cyclepresse

PURE VÉLO

Tour de France 2012

RYDER HESJEDAL

Les trésors cachés D'ESPAGNE
Secret SPAIN

Vol. 2 N°3 :: Juin / June 2012 :: cyclepresse.com :: GRATUIT/FREE

Sponsor Yourself™

assos® OF SWITZERLAND

CYCLING BODY R&D

BICYCLES QUILICOT PERFORMANCE
234 rue St-Charles, local 102, Ste-Thérèse, Québec, J7E 2B4

BICYCLES QUILICOT PERFORMANCE
1680 Boul. de l'Avenir, Laval, Québec, H7S 2N4

BICYCLES ST. ONGE
450 St. Luc, Granby, Québec, J2G 3B9

BOUTIQUE X CYCLE
695D Chemin Avila, Piedmont, Québec, J0R 1K0

CENTRE DU BICYCLE STE-FOY
3245 Chemin Ste-Foy, Québec, Québec, G1X1R8

CENTRE DU VELO MASCOUCHE INC.
270 Masson, Mascouche, Québec, J7K 3B5

CYCLE TECHNIQUE INC.
788 Atwater, Montréal, Québec, H4C 2G9

CYCLES GERVAIS RIOUX
5042 Boul. St-Laurent, Montreal, Québec, H2T 1R7

LA VIE SPORTIVE
600 Bouvier, Québec, Québec, G2J 1A7

SYNERGY CYCLE
274 D Lakeshore, Pointe-Claire, Québec, H9S 4K9

VELO ANDRE PRIMEAU
5775 Tachereau, Brossard, Québec, J4Z 1A5

VELO CITE CONCEPT
703 ch Pont-Taché Nord, Alma, Québec, G8B 5B7

THE CYCLERY
1115 Bank Street, Ottawa, Ontario, K1S 3W9

OÙ ACHETER?
WWW.ASSOS.COM

assos® CYCLING BODY R&D
DISTRIBUTEUR AUTORISÉ

ASSOS Amérique du nord
7 Ave de la Baie de Valois
Pointe-Claire, QC H9S 5H3
Montreal
CANADA

Tél 1 800 266 4903
HQAmerica@assos.com
www.assos.com

ZEISS

zegho®

assos OF SWITZERLAND
CYCLING BODY R&D

_HIGH PERFORMANCE_EYE PROTECTION

made in cycling™

QU'EST-CE QUE C'EST ? UNE GAMME DE LUNETTES HAUTE-PERFORMANCE SPÉCIALEMENT CRÉÉE POUR LE CYCLISME, NÉE D'UNE ASSOCIATION EXCLUSIVE ENTRE ASSOS ET LA TECHNOLOGIE CARL ZEISS VISION

zegho® TECHNOLOGIE ET CARACTÉRISTIQUES

TECHNOLOGY	UNE ASSOCIATION UNIQUE ENTRE ASSOS CENTRO STUDIO ET CARL ZEISS VISION POUR LA CONCEPTION DE LUNETTES HAUTE-PERFORMANCE SPÉCIFIQUES AU CYCLISME
ASSOS TV	Carl Zeiss Vision : Technologie de verres "TV-Tunnel View" conçue spécialement pour Zegho. En attente de brevet.
180V	Champ de vision à 180° vous permettant de "ressentir" l'environnement.
zOd.Tec	Zéro distorsion optique, certifiée classe optique1: Supérieure
275 G – superleggera	27,5 grammes
clickFace	Matière "proadaptive skinTouch" assure un port stable, minimise les mouvements sur le visage dus à la sueur ou les chocs
zeropressure	Monture à grande capacité d'adaptation et en composite ultraflex, mathématiquement étudiée pour offrir le ratio parfait matière et forme
AI.PEL	Technologie de verres auto-nettoyants hydrophobes
100% UV +elements	Protection UV
HEADGRIP	Bande élastique de maintien détachable - idéale pour la course à pied et/ou des sauts (duathlon, VTT, BMX)
precision-made	Fabriquée à la main individuellement en Italie, par des spécialistes de la lunette. Edition limitée.

deutsche technik
seit 1871
Continental
Continental
Jumelles Non Identiques
Attack
(Gauche/Droite)
Force
(Propulsion)
TPS - Tire Positioning System
Avant et Arrière - Performance Spécifique
BLACK CHILI
COMPOUND
Fait à la main en Allemagne
conti-bicycletires.com
Continental, Allemagne, werks-Korbach. f.l.t.r. : Sigrid Sander, Ursula Köning. Grand Prix Attack/Force avec technologie Vectran et BlackChili Compound.
H2
highwaytwo.com
Continental
GET THE GRIP

Ingénierie
Sans Compromis

R5 vwd

Conçu pour combiner la résistance et le confort du R3, 3 fois vainqueur du Paris-Roubaix, avec la légèreté du composite spécialement développé pour le R5 projet Californie*.

L'excellence n'est jamais née de compromis.

* Cadre le plus Léger du monde de 104g, et 32% plus rigide - *Tour Magazin, Octobre 2011.*

Cervélo et Vroomen white design sont des marques déposées et utilisées sous licence par Cervélo Cycles Inc.

cervélo

CRR

POUR CEUX QUI PRÉFÈRENT MENER

Personne ne s'inscrit à une compétition pour rouler en queue de peloton. Nous avons donc conçu les vélos de course Norco CRR pour qu'ils soient les plus rapides. Grâce à nos procédés novateurs de fabrication du carbone et notre géométrie éprouvée et testée en compétition, nous avons créé une monture née pour mener.

Pour en savoir plus à propos du CRR surveillez les podiums ou rendez-vous chez Bicycles Eddy.

norco.com

MARGUS RIGA

TIME

* Achetez un nouveau CRR et obtenez une paire gratuite de pédales Time I-Clic² Carbon!

Une valeur de 250 $. Cette offre se termine le 30 Juin ou dans la limite des stocks disponibles.

BICYCLES EDDY

bicycleseddy.com | 6341, boulevard Monk, Montréal, QC | 514-767-0559

Ô Canada

Ryder Hesjedal est devenu le premier Canadien à gagner un grand tour. Le coureur de l'équipe Garmin-Barracuda y est arrivé de façon spectaculaire, s'accrochant à la roue des grimpeurs, se permettant même, à la surprise de tous, de les attaquer. Plusieurs diront qu'il a gagné grâce à sa performance au contre-la-montre. Mais moi, je crois que c'est grâce à sa performance extraordinaire dans les montagnes.

L'exploit de Ryder m'a inspiré à relever le Défi Vélo 401, au profit du Fonds Sarah Cook de l'Institut des Cèdres contre le cancer. Du 8 au 10 août, je vais donc rouler de Toronto à Montréal, sur une distance de 576 km. Je me joins à ce groupe de 40 cyclistes qui, depuis 2005, suit les traces de son fondateur, M. Gene Piccoli, en recueillant des sommes pour le Fonds Sarah Cook.

Je vous invite à m'encourager au :
www.401bikechallenge.ca

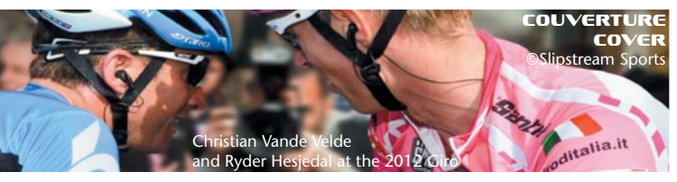
Un autre projet qui me tient à cœur est le 24h de vélo de Tremblant; ayant participé à la naissance de ce projet, je suis heureux de voir cet événement grandir depuis deux ans. Bientôt, il deviendra notre Sea Otter Classic de l'Est. **www.seaotterclassic.com**

Alors formez une équipe et allez rouler sur le circuit de Tremblant pour le plaisir et pour la cause ! **www.24htremblant.com**

Bon vélo !

SOMMAIRE

SOMMAIRE / MOT DE L'ÉDITEUR
TABLE OF CONTENTS / FROM THE EDITOR 7
PROLOGUE 8, 10
DOSSIER
REPORT 14
REVUE DE PRODUITS
PRODUCT HIGHLIGHTS 16
LA FLAMME ROUGE 18
LE TOUR EN CHIFFRES
THE TOUR BY THE NUMBERS. 24
DESTINATION EUROPÉENNE
EUROPEAN DESTINATION 28
CHRONIQUE B7
B7 REPORT 32
RUBRIQUE EUROPÉENNE
EUROPEAN COLUMN. 34
LES INCONTOURNABLES
ESSENTIAL RIDES. 38
ÉVÈNEMENT
EVENT 40
ÉVASION EN SENTIERS
TRAIL ESCAPE 42
REVUE DE CHAUSSURES
SHOE REVIEW 44


COUVERTURE
COVER
©Slipstream Sports
Christian Vande Velde and Ryder Hesjedal at the 2012 Giro

O Canada

Ryder Hesjedal is the first Canadian to win a Grand Tour. The Garmin-Barracuda rider did so in a dramatic fashion, staying on the wheels of the climbers and even attacking them, to everyone's surprise. Many will say he won because of his time trial performance, but I believe his win came from his extraordinary performance in the mountains.

Ryder's triumph inspired me to take on the 401 Bike Challenge to benefit the Sarah Cook Fund of the Cedars Cancer Institute. From the 8th to 10th of August, I will ride 576 kilometres from Toronto to Montréal. I am joining 40 cyclists to ride with Gene Piccoli, the founder of this event that has raised thousands of dollars since 2005 to benefit the Sarah Cook Fund.

I invite you to donate at:
www.401bikechallenge.ca

Another project close to my heart is the Tremblant 24h of cycling. Having been involved in its creation, I am thrilled to see the event grow in the last two years toward becoming the Sea Otter Classic of the East. **www.seaotterclassic.com**

Put a team together and come ride on the Tremblant race track for a good cause and for fun! **www.24htremblant.com**

Happy riding!

Suivez-nous sur Facebook et Twitter
Follow us on Facebook and Twitter
www.facebook.com/pagesCyclepresse/147504288642007
twitter.com/#!/cyclepresse

cyclepresse
PURE VÉLO

Vol. 2 N°3 :: Juin/June 2012

RÉDACTION
Peter Oliver Mari-Jo Lamarche
Laurent Martel Phil Gale
Catherine Cardinal

COLLABORATEURS
Lyne Bessette Andrew Gardner

TRADUCTION
Mari-Jo Lamarche Anne Johnston

RÉVISION
Peter Oliver Mari-Jo Lamarche

GRAPHISME
Geai bleu graphique

ISSN 1205-2043

© 2012 Ski Press News Inc.
Tous droits réservés.

Le magazine Cyclepresse Ride + 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 réavis.

IMPRIMÉ PAR
Solisco

ÉDITION, VENTES & DÉVELOPPEMENT
DIRECTEUR GÉNÉRAL / ÉDITEUR
PUBLISHER / GENERAL MANAGER

Patrick Wells
patwells@cyclepresse.com
819 216-5312

VENTES/ACCOUNT EXECUTIVE
Benoit Beauregard
Michel Bienvenue
Diane Poirier
450 773-6028

DISTRIBUTION
Marc Allard et Diffumag

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

Cyclepresse Ride + 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.

Cybercycle

VENTE ET SERVICE
Vente de vélos de route et de montagne
Mise au point
Montage de roue
Positionnement
Service de suspension

Fabriquant distributeur des roues VORTEX

www.cybercycletremblant.com

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

SPECIALIZED
ARGON 18
INTENSE CYCLES USA

LES HAUTES-LAURENTIDES : UNE DESTINATION EN LIGNE

THE UPPER LAURENTIANS : AN ON-LINE DESTINATION

Vous planifiez une escapade à vélo dans les Hautes-Laurentides mais ne connaissez pas le coin ? Vous n'avez qu'à consulter le site Web de la région ; un site complet, bilingue, où il est facile de naviguer. On y propose des circuits classés selon différents niveaux d'habiletés, des tracés GPS et des forfaits complets incluant nuitées en auberge. On peut également télécharger les parcours ou commander la carte de vélo.

« Nous proposons 11 trajets, soit près de 700 kilomètres, qui vous mèneront dans l'arrière-pays de notre magnifique région », soutient Christine Labrecque, agente de développement au CLD d'Antoine-Labelle. Une initiative vraiment géniale ! **www.velo-hautes-laurentides.qc.ca**

Également, pour les adeptes de vélo de montagne, la Forêt récréotouristique de la Montagne du Diable, à Ferme-Neuve, vous propose maintenant 25 kilomètres de superbes sentiers. **www.montagnedudiable.com**

You're planning a cycling getaway in the Upper Laurentians but you don't know the area ? There's a solution. All you have to do is consult the area website : it's informative, bilingual, and easy to navigate. A number of different itineraries are suggested, with levels of difficulty varying from easy to difficult. There are recommended GPS routes and full cycling packages, including nights at various inns. You can download the ride routes or order the cycling map.

"We suggest 11 routes, close to 700 kilometres in all, that will take you into the backcountry of this magnificent part of Québec," says Christine Labrecque, development agent at the CLD d'Antoine Labelle. What an inspiring initiative ! **www.velo-hautes-laurentides.qc.ca**

And for mountain bikers, the recreational forest of the Montagne du Diable, in Ferme-Neuve, now offers 25 kilometres of gorgeous trails. **www.montagnedudiable.com**

Gervais Rioux expliquant pourquoi il avait choisi de porter des cuissards ASSOS lors des Jeux olympiques de Séoul, en 1988.

Gervais Rioux explaining why he had chosen ASSOS shorts during the Seoul Olympics in 1988.

ASSOS : L'ÉLÉGANCE SUR TOUTE LA LIGNE

HIGH CLASS ALL THE WAY

En mars dernier, à Pointe-Claire, avait lieu l'inauguration officielle de la nouvelle *collection room* d'ASSOS. Lors de cette soirée, tenue au siège social nord-américain de l'entreprise, les invités ont pu découvrir l' histoire de la marque suisse et connaître son fascinant cheminement. Ce fut aussi l'occasion de voir quelques items de la collection d'été, notamment le nS.superLeggera (unisexe & femmes), le maillot sans manche « nouvelle génération » super léger. Lancées en 2011, les lunettes de soleil Zegho étaient également au rendez-vous.

www.assos.com

The official opening of ASSOS's new collection room was held last March in Pointe-Claire, just outside Montréal. At the event, which took place at the company's North American headquarters, guests had the opportunity to learn more about the brand, discovering the fascinating story behind the Swiss company. They also had the chance to see a few pieces of ASSOS's new summer collection, including their new-generation super-light sleeveless jersey, the nS.superLeggera (unisex & lady). The stylish Zegho sunglasses, launched in 2011, were displayed as well.

www.assos.com

CARBON G.CHRONO, GAERNE 50e

Pour fêter son 50e anniversaire, le fabricant italien de chaussures Gaerne présente la Carbon G.Chrono. Conçue dans la région de la Vénétie, l'un des plus beaux endroits de l'Italie pour faire du vélo, la Carbon G.Chrono allie un look superbe à des technologies de pointe. « L'élégance de la haute performance », soutient Gaerne dans un communiqué de presse. Ce serait en effet une bonne façon de la décrire. Très légère – 275 grammes par chaussure – elle bénéficie du système de laçage BOA affichant deux sangles de micro-ajustement, pour un confort optimal.

Portée par tous les coureurs de l'équipe Lampre, elle sera disponible sur le marché canadien dès juillet 2012.

Pour en savoir plus : **www.gaerne.com**
(onglet « distributeur canadien »),
ou pour connaître le détaillant
le plus près : 1 866 727-8663

For its 50th anniversary, Gaerne, the Italian shoe manufacturer, is introducing the Carbon G.Chrono. Made in the Veneto region, one of Italy's finest area for cycling, the Carbon G.Chrono has a sweet Italian look and uses advanced technologies. "Elegance at high performance," claims Gaerne in a recent press release. It would indeed be a good way to label it. Very light – 275 grams per shoe – it also features the innovative Boa closure system, with two micro-adjustable reels for a super precise and snug fit.

Worn by the entire Lampre squad, it will be available in Canada starting in July 2012.

Look it up at **www.gaerne.com**
(listed as the Canadian distributor),
or find your nearest retailer :
1 866 727-8663

SOYEZ DANS LE PELOTON DE TÊTE

DU 30 JUIN AU 22 JUILLET 2012

RDS RDS2

Coup d'oeil olympique
Olympic Outlook

Pour les cyclistes canadiens, la gloire olympique a toujours été un rêve éphémère. Steve Bauer, médaillé de bronze à la course sur route en 1984, est encore le seul Canadien, route ou montagne, à être monté sur le podium olympique. Les femmes ont mieux fait, notamment Clara Hughes, gagnant la médaille de bronze lors de la course sur route et le-contre-la montre en 1996, et Alison Sydor (1996), puis Marie-Hélène Prémont (2004), remportant l'argent en vélo de montagne. Bien que la liste complète des partants ne soit pas définitive que peu de temps avant les Jeux, voici un aperçu de ce qui pourrait se produire à Londres, selon *Cyclepresse*.

Course sur route : hommes

(28 juillet). Sur un parcours relativement plat de 250 km, il n'y a pas meilleur sprinteur que le Britannique Mark Cavendish. Mais le travail d'équipe du train tirant son leader déployé en fin d'épreuves lors des courses du WorldTour a rarement lieu quand les coureurs représentent leur pays. Venant à peine de terminer le Tour de France, plusieurs auront les jambes fatiguées, ce qui ajoute un caractère imprévisible à l'épreuve. Dominique Rollin ou Guillaume Boivin, s'ils y sont, représentent les meilleurs espoirs de médailles lors d'un sprint final. Malheureusement, le Canada ne peut qu'envoyer un athlète pour la course sur route et pour le contre-la-montre. Il semblerait donc qu'un spécialiste du contre-la-montre soit sélectionné.

Course sur route : femmes

(29 juillet). Route, piste, cross-country, cyclocross, la Néerlandaise Marianne Vos peut engloutir toutes ses rivales. Sa décevante médaille d'argent aux Championnats du monde, l'an passé, devrait la motiver pour viser l'or. Joëlle Mainville, la reine canadienne du sprint, ayant affiné sa technique en Europe, a une chance de rafler une médaille si, à 200 m du fil d'arrivée, la course se joue au sprint.

