cyclepresse

PURE VÉLO



Les classiques du printemps
Spring classics

GUIDE D'ACHAT
BUYER'S GUIDE :: 2012

LA FOLIE DU CARBONE
CRAZY CARBON

Le bon carburant
The right fuel

Vol. 2 N°1 :: Mars / March 2012 :: cyclepresse.com :: GRATUIT/FREE

EMMENEZ-EN DU VENT DU VERGLAS DE LA NEIGE ET DE LA GADOUE !



TOP SAFETY PICK 2012
INSURANCE INSTITUTE FOR HIGHWAY SAFETY
MEILLEUR CHOIX SÉCURITÉ

AWD
TRACTION INTÉGRALE DISPONIBLE

KIA

LE SORENTO 2012. Équipé pour vous aider à dominer l'hiver : traction intégrale disponible, boîte automatique Steptronic améliorant la performance, contrôle électronique de stabilité et antipatinage vous procurant une conduite des plus sécuritaires. En plus, l'agencement optionnel de sept places assises fera le bonheur de vos six passagers. **Bien équipé à partir de 28 360 $.**

Le PDSF de base du Sorento LX BA (SR75BC) est de 28 360 $ et inclus les frais de livraison et de préparation de 1 650 $, les frais de Recycle Québec de 15 $ et la taxe de 100 $ sur le climatiseur. L'immatriculation, les assurances, les coûts du permis, les frais d'inscription au RDPRM (jusqu'à 67 $) et les taxes applicables sont en sus. Le concessionnaire peut vendre à prix inférieur. Voyez votre concessionnaire pour les détails. Le Sorento 2012 a mérité le prix meilleur choix sécurité par l'Insurance Institute for Highway Safety – visitez le www.iihs.org pour les détails. Kia est une marque déposée de Kia Motors Corporation.

Des printemps historiques

À l'approche du printemps, les grandes classiques se réveillent. Pour moi, toutes ces courses, notamment Paris-Roubaix, Milan-San Remo, Liège-Bastogne-Liège, font partie des classiques printanières et signifient, pour nous en Amérique du Nord, le début de la saison de vélo.

Le Tour de France, le Giro d'Italia et La Vuelta sont très populaires ici mais très peu de gens ont déjà eu le plaisir de suivre une classique autrement que sur Internet. Et bien maintenant, grâce à RDS et RDS2 qui diffuseront plusieurs de ces courses printanières, ça sera enfin possible !

Tout ça m'amène à remarquer que le vélo, sous toutes ses formes, prend de plus en plus d'importance en Amérique du Nord, et que cette culture du vélo gagne du terrain. Une saine contamination ; c'est en effet assez rare que l'on se réjouisse d'une épidémie globale !

Je vous invite donc à visionner l'une de ces courses et de vous imprégner de sa culture, de ses fans, de son historique et de sa passion qui augmente, année après année.

Et pour en savoir plus, vous pouvez aussi consulter la série d'articles de notre collaborateur Laurent Martel, dans ce numéro et dans le prochain *Cyclepresse Vol 2 #2*.

Bonne lecture et bon début de saison.



cyclepresse
PURE VÉLO

Vol. 2 N°1 :: Saison/Season 2012

RÉDACTION
Peter Oliver Mari-Jo Lamarche
Laurent Martel Stéphanie Drolet

COLLABORATEURS
Lyne Bessette Christian Meier

TRADUCTION
Mari-Jo Lamarche Anne Johnston

RÉVISION
Peter Oliver Mari-Jo Lamarche

GRAPHISME
Geai bleu graphique

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

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.

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 .

Historic springtime

Spring is on its way and with it, the great classics of cycling. As far as I'm concerned, all these races - particularly Paris-Roubaix, Milan-San Remo, Liège-Bastogne-Liège - are spring classics and, for us in North America, signal the beginning of the cycling season.

The Tour de France, Giro d'Italia and La Vuelta are popular here, but very few people have had the pleasure of following all of these classics other than on the Internet. Well today, thanks to RDS and RDS2, which broadcast several of these spring races, it will finally be possible !

Which leads me to notice that cycling, in all its forms, is becoming more and more important in North America, and the bike culture is gaining ground. It's a healthy contamination ; as you know, it's fairly rare to rejoice over the expansion of a global epidemic !



I invite you to watch one of these races and immerse yourself in its culture, fans, history…and its passion, which is growing year after year.

To learn more, you can also check out the series of articles from our contributor Laurent Martel, in this issue and in the next *Cyclepresse Vol 2 #2*.

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

Enjoy your read, and all the best for the coming season.

SOMMAIRE

SOMMAIRE / MOT DE L'ÉDITEUR 3
TABLE OF CONTENTS / FROM THE EDITOR 3
Des printemps historiques. 3
Historic springtime
PROLOGUE 4,6
CHRONIQUE **B7** REPORT
Les voyages forment la jeunesse... 9
Travel shapes youth…
DOSSIER / REPORT
La folie du carbone 10
Carbon crazy
RUBRIQUE / COLUMN
Le Tour de France : retour aux sources. 16
Back to the beginning
REVUE DE PRODUITS / PRODUCT REVIEW. 34
LA FLAMME ROUGE
Les classiques du printemps première partie. 36
Spring classics part I
CALENDRIER / CALENDAR
Gran Fondo. 40
ENTREVUE / INTERVIEW
Le bon carburant. 42
The right fuel
LA CHRONIQUE MEIER / THE MEIER REPORT
Hors saison 46
Off-season
SUR LA ROUTE **RIDE +** ON THE ROAD
S'évader pour rouler dans la chaleur 50
Getting away to ride where it's warm

P.20
GUIDE D'ACHAT :: 2012
BUYER'S GUIDE

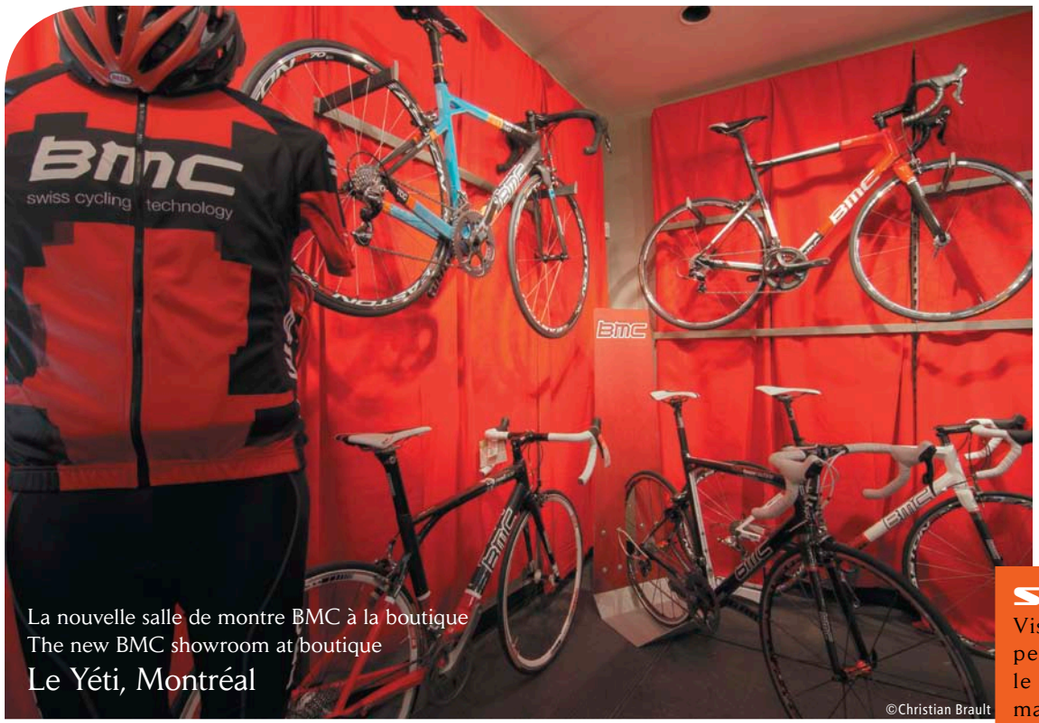
Cybercycle

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

www.cybercycletremblant.com

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

ARGON 18
SPECIALIZED



La nouvelle salle de montre BMC à la boutique
The new BMC showroom at boutique
Le Yéti, Montréal
©Christian Brault

BMC, LA SUPER PUISSANCE

Avec des coureurs comme Cadel Evans, Philippe Gilbert, Thor Hushovd, Alessandro Ballan et George Hincapie, la formation américaine BMC Racing Team sera certainement l'équipe à surveiller cette saison.

Rouler sur le vélo d'un champion du monde vous intéresse ? Grâce au distributeur Outdoor Gear Canada (OGC), la marque de prestige bénéficie d'une excellente représentation au Québec et en Ontario, étant disponible chez plusieurs détaillants.

TORONTO INTERNATIONAL BICYCLE SHOW

L'un des plus grands salons du vélo en Amérique du Nord, le Toronto International Bicycle Show, célèbre cette année son 26e anniversaire. Il aura lieu du 2 au 4 mars, au Better Living Centre de Toronto, sur le site de l'Exhibition Place.

Pour en savoir plus : www.bicycleshowtoronto.com

ASSOS GAGNE DU TERRAIN

La boutique Assos manga.Yio, située à Lugano en Suisse, ça vous dit quelque chose ? En fait, c'est une véritable salle de montre de luxe de produits ASSOS, cette entreprise suisse qui conçoit des vêtements de vélo haut de gamme depuis 1976 et qui est aujourd'hui représentée dans plus de 30 pays. Au Québec et en Ontario, la présence du *leader* suisse se fait d'ailleurs de plus en plus sentir grâce à certains détaillants qualifiés de « Premium » (*Premium Retailer*). Ces boutiques consacrent donc une section complète de leur espace à la gamme de vêtements et d'accessoires ASSOS, un peu à l'image du manga.Yio. À Montréal, il y a notamment la boutique Cycles Gervais Rioux et à Toronto, La Bicicletta, Racer Sportif et Invita Sport.

http://assos.com/en/99/news.aspx

THE POWERFUL BMC TEAM

With racers like Cadel Evans, Philippe Gilbert, Thor Hushovd, Alessandro Ballan and George Hincapie in the fold, the American BMC Racing Team will certainly be the team to watch this season. Interested in riding a Tour de France winning bike? Thanks to distributor Outdoor Gear Canada (OGC), the prestigious brand has excellent representation in Québec and Ontario and is available from several retailers.

TORONTO INTERNATIONAL BICYCLE SHOW

One of the biggest bike shows in North America, the Toronto International Bicycle Show, celebrates its 26th birthday this year. It runs from March 2 to 4 at the Toronto Better Living Centre on the Exhibition Place site.

For more information: www.bicycleshowtoronto.com

SALON INFO-VÉLO

Visité par près de 15 000 personnes chaque année, le Salon Info-Vélo existe maintenant depuis 27 ans. Présentant les nouveautés de la saison 2012, l'évènement sera tenu au Terminal de Croisières Ross Gaudreault, dans le Port de Québec, du 9 au 11 mars.

Visited by close to 15,000 people every year, the Salon Info-Vélo bike show has been held annually for 27 years. The event, which will present what's new for the 2012 season, will be held at the Terminal de Croisières Ross Gaudreault ferry terminal in the Port of Québec from March 9 to 11.

Info : 418-623-852
http://www.infovelo.com/category/actualite

ASSOS GAINING GROUND

Does the store ASSOS manga.Yio, located in Lugano, Switzerland, mean anything to you? It's a deluxe showroom for products from ASSOS, the Swiss company that has designed high-end cycling clothing since 1976 and is now sold in more than 30 countries. In Québec and Ontario, the presence of the Swiss leader is being increasingly felt, thank to retailers designated Premium Retailers. These stores devote a whole section of their space to the ASSOS range of clothing and accessories – a bit like the manga.Yio. In Montréal, look for the Cycles Gervais Rioux store and in Toronto, check out La Bicicletta, Racer Sportif and Invita Sport.

http://assos.com/en/99/news.aspx



Boutique manga.Yio, Suisse / Switzerland.

Vivace 2012
Race ready

Tout ce dont vous rêvez est là. Incroyablement léger et une tenue de route remarquable. Le Vivace est le résultat d'une recherche esthétique et technologique pointue. Que demander de plus ?



Cadre haute performance monocoque en fibre de carbone T-700 à haute résistance de traction et M50J à haute modulation

Composants Dura-Ace et roues Mavic Cosmic Carbon SL ou Ultegra Di2 et roues Easton EA90 aero

Fourche Ora AC-SL à direction 1-1/2" fuselée monocoque carbone

Guidon aéro Easton EC90 CNT avec potence EA90

Pneus Vittoria Open Corsa CX

Selle Italia SLR XP Vanox et tige de selle Easton EC70 en carbone

Dessiné et assemblé au Québec

OPUS

opusbike.com



Le 21 juillet prochain aura lieu la première édition du GranFondo Ottawa. Plusieurs forfaits sont offerts à différents tarifs d'inscription, variant du forfait le plus simple au forfait "VIP" offrant toute une gamme de services et de souvenirs, question de passer une belle journée! Les tarifs d'inscription varient entre 100 et 325$ et une partie de ces sommes sera versée à l'organisme de bienfaisance Boys and Girls Club of Ottawa.

On July 21, 2012, the first-ever Gran Fondo Ottawa will take place. Several packages are available, at registration fees that vary from the simplest package to a VIP package offering a whole range of services and souvenirs. That could make it a lovely day indeed! The registration fees range from $100 to $325, and part of the money taken in will be turned over to the Boys and Girls Club of Ottawa (a charitable organization).

www.granfondoottawa.org

JAMAIS DEUX SANS TROIS. . .

Ce printemps, Quilicot s'apprête à ouvrir une troisième boutique située dans le secteur St-Martin, à Laval. Un nouvel emplacement encore plus grand - une superficie de plus de 6000 pi ca – offrant des vélos pour tous les goûts : route, montagne, cyclocross, ville, cyclotourisme, hybrides, et vélos juniors. On y offre, et ce, dans les trois succursales, le service de positionnement BG FIT et le système BG FIT DATA. Et avec des marques comme Specialized, Look, Eddy Merckx, Devinci, Niner et Titus, on y trouve des vélos pour tous les budgets, variant de 400$... jusqu'à la nouveauté haut de gamme à 20 000$!

ONE, TWO AND NOW THREE. . .

Quillicot is getting ready to open a third store this spring in the St-Martin district of Laval. The new, larger location, with more than 6,000 square feet of floor space, offers bikes for every taste: road, mountain, cyclocross, city, cyclo-tourism, hybrid and junior. In all three locations you'll find BG FIT and BG FIT DATA positioning services. With brands such as Specialized, Look, Eddy Merckx, Devinci, Niner and Titus, there are bikes for every budget. Prices range from $400 to $20,000 for the newest, top-of-the-line model!



HISTOIRE DE COMMANDITE



Imaginez si l'an prochain, le Canadien de Montréal devenait le Myoflex de Montréal puis l'année suivante, le Bengay de Montréal, ou s'il délaissait carrément le hockey. Inhabituels dans la plupart des sports professionnels, de tels changements se produisent couramment en cyclisme parce que le nom des équipes est déterminé, non pas par les villes ou des allégeances, mais par les commanditaires.

Une équipe qui ne change jamais de commanditaire principal, comme Rabobank, c'est une exception. En Hollande et en Belgique, où la tradition cycliste est imprégnée dans la culture, les commanditaires ont tendance à tenir la route. Ailleurs, ça se complique, particulièrement lorsque des équipes nord-américaines sont impliquées.

L'an dernier, en fin de saison, l'équipe américaine HTC-Columbia, après avoir dominé le peloton professionnel, comme l'ont fait les Yankees de New York au baseball, a complètement abandonné le sport. Il y a aussi la réinvention annuelle d'une autre puissance américaine roulant cette année sous la bannière Garmin-Barracuda. Un peu « requin » comme nom ? En six ans au sein du peloton, l'équipe a été connue sous plusieurs noms : Slipstream p/b Chipotle, Slipstream-Chipotle p/b H30, Garmin-Slipstream, Garmin-Transitions, Garmin-Cervélo, et maintenant Garmin-Barracuda. Évidemment que chaque année, leurs vêtements d'équipe ont changé, vous compliquant la tâche quand vous tentez de repérer vos coureurs préférés au milieu du peloton.

Imaginez les uniformes des Yankees avec des motifs de *paisley* plutôt que des rayures, ou du bleu poudre pour le Manchester United…

TEAM WHO?

Imagine the Montreal Canadiens becoming the Montreal Myoflex next year and the Montreal Bengay the year after that, or giving up hockey altogether. Such changes are unusual in most pro sports, but in profestsional cycling, where corporate sponsors rather than cities determine team names and allegiances, they happen all the time.

A team like Rabobank, with the same title sponsor seemingly forever, is an exception. In Holland and Belgium, with cycling deeply embedded in the culture, sponsors are more likely to stay the course. But it is more complicated elsewhere, especially when North American teams are involved.

U.S.-based HTC-Columbia, after dominating the pro peloton like the New York Yankees in baseball, dropped out of the sport completely after last year. Then there is the annual re-invention of another U.S.-based giant, this year riding under the banner of Garmin-Barracuda. Do you find something fishy in the name? No wonder – in just six years in the elite pro peloton, the team has been known, in order, as: Slipstream p/b Chipotle, Slipstream-Chipotle p/b H30, Garmin-Slipstream, Garmin-Transitions, Garmin-Cervélo, and now Garmin-Barracuda. And each year, of course, the uniforms have changed, making it hard to keep track of your favorite riders in the peloton.

Imagine the Yankees in paisley rather than pinstripes, or Manchester United wearing powder blue. . . .



ZEISS

zegho®

ASSOS 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.
BOVA	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.








OÙ ACHETER?/WWW.ASSOS.COM

ASSOS CYCLING BODY R&D
DISTRIBUTEUR EXLCUSIF FRANCE

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

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.

LA TRAVERSÉE DES ALPES FRANÇAISES :
EN TANDEM AVEC LYNE BESSETTE



DU 20 AU 30 JUILLET 2012
11 JOURS



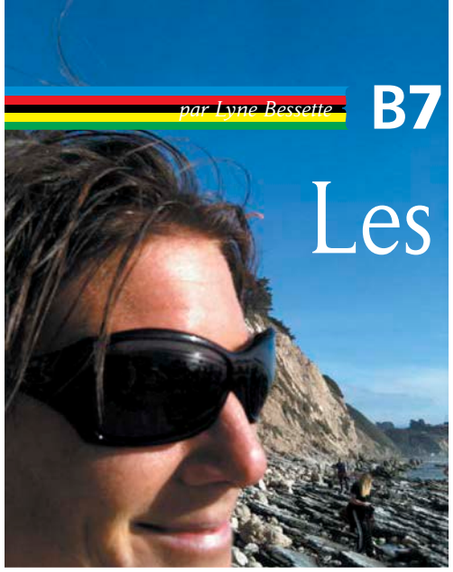
VIRGINIE :
PAR MONTS ET PAR VAUX

DU 21 AU 29 AVRIL 2012
9 JOURS

WWW.SURLAROUTE.CA

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

SLR0112_19



par Lyne Bessette

B7 CHRONIQUE
REPORT

Les voyages forment *Travel shapes*

On a tous entendu ça à un certain moment de notre vie! D'ailleurs, qui ne rêve pas de partir à l'aventure, de sortir des sentiers battus, de se sentir libre?

