

BICROSS

MAGAZINE

60FB-3,50FS

BICROSS.n°2.OCT.82

8F



Coupe d'Europe vélo-trial

Essai: LAFFITE VLX 20

Championnat du Monde aux USA

G.P de France à Altkirch

3 POSTERS



Dimanche 19 septembre à 9 heures

Venez assister sur le circuit
au **Trophée Motobécane-Lois**
de Bi-Cross, le nouveau sport
pour les jeunes de 6 à 16 ans.

Pour les concurrents,
inscriptions le Samedi toute
la journée et le Dimanche
matin jusqu'à 8 h 45
à la guérite d'accueil
Bi-Cross Motobécane
à l'entrée principale
du circuit.

**COMPÉTITION
DE 9 H A 13 H**



BICROSS

MAGAZINE

Octobre 82 8 F

Bicross Magazine N°2

Sommaire



Courrier des lecteurs

4

Nouveautés

La gamme Motobécane 83

6

Sport

- GP de France à Altkiwich
- GP des USA (page 14)
- Coupe d'Europe vélo trial (page 30)
- Championnat de France à Gruissan (page 34)

8

Infos bicross

Bruits, chuchotements et dernières nouvelles

12

Essai

Laffite VLX 20

26



Directeur de la publication :
Patrick Casanovas
Rédacteur en chef :
Alain Kuligowski
Rédaction :
Alan J.-Beck — D. Peyre
Secrétariat :

Patricia Pény
Direction artistique :
Claude Porchet
Conception graphique :
Thierry Lepori
Publicité : E.A. Bahman
Assistante : Yasmina Challal
Conception publicité : Enrico Carosi
Marc Blanchard
Les manuscrits et documents non
insérés ne sont pas rendus.
Imprimé par la S.N.I.L. Paris

2, rue Chaptal, Aulnay-s-Bois, Z.I.
Bicross magazine est une publication
des
Editions Larivière
S.A. au capital de 2 500 000 francs
R.C. Seine 57 E 7. 188
15-17, quai de l'Oise, 75019 Paris
Tél. : 200.22.07
Télx : Motorvu 211 678F
C.C.P. : 115915 Paris
Président : Patrick Casanovas
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 Derégard
Petites Annonces : Véronique
Abonnement 1 an ou 12 numéros :
80 F.
(étranger : 140 F).
Commission paritaire : en cours
Dépôt légal : 3^e trimestre 1982.

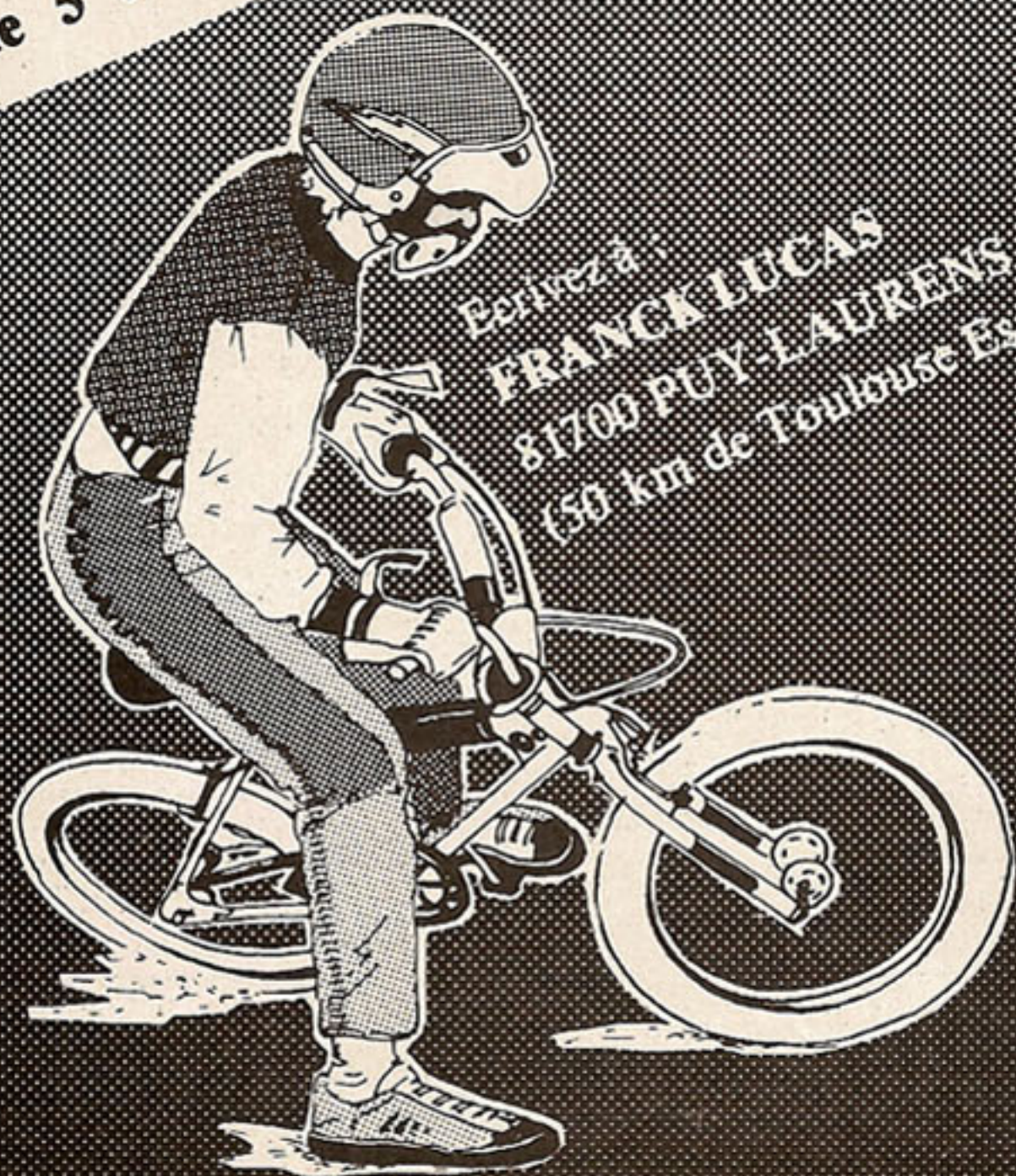
BICROSSERS MINICROSSERS

CECI
VOUS INTERESSE...

Un bicross ou une moto de cross s'essaye sur un terrain. Pour votre saison 83, venez les essayer sur notre circuit du Midi-Pyrénées.

Vous serez accueillis et conseillés par un ex-champion de France de motocross qui vous mettra votre ancienne machine en mains, et vous reprendra surprises vous attendent...

PRESENTATION DE TOUTE LA GAMME
BICROSS ET MINI-AUTO pour enfants
de 5 à 15 ans.



Courrier des lecteurs



COURRIER DES LECTEURS

A notre retour de vacances « bicrosstudieuses », une avalanche de lettres, un monceau de cartes, des enveloppes partout... Aïe ! « Cette fois encore, nous ne couperons pas au courrier des lecteurs ! » ont pensé simultanément les collaborateurs de Bicross Magazine... Vous le demandez : le voici ! Le client est roi... Mais d'un autre côté, ça nous fait plaisir, d'autant que le courrier est la meilleure manière, pour un magazine, de dialoguer avec ses lecteurs. Une petite requête, toutefois : essayez de bien écrire et évitez de poser trop de questions dans la même lettre : il faut laisser de la place pour les petits copains...

Je m'appelle Jean-Christophe Ducasse, j'ai 16 ans et j'habite à Bagnères-de-Bigorre dans les Hautes-Pyrénées.

Comme pas mal de mes camarades, je suis un passionné de bicrossing. J'ai la chance de posséder un Raleigh qui me donne entière satisfaction. C'est pour vous dire si j'étais heureux de lire dans le n°1 de Bicross Magazine, notre bible à tous, l'essai de mon vélo, l'Ultra Burner. Du coup, je me suis abonné pour un an, et j'espère trouver dans votre journal, tout au long de cette année, beaucoup d'essais comparatifs, des renseignements sur les réglages, les produits de bonne qualité que l'on peut trouver dans le commerce, chez les vélocistes, de belles photos et beaucoup de posters (géants si possible).

Mais surtout, je crois que je ne suis pas le seul à penser cela, je souhaiterais que « Bicross Magazine » consacre quelques pages aux courses régionales qui commencent à pulluler en province. A ce propos, je viens d'en remporter une à Pau (Basses-Pyrénées). En effet, j'ai terminé 1^{er} dans la catégorie des 16 ans et plus, et j'ai de plus en plus envie de faire de la compétition.

Je m'entraîne tous les matins sur un terrain de vélo-cross permanent qui vient de s'ouvrir à Bagnères. Il est question qu'il y ait d'ailleurs très bientôt des compétitions et la création du « BMX club Bagné-rois ». Nous serions le 1^{er} club dans le Sud-Ouest.

Longue vie à « Bicross Magazine », vive le bicross.

Merci Jean-Christophe pour ton information concernant le circuit de Bagnères-de-Bigorre. Nous en parlons par ailleurs dans les infos. Toutes les rubriques et les sujets que tu espères trouver durant l'année qui vient dans Bicross Magazine sont à notre programme. Pour les résultats des courses régionales, nos colonnes sont largement ouvertes. Les clubs qui en organisent peuvent nous envoyer les résultats et nous les publierons bien volontiers. Bravo pour ta victoire ! L'Ultra Burner est une bonne machine, comme nous avons pu le vérifier dans notre numéro 1.

Dépêchez-vous de créer un club à Bagnères car le Sud-Ouest a grand besoin de s'ouvrir au bicrossing...

Olivier Leclercq, de Roubaix, et Amaury Touremarde, de Bondues, nous demandent tous deux s'il existe un club de bicross dans le département du Nord.

Hélas, mes chers amis, aucun club n'est encore affilié à l'AFB et, à notre connaissance, il ne semble pas qu'un club soit en cours de création pour le moment. Une seule solution : retrouver vos manches et créer votre propre club. Pour cela, vous pouvez vous reporter aux informations déjà données à un autre lecteur.

J'habite en Loire-Atlantique, à Nantes ; j'ai un vélo-cross mais je ne sais pas où trouver un club dans la région. Pourriez-vous me donner une adresse ?

PS : ne vous serait-il pas possible de détailler une piste de compétition et l'entraînement dans l'un de vos futurs numéros ?

Le Moigne Lionel, 2, avenue du Miroir-d'Eau, 44000 Nantes.

Pas de chance, Lionel, il n'y a pas encore de club en Loire-Atlantique. Le plus proche est l'Armor Bicross Club, Ar Melin, route de Nouvoitou, 35230 Vern-sur-Seiche.

Nous avons prévu, dans un prochain numéro, de vous présenter le plan de quelques-unes des meilleures pistes françaises.

Ce matin, je viens d'acheter le n°1 de Bicross Magazine et je trouve votre magazine super chouette. J'ai lu votre éditio et je souhaite longue vie à votre magazine. Je vais avoir mes 15 ans et le vélo, ça me connaît puisque je fais de la compétition sur route et sur piste. Je serais intéressé par la possession d'un bicross non pas pour la compétition mais pour m'éclater. Etant novice en la matière, pouvez-vous me renseigner sur un des ces vélos pas trop chers pour ce que je vais en faire et, suivant mes moyens, j'en achèterai un neuf, d'occasion, ou bien un cadre d'occasion ou neuf que je monterai moi-même.

Je crois que je vais acheter le n°2 de Bicross Magazine. Dans le n°1, mes machines préférées ont été : les Yam qui sont vraiment jolies, l'Ultra Burner est chouette aussi et le Laffite est pas mal. N'oublions pas la petite merveille : le Red Line. Le Peugeot et le Motobec restent pas mal tout de même...

Continuez à faire des posters car, dans les magazines, ça se fait de moins en moins. Je vous réécrirai sûrement.

Haslin Frédéric, 2, rue Ferdinand-Bac, 60200 Compiègne.

Frédéric, tout dépend de tes moyens. Si tu veux « t'éclater » à bicross sans éclater l'engin, il faudra y consacrer une somme d'au moins 1 000 F. Pour ce prix, tu peux voir du côté de Raleigh avec le Super Burner, Peugeot et le CPX 150, mais aussi le Yam BYZ 301, sans oublier le Batavus.

Nous mettons ton adresse de sorte que les lecteurs qui ont en engin d'occasion puissent te faire des propositions. Enfin, merci pour tes éloges ; bien entendu, nous allons continuer à faire des posters !

Je possède un bicross « Lejeune » qui se trouve être dans un état délabré. Je compte le remonter tout en le préparant à la compétition. J'aurais donc quelques questions à vous poser. En premier lieu, pourquoi les poignées de guidon doivent-elles être impérativement bouchées ?

Ensuite, vous dites dans « Bicross-Mag n°1 » que les vélos ne doivent posséder qu'un seul frein. Pourtant, sur la couverture, le n°241 en a deux. Est-ce toléré en compétition ? Toujours pour les freins, les freins à rétro-pédalage sont-ils admis ? Lesquels des freins à moyeux et des freins à mâchoires sont les meilleurs en compétition ? Où peut-on, à votre connaissance, acheter des pièces de bicross séparément ? Enfin, un hot-plate est-il obligatoire ?

Après ces quelques questions, je voudrais vous dire que « Bicross-Mag » me paraît bien fait, les articles me paraissent écrits sans parti pris. Il manque toutefois une rubrique « courrier des lecteurs » mais je pense qu'elle ne va pas tarder à trouver sa place dans le magazine. Ma lettre est longue, mais j'espère que vous y répondrez.

PS : Pouvez-vous me donner les coordonnées du club de bicross le plus proche d'Avignon, ainsi que le circuit ?

Maxime Vitrac, 17 bis, rue Luchet, 84000 Avignon.

Tout arrive Maxime, y compris le courrier des lecteurs. Voici en vrac des réponses à toutes tes questions.

Le circuit le plus proche d'Avignon est le terrain de Vedène. Il est géré par le Bicross Club Evasion, route de Morières, 84270 Vedène. Tél. : (90) 31.15.20. Venons-en à la technique maintenant. Bravo pour ton sens de l'observation ! Sur notre couverture, le 241 possède bien un frein avant. Il s'agit d'un pilote hollandais et, là-bas, c'est autorisé tout comme aux USA pour les pilotes les plus âgés (15-16 ans) et les plus lourds. L'AFB a l'intention de modifier son règlement technique et d'autoriser ce frein avant pour les classes supérieures. Le frein arrière à rétro-pédalage est interdit. Le frein à tambours procure des décélérations bien meilleures que le frein à patins, mais il n'est pas adopté en compétition car il est beaucoup plus lourd. Le guidon doit être bouché aux extrémités car, en cas de chute, il pourrait jouer le rôle d'un emporte-pièce et faire des trous dans tes tendres chairs ou celles de tes adversaires. Enfin, la plaque à numéros est indispensable mais il n'est pas obligatoire que ce soit une « hot-plate ». Tout autre plaque (à la bonne couleur) est acceptée.

Ci-joint à la lettre quelques photos de notre occupation favorite : le bicross aquatique. Nous vous envoyons ces photos dans l'espérance que l'une d'elles paraîsse dans votre prochain numéro.

Pour ceux que cela intéresse, la chute ne présente aucun risque, sinon celui de voir votre plan d'eau favori interdit à la baignade, comme cela nous est arrivé 3 jours après que ces photos aient été prises. Quel hasard ?

L'équipe de Kamikas Club Gacilly vous salue !

Magre Roland, 6, rue Monteil, 56200 La Gacilly.



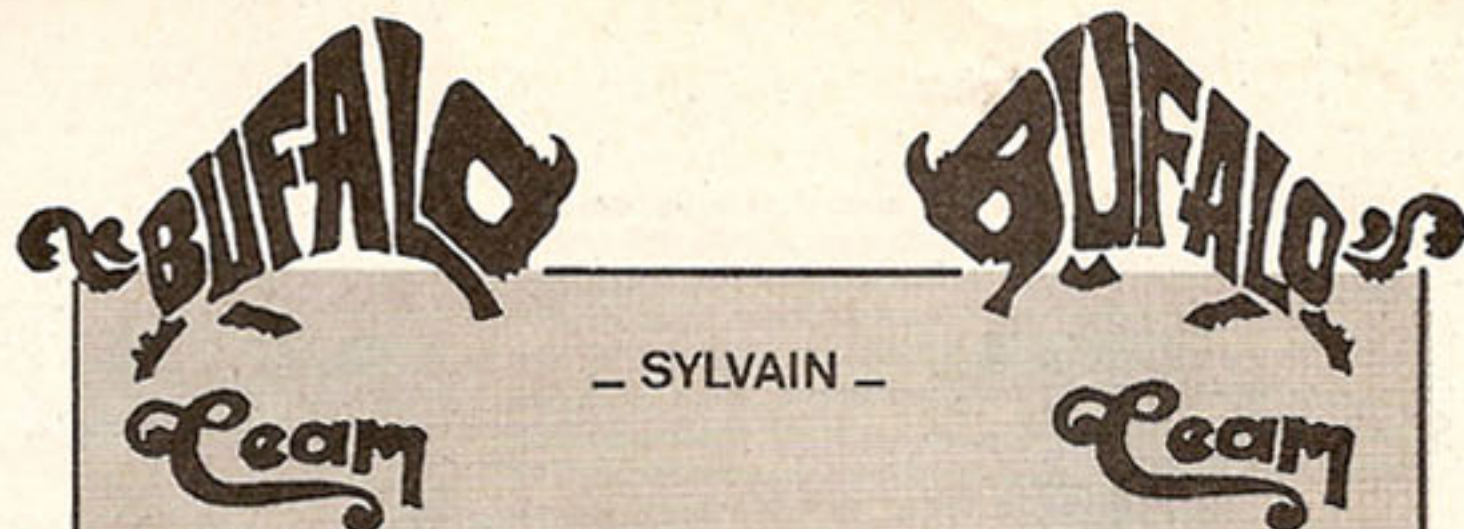
Le bicross aquatique nous paraît être une saine occupation en période de vacances estivales. Pourquoi diable interdire de baignade d'inoffensifs bicross qui ne demandent qu'à se rafraîchir dans les eaux vivifiantes de ce lac ?

Je pratique le bicross depuis 3 ans ; j'aimerais aujourd'hui avec quelques amis fonder un club de bicross ; Mais avant de me lancer dans cette aventure, je voudrais savoir s'il y a des formalités à remplir envers la mairie et les assurances.

Nicolas Kara, 51, rue des Archives, 75003 Paris.

Pour fonder un club de bicross, c'est très simple : il suffit de créer une association régie par la loi de 1901. Pour cela, il convient de se grouper avec deux amis. L'un sera président et l'autre vice-président, le troisième trésorier. Prévoir un siège social pour la correspondance. Les statuts devront mentionner une phrase du type : « Club regroupant des amis du bicrossing désireux de promouvoir ce sport. » Pour toutes les formalités, il faut s'adresser à la mairie de ton arrondissement qui possède les imprimés spéciaux et te donnera des informations complémentaires.

Pas de problèmes d'assurance au départ, mais il faudra y songer si vous décidez d'organiser des courses. Lorsque le club sera créé, il sera nécessaire de l'affilier à l'AFB : M. Bernard Nicolas, rue des Crais, Challanges, 21200 Beaune. Tél. : (80) 22.66.98.



— SYLVAIN —

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

TEAM MANAGER MOTOBECANE-LOIS

Champion d'Europe 16 et + Junior avec Jean-Luc Ferré, 3^e au Chpt du Monde avec Y. Pucel (12 ans) et J.-L. Ferré, 8^e avec Catel (13 ans) et 5^e avec Lebrun David en 14 ans.

BIENTOT LA NOUVELLE GAMME BMX
MOTOBECANE-MONGOOSE-YAMAHA

DES PRIX FOUS !

Exemples :

- Paire roues 20 pouces Arya :	360 F
- Fourche TRX :	170 F
- Pneus couleur :	45 F
- Pédales KKT :	120 F
- Tige selle Sakae type Shimono DX :	75 F
- Blocage tige de selle alu :	20 F
- Cadre chromé moly, à partir de :	350 F
- Mousses de protection type Bob Harro :	60 F
les 2	100 F
- Casque Protec-Eliminator :	380 F
etc...	

L'EXPERIENCE DE LA
COMPETITION
A VOTRE SERVICE

Envoi dans toute la France
« L'Ami des Sportifs »

Centre commercial des Moustiers
77530 Vaux-le-Pénit. Tél. : (6) 452.48.70



Nouveautés

par Danièle Peyre

La nouvelle gamme Motobécane bicross 83 comprend cinq engins. Tous héritent désormais d'un châssis tubulaire rigide renforcé sans suspension, comme le prescrivent les règles de la compétition. Il faut distinguer, dans cette collection 83, deux vélos-jouets, les BX 14 et BX 20 qui n'ont pas de prétentions en compétition, des MX 102, 152 et 252, lesquels sont de véritables engins sportifs destinés à briller, chacun à son niveau, sur les circuits. Tous les jeunes bicrosses se bousculeront pour enfourcher le BX 14 un mini bicross équipé de roues de 14 pouces. Utilisable dès 4 ans, il possède les raffinements de tous les vrais BMX : fourche à axe déporté, frein arrière à étrier et patins, véritable guidon cross à barre de renfort et mousse de protection... Les manivelles acier mesurent 110 mm et le plateau de pédalier ne possède que 30 dents, ce qui confère la démultiplication courte qu'exigent les petites jambes... Coloré en rouge Baccarat, ce beau jouet sportif sera commercialisé dans les 565 F.

