cyclepresse

PURE VÉLO



LA ROUTE DU BOURBON
Kentucky
THE BOURBON TRAIL

GUIDE Le Tour de France 2014
GUIDE

Anatomie d'un sprint
MARCEL KITTEL
Anatomy of a sprint

Vol. 4 N°3 :: Juillet / July 2014 :: cyclepresse.com :: GRATUIT/FREE

Le Tour de France

5 AU 27 JUILLET

RDS

DIFFUSEUR OFFICIEL





Québec vous invite

CYCLOS
LA QUÉBÉCOISE
LA MONTRÉALAISE

2 CYCLOS
4 PARCOURS

DES DÉFIS SUR MESURE,
DU PLAISIR POUR TOUS!

- OFFRE SPÉCIALE -
4 POUR 3
ÉPARGNEZ 150$



CANDIAC
07
SEPT. 2014

QUÉBEC
13
SEPT. 2014

NOUVEAUTÉ

L'ÉCHAPPÉE
GROUPE DE PERFORMANCE POUR LES ADEPTES DE RAPIDITÉ
A FASTER LEAD GROUP FOR ALL THE SPEED FREAKS

PLACES LIMITÉES À 200 PARTICIPANTS | LIMITED TO 200 RIDERS

INSCRIVEZ-VOUS | REGISTER NOW | CYCLOSQUEBECOISES.COM

CYCLOS ORGANISÉES
EN MARGE DES

GRAND PRIX CYCLISTE DE QUÉBEC | GRAND PRIX CYCLISTE DE MONTRÉAL

Québec · Ville de Québec · Québec Office de tourisme de Québec Québec City Tourism · Candiac · Tourisme Montréal · Serdy

Québecor · Air transat · Garneau · Opus · Thule · Naya · VIA Rail Canada · Sofitel Luxury Hotels Montréal Le Carré Doré · Le monde à vélo sur la route

TVA Sports · Sportsnet · 98,5 · MBF · Journal de Québec · Journal de Montréal · Le Cycle · Pedal · cyclepresse · Groupe espaces · évasion


5e
EDITION
2014
L'ÉLITE EN VILLE
LES PLUS GRANDS COUREURS DE LA PLANÈTE S'AFFRONTENT
QUÉBEC · 12 · SEPT
MONTRÉAL · 14 · SEPT
RACE FACE ON
THE BEST PRO RIDERS IN THE WORLD ARE IN TOWN
GRANDS PRIX CYCLISTES DE QUÉBEC DE MONTRÉAL
#GPCQM GPCQM.CA
UCI WorldTour
Canada
Québec
Ville de Québec
Montréal
QUÉBECOR
Air transat
VIA Rail Canada
cyclepresse

Sponsor Yourself™

EXPERIENCE ROYAL COMFORT

GAME S CHANGER

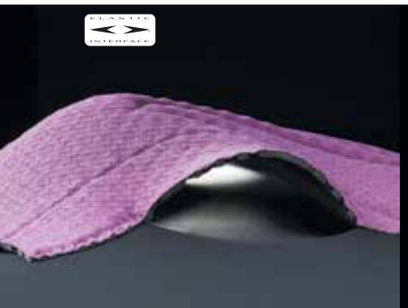
START YOUR NEW LIFE

ASSOS INTRODUCES S7 - THE NEXT GENERATION OF HIGH PERFORMANCE CYCLING SHORTS EQUIPMENT

THE NEW INDUSTRY BENCHMARK

assos OF SWITZERLAND

CYCLING BODY RESEARCH CREATION & REFINEMENTS



GOLDENGATE - ASSOS PATENT

THE INCREDIBLE RESULTS OF THE _S7 DESIGN ARE THE SUM OF MANY SMALL STEPS AND 6 (!) PATENTS OF WHICH THE CORE INNOVATION IS GOLDENGATE. IT IS ANOTHER ASSOS MILESTONE CREATION. GOLDENGATE'S UNIQUE SEAMLESS DESIGN MINIMIZES FRICTION, MAXIMIZING COMFORT. PATENT PROTECTED. BEWARE OF IMITATIONS.

BEST IN CLASS

-14% LESS VOLUME - LIGHTER*

-23% LESS GENITAL PRESSURE*

-47% FEWER SEAMS - LESS FRICTION*

+17% MORE SOFT COMPRESSION*

+21% MORE BREATHABILITY - DRY*

* AVERAGE DATA COMPARED TO PREVIOUS _S5

GET THE WHOLE STORY

PATENT NO 1179302 — ELASTIC INTERFACE — THE INVENTORS ASSOS CENTRO STUDIO CYTECH

PATENT EP 2 494 878 — GOLDEN GATE — THE INVENTORS ASSOS CENTRO STUDIO

PATENT CH 702 218 — WAFFLE — THE INVENTORS ASSOS CENTRO STUDIO

PATENT PENDING — REARTERMINAL — THE INVENTORS ASSOS CENTRO STUDIO

PATENT PENDING — KUKUPENTHOUSE — THE INVENTORS ASSOS CENTRO STUDIO

PATENT PENDING — SUPERAIR — THE INVENTORS ASSOS CENTRO STUDIO

WHERE TO BUY?

ASSOSINSTORE.COM

ASSOSONLINE.COM

assos CYCLING BODY RESEARCH CREATION & REFINEMENTS

AUTHORIZED **DISTRIBUTOR**

USA & CANADA
ASSOS North America Inc
Tel 1 800 266 4903
HQ@assosnorthamerica.com
Montreal
CANADA

TOUR DE FRANCE.
TOUR DU VIEUX-PORT.



Giant fabrique des vélos de tout genre. Ils permettent de gagner les championnats du monde, et même de gagner de nombreux points de style lorsque vous vous promenez dans le Vieux-Port. Rendez-vous sur giantbicycle.com pour trouver votre détaillant près de chez vous.

HAND CRAFTED SINCE 1972.

GIANT®



205 km
1 jour

Challenge
CYCLISTE DES BLEUETS

Desjardins

EN COLLABORATION AVEC

ecolecuvelo.ca

31 AOÛT 2014

FQSC

«LE TOUR INCONTOURNABLE»



David Veilleux, ambassadeur
de l'évènement et
premier québécois à avoir complété
le Tour de France

2 CIRCUITS
205 km
ou 85 km

Date limite
des inscriptions
11 juillet 2014
pour le tirage d'un vélo
Louis Garneau Axis SL1.
Valeur de 1 500 $

DOLBEAU-MISTASSINI

SOUPER COMMUNAUTAIRE, ANIMATION EN JOURNÉE POUR LA FAMILLE, ETC.

Challenge cycliste des
bleuets Desjardins

LIMITE DE 500 INSCRIPTIONS (205 KM) ET 150 INSCRIPTIONS (85 KM) POUR RENSEIGNEMENTS ET INSCRIPTIONS :

WWW.CHALLENGECYCLISTEDESBLEUETS.COM

GARNEAU

VILLE DE DOLBEAU-MISTASSINI
Un rayonnement sur toute une collectivité

Éducation, Loisir et Sport Québec

INTERSPORT

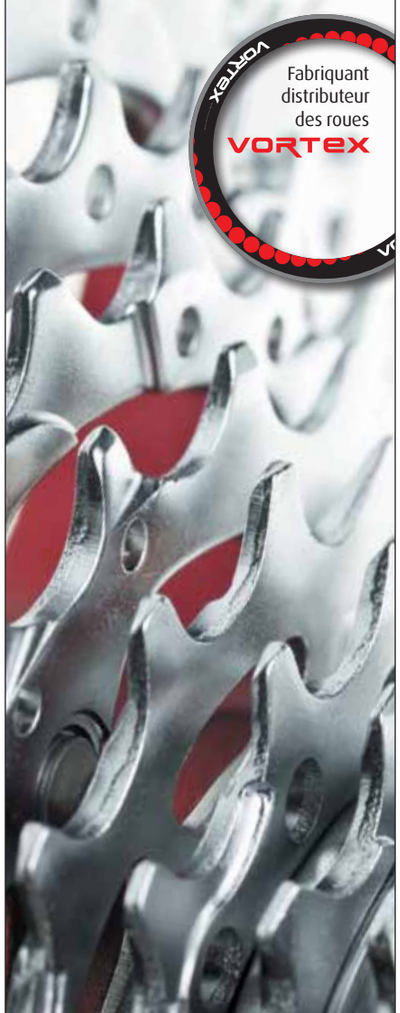
SBL AVOCATS

Cybercycle

VENTE ET SERVICE

Vente de vélos de route
et de montagne
Mise au point de base
Mise au point complète
Saignage frein disque
Montage de roue
Collage de boyau
Service de suspension

Fabriquant
distributeur
des roues
VORTEX



www.cybercycletremblant.com

CYBERCYCLE
1908, Chemin du Village
Mont-Tremblant
(Québec) J8E 1K4
819 425-3308

ARGON 18
SPECIALIZED

Bon sens et prudence

Faire du vélo, en particulier de la course, peut être exaltant, mais les dangers potentiels s'avèrent nombreux. L'automne dernier, j'ai perdu une amie, Amy Dombroski, une coureuse de cyclocross chevronnée frappée par un véhicule lors d'un entraînement en Belgique. On a tous déjà entendu parler de cyclistes heurtés mortellement ou blessés sérieusement sur la route.

En roulant à des vitesses frisant les 80 km/h avec deux petites bandes de caoutchouc comme points de contact avec le sol, on se met dans une position assez précaire merci. Sur la chaussée, une trace d'huile et même un caillou peuvent provoquer une catastrophe, sans oublier, évidemment, tous les véhicules lourds qu'on y rencontre.

Mais si la route regorge de dangers, elle peut aussi être sécuritaire si les automobilistes et les autres cyclistes rencontrés font preuve de bon sens. « Partageons la route », un slogan simple mais tellement pertinent : sur la route, respectez la vulnérabilité et la sécurité des autres. Le sprinteur Marcel Kittel, dont parle Phil Gale dans *Anatomie d'un sprint*, a d'ailleurs produit une série de vidéos avec ses équipiers de Giant-Shimano, demandant aux fans qui assistent aux courses, de respecter la sécurité des coureurs. Certains fanatiques exubérants représentent, pour les coureurs sur le WorldTour, une autre forme de danger qu'ils doivent gérer.

Partageons la route ; un slogan inspirant, en voiture comme à vélo, ou à pied lorsqu'on encourage les meilleurs coureurs au monde.

Bonne route et soyez prudents !

Keep it safe

Cycling in general and racing in particular can be exhilarating, but as we are too often reminded, potential risks are everywhere. Last fall, I lost a friend, Amy Dombroski, a talented cyclocross racer, who was hit by a vehicle while on a training ride in Belgium. Surely all of us know someone who has been killed or seriously injured while riding.

Traveling at speeds sometimes exceeding 80kph, with just two thumbnail-sized patches of rubber as our contact points with the road, we put ourselves in a ridiculously precarious position. A tiny spot of oil on the road or a pebble can precipitate disaster, not to mention, of course, all of the heavy, four-wheeled machinery we encounter.

But if our life on the road is filled with latent danger, it can also be quite safe, if the people we cyclists interact with, most notably cars and other cyclists, use common sense. "Share the road" is a simple but profoundly sensible slogan to live by : while on the road, respect the vulnerability and safety of others. Marcel Kittel, the sprinter featured in Phil Gale's "Anatomy of a sprint" in this issue, joins his Giant-Shimano teammates in a series of videos asking race fans to be cognizant of the safety of riders. Over-exuberant race fans are something few of us have to worry about, but for WorldTour riders, they are just one more manifestation of cycling's lurking hazards.

Share the road. Good words to live by, whether on four wheels or two, or on foot cheering on the fastest riders in the world.

Have a great time – and a safe time – on the road.

cyclepresse
PURE VÉLO

Vol. 4 N°3 :: Juillet/July 2014

DIRECTEUR GÉNÉRAL, ÉDITEUR / PUBLISHER, GENERAL MANAGER
Patrick Wells
patwells@cyclepresse.com
819 216-5312

RÉDACTEUR EN CHEF EDITOR-IN-CHIEF
Peter Oliver

RÉDACTION
Peter Oliver, Mari-Jo Lamarche, Laurent Martel, Phil Gale, Lex Albrecht

COLLABORATEUR
Lyne Bessette

TRADUCTION
Mari-Jo Lamarche

RÉVISION
Peter Oliver, Mari-Jo Lamarche

GRAPHISME
Geai bleu graphique

IMPRIMÉ PAR
Solisco

ÉDITION, VENTES & DÉVELOPPEMENT
Patrick Wells
patwells@cyclepresse.com
819 216-5312

VENTES / ACCOUNT EXECUTIVE
Diane Poirier
450 773-6028
Lucie Lacroix
514 239-7095

DISTRIBUTION
Marc Allard et Diffumag

ISSN 1205-2043

© 2014 Les Nouvelles Ski Presse Inc.
Tous droits réservés.

Le magazine *Cyclepresse* a pris toutes les précautions nécessaires pour s'assurer de l'exactitude des renseignements mentionnés dans ses pages. Le magazine ne peut être tenu responsable des erreurs ou des négligences commises dans l'emploi de ces renseignements. Veuillez noter que les prix mentionnés dans le magazine sont sujets à être modifiés sans préavis.

Ce magazine peut être recyclé. Veuillez le recycler là où c'est possible.

Cyclepresse est publié trois fois l'an, en édition bilingue.
Pour établir un partenariat avec nous, contactez patwells@cyclepresse.com .
Le magazine est aussi disponible en version électronique sur cyclepresse.com.

Notre équipe de vente est heureuse d'annoncer la nomination de Lucie Lacroix à titre de nouvelle représentante.

Our sales team is pleased to announce the appointment of Lucie Lacroix as new sales representative.

Suivez-nous sur Facebook et Twitter
Follow us on Facebook and Twitter
www.facebook.com/cyclepresse
www.twitter.com/cyclepresse



MARCEL KITTEL TRAINING
© Cyclepresse

SOMMAIRE

SOMMAIRE / MOT DU RÉDACTEUR EN CHEF
TABLE OF CONTENTS / FROM THE EDITOR-IN-CHIEF 8
REVUE DE COURSE / RACE REPORT 10
LE MUR 16
LA FLAMME ROUGE 18
DANS L'OREILLETTE/UP CLOSE & PERSONAL 24
RUBRIQUE EUROPÉENNE/EUROPEAN COLUMN 26
ESSAI ROUTIER / ROAD TEST 32
CHRONIQUE B7 REPORT 40

Gran Fondo Eco

DÉFI POUR TOUS



Gran Fondo

MONT-SAINTE-ANNE, QUÉBEC

- Piccolo Fondo 80 km
- Medio Fondo 122 km
- Alto Fondo 166 km

13 juillet 2014

Gran Fondo

CENTRE-DU-QUÉBEC

- Piccolo Fondo 86 km
- Medio Fondo 143 km
- Alto Fondo 238 km

24 août 2014



Pour plus de renseignements, visitez nos sites web :

granfondoeco.com
granfondocantonsdelest.com
granfondomsa.com
granfondocdq.com

Laissez-passer WorldTour

In the fast lane

Les Grands Prix Cyclistes de Québec et Montréal ont redonné du prestige à la scène sportive québécoise.

The Grands Prix Cyclistes of Montréal and Québec have brought a new prestige to the Québec sporting scene.

À un certain moment, au cœur de la dernière décennie, Serge Arsenault était un homme préoccupé, témoin de la chute libre du sport au Québec avec la perte d'équipes et d'évènements majeurs. Les Expos avaient quitté pour Washington D.C. et les Nordiques se trouvaient à milles lieues de Québec. Après l'édition de 2006, le soutien pour le Grand Prix de F1 de

Somewhere in the middle of the last decade, Serge Arsenault was a troubled man. He was watching the sporting energy of Québec hemorrhaging, with teams and major events abandoning the

À venir : Défis sur mesure pour les cyclosportifs
Coming : Sporting challenges for the cycling enthusiasts

Cyclo La Montréalaise : 7 / 09 / 2014
Cyclo La Québécoise : 13 / 09 / 2014 cyclosquebecoises.com
Tour IRIC du Mont-Royal : 14 / 09 / 2014 iric.ca



© Johany Jutras



LA DESTINATION VÉLO

cannondale
QUÉBEC

BMC SWITZERLAND
SUISSE

KUOTA
ITALIE

TREK
ÉTATS-UNIS

OPUS opusbike.com
QUÉBEC

SCOTT
SUISSE

LOOK
FRANCE

la vie sportive

600, Bouvier, Québec | 1-888-347-7678

/LaVieSportive

viesportive.com

Techno CYCLE

L'ÉCOLE DE MÉCANIQUE CYCLISTE DENISE BELZIL

Cours de mécanique de vélo

pour particuliers et entreprises

Néophyte (1 JOUR)
Réparation d'une crevaison. Ajustement des systèmes de freins et de vitesses. Trucs de dépannage; trousse d'outils.

