

SPECIAL

BICROSS

Numéro Spécial Moto Verte 97 HS-8F-60FB

3 SUPERS POSTERS



2 Essais comparatifs

Motobécane MX 15 contre Fréjus Super X

Peugeot CPX 500 contre MCS Magnum

Salon du bicross



mai 82 n° 97 HS

8 f T.T.C. 60 fb

moto verte

spécial bicross

Editorial

Attention ! l'ouragan californien déferle sur la France !

Depuis plus d'un an, Moto Verte s'intéresse, vous l'avez sans doute remarqué, de plus en plus au vélocross, BMX aux USA, bicross en France, le vélocross, né en Californie voilà exactement dix ans, a cessé très vite d'être seulement un jouet d'enfant pour devenir la coqueluche de tous les mômes et aussi... une grosse affaire. Pourquoi cet intérêt de Moto Verte pour le bicross ? Pas seulement parce que c'est un phénomène sans précédent auprès des jeunes Américains, bien sûr. En Europe en général et en France, entre autres, l'ouragan commence à souffler. Pas étonnant. La passion des mômes pour la moto ne trouve, avant l'âge de 14 ans, aucun dérivatif. Grâce au bicross, les plus jeunes ont découvert un véhicule fantastique qui ressemble à une petite moto de cross. Beaux engins, très beaux même, amusants, pas polluants, pas dangereux, antigaspi (sic)... Vert comme ce n'est pas permis, le bicross est en train de devenir, chez nous aussi, le joujou que l'on rencontre dans toute les familles.

Sommaire

Couverture

Le championnat commence le 25 avril à Vaulx-le-Pénil.

Infos bicross

Bruits, chuchotements et dernières nouvelles

4

Super match

Essai Peugeot CPX 500 contre MCS Magnum

8

Interview

René Nicolas, directeur sportif de l'AFB

12

Sport

Les courses du mois à Montélimar, Cannes, Marseille, Apt

14

Match pour un choix

Motobécane MX 15 contre Fréjus « « Rainbow » Super X

26

Salon du bicross

Tous les vélos cross et les accessoires

26

Numéro spécial réalisé par A. Kuligowski, sous la direction de Gilles Mallet.



éditions larivière



DIRECTEUR DE LA PUBLICATION :

Patrick Casasnoves

RÉDACTEUR EN CHEF :

Gilles Mallet

RÉDACTION :

Eric Breton, Didier Coste,

Xavier Audouard, Philippe Horville,

Alain Kuligowski, Georges Gori, Philippe Bora,

Eric Alesund, Le Viking, Michel Drouhiole,

Secrétaire de rédaction :

Jean-Claude Piquion

U.S.A. : François Bourret. Italie : Michèle

Verrini. Angleterre : Peter Howdle

Directeur artistique :

Claude Porchet

Conception graphique : Nadine Gros

Publicité : E.A. Bahman

Assistante : Yasmine Challal

Conception publicité : Enrico Carosi

Marc Blanchard

Secrétariat : Martine Dyja

Les manuscrits et documents non insérés

ne sont pas rendus.

Imprimé par la S.N.I.L. PARIS

2, rue Chaptal, Aulnay-sous-Bois, Z.I.

Moto Verte est une publication des

Éditions Larivière.

S.A. au capital de 2.500.000 Francs

R.C. Seine 57 B 7.188.

15-17, quai de l'Oise, 75019 Paris.

Tél. : 200.22.07

Télex : Motorvu 21 11678 F

C.C.P. : 115915 Paris

Président : Patrick Casasnoves

Directeur Général : Serge Pozzoli

Directeur : Georges-Alain Mahé

Secrétaire Général : Grégoire Perrin

Directeur de la publicité : Henri Guével

Directeur des ventes : Jacques Houlmann

Abonnements : Monique Deregard

Petites annonces : Véronique

Abonnement 1 an ou 12 numéros : 150 F

(étranger : 210 F)

Commission paritaire : n° 55.453

Dépot légal : 1^{er} trimestre 1982

* ACS * HUTCH * BELL * SUZUE *

PRENEZ UN BON DEPART
AVEC...

NUMBER ONE

35, RUE DES CHAVANNES
71380 St-MARCEL
Tél. : (85) 93.21.49

DISTRIBUTION

import



* TORKER * TANGE * OAKLEY *

GENOUILLERES ET COUDIERES

"SPECIAL BICROSS"

Novelastic

Mieux vaut prévenir...

Adoptez les genouillères et coudières NOVELASTIC «spécial bicross», pour vous adonner plus librement à ce nouveau sport.

Tissu plastifié renfort cuir.

Protection par matelassage mousse.

Larges bracelets élastiques réglables par auto-agrippant. Taille unique.

THUASNE TEXTILE

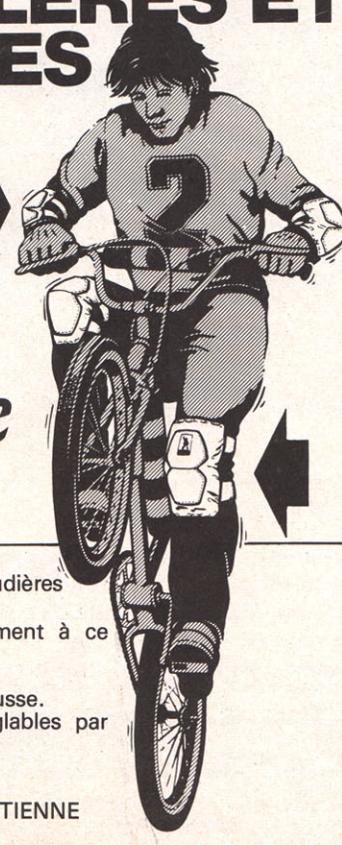
59, Bd Valbenoîte - 42100 ST-ETIENNE
Tél. (77) 21.32.42

Bon pour documentation «Bicross» et liste des revendeurs :

NOM _____

ADRESSE _____

C.P. _____



MCS * ARAYA

SHIMANO * SE-RACING



Trophée Motobécane 1982

Motobécane organise, en collaboration avec l'AFB et Moto Verte, un trophée ouvert à tous les jeunes bicrossers de 8 à 16 ans. Au total, ce trophée Motobécane Moto Verte se disputera sur dix épreuves, dont cinq dans le cadre des courses comptant pour le championnat de France. En fin de saison, les meilleurs concurrents des 10 régions INSEE, où se seront déroulées les courses, seront confrontés dans une super finale. Celle-ci aura lieu le 26 septembre, sans doute à Paris sur le nouveau circuit du Bicross club de Paris. Ce trophée Motobécane est ouvert à tous les pilotes équipés d'un bicross Motobécane, dans la série MX 10, 15 ou 25.

Pour tous renseignements : écrire à Motobécane, M. Gourault, 16, rue Lesault, 93502 Pantin.

Des bicross japonais « made in France ? » Toujours à l'affût de la moindre indiscretion, nos reporters ont capté une information qui, si elle se confirme, risque de faire pas mal de bruit dans le landernau : un constructeur japonais spécialisé dans la moto se préparerait à se lancer dans la production de bicross. Jusqu'ici rien d'extraordinaire car Yamaha, Suzuki et même Kawasaki ont vendu aux USA des bicross à leurs marques respectives, mais là où la chose commence à nous intéresser, c'est que cette fabrication s'effectuerait en France et servirait à approvisionner l'Europe, les USA, voire le Japon. L'information recueillie auprès de milieux généralement bien informés laisse entendre qu'il s'agirait de l'un des quatre grands nippons. Pour l'instant, nous ne pouvons révéler la marque, ceci pour des raisons de défense nationale que vous comprendrez aisément...

Le bicross reconnu par la FFC

La très sérieuse Fédération française de cyclisme, qui a longtemps ignoré le vélo-cross, vient de prendre conscience de son existence. Sans doute inquiète du nombre élevé de nouveaux clubs qui s'affilient à l'Association française de bicrossing, la FFC a créé une section bicross. Son responsable est M. Scarsaroli, membre du comité directeur de ladite Fédération, vice-président de la commission sportive nationale et président du comité régional Ile-de-France.

Enfin consciente du phénomène bicross, la FFC a l'intention de constituer des sections spéciales au sein des écoles cyclistes. A quand une section « piste » à l'AFB ?

9 kilomètres sur la roue arrière...

Il s'appelle Stéphane Collet, il a 17 ans, il pratique le bicross depuis 1 an, avec de beaux résultats en roue arrière. Rapidement lassé de larguer ses petits copains moins doués que lui pour le wheeling, il décide de s'attaquer au record du monde de la spécialité. Nous ne connaissons pas la distance officiellement homologuée, en revanche, nous sommes sûrs que Stéphane est un super équilibriste. En effet, le 5 novembre 1981, Stéphane, sous le regard d'un huissier dans l'exercice de ses fonctions, a effectué rien moins que 9,300 km sur la roue arrière, au guidon d'un bicross Motobécane MX 25 ! L'huissier requis a observé la scène depuis la voiture du père de Stéphane. Il a fallu 23 minutes à notre « roi du wheeling » pour

Stages de bicrossing au soleil

Un lecteur de 12 ans, Benjamin, nous demande si nous connaissons les stages de bicrossing organisés pendant les vacances (les grandes). Oh que oui nous en connaissons élève Benjamin ! D'ailleurs nous en avons parlé dans un récent numéro de Moto Verte... Mais pour tous ceux qui lisent entre les lignes, voici en gros de quoi il s'agit.

Ces stages ont lieu à Gruissan, dans l'Aude. C'est un charmant village du Roussillon situé à quelques tours de roues de Narbonne. Ces stages durent 5 jours et, pendant ces 5 jours, vous vous familiariserez avec toutes les techniques du bicrossing : départ, virage, sauts, free style, trial etc. Les stagiaires seront encadrés par 3 moniteurs, plus René Nicolas de l'AFB.

Prix du stage : 820 F avec pension complète en hôtel 2 étoiles pour les licenciés et 900 F pour les non licenciés.

Bonne nouvelle, il y aura 3 sessions : du 29 juin au 3 juillet, du 3 au 7 août et du 6 au 10 septembre. Enfin, les vainards qui viendront en août pourront, le dimanche 8, participer à la dernière épreuve du championnat de France, justement organisé à Gruissan.

Ces stages sont réalisés par Prom'Obi et René Nicolas.

Pour des infos complémentaires, vous pouvez adresser une petite bafouille à l'ami Nicolas, 59, f^e Saint-Nicolas, 21200 Beaune. Tél. : (80) 22.22.57 ou 22.66.98.



CHOISIS BH!

infos...infos...infos..

couvrir les 9,300 km qui séparent la commune de Froideconche (Franche-Comté), de Sainte-Marie-en-Chanois.

Constat en bonne et due forme a été établi par Maître Birond, huissier à Luxeuil.

Si le cœur vous en dit et si vous pensez battre le record de Stéphane, tenez-vous au courant. Et n'oubliez pas l'huissier !

Même lorsqu'il établit des records, Stéphane est prudent et tend le bras pour indiquer qu'il tourne à gauche !



« Bicrossing », la revue de l'AFB est parue. L'Association française de bicrossing nous signale la parution de son bulletin de liaison. Intitulé « Bicrossing », cette revue de 16 pages fait le point en matière de règlements sportifs. Elle vous donne de multiples renseignements pour débuter en compétition, créer un club etc. Pour se procurer ce premier numéro, écrire à M. Bernard Nicolas, AFB, rue des Crais-Challanges, 21200 Beaune. Tél : (80) 22.66.98 ou adressez-vous à votre club de bicross préféré. Prix : 10 F.

Championnat de France 1982

Bien que l'Association française de bicrossing ne soit pas encore officiellement agréée par les pouvoirs publics et qu'elle n'ait donc pas le droit de décerner de véritables titres de champion de France, elle n'en a pas moins établi un calendrier de rencontres qui constituent un virtuel championnat national.

Pour l'instant, 5 épreuves sont inscrites sur les tablettes fédérales.

- 25 avril à Melun - Vaux-le-Pénil (77) (Bicross club de l'Île-de-France).
- 23 mai à Clermont-Ferrand (63) (Bicross club d'Auvergne).
- 20 juin à Beaune (21) (Bicross club de Bourgogne).
- 11 juillet à Vandaucourt (25) (Bicross club duellois).
- 8 août à Gruissan (11) (AFB).

Deux photos et un certificat

Vous n'êtes pas sans savoir que l'accès aux compétitions est ouvert à tous les concurrents possédant un vélo approprié. Les inscriptions se font le matin, puis, contre un droit minimum, vous recevez une licence à la journée et vous pouvez affronter vos petits copains.

Attention cependant, pour obtenir une licence et le droit de courir, il faut avoir un certificat médical attestant que vous êtes aptes à courir, plus deux photos.

Comment : à l'AFB on n'a pas les moyens de s'acheter un Polaroid ?

Du motocross au bicross

D'habitude on pensait que c'était l'inverse qui se produisait ! En vieillissant de nombreux pilotes de bicross ont l'habitude de quitter le vélo pour la moto et de se lancer dans le motocross. Cette fois-ci, il semble que ce soit l'inverse : notre objectif indiscuté a surpris deux champions de motocross : Gaston Rahier, triple champion du monde 125 cm³ et Håkan Carlqvist, champion du monde 250 cm³ en train de s'initier aux joies du bicrossing. Est-ce le signe d'une reconversion pour

ces deux stars du cross mondial ? Pas tout à fait, mais « Carla » et « Gastounet » ont pris un grand plaisir à enfourcher ces « motos de cross » sans moteur. Gageons que si leur emploi du temps n'était pas aussi surchargé, on pourrait suivre de belles bagarres ! Toutefois, ni le pilote belge ni le Suédois n'envisagent pour l'instant une reconversion dans le vélo : « C'est trop dur pour des retraités, nous ont-ils confié... »

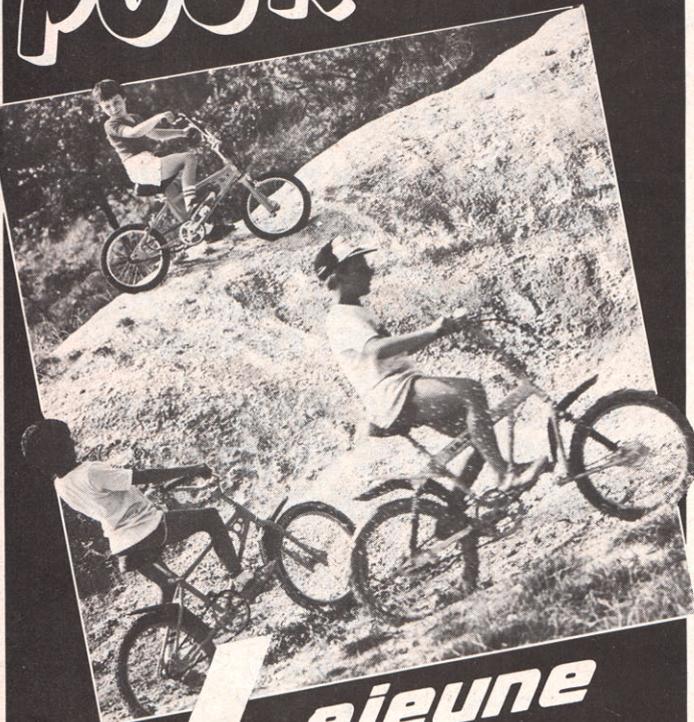


**NOS MODELES BMX TRES ROBUSTES
ONT ETE UTILISES DANS TOUTE
L'EUROPE
FRANCE - HOLLANDE -
ANGLETERRE - ESPAGNE**

**UNE DES PLUS IMPORTANTES
MARQUES DE BICYCLETTE
SPECIALISEE EN BI-CROSSING**



BMX *Lejeune* POUR TOUS



Lejeune



JUMP 700 F

Type BMX " - Pour Adultes.
Montage toutes billes.
Roues 20 x 2.125 à crampons.
Moyeu AR rétropédalage.

Selle et guidon CROSS renforcés.
COLORIS : jaune ou rouge, décors noirs.



TOFFY 670 F

Type BMX 16" - Pour enfants de 6 à 12 ans.
Montage toutes billes.
Roues à pneus 16" à crampons.

2 freins s/jantes. Selle et guidon CROSS.
COLORIS : jaune ou rouge, décors noirs.

ET AUSSI LE

HOPLA 920 F
Cross monovitesse pour Adultes.

ET LE
HOPLA Ter 1350 F
Cross LUXE 3 vitesses pour Adultes.

CYCLES LEJEUNE - 11 à 25, avenue du Général-Leclerc
94704 MAISONS-ALFORT Cedex. Tél. : 368.36.10

nfos...infos...infos...

Nouvelles brèves

● **Epreuve de Montbard annulée :** la course de bicross prévue à Montbard, en Bourgogne, le 9 mai est annulée pour des raisons indépendantes de la volonté des organisateurs.

● **Bicross indoor à Mulhouse :** le 10 juillet aura lieu à Mulhouse, en Alsace, une épreuve de bicross disputée en indoor dans le palais des foires de la localité.

● **Championnat d'Europe en France en 83 :** c'est officiel, la France accueillera l'an prochain le championnat d'Europe de bicrossing. Ce championnat se dispute chaque année sur une seule épreuve. Le circuit devant recevoir cette manifestation internationale est celui de Gruissan, dans l'Aude.

● **Stage en Hollande en août :** un stage de perfectionnement organisé sous la houlette de moniteurs hollandais aura lieu à Valkenswaard, en Hollande, du 16 au 21 août, entre les GP de Belgique et les Pays-Bas. Les concurrents intéressés peuvent s'inscrire en s'adressant à l'AFB, 15, fg Saint-Nicolas, 21200 Beaune.

● **Nouveau circuit de Beaune :** bientôt un nouveau circuit de bicross à Beaune. La municipalité ayant donné son feu vert, les travaux vont bientôt pouvoir commencer. Le terrain prendra place sur la « Montagne de Beaune ». Ce sera une piste modèle avec une infrastructure complète, incluant douches, wc, vestiaires, etc.

« Beaune nouvelle » pour les bicrossers bourguignons...

Des circuits autour de Paris

Décidément le bicrossing est en train de conquérir les abords immédiats de l'agglomération parisienne.

