atteindre le col de Turini. Mais cette ascension est assez régulière dans sa seconde partie et de toute beauté dans les gorges du Piaon, en début de col. Après le Turini, la descente vers Peïra-Cava délivre de superbes points de vue sur les montagnes environnantes, notamment au niveau du belvédère de la Pierre plate. La suite est tout aussi belle lorsqu'on descend sur la D 21 dans les fameux lacets de Lucéram. Dans ce sens, on en apprécie encore plus le côté spectaculaire avec la succession de virages. La pente remonte un peu pour atteindre le col de l'Ablé (1 149 m), mais on replonge aussitôt vers le col de Braus, où les cendres de René Vietto ont été dispersées. Le retour via le col de Saint-Jean n'est plus qu'une formalité.



LES MOMENTS FORTS

KM 25 › 1 607 M

COL DE TURINI Depuis Sospel, la route s'élève non-stop durant 25 km pour atteindre le col. Un col mythique pour la « spéciale » du rallye de Monte-Carlo et non pour ses cyclistes !

KM 32 › 1 435 M

PEÏRA-CAVA La descente vers Peïra-Cava s'effectue en traversant la belle forêt de Turini qui offre ses odeurs boisées. Une fois au village, rendez-vous au belvédère de la Pierre plate.

KM 36 › 1 260 M

LUCÉRAM Après avoir tourné à la Cabanette, à 1 372 m d'altitude, la route suit la D 21 et les lacets serrés vers Lucéram, fort réputés. Une variante du Turini, tout aussi belle en montée !

KM 49 › 1 002 M

COL DE BRAUS L'itinéraire rejoint la route de Nice et de Sospel au niveau du col de Braus. C'est aussi ici qu'une stèle en mémoire du « roi » René Vietto, héroïque lors du Tour 1934, a été érigée.

REALIZE
YOUR POWER

Rui Alberto Faria da Costa, Team Lampre-Merida.

2014 OFFICIAL PARTNER OF:

prologo

Distributed by: SARL APESUD CYCLING +33 434170380 | SAVOYE SAS +33 474361377 www.savoye.fr

GUIDE PRATIQUE

ACCÈS

■ **Route :** Nice est accessible par l'A8. Itinéraires personnalisés sur viamichelin.fr ou mappy.fr

■ **Gare :** Nice. Voir sur www.voyages-sncf.com ou tél. 36 35 (0,34 €/min).

■ **Aéroport :** Nice (international).

LES CURIOSITÉS

■ **À Monaco :** Musée océanographique (tél. + 377 93 15 36 00, www.oceano.mc). Un des plus fabuleux musées sur la faune marine en Méditerranée.

■ **À Menton :**
Musée Jean Cocteau (tél. 04 93 57 72 30). Ce musée retrace l'œuvre du peintre et poète.
Le jardin botanique exotique (tél. 04 93 35 86 72). Créé en 1905, ce jardin rassemble une collection de 700 espèces de végétaux.

■ **À Nice :**
Le port (tél. 04 92 00 42 14). Au pied de la colline du château, ce port à l'architecture génoise se trouve dans un cadre superbe.
L'Observatoire (tél. 04 92 00 31 12). Au sommet du mont Gros, on trouve la plus grande coupole mobile d'Europe.
La cathédrale orthodoxe russe (tél. 04 93 96 88 02). Monument historique, la cathédrale est le plus ancien édifice de ce type en dehors de la Russie.

■ **À Guillaumes :** musée des Arts et Traditions (tél. 04 93 05 50 13). Un musée intéressant, situé au pied du col de Valberg.

■ **À Puget-Rostand :** Écomusée du pays de la Roudoule (tél. 04 93 05 07 38). Pour tout connaître sur la manière de vivre des habitants de cette vallée.

■ **Au col du Turini :** La Ferme des lamas du Mercantour (tél. 06 72 81 03 35). En contrebas du col, une bonne occasion de découvrir ces animaux particuliers.

LES BONNES ÉTAPES

■ **À La Bollène-Vésubie :** Les Logis de la source, tél. 06 72 81 03 35, www.leslogisdelasource.com. Le studio et les deux-pièces à louer, situés au col du Turini, sont décorés avec goût et donnent sur les sommets. Table d'hôte délicieuse avec produits du terroir. €€

■ **À Menton :** hôtel Méditerranée, tél. 04 92 41 81 81. À proximité de la voie piétonne et de l'hôtel de ville, un établissement cossu et confortable. €€

■ **À Nice :** Le Florence, tél. 04 93 88 46 87, www.hotel-florence-nice.com. L'établissement, tenu par un triathlète, est bien situé et prépare de copieux petits déjeuners. €€

■ **À Valberg :** hôtel-restaurant Le Chastellan, tél. 04 93 02 57 41. Il dispose de 32 chambres modernes et fonctionnelles. €€

LES BONNES TABLES

■ **À Nice :** restaurant La Maison de Marie, tél. 04 93 82 15 93. Au cœur de la ville, le restaurant est en outre labellisé « Cuisine nissarde ». €€

■ **À Valberg :** hôtel-restaurant Le Chalet suisse, tél. 04 93 03 62 62. Un superbe établissement avec une table réputée. €€

■ **À La Bollène-Vésubie :** hôtel-restaurant Les Trois Vallées, tél. 04 93 04 23 23. Une halte incontournable lorsque vous arrivez au col du Turini. Repas copieux pour vous lester pour la descente! €€

Les gorges rouges de Daluis situées entre Entrevaux et Guillaumes

■ **À Menton :** restaurant de plage La Pergola, tél. 04 93 35 44 72. Une table avec vue sur la mer pour déguster un repas gastronomique face à la Grande Bleue. €€

LES ADRESSES UTILES

■ **Comité régional du tourisme Côte d'Azur :** tél. 04 93 37 78 78, www.cotedazur-tourisme.com

■ **Parc national du Mercantour :** tél. 04 93 02 58 23, www.mercantour.eu

■ **Office de tourisme de Nice, tél. 08 92 707 407, www.nicetourisme.com**

■ **Office de tourisme de Valberg, tél. 04 93 23 24 25, www.valberg.com**

■ **Office de tourisme de Menton, tél. 04 92 41 76 76, www.tourisme-menton.fr**

■ **Office de tourisme de Sospel :** tél. 04 93 04 15 80, www.sospel-tourisme.com

ÉVÉNEMENTS ET SÉJOURS

CYCLOSPORTIVES

La côte d'Azur compte plusieurs cyclosportives. La première de la saison reste la Charly Bérard. Elle a eu lieu le 13 avril au départ de Nice, sur deux parcours de 85 et 115 km. La Vençoise aura lieu, pour sa part, le samedi 24 mai prochain : deux parcours de 135 et 105 km partiront de Vence. Un mois plus tard, le 22 juin, ce sera au tour de la Cyclo Valberg de s'élancer depuis la station. Au menu, deux tracés au choix, de 64 et 135 km. Le grand parcours compte notamment l'ascension du col des Champs à plus de 2000 m d'altitude. Enfin, le 7 juin, on trouve aussi la cyclo des Cimes du Mercantour, avec deux parcours (62 et 110 km) passant par les cols de Brouis, Castillon, l'Ablé et Turini.

■ **La Charly Bérard :** IFC Nice, tél. 04 93 82 27 65, www.ifcnice.com

■ **La Vençoise :** M. Kerbali, tél. 06 51 25 97 37, www.ccvence.fr

■ **La Cyclo Valberg :** M. Menei, tél. 06 82 94 84 28, www.cyclovalberg.com

■ **Les Cimes du Mercantour :** VC Breil, tél. 06 15 20 64 06, www.vcbreil.com

SÉJOURS ORGANISÉS

■ **Vélorizons :** tél. 04 76 45 99 29, www.velorizons.com. Vélorizons est le prestataire qui nous a accompagnés durant notre périple. Ce voyagiste propose plusieurs itinéraires passant par les Alpes-Maritimes, dont le circuit Pré-Alpes d'Azur, à partir de 195 € sur trois jours, avec hébergements en gîte.

■ **La Route des Grandes Alpes :** tél. 04 76 42 95 90, www.grande-traversee-alpes.com. Une partie de nos itinéraires passe par la fameuse route des Grandes Alpes. Celle-ci relie Thonon-les-Bains à Menton sur 720 km, à travers 16 cols de légende. Pour la partie Alpes d'Azur, la route fait étape à Valberg, traverse les villages du Val d'Entraunes et passe par les cols de la Couillole, Saint-Martin, Turini et Castillon avant de basculer vers Menton.

LES VÉLOCISTES

■ **À Nice :** Culture Vélo, tél. 04 93 18 59 60; Vélo Concept, tél. 04 93 80 09 95.

■ **À Mandelieu :** Cardy, tél. 04 93 90 23 26.

■ **À Menton :** Menton Cycles, tél. 04 93 86 63 40.

LES GUIDES

■ « **Alpes-Maritimes** », éd. Gallimard, coll. Encyclopédies du voyage.

■ **Le Guide vert « Côte d'Azur, Monaco »,** éd. Michelin.

■ **Le Routard « Côte d'Azur »,** éd. achette.

■ **Le conseil général des Alpes-Maritimes** (www.cg06.fr) édite une brochure intitulée *Les Alpes-Maritimes à vélo*, comprenant quatre types de circuit : « Balades en famille », « Boucles sportives », « Boucles d'Azur » et « Itinérances ».

€ BON MARCHÉ €€ MOYEN €€€ CHIC

VITESSE INTENSIFIÉE. MAIS C'EST ENCORE BIEN PLUS QUE CELA. FORCE PHYSIQUE ET VIVACITÉ D'ESPRIT. VITESSE ET RUSE. PUISSANCE ET AUDACE. GAGNER REPRÉSENTE BIEN PLUS QUE FRANCHIR LA LIGNE D'ARRIVÉE EN PREMIER. SEUL UN INVESTISSEMENT SANS RELÂCHE VOUS MÈNE VERS LA VICTOIRE. LA POURSUITE DE LA PERFORMANCE, SANS POUR AUTANT SACRIFIER L'ÉLÉGANCE. NOUS SOMMES FIERS DE VOUS PRÉSENTER LA COLLECTION CVNDSH BY SPECIALIZED. UN PARTENARIAT AU PROFIT DE LA VITESSE MAXIMALE. COLLECTION DISPONIBLE CHEZ TOUS LES CONCEPT STORES, ELITE SHOPS ET QUELQUES REVENDEURS AGRÉÉS SPECIALIZED. **SPECIALIZED.COM/CVNDSH**

Par Frédéric Pondevie

L'ÉPREUVE DU MOIS LE CYCLE

CYCLOSPORTIVE

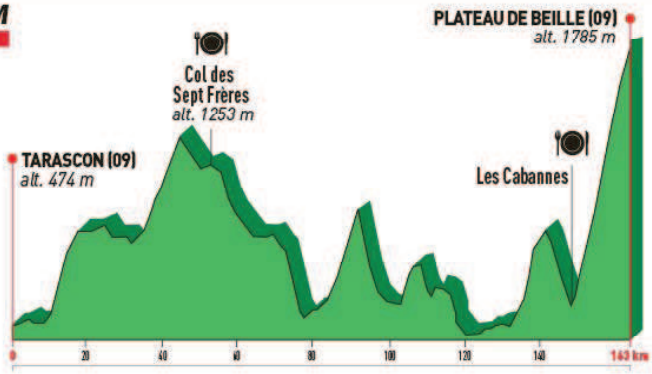
DÉPART : TARASCON-SUR-ARIÈGE (09)
DATE : SAMEDI 28 JUIN > DIFFICULTÉ : ▲▲▲▲▲△

L'ARIÉGEOISE

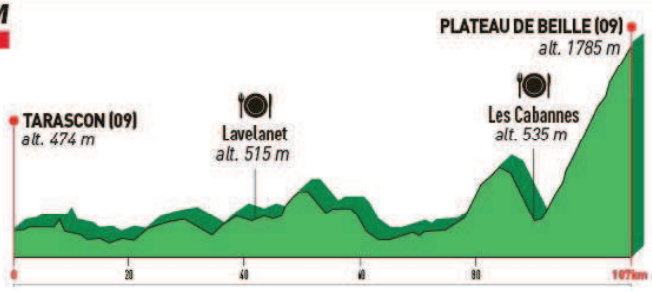
Comme chaque année, l'Ariégeoise propose trois nouveaux parcours au cœur des Pyrénées ariégeoises, au départ de Tarascon-sur-Ariège. Avec la règle de l'alternance, on verra donc cette année l'arrivée en haut du difficile plateau de Beille pour les deux plus grands parcours. Mais en amont, les concurrents devront déjà escalader le Pas de Souloumbrie, les cols de Marmare, des Sept Frères, du Tremblement… sans avoir omis de lever les yeux en passant devant le magnifique château de Montségur.

