

BICROSS

MAGAZINE

60 FB 3,50 FS

8F. n°4 DEC 82



Special G.P des U.S.A

Essai: Red Line MX III

Bicross au féminin

Sport en France

3 POSTERS

VELOS CROSS LAFFITE

Ces vélos fabriqués et vendus directement par nous ont l'avantage, en plus de leurs qualités de maniabilité et de robustesse, d'être les moins chers sur le marché. De plus, pour les commandes passées avant le 15 décembre (cachet de la poste faisant foi), vous bénéficierez :

- 1°) Cadeau du transport, jusqu'à votre domicile, de votre vélo (valeur 60 F).
- 2°) Cadeau des mousses de protection guidon et cadre (valeur 42 F).
- 3°) Cadeau d'une plaque « numéro guidon » (valeur 36 F).

Offre spéciale Noël

limitée au 15 décembre
sur 2 modèles de vélos cross
Laffite VLX 16 et VLX 20

VLX 16 de 5 à 9 ans,
675 F TTC.

VLX 20 8 ans et plus,
695 F TTC.



Pour acheter direct d'usine, renvoyer le bon de commande ci-dessous accompagné de son règlement par chèque ou CCP ; celui-ci servira de caution jusqu'à la livraison et ne sera encaissé qu'après (il va de soi que si vous n'êtes pas satisfait du produit, vous pourrez renvoyer, dans les 15 jours, le ou les vélos ; vous serez immédiatement remboursé. (C'est notre formule de vente sans contrainte et sans risque.)

BON DE COMMANDE :

à découper

renvoyer à : SA Jacques Laffite
54, route de Paris
31150 Fenouillet

LIVRAISON : adresse complète : Tél. :

DESIGNATION	PRIX UNITAIRE T.T.C.	QTE	PRIX TOTAL T.T.C.
VLX 16 de 5 à 8 ans	675 F
VLX 20 8 ans et plus	695 F

Total commande
Frais de port (s'il y a lieu)

Les commandes sont expédiées jusqu'à votre domicile par SERNAM, organisme de la SNCF.

Net à payer

* par chèque bancaire ou postal

SOMMAIRE

Paraît le 20 de chaque mois

Courrier des lecteurs 4

Infos Bicross 6

GP des U.S.A. 8

C'est l'événement bicross de l'année ! Découvrez dans votre magazine préféré les stars du bicross américain, les vélos des champions et les coulisses de cette épreuve qui a réuni 1 270 pilotes.

Essais : Red Line MX III 26

Mieux qu'un vélo : un mythe ! Nous essayons sans complaisance cet extraordinaire bicross américain qui représente pour toute une génération le nec plus ultra en matière de vélo-cross compétition.

Finale Trophée Motobécane 30

C'est à Vaux-le-Pénil qu'ont été sacrés les finalistes de ce premier Trophée organisé par Motobécane et Lois. Par chance, il a fait beau et la course a été chaude !

Le bicross au féminin 32

Des « Powder Puff » américaines aux bicrosseuses françaises, elles sont de plus en plus nombreuses à courir ! Qui plus est, elles font mieux que de la figuration. Faites du BMX les filles !...

Les courses en France 37



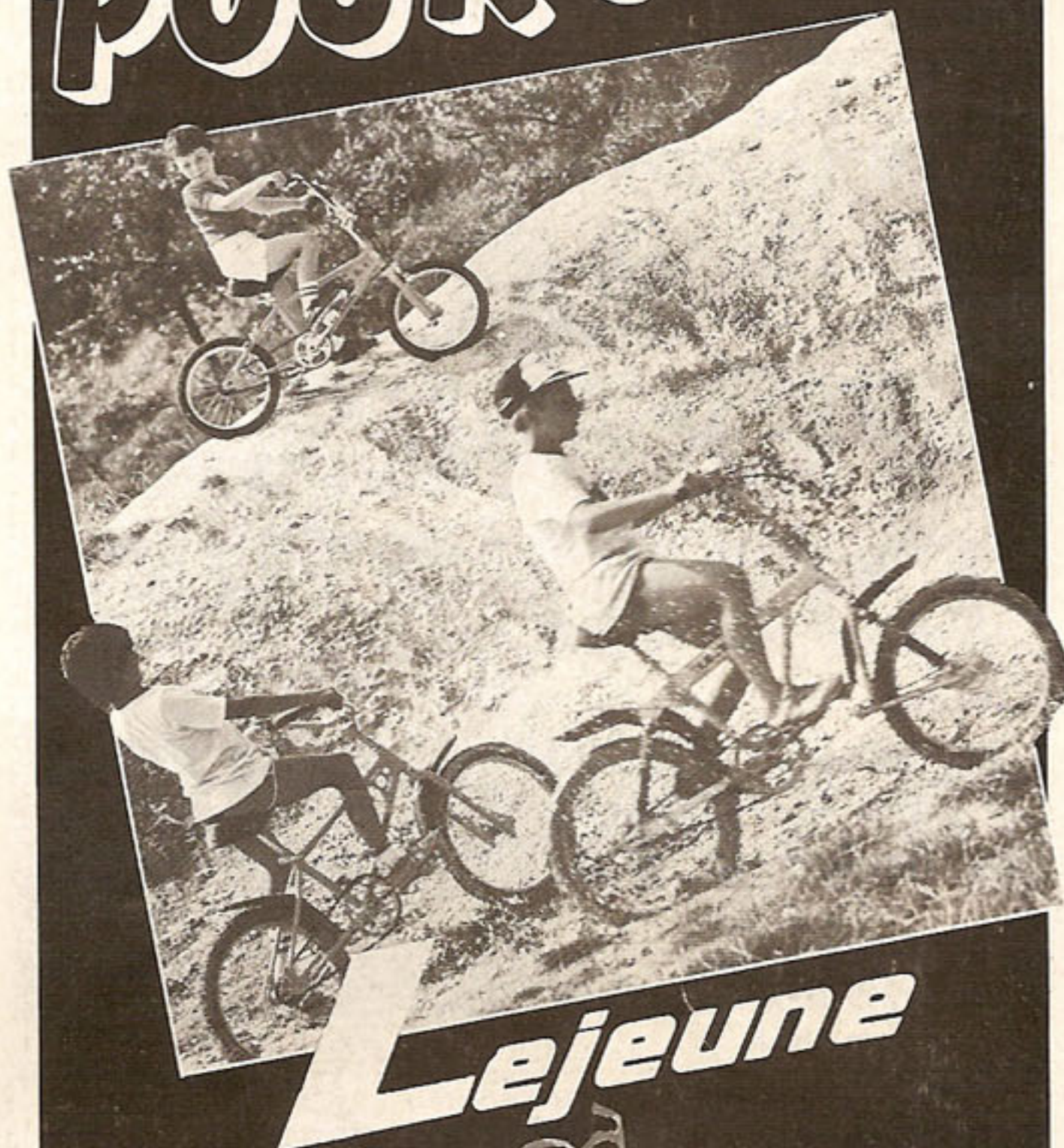
Directeur de la publication :
Patrick Casasnovas
Rédacteur en chef : Alain Kuligowski
Rédaction : Alan J.-Beck — D. Peyre —
René Nicolas

Direction artistique : Claude Porchet
Maquette : Nadine Gros
Publicité : E.A. Bahman et S. Khong
Assistante : Y. 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
Téléx : Motorvu 211 678 F
C.C.P. : 115915 Paris
Président : Patrick Casasnovas
Directeur Général : Serge Pozzoli

Directeur : Georges-Alain Mahé
Secrétaire Général : Grégoire Perrin
Directeur de la publicité : Henri Guével
Directeur des Ventes : Jacques Houllmann
Abonnements : Monique Derogard
Petites Annonces : Véronique
Abonnement 1 an ou 12 numéros : 80 F
(étranger : 140 F)
Commission paritaire : N° 64668
Dépôt légal : 4^e trimestre 1982.

BMX Lejeune POUR TOUS



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



**VOTRE AGENT
DE BICROSS DANS
L'ORLEANAIS**

SPRINT SPORTS
38, av. de la Marne 45000 ORLEANS

Produits américains, japonais
et français
**VELOS RALEIGH,
MOTOBECANE, RED LINE**
Renseignements : (38) 61.07.44.



des compétitions et les clubs de vélo-trial (s'il y en a) susceptibles d'organiser des rencontres avec nous. Pour les amateurs de vélo-trial, voici mon adresse : Bertrand Gautherot, Buxière-sur-Arce, 10110 Bar-sur-Seine. Tél. : (25) 38.74.33, le week-end.

Notre prochaine compétition aura lieu durant les vacances de Noël ou de Pâques, suivant les personnes inscrites. Cette épreuve est également ouverte aux aides vélo-trial.

Je m'appelle Christophe Gangi, j'ai 14 ans et j'habite Algrange, en Moselle. J'ai un bicross et ses pneus sont usés. Je voudrais savoir si, dans ma région, il n'y a pas un vendeur de pneus cross qui possède particulièrement des Raleigh 20 x 2, 125 ; les miens ont bien servi !

J'ai une roue à rétropédalage à 14 dents. Puis-je l'adapter pour la compétition ? J'aimerais savoir combien coûtent 2 jantes bâtons en métal-alliage ou plastique (roue de 20) ?

Christophe Gangi, 82, rue Foch, 57440 Algrange.

Christophe, tu peux monter n'importe quelle marque de pneus pourvu que ceux-ci soient de la même dimension que les anciens : 20 x 2,125. Nous te conseillons d'ailleurs de mettre cette taille à l'avant, et un 20 x 1,75 à l'arrière. Adresse-toi à un revendeur bicross de la région. Pour la compétition, tu peux adapter ton moyeu arrière en démontant le mécanisme. Les jantes à bâtons en plastique injecté sont assez chères : 200 F pièce environ (made in U.S.A.). Mais tu peux aussi acquérir des roues Laffite nettement meilleur marché (toutes les pièces Laffite sont vendues par correspondance). Nous te signalons que le magasin « l'Ami des Sportifs », centre commercial des Moustiers, 77530 Vaux-le-Pénil, vend la paire de roues Araya complètes (avant-arrière) pour 360 F.

Ayant l'intention d'implanter à Liancourt un circuit de bicross, pourriez-vous me faire connaître les normes d'un tel circuit, ainsi que les obligations courantes (assurances, circuit, etc.) afférentes à la création du terrain. D'autre part, je désirerais connaître le nom et l'adresse de la Fédération qui s'occupe de ce nouveau sport. Michel Montagne, 35, rue Victor-Hugo, 60140 Liancourt.

De nombreux lecteurs de l'Oise et de sa région seront sans doute intéressés par le circuit de bicross que vous projetez de créer à Liancourt. Le meilleur conseil que nous puissions vous donner est de vous rendre sur un terrain existant (par exemple Vaux-le-Pénil 77) et de vous en inspirer pour le tracé. Quelques règles sont à respecter : la piste doit être aussi peu dangereuse que possible : éviter les rochers ou les ravins dans les environs immédiats. Elle doit être praticable par n'importe quel temps (éviter l'argile ou le calcaire !). Et une assurance R.C. (responsabilité civile) doit être souscrite par vous ou par un club. L'adresse de l'AFB est la suivante : AFB, M. Bernard Nicolas, rue des Crais, Challenges, 21200 Beaune. Tél. : (80) 22.66.98.

J'ai 13 ans et je pratique le bicross depuis deux ans avec un ami qui est aussi passionné que moi.

Quand j'ai lu la lettre de Roland Magre sur le bicross aquatique dans Bicross Magazine n° 2, j'ai tout de suite voulu essayer ! Mais ne craignez-vous pas que l'eau rouille ou abîme le vélo, celui-ci étant entièrement immergé dans l'eau ? J'espère que vous me répondrez et j'attends avec impatience la sortie du nouveau Bicross Magazine.

Jean-Yves Guérin, 8, rue du Général-Leclerc, 42100 Saint-Etienne.

Salut, Jean-Yves. Tu sais, pour le bicross aquatique, il convient de plonger avec un masque et des palmes !... Bon, trêve de plaisanterie, nous ne faisons pas vraiment l'apologie du plongeur cycliste ni du bicrossing sous les eaux. En fait, lorsque nous avons publié la lettre de Roland Magre, c'était davantage pour stigmatiser le manque de tolérance de certaines personnes que pour prôner un nouveau type de bicrossing. Il est bien évident qu'une immersion totale dans une rivière, un lac ou en mer ne fait pas que du bien au vélo. Les roulements dégustent sérieusement. En principe, il faudrait tout démonter et regraisser après chaque baignade. Certains roulements sont dits étanches mais pas pour une immersion totale. Tous les alcooliques te le confirmeront : l'eau exerce de terribles ravages sur tous les corps un peu fragiles. C'est pourquoi ils ajoutent parfois des produits anisés dans leur eau. Si tu veux malgré tout continuer à plonger avec ton bicross, évites d'utiliser nos petites annonces lorsque tu voudras t'en séparer...

Je m'appelle Christophe Sauvage, j'ai 13 ans et je possède un bicross. Tout d'abord, je voudrais savoir s'il existe un club ou un terrain en Seine-Maritime parce que l'on est quelques copains passionnés du bicross. Et s'il n'existe pas de club, on pourrait peut-être en créer un. Christophe Sauvage, 76190 Yvetot.

Créer un club ? C'est une bonne idée. Vous allez à votre mairie avec deux ou trois copains. Vous déposez les statuts d'une association « loi 1901 » et c'est parti. Ensuite, il ne vous restera plus qu'à vous affilier à l'A.F.B., très facile aussi et à créer un circuit ! Là, c'est plus délicat, mais en retroussant ses manches...

Par ailleurs, je vous signale qu'un club va se créer à Rouen, avec le concours de la Maison-du-Plateau, place Alfred de Musset, 76000 Rouen.

Salut Bicross ! Je m'appelle Laurent Chapuis, j'ai 13 ans et un Raleigh « Tuf Burner », j'habite à La Queue-en-Brie (94) et j'aimerais m'initier au bicrossing. Qu'en pensez-vous ? Trouvez-vous que le « Tuf Burner » est un bon vélo pour débiter en compétition ? Que dois-je faire pour ma première compétition ? Comment améliorer mon Raleigh. Savez-vous où se trouve le club de bicross le plus près de chez moi ? J'espère voir l'essai du « Tuf Burner » prochainement dans Bicross Magazine.

Laurent Chapuis, 21, allée des Acaïas, 94510 La Queue-en-Brie.

Laurent, le club le plus proche de chez toi est situé à Orly (écris à M. Bouscal, 2, rue Emile-Zola, 94 Orly). Il y a aussi celui de Créteil qui gère un circuit permanent.

Ton Raleigh « Tuf Burner » est une bonne bécane. Tu peux envisager de courir à son guidon. Pour cela, il faudra te rendre à une épreuve organisée dans ta région (à Vaux-le-Pénil (77), par exemple). Tu prendras une licence à la journée pour commencer. Inutile de faire trop de frais pour augmenter les performances de ton « Tuf ». Tu y penses plus tard si tu accroches en compétition. Un essai est prévu pour un de ces jours. Mais nous avons déjà publié quelque chose sur l'Ultra Burner. Il faut laisser de la place pour les autres marques !

BATAVUS

du matériel de « Pro »



Importateur officiel pour Région Parisienne, Normandie et Bretagne.
SED, 92100 BOULOGNE, (1) 605.40.46 - 603.67.40.

BMX

2 modèles
BMX Standard
BMX de luxe

- Tubes légers BATAVUS
- Fourche Tange
- Pédalier, pédales SAKAE
- Frein WEINMANN etc.

MOTO BECANE

MOTO MARCONI

46, route de Thionville (sortie autoroute Metz Nord),
57050 METZ Tél. : (8) 732.32.58.

Votre concessionnaire MOTO BECANE

Retournez ce bon à :
Moto Marconi

COMME
LES « PRO »,
PORTEZ CE
SUPERBE TEE-SHIRT

OFFRE
SPECIALE
50F

TOUTE
LA
GAMME
DE
BICROSS
ET
TOUS
LES
ACCES-
SOIRES



Ci-joint :
chèque ☐
CCP ☐
d'un
montant
de 50 F

• Disponible en
magasin.
• Par
correspondance

Taille S ☐
M ☐
L ☐

NOM PRENOM

N° Rue

Code Postal VILLE

M.X. France, du sérieux...

M.X. France, c'est tout un programme qui commence par la passion d'un sympathique garçon de Toulouse pour le vélo-cross.

Max Commençal, puisque c'est de lui qu'il s'agit, croit fermement au bicrossing et à tous ses dérivés. Alors, pour cela, il a construit un bicross « made in Toulouse ».

Son châssis blanc est équipé d'accessoires rouges du plus bel effet. L'ensemble a un petit air Redline et pour une somme ne dépassant pas les 1 000 F, notre futur bicrosser pourra s'offrir un super engin d'initiation à la compétition.

Comme pratiquement tous les vélos de cross du marché, il est construit à base d'accessoires de différentes origines.

Chose rare, tous les composants du M.X. France sont européens. Mieux encore : hormis la selle, les pneus et les freins, tout est français. Ce qui prouve bien que quand on veut... Mais en attendant de juger ce vélo dont la commercialisation est déjà effective et de le tester en compétition, nous vous détaillons son pedigree.

Le cadre est émaillé blanc ainsi que la fourche. Détail intéressant : les tubes sont de section ovale, ce qui, selon Max, donne plus de résistance au cadre.

Le tube qui reçoit la tige de selle est du diamètre 22, ce qui permettra par la suite d'adopter éventuellement une tige de selle aluminium d'un diamètre standard. La potence est en dural, en revanche le guidon chromé est en acier. Les mousses de protection sont rouges pour la potence et le cadre mais blanche pour le guidon. Les poignées anatomiques ne sont pas sans rappeler les fameuses Oackley 3.

Le vélo est équipé aussi bien à l'avant qu'à l'arrière de freins Weinmann en aluminium.

Le braquet choisi est un 44 - 16 ; ce rapport est approprié à un enfant d'une douzaine d'années. Mais on peut toujours changer pour une roue libre d'une dent ou deux en plus.

Le pédalier est en alu également. Anodisé rouge, il est de marque Solida. Français donc, tout comme la boîte de pédalier à la cote 35 - 100. Ceci a l'avantage de pouvoir adapter tout ce que l'on trouve sur le marché européen, mais aura en revanche un désavantage, celui de ne pas pouvoir adapter un pédalier de type monobloc.

On peut faire un reproche d'ordre esthétique aux pédales. Le chrome se marie mal à l'anodisé rouge du pédalier. Une autre



petite ombre au tableau : le pneu avant de 20 - 2.125 semble surdimensionné par rapport à la jante. Ce détail n'a en fait qu'une très faible importance car il est probable que le constructeur se rabatte sur un choix unique de 20 - 1.75 comme le veut de plus en plus la tendance actuelle.

La teinte rouge de ces pneus termine ce descriptif élogieux pour un engin de 995 F.

Noël arrive. Courez vite admirer ce nouveau produit chez le marchand du coin et si, chose impensable, vous ne le voyez pas en vitrine, demandez la brochure à : M. X. France, 5, rue des Lilas, 31520 Ramonville, qui se fera un plaisir de vous l'envoyer.

R. Nicolas

avec ton bicross, évites d'utiliser nos petites annonces lorsque tu voudras t'en séparer...