Il y a déjà le terrain de Vaux-le-Pénil où se déroulera le 25 avril la première épreuve du championnat 82, patronné par Moto Verte, Yéh !... Les établissements Lejeune sont actuellement en passe d'achever un circuit à Crêteil, en collaboration avec la municipalité. Enfin, Motobécane va, elle aussi, avoir son propre circuit. Mais la firme de Pantin, grosse cachotière, refuse obstinément de dévoiler le lieu de ce bicross-center. Nous allons lâcher nos reporters sur le coup...

Les escaliers de la gare Saint-Charles

Escalader les marches de la gare Saint-Charles à Marseille en bicross et par déplacement latéral, tel est le projet de quelques membres du Bicross club de Provence. Certes le parvis de la station SNCF compte quelques centaines de marches mais les Marseillais nous avaient habitués à plus d'audace : pourquoi pas l'escalier de Notre-Dame de la Garde ?

Peuchère, les autres bicrossers ne doivent pas rester inactifs. Aux amateurs parisiens, nous conseillons le parvis du Sacré-Cœur et aux Bourguignons, nous signalons qu'il y a aussi de beaux escaliers à Vézelay !

Calendrier international 1982

Si vous avez l'intention d'aller affronter les meilleurs bicrossers étrangers ou si, plus simplement, vous voulez les voir en action chez eux, sur leurs terrains, nous publions le calendrier international de la saison de bicross 82.

- 2 mai : GP du Japon.
- 2 mai : course inter en Espagne.
- 16 mai : course inter en Hollande (Eersel).
- 30 mai : course inter en Belgique (Waavre).
- 27 juin : course inter en France (Melun-Vaux-le-Pénil).
- 4 juillet : course inter en Angleterre.
- 25 juillet : championnat du monde aux USA (Ohio).

- 1^{er} août : GP de France (Altkirch).
- 15 août : GP de Belgique (Mol).
- 22 août : GP de Hollande (Waavre).
- 26 septembre : course inter en Hollande.
- 3 octobre : GP d'Angleterre.

Pour tous renseignements complémentaires, vous pouvez contacter le secrétariat sportif de l'AFB : Bernard Nicolas, rue des Crais-Challanges, 21200 Beaune. Tél. : (80) 22.66.88.

Attention : tous les pilotes qui désirent aller courir à l'étranger doivent être titulaires de leur licence et avoir une autorisation écrite de l'AFB.



infos...infos...infos..

Les équipes officielles pour 1982

Aux States la popularité du BMX est telle que les principaux constructeurs emploient tous des pilotes professionnels payés à prix d'or. Nous n'en sommes pas encore là en France, surtout avec notre franc qui périclite devant le dollar. Il n'empêche, 1982 marque un tournant. En effet, plusieurs équipes officielles viennent d'être créées respectivement par Motobécane, Peugeot, Number One, Rainbow et Laffitte. Chez Number One le team se compose de neuf pilotes : Philippe Nicolas (Torker) ; Claude Vuillemin (MCS) ; Fabrice Perez (MCS) ; Christophe Delarche (MCS) ; Philippe Piot (Red Line) ; Emmanuel Jeannin (SE Racing Ripper) ; Nicolas Mutin (Red Line) ; Rudy Nicolas (SE Racing Ripper) et Vincent Dufouleur (Red Line). Chez Motobécane, la scuderia se compose également de neuf bicrossers dont David Lebrun, Yan Catel, Yannick Pucel, Eric Billoué et Erika Legrand. Chez Peugeot, six pilotes défendront les couleurs du team : Olivier Imbert, Pascal Guionnet, Olivier Munsch, Francis Pe-

tersen et la jeune Valérie Huber. Luc Godé représentera les vélos Laffitte. Enfin, chez Rainbow, on comptera sur Stéphane, Christophe, Lionel et quelques autres, tous sur Super X.

A l'évidence, ça va chauffer en championnat de France !



Les bicross clubs français

Voici une liste non exhaustive des clubs de bicross où vous pourrez acquérir une licence et avoir tous les renseignements sur le bicrossing.

Bicross club de Bourgogne, 15, fg St-Nicolas, 21200 Beaune. Tél. : (80) 22.22.57. M. Nicolas.

Bicross club d'Altkirch, 5, rue de France, 68130 Altkirch. Tél. : (89) 40.91.08. M. Guionnet.

Association sportive St-Michel, BP 8, St-Georges, 86130 Jaunay-Clan. Tél. : (49) 90.10.31. M. Richebourg.

Bicross club de Vandoncourt, Croix cedex 566, 90100 Delle. Tél. : (84) 36.07.79. M. Maumier.

Bicross club châlonnais, 29 ter, rue Julien-Lerèvre, 71380 St-Marcel. Tél. : (85) 48.54.37. M. Jeanin.

Association sportive vélo cross trial acrobatique mixte romainas péageois, La Grande Martinette, 8, rue Foch, 26100 Romans. Tél. : (75) 02.28.28. M. Chevalier.

Bicross club Ile-de-France, Centre commercial des Moustiers, Vaux-le-Pénil, 77100 Melun. Tél. : (6) 452.48.70. M. Billon.

Bicross club d'Auvergne, 21-23, rue des Clos, 63000 Clermont-Ferrand. Tél. : (73) 24.09.74. M. Citerne.

Bicross club de Mauriac, Vidoc Moto, 15200 Mauriac. Tél. : (71) 68.15.42. M. Nougain.

Armor bicross club, 17, square Léon-Bourgeois, 35100 Rennes. Tél. : (99) 53.24.27. M. Fourel.

Bicross club de Rixheim, 2, rue des Caillies, 68170 Rixheim. Tél. : (89) 44.44.68. M. Munsch.

Bicross club lorrain, 46, route de Thionville, 57050 Metz. Tél. : (8) 730.32.09. M. Marconi.

Bicrossing Bretois, 55, rue de Lyon, 29000 Brest. Thierry.



Team PREMIER SPECIALISTE EN ILE-DE-FRANCE DU B.M.X.

TOUTES LES MEILLEURES MARQUES MONDIALES DU B.M.X. :
TORKER M.C.S. - S.E. RACING
MONGOOSE - DIAMOND BACK
BUFALO - MOTOBECANE - BATAVUS

FABRICANT DE PANTALONS ET SWEAT-SHIRTS BICROSSING BUFALO

**VENTE GROS - DEMI-GROS - DÉTAIL
TARIFS SUR DEMANDE**

**L'AMI DES SPORTIFS :
CENTRE COMMERCIAL DES MOUSTIERS
77530 VAUX-LE-PENIL - TEL. : (6) 452.48.70**

VELOS CROSS JACQUES LAFFITE

695f TTC

PRIX SPECIAL



**POUR LE PLAISIR DE TOUS,
TOUS TERRAINS**

Demander notre catalogue gratuit,
par retour de courrier à l'aide
du coupon à :

**JACQUES LAFFITE
Lignes Loisirs S.A.
54, rte de Paris
31150 FENOUILLET**

nom
prénom
adresse
code postal

**SUPER
MATCH**

**POUR
UNE POIGNEE
DE DOLLARS !**



Peugeot CPX 500 CONTRE MCS magnum 2000

Dans ce numéro « spécial bicross », nous ne pouvions que vous proposer des supers essais. Le premier d'entre eux est un comparatif extrêmement ambitieux puisque nous avons décidé de taper dans le haut de gamme, en opposant l'un des meilleurs engins américains du moment : le MCS Magnum 2000, au top modèle Peugeot : le CPX 500.

Match américano-« français », avec un vainqueur que vous pourrez vous faire offrir, contre une poignée — une grosse poignée — de dollars...





Grand total

	Peugeot	MCS
Présentation	2	1
Équipement	2	2
Poids	2	2
Position de conduite	1	2
Sécurité	2	2
Accélération	2	2
Tenue de piste	1	2
Comportement en course	2	1
Aptitude en sauts	1	2
Freinage	1	1
Fiabilité	2	2
total	18	19
Prix	2	1
Grand Total	20	20

court et galbé est également en alu. Il est placé à main droite. Dommage que le câble soit si long. Il effectue une boucle disgracieuse et risque d'être accroché par un concurrent.

Jusqu'ici, on ne peut qu'applaudir des deux mains et des deux pieds la qualité de l'équipement. On remarque néanmoins quelques points faibles. Tout d'abord le petit boîtier de pédales. Pour les bicrossers les plus âgés et donc les plus lourds, cela risque d'être un handicap. Déplorons aussi la selle. Rose et rembourrée, elle est belle et presque confortable. Toutefois, elle est lourde et un peu large. Enfin, il y a ces satanés poignées en plastique au guidon. Indignes d'un engin aussi sophistiqué : elles sont trop grosses et blessent les paumes du pilote. A changer tout de suite !

Passons maintenant à l'adversaire, le Magnum. Beaucoup de points communs dans l'équipement avec le CPX. En effet, les Américains ont eux aussi pris l'habitude de se fournir au Japon. Le cadre, réalisé avec beaucoup de soin est construit avec de nouveaux tubes répondant aux normes « US Grande A-American Aircraft », il est 100 % réalisé en acier au chrome molybdène. Cela lui permet d'afficher un poids de 1 640 g : un beau résultat. La fourche est une Tange à axe déporté comme sur le CPX. Idem aussi les roues : jantes alu Araya avec moyeux Suzue.

Mais le pignon de roue libre est un Sun Tour. Il dispose de 16 dents. Les pneus sont également des NTKK nippons, 20 X 2,125 à l'avant et 20 X 1,75 à l'arrière.

Le pédales est logé dans un gros boîtier avec, au surplus, un ensemble monobloc en acier Takagi. Un peu plus lourd que celui du Peugeot, cet ensemble est en revanche quasi indestructible. La couronne, en revanche est en alu et développe 42 dents. Ma potence et la platine du guidon sont en acier au chrome moly avec un serrage par 4 boulons six pans. Le guidon est d'origine japonaise. C'est un Win, bâti en alu. La selle, type course est un revêtement plastique. Très légère, elle est fixée sur une tige alu et maintenue par un collier également en alu, avec vis BTR. Au guidon, on découvre une plaque à numéro « hot plate » absente sur le Peugeot. Aux extrémités les poignées anatomiques sont de très confortables AME en caoutchouc noir.

Mentionnons également les pédales en acier HTI made in Japan. Aucune lacune donc sur le Magnum, si ce n'est peut-être les boulons de tension de chaîne comme en possède le CPX. Toutefois, on pourra saluer l'homogénéité de l'ensemble et le choix d'éléments de qualité. Difficile ici de dépasser nos deux rivaux. Mettons-les donc à égalité.

Peugeot	2
MCS	2

Poids en ordre de marche

Le poids est un facteur déterminant surtout pour les engins qui prétendent grimper sur le podium comme ce Peugeot CPX 500 et le MCS Magnum. Il s'agit nous l'avons dit de deux produits 100 % compétition, et à ce titre ils jouent tous deux la carte de la légèreté. D'une manière différente certes : en misant sur l'alu

Match américano-« français » disons-nous plus haut, en prenant soin de mettre l'adjectif français entre guillemets. En effet, tout le monde connaît « Peugeot », une firme « ben d'chez nous » qui fabrique des voitures, des mobs et des vélos réputés. Aussi, en choisissant Peugeot, nous pensions bien tourner notre regard vers la ligne bleue des Vosges et aider au développement de l'industrie française en général et à celle du bicross en particulier.

Que nenni : car notre CPX a les « yeux bridés ». La canaille n'est pas fabriquée à Valentigney, Montbéliard ou Sochaux, mais du côté de Tokyo... Les bras nous en sont tombés. Néanmoins, comme l'engin présente bien, nous lui avons pardonné sa naissance orientale. Après tout, si Peugeot a décidé de le naturaliser français, c'est son affaire. En ce qui nous concerne, nous trouvons que le CPX 500 est tout à fait qualifié pour affronter le MCS Magnum qui n'hésite pas, lui aussi, à adopter bon nombre d'éléments made in Japan. C'est un fait indéniable : à l'heure actuelle, les Japonais et les Chinois de Taïwan sont devenus super forts pour tout ce qui touche à la fabrication et l'équipement de nos BMX préférés. Même les Ricains, pourtant à l'origine du bicross et très forts pour tout ce qui concerne les alliages spéciaux sont battus par les Japs, alors...

Bon, on ne va pas vous tartiner des pages sur l'identité de nos bécanes. Vous avez hâte de les confronter, de les voir au coude à coude. D'accord les copains, va y avoir du sport et que le meilleur gagne...

Présentation :

Fidèle représentant de l'école US, le Magnum 2000 possède un cadre en acier au chrome molybdène. L'ensemble est d'ailleurs chromé couleur argent, avec les jantes alu, moyeux du même métal, ainsi que la couronne de pédales. Ça brille, ça fait sérieux, mais ça manque un peu de fantaisie. Ce n'est pas la selle et les pneus noirs ou les bourrelets de protection gris qui mettent de la fantaisie.

Côté Peugeot, en revanche, c'est la grande frime. Le chassis est émaillé dans un rouge-rose métal très

réussi. Les jantes en alu sont anodisées rose, comme la tige de selle, le guidon, les moyeux, les pédales, les freins, la selle est rose et les protections sont dans le même ton. De la belle ouvrage, et lorsqu'on voit le Magnum et le CPX côté à côté, on a tout de suite envie d'enfourcher le Peugeot !

Peugeot	2
---------	---

MCS	1
-----	---

Équipement :

là nous avons carrément disséqué les deux concurrents, passant leur équipement au crible. Le CPX comme nous le signalons, est complètement made in Japan. Il adopte donc les meilleurs éléments nippons. Le cadre et la fourche sont des Tange en acier au chrome-moly. Le pédales, malheureusement, reçoit un petit boîtier, mais les manivelles et le plateau proviennent de chez Takagi et sont en alu anodisé. La tige de selle nervurée est également en alu, tout comme le collier fixé par vis BTR ; la platine et la potence Mx2 Nitto. Le guidon est lui aussi fabriqué par Nitto, et en alu s'il vous plaît. Tout cela est bien entendu anodisé vieux rose et procure le plus bel effet. Poursuivons nos investigations avec les roues. Les moyeux en alu sont des Suzue (super qualité). Les jantes alu anodisés sont bien sûr des Araya (c'est ce qui se fait de mieux). D'un diamètre de 20 X 1,75, elles sont chaussées d'excellents pneus japonais NTKK 20 X 2,125 à l'avant et 20 X 1,75 à l'arrière. Pneu arrière plus étroit et moins sculpté que son homologue avant donc : normal, il ne faut pas perdre la moindre parcelle de puissance.

Les pédales en alu sont elles aussi anodisées. De marque MKS, elles possèdent une forme anatomique très réussie. Le pignon de roue libre possède 16 dents d'origine. Il est fabriqué par Yamashita (encore un grand nom). La chaîne est une excellente HEC. Le freinage est assuré par un seul frein arrière. Il s'agit d'un Cherry avec des mâchoires Cherry. Le levier,

pour le CPX 500 et sur l'acier au chrome moly pour le MCS. Fait surprenant : tous deux parviennent au même résultat, avec un poids mesuré de 10,5 kg. Emballez, c'est pesé : égalité.

Peugeot	2
----------------	----------

MCS	2
------------	----------

Position de conduite

Il est très important de se sentir parfaitement à l'aise aux commandes surtout lorsqu'on enfourche un engin de compétition où chaque détail doit être pensé pour vous permettre de rouler avec un maximum d'efficacité.

Les guidons alu n'appellent pas de critique. Ils sont tous deux d'un dessin acceptable. La largeur est très voisine : 600 mm pour le Peugeot contre 590 mm pour le MCS. C'est une bonne valeur qui apparaît convenable à une majorité de bicolosses. Les leviers de freins courts et galbés sont identiques. Ils sont facilement actionnés par deux doigts. De plus, la pression à exercer n'est pas excessive. Normal : les freins arrière sont les mêmes : Cherry.

La longueur des manivelles n'appelle pas de réserve : on peut pédaler sans toucher aux bosses. Les pédales sont accrocheuses mais les MKS alu du Peugeot réunissent davantage de suffrages que les HTI acier du Magnum.

Les selles sont bien sûr réglables en hauteur. Moins confortable, le siège du MCS est en revanche mieux profilé et procure moins de gêne pour faire des acrobaties.

Restent les poignées. Et c'est là que va se faire la différence. Les éléments en plastique montés sur le Peugeot sont indignes d'un tel engin. Leur diamètre est excessif, et, de plus on ne peut tenir longtemps le guidon sans mettre des gants.

Au contraire les poignées du MCS sont souples et moelleuses, bien dessinées et autorisent un pilotage confortable et sans aucune gêne. C'est l'élément qui va donner un léger avantage au Magnum.

MCS	2
------------	----------

Peugeot	1
----------------	----------

Sécurité

Un bicross n'est pas simplement un jouet. C'est un engin de compétition destiné à de jeunes enfants. A ce titre, il doit offrir un maximum de sécurité au pilote. D'ailleurs l'AFB est très stricte à cet égard, édictant des règles précises et bannissant tout ce qui risque de blesser, notamment en cas de chute.

Peugeot et Magnum sont conscients de cet impératif de sécurité. Bien entendu, les deux engins sont dépourvus de parties coupantes ou pointues. Pas de

frein avant comme le veut la règle. La barre du guidon, la potence et le tube de cache sont bien protégés par des manchons. Les extrémités des pédales du CPX sont arrondies : une bonne chose en cas de choc. Bien entendu, les deux leviers de freins, très courts possèdent une boule de protection : conclusion, on peut tomber sans trop de bobos.

Peugeot	2
----------------	----------

MCS	2
------------	----------

Accélérations

Pas facile de mesurer les accélérations, car elles dépendent bien sûr du pilote, de la démultiplication et du poids.

Le MCS de notre essai développait 42 x 16 contre 44 x 16 pour le CPX. Sur une distance de 50 mètres, le Magnum prend tout d'abord l'avantage car il tire légèrement plus court. Ensuite, le Peugeot comble son retard et revient sur son adversaire pour passer la ligne quasiment à son niveau. Les deux vélos sont très vifs, ils se lancent très rapidement et font preuve, dès les premiers mètres d'une vitesse supérieure à la moyenne, ce qui justifie parfaitement leur appellation « compétition ».