Imaginez… vous roulez sur d'étroites routes en France, en Italie, ou en Suisse; des routes tranquilles qui se tortillent à perte de vue, au cœur des montagnes, avec des points de vue extraordinaires, sans voitures. Le souffle coupé par la beauté des montagnes et leur nez blanc de neige, ou encore, par leur prestance sablonneuse et désertique. Au loin, vous apercevez de vastes prés et des troupeaux; le son des cloches guide votre cadence. Totalement charmé par l'odeur enivrante de pain et de café dans les villages traversés et par les différents visages remplis d'histoire que vous croisez.

Vous voyez ce que je veux dire? Ça vous tente de vivre une telle expérience? Alors, suivez-moi! N'ayez surtout pas peur de tenter l'aventure. Il y a sur le marché un vaste choix de voyages à vélo pour accommoder chacun d'entre nous. Mais afin de choisir le type de voyage qui vous convient, il est important de connaître vos objectifs et de bien définir vos besoins.

D'abord, prenez le temps de vous poser certaines questions: Vous souhaitez rouler 150 km par jour, manger comme un pro et puis hop! aller au lit pour pouvoir attaquer les 150 km du lendemain ou vous préférez un voyage à caractère touristique afin de découvrir et profiter d'une région à travers une randonnée à vélo? Un voyage de groupe, accompagné de gens que vous ne connaissez pas vous tente? Vous préférez établir votre itinéraire ou au contraire, vous cherchez un voyage sur mesure? Un parcours de type vallonné ou en terrain plat? Un climat tempéré ou tropical?

Pour ce qui est des distances et des dénivelés, il est facile de mal les évaluer; même si vous êtes un *fan* du Giro d'Italia ou du Tour de France, ce n'est pas en criant ciseau que vous serez nécessairement capable de compléter l'itinéraire proposé! Parfois, les gens ont des idées de grandeur mais il est préférable d'évaluer de façon réaliste vos capacités physiques. Alors pour être en mesure de profiter au maximum du voyage, soyez honnête envers vous-même.

Les voyages à vélo représentent une expérience enrichissante; vous aurez peut-être l'occasion d'y déguster

We've all heard it said at some point. Besides, who doesn't dream of taking off on an adventure, far from the beaten track, free as a bird?

Just imagine: You're pedalling along narrow roads in France, Italy or Switzerland, on quiet twisting roads that twine on the distance, perhaps in the mountains, with magnificent views and few cars. The beauty of white-capped mountains is breathtaking. Or perhaps you're surrounded by a handsome, sandy, desert landscape. Maybe in the distance you see fields and flocks of sheep; the sound of the sheep's bells rings in your ears. You're utterly charmed by the heady scent of fresh bread and coffee in the villages you're going through and by the history-etched faces that you pass.

Can you picture it? Are you tempted to live this kind of experience? Well, follow me! Don't be intimidated by adventure; embrace it. There is a huge range of cycling trips to choose from, with at least one to suit each of us. But to choose the right one for you, you have to know your own objectives and define what you need and want.

First, take the time to ask yourself a few questions. Do you want to pedal 150 kilometres a day, eat like a pro and then head off to bed so you can attack the next day's 150k? Or would you rather try a tourist-style trip to discover and enjoy some interesting place via bicycle touring? What would you think of a group tour with people you don't know? Would you rather plan your itinerary yourself, or look for a custom-made trip? Hilly or flat? Temperate climate or tropical?

As far as distances and differences in elevation are concerned, it's easy to make an error in terrain evaluation. Even if you're a Giro d'Italia or Tour de France fan, it's not necessarily a given that you'll be able to complete the kind of itinerary those guys ride. Sometimes people have delusions of grandeur, but you're better off being realistic about your physical capacity and capability. To get the most out of your trip, be honest with yourself.

Bike trips are a truly enriching experience: you may have the opportunity to taste new foods, or to learn about how a particular wine or cheese you like is made. Immersing yourself in a new culture and environment should be a part of any bike trip. Traveling by bike, it is so easy to stop when you want to talk with a passerby or to visit a particularly interesting shop, or to slow down and simply soak in the scenery. It's also a chance to get out of your comfort zone. Who knows, you might push your limits as you approach the summits, or learn different techniques when you're heading downhill or just stop in an interesting-looking café to sip an *allongé*!



Finally, do your homework: find out, ask questions to the people in your circle, and start training. But above all, do it. Make your choice …and go!

Have a great trip!

la jeunesse…
youth…

de nouveaux mets, d'y apprendre le processus de fabrication d'un certain vin ou d'un fromage que vous appréciez. La découverte d'une culture différente et d'un nouvel environnement devrait d'ailleurs toujours faire partie d'un tel voyage. À vélo, c'est tellement facile de s'arrêter pour placoter avec un passant, pour découvrir une charmante boutique, ou encore, de ralentir le rythme pour se laisser séduire par le paysage. C'est aussi l'occasion de sortir de sa zone de confort. Qui sait ? Vous pousserez peut-être vos limites à l'approche des sommets, apprendrez différentes techniques de descente… ou déciderez tout simplement de prendre une pause et d'arrêter dans un café pour siroter un allongé !

Finalement, faites vos devoirs : informez-vous, posez des questions aux gens de votre entourage, et entraînez-vous. Mais surtout, n'hésitez pas. Choisissez … et partez !

Bonne route !

Cet été, l'agence de voyages Sur la route propose La Traversée des Alpes françaises, avec Lyne Bessette (juillet 2012). Pour connaître les dates, les tarifs et l'itinéraire :

This summer, the travel agency *Sur la Route* offers *La Traversée des Alpes françaises* (*Crossing the French Alps*) with Lyne Bessette (July 2012). To find out about the dates, rates and itinerary :

http://www.surlaroute.ca/voyages/la-traversee-des-alpes-francaises.html

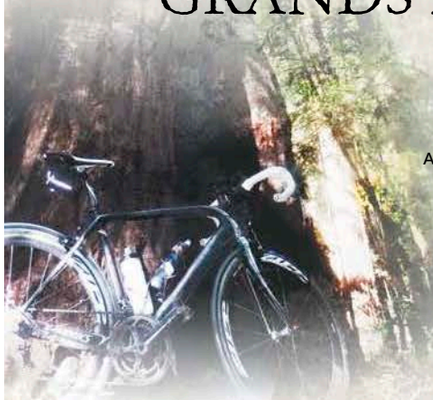


© Jean-Philippe Gaudet

VOYAGES À VÉLO

SUR | LA | ROUTE

GRANDS ESPACES



POUR CEUX QUE LES GRANDS ESPACES APPELLENT ET QUI AIMENT LA BEAUTÉ PRÉSERVÉE DES PARCS NATIONAUX. LORSQUE LE VÉLO DE ROUTE NE PERMET PAS D'ALLER AU CŒUR DE L'ACTION, NOUS LUI PRÉFÉRONS LE VÉLO DE MONTAGNE.

CULTURE & HISTOIRE

POUR CEUX QUE L'HISTOIRE INTERPELLE ET QUI SONT INTÉRESSÉS À ALLER À LA RENCONTRE DE L'AUTRE. LA MEILLEURE FAÇON DE DÉCOUVRIR LE MONDE EST DE VOYAGER À VÉLO.



ÉPICURIEN



POUR CEUX QUI AIMENT LES VINS, LA BONNE BOUFFE, LES MASSAGES ET AUTRES PLAISIRS DE LA VIE. PARCOURIR LE MONDE SUR DEUX ROUES N'A JAMAIS ÉTÉ AUSSI AGRÉABLE.

WWW.SURLAROUTE.CA

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

SLR0112_19

EMPREINTE NUMÉRIQUE

La folie du carbone

Carbon crazy

Au 21e siècle, la fibre de carbone est omniprésente dans la fabrication des cadres.



© Phil Gale

Dans le monde de la fibre de carbone, les vélos modernes sont un peu les retardataires.

Modern bikes are relative latecomers to the carbon-fiber party.

L'âge de la fibre de carbone est arrivé. Comme matériau de choix pour concevoir les cadres de vélos, elle n'est pas apparue subitement mais suite à une évolution graduelle. Ses prédécesseurs – le titane, l'aluminium, et même l'acier – demeurent dans la course, mais ils jouent surtout des rôles de figurants, utilisés par de petits manufacturiers répondant à la demande d'un segment restreint du marché. Les gros noms dans le monde des cadres haut de gamme ont tous sauté du côté de la fibre de carbone.

Les raisons sont multiples, selon Stéphane Le Beau, chef de marque pour la division route chez Opus, l'un des plus importants manufacturiers de vélos au Canada. La fibre de carbone est relativement facile à travailler, elle peut être moulée selon la configuration souhaitée par le designer, elle est relativement peu coûteuse (en comparaison, notamment, au titane) et, pour la conception de cadres robustes et sécuritaires, elle s'en vient de plus en plus fiable. « Ce qui est arrivé, c'est que la technologie pour faire de la fibre de carbone s'est améliorée », explique simplement Le Beau.

Il soutient que l'industrie du vélo a suivi l'exemple des sports de raquette qui utilisent des cadres en fibres de carbone depuis le début des années'80. Mais ses propriétés – légèreté, rigidité, solidité – suscitent l'intérêt des scientifiques, des ingénieurs et des designers appartenant à un large éventail de secteurs d'activité et ce, depuis bon nombre d'années.

En fait, dans le monde de la fibre carbone, les vélos modernes sont un peu les retardataires. Il y a 50 ans, des scientifiques américains, britanniques et japonais jonglaient déjà avec ses premières formes. Et si, quand on pense à sa production – un procédé de chauffage de fibres de polymères comme l'époxy générant sa transformation chimique en carbone – on s'imagine des scientifiques un peu fous entourés de béchers contenant une sorte de boue en ébullition, on n'est pas loin de la réalité.

In the 21st century, carbon fiber has become a ubiquity in frame building.

The age of carbon fiber is upon us. It has arrived, as the material of choice in building bike frames, not with great suddenness or fanfare but rather through a gradual and evolutionary process. While its forebears – titanium, aluminum, and even steel – remain in the frame-building game, they are increasingly becoming bit players, materials used by smaller companies in meeting the niche demands of small market segments. The big names in the world of high-end frame-building have all jumped aboard the carbon-fiber bandwagon.

There are a number of good reasons for this, says Stéphane Le Beau, brand manager for the road division of Opus, a leading Canadian bike builder. Carbon fiber is relatively easy to work with, can be molded in almost any configuration a bike designer could ever want, is relatively inexpensive (at least compared with, say, titanium), and is becoming increasingly reliable as a safe and sturdy frame material. Le Beau explains simply: "What has happened is that the technology to make carbon-fiber frames has improved."

Le Beau says the bike industry has taken its primary lead from racket sports, where carbon-fiber frames have been around since the early 1980s. But the properties of carbon fiber – lightness, rigidity, strength – have drawn the attention of scientists, engineers and designers in a wide range of industries for years.

In fact, modern bikes are relative latecomers to the carbon-fiber party. U.S., British, and Japanese scientists were fiddling around with the earliest incarnations of carbon fiber 50 years ago. If the production of carbon fiber – basically though a process of

©Geai bleu graphique/DSGpro/BMC - Swiss Cycling Technology



heating polymer fibers such as epoxy to generate a chemical transformation to carbon – conjures images of mad scientists over beakers of bubbling goo, that's not far off.

The earliest applied use of carbon fiber was in aeronautics, specifically in jet engines. The prototypes didn't always work well, but the merits of the technology, even in its primitive stages, were obvious. The state of the art of creating sheets of a strong structural material composed of thousands of tiny carbon filaments marched forward inexorably and diversified, with many variations on the theme – different thicknesses, different weaves, different percentages of pure carbon, and so on.

As carbon fiber became established in aeronautics, construction materials, medical applications, musical instruments, electronics and textiles, it was inevitable that it would eventually find its way into the sporting world. Car racing – e.g., Formula One – was perhaps the earliest sporting convert to carbon-fiber construction. Soon joining the parade were tennis, boating, skiing and, of course, cycling.

Le Beau credits Kestrel with being the first company to build a true carbon-fiber frame, back in the mid-1980s, although most other companies were slow to follow. Carbon fiber appeared in bits and pieces – in forks, seat stays, bottle cages, etc. But for high-end bikes, titanium was still in vogue, and carbon fiber still carried uncertainties about cost, strength and reliability. Many cyclists were wary of the first generation of carbon-fiber frames. They were spooked by anecdotal reports of spectacular structural failure,

L'aéronautique fut la première à l'utiliser, plus précisément pour les moteurs à réaction. Les prototypes ne fonctionnaient pas toujours bien mais les avantages de cette technologie, même à un stade primitif, étaient évidents. L'art de fabriquer des feuilles provenant d'un matériau structural solide, composé de milliers de minuscules filaments de carbone, a évolué sous diverses formes – épaisseurs et tissages variés, différents pourcentages de pureté de carbone, ainsi de suite.

Avec le temps, la fibre de carbone s'est imposée en aéronautique, dans les matériaux de construction, dans le domaine médical, puis dans les instruments de musique, l'électronique et l'industrie textile ; il était donc inévitable qu'elle se retrouve un jour dans l'univers du sport.

La course automobile – la Formule 1 – fut possiblement la première à se convertir. Ensuite, le tennis, les sports nautiques, le ski et, évidemment, le cyclisme, suivirent.

Au milieu des années'80, Kestrel, selon Le Beau, fut la première entreprise à fabriquer un vrai cadre en fibre de carbone. À cette époque, elle se retrouvait par bribes – fourche, haubans, porte-bidons, etc. Mais pour les vélos haut de gamme, le titane était encore en vogue et des incertitudes reliées au prix, à la solidité et à la fiabilité la fibre de carbone planaient. Plusieurs cyclistes se méfiaient de la première génération des cadres en fibre de carbone, ayant entendu des histoires de défaillances structurales, de cadres qui se brisaient en deux dans des chutes, en course, ou simplement en passant dans des trous.



©cyclepresse

Mais les cadres d'aujourd'hui sont beaucoup moins susceptibles de briser. Selon Ian Buchanan, propriétaire de Fit Werx, chef de file américain en positionnement sur vélo, l'aluminium était parfois utilisé aux endroits critiques dans certains des premiers cadres. Les problèmes pouvaient être causés par une mauvaise jonction entre les segments d'aluminium et de carbone. Le Beau soutient que maintenant, les fabricants de cadres sont capables d'insérer des couches de fibres de carbone au niveau du boîtier de pédalier, notamment, là où un surplus de solidité et de rigidité est important. On peut d'ailleurs remarquer que, sur de nombreux vélos actuels, le boîtier de pédalier est surdimensionné.

Le choix d'un producteur de fibre de carbone comme Toray, selon Le Beau, est déterminé par le prix et l'endroit où la fibre sera utilisée – plus la concentration en carbone pur est élevée, plus le prix est élevé. Par contre, Buchanan précise que « la fibre de carbone est le matériau le plus complexe sur le marché parce qu'il est difficile de vraiment savoir ce que vous achetez. Avec des centaines de grades et de fibres différents, la qualité obtenue dépend du montant payé. » D'après lui, une fibre moins dispendieuse contient des matériaux de substitution comme l'uréthane et l'émail, réduisant les bénéfices majeurs – légèreté et résistance à la traction.

Dans le temps des cadres en acier, il y a au moins 30 ans, le travail de l'artisan avait un prix. Des entreprises italiennes comme Pinarello ou Wilier les fabriquaient avec la précision d'un cordonnier italien fabriquant une chaussure de cuir de qualité. Les raccords reliés aux tubes, par exemple, étaient méticuleusement peints à la main.

Depuis que les cadres sont formés à partir de moules préconçus, le côté artisanal a presque complètement disparu. En fait, selon Le Beau, la plupart sont moulés en Chine, loin des sièges sociaux des entreprises canadiennes, américaines ou


© Phil Gale

Les cadres d'aujourd'hui sont beaucoup moins susceptibles de briser.

Today's frames are much less susceptible to sudden failure.

of frames snapping like twigs in race crashes or even when simply hitting a bump on the road.

Today's frames, however, are much less susceptible to sudden failure. In some early carbon-fiber frames, aluminum was sometimes used in critical places, says Ian Buchanan, owner of Fit Werx, a leading U.S. bike fitter. Failures could often be attributed to the poor bonding between the aluminum and carbon-fiber elements. Now, says Le Beau, frame builders have become adept at layering carbon fiber in places like the bottom bracket where extra strength and stiffness are needed. Look at many of the current crop of bikes, and the bottom bracket can appear downright chubby.

The choice of raw material from such carbon-fiber producers as Toray, says Le Beau, is determined by where it might be used on the frame and by cost – the higher the concentration of pure carbon, the higher the cost. Buchanan says, however, that "carbon fiber is the most confusing material on the market, because it is hard to tell exactly what you are getting. There are hundreds of different grades and fibers, and you get what you pay for." Less expensive carbon fiber, says Buchanan, has filler materials such as urethanes and enamels and the main benefits – lightness and tensile strength – are diminished.

In the good old days of steel frame-building 30 or more years ago, you paid for craftsmanship. Italian companies like Pinarello or Wilier would build frames with the attention to detail that an Italian shoemaker might put into a pair of fine leather shoes. Lugs to conjoin tubes, for example, were artfully detailed and painted by hand.

In the age of carbon fiber, where frames are formed in a pre-set mold, craftsmanship in construction has all but disappeared. In fact, most carbon-fiber frames, says Le Beau, are molded in China, far from company headquarters in Canada, the U.S. or Europe. The endearing image of, say, a Geppetto-like artisan toiling away in a musty, back-alley shop in Verona has become an antiquated notion.

But if the human element is fading from the actual construction of frames, it has multiplied exponentially in the pre-construction design process. With so much leeway available in the diameter, shape, composition, and thickness of carbon-fiber tubing, a designer's imagination is set free. The tubing on a frame can be fat where you want it, slender in other places, stiff where rigidity is needed and more flexible elsewhere. Round, tapered, aerodynamically shaped – if you want it, you can mold it. Frame building in the age of carbon fiber has become a protean art form, and frames today are probably as different from one another as they have ever been.

Buchanan says that carbon-fiber construction has "opened up the functionality window," meaning that "there are a lot more options in geometry." He is seeing more and more bikes featuring shorter top tubes and longer head tubes – a more comfortable set-up for most riders than the "dedicated racer position" that used to be more or less standard on high-end frames.

©Geai bleu graphique/DSGpro/BMC - Swiss Cycling Technology

899 GRAMS OF EXCELLENCE

FEATURING SDS shock damping system

Mica Sport Canada
9 Monica Lane
Bracebridge, ON
705.646.2462
micasport.com

SCOTT-SWISSPOWER
MTB TEAM RIDER
NINO SCHURTER

SCALE RC *from The Carbon Experts*

Weighing less than 899 grams, the Scale is the lightest MTB carbon frame ever produced. The frame features IMP3, tapered head tube, SDS engineered compliant stays and PFBB30 for maximum power transfer all at an incredibly light weight. Take the shortcut to the podium and ride the Scale.

scott-sports.com

SCOTT

© SCOTT SPORTS SA 2012 | PHOTO: GARY PERKIN, FRED LEISER

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 !





©BMC - Swiss Cycling Technology

européennes. L'image d'un artisan, comme Geppetto (le père de Pinocchio), travaillant sans relâche dans son atelier à Verona, est maintenant une notion archaïque.