Courses nationales :

- 27 février, Arles (13).
 - 20 mars, Cavaillon (84).
 - 27 mars, Arles (13).
 - 17 avril, Mours (26), Vaux-le-Pénit (77).
 - 1^{er} mai, Beaune (21) ou Chalon-sur-Saône (71).
 - 15 mai, Rixheim (68), Givors (69).
 - 22 mai, Altkirch (68).
 - 19 juin, Grenoble (38), Norroy (54).
 - 26 juin, Issoire (63), Vandoncourt (25), Béziers (34), St-Leu (95).
 - 14 juillet, Schirmeck (67).
 - 14 août, Apt (84).
 - 28 août, Norroy (54).
 - 11 septembre, Metz (57), Besançon (25).
 - 18 septembre, Rixheim (68).
 - 25 septembre, Heimersdorf (68).
 - 2 octobre, Romans (26).
- Le calendrier n'est pas définitif car certains clubs n'ont pas encore déposé leur date, mais ils devront le faire avant

Congrès annuel de l'AFB

Le congrès annuel de l'AFB s'est tenu le dimanche 10 octobre à Volnay, petit village vigneron près de Beaune, en Côte-d'Or.

26 clubs se sont déplacés pour cette réunion au cours de laquelle ont été tirées les grandes lignes de conduite pour 1983.

La séance s'est ouverte à 9 h par un petit discours de bienvenue du président Raymond Imbert, suivi du traditionnel bilan moral et financier.

L'effectif des clubs est toujours en progression et il a été décidé de les répartir en 8 régions.

— **Bretagne** : Brest, Quimper, Rennes, Vern-sur-Seiche.

— **Ile-de-France** : Vaux-le-Pénit, Meaux, Yerres, Roissy-en-Brie, Rouen, Montfort-sur-Risle, Vouzon, Jargeau, St-Leu-la-Forêt.

— **Alsace-Lorraine** : Metz, Norroy-lès-Pont-à-Mousson, Rixheim, Altkirch, Heimersdorf, Schirmeck.

— **Bourgogne-Franche-Comté** : Talant, Beaune, Chalon-sur-Saône, Vandoncourt, Lure, Besançon.

— **Rhône-Alpes** : Brignais, Givors, Grenoble, Mours, Montélimar, Romans.

— **Auvergne** : Clermont-Ferrand, Issoire, Mauriac, Roanne.

— **Midi-Sud-Est** : Vedène, Bedoin, Apt, Manosque, Cavaillon, Arles, Marseille, Cannes.

— **Languedoc-Roussillon** : Béziers, Gruissan, Thuir, Nérac, Lunel.

En ce qui concerne Montélimar et Gruissan, il y a une infrastructure mais pas de club affilié.

Parmi les décisions prises ce jour-là, la plus importante concernait le calendrier 1983.

Le championnat de France sera reconduit comme en 1982 sur 5 épreuves dont on prendra les 4 meilleurs résultats. Il s'établira de la façon suivante :

- 3 avril, Apt (Vaucluse) ;
- 8 mai, Vandoncourt (Doubs) ;
- 29 mai, Vaux-le-Pénit (Seine-et-Marne) ;
- 12 juin, Vern-sur-Seiche (Ille-et-Vilaine) ;
- 17 juillet, Mours (Drôme).

Le championnat se terminera très tôt, ce qui permettra de sélectionner les coureurs pour les championnats d'Europe et du monde.

Le championnat de France est ouvert cette année à 12 catégories Junior, 10 catégories Expert et 5 catégories Fille auxquelles il faut ajouter 2 catégories Cruiser.

La 12^e catégorie Junior correspond aux 25 ans et plus avec bicross de 20 pouces.

En Cruiser, nous aurons les catégories :

- 16 à 24 ans,
- 25 ans et plus.

Rappelons également que le choix pourra se porter sur les roues de 24 ou de 26 pouces.

Il faut rappeler également qu'un minimum de 3 coureurs est nécessaire pour homologuer une catégorie, sinon l'on court dans la catégorie supérieure avec un classement séparé.

La manche française de la série Startrack (série de 6 courses européennes) aura lieu à Beaune le 26 juin.

Une autre idée originale sera la Coupe de France qui se déroulera dans 3 villes différentes, mais le même jour : le 4 septembre.

Cette formule de compétition sera en fait une finale inter-régions qui viendra récompenser les meilleurs de chaque club, sans qu'ils aient à faire de longs déplacements comme ceux qu'entraînent les courses du championnat de France. Toutefois, l'un n'empêche pas l'autre.

On aura donc une finale à Brest qui drainera les clubs des régions Bretagne et Ile-de-France. La finale d'Altkirch (68) verra se confronter les clubs des régions Alsace-Lorraine et Bourgogne-Franche-Comté. Enfin, c'est à Clermont-Ferrand, toujours le même jour du 4 septembre, que l'on assistera à une finale regrou-

pant les clubs des régions Rhône-Alpes, Auvergne, Midi-Sud-Est et Languedoc-Roussillon.

Pour cette Coupe de France, les clubs pourront organiser auparavant des championnats de ligue et envoyer leurs meilleurs représentants.

Il va sans dire que les courses de ligues sont exclusivement réservées aux clubs d'une même ligue. Cette disposition sera suivie d'un règlement particulier qui sera élaboré ultérieurement par les présidents des régions concernées et sur lequel nous reviendrons dans nos colonnes.

Enfin, un calendrier des courses nationales a été établi. Il n'est pas encore définitif, mais déjà pas mal étoffé. Preuve que le sport se porte bien.

Il est très intéressant de constater que, pour la première fois officiellement, auront lieu 5 trials et 2 enduros. Enduros à Clermont-Ferrand et Gruissan. Les dates ne sont pas encore arrêtées. En ce qui concerne les trials, la liste est la suivante : 16 ou 23 janvier à Beaune (21) ; 13 février à Heimersdorf (68) ; 20 mars à Rixheim (68) ; 10 avril à Metz (57) ; 12 novembre à Mours (26).

INFOS BICROSS

le 15 novembre.
Passé cette date une compétition ne pourra plus figurer qu'au calendrier régional.

Les licences 1983 seront délivrées à partir du 1^{er} décembre 1982. Cette année, elles coûteront 100 F.

Les couleurs de plaque seront les mêmes que cette année, à savoir :

— Filles : plaque bleue, numéros blancs.

— Juniors : plaque verte, numéros blancs.

— Experts : plaque blanche, numéros noirs.

— Cruisers : plaque rouge, numéros blancs.

— Experts internationaux : plaque jaune, numéros noirs.

En ce qui concerne les Experts internationaux, l'AFB verra avec les présidents de clubs avant le 1^{er} décembre la liste des coureurs concernés.

René Nicolas

Championnats du monde à venir

A l'occasion du congrès de l'IBMXF, les divers pays où l'on pratique le bicross ont fait leur demande pour l'organisation des différents championnats d'Europe et du monde.

En 1983, le championnat d'Europe se déroulera sur 2 manches. L'une en Angleterre, les 4 et 5 juin, et la seconde en France, les 30 et 31 juillet.

Pour le « Mondial », ce sera en Hollande, les 5, 6 et 7 août, dans la foulée.

Mais on connaît déjà l'emplacement des Mondiaux à venir. En 1984, ce sera au Japon, en 1985 au Canada, en 1986 au Venezuela, en 1987 aux USA et 1988 au Chili. Et la France, dans ce calendrier ? Un peu oubliée, non ?

Le bicrossing, mes pauvres enfants, un sport pour globe-trotters... Vous pouvez commencer à faire vos économies et réserver vos billets d'avion !

Calendrier Startrack Série 1

24 avril : Belgique ; 15 mai : Hollande ; 22 mai : Espagne ; 26 juin : France (Beaune) ; 21 août : Luxembourg ; 28 août : Angleterre.

Un club à Villefranche-de-Rouergue

Non seulement un club mais un terrain vont voir le jour dans le Rouergue.

Les gens qui s'en occuperont ne sont pas des nouveaux puisque ce sont les mêmes qui déjà firent connaître la moto verte dans cette magnifique région du sud de la France.

Pépinière de champions d'enduro moto, Villefranche sera-t-elle aussi celle de champions de bicrossing ? Pour cela, nos futures vedettes auront à leur disposition un terrain situé dans un pré en dévers sur la commune de Bastide-l'Évêque à une dizaine de kilomètres de Villefranche.

Déjà, on pense compétition top niveau. Les organisateurs en sont capables et ce coin de France vaut vraiment le déplacement tant sa nature est belle.

Alors, pour tous ceux que cela intéresse, vous pouvez désormais vous adresser à M. Carrière à Bastide-l'Évêque et pendant que vous y êtes, branchez donc votre radio FM sur Villefranche-de-Rouergue 101 Mhz. On aime y parler pneus à tétines.

Première apparition des Yamaha en compétition

A peine la publicité lancée sur les ondes que déjà Yamaha fait son apparition en compétition.

Les 2 modèles vus aux mains d'Alain Delabost et d'Eric Boulanger sont le BYZ 501, le haut de gamme, mis à leur disposition par les Ets Normandy Moto, concessionnaire Yamaha, rue d'Elbeuf à Rouen.

Cette dynamique initiative n'est

Startrack Série 1

En 1983, certaines courses internationales organisées en Europe prendront le titre de Startrack Série 1. Ce sera une série de 6 courses dont la première aura lieu en Belgique le 24 avril.

Mais attention, seuls les coureurs en possession d'une licence Expert pourront participer.

Le vainqueur par catégorie sera évidemment celui qui totalisera le plus de points à l'issue de la dernière épreuve en Angleterre le 28 août.

La position géographique de la France accorde un sérieux avantage à nos coureurs, particulièrement pour l'épreuve d'Espagne, le 22 mai.

Alors, combien allons-nous compter d'étoiles des circuits parmi les 69 pilotes Experts français ?

Un cinquantième club à l'AFB !

L'AFB vient officiellement d'affilier son cinquantième club de bicrossing. Il s'agit du Bicross club de La Ferté-Gaucher, 8, rue de Verdun, 77320 La Ferté-Gaucher.

Tél. : (4) 404.01.65. M. Simon. Autre nouveau club : Bicross club de Rocherbon, Centre d'animation, Mairie, 37210 Vouvray. Tél. : (47) 52.58.84. Mlle Stevenet.

pas passée inaperçue à Vaux-le-Pénit à l'occasion de la finale Motobécane/Lois.

Le matin, à l'occasion de la course de repêchage, Eric finissait premier dans toutes ses manches.

Félicitons encore Normandy Moto pour cette action décidée seulement 2 jours avant la course et souhaitons que cette idée d'aider les jeunes n'en reste pas là.



Un nouveau club à Thuir

Un nouveau club voit le jour sous le soleil des Pyrénées orientales, et plus précisément à Thuir, au pays du vin cuit. Ça commence à bouger dans le Sud-Ouest ! Après Gruissan, Lunel, Béziers, Pau, Bagnères-de-Bigorre, Nérac, tout laisse présager que la région Midi-Pyrénées - Languedoc-Roussillon deviendra un haut lieu du bicrossing français.

Amateurs, vous pouvez vous adresser au Bicross club de Thuir, Café de France, 66300 Thuir. Tél. : (68) 06.41.38 où l'on vous donnera tous les renseignements complémentaires.

La Maison du Plateau à Rouen : du bicross au trial en passant par le mono-roue

Une MJC de Rouen, la Maison du Plateau, intégré, depuis plusieurs semaines, la pratique du vélo-cross à ses multiples activités. C'est là une expérience des plus originales d'autant que le programme vélo tout-terrain rencontre un succès considérable. Succès qui a conduit les animateurs à diversifier les spécialités. C'est ainsi que tout a débuté en 77 par le vélo-trial, puis ce fut au tour du bicrossing, avec création d'une piste démontable et itinérante qui a permis de faire des démonstrations dans toute la région. Autre expérience : le mono-roue avec construction d'engins appropriés, directement dans les ateliers de cette MJC pas comme les autres. Si vous habitez la Normandie et vous désirez pratiquer le bicross, le vélo-trial, voire le mono-roue, une seule adresse : la Maison du Plateau, place A.-Musset, 76000 Rouen-Sapins. Tél. : 60.22.80.

La formule de fonctionnement est très souple et peu onéreuse. C'est ainsi que l'adhésion et la cotisation annuelle ne coûtent que 36 ou 38 F selon l'âge. On peut s'inscrire même si l'on ne possède pas de bicross. Dans ce cas, il convient de déboursier 75 F pour participer à l'entretien des engins de l'association. Enfin, ceux qui veulent courir devront acquitter un montant de 100 F qui englobe cotisation et licence.

Les horaires des activités vélo tout-terrain sont les suivants : mercredi et samedi de 14 h à 17 h.

Un grand bravo aux animateurs de la Maison du Plateau. Le book qu'ils nous ont envoyé témoigne de l'engouement des gamins de la région pour le vélo tout-terrain à deux ou une roue. Continuez, les gars, Bicross Mag est avec vous !

MONGOOSE DES



GRAND PRIX U.S.A



Le festival des superstars



Déjà présent dans l'Ohio, à Dayton, pour le championnat du monde, Bicross Magazine a de nouveau franchi l'Atlantique. Et c'est quasiment en direct des USA et plus précisément de Magic Mountains, en Californie, que nous vous présentons un reportage exceptionnel sur le Grand Prix des USA, sans doute l'événement le plus impressionnant de la saison bicross mondiale 82.

(Page précédente)

3 portraits de stars : à gauche Andy Patterson (Patterson), Stu Thomsen au centre (Red Line) et Gregg Hill.



Mike Miranda, vainqueur du GP des U.S.A. catégorie « Pro Money A », a gagné ce beau trophée et, nous le disons en passant, près de 50 000 F. Bonne journée pour Mike et son employeur, C.W. Racing.

Contrairement à l'Ohio, où le bicross est en quelque sorte « transplanté », la Californie, c'est la terre natale du bicrossing. Inutile de vous rappeler que ce sport est né là-bas, il y a une dizaine d'années maintenant. C'est aussi dans cet Etat baptisé « Golden State » qu'il y connaît le plus vif succès puisque les grands noms, aussi bien du sport que de la construction, sont pour la plupart originaires de Los Angeles ou des environs. Los Angeles, première image des USA, de leur richesse mais aussi de leur démesure. Une mégapole tentaculaire qui s'étend sur plus de 100 kilomètres de long. Fondée par les Espagnols, auxquels elle doit son nom, Los Angeles garde une importante présence hispanique. Mais désormais, pour ne pas perdre de temps, on l'appelle L.A. (prononcer : elle ait). Et pour gagner encore davantage de temps, les Californiens ont implanté le plus formidable enchevêtrement autoroutier qui se puisse imaginer. Prenez une assiette de spaghetti, videz-la par terre : les pâtes qui s'imbriquent étroitement sont les fryways, highways et autres voies principales ! Heureusement, les simples boulevards sont à angle droit, possèdent 3 à 4 voies de chaque côté et sont faciles à repérer. Le temps de sortir de l'aéroport international de L.A. par Century Boulevard et vous voilà familiarisé avec la conduite « cool » de mise ici. La vitesse est strictement limitée à 55 miles sur autoroute, soit 88 km/h. Cela ne fait pas vite. Mais comme il fait beau — ciel bleu et 25 degrés —, on en prend facilement son parti. D'ailleurs, les voitures américaines, en dépit de leur taille impressionnante, sont plutôt poussives. Les V8 de 4 à 5 000 cm³ sont bridés. Heureusement, car elles tiennent la route presque aussi bien qu'un bicross ivre, crevé à l'avant...

Magic Mountains

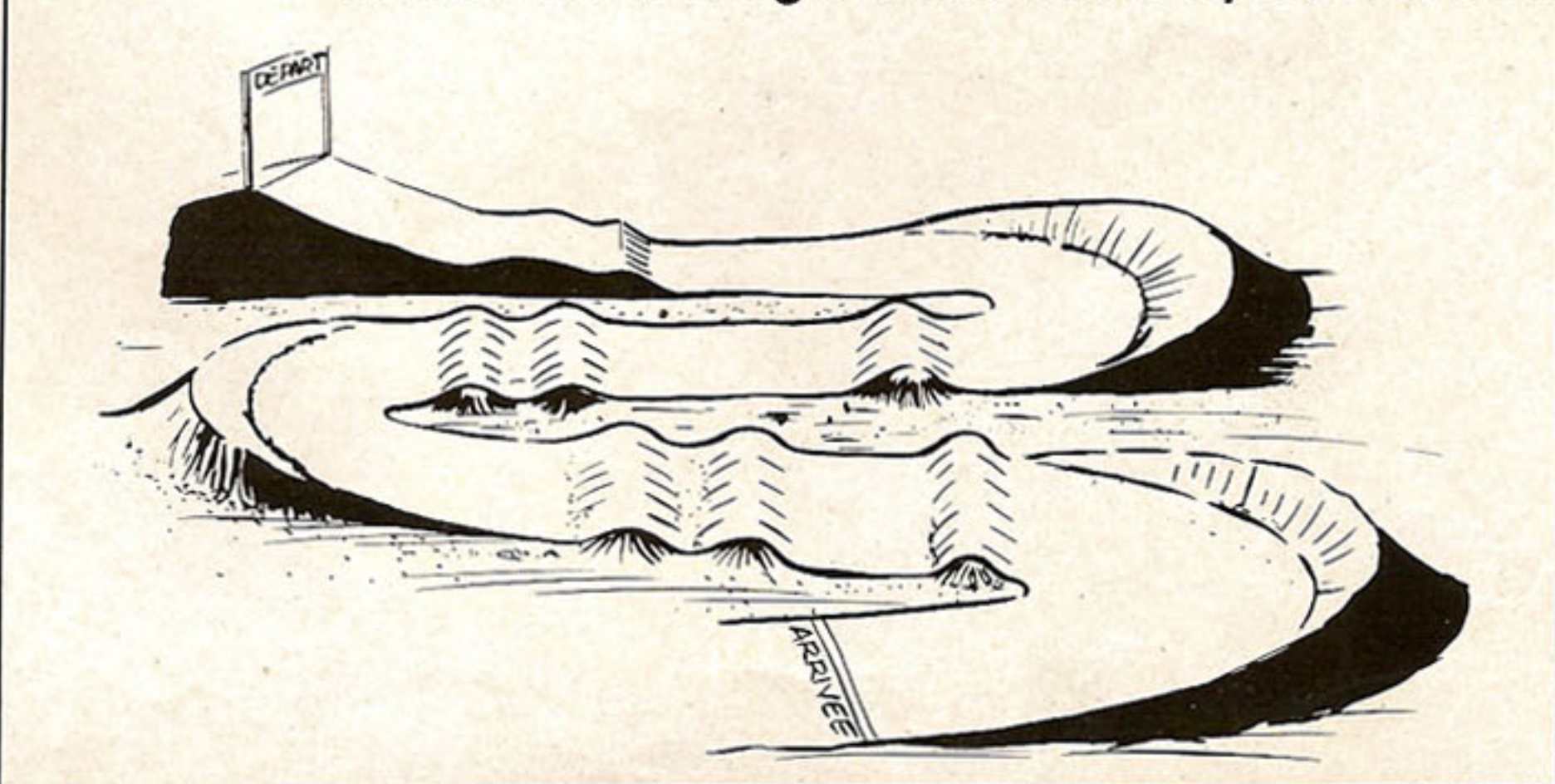
Nous voilà sur l'Interstate n° 5, plus connu ici sous le nom de San Diego Fryway. Cap au nord vers Magic Mountains, où va se dérouler durant ce week-end de Toussaint le « Mongoose G.P. of United States ». Magic Mountains, à environ 50 km de l'aéroport de L.A., c'est un gigantesque parc d'attractions. Situé en pleine montagne, il propose aux amateurs de sensations fortes les plus fantastiques grands huit, montagnes russes et autres toboggans infernaux qui se puissent concevoir. Le plus élevé doit culminer à une trentaine de mètres. Et les cris de joie — ou d'effroi — des passagers de ces « trains de la mort » s'entendent à plusieurs kilomètres à la ronde. Il y en a des dizaines répartis sur une centaine d'hectares. Pas le temps de s'ennuyer.