Peugeot	2
----------------	----------

MCS	2
------------	----------

Tenue de piste

Réalisés en acier au chrome moly, nos deux cadres confèrent une excellente sensation de rigidité. Ça ne tortille pas lorsqu'on actionne les manivelles ! Le Magnum est légèrement favorisé par son empattement supérieur à celui du CPX 500 (930 mm contre 910 mm).

Avantage donc au Magnum surtout avec des pilotes d'un grand gabarit.

MCS	2
------------	----------

Peugeot	1
----------------	----------

Comportement en courbe

Pour avoir une bonne agilité, un bicross doit être léger, rigide et pas trop long (mais pas court non plus) et posséder de bons pneus. Côté pneumatique, c'est l'égalité complète, puisque nos deux engins sont équipés d'excellents NTKK japonais très accrocheurs. Sur terrain très sec, ils décrochent progressivement, ce qui évite tout dérapage dangereux. La légèreté, ça va merci. Avec 10,5 kg on est déjà dans les poids plume. A cet égard, le MCS semble plus léger à manœuvrer que le Peugeot. Toutefois, il est plus paresseux pour virer dans les courbes très serrées,

ceci en raison des 20 mm d'empattement supplémentaires. En revanche, dans les grandes courbes et les vélodromes, il passe avec aisance grâce à son excellente répartition des masses. Disons, en conclusion que le Peugeot est plus facile à conduire en courbe, mais que le Magnum sait être plus efficace lorsqu'il est piloté par un conducteur expérimenté.

Peugeot	2
----------------	----------

MCS	2
------------	----------

Aptitude aux sauts

Qu'est ce qu'un bicross sinon une bicyclette pour faire du cross ? A l'évidence ce type d'engin doit avant tout exceller dans ce qui fait la caractéristique essentielle du cross : les sauts.

Ici le Magnum très rigide et sûr prend un petit avantage. Il saute bien en ligne. Le pilote en fait ce qu'il veut ; il monte ou allonge le saut à sa convenance. Le Peugeot se comporte remarquablement aussi. En l'air, il permet l'exécution de figures très spectaculaires. Cependant, il possède un comportement sensiblement plus versatile. En effet, alors que le Magnum pardonne des erreurs, le CPX les traduit en réception parfois fantaisistes. Là encore, c'est très relatif et l'on ne peut qu'applaudir aux performances « kangourouesques » de nos deux adversaires.

MCS	2
------------	----------

Peugeot	1
----------------	----------

Freinage

En dépit de l'excellente adhérence procurée par les pneumatiques, le freinage n'est généralement pas à la hauteur des performances de ces deux vélo-cross. Tous deux sont équipés de freins arrière Cherry lesquels ne confèrent que des décélérations paresseuses. On aimerait plus de vigueur. Sans doute obtiendra-t-on une plus grande efficacité en faisant l'acquisition de patins plus tendres ? Mais rien n'est moins sûr car il semble que la rigidité du mécanisme de frein soit en cause. Pas de doute, ici il faudrait du Shimano !

Peugeot	1
----------------	----------

MCS	1
------------	----------

Fiabilité

Départs, sauts, chutes, rien n'a été épargné à nos deux bicross, lesquels ont magnifiquement supporté l'épreuve. Des roues voilées aisément redressées, voilà les seuls stigmates qu'accusaient nos engins au terme d'une journée d'essais. Pourtant, nous ne les avons pas ménagés. Mieux : le Peugeot a même exécuté quelques cascades spectaculaires sans confirmer les craintes que nous émettions sur une hypothétique faiblesse du boîtier de pédalier. A l'évidence, nos deux vélos-cross méritent une bonne note et justifient parfaitement leur prix « haut de gamme ».

MCS	2
------------	----------

Peugeot	2
----------------	----------

Prix
2 100 F pour le Peugeot contre 2 950 F pour le MCS. Les chiffres parlent d'eux-mêmes. On constate ici que le dollar à 6,30 F altère sensiblement la compétitivité du Magnum affiché 40 % plus cher que son concurrent.

Peugeot	2
----------------	----------

MCS	1
------------	----------

Conclusion

Match très serré que celui qui oppose le MCS Magnum 2000, champion de l'industrie US, au Peugeot CPX 500, représentant « franco-nippon ». En fait les chiffres de notre tableau traduisent bien la personnalité de ces deux engins. Sur le plan performance le MCS totalise 19 points contre 18 au Peugeot. Le Magnum s'avère légèrement plus efficace, plus « pro » que son adversaire, lequel il faut le signaler se défend à merveille et donne une excellente réplique au vélo américain. Il convient de souligner que nous avons affaire ici à deux engins de grande classe qui sont de véritables bicross de compétition à même de satisfaire les clients les plus exigeants.

Au grand total, l'écart entre Peugeot et MCS s'amenuise car il est alors pondéré par le prix jouant en faveur du CPX 500. La conclusion apparaît d'elle-même : si vos parents n'ont pas de problèmes d'argent, choisissez le MCS Magnum, sinon optez pour le Peugeot CPX : dans les deux cas, vous ferez un bon choix !

Fiches techniques

	Peugeot CPX 500	MCS Magnum 2000
Châssis	acier chrome moly	acier chrome moly
Fourche	Tange acier	Tange acier
Jantes	chrome moly	chrome moly
Pneus	Araya alu	Araya alu
Dimension Av	NTKK	NTKK
Dimension Ar	20 x 2,125	20 x 2,125
Moyeux	20 x 1,75	20 x 1,75
Pédalier	Suzue	Suzue
	alu Takagi	monobloc
Pédales	MKS alu	acier Takagi
Roue libre	Yamashita	HTI acier
Démultiplication	44 x 16	Sun tour
Chaîne	KEC	42 x 16
Guidon	alu Nitto	Sedis
Potence	alu Nitto	alu Win
Frein Ar	Cherry alu	acier Win
Largeur guidon	600 mm	Cherry alu
Empattement	910 mm	590 mm
Poids	10,5 kg	930 mm
Prix TTC	2 100 F	10,5 kg
Disponibilité	mai-juin	2 950 F
Constructeur ou importateur	Peugeot-Cycles Beaulieu 25700 Valentigney	immédiate Number One, 35, rue des Chavannes, 71380 St-Marcel

INTERVIEW

René Nicolas
directeur sportif
de l'AFB

«LES MOLLETS FRANCAIS VALENT BIEN LES MOLLETS RICAINS!»

Le bicrossing, sport tout nouveau en France, a d'emblée suscité la création de nombreux clubs. Ceux-ci sont affiliés à l'AFB (Association française de bicrossing), qui édicte les règlements sportifs et encadre l'organisation des championnats. Association régie par la loi de 1901, l'AFB fait preuve d'un impressionnant dynamisme. Son directeur sportif, René Nicolas, est continuellement par monts et par vaux, homologuant des circuits, conseillant des constructeurs, traçant des terrains et surveillant l'organisation des différentes épreuves sanctionnées par l'AFB. Pour faire le point sur le développement sportif du bicrossing en France et sur l'action de l'AFB, nul autre que lui n'était plus qualifié pour répondre aux questions de Moto Verte.

Moto Verte : Avant d'entrer dans le fonctionnement de l'AFB, il serait bon de faire la connaissance de celui qui est un peu sa cheville ouvrière ; qui êtes-vous René Nicolas ?

René Nicolas : Je suis né le 24 décembre 1950 en Saône-et-Loire, à Louans. Depuis 13 ans je suis installé à Beaune où j'ai été commerçant. C'est de cette manière que j'ai rencontré le bicrossing lorsqu'Alain Kuligowski a découvert ce sport aux USA et qu'il en a parlé à Marcel Seurat, mon patron de l'époque. Je m'y suis tout de suite intéressé et je m'y intéresse encore puisqu'il occupe la majorité de mon temps. Je travaille pratiquement à temps complet pour l'Association française de bicrossing. Je m'occupe de la promotion, de la publicité, de l'organisation des compétitions ... Il y a du pain sur la planche.

M.V. : Refaisons un peu d'histoire. En 1979, ce sport est arrivé en France et on a vu la naissance de la Fédération française de bicrossing. Comment en est-on arrivé à l'AFB ?

R.N. : Lorsque le bicross a commencé à se développer, il y a eu une réunion à Paris à la chambre syndicale entre les constructeurs et importateurs et les responsables de la FFB. Des compétitions avaient déjà été organisées, mais sans véritable encadrement : pas de licences, pas d'assurance. Nous avons donc décidé de créer une nouvelle autorité de tutelle et c'est ainsi qu'est née, le 1^{er} mars 1981, l'Association française de bicrossing, qui s'est peu à peu substituée à la FFB.

M.V. : Qui dirige l'AFB, outre René Nicolas ?

R.N. : Le président est Raymond Imbert. Il est d'Hirsingue dans le Haut-Rhin. Le vice-président est Denis Mourier, de Delle. Le secrétaire général est Bernard Nicolas, de Beaune.

M.V. : Combien de clubs sont aujourd'hui affiliés à l'AFB ?

R.N. : Nous avons pour le moment 23 clubs officiellement affiliés. Plus important : 51 clubs sont actuellement en cours d'affiliation. Toutefois, nous recevons une demande d'affiliation par jour. En gros, cela représente pour l'instant 600 membres actifs et 250 licenciés à l'année.

M.V. : Parlons donc des licenciés. Comment cela se passe actuellement pour courir ? Où peut-on obtenir sa licence ?

R.N. : Il y a deux possibilités : soit être licencié à la journée, soit à l'année. En fait le coureur n'a pas intérêt à prendre une licence à la journée, car elle coûte 30 F contre 90 F pour une licence annuelle. Cette licence est obligatoire, surtout pour une question d'assurance. Pour l'obtenir il convient de présenter un certificat médical et deux photos.

M.V. : Justement, comment sont assurés les jeunes bicrossers qui prennent part à une compétition ?

R.N. : L'AFB a souscrit une assurance très complète, qui couvre parfaitement le pilote licencié, tant en France qu'à l'étranger, en course comme à l'entraînement.

M.V. : Cette assurance est-elle souscrite auprès de la mutuelle des sports ?

R.N. : Non, il s'agit d'une compagnie privée avec laquelle nous n'avons pas le moindre problème.

M.V. : Bien, venons-en à la compétition proprement dite. Que doit faire un jeune qui veut courir en bicross ?

R.N. : Tout d'abord, il doit entrer dans un club car c'est par l'intermédiaire de son club qu'il obtiendra la licence obligatoire. Sur la licence, il y a un numéro et c'est le numéro qu'il portera toute l'année sur la plaque de son bicross. Ensuite, il lui suffit de se présenter au départ d'une course, de remplir son bulletin d'engagement et de courir. Les droits d'engagement varient de 10 à 20 F par épreuve. Le pilote est classé dans une catégorie précise : junior, expert ou fille. Sont juniors les débutants qui n'ont pas encore marqué suffisamment de points pour devenir experts. Dans chacune de ces catégories, il y a des classes d'âge.

M.V. : Bien, le pilote est licencié. Il a rempli son engagement et payé ses droits. Peut-il alors courir avec n'importe quel matériel ?

R.N. : Non, bien sûr, il doit utiliser un vélo homologué. Il s'agit d'une homologation formelle mais il y a un contrôle technique au départ de chaque épreuve. Le vélo doit être dépourvué au maximum. Les suspensions sont interdites,

interdit aussi le frein avant, jusqu'à l'âge de 16 ans ; les pièces coupantes comme le carter de chaîne, les pièces pointues... Le guidon, la potence et la partie supérieure du cadre doivent être recouverts de bourrelets de protection en mousse. Les extrémités du guidon doivent être bouchées. Côté équipement du pilote, nous imposons un pantalon serré à la cheville (jeans ou pantalon cross), des gants, un maillot à manches longues et un casque. Les chaussures sont libres : tennis, canevas, baskets, etc.

M.V. : En 1982, c'est le grand départ des championnats de France ?

R.N. : Oui, mais nous avons déjà fait courir un championnat en 1981, sur 3 épreuves. Cette année, le championnat de France va se disputer sur cinq épreuves et la première aura lieu le 25 avril à Vaux-le-Pénil, en Seine-et-Marne.

M.V. : Le pilote paie pour courir, mais y a-t-il des prix en espèces à l'arrivée comme aux USA ?

R.N. : Non, pas pour l'instant, ni en France, ni en Europe, d'ailleurs. Les vainqueurs reçoivent des coupes et marquent des points en championnat.

M.V. : Comment se déroulent les courses ?

R.N. : Tout d'abord, on répartit les pilotes en différentes séries de huit coureurs : ce sont les « races » qui servent à qualifier les meilleurs. Ensuite, les huit plus rapides se retrouvent en quart de finale, demi-finale ou finale selon le nombre d'engagés. Il y a aussi des séries open qui rassemblent les premiers de chaque catégorie. Au total, avec les entraînements, un pilote est assuré de faire une bonne journée de bicross, même s'il n'est pas qualifié pour les finales...

M.V. : Il n'aura donc pas de problème pour dormir le soir ! Bien, voyons maintenant l'avenir du bicrossing. Comment le prévoyez-vous au sein de l'AFB ?

R.N. : Moi, l'avenir du bicrossing en France, j'y crois énormément et cela fait d'ailleurs trois ans que j'y crois. Le bicross prend une ampleur phénoménale et nous avons même des difficultés à maîtriser cette croissance. Ainsi, en va-t-il des pistes. Chaque club veut naturellement avoir son circuit, mais moi, je suis chargé



d'homologuer les terrains. Je dois donc me rendre sur place pour visiter chaque piste avant l'organisation d'une compétition. Cela représente un gros travail, parfois de longs déplacements, mais c'est le signe que le bicross est en plein essor.

Côté licenciés, c'est également en augmentation et nous pensons atteindre le nombre de 2 000 licenciés fin 82.

A cet égard, le trophée Motobécane provoque un afflux de demandes. Ainsi nous avons déjà 300 candidatures de pilotes désirant y participer.

M.V. : Quels sont vos rapports avec les fédérations étrangères ? Existe-t-il une instance internationale de bicrossing ?

R.N. : Je fais partie de la fédération internationale, l'IBMXF, à laquelle l'AFB est affiliée.¹ J'y représente la France pour tous les problèmes sportifs et je m'occupe d'ailleurs du sport pour toute l'Europe. L'IBMXF regroupe de très nombreux pays : USA, Allemagne, Canada, Colombie, Angleterre, Hollande, Japon, Danemark, Venezuela, Australie, Belgique, Chili et l'Espagne. Nous sommes également en pourparlers pour l'affiliation de l'Autriche, la Norvège, la Trinité, Saint-Domingue, la République Sud-Africaine et l'Arabie Saoudite, Hong-Kong, l'Italie et la Grèce...

M.V. : Est-ce que les constructeurs français et les importateurs vous apportent une aide pour la promotion du bicross ?

R.N. : Cette année Motobécane aide directement l'AFB au moyen d'une subvention. En échange, nous organisons leur trophée dans le cadre des courses de championnat de France. Motobécane, Peugeot, Lafitte et Number One ont créé des équipes officielles. Elles assistent donc directement les pilotes. En leur permettant de progresser et de devenir plus performants, cela améliore l'image de marque du bicrossing en France.

Il est dommage que les relations entre les constructeurs soient d'emblée aussi tendues. Hormis Motobécane qui joue le jeu, on constate un début de « foire d'empoigne » entre les différentes firmes. Mais avant de vendre des vélos, il faut développer le sport, mettre en place des structures et le reste suivra...

M.V. : Quels sont vos rapports avec les pouvoirs publics ? Sont-ils en général pour ou contre le bicrossing ?

R.N. : Nous avons la chance d'avoir à Beaune M. Girardin, lequel s'occupe, sur le plan national des offices des sports. Il a fait paraître dans la revue « Le sport dans la cité » (un bulletin adressé à toutes les villes qui disposent d'un office des sports), un article très élogieux sur le bicrossing. Cela nous ouvre de nombreux horizons. Nous avons aussi des contacts avec le ministère de la Jeunesse et des Sports, en vue d'une reconnaissance au niveau national de l'AFB.

M.V. : Parlons maintenant de la valeur de la France dans les confrontations internationales. Les bicrossers tricolores font-ils bonne figure face aux meilleurs étrangers ?

R.N. : Il est certain que les pilotes américains avaient, au départ, près de dix années d'avance sur nous. Mais désormais, nous avons du matériel aussi sophistiqué que le leur. Au surplus les mollets de nos gamins sont aussi bons que ceux des Ricains. En revanche, ils ont une expérience que nous ne pouvons égaler en quelques mois. C'est sans doute l'absence d'un grand nombre de pistes qui constitue notre principal handicap. Toutefois nous avons eu la preuve, au mois d'octobre dernier, lorsque nous sommes allés aux USA nous mesurer aux Ricains sur leurs terrains que nous n'étions pas ridicules, puisque nous avons pris une 1^{re}, une 3^e et une 5^e place. La présence d'un champion du monde « officieux » a suscité une émulation et donné des ailes à nos jeunes coureurs.

En Europe, les plus rapides sont pour l'instant les Hollandais, qui sont très nombreux à pratiquer le bicross. C'est en s'appuyant sur une large base que l'on obtient une solide élite. C'est pourquoi, avant de songer à former des champions, nous préférons faire du bicross un sport de masse. Ainsi l'an prochain, nous songeons déjà à structurer les championnats, à créer des championnats de ligue, avec des délégués responsables au niveau des provinces.

M.V. : Dernière question : le bicross connaît-il en France un développement homogène sur l'ensemble du territoire ?

R.N. : Tout a commencé en Bourgogne, puis le bicross a gagné l'Alsace. Là-bas, il s'est créé de nombreux clubs contrairement à la Bourgogne qui est demeurée un peu en retrait avec les seuls clubs de Chalon et Beaune. En revanche, c'est le boum en Provence et en Languedoc-Roussillon. Chez eux, c'est le raz de marée. Ce n'est pas là le fait du hasard, c'est à cause du soleil. Aux USA, le bicrossing marche aussi très fort, en Californie et en Floride. Il est quand même plus facile de piloter et de rouler sur une piste sèche que dans la boue !

M.V. : Merci, René Nicolas, pour ces précisions. Bonne chance à l'AFB et longue vie au bicrossing français !...

SPORT

début de saison en fanfare pour les Bourguignons !

