

BICROSS

8F.n°7. MARS. 83

60FB 3,50FS

3 POSTERS

ESSAI : Scorpion super team

Tous les clubs

Technique bicross

80 F = 1 disque $\frac{1}{2}$ de rock

80 F = 4 places de ciné

80 F = 40 mètres
de guimauve

mieux encore!

80 F = 12 MOIS DE

ABONNEZ-VOUS!



BICROSS
MAGAZINE

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

BICROSS
MAGAZINE

15-17, quai de l'Oise
75019 Paris

Veuillez m'abonner à « BICROSS MAGAZINE » à partir du prochain numéro
un abonnement de 1 an (12 numéros)

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

Ci-joint, mon règlement par

☐ C.C.P. 1159-15 Paris

☐ Mandat

☐ chèque bancaire à l'ordre de « BICROSS MAGAZINE »

Supplément pour envoi avion : nous consulter.

A remplir très lisiblement en majuscules

Mme ☐
Mlle ☐
M ☐

☐ Nom

☐ Adresse

Prénom

Code postal

Ville Pays

Cadre réservé au secrétariat

Tab

Pns

Prix

SOMMAIRE

Paraît le 20 de chaque mois

Courrier des lecteurs 4

Infos bicross 6

Essai : Scorpion Super Team 8

Qui s'y frotte s'y pique. Oui, car notre dernier essai concerne un engin américain ultra élaboré qui a littéralement enfiévré notre essayeur. Un essai à lire avec des pincettes.

Clubs de bicross : toutes les adresses 14

Fiche bicross 25

Technique : B-A-BA du Bicrossing 27

Un bicross normal, blanc, est composé d'une bonne centaine de pièces différentes. Cela va du guidon aux manivelles en passant par les moyeux. Il est temps de reprendre nos leçons techniques avec le chapitre n° 2 qui vous décrit en détail les termes techniques employés en bicross.

Reportage : Trial Indoor à Beaune 32

Comme le vin, le vélo-trial aime retrouver une douce température ambiante. C'était le cas à Beaune lors du 3^e trial indoor organisé en janvier.

Sport : les courses en France ! 36

Petites annonces gratuites 38

Merci monsieur le maire !

Comme vous le savez certainement si vous écoutez la radio ou si vous zieutez la télé, nous sommes entrés en campagne électorale. Pour élire qui ? Les nouveaux conseils municipaux, bravo élève Podaran ! Donc, dans chacune de vos communes, de la plus petite comme Triffouilli-les-Haricots à la plus vaste comme Castelnau-les-Poireaux, des hommes, des femmes, vont briguer les suffrages de leurs concitoyens. Quel rapport avec le bicross, ce cours d'éducation civique ? C'est simple. Dans la majorité des cas, c'est la municipalité d'une localité qui prend la décision de créer un équipement tel un circuit de bicross. Si vous voulez voir naître un terrain dans votre bourgade ou votre ville, c'est le moment rêvé pour agir. Faites intervenir vos parents, adressez des lettres aux candidats, faites un battage de tous les diables pour sensibiliser les élus — et les futurs élus — au problème du bicross. Pour être élus, certains politiciens sont prêts à faire les plus folles promesses. Par exemple de construire un circuit de bicross. Mieux : de temps en temps, il arrive que l'un d'eux tienne ses promesses. Alors à vous de jouer !



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. Chailal
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
Tél : 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 Houlmann
Abonnements : Monique Deréard
Petites Annonces : Véronique
Abonnement 1 an ou 12 numéros : 80 F (étranger : 140 F).
Commission paritaire : N° 64668
Dépôt légal : 4^e trimestre 1982.

Le facteur bicross

« Bicross Mag Sauce US »

Je m'appelle Arnaud Sireix, j'ai 13 ans et demi et j'habite Riedisheim, petite ville à proximité de la ville de Rixheim où je suis licencié. Je cours sur Proto Cinelli. Je vous écris cette lettre car j'ai plusieurs idées et suggestions à vous donner. Mais tout d'abord, toute la famille vous remercie et a apprécié toutes les choses que vous avez écrites sur les Cinelli et nous-mêmes. Je vous écris aussi pour vous féliciter de votre magazine, il est comme on dit « super » et largement à la hauteur des magazines américains comme « BMX Plus », « BMX Action » et « Total BMX », avec peut-être un peu moins de pages, mais je pense que cela va venir, d'autant plus que *Bicross Magazine* a des pages en couleurs déjà, et ce n'est qu'un début !

Mais je voulais aussi vous dire que pour votre numéro spécial « GP des USA », la première page où figure *Bicross Magazine* en bleu-blanc-rouge, ce serait très bien si cela pouvait rester, car après tout, la France est représentée par ces couleurs et l'effet est meilleur.

J'aimerais aussi que les prochains posters représentent l'Amérique, car je suis sûr que vous avez ramené de belles photos. Je ne critique pas les autres posters, car celui de « Doudou » est super. Mon frère Laurent vous remercie de son poster qui a été publié dans le numéro 3 du magazine.

Merci Arnaud de comparer *Bicross Magazine* aux meilleures revues U.S. ! Voilà qui réchauffe le cœur de toute notre rédaction. Certes, nous avons encore moins de pages qu'eux, mais nous sommes aussi moins cher. De plus, je peux t'assurer qu'à leur naissance ces revues n'étaient pas épaisses. Mieux : « *BMX Action* » ne sortait que tous les deux mois ! Bon, ceci dit, il est certain que si le succès de *Bicross Magazine* se confirme, nous augmentons la pagination.

La première page du numéro « Spécial U.S.A. » avec un titre reprenant la bannière étoilée américaine était un clin d'œil. Elle a été appréciée justement en raison de son originalité. Toutefois, elle est nettement moins lisible que notre titre habituel, c'est pourquoi nous en resterons au fond bleu, une couleur bien française, n'est-il pas ?

Quant aux posters, il en faut pour tous les goûts. Certains nous reprochent de montrer trop de pilotes américains, d'autres pas assez. Voilà pourquoi nous nous efforçons de trouver un juste milieu. Bonne chance en 83 à l'équipe Cinelli !

« Tonton side-car bicross »

Ça bouge, ici au Bicross club Bison-tin. Depuis au moins six mois « on » me serine, me torture, me tracasse pour que moi, l'oncle bricoleur, j'assemble, soude, attelle un panier sur un bicross. Mais c'est que j'ai déjà assez des motos à m'occuper moi ! Non mais... Notre dernier bricolage : une 348 attelée. Alors, là, mes neveux, il fallait les tenir ! « Tu vois, tu le fais avec une moto, pourquoi pas avec un bicross ? »

C'est que c'est dur 2 neveux : Sébastien, 13 ans, et son frère Cyrille, 14 ans, à fond dans le bicross. Dur, dur, même !

Et puis arrive la bombe, la goutte d'eau : *Bicross Magazine* n° 3 de novembre 82. « Regarde, tonton, « ils » ont fait un side. » Il n'en fallait pas plus. « Tonton, débrouille-toi avec la photo, on veut le même pour Noël. »

Alors je, ou plutôt « on » s'y est mis. A vous de juger du résultat ! Et j'en connais deux qui, s'ils ouvraient leur *Bicross Magazine* préféré et y voyaient, même en tout petit, leur super mais pas cher cadeau de Noël, seraient vraiment super contents et super ravis.

P.S. Les plans du side-car sont sur calque et disponibles en écrivant à Sébastien et Cyrille Alabouvette, 7, place Pasteur, 25000 Besançon.

P.S. II : Cyrille, le « singe » sur la photo vient hélas de se casser la jambe en bicross solo.

Georges Graziani, 6, route de Lyon, 25720 Beure.



Merci tonton ! Tout d'abord, nous voudrions souhaiter un prompt rétablissement à Cyril. Voilà ce qui arrive lorsque l'on fait le singe ailleurs que dans le panier !...

Nous félicitons le tonton pour sa gentillesse, son coup d'œil et sa compétence. A priori l'attelage semble tout à fait réussi et nous sommes heureux de publier ici les photos que nous a envoyées le constructeur. Amateurs de side-car bicross vous pouvez le contacter. Faites-vous passer pour ses « neveux d'Amérique ». Qui sait ? Il se laissera peut-être convaincre d'entreprendre une construction en petite série...

Fana de trois roues

Salut *Bicross*, je suis un fanatique de votre revue et je voudrais bien atteler un side-car sur mon bicross (MX 10 ou BX 20). Malheureusement, je n'ai pas de plan pour en construire un alors j'aimerais bien que vous m'en fassiez parvenir un ou que vous me donniez l'adresse d'un pilote qui en possède un. Je pense aussi que vous pourriez, dans un prochain numéro, faire un petit reportage sur les sides bicross. Merci d'avance et bravo pour votre magazine formidable.

Emmanuel Johel, 62, rue Paul-Faure, Mogneville, 60140 Liancourt.

Salut le fana du trois roues ! Le ciel t'a entendu puisque, comme tu peux le constater dans la lettre d'avant il vient à ton secours sous la forme de la missive de l'un de nos lecteurs qui a été contraint de jouer les apprentis-constructeurs de side-car bicross pour le compte de ses neveux. Comme toi, ceux-ci étaient fanas de side-car. Ils ont été exaucés. De plus, le « Tonton side-car bicross » propose d'envoyer une copie des plans de sa réalisation. Ecris-lui vite !

De 1 000 F à 3 000 F

Je m'appelle Dimitri Roland. J'ai 11 ans et j'aime le bicross. Je voudrais m'acheter un bicross de 1 000 à 3 000 F, que me conseillez-vous ? J'aimerais savoir les prix, et s'il existe en France des side-cars pour bicross. Si oui, la marque, le prix, l'adresse où on les trouve.

Dimitri Roland, Bazicourt, 60700 Pont-Saint-Maxence.

De 1 000 à 3 000 F ! Bigre Dimitri, tu nous poses un sacré problème. Te conseiller un bicross valant entre 1 000 à 3 000 F c'est pratiquement passer en revue la production mondiale. En effet, la majorité des vélos se trouve dans cette fourchette de prix. Alors pour simplifier nous te dirons qu'en bas de gamme, c'est-à-dire autour de 1 000 F, tu trouveras des vélos pour t'amuser et t'initier au bicrossing mais insuffisants pour gagner des courses. Autour de 1 500/1 600 F, ce sont les vélos pour commencer à courir des épreuves régionales ou nationales. Enfin, dans les 3 000 F, tu trouveras des engins comme les BYZ 501, MX 252, CPX 600, Pro Burner ou Scorpion Chrome-Team qui sont des engins ultra élaborés avec lesquels tu peux devenir champion de France, à condition de savoir pousser sur les manivelles. A 11 ans, nous te conseillons un engin de milieu de gamme, dans les 1 500 F. Par ailleurs, tu trouveras des renseignements sur le side-car dans cette même page, mais hélas, ce type de fabrication est artisanal et ne se trouve pas en vente dans le commerce.

Record du monde

Bonjour *Bicross Magazine*, la merveilleuse et la seule revue de bicrossing française. J'aimerais connaître la différence entre un MX 15 et un MX 152, et si le poids d'un monobloc est inférieur à un Shimano DX et quel est le record du monde en saut en longueur de bicross. Voilà, je ne veux pas vous ennuyer plus, et souhaite une bonne année et une longue vie à *Bicross Mag*.

Eric Minozzi, 18, rue des Garmonts, 92240 Malakoff.

Salut Eric. Dans la gamme Motobécane, le MX 152 est le successeur du MX 15. Mais il est désormais réalisé en France, avec des accessoires européens. Il n'a plus de changement de vitesse, le pédalier est maintenant en dural, tout comme les jantes. C'est un vélo qui, avec quelques aménagements mineurs, peut faire de la course, ce qui n'était pas le cas du MX 15. Par ailleurs, un pédalier monobloc est plus lourd qu'un ensemble dural, que ce soit un Shimano ou un Sakae. Quant au

record du monde de saut en longueur, nous ignorons sa distance. Aux U.S.A. quelques pilotes sautent trois voitures. En France, il n'y a pas de record homologué. Certains sautent une dizaine de mètres sans tremplin, d'autres vont bien plus loin avec tremplin. A notre avis, il doit être possible de franchir une vingtaine de mètres avec tremplin et piste d'atterrissage bien préparée. Si tu te sens d'attaque...

Clavettes et roue voilée

Je m'appelle Christophe, j'ai 14 ans et je suis passionné de bicrossing. J'achète régulièrement votre magazine et il me plaît beaucoup. J'aimerais savoir si je peux faire de la compétition avec un pédalier claveté. De plus, j'ai un copain qui m'a dit que je ne pouvais pas courir avec une roue voilée. Est-ce vrai ? Christophe Blanc, 18, rue Antoine-Fissard, 74700 Sallanches.

Christophe, nous ne pensons pas qu'un pédalier claveté puisse résister, en compétition, à tes jambes de 14 ans. Ce type d'équipement est acceptable sur un vélo de route, mais il est totalement inadapté à la compétition dès que le pilote pèse plus de 20 kilos. En revanche, les roues voilées ne sont pas expressément interdites en compétition, sinon il n'y aurait plus grand-monde au départ ! Attention toutefois ; il est déconseillé de nourrir des ambitions sportives lorsque les roues ont la forme d'une pomme de terre...