Mécanicien – niveau 1 (2 JOURS)
Chaque participant travaille sur son propre vélo. Démontage et ajustement du jeu de pédalier, de la direction et du moyeu arrière. Ajustement des systèmes de freins et de vitesses.

Mécanicien – niveau 2 (2 JOURS)
Exécution d'une mise au point et réparations courantes. Installation complète d'un système de transmission et de freins.

Mécanicien – niveau 3 (2 JOURS)
Préparation d'un cadre pour l'assemblage: surfaçage, taraudage et alésage. Fourche: redressement, filetage et installation. Roulements: pédalier, direction, moyeux.

COURS DE SPÉCIALISATION :
Freins à disque
Fourche à suspension
Montage de roues

UNIOR®

Pour connaître l'horaire des cours, s'inscrire ou pour commander les manuels, consultez le
www.technocycle.ca
ou appelez-nous au
514 846-1486

facebook.com/Technocycle

Les manuels édités par **Denise Belzil**




© James Startt


© James Startt

Montréal prit fin, tandis que le Canadien de Montréal, en léthargie, appartenait, comble du malheur, à un Américain.

Arsenault, président du Groupe Serdy, une entreprise médiatique, était déterminé à raviver la scène sportive québécoise, et l'idée d'un évènement majeur de vélo prit racine dans son esprit fertile. Pourquoi ne pas réunir les meilleurs coureurs au monde pour rivaliser avec les grandes classiques européennes?

Une idée brillante, certes, mais aussi un brin irréaliste. Le cyclisme professionnel est essentiellement européen, et même si l'Union cycliste internationale semblait ouverte à une éventuelle mondialisation, elle avait fait peu de démarches dans ce sens. À cette époque, le Santos Tour Down Under d'Australie était la seule course WorldTour se déroulant ailleurs qu'en Europe.

De plus, Arsenault était confronté à une compétition féroce. Les promoteurs de courses sollicitent constamment l'UCI, souhaitant s'infiltrer dans le calendrier WorldTour. Ils doivent respecter le processus: débuter au niveau inférieur de classification, faire leurs preuves, se hisser à l'étape suivante et, si leur course est jugée digne du WorldTour, obtenir le statut tant convoité. Arsenault pourrait-il convaincre l'UCI de passer devant certains candidats méritants pour lui concéder l'accréditation WorldTour?

Arsenault avait déjà organisé des épreuves cyclistes d'importance. « Il a toujours aimé le vélo et a toujours fait la promotion d'évènements sportifs », soutient Marcel Leblanc, vice-président exécutif du Groupe Serdy. De 1988 à 1992, Arsenault avait tenu les rênes du Grand Prix Cycliste des Amériques – épreuve de la Coupe du monde devenue aujourd'hui le WorldTour – puis le Tour Trans-Canada (1999), une course à étapes de 10 jours, de Québec à Niagara Falls.

« (L'UCI) ne voulait pas accorder une accréditation à n'importe qui », dit Leblanc, « et on doit généralement débuter à un niveau inférieur. » Mais l'UCI voyait « un gage de qualité », dit-il. « Ils savaient qu'on penserait aux moindres détails. » Étonnamment, Arsenault obtint, à l'issue des négociations, non pas une mais deux licences WorldTour.

Ainsi, le vendredi 12 septembre, lorsque 150 des meilleurs coureurs au monde s'élanceront dans les rues de Québec pour la cinquième édition des GPC, tout aura en effet été pensé, « jusqu'aux moindres détails. » Cette minutie se prolongera le dimanche, quand ces mêmes coureurs prendront d'assaut les rues de Montréal.

Les coureurs et leurs équipes sont choyés, bénéficiant d'attentions rarement offertes par les épreuves européennes du WorldTour. Tous les coureurs, leurs vélos et le personnel des équipes font le voyage Paris-Québec via deux vols nolisés d'Air Transat, puis retournent à Paris après l'épreuve de Montréal. Ils

province en masse. The Expos had run away to Washington, DC. The Nordiques were long gone from Québec. After the 2006 event, support for the Grand Prix Montréal, the Formula One auto race, sputtered to a dead stop. The beloved Canadiens were in a prolonged slump under, of all terrible things, American ownership.

Arsenault, President of Groupe Serdy, an entertainment company, was determined to breathe vitality back into Québec sports, and the idea of a major cycling event took root in his fertile mind. Why not bring the best bike riders in the world to Canada for a race to rival the great classics of Europe?

A great idea, perhaps, but also a bit quixotic. Professional cycling is profoundly Eurocentric, and even if the Union Cycliste Internationale, the sport's governing body, had declared an interest in globalization, it had taken few steps in that direction. At the time, the only WorldTour race not based in Europe was the Santos Tour Down Under in Australia.

In addition, Arsenault faced tough competition. Race promoters are constantly knocking on the UCI's door, soliciting inclusion on the WorldTour calendar. They are usually expected to engage in a stepladder process – start at a lower level of race classification, prove yourself, get upgraded to the next level, and finally, if deemed worthy, get the ultimate upgrade to WorldTour status. Could an outsider like Arsenault convince the UCI to leapfrog other deserving candidates and grant him a WorldTour permit?

Arsenault was not, however, a complete neophyte at organizing major cycling events. "He has always been a friend of cycling, always a promoter of sporting events," says Marcel Leblanc, who works as Executive Vice President in the events division of Groupe Serdy. From 1988 to 1992, Arsenault had promoted the Grand Prix Cycliste des Amériques, part of the World Cup that was a precursor to today's WorldTour. A few years later, he was also the promoter of Le Tour Trans Canada, a 10-day stage race from Québec to Niagara Falls.

"(The UCI) didn't want to give out a license to just anyone," says Leblanc, "and you usually need to start at a lower level." In Arsenault's bid, however, the UCI saw "a guarantee of quality," says Leblanc. "They knew that every little detail would be taken care of." Amazingly, Arsenault emerged from the negotiations with not one WorldTour permit but two.

So on Friday, September 12, when 150 of the best cyclists in the world take to the streets of Québec City for the fifth annual Grands Prix Cyclistes, "every little detail" will indeed be tended to. The meticulous event organization will continue through Sunday, when the same riders will be racing in the streets of Montréal.

The riders and their teams are pampered in ways that





logent dans les meilleurs hôtels. Tout ça favorise un esprit de camaraderie au sein des coureurs. « C'est vraiment spécial », confie Charly Mottet, ex-vedette du cyclisme français devenu manager sportif des GPC. Ils sont tous rassemblés à Paris pour commencer, et ils y retournent tous une fois la course de Montréal complétée. Ils sont toujours ensemble. »

Gérer les détails de la course a aussi été fastidieux. Les parcours furent conçus

they rarely encounter at European WorldTour races. Two Transat jets are chartered to bring all the riders, their bikes, and teams' staff to Québec from Paris, returning to Paris after the Montréal race. Teams are housed in the best accommodations in both cities. It all fosters an unusual camaraderie among riders. "It is very special," says Charly Mottet, a former French cycling star who is now the sports director for the Canadian races. "Everyone starts together in Paris and goes back to Paris




© Felix Rioux

Dès le début, Serge Arsenault et son équipe ont prouvé qu'ils méritaient pleinement la confiance que leur avait accordée l'UCI.

Serge Arsenault and his team demonstrated from the start that they were worthy of the faith the UCI put in them.

pour être « assez relevés pour des coureurs de ce niveau », soutient Leblanc, ce que ces derniers apprécient, selon Mottet. Un circuit urbain – 11 tours d'une boucle de 18.1 km (Québec) et 17 tours d'une boucle de 12.1 km (Montréal) – et des conditions semblables à celles des Championnats du monde, trois semaines plus tard. La préparation à ces Championnats s'avère d'ailleurs l'une des raisons pour laquelle les GPCQM séduisent tant – l'an passé, quatre des cinq derniers gagnants du Tour de France y étaient, et deux récents champions du monde, Philippe Gilbert et Rui Costa, figurent parmi ses vainqueurs.

Les parcours ne favorisent aucune spécialité, selon Mottet, « les puncheurs comme les coureurs tactiques – dotés d'une intelligence tactique étoffée – peuvent s'imposer. Les circuits urbains ont aussi la cote auprès des spectateurs puisqu'ils peuvent voir passer les coureurs plusieurs fois. Pas étonnant alors qu'on estime que chaque course attire une foule d'environ 100 000 fans.

Et quand on pense aux multiples impacts qu'ont les GPC sur la reprise de la vitalité sportive au Québec, cette foule nombreuse en représente qu'une fraction. Selon Leblanc, les courses, diffusées dans 130 pays, attirent environ 275 000 téléspectateurs canadiens.

Pour l'économie touristique québécoise, c'est un gain de 35 millions $, soutient Leblanc. Quand une épreuve d'une telle envergure « se déroule dans ta cour, ça fait grimper l'intérêt. » Et ça se reflète aussi dans les ventes en boutiques ; « tu vois plus de gens se rendant au travail sur des vélos de 6000 - 7000 $. »

Des coureurs canadiens à l'avenir prometteur ont également pu bénéficier de la visibilité internationale que les GPC ont donné au cyclisme canadien. Au moins cinq Canadiens – David Veilleux, François Parisien, Hugo Houle, Antoine Duchesne, et Guillaume Boivin – ont joint les rangs du WorldTour depuis l'envol des GPC en 2010. Bien que Veilleux et Parisien aient pris leur retraite, le nombre de Canadiens sur le WorldTour est plus élevé que jamais.

together. For the whole time, always together."

Attention to race details has been equally fastidious. Courses were conceived to be "tough enough for this level of rider," says Leblanc, and the riders are appreciative, according Mottet. As circuit races – 11 laps around an 18.1-kilometre loop in Québec and 17 laps around a 12.1-kilometre loop in Montréal – they simulate conditions riders will face at the world championships three weeks later. Preparing for the world championships is one of the reasons why so many top riders – four of the last five Tour de France winners competed last year – find the Canadian races so appealing. Not surprisingly, two recent world champions, Philippe Gilbert and Rui Costa, are among the past winners.

The races don't favor any particular specialist, says Mottet, meaning that "puncheurs and fine tactical riders" – strong riders with a deep bag of tactical smarts – can do well. Circuit races are also popular with fans, who get to see the riders pass by not once, as in a point-to-point race, but several times, watching the race tactics unfold. No wonder each race draws a crowd of approximately 100,000 cycling fans, according to official tourism estimates.

The large, course-side audience represents just a fraction of the impact that the races, now in their fifth year, have had in resuscitating sporting vitality in Québec. According to Leblanc, roughly 275,000 Canadians TV viewers watch the races, which are also broadcast in 130 countries around the world.

The races produce a $35-million boost to the Québec tourism economy, says Leblanc, and when a major event "is happening in your own backyard, you get more interested." That interest, he says, is being reflected in bike shop sales ; "you now see more people going to work on $6,000 to $7,000 bikes."

Promising Canadian riders have also benefitted from the international visibility the two races have afforded Canadian cycling. At least five Canadians – David Veilleux, François Parisien, Hugo Houle, Antoine Duchesne, and Guillaume Boivin – have jumped to the WorldTour ranks since the inception of the Québec races in 2010. Although Veilleux and Parisien have retired, there are more Canadians now riding at the WorldTour level than ever before.



Breezer *
SE Bikes *
Surly *
Devinci
Wilier Triestina *
Kona *
Focus bikes *
Salsa Cycles *
Xprezo *
Argon 18 **
Specialized **
Swift Carbon **

* Disponible à Montréal seulement

** Disponible en Mauricie seulement



©James Startt

Les coureurs sont choyés, bénéficiant d'attentions rarement offertes par les épreuves européennes du WorldTour.

The riders are pampered in ways that they rarely encounter at European WorldTour races.

Dès le début, Arsenault, Leblanc, Mottet et le reste de l'organisation ont prouvé qu'ils méritaient pleinement la confiance que leur avait accordée l'UCI. Ils ont tellement tout pris en considération qu'après seulement deux ans d'une entente de cinq ans, l'UCI prolongea leur licence de deux ans.

Arsenault doit maintenant être un homme heureux. Ses courses sont une bénédiction pour le cyclisme canadien et le sport au Québec. La Formule Un est de retour à Montréal. Le Tricolore a retrouvé ses ailes et appartient de nouveau à des Canadiens. Le baseball majeur fait parfois des apparitions à Montréal. Et si tout se passe bien, le retour des Nordiques – transportés dans un vol nolisé, qui sait – n'est peut-être pas si loin.

Arsenault, Leblanc, Mottet and company demonstrated from the start that they were worthy of the faith the UCI put in them. So expertly did they attend to every little detail that after just two years of the initial five-year contract, the UCI added a two-year extension to their permit.

Arsenault should now be a happy man. His races have been a boon to Canadian cycling and Québec sport. Formula One racing has returned to Montréal. The Canadiens are back under Canadian ownership and playing well. From time to time, major-league baseball has made an appearance in Montréal. And if all go well, the return of the Nordiques – perhaps delivered on a chartered Transat jet – may not be far in the future.

L'ESPRIT CYCLISTE
LE YÉTI
VOTRE ÉQUIPIER DEPUIS 1986
Boutiques, ateliers mécaniques, cliniques, club cycliste, entraînements, voyages, la force de notre expérience au service de votre état d'esprit.

MONTRÉAL
5190, BD. ST-LAURENT
514 271-0773

TROIS-RIVIÈRES
1400, BD DES RÉCOLLETS
819 373-2915

SHAWINIGAN
363, 5e RUE
819 537-1142

Où que vous soyez, le Yéti s'y rend.
Magasinez en ligne au :
www.leyeti.ca

SKI • MONTAGNE • VÉLO
LE YÉTI
À MOITIÉ CIVILISÉ



Le saviez-vous? Afin d'améliorer la position sur le vélo, les muscles stabilisateurs (ceinture abdominale) gagneraient à être renforcés. La solution estivale: sautez sur une planche québécoise UNDA et pagayez! Intégrez des séances sur l'eau à vos randonnées, et profitez du panorama autrement!

Have you been looking to improve your position on your bike? Core strengthening is a key player here, and there is a fun way of doing it: get on a UNDA board (made in Québec) and start paddling! This summer, try to add water sessions to your riding, and enjoy the views differently!

undasup.squarespace.com



AN ELOQUENCE OF MOVEMENT

Cette saison, fi'zi:k se joint à David Millar, lui créant des chaussures au design distinct pour chacune de ses courses. Conçues individuellement, elles reflètent les particularités de chaque course et de sa région, et expriment les souvenirs que Millar garde de chaque évènement à travers ses 18 saisons. Elles seront ensuite mises à l'encan et les sommes amassées, versées à la fondation Small Steps Project.

This season fi'zi:k is partnering with David Millar, providing him with differently designed shoes for each of his races. The custom shoes have been individually designed to reflect the specific race and its region, and to express Millar's emotional involvement in each race through his 18-year career. The shoes will then be auctioned to benefit the charity Small Steps Project. Watch the video to find out more about the project.



http://youtu.be/x1Zgco28mXs
http://www.fizik.it/an_eloquence_of_movement



VELOCIO

©BRAKETHROUGH MEDIA

« Concevoir. Rouler. Revoir la conception. » Pour les co-fondateurs Kristy Scrymgeour – aussi proprio-directrice chez Specialized-lululemon - et le designer Brad Sheehan, ce qui prime, c'est l'ajustement. Contrairement à d'autres manufacturiers qui développent une gamme pour femme une fois celle pour homme établie, le duo a d'abord conçu une ligne pour elle. Résultat : tissus techniques novateurs, chamois Cytech, Lycra italian haut de gamme, coupe classique. Des filles dans le groupe de tête, enfin!

"Design. Ride. Design again." That's how Velocio rolls. For co-founders Kristy Scrymgeour – also founder-owner-director at Specialized-lululemon - and head designer Brad Sheehan, fit comes first. Unlike numerous manufacturers that develop a women's line after having an established men's line, Velocio started with women's gear in mind. The result: innovative fabrics, Cytech chamois, premium Italian Lycra, classic lines, technical function. Pave the way, ladies!

www.velocio.cc



LA MACHINE

La Machine, un projet d'Érick Desforges et de Christian Brault, se veut « l'ultime outil urbain. » Produit à Montréal, le prototype répond aux problématiques et à la réalité urbaines: transport de marchandises, rude climat, nids de poules destructeurs, et vols. Pour se déplacer en ville sans soucis.

Created by Érick Desforges and Christian Brault, La Machine claims to be "the ultimate urban tool." Entirely built in Montréal, the prototype overcomes key issues faced by bike commuters – harsh climate, carrying of goods, unforgiving potholes, and thefts. A worry-free single speed made for the city.

http://deforj-brault.tumblr.com/
http://vimeo.com/93664921



ARTCRANK

« Le vélo s'avère le moyen de transport le plus simple et l'affiche, la plus simple forme d'art », soutient Charles Youel, fondateur d'ARTCRANK. Depuis 2007, ARTCRANK organise des évènements à travers les États-Unis et l'Europe, présentant des affiches faites à la main par différents artistes. Le thème : le vélo. La mission : changer la façon de percevoir le vélo via la créativité et du coup, faire croître la communauté cycliste.