Les apprentis bicrosses plus âgés pourront s'initier à ce sport fantastique en investissant 675 F dans le BX 20. Il s'agit toujours d'un vélo d'amusement qui, comme son nom l'indique, reçoit des roues de 20 pouces. A son guidon cross renforcé et équipé d'un bourrelet mousse, les premiers sauts se feront dans les meilleures conditions. Parmi les caractéristiques techniques les plus intéressantes, notons l'ensemble pédalier, guidon, selle de couleur bleue, la fourche à axe déporté et les roues à rayons et jantes acier chaussées de pneus cross noirs. Le frein arrière à patins est en acier chromé avec tirage latéral. Le braquet est de 46 x 18 et le poids total de 13 kg. L'émailage est jaune avec décorations rouges. Comme la légion d'honneur !

Banzai sur les circuits

La série compétition démarre avec le MX 102. Cette fois, il s'agit d'un véritable bicross de course qui permettra aux pilotes participant à leurs premières courses de glaner, pour pas trop cher, leurs premiers succès sportifs. Le cadre type cross rigide et renforcé à la colonne dispose d'une fourche Tange TMX à axe déporté. Les roues anodisées sont équipées de moyeux BMX Perrin à petits flasques vernis or. Les pneus Cheng Shing possèdent une bande de roulement colorée. Le pédalier monobloc acier est de type Faubert, avec des manivelles de 170 mm et plateau de 44 dents. A l'arrière, la roue libre affiche crânement 16 dents. Notons le freinage confié à un frein arrière en dural Weimann 1020 à tirage latéral. Au guidon, le levier du même métal est coudé à 45°. La selle du type BMX en plastique reçoit un chariot. Les pédales sont d'excellentes KKT en acier. Le guidon avec barre de renfort en V est monté sur une potence à double fixation. Coloré en noir irisé, ce bicross monté en France remplace donc le MX 10. Il pèse 13,6 kg et vaut 995 F.

Le MX 152, qui prend la place du MX 15, abandonne le changement de vitesse bien inutile en compétition. Le cadre à double gousset de renfort est en acier tubulaire. La fourche est naturellement une Tange. C'est une TMX à axe déporté et chromée. L'ensemble pédalier est coulé en dural. D'origine française, s'il vous plaît ! En effet, il est réalisé par Nervar. Le boîtier est de gros diamètre et les manivelles sont à emmanchement carré. Le plateau dural est interchangeable. De série, il possède 44 dents. Les pédales de marque Sakae viennent du Japon et disposent d'axes en acier au chrome moly. A l'arrière, la roue libre de 16 dents se change facilement grâce au procédé hélicospout.

Le guidon cross avec barre de renfort en V est verni rouge. Il adopte des poignées anatomiques « Royale » en

Pour l'initiation des bicrosses en herbe, le BX 20 ne vaut que 675 F.

AVANT-PREMIERE LA GAMME BICROSS MOTOBECANE POUR 83

Pionnière du bicrossing en France, Motobécane, en dépit de ses efforts sportifs et commerciaux, en dépit de la création de son fameux Trophée n'était pas encore parvenue à imposer ses bicross à une clientèle ô combien exigeante. A Pantin, on a réagi en décidant la production d'une nouvelle gamme, d'une seconde génération de bicross héritant des derniers enseignements tirés de la compétition. Dans quelques mois, les MX 10-15 et 25 céderont la place à leurs successeurs, les MX 102, MX 152 et MX 252. Plus performants et plus compétitifs, ces engins seront également flanqués de deux vélos-cross « initiation » : les BX 14 et BX 20 que nous vous invitons à découvrir illico, par le texte et l'image, en avant première car il faudra encore patienter quelques semaines avant la commercialisation effective de cette gamme 83.





MX 102



MX 152



mousse rouge et, à main droite, un levier de frein arrière Chang Star dural « trois doigts ».

Les roues avec jantes alu Alesa 431 anodisées rouge sont chaussées de pneus Cheng Shin rouges à flancs translucides. 20 x 2,125 à l'avant, 20 x 1,75 à l'arrière, voilà pour les dimensions. Signalons encore les moyeux Maillard BMX en alliage, sans oublier la couleur de l'engin : bleu nuit qui s'harmonise parfaitement avec les équipements rouges. Pesant 12,1 kg, le MX 152 vaut 1 460 F.

Le MX 252 coiffe toute la gamme. C'est le modèle de prestige, le bicross « team compétition » identique aux engins des vedettes du team Motobécane et en particulier à celui du championnat d'Europe 82. Motobécane prétend qu'il s'agit du plus beau des bicross du marché français : à vous de juger... La firme ajoute aussi que ce MX 252 est supérieur en performances aux modèles importés vendus plus de 3 500 F. La modestie n'est pas de mise à Pantin ! Le MX 252, quand à lui, est proposé contre 3 160 F. Pour cette somme déjà coquette, on devient propriétaire d'un châssis en acier au chrome moly. La fourche Tange TRX réalisée dans le même alliage, est entièrement chromée, comme le reste du cadre. Ultra-léger et super rigide, ce châssis est équipé d'accessoires en dural.

On remarque ainsi l'ensemble pédalier Shimano DX, avec manivelles réglables par excentrique, pédales à profil parallélogramme, et plateau de 44 dents en dural.

Les roues méritent toute notre attention, avec les jantes alu Weinmann BMX, les moyeux dural hélicosport et les pneus bicolores bleus à flancs translucides.

Le frein arrière à patins Weinmann 100 est actionné par un levier Cheng Star anatomique. La selle BMX royale est montée sur une tige Shimano DX à chariot incorporé.

Bien entendu, l'engin a abandonné ce système de double vitesse qui n'avait pas connu une grande gloire sur feu le MX 25.

Dural et acier au chrome moly : l'ensemble contribue à réduire le poids et à faire du MX 252 l'une des bêtes les plus percutantes du marché. De surcroît, l'engin est très réussi sur le plan esthétique et justifie ainsi parfaitement son appellation « haut de gamme ».

Sur un plan général, notons que ces nouveaux MX seront disponibles dès les semaines à venir, avant Noël en tout état de cause. Saluons aussi l'effort du constructeur pour utiliser un maximum d'accessoires européens. Certes, il reste encore de nombreux éléments « made in Japan » (fourche, pédalier sur MX 252) mais là, nous ne nous plaindrons pas car, c'est du bon matériel. Les petits malins remarqueront aussi que ces engins ne sont pas sans rappeler les BYZ Yamaha présentés dans notre précédent numéro. C'est logique puisque MX et BYZ sont construits à Pantin dans les mêmes ateliers. C'est le contraire qui eût été étonnant ! L'important est que Motobécane, qui a fait beaucoup pour le développement du bicross en France, dispose désormais d'une gamme parfaitement homogène. Ne nous y trompons pas, les MX « version 83 » sont des engins conçus pour gagner. De surcroît, ils sont affichés à un prix abordable et la marque peut compter sur un réseau bien implanté qui commence à réaliser que le bicrossing n'est pas seulement une mode passagère, mais représente un complément commercial non négligeable. Bien entendu, dès que la chose sera possible, nous vous présenterons l'essai de ces beaux « bicross made in France ».

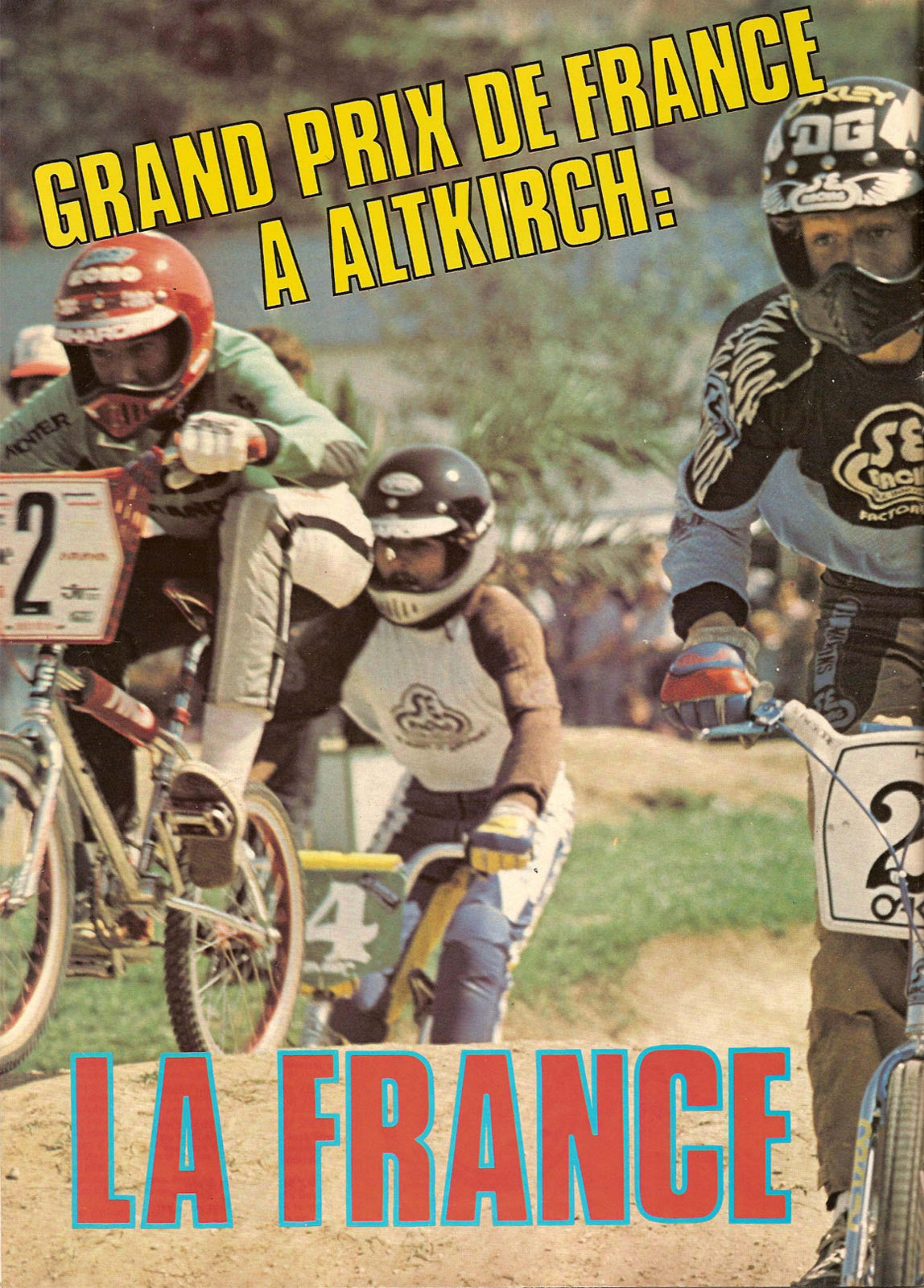


Ci-dessus le BX 14 pour les « jeunes ».

Le MX 102 fera facilement oublier le MX 10.

Le MX 152 n'a plus de vitesse mais une superbe robe bleu-nuit et un équipement en rapport avec ses ambitions.

Le MX 252 représente le top-niveau chez Motobec. Chrome moly et Shimano à tout va : c'est la vraie débauche...



GRAND PRIX DE FRANCE A ALTKIRCH:

LA FRANCE

**GRAND PRIX DE FRANCE
DE BI-CROSSING**

**1^{er}
AOUT**



organisé par
l'Alsace Bi-cross Club

ALTKIRCH
(HAUT RHIN)

**GRAND PRIX DE FRANCE
DE BI-CROSSING**

**1^{er}
AOUT**



organisé par
l'Alsace Bi-cross Club

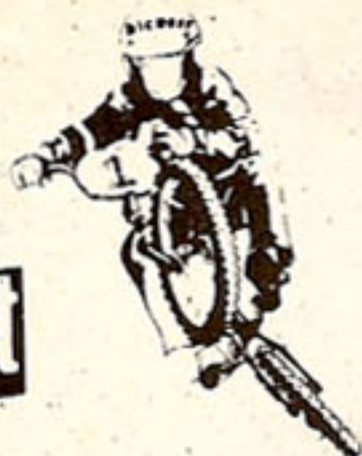
ALTKIRCH
(HAUT RHIN)

par Alain Kuligowski

C'est le 1^{er} août, jour de grandes migrations routières s'il en est, qu'avait choisi le B.C. Altkirch pour organiser, dans la pittoresque cité alsacienne, le Grand Prix de France 1982, sommet sportif de la saison. Certes, il y eut moins de monde sur la piste que sur les routes, mais en dépit d'une participation limitée, ce G.P. de France aura été une réussite sur bien des plans.

**AUX
FRANÇAIS**





Chacun sait qu'après la Bourgogne, le bicrossing a trouvé une seconde terre d'asile en Alsace. C'est d'ailleurs de cette province que nous viennent notre champion du monde 81 Olivier Imbert et le président de l'A.F.B., Raymond Imbert, lesquels sont tout simplement le fils et le père (et inversement...). Le centre nerveux du bicrossing alsacien, c'est surtout Altkirch, son Bicross Club réputé, son splendide circuit et un certain Yves Theubet dont la modestie souffrira peut-être en lisant qu'il est sans aucun doute le pilier du club, du bicross en Alsace, et même en France.

Nul choix ne pouvait donc être meilleur que celui d'Altkirch pour servir de vitrine internationale du bicross tricolore. Certes, notre G.P. de France ne comptait pour aucun championnat européen ou mondial, mais il se devait d'offrir le meilleur reflet du formidable engouement que suscite ce sport en notre pays.

Sur le plan de l'organisation, on peut dire que toute l'équipe du Bicross Club d'Altkirch a parfaitement réussi son pari. Un très beau circuit — bien que lugubrement encadré par une voie ferrée, des entrepôts et une sablière —, du beau temps et un nombreux public. Il est vrai que nous étions début août, que l'entrée était gratuite et que les organisateurs alsaciens savent habilement associer sport, gastronomie et ces liquides interdits aux bicross-seurs que sont bière et vin d'Alsace... Ne manquaient finalement que les pilotes. Car il ne sont venus qu'à 136, les concurrents du GP de France ! Et parmi eux, une faible délégation étrangère, composée en majorité de pilotes du Benelux, Belges et Hollandais, auxquels s'est joint un courageux Américain : John Hutelin.

A l'évidence, les organisateurs attendaient une plus grande affluence, comme en témoignaient les pancartes réservées aux délégations anglaise, allemande, espagnole, suisse, etc.

Domage pour les absents, lesquels ont raté la présentation effectuée par un orchestre local, avec flons-flons et Alsaciennes en costume régional...

La furia française

Devant leur public, les pilotes tricolores, qui représentaient près de 80 % de la participation globale, n'ont pas perdu l'occasion de se mettre en valeur. Il est vrai qu'ils avaient à laver l'affront subi de la part de ces mêmes étrangers, en juin, à Vaux-le-Pénit.

La riposte française a donc démarré très fort, dès la veille, lors de la compétition préliminaire organisée à Heimersdorf sur un petit circuit tout en descente situé à 6 km de là.

A Altkirch, la furia tricolore s'est littéralement déchaînée. Ainsi, 21 catégories sur 23 ont été remportées par des concurrents « bien de chez nous ». Seuls le Belge Franck Smets a su enlever la classe 16 ans juniors et le Hollandais Patrick Manders la course 11-12 ans Experts.

Ce beau comportement des Français n'en revêt que plus de valeur dans la mesure où nous trouvons sur place quelques-uns des meilleurs Bataves tels Addie Van de Ven, Jan Gottenbos, Chris Jenkins, Peter Plømens et quelques autres.

Les prestations les plus remarquées auront été celles de Thierry Fritz (Rixheim), victorieux de la finale 15 ans juniors, du « local de l'étape » Olivier Imbert, qui est parvenu à battre Jan Gottenbos chez les 9-10 ans Experts, sans oublier Claude Vuillemot qui s'est offert le luxe de battre Addie Van de Ven et Chris Jenkins en Expert 15-16 ans !

Au surplus, c'est un tricolore, le Beaunois, Walravens qui devait s'adjuger la grande finale Open, devant le Hollandais Peter Plømen. N'en jetez plus, la cour est pleine ! de trophées...

A ce bilan globalement positif pour nos couleurs, il convient d'ajouter le splendide « carton » marqué par les coureurs locaux. C'est un euphémisme de dire que les bicross-seurs alsaciens ont fait fort. De fait, ils ont dominé de la tête et des épaules. Certes, il importe de remettre les choses à leur vraie place : les régionaux avaient pour eux leur excellente connaissance du circuit et la faible participation numérique étrangère. Il n'empêche : les meilleurs français étaient de la partie, même si certains d'entre eux souffraient encore de la fatigue et des effets du décalage horaire après la tournée aux USA. Les Altkirchois Itty, Fontaine, Imbert, Meunier et Valérie Huber ont eu à cœur de s'imposer devant leur public. Celui-ci, en échange, ne leur a pas ménagé ses applaudissements et l'on peut être certain que le bicross a marqué de nouveaux points dans la faveur du public alsacien.

(Les résultats G.P. de France sont en pages 36-37).



Le Hollandais Jan Gottenbos à beaucoup de classe et de style. Malchanceux en Experts il s'est imposé en Open 9-10 ans.

Départ open 13-14 ans. Luc Koelher, n°378 de Bourg Bruche va l'emporter avec brio.

Fabrice Perez a confirmé à Altkirch sa prestation des USA. En catégorie 11 ans, il a placé son MCS en 2^e position Open et 2^e place Expert.

Un Américain en Alsace

Un Grand Prix sans au moins un pilote américain aurait été une sorte de trahison. Heureusement, un Yankee, John Hutelin, est venu au secours des organisateurs... Ce gaillard de 18 ans nous est venu de Floride où il porte là-bas le N°5. John venait pour la seconde fois en Europe. Pilote officiel Skyway (roues en plastique et pédales), il a reçu une aide non négligeable du constructeur pour financer son voyage. Une semaine plus tard, John était encore en France, à Gruissan, où il a participé aux stages Prom-Obi et à la course Open.

A Altkirch, John a quelque peu déçu puisqu'il n'est même pas parvenu en finale open. Il se classait en effet 2^e, puis 6^e et enfin 8^e, ce qui le reléguait à la sixième place de son groupe où seuls les 4 premiers étaient admis en finale.

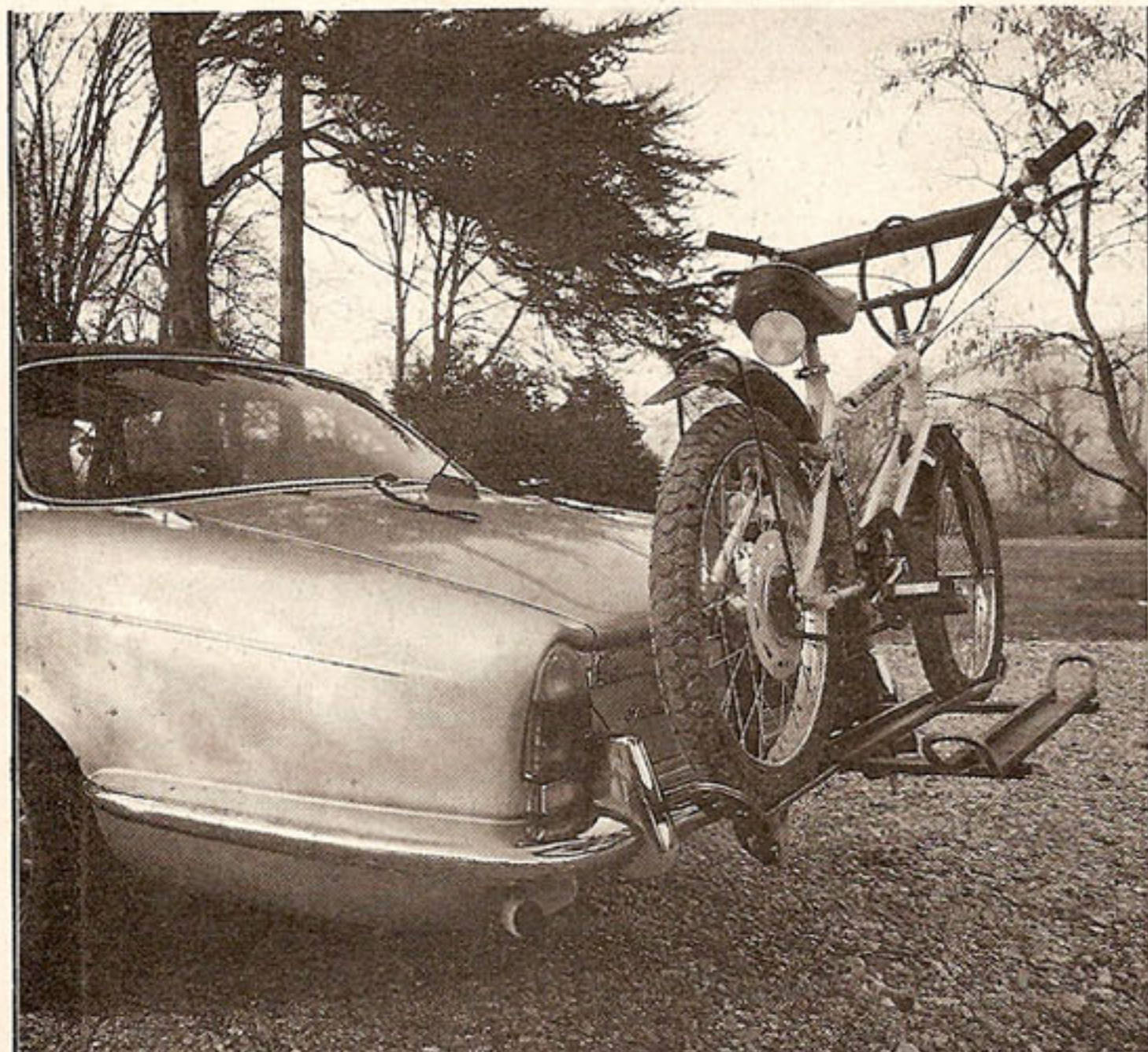
Que voulez-vous, comme le constatait John lui-même : « Les Français ont fait de sacrés progrès depuis l'an dernier... »

PRATIQUE !

le porteur universel
pour 2 vélos, bagages, skis...