Contre-la-montre : hommes

(1er août). En temps normal, la médaille d'or irait presqu'automatiquement au Suisse Fabian

For Canadian cyclists, Olympic glory has been an elusive dream. Steve Bauer, silver medalist in the 1984 road race, is the only male Canadian road racer or mountain biker to have stood on the Olympic podium. Women have fared better, with Clara Hughes winning bronze in both the road race and time trial in 1996 and with Alison Sydor (in 1996) and Marie-Hélène Prémont (in 2004) winning mountain-biking silver. Although complete start lists won't be determined until shortly before the Games, here is a *Cyclepresse* preview of what might happen in London.

Men's road race

(July 28). On a relatively flat, 250km course, nobody sprints like British homeboy Mark Cavendish. But the lead-out trains that teams usually establish in WorldTour finishes don't usually form with riders competing for their countries rather than their pro teams. Many tired legs for riders coming from the Tour de France will add to the race's unpredictability. Dominique Rollin or Guillaume Boivin, if named to the team, are probably Canada's medal hopes in a sprint finish. Unfortunately, Canada qualified just one spot for the road race and time trial, and it is more likely that that spot will go to a time-trial specialist.

Women's road race

(July 29). Road, track, mountain bike, 'cross, whatever – Dutchwoman Marianne Vos can absolutely humble her competition. Her disappointing silver medal in last year's world championship road race should be extra motivation to charge for gold in London. Canadian sprint queen Joëlle Numainville has been honing her skills in Europe, and if the race comes to a 200m dash to the line, she has a shot at medaling.

Men's time trial

(August 1). Normally, the gold medal would seem a pre-ordained right of Swiss strongman Fabian Cancellara, who bested Sweden's Gustav Larson by a whopping 33 seconds in 2008 in Beijing. But a broken collarbone this spring and weariness after two, long Tour de France time trials could slow Cancellara. Eight-time Canadian champion Svein Tuft

Image source : ©Bone Clones, www.boneclones.com

Bestial

BMC ARGON 18* Wilier Triestina SPECIALIZED* FOCUS Bikes SWIFT CARBON* DEVINCI

* Disponible en Mauricie seulement

Depuis quelques milliers d'années on a tout essayé pour faire taire la bête qui sommeille en vous. Pourtant c'est la volonté de se surpasser de se mesurer et de s'affirmer qui nous a propulsé au sommet de la chaîne de l'évolution. Insatiable, l'homme se réinvente en créant des machines à l'image des ambitions de la bête, à la recherche de la perfection, de la puissance et du design. Ces innovations vous accompagnent sur la route de la victoire et du dépassement. Depuis 25 ans le Yéti équipe les cyclistes passionnés. Avec lui entrez dans la légende.

LE YÉTI à moitié civilisé

5190, BOULEVARD SAINT-LAURENT, MONTRÉAL 514 271-0773 **www.leyeti.ca**

SHAWINIGAN 363, 5e RUE 819 537-1142 • TROIS-RIVIÈRES 1400, BOUL. DES RÉCOLLETS 819 373-2915

Ce qu'il faut savoir
The basic facts

Course sur route

Le programme olympique inclut une course sur route de 250 km chez les hommes et de 140 km chez les femmes. Les hommes devront effectuer neuf fois la boucle de Box Hill et les femmes, deux fois. Les concurrents prennent le départ en même temps et le premier coureur à franchir le fil d'arrivée gagne la médaille d'or. Le départ et l'arrivée se dérouleront à The Mall. Bien que la boucle autour de Box Hill comporte plusieurs montées difficiles, l'ensemble du parcours semble avantager les sprinteurs.

HOMMES : **28 juillet**
FEMMES : **29 juillet**
NOMBRE TOTAL D'ATHLÈTES : **145 hommes, 67 femmes**

Road race basics

The Olympic program includes a 250km road race for men and a 140km race for women. The men will do nine laps of Box Hill, while the women will do two, accounting for the difference in distance. The first rider to cross the finish line wins gold. The London course starts and finishes in The Mall. While the loop of Box Hill has the greatest climbing challenge, the overall route is considered to favor sprinters.

MEN'S EVENT: **July 28**
WOMEN'S EVENT: **July 29**
TOTAL ATHLETES: **145 men, 67 women**

Contre-la-montre

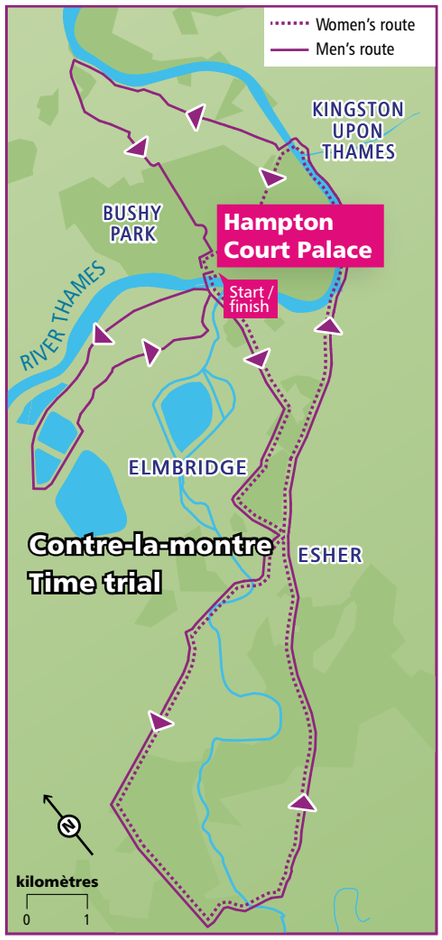
Le contre-la-montre olympique comprend deux épreuves : celle des femmes (29 km) et celle des hommes (44 km). Les deux épreuves ne comportent qu'un tour. Les coureurs prennent le départ un à la fois, à des intervalles de 90 secondes, et le vainqueur est celui qui réalise le meilleur chrono. Le classement détermine l'ordre du départ de chacun, les mieux classés prenant le départ plus tard pendant l'épreuve. Le parcours ne présente ni montées importantes, ni virages extrêmement techniques, privilégiant les coureurs puissants.

HOMMES : **1er août**
FEMMES : **1er août**

Time trial basics

The Olympic time trial comprises two events – one for women (29km) and one for men (44km). Both events are held over a single lap. The riders start one at a time, at 90-second intervals, and the winner is the cyclist with the fastest time against the clock over the course. The order of starters is seeded, with the top-rated riders starting later in the event. The courses have no major climbs or extremely technical corners, so pure power riders should have the edge.

MEN'S EVENT: **August 1**
WOMEN'S EVENT: **August 1**



Cancellara, qui, en 2008 à Beijing, avait battu de 33 secondes le Suédois Gustav Larson. Mais sa fracture à la clavicule subie ce printemps et la fatigue engendrée au Tour de France après deux longs contre-la-montre pourraient le ralentir. Le Canadien Svein Tuft, huit fois champion canadien, sait ce qu'il faut pour triompher lors d'une épreuve d'une telle importance, lui qui remporta l'argent aux Championnats mondiaux en 2008.

Contre-la-montre : femmes

(1er août). Vos affrontera de coriaces adversaires, les Américaines Kristin Armstrong, médaillée d'or en 2008, et Evelyn Stevens, championne en titre du contre-la-montre (É.-U.) qui a très bien fait en Europe ce printemps. Du côté canadien, Tara Whitten va probablement se concentrer sur les épreuves sur piste tandis que la multimédaillée olympique Clara Hugues, qui fait un retour au cyclisme, pourrait surprendre.

Cross-country : hommes

(11 août). Aucun coureur ne domine vraiment. Il est possible que le Suisse Nino Schurter triomphe ou le Français Julien Absalon. Plusieurs coureurs peuvent l'emporter…sauf les Canadiens. Le vétéran Geoff Kabush serait emballé avec un top 10. Max Plaxton, champion canadien en titre, pourrait lui aussi bien faire sur un parcours pouvant convenir à son style.

Cross-country : femmes

(12 août). Ici, les chances de médailles pour le Canada augmentent : toute la saison, Catharine Pendrel s'est retrouvée à la tête, ou tout près, du classement UCI. Emily Batty et Prémont sont également très fortes. Il ne faut pas oublier la

knows what it takes to make a big-event TT podium, with a world championship silver in 2008.

Women's time trial

(August 1). Vos will face a stiff challenge from Americans Kristin Armstrong, the 2008 gold medalist, or Evelyn Stevens, the reigning U.S. time-trial champ who has been riding strongly this spring in Europe. For Canada, Tara Whitten will probably focus on the track competition and not the road, but multiple Olympic medalist Clara Hughes, now fully dedicated to cycling, could asurprise.

Men's cross-country

(August 11). No rider currently reigns supreme. Switzerland's Nino Schurter might be the guy, or maybe France's Julien Absalon. It could be almost anyone's race . . . except for the Canadians. Veteran Geoff Kabush would be ecstatic with a top-10 result. Defending Canadian champion Max Plaxton could also shine on a course that could suit his skill set.

Women's cross-country

(August 12). Canada's medal hopes soar here. Catherine Pendrel has been at or near the top of the UCI rankings all season, and Emily Batty and Prémont are riding strong. Never count out the ageless Norwegian, Gunn-Rita Dahle

Vélo de montagne

Aux Olympiques, la durée des épreuves de vélo de montagne est d'environ une heure 45 minutes, chez les hommes comme chez les femmes. Il n'y a pas de départ en vagues : tous les concurrents prennent le départ au même moment et le premier à franchir la ligne d'arrivée se mérite l'or. Les vélos doivent être agiles et assez légers pour faciliter la grimpe en terrain accidenté, mais aussi robustes et stables, pour faire face aux descentes à haute vitesse. Les montées rocailleuses à voie simple sur le site d'Hadleigh Farm, dans l'Essex, devraient représenter les principales difficultés de l'épreuve.

FEMMES : 11 août
HOMMES : 12 août
NOMBRE TOTAL D'ATHLÈTES : 50 hommes, 30 femmes

Mountain bike basics

In the Olympic mountain bike competition, races last around one hour and 45 minutes for both men and women. There are no heats : in both the men's and women's events, the first rider to cross the finish line wins the gold medal. Bicycles need to be quick and light enough to facilitate climbing through uneventerrain but sturdy and stable enough to handle descents at high speeds. The rocky, single-track climbs at the Hadleigh Farm venue in Essex should provide the principal challenge.

WOMEN'S EVENT : August 11
MEN'S EVENT : August 12
TOTAL ATHLETES : 50 men, 30 women

Norvégienne Gunn-Rita Dahle Flesjaa, médaillée d'or en 2004, qui a l'expérience pour déjouer ses adversaires plus jeunes.

La liste des athlètes sélectionnés pour l'équipe olympique canadienne 2012 sera annoncée le 21 juin 2012.

Pour ne rien manquer de la sélection olympique : www.cyclingcanada.ca.

Flesjaa, the 2004 gold medalist, with the legs and smarts to outfox her younger competition.

The list of nominated athletes to the 2012 Canadian Olympic Team will be announced on June 21st, 2012.

Stay updated on the Olympic selection process at www.cyclingcanada.ca.

VIDÉOTRON PRÉSENTE
VÉLIRIUM

1ER WEEKEND
21 AU 24 JUIN
Coupe du monde UCI cross-country et descente
Red Bull Monte Descend
Gravité Urbaine

2E WEEKEND
30 JUIN - 1ER JUILLET
Raid Vélo Mag
*nouvelle formule
Monte-le-Mont

3E WEEKEND
7-8 JUILLET
Coupe du Québec cross-country
Championnats canadiens
Coupe du Québec descente

DODO AU VÉLIRIUM
Château Mont-Sainte-Anne
À partir de 109 $
Certaines conditions s'appliquent.
Détails et réservations : chateaumsa.com

Site hôte Mont-Sainte-Anne
Partenaire majeur Belle Gueule
Partenaires OR Desjardins, YOP, vélomag
Partenaires publics et touristiques Québec bonjourquebec.com, Canada, Québec Office du tourisme, Ville de Québec

Un voyage dans le TEMPS

A ride through HISTORY with Raleigh

Raleigh est l'une des grandes marques ancrées dans la tradition britannique. Rolls-Royce. Thé Lipton. Burberry. Gin Beefeater. Raleigh. Une marque qui semble découler de l'époque victorienne, alors que les hommes roulaient vêtus de vestons de tweed et les femmes, de jupes longues ; l'époque des « messieurs » et des « mesdemoiselles », et du courtois « monsieur », très loin du familier « mon gars, mon chum… » d'aujourd'hui. Une ère sous le règne de la *Britannia* (latin pour Grande-Bretagne).

Fondée à la fin des années 1880, juste avant la naissance de l'automobile, lorsque la bicyclette était en plein essor, Raleigh semble pourtant être perçue comme l'un des moyens de transport ayant grandement marqué le 20e siècle. Quand on pense à « Raleigh », l'image de l'élégant *roadster* destiné à l'usage urbain, utilitaire et fonctionnel, nous vient en tête.

Il est très facile de reconnaître un Raleigh : cadre d'acier, selle en cuir, l'emblème tête de héron, guidons courbés légèrement plus haut que la selle – d'où le surnom de guidon-moustache. Dans l'évolution de la bicyclette, Raleigh a souvent mené le peloton, notamment dans la production, au début des années 1900, d'un mécanisme de changement de vitesses incorporé au moyeu arrière, lorsque les vélos à plus d'une vitesse étaient considérés technologiquement très avancés.

À travers trois siècles, Raleigh s'est transformée. Les droits de propriété ont changé. Raleigh a repris quelques entreprises, fut reprise par certaines et s'est fusionnée à d'autres. Financièrement, des hauts et des bas. Malgré ça, la marque Raleigh est restée. Sa longévité, selon Adrian Marples, vice-président ventes et marketing chez Raleigh Canada, peut s'expliquer par le fait qu'elle a toujours visé le segment familial. « Chez Raleigh, le vélo pour la famille, abordable et durable, a toujours prédominé », soutient Marples.

D'emblée, le terme « Famille » peut être perçu comme « ennuyeux ». « Mais même si le côté pratique associé à la randonnée en famille a toujours été dans l'âme de Raleigh, l'entreprise n'a jamais craint les enjeux liés à la haute technologie. L'équipe TI-Raleigh des années 1970 et 1980, avec le Néerlandais Joop Zoetemelk qui remporta le Tour de France 1980 sur son Raleigh fait sur mesure, fut l'une des

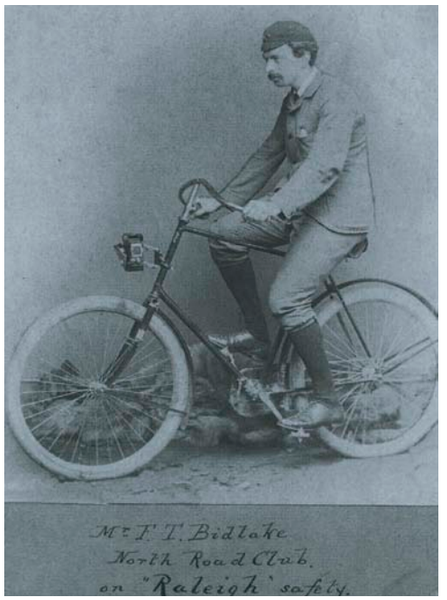
Raleigh is one of those great, durable brands that aches with old-school, British tradition. Rolls-Royce. Lipton Tea. Burberry. Beefeater gin. Raleigh. It is a brand that seems to connect with a post-Victorian time when men rode bikes in tweed jackets and women rode in skirts, when men were gentlemen and women ladies, and when guys called one another "sir" rather than "dude." An era when Britannia ruled the world.

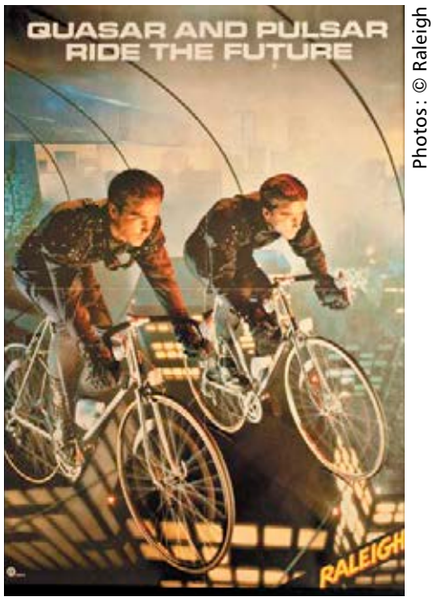
Although the company was founded in the late 1880s, in a pre-automotive time when bicycling boomed, Raleigh seems to reside in the cycling consciousness as an icon of 20th-century transportation. Say "Raleigh" and an image comes instantly to mind: the upright roadster, wedding elegant styling and utilitarian functionality.

The genetic markings of a classic Raleigh are unambiguous: the steel frame, the leather saddle, the double-curved handlebars that gave "handlebar mustache" its name, the heron-topped head badge. In the evolution of bicycle-building, Raleigh led the peloton in various ways, notably in the production of a rear-hub gear-shifting mechanism in the early 1900s, when bikes with more than one gear were still considered cutting-edge technology.

In the course of a lifespan reaching across three centuries, Raleigh has changed in the ways that companies do. Ownership has changed. Raleigh has absorbed some companies, been absorbed by others, and merged with still others. There have been financial highs and lows. But somehow, through various incarnations, the Raleigh brand has endured. Longevity, according to Adrian Marples, Vice-President of Sales and Marketing for Raleigh Canada, can be pinned to a focus on family. "The family bicycle, stressing value and durability, was always where Raleigh was designed to go," Marples says.

"Family," of course, can sound like a code word for "boring." But if the practicality of family riding has always been the soul of Raleigh, the company has hardly shied from taking on the lightweight, high-tech challenges of competitive cycling. The TI Raleigh team of the late 1970s and 1980s was one of the world's best, with Dutchman Joop Zoetemelk winning the 1980 Tour de France aboard a custom-built Raleigh racing machine. The





Photos : © Raleigh

Il est facile de reconnaître un Raleigh: cadre d'acier, selle en cuir, l'emblème tête de héron, et guidons courbés légèrement plus haut que la selle, d'où le surnom de guidon-moustache.

The genetic markings of a classic Raleigh are unambiguous: the steel frame, the leather saddle, the double-curved handlebars that gave "handlebar mustache" its name, and the heron-topped head badge.

meilleures. Dès 1903, Raleigh commença à offrir des modèles de course et actuellement, le Militis 3 est l'un des produits haut de gamme. Aussi, Raleigh s'est récemment remise à la commandite d'équipes professionnelles, supportant présentement une équipe britannique.