Vans et Red Line en soldes.

Je possède un Raleigh « Burner I », je voudrais savoir si c'est un bon vélo et si je peux courir à son guidon. Est-ce que je pourrais avoir sa fiche technique. Dans *Bicross Magazine* n° 5, une paire de vans, style 95 vaut 395 F, j'en ai acheté une paire au Surf Shop Hangar et elles ne m'ont coûté que 150 F. Dans ce même Surf Shop, il y avait un Red Line à 1 300 F. Pouvez-vous m'expliquer cela ?

Philippe Miranda, 16, rue Albert-1^{er}, 64200 Biarritz.

Ami Philippe, notre courrier abonde de lettres nous demandant notre avis sur tel ou tel bicross. Pour ce qui est de ton vélo en particulier, nous pouvons te répondre par l'affirmative. Toute la nouvelle gamme Raleigh est d'ailleurs très réussie. Mais il faut dire également qu'il est très difficile de répondre précisément à de telles questions. En effet, tous les bicross sont généralement aptes à courir. Nombreux sont ceux qui sont bons (en fonction de leur prix). En fait, les vraies questions concernant un vélo sont celles-ci : quelles sont ses qualités, ses défauts et « peut-on gagner des courses à son guidon » ? Mais là encore, il nous est difficile de répondre à chaque lettre. Nous n'avons pas le temps matériel de donner une consultation technique privée à chacun des lecteurs nous demandant notre avis sur tel ou tel modèle. En définitif, nous ne pouvons que vous renvoyer aux essais complets que nous publions dans nos colonnes.

Pour en revenir aux prix des Vans et du Red Line vendus à « Surf Shop Hangar », nous constatons que les prix sont libres en France. Certains commerçants préfèrent casser les prix pour vendre davantage. Attention quand



même : s'agit-il des mêmes chaussures ? D'autre part, nous sommes très surpris par le prix du Red Line, car il serait alors moins cher à Biarritz qu'à Los Angeles où il est construit ! A ce prix, tu peux en acheter une douzaine...

1,50 m et une gamelle

Je m'appelle Hervé, j'ai 14 ans et j'ai un MX 15 légèrement modifié. Avant de vous poser mes questions, je voudrais dire qu'avec mon bicross j'obtiens de très bons résultats. Au début, je n'étais pas très content car j'avais lu un match entre le MX 15 et le Super X. J'étais déçu, car d'après les essais, le MX 15 n'aboutissait pas à de bons résultats. J'ai voulu vous prouver le contraire. Comme vous le disiez, son empattement très court lui permet de dire son mot quand il faut effectuer des figures.

Mon record a été de 1,50 m. L'atterrissage, je l'ai fait sur le derrière car j'ai eu du mal à me redresser (il y a tout juste 3 mois que je fais du bicross, avant j'avais un vélo-cross à suspensions).

Pour en revenir à ma gamelle, le mal était vite oublié quand mes camarades m'ont montré la hauteur du saut.

Est-il vrai que la piste de Montélimar est une des plus belles de France ? Où peut-on se procurer le casque intégral tout-terrain Bell Moto III ? Je voudrais aussi savoir si beaucoup de jeunes lisent *Bicross Magazine*. Un bon conseil, amis lecteurs, si c'est la première fois que vous l'achetez, continuer ça vaut le coup d'œil !

Hervé Leydier, 25, impasse du Château, 26200 Montélimar.

Bonjour Hervé, nous sommes heureux d'apprendre que tu nous lis depuis le premier numéro et que tu continues. Un saut d'1,50 m au guidon d'un MX 15 c'est un beau résultat, mais vaut mieux, pour la santé du postérieur, essayer de retomber sur les roues ! C'est vrai que Montélimar est une piste magnifique. Certains prétendent qu'elle est la plus belle de France. Nous nous garderons bien d'un tel jugement car nous ne connaissons pas tous les circuits (et n'allons pas faire naître des polémiques...). Le casque Bell Moto III est disponible chez Flying Star, 188, bd Ste-Marguerite, 13009 Marseille. Enfin, comme nous l'écrivons par ailleurs, le nombre de ceux qui lisent *Bicross Magazine* ne cesse de croître. Vous êtes déjà plusieurs dizaines de milliers, sans doute pas loin de 100 000 !...

Circuit à Sainte-Savine

Salut *Bicross Magazine*. Je suis un fan de bicross. Je possède un BMX depuis juillet 82. Cela fait un mois qu'il y a un terrain privé dans mon village. Le dimanche 12 décembre, il y avait une course démonstration. J'ai terminé 1^{er} en catégorie 12 ans. Le terrain est fini mais le club n'est pas encore créé. M. Poncelet, créateur du terrain, nous a dit qu'il allait être fait dans quelque temps. D'autre part, je vais m'acheter un Kuwahara E.T., mais il faut que j'attende février. Votre revue est très bien faite, il y a de tout, mais ce qu'il manque ce sont des jeux et des concours sur le bicross.

Arnaud Pariset, route de Mesnil Vallon Montgueux, 10300 Ste-Savine.

Bonjour Arnaud et merci du tuyau. Il y avait déjà un célèbre circuit de cross à Montgueux, nous sommes heureux d'apprendre la naissance d'un terrain de bicross. Des jeux, un concours dans *Bicross Magazine* ? Cela viendra sans doute dans quelque temps. Mais, pour l'heure, nous devons consacrer un maximum de pages à l'information, aux présentations de nouveautés, aux essais et aux reportages. Votre revue n'en est qu'à sa petite enfance. Il ne tient qu'à vous, chers lecteurs, de la faire croître, grossir, grandir et contenir tous vos centres d'intérêt. Mais il faut lui laisser le temps. D'un mois à l'autre le nombre de lecteurs ne cesse d'augmenter. Vous êtes déjà quelques dizaines de milliers à nous lire régulièrement. Restez à nos côtés et bientôt *Bicross Magazine* n'aura rien à envier à des revues nées bien avant elle comme *Moto Verte* !

Aie ! Aie ! mes genoux !

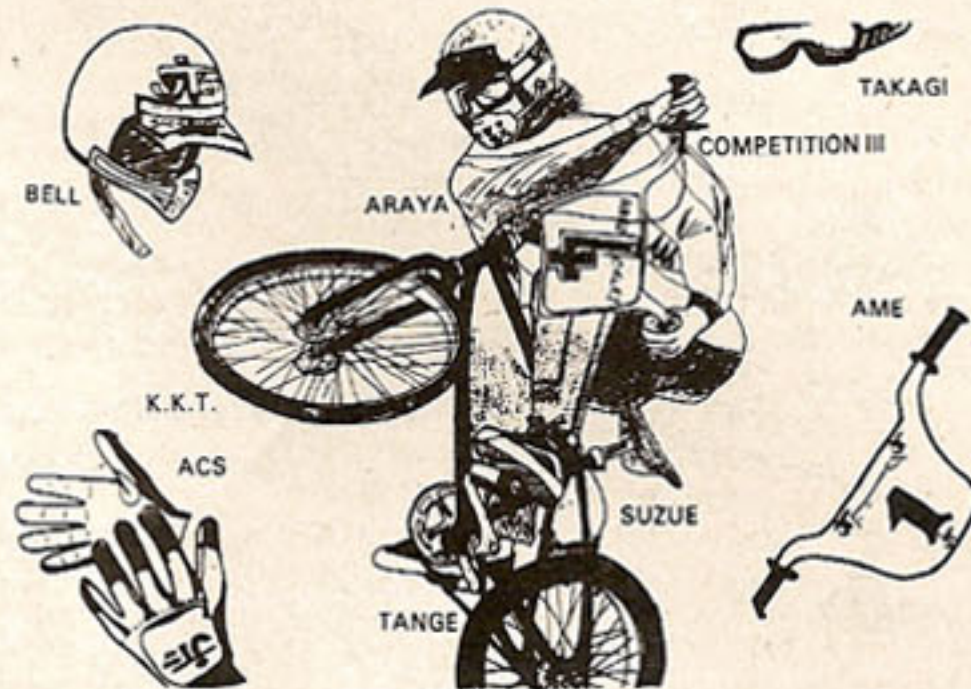
Je vous écris car j'ai un problème. Voilà : je suis assez grand (1,75 m) pour mon âge (13 ans) et, à chaque fois que je monte sur un bicross, je subis la torture dite du « casse-rotules » car, comme vous vous en doutez, j'ai les genoux qui tapent et qui, dès que j'ai fini de faire le fou sur une bécane, hurlent sérieusement. Donc, allons-y carrément, pouvez-vous m'indiquer les adresses où je pourrais trouver des cruissers ?

Frédéric Drouard, 46, bd Henri-IV, 75004 Paris.

Bonjour l'« asperge ». Quelle chance tu as d'être si grand pour ton âge. Montaigne écrit que la véritable beauté chez l'homme est la taille. Toi tu es comblé... Il est vrai que cela ne facilite pas les évolutions au guidon d'un bicross. Cependant, il faut savoir que certains bicross, notamment les engins américains comme le MCS, sont disponibles en plusieurs longueurs de cadre. De plus, il est possible, lorsque l'on est très grand, de changer de guidon et d'en monter un aux extrémités plus droites. Une tige de selle incurvée, comme celle proposée par Lamouret, améliore également la position de conduite des grands gabarits. Pour l'instant, il n'existe pas, sur le marché français, de véritable cruiser compétition avec roues de 24 pouces. Mais leur importation est envisagée par quelques détaillants et par Motobécane qui va distribuer prochainement la gamme américaine *Mongoose*.

FLYING STAR

IMPORTATEUR EXCLUSIF FRANCE
SCORPION BMX
VELOS ACCESSOIRES EQUIPEMENTS



Pour tous les produits FLYING STAR, s'adresser aux revendeurs de votre région :

- 06 — Californie Motorcycle : 14, av. du Mal-Juin, 06400 Cannes.
- 13 — Cycles Lafontaine : 21, rue de la Roquette, 13200 Arles.
- 45 — Sprint Sports : 38, av. de la Marne, 45000 Orléans.
- 57 — Moto Marconi : 46, rte de Thionville, 57050 Metz.
- 69 — VL Production : chemin du Muzard, 69210 St-Germain-l'Arbresle.
- 70 — Calvinoni : 23, rue Gleux, 70200 Lure.
- 76 — Normandy Moto : 96, rue d'Elbeuf, 76100 Rouen.
- 83 — Cycles Merveilles : 22, rue J.-Jaurès, 83000 Toulon.
- Cycles Trévisan : 3, av. du 15^e-Corps, 83470 St-Maximin.
- Moto 83 : av. de Provence, 83600 Fréjus.

SERVICE COMPETITION

188, bd Sainte-Marguerite, 13009 Marseille
(91) 75.51.76 PUBLIC TELEX F 410777

Recherche Concessionnaire sur toute la France

GDF

BP 49
93350 LE BOURGET
(1) 837.92.74

**DEMAIN
UN SUPER BMX
COMPETITION**
Poids 10,3 kg
A PRIX CANON !

VENTE EXCLUSIVE
PAR CORRESPONDANCE

ACCESSOIRES SPECIAL BMX

Je désire recevoir :

☐ CASQUE avec
protège-mâchoire amovible... 125 F

☐ CASQUE sans
protège-mâchoire... 115 F

Couleur ☐ Bleu ☐ Blanc

☐ Rouge ☐ Jaune

☐ GANTS en cuir et Nylon, avec
protection sur les doigts, la
paire... 115 F

Taille ☐ Small ☐ Médium

☐ Large

Expédition en port dû

Ci-joint mon règlement par
chèque ☐ CCP ☐

Nom

Prénom

Rue n°

Ville Code Postal

Documentation contre une enve-
loppe timbrée.



Idée de circuit



Un circuit près d'Amiens

Il monte, il monte, le bicrossing ! Il arrive désormais jusqu'à Amiens où un circuit vient de s'ouvrir, exactement à Glisy, soit à 5 km de la capitale picarde.

Cadre bicross Vitus « collé »

La firme Bador diffuse depuis peu un cadre spécial « BMX » en tubes dural Vitus présentant l'originalité d'être réalisé sans soudures, simplement à la colle. J'en vois déjà qui haussent les épaules, l'air sceptique. « A la colle, peuchère ! ça va casser au premier saut ! » Pourtant, il faut savoir que l'assemblage par collage est une technique très utilisée en aéronautique et en aérospatiale. Deux domaines où les contraintes sont extrêmement élevées. Pourquoi a-t-on préféré le collage à la soudure ? Pour les raisons suivantes :

- pas d'influence sur l'état métallurgique des alliages utilisés, contrairement au soudage et au soudo-brasage,
- régularité de répartition des contraintes,
- étanchéité des joints et protection de ceux-ci,
- élasticité relative des joints réduisant les vibrations,
- excellentes caractéristiques mécaniques,
- excellente résistance à la corrosion et au vieillissement.

Les performances des assemblages collés sont élevées, à condition que :

- la préparation des surfaces avant collage soit soigneusement effectuée,
- les conditions de collage et de durcissement soient parfaitement respectées,
- les portées et surfaces d'assemblage soient suffisantes et étudiées de telle façon que l'existence de la colle dans les raccords soit maîtrisée de manière absolue.