L'ARIÉGEOISE

LE 163 KM



LE 107 KM



LES INFOS PRATIQUES

- **Nombre de participants en 2013 :** 4 105
- **Fédération :** FFC
- **Trophée Label d'or, Club Prestige, UCI Golden Bike**
- **Lieu de départ :** Tarascon-sur-Ariège (09)
- **Lieu d'arrivée :** plateau de Beille (09)
- **Lieu d'accueil des cyclistes :** ancienne caserne des pompiers, esplanade de la Libération
- **Heures de départ :** 8 heures (163 km), 9 heures (107 km et 78 km)
- **Distances :** 163 km (3 600 m), 107 km (2 750 m), 78 km (1 000 m)
- **Prix d'engagement :** de 37 à 47 €
- **Les plus :** maillot offert, repas, tombola
- **Marchand de cycles :** Cycles Passion, tél. 05 61 60 35 60, à Pamiers (09)
- **Hébergement :** Office de tourisme de Tarascon, tél. : 05 61 05 94 94

CONTACT : Fabienne Esquirol, tél. 05 61 05 94 94, ariegeoise.cydoclub@wanadoo.fr, www.cyclosport-ariegeoise.com

L'ORGANISATEUR

F. PONDEVIE

JEAN-CLAUDE EYCHENNE
Président de l'Ariégeoise

Ce sera le 20e anniversaire de l'épreuve. Quels vont être les points forts de cette édition ?
Plusieurs choses sont à retenir. Déjà, tous les concurrents se verront offrir un maillot spécial avec un nouveau design. Pour avoir la tenue complète, il suffira d'acheter le cuissard qui coûte seulement 30 €. Ensuite, on a renouvelé les trois parcours, même si le final au plateau de Beille reste le point fort. Enfin, l'accent sera mis sur l'encadrement médical et la sécurité en général pour que tout se passe bien. Cette année, d'ailleurs, on aura encore plus de bénévoles que d'habitude : ils seront plus de 700 à veiller au bien-être des cyclistes.

Au niveau des engagements, où en êtes-vous ?
On croise les doigts, mais jusqu'à présent, on est en avance sur nos prévisions et surtout par rapport à l'an passé qui avait connu un printemps climatique très difficile. On espère vraiment que cela va continuer ainsi pour battre le record d'engagés et, pourquoi pas ?, franchir la barre des 4500 participants.

Le fait d'être inscrit au challenge UCI Golden Bike est-il un plus pour vous ?
Oui, assurément. À l'international, cela nous amène beaucoup d'étrangers qui veulent découvrir l'épreuve et la région. Cette année, on aura notamment des Australiens, des Argentins, des Américains et bien sûr beaucoup d'Européens frontaliers (Belgique, Allemagne, Espagne…). Plus globalement, on observe un taux de renouvellement des inscrits très important, ce qui prouve que notre épreuve reste attractive.

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'energie pendant l'effort
1 MixDrink - 9 Gels énergétiques - 2 Energy barres

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)

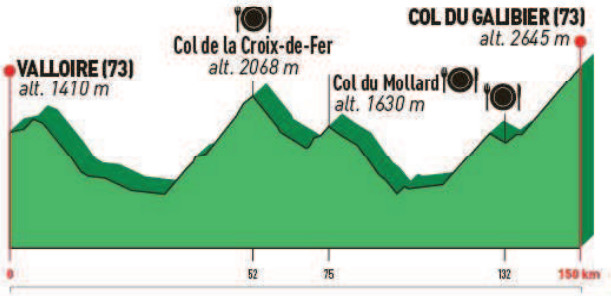
TITOK Production - F - 85340 Olonne sur Mer

CYCLOSPORTIVE

DÉPART : VALLOIRE (73)
DATE : DIMANCHE 1ER JUIN > DIFFICULTÉ : ▲▲▲▲▲△

GRANFONDO PANTANI FOREVER

Le premier rendez-vous alpestre de la saison affiche un programme gigantesque! Sur le grand parcours de 150 km, s'enchaîneront les ascensions des cols du Glandon (Croix-de-Fer), Télégraphe et le sommet du Galibier! Une épreuve réservée aux purs grimpeurs, que n'aurait pas reniée Marco Pantani.



LES INFOS PRATIQUES

- Nombre de participants en 2013 : 125
- Fédération : FFC
- Lieu de départ : Valloire (73)
- Lieu d'accueil des cyclistes : centre-station
- Heure de départ : 9 heures
- Distances : 150 km (4 500 m), 75 km (2 826 m)
- Prix d'engagement : 50 €
- Les plus : tee-shirts, bidons, repas
- Marchand de cycles : Mondovélo, tél. 04 79 83 07 25, à Saint-Jean-de-Maurienne (73)
- Hébergement : voir sur le site Internet de la manifestation la liste des hôtels et résidences disponibles

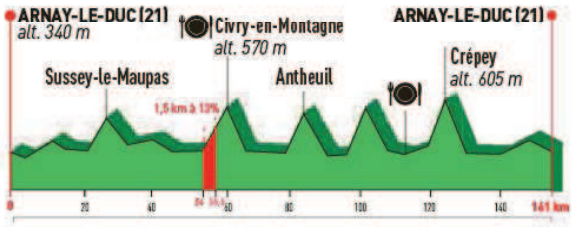
CONTACT : http://pantanichannel.it

CYCLOSPORTIVE

DÉPART : ARNAY-LE-DUC (21)
DATE : SAMEDI 7 JUIN > DIFFICULTÉ : ▲▲▲△△△

LA CLAUDIO CHIAPPUCCI

Les quatre parcours qui vous seront proposés partiront à la découverte du Morvan, puis de l'Auxois. Vous longerez le canal de Bourgogne jusqu'à Châteauneuf-en-Auxois, l'un des plus beaux villages de France. La fin du grand circuit qui revient vers Arnay-le-Duc sera moins vallonnée. Plus de 800 cyclistes sont attendus au départ, si la météo est de la partie.



LES INFOS PRATIQUES

- Nombre de participants en 2013 : 622
- Fédération : FFC
- Lieu de départ et d'arrivée : Arnay-le-Duc (21)
- Lieu d'accueil des cyclistes : stade de Fouché, à Arnay-le-Duc
- Heure de départ : 8 h 30
- Distances : 161 km (2 256 m), 102 km (1 327 m), 80 km (820 m), 36 km (308 m)
- Prix d'engagement : de 35 à 40 €
- Les plus : bouteille de vin, cadeau collector, repas chaud
- Marchand de cycles : Vélo et Oxygen, tél. 03 85 52 55 42, à Autun (71)
- Hébergement : Office de tourisme, tél. 03 80 90 07 55

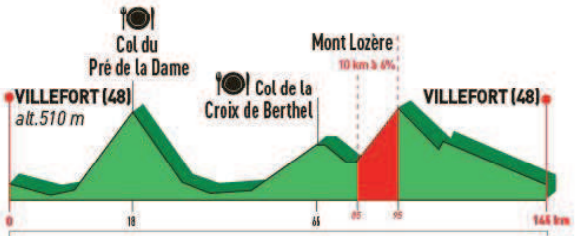
CONTACT : Franck Maurice, tél. 06 73 08 07 14, www.cydo-claudiochiappucci.fr

CYCLOSPORTIVE

DÉPART : VILLEFORT (48)
DATE : SAMEDI 7 JUIN > DIFFICULTÉ : ▲▲▲▲△△

LA GRANITE MONT LOZÈRE

Nichée au cœur du parc national des Cévennes, cette épreuve très « nature » propose un parcours de moyenne montagne, avec plusieurs cols à enchaîner. Parmi eux, le col du Pré de la Dame, au début, et le col de Finiels, sur la fin, seront les gros morceaux à escalader. Comme toujours, une attention particulière sera portée sur les prestations proposées.



LES INFOS PRATIQUES

- Nombre de participants en 2013 : 294
- Fédération : FFC
- Challenge Cyclo'Tour
- Lieu de départ et d'arrivée : Villefort (48)
- Lieu d'accueil des cyclistes : salle polyvalente de Villefort
- Heures de départ : 9 heures (145 km), 9 h 30 (98 km)
- Distances : 145 km (2 500 m), 98 km (1 400 m)
- Prix d'engagement : de 27 à 37 €
- Les plus : panier du terroir, repas régional, tombola
- Marchand de cycles : Cycles AMC 7, tél. 04 75 35 98 29, à Chandolas (07)
- Hébergement : Office de tourisme de Villefort, tél. 04 66 46 87 30

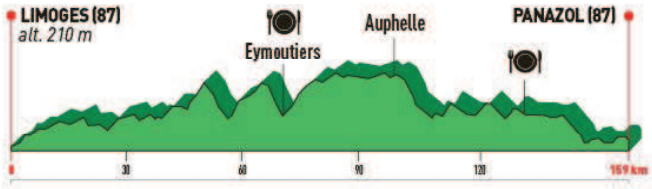
CONTACT : LVO, tél. 04 50 23 19 58, www.challengecyclotour.com

CYCLOSPORTIVE

DÉPART : LIMOGES (87)
DATE : SAMEDI 7 JUIN > DIFFICULTÉ : ▲▲▲△△△

LA LIMOUSINE

Cette belle épreuve fête son 25e anniversaire et, pour l'occasion, trois nouveaux parcours seront proposés à la découverte du Limousin. En plus, un maillot collector sera offert à tous les participants et les concurrents âgés de 25 ans auront droit à une remise de 75 % sur le montant de l'inscription. On peut espérer que le record des engagements soit battu, au-delà des 1 700 engagés.



LES INFOS PRATIQUES

- Nombre de participants en 2013 : 1 516
- Fédération : Ufolep
- Trophée national Ufolep
- Lieu de départ : Limoges (87)
- Lieu d'accueil des cyclistes : village-accueil à Panazol
- Heure de départ : 8 heures
- Distances : 159 km (2 010 m), 129 km (1 890 m), 71 km (930 m)
- Prix d'engagement : de 26 à 39 €
- Les plus : maillot collector, repas, animations
- Marchands de cycles : il existe cinq marchands de cycles dans Limoges. Vous trouverez les informations sur le site de l'épreuve
- Hébergement : Office de tourisme, tél. 05 55 34 46 87

CONTACT : La Limousine Cyclo, tél. 05 55 31 09 13, www.lalimousinecyclo.com

ROSE

CYCLE YOUR WAY

XEON CSL

L'UN D'EUX DOIT ÊTRE LE CHEF !

modèle 2000 **€ 1.562,02**

CRÉEZ VOTRE VÉLO

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

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

facebook.com/RoseBikes

LE COUP DE CŒUR LE CYCLE

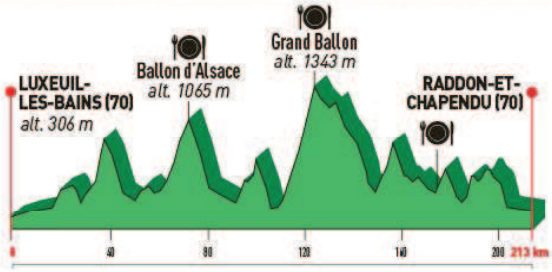
CYCLOSPORTIVE

DÉPART : LUXEUIL-LES-BAINS (70)
DATE : SAMEDI 14 JUIN > DIFFICULTÉ : ▲▲▲▲▲△

LES TROIS BALLONS

Toujours aussi long, toujours aussi technique et encore plus intéressant, le tracé des Trois Ballons vous propose des ascensions inédites pour un plaisir cycliste intense. Au départ de la station thermale de Luxeuil-les-Bains, dépaysement assuré dans le parc naturel régional des Ballons des Vosges. Ballon de Servance, Ballon d'Alsace, Grand Ballon, entre autres, seront au menu de cette nouvelle édition. Désormais dans le top 5 des cyclosportives en France, l'épreuve devrait rassembler encore plus de 4000 cyclistes venus de toute l'Europe pour parcourir les Vosges.