Toutefois l'esprit du *roadster* du 20e siècle, l'ultime vélo pour tous, persiste. Pour le marché actuel, Raleigh offre plus de 100 modèles de 10 catégories différentes. Peut-être une stratégie de « diviser pour régner ». Mais les vélos hybrides et en acier perpétuent la tradition du *roadster*. « L'acier convient mieux à Raleigh qu'à quiconque », dit Marples, constatant un bond dans les ventes du vélo de ville. « Le style de vélo avec lequel les adeptes du vélo urbain auraient dû rouler depuis des années. » Ou, dans le cas de Raleigh, un style que les gens ont depuis longtemps adopté.

Raleigh product line included racing models as early as 1903, and top-end racing models like the Militis 3 are current highlights. In recent years, Raleigh has got back into professional-team sponsorship, currently backing a pro team in Britain.

But the spirit of the 20th-century roadster, the ultimate family machine, lives on. For today's complex cycling market, Raleigh offers more than 100 models in 10 categories. A divide-and-conquer strategy, perhaps. But steel and hybrid bikes carry on the roadster tradition. "Steel just fits Raleigh better than anyone else," says Marples, noting a recent surge in the sales of commuting bikes. "They are the style that urban commuting people should have been riding for years." Or in Raleigh's case, a style people actually *have been* riding for years.

Pour éviter les "pocs" !

Chez POC, une entreprise suédoise, l'aspect sécurité passe avant tout. Le Trabec est conçu pour les adeptes de pistes et de sentiers de cross-country. Grâce aux fibres d'aramide – utilisées dans le tissu des gilets pare-balles – moulées à l'intérieur la mousse de polystyrène, la doublure renforce la structure. À l'impact, les chocs sont donc davantage absorbés et l'énergie, mieux dissipée. Cette épaisse doublure ajoute aussi une touche de confort très appréciée.

Le Trabec, avec son ajustement enveloppant bien la tête, recouvre à la fois la colonne cervicale et les oreilles tandis que ses 16 ouvertures favorisent l'aération. Sur la coque extérieure, les joints, endroits plus vulnérables, sont éloignés des zones d'impact. Le Trabec, pour attaquer les sentiers, bien protégé !

Bullet proof

At POC, a Swedish company, it's all about safety. The Trabec helmet is designed for you to ride the cross-country trails. Thanks to the Aramid fibers - used for ballistic body armor fabrics – molded inside the EPS foam, the liner reinforces the structure, absorbing shocks and spreading the impact energy over a greater surface. That thick liner also makes for a snuggly feel.

Designed to wrap around your head, the Trabec offers extra protection down the back of the neck and over the ears and provides great air flow through its 16 ventilation holes. On the outer shell, the seams, the weakest areas, are positioned away from the impact zones. Play hard, but stay safe !

www.pocsports.com

Trabec, de POC 179.95 $

La roue tourne pour Vortex
Vortex : The new hot wheels

Testé par/tested by Pat Wells

J'ai d'abord testé un combo : une DOMINATOR CRITERIUM 60 mm en avant, et une 88 mm à l'arrière. Après à peine 30 secondes, j'étais séduit par leur rigidité et impressionné par leur roulement super doux. Ne pliant aucunement en montées, elles n'ont pas été trop affectées par les conditions venteuses.

Ensuite, lors d'une sortie de club, ce fut le tour des GRAVITY SUPERLIGHT 22 mm. Vraiment polyvalentes, elles m'ont donné un avantage sur tous les types de terrains.

La DOMINATOR CRITERIUM dispose de 24 rayons à l'avant et de 28 à l'arrière tandis que sa version plus légère, la GRAVITY SUPERLITE, en a 28 (avant) et 32 (arrière). Elles sont montées sur des moyeux Chris King R45.

Fabriquées à la main ici au Québec, les Vortex sont d'excellentes roues. Benoit Poirier, le propriétaire, les assemble avec grande précision. De plus, Vortex offre une garantie à vie sur les rayons et une garantie d'un an sur les jantes. Elles sont aussi moins dispendieuses que la plupart des autres ensembles de roues sur le marché.

I started with a combo : a 60mm Dominator Criterium as a front wheel, and an 88mm as a rear wheel. After barely 30 seconds, I was convinced of their stiffness and was pleasantly surprised by their smoothness on the road. While they didn't bend when climbing, they weren't affected too much by windy conditions either.

Later, at a club ride, I tested the 22mm Gravity Superlites. They were very versatile, giving me an edge on all type of terrains.

The Dominator Criterium has 24 spokes in front and 28 in the rear, while its lightest version, the 22mm Gravity Superlite, has 28 (front) and 32 (rear). They are mounted on Chris King R45 hubs.

Built in Québec, by hand, Vortexes are great wheels. Benoit Poirier, the company owner, assembles them with great precision. In addition, Vortex gives you a lifetime spoke guaranty and a one-year guaranty on the rims. And they are less expensive than most competition-level wheelsets out there.

www.cybercycletremblant.com

Le combo GP Attack/Force

Pour la plupart des cyclistes, afficher des pneus de tailles différentes à l'avant et à l'arrière ferait autant de sens que d'avoir une jambe plus courte que l'autre. Mais chez Continental, avec le concept Attack/Force, on voit les choses différemment : à l'avant, l'« Attack », un pneu de 22 mm (190 g), fait équipe avec un pneu de 24 mm (210 g), le « Force », placé à l'arrière. Une combinaison permettant une prise en virage plus précise, une traction améliorée, et le poids supplémentaire placé là où il est nécessaire. Jusqu'à présent, les critiques ont été positives. Conçu pour l'entraînement et la course.

Continental GP Attack/Force

To most cyclists, different-sized tires on the front and rear wheels seems to make about as much sense as having one leg shorter than the other. But that's not the way Continental sees it with its Attack/Force concept. A 22mm "Attack" front clincher (190g) partners with a 24mm "Force" in the rear (210g), a combination designed to allow more precise cornering while improving traction and weight-bearing where it's needed most. So far, reviews have been positive. Designed for both training and racing.

145 $
paire / pair

www.conti-online.com

TOUJOURS PRÊT

GROUPE RACK ULTRA
SÉCURITÉ GARANTIE
.COM

- Laval
- DDO
- Montréal
- Gatineau
- Québec
- Brossard

CYCLES martinswiss CYCLES

TREK
cervélo
VROOMEN.WHITE.DESIGN
TIME
SANTA CRUZ
Kona

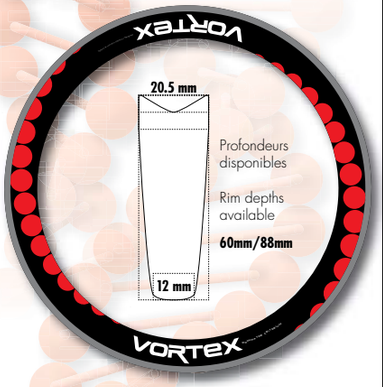
Vélos hybride et montagne
Vélos pour enfants

Vélos de route et triathlon

Atelier de réparation spécialisé
Positionnement

313 Ave. Victoria, Westmount 514-488-9717 www.martinswiss.net

VENDÔME



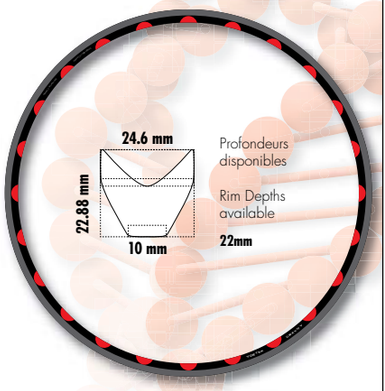
DOMINATOR
CRITERIUM

Roues carbone
Haute performance

VORTEX

High performance
Carbon wheelsets

GRAVITY
SUPERLITE



Disponibles en exclusivité chez
Available exclusively at

Cybercycle

www.cybercycletremblant.com

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

par/by Laurent Martel { LA FLAMME ROUGE

Gros plan sur le Tour de FRANCE 2012 *in focus*

Amateurs de cyclisme, soyez prêts : le samedi 30 juin prochain, la 99e édition du Tour de France partira de Liège, en Belgique. Au menu des coureurs, 3 479 kilomètres répartis en 21 étapes, dont cinq étapes de haute montagne, presque 100 kilomètres de contre-la-montre individuel et au moins deux étapes ardues en moyenne montagne. En effet, Christian Prudhomme, directeur du Tour de France, soutient que le Tour 2012 fut conçu « pour donner plus d'importance aux massifs de la moyenne montagne. »

Cette année, plusieurs coureurs du Tour seront confrontés à un défi supplémentaire ; la course sur route pour hommes, aux Jeux olympiques de Londres, sera tenue le 28 juillet, soit une semaine après la fin du Tour de France. Peu de temps sépare donc ces deux événements prestigieux… tout un été pour le cyclisme.

Pour apprécier le spectacle, voici ce que vous devez savoir sur la Grande Boucle.

Le parcours

Cette année, un parcours propice aux rebondissements. La difficulté du Tour 2012 ne se résume pas nécessairement qu'à ses cinq étapes de montagne et ses deux arrivées en altitude ; de nombreuses étapes présentent un défi corsé avec de multiples courtes montées. Une équipe seule aura du mal à contrôler la course puisque, pour les coureurs agressifs, de nombreux terrains semblent parfaits pour lancer des offensives. Avec deux longs contre-la-montre (la 9e et 19e étape), les bons rouleurs auront un avantage.

Les étapes à ne pas manquer

Le prologue de 6,1 kilomètres à Liège. Le parcours est identique à celui du Tour 2004, remporté par Fabian Cancellara (RadioShack-Nissan). Une victoire de ce dernier compenserait pour une saison des classiques d'avril catastrophique puisque le coureur suisse s'est fracturé la clavicule sur le Tour des Flandres.

Cycling fans, get ready. The 99th edition of the Tour de France will start from Liège in Belgium on Saturday, June 30th. The challenge for the riders is 3,479 kilometres in 21 stages, including five stages in the high mountains, almost 100 kilometres of individual time trialing, and at least two difficult "medium mountain" stages. Indeed, Race Director Christian Prudhomme has said the 2012 route was designed to "give more importance to the medium mountain ranges."

Many Tour riders will face an extra challenge this year ; the 2012 Olympic men's road race in London will be July 28, a week after the Tour's completion. Two huge events back-to-back… what a summer for cycling.

Here is what you need to know in order to enjoy the show !

The course

This year's route assures an unpredictable race. The difficulty in the 2012 Tour route isn't necessarily just in the five high mountain stages and two high mountain finishes ; several stages in addition to the high mountains are ruggedly challenging, with multiple shorter climbs. A single team will have a hard time controlling the race, because there is plenty of terrain to encourage aggressive riders to launch potentially successful attacks. With two long time trials (the 9th and 19th stage), riders who do well against the clock will have an advantage.

The stages not to be missed

The 6.1 km prologue in Liège. The course is the same as in the 2004 Tour, when Fabian Cancellara (RadioShack-Nissan) won. Cancellara would love a repeat victory to make up for a disastrous spring classics campaign in which he broke his collarbone in the Tour of Flanders.

The 3rd stage from Orchies to Boulogne-sur-Mer. The stage includes cobblestone sectors where anything can happen, as well as some tough short climbs. If the wind is blowing, the peloton could be split, and leaders could lose time.

La 3e étape entre Orchies et Boulogne-sur-Mer. L'étape comporte quelques secteurs pavés, où tout peut arriver, et quelques belles côtes bien pentues. Si le vent souffle, le peloton pourrait se fragmenter et ainsi piéger des coureurs visant le classement général.

La 7e étape entre Tomblaine et la Planche des Belles Filles. Une arrivée en altitude, dans le massif des Vosges : la montée finale de près de six kilomètres présente un dénivelé moyen de 8,5 % dont certains passages jusqu'à 14 %. Idéal pour les puncheurs que sont Philippe Gilbert (BMC) ou Joaquim Rodriguez (Katusha).

La 8e étape entre Belfort et Porrentruy. 154 kilomètres sans un seul mètre de plat. Un parcours sacrément casse-pattes qui laissera des traces sur les organismes! Une échappée partie de loin a toutes les chances d'être couronnée de succès.

La 9e étape, un contre-la-montre individuel de 38 kilomètres d'Arc-et-Senans à Besançon. Le premier grand rendez-vous des prétendants au maillot jaune. Au soir de la 9e étape, aucun coureur n'aura gagné le Tour mais plusieurs coureurs l'auront déjà perdu…

La 10e étape entre Mâcon et Bellegarde-sur-Valserin. En fin de course, une montée originale, le col du Grand Colombier et ses redoutables sections pentues.

La 11e étape entre Albertville et La Toussuire- Les Sybelles, au cœur de la Savoie. La première grande étape de montagne avec les cols de la Madeleine, de la Croix de Fer, du Mollard et la montée finale vers la station de La Toussuire. Une étape relativement courte de 140 kilomètres mais propice à une course de mouvement.

La 16e étape entre Pau et Bagnères-de-Luchon. L'étape-reine de ce Tour de France. 197 kilomètres à parcourir, quatre grands cols à escalader, soit le col d'Aubisque, le mythique col du Tourmalet, le col d'Aspin et le col de Peyresourde. À quelques jours de l'arrivée à Paris, les coureurs seront fatigués et le Tour pourrait bien se jouer ce jour-là!

Christian Prudhomme soutient que le Tour 2012 offrira plus d'importance aux massifs de la moyenne montagne.

Christian Prudhomme has said the 2012 route will offer more emphasis on the medium mountain ranges.

La 17e étape entre Bagnères-de-Luchon et Peyragudes. Courte (144 kilomètres), l'étape propose tout de même trois cols - de Menté, des Ares et Port de Balès - ainsi qu'une arrivée en altitude à Peyragudes. Le col de Menté est célèbre dans l'histoire du Tour puisque le cycliste espagnol Luis Ocana y chuta lourdement durant le Tour 1971 alors qu'il portait le maillot jaune. Le lendemain, Eddy Merckx refusa de porter le maillot jaune suite à l'abandon d'Ocana, par respect pour le champion espagnol brisé et qui l'avait battu à la régulière quelques jours avant. Par ce geste, Merckx fit la démonstration de son grand esprit sportif.

La 19e étape, un contre-la-montre de 52 kilomètres entre Bonneval et Chartres. Suffisamment long pour que de bons rouleurs comme Cadel Evans (BMC) puissent aller chercher deux minutes sur des coureurs moins performants dans cette discipline, comme Andy Schleck (RadioShack-Nissan).

The 7th stage from Tomblaine to la Planche des Belles Filles, a hill climb finish in the Vosges Mountains. The final six kilometres average 8.5 %, with some inclines reaching 14 %. It will be ideal for an explosive rider such as Philippe Gilbert (BMC) or Joaquin Rodriguez (Katusha) to attack.

The 8th stage from Belfort to Porrentruy, a hilly, 154 km course without a single flat metre. This tough stage will produce worn-out riders, for sure. This is the kind of stage in which a long breakaway has a real chance of succeeding.

The 9th stage, a 38 km time-trial from Arc-et-Senans to Besançon. This is the first big test for the general-classification contenders. On the evening following Stage 9, we won't know who won the Tour, but we will know who has lost a chance at victory.

The 10th stage from Mâcon to Bellegarde-sur-Valserine. The last part of the stage will feature a new climb, the difficult Col du Grand Colombier, with some very steep sections.

The 11th stage from Albertville to La Toussuire-Les Sybelles, in the heart of the French Alps. This big-mountain stage is highlighted by the Col de la Madeleine, the Col de la Croix de Fer, the Col du Mollard and the final climb to the finish in La Toussuire. The stage is short, just 140 km, so riders will race aggressively.

The 16th stage from Pau to Bagnères-de-Luchon. Welcome to the queen stage of this year's Tour. The 197 km route features four mountain passes: the Aubisque, the mythical Tourmalet, the Aspin and the Peyresourde. With just a few days to go to the finish in Paris, this stage will be hard on already tired riders and the Tour could well be decided here.

The 17th stage from Bagnères-de-Luchon to Peyragudes. The 144 km stage includes three mountain passes - de Menté, des Ares and Port de Balès – before the finish at the summit of Peyragudes. The col de Menté is well-known in Tour history as the place where Luis Ocana abandoned the 1971 Tour after a heavy fall. The following day, Eddy Merckx refused to wear the yellow jersey out of respect for Ocana, who had beaten him a few stages earlier in the race. The stage allowed Merckx to show his true sportsmanship.

The 19th stage, a 52 km time trial between Bonneval and Chartres. It is long enough to allow good time-trialists, such as Cadel Evans (BMC), to bring back a deficit of as much as two minutes on such climbing specialists as Andy Schleck (RadioShack-Nissan).

Les équipes

22 équipes de neuf coureurs au départ. Les 18 équipes du WorldTour sont qualifiées automatiquement et quatre équipes, dont trois françaises, ont été invitées par les organisateurs : Argos-Shimano, Cofidis, Europcar et Saur-Sojasun.

The teams

22 teams of nine riders. The 18 WorldTour teams received automatic entries into the Tour. Four more, of which three are French, have been invited by the organizers : Argos-Shimano, Cofidis, Europcar and Saur-Sojasun.

Les favoris

En l'absence d'Alberto Contador suspendu pour dopage lors du Tour 2010, **Cadel Evans** (BMC), vainqueur l'an dernier, est le grand favori. Le parcours lui convient bien puisqu'il n'est pas trop montagneux et qu'il propose deux longs contre-la-montre (38 km et 52 km) pour lui permettre de refaire son éventuel retard sur les meilleurs grimpeurs du peloton. Disposant d'une très bonne équipe, son début de saison a cependant été très moyen.

The favorites

In the absence of Alberto Contador, who is serving a suspension for a doping violation during the 2010 Tour, **Cadel Evans** (BMC), the winner last year, is the big favorite. The course suits him well : high mountain stages are few, and two long time trials (38 km and 52 km) will allow him to bring back time that might be lost on the climbs. He will also be backed by a very strong team. Still, his early 2012 results have been disappointing.

©BMC - Swiss Cycling Technology

Andy Schleck (RadioShack-Nissan). Vainqueur « par défaut » du Tour 2010 suite au déclassement d'Alberto Contador pour dopage, deux fois deuxième de l'épreuve, Schleck aura à cœur de montrer au monde entier qu'il peut gagner « à la pédale » le Tour de France. Pour ce faire, il devra raffiner son sens tactique et pourra compter sur son nouveau directeur sportif, Johan Bruyneel, celui qui a grandement contribué au succès de Lance Armstrong au Tour, pour y arriver.