Mais si l'aspect humain s'est effacé de la fabrication des cadres actuels, il s'est multiplié de façon exponentielle dans le processus du design. Avec tant de latitude au niveau du diamètre, de la forme, de la composition et de l'épaisseur du tube en fibre de carbone, le designeur peut se laisser aller à son imagination. Le tube peut être épais à certains endroits, plus mince à d'autres, raide où la rigidité est requise, et plus flexible ailleurs. De forme ronde, conique, aérodynamique – avec un moule, tout est possible. La fabrication de cadres est devenue une forme d'art variable, et ceux d'aujourd'hui sont probablement aussi différents les uns des autres que l'étaient ceux du passé.

Buchanan estime que la construction en fibre de carbone « a ouvert la voie à la fonctionnalité puisqu'il y a beaucoup plus d'options au point de vue de la géométrie. » Il remarque de plus en plus de cadres avec des tubes horizontaux plus courts et des tubes de direction plus longs – une position plus confortable pour la plupart, en comparaison à la « position agressive du coureur », autrefois la norme sur les cadres haut de gamme.

Le design continue d'évoluer. Les boîtiers de pédaliers surdimensionnés et les jeux de direction internes sont à la mode. Le poids des cadres continue à baisser – quelques manufacturiers en produisent pesant moins d'un kilo, 20 % (ou plus) plus léger que le cadre en titane le plus léger. Buchanan voit aussi plus de cadres présentant des caractéristiques pour loger câbles et batteries des systèmes de changement de vitesses électroniques, ces derniers étant de plus en plus abordables et fiables.

La fibre de carbone restera donc avec nous pour un bout. Il n'est question d'aucun autre matériau – du papier de riz ? des plumes de poulet ? – prêt à disposer de la fibre carbone comme elle l'a fait avec le titane, l'aluminium et l'acier.

Les prochains changements se manifesteront lentement. Le Beau et Buchanan s'entendent pour dire que puisque la confection de nouveaux moules coûte cher, les entreprises conservent le même design de cadre en moyenne entre deux et quatre ans, amortissant ainsi le coût des moules.

Alors, habituez-vous à l'ère actuelle du design de cadre, l'âge des plumes de poulet est encore loin.



©Geai bleu graphique/DSGpro/BMC - Swiss Cycling Technology

Buchanan estime que la construction en fibres de carbone « a ouvert la voie à la fonctionnalité puisqu'il y a beaucoup plus d'options au point de vue de la géométrie. »

Buchanan says that carbon-fiber construction has "opened up the functionality window," meaning that "there are a lot more options in geometry."



Designs continue to evolve. Oversized bottom brackets and internal headsets are among current trends. Frame weights continue to plummet – a few companies are producing frames at well under one kilo, 20 percent (or more) lighter than the lightest titanium frames. Buchanan also sees more frames now with features to accommodate the cables and batteries of electronic shifting systems, with electronic shifting becoming more affordable and reliable.



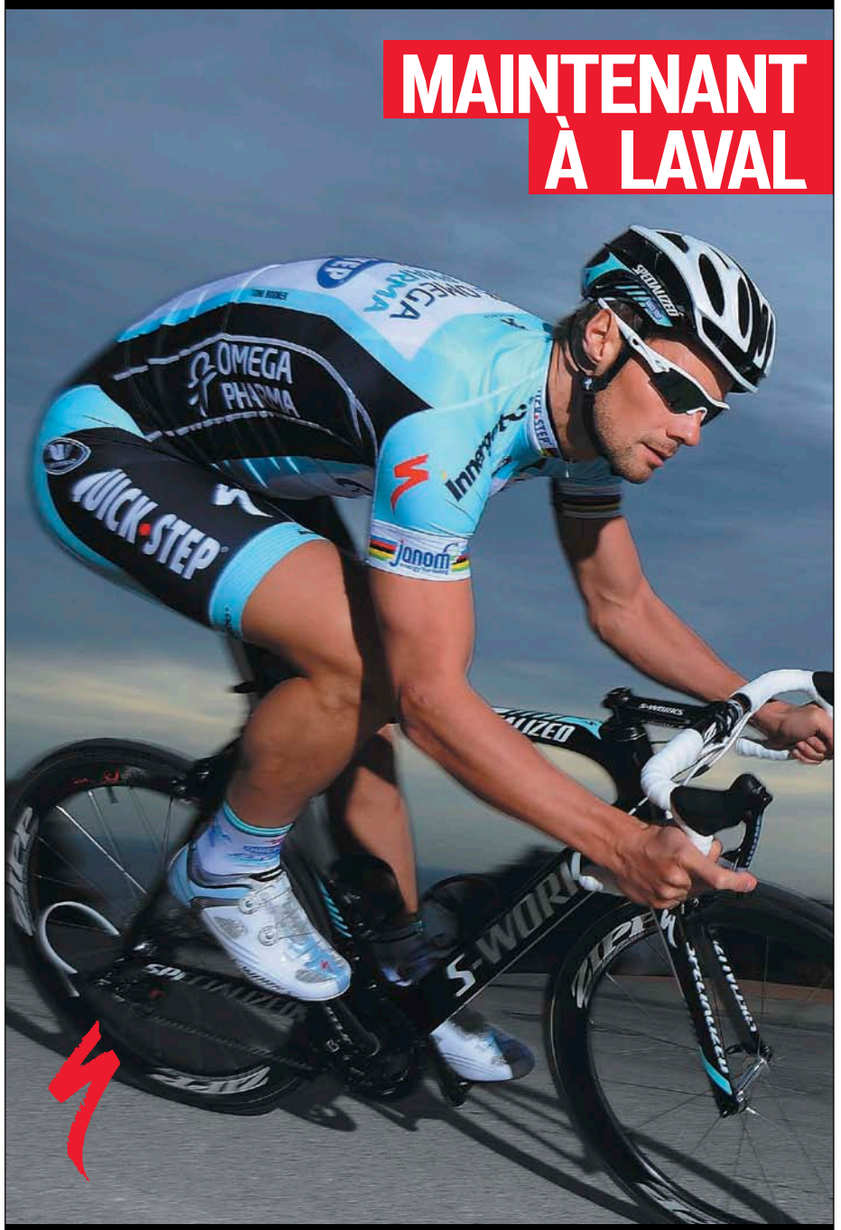
©BMC - Swiss Cycling Technology

Carbon fiber will be with us for a while. There are no rumblings about some emerging frame-building material – rice paper? a weave of chicken feathers? – ready to displace carbon fiber the way carbon fiber has displaced titanium, aluminum and steel. Expect change to come relatively slowly; both Le Beau and Buchanan agree that, because creating new frame molds is expensive, companies typically keep frame designs for two to four years to amortize the expense of the molds.

So settle in to the current state of the frame-building art. The age of chicken feathers is still far off in the future.

Bicycles
QUILICOT
LA RÉFÉRENCE EN VÉLO, DEPUIS 1915!

MAINTENANT À LAVAL



Laval 1680 boul. de l'Avenir
(au coin de l'Avenir et de St-Martin)
450 934-1150

Nouvelle succursale



Ste-Thérèse 234 rue St-Charles
450 420-2222

Montréal 2650 rue Masson
514 842-1121

www.bicyclesquilicot.com





DÉFI TOUR DE FRANCE SP

Le Tour de France : retour aux sources
Back to the beginning

Une nouvelle version du premier Tour de France d'Henri Desgrange prend forme, conçue par Gilles Dionne.

Now comes a new version of Henri Desgrange's original Tour de France. It is the brainchild of Gilles Dionne.

En 1903, 60 cyclistes prirent le départ du premier Tour de France. Seulement 21 complétèrent le parcours de 2 428 kilomètres, de Paris-Marseille-Paris, à une vitesse moyenne de 25, 68 km/h.

Henri Desgrange, éditeur de *l'Auto* (l'ancêtre du quotidien *l'Équipe*), tentait désespérément de gagner une guerre de journaux avec son compétiteur, *Le Vélo*. L'idée du Tour de France lui a alors été suggérée pour stimuler la vente de son journal. L'épreuve, mis à part qu'elle se déroulerait sur route, devait être similaire aux courses de six jours, très populaires à cette époque. Dès le début, Desgrange voulait que sa course soit un effort surhumain pour tester l'endurance et la force d'un individu. Cette première course fut donc le début de ce qui deviendra le plus grand événement sportif au monde.

Aujourd'hui, une nouvelle version du premier Tour de France d'Henri Desgrange prend forme. Elle a été conçue par Gilles Dionne, bien connu dans la communauté cycliste comme l'un des fondateurs de l'ACDA (Association cycliste en développement des affaires), existant maintenant depuis plus de 15 ans et regroupant plus de 300 membres.

Son événement : Le Défi Tour de France SP

Lors de cette première édition, les cyclistes débuteront leur aventure le 25 août 2012, à Paris. La Ville lumière, les célèbres vignobles de Bourgogne, les paysages spectaculaires des Alpes, l'ascension mythique de l'Alpe d'Huez et le légendaire mont Ventoux feront partie du parcours ; une épreuve à l'image du Tour de 1903. Afin de prendre part à cette fabuleuse aventure à travers la France, chaque participant devra amasser un certain montant d'argent au nom de la Société canadienne de la sclérose en plaques.

In 1903, 60 cyclists started the first Tour de France. Only 21 riders finished the 2,428-kilometre Paris-Marseille-Paris route, at an average speed of 25.68 km/hr.

Henri Desgrange, editor of *L'Auto* (the ancestor of today's *l'Équipe)*, was desperate to find a way to win a newspaper war with his competitor, *Le Vélo*. The Tour de France was suggested to Desgrange as a great sales promotion. It was to be like the six-day races so popular in that era, only on the road. Desgrange, from the very beginning, wanted his race to be a superhuman test of an individual's endurance and strength. That first race was the birth of what would become the greatest sporting event in the world.

Now comes a new version of Henri Desgrange's original Tour de France. It is the brainchild of Gilles Dionne, well-known in the cycling community as one of the founders of the ACDA (Association cycliste en développement des affaires), which has been around for more than 15 years, with more than 300 members.

Dionne's event: Le Défi Tour de France SP.

The cyclists in this pioneering event will begin their journey on August 25th 2012, in Paris. The City of Lights, the renowned Burgundy wineries, the spectacular scenery of the Alps, the mythic climb of Alpe d'Huez and the legendary Mont Ventoux will all be part of a route to match the challenge of the 1903 Tour. Each participant will also be challenged to raise money on behalf of Multiple Sclerosis Society of Canada, in order to be part of this amazing journey through France.



Coup d'œil sur le Défi Tour de France SP

Cet itinéraire a été élaboré afin de vous faire parcourir diverses régions de la France et des paysages à couper le souffle, notamment la Bourgogne, le Jura, les Alpes et la Provence. Ainsi, des régions réputées pour leur gastronomie et leurs attraits culturels. Attendez-vous à déguster de grands vins de Bourgogne, à emplir vos poumons de l'air frais des Alpes, à vivre à la française, et à être envoûté par la gastronomie française.

Itinéraire

Jour 1 : *Transfert de Paris à Chablis ; de 62 à 90 km, arrivée à Avalon* 🛏 *Avalon*
Jour 2 : *120 km, arrivée Dijon*
Jour 3 : *de 45 à 115 km, arrivée à Beaune* 🛏 *Beaune*
Jour 4 : *boucle de 80 km à 100 km* 🛏 *Beaune*
Jour 5 : *120 km jusqu'à Mâcon, via la Côte Chalonnaise* 🛏 *Mâcon*
Jour 6 : *140 km, arrivée à Annecy, via Jura* 🛏 *Annecy*
Jour 7 : *120 km, arrivée à Grenoble* 🛏 *Grenoble*
Jour 8 : *Transfert vers Lyon*
Jour 9 : *110 km, arrivée à Gap* 🛏 *Gap*
Jour 10 : *140 km, arrivée à Bédoin* 🛏 *Bédoin*
Jour 11 : *Défi – Le mont Ventoux* 🛏 *Bédoin*
Jour 12 : *80 km, arrivée à Saint-Rémy-de-Provence* 🛏 *Saint-Rémy-de-Provence*
Jour 13 : *70 km, arrivée à Aix-en-Provence* 🛏 *Aix-en-Provence*
Jour 14 : *80 km, arrivée à Cassis* 🛏 *Cassis*
Jour 15 : *Transfert vers Marseille*

A glimpse at the Défi Tour de France SP

This itinerary has been designed to cover some of France's most unique and diverse scenery in regions such as Burgundy, Jura, the Alps and Provence. They are famous for their culinary and cultural attractions. Expect to experience great Burgundy wines, to fill up with fresh air in the Alps, to become a Frenchman for a while and to be smitten by the great French gastronomy and hotels.

Itinerary

Day 1 : *Transfer from Paris to Chablis ; from 62 to 90 km to Avalon* 🛏 *Avalon*
Day 2 : *120 km to Dijon* 🛏 *Dijon*
Day 3 : *from 45 to 115 km to Beaune* 🛏 *Beaune*
Day 4 : *80 km to 100 km loop* 🛏 *Beaune*
Day 5 : *120 km to Mâcon via la Côte Chalonnaise* 🛏 *Mâcon*
Day 6 : *140 km to Annecy via Jura* 🛏 *Annecy*
Day 7 : *120 km to Grenoble* 🛏 *Grenoble*
Day 8 : *Transfer to Lyon*
Day 9 : *110 km to Gap* 🛏 *Gap*
Day 10 : *140 km to Bédoin* 🛏 *Bédoin*
Day 11 : *Défi – Le Mont Ventoux* 🛏 *Bédoin*
Day 12 : *80 km to Saint-Rémy-de-Provence* 🛏 *Saint-Rémy-de-Provence*
Day 13 : *70 km to Aix-en-Provence* 🛏 *Aix-en-Provence*
Day 14 : *80 km to Cassis* 🛏 *Cassis*
Day 15 : *Transfer to Marseille*



http://scleroseenplaques.ca/qc/evenements/Defi-TourFrance/default.htm
Pour vous inscrire ou pour obtenir plus de renseignements, communiquez avec Dominique Felx, à la Division du Québec au 514 849-7591 poste 252, ou au 1 800 268-7582 (sans frais au Québec).
For more information, contact Dominique Felx,514 849-7591 ext 252, or 1 800 268-7582.
http://surlaroute.ca/accueil

Le Yéti équipe les cyclistes passionnés depuis 25 ans

BMC * ARGON 18 ** Wilier Triestina * FOCUS * SPECIALIZED ** DEVINCI
SURLY * Kona * brodie * XPREZO * GIANT * SWIFT CARBON **

* Disponible à Montréal seulement ** Disponible en Mauricie seulement

Le Yéti à moitié civilisé

MONTRÉAL 5190, boul. Saint-Laurent 514 271-0773 • SHAWINIGAN 363, 5e Rue 819 537-1142 • TROIS-RIVIÈRES 1400, boul. des Récollets 819 373-2915

www.leyeti.ca



Gilles Dionne

Fondateur du Défi Tour de France SP

Dans le but d'en savoir un peu plus à propos de l'évènement, je me suis donc assis avec Gilles, ce qui m'a aussi permis de découvrir un homme extrêmement intéressant. Avec le Défi Tour de France SP, Gilles se retrouve dans la même lignée que d'autres grands organisateurs de campagnes de financement : Pierre Lavoie, avec le Grand Défi Pierre Lavoie ; Pierre Bruneau, avec le Tour CIBC Charles-Bruneau ; et un athlète bien connu, Lance Armstrong, avec Livestrong.

I sat down with Gilles to find out more about this event, and I encountered an exceptionally interesting man. Gilles has put himself in the same league as other great cycling fundraisers : Pierre Lavoie, with his event le Grand Défi Pierre Lavoie ; Pierre Bruneau, with his event the CIBC Charles-Bruneau Tour ; and a well-known guy named Lance Armstrong, with Livestrong.

Cyclepresse : *Pourquoi as-tu décidé de t'impliquer dans cet événement, considérant la charge de travail requise ?*
Gilles Dionne : *En novembre 2007, le jour du 22e anniversaire de naissance de mon fils, Vincent, il a reçu le diagnostic de la sclérose en plaques. Ce fut une année très difficile pour nous. Un mois après, j'ai reçu un diagnostic de cancer de la prostate. On devait donc se battre.*

CP : *Avec un si grand nombre d'événements de collectes de fonds en cyclisme, crains-tu que celui-ci soit perçu comme un autre parmi tant d'autres ?*
GD : *On veut apporter quelque chose de spécial à cet événement. Les gens à la Société canadienne de la sclérose en plaques et nous, à l'ACDA, voulons faire vivre aux participants une expérience inoubliable. L'événement est limité à un petit nombre de cyclistes et tous les kilomètres seront parcourus sur le continent européen. Rouler pour une cause…et en faire des vacances vraiment gratifiantes !*

CP : *Recréer un parcours du Tour de France demande des talents d'organisateur exceptionnels. Quel est ton secret pour trouver des solutions à ce véritable casse-tête logistique ?*
GD : *On est chanceux que l'ensemble de la logistique soit couvert par de vrais professionnels, Richard Rémy et Jean-Louis Doss, respectivement propriétaire et directeur général de l'agence de voyages www.surlaroute.ca. Ils sont responsables du support entourant cette réplique du Tour de France. Ils sont dans ce domaine – prendre soin des gens lors de leurs vacances à vélo –, c'est donc un aspect dont on n'a pas à s'inquiéter.*

CP : *Seize jours en France semble être un voyage de rêve pour un cycliste. Mais qu'est-ce que je fais si mon patron me dit, « Tu n'as que huit jours de vacances en août » ?*
GD : *On a pensé à ça, et on suggère de séparer le voyage en deux, avec un autre cycliste. Pendant la première semaine, le premier roulera à travers les Alpes, notamment la célèbre montée de l'Alpe D'Huez. La deuxième semaine, l'autre cycliste traversera le sud de la France, avec comme défi principal, le redoutable mont Ventoux. De cette façon, vous pouvez aussi vous séparer le montant à amasser.*

CP : *Vous avez besoin de combien de cyclistes pour que l'événement voie le jour ?*
GD : *On serait heureux si on avait 20 cyclistes, mais prenons l'exemple de Movember qui a commencé avec un gars qui se faisait simplement pousser une moustache et qui est devenu un mouvement global. On pense que notre événement grandira avec les années et aidera à faire connaître la cause. La seule solution pour trouver un remède à la sclérose en plaques, c'est la recherche. Et je ferai tout ce qui est possible pour aider cette cause.*

Cyclepresse : *Why did you get involved in this event, considering the enormous amount of work required ?*
Gilles Dionne : *In November 2007, on my son Vincent's 22nd birthday, we learned that he was diagnosed with multiple sclerosis. It was a very difficult year for us. A month later, I was diagnosed with prostate cancer. We had to fight.*

CP : *With so many charity events in cycling these days, aren't you afraid that it will be regarded as just another fundraising event ?*
GD : *We want to bring something special to this event. The people at Multiple Sclerosis Society of Canada and we at the ACDA are striving to bring unforgettable memories to the participants. This is limited to a small number of cyclists, and all kilometres will be ridden on the European continent, making this a vacation with a cause.*

CP : *Bringing together a Tour de France ride requires a master's degree in organizational skills. What's your secret to finding a solution to this crazy logistical puzzle ?*
GD : *We are fortunate to have all logistics being taken care of by real professionals, Richard Rémy and Jean-Louis Doss, owner and general director, respectively, of the travel agency www.surlaroute.ca. They are responsible for the support of this Tour de France replica. They are in the business of taking care of people on bike vacations, so that's an aspect we need not worry about.*

CP : *Sixteen days in France sounds like a dream vacation for a cyclist. But what if my boss tells me, "You get only eight days for your August vacation" ?*
GD : *We thought of that, and we suggest splitting the trip between two cyclists. In the first week, the first cyclist will go through the Alps, including the famous Alpe d'Huez challenge. In Week Two, the other cyclist will traverse the south of France, with the main challenge the infamous Mont Ventoux. This way, you can split the mandatory amount required to be raised, and you will also respect your boss's demands.*

CP : *How many cyclists are needed for this event to see the light of day ?*
GD : *We would be happy with 20 cyclists, but no matter what happens, look at Movember – it started as a guy simply growing a moustache, and it became a global movement. We feel that this event will grow over the years in the same way le Grand Défi Pierre Lavoie became an event to bring awareness to its cause and beyond. The only solution to finding a cure for multiple sclerosis is research. And I will do everything possible to help the cause.*

À la différence du premier Tour de France, cet événement cycliste n'est pas un effort surhumain pour tester l'endurance et la force d'un individu, mais un geste surhumain d'un père trouvant des moyens concrets pour supporter son fils.