CYCLO CAR.
Modèle breveté

500 francs



* Ainsi équipé, le véhicule reste conforme au Code de la route en ne dépassant pas la largeur réglementaire de 2,10 m et 1 m de profondeur (art. R 61 et R 86).

Spécifications techniques: CYCLO-CAR est fabriqué en acier galvanisé peint epoxy noir. Son poids est de 10 Kg. Dimensions repliées: 0,70 x 0,60 x 0,06 m. Profondeur de la plateforme: 0,36 m. La résistance des sangles est de 900 Kg. Un porte-plaque minéralogique vous est offert avec le CYCLO-CAR.

GARANTIE 1 AN

CYCLO-CAR, le sac à dos de votre voiture

- se pose en moins de 3 minutes
- CYCLO-CAR transporte un ou deux vélos (homme, femme ou enfant), ou bien 2 vélos de cross BMX, ou bien encore une mobylette de moins de 50 kg.
- Pour le départ en vacances, "Cyclo-Car" vous permettra de dégager vos bicyclettes de la galerie de votre voiture (ou d'ôter de votre coffre quelques valises)...
- L'automne, vous pourrez transporter -sans abimer votre voiture- les fagots et les bûches qui garniront votre cheminée...
- L'hiver, vous pourrez sans crainte prendre la route de la montagne et de la neige.

Sans encombrer votre coffre, "Cyclo-Car" portera deux pneus cloutés.

- Et, si par un hasard extraordinaire vous vous reposez chez vous, accroché à un mur de votre cave ou de votre grenier,

"Cyclo-Car" prendra soin de vos précieuses bicyclettes...

INTELLIGENT (c'est le sac à dos de votre voiture!), **DISCRET** (il ne prend pas de place), **PRATIQUE, FACILE ET RAPIDE A MONTER ET A DEFAIRE** (moins de trois minutes!).

Votre ami des quatre saisons !

BON DE COMMANDE A DECOUPER

(à envoyer à la Société EXIMPRESS - 40, rue de Cronstadt 75015 Paris) - Tél. (1) 828.48.09

Veuillez m'envoyer un Cyclo-Car que je vous règle par chèque ☐ mandat ☐ contre-remboursement ☐ au prix de 500 F (+ 72 F de frais d'envoi), soit la somme de 572 F tout compris (ajouter 31 F pour paiement contre remboursement) à l'ordre de la Société Eximpress.

Si je n'étais pas entièrement satisfait de Cyclo-Car, je vous le renverrai dans son emballage d'origine, dans les 10 jours suivant la réception.

Nom
Adresse

Téléphone Signature
Délai de livraison: 2 semaines

SATISFAIT
OU REMBOURSE
Bc
9/82

Infos bicross



b.H. lance le « Stop-Magic », nouveau système de freinage de sécurité

La Société Beistegui Hermanos de Vitoria (Espagne) a mené à bien son projet de freins de sécurité sur lequel la direction et le service recherches ont travaillé pendant plus de deux ans. Elle est le premier gros constructeur dans le monde à équiper toute sa production de bicyclettes de patins de freins synthétiques. L'amélioration du freinage par l'utilisation de patins synthétiques est bien connue et B.H. a travaillé avec une équipe de recherche attachée à une université espagnole pour utiliser leurs propriétés et développer un matériau ayant des performances environ 50 % meilleures que celles des patins standards en caoutchouc naturel jusqu'alors utilisés dans l'industrie du cycle.

Le résultat est le nouveau patin « Stop-Magic » et B.H. a décidé, afin d'offrir à ses clients un maximum de sécurité (elle fabrique 600 000 bicyclettes par an) et bien que cela lui revienne plus cher, d'équiper chaque bicyclette de sa gamme de patins « Stop-Magic ».

Un circuit de bicross à Bagnères-de-Bigorre

Un lecteur, Eric Gouézé, de Bagnères, nous signale la création du premier circuit de bicross des Hautes-Pyrénées. C'est un circuit permanent, ouvert à tous les bicrosses, depuis le 15 août. Eric, âgé de 14 ans, nous explique : « Nous avons travaillé tous les jours pendant trois semaines pour lui donner forme. Il faut dire que le terrain en pente ne se prêtait pas particulièrement à la pratique de ce sport. Mais après d'importants travaux de terrassement, nous sommes arrivés à modeler une belle piste. Elle comprend, dans l'ordre : un saut en descente, un vélodrome, un saut moyen, une épingle lente, une double bosse, deux bosses difficiles, un virage et, enfin, l'arrivée en faux plat à l'arraché. Attention les mollets. » « C'est un terrain spectaculaire, rapide et technique (casque, bonne robustesse du vélo et bons freins sont fortement conseillés) », ajoute Eric qui roule sur un Raleigh Ultra Burner.

Merci Eric et bonne chance au circuit de Bagnères-de-Bigorre. Pour tous renseignements, vous pouvez contacter notre informateur : Eric Gouézé, Lot de Chéris, 65200 Bagnères-de-Bigorre.

Quelques nouveaux clubs

Selon l'AFB, une demande d'affiliation est reçue chaque jour au siège de l'Association. C'est Byzance.

Voici donc quelques nouveaux clubs qui ont reçu récemment « l'imprimatur » des instances officielles.

Bicross Club des Ducs de Bourgogne (M.July)

32, av. de la Citadelle
21240. Talant.

Bicross Club d'Albert

1, rue Porte-du-Puit
Francescas

47600 Nérac

Bicross Club de Manosque

13 bis, bd Martin-Bret
04100 Manosque.

Bicross Club Bedouinnais

Relais du Ventoux
84410 Bedouin.

Bicross Club de Meaux

12, rue Martinprey
77100 Meaux
Bicross Club de Norroy
42, rue Abbé-Paul-Varney
54700 Norroy-lès-Pont-à-Mousson.

Tél. (8) 382.11.92.

Bicross Club de Vouzon

Le Rabot

41600 Vouzon.

Bicross Club de Brignais

boulevard des Sports

69530 Brignais.

Tel. : (7) 805.44.29.

Bicross Club de Cornouaille

Kervrahu Penhars

29000 Quimper.

Bicross Club de Yerres

62 bis, rue Pierre-Guilbert

91330 Yerres.

Tél. : 948.49.67.

Les Mongoose bientôt en France

Notre petit doigt nous a dit que les célèbres bicross américains Mongoose seraient rapidement disponibles en France. Les engins réputés seraient tout simplement importés par Motobécane qui augmenterait ainsi sa gamme et son emprise sur le marché français.

La gamme Mongoose comprend de nombreux modèles tant en vélos d'initiation qu'en matériel « haut de gamme » super élaboré. Dans un prochain numéro, nous vous donnerons tous les détails sur ces bicross Mongoose.

Bicross Yamaha : en octobre seulement

Selon des informations dignes de foi, il semble que la commercialisation effective de la gamme bicross Yamaha ne doive intervenir qu'au mois d'octobre. Ce retard est dû pour une grande part à la mise en place d'une structure commerciale. Il apparaît que des concessionnaires se montrent plutôt réticents à placer dans leur vitrine des vélos-cross aux côtés des motos de marque. A ces incrédules, nous conseillerons simplement davantage de clairvoyance. Ils risquent, en effet, de passer à côté du phénomène bicross, tout comme certains de leurs confrères sont passés à côté du phénomène moto tout-terrain. De surcroît, les jeunes acheteurs de bicross d'aujourd'hui seront de toute évidence les clients pour les motos de demain. En ces temps où le commerce connaît une passe difficile, on peut s'étonner qu'il existe des professionnels assez sots pour rechigner à faire venir, par un moyen ou un autre, la clientèle dans leur établissement.

Un vélo trial Gilles Burgat

Décidément, le champion du monde de trial 1981 Gilles Burgat n'a pas un instant de répit. Outre sa participation au mondial, outre la rédaction d'un remarquable livre (Gilles Burgat : le Trial), le pilote savoyard a encore trouvé le temps de jeter les bases d'un vélo-trial. Celui-ci, réalisé par un constructeur de la région stéphanoise, est en cours d'élaboration. Il est semble-t-il très léger (10,8 kg), possède un pédalier, des manivelles et des jantes en dural. Bientôt disponible en série, le vélo-trial « Burgat » pourrait bien rapidement faire la pige aux Montesa et autre Lafite.

Le bicross du Bol d'Or

Rappelons que les organisateurs du Bol d'Or motocycliste (46^e du nom), associés à l'A.F.B. et à Motobécane, ont mis sur pied une épreuve de bicrossing qui comptera pour le Trophée Motobécane Lois. Cette épreuve se déroulera les 18 et 19 septembre prochains sur le circuit du Castellet. Le circuit spécialement tracé à proximité de l'entrée de Signes sera ouvert dès samedi.

Outre la participation à l'avant dernière-épreuve du Trophée Motobécane Lois, les bicrosses auront la possibilité de suivre gratuitement la plus importante course motocycliste du monde. Le Bol d'Or, c'est bien sûr une fabuleuse course de 24 heures, c'est aussi un impressionnant départ, mais aussi d'innombrables attractions comme le trial, le moto-ball, le motocross avec la finale du Trophée Canada Dry-Kawasaki, plus d'autres courses de vitesse, le village et des tas de super animations. De surcroît, nous patronnerons cette compétition et offrirons à tous les vainqueurs d'une finale un abonnement gratuit d'un an à leur magazine préféré : Bicross Magazine...

Où sont passés les Trophées B.H. ?

Mais où diable sont passés les Trophées B.H. qui devaient, à Gruissan, récompenser les lauréats du Championnat de France 82 ? Chacun les attendait, personne ne les a vus... Selon un responsable de la firme espagnole, ils avaient été oubliés à Barcelone. D'aucuns murmuraient qu'ils avaient été saisis en douane. Nous demandons instamment aux plus hautes autorités que toute la lumière soit faite sur ce fâcheux incident. Une finale de championnat sans coupes pour les vainqueurs, c'est à proprement parler un scandale. Que fait la police ?...

Gruissan station du bicross...

Rencontré lors de la finale du championnat de France à Gruissan, M. Daniel Lepère, de la Société d'économie mixte pour l'équipement et l'aménagement de l'Aude, nous a confirmé la vocation de Gruissan à devenir un centre européen pour le bicrossing. A cet effet a été réalisé, à grands frais, un circuit permanent. Au surplus, des stages de formation et d'initiation ont déjà été organisés. Cette première expérience s'est étalée sur la période des vacances scolaires. Elle doit être concluante puisque les responsables ont décidé de la reconduire sur une période bien plus longue.

Située sur le littoral, à l'est de Narbonne, dans l'Aude, la station de Gruissan est encadrée par le village de Gruissan (classé parmi les plus beaux villages de France) et le massif de la Clape. Elle offre un vaste port de plaisance en cours d'aménagement et une vaste plage de sable fin.

Pour confirmer la vocation « bicrossistique » de Gruissan, il est envisagé d'organiser une grande classique sportive, une épreuve originale qui serait une sorte de combiné avec du bicross, du vélo-trial, voire de l'enduro ou du free style. Vous le voyez, on gamberrait ferme au soleil de la Méditerranée ! Pour toutes informations : (68) 49.01.55.

Cinelli : le Ferrari du bicrossing !

Les habitués du bicross circuit n'ont

pas manqué de remarquer la famille Sireix. Trois fils qui courent, le père qui s'aligne chez les vétérans. Et tout ce beau monde équipé d'un même matériel : Cinelli.

Ce spécialiste italien, réputé pour ses cycles de haut de gamme, a décidé à son tour de s'intéresser au bicrossing. Résultat : un super engin qui pèse moins de 9 kg.

Laurent Sireix nous présente « la bête » : cadre en tubes Columbus, jantes Ambrosio dural Compétition, super potence Cinelli, pédalier et moyeux Ofmega (Campagnolo). A l'évidence, c'est de la belle ouvrage. Ça vaut plus de 4 000 F le bout et, pour l'instant, ça n'est pas commercialisé en France. Peut-être que ça viendra un jour !



Un circuit de bicross à Paris

Un terrain de bicross à Paris ? Ce sera une réalité dans quelques mois. Mieux, la piste prévue sera flanquée d'une école de pilotage et d'un centre de préparation mécanique réservée aux bicrosses et aux jeunes amateurs de tout-terrain (en 50 cm³). L'initiative de ce centre « vert » parisien revient à une association baptisée API (Ateliers parisiens d'initiative). Elle a reçu l'appui de la mairie de Paris pour l'organisation de ce centre. Un vaste terrain situé à la limite du bois de Vincennes, face à la gare de Joinville, a été mis à la disposition des animateurs de l'opération. Bientôt, on y trouvera une piste d'enduro, un circuit de bicross et des zones de trial. D'ores et déjà, on connaît le nom de l'un des moniteurs : Mick Andrews, deux fois champion d'Europe de trial...

Chaussure JT « bicross »

Spécialisée dans les vêtements cross et bicross, la firme américaine JT vient de présenter ses nouvelles chaussures « compétition » baptisées « Hi Flyers ». La chaussure elle-même est en nylon avec renforts en cuir. La fermeture s'effectue par deux bandes velcro. Très légères, aérées, ces « Hi Flyers » possèdent également une semelle spéciale qui accroche parfaitement les pédales. Bleues et blanches ces chaussures JT seront bientôt disponibles chez l'importateur JMP.



* ACS * HUTCH * BELL * SUZUE *

GT-BMX

*

SUNTOUR

*

SUGINO

*

RED LINE

PRENEZ UN BON DEPART
AVEC...

Bientôt disponibles
les Vélos Trial
GILLES BURGAT
RENSEIGNEZ-VOUS.

NUMBER ONE

35, RUE DES CHAVANNES

71380 St-MARCEL

Tél. : (85) 93.21.49

DISTRIBUTION

import



MCS

*

ARAYA

*

SHIMANO

*

SE-RACING

* TORKER * TANGE * OAKLEY *

VELOS CROSS
JACQUES LAFFITE



POUR LE PLAISIR DE TOUS,
TOUS TERRAINS

Demandez 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

20M02
xtri-communication



CHAMPIONNAT DU MONDE 82 AUX USA:

LES FRENCHIES CHEZ LES YANKEES

24 et 25 juillet 1982, le ciel est bleu, la chaleur est étouffante dans l'Ohio, un Etat du centre-est des USA. Il fait encore plus chaud à Dayton car ce week-end coïncide avec le championnat du monde de bicrossing 82 organisé par la NBL. Seize pilotes tricolores sont de la partie, seize Frenchies, pas un de moins, un peu perdus parmi les 1 078 concurrents inscrits. 17 pays sont représentés, ce qui signifie que le gratin mondial du bicross est au rendez-vous, sous les yeux de Sylvain Billon, manager du team Motobécane, lequel a joué les « reporters d'un jour » pour le compte de Bicross Magazine.

par Alain Kulugowski
Photo Sylvain Billon

C'est, en fait, le 15 juillet que débute véritablement l'épopée de l'équipe de France, composée de 16 pilotes représentant les teams Number One, Motobécane, Peugeot, plus trois privés dont Laurent Sireix et David Tourniaire. Tout ce beau monde doit au préalable concourir dans le championnat d'Europe qui se déroule les samedi 17 et dimanche 18 juillet à Beck en Donk, près d'Eindhoven, en Hollande. Nos tricolores ne sont pas seuls puisque l'on retrouve quelque 900 concurrents au départ dont quelques Yankees comme Andy Patterson.

Le circuit hollandais est fantastique avec des aménagements dignes d'un hôtel quatre étoiles, une piste somptueuse entourée d'une pelouse à rendre jaloux le jardinier de Wimbledon lui-même...

Ce site merveilleux stimule l'ardeur des mollets français, en particulier ceux de Jean-Luc Ferré. Ancien champion de France de Frisbee reconverti récemment au bicross, Jean-Luc remporte la finale 16 ans et plus Juniors et devient, du coup, le nouveau champion d'Europe.

Marseillaise, bravos, cocoricos... c'est la liesse et l'allégresse dans le camp français. C'est aussi le début d'un semblant de panique car il apparaît que Jean-Luc, qui dispute cette année sa première saison de bicross, n'est pas inclus dans la délégation qui doit, ce jeudi, partir défendre nos couleurs aux USA... On frise l'incident diplomatique. Les Américains ne nous pardonneraient pas un tel affront ! Reagan pourrait, du coup, déclencher un blocus économique de notre beau pays... C'est la consternation ! Mais une fée veille. D'un coup de baguette magique, elle offre un billet d'avion à Jean-Luc et lui paie son séjour afin qu'il puisse représenter la France dans le Mondial. Vous voulez l'adresse de la bonne fée ? Elle demeure rue Lesault à Pantin et prend parfois le visage de Motobécane... Eh oui ! avec une promptitude qui étonne de la part de la vénérable firme de Pantin, on a décidé, rue Lesault, d'offrir la traversée de l'Atlantique à cet « obscur devenu grand » l'espace d'un week-end. Formons des vœux pour qu'une telle générosité ne mette pas l'usine sur la paille. Autre sujet d'étonnement : les formalités administratives (visa-passeport-billet...), tout cela est réglé dans la journée de mardi. Ma parole, on nous a changé Motobécane ! Il n'empêche, du coup, voilà notre grand Ferré qui, un beau jeudi de juillet, s'embarque à Roissy pour rejoindre à New York ses petits copains français. Ceux que, la mort dans l'âme, il avait quittés à Beck en Donk...



Délégation Européenne

Car les autres tricolores, encadrés par Bernard et René Nicolas de l'AFB, par Jeanin de Number One, Theubet de Peugeot et Billon de Motobécane, se sont envolés directement d'Amsterdam. En effet, la fédération néerlandaise avait eu l'excellente idée d'affréter un charter et de réserver un hôtel à Dayton. Et, pour limiter les frais, elle a décidé de proposer des places aux voisins. Du coup, l'équipe de France a fait le déplacement outre-Atlantique en compagnie de huit coureurs hollandais, de quatre Belges et de deux Allemands. Un beau démenti à ceux qui prétendent que l'Europe ça n'existe pas...

Ainsi, c'est un véritable team « made in Europe » qui débarque ce jeudi 22 juillet à Kennedy Airport. Il est 13 h, heure locale ; nos amis ont quitté Amsterdam ce même jour à 12 h 30... Un exploit ? Non, le décalage horaire tout simplement, bande d'ignares ! Faut-y vous rappeler que le décalage horaire est de six heures entre New York et la Hollande ? Bon, la journée n'en est qu'à sa moitié. On a bien mangé dans l'avion, donc on ne se précipite pas tout de suite sur les hamburgers et autres fried chicken. Et comme un bonheur n'arrive jamais seul, voici que se pose le zinc qui amène Jean-Luc Ferré. On se congratule,



Podium pour Yann Pucel, 3^e derrière Cristino Daniel et Stève Salyer.