Andy Schleck (RadioShack-Nissan). Schleck earned the 2010 Tour title after Alberto Contador was disqualified for doping. The two-time runner-up hopes to show the world that he is capable of winning "on his bike" and not just through a court judgment. To do so, he will need to improve his tactics, and he can count on Johan Bruyneel, his new directeur sportif and guiding force behind Lance Armstrong's Tour successes, to help with that.

Vicenzo Nibali (Liguigas-Cannondale). Le vainqueur de la Vuelta 2010 a tout misé cette saison sur le Tour de France. Mature, bon grimpeur, bon rouleur, imprévisible dans ses attaques, il pourrait surprendre en juillet prochain.

Vicenzo Nibali (Liquigas-Cannondale). The Tour this year is the main goal of the 2010 Vuelta winner. Nibali is a complete and mature rider, good on the climbs, good in time-trials, and clever and unpredictable when he goes on the attack. He could be the big surprise this year.

1 › Bradley Wiggins
2 › Alejandro Valverde
3 › Andy Schleck
4 › Vicenzo Nibali
5 › Fabian Cancellara
6 › Levi Leipheimer
7 › Jurgen Van den Broeck
8 › Thomas Voeckler
9 › Philippe Gilbert
10 › Pierre Rolland

©photos : Sirotti

4

5

6

7

8

9

10

Les *outsiders*

Thomas Voeckler (Europcar). L'animateur surprise du Tour 2011 a franchi un cap l'an dernier et pourrait de nouveau surprendre en juillet, surtout qu'il sera porté par le public français. On l'a vu animer les classiques d'avril, preuve d'une excellente condition physique.

Pierre Rolland (Europcar). L'équipier de Voeckler chez Europcar a montré ses qualités de grimpeur en remportant l'an dernier la mythique étape de l'Alpe d'Huez. Une place parmi les cinq premiers à Paris, avec à la clef le prestige d'être le premier Français au classement général, est possible.

Alejandro Valverde (Movistar). De retour d'une suspension de deux ans pour dopage, le champion espagnol, vainqueur de la Vuelta en 2009, est revanchard et trouvera un parcours à sa mesure. Explosif, porté vers l'attaque, il voudra certainement créer une course de mouvement et cherchera à surprendre ses adversaires. Son équipe Movistar est capable de bien l'aider sur les trois semaines de la course.

Bradley Wiggins (Sky Procycling). Wiggins a connu un printemps impressionnant ayant notamment remporté la course à étapes Paris-Nice. Solide grimpeur, certes, sa force comme rouleur représente cependant son meilleur atout avec au menu, un contre-la-montre individuel de 90 kilomètres.

Levi Leipheimer (Omega Pharma-Quick Step). Une fracture au fibula lors d'un accident en entraînement ayant limité son calendrier printanier, il est possible qu'il ne soit pas totalement prêt pour le Tour. Mais après s'être disputé le rôle de leader de l'équipe, à l'époque RadioShack, avec des coureurs comme Chris Horner et Andres Klöden, Leipheimer peut compter sur sa nouvelle formation, Omega Pharma-Quick Step, entièrement vouée à sa cause.

Jurgen Van den Broeck (Lotto-Belisol). Van den Broeck est passé sous le radar ce printemps, se concentrant sur sa préparation pour le Tour. Cinquième au Tour 2010, il a été forcé d'abandonner l'an passé après une chute massive survenue à la 9e étape. Un podium final est certainement à sa portée.

The outsiders

Thomas Voeckler (Europcar). The Frenchman was the big surprise of the 2011 Tour. He loves to attack and could well surprise again this year, motivated by the French public's support. Voeckler showed moments of strength during the spring classics this year, so he is on good form.

Pierre Rolland (Europcar). Teammate of Voeckler on the Europcar team, he is a very good climber and won last year's mythical Alpe d'Huez stage. He can be in the top five in Paris this year and could earn the prestigious title of the first Frenchman in the general classification.

Alejandro Valverde (Movistar). Back from a two-year ban for doping, Valverde, winner of the 2009 Vuelta, has a point to prove. The course suits his explosive style well, and he will probably attack repeatedly to try and surprise everyone. His Movistar team is strong enough to provide ample support over three weeks of racing.

Bradley Wiggins (Sky Procycling). Wiggins had an impressive spring, including a win in the Paris-Nice stage race. He's a solid climber, but his strength as a time trialist will be his biggest asset with 90 kilometres of individual time trialing on tap.

Levi Leipheimer (Omega Pharma-Quick Step). A broken leg in a training accident limited Leipheimer's spring schedule, and he might not be fully race-ready for the Tour. But after competing for the team leadership role with riders like Chris Horner and Andres Klöden while riding for Radio Shack, Leipheimer can count on his new team, Omega Pharma-Quick Step, to be completely dedicated to his cause.

Jurgen Van den Broeck (Lotto-Belisol). Van den Broeck has been quietly flying under the radar this spring, with his focus on Tour preparation. Fifth in the 2010 Tour, he was forced to abandon last year after an ugly Stage 9 crash. A podium finish is well within reach.

©BMC - Swiss Cycling Technology

LE TOUR DE FRANCE SERA MAINTENANT PRÉSENTÉ SUR LES ONDES DE RDS ET RDS 2.

DATE	RDS		RDS2	
SAMEDI 30 JUIN	8H30	LIVE	18H30	REP
DIMANCHE 1ER JUILLET	8H30	LIVE	19H30	REP
LUNDI 2 JUILLET	8H30	LIVE	19H30	REP
MARDI 3 JUILLET	8H30	LIVE	19H30	REP
MERCREDI 4 JUILLET	8H30	LIVE	15H00	REP
JEUDI 5 JUILLET	8H30	LIVE	20H00	REP
VENDREDI 6 JUILLET	8H30	LIVE	20H00	REP
SAMEDI 7 JUILLET			8H30	LIVE
DIMANCHE 8 JUILLET			8H30	LIVE
MARDI 10 JUILLET	8H30	LIVE	19H30	REP
MERCREDI 11 JUILLET	8H30	LIVE	15H00	REP
JEUDI 12 JUILLET	8H30	LIVE	19H30	REP
VENDREDI 13 JUILLET	8H30	LIVE	19H30	REP
SAMEDI 14 JUILLET	8H30	LIVE	19H30	REP
DIMANCHE 15 JUILLET	8H30	LIVE	18H00	REP
MARDI 17 JUILLET	8H30	LIVE	19H30	REP
MERCREDI 18 JUILLET	8H30	LIVE	15H00	REP
JEUDI 19 JUILLET	8H30	LIVE	19H30	REP
VENDREDI 20 JUILLET	8H30	LIVE	19H30	REP
SAMEDI 21 JUILLET	9H30	LIVE	19H30	REP
DIMANCHE 22 JUILLET	10H00	LIVE	19H30	REP

La 16e étape, l'étape-reine de ce Tour, présente quatre grands cols : le col d'Aubisque, le Tourmalet, le col d'Aspin et de Peyresourde.

The 16th stage, the queen stage of this year's Tour, features four mountain passes: the Aubisque, the Tourmalet, the Aspin and the Peyresourde.

Les Canadiens

Au moment d'écrire ces lignes, difficile de prévoir quels seront les Canadiens au départ du Tour de France cette année. Ryder Hesjedal, suite à son impressionnante victoire au Giro d'Italia, pourrait donc faire l'impasse sur le Tour pour mieux préparer sa fin de saison, notamment pour les Grands Prix Cyclistes de Québec et de Montréal.

Dominique Rollin (FDJ-Big Mat) et Svein Tuft (Orica-GreenEdge), auront également couru le Giro et pourraient eux aussi renoncer au Tour.

Chez Europcar, David Veilleux pourrait être invité sur le Tour, malgré son jeune âge (24 ans). Les places seront toutefois très chères au sein de l'équipe française soucieuse d'épauler au mieux ses deux leaders, Voeckler et Rolland.

Suivre le Tour à la télé depuis le Québec

Cette année, c'est au réseau RDS qu'on pourra voir le Tour de France. L'animateur Louis Bertrand et le commentateur Dominique Perras seront là en juillet pour nous décortiquer la course de A à Z. Consultez les horaires sur **www.rds.ca** .

The Canadians

Exactly which Canadians will be riding in this year's Tour won't be determined until teams announce their starters shortly before the race. After dedicating an extraordinary effort to winning the Giro d'Italia, Ryder Hesjedal could well skip the Tour to better prepare for the end of the season, including the Québec and Montréal WorldTour races.

Dominique Rollin (FDJ-Big Mat) and Svein Tuft (Orica-GreenEdge) will also have raced the Giro and could skip the Tour as well.

On the Europcar team, David Veilleux could be selected for the Tour, despite being just 24 years old. However, the selection process will be difficult, as the Europcar will want strong riders with varying skills to support Voeckler and Rolland.

To follow the Tour on TV from Québec

This year, the race will be available on the RDS TV network. Louis Bertrand and Dominique Perras will be there in July as commentators. Check the TV schedule at **www.rds.ca** .

G.T.H. VOUS PRÉSENTE LE TOUT NOUVEAU SUPERSIX EVO
LE VÉLO LE PLUS LÉGER ET LE PLUS RAPIDE JAMAIS CONSTRUIT

cannondale®

À PARTIR DE

4999,99 $

ÉQUIPÉ SRAM RED
POIDS DE 14 LBS
VERSION ULTIMATE A 10,8 LBS DISPONIBLE

LES PRÉVENTES SONT COMMENCÉES!
PLUSIEURS PROMOTIONS OFFERTES EN MAGASIN.
VENEZ RÉSERVER LE VÔTRE DÈS MAINTENANT!

G.T.H.

www.GTHSPORTS.com

SAGUENAY 251, de la Normandie | 418 545-4747
QUÉBEC 989, boul. Pierre-Bertand | 418 683-2444
LAVAL 1545, boul. de l'avenir | 450 901-2444

Vélos à rabais.com

Statistiques de nos clients

	VÉLOS À RABAIS.com	BOUTIQUE
Prix Vélo Carbone Haut de Gamme Ultegra 6700	2 700,00$	4 600,00$
Coût du Kilomètre parcouru (Saison : 3000KM)	0,90$	1,53$
Coût de la Montée Camillien-houde (Saison : 60)	45,00$	76,67$

Pourquoi acheter ailleurs ?

35% de rabais et plus
Rouler intelligement

WWW.VELOSARABAIS.COM

Par/by Peter Oliver et/and Laurent Martel

LE TOUR EN CHIFFRES
THE TOUR BY THE NUMBERS

La meilleure façon de comprendre un événement aussi complexe que le Tour de France, c'est peut-être à travers un éventail de statistiques. Les chiffres avec lesquels nous jonglerons sont regroupés en trois grandes catégories : l'évènement, la course, et les coureurs.

L'ÉVÈNEMENT

- Chaînes de télévision qui présenteront le Tour cette année : **100**, présentant **320 000** heures de télédiffusion
- Le nombre de téléspectateurs, dans **190** pays, qui verront les images du Tour : **2** milliards
- Journalistes couvrant le Tour : **2 300**
- Personnel de sécurité : plus de **21 000**
- Spectateurs au bord des routes : **12** à **15** millions
- La caravane publicitaire précédant la course chaque jour : **250** véhicules
- Longueur de la caravane : **20** km et sa durée : **45** minutes
- Nombre d'échantillons de produits distribués aux spectateurs sur le bord des routes : **16** millions
- Villes et villages ayant accueilli le Tour : **500**, pour un total de **2 000** étapes et prologues
- La ville ayant le plus souvent accueilli le Tour (après Paris) : Bordeaux, **79** fois
- Cette année, villes accueillant le Tour pour la première fois : **9**

LA COURSE

- Distance totale du Tour 2012 : **3 479** km
- Distance du Tour le plus long : **5 745** km, en 1926
- Distance du Tour le plus court : **2 428** km, en 1903 et en 1904
- Distance moyenne des 20 étapes (excluant le prologue de 6,4 km) en 2012 : **174** km
- Distance moyenne des six étapes du Tour 1903 : **405** km
- Étape la plus longue du Tour 2012, de Saint-Jean-de-Maurienne à Annonay Davézieux : **220** km
- L'altitude du col le plus haut, le Col du Tourmalet : **2 115** m
- Cols du Tour 2012 : **25**
- Coureurs : **189** - **22** équipes de **9** coureurs
- Membres accompagnateurs du personnel d'équipe : **390**

- Prix en argent pour le vainqueur de Tour 2012 : **450 000€**
- Prix en argent pour le meilleur grimpeur ou pour le gagnant du classement par points : **25 000€**
- Prix en argent pour une victoire d'étape : **8 000€**
- Nombre approximatif de bidons que les coureurs du Tour utiliseront sur les trois semaines de course : **35 000**
- Vitesse moyenne du Tour de France le plus rapide, inscrite par Lance Armstrong en 2005 : **41,7** km/h
- Vitesse moyenne du contre-la-montre le plus rapide à ce jour, établie par Greg Lemond lors de la dernière étape du Tour 1989 : **54,6** km/h
- La plus mince marge de victoire : **8** secondes - Greg Lemond sur Laurent Fignon, 1989
- La plus grande marge de victoire (ère moderne) : **28** minutes, **17** secondes - Fausto Coppi sur Stan Ockers, 1952

Perhaps the best way to understand a complex event like the Tour de France is through a portfolio of statistics. Let's play the numbers game from three perspectives: the overall event, the race itself, and the riders who are competing.

THE EVENT

- TV channels that will show the Tour this year: **100**, broadcasting **320,000** hours of coverage
- People, in **190** countries, who will see images of the Tour on TV: **2** billion
- Journalists covering the Tour: **2,300**
- Security personnel: more than **21,000**

- People who will watch the Tour on the roadside: **12-15** million
- Commercial caravan preceding the race each day: **250** vehicles
- Caravan length: **20** km
- Caravan duration: **45** minutes
- Caravan product samples distributed to roadside spectactors: **16** million
- Towns and villages that have hosted the Tour: **500**, for about **2,000** stages and prologues
- Top host, after Paris: Bordeaux, **79** times
- New host towns in 2012: **9**

THE RACE

- Total length of this year's Tour: **3,479** km
- Length of the longest Tour: **5,745** km, in 1926
- Length of the shortest Tour: **2,428**, in 1903 and 1904
- Average length of the 20 stages (excluding the 6.4km prologue) in 2012: **174** km

- Average length of the six stages in the 1903 Tour: **405** km
- Longest stage for 2012, from Saint-Jean-de-Maurienne to Annonay Davézieux: **220** km
- Altitude of the highest mountain pass, the Col du Tourmalet: **2,115** m
- Mountain passes in this year's Tour: **25**
- Riders: **198** – **22** teams of **9** riders
- Accompanying team staff members: **390**
- Prize money for the 2012 Tour winner: **€450,000**.
- Prize money for the best climber or points classifications: **€25,000**
- Prize money, in for a stage win: **€8,000**
- Estimated water bottles riders will use during the three-week race: **35,000**

- Record average speed for an entire Tour, won by Lance Armstrong in 2005: **41.7** kph
- Record time-trial average, achieved by Greg Lemond in the last stage of the 1989 Tour: **54.6** kph
- Narrowest margin of victory: **8** seconds – Greg Lemond over Laurent Fignon, 1989
- Largest margin of victory (modern era): **28** minutes, **17** seconds – Fausto Coppi over Stan Ockers, 1952

CENTRE DU BICYCLE Rive-Sud

La plus grande surface de vente spécialisée sur la rive-sud

Thomas Duclos
Propriétaire depuis 29 ans

Plus de choix, plus de qualité, plus de service ! Vélos pour toute la famille

PLUS DE 1500 VÉLOS EN STOCK ! LES VRAIS SPÉCIALISTES DU VÉLO

SPÉCIAL 29e ANNIVERSAIRE

ON PAYE LES TAXES
sur toute la marchandise en magasin à prix régulier jusqu'au 10 juin

SCHERZO 2011 carbon
300$ de rabais
1479,99$
1749,99$ régulier

FIDELIO 2011
210$ de rabais
879,99$
1089,99$ régulier

BB202 20" enfant
45$ de rabais
174,99$
219,99$ régulier

Remorques CROOZER 737
150$ de rabais
349,99$
499,99$ régulier

UMBRIA 1 2011
60$ de rabais
239,99$
299,99$ régulier

VÉLOS USAGÉS à partir de 74,99$

20 % à 50 % sur TOUS les vêtements

20 % à 50 % sur Vêtements cycliste

Rabais jusqu'à 60 % sur souliers de vélo (plus de 25 modèles)
**sur modèles sélectionnés*

Rabais de 40 % sur casques GIRO
** sur modèles sélectionnés*

KUOTA · Miele · HARO · Ecolo-Watt · WETHEPEOPLE · KINK · Verde · RED CABOOSE · NS BIKES

Maxi **Opti**

Moteur 500 W maximum • Batterie 36 volts, 10am/h lithium manganèse à haut débit • Se recharge en roulant • Cadre en aluminium léger 6061• Poids net 23 kg incluant la batterie • Dérailleur 7 vitesses vShimano Acers • Autonomie jusqu'à 140 km en mode assistance en pédalant à niveau 1 • Système d'assistance programmable à 6 niveaux avec contrôleur digital • Odomètre et indicateur de vitesse intégrés à l'écran LCD • Assistance et poignée d'accélération programmable

Meilleurs vélos de l'industrie! Venez en faire l'essai!