Au fil des ans, je me suis impliqué au sein de plusieurs événements, notamment le Tour CIBC Charles-Bruneau, le Tour de Lance des Cèdres, et La Vuelta pour Sarah. Chaque fois, j'ai eu la chance de rencontrer des gens incroyables qui unissaient leurs efforts afin de réaliser des choses absolument extraordinaires.

Cet été, je vous encourage à vous impliquer, à vous fixer un but, et à faire une différence de façon positive. Tout ce qu'il faut c'est de trouver du temps, ce que les gens atteints de la sclérose en plaques n'ont peut-être pas.

Unlike the original Tour de France, this cycling event is not a superhuman test of an individual's endurance and strength, but a superhuman gesture of a father reaching out to support his son.

I have been involved over the years in many events such as the Tour CIBC Charles-Bruneau, the Cedars Tour de Lance, and the Vuelta for Sarah, and every time I have been blessed to meet wonderful people coming together to do extraordinary things.

This summer, I encourage you to get involved, to set a goal for yourself and to make a difference in a positive way. All you need is to find time, something that people with multiple sclerosis may not have.



SOYEZ DANS LE PELOTON DE TÊTE

L'OFFRE CYCLISTE LA PLUS VASTE QUI SOIT

Le Tour de France
Giro d'Italia
Vuelta a España
Tirreno Adriatico
Milano-Sanremo
Il Lombardia
Paris-Nice
Paris-Roubaix
La Flèche Wallone
Liège-Bastogne-Liège
Critérium du Dauphiné

RDS

RDS2

Citius, altius,

Avec les vélos de 2012 vous roulerez plus vite, plus haut, plus fort, c'est garanti.

Un vélo, c'est le jouet ultime. Pour un enfant de cinq ans découvrant son premier vélo sous l'arbre de Noël ou pour un gars dans la quarantaine enfourchant une bombe *high-tech* en fibre de carbone pour la première fois, l'acquisition d'un nouveau vélo procure une gamme de sensations fortes.

Le but de cette revue de vélos est de vous aider à tirer profit de ces sensations. À chaque cycliste correspond un vélo conçu en fonction de sa conduite et du terrain sur lequel il roule. Évidemment que tous les vélos présentés peuvent convenir à tous les types de conduites, mais chacun peut briller dans des niches de performance spécifiques.

Pour trouver le vélo qui vous convient, nous avons établi un système de codes de couleurs afin d'associer un vélo à votre type de conduite et au genre de sorties que vous effectuez habituellement. Évidemment que le prix représente un aspect important mais sachez que, bien qu'une super machine de course à 10 000$ vous offrira un rendement par excellence, la technologie peut maintenant vous permettre de trouver un vélo au tiers du prix. L'élément le plus important de votre investissement, c'est le cadre ; il sera toujours possible d'acheter de meilleures roues ou d'autres composants.

Alors, comme un enfant le jour de Noël, gâtez-vous ! Que vous aspiriez au Tour de France ou que vous soyez comblé par une sortie de 30 kilomètres à un rythme mollo, vous trouverez dans l'une des pages suivantes, le vélo qu'il vous faut pour accroître votre plaisir de rouler.

TYPES DE TERRAIN

Plat. Sans être complètement plat, ne présente ni véritables montées, ni descentes significatives.

Terrain roulant. Alternance de montées, de descentes et de plat, très peu de dénivelés sérieux.

Côtes et ascensions. Ascensions de 5 km ou plus, avec des pointes excédant parfois les 20 %.

N'importe où, n'importe quand. Côtes, plat, courbes, pavé accidenté - tout est permis.

PRIX

$ - 2000-2999
$$ - 3000-3999
$$$ - 4000-4999
$$$$ - 5000-6999
$$$$$ - 7000 +

COST

TYPES DE CYCLISTES

Guerrier de fin de semaine. Vous ne roulez pas régulièrement mais quand vous sortez, vous y allez à fond. Vous cherchez un vélo capable de répondre à votre style exigeant, mais aussi polyvalent et confortable.

Recrue enthousiaste. N'étant pas encore complètement accro, il vous faut un vélo avec lequel vous progresserez : pardonnant les erreurs d'un débutant mais capable de tenir la route à mesure que les kilomètres s'accumulent et que votre niveau augmente.

Cycliste de club. Vous parcourez environ 200 Kilomètres par semaine et appréciez les sorties de groupe. Vous poussez parfois un peu fort mais votre vitesse de croisière se situe autour de 30 km/h.

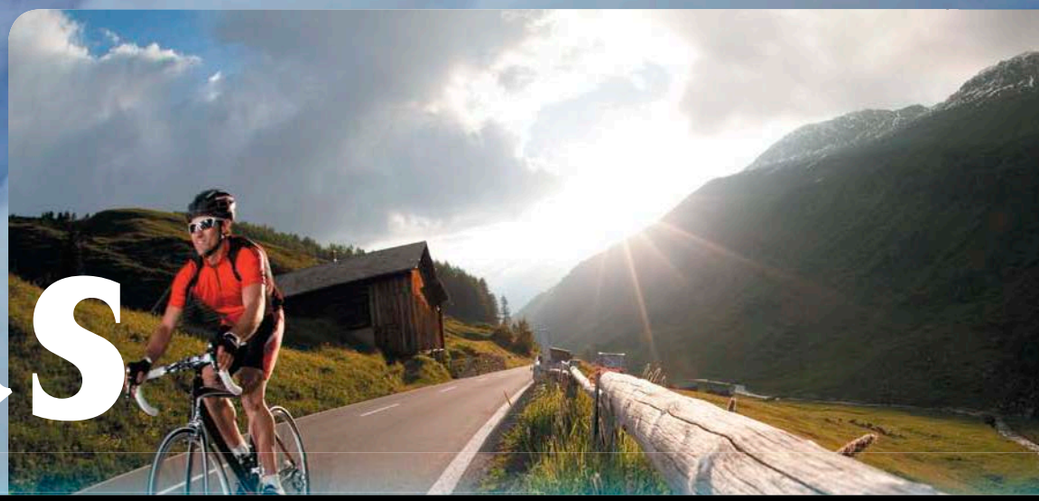
Amateur de gran fondo. Vous êtes adepte des longues sorties de 200 kilomètres ? Pas de problème. Votre objectif n'est pas d'arriver premier mais de passer la journée en selle.

Coureur dans l'âme. Vous avez la vitesse dans le sang. Vous accumulez des kilomètres en entraînement mais ce que vous voulez, c'est un vélo qui vous propulsera à toute vitesse au fil d'arrivée.



Le poids des vélos n'inclut pas celui des pédales et peut varier selon la grandeur du cadre.
Note : Il est possible que les images des pages suivantes ne présentent pas les vélos exactement comme il furent essayés. Les roues et/ou les composants peuvent varier.

fortius



GUIDE D'ACHAT BUYER'S GUIDE :: 2012

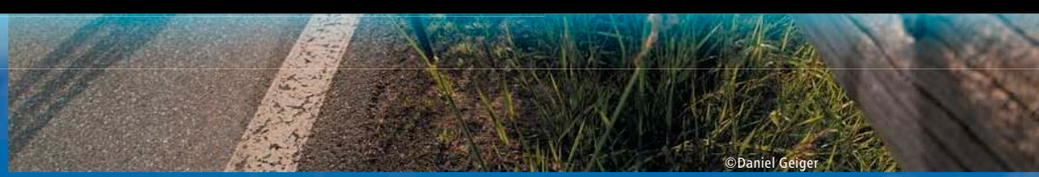
The bikes of 2012 are guaranteed to enable you to ride faster, higher, and stronger.

The ultimate toy is a bike. Whether you are a five-year-old pulling your first bike from under the Christmas tree or a giddy fortysomething guy boarding a high-tech carbon-fiber bullet for the first time, ownership of a new bike delivers a wide-eyed thrill that's hard to beat elsewhere in life.

The purpose of this review is to help you make the most of that thrill. For every rider, there is a bike that best suits the type or riding and type of terrain most often encountered. Of course, all bikes included in this review are capable of all kinds of riding, but each can find its strengths in particular performance niches.

To find the bike that's best for you, we've created a color-coded system to match a bike with the type riding you do and the type of terrain you usually cover. If price is an important consideration, keep in mind that, while a super-expensive, $10,000 race machine may indeed be a stellar performer, lots of good technology is out there for a third of that price or less. The most important part of your investment is the frame; you can always upgrade your wheels or components.

So go on – treat yourself to the thrill of becoming like a kid at Christmas again. Whether you are a Tour de France wannabe or an occasional rider happiest on an easy-going, 30-kilometre outing, there is a bike in this review that is guaranteed to improve your riding experience.



©Daniel Geiger
©BMC - Swiss Cycling Technology

TERRAIN TYPES

Flat. Not pool-table level, perhaps, but no real ups and downs, either.

Rolling terrain. Ever-changing – up, down, and short flats, but big hills are few.

Big hills and climbs. The road tilts upward for 5k or more, sometimes exceeding a steepness of 20 percent.

Anywhere, any time. Hills, flats, turns, rough roads – anything goes.

RIDER TYPES

Weekend warrior. You don't ride regularly, but when you do ride, you ride hard. You need a bike that is both responsive to your demanding style but still versatile and comfortable.

Eager rookie. You're not a complete cycling nut yet, but you've seen your friends get the bug. You need a bike to grow with, one that's forgiving for starters but able to match your stamina as you begin to ride longer and harder.

Club rider. You typically ride about 200 kilometres a week, and enjoy jumping in with weekly group rides with your friends. Occasionally you push hard, but you usually stick to a moderate pace of about 30kph.

Gran fondo enthusiast. You love a long ride – 200 kilometres is no problem. You might not be the first to finish, but you are in your element when logging a full day in the saddle.

Racer ready. Burn, baby, burn. Speed is in your blood. You put in plenty of training miles, but what you really want is a bike to get you to the finish line in a hurry.

Weights for all bikes do not include pedals and may vary slightly according to the size of the frame.
* Note : Images on the following pages might not show bikes exactly as they were tested. Wheels and/or components may differ.

ARGON 18 Krypton



5650 HM CARBON COMPOSITE
SHIMANO 105
MAVIC AKSIUM
18,2 lbs $

POINTS FORTS HIGHLIGHTS

Pour ceux dont le budget est limité, voici un bolide similaire à celui de l'équipe canadienne SpiderTech, mais à une fraction du prix grâce à des composants à prix abordable.

For budget-conscious riders, here's a machine similar to the official bike of Canada's Team SpiderTech, but at a fraction of the cost, with more affordable components.

Vous en aurez pour votre argent. « Un excellent choix pour commencer, malgré un budget limité. » Idéal comme premier vélo, il convient à tous les terrains sauf un peu moins aux montées abruptes.

Max out the bicycling bang for your buck. Our tester recommended the Krypton as a "great way to get into the sport on a limited budget." This is a solid starter kit on any terrain except, perhaps, the steepest of climbs.

BASSO Laguna



MONOCOQUE T700 3K CARBON
ULTEGRA
MICROTECH KRIUM
17,8 lbs $$

POINTS FORTS HIGHLIGHTS

Un design raffiné fusionnant le savoir-faire artisanal italien et le génie italien. En d'autres mots, la performance sous un joli emballage, offrant quatre options de couleurs.

Italian craftsmanship meets Italian brilliance for streamlined design. In other words, this is performance delivered in a pretty package, with four color options to choose from.

Sa force, selon les critiques, est sa capacité à absorber le terrain. Ceux qui passent de longues heures en selle et qui ne tiennent pas à ressentir les imperfections de la route l'apprécieront.

Reviewers agree that perhaps the most salient characteristic of the Laguna is its ability to absorb terrain. That's especially welcome for riders who put in long hours in the saddle and don't want to feel every bump in their butts.

BH Ultralight



ULTRALIGHT CARBON
DURA ACE
DURA ACE 7900-C24 TL CARBON CLINCHERS
11,8 lbs $$$$$

POINTS FORTS HIGHLIGHTS

En faire plus avec moins – un cadre extrêmement léger de 747 grammes. Mais la légèreté n'est pas donnée ; l'Ultralight peut causer une brèche dans votre budget.

Less is more – this frame weighs in at an astonishingly puny 747 grams, but lightness doesn't come cheap. The Ultralight can put a serious dent in your budget.

Notre testeur a vanté « son incroyable légèreté et sa stabilité surprenante. » Mais, aspirants au Tour de France, prenez note : basculant sous le seuil de poids minimum, l'UCI le juge illégal.

Our tester praised the "unbelievable lightness," but what was truly amazing, he said, was "how surprisingly stable the ride is." However, Tour de France hopefuls take note : the UCI considers this bike cheating, falling below the minimum allowed weight standard.

BMC Racemachine RM01



PURE CARBON BMC'S T.C.C.
SRAM RED
EA 90 SL
15,2 lbs $$$

POINTS FORTS HIGHLIGHTS

Doté de la précision de la technologie suisse inhérente à la série haut de gamme Teammachine, c'est le vélo avec lequel Cadel Evans a remporté le titre du Tour de France 2011, mais à un prix plus raisonnable.

A bike that features the Swiss-technology precision of the top-of-the-line Teammachine that Cadel Evan rode to the 2011 Tour de France title, but at a friendlier price.

La précision d'une montre suisse. Avec l'Integrated Skeletal Concept répartissant les vibrations, ce bolide de course procure une conduite très souple. Réactif en montée, mais assez relaxe pour une longue sortie en campagne.

Precision is why our tester to compared this bike to a Swiss-made watch. BMC's Integrated Skeletal Concept makes this racy ride unusually smooth. Spry enough to dance up climbs, yet easy-going enough for a backroads cruise.

Guerrier de fin de semaine. Weekend warrior.
Recrue enthousiaste. Eager rookie.
Cycliste de club. Club rider.
Amateur de gran fondo. Gran fondo enthusiast.
Coureur dans l'âme. Racer ready.
Plat. Flat.
N'importe où, n'importe quand. Anywhere, any time.
Côtes et ascensions. Big hills and climbs.
Terrain roulant. Rolling terrain.

$ - 2000-2999
$$ - 3000-3999
$$$ - 4000-4999
$$$$ - 5000-6999
$$$$$ - 7000 +



« Les coureurs de la FDJ ont un sacré caractère.
On ne pouvait pas concevoir un vélo qui n'en ait pas… »

Gilles Lapierre, patron à l'attaque



Eden Park habille Gilles Lapierre. **Extra**agence.com®

Effectivement, la technologie carbone monocoque du Xelius FDJ répondra à la moindre de vos sollicitations. Référence en matière de rigidité, légèreté (860 g en taille 55), précision de conduite et design, le Xelius FDJ, avec sa nouvelle cosmétique 2012, est taillé pour la vitesse et vous permettra d'exprimer tout votre potentiel…
Réservé aux initiés.

WWW.**KMI**.CA

LAPIERRE®
WWW.**LAPIERREBIKES**.COM

CANNONDALE SuperSix EVO



BALLISTEC CARBON
SRAM RED
MAVIC KSYRIUM ELITE
14 lbs $$$$

POINTS FORTS / HIGHLIGHTS

Selon Cannondale, l'Evo est « le meilleur rapport rigidité-poids jamais mesuré. » Un tube au diamètre plus petit que la plupart des cadres en carbone qui permet de réduire la résistance de l'air.

Cannondale boasts that the SuperSix Evo has "the best stiffness-to-weight ever measured." Smaller diameter tubing than most carbon frames also helps reduce wind drag.

L'Evo n'a rien du caractère nerveux attendu d'un cadre poids plume. Et à regarder l'équipe Liquigas-Cannondale, on en déduit qu'il est conçu pour la vitesse.

The SuperSix EVO's has none of the fidgety squirreliness you might expect from featherweight frame. Still, this is a racy ride. Take it from the Liquigas-Cannondale team – this one's built for speed.

CERVÉLO S5



CARBON BBRIGHT-SMARTWALL ENGINEERING
SRAM RED
MAVIC COSMIC SL
NA $$$$$

POINTS FORTS / HIGHLIGHTS

Aérodynamisme. Toutes les mesures ont été prises : le S5 fend l'air. Cervélo prétend à une réduction de la résistance de l'air de 92 grammes, une économie de 9 watts par rapport au S3.

It's all about aero. Every measure has been taken to turn the S5 into a knife to slice through the wind. Cervélo claims a 92-gram reduction in air drag, for a savings of nine watts, compared with the previous-generation S3.

Le genre de vélo qui capte l'intérêt d'un pur cycliste et fait saliver un triathlète. Polyvalent ? Pas vraiment. Mais « il vous donne un avantage aéro sur le plat comme aucun autre vélo », a rapporté notre testeur.

This is the kind of bike that can perk a road cyclist's interest and make a triathlete absolutely drool. Versatile ? Maybe not. But as our tester wrote : "This bike gives you the aero edge on flat terrain like no other."

DEVINCI Leo SL



CARBON DMC R-HR
DURA-ACE
EASTON EA90 SLX
16,1 lbs $$$

POINTS FORTS / HIGHLIGHTS

L'entreprise québécoise est reconnue pour faire passer une batterie de tests à ses vélos s'assurant ainsi qu'ils répondent aux standards de construction et de performance.

Québec-based Devinci has made a name for itself as a company that puts its bikes through a gauntlet of tests, ensuring the bikes live up to construction and performance standards.

Peu importe le traitement que vous envisagez lui faire subir, le Leo SL est un dur à cuire. Solide et polyvalent, il ne vous laissera pas tomber, même dans les pires conditions.

No matter what rigors you plan to put this bike through in your riding, the Leo SL is one tough cookie. This is a solid all-rounder that won't wimp out when the going gets tough.

EDDY MERCKX EMX-5



HM CARBON LC+
DURA-ACE
FULCRUM RACING 5
NA $$$$

POINTS FORTS / HIGHLIGHTS

Malgré sa géométrie plutôt classique, il sera apprécié des adeptes de longues distances. Caractéristique intéressante : la rigidité du boîtier de pédalier.

Regardless of its classic geometry, a good design for long-distance riders. Nice design feature : the stiff bottom bracket.

Portant le nom de l'un des meilleurs coureurs de l'histoire, il rayonne même loin de la course. Malgré une rigidité conçue pour une réponse rapide, il roule tout en souplesse.

Carrying the name of perhaps the greatest bike racer of all time, the EMX-5 shines even away from the race course. Stiffness is there for racy responsiveness, but the bike still flows down the road like a yogurt smoothie.

Guerrier de fin de semaine. / Weekend warrior.
Recrue enthousiaste. / Eager rookie.
Cycliste de club. / Club rider.
Amateur de gran fondo. / Gran fondo enthusiast.
Coureur dans l'âme. / Racer ready.
Plat. / Flat.
N'importe où, n'importe quand. / Anywhere, any time.
Côtes et ascensions. / Big hills and climbs.
Terrain roulant. / Rolling terrain.