F. PONDEVIE



LES INFOS PRATIQUES

- Nombre de participants en 2013 : 4 200
- Fédération : FFC
- Grand Trophée
- Lieu de départ : Luxeuil-les-Bains (70)
- Lieu d'arrivée : Raddon-et-Chapendu (70)
- Lieu d'accueil des cyclistes : stade et tennis municipaux, avenue du Maréchal-de-Turenne
- Heure de départ : 7 h 15
- Distances : 213 km (4 300 m), 105 km (2 100 m)
- Prix d'engagement : 50 €
- Les plus : repas chaud, tombola
- Marchand de cycles : Denis Cycles, tél. 03 84 49 52 52
- Hébergement : Office de tourisme, tél. 03 84 40 06 41

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

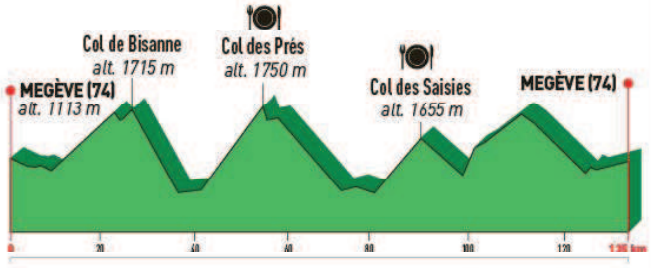
---

CYCLOSPORTIVE

DÉPART : MEGÈVE (74)
DATE : DIMANCHE 8 JUIN > DIFFICULTÉ : ▲▲▲▲△△

LA TIME MEGÈVE MONT-BLANC

Cette nouvelle édition verra la création de nouveaux parcours cette année, sur les routes du Beaufortain, en compagnie d'un parrain exceptionnel : Greg LeMond. Il y aura trois circuits au choix, donc, avec de beaux cols à escalader, comme celui des Saisies, le Signal de Bisanne ou le col des Prés. Plus de 1 500 cyclistes sont attendus au départ de l'épreuve, toujours bien organisée.



LES INFOS PRATIQUES

- Nombre de participants en 2013 : 1 500
- Fédération : FFC
- Trophée Label d'or
- Lieu de départ et d'arrivée : Megève (74)
- Lieu d'accueil des cyclistes : Palais des sports
- Heure de départ : 8 h 30
- Distances : 135 km (3 500 m), 114 km (3 100 m), 80 km (2 000 m)
- Prix d'engagement : de 42 à 50 €
- Les plus : maillot souvenir, repas chaud, tombola
- Marchand de cycles : Cycles Évasion, tél. : 04 50 58 72 42, à Sallanches (74)
- Hébergement : Office de tourisme, tél. 04 50 21 27 28

CONTACT : Club des sports de Megève, tél. 04 50 21 31 50, www.csportsmegeve.com

---

CYCLOSPORTIVE

DÉPART : CALAIS (62)
DATE : DIMANCHE 8 JUIN > DIFFICULTÉ : ▲▲▲△△△

LES SIX BOURGEOIS

LES INFOS PRATIQUES

- Participants en 2013 : 180
- Fédération : FFC
- Lieu de départ : Calais (62)
- Heure de départ : 9 heures
- Distances : 140 km, 100 km
- Prix d'engagement : de 27 à 35 €
- Hébergement : Office de tourisme, tél. 03 21 96 62 40

CONTACT : Alain Delanoy, tél. 09 54 32 21 16, www.uvccalais.fr

---

CYCLOSPORTIVE

DÉPART : VAY (44)
DATE : DIMANCHE 15 JUIN > DIFFICULTÉ : ▲▲▲△△△

L'ÉLOI TASSIN

LES INFOS PRATIQUES

- Participants en 2013 : 405
- Fédération : FFC
- Lieu de départ : Vay (44)
- Heure de départ : 9 heures
- Distances : 157 km, 103 km, 80 km
- Prix d'engagement : de 10 à 30 €
- Hébergement : Office de tourisme, tél. 02 40 79 31 64

CONTACT : Gérard Lemaître, tél. 06 08 66 39 41, http://laeloitassin.fr

---

CYCLOSPORTIVE

DÉPART : SAINT-LARY-SOULAN (65)
DATE : DIMANCHE 15 JUIN > DIFFICULTÉ : ▲▲▲▲△△

LA TRANSFRONTALIÈRE

LES INFOS PRATIQUES

- Pas d'édition en 2013
- Fédération : FFC
- Lieu de départ : Capvern (65)
- Heure de départ : à partir de 8 h
- Distances : 158 km, 78 km
- Prix d'engagement : de 20 à 30 €
- Hébergement : Syndicat d'initiative, tél. 05 62 40 93 01

CONTACT : Gérard Lopez, tél. 06 73 15 84 93, www.latransfrontaliere-pyrenees-pirineos.com

Van Eyck Sport

LE NUMÉRO 1 EN BELGIQUE

WWW.VANEYCKSPORTS.COM

WWW.VANEYCKSTORE.BE
NOUVEAUX ARRIVAGES QUOTIDIENS

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 |

Juillet = Mois des soldes!

Pendant les soldes, l'entrepot outlet est ouvert chaque jour!

Visitez notre outlet store à Dadizele, il est ouvert chaque premier samedi du mois !

Ne manquez pas non plus d'aller voir notre magasin en ligne: il propose chaque jour de nouveaux produits !

Nouveau dans notre gamme!

LEZYNE Engineered Design

SWS

SWISS EYE

Scoppio

nouveau

Etablissement Dadizele
Meensesteenweg 168 B,
8890 Dadizele
T +32 56 54 04 40
Jours de fermeture:
mardi et dimanche
A 200 m de Floralux, près de la frontière française

FIETS WINKEL 2014 Critical Cycles

Etablissement Aalst
Gentsesteenweg 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

LE COUP DE CŒUR LE CYCLE

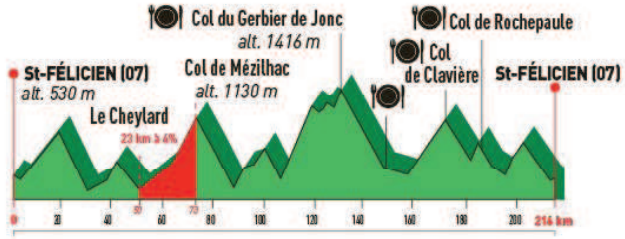
CYCLOSPORTIVE

DÉPART : SAINT-FÉLICIEN (07)
DATE : SAMEDI 21 JUIN > DIFFICULTÉ : ▲▲▲▲△△

L'ARDÉCHOISE

Ce sera la 23e édition de cette épreuve qui reste, en tout point, unique. Que ce soit en une journée pour les plus cyclosportifs, ou sur plusieurs jours pour la découverte cyclotouriste de ce magnifique département, le choix des parcours est abondant. Sur la formule en un jour, il est possible de choisir les circuits en cours de route en fonction de son état de forme. Plus de 8 000 bénévoles seront à vos côtés du départ à l'arrivée. Et, grand avantage, les cinquante premiers kilomètres et les soixante derniers seront entièrement privatisés pour pouvoir pédaler sans risque. Plus de 15 000 cyclistes sont attendus!

F. PONDEVIE



LES INFOS PRATIQUES

- Nombre de participants en 2013 : 13 693
- Fédération : FFC
- Trophée Label d'or, Club Prestige
- Lieu de départ et arrivée : Saint-Félicien (07)
- Lieu d'accueil des cyclistes : Maison de l'Ardéchoise
- Heure de départ : 7 h 30
- Distances : 278 km (5 370 m). 234 km (4 310 m), 220 km (4 270 m), 176 km (3 210 m), 125 km (2 400 m), 85 km (1 525 m)
- Prix d'engagement : de 58 à 76 €
- Les plus : maillot sans manches, repas, tombola
- Marchand de cycles : voir sur le village d'exposants
- Hébergement : Comité de tourisme, tél. 04 75 64 04 66

CONTACT : L'Ardéchoise, tél. 04 75 06 13 43, www.ardechoise.com

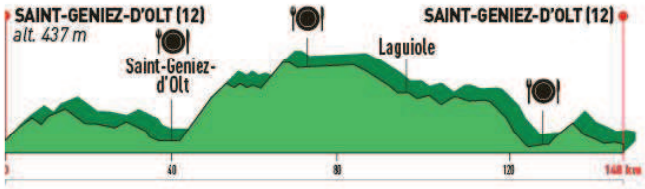
---

CYCLOSPORTIVE

DÉPART : SAINT-GENIEZ-D'OLT (12)
DATE : DIMANCHE 15 JUIN > DIFFICULTÉ : ▲▲▲▲△△

LA MARMOTTE D'OLT

À l'occasion de sa 18e édition, la Marmotte d'Olt proposera trois nouveaux parcours, en grande partie inédits. Pour la première fois dans l'histoire de l'épreuve, vous débuterez par la montée de la côte des Charlottes (6 km à 5 %). Les trois parcours, situés exclusivement en Aveyron, mêlent l'intérêt sportif et la curiosité culturelle et devraient satisfaire les 800 cyclistes attendus.



LES INFOS PRATIQUES

- Nombre de participants en 2013 : 750
- Fédération : Ufolep
- Trophée national Ufolep
- Lieu de départ et d'arrivée : Saint-Geniez-d'Olt (12)
- Lieu d'accueil des cyclistes : Espace sportif de la Falque
- Heure de départ : 8 h 30 (148 km), 8 h 45 (109 km), 9 heures (70 km)
- Distances : 148 km (2 630 m), 109 km (2 045 m), 70 km (1 145 m)
- Prix d'engagement : 20 à 37 €
- Les plus : cadeau, repas, animations
- Marchands de cycles : Cycles Pradel, tél. 05 65 42 94 81 ; Roue libre, tél. 05 65 78 43 43, à Rodez (12)
- Hébergement : Office de tourisme, tél. 05 65 70 43 42

CONTACT : Christian Woittequand, tél. 05 65 70 65 22, www.marmottedolt.fr

---

CYCLOSPORTIVE

DÉPART : BONNEVILLE (74)
DATE : DIMANCHE 15 JUIN > DIFFICULTÉ : ▲▲▲▲△△

LA FAUCIGNY-GLIÈRES

LES INFOS PRATIQUES

- Participants en 2013 : 250
- Fédération : FFC
- Lieu de départ : Bonneville (74)
- Heure de départ : 8 h 30
- Distances : 125 km, 85 km, 74 km
- Prix d'engagement : de 32 à 35 €
- Hébergement : Office de tourisme, tél. 04 50 97 38 37

CONTACT : Laurent Le Quemener, tél. 06 50 25 66 31, www.velo-dub-bonneville.org

---

CYCLOSPORTIVE

DÉPART : BOIS-GUILLAUME (76)
DATE : DIMANCHE 15 JUIN > DIFFICULTÉ : ▲▲▲△△△

LA CONQUÉRANTE

LES INFOS PRATIQUES

- Fédération : FFC
- Lieu de départ : Bois-Guillaume (76)
- Heure de départ : 9 heures
- Distances : 140 km, 80 km
- Prix d'engagement : de 20 à 30 €
- Hébergement : Office de tourisme, tél. 02 32 08 32 40

CONTACT : USCBB Cyclisme, www.uscbb.fr, uscbb.cyclisme@gmail.com

---

CYCLOSPORTIVE

DÉPART : CHÂTELLERAULT (86)
DATE : DIMANCHE 15 JUIN > DIFFICULTÉ : ▲▲▲△△△

LA RONDE CHÂTELLERAUDAISE

LES INFOS PRATIQUES

- Participants en 2013 : 300
- Fédération : FFC
- Lieu de départ : Châtellerault (86)
- Heure de départ : 8 h 30
- Distances : 130 km, 75 km
- Prix d'engagement : de 12 à 25 €
- Hébergement : Office de tourisme, tél. 05 49 21 05 47

CONTACT : Martine Soulat, tél. 05 49 23 17 94, http://acchatellerault.free.fr

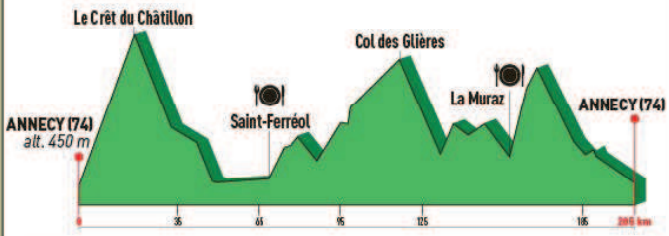
SPEED 6.0 FCC
ROUES FULL CARBONE
À PNEUS COMPATIBLES 10 & 11 VITESSES
1.099,- EURO
MONTAGE À LA MAIN
EN ALLEMAGNE
SPEED AL
ROUES ALUMINIUM
À PNEUS COMPATIBLES 10 & 11 VITESSES
449,- EURO
WWW.ZPEED.EU
Zpeed
Actionsport-sige Distributeur Exclusif
NOUS RECHERCHONS DE NOUVEAUX POINTS DE VENTE POUR LA FRANCE!
CONTACTEZ-NOUS: info@actionsports.be, Tel. 0032 87 899 770

CYCLOTOURISME

DÉPART : ANNECY (74)
DATE : 14 ET 15 JUIN > DIFFICULTÉ : ▲▲▲▲▲△

BREVET DE RANDONNEUR DES ARAVIS

Venez gravir les cols franchis par les pros lors du dernier Tour de France, avec la découverte du plateau de Glières. Au programme, en une ou deux journées, l'ascension de nombreux cols et sommets plus ou moins connus (Crêt de Châtillon, cols des Glières, de la Croisette…) sans la contrainte du chronomètre.