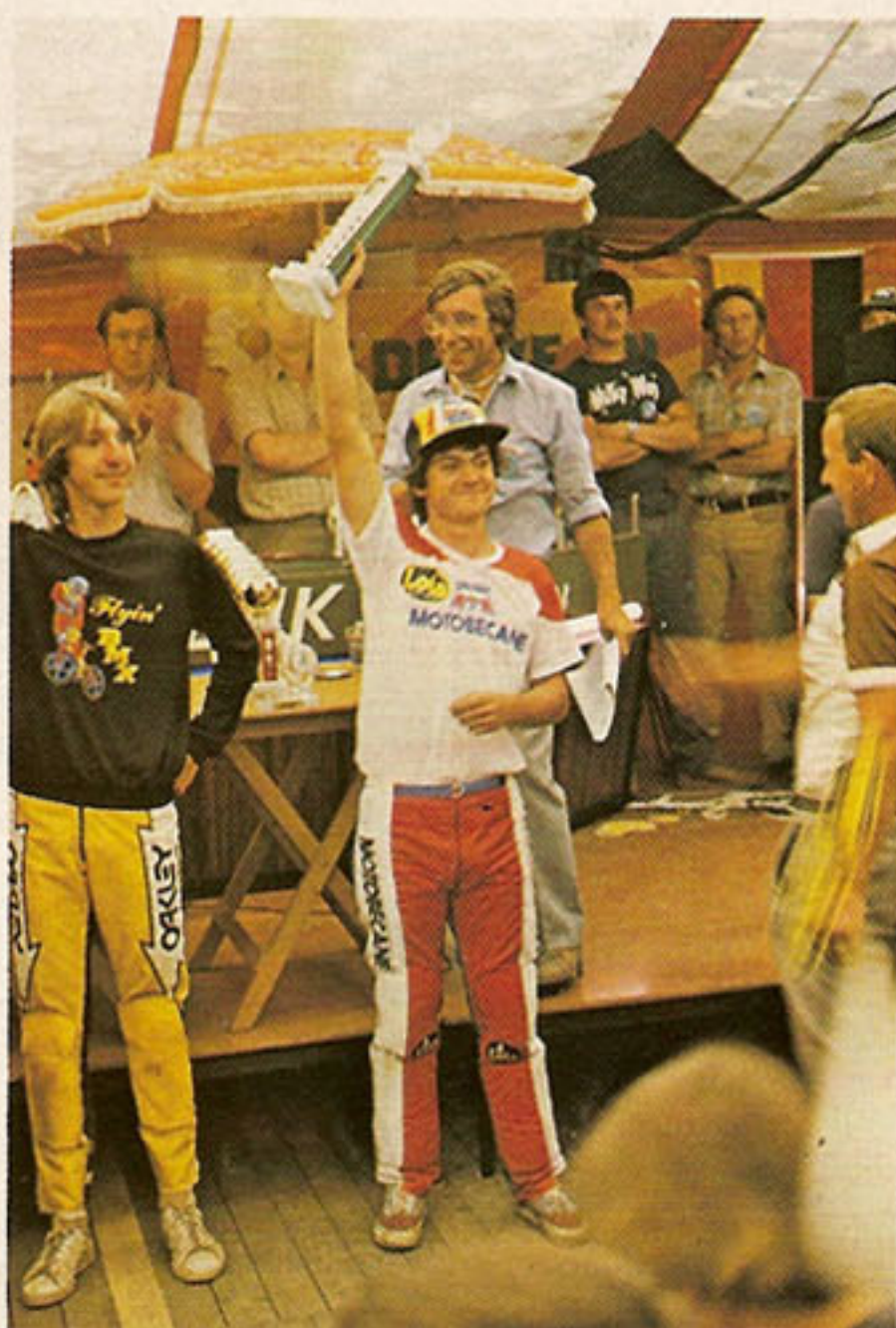
on compare les mérites des films que l'on a vus de part et d'autre dans l'avion. Et l'on s'étonne du nombre de piscines que l'on a découvertes par les hublots, en survolant les pavillons des banlieusards new-yorkais...

Puis un bus emmène tout ce beau monde vers l'aéroport de La Guardia d'où doit décoller l'avion qui conduira l'équipe au complet à Dayton. En chemin, on ouvre des yeux ronds sur la circulation routière américaine, sur ces immenses bagnoles, sur ces vans somptueusement aménagés, sur ces Cadillac noires et longues comme des corbillards. Le bus à changement de vitesses automatique et air climatisé roule dans un bruit feutré parmi les voitures qui encombre le Fryway. Au loin, vers Manhattan, les gratte-ciel semblent s'incliner pour saluer les bicrosses européens, « conquérants du nouveau monde 82 ».

La Guardia, aéroport de New York pour les connections intérieures, est toujours aussi sale et aussi bruyant. Qu'importe : l'avion pour l'Ohio est à l'heure (ils sont toujours à l'heure, les avions ricains) et, après un ultime saut de puce de deux heures, c'est l'atterrissage à Dayton, en plein cœur des immenses plaines à blé du Middle West.



*Ci-contre : la présentation de l'équipe de France aux Pays-Bas. Deux jeunes « Bicrosseuses » : Nadège Grillet et Erika Legrand mènent la meute...
Ci-dessous : l'attente commence à être longue à New-York pour les bicrosseurs Frenchies. C'est ça la vie d'artiste !*



*Un titre de Champion d'Europe pour Jean-Luc Ferré. S'il grimace c'est parce que le trophée est bien lourd mais il est content le bougre...
Ci-contre : des Trophées ? Il y en avait pour des milliers de dollars à l'arrivée du GP des USA.*



La ville, qui compte 250 000 habitants, est également très industrialisée. C'est d'ailleurs ici qu'est installée une importante usine du groupe automobile General Motors. Le débarquement est épique. Il faut récupérer les valises les sacs contenant l'équipement, les vélos... Les employés de l'aéroport n'ont jamais vu tant de bicross à la fois. L'arrivée de ces jeunes sportifs fait songer au débarquement des premiers pèlerins descendant l'échelle du Mayflower ! Les plus audacieux essaient de discuter, de dialoguer en se servant des bribes d'anglais apprises au lycée. Mais il n'est pas facile, en retour, de comprendre le langage américain tant il est déformé par l'accent nasillard et l'emploi à hautes doses d'un argot « slang ». Heureusement, les Hollandais, plus familiarisés avec la langue de Jerry Lewis, sont avec nos « boys », ce qui facilite les échanges oratoires...

Enfin, on s'entasse dans les taxis, les minibus et cap sur l'hôtel Marriott. Là, c'est le rendez-vous avec une nouvelle surprise. L'hôtel dont le nom ne fait pas aussi « riche » que Hilton n'en est pas moins somptueux. Le hall n'est pas plus grand que deux circuits de bicross mais il est dallé de marbre. Dans les chambres, vastes comme des terrains de tennis, la moquette est épaisse, épaisse. Certains s'y enfoncent jusqu'aux genoux, d'autres, les plus petits, à la taille...

La télé couleurs fait naturellement partie du mobilier, avec une dizaine de chaînes qui fonctionnent 24 h sur 24. De plus, le matin, il y a plus d'une heure de dessins animés. La salle de bains est quasiment « hollywoodienne » avec une baignoire à peine plus petite qu'une piscine olympique. Pas de doute : c'est Byzance...

Mais on remet à demain une observation plus complète

de tous ces trésors : vite on dîne et l'on va au lit. Le voyage, le décalage horaire, l'émotion et le trac à la pensée des jours à venir, tout cela vous terrasse son homme, aussi sportif soit-il...

Circuit de grand prix

Les choses plus sérieuses commencent dès vendredi matin lorsque l'équipe de France au grand complet se rend au champ de course « Montgomery country Fairground » où doit, en principe, se trouver le terrain. Nous disons en principe car les premiers descendus s'étonnent : « Où diable est le terrain ? » Pour l'instant on ne distingue que des bulldozers qui s'affairent sur un vaste chantier. D'énormes camions Mack apportent de la terre, déchargent, repartent, reviennent. Pourtant, miracle de l'efficacité US vers 12 heures, tout est terminé. La piste est prête. En 24 heures, un magnifique circuit aura été préparé sur une portion de la piste de l'hippodrome. Et l'espace du week-end, les vélos vont remplacer les pirsang !

D'aucuns prétendent que l'ensemble des travaux a coûté près de dix millions de centimes à la firme cycliste Huff qui patronnait la manifestation. Nous n'avons pas vu la facture mais la somme ne semble pas exagérée.

Quoi qu'il en soit, à partir de 14 heures, les inscriptions commencent auprès des officiels de la NBL, la fédération US qui organise cette manifestation sous l'égide de l'IBMXF (International BMX Federation) à laquelle l'AFB et les principales fédérations européennes sont affiliées.

En fait, la NBL est l'une des trois grandes fédérations

américaines coiffant l'organisation de courses de bicross. Les plus puissantes sont l'ABA et la NBA. La NBL, qui regroupe moins de licenciés que ses deux concurrentes, a su, en revanche, prendre une place prépondérante au niveau international en s'associant avec diverses fédérations étrangères au sein de l'IBMXF.

« Et pourquoi diable avoir choisi Dayton, ce bled perdu dans les plaines céréalières de l'Ohio, pour organiser ce sommet du bicross mondial ? », peuvent se demander certains. Tout simplement parce que c'est là que se trouve installé le constructeur de cycles Huff et que cette firme subventionne largement la manifestation, notamment en payant la création de la piste.

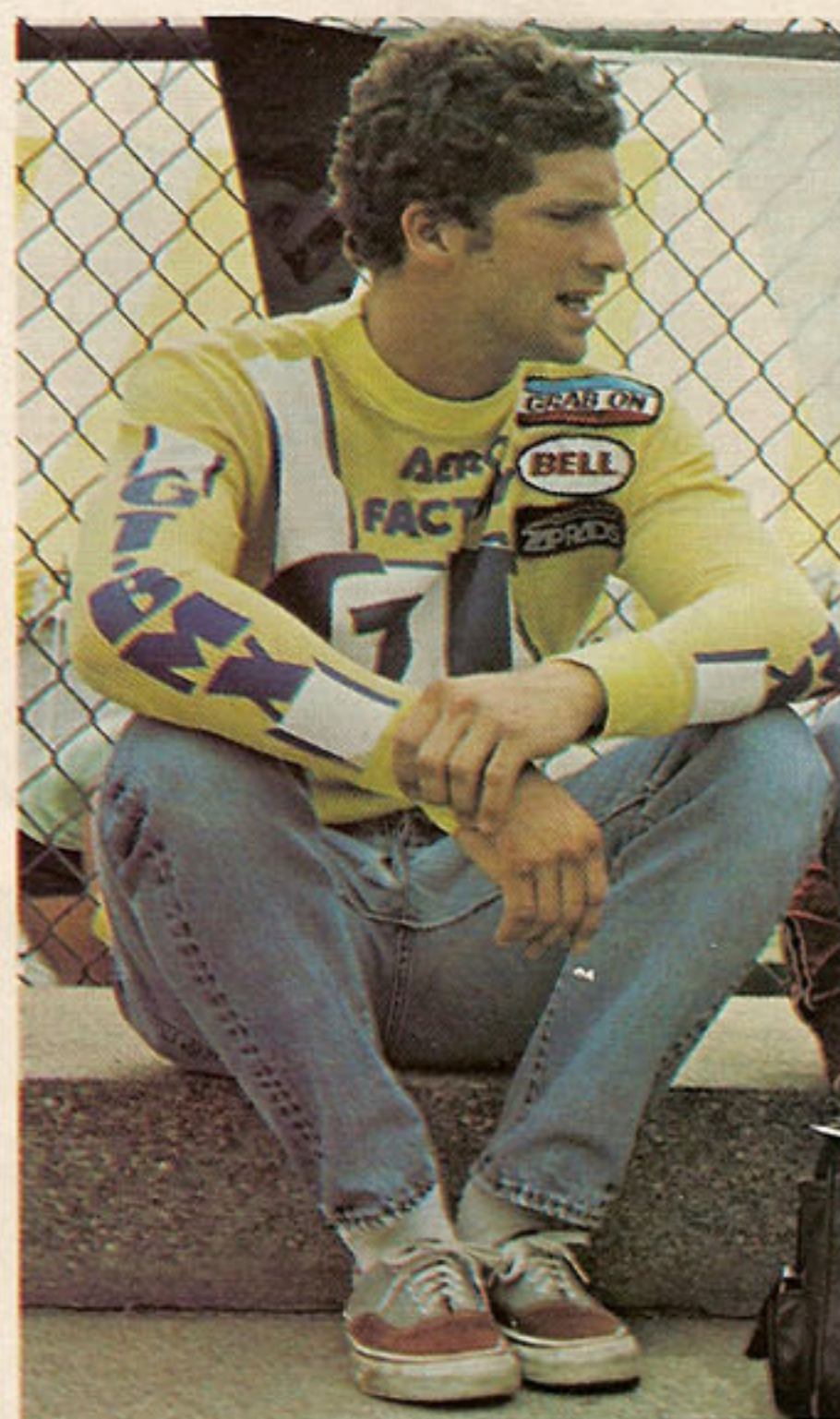
C'est un peu comme si l'on organisait le GP de France à Altkirch parce que Peugeot mettrait des sous dans l'affaire... Compris maintenant ? Bon, revenons à notre championnat du monde. Les essais commencent vers 15 h. Il faut préparer le matériel, régler, trouver les bons braquets, apprendre les meilleures trajectoires ; la routine quoi... La piste est excellente car la terre rapportée est tamisée et dépourvue de cailloux. Mais elle est également très technique, en particulier dans les derniers mètres. Un peu crispés au début, les « visiteurs » finissent par trouver la bonne cadence en fin de journée. Certes, les super Américains sont là, les Greg Hill, Stu Thompson, Andy Patterson, Eric Rupe... mais il y a de nombreux autres étrangers, ce qui décomplexes les Français.

Ainsi, outre les tricolores, on retrouve à Dayton les copains de voyage, Belges, Hollandais, Allemands, plus des Canadiens, Chiliens, Anglais, Japonais, Porto-Ricains et même des Vénézuéliens. Auprès des autres pilotes juniors, les « p'tits gars » font bonne figure. En

Dans les finales « Experts-Pros » on ne sait pas fait de cadeaux. Le casque qui dépasse est celui d'Andy Patterson pour une fois en position inconfortable.



Ci-dessous : Greg Hill, vainqueur de ce GP des USA devrait être le nouveau N°1 américain pour 83.



Quelques coups de pelle et la double-passe qui s'élevait à cet endroit ne sera plus qu'un lointain souvenir. Une 1/2 heure à suffi aux commissaires pour rectifier le circuit.



revanche, les « Esperts Pros » yankees sont de vrais « loups garous ». D'ailleurs, ils ne tardent pas à le prouver en se battant entre eux dans les catégories les plus prestigieuses, « Pro Trophée » et « Pro Money ». Car il y a des prix en espèces, du fric sonnante et trébuchant pour les vainqueurs des classes « Pros ». Ainsi, le super vainqueur du Championnat du Monde 82 Greg Hill, du team G.T., va-t-il empocher plus de 20 000 F ! Deux briques, s'il vous plaît... Au total, avec les Trophées, plus de 10 millions de centimes de prix seront distribués à l'occasion de ce « mondial ». Ça paye, le bicross, aux States ! Mais les places sont chères comme ont pu le constater nos kids. Samedi, la course commence. Le pluriel s'impose car il va y avoir une succession ininterrompue de races pendant des heures et des heures. Au programme, en effet, les deux manches qualificatives pour le championnat du monde et les deux manches de qualification open. Maintenant, plus question de rigoler, tout va d'emblée très vite. Tout le monde attaque très fort. Le circuit est ponctué d'une « double bosse ». C'est-à-dire que l'on trouve deux doubles bosses consécutives. C'est infernal. Et dangereux. D'ailleurs, plusieurs accidents s'y produisent et les ambulances, toutes sirènes hurlantes, ont du mal à évacuer les estropiés. Les officiels réagissent avec célérité. Ils prennent la décision de supprimer les deux dernières bosses. Aussitôt dit, aussitôt fait : les engins de terrassement et les commissaires entrent en action et, moins d'une demi-heure plus tard, l'obstacle incriminé n'est plus qu'un inoffensif tas de silice sur le bord de la piste... Valérie Huber, Ferré, Martini, Sireix, Catel, Lebrun se mettent en évidence en Juniors. Perez est d'emblée très à

l'aise chez les Experts où son maillot vert en impose à de nombreux concurrents ricains. Le team Motobécane exulte : ses quatre poulains ont franchi sans coup férir le cap de la première journée. Mieux : Yannick Pucel a remporté les deux manches 12 ans. Il ne fait pas le détail, le numéro 126 ! En revanche, chez Peugeot, le bilan est déjà moins brillant : il est vrai que l'on roule en Experts, ce qui explique que Olivier Imbert éprouve bien des peines à reconduire son titre de champion du monde 82.

La lutte finale

Arrive le grand jour : dimanche avec, au menu, les troisièmes manches qualificatives et les finales. Le temps est toujours aussi beau mais les spectateurs continuent à bouder l'événement. Ils ne sont pas plus de 2 000 autour du circuit et l'immense tribune est en partie vide. En fait, il y a presque autant de pilotes que de spectateurs et la majorité du public est composée d'accompagnateurs et de parents des concurrents. Cette très faible affluence s'explique par le fait que le bicross n'est pas un sport très développé dans l'Ohio. Pareille épreuve aurait drainé infiniment plus de monde en Californie, en Floride ou au Texas.

Peu nombreux, les spectateurs sont pourtant enthousiastes. La troisième manche qualificative à peine terminée, on passe vite aux finales tant attendues. Dans sa tour de contrôle, le speaker chauffe le public et fait monter le suspense en dépit de ses pannes de sono. Comble de raffinement, il y a un chronométrage automatique par cellule photo-électrique. Aussi, dès l'arrivée du vainqueur, son

temps est affiché en grosses lettres lumineuses. Les meilleurs bouclent les 280 mètres du circuit en 26-27 secondes ! Et l'arrivée s'effectue sur une bande de gravier où ça dérape à tout va. La compétition devient plus physique et plus âpre à mesure que grandit l'enjeu. Les gamelles sont phénoménales. Bonjour les vols planés. Parfois, on croirait suivre une épreuve de deltaplane...

L'une des vedettes, Stu Thompson, mord la poussière. Même traitement pour Andy Patterson, l'officiel Skyway, qui se retrouve les bras en croix sous un gratte-ciel de vélos...

Et nos Frenchies dans cette hécatombe ? Ils se défendent bien, merci. Pas besoin de mercurochrome pour eux. La meilleure prestation est signée par le pilote Number One Fabrice Perez qui s'adjuge une 4^e place en finale Experts 11 ans. Chez les girls, Valérie Huber classe son Peugeot en 3^e position et monte sur le podium. David Tourniaire, le « privé », signe une belle prestation en plaçant son Torker à la 4^e place en juniors 11 ans et à la 3^e position de la finale open dans sa catégorie. Laurent Martini se place 5^e chez les 12 ans Juniors. Plus vieux, Laurent Sireix roule en 14 ans où il amène son Cinelli au 7^e poste.

Motobécane poursuit sa percée américaine avec un tir groupé. Les rouge et blanc sont tous quatre finalistes en Juniors. Yannick Pucel, après une seconde place en troisième manche, a ensuite gagné la demi-finale et confirmé en prenant la 3^e place en finale. Il gravit lui aussi le podium !

Chez les 13 ans, Yann Catel truste 3 places de seconde une place de 3^e en demi finale et termine 8^e dans sa finale, après une chute. En 14 ans, David Lebrun passe la ligne d'arrivée de la finale en 5^e position. Auparavant, il a signé une victoire, deux 5^e places et pris la 3^e position en demi-finale. Endin, chez les « vieux » 16 ans et plus, Jean-Luc Ferré s'est abonné aux 3^e places. Trois fois dans les manches, une fois en finale, il accède lui aussi au piédestal, justifiant de la sorte le billet offert par Pantin...

Et l'on passe à la distribution des trophées. Comme toujours aux USA, ils sont magnifiques, grands, dorés, sculptés, avec du marbre, des colonnes, des ailes déployées... Au total, les organisateurs vont en distribuer pour quelque cinq briques. Poussez pas, y'en aura pour tout le monde...

Mais, pendant que les trophées changent de mains, vroom vroom du côté de la piste ! Les bulldozers, Caterpillar et autres engins de terrassement se sont mis à l'ouvrage. En quelques minutes, le circuit de bicross n'est plus qu'un lointain souvenir. Et lundi ? il ne restera plus rien de ce qui fut le terrain du championnat du monde 1982. Seules les poubelles archipleines témoigneront de la réalité de l'événement...

Ce lundi, on décide d'ailleurs d'oublier le concert des manivelles en délire. La délégation française va fêter ses succès à King Island, un parc d'attractions du type Disneyland situé près de Cincinnati.

Les jours suivants permettront à chacun de goûter un repos bien mérité et de faire le plein d'accessoires bicross « made in USA », de revues spécialisées presque aussi belles que Bicross Magazine (...) et autres articles ésotériques échangés contre les derniers « billets verts » encore en poche.

Arrive jeudi, jour du départ. Frenchies go home ! Adieu Dayton ! Bye Bye l'Ohio, So long hôtel Marriott et ses baignoires-piscines... A New York, les six heures de battement avant l'embarquement sont mises à profit pour visiter la ville, et faire un dernier plein de souvenirs : Manhattan, Broadway, l'Empire State Building, la statue de la Liberté ! A 20 h 30, le Boeing décolle pour Amsterdam, où il atterrira à 7 h. La Hollande, c'est l'Europe, et chacun est heureux de fouler la terre du Vieux Continent.

Samedi matin, tout ce petit monde sera de retour en France et se rendra plus précisément à Altkirch, en Alsace, pour y participer au GP de France. Une course de quoi, au fait ? De bicross ? Tiens, comment avez-vous fait pour deviner ?



Ci-dessus : Jean-Luc Ferré (N° 306) s'envole pour prendre la 3^e place dans la finale 16 ans et plus, confirmant ainsi à Dayton son coup d'éclat de Beck en Donk.

Ci-contre : une bonne partie de la délégation française aux states : Francis Petersen, Valérie Huber, Olivier Munsch, Yves Theubet, David Tourniaire, Pascal Guionnet, Jean-Luc Ferré, Yannick Pucel, Laurent Martini, David Lebrun, Yann Catel, Laurent Sireix, Jacquemin, Olivier Imbert et Sylvain Billon.



140000 FOIS MOINS CHER QU'UNE FORMULE 1

Les avis autorisés évaluent à environ 1 million de francs lourds le prix d'une Ligier de Formule 1, comme celle que conduit Jacques Laffite. Si l'on retient ce chiffre, le Laffite VLX 20, un bicross d'initiation vendu 695 F, est cent quarante mille fois moins cher ! Une aubaine. Même s'il n'a que deux roues, contre 4 à la F1...