$ - 2000-2999
$$ - 3000-3999
$$$ - 4000-4999
$$$$ - 5000-6999
$$$$$ - 7000 +

LIBÉREZ VOTRE CRÉATIVITÉ

OFFERT CHEZ LES DÉTAILLANTS VÉLOS GARNEAU SÉLECTIONNÉS

DREAMFACTORY

PROGRAMME DE PEINTURE PERSONNALISÉE



GENNIX R1

SEULEMENT 935gr. BASÉ SUR UN CADRE MEDIUM

GARNEAU

la solution cycliste

FELT Z2



UHC ADVANCED CARBON FIBER
DURA-ACE DI2
SHIMANO RS80-C24-CL
15,1 lbs $$$$

POINTS FORTS / HIGHLIGHTS

Un cadre super léger – moins d'un kilo – et pour le cycliste, une position un peu plus relevée (sportive) par rapport à celle qu'offrent la plupart des autres cadres.

The super-light frame – less than one kilogram – puts you in a slightly more upright (more relaxed) position than most frames.

Notre testeur l'a aimé pour « sa stabilité et sa polyvalence ». Une machine de course, certes, mais si vous planifiez une sortie de 200 km ou plus, le Z2 a la ténacité d'un coureur de longues distances.

Our tester praised this bike for being "steady and versatile." It's a racing machine, but are you gearing up for a double-century ride? The Z2 has a marathon runner's stamina, ready to stay the course over the long haul.

FOCUS Izalco Team Replica Katusha



RIGID, THIN-WALLED CARBON
SRAM FORCE
MAVIC KSYRIUM
15 lbs $$

POINTS FORTS / HIGHLIGHTS

Les tubes en carbone à parois minces permettent à Focus d'augmenter la rigidité en réduisant le poids. Belle touche : pattes de dérailleur en carbone.

Thin-walled carbon tubing allows Focus to increase rigidity while reducing weight. Nice touch : carbon dropouts.

Il risque de rendre complètement accro un pro ou un guerrier de fin de semaine. Une performance pour flatter l'égo et un look d'enfer. « Je me sentais comme un pro, une sensation incroyable », a dit notre testeur.

A professional racer or a recreational weekender could go gaga over this bike. It's a sweet combination of ego-boosting performance and eye candy. " I felt like a million bucks, and the look from the cockpit was unreal," wrote our tester.

FUJI Altimira 1.0



D6 HM CARBON FIBER
DURA-ACE
OVAL 535
15,4 lbs $$

POINTS FORTS / HIGHLIGHTS

Tandis que le tube diagonal surdimensionné et les haubans intégrés procurent la rigidité et la légèreté que les coureurs apprécient, le tube de direction conique améliore la conduite de tous les types de cyclistes.

While the oversized downtube and integrated seat stay provide the stiffness and lightness racers appreciate, the tapered head tube improves handling for all rider types.

À fond pour gagner un sprint ou simplement pour passer une journée complète en selle, l'Altimira est d'une polyvalence inhabituelle. « L'un de mes vélos favoris », a avoué notre testeur.

Whether charging to win a field sprint or settling in for a full day of riding at more moderate speeds, the Altimira is an unusually versatile machine. Simply put, our tester loved it, calling it "one of my favorite rides."

GIANT TRC Advanced 2



ADVANCED-GRADE COMPOSITE
ULTEGRA
GIANT PSL 1
17 lbs $

POINTS FORTS / HIGHLIGHTS

À bon prix, sans avoir à sacrifier ni fiabilité, ni rendement global. Des tubes en fibres composite de Giant conçus et testés chez les pros. En résulte un vélo que Monsieur Tout-le-monde peut se procurer.

The price is right, but without sacrificing dependable, all-round performance. Giant's composite tubing, designed for and tested in the pro peloton, trickles down to a bike for everyman.

Rien de sophistiqué mais il se débrouille efficacement dans une grande variété de terrains. D'après notre testeur, une monture qui ferait le bonheur « d'un jockey léger. »

Nothing fancy, the TCR Advanced 2 handles a wide array of terrain challenges quietly and efficiently. Our tester thought that "a light jockey" would be especially happy aboard this machine.

Guerrier de fin de semaine. / Weekend warrior.
Cycliste de club. / Club rider.
Coureur dans l'âme. / Racer ready.
N'importe où, n'importe quand. / Anywhere, any time.
Recrue enthousiaste. / Eager rookie.
Amateur de gran fondo. / Gran fondo enthusiast.
Plat. / Flat.
Côtes et ascensions. / Big hills and climbs.
Terrain roulant. / Rolling terrain.

$ - 2000-2999
$$ - 3000-3999
$$$ - 4000-4999
$$$$ - 5000-6999
$$$$$ - 7000 +

“

Cycles Régis a des vélos pour les très bons, les bons, les moyens qui se pensent bons, les moins bons dans la moyenne, les pas bons qui ont les moyens et les pas bons qui sont juste pas bons.

”

CYCLES

Régis

cyclesregis.com

LAPIERRE Sensium 300 CP



CARBON MONOCOQUE
ULTEGRA COMPACT
MAVIC AKSIUM WTS
17,8 lbs $ $ $

POINTS FORTS HIGHLIGHTS

Lapierre, ce manufacturier français, est le fournisseur officiel de l'équipe La Française des Jeux depuis quelques années. Le Sensium 300 CP, c'est la performance à prix abordable.

French bike-maker Lapierre has been the official team bike of La Française des Jeux for a few years. The Sensium 300 CP falls smack in the middle of the road-bike line as an even mix of performance and affordability.

Sans vouloir un bolide de course comme celui de Dominique Rollin, vous ne voulez pas un tacot. Le Sensium 300 CP, c'est le juste milieu : sans être un poids plume, un pédalier compact pour dominer les montées.

You don't need a Tour de France speedball like Dominique Rollin's bike, but you don't want a clunker, either. The Sensium 300 CP finds a middle ground. This is no super-lightweight, but a compact crank is a sensible solution for conquering climbs.

LOOK 586 UD



UNI-DIRECTIONAL CARBON HM
ULTEGRA
FULCRUM RACING 5
17,1 lbs $ $ $

POINTS FORTS HIGHLIGHTS

Fait de « tissus carbone UD (unidirectionnel) », c'est la version économique du 586 SL, plus léger. À 1050 grammes, un cadre svelte, malgré tout.

Built with "unidirectional carbon tissues," the 586 UD is an economical variation on the lighter 586 SL. Still, the frame comes in at a svelte 1050 grams.

Un vélo fervent de vitesse mais abordable et facile à conduire. Peu importe votre gabarit, l'ajustement semble se faire tout naturellement. En un mot : confort.

Particularly noteworthy about this speedy but still affordable bike is how easy it is to ride. Regardless of rider size, it seems to allow a natural fit, never cramping your style. One word says it all : comfort.

LOUIS GARNEAU Gennix R1 Pro + C24



ULTRA HM CARBON
DURA-ACE
SHIMANO WH-7900 C24
NA $ $ $ $ $

POINTS FORTS HIGHLIGHTS

Offert seulement au Canada, le programme de peinture personnalisée Dream Factory vous permet de choisir la peinture de votre vélo… donnant libre expression à votre âme de cycliste.

For Canadian riders only : Louis Garneau's Dream Factory Custom Paint Program allows you to choose a paint job that helps express your soul as a cyclist.

Au point de vue technologique, le Gennix R1 Pro n'a ménagé aucun effort. À noter, le tube de direction conique améliorant la rigidité. Il peut faire sauter votre budget, mais la qualité a un prix.

Louis Garneau's Gennix R1 Pro leaves no technological stone unturned. Among noteworthy features are the oversized, tapered head tube to improve stiffness. It can be a budget-buster, but if you've got to pay to get the best.

NORCO Valence Carbon 1



ULTEGRA ST-6700
SHIMANO 24MM
16,5 lbs $ $ $

POINTS FORTS HIGHLIGHTS

Confortable grâce à sa géométrie qui permet au cycliste d'être un peu plus droit, le Valence Carbon 1 a été spécifiquement conçu pour les mordus de longues distances.

With geometry that puts the rider in a more upright position for comfort and for what Norco calls a "strategically compliant ride," the Valence Carbon 1 is specifically designed with the long-distance cyclist in mind.

Une géométrie « décontractée ». Plus droit signifie aussi moins aérodynamique, mais si votre truc c'est de vous lancer dans un 150 km plutôt que dans une échappée en solo, bienvenue à bord.

"Relaxed" describes the Valence Carbon 1 geometry. More upright might mean less aerodynamic, but if a century ride, rather than a solo break off the front of the peloton, is your thing, welcome aboard.

Guerrier de fin de semaine. Weekend warrior.
Recrue enthousiaste. Eager rookie.
Cycliste de club. Club rider.
Amateur de gran fondo. Gran fondo enthusiast.
Coureur dans l'âme. Racer ready.
Plat. Flat.
N'importe où, n'importe quand. Anywhere, any time.
Côtes et ascensions. Big hills and climbs.
Terrain roulant. Rolling terrain.

$ - 2000-2999
$$ - 3000-3999
$$$ - 4000-4999
$$$$ - 5000-6999
$$$$$ - 7000 +

Roulez en mode récompenses !

NOUVEAU !

GTH PROGRAMME PRIVILÈGES



La puissance de la liberté



Adhérez GRATUITEMENT au PROGRAMME PRIVILÈGES et récompensez-vous !



D'ici le 24 mars 2012, devenez membre du programme et obtenez **2 000 POINTS BONIS !** (une valeur de 20 $)



LAVAL
1545, boul. de l'Avenir
(entre boul. St-Martin et du Souvenir)
450 901-2444

QUÉBEC
989, boul. Pierre-Bertrand
418 683-2444 – 1 877 683-2444 (sans frais)

SAGUENAY
251, de la Normandie
418 545-4747

Spécialiste n° 1 cannondale **au Canada.**

GTH La puissance de la liberté

www.gthsports.com

OPUS Vivace



HT T-700 - HM M50J CARBON
DURA-ACE
MAVIC COSMIC CARBON SL
15,9 lbs $$$

POINTS FORTS / HIGHLIGHTS

Un produit bien de chez nous: ayant pignon sur rue à Montréal, Opus, bien que relativement jeune dans le marché du haut de gamme, a déjà récolté plusieurs prix pour la qualité de ses designs.

Time to taste a little home brew : Montréal-based Opus is a relative newcomer to the high-end bike market, but it has already won numerous awards for its thoughtful designs.

Notre testeur a vraiment été impressionné par le Vivace, particulièrement en montée. « Le bolide de course idéal, avec des composants de qualité supérieure. Probablement l'un des meilleurs grimpeurs de tous les vélos testés. »

Our tester got really jazzed up after riding the Vivace, especially when going uphill. "The perfect racing machine, with top-notch components," was his enthusiastic review. "Probably one of the best climber of all the bikes I tested."

RIDLEY Damocles



HM CARBON FIBER
ULTEGRA
FULCRUM RACING 7
17,3 lbs $$

POINTS FORTS / HIGHLIGHTS

Ridley soutient que le triangle avant surdimensionné du Damocles améliore la rigidité, particulièrement lors des sprints.

Ridley says the Damocles features an oversized front triangle to improve stiffness, especially for sprinting performance.

Reconnu dans le peloton professionnel comme un sprinteur, un bourreau de travail infatigable. Notre testeur l'a qualifié de « guerrier belge ; pas le plus léger mais très robuste. »

This bike has made a name for itself as a pro-peloton sprinter, but it's really a hard-charging workhorse. "A Belgian warrior," is what our tester called it. "Not the lightest bike out there, but made to take a beating."

SCAPIN Hysak Naked



COMPOSITE MONOCOQUE
SRAM FORCE
FULCRUM RED WIND XLR
NA $$$$

POINTS FORTS / HIGHLIGHTS

La petite entreprise italienne Scapin avance que sa « Fluid Mould Technology » améliore l'intégrité structurale tout en réduisant le poids du cadre.

The small Italian company Scapin touts its "Fluid Mould Technology" to increase structural integrity while reducing weight.

Vous roulez sur un bolide élégant et dispendieux ? Alors vous appréciez que son allure soit tout aussi soignée. L'attention aux détails saute aux yeux – il est peint à la main en Italie.

If you're riding an expensive, elegant machine, it's nice to have a bike that looks the part. Attention to detail is the wow factor here – including hand finishing and painting by Italian craftsmen.

SCOTT Foil 10



HMX NET, IMP AERO CARBON
DURA-ACE
MAVIC COSMIC CARBON SL
15,2 lbs $$$

POINTS FORTS / HIGHLIGHTS

Combinez un tube aérodynamique aux roues aéro de Mavic et vous obtenez un vélo qui se moque du vent de face. Pas très loin d'un spécialiste du contre-la-montre…pour un vélo de route.

Scott's aero tubing, coupled with Mavic aero wheels, make this machine such a headwind beater that it is about as close as a road bike gets to a time-trial specialist.

Il a tous les talents mais se veut brillant sur un pavé lisse, un faux-plat, de préférence, où la vitesse de croisière frise les 50 km/h. « L'arme de choix pour la vitesse. »

The Foil 10 has all-round talents but shines on a smooth, fast flat, where sustaining 50kph is not out of the question. If you're battling a headwind, our tester called the Foil "so fast on the flats that it is a real speed weapon."

Guerrier de fin de semaine. / Weekend warrior.
Recrue enthousiaste. / Eager rookie.
Cycliste de club. / Club rider.
Amateur de gran fondo. / Gran fondo enthusiast.
Coureur dans l'âme. / Racer ready.
Plat. / Flat.
N'importe où, n'importe quand. / Anywhere, any time.
Côtes et ascensions. / Big hills and climbs.
Terrain roulant. / Rolling terrain.

$ - 2000-2999
$$ - 3000-3999
$$$ - 4000-4999
$$$$ - 5000-6999
$$$$$ - 7000 +

DÉCOUVREZ NOTRE NOUVEL ESPACE VÉLO À MONTRÉAL.

MARQUES



EXPERTISE



ACCESSOIRES / VÊTEMENTS



TECHNOLOGIE



TREK · DEVINCI · ARGON 18 · BMC swiss cycling technology

SHIMANO · SIXC · BONTRAGER · EASTON BIKE COMPONENTS · Tacx · GARMIN

MONTRÉAL 2159, rue Sainte-Catherine E.

LAVAL 2777, boul. Saint-Martin O.

SAINT-HUBERT 1595, boul. des Promenades
(près des Promenades Saint-Bruno)

514 524-1106

flickr

lacordee.com

LA CORDÉE

SPECIALIZED Venge Pro Mid-Compact



FACT 10R CARBON
DURA-ACE ULTEGRA
ROVAL RAPIDE EL 45
NA $$$$

POINTS FORTS HIGHLIGHTS

Tout a été pensé pour que ce cadre de course léger soit le plus aérodynamique possible, incluant un système intégré de passage de câbles et une tige de selle aéro.

Every measure has been taken to make this racy, light frame as aerodynamic as possible, including internal cable routing and an aero seat post.

Dès qu'il l'a enfourché, notre testeur était prêt à jouer du coude. Une superbe combinaison de légèreté et d'aérodynamisme, pas surprenant que Mark Cavendish ait gagné les Championnats du monde sur ce vélo.

Our tester started throwing elbows the minute he got on board, as if busting a move for the finish line. A tasty combo of light and aero, it's no wonder Mark Cavendish won the world championships aboard this machine.

TIME VRS Fluidity



MONOCOQUE CARBON WITH VECTRAN
DURA-ACE/ULTEGRA
FULCRUM RACING 5
14,9 lbs $$$$$

POINTS FORTS HIGHLIGHTS

Time le présente comme son vélo « confortable » : une géométrie relaxe et l'utilisation de matériaux réduisant la fatigue lors des longues sorties.

Time promotes this as a "comfort" bike, built with a relaxed geometry and materials to reduce fatigue over a long ride.

Sur les vélos très légers, il est possible de ressentir chaque imperfection de la chaussée. Par contre, Time est parvenu à en faire un (le Fluidity est à la limite permise par l'UCI) offrant le confort d'un cruiser.

Often, light bikes – the VRS Fluidity comes in right at the UCI minimum – are harsh bikes, rattled by every crack or undulation in the road. Time has figured out how to make a lightweight ride with the plushness of a cruiser.

TREK Madone 6.7 SSL



700 SERIES OCLV CARBON
DURA-ACE
BONTRAGER RACE X LITE
16,2 lbs $$$$$

POINTS FORTS HIGHLIGHTS

Un vélo qui nous rappelle Lance Armstrong. Voici une variation du vélo qui l'a propulsé pendant ses années avec RadioShack, assez malléable pour les cyclistes moins combatifs.

Say "Trek Madone" and you think Lance Armstrong. This is a variation on the ride that carried Lance through the RadioShack years, but still user-friendly enough for less racy riders.

« Il peut tout faire très bien », a confié notre évaluateur. Coureur dans l'âme, il est confortable lors de longues sorties et brille quand l'inclinaison de la route se fait sentir. « Le rêve d'un grimpeur ».

Our tester praised the Madone 6.7 as "a great all-rounder," but it really comes out to play when the road tilts upward. "A climber's delight," is what our tester called it. A thoroughbred racer, it can still be comfy on a longer ride.

WILIER TRESTINA Zero7



CARBON MONOCOQUE 60 T
CAMPAGNOLO SUPER RECORD
CAMPAGNOLO BORA
14,3 lbs $$$$$

POINTS FORTS HIGHLIGHTS

Même en incorporant le SEI FILM, un matériel viscoélastique pour diminuer les vibrations à l'intérieur du cadre, Wilier a été en mesure de garder le cadre sous les 800 grammes.

While incorporating a "special elastic infiltrated film" into the frame to reduce vibration, Italian bike-maker Wilier still manages to get the frame weight under 800 grams.

En Italie, Wilier est aux fabricants de vélos ce que Maserati est aux fabricants de voitures. Pour grimper des « murs » ou de longues ascensions, sprinter ou rouler sur le plat, ce bolide excelle dans tout.

Wilier is to Italian bike-building what Maserati is to Italian car-making. Whether climbing sharp, short 'murs' and longer ascents, sprinting at high speed or just motoring along flats, this finely tuned machine has all the bases covered.

Guerrier de fin de semaine. Weekend warrior.
Recrue enthousiaste. Eager rookie.
Cycliste de club. Club rider.
Amateur de gran fondo. Gran fondo enthusiast.
Coureur dans l'âme. Racer ready.
Plat. Flat.
N'importe où, n'importe quand. Anywhere, any time.
Côtes et ascensions. Big hills and climbs.
Terrain roulant. Rolling terrain.

$ - 2000-2999
$$ - 3000-3999
$$$ - 4000-4999
$$$$ - 5000-6999
$$$$$ - 7000 +



CHAIN MADE IN ITALY

WINDTEX

Chain Artica

Versions MTB et route

SPÉCIAL 229$

Rég. 279$

ARG sports

arg-sports.com T. 514 582-4765 argingras@videotron.ca

VELO 2000 GARNEAU concept STUDIO CYCLE

VENEZ DÉCOUVRIR NOS NOUVEAUTÉS 2012

DANS L'UN DE NOS 5 MAGASINS

GENNIX R1 ULTIMATE

CARBON PRO TEAM

VORTTICE BLACK KNIGHT

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 — 760, Boul. Le Corbusier — LAVAL — www.studiocycle.ca

VELO 2000 — 5430 Boul. Cousineau — SAINT-HUBERT — www.velo2000.qc.ca



MASSIMO 2
Louis Garneau

Vous êtes du genre à rouler malgré le froid, le vent et la pluie ? Fait d'un tissu imperméable et respirant, le Massimo 2 vous tiendra au chaud et au sec. Son tissu extensible vous procurera une grande liberté de mouvement, sa coupe *Race Fit*, un confort sans précédent et son col vous protègera bien le cou en empêchant le vent frisquet de s'infiltrer.