"Bikes are the simplest form of transportation and posters are the simplest form of art," says Charles Youel, ARTCRANK founder. Since 2007, ARTCRANK has been hosting live events featuring handmade bicycle-inspired posters made by various artists in cities around the US and in Europe. The mission: using creativity to change the way people think about bicycles and to grow the cycling community. Take a peek at this ARTCRANK video:

http://vimeo.com/47961195
www.artcrank.com

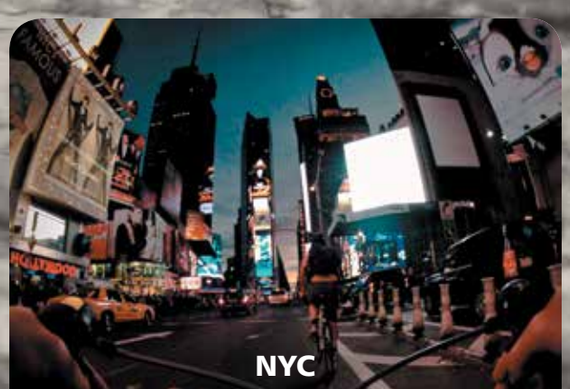
TIC

Le 7 juillet prochain, c'est à Cambridge que le départ de la troisième étape du Tour de France prendra son envol. This is Cambridge (ou tic) – un fabricant britannique de casquettes cyclistes – a tenu à souligner l'évènement en lançant un modèle au motif particulièrement significatif: la casquette Panache Tournesol, inspirée à la fois par la Grande Boucle et la ville de Cambridge. Une tic à saveur du Tour!

On July 7, 2014, Stage 3 of the Tour de France will have its head start in Cambridge. This is Cambridge (or tic, for short) is a company that makes handmade cycling caps. It wanted to celebrate the event by launching a special edition cap: the Panache Sunflower, inspired by both the Tour and the city itself. A tic cap with a TdF twist.



www.this-is-cambridge.com



NYC

New York à vélo, vous l'avez essayé ? Trop téméraire comme idée pour vous risquer ? Tim Sklyarov, lui, n'hésite pas à enfourcher sa bécane pour parcourir la ville et la montrer d'un point de vue cycliste. Ses clichés de la Big Apple valent le détour!

Getting around New York City on a road bike? The idea might seem a tad too risky for you. Tim Sklyarov doesn't think so. Camera in hand, he ventures through the Big Apple on two wheels, showing the city from a cyclist perspective. His shots are worth the trip.

http://timsklyarov.com/new-york-through-the-eyes-of-a-road-bicycle/



par/by Laurent Martel { LAFLAMMEROUGE.COM



© CYCLEPRESSE

VOTRE GUIDE le 2014 de Tour France YOUR GUIDE



Un Tour de France différent

Un départ d'Angleterre, du côté de Leeds dans le comté du Yorkshire. Un seul contre-la-montre (une première depuis 1953), la veille de l'arrivée à Paris. Une étape dans le nord de la France, avec pas moins de neuf secteurs pavés à franchir. Seulement six cols « hors catégorie » (les plus difficiles) mais cinq arrivées en altitude. Et des Alpes escamotées au profit des Vosges, abordées au début de la seconde semaine de course.

Aucun doute possible, le parcours du Tour de France 2014 est bien différent des autres ! À la fois moins favorable aux grands rouleurs contre le chrono comme Miguel Indurain dans les années 1990, et moins favorable également aux grands grimpeurs, ce Tour de France sourira surtout aux coureurs complets qui oseront attaquer peut-être là où on les attend le moins, et disposant d'une excellente équipe pour leur permettre de bien contrôler la course une fois le maillot jaune sur leurs épaules.

An unusual route

A start in England, in the city of Leeds, located in Yorkshire. Only one time trial (a first since 1953), the day before the finish in Paris. One stage in Northern France, with no fewer than nine cobblestone sectors to go through. Only six "hors catégorie" mountain passes (the hardest) but five mountaintop finishes. And the Alps shortened to allow for the crossing of the Vosges Mountains at the beginning of the second week of the race.

The 2014 Tour de France route is no doubt very different than the previous ones ! This year's route is not suited to a time-trial specialist such as Miguel Indurain in the 1990s, and it is not suited to pure climbers. In fact, this year's route will mostly benefit all-rounders, those riders willing to attack on any terrain at any time, and who are part of powerful teams able to control the race if their leader is in the yellow jersey.

Les étapes à ne pas manquer

The stages not to be missed

2e étape – 06 / 07 York – Sheffield 201 km

Un parcours casse-pattes, avec de nombreuses côtes. Avec la nervosité du peloton en début d'épreuve, tout peut arriver, surtout des chutes !

A real leg-breaker, with a lot of short climbs. Considering that the peloton is always very nervous at the beginning of the race, anything can happen, including crashes.



5e étape – 09 / 07 Ypres – Arenberg Porte du Hainault 156 km

Neuf secteurs pavés à franchir, presque un remake de Paris-Roubaix. Rebondissements assurés !

Nine cobblestone sectors to go through, almost a reprise of Paris-Roubaix. A turn of events is all but guaranteed.





© TOMMY THIBOUTOT

9e étape – 13 / 07

Gérardmer – Mulhouse 170 km

Une grande étape au cœur du massif montagneux des Vosges, par delà les cols de la Schlucht et du Grand Ballon. L'occasion d'une première sélection.

A major stage in the heart of the Vosges Mountains, including the mountain passes of the Col de la Schlucht and Col du Grand Ballon. The first test for the overall classification.



13e étape – 18 / 07 Saint-Étienne – Chamrousse 198 km

Une nouvelle arrivée en altitude au terme d'une montée difficile. Écarts garantis.

A new mountaintop finish after a difficult climb. Time gaps are guaranteed.



14e étape – 19 / 07 Grenoble – Risoul 177 km

Le col du Lautaret, le mythique col d'Izoard, toit du Tour, puis la montée finale sur Risoul, assez roulante. Encore de quoi faire de gros écarts.

The Col du Lautaret, the mythical Col d'Izoard, the highest point of this year's Tour, and then the final climb to Risoul, which is not too difficult. Another stage where time gaps could be significant.



17e étape – 23 / 07

Saint-Gaudens – Saint-Lary-Soulan-Pla d'Adet 125 km

Trois cols à franchir avant d'entamer la difficile montée finale vers Pla d'Adet. L'étape est courte, donc sera probablement nerveuse et intense.

Three mountain passes during the day before the start of the difficult final climb towards Pla d'Adet. This stage is short, so it will probably be tense and nervous.



18e étape – 24 / 07 Pau – Hautacam 146 km

Possiblement la grande étape de ce Tour de France, avec deux cols hors catégorie à franchir : le mythique Tourmalet, puis l'ascension finale sur Hautacam. L'étape est courte comme la veille et incitera donc les coureurs pouvant encore rêver au maillot jaune de se lancer à l'attaque tôt dans la course.

Possibly the queen stage of this year's Tour, with two "hors catégorie" climbs : the mythical Col du Tourmalet, and then the final climb to Hautacam. The stage is again short, providing some riders with the opportunity to attack early in the stage.



10e étape – 14 / 07

Mulhouse – La Planche des Belles Filles 162 km

Cinq petits cols casse-pattes avant d'attaquer la montée finale de La Planche des Belles Filles, très pentue sur la fin. Une première occasion en or pour Chris Froome, vainqueur à cet endroit en 2012, d'établir sa marque sur le Tour.

Five small mountain passes, not easy to tackle, before the final climb to La Planche des Belles Filles, very steep at the end. A first occasion for Chris Froome, stage winner here in 2012, to make his mark on the Tour.

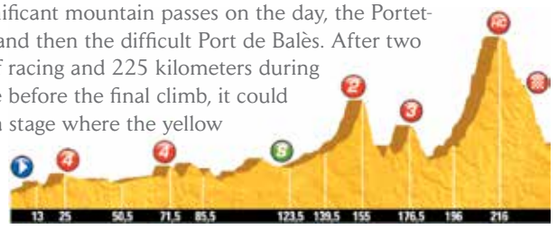


16e étape – 22 / 07

Carcassonne – Bagnères-de-Luchon 238 km

Deux cols significatifs au programme, le Portet-d'Aspet puis le Port de Balès, très difficile. Après deux semaines de course et 225 kilomètres dans les jambes durant l'étape, ce dernier col pourrait faire basculer le classement général.

Two significant mountain passes on the day, the Portet-d'Aspet and then the difficult Port de Balès. After two weeks of racing and 225 kilometers during the stage before the final climb, it could well be a stage where the yellow jersey will be won.



20e étape – 26 / 07 Bergerac – Périgueux 54 km

Un contre-la-montre la veille de l'arrivée qui peut s'avérer critique si jamais deux ou trois coureurs ne sont séparés que par quelques secondes.

A time trial the day before the final stage can be critical if two or three riders are within a few seconds of one another at the top of the general classification.



OBTENEZ-VOUS VRAIMENT LE MAXIMUM?



magliarosaveloshop.com

VENTE • POSITIONNEMENT • RÉPARATION • SPINNING • VÉLO CLUB • CAFÉ

Les équipes

Les 18 équipes UCI WorldTour sont automatiquement qualifiées pour le Tour de France, chacune pouvant présenter neuf coureurs sur l'épreuve. Quatre autres équipes Continentales pro ont reçu une invitation des organisateurs du Tour, soit les équipes françaises Cofidis et Bretagne-Séché Environnement, l'équipe suisse IAM Cycling de Sylvain Chavanel ainsi que l'équipe allemande NetApp-Endura.

AG2R La Mondiale

L'équipe française jouera les victoires d'étape en montagne et une belle place au classement général – et la place toujours convoitée du premier Français – avec Romain Bardet.

The French team will go for stage victories in the high mountains and for a good overall classification – and the highly contested first French rider on G.C. – with Romain Bardet.



FDJ.fr

La FDJ voudra réaliser un grand Tour en jouant sur tous les tableaux : les sprints avec Arnaud Demare, le général avec Thibault Pinot, et les victoires d'étape avec Arthur Vichot.

FDJ will aim for a good Tour by playing on multiple fronts : in sprints with Arnaud Demare, in the G.C. with Thibault Pinot, and for stage wins with riders such as Arthur Vichot.



Team Europcar

Chez Europcar, on jouera la carte de Pierre Rolland pour le général suite à 4e place au Giro d'Italia. Thomas Voeckler cherchera à profiter de toutes les occasions pour s'illustrer.

Europcar will play the Pierre Rolland card for the G.C., after his fourth place in the Giro d'Italia. Crowd favourite Thomas Voeckler will try to take advantage of every opportunity.



The teams

The 18 UCI WorldTour teams are automatically selected for the Tour de France, and each of them can select nine riders for the race. Four other "continental pro" teams have been selected by the Tour organizers, including the French teams Cofidis and Bretagne-Séché Environnement, the Swiss team IAM Cycling and the German team NetApp-Endura.

Astana Pro Team

Chez Astana, ce sera tout pour Vincenzo Nibali, qui a fait du Tour de France son principal objectif cette saison.

Everything will be for Vincenzo Nibali, who has targeted the Tour as his main objective this season.



Belkin – Pro Cycling Team

Malgré l'absence de Robert Gesink et le jeune prodige Wilco Kelderman, l'équipe Belkin comptera sur Bauke Mollema et Laurens Den Dam, respectivement 6e et 13e l'an dernier.

In the absence of Robert Gesink and young star Wilco Kelderman, Belkin will rely on Bauke Mollema and Laurens Ten Dam, who finished sixth and 13th respectively last year.



BMC Racing Team

Chez BMC, on jouera la carte du classement général avec Tejay van Garderen en l'absence de Cadel Evans et Philippe Gilbert.

BMC will rely on Tejay van Garderen for the G.C., as neither Cadel Evans nor Philippe Gilbert will start the race.



Cannondale

L'équipe est construite autour de leur star Peter Sagan qui visera un nouveau maillot vert dans les sprints.

The team is built around star Peter Sagan, who will target the green jersey of best overall sprinter.



Garmin-Sharp

Garmin a deux protégés, Daniel Martin et Andrew Talansky, vainqueur du Critérium du Dauphiné. Avec moins de haute montagne et de chronos, le profil convient à cette équipe.

Garmin has two G.C. riders, Daniel Martin and Andrew Talansky, who won the Critérium du Dauphiné. With fewer high mountains and just one time trial, the route favors this team.



Katusha Cycling

Avec seulement un chrono cette année, le parcours convient bien à Joaquim Rodriguez et toute l'équipe Katusha se mettra à son service.

With just one time trial this year, the route suits team leader Joaquim Rodriguez. The whole team will work for him.



Lampre-Merida

Une équipe composée de talents variés, qui jouera la carte des victoires d'étape avec Rui Costa, Filippo Pozzato ou Diego Ulissi. Costa est capable d'une bonne place au général.

A team composed of various talents, Lampre-Merida will play mostly for stage wins with Rui Costa, Filippo Pozzato or Diego Ulissi. Costa is capable of a high place on G.C.



Lotto-Belisol

Tout pour Jurgen Van den Broeck, en excellente condition cette année !

Everything for Jurgen Van den Broeck, who is in excellent form this year !



Movistar Team

L'équipe espagnole a l'expérience des grands tours et misera sur la carte d'Alejandro Valverde pour la victoire au classement général.

The Spanish team has a lot of experience in grand tours, and will rely on Alejandro Valverde for the overall victory.



Omega Pharma-Quick-Step

Une équipe composée autour du sprinteur Mark Cavendish, avec un redoutable lanceur, Tony Martin, champion du monde du chrono. Jan Bakelants jouera les victoires d'étape.

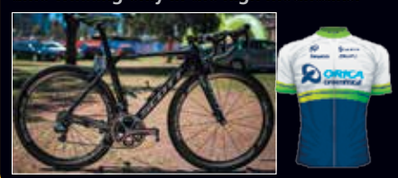
The team is built around the sprinter Mark Cavendish, who can count on Tony Martin, the time-trial world champion, to launch him. Jan Bakelants will go for stage wins.



Orica-GreenEdge

L'équipe australienne jouera la carte surprise. Avec Simon Gerrans ou Matthew Goss, il n'y a peut-être qu'en haute montagne que l'équipe aura du mal à s'imposer.

The Australian team could surprise during this Tour. With strong men Simon Gerrans or Matthew Goss, the team will have a hard time winning only in the high mountains.



Team Giant-Shimano

Tout pour le maillot vert et les sprints avec Marcel Kittel et John Degenkolb.

Everything for the green jersey, with sprinters Marcel Kittel and John Degenkolb.




Team Sky

Chez Sky, ce sera tout pour Chris Froome, le vainqueur sortant. Si l'équipe n'engage pas Bradley Wiggins sur le Tour, elle sera beaucoup moins redoutable en haute montagne et dans les chronos.

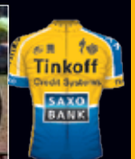
The whole team will work for Chris Froome, the defending Tour champion. If Bradley Wiggins is not part of the Tour team, Sky will not fly as high in the mountains and in the time trial.




Tinkoff-Saxo

L'équipe de Bjarne Riis est entièrement tournée vers un seul objectif, soit ramener le maillot jaune à Paris sur les épaules d'Alberto Contador.

Bjarne Riis's team is dedicated to only one goal : put the yellow jersey in Paris on the shoulders of Alberto Contador.

Trek Factory Racing

L'équipe part dans l'inconnu avec les imprévisibles frères Schleck. Elle pourra compter sur Fabian Cancellara pour les pavés lors de la première semaine, et pour le dernier chrono.

There is a lot of uncertainty with the inconsistent Schleck brothers. However, Fabian Cancellara can deliver on the cobblestones in the first week or in the time trial.




Cofidis, Solutions Crédits

L'équipe Cofidis jouera principalement les victoires d'étape mais aussi une place au général avec Rein Taaramae, Jérome Coppel ou Daniel Navarro.

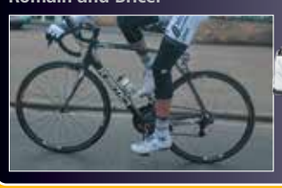
Cofidis will go for stage wins but can also do well in the G.C. with Rein Taaramae, Jérome Coppel or Daniel Navarro.




Bretagne-Séché

La petite équipe bretonne voudra se montrer dans les échappées, une victoire d'étape demeurant son objectif avec notamment les frères Feillu, Romain et Brice.

The little team from Britanny will look to show itself in the breaks, a stage victory being their target with the Feillu brothers, Romain and Brice.




IAM Cycling

L'équipe suisse jouera surtout les victoires d'étape avec notamment Sylvain Chavanel et Heinrich Haussler.

The Swiss team will go for stage victories with either Sylvain Chavanel or Heinrich Haussler.