Ce prix de vente très compétitif explique à l'évidence le succès du VLX 20. Ce succès est-il justifié ? C'est ce que nous nous sommes efforcés de découvrir en soumettant « la bête » à nos tests habituels.

Esthétique - finition

Une robe bleu-France, des jantes à bâtons plastique jaune, le mariage est assez réussi. De multiples pièces chromées : guidon, potence, tige de selle et pédales brillent au soleil, attirant le jeune bicrosser plus sûrement que la lumière, les lucioles. Lorsqu'on examine de plus près, on s'aperçoit que le châssis est émaillé avec une peinture époxy assez résistante car passée au four. Mais elle n'a qu'une couche.

En outre, l'ébarbage des « crottes » de soudure a été fait à la va vite. Il en subsiste encore en divers endroits. Au surplus, on se demande ce que viennent faire, sur la fourche et à l'arrière du cadre, ces tétons de fixation et ces trous de passage de gaine sous la poutre inférieure du châssis. A l'évidence, ce cadre fabriqué en Italie (pour l'instant) équipe de multiples modèles. Toutefois, la standardisation poussée ne devrait pas exclure le souci de la finition. Le châssis lui-même possède un dessin des plus classiques, copié sans doute sur le bicross français. Le renfort à la colonne est robuste et les soudures semblent acceptables. Le constructeur en est d'ailleurs convaincu puisqu'il n'hésite pas à garantir son cadre 5 ans et les pièces 24 mois. Alors, si vous cassez quelque chose, n'hésitez pas à retourner l'organe défectueux ; on se fera un plaisir de vous le remplacer gratuitement ! Voilà un argument non négligeable !

Présentation

Pour l'essentiel, les ventes de Laffite se réalisent par correspondance. Le client reçoit alors, à domicile, un carton contenant le vélo quasiment monté. Seuls le guidon et les pédales doivent être tournés et vissés. Il y en a pour quelques minutes tout au plus. Hélas, les clés indispensables ne sont pas fournies. De même les rembourrages de mousse pour la potence, la barre de guidon et le tube du cache ne sont pas inclus dans le prix. Si vous souhaitez les recevoir dans le colis, il convient d'ajouter 42 F. C'est mesquin ? Dame, il a bien fallu tirer les prix...

Equipement

Le VLX possède des prétentions modestes. Pour moins de 700 F, il entend initier au bicross la plus vaste clientèle. Le fabricant a donc tenté de jongler avec, d'un côté des éléments aussi élaborés que possible et, de l'autre, un prix de revient des plus bas.

Voici tout d'abord le cadre. Il est en acier classique, tout comme la fourche à axe déporté. Le pédalier est à petit boîtier. L'ensemble est du type vélo classique français (35-1), avec axe acier et manivelles clavetées. La couronne est fixée à la manivelle droite. Les pédales sont en



acier « à ferrer les ânes ». Pour être simple, c'est simple, un peu trop à notre goût, et l'ensemble pédalier constitue à notre sens la principale faiblesse de ce bicross.

La potence est déportée vers l'avant. Elle adopte une platine verticale avec quatre vis-BTR pour le blocage du guidon. L'ensemble est fabriqué en Italie par Guizzardi. Le jeu de direction à billes tourne sur des cuvettes acier de 22 mm Ø. Le guidon à barre de renfort est en acier chromé. En acier aussi la tige de selle et les colliers, de serrage et de fixations. La selle en plastique bleu type BMX est une royale de bonne qualité. Au guidon, les poignées bleues, également en plastique, sont de section polygonale.

Les roues sont en plastique. Elles sont thermo-moulées, teintées dans la masse et possèdent six branches.

La jante est assez épaisse, mais les rayons, un peu fins, affectent la rigidité. Les jantes sont chaussées de pneus Pirelli à crampons. Du type Superga-Sport, ils possèdent une enveloppe noire et une dimension identique avant-arrière : 20 x 2,25. Notons que les chambres à air disposent de valves « type moto ».

Signalons, pour en finir avec l'équipement, que le freinage fait appel à un frein arrière à patins de marque Weinmann. Il est à tirage vertical avec levier en dural placé à main droite au guidon. Le collier de serrage permet un réglage de position ; de plus, le levier est à boule de protection. L'emploi de matériaux des plus classiques aurait pu laisser craindre que le VLX ne soit un outil plutôt pesant. C'est faux et, sur notre bascule, il nous a fait l'agréable surprise d'un 12,1 kg, tout à fait acceptable pour un engin « bas de gamme ».

Position de conduite

La selle royale est une véritable selle bicross avec un dessin correct. La tige acier n'est pas facile à faire coulisser dans le cadre. Elle possède d'ailleurs un diamètre « français » et peut donc facilement céder la place à une tige alu. Le galbe du guidon est acceptable. Sa largeur — 625 mm — l'est aussi. Pour trouver la position adéquate, il convient de desserrer les vis BTR de la potence. Par la suite, celles-ci doivent être bloquées à fond sinon le guidon a tendance à bouger à la réception des sauts. Le cadre est plutôt long, avec un empattement de 970 mm, qui autorise l'utilisation par des pilotes de grands gabarits. Les plus petits descendront la selle à 660 mm du sol, ce qui est une excellente valeur. Toutefois, leurs petites jambes éprouveront des difficultés à actionner les manivelles de 170 mm et à emmener le braquet « long » de 44 x 16. Autre originalité du Laffite VLX 20 : la longue fourche redresse l'avant du vélo, augmente la chasse et rehausse inutilement le centre de gravité.

Sécurité

Tel qu'il est livré d'origine, le VLX 20 ne peut prendre le départ d'une compétition. En effet, il lui manque les trois bourrelets de mousse, imposés à juste raison par l'AFB. D'autant que la potence du guidon est du genre agressif ! Pour 42 F, on supprimera cet inconvénient. Les poignées sont assez moelleuses aux paumes de mains et obturent convenablement le guidon. Les manivelles de pédalier et surtout les clavettes constituent une source légitime d'inquiétude pour les chevilles, d'autant que les pédales ne sont pas super accrocheuses. Lorsque la semelle glisse et que la malléole butte sur l'axe de pédalier, la torture est insoutenable.

Attention également à l'extrémité du câble de frein qui s'effiloche ! Reste l'argument positif du poids limité : encore qu'en cas de collision, un pied ou une main pénétreront trop facilement à notre goût dans les roues à bâtons.

Accélération

Les frères gambettes des jeunes pilotes auxquels ce vélo est avant tout destiné auront du mal à arracher rapidement le VLX. En effet, son braquet de 44 x 16 s'adresse davantage aux plus de 13 ans. De surcroît, les longues manivelles constituent un « levier » aggravant. Pour juger l'accélération, il convient donc de tenir compte de la taille et de la vigueur du conducteur. Au départ, les grands partiront très fort et sauront encore entraîner le vélo en sortie de courbe et dans les épingles. Les petits, en revanche, seront pénalisés par le braquet, l'empattement et la longueur des manivelles. A cela s'ajoutera la traction du pneu arrière, lequel, sans être aussi large que celui d'une F1, n'en est pas moins un 20 x 2,125.

Tenue de piste

Le cadre plutôt long est renforcé à bon escient pour conférer une excellente rigidité. En revanche, la fourche trop haute (voyez le pont formé au-dessus du pneu avant), altère quelque peu la tenue de cap. Sans aller jusqu'à vriller, la fourche subit, avec les garçons les plus lourds, quelques désagréables mouvements de torsion, renforcés par la flexibilité latérale des roues. Là encore, le VLX possède une double personnalité. Aux mains d'un jeune

pilote pesant autour de 40 kg, il fait preuve d'une excellente tenue de piste, puisque les roues assez souples avalent bien les bosses et que le châssis ne « bouge » pas. Avec les bicrosses plus âgés, la situation sera moins idyllique et le guidon du Laffite devra être maintenu aussi solidement que le volant d'une Formule 1 !

Comportement en courbe

Plutôt haut, plutôt long, plutôt pesant, le VLX 20 n'est pas le roi des circuits sinueux. Dans les virages serrés, il entraîne généralement le pilote dans la trajectoire extérieures. En langage automobile, nous dirions qu'il sous-vire, c'est-à-dire que l'avant a tendance à partir tout droit. Sans être dangereuse, cette mauvaise volonté à s'inscrire dans les épingles n'en est pas moins désagréable et fait perdre quelques dixièmes de seconde. L'agilité n'est donc pas le point fort de la bécane. Dommage, car elle s'adresse surtout aux débutants, lesquels n'ont pas toujours l'expérience suffisante pour pencher le vélo afin de virer court. Bonne surprise en revanche du côté des pneus. Les Pirelli Superga Sport valent bien le Cheng-Shin standard.

Le fait d'avoir monté deux mêmes pneus de 20 x 2,125 à l'avant et à l'arrière pénalise certes la vélocité et la prise de vitesse, mais il apporte une certaine adhérence en virage.

Aptitudes aux sauts

Un conseil, si vous pesez plus de 60 kg, n'essayez pas trop de sauter avec ce Laffite : le pédalier n'y résisterait pas ! Nous en avons fait la cruelle expérience : les clavettes ont pris du jeu et l'axe a vrillé. C'est le talon d'Achille de ce bicross lequel, par ailleurs, accepte bien les belles envolées. Il est avangagé ici par les jantes « indestructibles » qui absorbent également une partie du choc à l'atterrissage. De même, l'empattement prononcé autorise un excellent maintien du vélo dans les vols planés. La réception s'effectue généralement en ligne et sans trop de zig-zag, pour peu que le pilote soit un poids plume.

Freinage

Le frein arrière Weinmann est en alu. Son mécanisme est des plus simples, avec un ressort à épingle. Ce frein souffre à l'évidence d'un manque de rigidité. De plus, les patins ne s'écartent pas parfaitement de la jante. Si l'on desserre l'écrou, le mal s'estompe, mais alors le mécanisme se tord au freinage. De surcroît, les jantes plastique ne sont pas entièrement lisses. Les flancs souffrent de petites cavités. Celles-ci arrachent la matière du patin. Très vite, les flancs se noircissent, ce qui altère encore l'efficacité du freinage. On se demande si, avec de telles roues, il n'aurait pas été plus judicieux de monter un frein à tambour. Pour l'heure, le Weinmann du Laffite peut

réduire la vitesse mais n'a pas suffisamment de puissance pour bloquer la roue motrice.

Fiabilité

« Si le vélo est garanti 24 mois et le cadre 5 ans, c'est que tout cela respire la fiabilité », pensera-t-on... A voir ! Car il ne faut pas se leurrer ; généralement, la qualité et la robustesse se payent. Et, à 695 F, le plus beau vélo du monde ne peut donner que ce qu'il a. Ses points forts sont certainement le cadre et les roues, mais le reste — pédalier, frein, guidon, potence — demandera à ne pas être trop malmené, sinon les réclamations et les demandes de garantie vont pleuvoir chez Laffite-Lignes-Loisirs... Il importe donc de savoir ce que l'on veut : un engin indestructible ou un vélo d'initiation bon marché. Dans le premier cas, voyez du côté des bicross à 3 000 F. Dans l'autre, le Laffite peut être un bon choix à condition de ne pas l'exposer aux assauts d'un gamin baraqué comme un lutteur de foire !

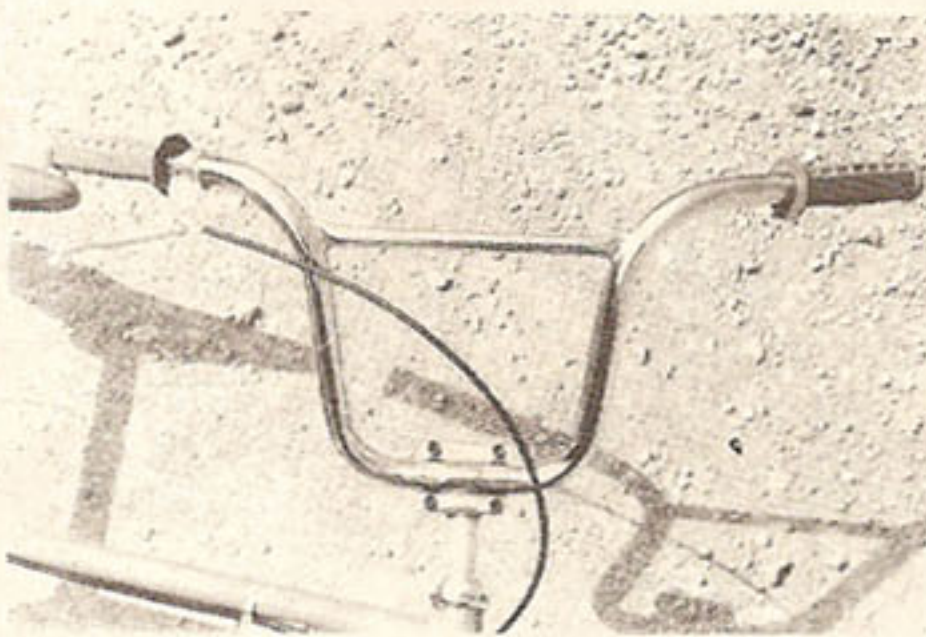
Prix

Il faut être honnête et réaliste : face aux productions des hypermarchés vendues à un prix comparable, le VLX 20 affiche un rapport qualité-prix des plus décents. Avec 695 F, on possède un engin qui est un véritable bicross. Ce n'est certes pas un vélo de compétition, mais son propriétaire saura s'amuser avec ses petits copains et, s'il est doué, il pourra leur imposer sa loi et faire de rapides progrès. De surcroît, de multiples équipements montés sur les autres Laffite de qualité supérieure (pédalier, potence, guidon, etc.) s'adaptent sur le VLX 20, qui pourra ainsi évoluer avec son pilote.

Conclusion

Comparé à des engins qui valent 3 à 4 fois plus cher, le Laffite VLX 20 possède à l'évidence de nombreux défauts, tels son pédalier trop frêle, sa potence, son freinage, sa fourche trop longue, etc. En revanche, si l'on rapproche ce bicross de produits affichés à un prix souvent supérieur, on constate qu'il se tire parfaitement de la confrontation. A cet égard, le VLX 20 peut être considéré comme un bon article d'initiation s'adressant aux bicrosses en herbe, à tous ceux qui veulent s'initier au bicross avant d'acquiescer, un peu plus tard, un engin plus performant.

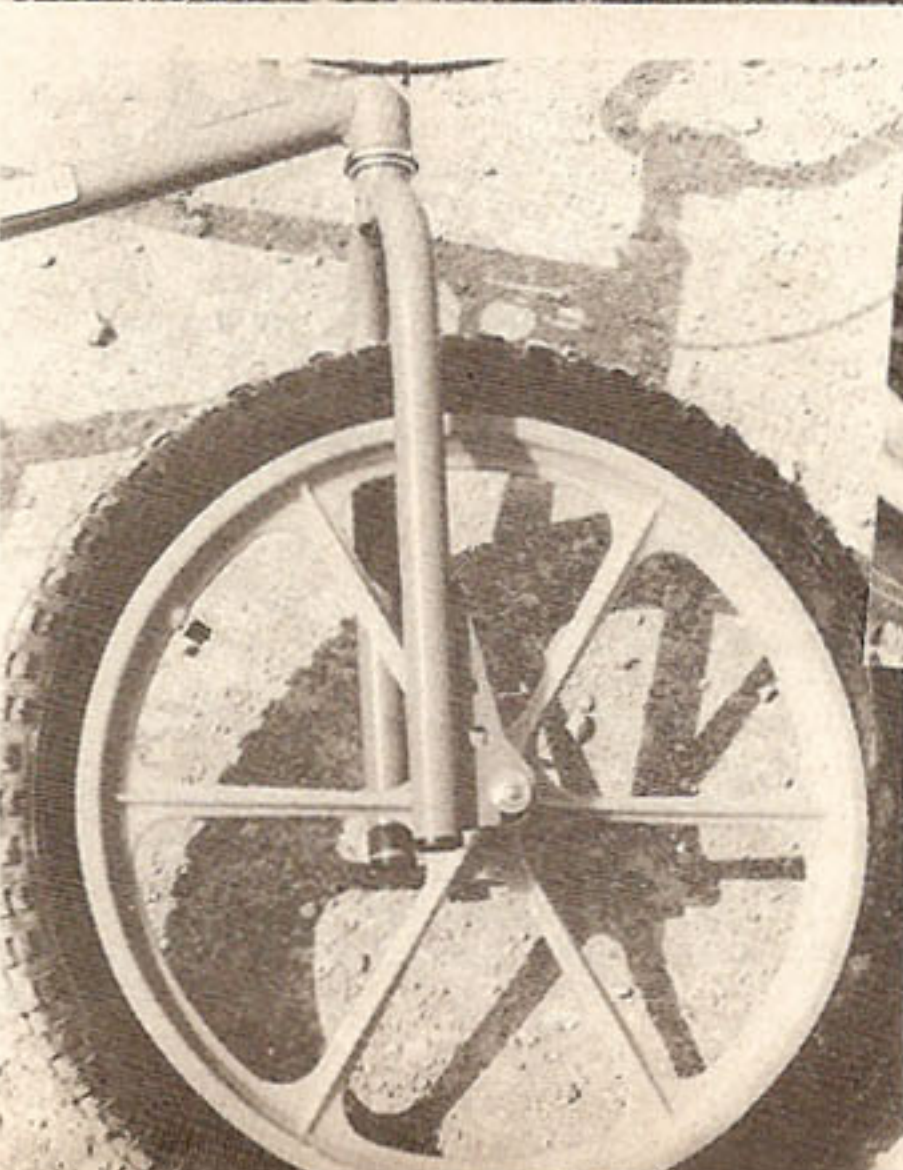
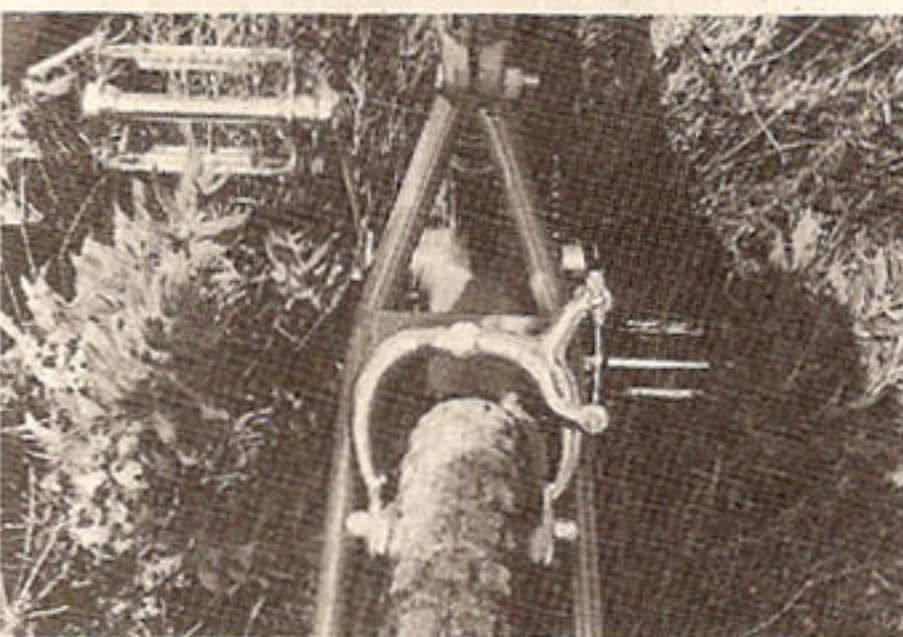
En définitive, l'équation se résout de la manière suivante : à budget réduit, le VLX 20 est un excellent choix, mais si l'on vise d'emblée la compétition ou tout simplement un engin plus robuste et plus polyvalent, alors il faudra se résigner à voir du côté de la concurrence. Et à payer plus cher !