Malheureusement pour nous, le voyage n'a pas pour objet un test des attractions de « Six Flags Magic Mountains ! », mais si vous vous trouvez un jour du côté de L.A., ne manquez ce parc sous aucun prétexte ! Irrésistiblement attirée vers les montagnes russes, notre voiture retrouve cependant le droit chemin en croisant un, puis deux, puis dix, puis cent bicrossers. Nous sommes vendredi matin, jour des inscriptions et des

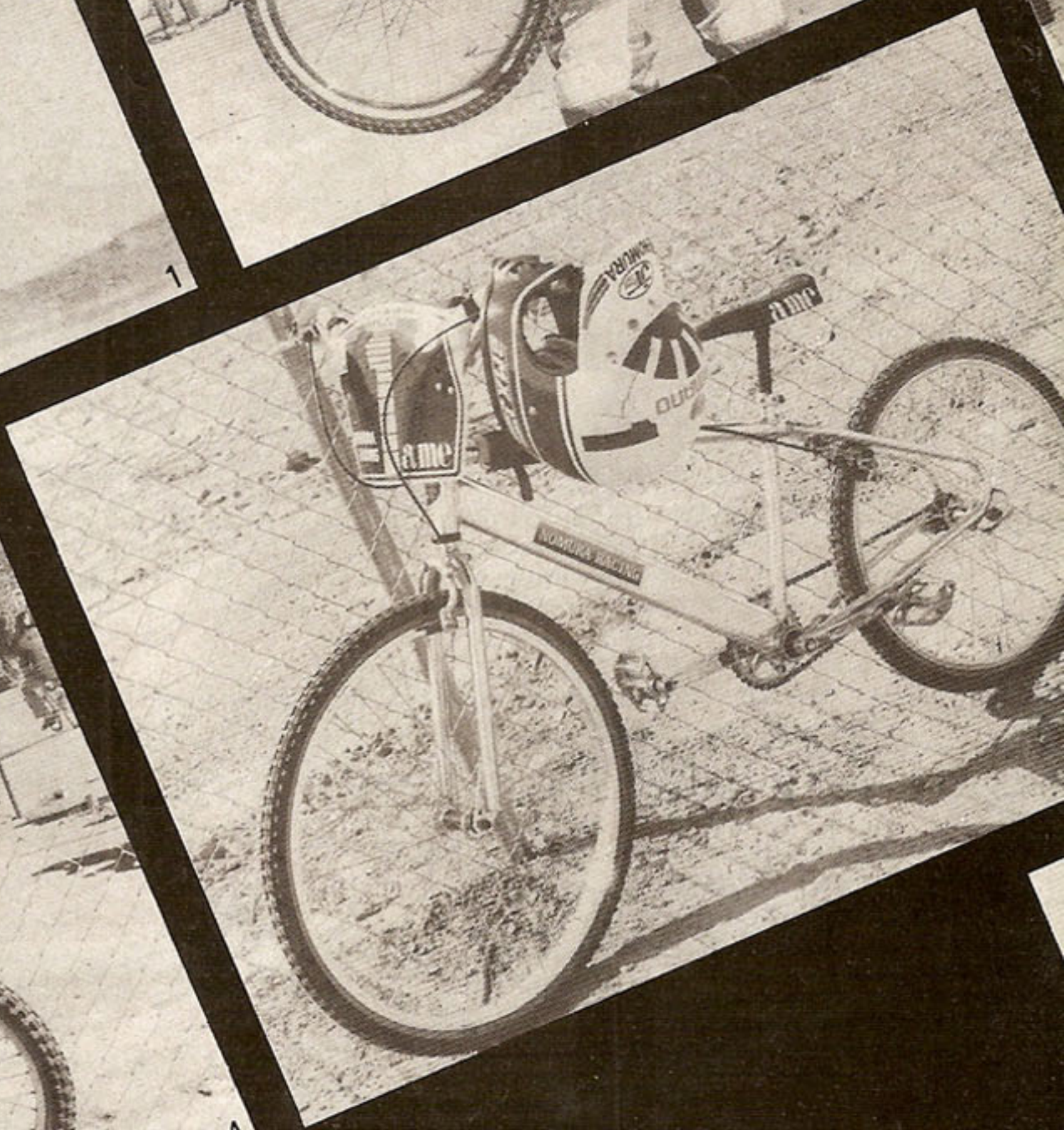
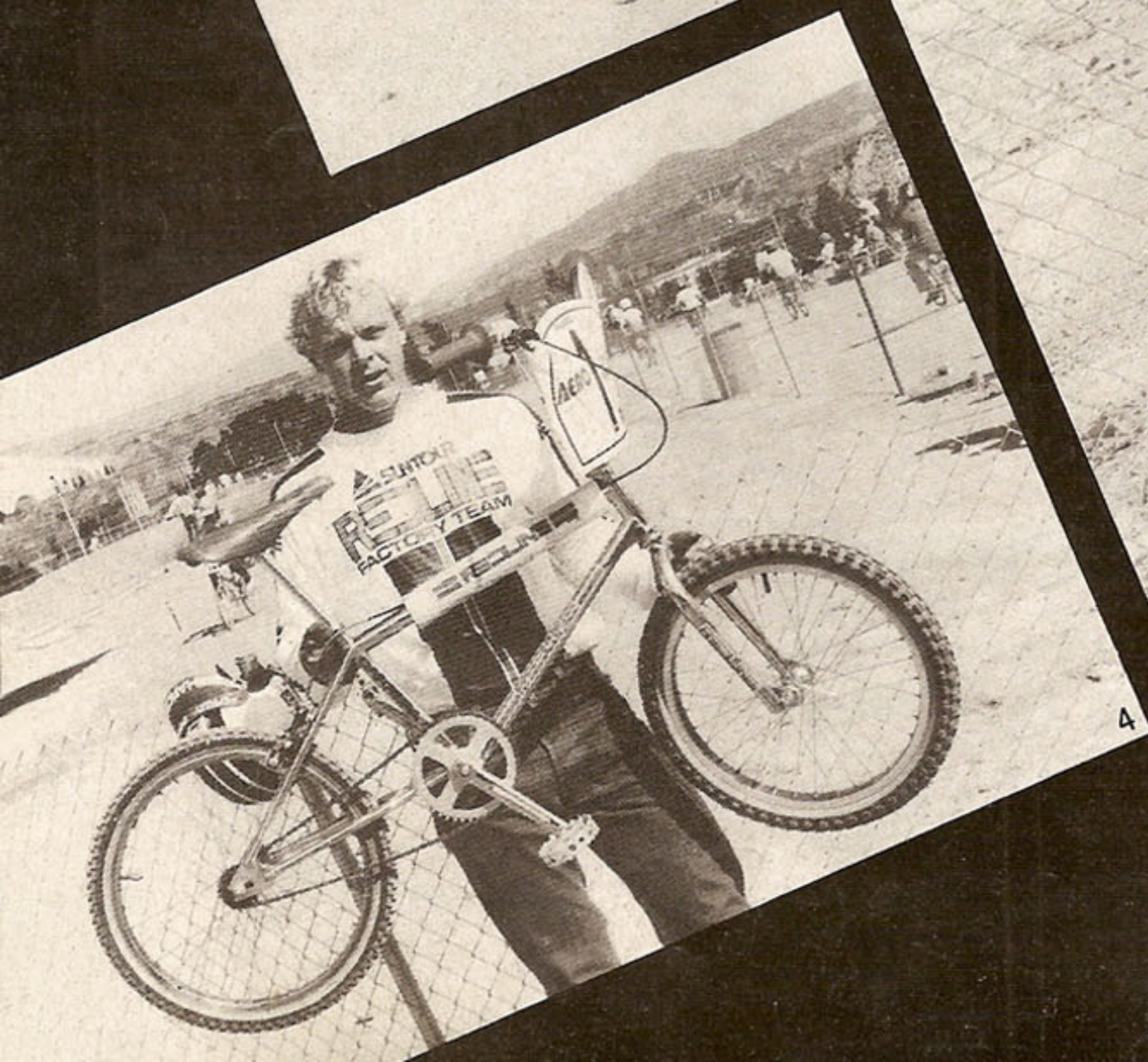
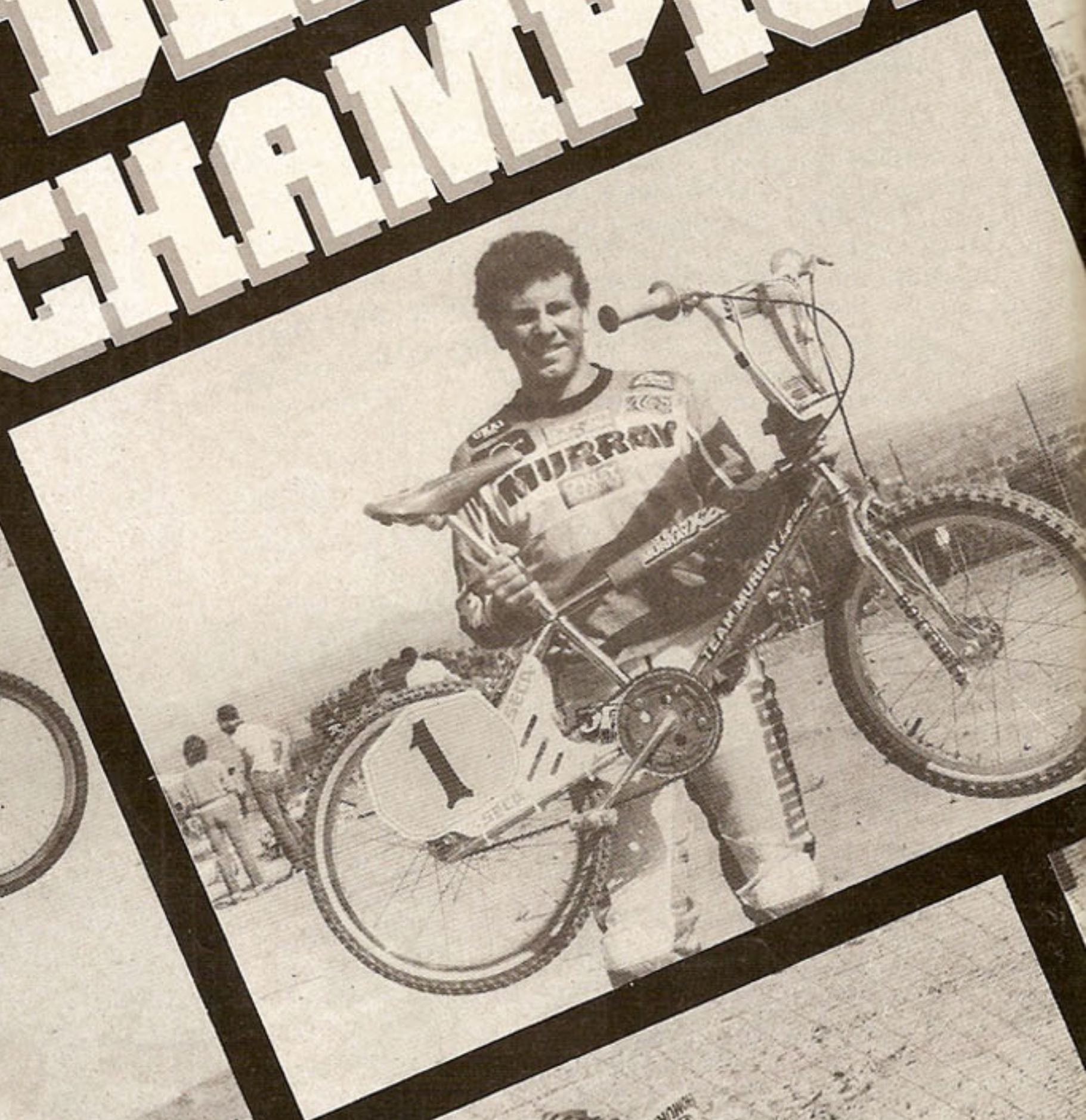
entraînements pour cette grande fête du bicross américain. Si les courses ne doivent débuter que demain, l'ambiance est déjà tendue du côté du paddock. Toutes les stars sont là, tous les teams officiels sont à pied d'œuvre, fourbissant leurs armes.



Circuit de « Magic Mountains », Californie.



VELOS DES CHAMPIONNES





2 - Scott Clark, officiel Murray, nous présente son bicross « usine ». Pour le châssis, c'est un X 20 C de série, avec tubes en acier au chrome moly. La fourche d'origine est remplacée par une Bottema à axe déporté. Le pédalier monobloc est un Sugino (chrome moly). Les jantes Ukai adoptent des pneus I.R.C. Les freins sont des Dia Compé « 1000 » avant et arrière. Les moyeux sont des ACS dural forgé. A l'avant, on trouve la nouvelle plaque Aéro. Sur les côtés, on remarque les plaques Seca. Aéro + Seca = le nouveau cocktail à la mode aux States ! L'ensemble pèse 11 kg.



1 - Roland Vlicht est pilote d'usine Mongoose. Il a 21 ans. Son engin est le « Pro Mongoose » de série. Il est en acier au chrome moly et l'ensemble pèse 10,8 kg. On remarque la tige de selle incurvée, la potence dural Mongoose avec double blocage, la fourche Mongoose dispose d'un axe droit. Seul le pédalier n'est pas de série. C'est un Pro-File dural avec roulements scellés. Les jantes dural « ajourées » sont chaussées de pneus Compétition 3.

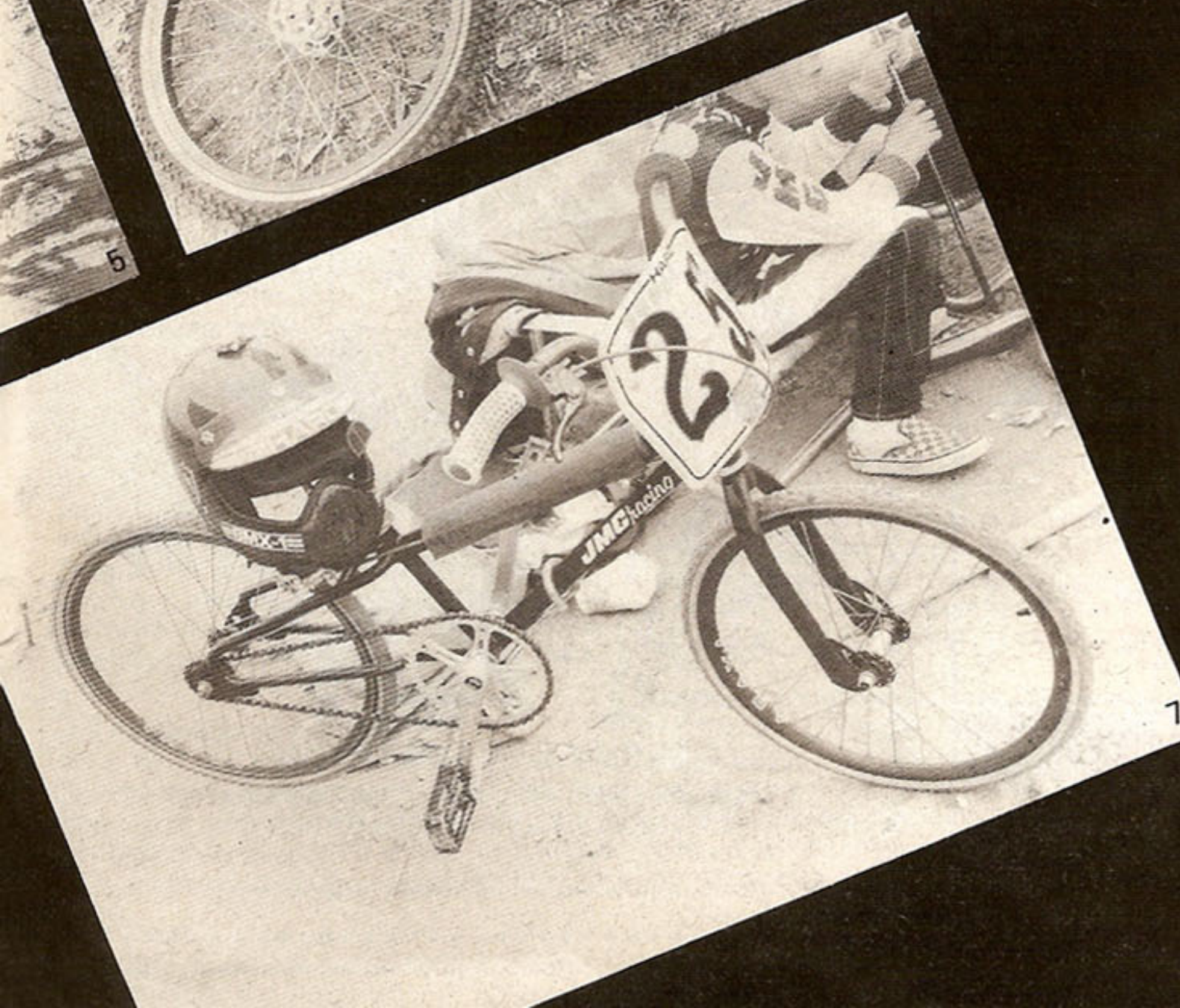
3 - Etonnantes, les performances de Mister Gregg Hill au guidon de son GT ! Car l'engin est strictement de série. Bien sûr, le cadre est en acier au chrome moly, mais il est peint en bleu et non pas chromé. Les jantes Araya dural sont chaussées de Mitsuboshi Compé 3. Le freinage est assuré par un simple Dia Compé 800 à l'arrière. Au guidon, on remarque les poignées Grab On. L'engin pèse 11 kg. A noter un seul élément « usine » : le pédalier dural forgé Carrera comme sur les nouveaux Red-Line. A côté de cela, les pédales sont de simples KKT acier. Démultiplication : 43 x 16, il faut dire que les manivelles sont longues !

4 - Celui qui vous présente le Red-Line d'usine, vous l'avez tous reconnu : c'est Stu Thomsen en personne ! 24 ans, toutes ses dents et encore vaillant, le père Stu ! C'est vrai qu'il court depuis 10 ans ! Son engin est le tout nouveau Red-Line Compétition avec pédalier dural Carrera dans un gros boîtier. Bien entendu, le châssis est en acier au chrome moly, ce qui amène le poids à 10,9 kg. Seul apport étranger : les pédales Hutch.

5 - Beau, ce Cruiser Nomura, hein ? Voilà un bel exemple de ce que les Ricains baptisent Cruiser : en fait, un bicross de plus grande taille avec des roues de 24. Les jantes Araya dural sont équipées de Mitsuboshi 24 x 1,750. Les moyeux sont les très robustes Bullseye américains. Le gros boîtier de pédalier accueille un ensemble Pro-File dural avec pédales Shimano DX. La fourche est en acier au chrome moly et les freins sont des Dia Compé. L'ensemble ne pèse que 10 kg. Il est réalisé par la firme Nomura animée par Wade Nomura, l'un des as de la catégorie « Pro Cruiser ».

6 - Voici le CW Racing avec lequel Mike Miranda a enlevé la finale « Pro Money A ». Une belle pièce, non ? Cadre en acier au chrome moly avec fourche « maison » CW. La potence est une Pro-Neck. La selle est une Kashimax. Le pédalier monté en gros boîtier est original, c'est un C.W. Racing en dural forgé avec pédales Shimano. Les jantes Barts dural reçoivent des Mitsuboshi Compé 3. Le freinage est confié à un Dia Compé dural à l'arrière. Poids : 10,8 kg.