Team NetApp-Endura

L'équipe allemande a été invitée sur ce Tour et voudra donc se montrer dans les échappées matinales. Elle peut aussi espérer un bon classement général avec Leopold König.

The little German team has been invited to this Tour and will try to prove itself in early breaks. The team can also aim for a high place in the G.C. with Leopold König.






Retrouvez-nous sur
www.facebook.com/BicycleLine

arg sports

arg-sports.com
argingras@videotron.ca
Tél.: +1 514 582-4765

A. Vincent La Source Du Sport (Joliette); Atelier Mon Vélo (Montréal); Bicycle Record (Québec); Bicyclettes de Hull (Gatineau); Bicyclettes Montréal-Nord; Boutique Courir (Montréal); Brok'N Spoke Bike Shoppe (Fort Macleod); Classic Source for Sports (Okotoks); Cycles Dupuis (Repentigny); Cycle & Sports Paul (Pointe-Claire); Cycle & Sports Robert (Lasalle); Cycles Performance (St-Basile-Le Grand et Chambly); Cycle Power (Ottawa); Cycles Régis (Montréal); Cyclo Sportif GM Bertrand (Gatineau); Demers Bicyclettes et Skis De Fonds (Québec); Desmarais Sports (Varennes); Eurotech Cycle (Calgary); GTH (Chicoutimi, Laval et Québec); Martin Swiss (Montréal); Oberson (Brossard et Laval); Passion Vélos (Trois-Rivières); Pro-Cycle Aylmer (Aylmer); Sport Olympe (Ancienne-Lorette, Beauport et Lévis); UBAC (Bromont); La Vie Dehors Sutton; Vélo Gare (Granby); X Cycle (St-Sauveur-Des-Monts)

LES FAVORIS THE RACE FAVOURITES

Chris Froome (Sky). Si on a moins vu Froome cette année que l'an dernier, il a toutefois dominé chaque fois, notamment en remportant le Tour de Romandie début mai. Mais l'équipe Sky de Froome, particulièrement son lieutenant Richie Porte, ne sera peut-être pas aussi solide que l'an passé.



Chris Froome (Sky). Even if we saw less of Chris Froome early in the season this year compared to last year, he was a major player in each race he entered – winning the Tour de Romandie in early May, for example. But Froome's Sky team, especially his top lieutenant Richie Porte, might not be as strong as last year.

Alberto Contador (Tinkoff-Saxo). Déjà vainqueur de deux Tours de France (2007 et 2009), le champion espagnol est obsédé par une nouvelle victoire sur l'épreuve. Cette année pourrait être la bonne, ayant dominé toutes les épreuves auxquelles il a participé cette saison.



Alberto Contador (Tinkoff-Saxo). Already the winner of two Tours de France (2007 and 2009), the champion from Spain is obsessed with a new victory in the most prestigious race of the year. This year could well be the year, as Contador has been a force to reckon with in every race he has entered up to now this season.

Vincenzo Nibali (Astana). Après sa victoire sur le Giro d'Italia en 2013, le « Requin de Messine » d'Italie a fait du Tour de France son grand objectif de cette saison. Le Tour cette année ne comporte cependant peut-être pas assez de haute montagne pour lui permettre de faire la différence.



Vincenzo Nibali (Astana). After his victory on the 2013 Giro d'Italia, the "shark from Messine" in Italy has selected the Tour as his big goal of the season. However, the Tour this year might not include enough mountains for him to beat his rivals.

LES OUTSIDERS



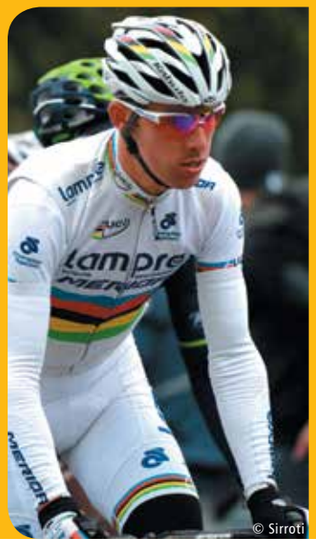
Andrew Talansky (Garmin-Sharp). Dixième du Tour l'an dernier, le jeune (25 ans) coureur américain chez Garmin a encore progressé cette saison et a gagné le Critérium du Dauphiné Libéré, battant Contador et Froome. Comme outsider, il part sur le Tour avec deux avantages: il n'a aucune pression, et personne ne connaît ses limites!

Andrew Talansky (Garmin-Sharp). Tenth in last year's Tour, the young (25 years) American rider from Garmin has developed even more this season and won the Critérium du Dauphiné against Contador and Froome. As an underdog, he will start the Tour with two assets: he won't have any pressure, and nobody knows the limits of his ability.

Joaquim Rodriguez (Katusha). Troisième l'an dernier, il avait misé sur le Giro cette saison, mais son abandon sur chute lui aura donné faim pour une victoire sur le Tour. Avec peu de kilomètres de contre-la-montre et de nombreuses arrivées en altitude où il excelle, c'est peut-être l'année Rodriguez!

Joaquim Rodriguez (Katusha). Third last year, he had planned to go for victory in the Giro this season. Forced to abandon the race after a crash, Rodriguez could take part in the Tour to try and win it. With few kilometres against the clock this year, and with many mountain-top finishes where he is very good, it might mean this year or never for Rodriguez.





Rui Costa (Lampre-Merida). Le parcours du Tour cette année convient parfaitement à cet attaquant redoutable, capable de créer la surprise sur tous les terrains. Il voudra également montrer son beau maillot de champion du monde.

Rui Costa (Lampre-Merida). The Tour route this year is perfectly suited for Costa, who is always keen to attack and capable of surprising anyone on any terrain. He will also be motivated to show off his bright world champion's jersey.



Alejandro Valverde (Movistar). Un autre coureur qui trouvera sur le Tour 2014 un parcours parfaitement adapté à son tempérament d'attaquant. En forme cette saison, il a l'expérience des grandes courses et une excellente équipe à ses côtés.

Alejandro Valverde (Movistar). Another rider for which the 2014 Tour route matches his abilities and his attacking style. In good shape this season, Valverde has the experience of having ridden many grand tours, and he has an excellent team on his side.



Daniel Martin (Garmin-Sharp). Donné comme un des favoris du récent Giro, son abandon spectaculaire sur chute lors du contre-la-montre par équipe lui aura permis de se donner comme nouvel objectif le Tour.

Daniel Martin (Garmin-Sharp). One of the recent Giro d'Italia favourites, he was forced to abandon the race following a hard crash during the opening team time trial. His new objective might be to perform well in the Tour.



© Sirroti

Tejay van Garderen (BMC). Encore jeune (25 ans), van Garderen abordera ce Tour de France comme seul leader de l'équipe BMC. C'est sa chance d'améliorer sa cinquième place acquise sur l'épreuve en 2012.

Tejay van Garderen (BMC). Still young (25 years), van Garderen will start the race as the sole leader of the BMC team. This is his chance to improve on his fifth place in the general classification during the 2012 Tour.


© Sirroti

Jurgen Van den Broeck. Deux fois quatrième du Tour (2010 et 2012), il a connu son lot de blessures l'an dernier mais est revenu en force cette saison sur le Critérium du Dauphiné Libéré en juin. Excellent grimpeur, ce Tour ne sera toutefois pas tout à fait assez montagneux à son goût, mais il dispose d'une équipe complète, Lotto-Belisol, à son service. Il vit avec la pression de porter les espoirs de la Belgique pour le classement général.

Jurgen Van den Broeck. Fourth twice in the Tour (in 2010 and 2012), he was sidelined by injuries last year. But he showed good form recently in the Criterium du Dauphiné in early June. A gifted climber, he might not find the Tour route this year to have enough mountains, but he will have his full team, Lotto-Belisol, working for him. He also has to manage the pressure of carrying Belgium's top hopes for a good place in the overall standings.

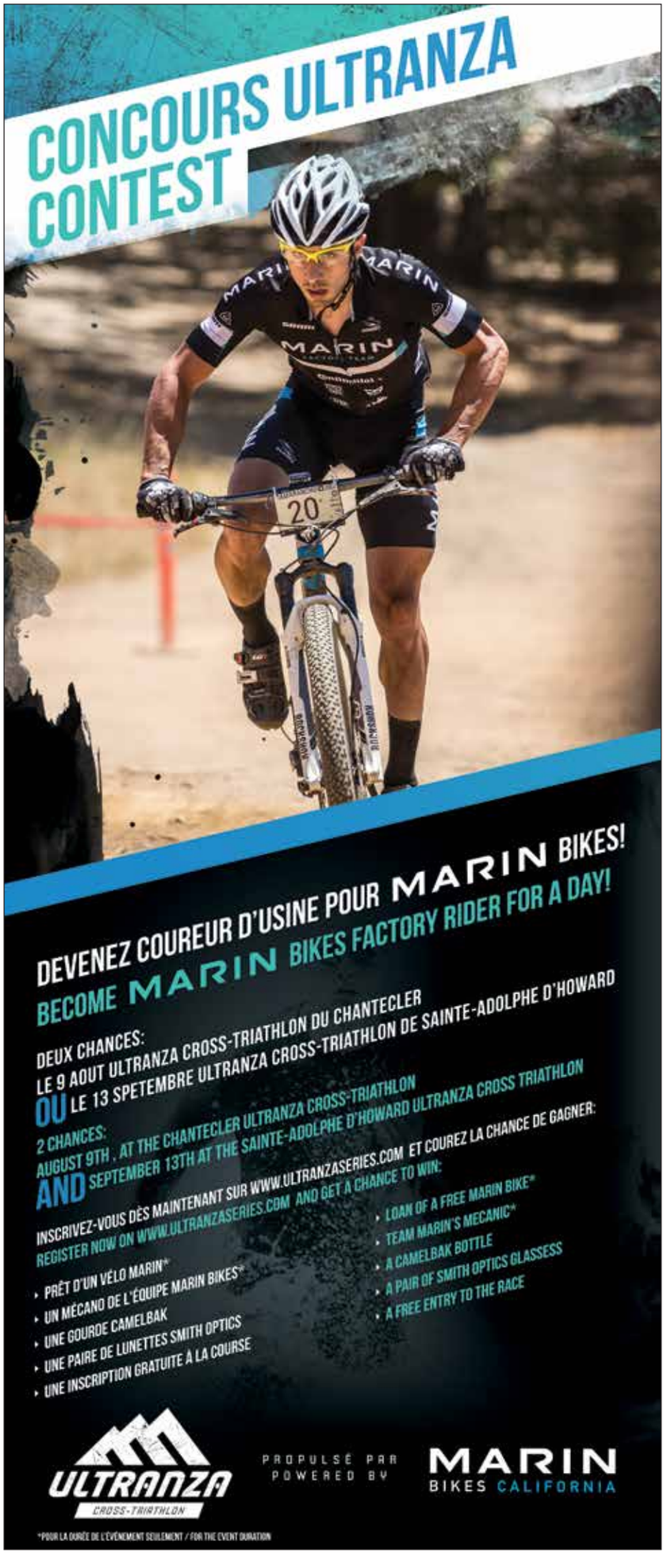
À la télé

Tous les matins du 5 au 27 juillet, à 8h30 sur RDS ou RDS2. Presque toutes les étapes seront présentées en reprise les soirs à partir de 17h30, 18h30, 19h ou 20h. Pour l'horaire précis, consultez le site Internet suivant :

TV coverage

Every morning from July 5th to 27th, at 8:30am on RDS or RDS2. Replays of almost every stage will also be aired in the evenings, from 5:30, 6:30, 7:00 or 8:00pm. For a detailed schedule, please refer to the web site :

www.rds.ca/cyclisme/horaire-rds



ANTOINE








par/by Lex Albrecht

DANS L'OREILLETTE
UP CLOSE & PERSONAL

Cyclepresse a joint le Québécois Antoine Duchesne, cycliste professionnel évoluant au sein de la formation française Europcar. À sa toute première année sur le WorldTour, « Tony » nous donne un aperçu de ce que c'est que d'évoluer à ce niveau.

Cyclepresse : Y-a-t-il d'autres coureurs qui ne sont pas français sur l'équipe?

Nous sommes cinq venant d'ailleurs. Je fais souvent rire de mon accent et les gens ne me comprennent pas toujours quand je parle vite, mais sinon, tout se passe bien!

CP : Europcar participe aux grands tours comme le Tour de France. Comment l'équipe sélectionne-t-elle ses coureurs pour ces courses? Seras-tu du Tour, cette année?

Les sélections se font presque naturellement. Deux ou trois coureurs sont toujours certains de prendre le départ (comme Thomas Voeckler ou Pierre Rolland). Pour les autres, ça dépend de leurs objectifs, de leurs récentes performances et de leur capacité à appuyer les leaders. C'est certain que j'aimerais le faire éventuellement mais j'ai présentement d'autres objectifs à réaliser.

CP : Pour qu'une formation connaisse du succès, le travail d'équipe s'avère essentiel; celui des athlètes, évidemment, mais aussi celui des membres du personnel. Combien de personnes travaillent avec vous?

Lors des courses régulières comptant huit coureurs, il y a deux mécanos, trois soigneurs et un ou deux directeurs sportifs. Certains commanditaires et un représentant des médias viennent parfois aux courses plus importantes.

Cyclepresse spoke with professional Québécois cyclist, Antoine Duchesne, who this year joined Europcar, a WorldTour team based in France. "Tony" gave *Cyclepresse* an insider's look at stepping up to the WorldTour level.

Cyclepresse : Europcar is based in France. Are there any other foreign racers on the team?

There are five of us are from other countries. Other than the fact that my accent gets laughed at from time to time, or that people don't understand me when I speak fast, it's all good!

CP : Being a WorldTour team, Europcar races Grand Tours like the Tour de France. How does your team select who will do these big races? Will you be at the Tour de France this year?

The selections happen almost naturally. There are always two or three riders who are certain to race (like Thomas Voeckler or Pierre Rolland). For the others, it depends on their objectives, recent performances, and ability to help the leaders. I would definitely like to race the Tour de France eventually, but for the moment I have a few other goals closer on the horizon.

CP : For a cycling team to be successful, teamwork is crucial not only by the athletes, but by a crew of hardworking staff. How many people work with your team?

During a regular race with eight racers, there are two mechanics, three soigneurs and one or two directors. Sponsors and a media person sometimes come out to the bigger races.





DUCHESNE





CP : Combien de calories dépenses-tu pendant une sortie d'entrainement ou lors d'une course majeure ? Que manges-tu habituellement avant et après ?

Je peux brûler jusqu'à 5000 ou 6000 calories lors des grosses journées. Je mange un peu plus de glucides le soir avant une course, mais rien en particulier. Après une longue sortie, je préfère des trucs faciles à manger et les sucreries – je suis une bibitte à sucre ! Aimant beaucoup cuisiner, j'ai tendance à varier mon alimentation.

CP : Selon toi, quels aspects de la vie d'un pro pourraient surprendre les amateurs de vélo ?

Les gens s'imaginent souvent qu'une fois pro, c'est la belle vie : les grands hôtels, l'argent, et les conditions idéales. Au contraire, nos entrainement sont corsés, on loge dans de petits hôtels à travers l'Europe (où, la plupart du temps, Internet ne fonctionne pas !), on se bat pour obtenir le salaire minimum, on doit gérer la pluie, le froid (comme au dernier Giro d'Italia !), et les nombreuses chutes. Devenir pro, c'est relever une foule de nouveaux défis.

CP : Quel est donc le plus gros défi pour un coureur professionnel ?

Pour les coureurs étrangers, c'est d'arriver à gérer l'éloignement et de garder le moral malgré la solitude et l'ennuie de ses proches. C'est aussi de persévérer et de ne pas dévier de son objectif.

Suivez les performances d'Antoine Duchesne en ligne : sur Twitter @ tonythetiger_1, sur son site web www.AntoineDuchesne.com et sa page Facebook.

CP : How many calories do you burn during a hard race or training ride ? What do you usually eat before and after ?

On big days, I burn around 5,000 to 6,000 calories. I eat more carbohydrates than usual the night before a big race, but nothing in particular. After a big ride I prefer food that's easy to eat, and usually sweet – since I have quite the sweet tooth ! I tend to vary what I eat a lot, since I really enjoy cooking.

CP : What do you think cycling enthusiasts would be surprised to learn about what it's like to be a pro ?

People often believe that being a pro is about the high life : big hotels, money, and beautiful rides. On the contrary, it's about grueling training, staying in tiny hotels all over Europe (where half of the time, the Internet doesn't work !), struggling to get minimum wage, and to top it off rain and cold (like a lot of people saw at the Giro d'Italia !) and tons of crashes. Becoming a pro actually brings on a whole new set of challenges !

CP : So what is the biggest challenge for a pro rider ?

For foreign riders, it's the distance from home, staying positive, persevering through the solitude of being away from friends and family. Also, never giving up, and trying to stay as focused as possible.

You can follow Antoine Duchesne's exploits online : on Twitter @ tonythetiger_1, on his website, www.AntoineDuchesne.com, and on his Facebook page.