Here's one for the dedicated riders braving the cold, wind and rain. Made from a waterproof, breathable fabric, the Massimo 2 will keep you warm and dry. Its stretch fabric provides freedom of movement, its Race Fit cut offers unprecedented comfort, and its collar will protect your neck and keep that pesky wind at bay.

www.Louisgarneau.com

169,99 $



BLOUSON ELITE BARRIER WXB
Pearl Izumi

Du Paris-Nice jusqu'au Tour of California, le WxB a fait ses preuves. Imperméabilité et respirabilité, voilà pourquoi il se veut l'équipier idéal pour ces kilomètres passés sous la pluie. Un tissu favorisant la liberté de mouvement et une couche de nylon supplémentaire ajoutée au niveau des bras, assurant une sensation plus agréable sur la peau lorsqu'il est porté par-dessus un jersey à manches courtes. Il se glisse aussi facilement dans une poche arrière… quand le soleil décide de se pointer !

From the Paris-Nice race to the Tour of California, the WxB is a standout. Its waterproof breathability makes it the perfect jacket for those rainy rides. The stretch fabric permits ease of movement, and an additional layer of nylon on the arms ensures skin comfort when worn over a short-sleeved jersey. It also tucks easily into a back pocket when the sun comes out !

www.pearlizumi.com

360 $

JERSEY ACRAB
Nalini

Fait d'un tissu léger hautement hydrophile utilisant la technologie MantoDry, ce maillot assure respirabilité et évacuation de la transpiration. Présentant trois poches à l'arrière et un élastique en silicone à la taille permettant un ajustement parfait, vous n'aurez qu'à le combiner au cuissard à bretelles Algedi…pour un *look* des plus racés !



Made from a lightweight, high-tech fabric that uses MantoDry technology, this jersey offers excellent breathability and perspiration wicking. Three back pockets and a silicone waist band make for a perfect fit. Combine it with Algedi bib shorts for an ultra racy look.

www.nalini.com

140,00 $



BLOUSON IJ.TIBURU.4
ASSOS

Mince, léger et ultra-technique, ce manteau isolant deviendra votre seconde couche par excellence : fait de 14 panneaux, 4 tissus différents et 12 composants, il protège le devant du corps exposé au vent froid, laissant s'évacuer la chaleur sous les aisselles. D'une souplesse optimale, il épouse la forme du corps, affiche trois poches arrière, une à fermeture éclair ainsi que des bandes réfléchissantes vous assurant d'être bien vu, même lors de vos sorties de fin de journée !

Thin, light and ultra-technical, this insulating jacket is destined to become your favourite second layer. Made from 14 panels, four different fabrics and 12 components, it protects the front of the body exposed to the cold while allowing heat to exit under the arms. Super flexible, it takes the shape of the body, has three back pockets, one with a zip, and reflective bands that ensure you can be seen at all times, especially during those extended, late-afternoon rides.

www.assos.com

379,99 $



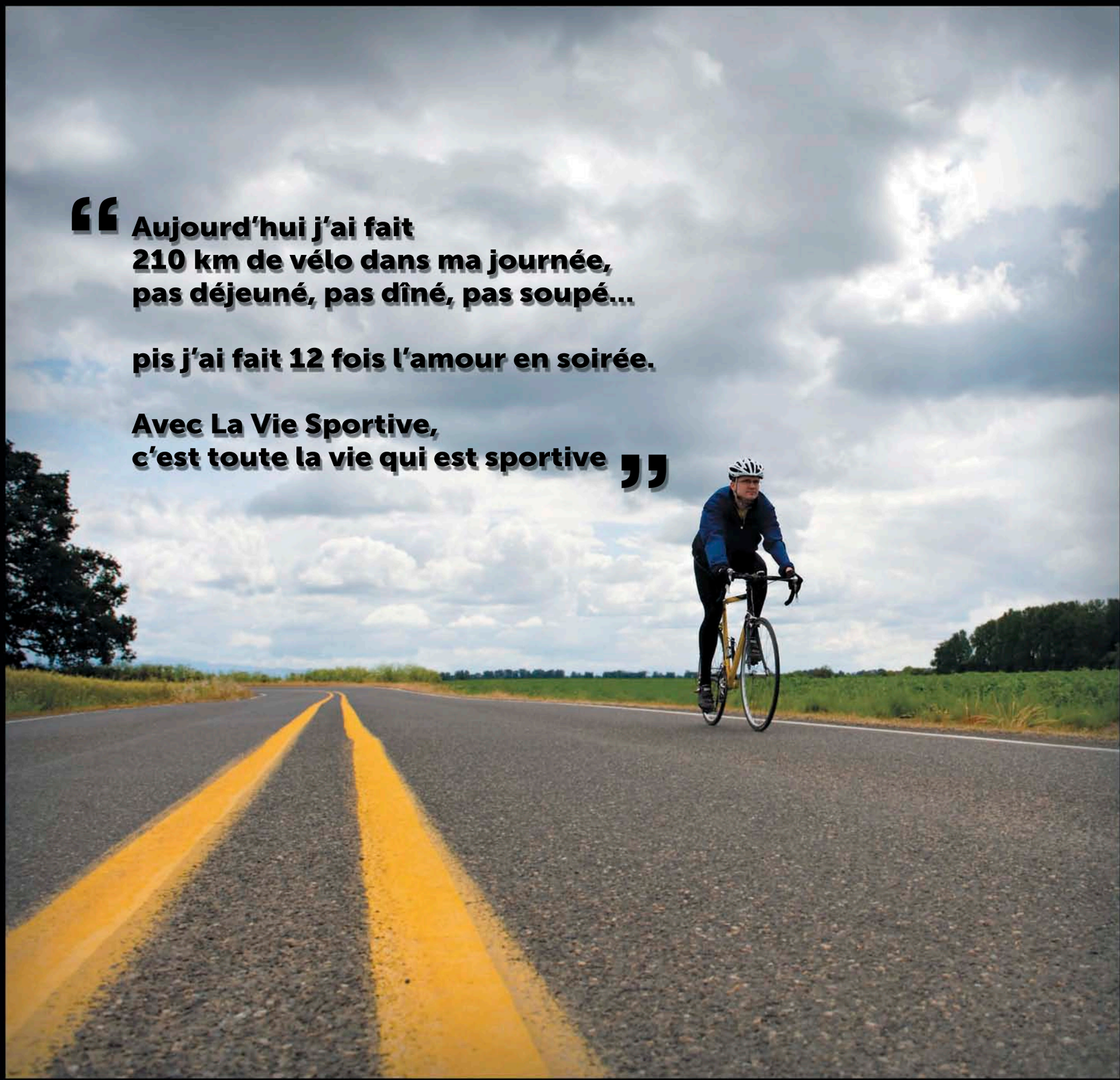
DERBY
Bicycle Line

Ce printemps, le Derby est le manteau thermal qu'il vous faut : un tissu souple, respirant, résistant à l'eau et une coupe ajustée *Tight Fit*, pour un confort assuré ; une bande élastique aux poignets et un ourlet élastique à la taille, pour contrer les courants d'air et l'empêcher de remonter ; trois poches au dos dont une avec fermeture éclair et ouverture pour les écouteurs de votre iPod, pour une cadence rythmée… malgré le froid !

This spring, the Derby is the jacket you need : the fabric is soft, breathable and water resistant, and the Tight Fit cut ensures comfort. Elastic bands at the wrists and an elastic hem at the waist protect against the breeze and keep the jacket from riding up, and the three pockets on the back include one with a zip and openings for your iPod ear pieces. You can pedal to a beat… and beat the cold !

www.bicycle-line.com

249,95 $



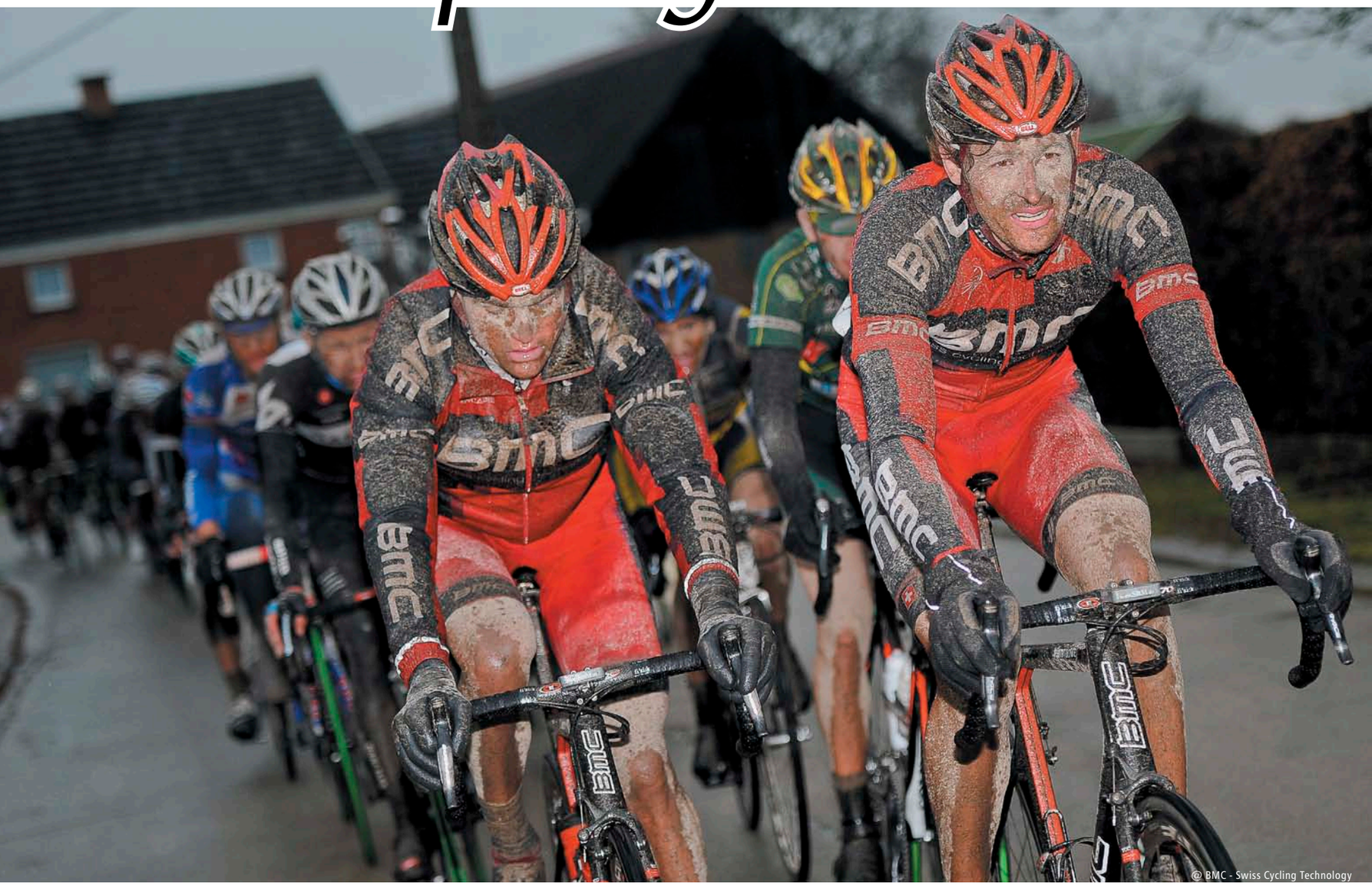
LOOK SCOTT KUOTA TREK

- VÉLOS DE ROUTE
- VÉLOS DE MONTAGNE
- POSITIONNEMENT OPTIMAL
- TECHNICIENS QUALIFIÉS SUR PLACE
- CONSEILLERS EXPÉRIMENTÉS

la vie sportive
C’est toute la vie qui est sportive

600, Bouvier | 418 623-8368
/adepteviesportive
viesportive.com

Les classiques du *Spring Classics* PART I



© BMC - Swiss Cycling Technology

Les grandes classiques du calendrier de cyclisme professionnel sur route ont largement contribué à construire la légende du cyclisme. La première édition de Liège-Bastogne-Liège ne remonte-t-elle pas à… 1892 ?! Et qui n'a jamais vu les images saisissantes de Bernard Hinault sous la neige dans Liège-Bastogne-Liège 1980 ou, plus récemment, de Tom Boonen ou Fabian Cancellara lancés à 60 km/h sur les pavés de Paris-Roubaix ?

Classic races on the professional cycling calendar have contributed greatly to the history of cycling. The first edition of Liège-Bastogne-Liège, the eldest of the classics, was held in . . . 1892 ! And who cannot be moved by spectacular images of Bernard Hinault racing in a snowstorm during the 1980 edition of Liège-Bastogne-Liège or, more recently, images of Tom Boonen and Fabian Cancellara racing at full speed on the Paris-Roubaix cobbles ?

printemps

PREMIÈRE PARTIE

Les grandes classiques du printemps peuvent être divisées en deux catégories qui évoquent la région dans laquelle elles ont lieu : les Flandriennes, fin mars début avril, et les Ardennaises, durant les deux dernières semaines d'avril. Et à chacune d'elles correspond un type de coureur cycliste.

Sur les Flandriennes, ce sont les « flahutes » qui font habituellement la course en tête, ces coureurs plutôt lourds et très puissants, durs au mal et résistants aux conditions météo extrêmes. Des coureurs comme Rik Van Steenbergen, Roger de Vlaeminck, Sean Kelly ou, plus récemment, Tom Boonen et le Québécois Dominique Rollin, qui peuvent passer les *bergs* (monts) ou les secteurs pavés en puissance, sont de bons exemples de cette race de coureurs.

Sur les Ardennaises, ce sont habituellement des coureurs plus filiformes, dotés d'un rapport poids-puissance plus avantageux, qui s'illustrent, notamment en raison des nombreuses longues ascensions que comportent ces épreuves. Des coureurs comme Michele Bartoli, Alejandro Valverde, Andy Schleck ou encore le Canadien Ryder Hesjedal sont de bons exemples de ce type de coureurs souvent retrouvés à leur avantage sur ces courses comme sur les grands Tours, un peu plus tard dans la saison.

Les Flandriennes

Cette année, la saison des classiques débute le 17 mars avec la 103e édition de Milan-San Remo (Italie), la plus longue des classiques (290 km !). Cette course est une classique à part des autres puisque ni une Flandrienne, ni une Ardennaise. Elle se joue habituellement dans la dernière courte ascension, le Poggio, situé à quelques kilomètres seulement de l'arrivée à San Remo.

La stratégie y est simple : les sprinteurs veulent s'économiser au maximum durant toute la course et surtout, rester au contact du peloton dans le Poggio pour pouvoir jouer la victoire au sprint. Pour tous les autres, il faut réussir à durcir la course en profitant au maximum des quelques *capi* (petites ascensions) du bord de mer pour se débarrasser des sprinteurs, tout simplement !

Mais à ce petit jeu, les sprinteurs sont habituellement gagnants : neuf des douze dernières éditions de Milan-San Remo ont été remportées par des sprinteurs. L'an dernier, l'Australien Matthew Goss a remporté la mise. En 2012, misez sur le sprinteur Mark Cavendish, déjà vainqueur en 2009 et à la tête de la puissante formation britannique Sky, ou sur un coureur italien !

La première des grandes classiques flandriennes, le Tour des Flandres, aura lieu le 1er avril entre Brugge et Oudenaarde en Belgique. Cette course de 256 km est l'une des plus difficiles de la saison puisque les coureurs auront à franchir pas moins de 16 *bergs* (monts), dont certains pavés et présentant des passages à plus de 20 %. Et en 2012, trois ascensions du célèbre et difficile *berg* « Oude Kwaremont » sont au programme : la course devrait se jouer là ! Fabian Cancellara, Tom Boonen, Philippe Gilbert, Thor Hushovd, Sylvain Chavanel, Alessandro Ballan seront à surveiller de près, tout comme le

Big spring classic races can be divided in two categories, named after the region where they are held : Flandrian classics held at the end of March and beginning of April, and Ardennes classics held in the last two weeks of April. Each category calls for a different set of riding talents and favors a different type of bike racer.

In the Flandrian classics, the *"flahutes"* are usually the cyclists found at the front of the race. These are muscular, powerful riders, hard men also capable of riding under extreme weather conditions. Racers such as Rik Van Steenbergen, Roger de Vlaeminck, Sean Kelly and, more recently, Tom Boonen or Dominique Rollin from Québec are good examples of flahutes. They are all capable of charging over "bergs" (short climbs) or cobblestone sections using their high power output.

In the Ardennes classics, more spindly bike racers, with very good power-to-weight ratios, usually show themselves, especially over the many long climbs included in these races. Cyclists like Johan Vansummeren or Michele Bartoli, Alejandro Valverde, Andy Schleck and Canadian Ryder Hesjedal, who also show themselves at the front of major stage races later in the year, are good examples of this type of bike racers.

This year, the classics season starts on March 17th with the 103rd edition of Milan-San Remo (Italy), the longest classic on the calendar, at a grueling 290 kilometres. This classic stands apart, coming before the start of the Flandrian schedule. It is usually decided in





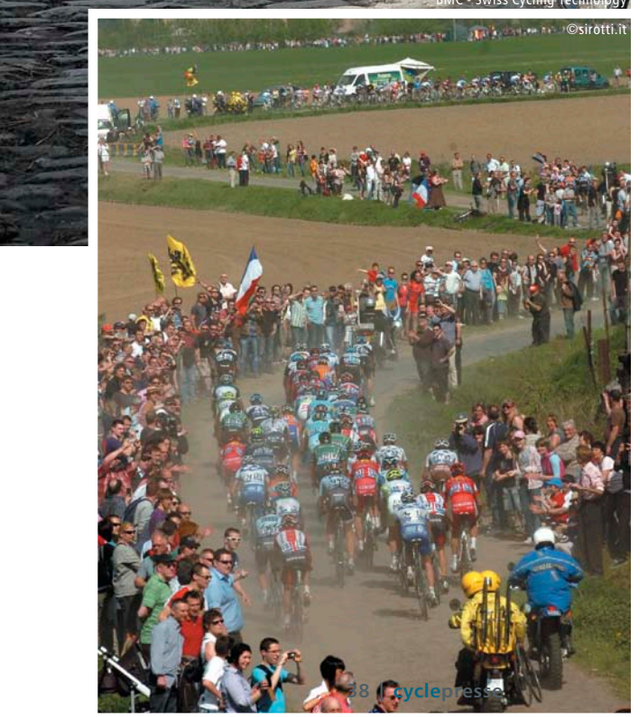









BMC - Swiss Cycling Technology


©sirotti.it

seront Dominique Rollin et Svein Tuft pour le Canada.

Même si elle se déroule en France, la célèbre classique Paris-Roubaix, aussi appelée l'« Enfer du Nord » est une authentique Flandrienne. Cette classique aura lieu le 8 avril entre Compiègne, au nord de Paris, et Roubaix, près de Lille au nord de la France, sur une distance de 258 kilomètres.