Le châssis Vitus dural Bador est super léger : 1,3 kg. La fourche à axe droit ne pèse que 600 g. Le gros boîtier de pédalier possède un alésage de 51,5 mm et une largeur de 66,2 mm. Couleur : argent.

Pour tous renseignements complémentaires, vous pouvez contacter Bador, 34, boulevard Jules-Janin, 42029 Saint-Etienne Cedex.

Vélo-trial à Jonage le 6 mars

Un vélo-trial aura lieu à Jonage (69) dans la banlieue lyonnaise, le dimanche 6 mars. Le départ sera donné à 10 h au stade municipal. Les nationaux devront accomplir 3 tours ponctués de 10 zones non-stop et les experts en feront 4. Pour engagements et renseignements, vous pouvez contacter M. Dinota au (78) 04.29.19.



6 épreuves pour le championnat de Provence



Jean-Marie Poveda, cheville ouvrière du bicrossing en Provence.

La ligue Provence-Côte d'Azur s'est réunie le dimanche 19 décembre en Arles pour discuter du championnat de la ligue.

Il se déroulera sur 6 épreuves et dans le même style que pour le championnat de France, c'est-à-dire que sur les 6 épreuves, compteront les 5 meilleurs résultats.

Les villes et dates retenues sont :
6 février : Cannes (06) ;
20 février : Arles (13) ;
4 avril : Le Puy-Sainte-Réparate (13) ;

24 avril : Cavaillon (84) ;
19 juin : Manosque (04) ;
10 juillet : Apt (84).

A l'issue de ces 6 épreuves, le classement désignera les finalistes qui disputeront la Coupe de France à Clermont-Ferrand le 4 septembre.

Rappelons que 5 ligues disputeront cette finale à Clermont : Provence, Aquitaine-Pyrénées, Languedoc-Roussillon, Rhône-Alpes et Auvergne.

Pour tout renseignement, s'adresser à Jean-Marie Poveda, 56, rue du 4-Septembre, 13200 Arles. Tél. : (90) 96.49.54. (René Nicolas).



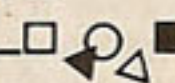
Où irez-vous en février ?

La saison de cross a commencé à Lunel le 30 janvier. Le circuit, situé au bord de l'autoroute A9, a été modifié depuis l'épreuve mémorable du 7 novembre qui s'est déroulée dans une véritable tourmente. Un mois après, le 27 février, vous pourrez redescendre en Camargue, mais en Arles cette fois, où M. Poveda et toute son équipe vous attendent pour la deuxième

Un nouveau team pour 83 : le team Super X-Red Line

Bernard Metzger et Racing Star Equipements à Cavaillon ont uni leurs efforts pour signer la création d'un nouveau team sous les couleurs de deux marques : Fréjus et Red Line. Ce « team Super X-Number One » a été présenté officiellement le 2 février, lors d'une sympathique réunion organisée au club Pernod de Marseille. De loin, Notre-Dame de la Garde veillera donc sur la dizaine de pilotes qui composent cette équipe. Parmi eux, deux de nos collaborateurs : Christophe Gallardo et Stéphane Lombard.

course nationale de la saison. (René Nicolas).



Un nouveau club dans le Midi

Le Bicross club du Puy-Sainte-Réparate (Nord d'Aix-en-Provence) vient d'ouvrir ses portes pour tous jeunes sportifs. Un terrain est en cours de réalisation. Pour tous renseignements, téléphoner au (90) 79.29.75, ou écrire au président du Bicross club du Puy-Sainte-Réparate, M. Burle Edmond, lotissement Les Acacias, 13610 Puy-Sainte-Réparate.

Un bicross club à Toulouse

Un lecteur, Axel Herman, nous signale la création d'un club à Toulouse. Celui-ci est animé par le responsable de la concession Raleigh. Pour de plus amples renseignements, vous pouvez contacter Axel Herman, 19, rue Nazareth, 31000 Toulouse.



INFOS BICROSS

2, 3, 4 juillet : les vélociades de Gruissan

C'est une compétition bien originale qui aura lieu 3 jours durant à Gruissan dans l'Aube. 3 spécialités, Enduro, Cross, Trial, à raison d'une par jour, compteront pour ces vélociades. En quelque sorte un « Challenge One » du bicrossing. Autre originalité, le vainqueur ne sera pas un coureur mais une équipe. Au total 8 équipes constituées chacune dans les régions suivantes : Bretagne, Région Parisienne, Alsace-Lorraine, Bourgogne, Franche-Comté, Rhône-Alpes, Auvergne, Languedoc-Roussillon, Provence, Côte-d'Azur. Ces régions correspondent au découpage de l'A.F.B. Chaque équipe sera constituée de 12 coureurs : 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16-24, 25 ans et plus. Le concurrent de la catégorie 25 ans et plus sera le capitaine de l'équipe. Il faudra faire parvenir la composition des équipes avant le 30 avril à : **Prom'Obi Club, Capitainerie de Gruissan 11430.** Tél. : (68) 49.08.20.

B.H. au Salon de l'Enfance

Lors du dernier Salon de l'Enfance, organisé au CNIT à la Défense, la firme B.H. avait réalisé un circuit artificiel de bicrossing qui allait permettre de faire découvrir ce sport à quelque 500 apprentis-pilotes. Trois engins étaient mis à la disposition des visiteurs qui ne se sont pas fait prier pour s'initier au bicrossing.



Quelques petits problèmes de crevaisons étaient vite résolus grâce aux pneus Wolber qui acceptaient, en avant-première, d'équiper les trois engins.

Stages de Gruissan : les dates

Les stages de bicrossing de Gruissan connaissent de plus en plus de succès auprès des jeunes qui désirent se lancer dans le grand bain de la compétition. Après quelques balbutiements relatifs à la mise en place et l'organisation de ces stages, ils ont acquis désormais leur vitesse de croisière. Les 30 heures réparties sur 4 jours permettent à l'enfant de tout découvrir du bicrossing de la pratique sur la piste, à l'entraînement physique en passant par les cours de mécanique, de trial et le reste. Pourquoi à Gruissan ? Parce que Gruissan, c'est une perle de la nature. Ce village, classé parmi les plus beaux de France est situé dans l'Aube sur le rivage méditerranéen dans un site millénaire grandiose. Gruissan c'est la forêt, c'est la mer et 300 jours de soleil par an... Les installations s'améliorent régulièrement. La piste a un tracé très technique, unique dans son genre en France, la nature permet toutes les fantaisies trialistiques, les enfants sont hébergés dans un hôtel 2 étoiles très moderne comprenant piscine, salle de télévision, salle de jeux, etc... Comme beaucoup de jeunes champions qui sont passés par Gruissan, vous aussi vous aimerez nous rejoindre en Côte-d'Or.

Stages prévus jusqu'au 1^{er} septembre
 5-8 février. 9-12 février. 13-16 février. 19-22 février. 23-26 février. 4-7 avril. 11-14 avril. 6-9 juillet. 11-14 juillet. 18-21 juillet. 9-12 août. 13-16 août. 17-20 août. 23-26 août. 30 août au 2 septembre.

Prix du stage seul : 300 F. Prix du stage avec pension : 740 F.

Renseignements 9 LA Capitainerie de Gruissan, 11430. Tél. : (68) 49.08.20, ou au secrétariat de l'A.F.B.

Bicross club à Luzarches

On nous informe de la création d'un nouveau bicross club en région parisienne. Le nouveau-né se trouve à Luzarches. Il est affilié à l'A.F.B. et devrait rapidement posséder son propre circuit. Renseignements : Bicross club de Luzarches, 7, avenue de la Libération, 95270 Luzarches.

Section bicross à Saint-Malo

Excellente nouvelle pour les Bretons : ainsi, après les galettes et le cidre, le bicrossing commence à devenir une spécialité locale. Le Moto club de Saint-Malo, la célèbre cité corsaire, vient de créer

une section bicross. Pour tous renseignements, il convient de s'adresser à P. Berthelot, 42, rue des Antilles, 35400 Saint-Malo. Tél. : (99) 81.97.97.

Nouveau téléphone pour le BC Lorrain

Le Bicross club lorrain change de numéro d'appel. Nouveau numéro de téléphone : (87) 32.32.58. Nous vous rappelons les coordonnées de ce club : Bicross club lorrain, 46, route de Thionville, 57050 Metz, M. Marconi.



Du Rififi chez les équilibristes !

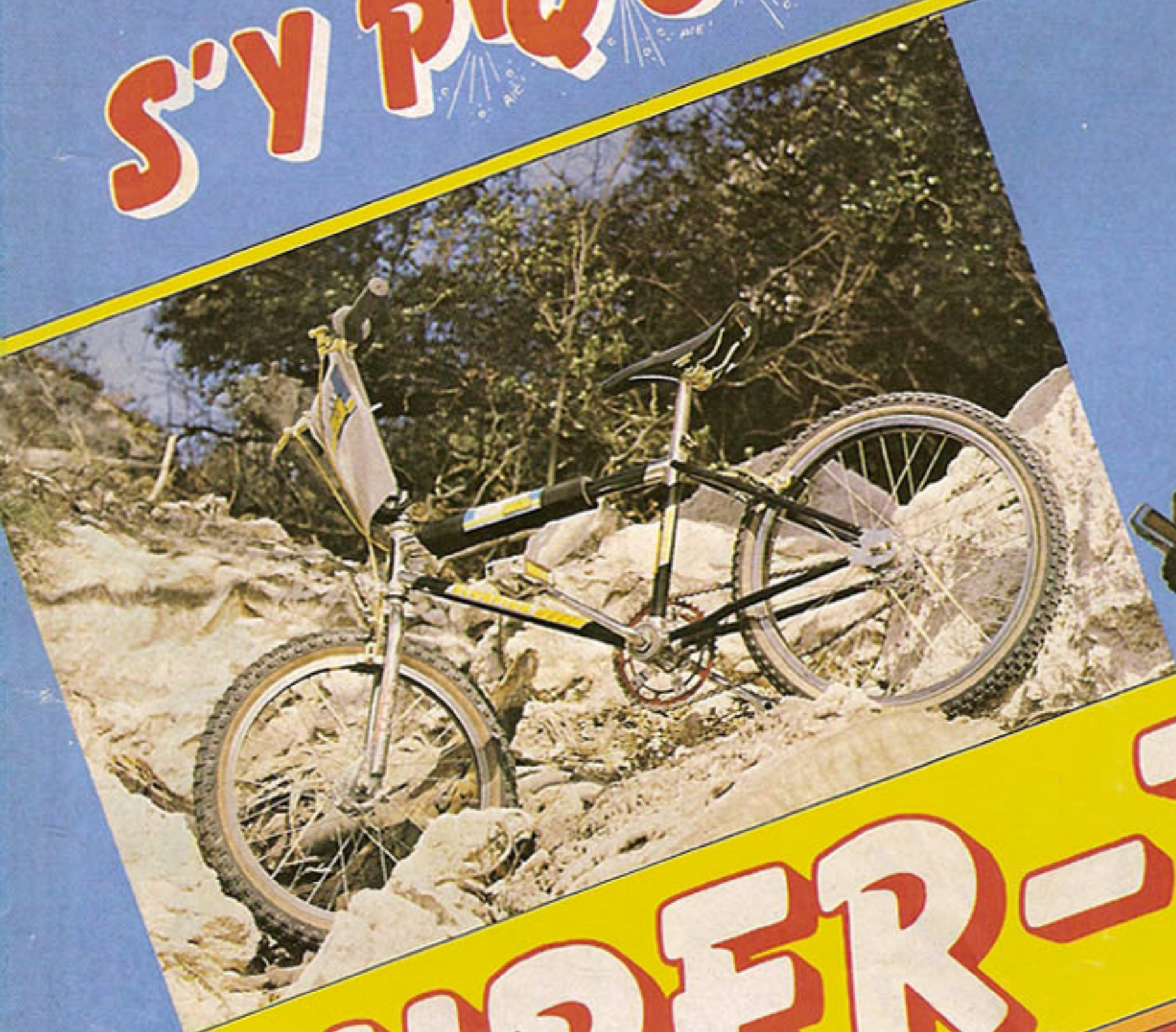
Officiellement recordman du wheeling à bicross, le Franc-Comtois Stéphane Colley annonce son intention de dépasser la barre des 20 km sur la roue arrière (précédent record : 9,2 km). Par ailleurs, vous avez pu lire dans un précédent numéro que Thierry Girard, autre « roi de l'équilibre » a manifesté l'intention de s'attaquer à son tour à ce record. Mais un troisième larron risque bien de mettre les deux précédents d'accord. Il s'agit du Nivernais Christophe Sainrat, 17 ans et demi. En octobre 82, il a déjà parcouru « officiellement » 30 km sur la roue arrière. Il devait s'arrêter simplement pour se désaltérer ! Sur son BYZ 501, Christophe est, paraît-il, capable de tenir plusieurs heures. Maintenant, le gaillard se fixe comme objectif de parcourir au moins 50 km sans poser la roue avant au sol, et ce, devant huissier. Le but de Christophe est de figurer dans le livre des records 84. C'est là tout le mal qu'on lui souhaite. Il suffit de voir Christophe Sainrat en action, sans roue avant mais sur le train arrière, pour se rendre compte que l'équilibre, il connaît. Mais Stéphane Colley a déjà contre-attaqué. En effet, le mercredi 12 janvier, il s'est élancé sur la piste du stade Maroselli de Luxeuil-les-Bains pour une distance de 20 km 400. Un huissier a homologué le record et Stéphane reprend le titre de « number one » du wheeling à vélo. Mais déjà Christophe se prépare...