C'est gēant
Gigantic
Saguenay–Lac-Saint-Jean

700 km
de circuit cyclable/of bicycle path
1001
aventures/adventures

Autour d'un lac immense
et d'un fjord unique !
–
Around a huge lake
and a unique fjord!

Bienvenue cyclistes!
Véloroute des Bleuets

SaguenayLacSaintJean.ca

Anatomie d'un *Anatomy of a* sprint

La première semaine du Tour de France est toujours emplie d'émotion, de chutes, de changements au niveau du leadership de la course et, évidemment, d'arrivées massives au sprint. Plus que de simples accélérations disputées entre hommes forts du peloton, ces sprints sont préparés des kilomètres avant l'arrivée par les équipes de sprinteur. *Cyclepresse* a rencontré Marcel Kittel et son équipe Giant-Shimano alors à l'étude des premières étapes du Tour 2014.

Plusieurs disent que les étapes de plaines, lors des courses à étapes, sont prévisibles et peu inspirantes. Un groupe de tête se détache et sera ensuite pourchassé par les équipes de sprinteur, le tout se concluant au galop jusqu'au final. Cette formule, parce qu'elle semble si précise, était l'un des principaux arguments favorisant l'interdiction des radios dans le peloton. Ceux qui s'y opposent ne reconnaissent pas que la victoire d'un sprinteur repose sur le travail acharné de l'ensemble de son équipe et sur des décisions cruciales comme de savoir quand et où l'échappée doit être prise en chasse. À Yorkshire, par un froid mardi d'avril, six coureurs de Giant-Shimano bravaient les éléments, faisant leur devoir, reconnaissant le parcours de la seconde étape du Tour 2014.

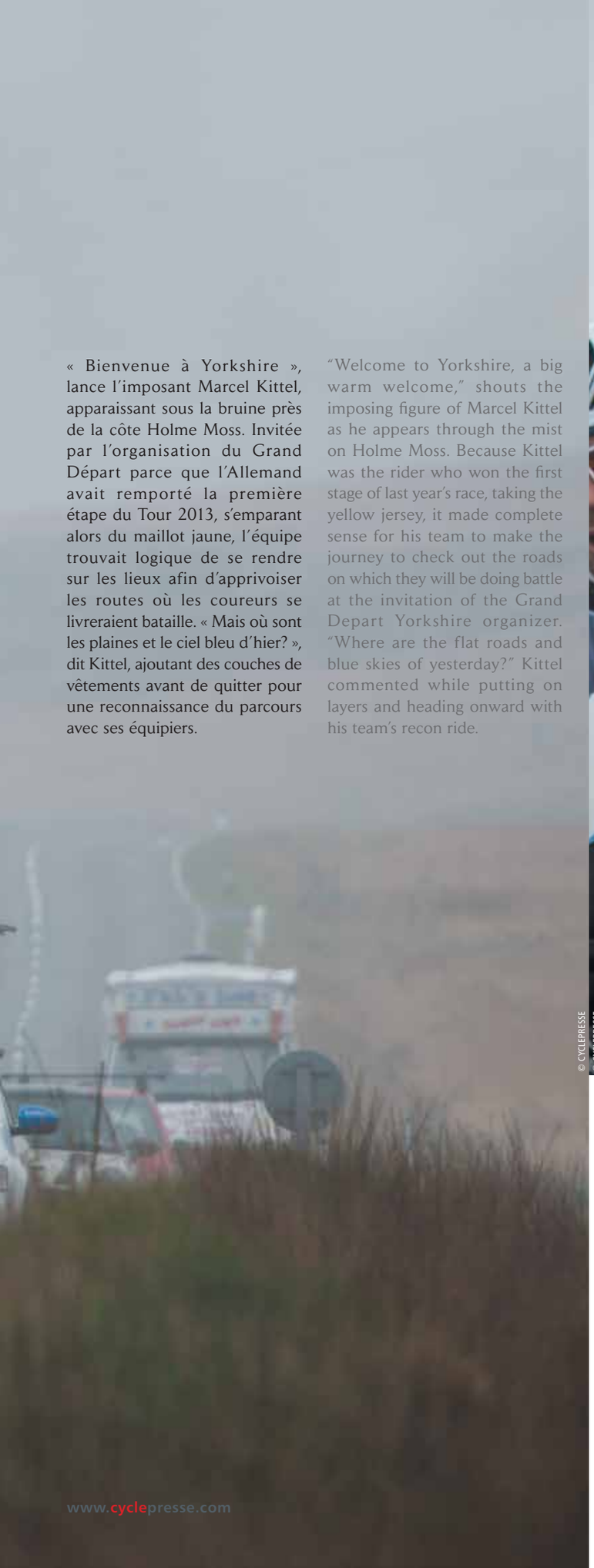
The first week of the Tour de France is always filled with drama, crashes, regular changes in the leadership of the race and, of course, bunch sprint finishes. More than just drag races between the peloton's big men, sprint finishes are set up by sprinters' teams over many kilometres. *Cyclepresse* got an inside seat with Marcel Kittel's team Giant-Shimano as they did their homework looking at the early stages of this year's race.

Many have argued that the flat stages of any stage race are the most uninspiring and predictable. A lead group is left to go up the road, before being chased back by the teams with sprinters, ending in a gallop to the line. That pattern was one of the key arguments for banning the use of radios in the peloton, because it seemed so precise. But the naysayers don't acknowledge that the victory of any sprinter relies on the hard work of his whole team, not to mention knowing when and where it is possible to chase back a break. On a cold Tuesday in April, six riders from the Giant-Shimano team braved the elements of Yorkshire to do their homework, checking out the second-stage route of this year's Tour de France.



« Bienvenue à Yorkshire », lance l'imposant Marcel Kittel, apparaissant sous la bruine près de la côte Holme Moss. Invitée par l'organisation du Grand Départ parce que l'Allemand avait remporté la première étape du Tour 2013, s'emparant alors du maillot jaune, l'équipe trouvait logique de se rendre sur les lieux afin d'apprivoiser les routes où les coureurs se livreraient bataille. « Mais où sont les plaines et le ciel bleu d'hier? », dit Kittel, ajoutant des couches de vêtements avant de quitter pour une reconnaissance du parcours avec ses équipiers.

"Welcome to Yorkshire, a big warm welcome," shouts the imposing figure of Marcel Kittel as he appears through the mist on Holme Moss. Because Kittel was the rider who won the first stage of last year's race, taking the yellow jersey, it made complete sense for his team to make the journey to check out the roads on which they will be doing battle at the invitation of the Grand Depart Yorkshire organizer. "Where are the flat roads and blue skies of yesterday?" Kittel commented while putting on layers and heading onward with his team's recon ride.





© CYCLEPRESSE
© CYCLEPRESSE

Pour évaluer comment ton équipe pourra contrôler une course, il faut connaître son champ de bataille. Et pour remporter un sprint, il faut contrôler la course. Ce « contrôle » s'est d'ailleurs retrouvé au centre du débat suggérant le manque d'intérêt des étapes de sprinteurs; une formation qui tente de rejoindre l'échappée pour un final groupé doit savoir précisément combien de latitude elle peut allouer à cette échappée. Le profil, le type et la largeur des routes, la météo, le vent et les montées; tout est considéré.

Knowing your battleground is key to being able to calculate how your team will be able to control a race. And controlling a race is key to winning a sprint. It is this control that has been at the centre of the argument that sprint stages are less interesting; a team that aims to bring the group together as one at the finish needs to know exactly how much leeway to allow a breakaway. The profile, type of roads, size of roads, prevailing weather, wind and hills all have to be taken into consideration.

« Pour un cycliste, Marcel est très musclé; ça lui permet de développer une vitesse incroyable à l'arrivée », soutient Rudi Kemna.

"Marcel is very muscular for a cyclist; it is this build that gives him his incredible speed at the finish," says Rudi Kemna.





Rudi Kemna, directeur-sportif chez Giant-Shimano, explique: « La majorité des membres de notre équipe connaissent bien les routes en France, y ayant probablement eux-mêmes couru. Mais Yorkshire est bien différent. Suite au succès que nous avons connu la saison dernière et Marcel étant le sprinteur le plus rapide du peloton, les équipes s'attendent à ce que nous fassions tout le travail quand vient le temps de chasser. Les informations que révèlent une carte et un profil d'étape étant limitées, et parce que la fin de la seconde étape présentait un profil intéressant, on trouvait logique de venir reconnaître le parcours pour voir ce que notre formation serait capable d'accomplir. »

La deuxième étape, en comparaison à l'arrivée sur le plat de la première, ressemble davantage à une classique d'Ardennes qu'à une étape de sprinteurs. Sur papier, plusieurs pensaient que la seconde étape du Tour de l'an passé, en Corse, se serait aussi avérée corsée. À l'ère des « gains marginaux », pour Giant-Shimano, se rendre à Yorkshire allait de soit. Kemna poursuit : « pour un cycliste, Marcel est très musclé; ça lui permet de développer une vitesse incroyable à l'arrivée. Mais ça le désavantage en montée et c'est pour ça que nous

Rudi Kemna, Sport Director at Giant-Shimano, expands: "The majority of (the members of) the team staff know the roads in France very well, having probably raced on them themselves. But Yorkshire is something different. After the success of last season and Marcel being the fastest pure sprinter in the peloton, all the teams look to us to do the work to chase back a breakaway. There is only so much information that a map and profile can give you, and with the profile of this second stage looking interesting at the end, we thought it made sense to do a recon of the route to see what we can achieve as a team here."

Interesting in comparison to the flatter finish of Stage One, Stage Two of this year's Tour looks more like an Ardennes Classic than a sprint stage. On paper many thought that Stage Two of last year's race, on Corsica, would also be tough. So in an era of "marginal gains," it only seemed right for Giant-Shimano to check out the course in person. Kemna continues: "Marcel is very muscular for a cyclist; it is this build that gives him his incredible speed at the finish. This means that he is at a disadvantage on the hills, so we really want to know how hard the end of this stage will actually be."



150 km de pistes cyclables, 400 km de circuits sur route et 4 séjours à vélo

VOTRE DESTINATION VÉLO À PROXIMITÉ DE MONTRÉAL



Mont-Rigaud - vélo
Sentiers cross-country et vélo parc
514 990-1286 | velo.montrigaud.com



Réseau cyclable du Suroît
Boucle familiale, navettes fluviales et plus
1 800 378-7648 | tourismesuroit.com/info

9 ÉTABLISSEMENTS D'HÉBERGEMENT **ACCRÉDITÉS BIENVENUE CYCLISTES**



Auberge des Gallant
Sainte-Marthe - Rigaud
1800 641-4241 | gallant.qc.ca



Hôtel Plaza Valleyfield
et Centre municipal des congrès
Salaberry-de-Valleyfield
1 877 882-8818 | plazavalleyfield.com

Le Suroît Pure évasion

tourismesuroit.com
1 800 378-7648



voulions savoir à quel point la fin de cette deuxième étape pourrait s'avérer difficile.

En sillonnant les rues de Sheffield, autrefois célèbre pour la production de métal, les coureurs se retrouvèrent face à la côte de Jenkins. La rue, dont le nom n'annonçait rien de très glamour, les guida à travers un quartier domiciliaire où se dressait, sur une distance de 300 mètres, un surprenant dénivelé atteignant les 30 %. Les six coureurs tournèrent le coin et, face au « mur », s'immobilisèrent, regrettant leurs physionomies musclées et convoitant soudainement le poids léger des grimpeurs. Bert De Backer, l'un des équipiers de Kittel, avoua plus tard: « Je pensais que j'aurais besoin de marcher pour me rendre en haut tellement c'était pentu. »

Après une journée à rouler dans la brume, la pluie et le froid de Yorkshire, que pouvaient-ils conclure? Kittel avoua : « Ce ne sera pas une étape pour nous. Vers la fin, les routes sont trop étroites et les 25 derniers kilomètres affichent plusieurs montées et descentes pentues. J'étais déjà à mon maximum dans la première bosse. On devra donc se tourner vers nos spécialistes de classiques. » Les autres coureurs et la direction de l'équipe étant du

Riding through the streets of Sheffield, once famous for steel production, the Giant-Shimano men were faced with the very continental sounding Côte de Jenkins. The name did not add any glamour to the road, taking the riders through a housing estate with 300 metres reaching an eye-popping 30% at the top. The six riders from Giant-Shimano turned the corner to face this "wall" and then ground to a halt, all of them regretting their muscular physiques and wishing they had the light weight of a climber. Bert De Backer, one of the riders with Kittel commented later: "I thought I was going to have to walk up the climb at the end it was so steep."

After a day of riding in the fog, rain and cold in Yorkshire, what were the conclusions? Kittel said afterwards: "This is not going to be a stage for us. The roads are too narrow at the back end of the stage, with many steep climbs and descents in the last 25 kilometres. I was working at my max just to get up the first climb, so really we will have to leave it to the Ardennes Classic style of rider." The feeling was pretty much the same among the rest of the riders present and the team management, with Kemna commenting: "Grand tours

VÉLO STATION ici on s'occupe de vous!





Équipe de course Vélo Station



TREK

(450) 377-VELO (8356)
61, rue Alexandre, Valleyfield
www.velo-station.ca
Accord D Desjardins

KUOTA BICYCLE COMPOSITE TECHNOLOGY

cannondale



© CYCLEPRESSE



© CYCLEPRESSE

même avis, Kemna ajouta : « Les grands tours essaient d'inclure des étapes comme celle-ci, à l'image de Liège ou d'Amstel, suivies, plus tard dans la semaine, par une étape comme Roubaix. Mais lors d'une course à étapes, c'est impossible et même à la limite dangereux de demander aux coureurs de rouler comme s'ils disputaient une classique d'un jour à répétition. »

L'anatomie d'un sprint final est plus compliquée qu'on le pense. Le sprint fait appel à la puissance et à l'expérience de toute l'équipe, certes, mais pour sprinter, il faut des routes facilitant le travail de neuf coureurs. Pour une formation, connaître le parcours est primordial; sinon, elle ne pourra identifier quand elle devra se mettre au travail. Une ou plusieurs équipes travaillant à l'avant d'un groupe de chasse peut reprendre 10 secondes par kilomètre à une échappée en perte de vitesse.

C'est pour ça que les écarts de temps entre l'échappée et le groupe de tête varient tant. L'objectif de ce dernier est de reprendre l'échappée avant les 10 derniers kilomètres; la vitesse étant élevée, la contre-attaque s'avère alors impossible. Si le terrain où le déroulement de la course ne leur permet pas de s'échapper, les coureurs ne voulant pas sprinter se contentent de rentrer avec le groupe. Mais pour une équipe de sprinteur, une succession de bosses sur des routes étroites, ce n'est pas idéal comme terrain,

are trying to include stages like this one, more like Liège or Amstel, followed by a Roubaix-style stage later in the week. This is a stage race, and it is impossible and also slightly dangerous for riders to be asked to race like they are doing a one-day classic repeatedly."

A bunch sprint has a much more complicated anatomy than many think. Calling upon the horsepower and experience of the whole team, sprints require roads that can facilitate the work of nine riders. Knowing the stage route is key; without this, teams cannot say where they can begin to work. A team, or teams, working on the front of a bunch can gain back 10 seconds per kilometre on a fatiguing breakaway.

That is why you see the yo-yoing time gap between the breakaway and the bunch. The aim is for the bunch to catch the breakaway within the final 10 kilometres; then, given the high pace, counter-attacks are unable to go, because riders who don't want a sprint are happy to sit back in the bunch if the terrain or race does not allow them to get away. But a short succession of climbs on small roads is not the ideal terrain for a sprinter's team



Ébénisterie
Multi-Laques

Cuisine neuve
Plan 3D sur mesure
Conseil Design
Restauration d'armoires

450.979.1937 877.979.1937
R.B.Q.: 8285-1411-01

voir nos réalisations en ligne : www.multilaques.com



© CYCLEPRESSE

sans compter l'effort déployé par le sprinteur dans une montée pentue.

Suite à cette reconnaissance, plusieurs verront la seconde étape non pas comme l'affaire d'un sprinteur mais comme toute autre course, où tout peut arriver. Kittel conclue : « D'accord, cette étape n'est pas pour moi. Notre repérage d'aujourd'hui le montre. Mais nous savons tous ce que le Tour signifie et que des choses imprévisibles peuvent s'y produire. On va donc tout essayer car gagner une étape au TdF, c'est très important. Et comme le dit notre devise d'équipe, on doit « toujours se challenger. »

to work, not to mention the effort that a sprinter has to put in on a steep climb.

After the recon of Giant-Shimano, many will see Stage Two as not a fast man's finish, but as with all bike races, the unexpected can happen. Kittel concludes with his German charm: "Okay, this stage is not for me. Today's recon shows that. But we all know the significance of the race and how many unexpected things can happen. So we will try everything, because a stage win is hugely important in this race. And as our team motto says, we need to 'keep challenging.'"