LES INFOS PRATIQUES

- Nombre de participants en 2012 : 1 100
- Fédération : FFCT
- Lieu de départ et d'arrivée : Annecy (74)
- Lieu d'accueil des cyclistes : Parc des sports-boulodrome, boulevard du Fier
- Heures de départ : à partir de 9 heures le samedi (formule 2 jours), à 4 heures le dimanche
- Distances : 205 km (4 317 m), 109 km (1 902 m)
- Prix d'engagement : de 8 à 35 €
- Les plus : ravitaillements, repas chaud
- Marchand de cycles : Cycles Desbiolles, tél. : 04 50 57 06 89, à Annecy
- Hébergement : Office de tourisme, tél. 04 50 45 00 33

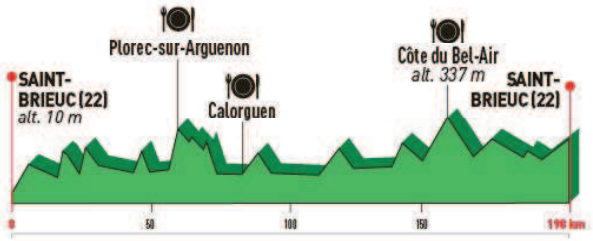
CONTACT : Vélo Club d'Annecy, tél. 04 50 67 79 14, www.velo-club-annecy.fr

CYCLOSPORTIVE

DÉPART : SAINT-BRIEUC (22)
DATE : DIMANCHE 22 JUIN > DIFFICULTÉ : ▲▲▲△△△

LA BERNARD HINAULT

Cette année, l'épreuve propose les nouveautés suivantes sur le grand circuit de 195 km : parcours côtier jusqu'au cap Fréhel et escalade de la fameuse côte de la Vallée verte, à Jugon-les-Lacs. Un second parcours de 120 km sera également organisé. Comme à l'accoutumée, l'épreuve est à but caritatif à l'intention d'associations qui aident les malades ou handicapés de la région.



LES INFOS PRATIQUES

- Nombre de participants en 2013 : 2013
- Fédération : FFC
- Trophée de l'Ouest
- Lieu de départ et d'arrivée : Saint-Brieuc (22)
- Lieu d'accueil des cyclistes : Parc des expositions de Brézillet, rue Pierre-de-Coubertin, à Ploufragran (22)
- Heure de départ : 9 heures
- Distances : 195 km, 120 km, 80 km, 35 km
- Prix d'engagement : de 22 à 29 €
- Les plus : lot, repas
- Marchand de cycles : Cycles Hinault, tél. 02 96 94 11 40, à Saint-Brieuc
- Hébergement : Office de tourisme, tél. 02 96 33 32 50

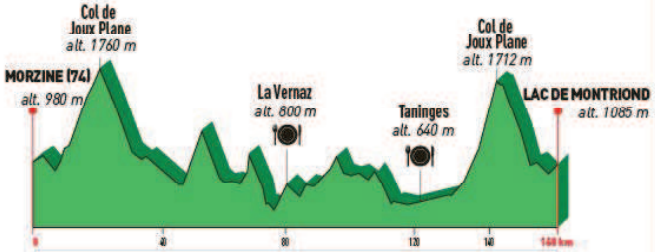
CONTACT : La Bernard Hinault, tél. 07 81 21 99 24, www.labernardhinault.fr

CYCLOSPORTIVE

DÉPART : MORZINE (74)
DATE : DIMANCHE 22 JUIN > DIFFICULTÉ : ▲▲▲▲△△

LA MORZINE HAUT CHABLAIS

Pour 2014, ce sera encore un parcours magnifique au cœur des « Portes du Soleil » et en pays du Chablais. Des cols réputés comme celui de Joux Verte, du Corbier, puis l'ascension du col de Jambaz et les gorges du Risse. Le parcours traverse Taninges et Samoëns pour attaquer la dernière difficulté, le col de Joux Plane, perché à 1 712 m, avant d'arriver au bord du lac de Montriond.



LES INFOS PRATIQUES

- Nombre de participants en 2013 : 650
- Fédération : FFC
- Grand Trophée
- Lieu de départ : Morzine (74)
- Lieu d'arrivée : lac de Montriond (74)
- Lieu d'accueil des cyclistes : place Baraty, à l'Office de tourisme
- Heure de départ : 8 heures
- Distances : 160 km (3 700 m), 110 km (2 520 m)
- Les plus : cadeau d'accueil, repas, tombola
- Marchand de cycles : Culture Vélo, tél. 04 50 98 02 25, à Cluses (74)
- Hébergement : Office de tourisme, tél. 04 50 74 72 72

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

CYCLOSPORTIVE

DÉPART : VALBERG (06)
DATE : DIMANCHE 22 JUIN > DIFFICULTÉ : ▲▲▲▲△△

LA CYCLO VALBERG

LES INFOS PRATIQUES

- Nouvelle épreuve
- Fédération : FFC
- Lieu de départ : Valberg (06)
- Heure de départ : 8 h 30
- Distances : 135 km (3 200 m), 64 km
- Prix d'engagement : 35 €
- Hébergement : Office de tourisme, tél. 04 93 23 24 25

CONTACT : www.cyclovalberg.com ou Christophe Menei, tél. 06 82 94 84 28

CYCLOSPORTIVE

DÉPART : OLORON-SAINTE-MARIE (64)
DATE : DIMANCHE 22 JUIN > DIFFICULTÉ : ▲▲▲▲△△

LA BÉARN CYCL'ESPOIR

LES INFOS PRATIQUES

- Participants en 2013 : 419
- Fédération : Ufolep
- Lieu de départ : Oloron (64)
- Heure de départ : 8 heures
- Distances : 150 km, 100 km, 60 km
- Prix d'engagement : de 28 à 35 €
- Hébergement : Office de tourisme, tél. 05 59 39 98 00

CONTACT : Jean-Jacques Téchené, tél. 05 59 32 00 66, www.bearn-cycl-espoir.com

CYCLOSPORTIVE

DÉPART : LODÈVE (34)
DATE : DIMANCHE 22 JUIN > DIFFICULTÉ : ▲▲▲△△△

LES COLS D'HÉRAULT

LES INFOS PRATIQUES

- Participants en 2013 : 300
- Fédération : FFC
- Lieu de départ : Lodève (34)
- Heure de départ : 8 h 30
- Distances : 139 km, 96 km
- Prix d'engagement : de 20 à 35 €
- Hébergement : Office de tourisme, tél. 04 67 88 86 44

CONTACT : Montagnac Avenir cycliste, tél. 06 16 80 41 37, www.colsdherault.fr

Développée pour le Tinkoff – Saxo Team pour les étapes de montagne torrides du Tour de France, nous avons été surpris de constater dans la soufflerie qu'il s'agissait du maillot le plus aérodynamique jamais testé. Nous avons également été étonnés parce l'équipe l'utilisait par tous les temps, des courses classiques pluvieuses du nord à la chaleur suffocante des étapes désertiques, en raison de sa capacité de sécher en un rien de temps et de bloquer les rayons UV.
Nous découvrons ainsi avoir réaisé le maillot le plus polyvalent du marché.

SPORTFUL.COM

sportful

LE COUP DE CŒUR LE CYCLE

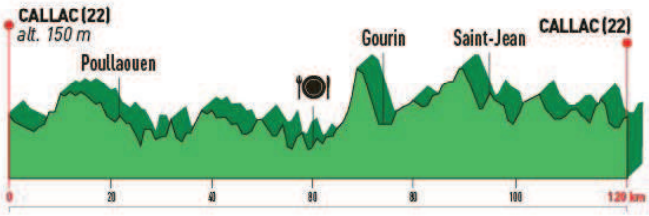
CYCLOSPORTIVE

DÉPART : CALLAC (22)
DATE : SAMEDI 28 JUIN > DIFFICULTÉ : ▲▲△△△△

LA PLB-MUCO

La nouvelle édition de la Pierre Le Bigaut devrait être encore un énorme succès avec plus de 7000 participants répartis sur les différents circuits. Comme chaque année, l'épreuve permet de découvrir un paysage magnifique tout en participant à une grande œuvre humanitaire, puisque l'intégralité du montant de l'inscription est reversée à la lutte contre la mucoviscidose.
Cette année aussi, des parcours inédits seront proposés, avec le concours de nombreuses communes qui feront l'animation, le tout coordonné par 4500 bénévoles.

F. PONDEVIE



LES INFOS PRATIQUES

- Nombre de participants en 2013: 7016
- Fédération: FFC
- Club Prestige
- Lieu de départ et d'arrivée: Callac (22)
- Lieu d'accueil des cyclistes: stade municipal de Callac
- Heure de départ: 9h30
- Distances: 120 km, 105 km, 60 km, 27 km
- Prix d'engagement: de 18 à 26 €
- Les plus: Salon du cycle, animations, repas
- Marchand de cycles: Tecnic Bike, tél. 02 98 93 07 50, à Carhaix (29)
- Hébergement: Syndicat d'initiative, tél. 02 96 45 59 34

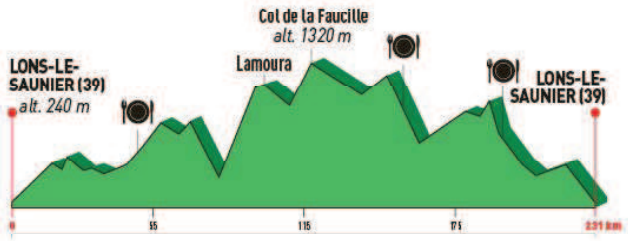
CONTACT : Alexandre Hellequin, tél. 02 96 45 83 56, www.laplbmuco.org

CYCLOTOURISME

DÉPART : LONS-LE-SAUNIER (39)
DATE : 21 ET 22 JUIN > DIFFICULTÉ : ▲▲▲▲△△

BREVET DE RANDONNEUR DU JURA

Deuxième rendez-vous dans la série des brevets montagnards FFCT, celui du Jura vous permettra de découvrir plusieurs petits cols jurassiens, ainsi que des routes méconnues et villages typiques… Parmi les ascensions, notons les cols de Crozatiers, de la Faucille, de la Joux… Une belle balade à faire en une ou deux journées, en fonction de vos aspirations.



LES INFOS PRATIQUES

- Pas d'édition en 2013
- Fédération : FFCT
- Lieu de départ et d'arrivée: Lons-le-Saunier (39)
- Lieu d'accueil des cyclistes: Juraparc, rue du 19-Mars-1962, Montmorot (39 Lons-le-Saunier)
- Heures de départ: à partir de 9 heures samedi (formule 2 jours), 4 heures dimanche
- Distances: 231 km (3680 m), 136 km (2025 m)
- Les plus: ravitaillements, repas
- Marchand de cycles: Espace Forestier, tél. 03 84 43 11 44, à Lons-le-Saunier
- Hébergement: Office de tourisme, tél. 03 84 24 65 01

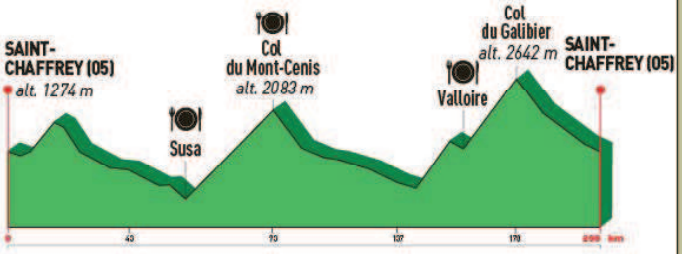
CONTACT : Amicale laïque lédonienne, tél. 06 42 65 30 91, www.amicale-laique-lons.org

CYCLOSPORTIVE

DÉPART : SAINT-CHAFFREY (05)
DATE : 28 ET 29 JUIN > DIFFICULTÉ : ▲▲▲▲▲△

LA SERRE-CHE LUC ALPHAND

Les Alpes grandeur nature et des parcours inédits pour cette nouvelle édition de la Serre-Che, qui est programmée les samedi 28 et dimanche 29 juin 2014. Pour la 17e édition, les organisateurs proposent des nouveaux parcours avec des cols comme le Mont-Cenis, l'Échelle, Sestrières et le Galibier par son versant nord… et une épreuve qui se déroulera en deux jours.