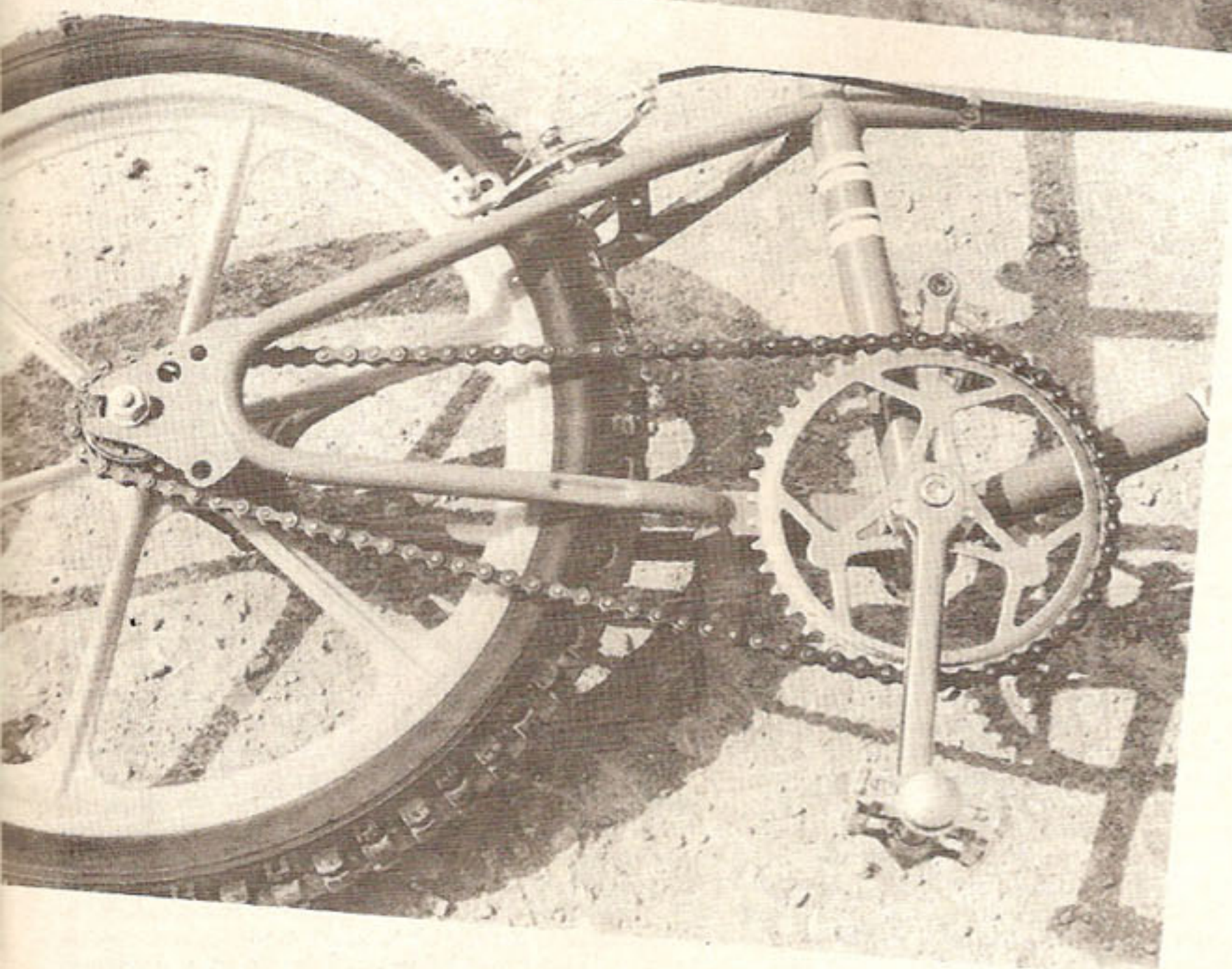


Le guidon en acier chromé, avec barre de renfort possède un galbe correct. La potence « quatre points » est des plus sommaires, l'absence de protection mousse sur la barre et la potence est inadmissible.

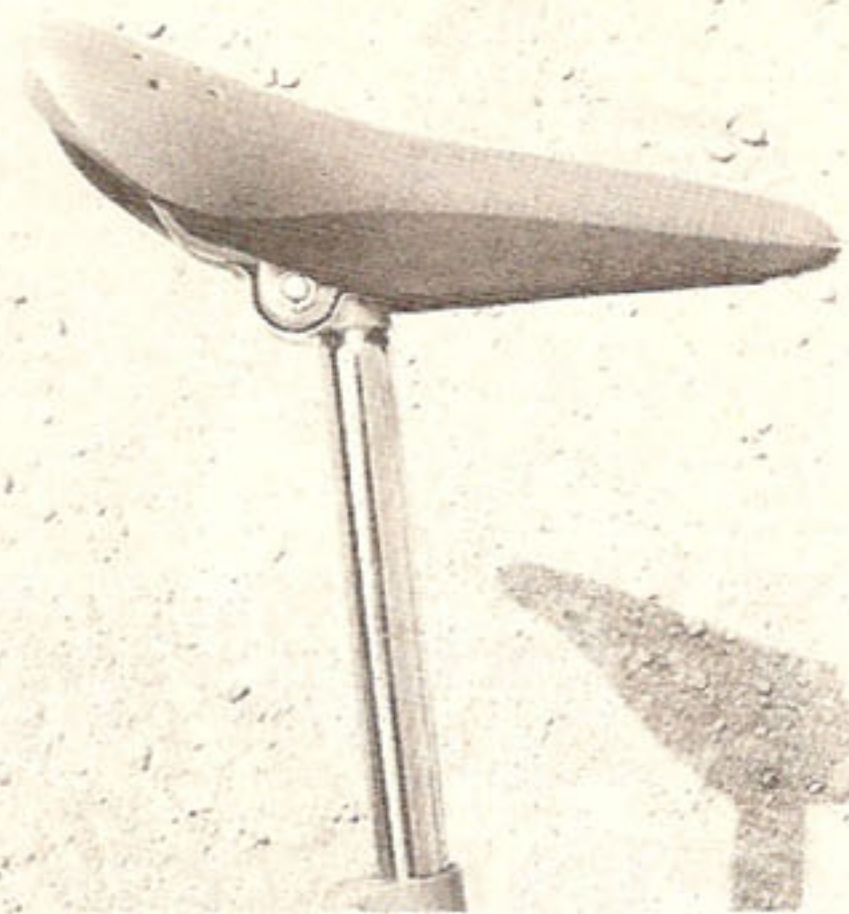
Le frein arrière Weinmann est délicat à régler et souffre d'un manque de rigidité.

La fourche tubulaire est à axe déporté. Les roues thermo-moulées en plastique sont indestructibles (au niveau de la jante plus que du moyeu) mais elles manquent un peu de rigidité avec les grands gabarits.





Petit boîtier de pédalier, manivelles clavetées, plateaux fixe est acier : le VLX est plus proche du vélo de ville que du vélo-cross sur ces points particuliers.



Tige de selle en tube acier, colliers du même métal : c'est de l'équipement économique. La selle est une véritable BMX en plastique avec trous d'aération...

Le Laffite VLX est bien proportionné. Bleu France avec roues jaunes, il possède un cachet agréable bien que la finition soit un peu hâtive.



FICHE TECHNIQUE

Marque : Laffite.
 Type : VLX 20.
 Châssis : tubulaire acier.
 Fourche : tubulaire à axe déporté.
 Jantes : Bernardi thermo-plastique.
 Pneus : Pirelli Superga-Sport.
 Dimension AV : 20 x 2,125.
 Dimension AR : 20 x 2,125.
 Moyeux : acier.
 Pédalier : Rousson-Chamoux, claveté.
 Couronne : acier non démontable.
 Pédales : acier Lyautard.
 Roue libre : cyclo, vissée.
 Braquet : 44 x 16.
 Frein AR : alu Weinmann.
 Largeur guidon : 625 mm.
 Empattement : 970 mm.
 Hauteur selle mini : 660 mm.
 Poids : 12,1 kg.
 Prix TTC : 695 F.
 Coloris : bleu France.
 Garantie : 2 ans sur pièces, 5 ans sur cadre.
 Disponibilité : immédiate.
 Diffusion : Jacques Laffite - Lignes Loisirs S.A., 54, route de Paris, 31150 Fenouillet. Tél. : (61) 70.21.36.

L'ESPAGNE INVENTE ET TRIOMPHE

par Alain Kuligowski Photos : Santi Roig

Né en Angleterre, le trial a vite trouvé une seconde terre d'asile en Espagne. Et si les motos construites en Catalogne ne dominent plus outrageusement ce sport, les cerveaux ne se sont pas assoupis pour autant de l'autre côté des Pyrénées.

Il y a quelques années, la firme Montesa y a inventé une nouvelle discipline : le vélo trial, sport qui suscite un

fantastique engouement chez nos voisins ibériques. Mais le vélo trial a également essaimé dans toute l'Europe et 1982 a vu la création de la première Coupe d'Europe, disputée en Espagne en Allemagne et en Angleterre. Logiquement, les pilotes espagnols y ont imposé leur loi : celle du nombre mais aussi d'une technique parfaitement achevée.

Nationalisme

Pendant que les U.S.A. inventaient le BMX (Bicycle motocross), que les Français donnaient naissance au bicross, nos voisins catalans découvraient le « trialsin ». Ce nom est une contraction de « trial sin motor », c'est-à-dire le trial sans moteur, mais avec pédales. Comme le terme est la propriété de Montesa à qui on doit la découverte de ce sport, nous l'appellerons vélo trial, tout simplement.

En Espagne, ce nouveau sport a suscité la création de nombreux clubs, d'une commission de « Trialsin », largement subventionnée par Montesa et affiliée à la Fédération cycliste.

Bien accueilli également en Belgique, Allemagne, Suisse et Angleterre, le vélotrial ne pouvait que susciter la naissance de confrontations internationales. A cet égard, 1982 a marqué une nouvelle étape : Bonjour la Coupe d'Europe !

Première halte : l'Espagne. C'est logique, à tout seigneur tout honneur : les inventeurs ont droit au coup d'envoi. D'autant qu'ils sont en nombre, les copains espagnols ! On y recense là-bas près d'un millier de pratiquants. Ce n'est plus un ouragan, c'est un raz de marée !

Organisé à San Fost de Capentellas (Province de Barcelone) par la section cycliste du Moto club Mollet et l'Ecurie Isern, le GP d'Espagne rassemble une centaine de participants. Nous sommes en juin, il fait beau et les concurrents vont connaître d'excellentes conditions de course.

Les Espagnols sont en force, mais l'Allemagne, la Belgique et la Suisse ont envoyé quelques-uns de leurs meilleurs éléments, tels l'Allemand Hans Jorg, l'Helvète Samuel Kunz et le Belge Eric Lejeune. Eric, frère d'Eddy, le futur champion du monde de trial (à moto celui-là), va surprendre les spectateurs par ses jurons, ses colères épiques et son enthousiasme. Il se classera 11^e en catégorie « Juvenil ». Le vainqueur de cette classe sera d'ailleurs le dominateur absolu du GP d'Espagne, Juan Solé Prats, qui, avec 3 points sur 2 tours, va réussir ici un véritable exploit. Il faut savoir, en effet, que les zones sont toutes tracées en pleine nature. Des zones naturelles donc avec un véritable échantillon de toutes les difficultés possibles : rochers, devers, eau, boue, etc. Comme à moto, les pénalités tombent dès que le pilote a le malheur de poser la patte au sol. Mieux : Prats va reléguer à la seconde place Andreu Codina, numéro 1 du trialsin !

En catégorie expert, le nombreux public vivra un long duel entre deux Espagnols : Manuel Jimenez et Carles Montaner. Ce dernier l'emportera finalement avec 14 points, car son rival va s'effondrer au second tour.

Avec 36 points, le Catalan Joan Canellas s'adjuge la catégorie « Infantil », tandis que le jeune Ot Pi, homonyme du célèbre Pedro Pi, gagnera la classe « Alevin », avec 15 points, un score qui lui vaudrait la 6^e place au scratch...

Le succès d'Antonio Talavera en catégorie Cadet avec 8 points confirme la suprématie des pilotes locaux dans ce premier round européen. Car imaginez-vous que le meilleur étranger, l'Allemand Hans Jorg, qui s'aligne chez les cadets, va totaliser 47 points, ce qui lui vaut certes la 7^e place, mais le renvoi parmi les 25^e au scratch ! Il n'empêche, Hans est séduit par ce type de course et il promet de prendre sa revanche, le 4 juillet, à l'occasion du GP d'Allemagne !

Les Ibères et les Teutons

La seconde confrontation internationale de « trial à pédales » va donc se dérouler en Allemagne à Furstenhagen, à proximité de la ville universitaire de Göttingen.

D'emblée, les organisateurs déploient la grosse artillerie. Ils font défiler les concurrents dans un stade avec drapeaux, hymnes nationaux, orchestre et tout ! La bière coule à flots et l'on se tape les cuisses... Sur le plan sportif, les pilotes vont devoir affronter un circuit très technique, jalonné de 12 non-stop pour les grands et de 8 pour les jeunes débutants. De nouveau, nous retrouvons au départ les meilleurs Espagnols opposés à une pléiade de Teutons. Les quelques Suisses et Belges vont arbitrer les débats. Nouvelle déception : absents en Espagne, les Français ne sont toujours pas au rendez-vous à Furstenhagen. « Gross décepcion » !

« Mais où est donc passé Thierry Girard, le « Andreu Codina français » ? se demandent les Allemands... On peut penser que, trop pris par ses shows et ses démonstrations, le « number one » du vélo trial tricolore n'a pas daigné venir en découvrir si loin de ses bases. Et les autres pilotes de Nyons ? Inconnus au bataillon ! Dommage, d'autant que l'on ne les verra pas plus en Angleterre...

En dépit de leur connaissance du circuit, les vélotrialistes allemands ne peuvent empêcher les Espagnols de truster les places d'honneur. Et cette fois encore, la catégorie

vedette, celle des Juvenil, voit la déconfiture de Andreu Codina qui s'incline à la seconde place avec 24 points contre 9 à Juan Solé Rovira. Carles Montaner, meilleur Expert, marquera quand même 51 points ! En revanche, Canellas et Pi resteront égaux à eux-mêmes en remportant respectivement les classes « Infantil » et « Alevin ». Meilleur étranger : l'Allemand P. Kromer marquera tout de même 81 points, ce qui lui vaut le 5^e rang en Cadets. Eric Lejeune, toujours aussi colérique, en totalise 87 et se classe 6^e en Juvenil.

Le sacre des champions

Le sacre des Champions 82 va se dérouler dans un pays qui n'a pas encore aboli la royauté : l'Angleterre. Le 10 juillet, un samedi, comme le veut la tradition trialistique britannique. Les vélotrialistes se rendent à Heywood, dans le Lancashire. Le temps est radieux, ce qui séduit la colonie espagnole venue par car depuis l'Allemagne.

Le circuit de 13 zones à parcourir 3 fois est magnifique. Il est tracé dans une vallée plantée d'arbres séculaires. Les sections non-stop vont faire l'unanimité parmi les participants : Espagnols, Allemands, Belges et... Britanniques. En effet, les hôtes sont venus en force et espèrent bien faire vaciller la suprématie ibérique sur le « trialsin ».

Hélas ils en seront pour leurs frais, car, à l'exception de Martin Sandiford, vainqueur chez les Benjamins, cinq catégories sur six seront remportées par les invincibles trialistes catalans. Cette fois Andreu Codina va retrouver la grande forme. Il s'impose au Scratch avec 8 points, il gagne la catégorie Juvenil et coiffe de surcroît la couronne européenne, devant J. Soler Rovera. Second chez les experts, Carles Montaner s'adjuge lui aussi le titre tout comme Canellas, vainqueur en Infantil et Ot Pi, battu pourtant en « Alevin ».

A l'évidence, l'homme fort du vélo-trial reste Andreu Codina, qui a su porter l'estocade au bon moment. Les Espagnols ont réalisé une belle moisson de victoires, avec 15 victoires de catégorie sur 15, 5 titres européens sur 5. Mais surtout, partout où ils sont passés, ils ont laissé le virus du vélo-trial, un sport difficile, un sport d'adresse, d'audace, qui fait appel autant à la technique qu'à la virtuosité et au sens de l'équilibre.

Au pays de Gilles Burgat, n'y aurait-il personne pour relever ce défi ? Nous ne pouvons y croire !...





Jean Solé Rovira, 3^e en Juvénile en Espagne a constitué un adversaire de taille pour Andrev Codina.



Grand Prix d'Espagne

Catégorie « Expert »

1. Carlos Montaner (E) ; 2. José Manuel Jiménez (E) ; 3. Samuel Kunz (CH) ; 4. Cesar Rojas (E) ; 5. Juan Fraga (E).

Catégorie « Juvenil »

1. Juan Solé Prats (E) ; 2. Andrew Colin (E) ; 3. Joan Solé Rovira (E) ; 4. Felix Guerrero (E) ; 5. Alfonso Acedo (E) ; 6. Eduard Roura (E) ; 7. Ignasi Bonjoch (E) ; 8. Luis Bollain (E) ; 9. Vicente Bentoldra (E) ; 10. Javier Benito (E) ; 11. Eric Lejeune (B) ; 12. Kai Schlieper (D) ; 13. Gabriel Berdala (E) ; 14. Dietrich Simeon (D) ; 15. Mariano Gomez (E).

Catégorie « Cadet »

1. Antonio Talavera (E) ; 2. Jordi Sanjoan (E) ; 3. Jordi Tarres (E) ; 4. Lluís Mata (E) ; 5. Andres Gimeno (E) ; 6. Joaquin Ingles (E) ; 7. Hans Jorg (D) ; 8. Arturo Silva (E) ; 9. Jaume Recort (E) ; 10. Francisco J. Bulto (E) ; 11. Andreas Kromer (D).

Catégorie « Infantil »

1. Joan Canellas (E) ; 2. Josep Marcos (E) ; 3. Ramon Jove (E) ; 4. Jaume Carre (E) ; 5. Pascal Koob (E) ; 6. Fernando Lopez (E) ; 7. José L. Beltran (E) ; 8. Jordi Carbonell (E) ; 9. Ernest Vilejosa (E) ; 10. Ernest Surinyach (E) ; 11. Jordi Canellas (E) ; 12. Oliver Scheffer (D).

Catégorie « Alevin »

1. Ot Pi (E) ; 2. Carlos Talavera (E) ; 3. Valentí Fontsera (E) ; 4. Josep M. Morell (E) ; 5. Amos Bilbao (E) ; 6. Joan Pons (E) ; 7. Jesus Saiz (E).

Grand Prix d'Angleterre

Catégorie « Expert »

1. M. Jiménez ; 2. C. Montaner.

Catégorie « Juvenil »

1. A. Codina ; 2. J. Solé R. ; 3. A. Acedo.

Catégorie « Benjamin »

1. M. Sandford ; 2. A. Graent ; 3. D. Harrison.

Catégorie « Cadets »

1. J. Tarres ; 2. A. Talavera ; 3. J. Rey ; 4. D. Crosset ; 5. J. Sanjoan ; 6. A. Silva ; 7. A. Gimeno.

Catégorie « Infantil »

1. J. Canellas ; 2. J. Marcos ; 3. M. Robinson ; 4. S. Domett ; 5. J. Carré ; 6. P. Edmonsson.

Catégorie « Alevin »

1. V. Fontsera ; 2. O. Pi ; 3. A. Bilbao ; 4. J. Morell ; 5. G. Turner.

Grand Prix d'Allemagne

Catégorie « Expert »

1. C. Montaner ; 2. M. Jiménez ; 3. S. Kaltz.

Catégorie « Juvenil »

1. J. Solé ; 2. A. Codina ; 3. J. Solé Prats ; 4. A. Acedo ; 5. E. Roura ; 6. E. Lejeune ; 7. K. Schlieper ; 8. B. Haupt ; 9. L. Bollain ; 10. D. Ciemon.

Catégorie « Cadet »

1. J. Tarres ; 2. A. Talavera ; 3. J. Rey ; 4. J. Sanjoan ; 5. A. Kromer ; 6. D. Grosset ; 7. A. Gimeno ; 8. L. Mata ; 9. A. Silva.

Catégorie « Infantil »

1. J. Canellas ; 2. J. Marcos ; 3. P. Koob ; 4. O. Scheffer ; 5. J. Carré ; 6. R. Silva ; 7. J. Dreier.

Catégorie « Alevin »

1. O. Pi ; 2. V. Fontsera ; 3. A. Bilbao ; 4. J. Morell ; 5. J. Saiz ; 6. D. Schübel ; 7. C. Hertell ; 8. J. Rocavert.

Classement final de la Coupe d'Europe de vélo-trial 82

Expert : 1^{er} : Carlos Montaner (E).

Cadet : 1^{er} : Jordi Tarres (E).

Juvenil : 1^{er} : Andrev Codina (E).

Infantil : 1^{er} : Joan Canellas (E).

Alevin : 1^{er} : Ot Pi (E).



Ci-contre : le Navarrais Arture Silva nous prouve que le vélo-trial ne craint pas les obstacles.

Ci-dessous : un beau « pied anglais » par Ramoir Boschs : les vélo-trialistes n'ont rien à envier à leurs aînés motorisés.

En bas : le catalan Andres Gimeno concentré à l'extérieur pour escalader une marche.





FINALE CHAMPIONNAT D

ONZE TITRES
TOUT NEUFS!



LE FRANCE 82 A GRUISSAN

par Alain J. Beck

Photos : D. Peyre

Date : 8 août 1982.

Circuit : Gruissan.

Longueur : 275 m

Piste : technique ; en descente.

Participation : 160 inscrits.

Epreuve : Finale Championnat de France 1982.

Trophée Motobécane-Lois.

Temps : ciel bleu, vent force 10 (au moins) !

Sept sur onze pour la Bourgogne

Le Championnat de France 1982 s'est donc couru sur 5 épreuves (Vaux-le-Pénit, Clermont, Beaune, Vandoncourt et Gruissan). Le classement des pilotes s'effectuant sur les 4 meilleurs résultats de la saison, bien des concurrents étaient déjà assurés de coiffer une couronne avant même cette ultime confrontation. Toutefois, il restait suffisamment d'incertitude — notamment dans la classe 16 ans et plus, où se joue le Numéro 1 — pour que la compétition conserve une bonne dose de suspense et un véritable intérêt sportif.