FELT AR3 EPS
GURU PHOTON SL
MARIN STELVIO PRO
OPUS VIVACE 3.0

INTRODUCTION

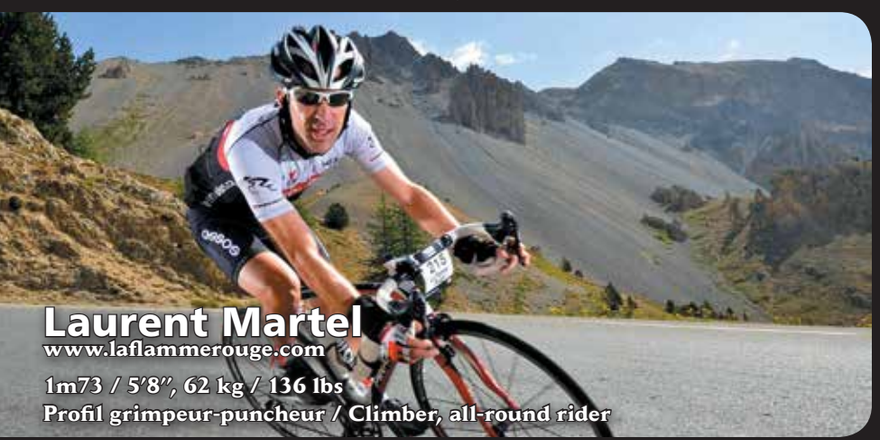
C'est dans le Parc de la Gatineau, sur une boucle de 42 kilomètres en pleine nature, que quatre vélos de route disponibles au Canada ont été testés par *Cyclepresse*. Soumis à rude épreuve dans des côtes, sur le plat, au sprint, en descente et lors de relances, les quatre vélos ont chacun exprimé des qualités différentes : il y en a donc pour tous les goûts !

INTRO

A 42-kilometre loop of Gatineau Park served as the route for the 2014 *Cyclepresse* road test, with four road bikes available from across the country. These bikes were tested to the max on climbs, on flats, during sprints, going downhill and in sudden accelerations. Each of these bikes showed specific qualities ; thus, there's something out there for every taste !

L'ESSAYEUR

THE TESTER



VÉLO DE RÉFÉRENCE : **Pinarello, groupe Campagnolo, roues Campagnolo Bora (carbone).**

Coureur cycliste occasionnel.

Neuf participations à la cyclosportive La Marmotte. Haute Route finisher (2012).

PERSONAL BIKE : **Pinarello, Campagnolo gruppo, Campagnolo Bora wheels (carbon).**

Bike racer at times.

Nine participations in La Marmotte cyclosportive. Haute Route finisher (2012).

LÉGENDE LEGEND

RELANCE EN CÔTE: dans une pente à 6-7-8% puis 15%, relance debout sur les pédales, à fond.
ACCÉLÉRATION/SPRINT: sprints de 200m sur faux-plats ascendants et descendants.
MANIABILITÉ: courts virages dans une descente à plus de 12%.
STABILITÉ EN DESCENTE: Prise d'un lacet à plus de 60km/h. Enchainement de «S» dans une descente à plus de 70 km/h, suivi d'un freinage appuyé.
CONFORT: Appréciation sur une portion de 12 km de route défoncée (chemin de la montagne à Gatineau).
RIGIDITÉ: 3 km à 300 watts de puissance, sur le plat.
CLIMBING: on a 6-7-8% and 15% climb, quick acceleration out of the saddle, all out.
SPRINT/ACCELERATION: 200m sprints in a slightly uphill and downhill section.
HANDLING: short turns in a 12% grade descent.
STABILITY DURING DESCENT: hairpin turn at more than 60kmh. Some "S" curves at 70kmh, followed by hard braking.
COMFORT: 12 km of rough roads.
STIFFNESS: 3km covered at 300 watts, on the flats.

FELT AR3 EPS



Sans conteste, le Felt est le plus « aéro » du grand test *Cyclepresse*, avec ses tubes très massifs et profilés évoquant les vélos de contre-la-montre. Sur la route, pas de doute possible : le Felt est fait pour aller vite sur le plat, mais attention, il s'en tire plutôt bien dans les côtes !

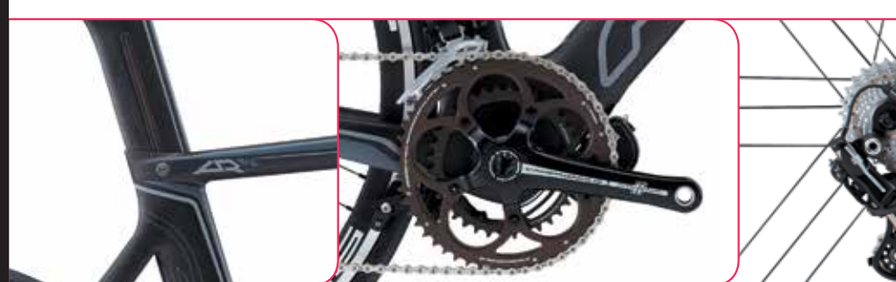
La première impression

Le Felt AR3 EPS présente une robe noire et grise, loin du tape à l'œil style italien. Certains pourraient même penser que la peinture manque un peu de punch. Le cadre évoque les vélos de contre-la-montre, avec des tubes profilés et surdimensionnés, surtout pour les tubes diagonal et vertical, de même que la douille de direction, la plus massive que j'ai pu voir à ce jour. Le cadre est également le plus technique de ce test, avec par exemple le frein arrière sous la boite de pédalier ou encore la tige de selle aéro avec double serrage. Les câbles sont internes et la fourche, droite. Le vélo est monté avec un groupe Campagnolo Athena 11 vitesses électrique (batterie externe sous le tube diagonal), de même qu'avec des roues Campagnolo Scirocco 35mm aluminium.

Without question, the Felt was by far the most aero bike of the test, with its massive and shaped tubes similar to those found on time-trial bikes. The Felt was made to ride fast on flat roads, but watch out, this bike can also climb well !

The first look

The Felt AR3 EPS comes with a black and gray paint job, far from a flashy Italian style, and some might find the paint job a little boring. The frame has time-trial styling, with large and profiled tubes, especially the diagonal and seat tubes, as well as the front tube, which is the largest I've seen so far. The frame is also very technical ; for example, the rear brake is mounted on the chainstay, and the aero seat post is secured by two lock screws. The cable routing is internal and the fork is straight. The bike comes with a Campagnolo Athena 11-speed gruppo (with an external battery beneath the diagonal tube), as well as with Campagnolo Scirocco 35mm aluminum wheels.



Sur la route

Je trouve rapidement une position confortable sur le vélo, bien que les géométries Felt soient un peu différentes des autres (six tailles disponibles), avec des cadres dont l'empattement est assez court et le tube de selle assez droit.

Première portion de route plate, tout de suite la rigidité de la boite de pédalier, massive, me permet de constater que le vélo est capable de prendre des watts. Je pousse un pédalier 52 dents sans difficulté ! Au delà de 40 kilomètres à l'heure, une fois lancé, ce vélo est un régal tant il me permet de conserver ma vitesse avec un minimum d'effort.

Première accélération franche, le vélo décolle mais son poids un peu plus important limite tout de même un peu la prise de vitesse. Et mon passage sur une portion de route défoncée me permet de constater que sans être inconfortable (merci aux roues Campagnolo Scirocco !), le vélo filtre tout de même un peu moins bien les vibrations que les autres. C'est aussi le propre de nombreux vélos au profil « chrono », bâtis pour la vitesse.

Me voici au pied de ma côte « test ». Je grimpe d'abord bien assis sur la selle. Ô surprise, le Felt s'en sort mieux que je pensais et je monte plus vite que sur l'Opus Vivace 3.0. À l'approche du sommet, je me mets en danseuse et relance. Le vélo accélère mais là encore, moins rapidement que des vélos au cadre plus léger. Au final, pour un vélo au profil « chrono », le Felt s'en sort plutôt bien dans les ascensions.

Descente rapide avec quelques virages, une autre surprise : le vélo est très réactif. Son empattement court ainsi que sa douille de direction massive ont failli me jouer des tours. Le pilotage est donc un peu plus délicat, il faut donc un temps pour s'habituer au comportement de ce vélo à haute vitesse. Dans des critériums serrés, ce vélo sera parfait.

Sprint final, j'envoie ce qui me reste dans les jambes. Sans surprise, cette fois, l'accélération est moins franche, mais une fois en vitesse de pointe, c'est un bonheur ; court, mes jambes ne me permettant pas de maintenir l'effort plus d'une douzaine de secondes !

On the road

I quickly found a comfortable position on the bike, even if from what I'm used to Felt geometries are slightly different (six sizes available) with short frames and a fairly upright seat angle.

The first section of road was flat, and immediately the stiffness of the huge bottom bracket allowed me to realize that this bike can take a huge amount of wattage. I was pushing a 52-tooth chainring easily ! Above 40kmh, once rolling, this bike is really fun. It allowed me to sustain my top speed without too much effort.

On the first big acceleration, the bike jumped forward, but its weight did not allow me to accelerate as fast as I would have liked. Going through a bad portion of road, the bike was not uncomfortable (thanks to the Campagnolo Scirocco wheels), but the frame does not dampen the road vibrations like the other bikes. This is also the case for many bikes with an aero profile made for speed.

At the bottom of the climb I used in this test, I started climbing in the saddle, and what a surprise. The Felt was actually doing quite well, and I was climbing faster than when I was on the Opus Vivace 3.0. Near the summit, I was accelerating out of the saddle. The bike reacts, but not as fast as the other, lighter bikes. At the end of the day, for a bike with an aero profile, the performance while climbing was quite good.

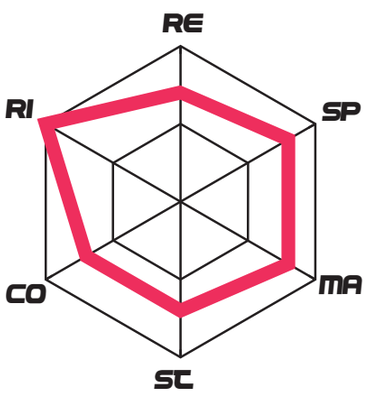
On quick descent with a few turns, another surprise : the bike was very reactive. The short frame length and the huge front tube almost proved to be tricky : steering this bike while going down needed a bit of adjustment, especially when the speed was high. In criteriums, this bike must be a lot of fun.

On the final sprint, my legs were now throwing every thing they had left at the bike. Without surprise this time, the bike accelerate not as fast as others, but once rolling at top speed, it was a lot of fun. But it didn't last very long. My legs blew up after about 12 seconds.

Merci à la boutique Vélozophie de Gatineau, secteur Hull, pour la préparation du Felt AR3 EPS.

www.velozophie.ca

***Cyclepresse* is grateful to Velozophie bike shop in Gatineau, sector Hull, for setting up the Felt AR3 EPS for this road test.**



***RE**lance climbing*
***SP**rint*
***MA**niabilité handling*
***ST**abilité stability*
***CO**nfort comfort*
***RI**gidité stiffness*



FELT AR3 EPS

	FELT AR3 – 51CM • WWW.FELTBICYCLES.COM • 5349$		
	CAMPAGNOLO SCIROCCO 35MM		**Vittoria Rubino Pro**
	CAMPAGNOLO ATHENA EPS		**3T**

PARCOURS TYPE : Parcours plats, peu accidentés. Le Felt pourra aussi s'adapter sur des terrains légèrement accidentés.
POUR QUI : Ce vélo conviendra aux coureurs puissants, aimant tirer de gros braquets sur des parcours peu accidentés. Il conviendra moins aux adeptes de la grimpe sur de grands cols, notamment en descente où sa nervosité pourrait rendre le pilotage délicat.
J'AI AIMÉ : Son efficacité sur le plat. Le groupe Campagnolo Athena 11 vitesses électrique.
J'AI MOINS AIMÉ : Sa peinture un peu fade. Les freins Felt au tirage central, moins faciles à ajuster (le frein arrière est notamment situé sous la boite de pédalier). La réactivité du vélo, qui peut parfois jouer des tours, surtout à grande vitesse sur des routes sinueuses.

TERRAIN : Flat roads, with a few hills. The Felt can also perform well on small climbs.
RIDER : This bike will suit powerful riders who like to push big gears on flat roads. The bike is less suited to featherweight climbers who like to going up high mountains, partly because of the reactivity of the bike going down ; handling on long descents is not easy.
NICE : Efficiency on flat terrain and the Campagnolo Athena 11-speed electronic gruppo.
NOT SO NICE : The paint job – a little boring. The Felt brakes, with front cables are not easy to adjust (the rear brake is located beneath the bottom bracket). The bike's reactivity can sometimes be tricky, especially going down at high speed and on winding roads.





GURU PHOTON SL



Vous aimez les côtes ? Vous aimez les grands cols, l'été venu ? Si tel est le cas, le Guru Photon SL vous donnera des ailes durant vos ascensions, tout en vous procurant d'excellentes sensations sur le plat comme en descente. Ce vélo sait tout faire !

La première impression

Le Photon SL joue la carte de la sobriété au premier coup d'œil grâce à sa peinture noire relevée d'un peu de bleu. Le cadre est légèrement *sloping,* la fourche droite, les tubes de tailles moyennes et le passage des câbles interne, procurant au vélo un effet léger, aérien. En le soulevant, je remarque que l'arrière apparaît plus lourd que l'avant, probablement en raison des roues et de la cassette Ultegra 11-28 en aluminium/alliage.

Sur la route

Dès les premiers tours de roues, un constat s'impose : je me sens bien sur ce vélo. La géométrie, proche de celle de mon vélo habituel, y est forcément

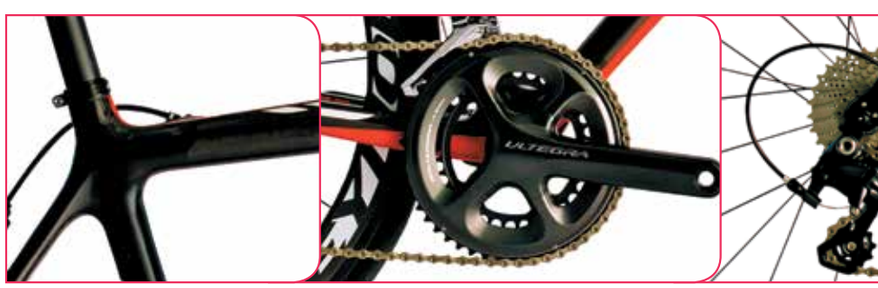
You like hills or even the high mountain passes during the summer ? If this is the case, the Guru Photon SL will provide you wings while climbing, as well as an excellent feeling on flat roads and when going down. This bike can do anything !

The first look

The Photon SL bike shows a classic signature, with a black paint job highlighted with blue color. The frame is slightly sloping, the fork is straight, the tubes are medium-size and the cables are routed internally, all of which provide the bike with a sense of lightness. While lifting it, I noted that the rear appears to be heavier than the front, probably because the aluminum/alloy wheels and the Ultegra 11-28 cassette.

On the road

Right from the beginning, I started to feel good on this bike. Obviously, its geometry was well studied and must have been close to that of my regular



pour quelque chose et l'examen des géométries proposées par Guru me confirmera qu'elles permettront à tout le monde de trouver rapidement une position confortable (six tailles disponibles).

Première bosse d'un peu plus d'un kilomètre. Assis avec du braquet, rien ne bronche du côté du pédalier et le vélo est propulsé vers l'avant. Relance en danseuse, et c'est encore plus net : la boite de pédalier, hyper rigide, transfère 100 % de mon énergie vers la propulsion du vélo. Très agréable de sentir que je peux mettre une dent de mieux qu'à l'habitude !

Haut de la montée, j'accélère à fond. Un vrai régal, jusqu'à ce que mes jambes me rappellent à l'ordre. Pas de doute possible, ce vélo est capable de prendre des watts, et il en aurait bien pris davantage ! Petite incartade du côté d'un chemin mal en point ensuite, pour tester le confort : c'est la surprise ! Guru a réussi à créer un cadre très rigide, notamment en adoptant un tube de selle en forme « Tour Eiffel » comme de nombreuses autres marques, mais aussi confortable, sûrement grâce à des haubans très fins.

Retour sur un secteur roulant qui me propose un long faux plat ascendant suivi d'une portion plate : toujours cette impression de rigidité, impressionnante, alors que je tire du braquet, mains en bas du guidon. Plus tard, la plus longue descente du Parc de la Gatineau, ponctuée de virages à haute vitesse, me permet de réaliser que l'avant du vélo, même léger, ne « flotte » pas du tout. Je descends en toute sécurité, sûr de mon pilotage.

Dernière descente avant le sprint final en léger faux plat ascendant. Je lâche les chevaux et envoie environ 1000 watts vers le cadre. Il décolle immédiatement, mais me surprend un peu par sa nervosité rendant le pilotage au sprint un poil plus délicat.