LES INFOS PRATIQUES

- Nombre de participants en 2013: 820
- Fédération : FFC
- Lieu de départ et arrivée: Saint-Chaffrey (05)
- Lieu d'accueil des cyclistes: Chantemerle
- Heures de départ : 7h30 le samedi (circuit de 205 km), 8 heures le dimanche (109 km et 86 km)
- Distances: 208 km (4200 m), 109 km (2000 m), 86 km (1300 m)
- Prix d'engagement: de 38 à 43 €
- Les plus: maillot collector, repas chaud, tombola
- Marchand de cycles: Mountain Cycles, tél. 09 64 28 13 21, à Briançon (05)
- Hébergement: Office de tourisme, tél. 04 92 24 98 98

CONTACT : ASPTT Briançon, tél. 04 92 24 98 98, www.cydo-lucalphand.com

Alltricks s'engage sur :

STOCK EN TEMPS RÉEL | PAIEMENTS SÉCURISÉS | LIVRAISON ÉCLAIR | PORT OFFERT À PARTIR DE 30€ | CENTRES DE MONTAGE | 4X PAIEMENT EN 3 OU 4X SANS FRAIS

Qui sommes nous?

www.Alltricks.fr

La première côte de Lacrouzette, au bout de dix kilomètres, a commencé à étirer les pelotons.

FICHE TECHNIQUE

DIFFICULTÉ : ▲▲▲△△△ // **DATE :** DIMANCHE 27 AVRIL // **DÉPART ET ARRIVÉE :** CASTRES (81) // **DISTANCES ET DÉNIVELÉS :** 127 KM (2 118 M), 97 KM (1 585 M), 57 KM (900 M) // **NOMBRE D'INSCRITS :** 1 211 (DONT 450 SUR LE 127 KM, 631 SUR LE 97 KM ET 130 SUR LE 57 KM) // **NOMBRE DE CLASSÉS :** 331 SUR LE 127 KM, 492 SUR LE 97 KM ET 104 SUR LE 57 KM // **MÉTÉO :** PLUIE, VENT ET FROID

Rincés mais contents

Les années se suivent et… se ressemblent, sur la Ronde castraise au niveau de la météo. Mais malgré ces vicissitudes climatiques, le temps n'a pas douché la bonne humeur ni l'envie des concurrents de participer à cette 14e édition.

Texte et photos F. Pondevie

Une fois n'est pas coutume, c'est par la fin que l'on va évoquer cette Ronde castraise. Les premiers du grand parcours sont arrivés depuis plus de deux heures quand un cortège a pénétré dans l'enceinte du Parc des expositions de Castres. Ce convoi presque exceptionnel met à l'honneur le dernier concurrent qui en termine enfin, après plus de six heures d'efforts, sous les applaudissements des bénévoles présents. Une tradition de la Ronde castraise qui symbolise bien l'état d'esprit qui règne sur cette épreuve.

Un concurrent, Sylvain Calbet, est tout heureux de se voir remettre deux bouteilles de vin qu'il saura apprécier en souvenir de cette journée. *« C'est vraiment sympa de leur part et, tout au long du parcours, j'ai apprécié leur gentillesse et leurs encouragements »*, remercie-t-il. Venu depuis Rieumes (31), il avait décidé de se lancer sur le grand parcours après avoir fait le circuit intermédiaire l'année dernière. *« Bon, on ne peut pas dire que j'ai gêné grand monde, vu que je me suis retrouvé seul rapidement après la première montée vers Lacrouzette. Mais même si ce fut dur ensuite, je ne voulais pas abandonner ! »*

Cette 14e édition fut donc une nouvelle fois arrosée, comme l'an passé où la neige fit même son apparition sur les sommets du côté de La Salvetat-sur-Agout. Mais pas de quoi décourager l'optimisme et le dynamisme de l'équipe d'organisation. Il est vrai que le Vélo Sport castrais a un système de fonctionnement qui évite l'usure que peut vite engendrer la mise en œuvre d'une cyclosportive. En effet, le coordinateur de l'épreuve change régulièrement. Cette année c'est un jeune membre du club, Pascal Fabas, licencié seulement depuis quatre ans.

UNE ÉQUIPE D'ORGANISATION RENOUVELÉE

De même, le président du Vélo Sport castrais a changé en 2014, sur un principe mis en place par les membres, qui souhaitent que les fonctions dirigeantes soient régulièrement renouvelées pour conserver le même dynamisme. Sur le terrain, on peut dire que cela fonctionne bien ! D'ailleurs, les concurrents ne s'y trompent pas, puisqu'ils reviennent chaque année toujours aussi nombreux, malgré une météo souvent défaillante ces dernières années.

Au départ de la place Jean-Jaurès de Castres, en centre-ville, les sas pour les trois parcours sont bien distincts, les horaires de départ étant décalés pour éviter la cohue au pied de la première difficulté. Malgré la pluie, les défections sont rares et chacun essaie de se réchauffer comme

Soulignons, dans ces conditions difficiles, le travail des bénévoles

il peut avant de s'élancer. Les parcours restent similaires à la précédente édition, avec toujours une belle incursion dans le massif du Sidobre jusqu'à La Salvetat-sur-Agout, point le plus septentrional du grand circuit, dans l'Hérault.
Mais l'espoir d'un temps sec en se rapprochant de la Méditerranée s'est évaporé. À mesure que les kilomètres défilaient, ce fut une pluie continue et balayée par le vent qui accompagna les cyclistes. Regroupés en pelotons déjà bien amaigris par les premières pentes, à plus de 700 m d'altitude et par 6 °C, il fallait de l'abnégation pour ne pas jeter l'éponge (gorgée d'eau, en l'occurrence !). Allait-on revivre cette fameuse édition de 2009 où, par un temps presque similaire, l'organisation dut ouvrir en urgence la salle des fêtes et dépêcher un car pour aller chercher les cyclistes frigorifiés qui n'en pouvaient plus ?
Cette fois, il n'en fut rien. Le fait de passer un peu haut en altitude, en amont, à sûrement permis à tous les concurrents d'avoir moins froid. On soulignera, dans ces conditions difficiles, le remarquable travail des bénévoles, que ce soit aux carrefours ou aux postes de ravitaillement.

À L'ARRIVÉE, DES ÉCARTS TRÈS IMPORTANTS

Sur ces circuits qui ne laissent jamais de répit, avec des routes souvent granuleuses qui ne rendent pas, les écarts entre les pelotons, ou ce qu'il en restait à l'arrivée, furent conséquents. Pas besoin de la photo-finish pour célébrer le vainqueur de cette Ronde castraise avec près de quatre minutes d'avance sur le deuxième et sept sur le troisième. La moyenne horaire (un peu moins de 34 km/h) démontre bien la difficulté de cette édition. Mais à l'arrivée, c'est surtout la satisfaction d'être arrivé au bout qui prévaut. Et

La pluie tombait dru du côté de La Salvetat-sur-Agout.

de remercier la qualité d'organisation, comme le fit David Périllaud, le vainqueur : « *Je tiens à les féliciter, car dans ces conditions, c'est vraiment remarquable. C'est grâce à eux qu'on pédale en toute sécurité* ». À la fin, Pascal Fabas se réjouissait de ne déplorer aucun accident ou chute sérieuse. « *C'est notre première préoccupation et, heureusement, tout s'est bien passé. Tant mieux !* » En additionnant le nombre des arrivants des trois parcours (une fois que Sylvain Calbet, la lanterne rouge, eut franchi la ligne !), ils furent plus de 900 à être classés. Un très bon résultat, eu égard aux 1 200 engagés et quelques abandons constatés.
Déjà tournée vers le 15e anniversaire avec le même enthousiasme qui a animé cette édition, l'organisation, mais aussi tous les concurrents mériteraient de pouvoir la fêter dignement sous un beau soleil. Pour montrer une fois de plus qu'au pays du ballon ovale, ce qui tourne rond, comme le vélo, a aussi toute sa place !

RÉSULTATS :
Le 127 km : 1- David Périllaud en 3 h 44 min 42 s ; 2- Yannick Bernad à 3 min 48 s ; 3- Frédéric Lureau à 6 min 55 s.
Le 97 km : 1- Damien Portet en 2 h 52 min 30 s.
Le 57 km : 1- Antoine de Zerbi en 1 h 50 min 41 s.

LE TÉMOIN LE CYCLE

ROGER STILLMAN

Par ce temps « so british », il était logique d'avoir un Anglais comme témoin de cette Ronde castraise ! Venu depuis Londres pour passer une semaine dans le sud-ouest de la France et s'entraîner, Roger Stillman a aimé sa matinée de vélo, malgré le froid et la pluie. « **Oui, c'était très sympa et surtout très bien organisé,** raconte-t-il. **J'ai apprécié de pédaler sans rencontrer de voiture, d'avoir les carrefours bien gardés et de bénéficier d'un très bon accueil.** » Il a aussi apprécié le parcours vallonné, qui le prépare idéalement pour une épreuve similaire qu'il va faire en rentrant à Londres. « **Cela n'arrêtait pas de monter et de descendre, ce fut un bon entraînement pour la suite, oui !** » L'ambiance, sur le vélo, lui a également laissé une bonne impression, « **même si, au départ, avec la pluie, c'était plutôt le silence qui régnait !** ».
Il compte revenir prochainement dans l'Hexagone pour découvrir d'autres routes et plus particulièrement dans le Sud-Ouest, région très prisée, il est vrai, par les Britanniques.

Ils ont dit

« **Les conditions étaient éprouvantes et, en plus, j'ai crevé, j'ai eu un saut de chaîne… Bref, la totale !** »
William Somson, TOAC Cyclisme, Fontbeauzard (31)

« **J'ai apprécié que les motards nous demandent si ça allait bien quand ils nous doublaient. Vu la météo, c'était appréciable.** »
Lauriane Burger, Balma (31)

Sylvain Calbet est un cycliste heureux. Certes, il a fini dernier, mais son abnégation a été récompensée !

L'AVIS LE CYCLE

Malgré la pluie, cette édition s'est passée sans anicroche. De l'accueil des participants à la sécurité sur la route, la signalétique, le repas servi ensuite de manière très fluide…, tout s'est déroulé parfaitement. On sent qu'au fil des années, l'équipe organisatrice se bonifie et maîtrise tous les paramètres. Il faut dire qu'avec 300 bénévoles au service de l'épreuve, l'encadrement est excellent. C'est aussi pourquoi les cyclistes restent si fidèles d'année en année et apprécient la manifestation. On reviendra donc avec plaisir en 2015 pour fêter le 15e anniversaire, cette fois, espérons-le, sous le soleil !

Par un beau et chaud soleil, les cols ont su disperser les pelotons.

FICHE TECHNIQUE

DIFFICULTÉ: ▲▲▲△△△ // **DATE:** DIMANCHE 6 AVRIL // **DÉPART ET ARRIVÉE:** GIGNAC (34) // **DISTANCES ET DÉNIVELÉS:** 138 KM (1 650 M), 93 KM (1 350 M) // **NOMBRE D'INSCRITS:** 1 100 // **NOMBRE D'ARRIVÉS:** 364 (144 KM), 608 (93 KM) // **MÉTÉO:** SOLEIL ET TEMPÉRATURE ESTIVALE

Des cyclos séduits par le Diable

La cyclosportive l'Héraultaise Roger Pingeon, assurément l'épreuve phare du Languedoc-Roussillon, a accueilli 1 100 cyclistes pour cette 16e édition, dans une ambiance quasi estivale, avec une organisation et une sécurité sans failles.