7 - Pour les jeunes de 3 à 9 ans, il existe des bicross ultra-légers tel le J.M.C. Racing. On remarque le châssis réalisé en tubes profilés de petite section à forte teneur de chrome moly. L'originalité réside dans les jantes Araya dural très étroites, chaussées de pneus boyaux avec crampons. Le guidon est en dural. Le frein arrière est un Shimano et le pédalier dural avec un petit boîtier est un Sakae. Poids du JMC Racing « Junior » : 7,8 kg ! Ça vous fait rêver, n'est-ce pas, les copains ?



DH DISTRIBUTION PRESENTE:

NOUVEAU

Vélo Trial Gilles Burgat, Série II
11,5 kg 2 150 F

Vélo Trial Gilles Burgat, Série I
cadre Vitus chrome moly, 11 kg

2 550 F

Vélo Cross Super Vitus (env. 10 kg)

2 200 F

Vélo Cross acier chromé « Action Super »

1 500 F

Envoi dans toute la France et en Belgique.

Renseignements : DH. DISTRIBUTION
69210 St-Germain-s/la Bresle. (74) 01.39.25.

Bernard Bicross

PRESENTE LA GAMME YAMAHA BYZ

5 modèles à partir de 1 037 F

ET VOUS OFFRE* LE MAILLOT YAMAHA BICROSS

VENEZ PROFITER
DES CONDITIONS SPECIALES
SUR L'EQUIPEMENT
casques, pantalons, gilets, gants, etc.

* Offre valable jusqu'au 31 décembre 82
pour tout achat d'un vélocross BYZ



YAMAHA A IVRY

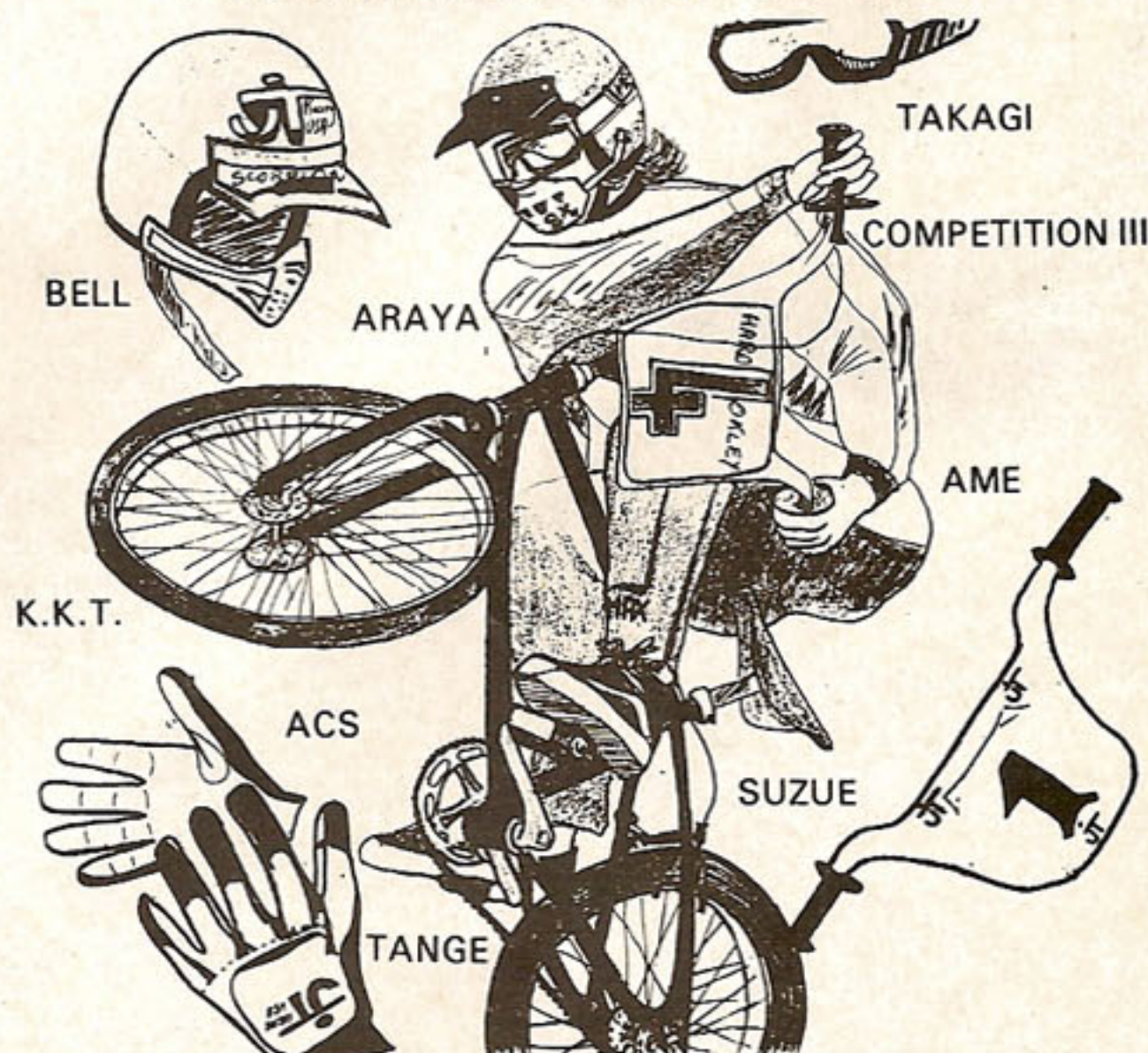
67, av. de Verdun, 94200 IVRY
670.44.13.

(Métro Porte de Choisy)

FLYING STAR

IMPORTATEUR EXCLUSIF FRANCE
SCORPION BMX

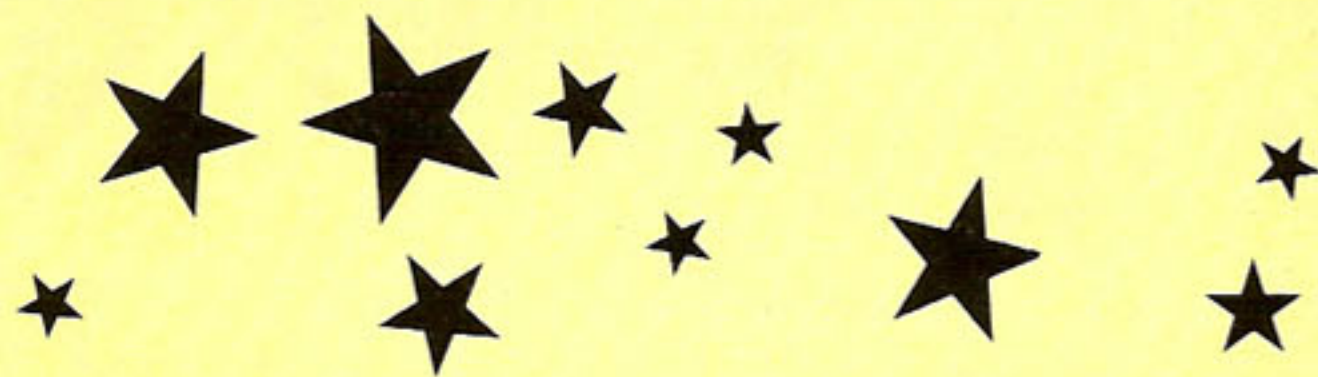
VELOS ACCESSOIRES EQUIPEMENTS



SERVICE COMPETITION

188, bd Sainte-Marguerite, 13009 Marseille
(91) 75.51.76. PUBLIC TELEX F 314 10 50

Recherche Concessionnaire sur toute la France



Antony Sewell, officiel Murray, en tête de ce premier quart de finale devant Gregg Hill n° 1.

Le plus impressionnant est bien entendu le team Mongoose. Normal : le constructeur n'est pas loin de ses bases (à une vingtaine de kilomètres de l'usine de Chatworth) et surtout Mongoose patronne la compétition. Les pilotes Mongoose, déjà habillés dans leur tenue blanche et rouge, sont gonflés à bloc. Ils disposent de l'infrastructure de l'usine : vaste tente, matériel à profusion. C'est l'Amérique !

Au pays du Dollar

Les inscriptions s'effectuent dans la bonne humeur en dépit d'une file d'attente à peine moins longue que les Champs-Élysées. Pourtant, le droit d'engagement aurait de quoi donner quelques vapeurs au plus généreux des pilotes d'usine français : 25 dollars pour les novices et les experts, et 50 dollars pour les « pros ». Soit, au cours actuel du « billet vert », quelque 180 et 360 F. Il est vrai que les trophées annoncés sont gigantesques. Ainsi, chaque vainqueur d'une finale emportera un véritable « Arc de Triomphe », haut de plus de 2 mètres, doré et plein de colonnes, d'ailes et de marbre... Par ailleurs, les « pros » qui courent pour la monnaie se partageront plus de 60 000 F, avec près de 2 millions de centimes pour le vainqueur ! De quoi doper bien des mollets. Ainsi, en ajoutant le premier prix aux primes offertes par son employeur et ses divers sponsors, on peut légitimement supposer que le vainqueur de la finale « Pro Money A » de ce GP des USA a vu son compte en banque s'enrichir de quelque 50 000 F. Étonnez-vous après de constater que la moyenne d'âge des bicrossers américains courant dans cette catégorie est de 20 ans. En revanche, on s'étonne moins de l'absence des Français. Avec un tel enjeu, nul doute que les Yankees n'auraient fait qu'une bouchée de nos meilleurs représentants ! Pourtant, ce GP organisé par la NBL et l'IBMXF était naturellement international. Mais seuls quelques Anglais, Hollandais et Porto-Ricains ont osé affronter les terribles Ricains. Bien entendu, les blonds Californiens sont en majorité. Normal, ce sont eux les inventeurs du BMX et, pour l'heure, aucun autre Etat de l'Union ne connaît le succès que rencontre le bicross sur les rivages du Pacifique.

Côté engagements, ça va, merci : ils sont au total 1 270 à avoir versé leur obole et reçu le droit de courir. Le promoteur se frotte les mains, et il y a de quoi ! Car il faut savoir qu'aux States, ce n'est pas la Fédération ni un club qui organise, mais une société. Et celle-ci paie les frais, les récompenses et empoche les bénéfices. Comme en plus Mongoose a pas mal banqué pour que son nom soit associé à ce Grand Prix des USA, ce n'est pas demain que la société BMX Promotion fermera boutique !

La débauche de matériel !

Près de 1 300 pilotes engagés, cela fait une sacrée débauche de matériel. Déjà, les team managers des principales équipes balisent un emplacement autour du circuit. Le paddock est rempli de grosses voitures, de vans, de



camping-cars, de picks up et autres breaks impressionnants. Au bord du terrain, on se regroupe. Là, c'est le team Torker avec un beau drapeau américain sur la poitrine des pilotes officiels ; plus loin, c'est Hutch avec leurs manches rouges étoilés de blanc. Les membres du team G.T., conduits par le champion du monde 82 Gregg Hill, sont jaune et bleu, les Red Line emmenés par Stu Thomsen sont en rouge, noir et blanc. Que d'équipes ! Murray, Schwinn, Huffy, Shimano, Diamond Back, C.W., Champion, Jag BMX, JMC, ACS, MCS, Kuwahara, Scorpion, on ne sait où donner de la tête, ni de l'objectif photo ! Partout, des bécanes super préparées, super affûtées. D'ailleurs, nous verrons cela plus loin. Contrairement à ce que l'on voit en France, les vélos ont plusieurs tailles. Certes, tout le monde s'aligne sur des bicross avec roues de 20 pouces, mais il y a aussi la catégorie « Cruiser » qui regroupe des bicross de taille supérieure à roues de 24 pouces. Même les pro, désormais, n'hésitent plus à courir dans cette classe où le vainqueur emportait tout de même 7 000 F.

Et puis, il y a les mini. Pour les plus jeunes, désormais, il existe aux USA des engins aux dimensions réduites. Les tubes sont plus fins, les jantes sont plus étroites et chaussées de boyaux à crampons larges d'à peine 1 pouce. Chaque marque possède son mini et, par exemple, un Diamond Back destiné à un pilote de 4 à 8 ans ne pèse que 6 kilos. Voilà qui donne des ailes à ces jeunes kids !...

L'effervescence gagne maintenant la piste, « the track », comme on dit là-bas. Elle est magnifique, cette piste, avec un départ en descente. Il n'y a pas de butte en descente proprement dite mais une longue dénivellation qui fait un coude vers le très haut virage en vélodrome qui part à droite. Très rapide,

car le sol est damé et les obstacles très peu prononcés ! Ce circuit ne mesure que 200 mètres ; c'est un terrain artificiel réalisé ici pour l'occasion.

Que d'eau, que d'eau !

Bien entendu, un système d'arrosage envoyant une fine pluie sur l'ensemble du tracé permet d'éviter la poussière. Le système est simple mais efficace : chaque commissaire possède un jet et se voit chargé d'une portion. Pourtant, cet arrosage ne sera que très peu utilisé. Car samedi matin, le soleil n'est plus au rendez-vous. Le ciel est passé du bleu au gris foncé. La météo annonce 20 % de chances de pluie sur le nord de L.A. C'est 100 % qu'elle aurait dû prévoir, car vers 11 heures, en ce premier jour de course, la pluie se met à tomber. Les coureurs aussi, qui glissent dans les virages. Le premier vélodrome entraîne de super gamelles. Parfois, les huit coureurs se retrouvent au sol ! Certains vont même tout droit, faisant un super vol plané derrière la butte. Le docteur de service ne sait plus où donner du stéthoscope. Et comme la douche redouble, c'est la débâcle. Les coureurs et leurs parents déguerpissent dans tous les sens à la recherche d'un abri. Manque de bol, cette pluie va durer tout l'après-midi, rendant impossible le moindre tour de roue. Heureusement, elle aura la bonne idée de cesser durant la nuit. Dimanche matin, le soleil, après ce clin d'œil malicieux sans doute destiné à nous montrer combien il est indispensable au bicross, est de nouveau au rendez-vous. Les montagnes, alentour, sont magnifiques, car l'air est comme lavé par la pluie de la veille. Très vite, la piste sèche et les hostilités peuvent reprendre vers 8 h 30 ! Dès lors, jusqu'au coucher du soleil, les courses se poursuivent à un rythme infernal.

Dernier sprint pour Bart McDaniel (n° 75), Gregg Hill (n° 1), Clint Miller (n° 7) et Greg Grubbs (516). Mister Hill va l'emporter sur le fil !



Songez : sur les quelque 250 courses prévues, à peine 50 se sont disputées la veille ! Heureusement, le déclenchement de la grille de départ est électrique, sinon le commissaire en aurait attrapé des crampes dans les biceps. Pour éviter tout problème, les commentaires sont assurés par deux speakers qui se relaient en permanence. Samedi, avant la pluie, nous avons déjà pu voir à

l'œuvre les ténors, les « Pro Money », car ce sont traditionnellement les plus aguerris qui ouvrent les hostilités. Mais dimanche, ces « Pro » vont devoir s'écarter dans leurs séries, dans les huitièmes, les quarts, les finales, cela en « Pro Money », en Pro Trophée (catégorie séparée) et, pour certains, en « Pro Cruiser ». Il faut avoir une sacrée santé pour faire du bicross professionnel aux

USA. Certes, les meilleurs comme Gregg Hill, Brent Patterson, Scott Clark, Jeff Ruminer, Clint Miller, Roby Rupe ont autour de 20 ans et sont donc en pleine forme. Mais d'autres, tel Stu Thomsen (24 ans), Tommy Brakens (22 ans) ou Perry Kramer (23 ans) sont presque des anciens. Et pourtant, c'est l'un d'eux, Mike Miranda, officiel C.W., qui emportera ce Grand Prix des USA ! en s'adjugeant la grande finale « Pro Money A », devant Tommy Brakens (Power Light) et Scott Clark (Murray). Il est vrai que cette super finale tant attendue avait été amputée de Stu Thomsen, coincé par une chute en demi-finale. D'autre part, la finale Pro Money A, annoncée comme « l'événement du siècle » par un speaker peu avare en superlatifs, n'a pas tenu toutes ses promesses, en raison des chutes qui l'ont quelque peu faussée. Tout commence au départ avec une chute collective bloquant 4 pilotes parmi lesquels Jeff Ruminer et Gregg Hill. Celui-ci sera encore bloqué par une nouvelle gamelle au virage suivant. Dès lors, il ne peut faire mieux que septième. Pour Mike Miranda, en revanche, tout est allé à merveille : il échappe à la chute dans le vélodrome, puis il prend le large, à peine talonné par Tommy Brakens. A l'évidence, voilà de l'argent facilement gagné pour l'officiel C.W. !

Ces chutes seront d'ailleurs la plus grande calamité de ces finales. A la vérité, aucune de ces ultimes épreuves n'a pu se dérouler sans être troublée par une gamelle, certaines se produisant carrément dès la grande descente, que les bicrossers abordaient en pleine vitesse, sous les cris de leurs parents, amis ou supporters. Un spectateur français ne pourrait qu'être surpris par l'intensité du combat dans ces finales. Certes, les prix et trophées promis aux vainqueurs ne peuvent que stimuler leur ardeur. Certes, l'enthousiasme des supporters concourt encore à dramatiser les choses. Mais ceci n'explique pas tout. En fait, les bicrossers ricains sont, comme tous les sportifs de ce pays, animés d'une farouche intention de vaincre. La compétition fait partie intégrante des mœurs américaines. Chacun sait là-bas, dès sa naissance, qu'il devra se battre pour prendre sa place. Et se battre encore plus pour prendre la première place. Et la garder !

Mais la règle du jeu est acceptée par tous. Contrairement à ce qui se passe en France, il n'y a pas de réclamations après ces chutes, pas d'accrochages entre les coureurs à l'arrivée, pas de pugilat entre les parents. Cela vaut mieux car, vu leur fréquence, le circuit serait vite le théâtre d'un vaste combat de boxe !

Avec ce GP des USA s'achevait donc la saison internationale. Certes, aux USA, il existe presque autant de grands prix et de championnats du monde que de sponsors pour les patronner. N'empêche, cet ultime affrontement nous a permis de constater la vitalité du bicross yankee et de ses constructeurs. C'est finalement réconfortant même si, entre les pilotes yankees et nos champions, il y a toujours la même différence qu'entre un manège de village et les toboggans de Magic Mountains !

Aux **ets. R. Tillot** s.a.



BEAUNE : 48, place Madeleine
(80) 22.02.41.

CHALON : 40, avenue de Paris
(85) 48.44.19.

DIJON : 11-13, av. J.-Jaurès
(80) 41.53.11.

Des prix!

— Levier frein 2 doigts couleur	15 F
— Jeu direction Tange couleur	74 F
— Pédales SAKAE	75 F
— Pédales K.K.T.	120 F
— Cintre alu couleur	115 F
— Gants	92 F
— Fourche TRX	170 F
— Casque PROTECT éliminator	380 F
— Maillot Cross	50 F
etc.	

ET TOUTE LA GAMME DES
VELOS CROSS MOTOBECAE
à partir de **565 F**

QUALITE ET SERVICE APRES-VENTE ASSURES.

BICROSS LAMOURET

12, rue Martimprey, 77100 MEAUX. 434.34.32.