Au terme de ma boucle, pas de doute possible : ce vélo est fait pour la grimpe, et se sort bien de toutes les situations. La polyvalence est l'une de ses cartes maitresse.

bike. A closer look at the geometry used by Guru confirmed this and made me believe that anyone would be able to find the right fit on the Photon quickly (six sizes available).

On the first hill of a little more than a kilometre, I was in the saddle pushing a big gear, and nothing moved around the bottom bracket. Out of the saddle to accelerate, it was even more obvious : the bottom bracket is very stiff, and could transfer 100% of my energy to propel the bike forward. How cool it was to feel that I could push a bigger gear than usual !

At the top of the hill, I attacked full gas. The bike provided a great feeling, up to the point where my legs were dying. This bike no doubt has what it takes to digest a lot of wattage ! I took a short detour on a bad road, just to test the comfort of the bike, and what a surprise. Guru is capable of creating a very stiff bike, using, for example, the "Eiffel" design for the down tube, but it is also a very comfortable bike, surely because of the thin seat stays.

Back on a fast section of road where I had to deal with a false-flat first, then a flatter section, the Guru again showed an impressive stiffness while I pushed a big gear with my hands in the drops. Shortly after, the longest descent in Gatineau Park, with a few high-speed turns, I realized that this bike handles very well, despite its lightness. I descended safely, the bike being very stable.

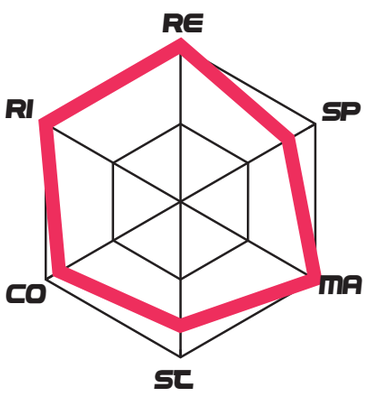
On the last descent before the final sprint on an uphill section, I gave it everything, putting about 1,000 watts into the frame. The bike jumped immediately, but also surprised me a little bit ; it was very reactive. Thus, handling this bike in a sprint was a bit trickier.

At the end of my ride, it was clear : this bike is a hell of a climber, but it will also perform well in other occasions. A big asset is the fact that this bike is also an all-rounder.

Merci au Centre du vélo La Shop de Gatineau, secteur Gatineau, pour l'excellent service reçu dans la préparation du Guru Photon SL.

www.velolashop.com

***Cyclepresse* is grateful to the Centre du vélo La Shop in Gatineau, sector Gatineau, for setting up the Guru Photon SL for this road test.**



***RE**lance climbing*
***SP**rint*
***MA**niabilité handling*
***ST**abilité stability*
***CO**nfort comfort*
***RI**gidité stiffness*



GURU PHOTON SL

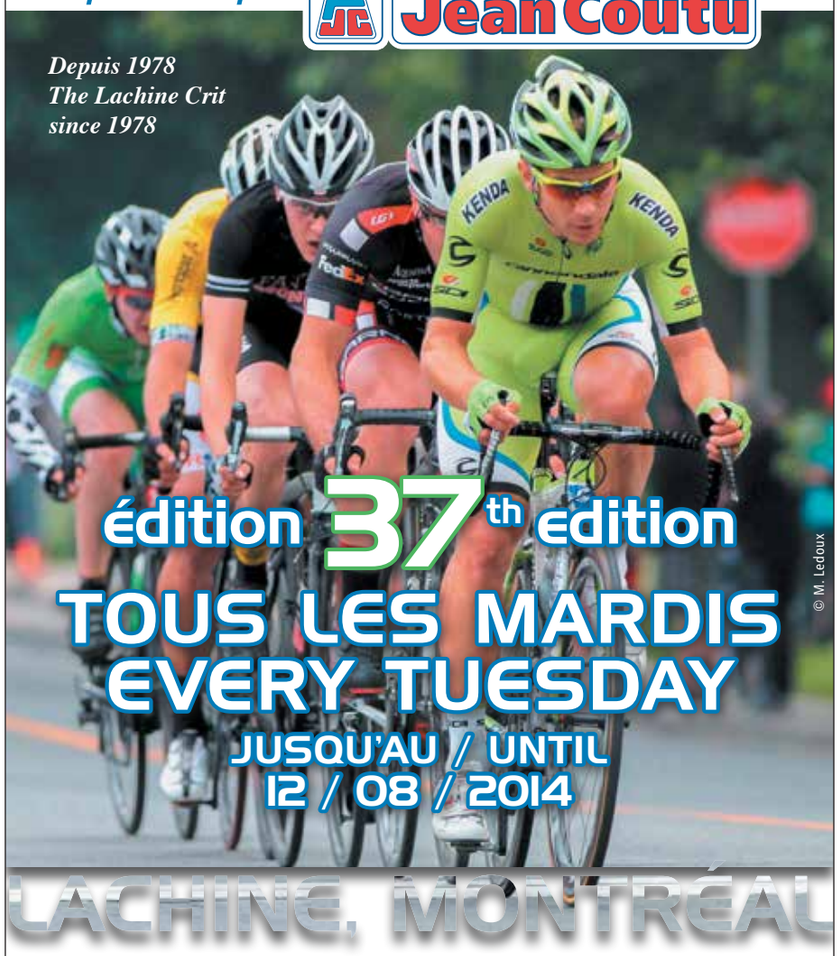
GURU PHOTON SL – S • **WWW.GURUCYCLES.COM** • 6 100$			
SHIMANO RS21		Hutchinson Equinox	
SHIMANO ULTEGRA		RITCHEY	

PARCOURS TYPE : Parcours accidentés et montagne.
POUR QUI : Des cyclosportifs confirmés qui veulent un vélo hyper performant sans compromis sur le confort et la polyvalence. Pour les coureurs, la gamme Photon propose le R et pour les fanatiques des cimes, le HL, mais plus cher.
J'AI AIMÉ : Sa capacité d'accélération dans les côtes, puis sa polyvalence.
J'AI MOINS AIMÉ : Les roues Shimano RS21 et la cassette Ultegra 11-28 à près de 250 grammes, trop lourd pour le cadre. Je n'ose imaginer le plaisir que ce vélo me procurerait avec des roues carbone à boyaux et une cassette titane, légères dans les ascensions !

TERRAIN : Hills and high mountains.
RIDER : An accomplished cyclist looking for a high-end bike without compromising on comfort or all-around ability. Bike racers will turn towards the Photon R and those looking for a super-light bike will go for the Photon HL, but at a higher cost.
NICE : The ability to accelerate in the hills and all-around ability.
NOT SO NICE : The Shimano RS21 wheels and Ultegra 11-28 cassette, which are too heavy for the frame. I can only dream of testing this bike going uphill with lighter carbon wheels and a titanium cassette !

LES MARDIS CYCLISTES

présenté par Jean Coutu



édition 37th edition

TOUS LES MARDIS
EVERY TUESDAY

JUSQU'AU / UNTIL
12 / 08 / 2014

LACHINE, MONTRÉAL

COUPE MINIME M/F 17H30 | COUPE CADET M/F 18H00 | COUPE PRO-ELITE M 18H50

Specialized · Quilicot Bicycles · Desjardins · SGC · Lasalle Fiat · Barefoot Wine · Riviera

Lachine Montréal

www.mardiscyclistes.net

MARIN STELVIO PRO



Avec son Stelvio Pro, le manufacturier californien Marin, bien connu pour ses vélos de montagne, nous propose un vélo de route d'un rare équilibre, excellent partout. Pas moyen de le prendre en défaut !

La première impression

Encore un vélo avec une peinture à dominance noire. Sobre, rehaussé d'une touche de blanc et de bleu, le vélo dégage un look classique qui ne se démodera pas facilement. Le cadre n'est pas *sloping*, et chaque tube est travaillé, en particulier le tube horizontal, différent selon les sections. Le passage des câbles est interne, et le vélo est équipé d'un groupe Shimano Ultegra mécanique. Le vélo apparaît léger, aux masses bien équilibrées.

With its Stelvio Pro, the well-known mountain-bike company Marin from California has designed a very well balanced road bike. I couldn't find a weakness !

The first look

Another bike with a black paint job ! Very classic, with a touch of white and blue colors, this bike looks good. The frame is not sloping, and each tube is designed differently, in particular the horizontal tube that shows a different pattern depending on the section. The cable routing is internal, and the bike comes with a Shimano Ultegra gruppo. The bike looks light and well balanced.



Sur la route

Comme les autres vélos testés, la géométrie de ce Marin, proche de celle de mon vélo personnel, s'avère d'une adaptation facile (six tailles disponibles) : je trouve donc vite mes repères et un excellent confort.

Dès les premiers tours de roues, la surprise est totale : ce vélo a un je-ne-sais-quoi sympathique, comme s'il s'effaçait sous moi, me permettant d'avaler les kilomètres sans les subir. Grand plateau sur le plat, j'ai même été surpris de constater que je roulais apparemment sans effort sur un plateau de 52, et non sur un 50, à plus de 40 kilomètres à l'heure !

Première accélération, le Marin décolle presque aussi rapidement que le Guru, bien servi par sa légèreté et des roues Reynolds en carbone. Un peu plus loin, j'affronte une portion de route plus défoncée, et le Marin s'avère un peu moins confortable que d'autres vélos, une situation qui a probablement davantage à voir avec le fait que, pour la première fois de cet essai routier, je roule sur des roues carbone.

J'attaque maintenant une belle côte de 1,1 kilomètre aux pourcentages variables. En danseuse et en relance, le vélo s'efface une fois de plus sous moi, me procurant une superbe sensation de légèreté. Le verdict sera sans équivoque : deuxième meilleur temps à vie au terme de l'ascension, sur un vélo que je monte pour la première fois !

Dans la descente technique, là encore, rien à signaler. Le vélo se montrera stable, et la direction, sûre et précise.

Dernier test, le sprint en léger faux-plat ascendant. L'accélération est franche, les watts servent indéniablement à propulser le vélo vers l'avant et rien n'est perdu en déformation latérale. Le Marin passe encore une fois le test haut la main !

À la fin de la sortie, ce vélo me laisse une excellente impression, et constitue indéniablement un coup de cœur.

On the road

Just like the other bikes in this road test, the Stelvio Pro is easy to fit on, with a frame geometry (six sizes available) close to that of my personal bike. I quickly found the right and comfortable fit for me on the bike.

Right from the first turn of the wheels, there was a big surprise for me : this bike stands out as a fun ride. I had the feeling of the road fading away behind me, allowing me to eat up the kilometres without having to work hard. In the big ring on flat sections, I was even surprised to see that I was actually riding a 52-tooth chainring, and not a 50, at more than 40 kmh !

On my first attack, the Marin accelerated almost as quickly as the Guru. It was well-served by its lightness and the Reynolds carbon wheels. Later, on a rough section, the Marin appeared slightly less comfortable than the other bikes, a situation probably related to the fact that I was using carbon wheels for the first time in the test.

I then tackled a 1.1-kilometre hill, with varying gradients. Out of the saddle, accelerating, the road faded away behind me once again, with the bike providing a wonderful feeling of lightness. I was thrilled by the result : I recorded my second-best time ever on the hill, on a bike that I was using for the first time !

Later in a technical descent, the bike was stable, and I could clearly pick any line I wished.

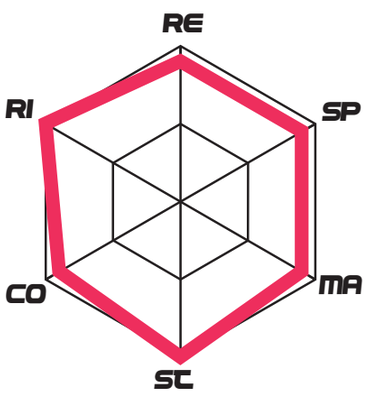
The last test was the slightly uphill sprint. The bike reacted quickly ; nothing was lost, as the stiffness of the bottom bracket allowed all my watts to be used to propel the bike forward. Once again, the Marin passed the exam !

At the end of the ride, I was left with a very positive feeling about this bike, a very nice discovery.

Merci au Centre du vélo La Shop de Gatineau, secteur Gatineau, pour l'excellent service reçu dans la préparation du Marin Stelvio Pro.

www.velolashop.com

Cyclepresse **is grateful to the Centre du vélo La Shop in Gatineau, sector Gatineau, for setting up the Marin Stelvio Pro for this road test.**



RE*lance*
climbing
SP*rint*
MA*niabilité*
handling
ST*abilité*
stability
CO*nfort*
comfort
RI*gidité*
stiffness



MARIN STELVIO PRO

MARIN STELVIO PRO – 54CM • WWW.MARINBIKES.COM • 3200$ *			
REYNOLDS ASSAULT SL6		Continental Grand Prix 4000	
SHIMANO ULTEGRA DI2, 11		RITCHEY	

PARCOURS TYPE : Tous les parcours.
POUR QUI : Pour tous les cyclistes, du coureur au rouleur occasionnel.
J'AI AIMÉ : Sa polyvalence, son comportement d'ensemble, son homogénéité, ses roues Reynolds carbone. Difficile de prendre en défaut ce vélo.

J'AI MOINS AIMÉ : Rien à signaler !

*** Le prix suggéré est pour le modèle doté de roues Mavic Ksyrium Elite WTS. Nous avons testé le vélo avec des roues Reynolds Assault SL6, améliorant ainsi ses performances. Le prix, avec des Reynolds, sera donc plus élevé que le prix de détail suggéré.**

TERRAIN : Any terrain.
RIDER : All cyclists, from bike racers to weekend warriors.
NICE : Its all-around ability, the overall behavior of the bike, the Reynolds carbon wheels. It was really hard to find the weakness of this bike.

NOT SO NICE : Nothing !

*** The suggested price for this bike is with Mavic Ksyrium Elite WTS wheels, which come as standard equipment. We tested the bike with more expensive Reynolds Assault SL6 wheels, improving the performance but also adding to the bike's overall price tag.**

VOYAGES DE VÉLO
CAPE COD, BOSTON & NANTUCKET | 26 au 29 septembre 2014
CAPE COD, BOSTON & MARTHA'S VINEYARD | 29 août au 1er septembre 2014
ROCHEUSES CANADIENNES | 26 juillet au 2 août 2014
VALLÉE DU NIAGARA ET SES VIGNOBLES | 18 au 21 août 2014
LA VÉLOROUTE DES BLEUETS | 23 au 26 août 2014
CANTONS DE L'EST | 20 au 21 septembre 2014
TUCSON EN AUTOMNE | 18 au 25 oct. | 25 oct. au 1er nov. 2014
HOLLANDE EN PÉNICHE | 25 avril au 2 mai | 30 mai au 6 juin | 6 au 13 juin 2015
TUCSON AU PRINTEMPS | 5 départs : 20 mars au 26 avril 2015
FIVE BORO BIKE TOUR DE NEW YORK | 1er au 3 mai 2015
ÉGALEMENT DISPONIBLE
RANDONNÉE PÉDESTRE DANS L'OUEST AMÉRICAIN
16 au 24 octobre 2014 | mai 2015
AUTRES DESTINATIONS OFFERTES : CANADA | ÉTATS-UNIS | BELGIQUE | ESPAGNE
514 866-8747 | 1 800 561-8747
1465 Mgr Langlois, Salaberry-de-Valleyfield (Qc) J6S 1C2
gendronvelo.com

Pour mieux vous
ÉVADER!
RACKS ET BOÎTES DE TRANSPORT
VENTE | LOCATION | INSTALLATION
VÉLO
SKI/PLANCHE À NEIGE
KAYAK
PORTE-VÉLO À ATTACHE-REMORQUE
INSTALLATION D'ATTACHE-REMORQUE
AUTRES LOISIRS...
1258, rue Laurier Est, Montréal • 514 523-3333 • 866 523-3334
www.rackevasion.com
Rack Evasion

OPUS VIVACE 3.0



Si vous aimez amener du braquet à grande vitesse sur le plat, le Opus Vivace 3.0 vous procurera des sensations fortes, sans être trop dur sur votre porte-monnaie!

La première impression

Très beau vélo proposant un cadre légèrement *sloping* et une peinture réussie, à la fois moderne et sobre. Le passage des câbles est interne, et la fourche, très légèrement cintrée. Le vélo est monté avec un groupe Shimano Ultegra électrique et la batterie, interne au cadre, donne un très bel effet. Le vélo ne se distingue toutefois pas par sa légèreté.

Sur la route

D'entrée de jeu, je trouve une position confortable, preuve que les vélos Opus offrent des géométries bien étudiées (six tailles disponibles). Dès les premiers tours de roues, c'est évident : la boite de pédalier de ce vélo est très rigide, me permettant de souvent pousser une dent de mieux.

If you enjoy pushing big gears on flat roads, the Opus Vivace 3.0 will provide you with amazing sensations, without being too hard on your bank account.

The first look

This is a very good-looking bike, with a slightly sloping frame and a nice paint job that shows a modern but also conservative look. The cable routing is internal, and the fork has a slight offset. The bike comes with a Shimano Ultegra eletronic gruppo and an internal battery, which is nice. However, the bike is not very light compared to others.