Par J.-D. Gely

Peu avant le départ, l'organisateur Jean-Pierre Devise ne cachait pas sa satisfaction: *« C'est une belle édition, enfin avec le beau temps. La tendance est aux manches courtes ce matin. En plus, le nombre d'inscrits est en augmentation ; nous avons dépassé les 1 100 inscrits (700 sur le 93 km et 400 sur le 138). Bien sûr, la météo y est pour quelque chose, mais le fait d'avoir raccourci et stabilisé les parcours aussi. Nous obtenons une certaine notoriété grâce au Trophée Label d'or et à nos prestations. Pour la première fois, nous avons eu un contingent important d'étrangers (espagnols, belges, irlandais, australiens…) et ce, grâce à l'excellent travail de la Communauté de communes Vallée de l'Hérault (CCVH). Mais l'Héraultaise, c'est aussi la fête le samedi. »*

Force est de constater que cette ambiance festive est le point fort de l'Héraultaise. Tout tourne autour du vélo. L'accent est mis sur la qualité, mais aussi la variété des animations. Avec 25 °C l'après-midi, la manifestation a pris des airs de kermesse. Cela a commencé le samedi avec la mise en place du village des exposants et le retrait des dossards. Dès 10 heures, les jeunes coureurs ont eu l'occasion de briller lors des épreuves organisées par le Montpellier Languedoc Cyclisme pour les catégories de 7 à 15 ans, licenciés et non licenciés. Un beau spectacle. Les familles non plus n'ont pas été oubliées, qui ont fait une balade VTT de 22 km à travers vignobles et garrigues de la vallée de l'Hérault et trois haltes dégustation sur des sites exceptionnels.

Thibaut Barral de CCVH le confirmait: *« Nous avons voulu que l'Héraultaise soit le week-end du*

« Nous avons voulu que l'Héraultaise soit le week-end du vélo » THIBAUT BARRAL

La convivialité était de mise au départ.

DR/T. BARRAL

vélo. Nous avons créé plus de manifestations sur les deux jours, en mettant l'accent sur notre patrimoine. Nous avons aussi amélioré notre site Internet et ouvert une page Facebook. »

DES PARCOURS POUR BAROUDEURS

Malgré tout, la majorité est bien venue pour en découdre sur les deux parcours du dimanche. Comme prévu, le départ donné à 9 heures a vu s'élancer les compétiteurs du circuit de 93 km. Ce n'est que vingt minutes après que ceux du 138 km ont suivi sur la même route. Des circuits qui laissent la part belle aux paysages variés et majestueux, à des routes de bonne qualité, bien protégées. La présence du public sur le bord des routes augmente la convivialité de l'événement et le ravitaillement à mi-parcours est copieux. En somme, tous les ingrédients sont réunis pour se faire plaisir, surtout par un temps aussi radieux. Mais le vrai plus, c'est sûrement la sécurité. Un fléchage sans faille, des signaleurs présents à chaque carrefour (plus de 150 bénévoles) et surtout des motards omniprésents tout au long de la course (26 au total): difficile de faire mieux!

Côté course, le départ s'est fait sur des routes assez larges jusqu'au pont du Diable (Saint-Jean-de-Fos). C'est là que les deux courses se sont séparées et que l'épreuve reine a pris la direction de Saint-Guilhem-le-Désert. Il a fallu attendre la montée vers Causse-de-la-Selle pour voir la course se décanter. Ensuite, les groupes se sont formés sur les routes rectilignes et ventées du plateau du Larzac. C'est finalement sur la partie du retour commun et la série de bosses que s'est jouée la course des cadors. Quatre d'entre eux se sont échappés: Olivier Candelon, Nicolas Chapel, Jean-Luc Chavanon et Jean-Baptiste Trauchessec. À quelques encablures de l'arrivée, les deux premiers nommés sont partis pour se disputer le sprint gagné d'un boyau par Candelon. Chez les filles, Karine Saysset l'emporte une fois de plus.

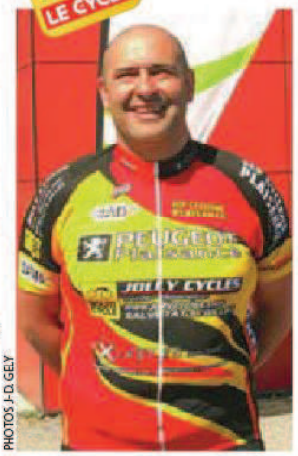
Sur le circuit court, comme on s'y attendait, le col du Vent a fait un grand écrémage. Même si la moyenne a été moins élevée, il fallait avoir les bonnes jambes pour rester dans le groupe de six qui s'est disputé la victoire au sprint. Danny Pinol a été le plus rapide en devançant Vincent Cantoni et Camille Sola. Chez les filles, Livia Reveillas l'a emporté.

Une fois la ligne d'arrivée franchie, tout le monde a eu droit à son diplôme et a pu se restaurer avec un repas copieux et de bonne qualité. Il est à noter la bonne tenue des cyclistes qui, dans l'ensemble, ont respecté les consignes environnementales. Il faut dire que la patrouille Éco Cyclo de Patrick François veillait au grain... Le seul grief entendu concernait le ravitaillement d'arrivée qui aurait été mieux placé juste après la ligne plutôt que dans la salle de restauration. Un détail, somme toute...

RÉSULTATS:
Sur le 138 km: 1- Olivier Candelon (Espoir cycliste Sainte-Luce); 2- Nicolas Chapel (Team Montagnac AC); 3- Jean-Luc Chavanon (Chamrousse Cyclosport); 1re féminine: Karine Saysset (Team Montagnac AC).
Sur le 93 km: 1- Danny Pinol (VC Melgorien); 2- Vincent Cantoni (ASPH Montpellier); 3- Camille Sola (Team Montagnac AC); 1re féminine: Livia Reveillas (Team Montagnac AC).

LE TÉMOIN LE CYCLE

FRÉDÉRIC GAT


PHOTOS J-D. GEY

Affilié au Sporting Club Plaisance-du-Touch (31), Frédéric roule sur un Giant Defy. Âgé de 48 ans, il a été licencié au comité d'Île-de-France de 11 à 21 ans avec une préférence pour la piste. La vie professionnelle et familiale l'a malheureusement éloigné de la pratique cycliste. En 2010, tombé amoureux des Pyrénées, il a repris sa passion, qu'il vit maintenant au quotidien. **« Je suis satisfait de ma course,** se réjouit-il, **j'ai réalisé le temps que je m'étais fixé. Tout avait bien commencé: un départ rapide et une montée du col du Vent bien gérée. Mais, peu après le sommet, j'ai crevé (première de l'année). Malgré la frustration, j'ai pu me remettre dans le bain pour pouvoir effectuer de grosses "parties de manivelles" comme je les aime sur la fin. J'ai beaucoup apprécié l'accueil, aussi sympathique qu'efficace, des bénévoles. Leur travail tout au long du parcours m'a permis de profiter pleinement du tracé, dans des décors naturels beaux, variés et tout à fait en adéquation avec mon niveau en cette période de l'année. Une première participation qui en appelle certainement d'autres. »**

Ils ont dit

« C'est la troisième fois que je viens et c'est toujours avec beaucoup de plaisir et de bonheur. En plus, je fais 3e dans ma catégorie. »
Hubert Arbes, Buzy (64), de la patrouille ÉcoCyclo

« Je n'étais pas trop préparé, mais avec le beau temps, la qualité de l'organisation et les encouragements, je me suis régalé. »
Jean-Michel Bisch, Perpignan (66), de Culture Vélo

Les coureurs sont passés sur le magnifique pont du Diable.

DR/T. BARRAL

L'AVIS LE CYCLE

L'Héraultaise est un modèle de convivialité et d'organisation. Le beau temps, la qualité des routes empruntées, la variété, la beauté des paysages traversés et les animations du samedi en font une cyclo où tout le monde y trouve son compte. Si certains ont trouvé que le grand parcours manquait de difficultés, voire de personnalité, la majorité a choisi la Gignacoise, plus courte, plus compacte et moins roulante avec le col du Vent et ses 8,2 km à 6 %. La Saint-Guilhem, avec 1650 m de dénivelé pour 138 km, est parfaitement équilibrée pour un début de saison et permet de préparer les cyclo-montagnardes en toute quiétude.

LES CONCEPT STORES

NOUVEL ENJEU DES MARQUES

DR

Les « concept stores » sont encore marginaux en France. Mais il est indéniable que ce nouveau type de magasin tout entier dédié à l'univers d'une marque est en plein développement et intéresse fortement les plus grands acteurs du marché. **Par F. Pondevie**

Quand on franchit la porte d'un concept store, on est d'abord frappé par l'unité de couleur (bleue chez Giant, rouge chez Specialized), l'empreinte visuelle forte qui rappelle à chaque instant l'univers de la marque, mais aussi par l'espace et la variété des produits proposés. Vous n'êtes plus dans un magasin traditionnel où chaque marque essaie d'attirer l'œil du client potentiel par un agencement particulier, et où il arrive que certains produits soient invisibles par manque de place. *« C'est vrai que, quand on voit un vélo de route haut de gamme côtoyer un vélo de ville, ou bien des accessoires peu mis en valeur sur un rayon, comme on le constate parfois chez certains de nos revendeurs, on a un peu mal au cœur,* déclare Guillaume Koch, responsable marketing chez Cannondale. *Mais il est difficile de maîtriser tout notre réseau et la place disponible de chacun pour mettre en valeur nos produits. »*

CONTENTER LE CLIENT DE LA TÊTE AUX PIEDS

Dans un magasin « monomarque », rien de tel. Sur plusieurs centaines de mètres carrés, vous avez le loisir de découvrir tout l'univers d'un constructeur,

PHOTOS FABRICE LAUGIER

De la place et un aménagement étudié, Giant investit pour valoriser sa collection.

découvrir de visu le modèle qui vous intéresse, comparer… Bien évidemment, pour pouvoir développer ce genre de magasin, il faut avoir une variété de produits et une gamme d'accessoires suffisamment développée pour pouvoir alimenter correctement un concept store et surtout éviter que le client ne décide d'aller voir ailleurs. De fait, cela limite grandement le nombre de marques capables de contenter un futur client de la tête aux pieds.

Giant s'y est engouffré depuis presque quinze ans et ne semble pas vouloir changer de stratégie, comme nous l'explique Fabrice Laugier, directeur marketing, dans l'interview ci-contre. La société garde la volonté de maîtriser au mieux son image et de proposer un maximum de choix aux acheteurs. Pour Specialized, le développement est plus récent (2008), mais on compte déjà dix-sept magasins sous l'appellation « Concept Store » ou « Elite Shop ».

Et comme pour Giant, l'objectif est de mettre en valeur la marque et la large gamme de produits associés pour que le client y trouve son compte. *« Entrer dans un magasin ayant la certification Concept store ou Elite shop, c'est la certitude, pour le client, de trouver de nombreux services liés à l'environnement Specialized (concept et produits Body Geometry, notamment) et de trouver une réponse adéquate d'un spécialiste formé à la culture de la marque,* explique Yann Noce, responsable marketing de Specialized. *Le but n'est pas de multiplier ce type de magasin, car nous privilégions la qualité, mais on considère ce lieu comme un "écrin" où nos produits sont bien mis en valeur. »* Yann Noce rappelle aussi que les concept stores sont légion aux États-Unis (250 points de vente) et que c'est avant tout une stratégie mondiale de la marque, qui s'applique donc aussi en France.

EST-CE VIABLE ÉCONOMIQUEMENT ?

Mais le nerf de la guerre étant économique, est-ce que ce genre d'enseigne est un investissement rentable pour une marque ? Et pourquoi des grands groupes comme Cannondale ou Trek ne s'y sont pas davantage aventurés à ce jour ? Pour Fabrice Laugier, le concept est rentable, puisque *« huit des dix plus gros points de vente Giant, en France, que ce soit en volume ou en chiffre d'affaires, sont des Giant Stores ».* Chez Specialized, Yann Noce indique que le premier Concept Store, basé à Orvault (Loire-Atlantique), vient de prolonger son contrat d'exclusivité avec la marque et a en outre entièrement rénové son magasin. La réponse est nettement plus mesurée à Cannondale, qui a étudié ce thème : *« Il y a déjà ce type de magasin aux États-Unis, où toutes les marques de l'univers*

INTERVIEW

FABRICE LAUGIER, RESPONSABLE MARKETING DE GIANT

DR

« Le Cycle » : Depuis combien de temps Giant s'est-il engagé dans la voie du concept store ?

Fabrice Laugier : Cela remonte au début des années 2000 quand Giant a décidé de créer un magasin monomarque pour présenter toute la gamme de manière claire. Avec 120 modèles à l'époque (et 150 aujourd'hui), ce n'est pas évident de mettre en lumière l'intégralité des modèles dans les magasins traditionnels.

LC : Vous avez désormais, sur 300 points de vente en France, plus de 30 magasins qui vendent presque exclusivement du Giant. Quel est l'avantage pour le client d'aller dans un Giant Store par rapport à un magasin classique ?