QUI
S'Y FROTTE

SCORPIO!

S'Y PIQUÉ!



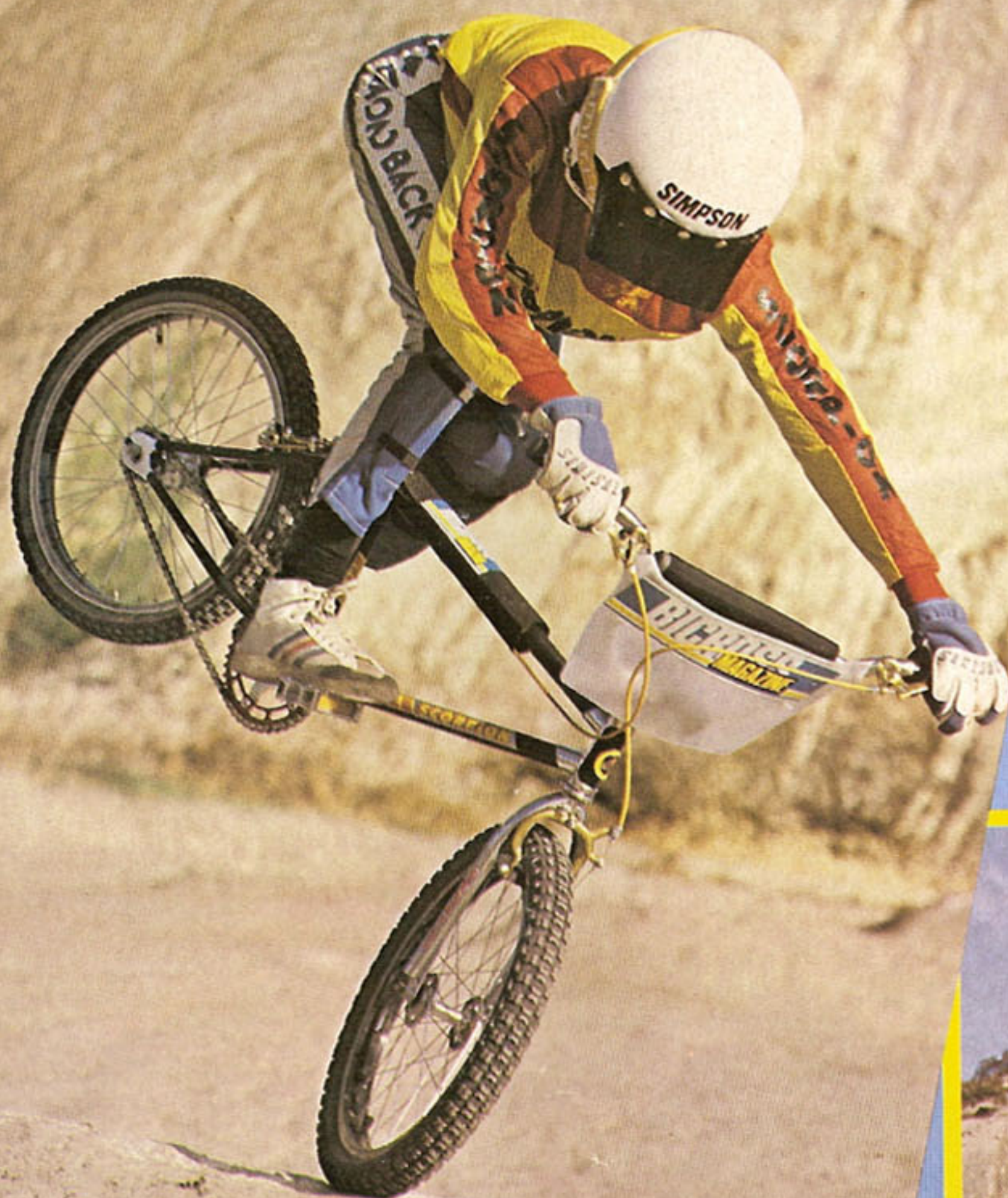
N SUPER-TEAM

par Stéphane Lombard

Le Scorpion est un signe astral, c'est aussi une vilaine bête qui vit dans le sable du désert et qui vous pique les fesses lorsqu'on dérange sa sieste. Mais Scorpion, c'est aussi une marque de bicross « made in USA » qui produit des engins réputés. A *Bicross Magazine*, nous en pinçons pour le Super Team, lequel trône au sommet de la gamme et donne la fièvre à tous ceux qui ont la chance de le tenir par le guidon.



Essai



Il freine pas mal de l'avant le Scorpion.
De plus il sait garder un bel équilibre.

Lorsqu'il s'agit de sauter en longueur, le Super
Team laisse deviner une bonne rigidité. Sa
légèreté est ici un bon argument.



En voyant la photo de la page précédente vous avez dû trembler pour les petits
copains de notre pilote. Mais, comme vous le constatez ici, l'atterrissage s'est
déroulé sans dégâts.



Esthétique et finition

De par sa couleur à dominante noire, on le prendrait presque pour un véhicule officiel ! Pourtant, le jour où l'on verra le Conseil des ministres sortir de l'Élysée à cheval sur ce genre d'engin me paraît encore lointain. Ça leur ferait pourtant du bien : certains nous paraissent prendre de l'embonpoint ces derniers temps ! Pour en revenir à l'esthétique (du vélo, pas des ministres), on peut aisément affirmer qu'elle est égale à la finition.

Mis à part le chromage, le vélo est paré des couleurs spécifiques aux Scorpions : le rouge et le jaune pour le « sticker » de la marque et, comme je viens de le dire : le noir.

Les tubes de l'animal (non, il ne m'a pas piqué) sont maintenus par des manchons chromés. Chromés aussi la fourche, le guidon, le pédalier (avec les pédales), les freins, le tube de selle, les moyeux... Dommage, le Scorpion ne possède pas de raton laveur : il serait chromé, lui aussi... Les jantes, elles, sont noires tandis que les bandes de freinage sont polies, ce qui les rend de couleur grise.

Et la finition, me direz-vous ? Pas de problèmes de soudures, par exemple, mmmhh ? Eh ben ! non, pas de problèmes de soudures. Pourquoi ? Ben ! parce que des soudures, y'en n'a pas ! Eh oui ! les tubes sont manchonnés. Je vous expliquerai le pourquoi du comment du chose tout à l'heure. Un peu de patience, que diable !

Présentation

Importée des USA, la bête a d'abord élu domicile dans les rocailles marseillaises avant de glisser subrepticement dans la majeure partie du reste de la France. Vous le trouverez donc tout près et tout prêt, chez votre marchand de vélos habituel. J'en vois déjà qui se rongent les sangs pour l'achat des mousses protectrices ! Pas de quoi, celles qui le recouvrent d'origine ont fière allure : ce sont des California-Lite-Nylon.

Équipement

La carapace du Scorpion (entendez par là le cadre, mais vous aviez déjà compris !) est réalisée en tubes à haute teneur en chrome moly. Ils sont manchonnés à chaud entre eux au moyen de tubes de diamètre intérieur sensiblement égal au diamètre extérieur des tubes principaux. (Si vous n'avez pas compris, n'abandonnez pas vos études pour autant : ça vous viendra peut-être.)

J'ajoute, pour votre gouverne, que Scorpion, paraît-il, s'occupait depuis longtemps de la réalisation de tubes pour l'aéronautique, de fabrication de queues d'hélicoptère (non venimeuses), de supports de moteur d'avion et autres babioles pour fou volant.

Ce procédé, donc, mis au point par un spécialiste de la chose, permet une résistance maximale du cadre.

En plus de leurs ingénieurs, les gens de Scorpion bénéficient des conseils éclairés de Richard Zagar, pilote de seize ans, expert de la marque. Argument assez convaincant : la

marque garantit son cadre dix ans ! Sur ce squelette, ma foi, fort prometteur viennent se greffer divers accessoires aux noms aussi prestigieux que légendaires.

La fourche est une TRX Tange américaine qui est maintenue par un jeu de direction MX2 du même nom. La potence est une ACS BMX qui maintient en toute sécurité un guidon Scorpion original : ce type de guidon n'est en effet pas encore très répandu. Il est assez large (680 mm) et les deux poignées ont leur axe quasiment en ligne. En bref, le guidon est droit. On en prend vite l'habitude et il permet alors un maintien optimal du vélo. Ce guidon est, on s'en serait douté, du même métal que le cadre (Cr Mo). Il est équipé de poignées AME rondes très confortables.

Le levier du frein arrière est un Dia Compé MX 1000 possédant une vis micrométrique de réglage. Il provoque, lorsqu'on le désire, le frottement de deux patins actionnés par des mâchoires Dia Compé sur les flancs d'une jante UKAI en alu. Cette jante, tout comme sa copine de l'avant, abrite en son centre un moyeu ACS dont la qualité n'est plus à démontrer. Il est en dural « made in USA ».

Sur ce moyeu est vissé un pignon seize dents Shimano qui est relié à la couronne avant par une chaîne Sedis France (coco-rico !). La couronne est une Takagi alu tandis que le pédalier monobloc délaie l'alu pour le chromoly, ce qui, du reste, est parfaitement compréhensible. Deux pédales KKT-AMX en dural forgé viennent se visser sur ce beau pédalier qui tourne, rappelons-le, dans un gros boîtier.

Bon, la visite est presque terminée, n'oubliez pas le guide... Ah ! Ah ! qu'il est drôle, le fripon... Le tube de selle est en acier au chrome moly et la selle, elle-même aussi célèbre que le reste du monument, est une Kashimax. Aéro, bien sûr ! Enfin, si vous ne roulez pas sur la jante, vous apprécierez les crampons acérés d'un Compétition III, tant à l'avant qu'à l'arrière !

Position de conduite

C'est le côté le plus original de ce bicross. Le vélo est long sans l'être vraiment. Non... non, ne vous inquiétez pas, je ne bois que de l'eau ! Voilà ce qui donne cette impression : le cadre est effectivement assez long, mais, surtout, le pédalier est situé très bas pour abaisser au maximum le centre de gravité. On se rappelle que le guidon est droit et large, donc plus en avant. Voilà ! Je suis sûr que vous m'avez suivi ! Résultat : le pilote est tiré en avant par le guidon alors qu'il garde les pieds en arrière ; pourtant, l'empattement est de 920 mm, ce qui n'est pas démesuré et reste dans la moyenne. Il apparaît cependant que ce Scorpion n'est pas idéal pour les plus jeunes. A moins que vous ne soyez comme le gamin de la pièce de Roger Vitrac, « Victor ou les enfants au pouvoir ». A neuf ans, il mesure un mètre quatre-vingt-deux ! J'ajoute que les enfants au pouvoir, j'ai rien contre. On serait alors

sûr de pouvoir utiliser des bicross comme véhicules officiels !...

Sécurité en toute liberté !

Comme il faut bien trouver un petit défaut, il s'avère que ce Scorpion « pique » réellement ! Les axes de roues dépassent des écrous. Aïe ! Aïe !... Heureusement, la bête n'est pas venimeuse. Quelques coups de scie ou un écrou borgne rendront l'animal inoffensif !

Accélérations

Les doigts crispés sur les poignées... le pied droit musclé posé sur la pédale... les fesses serrées... le regard bleu profond fixé sur l'horizon... on attend le signal du départ en imaginant l'effet que fera la coupe sur les copines lorsqu'on la rangera fièrement entre son livre d'histoire et le dernier Astérix (ou le dernier numéro de *Bicross Magazine*). Nom de... Ils sont déjà partis... Ils sont déjà au bas de la descente... On appuie comme un dingue sur les pédales... On essaye d'arracher le guidon. (On n'y arrive pas ! C'est du chrome !) Le vélo fonce parfaitement en ligne... L'accélération est fulgurante... D'un coup de baguette magique, une bonne fée a transformé le Scorpion en lièvre. (J'aurais pu dire en zèbre, mais dans ce cas, le zèbre, c'est celui qui actionne les manivelles...)

Analyse : radical ! dirait un adepte du superlatif BMX. Ça tire ! Le vélo semble accélérer tout seul. Le grand guidon empêche de danser, ce qui permet une accélération bien en ligne, très saine. Seul désagrément — en fait, simple question d'habitude —, la position très en avant met parfois le pilote mal à l'aise dans une butte de départ très pentue.

Tenue de piste (ou suite du feuilleton)

Je les rattrape... Je vais les avoir... La coupe grossit devant mes yeux... Je continue de pédaler... Je passe comme une fleur une bosse pourtant réputée brutale... (a-t-on jamais vu une fleur passer une bosse)... Revoilà la butte de départ... Zut !... (ma maman m'a bien élevé)... Tête à queue ! Inquiétant, non, avec un Scorpion ?

Pédalier bas plus leviers longs égal pédales près du sol. CQFD...

Pédales près du sol plus pilote non averti égal « Wipe out » ! La pelle ! et la coupe chez l'autre boutonneux entre le Club des Cinq et sa collection de Play-Boy...