Accessoires « Spécial » BICROSS LAMOURET
(existent en blanc, noir, rouge, bleu, jaune, vert)



Protection Levier
(la paire) 10 F

Kit mousse
(3 pièces) ... 60 F

Tige de selle
coudée ou droite
en aluminium ... 50 F

Vente en gros : Détaillants, si ces articles vous intéressent, nous contacter au 434.34.32.

BON DE COMMANDE

Je désire recevoir

- ☐ Kit mousse
- ☐ Protège levier
- ☐ Tige de selle
- Participation frais de port

PRIX

COULEUR

F
F
F
5 F

TOTAL

F

Ci-joint règlement par chèque ☐ ou CCP ☐

NOM PRENOM

N° Rue

CP Ville

Style et qualité d'une grande marque



M. ROBERT

La haute couture
n'est pas faite
que pour les grands...



Pantalon bicross (3 à 8 ans)
Pantalon bicross (8 à 14 ans)
Gants
Plaстрon épaulière

Liste des Points de Vents contre 3 F en timbre à :



STOCK EXPRESS

Z.I.
9, rue Branly
95220 HERBLAY
(16-3) 997.40.22.

STUDIO BICROSS

essai Red Line MX III



*La main de fer dans un gant d'acier !
Faisons un peu d'histoire, voulez-vous ? Quel est le premier constructeur de bicross à avoir mis à l'honneur la fourche tubulaire à axe déporté ? Un Américain naturellement, et plus précisément Red Line en 1978. Quel fut le premier à équiper ses productions d'une potence*



quatre points ? Red Line, toujours lui ! Le premier à recevoir un guidon avec barre de renfort en V ? Encore Red Line ! A vrai dire, la liste des accessoires les plus élaborés, aujourd'hui adoptée par la majorité des constructeurs, commence toujours chez Red Line. Cette marque, désormais fabriquée au Japon, mais

dont le service compétition et l'engineering se trouvent toujours aux USA, est mieux qu'une page d'histoire : un symbole. Voilà pourquoi nous n'avons pas hésité longtemps pour essayer l'une de ses productions les plus explosives : le MX III. Un conseil, avant de lire, mettez votre casque !

La main de fer dans un gant d'acier

par Stéphane Lombard

Esthétique-finition

Le bruit émis par un bicrosseur devant un MXIII se passe de commentaires. Il consiste généralement en un sifflement, suivi d'un chapelet de « aga », puis de quelques gargouillements indistincts mais qu'on devine approbateurs. Enfin, le personnage quitte la scène en faisant des galipettes !

Que s'est-il passé ?

Il est devenu fou ? Oui, fou !

Il y a de quoi : cadre chromoly nickelé rouge profond, guidon chromé, jantes anodisées à flancs polis, gros pédalier chrome moly monobloc, leviers deux doigts anodisés or, tube de selle anodisé or, moyeux anodisés or, potence Red Line anodisée or et rouge, le tout de la meilleure qualité, « design racer ». Peut-on rêver matériel plus explosif ?

Aga groupm blub...

Présentation

Le vendeur vous proposera le Red-Line entièrement monté. Toutefois la potence, le guidon et le tube central sont dépourvus de mousse de protection. Dommage d'ailleurs de faire pousser de la mousse sur cette

magnifique potence or et rouge frappée du nom Red Line ! Mais il va falloir vous en procurer pour courir : c'est obligatoire !

Equipement

L'armature, le cadre du Red Line sont, comme leur nom ne l'indique pas, « made in Japan ». Pas de quoi « flipper » pour autant. Le macaron qui le trahit est discret et puis, quoi, ils ont fait leurs preuves, les Japonais, non ? Kuwahara, Diamond Back, Tange, ce ne sont pas les premiers venus, n'est-il pas vrai ?

Le métal est, comme vous vous en doutez, de l'acier au chrome Moly. La formule exacte ? 4 130 : voilà pour les puristes. Les soudures irréprochables ajoutent encore au soigné de l'ensemble. Elles sont réalisées à l'arc sous vide d'air. Les différents diamètres des tubes ainsi que l'absence de la grosse plaque de renfort avant accentuent peut-être l'impression de pureté qui émane de ce cadre où tout semble parfaitement disposé. Le Red Line, en effet, ne possède pas de plaque de renfort avant entre les deux tubes qui se rejoignent à l'avant. On découvre toutefois deux petites plaques triangulaires sou-

dées sous le tube inférieur. Le diamètre des tubes étant calculé en conséquence, ce manque de renfort ne doit pas être considéré comme un inconvénient. Le label Red Line devrait suffire à vous rassurer !

Sur ce cadre viennent se greffer de nombreux accessoires d'une qualité toujours aussi exceptionnelle.

Le gros boîtier de pédalier est muni d'un monobloc Sugino en acier au chrome Moly pourvu de pédales KKT de type classique.

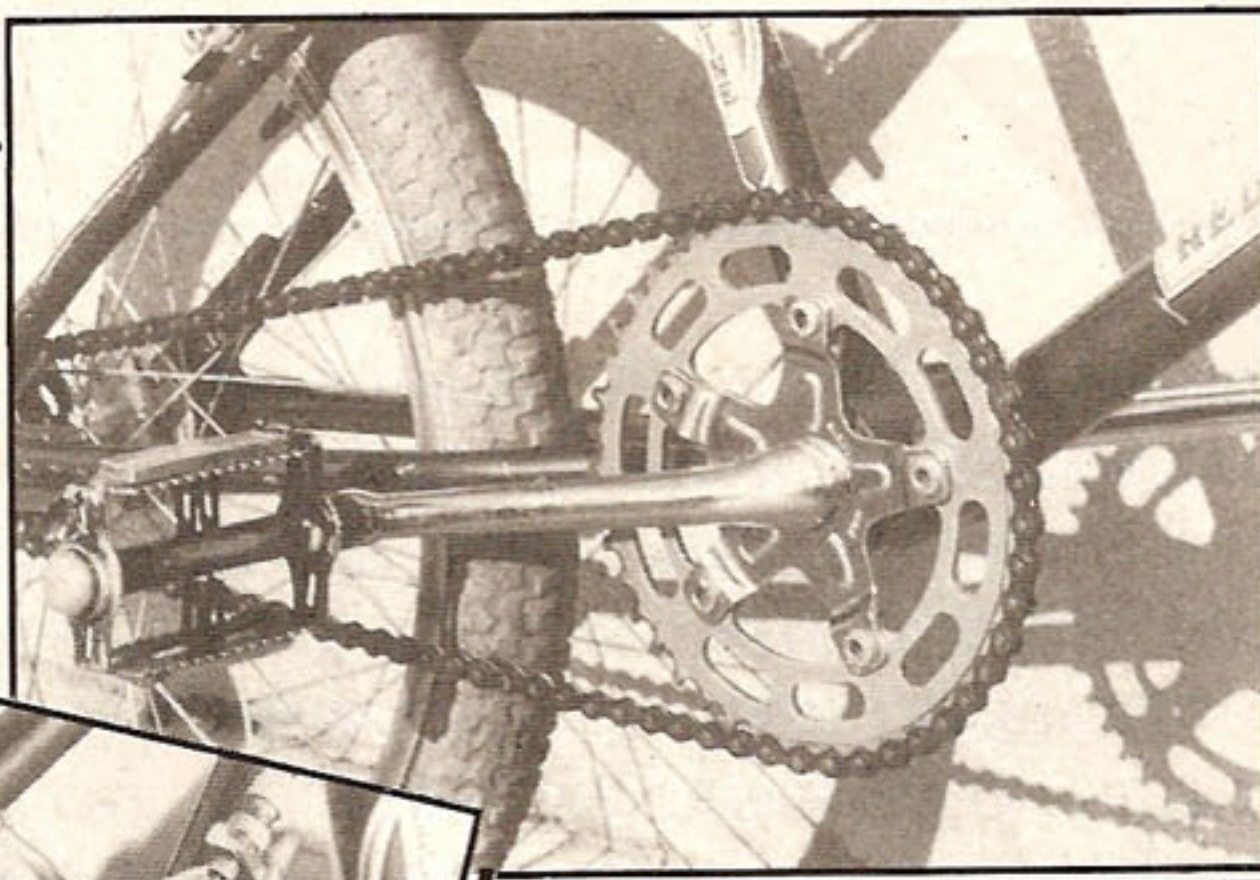
La couronne de 44 est également une Sugino en dural anodisée or et interchangeable.

La fourche, en chrome moly, est une Red Line avec axe déporté de 25 mm. Les moyeux sont des Suzue anodisés or et les jantes des Ukai en dural, toujours anodisé or, avec bandes passantes polies couleur alu.

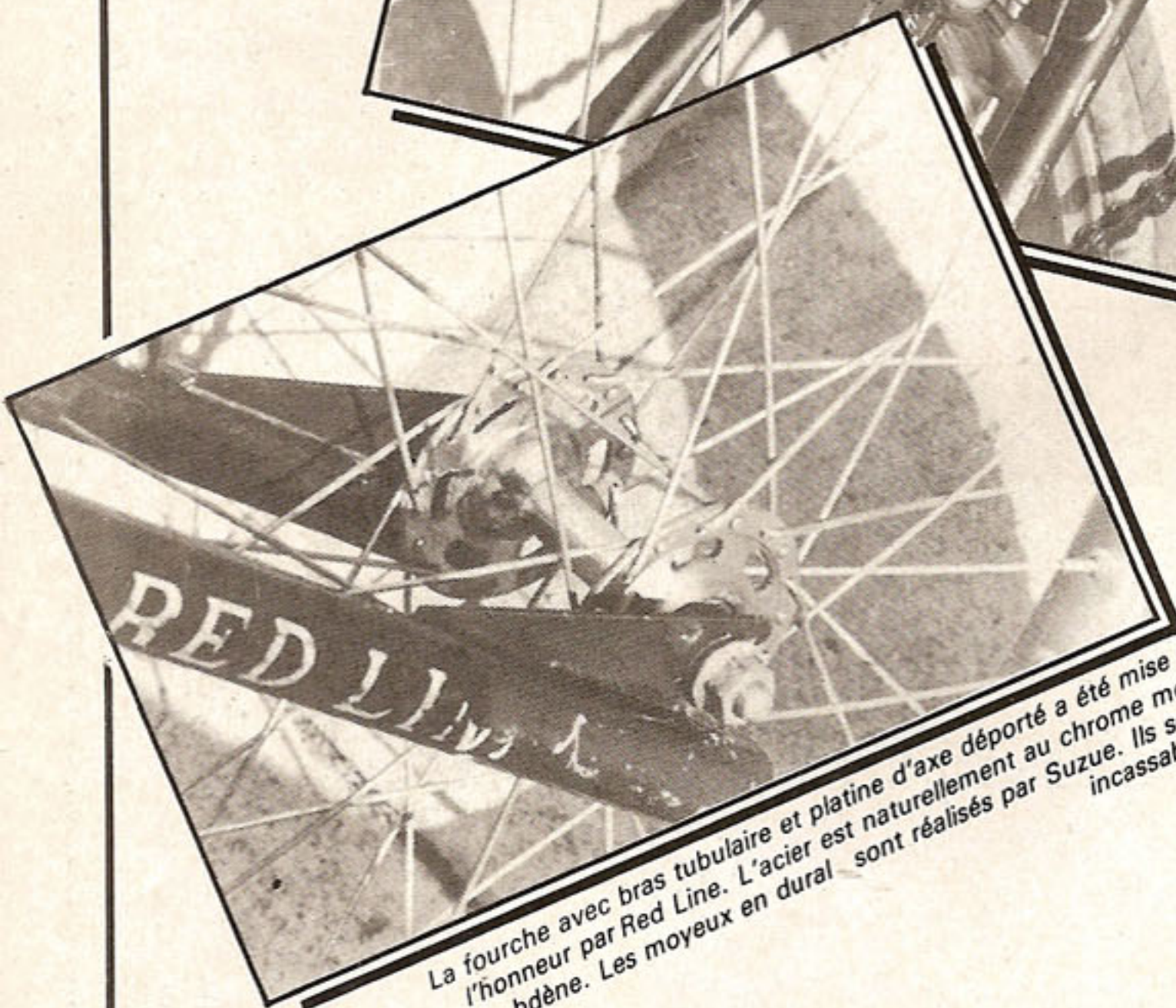
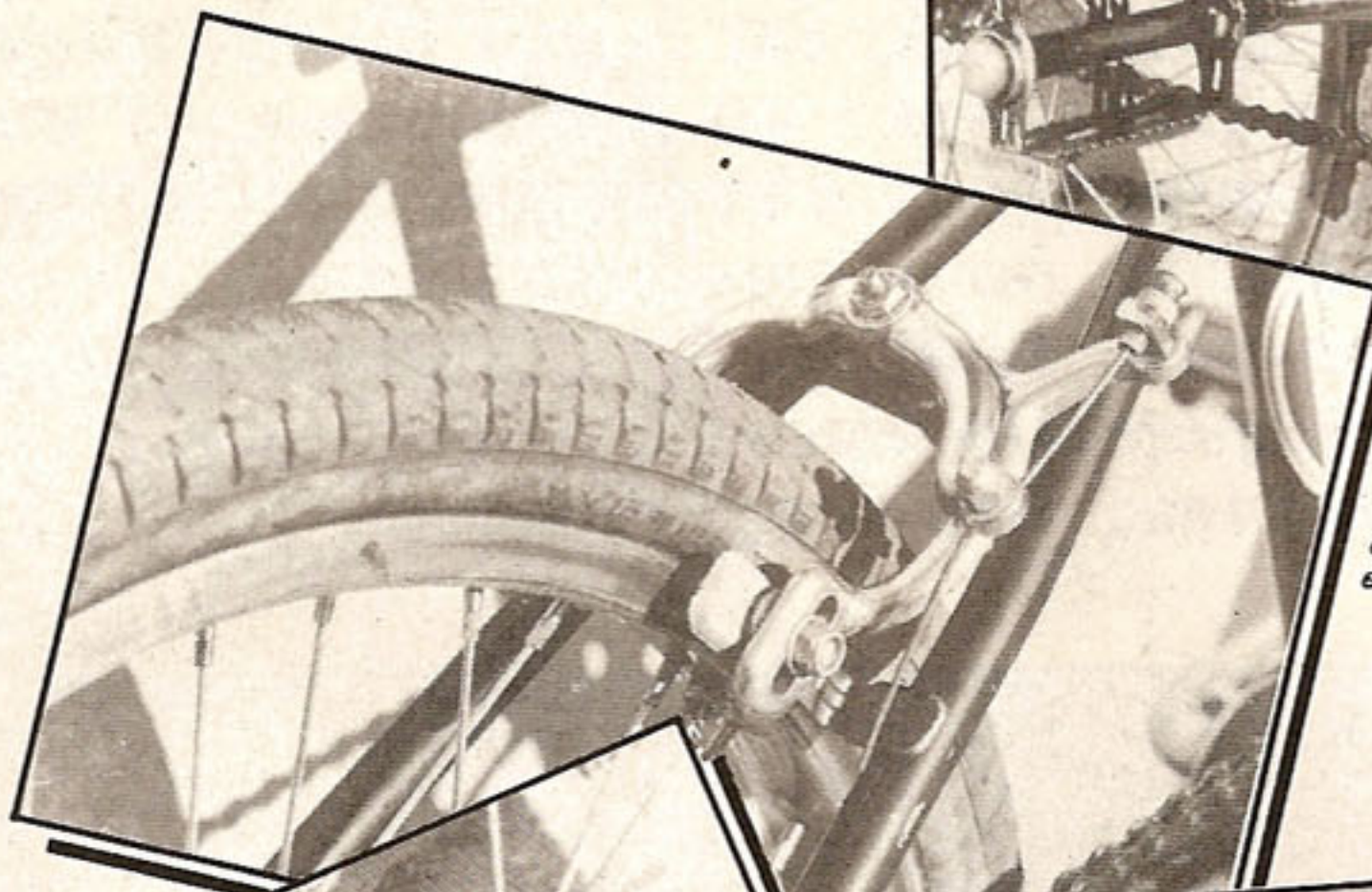
Sur ces bandes viennent s'appuyer en cas de besoin des patins maintenus par des mâchoires Dia Compé, elles-mêmes actionnées par des leviers deux doigts de la même marque.

Les jantes sont chaussées de pneus NTKK 20 x 1.75 à l'arrière et 20 x 2.125 à l'avant. Ces pneus, à bande de roulement rouge,

Le pédalier est la pièce maîtresse du Red Line. On trouve un gros boîtier dans lequel prend place un ensemble monobloc en acier au chrome moly Sugino. La couronne dural est interchangeable et dispose de 44 dents.



Le freinage est assuré par deux freins Dia-compé en alu forgé. La rigidité du mécanisme est améliorée par des butées qui limitent les mouvements l'arrière en avant. En course le double freinage n'est toléré que pour les 16 ans et plus !



La fourche avec bras tubulaire et platine d'axe déportée a été mise à l'honneur par Red Line. L'acier est naturellement au chrome molybdène. Les moyeux en dural sont réalisés par Suzue. Ils sont incassables !



Classique Le Red Line MX III, mais tous les composants sont judicieusement choisis. Dommage simplement que les mousses de protection et la « hot plate » soient en option.

confèrent au vélo une adhérence très appréciable.

La selle est une Elina. Elle adopte le profil BMX et se trouve donc être confortable. Elle est soutenue par un tube alu forgé, anodisé or fixé par un collier du même métal et de marque Suntour.

La potence est évidemment une Red Line. Elle est en alu forgé et son tube est en chrome moly. Elle maintient, par quatre vis BTR de 6, un guidon, lui-même en chrome moly avec sa barre de renfort en V (look Red-Line oblige !).

Les poignées sont des Mach simples, rondes, douces. Bien, quoi...

Pour conclure cette présentation, on peut signaler que le MX III constitue en fait 11,8 kg d'alliages divers. Un baril de poudre ma chère !

Position de conduite

Le Red Line est très compact. Il possède un empattement de 900 mm, ce qui est assez réduit. L'axe du pédalier se trouve à 400 mm de l'axe de la roue arrière, et légèrement surélevé. On se trouve placé en hauteur, on domine bien la situation. Le guidon de 560 mm de large vient bien s'appliquer dans

les paumes de vos mains.

Ca va être du gâteau !

Unique remarque : les manivelles de pédaaliers, longues de 175 mm, risquent d'être un peu grandes pour un petit pilote.

Sécurité

Seule ombre au tableau, le manque de protection au guidon, à la potence et au tube central. A noter également les colliers de fixation des leviers de frein qui peuvent venir buter contre le genou du pilote. Des économies de bouts de chandelle indignes d'un grand nom comme Red Line !

Accélération

Le Red Line ne semble pas être la monture idéale des petits de moins de dix ans, en raison de la longueur de son développement (44 x 16) et de ses leviers de pédales. Les jeunes bicrosses qui aiment la balançoire apprécieront peut-être... Toutefois ils auront toujours la solution de diminuer le nombre de dents de la couronne et la longueur des manivelles. Pour les plus grands, en revanche, quel régal ! L'animal cabre légèrement mais reste bien en ligne. Ses accélérations sont dignes d'un pur-sang !