FL : Cela permet au futur client de voir le modèle qui lui convient le mieux, avec l'équipement qui lui correspond aussi en fonction de ses attentes et de son budget. Il aura plus de chance de trouver le produit lui correspondant et qui est aussi plus facilement disponible en stock.

LC : Avec le recul, quel intérêt en retire Giant ?

FL : Cela nous a permis de rehausser notre image de marque qui était parfois un peu basse dans certains secteurs, comme le vélo haut de gamme. Les gens ont pu se rendre compte de visu que nous avions un panel de modèles vraiment très complet et technique, quelle que soit leur pratique. C'est aussi un meilleur service proposé au client et des tests pour essayer avant d'acheter.

LC : Cela vous a-t-il desservi auprès du réseau traditionnel et des magasins multimarques, notamment pour le référencement dans certaines enseignes ?

FL : Nous sommes tout de même présents dans près de 300 points de vente. On ne peut donc pas l'affirmer. Notre objectif n'est pas de sortir du réseau traditionnel, même si les Giant Stores vont continuer à se développer.

Infos et réseau sur www.giant-bicycles.com

Cycling Group (Cannondale, GT, Schwinn, Mongoose…) sont présentes, explique John Camier, directeur des ventes. *Mais c'est plus un laboratoire pour tester l'attractivité de nos produits sur les consommateurs qu'une réelle stratégie commerciale.* » Dans l'Hexagone, la philosophie est tout autre. « *Bien sûr que c'est attirant de développer son propre magasin avec la maîtrise de tous les paramètres, mais c'est aussi compliqué financièrement. Une mauvaise année, quand les clients ne viennent pas (gamme qui déplaît, météo capricieuse…) ou quand les livraisons ont pris du retard, peut vite mettre en péril la viabilité économique du concept store. Et il est clair aussi que nous ne couvrons pas tous les segments (roues, certains équipements de la personne…), donc il est plus difficile d'attirer un client.* » Même son de cloche chez Trek, où Julien Chauveau, responsable marketing, avoue que « *créer un concept store est un investissement économique important et pas facile à mettre en place* ». Ces deux dernières entreprises préfèrent d'ailleurs privilégier les « shopping in shop » au sein des magasins traditionnels, c'est-à-dire développer un espace personnalisé aux couleurs de leur marque et proposer tout un panel de produits dans un espace qui peut aller jusqu'à 300 m². Une politique que n'a d'ailleurs pas du tout abandonnée Specialized, également distribué dans le réseau classique via ces espaces réservés. « *Bien sûr qu'il est important d'être toujours dans les magasins traditionnels,* note Yann Noce, *mais même dans les enseignes multimarques, la tendance est à la baisse en ce qui concerne les références multiples. On privilégie de plus en plus deux ou trois marques pour avoir un suivi de meilleure qualité.* » Sur ce point, l'avis de Denis Briscadieu, P-DG de Cyclelab, est très intéressant (lire ci-dessous). L'évolution des concept stores en France sera donc à suivre dans les prochaines années. Réel changement dans la manière de faire du commerce ou simple épiphénomène réservé aux plus grandes marques, l'avenir nous le dira.

Si Specialized développe des concept stores, Cannondale préfère miser sur un espace dédié au sein d'un magasin multimarque.

PHOTOS DR

L'AVIS DE DENIS BRISCADIEU
P-DG DE CYCLELAB QUI GÈRE PLUS DE 100 MAGASINS (CULTURE VÉLO, BOUTICYCLE)

DR

Sa vision sur les magasins monomarques et la tendance dans l'avenir

« Dans de nombreux pays, certaines marques tentent effectivement des concepts de distribution exclusive. Je regarde ce phénomène depuis dix ans sur les trois continents majeurs. Quand la marque investit dans son propre réseau, elle s'engage financièrement et stratégiquement pour faire réussir le projet. Quand elle le fait avec des investisseurs ou en transformant un magasin existant, elle vit un test grandeur nature avec son client. Afin d'être objectif sur le sujet, je crois qu'il est important de répondre en tant que consommateur cycliste plutôt qu'en tant que distributeur ou industriel. L'industriel, lui, souhaite vendre le plus possible à tous les consommateurs et occuper le plus de linéaires en magasin en "tatouant" les membres du magasin et consommateurs. Tous veulent faire du Apple Center! Mais nous sommes dans le vélo. Il existe moins de dix marques de smartphones sur la planète, chacune avec leur haute technologie. Elles peuvent prétendre "causer" à leurs clients finaux de façon exclusive. Dans le monde du vélo, un vélo carbone route, avec une belle paire de roues, existe dans plus de 300 marques. Cela évoluera très certainement dans les vingt prochaines années. Mais en magasin, après la notion de service, le choix est bien le second facteur déterminant pour l'achat. Le consommateur le demande, qui plus est avec l'offre universelle que nous avons sous les yeux grâce à Internet. Et la nécessité du choix est bien la réponse objective du consommateur. Sur l'Europe du Sud, où les pays ont développé ces concepts avant la France, le nombre de magasins exclusifs qui ont fermé ces 36 derniers mois est important. Une dizaine au Portugal et en Espagne et d'autres connaissent des difficultés, qu'ils soient en marques locales ou internationales. En France, ils sont encore peu nombreux. Moins de 50 sur 2 000 points de vente. »

L'évolution des magasins multimarques

« Nous nous battons pour que nos magasins soient référents sur le conseil, le service, le choix, la disponibilité. Et nous conseillons nos magasins pour avoir le bon équilibre du nombre de marques, du nombre de modèles en fonction de ses volumes… Par exemple, un magasin qui vend 800 vélos par an attire plus de consommateurs et augmente ses ventes avec trois marques généralistes plus une très haut de gamme, comparé à l'année précédente avec seulement deux marques, et ce, avec la même enseigne, la même équipe, le même emplacement. « Un magasin multimarque propose, c'est évident, plus de technologies, plus de couleurs, peut plus facilement lutter contre la pénurie d'un produit, affiche un marketing complémentaire. Cela vaut aussi bien en vélo que sur l'accessoire. Et on peut voir que les magasins exclusifs sont pour la plupart désireux de répondre positivement à la demande du client et se disent capables de trouver le produit d'une autre marque… chez un confrère. Le magasin exclusif est dépendant d'une seule et unique stratégie, donne son fonds de commerce à la marque sans qu'il sache vraiment ce que sera demain. Et puis vendre pendant dix ans la même marque au même consommateur, je n'y crois pas vraiment. »

Quid de ces marques dans le réseau Culture Vélo et Bouticyle ?

« Chaque stratégie de marque ou d'entreprise est bonne pour [celle] qui l'écrit! Donc, ces marques ont bien réfléchi à leur ambition et à leur avenir à moyen terme. Elles peuvent effectivement décider de toucher le client final sans nous. Là n'est pas le problème, au contraire. Développer un nouveau modèle est toujours intéressant dans la distribution. Mais il faut le développer de façon unique. Ce qui est surprenant, c'est qu'elles veulent monter des concept stores et être quand même présentes dans certains de nos magasins. En biologie, on appelle cela le parasitisme de couvée. Il ne faut pas d'ailleurs que ce soit les magasins multimarques qui aident, en les commercialisant, le développement des magasins exclusifs, en permettant aux marques de financer le modèle.
« Notre stratégie à nous est d'écouter le marché, de proposer au consommateur l'offre la plus pertinente, avec de très grandes marques qui se complètent, s'enrichissent les unes les autres. Nos patrons de magasins sont très réactifs à la nouveauté, à la sortie de nouveaux produits dans les pelotons professionnels. C'est moins facile en tant que magasin monomarque. Nous nous obligeons chaque année à bâtir une vraie stratégie avec nos marques et nous tentons de leur proposer bien plus que du linéaire. Nous sommes fiers de collaborer avec les plus belles marques du marché et sommes convaincus que notre modèle répond aux exigences du consommateur. C'est une conviction du métier et pas la défense d'un système. »