A cet égard, quelques conversations avec des membres de l'AFB permettent de supposer que le Championnat 83 pourrait être couru sur un nombre limité d'épreuves afin de réduire les frais de déplacement des concurrents. De surcroît, il apparaît, après de multiples discussions avec les concurrents, que le système de points actuellement en vigueur est un peu trop compliqué et prête à discussion puisqu'un vainqueur ne marque pas toujours le même score. Ce procédé peut, en effet, être taxé d'iniquité dans la mesure où le pilote gagnant n'est pas responsable de la faiblesse ou de l'importance de la participation dans sa catégorie. Ici aussi, les autorités sportives devront tenter de corriger un peu les choses. Car le meilleur des règlements est toujours le plus simple. En tout cas, s'il est une équipe qui n'a pas trop à se plaindre, c'est le team Number One qui rafle, cette année, six des onze titres mis en compétition. La majorité absolue, s'il vous plaît, et ce, au premier tour ! En classe 6 ans, Christophe Emotte n'a connu aucun problème, remportant la victoire et la couronne d'autant plus facilement qu'il ne pouvait plus être rattrapé au terme des quatre premières courses.

En 7 ans, Rudy Nicolas se trouvait au coude à coude avec Nadège Grillet. Faisant fi de la galanterie, Rudy n'a pas été troublé par le n°69 de sa rivale. Il a remporté sa catégorie, tandis que Nadège échouait 3^e derrière Thomas Plissonnier.

Dans la chasse au titre 8 ans, le Bourguignon Philippe Hinault pouvait encore craindre un sursaut de l'Auvergnat Brondello. C'est pourquoi Philippe a joué la sagesse. En se classant seulement 2^e derrière Valero mais devant Brondello, il s'adjugeait ainsi le sceptre...

En 10 ans, l'Aptésien Frédéric Cassan était au coude à coude avec Olivier Imbert, champion du monde 81. La lutte aura été incertaine jusqu'au bout, mais Frédéric l'emportait sur le fil devant le sympathique Alsacien qui gardait le sourire malgré la perte de son titre.

Dans la catégorie 11 ans, Fabrice Perez, de Beaune, ne s'est classé que second mais c'était suffisant pour se hisser à la tête de sa classe d'âge et pour conquérir le second titre de sa jeune carrière.

Chez les 12 ans, le licencié de la Vallée de la Bruche, David Kastler, terminait second de la finale mais entre dans les tablettes de l'AFB en imposant sa loi à des gailards comme Laronde, Sireix, Yan Pucel, Murin et Jean-nin.

Il y avait aussi du beau monde chez les 13 ans, notamment Yan Catel, Christophe Gallardo et Philippe Leleu. Celui-ci disposait d'une telle avance qu'il a pu concéder l'ultime victoire à l'Aptésien Christophe Vicot, tandis que Gallardo prenait, au finish, la seconde place.

Autre groupe très relevé, celui des 14 ans a sacré un autre « Number One » : Christophe Delarche qui, pourtant, a vu l'Alsacien Luc Koehler lui imposer sa loi en finale.

Assez contestée, la finale 15 ans a été remportée par Hervé Courbis, de Mours devant Xavier Rebois, de Machecoul. Claude Vuillemot rentrait en roue libre mais profitait de son avance au Championnat pour gravir le piédestal.

La classe 16 ans et plus a tenu ses promesses. On attendait un duel Motobécane-Peugeot : il a bien eu lieu, avec Olivier Munsch, tenant du titre et du Number One, opposé à un robuste challenger nommé J.-Luc Ferré, officiel Motobécane et ci-devant champion d'Europe junior 1982. Les choses commencent plutôt mal pour Olivier, lequel chute dans la première manche remportée par son adversaire. Ensuite, le n°1 se rattrape en gagnant à deux reprises et en accédant ainsi à la finale, en compagnie de Jean-Luc.

La tension est à son maxi, en cette fin d'après-midi, lorsque les huit finalistes de la catégorie 16 ans et plus se placent derrière la grille. Les initiés savent que le Numéro Un pour la saison à venir va se jouer maintenant, en un sprint de moins de 30 secondes.

Et c'est parti ! Le peloton dévale à toute allure vent de face, puis vent de dos. Au dernier virage, la casaque jaune et bleue de Munsch et le maillot rouge de Ferré sont au coude à coude. Dans la sortie, un concurrent chute. Olivier ne peut l'éviter et tombe à son tour. Et c'est l'arrivée... Gérard Hinault passe en tête devant Ferré. Olivier n'est que 6^e. Dès lors, on pense que la plaque n°1 vient de changer de vélo... Pas encore. Il convient en effet de se livrer à de subtils calculs. Des comptes d'apothicaire d'où il ressort qu'en retirant un résultat à Ferré (comme le veut le règlement), c'est Munsch qui se succède à lui-même. Dès lors, l'officiel Peugeot retrouve le sourire et le titre qu'il croyait perdu...

Jean-Luc Ferré, de Melun, nouveau venu au bicross, se console en pensant qu'il n'est passé qu'à quatre points de la couronne. Une médaille d'argent, ce n'est pas si mal ! D'autant qu'elle fait suite à un titre européen et qu'ils ne sont pas nombreux ceux qui peuvent se vanter d'avoir fait trembler le numéro un tricolore...

Complétant le programme de la manifestation, le Trophée Motobécane-Lois a connu son succès habituel. Un succès encore rehaussé par les commentaires de cet orfèvre en matière de compétition cycliste qu'est Jean Donguès. Celui-ci a salué avec compétence les victoires de Colley, Citerne, Gouze, Gassin, Yvernogean, Degert, Brondello, Rimasson et Villet et les prestations de tous les participants à cette compétition que nous retrouverons à Mours le 12 septembre et au Castellet les 18 et 19 septembre.

(Les résultats complets de Gruissan sont en page 36).

Celui qui vous dira que le bicrossing n'est pas le sport dans le vent n'est sans doute pas allé à Gruissan, lors de la finale du Championnat de France ! En effet, il y soufflait ce week-end des 7 et 8 août un vent « à déguider les bicross ». A croire que toutes les brises, tous les alizés, tramontane, scirocco, mistral, zéphyrs et autres vents s'étaient donné le mot pour aérer cette sympathique station balnéaire du rivage languedocien... C'est ainsi que les onze nouveaux titres 1982 ont été décernés « en coup de vent » à des champions qui ont su affronter, avec un égal brio, les rafales, la poussière et une piste de 275 m, très technique, car tracée en descente, à flanc de coteau.

A l'évidence, cette nouvelle station qu'est Gruissan est appelée à devenir l'un des grands centres français du bicrossing. C'est du moins le vœu des responsables de l'aménagement de Gruissan qui ont d'emblée cru au bicross, au point d'y tracer une piste très sélective (avec le concours de René Nicolas) et d'y organiser des stages estivaux (toujours avec René Nicolas). Dès lors, on peut penser que Gruissan est en passe de devenir la « station du bicross », tout comme Agde est celle du tennis.

En ce second week-end d'août, l'élite française du bicrossing s'était donc donné rendez-vous au soleil de la Méditerranée, non pour y céder au farniente, bien humain, mais pour y jouer qui un titre, qui une place d'honneur dans l'une des onze catégories officielles. Ajoutons-y la possibilité, pour d'autres, d'y glaner des points précieux dans le Trophée Motobécane-Lois qui plantait, lui aussi, ses tréteaux à Gruissan, et l'on aura une vision assez claire de l'ambiance plutôt tendue qui régnait dans la « station du bicross »...



Frédéric Cassan, second à Gruissan s'impose en catégorie 10 ans.

Très disputée, la catégorie 12 ans. Nicolas Mutin (n°5) et Yannick Pucel (n°126), ont déjà quelques centimètres d'avance au départ.

Résultats Championnat de France 1982

(Total des points des 4 meilleurs classements)

Catégorie 6 ans et moins

1. Emotte Christophe - (B.C. Beaune) 148 pts 2. Kronberger Michaël - (Vallée de la Bruche) 115 pts 3. Michaud Mickaël - (BC Chalonnais) 96 pts 4. Genin Antoine - (BC Auvergne) 96 pts 5. Imbert Stéphanie - (BC Altkirch) 85 pts 6. Lalli Julien - (BC Vallée de la Bruche) 75 pts 7. Legrand Erika - (BC Ile-de-France) 72 pts 8. Glaive Julien - (B.C. Beaune) 35 pts

Catégorie 7 ans 1. Nicolas Rudy - (BC Beaune) 122 pts 2. Grillet Nadège - (BC Beaune) - 115 pts 3. Plissonnier Thomas - (BC Beaune) 99 pts 4. Selva Philippe - (BC Vallée de la Bruche) 81 pts 5. Zavitnik Olivier - (BC Ile-de-France) 80 pts

Catégorie 8 ans

1. Hinault Philippe - (BC Beaune) 117 pts 2. Brondello Frédéric - (BC Auvergne) 112 pts 3. Valero Frank - (BC Evasion) 108 pts 4. Fontaine Frank - (BC Altkirch) 104 pts 5. Maumier Xavier - (BC Vandoncourt) 98 pts 6. Walilko Yannick - (BC Auvergne) 88 pts 7. Bassebillion Virginie - (BC Ile-de-France) 67 pts 8. Selva Christine - (BC Vallée de la Bruche) - 28 pts

Catégorie 9 ans

1. Bellang Christophe - (BC Beaune) 146 pts 2. Mosnier Cyril - (BC Auvergne) 110 pts 3. Schreiner Nicolas - (BC Vandoncourt) 106 pts 4. Meunier Hubert - (BC Altkirch) 100 pts 5. Béraud Stéphanie - (BC Auvergne) 87 pts 6. Catel Carl - (BC Ile-de-France) 85 pts 7. Fournier Philippe (BC Beaune) 79 pts 8. Da Silva Stéphanie - (BC St-Leu) 40 pts 9. Ott François - (BC Rixheim) 16 pts 10. Degert Pierre-Alain - (BC Chalonnais) 8 pts

Catégorie 10 ans :

1. Cassan Frédéric - (BC Apt) 146 pts 2. Imbert Olivier - (BC Altkirch) 144 pts 3. Huber Valérie - (BC Altkirch) 11 pts 4. Prospero Manuel - (BC Apt) 103 pts 5. Chalat Robert - (BC Ile-de-France) 87 pts 6. Lapeyrade David - (BC Vallée de la Bruche) 86 pts 7. Meunier J.-Christophe - (B.C. Altkirch) 67 pts 8. Hermann Christophe - (B.C. Altkirch) 24 pts

Catégorie 11 ans

1. Perez Fabrice - (BC Beaune) 147 pts 2. Tourniaire David - (BC Mours) 130 pts 3. Martini Romain - (BC Altkirch) 97 pts 4. Habrard Christophe - (BC Mours) 68 pts 5. Voncina Franck - (BC St-Leu) 54 pts

Catégorie 12 ans

1. Kastler David - (BC Vallée de la Bruche) 2. Laronze Fabrice - (BC Beaune) 141 pts 3. Fèvre Serge - (BC Beaune) 116 pts 4. Mutin Nicolas - (BC Beaune) 113 pts 5. Pucel Yannick - (BC Ile-de-France) 102 pts 6. Jeannin Emmanuel - (BC Chalonnais) 90 pts 7. Gassin Eric - (BC Apt) 77 pts 8. Roan Benoît - (BC Rixheim) 68 pts 9. Sireix Arnaud - (BC Rixheim) 62 pts 10. Bertolotto Eric - (BC Provence) 51 pts 11. Plissonnier Jérôme - (BC Beaune) 30 pts 12. Roth Stéphane - (BC Beaune) 18 pts

Catégorie 13 ans

1. Leleux Philippe - (BC Mours) 161 pts 2. Gallardo Christophe - (BC Provence Digne) 138 pts 3. Berthiaux Christophe - (BC Mours) 130 pts 4. Cactel Yann - (BC Ile-de-France) 108 pts 5. Vico Christophe - (BC Apt) 101 pts 6. Dufouleur Vincent - (BC Beaune) 99 pts 7. Guinot Olivier - (BC Chalonnais) 78 pts 8. Weissenberger Christoph - (BC Vallée de la Bruche) 65 pts 9. Lesage Eric (BC Mours) 51 pts 10. Levet Sylvain - (BC Apt) 48 pts 11. Bussy Fabrice - (Nevers) 36 pts 12. Pagani Emmanuel - (BC Mours) 9 pts

Catégorie 14 ans

1. Delarche Christophe (BC Beaune) 152 pts 2. Koehler Luc - (BC Vallée de la Bruche) 139 pts 3. Sireix Laurent (BC Rixheim) 112 pts 4. Munsch Stéphane - (BC Rixheim) 108 pts 5. Lebrun David - (BC Ile-de-France) 102 pts 6. Citerne Denis - (BC Auvergne) 64 pts 7. Payot Jean-Luc - (BC Mours) 56 pts 8. Boussard Gilles - (BC Beaune) 32 pts 9. Carrière Emmanuel - (BC Ile-de-France) 24 pts 10. Langlade Yves - (BC Ile-de-France) 24 pts 11. Wirth Sébastien (BC Rixheim) 22 pts 12. Cornu Frédéric - (Nevers) 8 pts

Catégorie 15 ans

1. Vuillemot Claude - (BC Beaune) 148 pts 2. Lalli J.-François - (BC Vallée de la Bruche) 110 pts 3. Fritz Thierry - (BC Rixheim) 101 pts 4. Petersen Francis - (BC Altkirch) 96 pts 5. Piot Philippe - (BC Beaune) 84 pts 6. Delijster Eric - (BC Ile-de-France (Orléans)) 61 pts 7. Cuillen Lionel - (BC Apt) 57 pts 8. Amari Laurent - (BC Ile-de-France) 18 pts

Catégorie 16 ans et plus

1. Munsch Olivier - (BC Rixheim) 132 pts 2. Ferre J.-Luc - (BC Ile-de-France) 128 pts 3. Hinault Gérard - (BC Beaune) 111 pts 4. Nicolas Philippe - (BC Beaune) - 99 pts 5. Guionnet Pascal - (BC Altkirch) 99 pts 6. Laboureaud Bertrand - (BC Beaune) 83 pts 7. Ricard Jérôme - (BC Ile-de-France) 34 pts 8. Juven Pascal - (BC Mours) 27 pts 9. Allègre Thierry - (BC Auvergne) 14 pts

Résultats de Gruissan

Championnat de France

Catégorie 6 ans

1. Emotte Christophe - (Bourgogne) 2. Killet Benoit - (Apt) 3. Muchaud Michaël (Chalon) 4. Imbert Stéphanie - (Altkirch) 5. Legrand Erika - (Vaux-Le-Pénit) 6. Schreiner Fanny - (Vandoncourt) 7. Lalli Julien - (Bruche) 8. Genin Antoine - (Auvergne)

Catégorie 7 ans

1. Nicolas Rudy - (Bourgogne) 2. Plissonnier Thomas - (Bourgogne) 3. Grillet Nadège - (Bourgogne) 4. Couffignal Gérald - (Auvergne) 5. Franke Gladys - (Apt) 6. Selva Philippe - (Bruche)

Catégorie 8 ans

1. Valero Franck (Evasion BC) 2. Hinault Philippe - (Bourgogne) 3. Brondello Frédéric - (Auvergne) 4. Fontaine Franck (ABC) 5. Maumier Xavier - (Vandoncourt) 6. Bassebillion Virginie - (Bruche) 7. Selva Christine - (Bruche) 8. Wallicko Yannick - (Auvergne)

Catégorie 9 ans

1. Bellang Christophe - (BCB) 2. Villet Laurent - (3. Ropiteau Remy - (BCB) 4. Mosnier Cyril - (Auvergne) 5. Béraud Stéphanie - (Auvergne) 6. Fournier Philippe - (BCB) 7. Catel Carl - (Vaux-le-Pénit) 8. Schreiner Nicolas - (Vandoncourt)

Catégorie 10 ans

1. Cassan Frédéric (Apt) 2. Imbert Olivier - (ABC) 3. Robleda Xavier - (Béziers) 4. Chalat Robert - (Vaux-le-Pénit) 5. Meunier J. Christophe - (ABC) 6. Prospero Manuel - (Apt) 7. Rouge Emmanuel - (Béziers) 8. Lapeyrade David - (Bruche)

Catégorie 11 ans

1. Tourniaire David - (Mours) 2. Perez Fabrice - (BCB) 3. Grillet Sylvain - (BCB) 4. Habrard Christophe - (Mours) 5. Albertini Christophe - (Provence) 6. Mareschal Thierry - (Dijon) 7. Serres Didier - (Provence) 8. Niche Clément - (Orléans)

Catégorie 12 ans

1. Laronde Fabrice - (BC Bourgogne) 2. Kastler David - (Bruche) 3. Pucel Yannick - (Vaux Le pénit) 4. Jeannin Emmanuel - (Chalon) 5. Bertolotto Eric - (Provence) 6. Fèvre Serge - (BCB) 7. Sireix Arnaud - (Rixheim) 8. Mutin Nicolas - (Bourgogne)

Catégorie 13 ans

1. Vicot Christophe (Apt) 2. Callardo Christophe - (Provence) 3. Catel Yannick - (Vaux le Pénit) 4. Levet Sylvain - (Apt) 5. Dangoisse Philippe - (Mours) 6. Guinot Olivier - (Chalon) 7. Lesage Eric - (Mours) 8. Berthiaud Christophe - (Mours)

Catégorie 14 ans

1. Koehler Luc - (Bruche) 2. Delarche Christophe - (Bourgogne) 3. Lebrun David - (Vaux le Pénit) 4. Munsch Stéphane - (Rixheim) 5. Payot L. Jean - (Mours) 6. Sireix Laurent - (Rixheim) 7. Langlade Yves - (Orléans) 8. Citerne Denis - (Auvergne)

Catégorie 15 ans

1. Courbis Hervé - (Mours) 2. Rebois Xavier - (Machecoul) 3. Delijster Eric - (Ile de France) 4. Lalli J. François - (Bruche) 5. Piot Philippe - (Bourgogne) 6. Guillen Lionel - (Apt) 7. Petersen Francis - (ABC) 8. Vuillemot Claude - (Bourgogne)

Catégorie 16 ans et plus

1. Hinault Gérard - (Bourgogne) 2. Ferre J. Luc - (Vaux le Pénit) 3. Guionnet Pascal - (ABC) 4. Nicolas Philippe - (Bourgogne) 5. Pecoul Hervé - (Apt) 6. Munsch Olivier - (Rixheim) 7. Richard Jérôme - (Ile de France) 8. Frigout Pascal - (Givors)

Trophée Motobécane-Lois (Gruissan)

Catégorie 6 ans

1. Villet Benoit - (Grenoble) 2. Genin Antoine - (Auvergne) 3. Schreiner Fanny - (Vandoncourt) 4. Gau Michel - (Herauld) 5. Lalli Julien - (Bruche) 6. Legrand Erika - (Vaux le Pénit) 7. Herrman David - (Altkirch)

Catégorie 8 ans

1. Rimasson Eddy - (Armor BC) 2. Puig Salo - (Espagne) 3. Gouffignal Gérald - (Auvergne) 4. Selva Philippe - (Bruche)

Catégorie 10 ans

1. Brondello Frédéric - (Auvergne) 2. Walilko Yannick - (Auvergne) 3. Bassebillion Virginie - (Vaux le Pénit) 4. Selva Christine - (Bruche)

Catégorie 12 ans

1. Degert P. Alain - (Chalon/Saone) 2. Mosnier Cyril - (Auvergne) 3. Villet Laurent - (Grenoble) 4. Redois David - (Machecoul) 5. Ropiteau Remy - (Bourgogne) 6. Ferrat Jerome - (Vaux le Pénit) 7. Panetier Bruno - (Mours) 8. Torroeller Christophe (Perpignan)

Catégorie 14 ans

1. Cassin Eric - (Apt) 2. Bertolotto Eric - (Provence) 3. Franke Florian - (Apt) 4. Vallee Nicolas - Vaux le

Pénit) 5. Leloup Patrick - (Rixheim) 6. Bellisard Stéphane - (Mours)

Catégorie 16 ans

1. Gouze Eric - (Bagnères) 2. Berthiaud Christophe - (Mours) 3. Gallardo Christophe - (Provence) 4. Levet Sylvain - (Apt) 5. Vicat - Laurent - (Mours) 6. Vicot Christophe - (Apt)

Catégorie 18 ans

1. Citerne Denis - (Auvergne) 2. Payot Luc - (Mours) 3. Sialino Patrick - (Chateau Arnoux) 4. Decarnin Hugues - (Apt) 5. Mainguele Christophe - (Armor BC) 6. Allegre Christophe (Auvergne)

Catégorie 20 ans

1. Yvernogean Yvan - (Machecoul) 2. Gurle Pascal - (Cannes) 3. Mainieri J. Michel 4. Maringer William - (Strasbourg) 5. Delijster Eric - (Ile de France)

Catégorie 22 ans et plus

1. Colley Stéphane - (Lure) 2. Allègre Thierry - (Auvergne) 3. Slifirski Fabien - (Rixheim) 4. Pappola J. Michel - (Vaux le Pénit) 5. Koelner Guy - (Strasbourg) 6. Ghanizo Fernandez - (Espagne) 7. Frigout Pascal - (Givors) 8. Richard Jérôme (Vaux le Pénit)

Les champions de France 1982

6 ans : Emotte Christophe - (Beaune) 7 ans : Nicolas Rudy - (Beaune) 8 ans : Bellang Christophe - (Beaune) 10 ans : Cassan Frédéric - (Apt) 11 ans : Perez Fabrice - (Beaune) 12 ans : Kastler David - (Bourg - Bruche) 13 ans : Leleux Philippe - (Mours) 14 ans : Delarche Christophe - (Beaune) 15 ans : Vuillemot Claude - (Beaune) 16 ans : Munsch Olivier - (Rixheim)

Finale Open (Gruissan)

1. Redois Xavier - (Machecoul) 2. Hutelin John - (USA) 3. Lebrun David - (Vaux le Pénit) 4. Lalli J. François - (Bruche) 5. Koehler Luc - (Bruche) 6. Nicolas Philippe - (Bourgogne) 7. Ferre J. Luc - (Vaux le Pénit) 8. Van de Ven Addie (Hollande)

Grand Prix de France Altkirch le 1^{er} août 1982

RESULTATS

Courses juniors

6 ans et moins

1. Emotte Christophe - (Beaune) ; 2. Lalli Julien - (Bruche) ; 3. Faivre Michael - (Vandoucourt) ; 4. Seuilot Yann - (BC Beaune) ; 5. Bellang Benoit - (BC Beaune) ; 6. Schweitler Emmanuel - (Pont-à-Mousson) ; 7. Sireix Guillaume - (Rixheim).