Vente et installation d'attache remorque

HIDDEN HITCH

PRO CYCLE Les VÉLOCISTES
Centre du bicycle Rive-Sud
418•832•6455

DEUX ENDROITS POUR VOUS SERVIR

VÉLO ÉLECTRIQUE QUÉBEC
418•704•6455

3646, av. des Églises
Charny, Qc, G6X 1X4
à 2 minutes des ponts
www.centredubicycle.com
info@centredubicycle.com

**Détail en magasin*
Accord D Desjardins

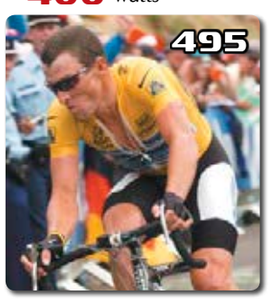
635, Pierre Bertrand
Vanier, Qc, G1M 2E4
www.veloelectriquequebec.com
info@veloelectriquequebec.com

Lundi au mercredi - 9h à 17h30 Jeudi et vendredi - 9h à 21h Samedi - 9h à 17h Dimanche - 10h à 17h

LES COUREURS

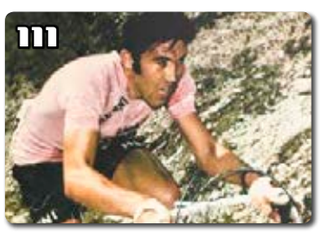
- Âge moyen : **28** ans
- Taille moyenne : **1,79** m
- Poids moyen : **69** kg
- Fréquence cardiaque au repos : **50**
- Fréquence cardiaque maximale : **185**
- Capacité pulmonaire : **5,8** litres
- Salaire annuel moyen : **250 000 $**
- Jours de course par année : **80**
- Kilomètres parcourus par année (course et entraînement) : **35 000**

- Calories brulées lors d'une étape de montagne : jusqu'à **9 000**
- Calories brulées lors d'une étape normale : **4 000**
- Puissance maximale générée par Mark Cavendish lors d'un sprint : **1 600** watts
- Puissance constant produite par les grimpeurs lors de longues ascensions : plus de **400** watts



- Puissance moyenne de Lance Armstrong dans la montée de l'Alpe d'Huez, en 2004 : **495** watts
- En moyenne, nombre de vélos que possède chaque coureur pour le Tour : **5**
- Poids minimal (vélo) permis selon le règlement de l'UCI : **6,8** kg
- Coureurs ayant pris part au Tour depuis 1903 : plus de **10 000**
- Kilomètres parcourus depuis 1903 : plus de **350 000** km

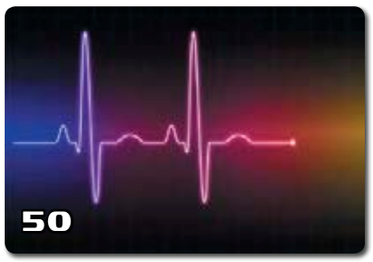
- Heures qu'un coureur parcourt lors d'une journée de repos : **3**
- Température des bains d'après-course pour la récupération : **15-17** degrés Celcius.
- Anciens vainqueurs qui prendront le départ du Tour 2012 : **2**, Cadel Evans et Andy Schleck
- Le plus de gagnants en titre au départ d'un Tour : **7**, en 1914
- Coureurs ayant porté le maillot jaune : **252**



- Le plus de journées ayant porté le maillot jaune (historique) : **111**, par Eddy Merckx
- Le plus de journées ayant porté le maillot jaune, coureurs actuels : **20**, par Mark Cavendish
- Record de participation au Tour : **17**, par George Hincapie (en supposant qu'il est de la formation BMC de cette année)

- Record de Tour complétés : **16**, par Joop Zoetemelk
- Record d'étapes remportées par le même coureur lors d'un même Tour : **8**, **3** coureurs l'ont fait quatre fois : Eddy Merckx (deux fois, en 1970 et 1974), Charles Pélissier (en 1930) et Freddy Maertens (en 1976).
- La plus courte participation à un Tour : **90** secondes, par Chris Boarman qui a chuté lors du prologue de 2008

THE RIDERS



- Average age: **28** years old
- Average height: **1.79**m
- Average weight: **69**kg
- Typical resting heart rate: **50**
- Typical maximum heart rate: **185**
- Typical respiratory capacity: **5.8** liters
- Average annual wages: **$250,000**
- Race days per year: **80**
- Kilometres (racing and training) per year: **35,000**
- Calories burned on a mountain stage: up to **9,000**
- Calories consumed on the bike in an average stage: **4,000**

- Power output by Mark Cavendish in a sprint: **1,600** watts
- Sustained power output by climbers on extended climbs: more than **400** watts
- Power average of Lance Armstrong on the 2004 climb of Alpe d'Huez: **495** watts

- Bikes each rider typically has for the Tour: **5**
- Minimum bike weight permitted by UCI rules: **6.8**kg
- Riders who have ridden in the Tour since 1903: More than **10,000**
- Total distance ridden since 1903: more than **350,000** km
- Hours a rider typically ride on a "rest" day: **3**
- Temperature of special, post-race baths for recuperation: **15-17** degrees C
- Previous winners who will start the 2012 Tour: **2**, Cadel Evans and Andy Schleck.

- Most former winners starting a Tour: **7**, in 1914
- Riders who have worn the yellow jersey: **252**
- Most days in the yellow jersey (historically): **111**, by Eddy Merckx
- Most days in yellow, current riders: **20**, by Mark Cavendish
- Most Tours started: **17** by George Hincapie (assuming he is on this year's BMC team)

- Most Tours finished: **16** by Joop Zoetemelk
- Record number of stages won by one rider in a single edition: **8**. Three riders have done it four times: Eddy Merckx (twice, in 1970 and 1974), Charles Pélissier (in 1930) and Freddy Maertens (in 1976).
- Shortest participation in a Tour: **90** seconds, by Chris Boardman, who crashed in the 2008 prologue

GRANFONDO
OTTAWA
ReggioCapitale
July/21/Juillet
2012
MedioFondo~100K/GranFondo~170K/SuprFondo~220K
GiroPreFesta/GiorneJaveFesta/FondoFesta/SeraFesta
PaccoDiFama/VIP/Expo
www.granfondoottawa.org
Pédalez à fond, ressentez la puissance, voyez grand, GranFondo!
Stomp the Pedals, Feel the Power, Think BigRide, GranFondo!

Trésors cachés d'ESPAGNE

Secret SPAIN

©Gil Orriols Jansana

©Gil Orriols Jansana

Vic est un véritable paradis du vélo. Célèbre pour son architecture médiévale, ses foires animées et ses marchés colorés sont également très populaires.

Vic is a virtual cycling paradise. The medieval architecture of the area is a featured attraction as well as lively and colorful fairs and markets.

Vous connaissez la *Volta Ciclista a Catalunya*, cette course à étapes figurant au calendrier UCI WorldTour ? Bien que l'événement existe depuis maintenant 100 ans, c'est davantage à travers ses villes importantes, notamment Barcelone et Girona, par ses montagnes - le côté espagnol des Pyrénées - ou par sa côte méditerranéenne, que l'on connaît la Catalogne.

Située à 70 kilomètres au nord de Barcelone se trouve la petite région d'Osona, l'un des 41 comtés (*comarques*) de la Catalogne. « Un coin de pays très peu connu des touristes mais d'une beauté impressionnante et qui présente de nombreuses possibilités pour rouler à vélo », a confié à *Cyclepresse*, Gil Orriols Jansana, un cycliste chevronné natif de Barcelone connaissant très bien la région.

Osona est une région rurale entourée de forêts et de champs de céréales, traversée par le fleuve Ter, à 50 kilomètres à l'ouest de Girona. « Sa capitale, Vic, est un véritable paradis du vélo pour les cyclistes locaux », dit-il. Célèbre pour son architecture médiévale, le comté d'Osona jouit d'un patrimoine incomparable - ruines ibériques, monuments baroques, églises romanes et *cases pairals*, ces anciennes maisons rurales datant parfois du XIII siècle. Ses foires animées et ses marchés colorés sont également très populaires. Et ses charcuteries, des incontournables, paraît-t-il.

De la plaine à la montagne

Plusieurs types de parcours s'offrent aux cyclistes « Et les routes sont très tranquilles. En termes cyclistes, on parle de la moyenne montagne », dit-il. À des altitudes variant de 500 mètres jusqu'à 1200 mètres au-dessus du niveau de la mer, Orriols Jansana soutient que la région offre des itinéraires très variés, adaptés à tous les niveaux

You have probably heard of the Volta Ciclista a Catalunya, the WorldTour stage race that has been around for a century. And you probably know about the Catalunya region through the renown of major cities such as Barcelona and Girona, the glorious mountains on the Spanish side of the Pyrenees and the picturesque Mediterranean coast.

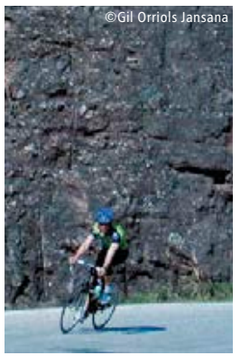
But what about the Catalunya you don't know? The small region of Osona is located 70 kilometres north of Barcelona and 50 kilometres west of Girona, and it is one of the 41 counties (*comarques*) of Catalunya. Gil Orriols Jansana, an experienced cyclist from Barcelona who knows the area well, confided to *Cyclepresse*, "This part of the country is not at all well known to tourists, but its beauty is impressive, and it offers many cycling possibilities."

Osona is a rural area of forests and fields of grain, with the river Ter running through it. "Its capital city, Vic, is a virtual cycling paradise for locals," says Orriols Jansana. The medieval architecture of the area is a featured attraction – Iberian ruins, Baroque monuments, Romanesque churches and *cases pairals*, ancient country houses dating back as far as the 13th century. Also popular are lively and colorful fairs and markets where you might find another source of regional pride: prepared meats such as hams, sausages and cold cuts, which are said to be fabulous.

From flats to mountain passes

A wide variety of routes and tours for cyclists lead through this bucolic countryside. "The roads are very quiet, and cyclists would consider these mountains of medium size," Orriols Jansana says. With altitudes ranging from 500 metres to 1,200 metres above sea level,

©Gil Orriols Jansana


©Gil Orriols Jansana

© Slipstream Sports

de cyclistes ; on peut choisir de rouler sur la plaine (*Plana de Vic*) ou de faire l'ascension de cols. Ce sont de magnifiques montées, sur une distance variant de trois à 15 kilomètres. « Ça peut aussi être une bonne façon de se mettre en jambes, pendant quelques jours, avant d'affronter les routes et cols plus exigeants des Pyrénées… »

On peut opter pour les circuits en marguerite - parcours partant du même point de départ, habituellement l'hébergement - ou encore, prendre la voiture pour se rendre à un point de départ différent. Une autre option intéressante, selon Orriols Jansana, c'est de prendre le train en direction nord, vers les Pyrénées (un trajet d'environ 30 minutes) pour rouler dans la région du Ripollès. « Comme on retrouve des gares dans la plupart des villages et que c'est une moyen très économique de

Une autre option est de prendre le train vers les Pyrénées pour rouler dans la région plus montagneuse du Ripollès.

Another possibility is to take the train towards the Pyrenees to ride the more mountainous terrain around the Ripollès area.

the region offers rides for every level of cyclist. You can choose between biking on the flat plain (*Plana de Vic*) or take on the challenge of nearby mountain passes, locally called *cols*. These are moderate climbs, ranging from three to 15 kilometres long. "They can provide a good warm-up to get your legs in shape before heading to the more demanding roads and cols of the Pyrenees," Orriols Jansana says.

VOYAGES À VÉLO
SUR LA ROUTE

SPORTIF

POUR CEUX EN QUÊTE DE GRANDS DÉFIS, QUE LES LONGS PARCOURS ET LES LONGUES MONTÉES NE REBUTENT PAS ET POUR QUI LE VÉHICULE DE SOUTIEN NE SERT QU'À TRANSPORTER LES BAGAGES.

VÉLO DE MONTAGNE

LORSQUE LA ROUTE NE PEUT NOUS AMENER LÀ OÙ NOUS VOULONS ALLER.

MONTAGNES & VOLCANS

POUR CEUX QUI AIMENT LE RELIEF, N'ONT PAS PEUR DE GRAVIR DES MONTAGNES ET NE DÉDAIGNENT PAS DE TROQUER À L'OCCASION LEURS SOULIERS DE VÉLOS POUR DES BOTTES DE MARCHE.

WWW.SURLAROUTE.CA

Titulaire d'un permis d'agent de voyages du Québec (702071)

SLR0512_10

EMPREINTE NUMÉRIQUE

se déplacer, le train est vraiment une option géniale. On peut aussi descendre à Barcelone (un trajet d'une heure) et passer une plaisante soirée en ville ! », ajoute-t-il.

Les possibilités d'hébergement sont multiples : hébergements ruraux, auberges, gîtes, ou hôtels (dans la ville de Vic ou dans les villages voisins). Finalement, Orriols Jansana estime que le temps idéal pour rouler dans la région « est de la mi-mars jusqu'à la mi-novembre. Cependant, juillet et août sont souvent trop chauds, les températures frisant les 36 ou 37 degrés Celsius. »

Ainsi, la région d'Osona, en Espagne, une autre destination vélo européenne à ajouter à votre agenda !

You can do these rides by setting up a single base camp and leaving from the same departure point, usually where you're staying. Or you can choose a different starting point for each ride. Another possibility, according to Orriols Jansana, is to take the train north towards the Pyrenees (about a 30-minute trip) to ride the more mountainous terrain around the Ripollès area. "Because there are train stations in most of the villages and it's an inexpensive way to travel, the train is really an interesting option," he says.

Various enticing choices are available for accommodation : rural lodgings, inns, bed and breakfasts or hotels (in the city of Vic or in neighbouring villages). Finally, Orriols Jansana suggest that the perfect time to ride in the region "is from mid-March to mid-November, when temperatures are pleasant, although July and August, with temperatures that can rise to 36°C, can be too hot."

So…the Osona region : another European cycling destination to add to your agenda !

photo gracieuseté de Trek

LA CORDÉE

Démarquez-vous.

GALLIUM PRO ULTEGRA ARGON 18

MADONE 6.7 SSL TREK

LEO SL DURA ACE DEVINCI

RM01 RACE MACHINE BMC

TREK ARGON 18 DEVINCI BMC swiss cycling technology

LAVAL MONTRÉAL SAINT-HUBERT LACORDEE.COM

Un pas de plus vers LONDRES

Pour le camp d'entraînement printanier, quoi de mieux que de rejoindre l'équipe canadienne de paracyclisme en Floride… sur ma moto ! Je suis donc partie de chez moi, dans la région de Boston, le 11 mars, par une belle journée d'été… D'été ? Je suis pourtant née un 10 mars, en hiver, en principe ! On n'avait jamais connu un mois de mars aussi chaud.

Ce que je retire de ce groupe d'athlètes, c'est une énergie de motivation et de dépassement de soi.

The energy I get from this group of athletes is the energy of a motivation to outdo myself, to perform beyond my best.

Bon, je reprends mon histoire : Par une belle journée d'hiver, le gazon presque vert, je suis partie à moto. Je me suis d'abord arrêtée deux jours en Virginie, chez des amis, puis deux jours à Jacksonville Beach avant de faire le dernier bout de chemin en direction de Gainsville, en Floride. Au total, cinq jours de route. Le plus comique dans tout ça, c'est que je suis arrivée à l'hôtel cinq minutes avant l'équipe (partie de Bromont) et ce, sans aucun coup de fil ! Télépathie ? J'ai dû les sentir de loin !

Pour nous, mars est un mois de préparation et de remise en forme. C'est une période importante : on se retrouve en équipe, on prend connaissance du calendrier, on commence à penser à ce qui nous attend et surtout, on reprend le rythme de vie d'une saison qui s'annonce, en cette année olympique, bien chargée.

Durant ces deux semaines, Eric Van den Eynde, Seb Travers et Pascal Choquette ont le don de nous faire vivre des entraînements presque magiques : quand tu vois Bobby (Robert Labbé), couché sur son vélo à main, passer à tes côtés en grinçant des dents ; que tu te fais dépasser par Myriam (Adam) qui roule à pleine vitesse ; ou quand tu croises Shelley (Gautier) et Marie-Ève (Croteau), en tricycle, faisant du *moto pacing* avec Eric, t'as juste le goût de te pousser encore plus !

C'est cette énergie que je retire de ce groupe d'athlètes ; une énergie de motivation et de dépassement de soi.

Qu'est-ce qu'on fait d'autre pendant ces camps ? Après une ou deux sorties de vélo par jour, on mange et on *chill* ! Certains découvrent des petits coins intéressants, d'autres font leurs devoirs, des siestes, de la physio ou vont à la piscine. Et moi, je trouve toujours la bonbonnerie la plus proche, question de combler ma dent sucrée.

Mais le meilleur, c'est surtout de pouvoir se retrouver tous ensemble et de jaser.

Aujourd'hui, je vois les Jeux de Londres approcher à grand pas car à peine revenue de ce séjour de cinq semaines - le camp en Floride suivi de deux semaines avec Tim, à Asheville, en Caroline du Nord -, je me prépare déjà pour un autre séjour de cinq semaines, en Europe cette fois.

Je serai de retour le 20 juin, juste à temps pour l'arrivée de l'été… Mais non, c'est déjà l'été. Quelle saison on est déjà ?

Bonne route !

One step closer to LONDON

For spring training camp, what could be better than heading out to join the national disabled team in Florida…by motorcycle ! So I left the Boston area on March 11, on a beautiful summer day…. Summer ? I was born on March 10, theoretically a winter baby. But this past March was not winter ; it was the warmest March we have ever known.

Okay, back to my story. It was a beautiful winter's day, with the lawn almost green, when I headed out. On my first stop, I spent two days in Virginia with friends. Then I spent two days at Jacksonville Beach in Florida before covering the last bit of road to Gainsville. The trip took five days in all. Interestingly, I got to the hotel five minutes before the team (which left from Bromont) without any coordinating phone calls. Telepathy ? I must have sensed them from afar !

For us, March is a month for preparation and getting back into shape. It's an important time : we're back together as a team ; we become familiar with the race calendar ; we start to think of what's ahead and, above all, we resume the rhythm and speed of a season that, in an Olympic year, promises to be busy, to say the least.

During these two weeks, our coaches, Eric Van den Eynde, Seb Travers and Pascal Choquette have the gift of making our training sessions feel almost magical. When you see Bobby (Robert Labbé), lying on his hand bike, passing you with teeth clenched ; when Myriam (Adam) passes you at full speed ; or when you meet up with Shelley (Gauthier) and Marie-Ève (Croteau) on their tricycles doing moto pacing with Eric, you get the urge to push yourself even harder !

The energy I get from this group of athletes is the energy of a motivation to outdo myself, to perform beyond my best.

What else do we do during these camps ? After one or two training rides a day, we eat and we chill out. Some people discover interesting little places ; others do homework, take naps, do physio or go to the pool. I find the closest candy store in order to meet the needs of my sweet tooth.

But the best thing is to get together and just talk.

Now I realize that the London Games are coming up fast. I have just returned home after five weeks of training – the camp in Florida followed by two weeks with Tim in Asheville, North Carolina. I am already preparing for another five weeks, this time in Europe.

I'll be back on June 20th, just in time for the arrival of summer. But wasn't it summer two months ago ? Hang on. What season are we in, again ?

Have a great ride !

175 gr. d'extase !