Si la saison officielle de bicrossing ne débute que le 25 avril avec la première étape du championnat de France et le Trophée Motobécane (à Vaux-le-Pénil, près de Melun) les bicrossers n'ont pas attendu la fin de l'hiver pour appuyer avec fougue sur les manivelles. Plusieurs épreuves nationales se sont disputées dans le sud de la France, à Cannes, Montélimar, Marseille, Apt et Védène. Ces épreuves ont été émaillées par de belles empoignades entre les très véloques Beaunois qui ont tout de même rencontré une très forte opposition de la part des pilotes méridionaux.

EPREUVES NATIONALE DE CANNES (7 FEVRIER) RESULTATS

Catégorie 6 - 7 ans :

- 1^{er} - Nicolas Rudy (Beaune).
- 2^e - Trucchi (Azur Bicross club - Cannes).
- 3^e - Grillet Nadège (Beaune).
- Michaud Michaël (1^{er} des 6 ans - Chalon-sur-Saône).
- Frizzi (2^e des 6 ans - Cannes).
- 4^e - Eysseric Stéphane (Cannes).

Catégorie 9 - 10 ans :

- 1^{er} - Cottin Xavier (Marseille).
- 2^e - Bellang Christophe (Beaune).
- 3^e - Aiken (Cannes).
- 4^e - Laborde Armand (Chalon-sur-Saône).
- 5^e - Eysseric Olivier (Cannes).

Catégorie 11 ans :

- 1^{er} - Perez Fabrice (Beaune).
- 2^e - Grillet Sylvain (Beaune).
- 3^e - Fouque (Cannes).

Catégorie 12 ans :

- 1^{er} - Gassin Eric (Apt).
- 2^e - Bravard Julien (Chalon-sur-Saône).
- 3^e - Flachard Laurent (Marseille).
- 4^e - Plissonnier Jérôme (Beaune).
- 5^e - Petrilli (Cannes).
- 6^e - Bertolla (Cannes).

Catégorie 13 ans :

- 1^{er} - Gallardo Christophe (Digne).
- 2^e - Guinot Olivier (Chalon-sur-Saône).
- 3^e ex - Mosse Frédéric (Marseille).
- Lacan Vincent (Marseille).
- 5^e - Marichez Nicolas (Marseille).
- 6^e - Mattey Jean-Pierre (Cannes).

Catégorie 14 ans :

- 1^{er} - Delarche Christophe (Beaune).
- 2^e - Martinez Luc (Marseille).
- 3^e - Benvenutti David (Marseille).
- 4^e - Castelain J.-Christophe (Marseille).
- 5^e - Balensi Jean-Michel (Marseille).
- 6^e - Milhaud Gérard (Marseille).

Catégorie 15 ans :

- 1^{er} - Vuillemot Claude (Beaune).
- 2^e - Gullen Lionel (Apt).
- 3^e - Piot Philippe (Beaune).

Catégorie 16 ans et plus :

- 1^{er} - Nicolas Philippe (Beaune).
- 2^e - Zenere (Cannes).
- 3^e - Lombard Stéphane (Marseille).
- 4^e - Richard Jérôme (Paris).
- 5^e - Monga Jacques (Cannes).

La première confrontation a été organisée le 7 février à Cannes par le bicross club local. Bon circuit, organisation efficace et soleil : tous les ingrédients se sont trouvés réunis pour faciliter les évolutions de 80 jeunes coureurs engagés. Les victoires se sont trouvées partagées entre les pilotes du bicross club de Beaune et les locaux. Les Bourguignons s'adjugeaient 5 catégories sur 8. Mais Xavier Cottin de Marseille, Eric Gassin d'Apt, et Christophe Gallardo de Digne enlevaient leurs catégories respectives.

Un mois et demi plus tard, le 21 mars, tout ce petit monde se retrouvait sur la magnifique piste de Montélimar où le tout récent bicross club de Montélimar y inaugurait son tout nouveau terrain.

Toujours le soleil, déjà une bonne organisation et nouveau « carton » du bicross club de Bourgogne qui s'adjugeait une majorité de catégories, à l'exception de la classe « 6 ans » remportée par Eric Lescure (Apt) ; la classe « 10 ans » dominé par Olivier Imbert d'Altkirch et la catégorie « 11 ans » gagnée par David Tourniaire, de Bourg-de-Péage.

L'épreuve suivante se disputait toujours au soleil, à Marseille sur le circuit de Sainte-Marguerite. 93 pilotes participaient à cette compétition organisée par le bicross club de Provence en ce dimanche 4 avril. De nouveau, les bicrossers bourguignons imposaient leur suprématie, mais le Marseillais Stéphane Lombard remportait la catégorie 16 ans tandis qu'Eric Lescure (Apt), Franck Valero (Védène) et Xavier Robleda (BC biterrois) sauvaient l'honneur des Provençaux dans leurs classes respectives. Le week-end de Pâques était particulièrement chargé avec deux épreuves sur deux nouveaux circuits du Vaucluse : Apt et Védène.

Récemment affilié, le bicross club d'Apt organisait donc, le dimanche 11 avril, sa première épreuve inter-régionale. De nouveau le soleil et ciel bleu ont été de la fête. Chacun a pu apprécier la sélectivité de la piste, une piste très spectaculaire avec ses enchaînements de bosses et ses virages relevés. Au surplus, le circuit est visible à 100 % par les spectateurs, lesquels disposent, de surcroît de tribunes pouvant accueillir 280 personnes ! Le luxe.... Comme à plusieurs reprises en ce début de saison, on s'attendait à un duel opposant les pilotes du team Number One « Les Bourguignons » aux meilleurs Provençaux, équipés par Rainbow.

Malheureusement, cette dernière équipe était handicapée par l'absence de quelques-uns de ses meilleurs pilotes et par de nombreuses chutes dans les séries préliminaires. Stéphane Lombard, vainqueur à Marseille et Xavier Cottin manquaient donc à l'appel. Seuls deux pilotes de Védène, Vallero et Bellang, parvenaient à tenir tête aux imbattables Bourguignons, lesquels, une nouvelle fois, trusaient la majorité des catégories. Le Dignois Christophe Gallardo aura été le grand malchanceux de cette journée. Après avoir gagné toutes les courses de qualifications il était éliminé dans la finale par un accrochage ! Le lendemain, lundi de Pâques, le « bicross circus » plantait ses tréteaux à une cinquantaine de kilomètres d'Apt, sur le circuit de Védène. Et de nouveau, les Beaunois y décrochaient une bonne série de places d'honneur. Toutefois la fatigue se faisait sentir, ce qui permettait aux Provençaux de sauver l'honneur en glanant des succès dans quelques catégories ! Décidément, le soleil semble réussir aux licenciés du B.C. Bourgogne ! Aussi nous leur en souhaitons beaucoup dans les prochaines épreuves, en particulier à Melun le 25 avril.

COURSE NATIONALE MONTELIMAR (21 MARS) RESULTATS

Catégorie 6 ans et moins :

- 1^{er} - Lescure Eric (B.C. du Pays d'Apt)
- 2^e - Michaud Michaël (B.C. Châlon-sur-Saône)
- 3^e - Imbert Stéphanie (B.C. Altkirch)
- 4^e - Sanchez Didier (B.C. Provence - Marseille)

Catégorie 7 ans :

- 1^{er} - Nicolas Rudy (B.C. Bourgogne - Beaune)
- 2^e - Plissonnier Thomas (B.C. Bourgogne - Beaune)
- 3^e - Grillet Nadège (B.C. Bourgogne - Beaune)
- 4^e - Lapeyre Eric (B.C. Evasion - Védène)

Catégorie 9 ans :

- 1^{er} - Bellang Christophe (B.C. Bourgogne - Beaune)
- 2^e - Hinault Philippe (B.C. Bourgogne - Beaune)
- 3^e - Degert Pierre-Alain (B.C. chalonnais)
- 4^e - Beaudoin Stéphane (B.C. Bourgogne - Beaune)
- 5^e - Fournier Philippe (B.C. Bourgogne - Beaune)
- 6^e - Uzel Xavier (B.C. Bourg-de-Péage)
- 7^e - Bruckert David (B.C. Bourgogne - Beaune)

Catégorie 10 ans :

- 1^{er} - Imbert Olivier (B.C. Altkirch)
- 2^e - Cottin Xavier (B.C. Provence - Marseille)
- 3^e - Jahan Loïc (B.C. Provence - Marseille)

Catégorie 11 ans :

- 1^{er} - Tourniaire David (B.C. Bourg-de-Péage)
- 2^e - Grillet Sylvain (B.C. Bourgogne - Beaune)
- 3^e - Perez Fabrice (B.C. Bourgogne - Beaune)
- 4^e - Macari Manuel (B.C. Montélimar)
- 5^e - Duprat Laurent (B.C. Provence - Marseille)
- 6^e - Chretien Stanley (B.C. Evasion - Védène)
- 7^e - Citerne Sylvie (B.C. Clermont-Ferrand)

Catégorie 12 ans :

- 1^{er} - Mutin Nicolas (B.C. Bourgogne - Beaune)
- 2^e - Gassin Eric (B.C. du Pays d'Apt)
- 3^e - Laronze Fabrice (B.C. Bourgogne - Beaune)
- 4^e - Jeannin Emmanuel (B.C. chalonnais)

Catégorie 13 ans :

- 1^{er} - Berthiaux Christophe (B.C. Bourg-de-Péage)
- 2^e - Leleux Philippe (B.C. Bourg-de-Péage)
- 3^e - Guinot Olivier (B.C. Chalonnais)
- 4^e - Cortot Pierre (B.C. Bourgogne - Beaune)
- 5^e - Gallardo Christophe (Digne)
- 6^e - Valery Christophe (B.C. Provence - Marseille)
- 7^e - Coustaury Philippe (B.C. Bourg-de-Péage)
- 8^e - Dalco Stéphane (B.C. Provence - Marseille)

Catégorie 14 ans :

- 1^{er} - Delarche Christophe (B.C. Bourgogne - Beaune)
- 2^e - Citerne Denis (B.C. Clermont-Ferrand)
- 3^e - Payot Luc-Jean (B.C. Bourg-de-Péage)
- 4^e - Cerdan Claude (X)
- 5^e - Truchot Gérard (B.C. brestois)
- 6^e - Chagnard J.-François (B.C. chalonnais)
- 7^e - Cornil Pierre (B.C. Bourg-de-Péage)
- 8^e - Castelain J.-Christophe (B.C. Provence - Marseille)

Catégorie 15 ans :

- 1^{er} - Vuillemot Claude (B.C. Bourgogne - Beaune)
- 2^e - Piot Philippe (B.C. Bourgogne - Beaune)
- 3^e - Courbis Hervé (B.C. Bourg-de-Péage)
- 4^e - Guillien Lionel (B.C. du Pays d'Apt)
- 5^e - Laborde J.-Charles (B.C. Provence - Marseille)

Catégorie 16 ans et plus :

- 1^{er} - Nicolas Philippe (B.C. Bourgogne - Beaune)
- 2^e - Hinault Gérard (B.C. Bourgogne - Beaune)
- 3^e - Richard Jérôme (Paris)
- 4^e - Godie Luc (Toulouse)
- 5^e - Lombard Stéphane (B.C. Provence - Marseille)
- 6^e - Lacan Jérôme (B.C. Provence - Marseille)

RESULTATS VEDENE

6 ans

- 1^{er} - Frizzi Fabien (Cannes)
- 2^e - Sanchez Didier (Marseille)
- 3^e - Lescure Eric (Apt)

7 ans

- 1^{er} - Rudy Nicolas (Beaune)
- 2^e - Lapeyre Eric (Védène)
- 3^e - Poncet Cyril (Bourg-de-Péage)

8 ans

- 1^{er} - Vallero Franck (Védène)
- 2^e - Galizzi Laurent (Apt)
- 3^e - François Bruno (Apt)

9 ans

- 1^{er} - Bellang Christophe (Beaune)
- 2^e - Laborde Armand (Châlon-sur-Saône)
- 3^e - Legert Pierre-Alain (Châlon-sur-Saône)

10 ans

- 1^{er} - Cassan Frédéric (Apt)
- 2^e - Prospero Manuel (Apt)
- 3^e - Rougé Emmanuel (Béziers)

11 ans finalistes

- 1^{er} - Terez Fabrice (Beaune)
- 2^e - Tourniaire David (Bourg-de-Péage)
- 3^e - Duprat Laurent (Marseille)

12 ans finalistes

- 1^{er} - Mutin Nicolas (Beaune)
- 2^e - Larose Fabrice (Beaune)
- 3^e - Gassin Eric (Apt)

13 ans finalistes

- 1^{er} - Leleux Philippe (Bourg-de-Péage)
- 2^e - Gallardo Christophe (Digne)
- 3^e - Guinot Olivier (Chalon-sur-Saône)

14 ans

- 1^{er} - Delarche Christophe (Beaune)
- 2^e - Payot Luc-Jean (Bourg-de-Péage)
- 3^e - Benvenuti David (Marseille)

15 ans

- 1^{er} - Vuillemot Claude (Beaune)
- 2^e - Courbis Hervé (Bourg-de-Péage)
- 3^e - Piot Philippe (Beaune)

16 ans et plus

- 1^{er} - Hinault Gérard (Beaune)
- 2^e - Nicolas Philippe (Beaune)
- 3^e - Juven Pascal (Bourg-de-Péage)

EPREUVE NATIONALE D'APT (11 AVRIL) RESULTATS

6 ans et moins

- 1^{er} - Nicolas Rudy (Beaune)
- 2^e - Frizzi Fabien (Apt)
- 3^e - Lescure Eric (Védène)
- 4^e - Imbert Stéphanie (Altkirch)

8 ans

- 1^{er} - Valero Christian (Védène)
- 2^e - Hinault Philippe (Beaune)
- 3^e - Bruno François (Apt)

9 ans

- 1^{er} - Bellang Christophe (Védène)
- 2^e - Vico Thierry (Apt)
- 3^e - Degenat Philippe Alain (Chalon-sur-Saône)

10 ans

- 1^{er} - Imbert Olivier (Altkirch)
- 2^e - Gasson Frédéric (Apt)
- 3^e - Prospero Manuel (Apt)

11 ans

- 1^{er} - Perrez Fabrice (Beaune)
- 2^e - Tournière David (Bourg-de-Péage)
- 3^e - Grillet Sylvain (Beaune)

12 ans

- 1^{er} - Mutin Nicolas (Beaune)
- 2^e - Delnasio Christophe (Apt)
- 3^e - Leleu Philippe (Bourg-de-Péage)

14 ans

- 1^{er} - Delarck Christophe (Beaune)
- 2^e - Payot Luc Jean (Bourg de Péage)
- 3^e - Chagnat J.-François (Chalon-sur-Saône)

15 ans

- 1^{er} - Villemot Claude (Beaune)
- 2^e - Piot Philippe (Beaune)
- 3^e - Courbis (Marseille)
- 4^e - Guillen Lionel (Apt)

16 ans

- 1^{er} - Philippe Nicolas (Beaune)
- 2^e - Hinault Gérard (Chalon-sur-Saône)
- 3^e - Jérôme Richard (Melun)

RESULTATS DE MARSEILLE (4 AVRIL)

Catégorie 6 ans et moins :

- 1^{er} - Lescure Eric (Apt)
- 2^e - Michaud Mickael (Chalon)
- 3^e - Frizzi Fabien (Marseille)
- 4^e - Sanchez Didier (Marseille - 5 ans)

Catégorie 7 ans :

- 1^{er} - Nicolas Rudy (Beaune)
- 2^e - Clevet Benjamin (Marseille)
- 3^e - Lapeyre Eric (Védène)

Catégorie 8 ans :

- 1^{er} - Valero Franck (Védène)
- 2^e - Hinault Philippe (Beaune)
- 3^e - François Bruno (Apt)
- 4^e - Félix Jérôme (Marseille)

Catégorie 9 ans :

- 1^{er} - Bellang Christophe (Beaune)
- 2^e - Fournier Philippe (Beaune)
- 3^e - Bizen Grégory (Marseille)

Catégorie 10 ans :

- 1^{er} - Robleda Xavier (B.C. biterrois)
- 2^e - Prospero Manuel (Apt)
- 3^e - Erre Patrick (Védène)
- 4^e - Jahan Loïc (Marseille)
- 5^e - Cottin Xavier (Marseille)
- 6^e - Rouge Emmanuel (B.C. biterrois)

Catégorie 11 ans :

- 1^{er} - Perez Fabrice (Beaune)
- 2^e - Grillet Sylvain (Beaune)
- 3^e - Albertini Christophe (Hyères)
- 4^e - Duprat Laurent (Marseille)
- 5^e - Dorbitz Wilfrid (Marseille)
- 6^e - François Pascal (Apt)

Catégorie 12 ans :

- 1^{er} - Jeannin Emmanuel (Chalon)
- 2^e - Gassin Eric (Apt)
- 3^e - Henriet Antoine (Versailles)

Catégorie 13 ans :

- 1^{er} - Dufouleur Vincent (Beaune)
- 2^e - Dalco Stéphane (Marseille)
- 3^e - Gallardo Christophe (Digne - B.C. Marseille)
- 4^e - Guinot Olivier (Chalon)
- 5^e - Costa Richard (B.C. biterrois)
- 6^e - Erre Bruno (Védène)

Catégorie 14 ans :

- 1^{er} - Delarche Christophe (Beaune)
- 2^e - Geant Serge (Marseille)
- 3^e - Carayon Michel (B.C. biterrois)
- 4^e - Benvenuti David (Marseille)
- 5^e - Castelain J.-Christophe (Marseille)
- 6^e - Lamande J.-Christophe (Marseille)

Catégorie 15 ans :

- 1^{er} - Vuillemot Claude (Beaune)
- 2^e - Piot Philippe (Beaune)
- 3^e - Martinez Yves (Marseille)
- 4^e - Guillen Lionel (Apt)
- 5^e - Grand Olivier (Marseille)
- 6^e - Paya Christophe (Marseille)

Catégorie 16 ans et plus :

- 1^{er} - Lombard Stéphane (Marseille)
- 2^e - Nicolas Philippe (Beaune)
- 3^e - Hinault Gérard (Beaune)
- 4^e - Richard Jérôme (Paris)

Catégorie 17 ans :

- 5^e - Monga Jacques (Marseille)

Finale open de 11 à 16 ans :

(24 engagés)

- 1^{er} - Vuillemot Claude (Beaune)
- 2^e - Dufouleur Vincent (Beaune)
- 3^e - Nicolas Philippe (Beaune)
- 4^e - Mutin Nicolas (Beaune)
- 5^e - Piot Philippe (Beaune)
- 6^e - Bertolotto Eric (Marseille)

RUSBOMBE.