On the road

Right from the start, I quickly found a comfortable position on the bike, showing that frame geometry at Opus is carefully designed (six sizes available). My first feeling after the first turn of the wheels was that this bike has a very stiff



Première accélération sur le plat, le vélo bondit mais peut-être pas tout à fait aussi franchement que d'autres vélos. L'impression sera confirmée plus tard lors des ascensions du Parc de la Gatineau : au train, bien assis sur la selle, le vélo se montre efficace. En danseuse cependant, quant il faut « relancer l'allure », le poids du vélo ne lui permet pas d'effectuer les changements de rythme avec autant d'efficacité qu'un vélo léger.

Retour sur le plat, je décide de tester le vélo lors d'un effort violent durant lequel je maintiens la vitesse : quel plaisir ! Pas de doute, ce vélo est une bête à rouler, redoutable sur les parcours peu accidentés. Le confort se montre de bonne facture, rien de majeur à signaler à ce niveau.

En descente, le comportement du vélo restera très stable, la colonne de direction se montrant rigide et précise, très certainement en raison d'une douille de direction volumineuse, avec beaucoup de carbone.

Un des points forts du vélo est résolument son groupe Shimano Ultegra électrique avec batterie intégrée au cadre, une merveille. On se surprend de changer de vitesses beaucoup plus souvent, sans effort. Le passage des vitesses se fait aussi efficacement sur l'avant que sur l'arrière, et même sous pression, en accélération dans les côtes.

Sprint final, j'envoie tout ce que je peux au cadre. Si le vélo se montre, là encore, moins facile à lancer, une fois en vitesse de pointe, je n'ai aucun mal à poursuivre l'allure… jusqu'à ce que mes jambes me disent « stop » !

Au terme de la boucle, il est évident que ce vélo s'adresse avant tout aux cyclistes affectionnant les parcours plutôt peu accidentés, et aimant rouler longtemps à vitesse élevée, mais constante. Maintenir les 40 kilomètres à l'heure sur ce vélo ne pose auncun problème. Par contre, il sera moins à l'aise sur des parcours accidentés et en montagne, bien que l'ajout de roues carbone très légères puisse l'améliorer dans ce domaine.

bottom bracket, allowing me to push a big gear on the flat.

Upon the first acceleration on a flat section, the bike responded, but not as fast as the others. This feeling would later be noticeable again, on the hills of the Gatineau Park. In the saddle, this bike was efficient, even on climbs. Out of the saddle however, when it is time to accelerate, the bike was slower to react than a lighter bike. Sudden changes in the pace were harder on this bike.

Back on flat roads, I decided to give full gas a try, in the saddle. What an amazing sensation : this bike is really made for powerful riders and flat terrain. The ride was also comfortable.

While descending, the bike stayed very stable, probably owing to its front, with a steering tube that is massive, with lots of carbon.

Obviously, one of the big assets of the bike is the Shimano Ultegra eletronic gruppo with an internal battery, which works perfectly. With such a gruppo, we can change gears more often, effortlessly. Shifting is as efficient in front and as in the rear, even under pressure when accelerating on the climbs.

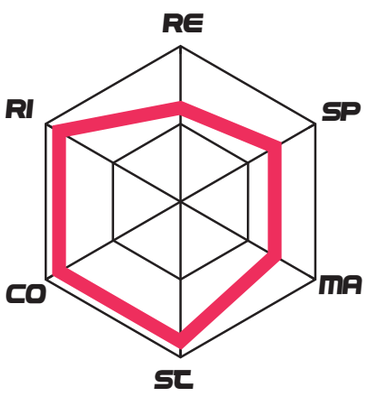
On the final sprint, I gave it my all. The bike was maybe harder to propel, but once at top speed, it was easy to stay there… at least to the point where my legs blew up !

This bike will suit powerful riders who enjoy riding fast on flat terrain. Substaining 40kmh on the Vivace 3.0 is pure joy. Obviously on a bike less suited for going uphill, adding light carbon wheels would improve its climbing skills.

Merci au Centre du vélo La Shop de Gatineau, secteur Gatineau, pour l'excellent service reçu dans la préparation du Opus Vivace 3.0.

www.velolashop.com

***Cyclepresse* is grateful to the Centre du vélo La Shop in Gatineau, sector Gatineau, for setting up the Opus Vivace 3.0 for this road test.**



***RE**lance climbing*
***SP**rint*
***MA**niabilité handling*
***ST**abilité stability*
***CO**nfort*
***RI**gidité stiffness*



OPUS VIVACE 3.0

	OPUS VIVACE 3.0 – S • WWW.OPUSBIKE.COM • 4830$		
	MAVIC KSYRIUM ELITE		**Mavic Yksion Pro**
	SHIMANO ULTEGRA DI2, 11		**EASTON**

PARCOURS TYPE : Parcours plats, peu accidentés.
POUR QUI : Pour les cyclistes puissants, aimant rouler longtemps à bonne vitesse, et qui désirent un vélo stable, rigide et d'un bon rapport qualité/prix.
J'AI AIMÉ : La rigidité d'ensemble sur le plat, la stabilité en descente, le groupe Shimano Ultegra électrique avec batterie interne au cadre.
J'AI MOINS AIMÉ : Dans sa configuration testée, un manque de punch lors des accélérations, qu'on pourra rehausser en lui offrant des roues plus légères. Le guidon Easton EA70, qui offre peu de dégagement dans sa partie basse.

TERRAIN : Flat roads, will few hills.
RIDER : Powerful cyclists who enjoy riding fast for long periods of time, and who are looking for a stiff and stable bike but not too expensive.
NICE : The overall stiffness of the frame while riding on flat roads ; the Shimano Ultegra electronic gruppo with the internal battery.
NOT SO NICE : The lack of response when accelerating, a situation that could probably be improved with lighter wheels. Also, the Easton EA70 handlebars don't have enough space for the hands in the lower part.



La route du bourbon
The bourbon trail

On pense toujours trop loin. C'est ce que je me suis dit après avoir passé une semaine à sillonner la route du bourbon, au Kentucky, avec neuf autres cyclistes, pour le tournage d'un film.

Quand on planifie nos vacances, on a tendance à choisir des destinations éloignées comme la France, l'Italie, le Colorado. Mais pourquoi ne pas explorer les routes près de chez nous?

J'étais déjà allée quatre fois au Kentucky pour des courses de cyclocross, toujours au même parc. J'ignorais ce qu'il y avait d'autre à découvrir. Le Kentucky est connu pour ses courses de chevaux et le bourbon, mais pourquoi pas pour le vélo?

On débuta par une dégustation de bières et de bourbon à la distillerie Town Branch de Lexington, mais j'avais hâte de sauter sur mon vélo. Moins d'un kilomètre après avoir quitté l'endroit, on opta pour une piste cyclable nous permettant de sortir de la ville et rouler en pleine campagne, entourés de terrains super soignés, de fermes et de chevaux. Des routes tranquilles, un asphalte impeccable, et une chaleur torride.

On continua jusqu'à Midway, un charmant village avec, en plein centre de la ville, le passage du train, pour ensuite s'arrêter à la distillerie Woodford. Avec les odeurs, les barils empilés les uns sur les autres, et les vieux bâtiments, on pouvait facilement imaginer les travailleurs de l'époque, poussant et soulevant les barils. Les 25 derniers kilomètres furent parsemés de vieux murs de pierre, de chevaux faisant la sieste et du roulement de nos pneus sur la chaussée. On passa la nuit au Woodford Inn, à Versailles, un ancien orphelinat.

Le lendemain, le terrain présentait davantage de côtes, et je le sentais dans mes jambes. Après un bref arrêt à la distillerie Wild Turkey pour quelques photos, on continua sur un chemin de terre pendant quelques kilomètres pour nous arrêter, en milieu d'après-midi, à la distillerie Four Roses où je servis le lunch pour tout le groupe sur la terrasse.

We always think too far. That's what I told myself after a week in Kentucky riding the Bourbon Trail with nine others for a film shoot.

We tend to plan vacations for distant places like France, Italy. But why don't we explore new routes that may be just around the corner?

I had been to Kentucky four times previously, always at the same park for cyclocross races. I had no idea what else there was to discover. Kentucky is famous for horse racing and bourbon, but why not cycling, too?

We started in Lexington at the Town Branch distillery tasting beers and bourbons, but I was anxious to get on the bike. Less than a kilometre after leaving the distillery, we jumped on a bike path that took us out of town and through countryside with well-manicured lawns and horse farms. The roads were quiet, the pavement was perfect and the sun was baking us to the bone.

Burke Vermont



Le plus extraordinaire week-end de vélo de montagne!



Inscrivez-vous au www.kingdomtrails.org

Ouvert à tous!

NEMBAfest 2014 à East Burke, VT

Rendez-vous du 20 au 22 juin à Kingdom Trails au Wildflower Inn, tout près des pistes et sentiers de vélo. Vous pourrez camper, voir les nombreux expos, faire des sorties en groupe et essayer des vélos... manger, boire, écouter de la musique, divertir les enfants avec des jeux, voir des films sur le vélo de montagne et plus encore!

NEMBAfest KINGDOM TRAILS

Recreate. Relax. Repeat.
Burke Vermont

MARIN
marinbikes.com
RÊVE CALIFORNIEN
Marin Bikes California vous invite à découvrir San Francisco et la magnifique région de Napa Valley.
Une ambiance relaxe, des guides sympathiques, des paysages à couper le souffle.
Un voyage de vélo, à votre vitesse, sans stress !
29/09 - 05/10 2014
VOTRE VOYAGE
★ Location gratuite d'un vélo Marin Stelvio
★★ 2 guides accompagnateurs
★★★ 6 jours de vélo, 6 circuits différents : San Francisco, Golden Gate Bridge, Napa Valley, Marin County
★★★★ Hébergement
★★★★★ 7 petits-déjeuners
★★★★★★ 7 nuitées en formule hôtel
★★★★★★★ Transport de l'aéroport à l'hôtel et de l'hôtel à l'aéroport
1 575 $*
* Obtenez 10 % de rabais en présentant une preuve d'achat d'un vélo Marin 2014 (achat fait à partir du 1er décembre 2013)
En collaboration avec cyclepresse
www.coachpat.ca 819 216-5312



Avec Tony, notre guide, on eut la chance de goûter au moût de levure de maïs fermenté. Ex-policier à vélo, Tony nous démontra comment arrêter quelqu'un à l'aide d'un vélo. Un gars tordant! Cette fois, on logea au Beaumont Inn, un autre magnifique manoir historique.

Le troisième jour, le terrain était plus vallonné: montées, descentes, virages à gauche, virages à droite. J'adore ce genre de routes truffées de surprises. En descente, les plus forts tiraient à vitesse élevée à l'avant, nous donnant assez de momentum pour nous propulser en haut des côtes. On a sprinté quelques « pancartes » et, évidemment, à la fin des montées plus corsées.

On a visité la distillerie Maker's Mark, puis lunché à un café en bordure de la route. Cette nuit-là, on a couché au Old Talbott Tavern, à Bardstown. Tim et moi avions la chambre « Daniel Boone », supposément la plus hantée de l'endroit!

Le matin de notre dernière journée, on a pris ça plus mollo, prenant le petit-déjeuner chez Mammy's kitchen. Les murs du resto étaient tapissés de vieilles photos et d'expressions typiques comme « *morning y'all* », « *keep calm and Derby on* » et « *country cookin' makes you good lookin* »!

De retour en selle pour un dernier 50 kilomètres, on a englouti le parcours: descente aux virages serrés, vallons bordés de fleurs, vent de dos, et sentier en poussière de roche pour finir. À l'horaire ce jour-là, la distillerie Willett, près de Bardstown, puis la Jim Beam, la dernière du périple, où Tim rafla le sprint final! On a soupé à Louisville avec des gens super intéressants impliqués dans le développement du vélo dans ce magnifique État.

Nos sorties tournaient autour de 60 à 100 kilomètres, mais les possibilités de parcours, d'une distillerie à l'autre, sont nombreuses. Et vous n'êtes pas obligés de boire. Vous pouvez juste rouler! Croyez-moi, le Kentucky, ça vaut la peine!



We continued through the charming town of Midway, with the train going right through the center of town. We stopped at the Woodford distillery, where, with the smells, the barrels all stacked up and the old building, you could feel the history and imagine the workers back then pushing and lifting the barrels. The last 25 kilometres of the ride were filled with old stone walls, horses taking naps in green fields, and the purr of our tires on the pavement. That night we slept in Versailles at the Woodford Inn, at one time an orphanage.

On the second day, the terrain got hillier, and my legs felt it. We traveled quickly past the Wild Turkey distillery for a photo or two and kept on rolling on a dirt section for a couple of kilometres. In mid-afternoon, we stopped at the Four Roses distillery, where I made lunch for everyone on the patio.

We met our tour guide and got the chance to taste the fermenting corn-yeast mash. The guide, Tony, used to be a cycling cop! He showed us how to swing a bike to stop someone. Funny guy. We slept that night at the Beaumont Inn, another amazing, historical mansion.

On Day 3, we encountered more rolling terrain. I love when the roads go up and down, turn right and left, and you can't see what's coming. It's always a surprise. The strong guys in the front, pulling fast down the descents, provided momentum to carry us up the hills. There was sometimes sprinting for town lines and, of course, at the top of the bigger hills!

Maker's Mark was the day's bourbon stop, with lunch at a roadside café. That night, we stayed at the Old Talbott tavern in Bardstown. My husband Tim and I got the Daniel Boone room, supposedly the tavern's most haunted room.

It was a lazy morning for our last day of riding and filming, with breakfast at Mammy's Kitchen. The walls were filled with old photos and sayings like "morning y'all", "keep calm and Derby on" and "country cookin' makes you good lookin'"!

Back on our bikes, we went for our last 50 kilometres. We blasted down a road with tight descents, long rolling hills, flowers, and a tailwind, finishing with a gravel bike path. We stopped at the Willett distillery near Bardstown, and Tim won a sprint finish at Jim Beam, the last distillery of our trip. That night, we dined in Louisville with great people involved in developing cycling in this beautiful state.

Our rides were between 60 and 100 kilometres a day, but there are so many route possibilities between distilleries, and you don't have to drink, of course. You can just ride! Go to Kentucky. Trust me – it's worth it.

lynebessette.wordpress.com

Southern comfort

WOODFORD INN
140 Park St.,
Versailles, KY 40383
859 873-5600
Charmant B&B situé derrière Main Street, grand balcon, très chaleureux et bonne bouffe.
Charming B&B behind Main Street, with a huge porch, great hospitality and great food.

BEAUMONT INN
638 Beaumont Inn Drive,
Harrodsburg, KY 40330
859 734-3381
Vieux manoir entouré de grands arbres. Pièce dédiée à la dégustation de bourbon. Chambres paisibles et excellent service.
Old mansion surrounded by huge trees, with a bourbon-tasting room. Quiet rooms and great service.

OLD TALBOTT TAVERN B&B
107 W. Stephen Foster Ave.,
Bardstown KY 40004
502 348-3494
Taverne hantée transformée en B&B. Menu de pub et musique les weekends. Chaque chambre a sa propre histoire.
Haunted tavern turned into a B&B. Pub food and live music on weekends. All rooms have a story to tell.

GALT HOUSE
140 N. 4th St.,
Louisville, KY 40202
502 589-5200
Le plus grand hôtel de Louisville. Situé sur la rivière Ohio.
The biggest hotel in Louisville. Near the Ohio River.

Dégustations Tasting tour

WWW.KYBOURBONTRAIL.COM
Info et réservations pour les tours guidés.
For info and guided-tour appointments.

Petites gâteries Tasty treats

NORTH LIME COFFEE & DONUTS
575 N. Limestone St.
Lexington, KY 40508
859 414-6654
www.northlimelex.com
N'oubliez pas le DONUT SHOP!!!
Don't forget the DONUT SHOP!!!

IRIC
INSTITUT DE RECHERCHE EN IMMUNOLOGIE ET EN CANCÉROLOGIE
Université de Montréal

LES GRANDS DÉFIS IRIC CONTRE LE CANCER

Tour IRIC du Mont-Royal
LE 14 SEPTEMBRE 2014

VENEZ ROULER
sur le circuit officiel de 10 km du *Grand Prix Cycliste de Montréal* avant le départ des professionnels.

VENEZ COURIR
sur un parcours inédit de 5 km sur le Mont-Royal.

Lancés en 2010 par le Dr Robert Patenaude, survivant du cancer, les Grands Défis IRIC contre le cancer ont remis plus de 1.1 million $ en bourse d'études.

en collaboration avec:
GRAND PRIX CYCLISTE DE MONTRÉAL

inscrivez-vous à www.iric.ca


ALPINE DAM ★ MARIN COUNTY ★ STELVIO DURA-ACE DI2
THIS IS MARIN
MARINBIKES.COM