Certes, ce genre de désagrément peut arriver sur n'importe quel vélo mais là, les pédales sont vraiment basses, ce qui accentue le risque. Le pilote doit user de toute son expérience, par exemple en délestant l'avant s'il veut continuer à pédaler en courbe.

Sinon, la trajectoire est parfaite, le vélo bien rigide mais pas trop. Simplement, faites gaffe dans les passages fortement ondulés because les pédales... Toutes ces difficultés, une fois le pilote habitué à sa machine, deviendront au contraire d'heureuses qualités.



Comportement en courbe

Si, comme je viens de le dire, vous prenez garde à la hauteur des pédales, vous obtiendrez des résultats plus que satisfaisants ! Le Super-Team accroche très bien et il est facile de modifier sa trajectoire. Dérapage ? Vous avez dit dérapage ? No problème ! Contrôle relativement facile. Si j'osais... Allez, j'ose ! On peut parler de direction assistée, vu la largeur du guidon qui représente un levier fort intéressant. Il est possible, dans les grandes courbes, d'oublier le problème de l'adhérence pour ne s'occuper que de la coordination des jambes afin d'éviter l'accrochage d'une pédale. Encore une question d'expérience... « L'expérience en plus, c'est ça qui fait le bon pilote de bicross ! » dirait ma grand-mère...

Aptitude au saut

L'engin est plus apte à la course de plat qu'à la course d'obstacles. Surtout le « cross-up » qui est difficile à effectuer à cause de la largeur du guidon.

Toutefois, il reste tout à fait au point pour les sauts en longueur.

Freinage

Le Dia Compé MX 1000 accomplit parfaitement son travail. Compte tenu des pneus Compétition III et de la bonne conception du cadre, le freinage est très satisfaisant. Dans les décélérations en début de courbe, le vélo peut glisser un peu mais il vous fera ça de façon tout à fait contrôlable.

En cas d'insuffisance, je vous donne un truc tout simple : abaissez votre pédale intérieure, vous vous bloquerez sur quelques mètres... Scorpion, l'engin qui « pique » tous les autres... au freinage !

Fiabilité

A ce chapitre, le Scorpion est roi ! Les petits désagréments qui apparaissent de prime abord s'estomperont très vite pour ne laisser percevoir que les qualités. N'oubliez pas que le cadre est garanti dix ans ! Vous aurez largement le temps de finir vos études, de vous marier et d'avoir beaucoup d'enfants passionnés de bicross avant d'en venir à bout...

Prix

Ce vélo de « pro » est accessible pour la somme de 3 200 F. Cela semble raisonnable si l'on songe à la concurrence « made in USA ». Il est toujours permis d'espérer une importante baisse du dollar mais dans l'état actuel, « l'investisseur » en aura largement pour son capital car le Super Team apparaît comme l'un des meilleurs rapports « qualité/prix » du segment « haut de gamme » du marché.

Une robe noire, du chrome, des accessoires de premier ordre, le Super Team Scorpion a tout pour devenir un « véhicule officiel » pour bicrosses avertis.

Remarquez les tubes manchonnés (technique aviation), le gros boîtier équipé d'un ensemble monebioc Takagi en acier au chrome moly, plus les pédales KKT dural.

Facile à régler, le frein arrière Dia-Compé en dural forgé anodisé se révèle très efficace. Les patins sont munis de petits butoirs en tôle qui augmentent la rigidité.

Fiche technique

Marque : _____ Scorpion.
 Modèle : _____ Super Team.
 Châssis : _____ Tubulaire, acier
 Fourche : _____ Tange TRX Chrome Moly.
 Pneus : _____ Compétition III Mitsubishi.
 Dimensions avant : _____ 20 x 2,125.
 Dimensions arrière : _____ 20 x 1,75.
 Moyeux : _____ ACS dural.
 Pédalier : _____ Takagi monobloc
 Manivelles : _____ acier Cr Mo.
 Couronne : _____ 175 mm x 24.
 Guidon : _____ Takagi dural 44 dents.
 Potence : _____ Scorpion acier Cr Mo.
 Braquet : _____ ACS dural forgé.
 Freins : _____ 44 x 16.
 Poids : _____ Dia Compé MX 1000.
 Largeur guidon : _____ 11 kg.
 Empattement : _____ 680 mm.
 Hauteur mini selle : _____ 920 mm.
 Prix TTC : _____ 645 mm.
 Importateur : Flying Star, 3 200 F.
 Ste-Marguerite, 13009 Marseille.
 Tél. : (91) 75.51.76.

La selle Kashimax possède un profil aérodynamique : la tige est en acier au chrome moly. Le système de serrage fixé au châssis est un peu rudimentaire.

Une pure merveille, ce guidon Scorpion. Il est en acier au chrome moly, donc aussi léger qu'un cintre en dural mais beaucoup plus robuste. Notez les extrémités presque droites.

La fourche est une véritable Tange TRX qui tourne sur des roulements de même marque. Les moyeux dural sont des ACS et le freinage avant et arrière est confié à Dia-Compé. Bravo pour les Compétition III.

Conclusion

Pourvu d'accessoires de première qualité, ce Scorpion est essentiellement un engin de course. Il est également accessible pour un prix relativement abordable. Voilà bien une machine de compétition qui vous permettra de gagner — du moins, je vous le souhaite — de nombreuses coupes que vous mettrez, j'en suis sûr, en bonne place sur vos étagères.

La potence dural est une ACS. Dommage que le boulon de serrage ne soit pas à six pans creux.



Tous les clubs, tous les circuits de bicross !

En janvier 83, l'A.F.B. recensait 70 clubs de bicross affiliés. D'autres sont en passe de l'être et, à l'évidence, la « maladie du bicross » est en train de gagner toute la France. Désormais, la plupart des départements possèdent un club de bicross, voire un circuit. Pour faire le point et vous aider à trouver un club pas trop loin de chez vous, nous vous proposons un panorama complet des clubs et des circuits de bicross de France, de Navarre et de la région parisienne réunis. Tous les clubs qui possèdent un circuit sont repérés par ce signe *

par Patricia Pény

02 Aisne

Bicross club de Villeneuve-St-Germain, 8, rue de l'Aubessaye, Bucy-le-Long, 02200 Soissons. Tél. : (23) 53.46.09. M. Mesaros. Cycles André Fossé.

04 Alpes-de-Haute-Provence

Bicross club de Manosque, 13, bis, boulevard Martin-Bret, 04100 Manosque. M. Sapin. Tél. : (92) 72.28.57.*

C.A. Dignois, Section Bicross, café des Sports, 50 bd Cassendi, 04000 Digne. Tél. : (92) 31.05.23. Mme Gallardo.*

06 Alpes-Maritimes

Azur Bicross club, 14 av. du Maréchal-Juin, 06400 Cannes. M. Edward. Tél. : (93) 43.78.23.

08 Ardennes

Bicrossing du Sedan Sprint Club, M. Kesteman, 2, rue de Metz, 08200 Sedan. Tél. : (24) 35.72.86.

12 Aveyron

Bicross club de Rouergue, café-restaurant Souvry, 12200 La Bastide-l'Évêque-Carrière. Tél. : (65) 45.37.65. M. Broussous (terrain construit en 83).

13 Bouches-du-Rhône

Bicross club de Puy-St-Reparate, lot les Accacias, 13610 Puy-St-Reparate. Tél. : (42) 61.83.94. M. Brule. Secr. Melle Masy.

Bicross club de Marseille, Club de la Renaissance et 6 bd Gilbert, 13009 Marseille. M. Amputo. Tél. : (91) 75.51.76.

Section Bicross du moto club d'Aix-en-Provence, 1, rue Emile Tavan, 13100 Aix. Tél. : (42) 21.25.63. M. Venier.

Velo Cross Arles-Camargue, 55, rue du 4 septembre, 13200 Arles. M. Poveda. Tél. : (90) 96.49.54, le matin 96.80.96. (2 terrains dont 1 officiel)*

Moto Club de la Crau-Section bicrossing, MJC, Avenue des Alpilles, 13310 Saint-Martin-de-Crau. Tél. : (90) 47.06.80. M. Bonneton.

14 Calvados

Bicross club de la Côte Fleurie, Chemin de Daubœuf-Touques, 14800 Deauville. M. Yam Paniez (Paniez Motos).

15 Cantal

Bicross club de Mauriac, Vidoc moto, 15200 Mauriac. M. Nougé. Tél. : (71) 68.15.42. Terrain à partir d'avril 83.

18 Cher

Ecole de Vélo-Trial de l'AS Veaugues, 18300 Veaugues. M. J.-P. Audry.*

21 Côte-d'Or

Bicross club de Bourgogne, 15, faubourg Saint-Nicolas, 21200 Beaune. Tél. : (80) 22.22.57. M. Goutierat.*

Bicross club des Ducs de Bourgogne, 32, avenue de la Citadelle, 21240 Talant. M. July. Tél. : (80) 43.57.10.*

25 Doubs

Bicross club bisontin, 52, bis, rue Henry-Baigne, 25000 Besançon. M. Angelot. Tél. : (81) 53.22.34.*

26 Drome

Association sportive Vélo-cross trial acrobatique mixte romains peagois, la Grande-Martinette, 8, rue Foch, 26100 Romans. M. Chevalier. Tél. : (75) 02.28.28.*

Bicross club de Montélimar, 81, avenue Jean-Jaurès, 26100 Montélimar. M. Chaenac. Tél. : (75) 01.39.57.*

Bicross club de Romans, 9, rue de Stauby, 26100 Romans. M. Cugeron. Tél. : (75) 02.10.05.

Bicross club de Mours, 23, rue Estienne d'Orves, 26300 Bour-de-Péage. M. Chevalier. Tél. : (75) 72.03.59.*

27 Eure

Bicross club de l'Amicale la Motte, 27290 Montfort-sur-Risle. M. Langlois. Tél. : (32) 56.10.20. l'entraînement en forêt, pas de circuit.

29 Finistère

Bicross club de Cornouaille, Kervrahu Penhars, 29000 Quimper. M. Puech.

Bicrossing brestois, 55, rue de Lyon, 29000 Brest. M. Thierry. Tél. : (98) 46.34.85.*

30 Gard

Bicross club d'Uchaud, 123 bis, route de Montpellier, 30620 Uchaud.

33 Gironde

Moto-Club Bordovert Rousset, 2, rue Rosa Bonheur, Le plan Médoc, 33290 Blanquefort. Tél. : (56) 36.54.80. Mme Charrier.

34 Hérault

Bicross club biterrois, bar la Marjolaine, 43, avenue Emile Laprède, 34000 Béziers. M. Ordonneau. Tél. : (67) 76.90.80.*

Bicross club de Sète, 7, rue des Farabregou, 34990 Montserrier-sur-Lez.

Bicross club de Lunel, 30, rue Sadi-Carnot, 34400 Lunel. M. Andrieux. Tél. : (67) 71.44.97.*

35 Ille-et-Vilaine

Bicross club rennais, 33, avenue Monseigneur Mouëzy, 33100 Rennes. M. Fourel. Tél. : (99) 53.24.27.

Armor bicross club Ar-Mein, Route de Nouvoitou, 33230 Vern-sur-Seiche. Mme Barquill. Tél. : (99) 62.71.18. M. Ruinassou.*

37 Indre-et-Loire

Bicross club de Rochecorbon, Centre d'animation de Rochecorbon, mairie, 37210 Vouvray. Mme Christine Stevenet. Tél. : (47) 52.58.84.*

38 Isère

Bicross club de Grenoble, 2, rue Paul-Monval, 38400 Saint-Martin-d'Hères. M. J.-C. Villet. Tél. : (76) 88.03.59.*

42 Loire

Mably sport Bicross, RN 7, les Buttes, Mably, 42300 Roanne. M. Didier Rever. Tél. : (77) 63.03.00.

44 Loire-Atlantique

Section Vélo-cross du Guidon machecoulais, café de la Bicyclette d'Argent, 44270 Machecoul. M. Bouneau. Tél. : (40) 78.56.68. Mme Redois.*

45 Loiret

Bicross club de Jargeau, 1, rue du 11 Novembre, 45150 Jargeau. Tél. : (38) 59.71.40. Mme Bruley.*

47 Lot-et-Garonne

Bicross club d'Albert, 1, rue porte du Puits, Francescas, 47600 Nérac. M. Billon.

54 Meurthe-et-Moselle

Bicross club de Norroy (FJEP), 42, rue Abbé Paul Varney, 54700 Norroy-les-Ponts-à-Mousson. M. Maddalon. Tél. : (83) 82.11.92. (Dispose des terrains de Commercy et du lac de Madine).*

55 Meuse

Bicrossing club de Commercy, 7, rue du Chauffour, 55200 Commercy. M. Tollini. Tél. : (29) 91.05.44. (Zone de loisirs du Lac de Madine).*

56 Morbihan

Lorient Bicross club Beg-Minio, 56270 Flémmeur. Tél. : (97) 82.34.61. M. Le Bastard.*

57 Moselle

Bicross club lorrain, 46, route de Thionville, 57050 Metz. M. Marconi. Tél. : (87) 32.32.58. (Terrain début mars 83).

58 Nièvre

Bicross club nivernais, 65, rue de Parigny, 58000 Nevers. Tél. : (86) 61.19.72. M. Bussy.