TIME
I-CLIC²
TITANE CARBON

ARG sports
arg-sports.com

VELO 2000 | GARNEAU concept | STUDIO CYCLE

VENEZ DÉCOUVRIR NOS NOUVEAUTÉS 2012
DANS L'UN DE NOS 5 MAGASINS

VELO 2000 — 550 Roland-Therrien — LONGUEUIL — www.velo2000.qc.ca
STUDIO CYCLE — 3230, Avenue des Grandes Tourelles — BOISBRIAND — www.studiocycle.ca
VELO 2000 — 1100 Rue Bouvier — QUÉBEC — www.velo2000.qc.ca
STUDIO CYCLE — 1160 Boul. Le Corbusier — LAVAL — www.studiocycle.ca
VELO 2000 — 5430 Boul. Cousineau — SAINT-HUBERT — www.velo2000.qc.ca

Rouler avec style
Vêtements européens
DEUXIÈME PARTIE

Riding in style
Euro clothing
PART TWO

ASSOS

Le standard de l'excellence du cuissard

Quand on pense à ASSOS, deux mots viennent en tête : cuissards et excellence. Mais comment une entreprise fabriquant une garde-robe complète de tenues cyclistes, adaptées à tous les climats et toutes les conditions, ait pu se faire un nom grâce à un morceau : son cuissard ? Comme plusieurs grandes inventions, les cuissards ASSOS sont apparus suite à une découverte inattendue.

C'est en 1976, alors qu'il effectuait des tests en soufflerie, que Toni Maier-Moussa, ingénieur et cycliste, révolutionna le vêtement de vélo. Son père possédant une boutique de vélos, il grandit entouré de vélos. Guidé par son esprit d'ingénieur et sa passion pour le cyclisme, il développa un nouveau cadre avec lequel il prévoyait se faire un nom dans l'industrie. Travaillant avec un nouveau matériau utilisé exclusivement en aéronautique et ayant passé de nombreuses heures pour obtenir l'autorisation de la NASA, Maier fabriqua le prototype d'un vélo en fibres de carbone. En testant son aérodynamisme, il réalisa à quel point le cycliste provoquait de la résistance. Il conçut d'abord des guidons aérodynamiques mais réalisa que les vêtements en laine portés par le cycliste augmentaient aussi la traînée.

Pas du genre à ne rien faire quand les choses peuvent être améliorées, il chercha une solution. Réalisant que même nu, la peau ne glissant pas de manière aérodynamique, un cycliste provoque de la résistance, il travailla avec son épouse Elaine, une technicienne en textile, et avec un ami qui fabriquait des vêtements de ski, à produire une paire de cuissards en lycra. L'« eurêka » !

Il lui fallut énormément de persévérance pour convaincre les professionnels, plutôt sceptiques, d'accepter cette nouvelle technologie. Finalement, Peter Post et son équipe TI-Raleigh furent convaincus. Aussitôt portés par l'équipe, la rumeur que ces cuissards révolutionnaires étaient bien meilleurs que les autres se répandit rapidement. Le concept fut alors copié par toutes les autres entreprises de vêtements et, à la fin des années 1970, tous les pros portaient des cuissards en lycra. La révolution terminée, l'entreprise de vêtements fut fondée.

En 2012, ASSOS se consacre toujours à la création de produits haut de

The standard of excellence in cycling shorts

When you mention ASSOS, two words usually jump into a cyclist's head : shorts and excellence. How is it that a company, who produces a full wardrobe for cycling in all climates and conditions, has come to be known so prominently for one item – shorts ? Like many great inventions, ASSOS shorts were born from an unexpected discovery.

In 1976, engineer and cyclist Toni Maier-Moussa was in a wind tunnel in Zurich working on revolultionary new bike design. Maier-Moussa grew up around bikes, with his father being a bike-shop owner. His engineering mind and passion for cycling drove him to develop a ground breaking frame, with which he thought he would make his name in the industry. Working with a new material used exclusively in the aerospace industry, and having spent many hours getting clearance from NASA, Maier-Moussa created the first carbon-fiber bike. When testing the new bike's aerodynamics, Maier-Moussa realized how much drag the rider caused. His initial solution was to create aerodynamic bars, but Maier-Moussa also noticed that woollen cycling clothing also increased drag.

Not one to rest after seeing an area where improvements could be made, Maier-Moussa searched for a solution. Finding that a naked rider also caused drag, skin not being aerodynamically slippery. Maier-Moussa worked with his wife Elaine, a textile and apparel technician, as well as with a friend who made skiing clothing, to produce a pair of shorts out of Lycra. It was a "eureka" moment.

It took a lot of persistence to get sceptical professionals to accept the new technology of the shorts. Finally Peter Post and his TI-Raleigh team were convinced. Soon the word spread about how much better these revolutionary shorts were after the team began riding in them. The

gamme. Établie au sud de la Suisse, dans le canton du Tessin (Ticino), où l'on parle l'italien, l'entreprise est située à un endroit idéal pour le cyclisme. D'ailleurs, certains des meilleurs coureurs professionnels y vivent. Sa salle de montre, la boutique manga.Yio, se trouve sur les rives du lac de Lagano. Quand je suis arrivé, Désirée Bergman-Maier, fille de Toni et directrice de l'expérience chez ASSOS, et Giuseppe Ribolzi, gérant de la boutique, m'ont accueilli.

Ainsi, manga.Yio, la boutique principale d'ASSOS, est un vaste espace à aire ouverte au design épuré qui rendrait jalouse n'importe quelle maison de haute couture, où les clients peuvent vivre l'expérience ASSOS. M'expliquant comment l'entreprise a progressé, de ses débuts comme fabriquant des cuissards jusqu'à aujourd'hui, comme manufacturier prééminent de vêtements de vélo, Désirée Bergman-Maier poursuit : « Parfois, je suis renversée de voir ce qu'ASSOS est devenue. Quand nous étions jeunes, mon frère Roche et moi, nos parents confectionnaient les vêtements ASSOS dans notre sous-sol, aidés de deux couturières. Aujourd'hui, 69 employés travaillent pour nous, ici à Ticino, et nos produits sont vendus sur cinq continents. » Même après 35 ans de production de vêtements de qualité supérieure et après avoir reçu diverses offres d'achat, ASSOS demeure une entreprise familiale. « Roche, notre PDG, est vraiment fonceur », soutient-elle. « Sous sa supervision, nous travaillons fort pour fabriquer les vêtements les plus performants et les plus confortables. »

On n'a qu'à faire le tour de manga.Yio pour réaliser à quel point ASSOS consacre beaucoup d'efforts à la confection de ses produits. « Nos morceaux ne viennent qu'en cinq couleurs, et nous utilisons un design uniforme. Contrairement à d'autres compagnies, nous ne changeons pas nos couleurs de saison en saison. Nous considérons nos morceaux comme des investissements. Faits de matériaux des plus haut de gamme, ils sont confectionnés pour durer et pour permettre aux clients de combiner des produits moins récents aux nouveautés », soutient Ribolzi.

ASSOS tient à aussi repousser les limites du vêtement. Roche Maier avoue que « c'est dans notre DNA. On se fout un peu de faire de l'argent. Évidemment qu'on doit en faire mais pour nous, c'est juste

concept was soon copied by all other clothing companies, and by the end of the 1970s, all professional riders were in Lycra shorts. The revolution was complete, and ASSOS as a clothing company was established.

In 2012, ASSOS is still working on the principle of creating the finest products possible. Based in southern Switzerland, the Italian-speaking canton of Ticino, ASSOS is in a prime location for cycling, with many top professionals based there. ASSOS's concept store, manga.Yio, is on the shores of Lake Lugano. When I arrived, I was greeted by Désirée Bergman-Maier, daughter of Toni and Experience Manager at ASSOS, as well as Giuseppe Ribolzi, Store Manager.

With a layout of clean lines and open spaces that would make a top fashion house jealous, manga.Yio is ASSOS's flagship store. It is the location where customers can come to experience all things ASSOS. Désirée Bergman-Maier explained how ASSOS has progressed, from its roots in making shorts to today's pre-eminence as a maker of cycling clothing. "Sometimes, I am astounded to look at ASSOS today," she said. "My brother Roche and I grew up with our parents working in the basement with two seamstresses making Assos clothing. Today we have 69 people working for us here in Ticino, and ASSOS is being sold on five continents." Even after 35 years of producing the highest quality clothing and having recieved many buyout offers, ASSOS remains a family-owned company. "Roche is the CEO and very driven," said Désirée. "Under his guidance, we are working hard to make the best-performing and most comfortable clothing."

Walking around manga.Yio, I could see that ASSOS has put great thought into all of their clothing. Ribolzi explained : "All of our products come in only five colors, using a standardized ASSOS design. Unlike other companies, we do not change our color schemes with each season. We see ASSOS as an investment. Our clothing is made of the most high-tech materials and manufactured to last, so the designs are made to allow customers to match older products with new ones."

Roche Maier explained how ASSOS is focused on pushing the envelope of cycling clothing. "It's in our DNA. We don't really care about 'making money.' Of course we have to (make money) to exist, but to us it is more like a confirmation that what we are doing is useful. Having said this, our primary mission at ASSOS is to push the envelope in search of total comfort in the saddle, the daily, obsessive drive to improve. There are many little ingredients that make ASSOS special. It is the result of over 35 years of focused improvements.

"Many companies simply use 'off-the-shelf' solutions (the easy, quick way). We actually define our specific needs based on the application, considering all the various parameters such as type of exercise, climate range and

La boutique principale d'ASSOS, manga. Yio, est un vaste espace au design épuré qui rendrait jalouse n'importe quelle maison de haute couture.

With a layout of clean lines and open spaces that would make a top fashion house jealous, manga. Yio is ASSOS's flagship store.

Notre mission première, ce qui nous obsède quotidiennement, c'est la recherche, en selle, du confort absolu.

Our primary mission at ASSOS is to push the envelope in search of total comfort in the saddle - the daily, obsessive drive to improve.

une confirmation que ce que nous faisons est utile. Notre mission première, ce qui nous obsède quotidiennement, c'est la recherche, en selle, du confort absolu. Plusieurs petits ingrédients font qu'ASSOS se distingue, le résultat de 35 ans d'améliorations ciblées. Plusieurs entreprises utilisent des solutions de « conception simple » (facile, rapide) alors que pour définir nos besoins spécifiques, nous nous appuyons sur l'application, utilisant des paramètres comme le type d'effort, le climat et la bio-ergonomie. Un procédé de design unique et complexe - qui peut aussi nous donner des maux de tête, qui est très stressant, frustrant et très long. Mais quand nos clients nous disent que nous sommes la Bentley, la Porsche, l'Aston Martin ou même l'AMG des vêtements de vélo, alors ça vaut la peine. »

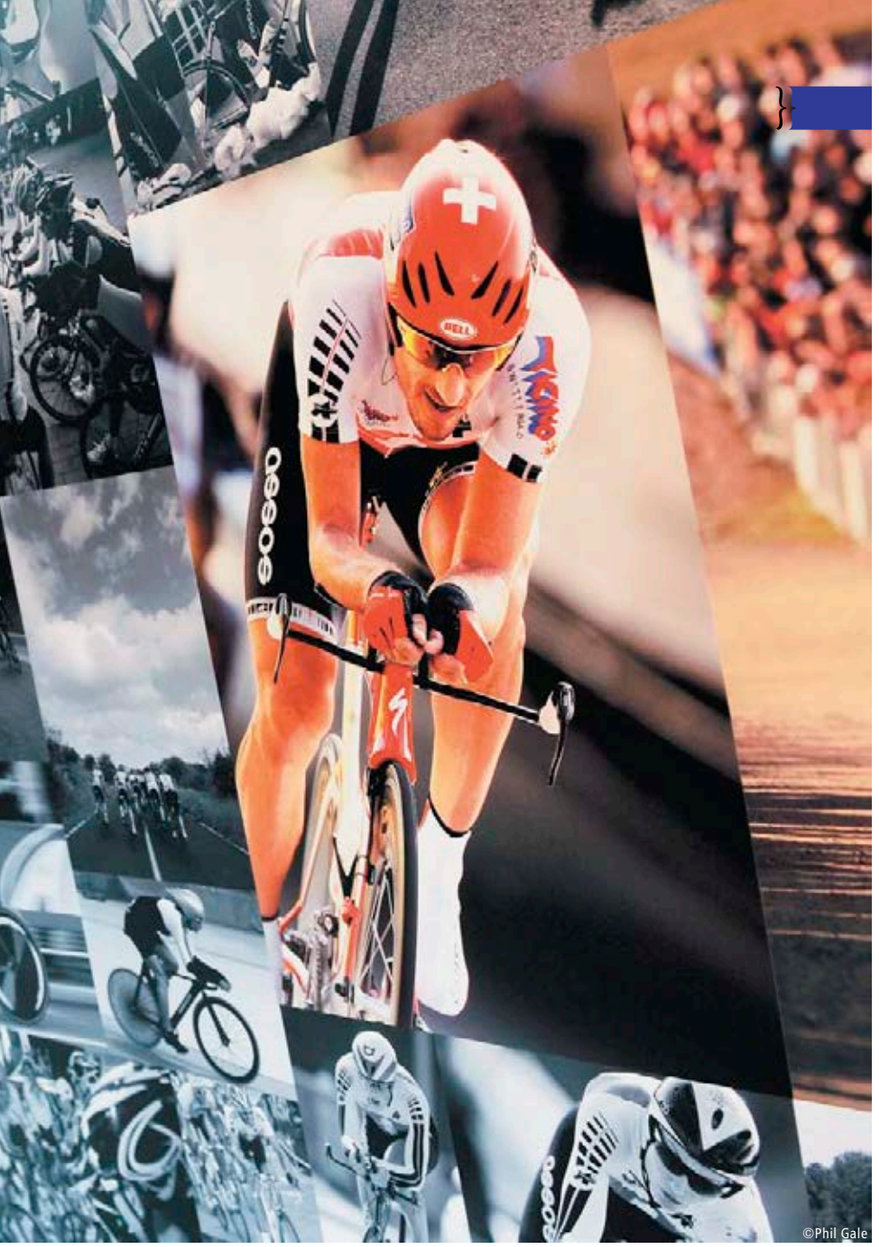
À propos du procédé de design, « Mon frère est obsédé par nos vêtements. À la différence de certaines entreprises, nous ne présentons nos produits qu'au moment où ils sont terminés », ajoute Désirée. « Roche a le souci de détail ; il roule à tous les midis pour tester de nouvelles idées et le seul temps pendant lequel il ne pense pas au vélo, c'est quand il est en piste, dans sa voiture de course. Dans le bureau de R&D, il y a une boîte en verre appelée l'incubateur. Lorsqu'un nouveau produit y est déposé, nous avons alors un mois pour y effectuer des changements. Ensuite, le produit part en production. On a besoin de cette période précise pour éviter de raffiner éternellement. Nous ne sommes jamais satisfaits. Et nous sommes aussi les premiers à dire que la perception n'existe pas ! », ajoute-t-elle.

Chez ASSOS, les nouveaux produits sont testés différemment. « Nous sommes une petite entreprise et, à l'exception de l'équipe nationale suisse, nous n'avons pas les moyens de commanditer de grosses équipes professionnelles », explique Ribolzi. « Nous avons notre propre équipe de testeurs, Werksmannschaft : un groupe de cyclistes qui comprend nos produits. Ironiquement, plusieurs coureurs professionnels, par choix, portent du ASSOS. Plusieurs ont notre chamois cousu à leurs bibs d'équipe parce qu'ils sont plus confortables. Oscar Freire, double champion du monde, a

bio-ergonomics. The design process is unique and complex – a process that can cause headaches and is nerve-wracking, frustrating and time-consuming. But when all is finally done and our clients tell us we are the Bentley, Porsche, Aston Martin or even AMG of cycling apparel, then it is well worth it to us."

Désirée continued to talk about the companies design process. "My brother is obsessive about our clothing. Unlike other companies, we only release products when they are ready. Roche has an eye for detail like no-one else. He rides (his bike) every lunch time to test new ideas, and he only switches off his focus on cycling when racing his car on the track. In the R&D office, there is a glass case called the incubator. When a new product is put in there, we all know that there is one month in which we can make changes. After that it goes into production. Sometimes we need this focus to stop us continually refining." Roche added : "Our inspiration is that we are never happy. We are also the first ones to tell you that perfection does not exist !"

ASSOS also tests new products differently from other companies. Ribolzi explains : "ASSOS is small and we do not have the budget to sponsor big professional teams, except the Swiss national team. Instead, we have our own professional testing team, Werksmannschaft. This is a group of top riders who understand ASSOS. Ironically, a lot of top professionals do ride ASSOS, but



©Phil Gale

choisi de porter nos nouvelles lunettes Zegho (munies de lentilles Carl Zeiss), plutôt que de prendre celles des *big boys*. Sur le marché depuis cinq ans, nous en sommes très fiers. »

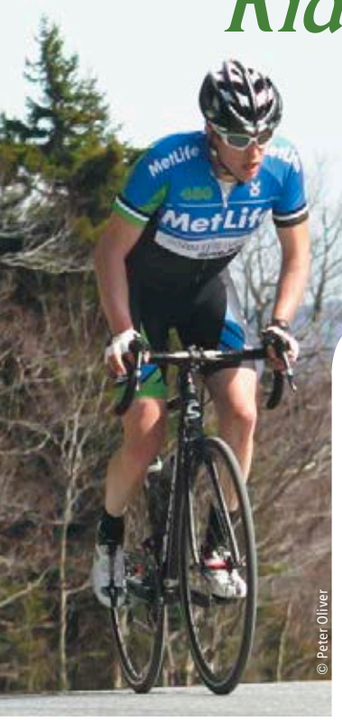
C'est très rafraîchissant de voir une entreprise dont les principes fondamentaux, établis il y a maintenant 35 ans, n'ont jamais fait place à la soif de faire de l'argent. « ASSOS est considérée comme *la* marque de cuissards », soutient Roche. « Après tout, nous avons inventé le premier cuissard de lycra. C'est un fait. C'est donc notre devoir d'honorer cet accomplissement et de continuer à nous démarquer, peu importe les coûts et les difficultés. Nous sommes toujours prêts à nous dépasser si la R&D d'ASSOS juge que nous pouvons nous rendre, ne serait-ce qu'à un millimètre plus près du confort absolu. »

by choice. Many have our chamois sewn into their team shorts, because it is more comfortable. Two-time World Champion Oscar Freire has also chosen to ride with our new Zegho glasses, rather than take money from the big boys. Five years in the making and with lenses by Carl Zeiss, we are very proud of them."