Un coup de pouce et ça repart !



Réparation définitive sans démontage de la roue, chambres à air, pneus course, tuyaux.

RUSTINES

PREMIERE MARQUE FRANÇAISE

DEVENEZ UNE VEDETTE LE TROPHEE MOTOBECANE



TEAM BI.CROSSING
MOTOBECANE



4 des 9 pilotes du Team
MOTOBECANE à l'entraînement.

(Trois d'entre eux sont sélectionnés pour les championnats du monde aux USA)

TE DU BI-CROSSING ANE VOUS EST OUVERT

Vous avez de 6 à 16 ans et plus. Vous êtes comme la plupart de vos copains, intéressés par le bi-crossing ? Alors ne ratez pas le coche. Les épreuves du Trophée Motobécane vont avoir lieu incessamment (calendrier ci-contre) ? Chacun de vous peut y participer. Il suffit d'avoir un vélo-cross adapté à la compétition, d'avoir l'âge requis et d'avoir un peu d'entraînement. On ne sait jamais : vous avez peut être l'étoffe d'un futur champion.

Pour le savoir, inscrivez vous pour participer ; Le concessionnaire MOTOBECANE de votre ville tient à votre disposition le règlement complet et les modalités d'inscription.

3 EPREUVES SUFFISENT POUR PARTICIPER A LA FINALE PARISIENNE.

Des coupes et de nombreux lots seront décernés aux gagnants (1^e, 2^e, 3^e) de chaque épreuve.

Si vous êtes bien placé dans 3 épreuves seulement, vous pourrez participer à la FINALE qui aura lieu dans la région parisienne. Et les projecteurs de l'actualité seront braqués sur vous.

**LES PREMIERS DE LA FINALE
FERONT PARTIE DU TEAM OFFICIEL MOTOBECANE !**

Et vous pourrez défendre les couleurs de la France dans les grandes compétitions françaises, européennes et internationales. Bien sur, vous serez entièrement pris en charge par MOTOBECANE sur le plan de l'équipement et de la machine. C'est un peu la consécration de vos efforts pendant toute l'année... Vous êtes tenté ?

DATES DES EPREUVES

**SOUS RESERVE D'HOMOLOGATION DES CIRCUITS
DANS TA REGION ET DANS LES REGIONS PROCHES,
une épreuve du trophée**

25 AVRIL	VAUX-LE-PENIL (MELUN)
23 MAI	CLERMONT-FERRAND
30 MAI	NORMANDIE
6 JUIN	POITIERS
13 JUIN	BRETAGNE (RENNES)
11 JUILLET	VANDONCOURT
20 JUIN	BEAUNE
8 AOUT	GRIUSSAN (NARBONNE)
12 SEPTEMBRE	SUD-OUEST

**FIN SEPTEMBRE - DEBUT OCTOBRE
FINALE REGION PARISIENNE**



**RENSEIGNEZ-VOUS
DES AUJOURD'HUI
ET RETIREZ LE
REGLEMENT
CHEZ VOTRE
CONCESSIONNAIRE
MOTOBECANE**

**ET BONNE CHANCE
A TOUS !**

COMMENT S'INSCRIRE AU TROPHEE

Il suffit de s'inscrire soit auprès du club local ou régional de bi-crossing, soit directement auprès de l'Association Française de Bi-crossing ou le jour même de l'épreuve : Association Française de Bi-crossing

Bernard NICOLAS
Rue des Crais

CHALLANGES 21200 - Beaune - Tél. : (80) 22.66.98.

Licence à l'année avec assurance 80 F

Licence à la journée avec assurance 30 F

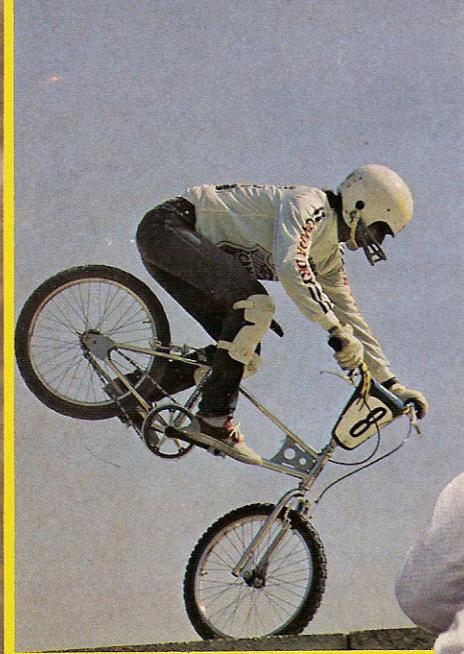
Inscription à chaque épreuve 20 F

Pour prendre une licence, à l'année ou à la journée, pensez à fournir 2 photos avec un certificat médical et autorisation parentale.

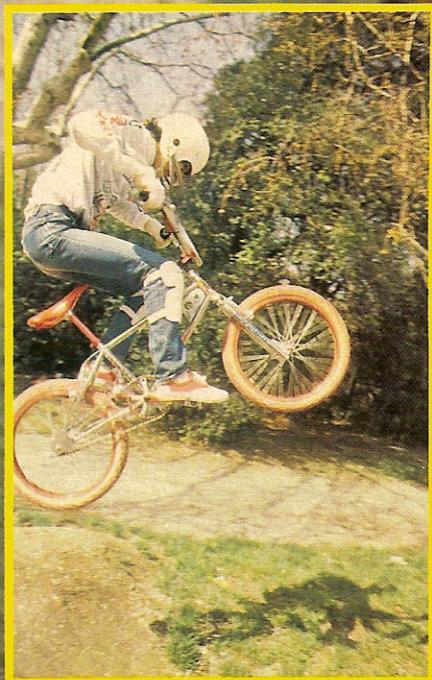
EXTRAIT DU REGLEMENT

CIRCUIT

Le circuit de bi-crossing est homologué par l'Association Française de Bi-crossing. Il mesure environ 300 mètres. Il doit être parcouru en 1 minute maximum par un expert de la catégorie la plus âgée.



1 MATCH
★ POUR ★
1 CHOIX



MOTOBECANE MX 15

contre

FREJUS

«rainbow» super X

les yeux bridés & là furia latine

Lorsqu'on analyse attentivement le marché actuel du bicross, on constate que la plupart des gammes proposées par les constructeurs débutent à un prix voisin de 1 000 F, pour monter à 3 000 F en passant par de nombreux modèles valant autour de 1 500 F.

1 500 F cela semble un prix raisonnable pour acquérir un véritable engin de compétition, un bicross suffisamment efficace et performant pour vous mener sur le podium. C'est dans cette gamme de prix où la concurrence s'avère très ouverte que nous sommes allés chercher deux modèles actuellement très répandus : le Motobécane MX 15 et le Fréjus (ou Laffite) Super X, pour les opposer en un « match pour un choix » qui ne manque pas de saveur.

Cette fois-ci, il s'agit d'une lutte italo-française. Le Super X est un engin 100 % italien, conçu par la firme transalpine Fréjus et importé en France sous les marques Rainbow et Laffite. Ici une petite mise au point s'impose : le Super X est fabriqué^{*} par une boîte italienne de Milan. Celle-ci en vend à Laffite : Ligne Loisirs et à Rainbow, lesquels le commercialisent ensuite sous leur propre marque. Donc : Super X Laffite Fréjus ou Rainbow : c'est bonnet blanc et blanc bonnet !...

Le MX 15, quant à lui est un engin « français » par naturalisation. En effet, il est construit dans l'archipel nippon sur les spécifications de Motobécane qui l'importe et le distribue dans son réseau. Cette fois encore ce sont deux écoles qui s'affrontent : l'école japonaise contre l'école italienne. Et comme il n'y a aucune compatibilité entre les pièces de l'un et celles de l'autre, il n'est pas étonnant que le rapprochement fasse « tilt »....

Présentation :

D'emblée, le MX 15 et le Super X affichent une manière particulière de concevoir le mariage entre l'élégance et l'efficacité. Digne représentant de l'industrie transalpine, le Super X est assez frimeur avec son cadre chromé, ses pneus, son pédalier, sa selle, son guidon, et ses bourrelets bleus ou rouges selon la version choisie. Tout cela est, ma foi assez réussi bien qu'un peu tape-à-l'œil. Le MX 15 propose une robe blanche pour le cadre, des protections mousse et un revêtement de selle bleus ainsi

que des leviers anodisés, bleus eux aussi. Le guidon noir apporte une touche de sobriété. Précisons que l'émaillage blanc perlé du cadre paraît d'excellente qualité. La finition est très bonne de part et d'autre, mais une certaine dose de recherche esthétique a rallié les suffrages de notre team d'essai et donné l'avantage au Super X.

Rainbow

2

Motobécane

1

Equipement :

Le Rainbow Super X est réalisé avec beaucoup de minutie et reçoit un équipement italien de qualité. Le cadre est du type compétition en acier spécial largement renforcé. Malheureusement, on a opté pour un petit boîtier de pédalier. Cette faille est toutefois compensée par le beau pédalier avec manivelles et couronne en dural. La roue libre est une Régina extra, de même que la chaîne de couleur, du type course. La fourche est naturellement tubulaire, avec axe déporté. Les jantes en acier reçoivent des pneus cross de couleur. Les pédales en acier sont plutôt désuètes et réduisent l'aspect compétition de l'ensemble.

En revanche, la selle en plastique de couleur est bien étudiée et très légère. Elle est fixée sur une tige en acier. Le guidon est en dural, tout comme les freins Weinmann. En revanche, le levier de frein en acier fait davantage songer à un vélo d'enfant qu'à un bicross de course. Précisons que le guidon est anodisé, tout comme les manivelles. Il reprend la couleur

bleue ou rouge (au choix), des bourrelets de protection classiquement placés sur la poutre du cadre, la barre du guidon et la potence.

Du côté du MX 15, on remarque d'emblée les deux leviers au guidon. L'un à droite et le levier de frein arrière. En dural, il se commande par deux doigts et actionne un beau frein Shimano en alu anodisé. A gauche, le levier « Push-Pull » qui possède une position de blocage, agit sur le dérailleur et permet d'obtenir deux rapports au niveau du plateau. Le mécanisme est un Shimano. Le cadre en acier répond aux critères compétition. De surcroit, il est pourvu d'un boîtier de pédalier de gros diamètre. Ainsi, il reçoit un ensemble pédalier monobloc Takagi en acier au chrome moly. Le double plateau est en acier, tout comme les pédales. Les jantes Araya sont chaussées de pneus de 20 pouces japonais, de marque Mitsuboshi.

Le pneu avant est un 20 X 1,75 contre un 20 X 2,125 à l'arrière. Les moyeux sont en acier (Shimano). Également en acier : le guidon, la potence et la tige de selle. Naturellement, les bourrelets de mousse réglementaires sont au rendez-vous.

Alors quel est le mieux équipé ? Super X ou MX 15 ? *A priori*, le Super X qui propose davantage de dural. Mais le MX 15 adopte bon nombre d'accessoires portant de belles signatures. Au surplus, il propose un double plateau. Alors ? Ben on les départage pas : égalité, 2 points.

Motobécane

2

Rainbow

2

Poids :

La balance confirme la simple observation : le MX 15 qui reçoit bon nombre de pièces en acier, alors qu'elles sont en dural sur le Super X rend près de 2 kg à son adversaire. En effet, le Rainbow pèse 11 kg contre 13 au Motobécane. Quatre livres, cela fait réellement beaucoup et pénalise naturellement le MX 15.

Rainbow	2
Motobécane	1

Position de conduite :

Le poste de pilotage du Super X est très fonctionnel. Le guidon dural Italmanubri est équipé de poignées qui ne blessent pas les mains. Sa largeur : 650 mm est correcte pour tous les gabarits. La selle est bien dessinée et le pilote adopte, assis et debout, une position convenable. Sur le MX 15, rien à reprocher à la selle. En revanche, le guidon est effrayant par sa largeur. De véritables cornes de buffle ! En fait, il mesure 700 mm. On pourra certes le couper aux extrémités, mais celles-ci seront alors trop hautes pour offrir une position de conduite rationnelle. En ce domaine, le Super X l'emporte encore.

Rainbow	2
Motobécane	1

Sécurité :

Les bourrelets de protection répondent présentant sur le vélo italien que sur le franco-nippon. Par contre, tous deux ne sont pas dépourvus d'accessoires contestables. Sur le Rainbow, c'est le levier de frein en acier un peu pointu à notre goût, les pédales et le couvre pédalier un peu coupant. Même remarque pour le couvre pédalier, sur le Motobécane.

De plus, il y a le dérailleur dans lequel il vaut mieux éviter de mettre les doigts. Précisons aussi que les 13 kg du MX 15 commencent à faire lourd pour le pilote qui les prendra sur le dos lors d'une chute collective ! Là encore, avantage au Rainbow.

Rainbow	2
Motobécane	1

Accélérations :

Léger, pourvu d'une démultiplication correcte, le Super X est très vif à l'accélération. Il part comme une flèche et se relance facilement en sortie de courbe. Le MX 15 est tout d'abord handicapé par son poids et, contre toute attente, ne parvient pas à réduire la marque avec ses deux rapports. En effet, avec une démultiplication de 32 × 13, on mouline sur le petit plateau. Puis on peine sur le grand qui développe 44 × 13. En fait, on constate un trou entre les deux rapports puisque l'on tire tantôt trop long, tantôt trop court. Au surplus, le changement de vitesse occasionne une petite perte de temps. Enfin le dérailleur bien que signé Shimano se dérègle dans les chocs et provoque alors des sauts de chaîne qui peuvent compromettre la course. A la vérité, en dépit de sa sophistication, le MX 15 n'a jamais égalé les chronos du Super X. Aussi nous conseillons le démontage du dérailleur pour la compétition. Une seule démultiplication bien calculée sera infiniment plus efficace !

Rainbow	2
Motobécane	1

Tenue de piste :

Avec une bonne répartition des masses, un



empattement de 960 mm, le Super X possède une excellente tenue de piste.

Celle-ci est seulement altérée dans les grandes courbes par la médiocre adhérence des pneumatiques. Heureusement, ça part des 2 roues. Plus court de 40 mm que son rival, le MX 15 possède une très nette tendance à chasser de l'avant. Sans doute l'empattement est-il un peu faible et la largeur du guidon fait-elle levier sur la direction ? En revanche, les pneus se révèlent plutôt accrocheurs mais, là encore le MX 15 ne parvient pas à égaler les performances du Super X.

Rainbow	2
Motobécane	1

Comportement en courbe :

Dans les virages serrés, le MX 15 cette fois fait merveille. Sa direction légère, son empattement réduit et la bonne adhérence des pneumatiques lui confèrent une agilité supérieure. Cependant, ces prestations excellentes au demeurant sont quelque peu pénalisées par le poids de l'ensemble. Voilà qui permet au Super X, un peu moins agile et pourvu de pneus médiocres de faire tout de même jeu égal.

Motobécane	2
Rainbow	2

Grand total

	Moto-bécane	Rainbow
Présentation	1	2
Equipement	2	2
Poids	1	2
Position de conduite	1	2
Sécurité	1	2
Accélération	1	2
Tenue de piste	1	2
Comportement en courbe	2	2
Aptitude en sauts	2	2
Freinage	2	1
Fiabilité	2	1
total	16	20
Prix	2	2
Grand total	18	22

Aptitude aux sauts :

Nos deux engins apparaissent comme d'excellents sauteurs. Plus lourd, le MX 15 est en revanche un peu plus rigide. De plus, son empattement plus court lui permet de dire son mot lorsqu'il faut effectuer des figures. Le Super X est d'un tempérament très aérien. Il décolle en ligne et se réceptionne sans dommage sur les deux roues. En définitive, il est difficile de dégager ici une supériorité manifeste pour l'un ou pour l'autre. C'est dans une bonne moyenne tant pour le Super X que le MX 15.

Motobécane	2
Rainbow	2

Freinage :

Ce chapitre permet aux MX 15 de prendre une éclatante revanche sur son adversaire. En effet, les décélérations procurées par le mécanisme Shimano du Motobécane sont à proprement parler exceptionnelles. Doit-on les attribuer au système choisi, par gaine poussée et non par câble tiré comme c'est l'usage sur la majorité des freins actuels ? Difficile à dire. Ce que nous constatons, c'est que le MX 15 possède l'un des meilleurs freinages de la production actuelle, tandis que le frein Weinmann du Super X offre, lui, un rendement assez médiocre.

Motobécane	2
Rainbow	1

Fiabilité :

Monté tout acier, avec des éléments éprouvés et réputés, le MX 15 semble *a priori* plus fiable que le Super X. Cela s'est confirmé à l'usage puisque les seuls ennuis occasionnés par nos tests ont porté sur le dérailleur. Sur le vélo proprement dit, seules les jantes acier paraissent un peu tendres pour les pilotes les plus hardis. En revanche, l'expérience prouve que le Super X n'est pas exempt de faiblesses. Au niveau du guidon dural, d'abord qui casse facilement. Le pédalier est lui aussi sujet à quelques défaillances, tout comme la fourche. Les jantes ne sont pas elles non plus à l'abri du passage de la forme ronde parfaite au carré plus ou moins prononcé. Ici, le Super X ne cache pas son origine latine. Là-bas, on sait souvent faire des engins efficaces et beaux, mais pas toujours assez solides...

Motobécane	2
Rainbow	1



Super X Rainbow Fréjus : du brio, de l'élégance et des performances !