59 Nord

Lille bicrossing club, 64, rue Gambetta, 59000 Lille. Tél. : (20) 54.83.39. M. Koziel.

Bicross club de Compiègne, 2, rue Ferdinand-Bac, 60200 Compiègne. M. Frédéric Haslin.

63 Puy-de-Dôme

Section Bicross de l'US issoirienne, mairie, 63500 Issoire. Tél. : (73) 89.07.84. M. Garbuis.*

Bicross club d'Issoire, Orbeil, 63500 Issoire. M. Guillot. Tél. : (73) 89.14.68.*

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

65 Haute-Pyrénées

Terrain de Bagnères de Bigorre, 65200. Renseignements : Eric Gouze, Lot-de-Chéris, 65200 Bagnères-de-Bigorre.*

66 Pyrénées-Orientales

Moto-Club de Thuir, section Bicrossing, café de France, boulevard Kléber, 66300 Thuir. M. Cortie. Tél. : (68) 06.41.38.*

67 Bas Rhin

Bicross club de la Vallée-de-la-Bruche, 2, place des Tilleuls, 67130 Russ. M. Lapeyre. Tél. : (88) 97.06.89.*

Bicross club de Shirmeck-La-Broque, 67130 Shirmeck.

Bicross club de l'Amicale Cycliste d'Ostwald, 65, rue Gal Loelerc, 67400 Ostwald. Tél. : (88) 30.43.76. M. Arribet.

68 Haut-Rhin

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

Bicross club de Rixheim, 2, rue des Cailles, 68170 Rixheim. M. Munsh. Tél. : (89) 44.44.68.*

Bicross club d'Heimersdorf, 68560 Hirsingue, rue des Oeuillet. M. Muller.*

69 Rhone

Bicross club de Brignais, Boulevard des Sports, 69530 Brignais. M. Thevenon. Tél. : (78) 05.44.29.

Bicross club givordin, 13, avenue Danielle Casanova, 69700 Givors. Tél. : (78) 73.33.57. M. Barbut.*

70 Haute-Saone

Bicross club Luron, 23, rue des Gleux, 70200 Lure. M. Scalvinoni. Tél. : (84) 30.14.87. M. Foret (tout terrain début juin 83).

71 Saone-et-Loire

Bicross club chalonnais, 29 ter, rue Julien Leneveu, 71380 Saint-LMarcel. M. Jeannin. Tél. : (85) 48.54.37.

76 Seine-Maritime

Cléon Sporting cycliste. Section Bicrossing, mairie, 76110 Cléon. Tél. : (35) 81.57.11. M. Petel.

Normandy Bicross club, 58, rue Léon-Salva, 76100 Sotteville-les-Rouen. M. Boulanger. Tél. : (35) 72.17.46, et 17, av. Maryse Badtié, 76800 St-Etienne-du-Rouvray. Tél. : (35) 66.58.09.

80 Somme

Terrain de Glisi à 5 km d'Amiens (pas de club).*

84 Vaucluse

Bicross club du Pays d'Apt, 19 HLM Saint-Antoine, 84400 Apt. M. Cassin.*

Bicross club Evaison, Route de Morières, 84270 Vedène. M. Lapeyre. Tél. : (90) 31.15.20.*

Bicross club bedouin, Bar-Relais du Ventoux, 84410 Bedoin. M. Bouvais.

Bicross club de Cavaillon 197 Cours Carnot, 84300 Cavaillon. M. Michel.*

89 Yonne

Bicross club de Sens, 17, rue Gal-de-Gaulle, 89100 Sens. M. Camus. Tél. : (86) 65.37.11.

90 Territoire de Belfort

Bicross club de Vandoucourt, Croix Cedex 566, 90100 Delle. M. Maunier. Tél. : (84) 36.07.79.*

Bicross club de Froideval, 207 Hameau de la Donce, Froideval-sur-Andelnans, 90400 Danjoutin. Tél. : (84) 28.44.24. M. Brelot.

77 Seine-et-Marne

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

Bicross club de la Ferté Gaucher, 8, rue de Verdun, 77320 La-Ferté-Gaucher. M. Simon. Tél. : (6) 404.01.65.*

Section Bicross U.S.R., 11, avenue François Couperin, 77680 Roissy-en-Brie. M. Cogo. Tél. : (6) 028.13.31. Journée (1) 304.57.82.*

Section Bicross U.S.R., 11, avenue François Couperin, 77680 Roissy-en-Brie. M. Cogo. Tél. : (6) 028.13.31. Journée (1) 304.57.82.*

Section Bicross U.S.R., 11, avenue François Couperin, 77680 Roissy-en-Brie. M. Cogo. Tél. : (6) 028.13.31. Journée (1) 304.57.82.*

Section Bicross U.S.R., 11, avenue François Couperin, 77680 Roissy-en-Brie. M. Cogo. Tél. : (6) 028.13.31. Journée (1) 304.57.82.*

Section Bicross U.S.R., 11, avenue François Couperin, 77680 Roissy-en-Brie. M. Cogo. Tél. : (6) 028.13.31. Journée (1) 304.57.82.*

Section Bicross U.S.R., 11, avenue François Couperin, 77680 Roissy-en-Brie. M. Cogo. Tél. : (6) 028.13.31. Journée (1) 304.57.82.*

Section Bicross U.S.R., 11, avenue François Couperin, 77680 Roissy-en-Brie. M. Cogo. Tél. : (6) 028.13.31. Journée (1) 304.57.82.*

Section Bicross U.S.R., 11, avenue François Couperin, 77680 Roissy-en-Brie. M. Cogo. Tél. : (6) 028.13.31. Journée (1) 304.57.82.*

Section Bicross U.S.R., 11, avenue François Couperin, 77680 Roissy-en-Brie. M. Cogo. Tél. : (6) 028.13.31. Journée (1) 304.57.82.*

Section Bicross U.S.R., 11, avenue François Couperin, 77680 Roissy-en-Brie. M. Cogo. Tél. : (6) 028.13.31. Journée (1) 304.57.82.*

Section Bicross U.S.R., 11, avenue François Couperin, 77680 Roissy-en-Brie. M. Cogo. Tél. : (6) 028.13.31. Journée (1) 304.57.82.*

Section Bicross U.S.R., 11, avenue François Couperin, 77680 Roissy-en-Brie. M. Cogo. Tél. : (6) 028.13.31. Journée (1) 304.57.82.*

Section Bicross U.S.R., 11, avenue François Couperin, 77680 Roissy-en-Brie. M. Cogo. Tél. : (6) 028.13.31. Journée (1) 304.57.82.*

Section Bicross U.S.R., 11, avenue François Couperin, 77680 Roissy-en-Brie. M. Cogo. Tél. : (6) 028.13.31. Journée (1) 304.57.82.*

Section Bicross U.S.R., 11, avenue François Couperin, 77680 Roissy-en-Brie. M. Cogo. Tél. : (6) 028.13.31. Journée (1) 304.57.82.*

Section Bicross U.S.R., 11, avenue François Couperin, 77680 Roissy-en-Brie. M. Cogo. Tél. : (6) 028.13.31. Journée (1) 304.57.82.*

Section Bicross U.S.R., 11, avenue François Couperin, 77680 Roissy-en-Brie. M. Cogo. Tél. : (6) 028.13.31. Journée (1) 304.57.82.*

Amis bicrosseurs, bonjour !... Dans *Bicross Magazine* n° 1, historique s'il en est, nous vous proposons un article consacré à ce facteur indispensable pour glaner les victoires : le réglage des différents organes de votre vélo. Pour perpétuer cette œuvre didactique momentanément interrompue, « pour des raisons indépendantes de notre volonté », comme ils disent à la télé... voici la suite de cette fresque technique. Elle vous permettra de supprimer vos angoisses face au montage et démontage des composants. Opération mécanique pourtant nécessaire pour entretenir, réparer et, dans certains cas, améliorer vos engins. D'ailleurs, nombreux sont ceux, qui dans le courrier, nous font part de leur anéantissement moral et physique, rien qu'à l'idée de démonter le pédalier. Halte aux suicides d'enfants ! *Bicross Mag* arrive avec son cheval et son grand chapeau !... Et comme un bonheur n'arrive jamais seul, ça diminuera d'autant vos milliers de lettres livrées quotidiennement par le nouveau 15 tonnes du facteur ! Alléluia ! mes frères ! Alléluia !...

Avant d'attaquer le morceau, une petite précision. Le but de cette première partie est de nous familiariser avec les noms, la forme, les composants de certains organes mécaniques. Ceux-ci seront étudiés plus en détail dans les prochains articles lorsqu'il faudra les démonter et — c'est préférable pour rouler — les remonter. Ce qui suit n'est donc qu'un dégrossissage, de sorte que lorsqu'on vous parlera de cuvettes (de pédalier, par exemple) vous n'alliez pas à la selle, ce qui ne ferait qu'encombrer les WC (ouaf ! ouaf !)... Bref, les « branchés » technique-vélo peuvent aller s'entraîner, ils n'apprendront pas grand-chose.

Mais les autres, les p'tits nouveaux, pour qui beaucoup de termes restent encore confus, vous pouvez rester. C'est pas plus cher et ça peut rapporter gros. Et pour ce B.A.-Ba qui, je le répète, n'est qu'une approche, je vous conseille cette vieille technique du strabisme divergent : un œil sur le texte, l'autre sur les photos. Il existe une seconde solution : vous invitez la petite copine à vous lire le texte pendant que vous regardez les photos. Bonne idée, non ? Qu'est-ce qu'on dit à *Bicross Mag* ?...

Technique

leçon n°2

le bicross de A à Z

par D. Piotrowski

La selle et ses éléments

Une des premières choses à changer pour gagner du poids : la tige de selle, que l'on peut remplacer avantageusement par une homologue en alu.

Elle doit s'enfoncer d'au moins 60 mm dans le tube de selle (cadre). En général, un repère sur la tige indique la limite à ne pas dépasser.

● **Photo 2 :** Tige et selle démontées. A gauche, sur la tige, le collier de serrage qui s'emmanche sur le raccord de selle (situé au sommet du tube de selle du cadre). A droite, le chariot dans lequel s'enfonce la partie supérieure de la tige. Le chariot assure la liaison entre la selle et la tige et permet aussi un réglage en inclinaison. A signaler qu'il existe des tiges de selle avec chariot incorporé (exemple : Shimano DX). Celui-ci faisant partie intégrante de la tige. Avantage : simplification du réglage et bonne immobilisation. Quelques conseils. Veillez à ce que le diamètre de la tige corresponde avec le diamètre intérieur du tube de selle du cadre. En principe, le diamètre de la tige doit être inférieur de 2/10 mm. Ainsi, ne pas monter une tige trop petite en serrant fortement le collier,