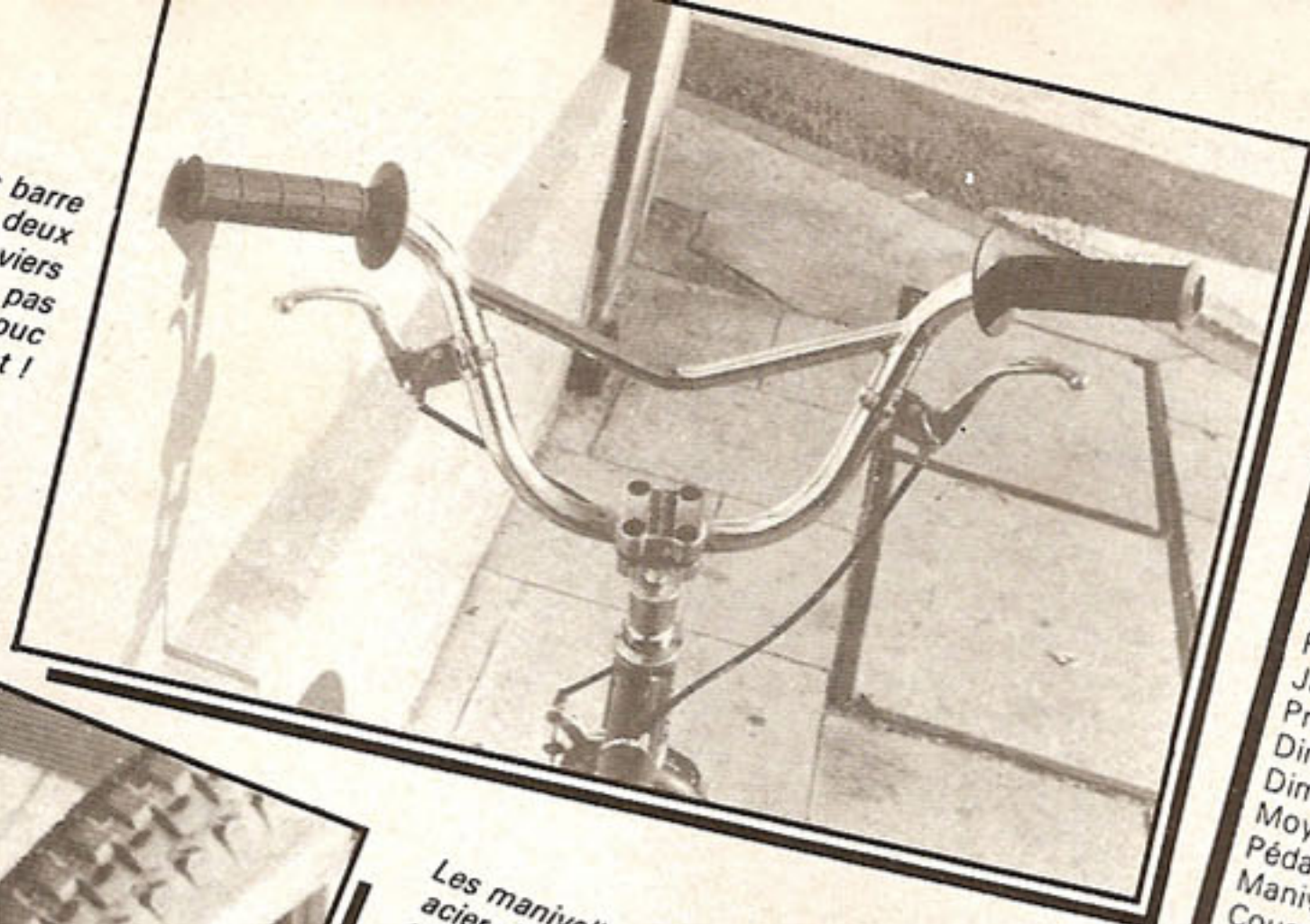
Tenue de piste

Vu le court empattement de l'engin, un pilote non averti s'attendrait à un comportement de jeune poulain lâché dans un pré par un matin de printemps. Que nenni ! En Californie, on connaît les terrains difficiles et pour peu que le cavalier reste souple et laisse le vélo gambader à son aise, il franchira tous les obstacles sans problèmes. Signalons toutefois qu'en terrain sableux, pour peu qu'un sournois galet vienne jouer les trouble-fête au milieu de la trajectoire, le Red Line a un peu tendance à guidonner. C'est là qu'intervient la maestria du pilote. Normal. Il faut bien qu'il lui reste quelque chose à faire à ce gros feignant !

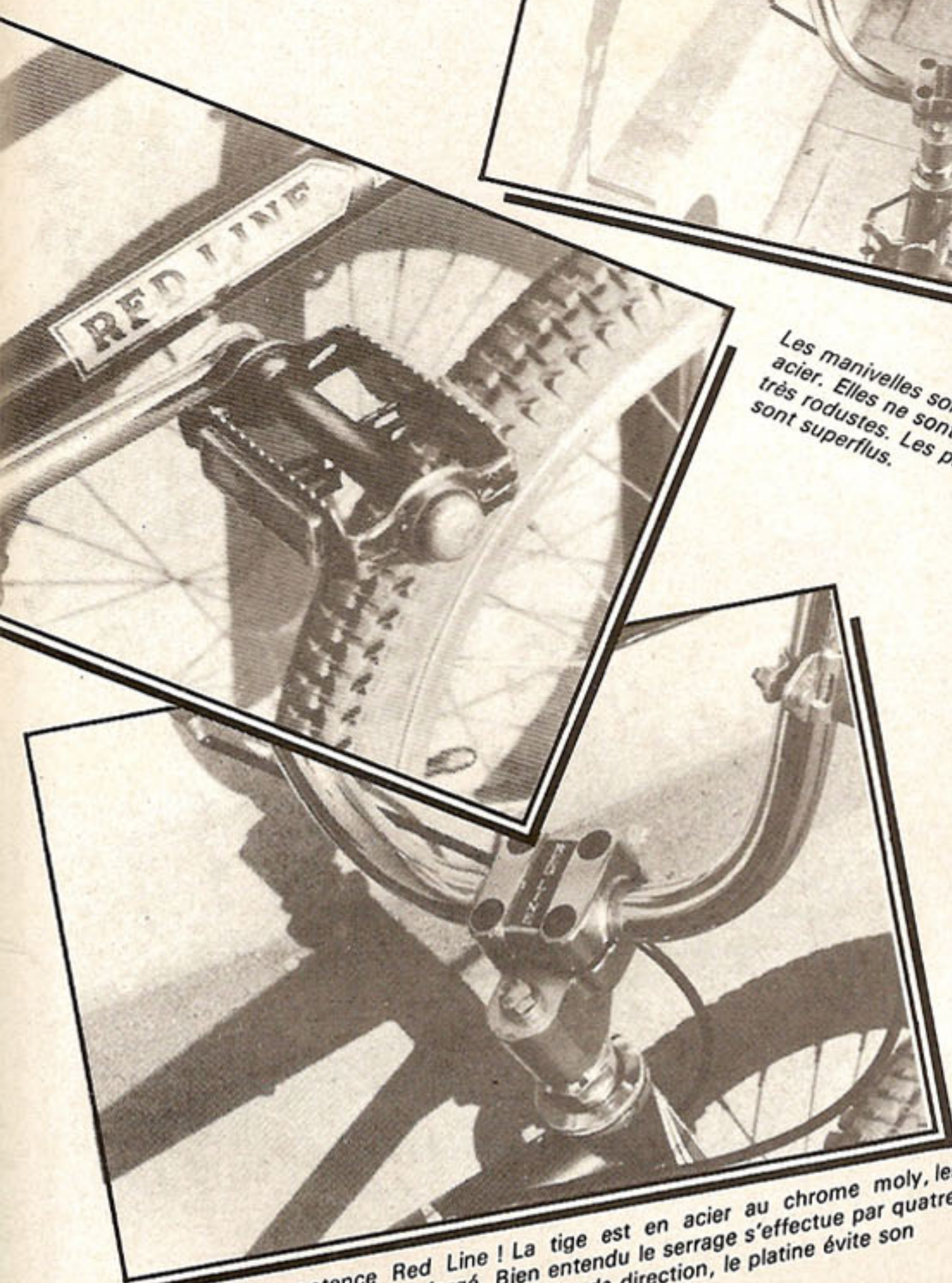
Comportement en courbe

Avec un peu d'habitude, ce petit prodige de maniabilité se place comme on veut. On en est même surpris ! Bien sûr, quand ça part du cul... Ben quoi ? En tout cas, ça se contrôle très bien sur le MX III ! Dans les courbes un peu serrées, l'engin se guide également facilement, debout sur les pédales, ce qui permet de passer de nombreux virages en se servant du frein arrière pour orienter la machine. Dans les courbes

Guidon en acier au chrome moly avec barre en V : une autre exclusivité Red Line ! Les deux commandes de freins possèdent des leviers anatomiques en alu anodisé. Le guidon n'étant pas bouclé aux extrémités, les poignées caoutchouc se percent !



Les manivelles sont équipées de pédales KKT acier. Elles ne sont pas super légères mais très robustes. Les plastiques réfléchissants sont superflus.



Belle pièce, la potence Red Line ! La tige est en acier au chrome moly, les platines polies sont en dural forgé. Bien entendu le serrage s'effectue par quatre vis BTR. Fixée au ras de l'écrou de boîtier de direction, le platine évite son desserrage.

Fiche technique

Marque : Red Line
 Modèle : MX III
 Châssis : tubulaire, acier chrome-moly 4130
 Fourche : Red Line acier chrome moly
 Jantes : UKAI dural
 Pneus : NTKK
 Dimension AV : 20 x 2.125
 Moyeux : 20 x 1.75
 Pédales : Sugino dural à grande flasque
 Manivelles : 175 m
 Couronne : Sugino 44 dents
 Pédales : KKT axe acier Cr Mo
 Roue libre : vissée 16 dents Sun-Tour
 Guidon : « V » Cr Mo-Red Line
 Potence : Red Line alu Cr Mo
 Braquet : 44 x 16
 Freins : Dia Compé forgés
 Poids : 11,8 kg
 Largeur guidon : 560 mm
 Empattement : 900 mm
 Hauteur mini de selle : 600 mm
 Prix TTC : 4 500 F
 Diffusion : Cabanon Sports 7, place Félix-Baret (Préfecture) 13006 Marseille. Tél. : 16 (91) 33.33.52.
 Number One : 35 rue des Chavannes 71380 St-Marcel. Tél. : (85) 93.21.49.



11,7 kg sur la bascule, le MT III n'est pas super léger. En revanche, il est super costaud !

plus larges, le dérapage est plus accentué mais ça tient toujours le parquet, grâce aux pneus aussi accrocheurs qu'une chauve-souris ou un crâne bien chevelu.

la bande de freinage de la jante ! Le réglage s'effectue de la façon la plus classique. Le câble passe dans un boulon creux muni d'un contre-écrou.

qu'il transite en Hollande avant d'entrer en France. Japon, USA, Hollande, autant de monnaies fortes, ma bonne dame...

Aptitude au saut

Il se place là où on le veut, quand on le veut. Il lui arrive même dans les sauts un peu « fous » de « sauver » des erreurs et d'éviter ainsi des atterrissages « bruyants ». Bien que plus personne ne veuille sauter droit et plat, avec Red Line, si on veut, on peut... De par sa maniabilité, sa solidité, sa légèreté, c'est certainement un excellent vélo pour s'initier, voire se perfectionner aux sauts « super crazy ».

Freinage

Equipé comme on l'a déjà vu de deux freins en dural forgé de marque « Dia Compé », le Red Line possède un freinage qui nous a semblé très correct. A la limite, les mâchoires pourraient recevoir des patins plus tendres, ce qui augmenterait la qualité des décélérations.

Ceux qui désirent un freinage très puissant peuvent toujours pratiquer des rainures sur

Fiabilité

En ma possession depuis six mois, mon Red Line en a pourtant vu de toutes les couleurs, allant de la simple bousculade à la gamelle la plus mémorable.

Fourche, cadre, guidon, rien n'a cédé, rien n'a cassé ou ne s'est simplement faussé. Seules les jantes ont pris un léger voile. Mais celui qui me trouve des jantes à rayons qui ne se voilent pas me jette la première pierre. Je lui jetterai la seconde !

Prix

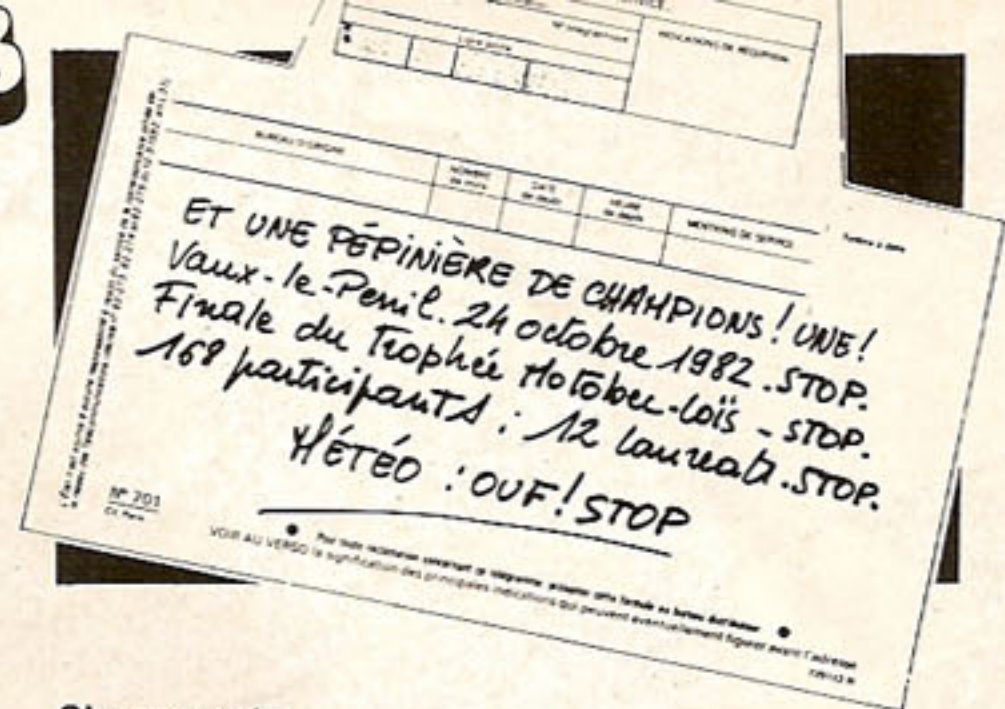
Qu'est-ce que vous allez imaginer ? Que toutes ces qualités sont gratuites ? La qualité se paie aujourd'hui, ma chère, et le Red Line ne fait pas exception. 4 500 balles ! Je me console en me remémorant un vieux proverbe de grand-mère qui disait : « Bon marché cher me coûte ! ». Mais non, je ne suis pas encore gâteux ! En fait, il faut savoir que l'engin est facturé en dollars et

Conclusion

Passons vite sur l'absence de mousse de protection pour aller à l'essentiel. Une pure merveille ! Difficile de dire autre chose. Le Red Line réunit beauté, frime, solidité, performances, qualité ! Mais il se fait tard, j'ai la flemme d'aller ouvrir mon dictionnaire pour trouver d'autres superlatifs, alors je terminerai en disant tout simplement : c'est un Red Line !

Finale du Motobécane-Lois à vous le péril :

(par Didier Piotrowski)



Eh oui ! Beaucoup de chance pour cette finale du trophée Motobécane-Lois 82 qui a miraculeusement hérité d'une des rares journées d'ensoleillement de ces dernières semaines. Difficile d'imaginer l'enfer probable dans lequel ces courses se seraient déroulées sous des auspices pluvieux ! Ceci pour souligner que cette date tardive, en automne, dans la région parisienne, ne s'avérerait pas vraiment propice. Quoique, soyons indulgents, pour une première édition, il fût peut-être difficile de faire autrement. De toute façon, crac-boum-hue, le soleil fut de la partie et nous réchauffa copieusement. Donc, rien à redire... Pour cette année ! A se demander si les gens de Motobécane ne possèdent pas des relations haut placées ! Et s'ils n'ont pas proposé au dieu du soleil, Hélios (éducatif en plus, votre canard !), son incorporation dans leur team officiel !...

En conséquence, circuit largement praticable malgré — en raison des pluies récentes — un ou deux endroits boueux où la trajectoire unique était de rigueur. Six à sept cents spectateurs avaient pris place dans les « gradins » pour assister à cette apothéose prometteuse. Finale sacrant, au bout du compte, 12 bicrossers, au terme de courses âprement disputées. Il faut dire que l'enjeu était de taille : l'intégration éventuelle dans le team officiel Motobécane 83 avec, s'il vous plaît, fourniture d'un MX 252, d'un pantalon, d'un sweat-shirt, d'un casque, de gants (il ne manque plus que la brosse à dents !...) pour les vainqueurs de chaque catégorie. Un MX 25 — neuf de surcroît ! — aux seconds. Des équipements complets (pantalons, etc...) aux troisièmes.

Bref, la consécration et la gloire pour les bicrossers encore tout frais. N'oublions pas que les experts et les ceusses intégrés dans les teams officiels autres que Motobécane, ne pouvaient participer.

Mais avant de rendre compte de la course, un petit rappel s'impose sur le déroulement du trophée. Pour participer à cette finale, nos candidats devaient obtenir un nombre de points suffisant, dans au moins 3 épreuves sur les 10 disputées au cours de l'année. A l'issue de ces courses, il était possible de dégager des prétendants sérieux, confirmés dans certains cas par le championnat de France. Il y eut quelques surprises, ce qui prouve que le trophée a aussi le mérite de découvrir de jeunes talents méconnus... Allez, on attaque catégorie par catégorie.

Chez les 6 ans, victoire logique de Bernard Villet qui s'était déjà imposé dans 3 épreuves qualificatives. A n'en pas douter, un sérieux client pour le titre de champion de France, l'année prochaine. Michaël Kronberger s'octroyait la deuxième place. Une nouvelle deuxième place après celle obtenue au championnat. Fanny Schreiner complétait le seul tiercé mixte de la journée, avec sa troisième place. Petite déception pour l'autre Michaël (Michaud), dont on attendait mieux que la sixième place.

En catégorie 7 ans, là aussi pas de surprises avec la victoire d'Eddy Rimasson et la deuxième place d'Olivier Zavitnik. En revanche, Philippe Selva, quatrième au championnat, ne finissait que sixième. Cruel, ce trophée, où tout se joue en finale, sur 40 secondes ! Mais ça, hein, vous le savez, c'est la course !

Chez les 8 ans, Franck Valéro s'imposait devant Christian Toussenet. Petite contre-performance pour Frédéric Brondello qui devait se contenter de la quatrième place.

En 9 ans, Pierre-Alain Degert, éliminé en demi-finale, la lutte allait se circonscire entre Cyril Mosnier (2^e au championnat), Carl Catel et Jérôme Ferrat. C'est finalement ce dernier qui empochait la victoire devant Catel, offrant ainsi un beau doublé au B.C. Ile-de-France.

Catégorie 10 ans : encore un doublé, mais cette fois-ci pour le B.C. d'Apt, avec l'étonnant succès de Manuel Prospéro sur le champion de France en titre, Frédéric Cassan. Une demi-surprise tout de même ! Et une autre, avec l'élimination pour la finale de David Lapeyrades.

Chez les 11 ans, David Tourniaire, logique favori, survolait les débats alors que Sylvain Grillet, pour la deuxième place, taxait deux concurrents sérieux : Alexis Laronze et Franck Roman.

Catégorie 12 ans : pas de chance pour Yannick Pucel qui chutait dans la demi-finale et voyait ainsi toutes ses chances s'envoler. Mauvaise fortune, de même, pour Eric Gassin avec une cinquième place, lui qui avait survolé ses 3 épreuves qualificatives. Mais grosse surprise en ce qui concerne le vainqueur : Olivier Bello, pratiquement anonyme jusqu'ici, réglait leur compte aux deux premiers du championnat de France : David Kastler et Fabrice Laronze. Pas moins !