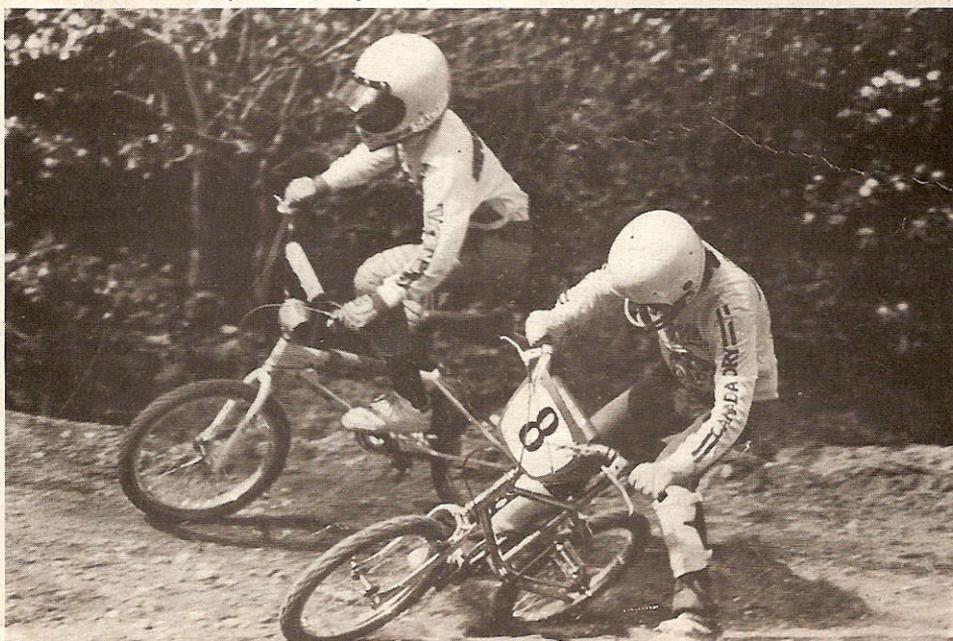
Le Super X décolle facilement et saute bien en ligne.



Fiches techniques

	Motobécane MX 15	Rainbow Super X
Châssis	acier spécial tubulaire	acier spécial tubulaire
Fourche	tubulaire, acier (axe déporté)	tubulaire, acier (axe déporté)
Jantes	Araya acier	—
Pneus	Mitsuboshi	—
Dimension Av	20 × 2,125	20 × 2
Dimension Ar	20 × 1,75	20 × 2
Moyeux	Shimano acier	acier
Pédalier	monobloc	dural OFMEGA
Pédales	acier Takagi	acier
Roue libre	acier Chair	Regina 16 dents
Guidon	13 dents	dural Italmanubri
Potence	acier ALPS	dural
Démultiplication	acier	—
Frein Ar	44 × 13 et 32 × 13	Weinmann
Largeur guidon	Shimano	650 mm
Empattement	700 mm	960 mm
Poids	920 mm	11 kg
Prix TTC	13 kg	1 500 F
Coloris	1 496 F	chrome + bleu ou rouge
Disponibilité	blanc	immédiate
Constructeur ou importateur	immédiate	SNC Soto et Cenci
	Motobécane	5, rue du Château-du-Murier,
	16, rue Lesault,	13005 Marseille

En course, le MX 15 et le Super X font jeu égal en dépit d'une conception différente.



Prix :

Si l'on met d'un côté l'argent qu'il faut pour acquérir le MX 15, 1 496 F, et de l'autre la somme qui permet de se payer le Super X, 1 500 F et des poussières, les deux plateaux de la balance resteront équilibrés. Ce n'est pas sur ce point que l'on départagera ces deux bicross.

Motobécane

2

Rainbow

2

Conclusion :

Le tableau récapitulatif de notre grand total parle de lui-même : le Super X l'emporte sur le MX 15 par 22 points contre 18. Le Rainbow devance donc le Motobécane principalement au chapitre performances. Plus sportif, plus léger, l'engin italien est plus performant dans l'ensemble de son registre.

En fait, si l'on y regarde avec attention, le Motobécane ne l'emporte que dans deux domaines : le freinage et la fiabilité. Sur les autres chapitres, il fait jeu égal, ou s'incline devant son concurrent. Nous résumons ce match en disant que le Super X c'est le brio, les performances même si elles sont obtenues au prix d'une fiabilité parfois, insuffisante. De son côté, le Motobécane est un engin sain, robuste, éprouvé, idéal pour l'initiation et les courses locales mais un peu « juste » pour les compétitions au plus haut niveau.

Certes il n'existe pas encore un salon du bicross ni porte de Versailles, ni dans l'un ou l'autre parc des expositions parisien. Cela viendra sans doute un jour, vue l'explosion du bicrossing en France. Aux Etats-Unis, il s'est vendu près de 3 millions de vélo-cross l'an dernier et l'on table sur une croissance annuelle de 25 %... En France, les chiffres sont tout de même plus modestes, mais le marché est estimé à 150 000 unités pour 1982. Ce numéro « Spécial bicross » a donc décidé de vous présenter son propre salon en vous signalant une grande part de ce qui est disponible, en engins et accessoires sur le marché français. Précisons tout de suite qu'il ne s'agit pas là d'un panorama exhaustif. Nous n'avons pas la prétention de vous montrer la totalité des matériels, ne serait-ce qu'en raison du manque de dynamisme de certains importateurs ou constructeurs qui traînent encore la patte et se refusent toujours à croire au bicross et à divulguer la moindre information sur des produits qui intéressent pourtant une large catégorie d'utilisateurs. Ce phénomène est d'autant plus grave qu'il s'agit souvent de firmes françaises qui fabriquent — ou pourraient fabriquer — d'excellents produits, mais qui négligent superbement ce créneau. Voilà qui fait le lit des industriels extrême-orientaux et accentue encore le déficit de notre balance commerciale.

Le péril jaune

Avant d'entrer, marque par marque, dans notre salon du vélo-cross, il est bon d'énoncer quelques généralités qui vous aideront à y voir plus clair pour effectuer un choix parmi les multiples modèles disponibles.

Remarquons en premier lieu que les vélo-cross se rangent en deux catégories : avec ou sans suspensions. Les vélos avec suspensions sont complètement inadaptés à la compétition. Tout d'abord, parce qu'ils sont plus lourds que les bicross non suspendus, mais surtout parce que toute la puissance imprimer dans les manivelles passe dans cette suspension au lieu de propulser efficacement l'engin.

Les règles sportives de l'AFB bannissent d'ailleurs des compétitions les engins suspendus, pour des raisons de sécurité.

Ainsi, pour courir, il convient d'acquérir un véritable bicross, donc un engin sans suspensions, et avec roues de 20 pouces.

Doit-on prendre un engin français ou d'importation ? C'est une bonne question qui n'appelle hélas qu'une seule réponse : il n'y a pas de bicross 100 % français. En effet, depuis que la marque Bicross a cessé sa production, aucun autre constructeur n'a osé reprendre le flambeau. Et Motobécane, et Peugeot, et Lejeune, ne sont-ils pas là des boîtes tricolores, cocorico et tout ? Assurément, mais sachez qu'elles importent quasiment toutes leurs bicross. Motobécane ne fabrique véritablement que ses vélos à suspensions, les MX41, 21 et 31 (excellents au demeurant).

En revanche ses MX10, 15, 25 sont importés de Taïwan et du Japon. Même chose pour Peugeot. Son CPX100 est fabriqué à Taïwan. Le CPX 500 arrive du Japon, via la filiale Peugeot en Hollande...

Lejeune fait fabriquer en Italie, tout comme Laffite, Gitane, Rainbow, etc. Autre pays producteur : l'Espagne avec les Trialsin Montesa et les BH. A côté de cela, il y a naturellement les engins « made in USA » qui entrent au compte-gouttes, qui valent très chers, mais qui sont également super performants. Il est tout de même paradoxal que l'industrie cycliste française, qui se flatte d'être l'une des plus puissantes du monde, ne se spécialise pas davantage dans le bicross. Lorsqu'on les interroge à ce sujet, les responsables commerciaux haussent les épaules et parlent de « mode passagère ». Nous leur ferons remarquer que cette « mode » dure depuis plus de 8 ans aux USA. Au surplus, même si notre marché est pour l'instant trop petit pour absorber une production rentable, ces mêmes industriels pourraient se lancer dans l'exportation. A croire que nos usines ne veulent surtout pas faire de la peine aux Japonais... Car comment expliquer autrement les achats de

Peugeot au Japon ? Verra-t-on un jour un bicross 100 % français à l'instar des produits fabriqués il y a 3 ans par la firme Bicross ? Nous l'espérons vraiment. Fermons cette parenthèse nationaliste et voyons maintenant comment choisir son vélo-cross en fonction de l'usage que l'on veut en faire et du prix que l'on peut y mettre. Tout d'abord, on remarquera que, comparé à un vélo de course classique, un bicross est un produit assez onéreux. Songez que pour 1 000 F on peut avoir, dans un hypermarché, un vélo à 10 vitesses, permettant de faire de belles balades. En revanche, en bicross, 1 000 F c'est le bas de gamme. Cette différence de prix s'explique par les cadences de fabrication et les contraintes techniques. En effet, un vélo-cross reçoit infinitement plus de chocs qu'un engin routier. Il se doit d'être plus résistant et plus élaboré au niveau de la brasure des tubes. Ajoutez à cela le fait que 90 % des vélo-cross sont importés et qu'il faut bien payer les taxes, les droits de douane et autres marges des constructeurs et importateurs, et vous comprendrez le pourquoi du prix plus élevé.

Bien choisir

Ceci posé, voyons comment s'établissent et s'articulent les différentes gammes ? Lorsque l'on désire un vélo-cross avec suspensions, on peut s'offrir, dans un hypermarché, un engin valant 700 à 800 F. Il va durer ce que dure les roses : l'espace d'un matin et risque de dégoûter ces chers bambins du bicrossing. A tout prendre, mieux vaut dépouiller un vieux solex. Au moins là, ce sera du solide ! Mieux finis, les MX 21 ou 41 Motobécane sont également plus robustes et plus chers. Pour acquérir un véritable bicross, un engin sans suspensions donc, il faut mettre autour de 1 000 F. C'est le prix par exemple d'un MX10 Motobécane, voire d'un CPX100 Peugeot ou d'un Laffite. Les deux premiers cités sont originaires de Taïwan et offrent une robustesse et des performances suffisantes pour s'initier à la compétition. Le troisième vient d'Italie et permet également de débuter. Mais la bonne fourchette de prix oscille entre 1 500 et 1 800 F. Dans cette fourchette, on trouve des engins plus légers (autour de 12 kg), plus fiables et plus performants. Un bon pilote pourra y glaner ses premiers trophées en compétition.

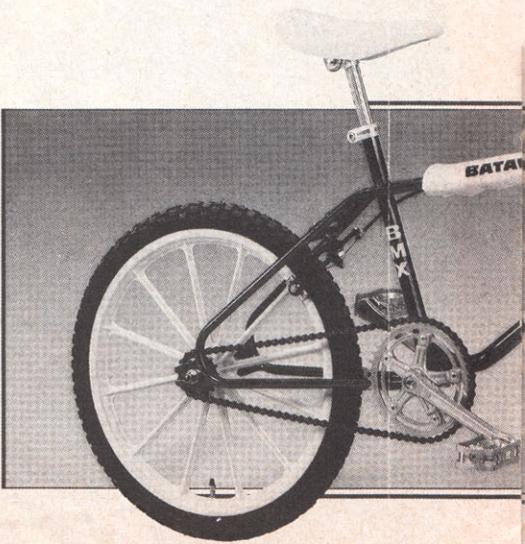
Au-dessus de 2 000 F, on entre dans le haut de gamme. Là, c'est la chasse gardée des productions japonaises (comme Peugeot et son CPX500 ou Motobécane et le MX25). Enfin, autour de 3 000 F et au-dessus, là c'est carrément le matériel « pro ». Venant essentiellement des USA, ces engins sont super légers (10 kg ou moins) et particulièrement efficaces aux mains de pilotes déjà expérimentés. Pour

prétendre exploiter au mieux les possibilités de ces engins, il vaut mieux posséder déjà un ou deux ans de compétition, sinon c'est « donner de la confiture à des cochons ». Compris, vilain garnement : avant de pleurer pour que papa t'achète un Red Line, un Torker ou un MCS, il faut t'entraîner jusqu'à plus soif au guidon de ton MX15 !...

Dernière remarque d'ordre générale : compte tenu de la simplicité de montage d'un vélo-cross, on peut être tenté d'acquérir un modèle de milieu de gamme, pour ensuite l'améliorer, l'alléger à mesure que grandiront les ambitions et les prestations du champion en herbe. C'est une bonne formule et à coup sûr la moins onéreuse.

Toutefois il faut savoir que seuls les matériels nippons, chinois et américains sont standardisés. Ce n'est pas le cas des produits français, italiens, anglais, hollandais ou espagnols. Ainsi, lorsque vous voulez monter une fourche américaine en alu sur un engin de Taïwan, pas de problème. En revanche, si vous désirez équiper un vélo italien d'une tige de selle en aluminium, il va falloir jouer de la lime ! Cette absence de standardisation européenne est sans aucun doute le principal handicap des diverses productions continentales. Il y a gros à parier qu'elle empêchera, tant qu'elle durera, un véritable décollage de l'industrie du bicross en Europe. Voilà maintenant, vous savez tout ou presque sur ce qu'il faut savoir sur le bicross, avant de choisir votre engin préféré. Partons maintenant pour une balade, marque par marque, dans le « Salon bicross » de Moto Verte.

Le Batavus cross luxe et le fleuron de la production bicross hollandaise. L'équipement est de qualité et la présentation est particulièrement soignée.



SALON DU BICROSS 82

Aprilia

Spécialisée dans les motos de cross et d'enduro, la firme italienne s'est rapidement intéressée au BMX. Elle a d'ailleurs été la première firme de la péninsule à créer une gamme de vélos cross adaptée aux exigences du bicrossing. Importée en France par les cycles Gitanes (c'est un comble...), la gamme Aprilia comprend 3 modèles : BMX 20, 30 et 40. Paradoxalement, le modèle le moins cher et le moins élaboré est le BMX 40. Le châssis, en acier haute résistance, est identique pour les trois engins, avec une fourche à axe déporté et petit boîtier de pédalier. Le BMX 40 adopte des roues à bâtons en alu moulées. Les freins avant et arrière sont à tambour.

Sur le BMX 30, ne changent que les roues avec jantes en tôle d'acier rayonné. Modèle compétition le BMX 20 se distingue par son pédalier en dural, ses jantes et son guidon réalisés dans le même métal. Il est donc plus léger. Notons que les modèles BMX 30 et BMX 20, engins plutôt destinés à la compétition, ne disposent que d'un frein arrière. En revanche, les trois modèles dont le prix oscille de 1 000 à 1 500 F possèdent des bourrelets de protection et une plaque à numéro type « Hot plate ».



*Au sommet de la gamme bicross compétition
Motobécane on trouve le beau MX 25, « tout dural » et à cadre au chrome moly.*

Le Motobécane MX 10 permet, pour 948 F de s'initier aux joies de la compétition.



Batavus

La marque hollandaise Batavus n'est pas restée insensible à l'essor du bicross au pays des polders. Notons, entre parenthèses, que les Pays-Bas sont la contrée d'Europe où le bicrossing connaît la plus grande expansion. Pays de cyclistes par excellence, la Hollande a d'emblée été conquise par cette nouvelle spécialité et les courses se comptent par centaines et les bicrossers par milliers. Cet essor est d'autant plus surprenant qu'aux USA comme en France, le bicrossing se développe plutôt dans les régions ensoleillées où le ciel est bleu et la terre sèche. Or, que l'on sache, la Hollande n'est pas vraiment un pays tropical ! Il n'en demeure pas

moins que le constructeur local, Batavus, a ajouté deux versions cross, sans suspensions, à sa gamme. On découvre tout d'abord le modèle standard réalisé sur le moule des vélos de Taïwan. La fourche légèrement incurvée est néanmoins tubulaire, les jantes et le cadre sont en acier. La réalisation est assez soignée pour un prix de 1 100 F environ, bourrelets de protection jaunes compris. Pour la compétition, à haut niveau, on préférera le modèle cross luxe vendu 1 750 F. C'est un engin magnifique avec son châssis en acier au chrome moly émaillé marron métallisé. Tous les éléments en alu, guidon, potence, tige de selle, pédalier et manivelles, sont anodisés or. Les jantes de 20 pouces à bâtons sont en plastique injecté,



...Gants



JT HALF-BREED™



22-251



22-246



22-245

JT WET WEATHER GLOVE

Détails: gants 100% coton avec paumes couvertes de points d'adhérence en latex.

Couleur unique. - Taille unique.



20-249

Représenté par:



...Gants

JT HALF-BREED™



22-252



22-248

Leur dessin et leur construction suivent de si près la ligne de la main, qu'avec le molletonage intérieur de la paume et le renfort du pouce ces gants sont ce qu'il y a de mieux en matière de tenue et de protection.

Tailles: 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11...

Détails: le dessus en nylon aéré permet aux vapeurs de transpiration de s'échapper et à l'air de circuler. Le cuir d'agneau sélectionné pour sa grande souplesse offre un maximum de contact et de contrôle et prévient des ampoules. **22-238** Bleu-Blanc-Rouge.



Détails: un velcro souple, étroit et ajustable a été ajouté sur tous les gants JT HALF-BREED. Le but de cette amélioration est d'éviter la formation de plis dans le creux de la main et d'éliminer l'incursion de poussière et de boue à l'intérieur des gants.



6, rue de l'Electricité
67800 BISCHHEIM (France)
Tél. (88) 62.49.71 - Téléx 890 334

Catalogue complet
sur demande : 15,-
(Chèque bancaire
ou timbres)

Moto Products

SALON DU BICROSS 82

genre « Motomag », chaussées de pneus « Swallow » cross, marqués avec des lettres blanches. La selle est en plastique jaune, elle est montée sur tige alu Tange. Le frein arrière est un Weinmann en alu, commandé par un levier Shimano. A noter encore les excellentes poignées « Grab on » et les efficaces bourrelets de protection au guidon, potence et tube de cadre. Ce beau vélo Batavus revendique un poids de seulement 9,5 kg. Le Batavus cross luxe prouve que l'industrie néerlandaise a su parfaitement assimiler les impératifs de construction en matière de bicross. Certes, l'élaboration fait appel à des éléments étrangers, japonais notamment, pourtant la conception et la construction sont dues à la firme hollandaise.

BH

Nouvellement implantée en France, la compagnie espagnole Beistegui Hermanos SA a produit en 1981 plus de 500 000 bicyclettes. Parmi elles un nombre toujours plus élevé de bicross, des engins désormais importés en France.