Elle présente deux caractéristiques uniques : la première est l'inclusion de 27 secteurs pavés, ces chemins d'une autre époque, étroits et faits de pierres inégales qui secouent les coureurs qui roulent dessus. La deuxième est le fait qu'elle se termine dans un vélodrome, à Roubaix. Chutes, crevaisons, bris mécaniques de toute sorte, poussière ou boue s'il pleut, le spectacle est garanti, surtout lors de la traversée de la fameuse tranchée d'Arenberg, un des secteurs pavés les plus mauvais, ou sur le secteur du carrefour de l'Arbre où la course se joue très souvent. Les mêmes coureurs que ceux sur le Tour des Flandres se disputeront la victoire. Dominique Rollin et Svein Tuft sont les meilleurs espoirs canadiens, sans oublier David Veilleux, longtemps échappé sur l'édition 2011 et 25e sur le vélodrome de Roubaix.

D'autres classiques flandriennes, souvent en Belgique, sont également au calendrier : À travers la Flandre (21 mars), le Grand Prix E3 (23 mars), Gent-Wevelgem (25 mars), le Prix de l'Escaut (Scheldeprijs – 4 avril) et la Flèche brabançonne (11 avril).

Et la bonne nouvelle pour les amateurs de cyclisme au Québec en 2012 ? Le Réseau des Sports (RDS) et sa chaîne satellite RDS2 ont annoncé la retransmission du Tour des Flandres et de Paris-Roubaix cette année ! À vos téléviseurs !

the last short climb, the Poggio, just a few kilometers from the finish line in San Remo.

The strategy of the race is simple for sprinters : preserve as much energy as as possible during the race and, more important, stay with the main peloton on the Poggio to be in position to win later in the sprint. Conversely, other riders try to make the race hard as soon as possible, using the few "capi" (short climbs) on the seacoast to exhaust and get rid of the sprinters.

At this game, the sprinters are usually the winners : nine of the last 12 editions of Milan-San Remo were won by sprinters. Last year, the Australian Matthew Goss won in a sprint finish. In 2012, put your money on Mark Cavendish, the 2009 winner and leader of the powerful Sky team from the United Kingdom, or on any Italian bike racer !

The first Flandrian classic, the Tour of Flanders, will be held on April 1st, from Brugge to Oudenaarde in Belgium. This race of 256 kilometres is one of the hardest on the calendar. Riders must climb no fewer than 16 bergs, some on cobblestones and some with gradients exceeding 20 %. In 2012, the famous and difficult Oude Kwaremont berg will be climbed three times, and the race should be decided there. Fabian Cancellara, Tom Boonen, Philippe Gilbert, Thor Hushovd, Sylvain Chavanel, and Alessandro Ballan will be the hot favorites, and Dominique Rollin and Svein Tuft will be the Canadian riders with the best chances of a high result.

Despite the fact that the race is held in France, the famous Paris-Roubaix classic, also called "The Hell of the North," has all the features of a true Flandrian classic. The race of 258 kilometres will be held on April 8th from Compiegne, north of Paris, to Roubaix, close to Lille in northern France.

The race has two key characteristics. Foremost is that cyclists must negotiate 27 cobblestone sections. These sections date back to ancient times ; they are narrow and built with uneven stones that rattle cyclists riding on them. The second noteworthy characteristic is unique : the race finishes in a velodrome in Roubaix.

Falls, punctures, damaged bikes, dust and mud if it rains – this race is always a dramatic show, especially during the crossing of the Arenberg Forest, where the cobblestones are especially rough, or on the Carrefour de l'Arbre section, where the race is often decided. The same cyclists as in the Tour of Flanders should be favored for the final victory. Canada's best chances should again be with Dominique Rollin and Svein Tuft, but don't forget David Veilleux who in 2011 was part of a long breakaway and finished 25th in the velodrome.

Other Flandrian classics, often in Belgium, on the professional calendar include : À travers la Flandre (March 21st), GP E3 (March 23rd), Gent-Wevelgem (March 25th), Scheldeprijs (April 4th) and the Flèche brabançonne (April 11th).

And there is good news for Québec cycling fans in 2012 who want to see the classics. The Réseau des Sports TV channel and its sister channel RDS2 have scheduled coverage of the Tour of Flanders and Paris-Roubaix this year. Right on !

In the net issue, we'll focus on the Ardennes classics.



BMC - Swiss Cycling Technology

Faites-vous plaisir!
AVANT
Votre cuisine en mélamine,
vous n'en voulez plus?
Ébénisterie
Multi-Laques
Des artisans qui ont le souci du détail et de la qualité
Consultez notre nouveau 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
Anne Dubé
Designer
1 heure de consultation GRATUITE
* En février et en mars seulement
FINANCEMENT DISPONIBLE
Nous avons des équipes dans les régions suivantes:
• Grand Montréal
• Laval
• Basses-Laurentides
• Rive-Sud
450 979-1937
1 877 979-1937
www.multilaques.com
Sauver des arbres
*Certaines conditions s'appliquent.

27e SALON INFO-VÉLO DE QUÉBEC
Venez découvrir les nouveautés de l'industrie, des produits variés, des suggestions de sorties ou de voyages, et quoi encore?
Vous trouverez, sous un même toit, toutes les informations qui vous aideront à passer un bel été.
9 au 11 MARS 2012
Vendredi 9 mars 16 à 21 h
Samedi 10 mars 9 h 30 à 17 h
Dimanche 11 mars 9 h 30 à 17 h
ENTRÉE GRATUITE
Infos : 418 623-0852
clemelin@sdvmag.com
www.infovelo.com/category/actualite
Terminal de Croisières Ross Gaudreault
84, rue Dalhousie, Port de Québec (Québec)
L'incontournable!

Gran Fondo 2012



©sportograf.com

Mai 2011, au départ du GranFondo New York, sur le pont George Washington.

May 2011, at the start of the GranFondo New York on the George Washington Bridge.

Vous faites du vélo mais ne souhaitez pas vous lancer dans la compétition ? Vous êtes capables de rouler pendant des heures à bon rythme ? Les cyclosportives et les gran fondos sont pour vous !

Les cyclosportives et les gran fondos sont au cyclisme ce que les marathons sont à la course à pied : des épreuves de masse où tous peuvent s'inscrire et où les buts varient d'un individu à l'autre. Pour certains, le but sera de rester avec les meilleurs devant, où ca roule vite. Pour d'autres, ce sera d'établir un meilleur temps personnel ou encore, de simplement profiter d'une journée « purement cycliste » et de l'ambiance d'un véritable peloton cycliste.

Au Canada, les cyclosportives et les gran fondos sont en plein essor. En Europe, ils existent depuis une trentaine d'années déjà et les plus célèbres sont l'Ardéchoise, la Marmotte, le Marathon des Dolomites et L'Étape du Tour.

Dans l'Est du Canada, voici quelques-uns des grands rendez-vous de la saison 2012 :

You ride but don't really want to get into competition. You can pedal for hours at a fair speed. Does this sound like you ? Then you should look into Gran Fondos !

Gran Fondos are to cycling what marathons are to running : mass events for which anyone can register and in which the goals vary from one person to the next. For some, the goal is to stay with the front riders, going fast. For others, it might be to establish a personal best time or just to have a day purely to enjoy the experience and ambience of a real cycling peloton.

In Canada, Gran Fondos are expanding rapidly. But in Europe, they've been going strong for 30 years or so. The best known are the Ardéchoise, the Marmotte, the Marathon des Dolomites and the Étape du Tour.

Here are some of the major events for Eastern Canadians for the 2012 season :

GranFondo New York *May* 20 mai

La deuxième édition du GranFondo New York ; l'occasion de combiner une tradition cycliste purement italienne dans la ville la plus excitante du monde. Un parcours de 160 kilomètres comportant plusieurs sections difficiles.

The second edition of GranFondo New York brings Italian cycling culture to the world's greatest city on May 20, 2012. Join thousands of cyclists on a challenging 100-mile Gran Fondo, an experience fit for a pro and open to anyone who loves to ride.

www.granfondony.com/index.php

GranFondo Gatineau *May* 20 mai

Parc de la Gatineau (94 km). Une bonne façon de débuter votre saison dans le magnifique parc de la Gatineau. Pas facile cependant !

Gatineau Park (94 km). A great way to start your season in magnificent Gatineau Park. Not easy for early season, though !

www.grandprixcyclistegatineau.com/courses-et-activites/gran-fondo/

Rideau Lakes Cycling Tour *June* 9,10 juin

180 km entre Ottawa et Kingston le samedi, retour le dimanche. 360 bornes en deux jours. Organisé par le Ottawa Bicycle Club depuis plus de 40 ans, c'est un incontournable. Les places s'envolent vite.

180 km between Ottawa and Kingston on Saturday, return on Sunday. That's 360 clicks in two days. Organized by the Ottawa Bicycle Club for the past 40 or so years, it's a classic. Register early ; it fills up fast.

www.ottawabicycleclub.ca/rlct

La cyclosportive Rocky Mountain *June* 10 juin

En marge du Tour de Beauce. 100 km en Beauce.

Held just before the Tour de Beauce. 100 km in Beauce.

www.tourdebeauce.com

GranFondo Ottawa *July* 21 juillet

220 km. Une nouvelle épreuve en 2012. Plusieurs forfaits et distances disponibles.

220 km. A new event for 2012. Several packages and distances are available.

www.granfondoottawa.org

GranFondo Garneau-Cascades *August* 12 août

110 km. Entre Trois-Rivières et Québec, une cyclosportive qui vise à amasser des fonds pour l'œuvre Les petits frères des Pauvres. Excellente organisation.

110 km. BetweenTrois-Rivières and Québec (City), this cyclosportive raises money to help Les petits frères des Pauvres with their work. Excellent organization.

http://cyclosportive.louisgarneau.com/

Centurion Canada *September* 14-16 septembre

169 km au cœur des Blue Mountains en Ontario, sur un parcours accidenté exigeant une bonne condition physique.

169 km in the heart of Blue Mountain country in Ontario, on a rugged course that requires good physical condition.

http://centurioncycling.com/

L'Échappée Belle *September* 16 septembre

90 km. Une cyclosportive pour elles seulement ! Au cœur de la magnifique région de Brome-Missisquoi.

90 km. A Gran Fondo just for women ! In the heart of the beautiful region of Brome-Missisquoi.

http://www.echappeebelle.qc.ca/

Tour CIBC CHARLES-BRUNEAU

du **3** au **6 juillet** 2012



Fondation Centre de cancérologie Charles-Bruneau

Un défi à votre mesure

Présentée du 3 au 6 juillet 2012, la 17e édition du Tour CIBC Charles-Bruneau regroupera plus de 200 hommes et femmes d'affaires qui enfourcheront leur vélo en soutien à la lutte que mènent les enfants atteints de cancer.

	4 JOURS	2 JOURS	NOUVEAU 2 JOURS	JOURNÉE AMBASSADEURS
Date :	Du 3 au 6 juillet	Les 5 et 6 juillet	Les 5 et 6 juillet	Le 6 juillet
Parcours :	**±635 km** De Chicoutimi à Montréal	**±320 km** De Sherbrooke à Montréal	**±320 km** De Québec à Montréal	**±135 km** De Trois-Rivières à Montréal
Frais d'inscription :	1500 $	500 $	500 $	150 $
Collecte de dons :	10 000 $	5 000 $	5 000 $	2 500 $

SUIVEZ-NOUS

Inscrivez-vous dès maintenant !

1 877 256-0404 • fondation@charlesbruneau.qc.ca

charlesbruneau.qc.ca/tour-cibc

Fondation Centre de cancérologie Charles-Bruneau

Depuis 1990, la Fondation Centre de cancérologie Charles-Bruneau a pour mission de procurer aux enfants atteints de cancer les meilleures chances de guérison en finançant la recherche et en supportant le développement de projets dédiés à l'oncologie pédiatrique.

Les mini-tours IGA Charles-Bruneau

Les mini-tours IGA Charles-Bruneau représentent l'événement cycliste par excellence pour les familles qui désirent combiner plaisir et générosité.

Organisés par des marchands IGA de partout en province en juin 2012, les mini-tours IGA permettront d'amasser des fonds pour la Fondation Centre de cancérologie Charles-Bruneau, dans le cadre du Tour CIBC Charles-Bruneau.

La liste des mini-tours IGA Charles-Bruneau organisés dans chaque région sera disponible sur le www.IGA.net dès mai prochain.

CIBC · CANIMEX · sintra INC. · Cascades · PAPER SOURCE Corp · Miller Thomson avocats | lawyers

UNIPRIX · arneg CANADA · CIMA Partenaire de génie · pwc · Ordre professionnel de la physiothérapie du Québec · KINATEX SPORTS PHYSIO www.kinatex.com · CATANIA

For Ontario residents, please visit our Website : charlesbruneau.qc.ca/tour-cibc/en

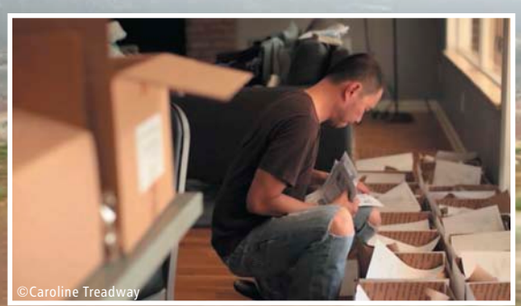
Le bon carburant *The Right Fuel*

L'application pratique de notions scientifiques, à l'entraînement comme en situation de course, est une tâche complexe. Pour améliorer les performances et la récupération, scientifiques et entraîneurs procèdent à de nombreuses études et réalisent des tests en laboratoire sophistiqués. Au sein du cyclisme professionnel, un physiologiste de l'exercice semble se trouver en tête du peloton : Dr Allen Lim.

Au fil des ans, Lim, qui possède un doctorat en physiologie intégrative de l'Université du Colorado à Boulder, a collaboré avec certaines des meilleures équipes professionnelles dont Team RadioShack et Team Garmin-Transitions. Il a aussi travaillé avec quelques-uns des plus grands cyclistes, notamment Lance Armstrong, Levi Leipheimer et Christian Vande Velde ainsi qu'avec plusieurs Canadiens. « Michael Barry et Svein Tuft comptent parmi mes coureurs préférés », confie Lim à *Cyclepresse*. « En général, les coureurs canadiens font partie des coureurs les plus intelligents avec qui j'ai travaillé. » Considérant

Applying science to real-life training and racing isn't an easy task. To improve recovery and performance, a raft of complex studies and lab tests have been conducted by scientists and coaches, often with uncertain results. But in professional cycling, one sports physiologist seems to be consistently on the mark : Dr Allen Lim.

Over the years, Lim, who has a doctorate in Integrative Physiology from the University of Colorado in Boulder, has worked with top teams such as Team RadioShack and Team Garmin-Transitions. He has also worked with some of the biggest names in cycling, including Lance Armstrong, Levi Leipheimer, Christian Vande Velde and a lot of Canadians. "Michael Barry and Svein Tuft are some of my favourite riders," Lim told *Cyclepresse*. "In general, Canadians riders are among the smartest riders I've ever worked with." Ranking Québec City and Montréal among his favorite North American cities, Lim also says that "the Tour de Beauce is a great race and there's such a great spirit!"


©Caroline Treadway

Allen Lim au volant de son cyclomoteur «tirant» Levi Leipheimer, au Utah.

Allen Lim motor pacing Levi Leipheimer across Utah.

Québec et Montréal comme deux de ses villes nord-américaines préférées, Lim parle aussi du Tour de Beauce comme « d'une course formidable bénéficiant d'un super atmosphère ! »

Son approche est unique : il veut que ses protégés deviennent proactifs, qu'ils s'ajustent mieux à leur quotidien et qu'ils deviennent « leur propre expérimentation ». « Que nous soyons cyclistes professionnels, avocats ou comptables, si nous ne prenons pas d'abord soin de nous - en négligeant notre alimentation, en ne dormant pas suffisamment, ou en ne trouvant pas un équilibre - nous ne pourrons, au travail, atteindre notre plein potentiel », soutient Lim.

« Évidemment, je pensais que je passerais plus de temps au labo ou à l'élaboration de programmes d'entraînement mais la nutrition s'avère un élément déterminant, non seulement par rapport à la performance, mais aussi à la culture d'une équipe », dit-il. La vie d'un coureur est difficile et parfois, des

Lim's approach is unique. He wants his protégés to become proactive, to have better life skills and to become their "own experiment." "It may be our job to be a cyclist, a lawyer or an accountant," says Lim, "but if we don't take care of ourselves first - if we don't eat well, sleep enough and make sure that we have balance in our lives - we're never going to be as good in our job as we'd like to be."



©Jamie Kripke



©Caroline Treadway





Dans son livre, *The Feed Zone*, écrit avec son ami, chef Biju Thomas, Lim présente des recettes faciles et délicieuses conçues pour des athlètes super occupés.

In *The Feed Zone*, co-written with his friend, chef Biju Thomas, Lim presents easy and delicious recipes made for busy athletes.



choses toutes simples peuvent lui permettre de passer à travers son quotidien. « Après une dure journée sur le vélo, partager un repas savoureux avec ses coéquipiers peut se transformer en récompense. »

Bien qu'il existe une richesse culinaire dans des pays comme l'Espagne, la France et l'Italie, Lim ne la retrouvait pas du tout dans les menus des coureurs européens. « Dans les hôtels, je ne voyais que du pain blanc sans goût et des pâtes blanches trop cuites », confie-t-il. Ironiquement, on répète aux cyclistes que ce qu'ils mangent se transforme en « carburant »… Mais quand vous êtes un coureur professionnel, que vous voyagez à travers le monde, vous n'avez pas le temps de gérer des maux de ventre ou les effets indésirables de mauvaises habitudes alimentaires.

Dans son livre, *The Feed Zone*, écrit avec son ami, chef Biju Thomas, Lim présente des recettes faciles et délicieuses conçues pour des athlètes super occupés. « Je voulais faire ce livre parce que j'étais frustré par certains de mes athlètes qui ne savaient pas se faire à manger », avoue-t-il. Fatigué de répéter comment faire certaines recettes, « prendre le temps de faire le livre m'a donc permis d'en sauver ! »

« Ainsi, *The Feed Zone* est devenu un moyen d'encourager les athlètes à changer ; il y a tellement de confusion et tellement de diètes différentes », dit Lim. Et cuisiner est plus facile qu'on le pense. « Ça n'a pas besoin d'être compliqué ; il faut simplement utiliser des aliments frais et des ingrédients non-transformés », ajoute-t-il.

La carrière de Lim déborde d'idées innovatrices, de l'utilisation de la thermorégulation - en revêtant des vestes remplies de glace pendant le sommeil et lors de l'échauffement avant un contre-la-montre, pour contrer la chaleur - aux « *space legs* », pour accélérer les effets nettoyants du système circulatoire. Brillant, certes, Lim est aussi très convaincant : voulant vérifier si un poids supplémentaire aurait un effet significatif sur le *momentum*, il attacha des poids de 10 livres aux chevilles d'Armstrong. « C'était assez fou de voir Lance descendre les côtes ! Ça marchait mais aussitôt qu'il y avait une

"Of course, I thought I would be spending more time in the lab or making training programs, but food is such an important part of not only performance but also of a team's culture," he says. Life as a professional cyclist is hard, and sometimes little things are key in getting an athlete through the day. "Sitting down with your team after a difficult day, enjoying a delicious meal, tends to reward a hard day on the bike," says Lim.

Although there are outstanding food cultures in countries such as Spain, France and Italy, Lim has not seen that culture translate into the diet of the European peloton. "What I was seeing in the hotels was bland white bread and overcooked pasta," he says. For cyclists, food is often regarded as basic fuel for their engines. But that simplistic approach tends to ignore the importance of quality ingredients in an athlete's diet. When you're a pro racer traveling all over the world, you can't afford an upset stomach or the side effects of poor eating habits.