It is refreshing to see a company where the core principles set in place 35 years ago, of developing the best-performing and highest quality products, have not been lost to a focus on making money. Roche sums it up: "ASSOS is considered *the* shorts company. After all, we invented the very first Lycra cycling shorts. That is fact. It is our duty to honor this achievement and stay ahead of the pack, regardless of cost and pain. No efforts remain untaken if our ASSOS R&D department thinks we can advance even one millimetre towards total comfort."

QUILICOT
LA RÉFÉRENCE EN VÉLO DEPUIS 1915
PENSEZ ASYMÉTRIQUE
PENSEZ QUILICOT
LAVAL NOUVEAU
1680, BOUL. DE L'AVENIR
450 934-1150
SAINTE-THÉRÈSE
234, RUE SAINT-CHARLES
450 420-2222
MONTRÉAL
2650, RUE MASSON
514 842-1121
bicyclesquilicot.com

Riding the LAMB
le parcours montagneux



© Peter Oliver

Les célèbres cols du Vermont

Ce matin, quand je suis arrivé à Rochester, au Vermont, la température était fraîche et le village, très calme – personne pour voir mon air réticent, enfilant mes cuissards et préparant mon vélo pour cette longue séance de grimpe. Lorsqu'on s'offre la LAMB du Vermont, on se doit d'être prêt. Enfiler 180 kilomètres et plus de 2 286 mètres de dénivelé est loin d'être facile. Blindé de toute émotion, j'ai décollé.

L'acronyme est formé des montées Lincoln, Appalachian, Middlebury et Brandon, selon l'ordre dans lequel les cyclistes les affrontent le plus souvent. S'inspirant de la devise de l'État du Vermont, « Liberté et unité », ces cols (*gaps*), unis par leur géographie, vous laissent choisir librement le sens dans lequel vous désirez attaquer ce défi masochiste. En ce lundi de mai, j'ai opté pour la version BMAL du parcours LAMB. Les cols sont ainsi placés en ordre croissant de niveau de difficulté et par le côté le plus facile de chacun. En amorçant le Brandon Gap, je disposais donc de plus de six heures pour convaincre mes jambes hésitantes que l'idée n'était pas si mauvaise.

Brandon Gap est facile. Non pas que ses 610 mètres de dénivelé n'offrent pas de magnifiques points de vue ou que le revêtement de la route 73 ne soit pas lisse, mais la montée de Rochester vers le sommet de Brandon n'éveille aucune souffrance psychologique ou physique. Brandon n'était qu'un échauffement. J'ai ensuite plongé dans la descente, sur la face ouest, la plus abrupte, en direction de la 53, et roulai vers le nord, tranquille, pour rejoindre mon prochain col, le coriace Middlebury. Le début des choses sérieuses.

Sur la 125, la montée teste votre patience et votre stratégie, un peu comme un combat de boxe. Au premier round, Middlebury Gap vous frappe d'un bon crochet avec un court mais redoutable mur baptisé « Sand Hill ». Le deuxième round est une portion de route plus

Sur la 125, la montée teste votre patience et votre stratégie, un peu comme un combat de boxe.

The climb up Route 125 is an exercise in patience and strategy, not unlike a boxing match.

Vermont's Signature Climbing Route

When I pulled into Rochester, Vermont, the morning temperature was cool and the village was quiet – no people to see me procrastinating as I pulled on my bibs and readied my bike for a steady diet of uphill riding. When you take on Vermont's LAMB ride, you want to be sure you're completely ready. Covering 180 kilometres and more than 7500 feet of climbing is no small undertaking. I steeled myself and set out.

Lincoln, Appalachian, Middlebury and Brandon gaps form the acronymic namesake of the ride in the order they are often ridden, but there are no firm rules. Vermont's state motto is "Freedom and Unity," and the gaps, unified by their geography, offer the freedom to choose the sequence and direction of uphill masochism you think you'll most enjoy. My own LAMB ride on that May Monday would actually be a BMAL ride. I ordered the gaps so they'd be progressively tougher, while climbing each on its more gentle aspect. I had more than six hours to convince my doubting legs that this wasn't a bad idea, beginning immediately with Brandon Gap. Brandon Gap is a gimme. I don't mean to suggest that its two thousand feet of climbing aren't scenic or that the pavement on Route 73 isn't smooth and pleasant. However, riding westward from Rochester towards the Brandon summit doesn't pack much psychological, or physical, anguish. Brandon was my warm-up. I plunged down its steeper western slope towards Route 53 and a sedate trip north toward the next, and harder, challenge of Middlebury Gap. Game on.

The climb up Route 125 is an exercise in patience and strategy, not unlike a boxing match. In the first round, Middlebury Gap comes out swinging hard, with a short but nasty grade known as "Sand Hill." Round

© Peter Oliver

© Peter Oliver

raisonnable qui longe la branche nord de la rivière Middlebury et rejoint le feuillage dense de la forêt nationale de Green Mountain. De faciles dénivelés, après les bâtiments jaunes du Bread Loaf School of English du collège Middlebury puis un round final, encore très pentu, passant la station de ski Middlebury College Snow Bowl et se terminant avec un dénivelé de 18%. Ensuite, en descente, un changement draconien, atteignant des vitesses de 80 km/h sur une chaussée cahoteuse. Plus que deux cols.

Les jambes meurtries, une pause au magasin général de Warren pour un bon sandwich sur baguette française maison, s'avérait nécessaire. Fortifié de câpres et de saumon fumé, je me dirigeai ensuite vers l'Appalachian Gap. L'ascension sinueuse de 10 km passant la station de ski Mad River Glen présente de nombreux lacets et, dans ses cinq derniers kilomètres, un dénivelé de près de 10%. J'ai rejoint le sommet, étourdi par la vue imprenable sur la vallée du lac Champlain et les sommets lointains des Adirondacks. Plus qu'un col à franchir et je le ressentais ; les choses se corsent après 1524 mètres d'ascension.

La pénible ascension finale, Lincoln Gap, a débuté un peu passé Bristol, longeant la rivière New Haven jusqu'au village de Lincoln. Après le village, quelques bouts de route non-pavés, une montée à travers des champs vallonnés et des fermes. Près du sommet, le dernier kilomètre fraîchement pavé fut atrocement abrupte ; du 20%. Je roulais à peine à 5 km/h. (Mes jambes redoutaient cette section depuis Rochester.) Bien que cette montée représentait une véritable victoire, je devais être prudent ; la descente de Lincoln est si pentue que la vitesse augmente instantanément. Très pénible pour les freins et les jantes. Heureusement, j'atteignis rapidement la route 100 et le dernier tronçon vers la voiture.

Les habitués des longues sorties connaissent la suite. Le bonheur d'arriver. La chance de récupérer. Le pur plaisir de se ravitailler. Et la glorieuse sensation ressentie dans les jambes les jours suivants.

Consultez le parcours :
http://www.mapmyride.com/s/routes/view/bike-ride-map/vermont/rochester/536052

Andrew Gardner habite sur Middlebury Gap, à Ripton, au Vermont. Il fait partie de l'équipe MetLife Cycling Team basée près de Boston, MA.

two is a more reasonable stretch of road, following the north branch of the Middlebury River toward the thick canopy of the Green Mountain National Forest. Round three climbs over mellow grades, past the historic yellow buildings of Middlebury College's Bread Loaf School of English. A final round pitches up sharply again, pushing past the Middlebury College Snow Bowl and topping out at 18 degrees. Then a dramatic change in speed, descending at up to 80kph on choppy pavement back to Route 100. Two gaps down.

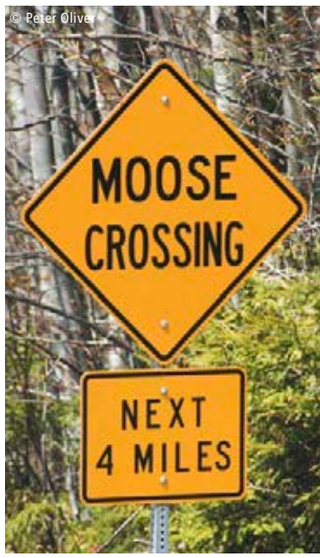
With my legs battered by slugging it out with Middlebury, a stop was in order at the Warren Store for a sandwich on homemade French bread. Fortified by capers and smoked salmon, I pushed northward to Appalachian Gap. The 10 km ascent meandered and twisted past the base area of Mad River Glen ski area, averaging about 10% in the last five kilometres. I reached the top buoyed by the long views towards the Champlain valley and the distant Adirondack peaks of New York. One gap to go, and I was feeling it. Things get tough after five thousand feet of uphill.

The punishing finale of Lincoln Gap began just outside of Bristol, following the New Haven River to the village of Lincoln. Once through the village, I pressed forward over the occasionally unpaved, hard-packed surface, past rolling fields and mountain farms. Near the top, the freshly paved last kilometre was brutally steep, with 20% grades. I barely managed 5kph. (This pitch was what my legs had feared since Rochester.) Cresting this climb was a victory, but my joy gave way to immediate caution. The descent of Lincoln in either direction is so steep that speed builds instantaneously, and it's tough on brakes and rims. Thankfully Route 100 and the final trip to the car came quickly.

Fans of long, hard rides know the rest. The happiness to finish. The chance to recover. The great pleasure of replenishing food. And the glorious sensations that can linger in the legs for days.

Check out the route at :
http://www.mapmyride.com/s/routes/view/bike-ride-map/vermont/rochester/536052

Andrew Gardner lives on Middlebury Gap in Ripton, VT. He rides for the MetLife Cycling Team, based out of Boston, MA.



© Peter Oliver

VÉLO STATION ici
on s'occupe de vous!

De belles routes à parcourir avec
3 SOMMETS
LE CLUB
les3sommets.ca

TREK
(450) 377-VELO (8356)
61, rue Alexandre, Valleyfield
www.velo-station.ca
cannondale

© Velirium

© Velirium

VÉLIRIUM 2012

ça va rouler au MSA !

Mont Sainte-Anne – ready to roll!

À la veille des Jeux olympiques de Londres, le Vélirium, présenté par Vidéotron, roule mieux que jamais! En effet, l'évènement québécois se classe parmi les plus grands événements internationaux de vélo de montagne. Une formule gagnante qui s'échelonne sur trois week-ends – 21 au 24 juin, 30 juin au 1er juillet, 7 et 8 juillet - où sont présentées non seulement des étapes de la Coupe du monde UCI de cross-country et de descente rassemblant l'élite mondiale, mais également des compétitions pour les amateurs locaux et pour les plus jeunes.

« Il s'agit d'un festival de vélo de montagne qui s'adapte à tout le monde : autant aux spectateurs qui veulent assister aux compétitions de haut niveau - et voir les Marie-Hélène Prémont, Catharine Pendrel et Emily Batty dévaler les pistes - qu'à ceux qui veulent participer à des compétitions amateurs, ou qu'aux tout-petits, avec des courses pour enfants. Une zone des exposants avec différents manufacturiers et détaillants est également aménagée et, toujours au programme, plusieurs *partys* ! », soutient Chantal Lachance, vice-présidente chez Gestev, producteur de l'événement.

Le Vélirium, c'est gros. « Cet été, nous prévoyons accueillir plus de 55 000 visiteurs et 3 000 athlètes – 350 coureurs sur la Coupe du monde et 2650 participants amateurs - avec un budget opérationnel de 3 millions de dollars, générant 16 millions en retombées économiques », selon Mme Lachance.

Nouveautés

Cette année, une programmation modifiée puisque les étapes de la Coupe du monde UCI de cross-country et de descente seront tenues lors du premier week-end, du 21 au 24 juin. Nouveauté également dans le

On the eve of the London Olympic Games, Vélirium, presented by Vidéotron, is ready to roll …bigger and better than ever. In fact, the Québec event is considered one of the world's biggest mountain biking events. It's a winning formula that extends over three weekends – June 21 to 24, June 30 and July 1, and July 7 and 8. Fans can take in not only stages of the UCI World Mountain Bike Cups, both Cross-County and Downhill, which bring together the planet's elite, but also competitions for local amateurs and for kids.

"It's a mountain biking festival that works for everybody, including spectators who want to take in high level events – with the likes of Marie-Hélène Prémont, Catharine Pendrel and Emily Batty hurtling down the slopes – and folks who want to compete in amateur competitions, right to the youngsters and the races for kids. There's an exhibitors' area for manufacturers and retailers, and of course, lots of parties!" says Chantal Lachance, vice-president for event producer Gestev.

Vélirium is huge. "This summer, we're looking to host more than 55,000 visitors and 3,000 athletes – 350 racers in the World Cup events and 2,650 amateur participants – with an operating budget of $3 million, generating $16 million in economic spin-offs," Lachance adds.

What's new

This year the program has been modified: the stages of the UCI World Cups of Cross-Country and Downhill will be held

parcours de descente : « À la demande des coureurs, une section abrégée de la première partie de parcours se déroulera dans la forêt pour ensuite se poursuivre sur une plus grande section, dans la piste Gros Vallon. Un parcours plus technique comportant de grandes courbes et des sections sur terrain vierge (non-aménagé). La partie en zigzag qui ralentissait l'arrivée a été retirée », rapporte Mme Lachance.

Bénévoles

Vous souhaitez vous impliquez lors de l'évènement ? Le Vélirium « propose aux groupes de la région d'amasser des fonds en s'impliquant comme bénévoles. Les membres du groupe occuperont des postes très convoités de signaleurs. Placés directement sur le bord des parcours, les signaleurs contrôlent une section de la piste où se déroule la compétition », rapportait le communiqué émis en mai. Pour plus d'informations : **www.velirium.com/benevoles**

on the first weekend, from June 21 to 24. Also new in the downhill: "At the request of the racers, only a short section of the first part of the course will run through the forest and then will continue down the Gros Vallon trail. It's a more technical course with big bends and some sections on naturally rugged terrain. The zigzag part that slowed things down at the finish has been removed," reports Lachance.

Volunteers

Would you like to get involved in the event ? Vélirium "suggests that area groups raise funds by getting involved as volunteers. The group members will occupy the much-coveted positions of signallers. Placed right on the edge of the course, the signallers control a section of the trail where the competitions are taking place," reports the press release issued in May. For more information: **www.velirium.com/benevoles**

HORAIRE / SCHEDULE

VENDREDI, 22 JUIN
Qualifications – Coupe du monde de descente / Red Bull Monte Descend

SAMEDI, 23 JUIN
Coupe du monde de cross-country

DIMANCHE, 24 JUIN
Coupe du monde de cross-country / Finales - Coupe du monde de descente

VENDREDI, 29 JUIN
Monte-le-Mont

SAMEDI, 30 JUIN ET DIMANCHE 1ER JUILLET
Raid Vélo Mag

SAMEDI, 7 JUILLET
Coupe du Québec de cross-country

DIMANCHE, 8 JUILLET
Coupe du Québec / Championnats canadiens de descente

FRIDAY, JUNE 22
Qualifying round – Downhill World Cup / Red Bull Monte Descend

SATURDAY, JUNE 23
Cross-Country World Cup

SUNDAY, JUNE 24
Cross-Country World Cup / Finals – Downhill World Cup

FRIDAY, JUNE 29
Monte-le-Mont

SATURDAY, JUNE 30 AND SUNDAY, JULY 1
Raid Vélo Mag

SATURDAY, JULY 7
Cross-Country Québec Cup

SUNDAY, JULY 8
Québec Cup / Downhill National Championships

WWW.VELIRIUM.COM

The best mountain biking trail network in North America now brings you downhill.

Le meilleur réseau de pistes de vélo de montagne en Amérique du Nord vous offre maintenant de la descente.

– Bike Magazine Reader's Poll

=

KINGDOM TRAILS

Kingdomtrails.com

Visit Vermont and experience the best for yourself on 100 miles of XC trails or lift-served downhill at the Burke Bike Park.

Venez au Vermont pour explorer nos 160 kilomètres de sentiers de vélo de montagne ou vivre l'expérience de la descente au Burke Bike Park, avec son service de remonte-pente.

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

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**.

NOUVEAU !

par/by Catherine Cardinal { ÉVASION EN SENTIERS / TRAIL ESCAPE RIDE

Destinations de vélo de montagne : Mountain biking destinations :

Depuis quelques années, le vélo de montagne tend à se démocratiser et s'inscrit dans un courant d'accessibilité et de développement durable des sentiers. Plusieurs passionnés rassemblés sous l'égide de l'ADSVMQ (*Association pour le développement des sentiers de vélo de montagne du Québec*), travaillent à cultiver et à partager cette activité de plein air qui conjugue à merveille dépense énergétique et nature. *Cyclepresse* vous présente six destinations-vélo pouvant répondre autant aux besoins des assoiffés d'aventure qu'aux néophytes de la discipline.

Mountain biking in eastern Canada has seen a significant expansion in recent years. The sport is now much more accessible, and many trails have been developed with environmental sustainability in mind. A number of aficionados, brought together by the ADSVMQ (*Association pour le développement des sentiers de vélo de montagne du Québec*, a mountain biking trail-development association), are working to develop and share their enthusiasm for their sport. And why not? The sport combines healthy aerobic activity with the opportunity to be at one with nature. *Cyclepresse* presents six cycling destinations that should meet the needs of both adventure seekers and neophytes.

Vallée Bras-du-Nord

Située dans la région de Portneuf, la Vallée Bras-du-Nord offre une multitude de sinueux sentiers à voie simple, accessibles et rapides. D'ailleurs, cette coopérative souhaite devenir LA destination de vélo de cross-country dans le nord-est de l'Amérique du Nord. Cette année, dix kilomètres de nouveaux sentiers seront aménagés. Un nouveau service de location est aussi offert à l'accueil Shannahan.

Located in the Portneuf region of Québec, Vallée Bras-du-Nord offers a broad variety of accessible, fast and winding single-track trails. The local cooperative hopes to become the cross-country destination in northeastern North America. This year, 10 kilometres of new trails have been laid out. A new rental service is also offered at the Shannahan welcome area.

Distance : 90 km ● Sentiers / Trails : 15 ● Niveau des sentiers : tous les niveaux / Level of trails : all levels ● Hébergement : camping, yourtes, refuges, chalets / Accommodation : camping, yurts, huts, chalets
www.valleebrasdunord.com/hebergements.html
Services-vélo : location / Bike services : rental
www.valleebrasdunord.com/velo-location.html
Coûts : 8$ / adulte et gratuit pour les moins de 14 ans / Cost : $8/adult free/under 14
www.valleebrasdunord.com/velo.html

©Scott-sports.com

Albion Hills

Albion Hills est un parc de conservation situé à Bolton en Ontario. Les sentiers à voie double et à voie simple sont conçus pour répondre aux besoins d'une clientèle variée. Ils sont fluides, roulants, rapides et permettent de longues descentes époustouflantes.