Trois versions sont disponibles. Tout d'abord, le 88/500 Météor. Il s'agit d'un engin bien conçu, avec un cadre solidement triangulé. La fourche est droite mais tubulaire. Les roues de 20 pouces disposent de moyeux et de jantes acier rayonnées. Les pneus sont des cross largement cramponnés. On remarque deux freins à patins. L'élément avant devra donc être neutralisé pour courir. Le guidon acier est chromé. Le pédales à petit boîtier est en acier, tout comme la tige de selle. Vendu autour de 800 F, cet engin offre, pour son prix, des prestations honnêtes.

Pour l'initiation des jeunes bicrossers, BH produit également un « Météor » à roues de 16 pouces et cadre un peu plus court. Le reste de l'équipement est en revanche identique, avec des mousses de protection aux endroits névralgiques.

Prix : environ 700 F, pour cet engin baptisé « Safari ».

Au sommet de la gamme BH, on découvre le « California ». Comme son nom l'indique, il s'agit d'un engin inspiré des canons américains en matière de bicrossing. Les jantes de 20 pouces sont chaussées de pneus compétition. Les freins sont des Weinmann (il faudra supprimer l'élément avant pour courir).

Les poignées et la selle sont conçues pour offrir une position de conduite efficace. Les pédales sont renforcées. Prix : 980 F.

Bianchi

Importée par Vespa-Diffusion, la gamme des vélos italiens Bianchi comprend plusieurs modèles cross. Le plus ésoétique est le Roller 20, un engin à suspensions avant et arrière. L'équipement est luxueux, voire tape-à-l'œil, avec des amortisseurs type moto à réservoir de gaz. La fourche avant à soufflets est surmontée d'un gros phare. Les roues en alu à rayons moulés sont dotés de pneus cross à petits crampons peu accrocheurs. Inutile de dire que cet engin ne prétend pas faire de la compétition, d'autant qu'il est équipé d'un dérailleur latéral trois vitesses, de garde-boue et pèse près de 20 kg. Prix : 1 470 F.

Six autres engins sont d'inspiration cross. Pour les tout jeunes enfants, notons le CR 12 « Tom Pouce », qui ne doit rien à Gaston Rahier, malgré son passage chez Piaggio. Il vaut 575 F avec son stabilisateur. Le CR 16 adopte des roues de 16 pouces et vaut 675 F. Les CR 20, 21, 22 ont un changement de vitesses et trois rapports. Le 21 adopte même une fourche, le CR 22 reçoit une fourche et des amortisseurs. Ils coûtent respectivement : 900 F, 1 030 F, 1 150 F. Un dernier CR, le 23, est un CR 22 plus luxueux, avec roues à bâtons dorées et finition

« noir verni », il est vendu 1 330 F.

Les deux véritables bicross sont le BMX 16 et le BMX 20. Naturellement ils n'ont pas de suspensions. Le modèle 16 reçoit des roues de 16 pouces et le 20 des roues de 20 pouces. Le premier cité est un engin d'initiation pour les jeunes de 5 à 11 ans. Le cadre est renforcé, la fourche est tubulaire et les jantes sont en tôle d'acier, avec rayons classiques.

Le BMX 20 adopte des roues de 20 pouces avec jantes aciers et rayons de même métal. Les pneus ne sont pas super cramponnés et manquent de têtines. On remarque des manivelles montées sur clavettes, des freins avant et arrière et une ridicule sonnette au guidon. Vue la structure et le poids probable, on n'aura pas à utiliser ce timbre pour prévenir un adversaire qu'on va le doubler...

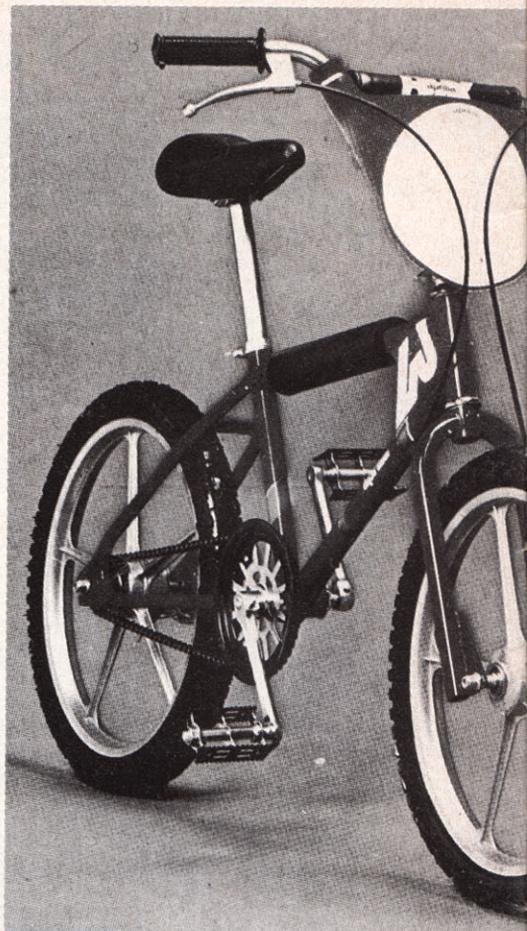
Le seul avantage de ces BMX Bianchi réside dans leur prix assez compétitif : 830 F pour le « 16 » et 899 F pour le « 20 ».

Bicross

La marque qui fut pionnière en matière de bicrossing français a cessé sa fabrication. Néanmoins, elle continue vaillamment à assurer un service pièces détachées aux premiers utilisateurs de ses productions.

Deux modèles étaient disponibles. Le bicross Champion avec pédales monobloc acier, BMX en acier avec gros boîtier de pédales, jantes Akront, moyeux acier et guidon du même métal. Bien entendu, la fourche était tubulaire. Les pneus Hutchinson cross provenaient de la filiale italienne.

Le modèle Super Champion recevait, outre les aménagements précédents, un gros boîtier de pédales avec manivelles et couronne en dural. Ces deux bicross valaient entre 1 400 F et 1 4500 F.



Raleigh : « Mite y Mite » et le « red Baron »



Un modèle de base « made in Taiwan » a également été distribué. Il ressemblait furieusement au CPX 100 Peugeot, et pour cause, ils étaient produits par la même manufacture.

Signalons, pour quitter Bicross, que de nombreux vélos-cross européens ont été consciencieusement copiés sur les productions de la firme de Beaune.

Gitane

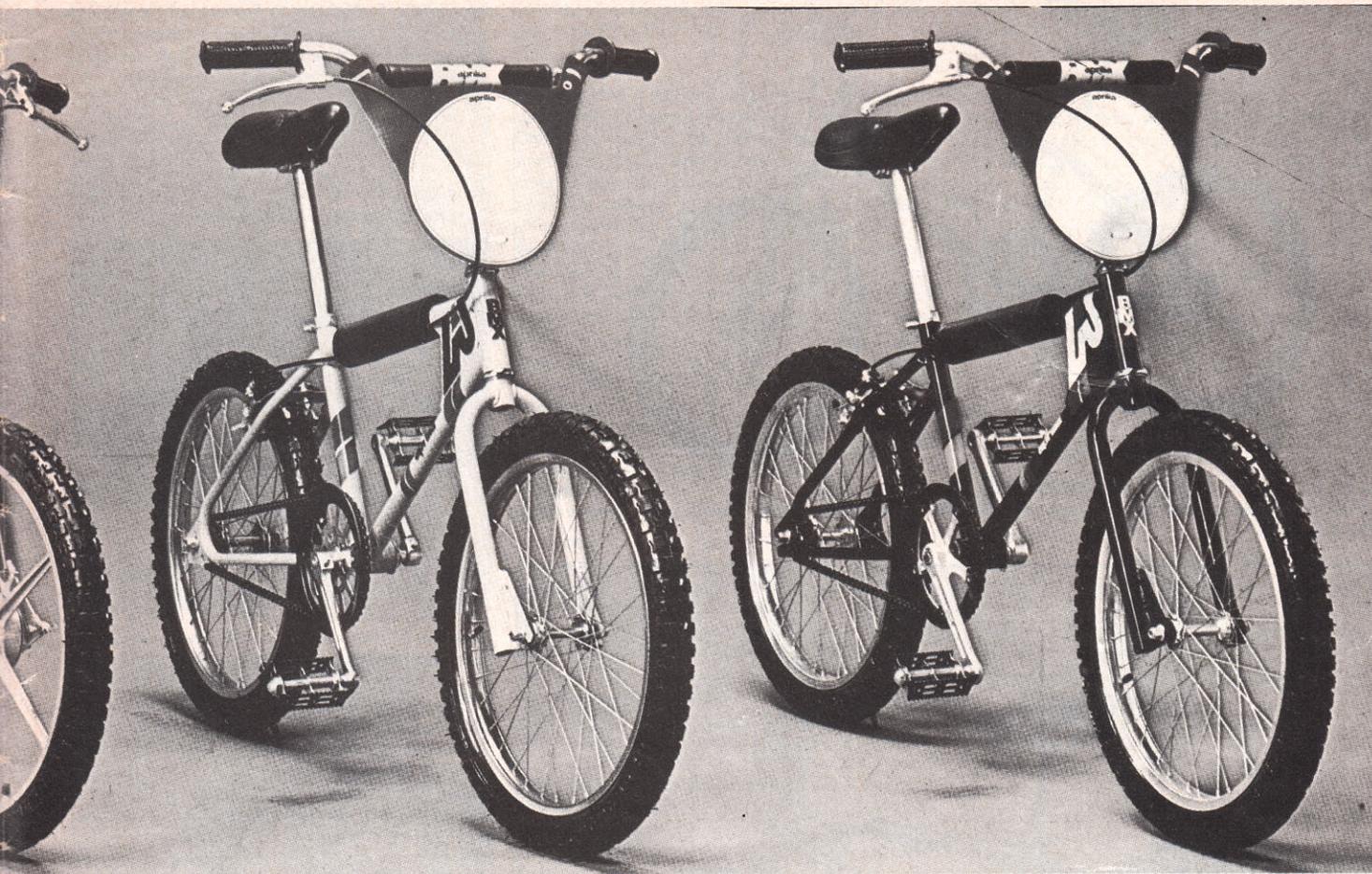
A l'évidence, Gitane ne s'intéresse que de manière très lointaine au bicross. Elle se contente de distribuer les productions italiennes Aprilia. Ce n'est pas le modèle en fibre de plastique montré au dernier salon de Paris qui risque de faire basculer le cours des choses. En effet, il s'agit plutôt d'un jouet que d'un engin de compétition révolutionnaire. A l'évidence, ses concepteurs se sont heurtés à quelques problèmes techniques, notamment en matière de rigidité.

Laffite

Passionné de bicross, le pilote automobile Jacques Laffite a donné son nom à une ligne de vélos-cross distribués par une firme toulousaine.

Il s'agit là de machines fabriquées en Italie. Des modèles d'importation donc, mais qui ne manquent pas de séduction.

Pour les débutants, Laffite propose tout d'abord un engin de base à pneus de 16 pouces. Le cadre et la fourche sont tubulaires. L'ensemble possède tous les ingrédients aptes à initier les bambins aux joies du cross. Un modèle plus élaboré, le BMX 20, s'adresse aux gamins de plus grande taille. Il reçoit des roues de 20 pouces moulées en alu. Les pneus sont des cross. Comme toutes les productions transalpines, le cadre adopte un petit boîtier de pédales. Les manivelles sont ici en acier. Notons encore les deux freins à tambours et l'ensemble guidon, potence, tige de selle en acier. Prix : 895 F ou 695 F avec roues à bâtons. Au sommet de la gamme Laffite vient le Super X. C'est une autre production italienne que l'on retrouve par ailleurs chez Rainbow. Il s'agit là d'un engin assez élaboré qui joue la carte de la légèreté avec un guidon, des jantes et des manivelles en alu. Le cadre en acier traité est chromé. Les pneus possèdent des flancs de couleur. La selle est du type compétition avec un fond increvable. La présentation générale est assez soignée, pour un prix de 1 250 F.



La gamme Aprilia bicross comprend les BMX 40, BMX 30 et BMX 20 (de gauche à droite).



Produit en Espagne le B.H. Météor ne manque pas d'arguments, à commencer par son prix compétitif, le frein avant devra disparaître pour la course.



Le BH California s'inspire des productions Yankees. Mais pourquoi diable ce petit boîtier de pédales et ce pneu avant tourisme alors que l'arrière est cramponné ? C'est l'inverse qu'il faudrait !

Lejeune

Avant même l'introduction en France du bicross, la firme proposait déjà des modèles cross. Néanmoins, depuis quelques mois, un effort est réalisé pour offrir des produits plus en rapport avec les exigences de la compétition. Le gros atout des productions Lejeune réside dans un prix de vente très compétitif et dans une gamme richement garnie. Pour les fervents de vérité historique, précisons qu'une partie des bicross Lejeune est originaire de la péninsule italienne. Les amateurs de vélos à suspensions pourront satisfaire leur folle passion avec les « Hopla » et « Hopla Ter », valant respectivement 920 F et 1 350 F. Les châssis sont identiques avec poutre emboutie et structure tubulaire. La fourche est du type articulé à roue poussée, complétée par deux amortisseurs. On retrouve deux amortisseurs identiques à l'arrière. Les freins sont à tambours. Sur le modèle simple, les jantes de 20 pouces sont en acier et rayonnées, tandis qu'elles sont en alu à bâtons sur la version Ter, laquelle reçoit en outre un changement de vitesses à trois rapports, ce qui explique un prix supérieur. La gamme sans suspensions débute avec deux mini-cross à stabilisateurs : la Bichette et le Marsouin qui valent respectivement 370 F et 400 F.

Les choses sérieuses ne commencent qu'avec les modèles baptisés Toffy et Jump. Le premier s'adresse aux enfants de 6 à 12 ans et reçoit, à ce titre, des roues de « 16 » en acier. Le cadre adopte une fourche tubulaire à axe déporté. Le guidon cross est renforcé. Les pneus arborent des crampons plus trial que cross. Le boîtier de pédales est de petit diamètre. Malheureusement, les manivelles et le plateau sont en acier. Les freins avant et arrière agissent sur les jantes par l'intermédiaire de patins. On regrettera la selle, confortable certes, mais tout à fait inadaptée au bicrossing. En revanche, on applaudira le prix de vente : 670 F.

La version Jump est un Toffy mais avec des

roues plus grandes et des pneus de « 20 ». Ceux-ci offrent des têtes plus saillantes, mieux en rapport avec les aspirations cross de l'engin. On regrettera le freinage par rétro-pédalage et, là encore, la selle rembourrée mais lourde et trop « sénatoriale ». Prix : 700 F.

Montesa

Firme motocycliste espagnole aujourd'hui spécialisée dans le trial, Montesa produit un engin très intéressant. Ce n'est pas à proprement parlé un bicross, plutôt un vélo-trial. A ce titre, il permet de belles prouesses et pourrait donner naissance à une nouvelle discipline : le bi-trial... Appelé Trialsin (ce qui signifie trial sans moteur), cet engin est vendu dans les 1 700 F. Il existe deux modèles : le Montesita T 5 et le T 10, lesquels ne diffèrent que par le diamètre des roues. On remarquera le cadre tubulaire et la fourche en acier au chrome moly. Ce châssis reçoit un gros boîtier de pédales avec un ensemble monobloc très robuste. La chasse est réduite pour accroître la maniabilité. Il y a deux freins à patins. Les roues sont facilement démontables. Dernier raffinement hérité du trial : la tension de la chaîne s'effectue au moyen d'excentriques et le pédales est protégé par un sabot. Idéal pour faire de la roue arrière ou pour effectuer des exhibitions acrobatiques, le Trialsin Montesa est un engin original promis à un bel avenir.

Motobécane

Lorsque l'on parle de Motobécane, il convient de retirer son casque et de s'incliner. En effet, nous sommes en présence du numéro un du bicross en France. Numéro un par les ventes, mais aussi par le dynamisme dont font preuve les responsables de la firme de Pantin pour promouvoir ce nouveau sport. Grâce à leur en soi rendue !

Cela dit, l'engouement de Motobécane pour le bicrossing n'est pas totalement désintéressé.



Laffite BMX 20 A est commercialisé à un prix très abordable avec des roues à bâtons. Il bénéficie de l'image de marque de la maison !

Importé par Number One, le Red Line est l'un des plus célèbres représentants de l'industrie bicross américaine. Une robustesse à toute épreuve, une grande légèreté et un super équipement : tels sont ses arguments.

Un « bicross » pour les très jeunes : la « Bichette » produite par Lejeune, avec stabilisateur SVP !



Témoignage d'une aventure qui a périclité, le Bicross Super Champion avait le mérite d'être construit en France avec des éléments et une conception de qualité.

Cette spécialité constitue un ballon d'oxygène pour une production qui tend à s'essouffler dans bien des secteurs : cyclomoteurs, vélos traditionnels et motos. Il n'en reste pas moins vrai que Motobécane a été parmi les premiers à proposer une gamme complète. De surcroît, la création d'un trophée destiné à faire courir et à récompenser les pilotes les plus performants parmi ses clients ne peut qu'accélérer encore la progression du bicrossing.

La gamme cross Motobécane se compose de 6 modèles. Nous passerons rapidement sur les « cross tout-terrain » à suspensions.

Il convient toutefois de souligner que ces MX 41, 21 et 31 adoptent tous trois une suspension arrière à amortisseur central type « cantilever » inspiré des Yamaha. Le MX 41 reçoit des roues de 16 à bâtons. Elles sont moulées en plastique jaune. La fourche fixe est tubulaire, tout comme le châssis. Prix : 899 F.

LE MX 21, vendu 1 279 F, est équipé de roues de 20 avec jantes rayonnées en acier. Les freins sont à tambours. Enfin, le MX 31, dispose, outre la suspension arrière, d'une suspension avant télescopique, d'un changement de vitesses Sturmey à trois rapports commandé par poignée tournante, ainsi que d'un phare avant à pile. C'est un véritable engin de raid pour les grandes balades, voire le Paris-Dakar...