In his cook book *The Feed Zone*, co-written with his friend, chef Biju Thomas, Lim presents easy and delicious recipes made for busy athletes. "I've wanted to do a book with Biju out of frustration towards many athletes who didn't know how to cook," he says. He got tired of explaining over and over again how to make certain meals. "So taking the time to make the book was a way to save time!"

"*The Feed Zone* has been a great way to encourage change among athletes because there is confusion with so many different diets out there," he says. He claims that making enjoyable and nutritious meals is easier than people think. "Cooking doesn't have to be complicated but should be from scratch, using fresh food and simple, non-processed ingredients," he adds.

Lim's career has been marked by innovative ideas such as thermoregulation - using ice vests during sleep and time trial warm-ups to manage the "heat factor" – and tools such as "space legs", to accelerate the cleaning effects of the circulatory system. Not only is Lim smart, he also has a keen ability to convince athletes about his ideas. To see if extra weight could increase momentum and carry a rider over

montée ou qu'il devait accélérer, ça le ralentissait trop. »

Pour Lim, la notion d'hydratation représente également une préoccupation. Sa boisson énergétique, Secret Drink Mix (SDM), a été conçue « suite à ma frustration, étant incapable de trouver sur le marché, une boisson énergétique ne causant pas de problèmes digestifs », raconte Lim. « Le SDM contient moins de sucre, plus d'électrolytes et une saveur plus subtile. »

En fait, le SDM existait depuis longtemps avant que Lim puisse le manufacturer. À cause de leurs commanditaires, les athlètes devaient l'utiliser en secret, « c'est de là que vient le nom ! » Au début, Lim et son équipe produisait la boisson dans sa propre cuisine. « Pendant environ trois ans, c'est comme ça qu'on approvisionnait les athlètes avec qui on travaillait au Tour de France », explique-t-il, « mais ça faisait tellement de gâchis dans ma cuisine ! »

www.secretdrinkmix.com

Comme physiologiste, Lim avoue que son défi reste toujours la mise en pratique d'une théorie. « Avoir une bonne idée, c'est une chose, mais de la faire fonctionner, c'en est une autre, surtout quand tu changes toujours d'endroit et parce que les athlètes ont beaucoup d'autres trucs à gérer. »

Cette année, Lim envisage développer son entreprise (SDM) ; il veut concevoir un « kit » pour que le consommateur puisse préparer ses propres barres énergétiques plutôt que de les acheter préemballées « parce qu'il n'y a rien de mieux que des produits frais. »

N'étant associé à aucune équipe, Lim veut aussi en profiter pour aider les athlètes américains dans leur course aux médailles. « J'adore les Olympiques ! » exclame-t-il. « Je suis agent-libre et 2012, c'est l'occasion de me concentrer sur le mouvement olympique et sur mon entreprise. » Le secret maintenant dévoilé, parions qu'il y aura de délicieuses collations santé dans les musettes des coureurs américains.

little bumps at a faster speed, he talked Armstrong into riding with 10-pound weights strapped to his ankles. "It was pretty crazy to see Lance ride down the road! It worked but as soon as he'd be going uphill or when he accelerated after slowing down, it was just too slow."

The notion of hydration has also been a major concern for Lim. His Secret Drink Mix (SDM) came from the same philosophy as his book did – "the frustration of not being able to find commercially available sports drinks that didn't upset the stomach," he says. "The SDM has less sugar, more electrolytes and a lighter flavour."

SDM actually existed for a long time before Lim was able to manufacture it. But because of a conflict with sponsors, athletes were forced to use his drink secretly. "That's where the name came from," he says. Lim and his team initially started making the drink in his own kitchen. "For about three years, that's how we provided the drink for the athletes we worked with at the Tour de France," says Lim, "but it would made my kitchen a huge mess!"

www.secretdrinkmix.com

As an exercise physiologist, Lim admits that the hardest thing he faces is always "praxis" - to take a theory and put it into action. "It's one thing to have a great idea, but it's another thing to make that idea work, especially when you're constantly moving from one place to another and because there are so many other demands on athletes."

This year, Lim plans to grow the SDM company. His next step could be to make an energy bar "kit" so people could make their own bar instead of buying pre-packaged ones, "because there's just nothing like fresh food."

Not working for any professional team this season, he wants to help US athletes pursue Olympic medals. "I love the Olympics," he says, "I'm a free agent doing my own thing, and for 2012 I want to focus on the Olympic movement and on growing my business." Now that the secret is out, let's bet that there will be healthy goodies in some of those American *musettes*.





Hors saison
Off-season



Après une longue saison de course, la période hors saison passe toujours vite. Cette période se résume habituellement à deux semaines de vacances. Cette année, mon épouse et moi les avons passées à Cuba. J'ai ensuite pris une autre semaine complète sans vélo. J'avais besoin de repos suite à notre séjour super occupé à Cuba !

Après avoir rechargé corps et esprit, on (coureurs professionnels) retourne tranquillement à l'entraînement sur le vélo. On débute avec des sorties de quelques heures à une cadence mollo, puis on passe à de plus longues sorties à mesure qu'on se sent plus confortable et que nos jambes reprennent de la force. C'est vraiment bien de sentir sa forme revenir. Les premières semaines, après un repos de près d'un mois, ton rythme cardiaque monte en flèche quand tes jambes reposées tournent pour la première fois.

After a long season of racing, the off-season seems to pass all too quickly. Our off-season usually consists of a two-week vacation, which my wife and I spent in beautiful Cuba this year, followed by at least one more week totally off the bike. I needed the rest to recover from our go-go vacation !

After a period of recharging body and mind, we (professional riders) slowly start building back into training on the bike. We'll start with daily rides of a couple hours of easy pedaling, then build up to longer rides as we begin to feel more comfortable and the form re-enters our legs once again. Feeling the form slowly come back is a great thing. In the first weeks back, your heart rate jumps quickly as your fresh legs spin around for the first time in almost a month.

ACDA association cycliste en développement des affaires

Des cyclistes d'affaires au grand cœur

L'ACDA, club cycliste bien connu des gens d'affaires de Montréal, a endossé nombre d'œuvres caritatives au cours de ses 15 ans d'existence. Cette année, il participe au premier Défi Tour de France SP, une activité cycliste de haut niveau proposée par la Société canadienne de la sclérose en plaques. C'est ainsi que l'ACDA offre à ses membres l'opportunité de vivre le rêve de tout cycliste : franchir quelques étapes historiques du Tour de France !

Pour participer au Défi ou faire un don :
www.acdaquebec.com

Départ : 25 août 2012. Durée au choix : 1 ou 2 semaines.

Suivez-nous



pwc · Blakes · ARGON 18 · Groupe Beldex · Bitburger Drive · cyclepresse · ElySÉE · Medisys · Nalini · TELUS · TMX Bourse de Montréal · Rock Evasion · VITRE-ART · Samarkand

Vélos à rabais.com



35% de rabais et plus
Rouler intelligement

Up to 35% off
Ride smart !

WWW.VELOSARABAIS.COM




©Christian Meier

Cette année, mon épouse et moi avons décidé de passer la saison morte chez nous, en Espagne, notamment pour profiter de la culture entourant les Fêtes. Mais l'Espagne étant aussi reconnue pour sa température idéale pendant cette période, je n'ai donc pas été déçu. Dès novembre, j'ai recommencé à accumuler du millage et même s'il a plu, il faisait toujours chaud. Ça m'a permis d'acquérir une bonne base avant de partir pour l'Australie, les deux premières semaines de décembre, lors du premier camp d'équipe.

À partir du camp jusqu'aux courses de début de saison, tout a déboulé. Les Fêtes ont passé très vite puis un autre camp et soudainement, certains coureurs avaient déjà commencé leur saison. Ma première course était prévue en février, au Giro Sardinia, mais comme elle fut annulée à la dernière minute, j'ai dû revoir mon calendrier et retarder mon début de saison. Pour certains, ça peut être une situation difficile à gérer ; on a tous très hâte de reprendre la course et on a un objectif précis quand l'entraînement commence en novembre. Alors de voir la première course prendre le champ n'est pas évident.

Pour moi, ce changement d'horaire imprévu s'est transformé d'abord par un repos d'entraînement d'une semaine, puis m'a forcé à me concentrer à nouveau sur la course. L'arrêt de l'entraînement est crucial - comme coureur, si je m'entraîne trop, je peux être fatigué quand la saison de course commence. Et comme mon horaire est très chargé lorsque j'amorce la saison, je me dois d'être bien reposé pour passer à travers la lourde charge de travail.

Alors, que peut-on retenir de mon programme hors saison ? Comme j'ai besoin de prendre une pause de l'exercice à haute intensité, je passe donc presqu'un mois sans toucher à mon vélo. J'évite des trucs comme le *jogging* et je permets à mon corps de se « désentraîner ». Je reste actif en marchant beaucoup mais rien de plus. Dès le début novembre, je remonte tranquillement sur le vélo pour effectuer des sorties faciles de quelques heures seulement au début, en augmentant le tempo graduellement.

Je ne roule à intensité élevée (seuil lactique) que quelques semaines avant ma première course, me concentrant surtout à me faire une base solide en roulant à une cadence raisonnable. Contrairement à d'autres, au lieu d'aller au gym, j'exécute des pointes d'effort sur de gros braquets, m'assurant ainsi beaucoup de travail en force.

Merci de me lire et j'espère que vous profitez pleinement de l'hiver, tout en préparant votre prochaine saison.


©Christian Meier


©Christian Meier


©Christian Meier

This year my wife and I decided to spend the off-season at our home in Spain for a couple reasons. One was to take in the great culture around the holidays. But Spain is also known for great training weather during the off-season months, and this year I was not disappointed. During the month of November, I slowly starting building up the miles again, and although the weather was a bit wet, the temperatures were always comfortably warm. This allowed me to build a good base before heading to Australia for the first team camp of the year during the first weeks of December.

From our time at camp until the early-season races, things went pretty quickly. The holidays flew by, as did another team training camp, and suddenly the season had already begun for many riders. I was supposed to get my first racing in at the Giro Sardinia in February, but when that race was cancelled at the last minute, I had to go back to the drawing board and re-focus on a later start to the season. This can be a hard situation for riders. We are all keen to get back to racing and have a specific target in mind when training begins in November. So to have the first race fall by the wayside at the last moment can be tough.

For me this unexpected schedule change meant a break from training for a week, then beginning the race focus all over again. The training break is crucial – training too much can cause a rider to be tired once the real racing starts. And once I start racing, my schedule is very demanding. I need to be fresh to handle a big workload.

So what might you learn from my winter training program ? You need a break from hard exercise, so I spend about a month almost totally off the bike. I avoid things like running, and I let me body get unfit. I keep somewhat active with lots of walking but not much more. Starting in early November, I slowly start building back into riding, easy rides of no more than a few hours at first and then building up, adding tempo work.

I do not train at high intensities (lactate threshold) until maybe a few weeks before my first race, focusing mostly on building a good base of tempo work. I don't do the work in the gym like many other riders but instead focus on doing big-gear efforts on the bike to make sure I am also getting in lots of strength work as well.

Thanks for reading, and I hope you have been enjoying a great winter as you prepare for your upcoming season.


©greenedgecycling.com


Rêvez l'Italie, roulez Nalini.
La motivation derrière chacun de nos produits est de vous procurer une expérience ultime à chacune de vos sorties de vélo.
Nalini®
Les boys et moi profitons tous de notre camp d'entraînement de vélo en Italie. J'aimerais fêter mes 50 ans tous les ans. Vous auriez du venir, mais je comprends. Me voici dans l'ascension de Passo Crocedomini avec un air qui me fait paraître 10 ans plus jeune. C'est un rêve devenu réalité. Les paysages sont à couper le souffle, que d'histoire partout ou nous allons, la bouffe et le vin incroyable et les italiennes ont beaucoup de style et de charme. Hier, dans une boutique de vélo, nous avons trouvé cette superbe marque Italienne de vêtements de vélo Nalini que plusieurs équipes du ProTour endossent. Absolument incroyable! En passant, de la manière que je roule ici, commencez à préparez votre saison.
Ciao,
Robert
Club Cycliste
123, rue des Pignons
Montréal, Qc
H2J 2J9


votre passeport nature
Les HaUTeS • LaUReNTIDeS
L'incomparable
Forfait Vélo
On se la roule douce !
2e saison
Séjour guidé pour petits groupes
Itinéraires et services exclusifs
Saison 2012 | 4 week-ends
1er au 3 juin
AUBERGE CHEZ ISAÏE ***
Ferme-Neuve | 1 866 587-3988 ou 819 587-3977
www.aubergechezisaie.com
290$†
6 au 8 juillet / 17 au 19 août
AUBERGE & AVENTURE RÊVE BLANC ***
Mont-Laurier | 1 866 523-2628 ou 819 623-2628
www.auberge-quebec.ca
319$†
14 au 16 septembre
AUBERGE DE LA VIEILLE GARE ***
Nominingue | 819 278-3939
www.aubergedelavieillegare.com
271$†
† Tarif + taxes, par personne, occ. double. Service inclus.
Forfait idéal pour les amateurs de vélo sur route et ceux cherchant un défi tout en ayant l'esprit en paix !
Le forfait comprend
• 2 nuits en auberge 3 étoiles
• 2 petits déjeuners
• 2 dîners dont 1 pique-nique
• 1 souper 6 services
• 2 collations
• 2 bières en fût ou vin local
• Coquetel de bienvenue
• Guide pour 1½ journée
• Souvenirs
POUR PLUS D'INFORMATIONS SUR LA RÉGION HÔTE | 1 888 560-9988
www.velo-hautes-laurentides.qc.ca
CLD D'ANTOINE-LABELLE
Centre local de développement


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!

S'évader pour rouler dans la chaleur
Getting away to ride where it's warm

L'hiver québécois peut sembler long et froid pour les passionnés de vélo de montagne, voici trois destinations confortables qui vous permettront de commencer votre saison dans les sentiers dès les mois de mars et avril.

Our Québec winters can seem long and cold for cyclists, so here are three comfortable destinations that will let you start your season on the trails in early spring…March and April.

Moab, la Mecque du vélo de montagne

Moab est une petite ville de l'Utah d'environ 5000 habitants. La réputation de Moab comme destination par excellence pour le vélo de montagne n'est plus à faire. Moab offre une immense variété de pistes autant pour débutants que pour les mordus en manque de défis. Des cartes détaillées des sentiers sont disponibles au *Moab Information Center* au centre-ville.

La *Slickrock Bike Trail* de réputation internationale est certes la plus connue, longue de 15,5 kilomètres, elle est très technique. La *Porcupine Rim* est aussi une excellente alternative, mais peu importe la piste que vous emprunterez, le paysage est à couper le souffle.

www.discovermoab.com
www.gjmountainbiking.com

Oxnard, le meilleur de la Californie

Située à environ 1h30 au nord-ouest de Los Angeles, Oxnard, reconnue pour ses savoureuses fraises, est une ville qui vous offre une vue imprenable sur l'océan. Un point central pour découvrir de magnifiques sentiers de vélo de montagne que ce soit à Ojai, dont les pistes épiques vous laisseront des souvenirs impérissables ; ou encore à Malibu et Santa Barbara qui proposent aussi une grande variété de sentiers à moins de 45 minutes d'auto de Oxnard. Plusieurs parcs nationaux se trouvent dans cette région et méritent également d'être visités. De plus, le climat méditerranéen vous assure une météo clémente et de la chaleur pour donner vos premiers coups de pédale de la saison.

www.SoCalMtB.com

Tucson, le désert de l'Arizona

L'endroit est très prisé des cyclistes pour rouler au printemps sous le chaud soleil dans des conditions parfaites. La ville se trouve à environ 800 mètres et il est possible de rouler jusqu'à 2500 mètres, notamment en haut du Mont Lemmon. Les parcours proposés passent à la fois dans le désert et dans des terrains montagneux, chaque cycliste peut y trouver son compte. Plus de 480 kilomètres de pistes étroites et sinueuses sillonnent les beautés de l'Arizona dans un enchaînement sans fin. Tucson est appréciée pour la qualité et la variété des sentiers offerts, cependant attention aux épines de cactus qui causeront des crevaisons. Le climat est très sec là-bas et la température pour les mois de mars et avril varie entre 23 et 27 degrés Celsius.

www.mountainbikeaz.com

Moab, mountain biking's mecca

Moab is a small Utah town of about 5,000 residents. Its reputation as an unbeatable mountain-biking destination is well-deserved. Moab has a huge variety of trails for all riders of all abilities, from beginners right up to addicts in need of a challenge. Detailed maps of the trails are available downtown at the Moab Information Center.

The Slickrock Bike Trail, with its international reputation, is certainly the best known : at 15.5 kilometres in length, it's highly technical. Porcupine Rim is an excellent alternative, but no matter what trail you end up taking, you'll see incredible scenery.

www.discovermoab.com
www.gjmountainbiking.com

Tucson, in the Arizona desert

This place is beloved by cyclists, who ride here in the springtime under a warm sun in perfect conditions. Many pro riders winter here. The city is at about 800 metres above sea level, and you can ride as high as 2,500 metres, notably to the top of Mount Lemmon. The suggested routes go through desert and mountainous terrain, and all cyclists can find something to their liking. More that 480 kilometres of narrow trails wend their way through the desert beauty of Arizona in an endless chain. Tucson is appreciated for the quality and variety of its trails, but watch out for cactus spikes, which can cause flats. The climate here is very dry and high temperatures in March and April run between 23 and 27°C.

www.mountainbikeaz.com

Oxnard, California's best

Located about an hour and a half northwest of Los Angeles, Oxnard – known for its delicious strawberries – is a town that provides a stunning view of the Pacific Ocean. It's also a central point from which to discover magnificent mountain biking trails : in Ojai, where epic trails will leave you with enduring memories ; or in Malibu and Santa Barbara, which also provide a huge variety of trails less than 45 minutes by car from Oxnard. There are several national parks not far away – e.g., Sequoia, Kings Canyon, Yosemite – and they're well worth visiting. In addition, the maritime climate ensures that the weather will be pleasant and warm enough to make your first outings of the season thoroughly enjoyable.

www.SoCalMtB.com





BON EN PRIME

Prime I 29er 2012

Le parfait équilibre.

Les améliorations d'Opus sur le système d'amortisseur flottant avec point de pivot virtuel viennent rehausser les performances de ce vélo. Après une seule sortie, vous remarquerez que vous affichez le même sourire en montée que dans les palpitantes descentes. La haute performance n'a jamais été aussi plaisante.



opus

opusbike.com

- Nouveau cadre de performance avec 100 mm de débattement
- Amortisseur flottant à point de pivot virtuel munis de nouvelles bielles
- Tube de direction et tube de fourche fuselé
- Fourche Fox Racing Shox Float 100 RLC avec FIT, QR15 et revêtement Kashima
- Roues Easton EA 90 XC
- Guidon et tige de selle en carbone Easton EC70
- Composants SRAM XO 2X10
- Pneus Maxxis Aspen 2.1
- Dessiné et assemblé au Québec

Conçu pour les plus grands objectifs.



teammachine SLR01 Il n'est pas nécessaire de passer trois semaines en selle comme Cadel Evans pour découvrir et apprécier les qualités du SLR01 : très léger, très rigide, d'un maniement très précis et pourtant très confortable grâce au concept TCC. Très intéressé ? Pour trouver un détaillant canadien dans votre région, visitez le **www.ogc.ca**

bmc
swiss cycling technology