13 ans. Chaude la catégorie 13 ans avec les 5 premiers du championnat en lice, hormis l'absence de marque pour cette finale parisienne de Christophe Gallardo. Dommage ! Yann Catel et Philippe Leleux, champions en titre, se livrèrent à une joute spectaculaire, oubliant proprement les autres concurrents. La palme revenant d'un souffle à ce dernier. Décidément, z'ont eu du mal à se faire respecter, les champions de France !

Chez les 14 ans Denis Citerne, après un départ canon, prenait quelques longueurs d'avance. Malheureusement, il s'envoyait en l'air (!) sur la double bosse située après le deuxième virage. Heureuse aubaine pour les autres qui n'en demandaient pas tant. Et en particulier pour Luc Koelher qui glanait les fruits de ce « wipe out ». A signaler l'absence du Provençal Serge Géant qui aurait certainement eu son mot à dire...

Deux bicrossers de choix manquaient à l'appel dans la catégorie 15 ans : Thierry Fritz et Yves Yvernogeu. C'est Xavier Redois qui mettait tout le monde d'accord, dans un style aussi efficace que spectaculaire. 8^e place décevante pour Eric de Lijster qui pouvait espérer mieux.

Chez les 16 ans, Jérôme Richard écarté de la finale, le duel farouche attendu entre Eric Pariset et Stéphane Colley eut bien lieu. Stéphane arrachant la victoire, non sans mal. Dommage que Jean-Luc Ferré, n'ayant participé qu'à deux épreuves qualificatives, n'est pu venir se mêler à cette lutte (de titans). A déplorer aussi, dans cette classe, l'absence de Fabien Slifirski.

Chez les gentlemen (+ de 25 ans), avec un classement effectué sur 3 manches, c'est Jean-Claude Walilko qui montait sur la plus haute marche du podium, devant le « bretonnant » Edouard Cordier.

Enfin en catégorie... Ah non, excusez-moi, y'en a plus !

Voilà, nos bicrossers sont sacrés et nul doute qu'ils assumeront cette distinction en 83. Heureuse initiative, en vérité, que ce trophée organisé par la firme de Pantin qui a su, fait rarissime, prendre le train en marche et le mener à destination. Bravo donc à Motobécane-Lois, à l'AFB, et aux divers clubs d'accueil. Il ne reste plus qu'à espérer la reconduction de ce trophée l'année prochaine. En tout cas, il n'est pas trop tôt pour s'entraîner ferme dans cette perspective...

L'organisation !

Parfaite. Mais toujours à déplorer ce petit manque d'information sur le déroulement des courses. Exemple : c'est à la fin de la finale 16 ans que l'on apprend qu'il n'y avait pas de finale gentlemen. Il n'est certainement pas facile de détailler. Mais pour l'intérêt des spectateurs, un petit effort serait le bienvenu.

Classements

Catégorie 6 ans et moins (10 engagés)

1. Villet Benoît (B.C. Grenoble) ; 2. Kronberger Michaël (B.C. Vallée de la Bruche) ; 3. Schreiner Fanny (B.C. Vandœuvre) ; 4. Genin Atoine (B.C. Roissy-en-Brie) ; 5. Lalli Julien (B.C. Vallée de la Bruche) ; 6. Michaud Michaël (B.C. Chalonais) ; 7. Sarron Sébastien (B.C. Auvergne) ; 8. Legrand Erika (B.C. Ile-de-France)

Catégorie 7 ans (7 engagés)

1. Rimasson Eddy (B.C. Vern-sur-Seiche) ; 2. Zavitnik Olivier (B.C. Ile-de-France) ; 3. Gouffignat Gérard (B.C. Auvergne) ; 4. Clément Jérôme (B.C. Cavaillon) ; 5. Herrmann Céline (B.C. Altkirch) ; 6. Selva Philippe (B.C. Vallée de la Bruche) ; 7. Montagard Fabrice (B.C. Cavaillon)

Catégorie 8 ans (9 engagés)

1. Valero Franck (B.C. Evasion - Védène) ; 2. Toussenet Christian (B.C. Norroy) ; 3. Walilko Yannick (B.C. Auvergne) ; 4. Brondello Frédéric (B.C. Auvergne) ; 5. Grenon Raphaël (B.C. Ducs de Bourgogne) ; 6. Gouffignat Frédéric (B.C. Norroy) ; 7. Selva Christine (B.C. Vallée de la Bruche) ; 8. Billon Virginie (B.C. Ile-de-France)

Catégorie 9 ans (18 engagés)

1. Ferrat Jérôme (B.C. Ile-de-France) ; 2. Catel Carl (B.C. Ile-de-France) ; 3. Mosnier Cyril (B.C. Auvergne) ; 4. Panetier Bruno (B.C. Mours) ; 5. Beraud Stéphane (B.C. Auvergne) ; 6. Redois David (Machecoul) ; 7. Rayne William (B.C. Cavaillon) ; 8. Villet Laurent (B.C. Grenoble)

Catégorie 10 ans (12 engagés)

1. Prospéro Manuel (B.C. Pays d'Apt) ; 2. Cassan Frédéric (B.C. Pays d'Apt) ; 3. Robleda Xavier (B.C. Béziers) ; 4. Andrieux Emmanuel (B.C. Norroy) ; 5. Herrmann Christophe (B.C. Altkirch) ; 6. Chalat Robert (B.C. Ile-de-France) ; 7. Richer Véronique (B.C. Vallée-de-la-Bruche) ; 8. Rigaut Fabrice (B.C. Ile-de-France)

Catégorie 11 ans (20 engagés)

1. Tourniaire David (B.C. Mours) ; 2. Grillet Sylvain (B.C. Bourgogne) ; 3. Laronze Alexis (B.C. Bourgogne) ; 4. Roman Franck (B.C. Cavaillon) ; 5. Habrard Christophe (B.C. Mours) ; 6. Wurcker Xavier (B.C. Saint-Leu) ; 7. Vancina Franck (B.C. Saint-Leu) ; 8. Stermann Richard (B.C. Normandy)

Catégorie 12 ans (26 engagés)

1. Bello Olivier (B.C. Norroy) ; 2. Kastler David (B.C. Vallée de la Bruche) ; 3. Laronze Fabrice (B.C. Bourgogne) ; 4. Gautheron Sylvain (B.C. Roissy-en-Brie) ; 5. Gassin Eric (B.C. Pays d'Apt) ; 6. Rodriguez Emmanuel (B.C. Saint-Priest) ; 7. Valle Nicolas (B.C. Ile-de-France) ; 8. Deshons Stéphane (B.C. Roissy-en-Brie)

Catégorie 13 ans (23 engagés)

1. Leleux Philippe (B.C. Mours) ; 2. Catel Yann (B.C. Ile-de-France) ; 3. Bertin Fabrice (Machecoul) ; 4. Vicot Christophe (B.C. Pays-d'Apt) ; 5. Vicat Laurent (B.C. Mours) ; 7. Drouy François (B.C. Norroy) ; 8. Bussy Fabrice (Nevers)

Catégorie 14 ans (10 engagés)

1. Koehler Luc (B.C. Vallée de la Bruche) ; 2. Lebrun David (B.C. Ile-de-France) ; 3. Gahaignon Bertrand (B.C. Brest) ; 4. Citerne Denis (B.C. Auvergne) ; 5. Cornu Frédéric (B.C. Nevers) ; 6. Petoud Franck (B.C. Ile-de-France) ; 7. Carayon Michel (B.C. Béziers) ; 8. Payot Luc-Jean (B.C. Mours)

Catégorie 15 ans (11 engagés)

1. Redois Xavier (B.C. Machecoul) ; 2. Lalli J. François (B.C. Vallée de la Bruche) ; 3. Courbis Hervé (B.C. Mours) ; 4. Rognan Claude (B.C. Norroy) ; 5. Amari Laurent (B.C. Ile-de-France) ; 6. Guillen Lionnel (B.C. Pays d'Apt) ; 7. Maringer William (Strasbourg) ; 8. De Lijster Eric (B.C. Ile-de-France)

Catégorie 16 ans et plus (10 engagés)

1. Colley Stéphane (B.C. Lure) ; 2. Pariset Eric (B.C. Norroy) ; 3. Juven Pascal (B.C. Mours) ; 4. De Lijster Jacobus (B.C. Ile-de-France) ; 5. Delabost Alain (B.C. Normandy) ; 6. Marion Claude ; 7. Boulanger Eric (B.C. Normandy) ; 8. Allegre Thierry (B.C. Auvergne)

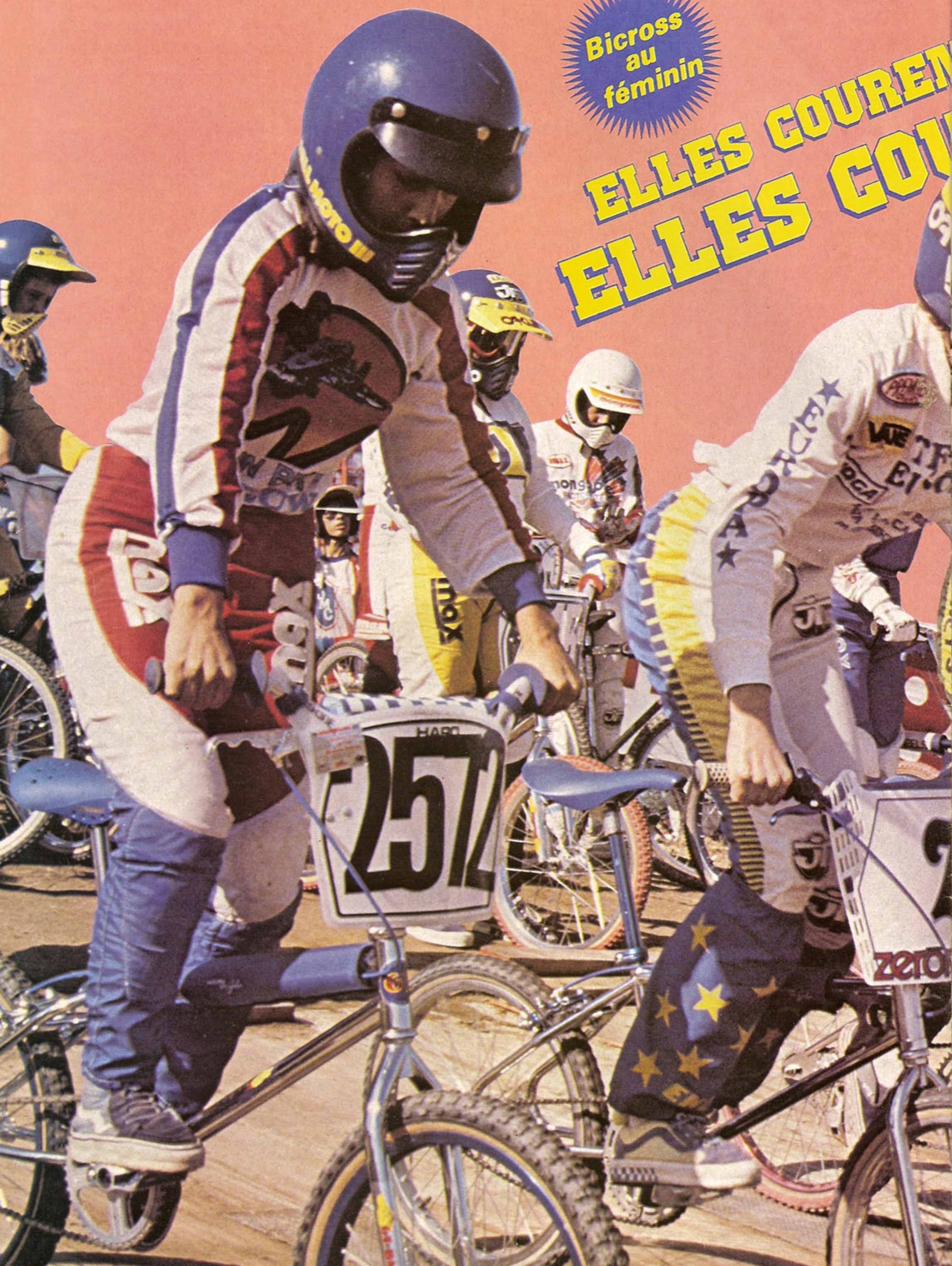
Catégorie 25 ans et plus (8 engagés)

1. Walilko J. Claude (B.C. Auvergne) ; 2. Cordier Edouard (B.C. Rennais) ; 3. Maddalon Régis (B.C. Norroy) ; 4. Herrmann Daniel (B.C. Altkirch) ; 5. Lamouret Patrick (B.C. Meaux) ; 6. Legrand Patrick (B.C. Ile-de-France) ; 7. Billon Sylvain (B.C. Ile-de-France) ; 8. Roger Patrice (B.C. Ile-de-France)



Bicross
au
féminin

ELLES COUREN
ELLES COU



...T. ...RENT. LES GIRLS...

Là-bas, on les appelle les « Powder Puff » ou les « girls », ici on les nomme les féminines? les bicrosseuses ou encore les bicross-girls. Aux USA, les « Powder Puff » sont quelques milliers ; en France, elles ne sont encore que quelques dizaines. Mais nos bicrosseuses ont en commun avec les BMX girls américaines une farouche volonté de vaincre, de s'imposer, démontrant ainsi que d'un côté comme de l'autre de l'Atlantique, le bicrossing est aussi l'affaire des filles !



Nadège Grillet en pleine action dans le G.P. de France à Altkirch. Dans ce championnat de France 7 ans, elle a tenu tête à de nombreux « boys », en particulier au futur champion Rudy Nicolas...



La « redoutable Valérie », Huber dans ses œuvres ! Deux titres de championne de France à son palmarès, mais aussi une remarquable prestation au championnat du Monde 82 à Dayton : médaille de bronze en finale « Epertes 10 ans » !

Mini pin-up en tenue ; Ça vous fait une sacrée silhouette un ensemble bicross, n'est-il point vrai Melle Fanny Imbert ?



« Le BMX exige un cœur solide, du nerf et des jambes puissantes, autant de qualités qu'une fille sportive partage à égalité avec les garçons », affirme Andréa Cargle, jeune pilote de 13 ans, native de Dayton, dans l'Ohio. Elle sait de quoi elle parle, Andréa, cette fille de couleur déjà « Grand National championne » et deux fois n° 1 dans l'Ohio et le championnat national US catégorie 12-13 ans. Cela lui vaut de courir officiellement sous la casaque jaune et bleu de la firme G.T. comme Mister Gregg Hill lui-même !

En vérité, toutes les pratiquantes que nous avons rencontrées ne semblent pas éprouver le moindre complexe à participer aux compétitions de bicrossing, cela bien qu'elles soient en nombre nettement inférieur à celui de leurs adversaires mâles. « En fait, explique une autre Américaine, le BMX est un sport neuf. Ici, en Californie, on a tout de suite aperçu des filles sur la ligne de départ, parmi les garçons. Ainsi cela nous a évité de voir ce sport devenir une activité spécifiquement masculine ! ». Il est vrai que les filles sont très bien accueillies dans le monde du bicross. Ce n'est pas comme dans le motocross où les quelques participantes de sexe féminin sont dévisagées comme des bêtes curieuses. Nul sexisme en revanche dans le vélo-cross. D'autant que des « Powder Puff » (traduisez les houpettes à poudre) ne sont pas les dernières à passer la ligne d'arrivée. Qui ne connaît la Française Valérie Huber ? Cette Alsacienne de 12 ans est animée d'une volonté admirable. Pilote officielle Peugeot, elle possède déjà deux titres nationaux à son actif. Qui plus est, elle reste très brillante dans les courses mixtes face à des adversaires souvent plus avantagés sur le plan musculaire. De surcroît, Valérie a donné à tous une splendide leçon de courage. En effet, en 1981, elle était très sérieusement blessée à la mâchoire à la suite d'une chute durant le championnat du monde aux USA. A peine

sortie de l'hôpital, on la retrouvait en selle pour repartir à la conquête d'un autre titre. Et, un peu plus tard, toujours en championnat du monde aux USA, à Dayton, Valérie s'est octroyée une belle 3^e place en finale. Parmi les concurrentes Experts s'il vous plaît !

Exemple à suivre

A l'évidence, Valérie Huber est la figure de proue du bicross féminin français. Son exemple a fait des émules et, désormais, elles sont déjà quelques dizaines à s'aligner à travers l'hexagone dans les diverses compétitions organisées ici ou là. Ainsi en va-t-il de Nadège Grillet. A huit ans, elle possède déjà beaucoup de style et un solide coup de jarret. Mieux : dans le championnat de France catégorie 7 ans, elle a imposé sa loi à de nombreux garçons, échouant de peu pour la capture de la couronne, derrière Rudy Nicolas. En course, ses adversaires, qu'ils soient garçons ou filles, n'aperçoivent le plus souvent d'elle que ses fesses joliment moulées dans son pantalon bicross... Aux USA, compte tenu du nombre élevé de jeunes filles adeptes du bicrossing, celles-ci ne concourent qu'entre elles, en fonction de leur catégorie d'âge. Il existe deux classes : novices et experts. En France, nos pionnières du bicross féminin ne sont que rarement en effectif suffisant pour former une catégorie homogène. Elles doivent alors affronter leurs petits copains ! « C'est pareil dans l'Ohio, nous apprend Andréa Cargle, nous ne sommes qu'une centaine de filles, alors très souvent, je cours avec les gars. Mais c'est bien, car cela me force à rouler à un rythme plus élevé. De plus, j'apprends à attaquer davantage car les garçons sont plus violents, plus vicieux ! ». Tiens, y aurait-il un cochon qui sommeille dans chaque bicrosser ? En tout cas, Valérie Huber lui fait écho : « Quand on court avec les garçons, ils ne nous

font pas de cadeaux, mais on améliore vite la cadence ! ». Valérie avoue d'ailleurs

aimer courir indifféremment avec des garçons ou des filles. Une chose est certaine, le bicross féminin est généralement moins violent que celui des garçons. Sur leurs engins, les filles pilotent davantage en finesse. Elles ont, en principe, un comportement plus fair-play à l'égard de leurs rivales. Cela n'empêche pas de voir parfois de sacrées bagarres. Ainsi, lors du G.P. des USA, la plupart des finales féminines ont été émaillées de fracassantes chutes collectives. On ne se fait pas toujours de cadeaux pour gagner ! Pour l'instant, en France, nous n'avons pas encore de ces grandes filles de plus de 14 ans comme on en voit aux USA ou en Hollande, mais toutes les jeunes « Powder Puff » que nous voyons sur nos circuits vont grandir. Dans quelques années les Valérie Huber et autres Laurence Caminada auront poussé, elles devraient alors constituer les plus charmantes ambassadrices du bicross féminin.

Et si vous êtes une jeune fille, n'hésitez pas à enfourcher votre bicross pour rejoindre, sur les circuits, les Muriel Maumier, Fanny Schriener ou Erika Legrand. Tous les bicrossers vous réserveront le meilleur accueil. Il faut savoir en effet que les spécialistes sportifs considèrent que le bicrossing est une activité parfaitement compatible avec les moyens physiques du sexe féminin. Il n'exige pas une trop forte constitution car les courses sont en fait des sprints de 30 ou 40 secondes. Au contraire, il réclame du souffle, du jarret, de la souplesse, mais aussi des réflexes, de la finesse, beaucoup de coordination dans les mouvements ; des qualités largement possédées par les « girls ». A l'évidence, dans quelques années, lorsque le bicross masculin et féminin auront pris leur essor, nous relaterons peut-être une belle histoire commençant comme ceci : ils se sont connus en course, ils se sont plu, et ils eurent beaucoup de petits bicrossers !...