Entrons maintenant dans le monde des bicross compétition. On y trouve trois modèles. Le MX10 tout d'abord, qui vaut 948 F. Le cadre est réalisé avec beaucoup de soin. On trouve ainsi un gros boîtier de pédales et des manivelles acier monobloc. Les pédales sont en acier au chrome moly. La selle perforée est du type compétition tout comme le guidon maintenu sur une potence à quatre vis. Les jantes acier sont équipées de pneus japonais cross de 20 pouces. A mi-gamme, nous trouvons le MX 15, sur lequel nous ne nous étendrons pas, car il est largement présenté et essayé dans ce numéro. En revanche, il convient de s'arrêter sur le fleuron des MX : le 25.

Vendu 2 388 F, c'est un 100 % made in Japan. Et, à ce titre, il adopte ce qui se fait de mieux en matière de bicross du côté de Tokyo. Remarquons le châssis en acier au chrome moly, la fourche du même métal avec section ovale et axe déporté. Les jantes sont des Araya en dural anodisé. L'ensemble pédales est en alu. Le frein arrière est un Shimano. La selle, le guidon et la potence sont des accessoires compétition, très légers et super résistants. Enfin, comme le MX 15, le MX 25 est pourvu d'un double



Le Jump de chez Lejeune est une approche très économique du bicrossing. Quelques défauts tout de même : la selle et le freinage arrière par rétro-pédalage !



plateau avec dérailleur deux vitesses commandé par manette « Push Pull » au guidon.

Number One

Number One n'est pas une marque proprement dite, mais la raison sociale d'un grossiste de Châlon-sur-Saône, M. Jeanin, qui importe de multiples engins spécialisés américains. C'est chez lui que l'on pourra acquérir le MCS essayé dans ces mêmes colonnes. Mais Number One diffuse aussi les bicross Red Line, Torker, GT, SE-Racing, Hutch... autant de grands noms qui dominent le bicrossing outre-Atlantique. Présons que Number One commercialise les vélos tout montés ou en pièces détachées. C'est ainsi que l'on peut, à sa guise, réaliser son propre cocktail à base de cadre, de fourche Tange, de jantes Araya ou Skyway, de freins Shimano, de pneus Red Line, Mitsubishi, de pédalier Takagi, de potence Suntour et de guidon alu Win. Un bicross « sur mesure » à un prix qui oscillera, en fonction de vos ambitions, de 2 000 F à - 4 000 F.

Peugeot

On ne peut toujours pas dire que le bicrossing soit le souci numéro un de Peugeot. Certes la firme de Valentigney a constitué cette année un team sportif entraîné par notre ami Theubet, cependant, la gamme Peugeot-bicross n'apparaît pas réellement pléthorique. Plus grave encore : les deux modèles inscrits au catalogue sont importés. En bas de gamme, on trouve toujours le CPX 100, un bicross « made in Taiwan », tout ce qu'il y a de classique. Il vaut 890 F, il n'est pas léger, léger, mais il est bien conçu, bien équipé et robuste. Seul défaut : le frein arrière à rétro-pédalage, lequel n'est pas véritablement indiqué pour briller en compétition.

Le modèle supérieur, le CPX 500 est largement présenté par ailleurs. Nous n'y reviendrons pas si ce n'est pour déplorer qu'il ne soit pas construit chez nous...

Raleigh

La société Ti Raleigh représente l'industrie cycliste britannique. Elle est, bien entendu, présente sur le marché français du bicrossing et ce depuis déjà plusieurs années. D'abord, avec ses modèles à vitesses Griftter à un prix d'environ 900 F.

Depuis l'an dernier, Raleigh qui, il faut le souligner, préfère se cantonner en France dans une prudente réserve, laissant aux autres le soin d'ouvrir le marché pour, ensuite, tenter de tirer à son profit les marrons du feu...

Il n'empêche, son « Red Baron », à 1 335 F est un engin parfaitement adapté à la compétition qui pourrait recueillir une large audience. Très « extrême-oriental » de conception, cet engin dispose d'un châssis et d'une fourche tubulaire en acier au chrome moly avec gros boîtier de pédalier.

Celui-ci est monobloc en acier haute résistance. Les jantes sont en alu ; les pneus « made in Japan », de bonne qualité. Destiné à la course, l'engin ne reçoit qu'un seul frein, à l'arrière. Vraiment, il est dommage de constater que Raleigh-France est aussi largement en retrait des ambitions manifestées par Raleigh USA, qui aligne là-bas, l'un des teams les plus puissants et les mieux structurés.

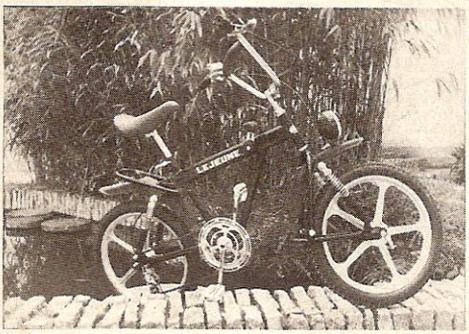
Rainbow

Jeune marque établie à Marseille, à quelques encablures du vieux port, Rainbow commercialise en France des engins italiens et de nombreux accessoires, originaires principalement de Taïwan. La gamme Rainbow (anciennement Fréjus) se compose de trois modèles. Tout d'abord le Supercross. Il s'agit d'un vélo bas de gamme à roues moulées en plastique, avec freins à tambours. La construction est assez

simple et, comme toujours sur les modèles italiens, donne une certaine impression de fragilité. Prix : 915 F.

Pour débuter la compétition, on préférera le Rainbow XE. Il reprend la base du modèle Super X, sensiblement dépouillé. On remarque le guidon et le pédalier en acier, en lieu et place des éléments alu. En revanche les deux roues sont pourvues de freins : le luxe ! Prix du Rainbow XE : 1 228 F.

Nous n'insisterons pas sur le fleuron de la gamme Rainbow : le Super X. Tout d'abord parce qu'il est identique au modèle commercialisé par Laffite mais, surtout, du fait qu'il a été largement décrit dans les pages précédentes. Prix : 1 500 F.



Pour la frime mais pas pour la course ce Lejeune « Hoplater » auquel il ne manque que la C.B. !



Le Roller 20 Bianchi est super équipé mais trop ésoptérique pour la compétition.

Le Bianchi BMX 20 est un bicross « à l'italienne » qui permet de faire ses premiers pas en course pour un prix modique.



Le carnet d'adresse du bicrosser

Aprilia : Micmo, 44270 Machecoul.

Batavus : SED, 121, rue de Paris, 92100 Boulogne.

Bell : Motocross Marketing, BP 63, 10, rue de la Poudrière, 54130 Saint-Max.

BH : Beistegui Hermanos, 13, av. de la Grande-Armée, 75017 Paris.

Bianchi : Vespa Diffusion, 51, bd Mission-Mar-chand, 92400 Courbevoie.

Bicross : ZI Beaune-Savigny, BP 146, 21206 Beaune Cedex.

Cheng Shin : Giedam, Z.I. Lot F, 06150 Carros.

Gitane : Micmo, rue Marcel-Brunelière, 44270 Machecoul.

Gottfried : 7, rue de Soultz, 68270 Witteheim.

Hutch : Number One, 35, rue des Chavannes, 71380 Saint-Marcel.

Hutchinson : 2, rue Balzac, 75008 Paris.

JMP : 6, rue de l'Electricité, ZI Hoenheim, 67800 Bischheim.

Laffite : Jacques Laffitte, Ligne Loisirs, 54, route de Paris, 31150 Fenouillet.

Lejeune : Il à 25, av du Gé-Leclerc, 94704 Maisons-Alfort.

MCS : Number One, 35, rue des Chavannes, 71380 Saint-Marcel.

Michelin : 46, av. de Breteuil, 75341 Paris Cedex 07.

Montesa : 51 bis, av. du Gé-de-Gaulle, 66000 Perpignan.

Motobécane : 16, rue Lesault, 93500 Pantin.

Nauder : 10, place des Etats-Unis, 75116 Paris.

Number One : 35, rue des Chavannes, 71380 Saint-Marcel.

Peugeot : Beaulieu, 25700 Valentigney.

Puch : ZA Coignières-Maurepas, rue Marie-Curie, BP 176, 78313 Maurepas Cedex.

Rainbow : SNC Soto et Cencini, 5, rue du Château-du-Mûrier, 13005 Marseille.

Raleigh : av Blaise-Pascal, ZI Coignières-Mau-repas, 78310 Coignières.

Red Line : Number One, 35, rue des Chavannes, 71380 Saint-Marcel.

Regina : AFAM, 2 033, route Nationale, Wez-Marquart, 59930 La Chapelle-d'Armentières.

Rustines : 9, rue Castères, 92113 Clichy.

SE-Racing : Number One, 35, rue des Chavannes, 71380 Saint-Marcel.

Sedis : 102, rue Danton, 92306 Levallois-Perret.

Sinisalo : Motocross Marketing, BP 63, 54130 Saint-Max.

Torker : Number One, 35, rue des Chavannes, 71380 Saint-Marcel.

Thuausne : 59, bd Valbenoite, 42100 St-Etienne.

SHOPPING

Des cadres US

Number one, spécialiste des produits yankees importe des cadres réputés « made in USA ». Réalisé « à l'américaine » en acier au chrome moly super résistant et très léger, ces cadres ne sont pas spéciale-

ment bon marché. Ainsi le MCS XL 2000 vaut 1 240 F. Le Torker Chrome C/M 1 695 F. Le Red Line vendu avec fourche est facturé 1 580 F. Enfin, le SE Racing (P.K. Ripper) à 1 890 F. Ensuite il faudra ajouter les roues, pédales, guidon, etc. Attention, il vous faudra du matériel adaptable, donc US ou japonais.

Fourches Tangé

Actuellement la fourche japonaise Tangé représente le *nec plus ultra*, la « Rolls Royce des fourches ». Elle peut être adaptée sur les vélos US,

Taiwan ou Japon. Tubulaire et réalisée en acier au chrome moly hyper résistant, cette fourche Tangé existe en plusieurs modèles : la TX 1200 à 225 F ; la TX 500 à 279 F et la TRX à 301 F chez Number One.

Bouchons de valve alu anodisé

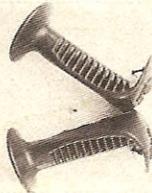
Ces petites crottes ce sont des bouchons de valve (gros diamètre type moto). Les monter c'est le fin du fin d'autant qu'ils sont en dural anodisé à la couleur de jantes alu. Ainsi vous pouvez assortir la couleur

de vos bouchons de valve à celle de votre vélo ou de votre casque ou de vos gants. Merci Moto Verte, ça c'est la grande frime ! Surtout pour 3,50 F la paire, il n'y a pas de quoi s'en priver !

Poignées anatomiques

Fuan

Si vous avez encore mal aux mains, si des ampoules vous poussent à cause de vos poignées vous êtes impardonnable. En effet vous pouvez trouver, chez votre revendeur préféré ces poignées Fuan. Anatomiques, elles ont été dessinées et conçues pour offrir une excellente prise de guidon, un bon maintien et un confort de très haut niveau. Prix :



47 F. A noter les coloris proposés : bleu, rouge, noir et jaune. Il y en a pour tous les goûts !

Levier de frein « deux doigts » dural

Il est magnifique ce levier ! Anatomique comme un fou, il permet d'actionner le frein arrière avec les deux doigts de la main droite. Facile à poser, il est de surcroît très léger car fabriqué en dural. Au surplus ce levier et son collier sont anodisés

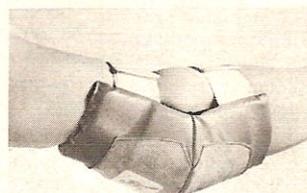


(rouge, bleu, or). Que demande le peuple pour 25 F. (Distribution Soto Cenci).

Coudières et genouillères Novélastic

Certes, il est interdit de faire du bicrossing en short et en tee-shirt. Pourtant même en jeans et avec un maillot à manches longues, les chutes occasionnent parfois de petits bobos tant aux genoux qu'aux coudes ; des articulations menacées s'il en est. Voilà pourquoi la firme stéphanoise Thusne, déjà connue des motards pour ses ceintures de maintien et son gilet de protection isothermique, propose sous la marque Novélastic, des coudières et des genouillères pour les bicrossers. Ces protections sont réalisées en tissu plastifié renforcé cuir. Le matelasage mousse possède une épaisseur dégressive pour protéger efficacement et sans gêne l'articulation. Les deux versions existent en taille unique, elles sont maintenues par de larges bracelets élastiques réglables.

Documentation et listes des points de vente : Thusne-Textile, 59, boulevard Valbenoîte, 42100 St-Etienne.



Hot plate pour tous !

Rares sont les engins équipés d'origine d'une plaque à numéro pourtant réglementaire. On peut bien entendu fixer une assiette en carton comme font certains Ricains. Il est aussi possible d'adopter une plaque de moto. Nous vous conseillons plutôt une véritable plaque « spécial-bicross ». Soto Cenci en commercialise deux. D'abord un modèle appelé « type 2 » en plastique. Made in Taiwan elle vaut 75 F. Plus élaborée est la plaque type « Hot

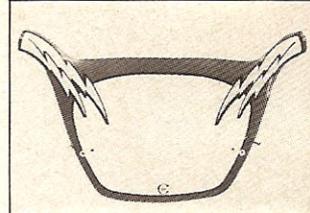
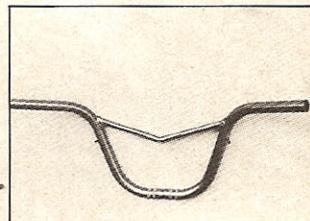


plate » qui se fixe par l'intermédiaire de colliers plastique. Elle vaut 89 F.

Guidons Dural

Lorsqu'on veut alléger son bicross, il est facile de commencer par le guidon. Un cintre en dural remplacera avantageusement celui d'origine en acier. S.N.C. Soto-Censi propose plusieurs modèles en alu avec barre de renfort en V ou droite. Ils sont anodisés bleu, rouge ou or. Prix 120 à 180 F.



Pneus couleur DAE YUNG

Pour embellir son vélo ou plus prosaïquement parce que les enveloppes d'origine sont usées, nous avons remarqué ces pneus cross couleur. Ce sont des DAE YUNG produits à Taïwan. Ils sont disponibles en bleu ou rouge et bientôt en jaune et vert en dimension 20 x 2,25. Distribués par Soto Censi à Marseille, on les trouve, chez de nombreux détaillants au prix de 65 F environ pièce.



Des roues à la pelle

Les roues sont sans doute les organes qui souffrent le plus sur un bicross de compétition. Si vous n'avez pas la chance d'être équipé en jantes alu de qualité, il faudra après quelques dévoiles, envisager un remplacement pu et simple. Il ne faudra pas hésiter à monter un matériel de qualité. Cela vous évitera bien des déboires et vous vaudra, en fin de compte, de réaliser une substantielle économie. Chez Number One, nous avons découvert un bel assortiment de roues et de jantes. En premier lieu, vous pouvez choisir les Skyway ou les OGK. Il s'agit de roues Nylon à 5 rayons. Leur réputation n'est plus à faire car leur solidité est à toute épreuve. La paire vaut

tout de même 756 F. Moins chères sont les roues plastiques à 12 rayons : 260 F la paire. Ces roues ont cependant le défaut d'être un peu plus lourdes que les classiques rayonnées. Ceux qui recherchent les performances pourront choisir le *nec plus ultra* : jantes Araya dural anodisées rayonnées sur des moyeux Shimaro. Prix : 648 F la paire. Un ton au dessous : vous avez les modèles Reynolds alu qui ne coûtent que 310 F la paire. Pour chauffer ces roues, Number One propose aussi des pneus. Le SW Allon 20 x 1,75 vaut 71 F. Le Skinside est vendu 90 F dans les mêmes dimensions (pneu arrière). Enfin, toujours pour l'arrière, vous pouvez opter pour le Mitsubishi compétition 3 à 120 F le bout.



Moto Products, 6, rue de l'électricité, J.P.M., Zi Hoenheim, 67800 Bischheim, tél. (88) 62.49.71.

1. Pare-pierre JT Racing, couleurs : bleu/jaune, noir/jaune, bleu/blanc, rouge/blanc, rouge/jaune. Prix public : environ 285 F.
2. Pantalon bi-cross JT Racing, aéré, très léger, renforts mousse au genou et au tibia. Utilisé également en trial, bonne protection, malgré l'absence de coquilles. Prix public : environ 590 F.
3. Gants JT Half-Breed. Gants cuir/Nylon, velcro souple et ajustable, couleurs : bleu/jaune, bleu-blanc, noir/jaune, bleu/blanc/rouge, rouge/jaune, vert/bleu.
4. Gants coton JT : très légers. Prix : environ 34 F.
5. Maillots JMP : coton 100 %, prix public environ 124 F.
6. True-grip JT/poignée JT caoutchouc : couleurs : blanc, jaune, bleu, noir, vert, rouge. prix public : environ 39 F.
7. Numéros de courses auto-collants : blanc ou noir.
8. Lunettes et masques Carrera ; lunettes à partir de 90 F.



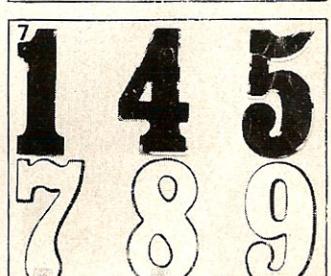
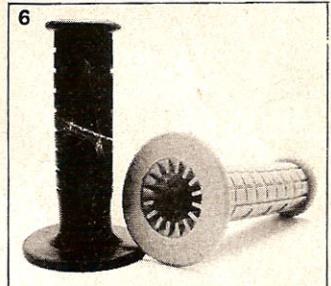
2



3



4





**SUPERCONFORT, SUPERDESIGN, SUPERPROTECTION,
SUPERQUALITÉ : SUPERCROSS, DE SINISALO.**

Un tel gant, ça ne se décrit pas, ça s'essaie... Alors on vous a juste mis une belle photo, et pour le reste un seul conseil : prenez 5 minutes et passez chez votre motociste enfilez le nouveau gant Supercross. Vous n'en reviendrez pas !

Il existe en bleu, blanc, rouge, bleu/blanc, rouge/blanc et bleu/jaune et en tailles 5, 6, 7 (enfants) et 8, 9, 10, 11 (adultes).

motocross marketing

BP 63 - 54130 SAINT-MAX - Tél. (8) 320.46.31

attention: MCM ne vend qu'aux motocyclistes. C'est à eux que vous devez demander ces produits.