7 et 8 ans

1. Gougelin Frédéric - (Pont-à-Mousson) ; 2. Walter Stéphane - (Altkirch) ; 3. Toussaint - (Pont-à-Mousson) ; 4. Heinrich John - (Altkirch) ; 5. Toussaint Alexandre - (Luron).

9 ans

1. Catel Carl - (Vaux-le-Pénit) ; 2. Ott François - (Rixheim) ; 3. Huss David - (Bruche) ; 4. Laborde Armand - (Chalon) ; 5. Grenu François - (Pont-à-Mousson).

10 ans

1. Lapeyrate David - (Bruche) ; 2. Chalat Robert - (Vaux-le-Pénit) ; 3. Buri Ludovic - (Luron) ; 4. Robin Christophe - (Vandoucourt) ; 5. Herrman Christophe - (Altkirch) ; 6. Toussaint Philippe - (Pont-à-Mousson) ; 7. Weber Emmanuel - (Altkirch).

11 ans

1. Itty Martin - (Altkirch) ; 2. Muller Vincent - (Altkirch) ; 3. Vettoren Fabrice - (Beaune) ; 4. Toussaint Frédéric - (Pont-à-Mousson).

12 ans

1. Pucel Yannick - (Vaux-le-Pénit) ; 2. Kastler David - (Bruche) ; 3. Sireix Arnaud - (Rixheim) ; 4. Smeffater Alain - (Rixheim) ; 5. Tourneux Laurent - (Vaux-le-Pénit) ; 6. Slegers Benny - (Belgique) ; 7. Sabathe Cyril - (Luron) ; 8. Rudzinski Eric - (BC Beaune).

13 ans

1. Catel Yann - (Vaux-le-Pénit) ; 2. Lièvre Eric - (Altkirch) ; 3. Drouy François - (Pont-à-Mousson) ; 4. Chevrier Stéphane - (Bruche) ; 5. Guirny Marcel - (Altkirch) ; 6. Minguely Eric - (Luron) ; 7. Weissenberger Christophe - (Bruche) ; 8. Wenzinger Serge - (Rixheim).

14 ans

1. Koehler Luc - (Bruche) ; 2. Sireix Laurent - (Rixheim) ; 3. Lebrun David - (Vaux-le-Pénit) ; 4. Meisels Pierre - (Rixheim) ; 5. Carrière Emmanuel - (Vaux-le-Pénit) ; 6. Lidy John - (Altkirch).

15 ans

1. Fritz Thierry - (Rixheim) ; 2. Schurmans Yves - (Belgique) ; 3. Pariset Eric - (Pont-à-Mousson) ; 4. Lalli J.-François - (Bruche) ; 5. Rappart Alain - (Luron) ; 6. Rognan Claude - (Norroy) ; 7. Millet Dominique - (Besançon) ; 8. Petersen Francis - (Altkirch).

16 ans et plus

1. Smets Franck - (B) ; 2. Kaes Henk - (NL) ; 3. Colley Stéphane ; 4. Pierre Alain ; 5. Richard Jérôme ; 6. Tollini Philippe ; 7. Thébaud J.-Louis ; 8. Minguely Yves.

25 et plus

1. Cordier Edouard ; 2. Sireix Georges ; 3. Hermann Daniel ; 4. Legrand Patrick ; 5. Madalon Régis.

Experts

7-8 ans

1. Fontaine Franck - (Altkirch) ; 2. Hinault Philippe - (Beaune) ; 3. Maumier Xavier - (Vandoucourt) ; 4. Rudy Nicolas - (BC Beaune).

9-10 ans

1. Imbert Olivier - (Altkirch) ; 2. Gottenbos Jan (Hollande) ; 3. Meunier J.-Christophe - (Altkirch) ; 4. Van Summeren Jeroen - (Hollande) ; 5. Bellang Christophe - (Beaune) ; 6. Schreiner Nicolas - (Altkirch) ; 7. Meunier Imbert - (Altkirch) ; 8. Fournier Philippe (Beaune).

11-12 ans

1. Manders Patrick - (Hollande) ; 2. Jeannin Emmanuel - (Chalon) ; 3. Perez Fabrice - (Beaune) ; 4. Van Der Steen Mark (Hollande) ; 5. Martini Romain - (Altkirch).

13-14 ans

1. Munsch Stéphane - (Rixheim) ; 2. Moerman Lammert - (Hollande) ; 3. Guinot Olivier - (Chalon).

15-16 ans

1. Vuillemot Claude - (BC Beaune) ; 2. Van De Ven Addie - (Hollande) ; 3. Jenkins Chris - (Hollande) ; 4. Nicolas Philippe - (Beaune) ; 5. Hinault Gérard - (Beaune) ; 6. Munsch Philippe (Rixheim) ; 7. Guionnet Pascal - (Altkirch) ; 8. Walravens Léon - (Hollande).

Courses open

5-8 ans

1. Fontaine Franck - (Altkirch) ; 2. Hinault Philippe - (BC Beaune) ; 3. Maumier Xavier - (Vandoucourt) ; 4. Nicolas Rudy - (BC Beaune) ; 5. Toussaint Christian - (Pont-à-Mousson) ; 6. Gougelin Fred - (Pont-à-Mousson) ; 7. Walter Stéphane (Altkirch) ; 8. Faivre Michael - (Luron).

9-10 ans

1. Meunier J.-Christophe - (Altkirch) ; 2. Imbert Olivier - (Altkirch) ; 3. Herrmann Christophe (Altkirch) ; 4. Buri Ludovic - (Luron) ; 5. Van Summeren - (Hollande) ; 6. Chalat Robert - (Vaux-le-Pénit) ; 7. Gottenbos Jan (Hollande) ; 8. Lapeyrate David (Bruche).

11-12 ans

1. Pucel Yannick - (Vaux-le-Pénit) ; 2. Perez Fabrice - (BC Beaune) ; 3. Kastler David - (Bruche) ; 4. Van De Steen Mark - (Hollande) ; 5. Jeannin Emmanuel - (Chalon) ; 6. Sireix Arnaud - (Rixheim) ; 7. Manders Patrick - (Hollande).

13-14 ans

1. Koehler Luc - (Bruche) ; 2. Sireix Laurent - (Rixheim) ; 3. Guinot Olivier - (Chalon) ; 4. Munsch Stéphane - (Rixheim) ; 5. Meisels Pierre - (Rixheim) ; 6. Weissenberger - (Bruche) ; 7. Carrière Emmanuel - (Vaux-le-Pénit) ; 8. Loche (Vaux-le-Pénit).

15-16 ans et plus

1. Walravens Claude - (BC Beaune) ; 2. Ploemen Peter - (Hollande) ; 3. Munsch Olivier - (Rixheim) ; 4. Vuillemot Claude - (BC Beaune) ; 5. Colley Stéphane - (Luron) ; 6. Millet Dominique (Besançon) ; 7. Hinault Gérard - (BC Beaune) ; 8. Van De Ven Addie - (Hollande).

Féminines

6-10 ans

1. Maunier Muriel - (Vandoucourt) ; 2. Grillet Nadège - (Beaune) ; 3. Scheiner Fanny - (Vandoucourt) ; 4. Imbert Fanny - (Altkirch) ; 5. Gougelin Valérie ; 6. Legrand Erika ; 7. Faivre Valérie - (Vandoucourt) ; 8. Buri Laetitia.

11-16 ans

1. Hubert Valérie - (Altkirch) ; 2. Caminada Laurence - (Rixheim) ; 3. Slegers Arlette - (Belgique).

Laurent ; 4. Huss David ; 5. Degert Pierre ; 6. Meunier Hubert.

Catégorie 10 ans

1. Robleda Xavier ; 2. Prospero Manuel ; 3. Meunier Christophe ; 4. Lapeyrate David ; 5. Saint-Ellier Olivier ; 6. Guers Lionel.

Catégorie 11 ans

1. Perez Fabrice ; 2. Tourniaire David ; 3. Madelaine Hervé ; 4. Rimasson David ; 5. Maréchal Thierry ; 6. Sadallah Stéphane ; 7. Lopez Lionel.

Catégorie 12 ans

1. Mutin Nicolas ; 2. Jeannin Emmanuel ; 3. Kastler David ; 4. Gassin Eric ; 5. Franke Florian ; 6. Fetuclari Laurent.

Catégorie 13 ans

1. Gallardo Christophe ; 2. Vico Christophe ; 3. Guinot Olivier ; 4. Mainguen Christophe ; 5. Levat Sylvain ; 6. Verchuere Joan.

Catégorie 14 ans

1. Koehler Luc ; 2. Delarche Christophe ; 3. Citerne Denis ; 4. Decarin Hugues ; 5. Carayon Michel ; 6. Wirth Sébastien.

Catégorie 15 ans

1. Lalli Jean-François ; 2. Petersen Francis ; 3. Plot Philippe ; 4. Vuillemot Claude ; 5. De Lijster Eric ; 6. Gurle David ; 7. Maringer William.

Catégorie 16 ans et +

1. Guionnet Pascal ; 2. Hinault Gérard ; 3. Cariou Frédéric.

Catégorie 25 ans et +

1. Cordier Edouard ; 2. Jean André ; 3. Waliko Jean-Claude ; 4. Fourel Denis.



Les pilotes Experts pour 1983

L'A.F.B. vient de présenter la liste des concurrents qui, à l'issue de la saison 82 sont admis à « monter » en classe Experts pour la saison prochaine. Nous les félicitons pour cette promotion et nous espérons qu'ils signeront des prestations dignes de leur nouveau statut.

Catégorie 6 ans et moins

N°115 : Emotte Christophe (BC Beaune) - n°324 : Kronberger Mickaël (BC Vallée de la Bruche) - n°91 : Michaud Mickaël (BC Chalonnais) - n°31 : Imbert Stéphanie (BC Altkirch) - n°150 : Legrand Ericka (BC Ile-de-France) - n°200 : Lalli Julien (BC Vallée de la Bruche) - n°415 : Genin Antoine (BC Auvergne)

Catégorie 7 ans

N°10 : Nicolas Rudy (BC Beaune) - n°369 : Zavitnik Olivier (BC Ile-de-France) - n°69 : Grillet Nadège (BC Beaune) - n°21 : Plissonnier Thomas (BC Beaune) - n°64 : Selva Philippe (BC Vallée de la Bruche).

Catégorie 8 ans

N°20 : Fontaine Franck (BC Altkirch) - n°217 : Valero Franck (BC Evasion) - n°30 : Maumier Xavier (BC Vandoucourt) - n°9 : Hinault Philippe (BC Beaune) - n°360 : Waliko Yannick (BC Auvergne) - n°310 : Brondello Frédéric (BC Auvergne).

Catégorie 9 ans

N°123 : Catel Carl (BC Ile-de-France) - n°19 : Meunier Hubert (BC Altkirch) - n°37 : Dellang Christophe (BC Beaune) - n°361 : Mosnier Cyril (BC Auvergne) - n°29 : Fournier Philippe (BC Beaune) - n°8 : Schreiner Nicolas (BC Vandoucourt) - n°385 : Beraud Stéphane (BC Auvergne).

Catégorie 10 ans

N°7 : Imbert Olivier (BC Altkirch) - n°245 : Cassan Frédéric (BC Apt) - n°57 : Lapeyrate David (BC Vallée de la Bruche) - n°140 : Huber Valérie (BC Altkirch) - n°132 : Chalat Robert (BC Ile-de-France) - n°244 : Prospero Manuel (BC Apt).

Catégorie 11 ans

N°6 : Perez Fabrice (BC Beaune) - n°176 : Tourniaire David (BC Mours) - n°28 : Martini Romain (BC Altkirch) - n°68 : Grillet Sylvain (BC Beaune).

Catégorie 12 ans

N°16 : Fèvre Serge (BC Beaune) - n°62 : Kastler David (BC Vallée de la Bruche) - n°146 : Laroze Fabrice (BC Beaune) - n°301 : Roan Benoit - (BC Rixheim) - n°100 : Gassin Eric (BC Apt) - n°126 : Pucel Yann (BC Ile-de-France) - n°36 : Jeannin Emmanuel (BC Chalonnais) - n°5 : Mutin Nicolas (BC Beaune).

Catégorie 13 ans

N°183 : Leleux Philippe (BC Mours) - n°184 : Berthiaux Philippe (BC Mours) - n°127 : Catel Yann (BC Ile-de-France) - n°4 : Dufouleur Vincent (BC Beaune) - n°35 : Guinot Olivier (BC Chalonnais) - n°96 : Gallardo Christophe (BC Provence) - n°275 : Vico Thierry (BC Apt).

Catégorie 14 ans

N°3 : Delarche Christophe (BC Beaune) - n°158 : Lebrun David (BC Ile-de-France) - n°72 : Géant Serge (BC Provence) - n°118 : Sireix Laurent - (BC Rixheim) - n°14 : Munsch Stéphane (BC Rixheim) - n°219 : Citerne Denis (BC Auvergne) - n°378 : Koehler Luc (BC Vallée de la Bruche).

Catégorie 15 ans

N°2 : Vuillemot Claude (BC Beaune) - n°107 : Fritz Thierry (BC Rixheim) - n°199 : Lalli J.-François (BC Vallée de la Bruche) - n°137 : Petersen Francis (BC Altkirch) - n°33 : Piot Philippe (BC Beaune) - n°511 : Redois Xavier (Machecoul).

Catégorie 16 ans et plus

N°1 : Munsch Olivier (BC Altkirch) - n°306 : Ferre J.-Luc (BC Ile-de-France) - n°12 : Guionnet Pascal (BC Altkirch) - n°32 : Hinault Gérard (BC Beaune) - n°23 : Nicolas Philippe (BC Beaune) - n°166 : Laboureau Bertrand (BC Beaune).

Bicross de la Féria de Béziers Premier essai, premier succès

C'est un grand succès pour les organisateurs du Bi-Crossing Club Biterrois, pour l'organisation du grand prix Féria qui a eu lieu au circuit de la Méditerranée, quartier de Gargailhan à Béziers, le 9 août, dans le cadre de la Féria à Béziers.

Depuis 10 heures du matin, le petit monde du Bi-Crossing arrivait au parking de Gargailhan mis à la disposition des organisateurs.

Caravanes, voitures arrivaient, amenant les vélos de cross ainsi que les jeunes champions, d'où le plus jeune avait à peine 4 ans. Le petit Zaza, a qui nous adressons toutes nos félicitations pour son dévouement malgré son jeune âge.

Tout ce petit monde de l'enfance était là, venu de Beaune, Marseille, Clermont-Ferrand, Apt, etc. Vedène, Metz, Brest, l'Alsace, et même les internationaux de Hollande étaient là à Béziers.

Résultats

Féminine 1 catégorie de 9 à 15 ans

1. Huber Valérie ; 2. Caminada Laurence ; 3. Jeannin Frédéric ; 4. Maumier Muriel ; 5. Citerne Sylvie ; 6. Gallardo Corinne ; 7. Nicolas Anne-Lise.

Catégorie 6 ans

1. Villet Benoît ; 2. Genin Antoine ; 3. Emotte Christophe ; 4. Scheiner Fany ; 5. Michaud Mickaël.

Catégorie 8 ans

1. Brondello Frédéric ; 2. Hinault Philippe ; 3. Fontaine Franck ; 4. Waliko Yannick ; 5. Maumier Xavier ; 6. Savignac Stéphane ; 7. Couffignal Gérard.

Catégorie 9 ans

1. Bellang Christophe ; 2. Schreiner Nicolas ; 3. Villet

PETITES ANNONCES BICROSS

Pour acheter ou vendre un Bicross, des accessoires, ou bien d'autres choses encore, Bicross Magazine vous propose ses petites annonces. Grille à nous adresser : 15, 17, quai de l'Oise - 75019 Paris

Annonce particulier : 10 F T.T.C. la ligne (24 signes et espaces)

Annonce professionnel : 30 F T.T.C. la ligne (24 signes et espaces)

Laissez une case vide entre vos mots : toute ligne commencée en vaut une entière. Les « petites annonces Bicross » doivent nous parvenir avec le règlement (chèque bancaire, mandat ou C.C.P.) au plus tard, le dernier jour du mois précédent la parution (par exemple : le 30 septembre pour le numéro du 15 octobre). Les lignes en capitales maigres valent le double du prix, et celles en capitales grasses le triple. Aucun texte ne pourra être modifié après enregistrement à nos bureaux.

Rubriques à reporter sur la grille :

Ventes moins de 500 F - ventes 500 F à 1 000 F - Ventes de 1 000 F à 2 000 F - Ventes de plus de 2 000 F - achats-accessoires - divers.



de 500 à 1 000 F

Vd bicross 80 TBE, ac. alu.
800 F. (43) 27.00.83

de 1 000 à 2 000 F

Vds Raleigh ultra-burner
août 82, très peu servi,
1 250 F
Jean-Claude Finet - 13, rue
Auguste-Page, 02170 Le
Nouvion (Aisne)

Vds bicross Redline équi.
compétition, ét. neuf. Tél :
80 Bur. 52.22.30. apt
22.61.12.

DIVERS

Vous voulez loger un jour-
naliste de « Bicross » ?
Xavier Audouard cherche
un trois pièce (ou autre)
dans Paris, pour un loyer
raisonnable. Faire toute
offre en téléphonant au
journal : 200.22.07. deman-
dez Xavier ou Corine.

Solde pantalons Cross ou
Enduro, nylon. M Robert.
Marque Yamaha, neufs,
Gde taille : 42 - 44 - 46. Px
250 F l'unité. Tél
38.85.40.66.

Part. vd Honda 200 XR 82.
Etat nf. Px int. Tél
38.93.47.18. M. Bertoni.

Vend Ford Transit
réhaussé. 1977. Embrayage
à revoir. 6 000 F. Tél
200.94.60.

Vend 504 essence. 1970.
Intérieur cuir. Bon état.
Carrosserie, moteur, 5
pneus neufs. 3 000 F. Tél
200.94.60.

Vend Mercedes Diesel.
1965. Injecteur neufs et
règles. Bon état général.
5 000 F. Tél 200.94.60.

Raquette tennis Adidas,
fibre cordage. Vs neuf pour
adulte. Px 150 F. Tél
200.22.07 poste 164.

Vd pneus moto cloutés,
neufs. Route, cross, trial.
Px 250 F chaque. Tél
38.85.40.66.

A vendre R5TS, modèle 79,
attache 5^e roue. 2 pneus
cloutés. HP stéréo.
20 000 F. Tél : 093.50.29
après 18 H.

Vend camionnette Peugeot,
type D4BD. Moteur diesel
Indenor. 7 cv. Carrosserie à
revoir. 3 000 F. Tél
200.94.60.

Vend tube Citroën HY,
1968. Rallonge réhaussé,
carrosserie à revoir, bonne
mécanique. 110 000 km.
4 000 F.

RUBRIQUE :

A nous adresser
BICROSS
Service des Petites annonces
15-17, quai de l'Oise
75019 PARIS
accompagné du règlement

RIDERS! READY GO!



ABONNEZ-VOUS A:

BICROSS MAGAZINE

mensuel, paraît le 15 de chaque mois

... des essais... des actualités... du sport... des nouveautés...
des adresses... des conseils pour préparer votre machine...
Comment démarrer en compétition... et bien d'autres choses encore.

bulletin d'abonnement
à découper ou à recopier et à adresser à :



15-17, quai de l'Oise
75019 Paris

Veuillez m'abonner à « BICROSS MAGAZINE » à partir du prochain numéro

FRANCE: 1 AN 80F ttc ☐ ETRANGER: 1 AN 140F ☐

Ci-joint, mon règlement par ☐ C.C.P. 1159-15 Paris ☐ Mandat ☐ chèque bancaire à l'ordre de « BICROSS MAGAZINE »

A remplir très lisiblement en majuscules

Mme ☐ Nom
Mlle ☐
M ☐ Adresse

Prénom

Code postal

Ville Pays

Cadre réservé au secrétariat

Tab Pns Prix

Supplément pour envoi avion : nous consulter.

La plus grande course moto du monde le 46ème **BOL D'OR**

Radio
Monte Carlo
TOTAL

**Moto
revue**



LADA NIVA 4x4
2 jours de démonstration

18-19 SEPTEMBRE 1982 - Circuit PAUL RICARD



Championnat du Monde d'Endurance