Albion Hills is a conservation park in Bolton, Ontario. The double-track and single-track trails are designed for riders of all skills. They're fluid, rolling, fast, and allow for some long breathtaking descents.

Distance : 40 km ● Sentiers / Trails : 5 ● Niveau des sentiers : tous les niveaux / Level of trails : all levels ● Hébergement : camping sur place / Accommodation : on-site camping ● Services-vélo : sur place, on peut laver les vélos / Bike services : bike wash ● Coût : 6$ pour 16 ans et + / Cost : $6/ages 16 and over
http://www.trca.on.ca/enjoy/activities/mountain-biking-cycling.dot

Tremblant

Tremblant regroupe plusieurs sentiers roulants et bien entretenus qui offrent de magnifiques points de vue sur la région. La diversité des sentiers en fait une destination pour tous. Un terrain de jeu idéal pour les adeptes de niveau intermédiaire qui aimeront les montées et les descentes présentant de bons défis, sans toutefois être trop techniques.

Tremblant offers several rolling, well-maintained trails that provide magnificent views of the area. The diversity of the trails makes this a good destination for anyone. It's the ideal playground for intermediates who like climbs and descents that offer some exciting challenges without being too technical.

Distance : 59 km ● Sentiers / Trails : 20 ● Niveau des sentiers : tous les niveaux / Level of trails : all levels
Hébergement : nombreux et pour toutes les bourses / Accommodation : something for every budget at
www.tremblant.ca/accommodations/liste_alphabetique/index-f.htm
Services-vélo / Bike services **www.cybercycletremblant.com • www.cycletremblant.com**
Coûts / Cost : 5$
www.velomonttremblant.com/index.php/fr/

Circuits Frontières - East Hereford / Border trails

Parfaits pour s'initier, ces sentiers sont situés au pied du mont Hereford, à quelques pas de la frontière américaine. Ils sont fluides et roulants. S'ils permettent aux néophytes d'apprivoiser la discipline, ils permettent également aux experts de s'éclater et de « pomper », compte tenu des nombreuses montées.

Perfect for riders just getting started in the sport, these trails – which are fluid and rolling – are located at the foot of Mont Hereford, just a stone's throw from the U.S. border. While they allow newcomers to comfortably get the hang of the sport, they also allow experts to go all out and even suffer a little, thanks to the many climbs.

Distance : 47 km ● Sentiers / Trails : 21 ● Niveau des sentiers : tous les niveaux / Level of trails : all levels ● Hébergement : à proximité d'East Hereford : camping, hôtellerie, auberges, chalets et gîtes touristiques / Accommodation : close to East Hereford : camping, hotels, inns, chalets and B&Bs
www.tourismecoaticook.qc.ca
Services-vélo / Bike services : Various services
Le Foyer du sport de Coaticook
Coûts / Cost : 10 $
www.municipalite.easthereford.qc.ca

Parc La Gorge de Coaticook

Il n'y a qu'une piste, mais quelle piste ! Un défi même pour les plus aguerris. Le Parc est l'une des plus belles destinations pour les adeptes de sentiers à voie simple. Certains segments du sentier sont moins difficiles, ce qui le rend accessible à tous, experts ou pas. Une piste technique pour s'amuser, repousser ses limites… et tester son cardio.

There's only one trail…but what a trail ! This one's a challenge, even for the most experienced. The Parc is one of the best destinations for those who like single-track trails. Some sections of the trail are easier, which makes the experience accessible to all, expert or not. This is a technical trail to have fun on, push your limits... and test your will power.

Distance : 20 km ● Sentiers / Trails : 1 ● Niveau des sentiers : débutants à experts / Level of trails : intermediates to experts Hébergement : le camping est un incontournable dans la région et il est certifié quatre étoiles / Accommodation : certified four-star camping ● Services-vélo : plusieurs services offerts à la boutique / Bike services : Various services
Le Foyer du sport, Coaticook
Coûts : 10 $ / adulte 10 ; 4,25 $ / 1er enfant et 2,25 $ / second enfant / Cost : $10/adult ; $4.2 /1st child and $2.25/2nd child
www.gorgedecoaticook.qc.ca/fr/activites/velo_de_montagne

Hardwood Hills

Un secret bien gardé situé à une heure au nord de Toronto. Hardwood Hills est un coin de paradis pour les cyclistes de tous les niveaux. À travers feuillus et pins, des sentiers très roulants comportant aussi d'exigeantes montées.

A well-kept secret located an hour north of Toronto, Hardwood Hills is a piece of paradise for cyclists of all levels. Winding through leafy trees and pines, the rolling trails also feature some demanding climbs.

Distance : 80 km ● Nombre de sentiers : voir le site Web / Number of trails : see the website
http://www.hardwoodhills.ca/index.php?option=com_content&view=article&id=72&Itemid=83
Niveau des sentiers : débutants à experts / Level of trails : beginners to experts ● Hébergement : plusieurs, à l'adresse suivante / Accommodation : numerous ; check the following Web address
http://hardwoodhills.ca/index.php?option=com_weblinks&view=category&id=44&Itemid=256
Services-vélo : sur place, location, service de réparation, lave-vélo / Bike services : on-site, rental, repair service, bike-wash ●
Coût : 12,50 $ / adulte ; 10,75 $ / étudiant : 13 à 19 ans ; 8,25 $ / 6 à 12 ans ; gratuit / - de 6 ans / Cost : $12.50 /adult; $10.75/student 13 to 19 years old; $8.25/6 to 12 years old; free/under 6 years old
http ://hardwoodhills.ca/

Centre-du-Québec
La route est belle.

ENTRAÎNEZ-VOUS
au Centre-du-Québec!
Circuit de ± 350 km en 4 jours
du fleuve Saint-Laurent au contrefort des Appalaches!

FORFAIT
CYCLOSPORTIF
À PARTIR DE
456,50 $
par personne
en occ. double
En collaboration avec :
AUBERGE GODEFROY
HÔTEL & SUITES DAUPHIN
HÔTEL LE VICTORIN
Information / Réservation
1 888 816-4007, poste 300
info@tourismecentreduquebec.com
avelo.ca
Québec bonjourquebec.com

Chaussures à l'essai *Shoe time...*

Ayant déjà porté son grand frère, le Giro Prolight, mes attentes pour le Trans étaient assez élevées.

L'ajustement, grâce aux trois courroies gardant le pied et la cheville bien en place, procure un confort incroyable. L'ajustement d'un soulier représente toujours un facteur clé et celui du Trans est l'un des meilleurs.

La semelle intérieure offre à la voûte plantaire, un soutient à mi-hauteur. La partie avant du soulier est bien conçue, tout comme la semelle, assurant une bonne ventilation. Une forme de chaussure plutôt mince bénéficiant d'un support au talon bien rembourré.

La semelle extérieure EC70 d'Easton offre une excellente rigidité. Bien que la Trans soit de 80 à 100 g plus pesante que la Prolight, elle présente une rigidité remarquable lorsqu'on appuie sur les pédales.

Ainsi, la Trans possède les mêmes caractéristiques que la Prolight, à pratiquement la moitié du prix. En fait, elle est si performante que je crois même la préférer à la Prolight.

Plus : Look très classique, un confort inégalé.
À considérer : Un ajustement plus étroit qui ne conviendrait pas à tous les pieds.

Having ridden in this shoe's big brother, the Giro Prolight, I expected the Trans to blow me away. The fit is extraordinary, with the three straps holding the foot and ankle in place with incredible comfort. Adjustment is always a key factor in comfort, and the adjustment system of the Trans is one of the best.

The footbed provides mid-height arch support. Up front, the insert is vented, as is the sole, allowing decent airflow. The last of the shoe is on the slim side, and the supportive heel cup is well padded.

The Easton EC70 outsole provides plenty of stiffness. The Trans is 80 to 100g heavier than the Prolight, but it offers superb stiffness when pressure is applied to the pedals.

The Trans has all the features of the Prolight at practically half the price. In fact, it performed so well that I might prefer it to the Prolight.

Plus : Very classy look, with unbeatable comfort
To consider : It does have a narrower fit, so not for all feet.

Giro Trans

250 $
275 grammes (pointure 42)
275 grams (size 42)
www.giro.com/us_en/trans-7686.html

fi'zi:k R3 Uomo

400 $
280 grammes (pointure 43)
280 grams (size 43)
www.fizik.it/product.aspx?c=R3_red

Avant même de voir la chaussure, j'ai été impressionné par la boîte dans laquelle elle est arrivée. Un produit élégant sur toute la ligne. Le fi'zi:k R3 Uomo est fait de cuir de kangourou au talon et aux orteils, et de simili cuir Microtex pour le reste du soulier.

Je crois que cette chaussure se distingue par sa qualité et ses multiples détails, à l'image de toute chaussure italienne. En portant attention aux coutures reliant la semelle à la tige et au carbone, vous réaliserez toute l'attention portée aux détails. On peut voir à quel point fi'zi:k consacre beaucoup de temps en R&D.

La zone des orteils est très large et très confortable, ne provoquant aucun engourdissement, et devient plus étroite et cambrée au milieu de la semelle. Cette dernière est particulièrement rigide.

Le R3 Uomo est une chaussure flamboyante qui se différencie vraiment des autres. Prenez le temps de l'essayer avant de l'acheter.

Plus : Un produit italien raffiné.
À considérer : Il est possible que la voûte plantaire très cambrée ne convienne pas à tous les types de pieds.

The first thing that impressed me before even seeing the shoe was the box it came in. This is an elegant product in every aspect. The fi'zi:k R3 Uomo is constructed with kangaroo leather at the toe and heel, with Microtex imitahtion leather elsewhere.

I believe that this shoe stands above others in its quality and details, as an Italian shoe should. Look closely at the stitching that connects the sole to the upper and the carbon, and you'll see the true attention to detail. You can tell that fi'zi:k spent a lot of time on R&D.

The toe box is very wide and very comfortable, with no numbness possible, narrowing to a ridged section at the midsole. The sole is especially stiff.

The R3 Uomo is a truly flashy shoe that stands out from others. Be sure to try it before you buy it.

Plus : A refined Italian product at its best.
To consider : The very high arch might not suit all feet.

Au début, ce qui frappe, c'est sa légèreté. Mais ce qui m'a le plus impressionné, c'est son look – de type course et super étroit. J'avais un peu peur du manque de rigidité et de support au niveau du talon, mais après l'avoir ajustée avec le système de laçage BOA, une toute nouvelle chaussure s'est présentée à moi.

La Team BOA peut hisser votre plaisir de rouler à un autre niveau. La semelle intérieure ErgoLogic aide à éliminer l'engourdissement au pied et le système de laçage BOA fonctionne très bien ; j'avais la sensation de porter une chaussure de course à pied munie d'une semelle rigide.

La couche adaptée ErgoLogic et le système BOA enveloppent le pied comme une seconde peau. Une sensation de légèreté et d'efficacité vous envahit à mesure que vous roulez.

Cependant, puisque c'est un ajustement de type *race*, il est préférable d'avoir un pied assez étroit pour profiter pleinement de cette chaussure. J'ai aussi apprécié le système d'aération RAM, gardant le pied au frais lors des chaudes journées d'été.

Plus : Parfait pour celui qui recherche la performance.
À considérer : Elle présente un ajustement plutôt serré ; seuls les pieds étroits l'apprécieront.

At first, the Team BOA stands out as a very light shoe, but what really impressed me is its look – very racy and super-slim. I worried that stiffness and ankle support might not be there, but once I cranked down the BOA lacing system, it revealed itself as a completely new shoe.

The Team BOA can raise your riding experience to a new level. The ErgoLogic footbed helps eliminates foot numbness, the BOA lacing system works well, and it feels as if you are wearing a running shoe with a stiff sole.

The ErgoLogic Wrap Fit and the BOA lacing system wraps the shoes to your feet wrapped like a second skin. A sensation of lightness and efficiency overwhelms you as your ride.

However, because the race fit is snug, it is best to have a narrower foot to enjoy these shoes fully. I also like the Ram Air System to keep your feet cool in warm weather.

Plus : Perfect for the rider seeking high performance
To consider : It does have a slim fit ; only narrow feet will be comfortable.

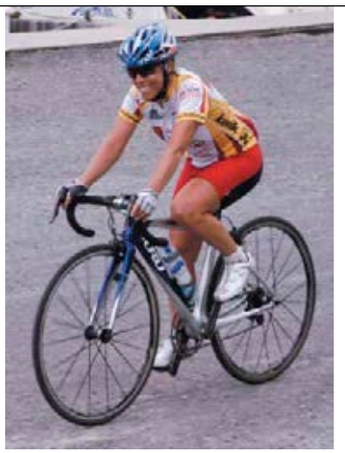
Scott Team Boa

200 $
environ 267 grammes (pointure 42)
approx. 267 grams (size 42)
www.scott-sports.com/ca/en/products/2182580002014/shoe-scott-road-team-boa-white-480/

Rêvez l'Italie.
Roulez Nalini.
Cher Eric et Sébastien,
Nous profitons tous de notre voyage de vélo en Italie. Vous auriez du venir. Hier Pierre et Luc combatifs dans la dernière ascension de Monte Dasdana paraissant dix ans plus jeune sur la photo.
C'est un rêve devenu réalité pour toute la gang. Les paysages sont à couper le souffle, que d'histoire partout ou nous roulons, la bouffe et le vin incroyable et les Italiens charmants. Hier après-midi, dans une boutique de vélo, nous avons trouvé cette superbe marque de vêtements de vélo Italienne que plusieurs équipes du Pro Tour endossent. Absolument Incroyable!
Ciao,
Sergio
Club cycliste
123, rue des Pignons
Montréal, Qc
H2J 2J9
La motivation derrière chacun de nos produits est de vous procurer une expérience ultime à chacune de vos sorties de vélo.
Nalini®

FAITES RESTAURER VOS ARMOIRES DE BOIS TOUTES ESSENCES, POUR UNE FRACTION DU PRIX DES ARMOIRES NEUVES
Ébénisterie
Multi-Laques
AVANT
VOTRE CUISINE EN MÉLAMINE,
VOUS N'EN VOULEZ PLUS ?
Anne Dubé, designer
Consultez notre service designer pour vos projets de rénovations.
Douze ans d'expérience et une équipe d'artisans pour réaliser vos rêves.
C'EST SIMPLE, RAPIDE ET ABORDABLE.
DEMANDEZ UN ESTIMÉ GRATUIT
Nous avons des équipes dans les régions suivantes :
• Grand Montréal • Laval
• Laurentides • Rive-Sud
450 979-1937 • 1 877 979-1937
www.multilaques.com
FINANCEMENT DISPONIBLE
Sauver des arbres

PERFORMANCE
BÉGIN
DEPUIS PLUS DE 23 ans À VOTRE SERVICE
Performance Begin
LA BOUTIQUE SPÉCIALISÉE
À QUÉBEC
3688 de l'Hêtrière, Saint-Augustin-de-Desmaures (Québec) G3A 2L8
418 877-4018
performancebegin@videotron.ca
KUOTA
Wilier Triestina
SCOTT
COLNAGO
DEVINCI



CIBC DÉFI VÉLO 401

AU PROFIT DU FONDS SARAH COOK DE L'INSTITUT DES CEDRES CONTRE LE CANCER

CIBC For what matters.

L'INSTITUT DES CÉDRES CONTRE LE CANCER
THE CEDARS CANCER INSTITUTE

Le Fonds Sarah Cook • The Sarah Cook Fund
DE L'INSTITUT DES CÉDRES CONTRE LE CANCER POUR LES ENFANTS
OF THE CEDARS CANCER INSTITUTE FOR CHILDREN

Hospira

VIA Rail Canada

kamik

Centre universitaire de santé McGill
McGill University Health Centre

Du 8 au 10 août 2012

40 cyclistes pédaleront 576 km à partir de l'Hôpital pour enfants de Toronto (SickKids) jusqu'à l'Hôpital de Montréal pour enfants en 2,5 jours en appui aux soins en oncologie pédiatrique de ces deux remarquables institutions.

Supportez un cycliste! Supportez le défi!

www.401bikechallenge.ca

Magog Planète Sports

Boutique de vélos et centre de mise au point skis et planches

UNE ÉQUIPE DE 6 MÉNANICIENS CHEVRONNÉS ET 4 SPÉCIALISTES EN POSITIONNEMENT.

Angle Edouard et Sherbrooke, Magog
T. 819.843.VELO (8356) • magog@planetesports.ca

PLANETESPORTS.CA

Vente & Réparation
vélo de montagne et vélo de route

VÉLO MARIO PONTBRIAND

T: 450.772.2374
F: 450.772.6581
www.velopontbriand.com
256 rue Phaneuf, Saint-Pie J0H 1W0

CYCLE & SPORTS MONT-TREMBLANT

JO VELO .com

jonathan@jovelo.com | *La Passion de Rouler.*

Jonathan Korb
El capitan
Location / Service / Demo
Rental / Service / Demo
745 rue de Saint-Jovite
Mont-Tremblant .QC. J8E 3J8
Info 819 425 3133
www.cycletremblant.com

cannondale · MARIN BIKES CALIFORNIA · OPUS · GARNEAU · ZIPP · GARMIN

STEJULIE Cycles .com

VENTE ■ ENTRETIEN ■ POSITIONNEMENT
Vêtements & accessoires spécialisés
Service d'atelier de skis/planches à neige
Aiguisage de patins

info@stejuliecycles.com
2000 ch. Fer-à-Cheval, Sainte-Julie (Qc) J3E 2T7
T: 450.649.8998 F: 450.649.7888

UNIQUE DANS L'EST DU CANADA!

IRONMAN 70.3 MONT-TREMBLANT QUÉBEC
24 JUIN 2012

IRONMAN MONT-TREMBLANT QUÉBEC
19 AOÛT 2012

VENEZ ENCOURAGER LES ATHLÈTES À CES ÉVÉNEMENTS PLEINS D'ÉNERGIE!

HÉBERGEMENT ET FORFAITS:

1 800 517-5727
tourismemonttremblant.com

cervélo

P5

SIMPLY · FASTER

Pour plus de details P5simplyfaster.com

Cervélo and Vroomen-White-Design are trademarks owned or used under license by Cervélo Cycles Inc.