DANIEL GOLDE



201

Hauteur 355, renforcé à bras oscillant et amortisseur « Type Cantilever ». Patte de P-B AR, gousset de renfort rigide type CROSS
CROSS en plastique blanc
CROSS avec renfort en V.
CROSS rouge
à freins tambour 70
teinte or de 16 x 1,1, 28 trous
triangles de 20 x 2,125
20 dents
dural réglable
4 000.



1. 2. 3.

3083F

PEDALES	Suntour	210 F	
MKS 1/2 ou 9/16	185 F		
Shimano	225 F		
Acier 1/2	80 F	SELLES	
Sakae	120 F	Royal	52 F
		Kashimax	110 F
GUIDONS			
Acier	90 F	POIGNEES (la paire)	
Alu	215 F	Mousse	28 F
		Imitation Oakley	42 F
POTENCES		A'me	52 F
Acier	120 F		

301

MOTO

MA 2 1 1 A B



401

MOTEXA

Hauteur 320, CROSS, rigide, renforcé
CROSS, rigide TRX, chromée entièrement
« HATTA » MX N°2
manivelles de 170, pas BSC, emmanchement
carré.
plateau de 44 dents BMX NERVAR
CROSS alliage léger, SAKAE MP 464 RD
CROSS avec renfort en V, POLIGON
104 16 MXRD, teinte rouge
CROSS BMX, rouge, sans chariot.
Ø 22,2 lg 300, LAPRADE SR
SAKAE en alliage.
AR en alliage tirage latéral WEINMANN 1000,
levier CHANG STAR 135 A (v) MX anodisé
rouge.
AV MAILLARD BMX en alliage, AR HELICOS-
PORT BMX en alliage.
HELICOSPORT 16 dents
en alliage de 20 x 1,75 ALESA 431 BMX.
avant CROSS à crampons 20 x 2,125 ; arrière
CROSS à crampon 20 x 1,75.
4 30.

DEVELOPPEMENT



LEARN OF BEDAI

CASQUES 220 F

cherries, 0310

IN FLOCK
■■■■■

Priv

Frais d'envoi

☐ CONTRE REMBOURSEMENT

NOËL BICROSSING DANS LE RESEAU MOTOBECANE



Bx 20. Modèle diffusion. Roues à rayons de 500 cross. Cadre émaillé jaune. **675 F. TTC.***

MOTOBECANE CHAMPION D'EUROPE DE BICROSSING.

MODELES COMPETITION :
(homologués Championnat de France
et compétitions internationales).

MX 120.

Roues de 20" (500). Cadre émaillé noir
irisé. Accessoires "teinte or".

995 F. TTC*

MX 152.

Roues de 20". Cadre émaillé bleu nuit.
Accessoires en alliage léger, anodisé
rouge.

1.460 F. TTC*

MX 152. (Champion d'Europe).
Equipe le team MOTOBECANE-LOÏS.
Roues de 20". Cadre au chrome
molybdène entièrement chromé.
Accessoires en dural forgé anodisé
bleu.

3.160 F. TTC*

DES EQUIPEMENTS BICROSSING.



Survêtement
bicrossing.



Pantalon
bicrossing.*



Casque
PROTEC.*



Gants
bicrossing.*



MOTOBECANE

*Prix maxima conseillé au 2.11.1982.

*EQUIPEMENT DU TEAM MOTOBECANE-LOÏS.

COURSES EN FRANCE

Le bicross chez les Auvergnats LE GRAND SOIR A ISSOIRE

Le bicross semble s'implanter en Auvergne. Si l'on en croit le succès qu'a obtenu la première course du Bicross club d'Issoire, organisée avec le concours du B.C. d'Auvergne emmené par son sympathique président M. Citerne... Ce furent en effet 70 coureurs qui purent s'affronter sur la piste issoirienne en ce dimanche après-midi inondé par... les rayons du soleil. Le club Number One Raleigh de Beaune, le B.C. Givors, le B.C. Chalon-sur-Saône, le B.C. Mauriac et le B.C. Clermont étaient représentés, ainsi, bien sûr, que le B.C. Issoire, dont les coureurs ont été impressionnés par l'expérience et le professionnalisme dont a fait preuve le team Number One de Beaune... L'AFB était présente sur le circuit avec Bernard Nicolas qui n'a pas ménagé ses efforts pour conseiller les membres du B.C. Issoire. Le coup d'envoi des compétitions était donné à 14 heures par le maire d'Issoire. Reader, ready ? Go ! Et la catégorie 6 ans allait

voir la domination du Clermontois Sébastien Saron devant Olivier Croigex. En 7 ans, Nicolas Rudy de Number One s'impose devant le coureur de l'U.S.I., Vincent Rougeron. En 8 ans, Frédéric Brandello (B.C. Auvergne) dominait la course. En 10 ans, Ronald Austrin faisait briller les couleurs d'Issoire en montant sur la plus haute marche du podium. Bellang s'imposait en 9 ans, ainsi que Pasternak en catégorie 11 ans. Nicolas Mutin l'emporte en 12 ans et Thierry Resmond en 13 ans devant le spectaculaire William Véro du B.C. Issoire... Delarche, champion de France sortant, l'emportait haut la main en 14 ans, et son compagnon d'écurie Vuillemot faisait honneur à son titre en s'imposant de manière spectaculaire en 15 ans devant Philippe Piot. Tout le monde est reparti le soir dans ses foyers, les uns contents de leurs courses, les autres contents d'avoir assisté à de belles empoignades et heureux d'avoir découvert un nouveau sport haut en couleur et écologique... Malgré quelques erreurs dans l'organisation (parking, remise des prix), le jeune B.C. Issoire n'a pas manqué son entrée dans le petit monde du bicross et parle d'organiser (mais chut...) l'an prochain une manifestation d'importance internationale... Wait and see... (Correspondance spéciale de Patrick Guillot)

1^{ère} COURSE A MANOSQUE

C'est le dimanche 3 octobre que le Bicross club de Manosque, sous la houlette de son président, Patrick Sapin, organisait sa première épreuve de cross sur le circuit du Chemin d'Argile. Pour ne pas faillir à la tradition, il a fait chaud, très chaud, toute cette journée d'automne. Le public, très sportif et nombreux, a pu suivre les empoignades acharnées des coureurs venus surtout du Sud-Est et du littoral. Pour une première sans grande publicité et regroupant seulement quelques clubs, ils étaient quand même 112 engagés. Parmi les vainqueurs, on retrouve des noms qui commencent à revenir souvent en tête des hits parades du bi-crossing. C'est le cas de Benoît Villet et de son frère Laurent. C'est aussi le cas de Fred Cassan et de tous ses copains du club d'Apt qui recevra la première épreuve du championnat de France 1983. Nous communiquons ci-dessous la liste des 3 premiers de chaque catégorie :

6 ans : Benoît Villet, Fanny Sapin, Olivier Amoureux.
7 ans : David Rey, Jérôme Clément, Fabrice Montagard.
8 ans : Benjamin Olivier, Frédéric Schneider, François Bruno.



Frédéric Cassan, sous le soleil de Manosque franchit une fois de plus l'arrivée en vainqueur.

9 ans : Laurent Villet, Alain Michalet, William Rayne.
10 ans : Frédéric Cassan, Olivier Clerici, Manuel Prospero.
11 ans : Frank Roman, Christophe Freani, Jean-François Cataneo.
12 ans : Eric Bertolotto, Eric Gassin, Bruno Chaballier.
13 ans : Christophe Vico, Christophe Gallardo, Rémi Martin.
14 ans : Hughes Decarnin, Michael Carrayon, Yves Beeuwsaert.
15 ans : Lionel Guillen, Michel Saunier, David Gurle.
16 ans : Philippe Nicolas. Courait avec les 15 ans.
+ 25 ans : Patrick Sapin, Gilbert Francke, Jean-Pierre Vormbrok.

LES CHAMPIONS RÉCOMPENSÉS

Bien sympathique cérémonie que celle qui réunissait en ce samedi 9 octobre les champions de France 1982 et leurs dauphins. Il faut rappeler que des trophées devaient récompenser les champions de France au terme de la dernière épreuve qui se déroulait à Gruissan le 8 août dernier. Horreur, malheur, le jour de la course vint et des trophées point. Oubliés en Espagne. Pourquoi en Espagne ? Parce qu'ils étaient offerts par la firme Beistegui Hermanos qui, comme chacun sait, est établie à Vittoria au Pays basque espagnol et qui devait les faire acheminer jusqu'à Gruissan. Qu'à cela ne tienne. On organisera une petite fête un peu plus officielle. D'ailleurs, à Gruissan, les circonstances ne se prêtaient guère à ce genre de cérémonie. D'abord parce que beaucoup d'« officiels » étaient absents et d'autre part parce qu'il était difficile de tenir debout le temps d'une photo qui marquerait à jamais, le souvenir impérissable d'un moment inoubliable pour 11 bicross boys, tant le vent était violent. Ouf ! Alors « on a fait ça » à Volnay, tout près de Beaune, région assez centrale et aussi parce que, le lendemain, se tenait le congrès annuel de l'AFB dans le même lieu. D'une pierre deux coups. Tout le monde s'était fait très beau. On remarquait la présence, outre des 3 premiers par catégorie du championnat et de leurs parents, de nombreuses personnalités. Le député de la Côte d'Or et sa suite, l'adjoint au maire de Beaune, responsable des sports, un pionnier du BMX en France pour l'aide qu'il a apportée au Bicross club de Bourgogne, premier club de France. Etaient également présents les responsables commerciaux des firmes B.H. et Motobécane. Le rideau est tombé après le traditionnel discours du président Raymond Imbert sur les onze magnifiques trophées, mais aussi sur les médailles d'argent et de bronze des deuxièmes et troisièmes. Il faut remercier Beistegui Hermanos et surtout son sympathique directeur commercial, M. Brian Montgomery, pour ces récompenses et aussi pour l'action menée tout au long de cette saison sportive sous toutes ses formes. Remercions également les firmes qui ont apporté leur concours en participant à la réussite de cette soirée. Le président en fut très ému. Un copieux buffet termina cette soirée dans l'allégresse générale. Et comme dirait qui vous savez : « A l'an prochain, si vous le voulez bien ».

René Nicolas

C'est autour d'un tonneau de vin (région oblige) qu'a lieu la remise des prix aux Champions de France 1982. On reconnaît de gauche à droite, Christophe Emotte, Rudy Nicolas, Christophe Delarche, Fabrice Perez, Frédéric Cassan, Christophe Bellang, Olivier Munsch, Philippe Hinault, Claude Vuillemot, Philippe Leleu et David Kastler. Derrière Claude Vuillemot, Jean-Luc Ferré, Champion d'Europe 16 ans et plus junior. Les magnifiques trophées étaient remis par Biestegui Hermanos représenté par son directeur commercial, M. Brian Montgomery, celui qui regarde Olivier Munsch d'un air intéressé.



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.) « Avant le 5 du Mois pour parution du 20 du même Mois. » 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

Vds vélo cross Motobéc. MX 20 et vélo chopper Phantom 4. Tél. : 642.63.01.

Vds bic., TBE, susp. AV. AR, 3 vi, 500 F. (20) 91.81.60.

Vds MX 15, avril 82, TBE, 1 000 F. Tél. : 483.32.40.

Vds vélo MX 31 Motobécane, état neuf. Tél. : 534.33.60.

Vds bicross état neuf. Tél. : 486.48.16.

Vds bicross compét., TB état, tr. classe, 800 F. 734.47.97.

ACCESSOIRES

A vendre équipement de cross : bottes, pantalons, gants, neuf. Tél. : 739.88.49, après 18 h.

A vendre blouson cuir. Tél. : 739.88.49.

Vends cadre et fourche MX 15, jamais servi, neuf, cadre. 490 F, fourche 180 F. Tél. : 16 (75) 51.11.54, après 20 h.

ACHATS

Cherche vélo femme adulte, bas prix. Demander Nane. Moto Revue. 200.22.07.

DIVERS

Vends Ford transit rehaussé 1977, embrayage à revoir, 6 000 F. Tél. : 200.94.60.

Vends Vespa 80 cm³, état neuf (1 300 km), couleur bleu marine, modèle 81,

3 200 F. Tél. : 200.22.07, poste 126 ou le soir au 415.32.11.

Vends camionnette Peugeot, Type D4BD, moteur Diesel Indenor, 7 CV, carrosserie à revoir, 3 000 F. Tél. : 200.94.60.

Constructeur français de vélos BMX cherche revendeurs et représentants. MX France, 5, rue des Lilas, 31520 Ramonville. Tél. : (61) 75.62.25, Tx 52.16.44.

Pour les amateurs de vélo trial : le livre Gilles Burgat « Le trial », en vente, 75 F + 12,10 F port. Ecrire Editions Loisirs Sports, 11, rue de la Forêt, 45120 Cépoy.

Moins de 500 F

Vds éqipt bicross Bufalo T.38, neuf, 300 F. 757.95.18.

Vds MX 10, fév. 82, 482 F. Tél. : 955.42.37, après 18 h.

de 1 000 à 2 000 F

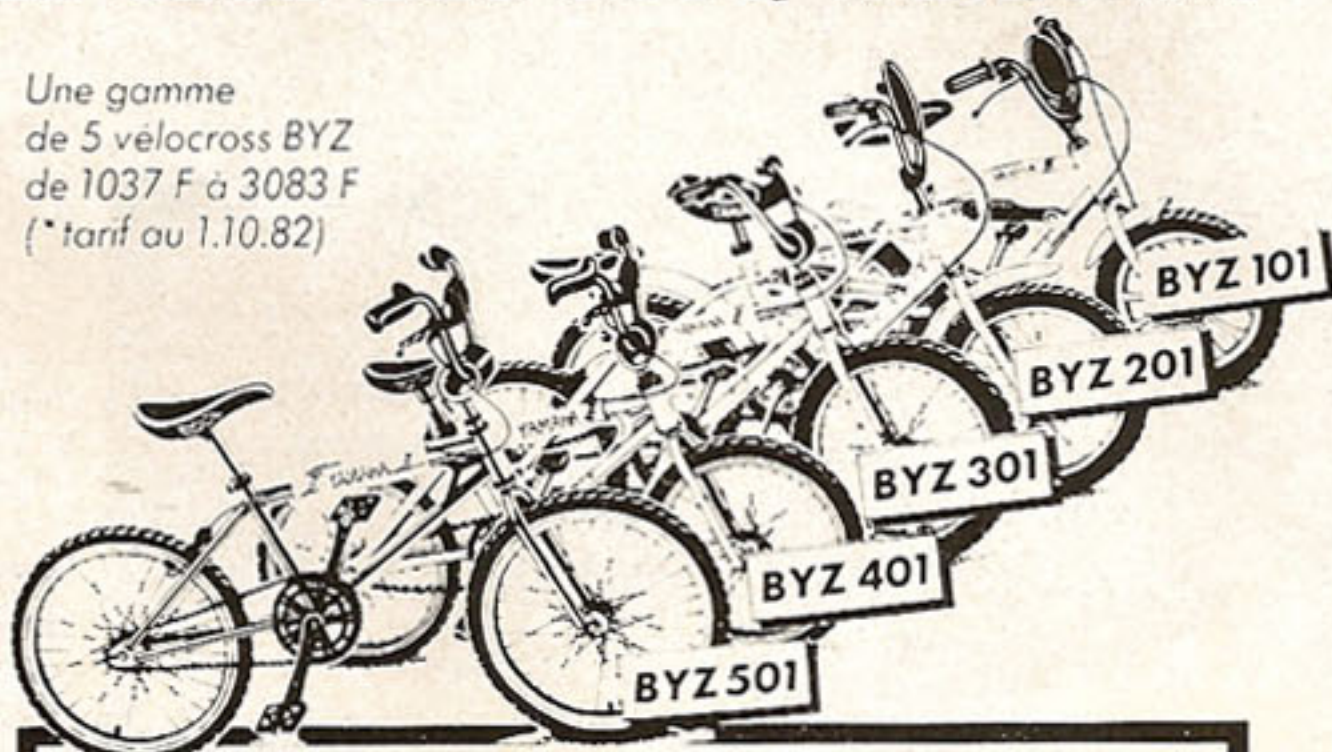
Vds bicross Red Line, éqipt compétition, état neuf, 1 800 F. Tél. : (67) 32.14.65.

Vends MX 15, neuf, sous garantie, 1 200 F. Tél. : (98) 55.07.47.

Vends Bicross Red Line, équipé jantes Araya, pédalier monobloc acier, état neuf env., 10 kg, 1 800 F. Tél. : 80 bu. : 52.22.30. - Do. : 22.61.12. Région Beaune, Côte d'Or.

UN NOËL INOUBLIABLE? LE CLUB DES CINQ YAMAHA.

Une gamme
de 5 vélocross BYZ
de 1037 F à 3083 F
(*tarif au 1.10.82)



Documentation sur simple demande chez :

PATRICK PONS ETOILE

22, av. de la Grande-Armée - 75017 Paris - Tél. 380.34.18

PATRICK PONS ROQUETTE

133, rue de la Roquette - 75011 Paris - Tél. 379.88.50



RUBRIQUE :

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

FREJUS

Les «RICAINS» tremblent: la 2^{EME} génération SUPER X débarque!

Représentant en France :
Bernard METZGER.
Tél. : (91) 73.27.61 ou 73.54.34.

3 distributeurs en France :
— Région Sud-Est - Sud-Ouest
Racing Star Equipement
97, av. Abel-Sarnette
84300 Cavaillon - (90) 71.14.83

— Région Centre
Coutard Moto Week-End
61, rue Smith
69002 Lyon - (7) 892.87.94.

— Région Nord
GRD
5, chemin des 22 Arpents
93220 Gagny - (1) 302.84.00.

FREJUS



5 modèles disponibles

Les aventures de BIBI CROSSE

scénario et illustration: E. DRISSI



bulletin d'abonnement

à adresser à



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

Veuillez m'abonner à « BICROSS MAGAZINE » à partir du prochain numéro.
Ci-joint, mon règlement pour : ☐ un abonnement de 1 an (12 numéros).

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

Versement: ☐ Mandat.

☐ chèque bancaire à l'ordre de « BICROSS MAGAZINE » ☐ C.C.P. 1159-15 Paris

M^{me} ☐ RESERVE AUX NOUVEAUX ABONNES

A remplir très lisiblement en majuscules

M^{lle} ☐ Nom Prénom

M. ☐ Adresse

Code Postal Ville (Pays)

Cadre réservé au secrétariat

Tab Tev 1^{er} num Prix

LES PREMIERES YAMAHA QUI NE MARCHENT PAS A L'ESSENCE, MAIS AU MUSCLE.



YAMAHA, la marque de motos 32 fois championne du monde, lance les vélocross BYZ, les nouvelles bêtes de tout-terrain.

Super équipés et super musclés, les 5 YAMAHA BYZ sont bien les dignes héritiers des célèbres motos de cross YAMAHA YZ. Avec de telles performances, les champions de demain ne vont pas manquer de s'entraîner dès aujourd'hui à leur sport favori. Et cela sans moteur et sans permis, car sur un BYZ YAMAHA, la traction c'est vous ! Alors, précipitez-vous chez votre concessionnaire YAMAHA, sautez en selle et allez courir les bosses, les dévers et les ornières.

Au guidon de votre première YAMAHA, l'attraction c'est vous !

Gamme BYZ : BYZ 101 -
BYZ 201 - BYZ 301 - BYZ 401 - BYZ 501.



YAMAHA

32 titres de Champion du Monde.
Champion du monde motocross 250 cc 1982