RUSTINES

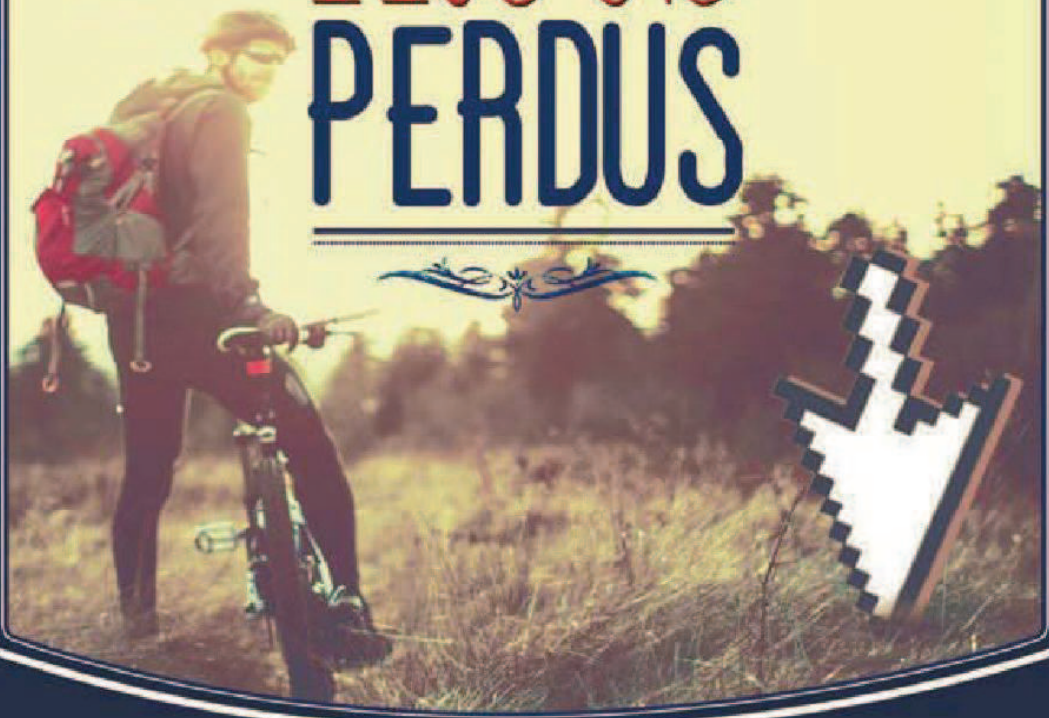
Maintenant

ACCESSIBLE

dans tous

LES

TROUS PERDUS



www.rustines.fr

Avec un .fr comme français

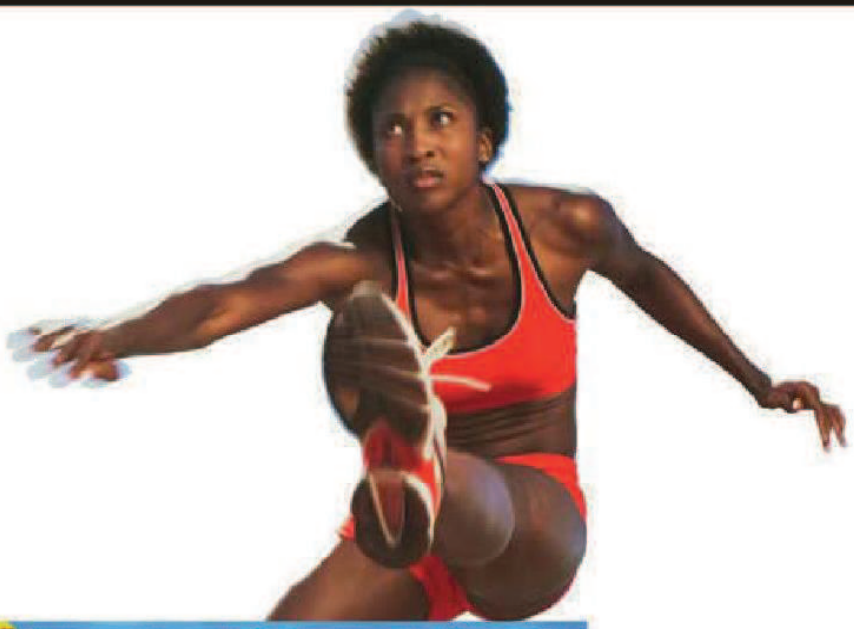
Depuis 1903

Design machinbidule www.machin-bidule.fr

LE MAGAZINE N°1 DE TOUS LES COUREURS

JOGGING

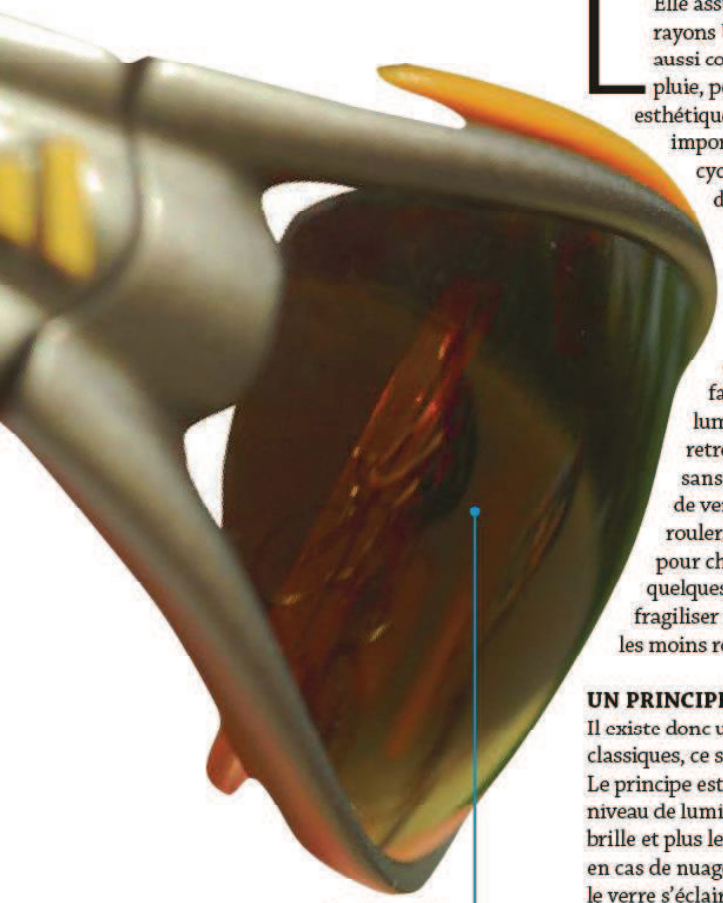
INTERNATIONAL



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

TECHNOLOGIE LUMINEUSE

Le choix de la couleur des verres ou écrans de lunettes n'est pas toujours évident quand l'intensité de la lumière varie durant une sortie de vélo. C'est tout l'intérêt des verres photochromiques qui se teintent ou s'éclaircissent en fonction de la luminosité. Par F. Pondevie, photos E. Vallée

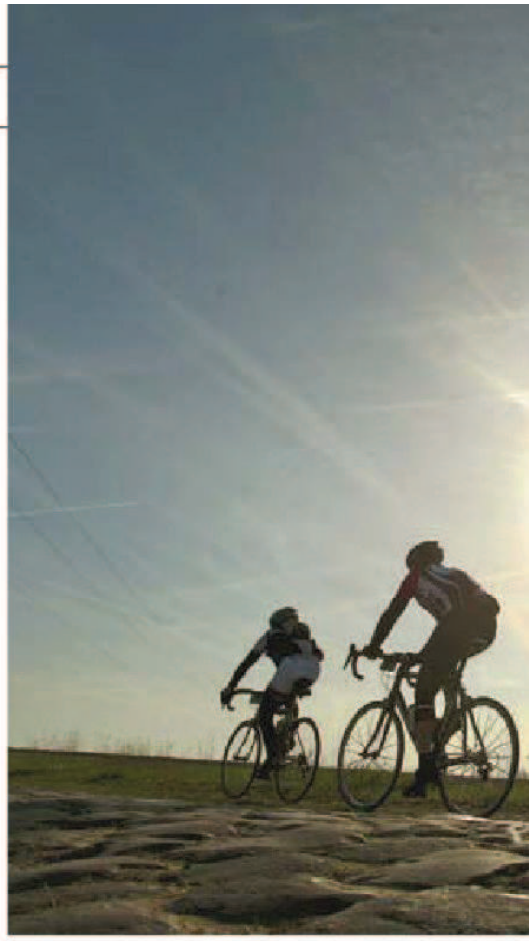


En plein soleil, l'écran prend une teinte foncée en une trentaine de secondes.

Le port d'une paire de lunettes quand on pédale régulièrement est essentiel. Elle assure une protection contre les rayons UV du soleil (voir encadré) mais aussi contre les éléments naturels (vent, pluie, poussière…) sans oublier l'aspect esthétique qui reste une composante importante pour beaucoup de cyclistes. Mais une fois le type de lunettes défini se pose la question du choix des verres. Traditionnellement, on opte pour un jeu de verres classique, doté de teintes différentes (jaune, bleu, brun, transparent) en fonction du temps qu'il fait. Mais quand la météo et la luminosité sont changeantes, on se retrouve avec deux ou trois couleurs, sans parfois trop savoir quelle teinte de verre adopter avant de partir rouler. Qui plus est, la gymnastique pour changer les verres, au bout de quelques manipulations, risque de fragiliser la monture des modèles les moins robustes.

UN PRINCIPE CHIMIQUE

Il existe donc une alternative aux écrans classiques, ce sont les écrans photochromiques. Le principe est simple, le verre s'adapte au niveau de luminosité ambiant. Plus le soleil brille et plus le verre sera foncé. À l'inverse, en cas de nuages et de faible luminosité, le verre s'éclaircit. Cette technologie existe depuis longtemps dans le monde de l'optique. Un des plus gros fabricants du marché, l'entreprise Transitions (qui fut cosponsor de l'équipe Garmin en 2010) a sorti le premier verre photochromique plastique en 1990. Depuis, ce domaine n'a cessé de progresser pour proposer des modèles de plus en plus réactifs. La photochromie agit comme un principe chimique : lorsque le verre est exposé aux rayons UV, la structure des trillions de molécules photochromiques présentes dans le verre commence à se modifier. Cette réaction déclenche le processus d'assombrissement du verre en quelques secondes. Lorsque les rayons UV sont moins forts, la structure des molécules se reconstitue et le verre redevient plus clair.



UN CONTRASTE MESURÉ

Dans les faits, l'attrait de ce type de modèles est indéniable mais ne va pas couvrir les extrêmes ni proposer une réactivité à toute épreuve. En clair, vous trouverez souvent des verres qui se classent entre la catégorie 1 et qui peuvent foncer jusqu'à la catégorie 3 (voir encadré pour le classement des catégories). Cela exclut donc la catégorie 0 des verres clairs qui s'utilisent principalement l'hiver ou de nuit quand on veut se protéger les yeux, même sans lumière, et la catégorie 4, la plus extrême, mais qui est plutôt utilisée pour se protéger en bateau ou à la montagne. Précisons que tous les modèles de notre sélection ne vous permettront pas de garder vos lunettes dans une descente de col comprenant des passages dans des tunnels. Le retour à une teinte claire prenant au moins 30 secondes, il faudra être prudent en amont et penser à les enlever sous peine de vous retrouver dans l'obscurité. Dernier point, le coût d'achat. Avec des verres dont la technologie est un peu plus complexe que pour de simples écrans solaires, le prix d'acquisition est donc plus élevé. Mais cela reste un bon investissement à moyen terme, car vous pourrez conserver votre modèle plusieurs années, avec un minimum d'entretien.

DR

L'AVIS D'UN SPÉCIALISTE

MARC BERGOGNÉ, opticien du sport depuis 30 ans à Paris (magasin Opéra Vision à Paris, www.opticien-du-sport.com) nous donne son avis sur ce type de verres.

« C'est un excellent compromis quand on fait du vélo de route et qu'on enchaîne les heures de selle. Cela évite de modifier ses verres en cours de sortie, si le temps change vraiment. Généralement, la réactivité face au soleil pour colorer les verres est efficace en quelques secondes. Là où le bât blesse c'est le retour à la teinte d'origine. Il faut souvent beaucoup plus de temps, qui se compte souvent en minutes. Ce n'est pas gênant en soi sauf dans les passages de tunnels de montagne où il est conseillé d'ôter les lunettes. Autre point à savoir, la plupart des verres photochromiques proposés démarrent à partir de la catégorie 1. C'est-à-dire qu'on ne peut pas utiliser ce type de modèle quand la nuit arrive ou que la luminosité est vraiment faible. Dans ce cas il faut des verres de catégorie 0. Proposant aussi des verres photochromiques à la vue, pour ceux qui ont des problèmes de vision, je constate la différence de technologie entre des verres à la vue et des verres solaires. Dans le premier cas, la génération de verres photochromiques est plus avancée, ce qui permet une réactivité, notamment dans le cas du retour à la teinte d'origine, plus rapide. Les avancées techniques ne sont appliquées que dans un second temps aux lunettes de sport. Autre amélioration technique par rapport aux premières générations de photochromie, il n'y a plus de sensibilité à la variation de température, qui faisait foncer ou éclaircir les verres sans que ce soit lié à la luminosité ».

Dès que le soleil se lève, la photochromie agit.

P. PECHON

RAYONS ET CATÉGORIES : MODE D'EMPLOI

Les rayons ultraviolets (UV) représentent l'ensemble du spectre ultraviolet, la partie invisible de la lumière, composée de rayons UVA, UVB et UVC. La grande majorité des rayons UVC sont absorbés par l'atmosphère terrestre, même si l'appauvrissement de la couche d'ozone leur permet de traverser de plus en plus l'atmosphère. Les rayons UVA peuvent pénétrer dans la peau et dans les yeux. Ils sont responsables du vieillissement prématuré de la peau, déclenchent des cataractes et d'autres formes de maladies oculaires. Les effets nocifs des rayons UVB sont plus immédiats, puisqu'ils sont à l'origine des coups de soleils et aussi de la cataracte. La cornée et la conjonctive absorbent les rayons UVB, le cristallin, les UVA et la rétine absorbe la lumière visible. Si on ne porte pas régulièrement des lunettes de soleil, qui filtrent les différents rayons UV, ces maladies peuvent se déclencher prématurément et entraîner des lésions irréversibles.

5 CATÉGORIES SONT RÉPERTORIÉES SUR LE MARCHÉ :

INDICE 0 : verres esthétiques/verres de confort
- **Absorption de la lumière visible :** 0 à 20%
- **Usage :** ludique, faible ensoleillement

INDICE 1 : faible luminosité solaire
- **Absorption de la lumière visible :** 20 à 57 %
- **Usage :** ensoleillement moyen

INDICE 2 : luminosité solaire moyenne
- **Absorption de la lumière visible :** 57 à 82 %
- **Usage :** ensoleillement moyen

INDICE 3 : luminosité forte
- **Absorption de la lumière visible :** 82 à 92 %
- **Usage :** mer et montagne

INDICE 4 : luminosité très forte
- **Absorption de la lumière visible :** 92 à 97 %
- **Usage :** mer et montagne. Interdit au volant!

■ Vous pourrez aussi voir la dénomination UV400, qui indique que le verre filtre les rayons jusqu'à 400 nanomètres.

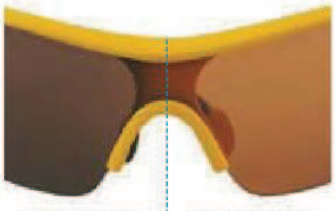
AZR Aspin

CARACTÉRISTIQUES : monture jaune en Grilamid avec des écrans en polycarbonate. Branches et nez en Flex réglable et antiglisse. Écran ventilé antibuée. Écran photochromique orange orange d'indice 1 à 3.

POIDS : 27 grammes

PRIX : 98 €

DISTRIBUTEUR : AZR



TEINTE OBTENUE APRÈS 30 SECONDES EN PLEIN SOLEIL

TEMPS DU RETOUR À LA TEINTE INITIALE : 1'40"

L'AVIS DU CYCLE : La photochromie offre un bon contraste. Le retour à la teinte d'origine est plutôt long. Couleur de base légèrement orangée qui accentue la clarté. Monture légère et agréable à porter.

ALPINA Twist Four 2.0 VL+

CARACTÉRISTIQUES : branches inclinables sur plusieurs positions et nez réglable. Revêtement antiglisse sur la monture. Verres Varioflex+ photochromiques et aussi antibuée.

POIDS : 27 grammes

PRIX : 99 €

DISTRIBUTEUR : Campagnolo France

TEINTE OBTENUE APRÈS 30 SECONDES EN PLEIN SOLEIL

TEMPS DU RETOUR À LA TEINTE INITIALE : 50''

L'AVIS DU CYCLE : Le contraste photochromique est bon et le retour à la teinte d'origine est également rapide. La monture est légère et agréable à porter avec le petit plus intéressant des branches inclinables.