Photo 1



Photo 2

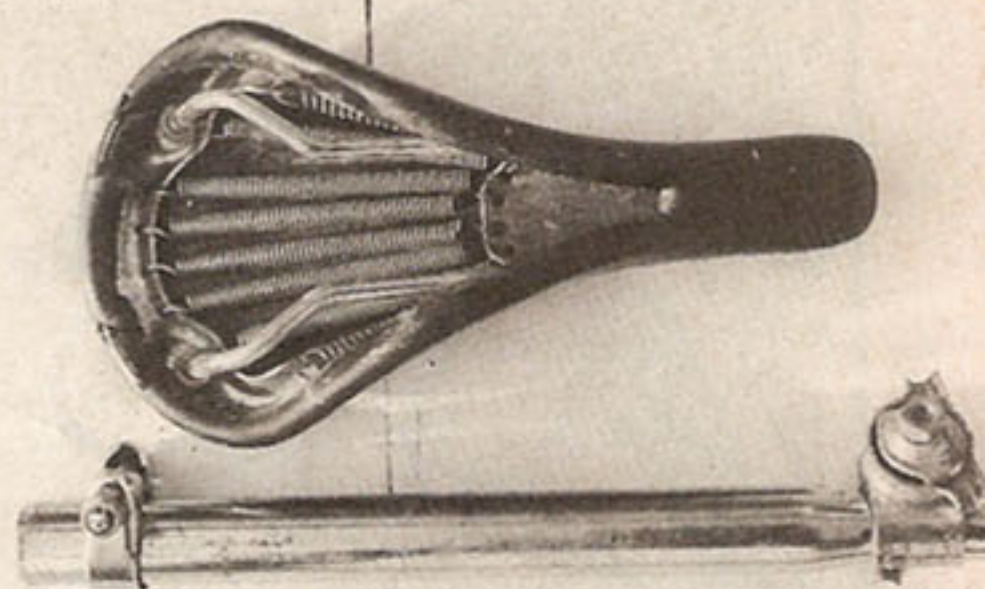


Photo 3



Photo 4



Photo 5

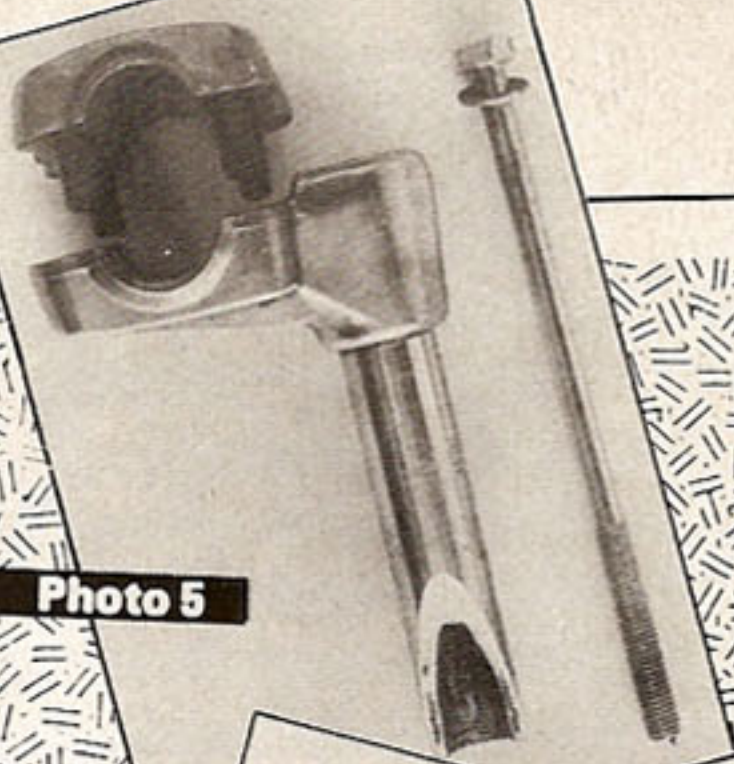


Photo 7

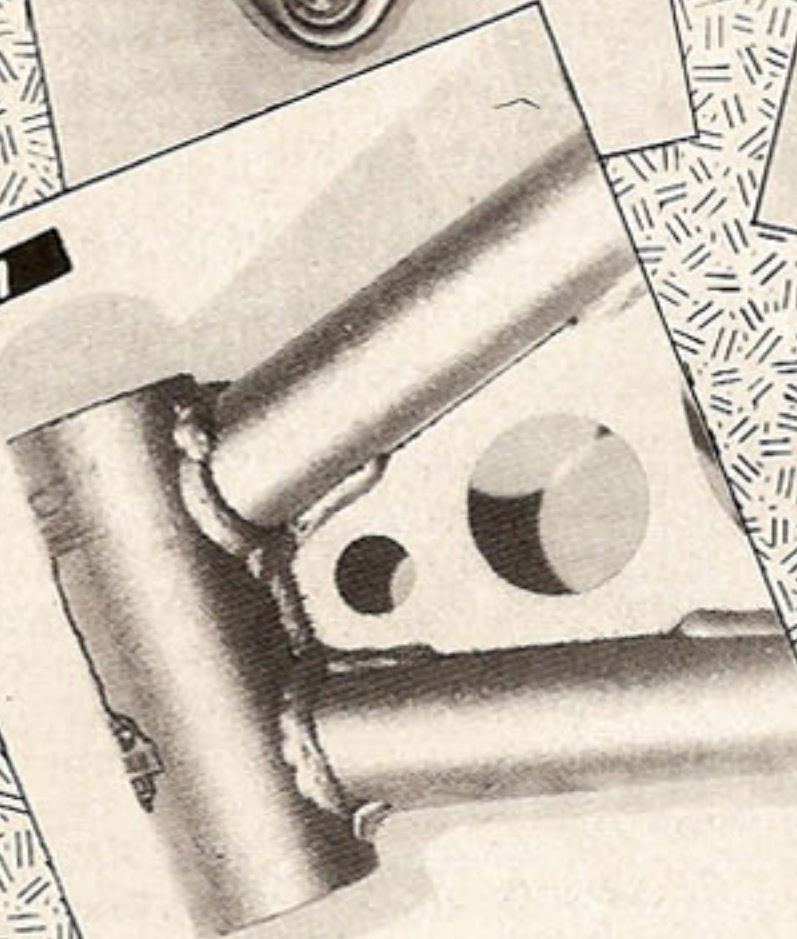


Photo 8



Photo 9

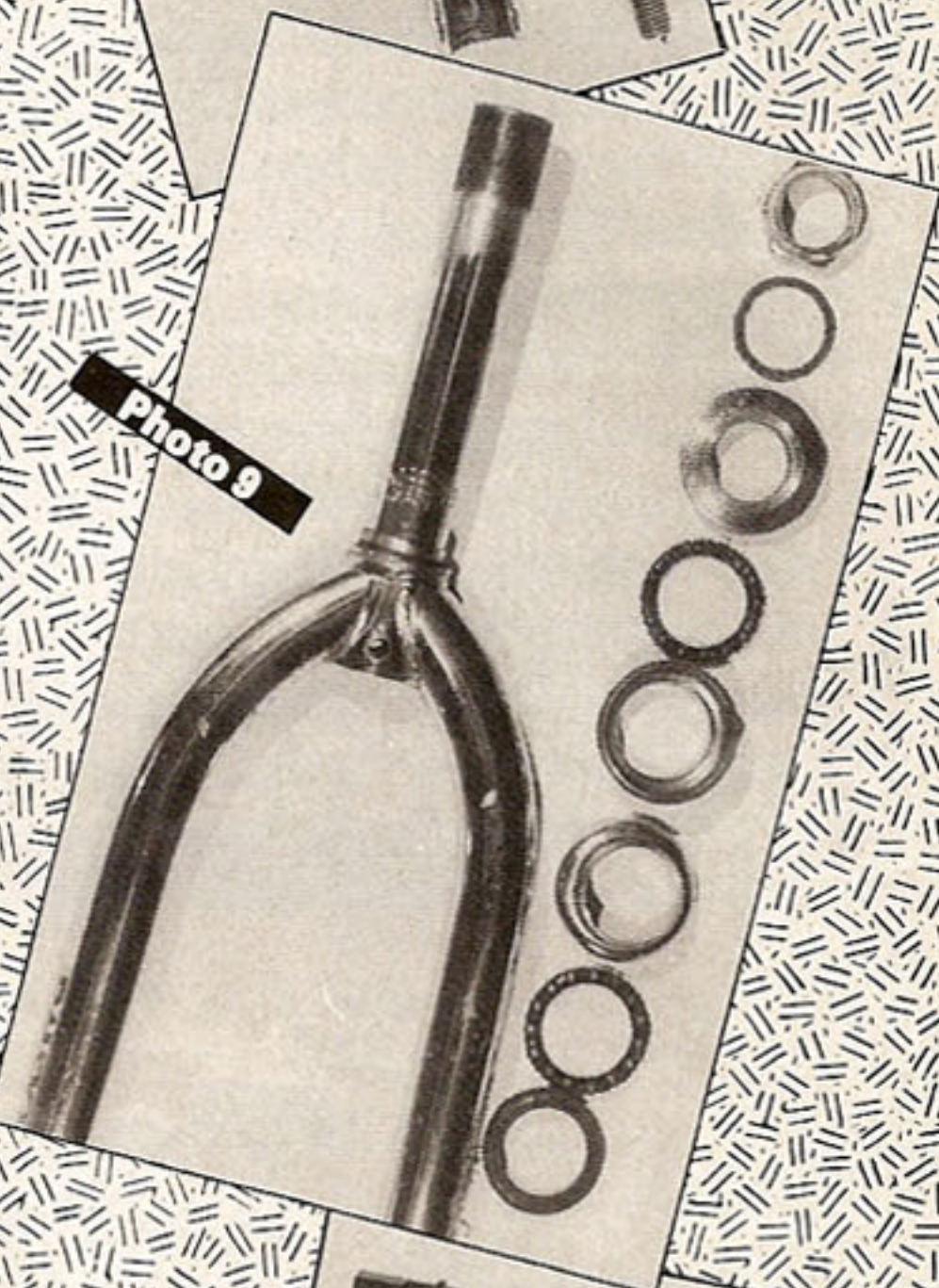


Photo 12

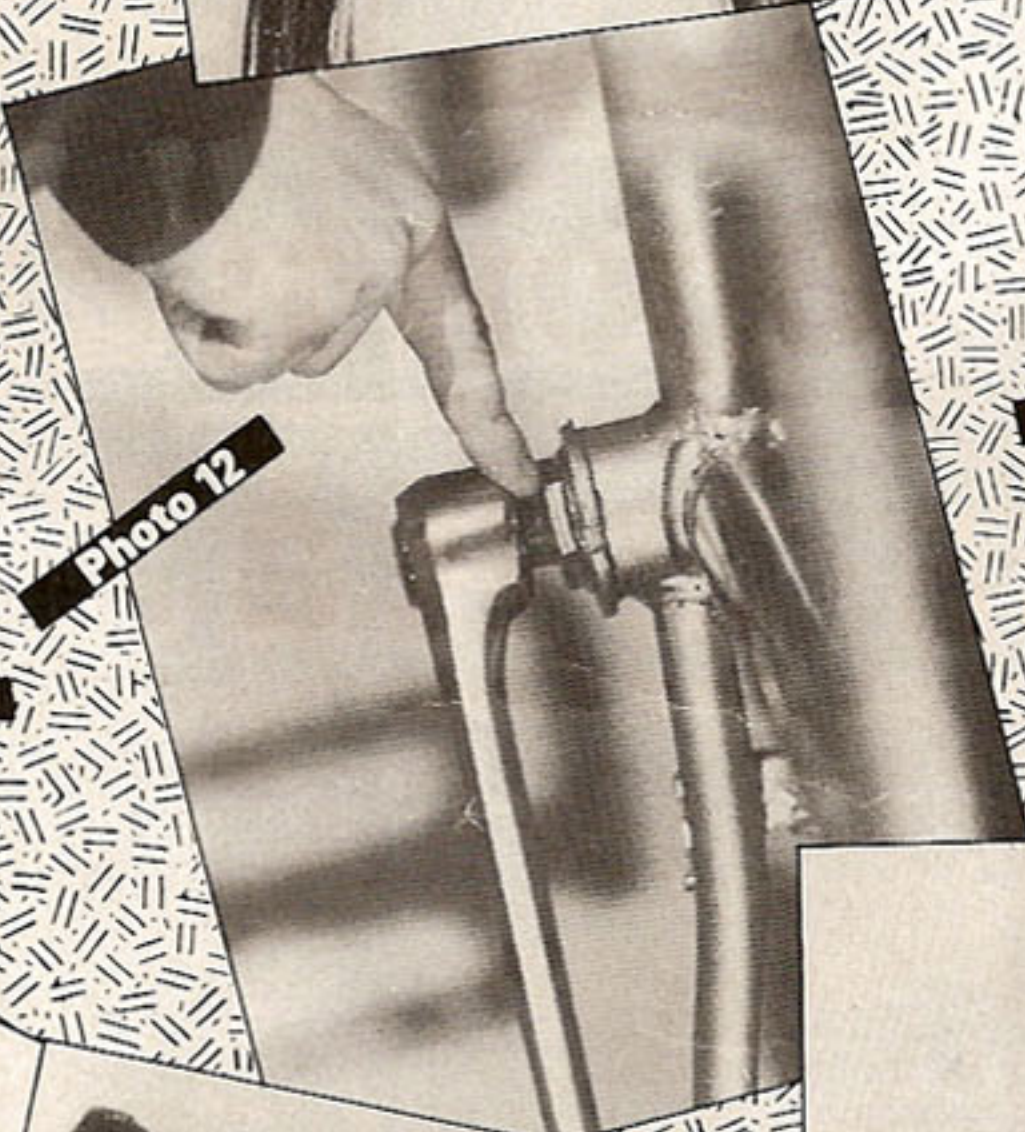


Photo 11



Photo 13

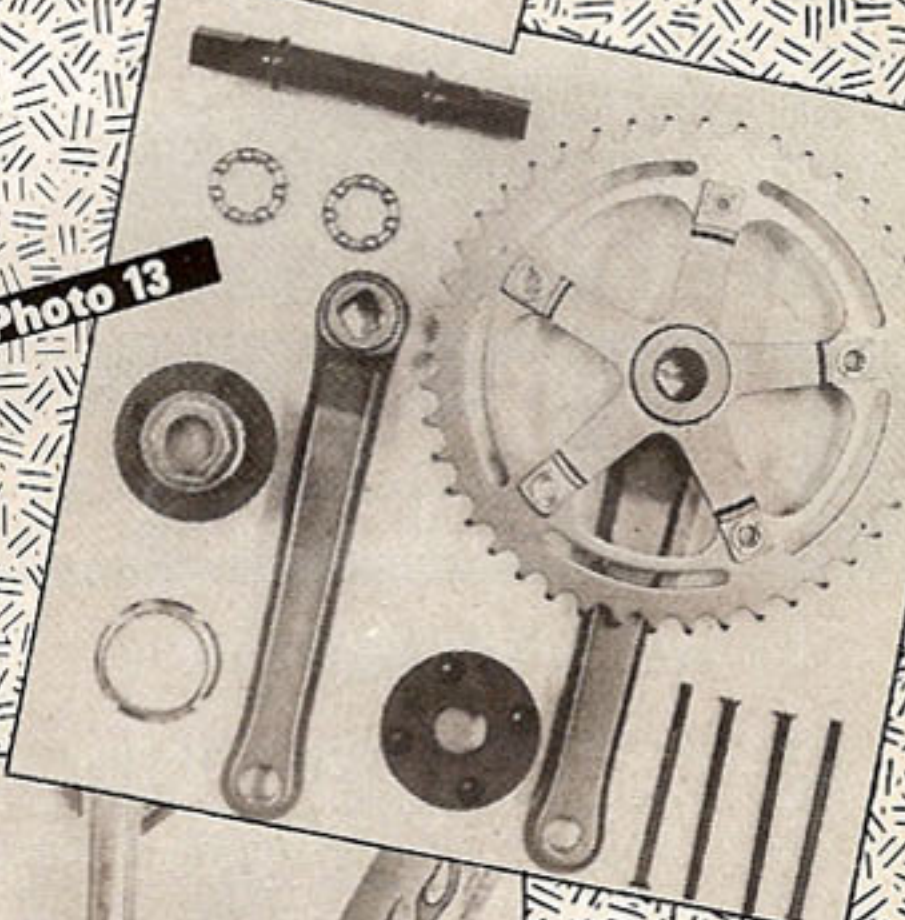


Photo 17

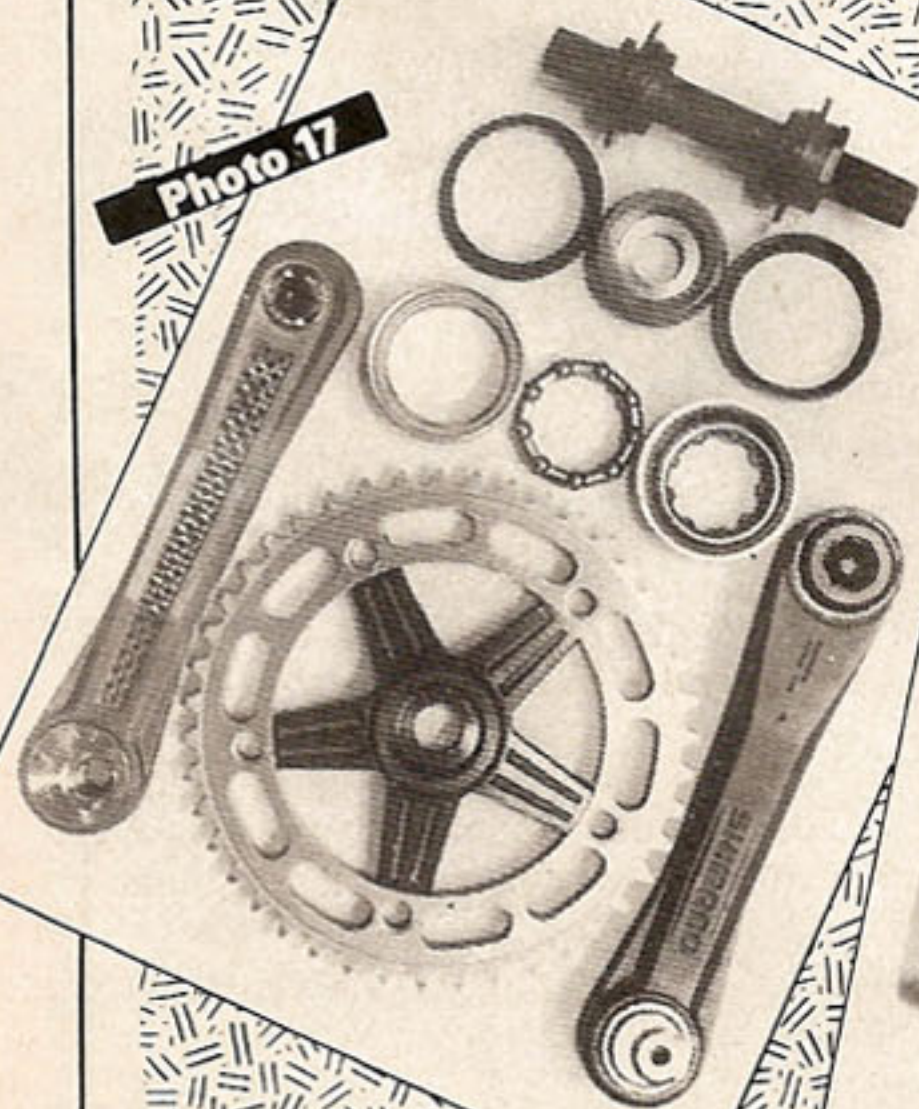


Photo 18

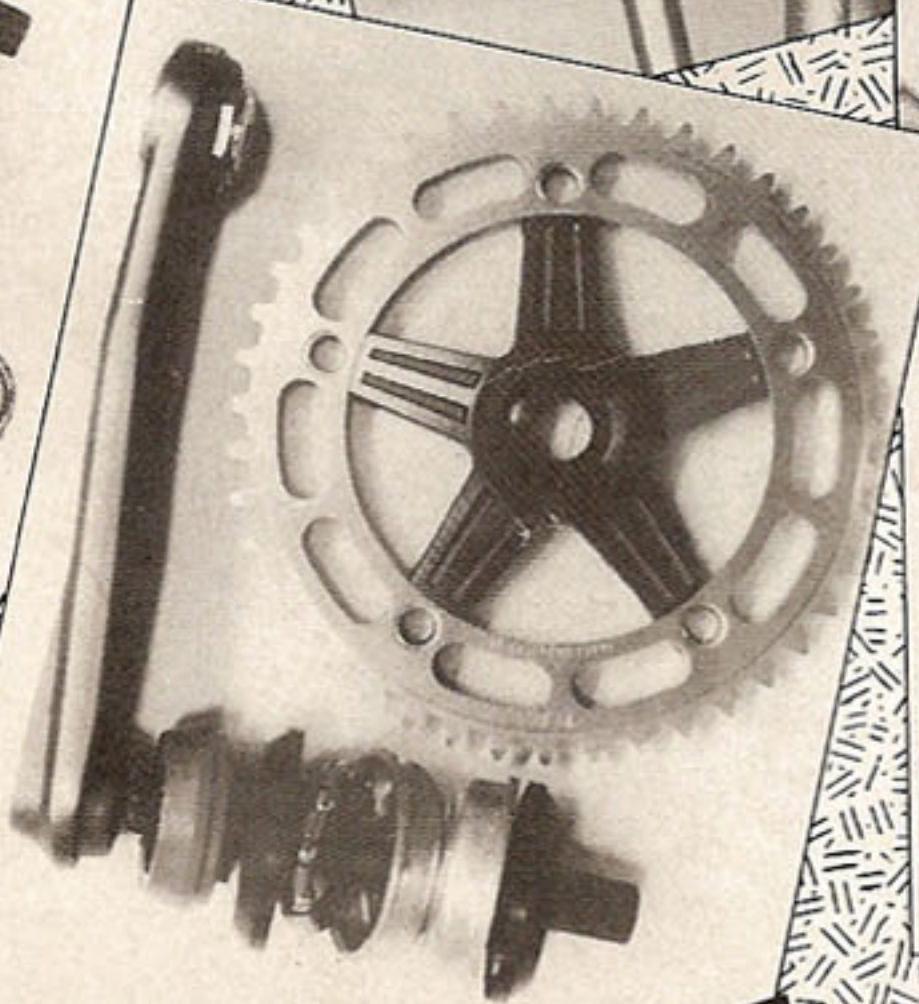


Photo 19

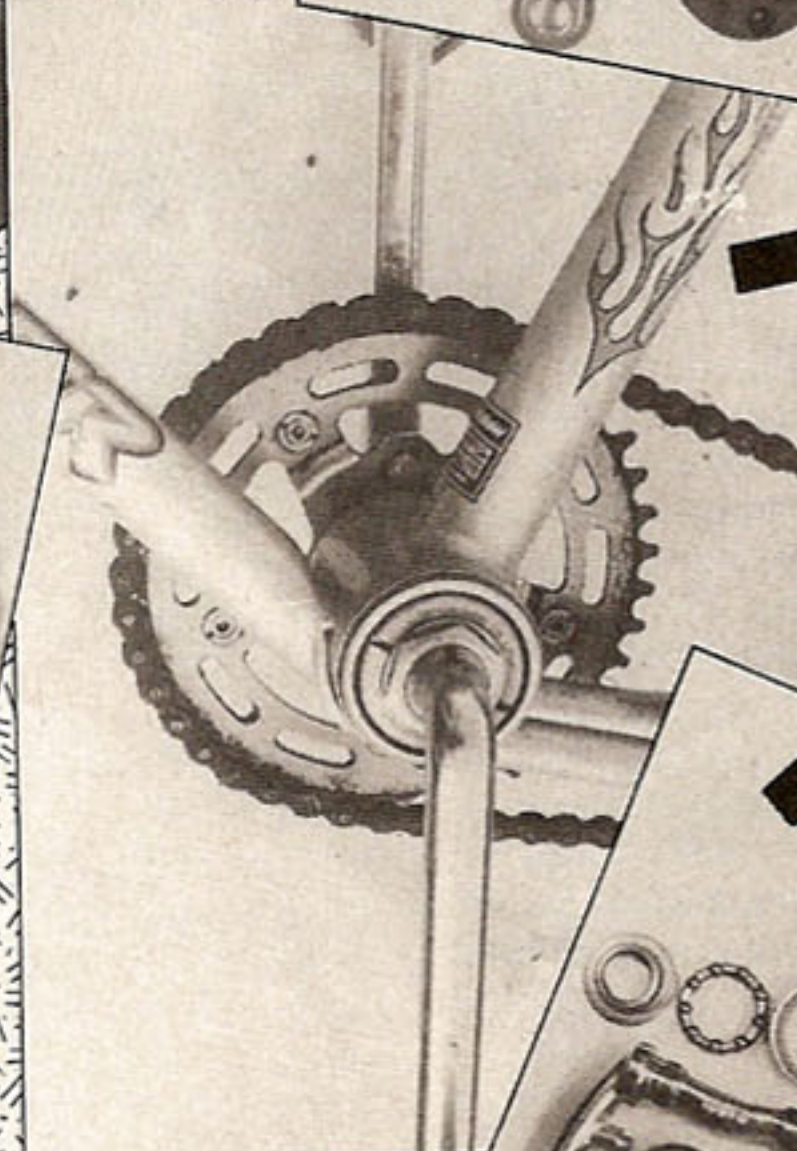


Photo 20

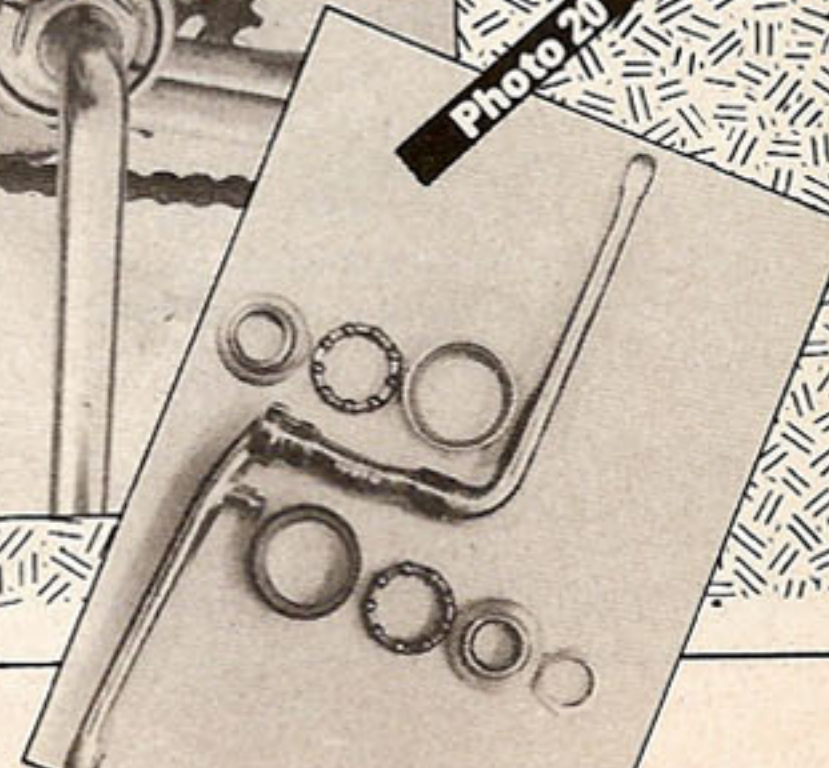


Photo 6

ce qui déformerait le raccord du cadre. D'autre part, au montage, graissez légèrement la tige et bouchez son extrémité, si ce n'est pas fait, avec un bouchon de liège afin d'éviter (de Chine) que de l'eau ne pénètre à l'intérieur du tube de selle, voire ne descende jusqu'au boîtier de pédalier...

Fixation du guidon : la potence

La fixation du guidon sur la potence peut se faire par plusieurs points. Exemple : fixation par 3 vis BTR en triangle (photo 3) ou par 4 vis BTR.

Au passage, vous apercevrez sur la photo 3 une 4^e vis qui correspond à la vis de l'expandeur. Kekceka ? Eh bien ! la potence, qui permet de régler la hauteur du guidon, s'enfonce dans le tube de direction (cadre) par le plongeur. Celui-ci est immobilisé par l'expandeur qui agit grâce à la vis susnommée. Vous me suivez ? O.K. ! Sur la photo 4, l'expandeur est en place. Il se situe à l'extrémité inférieure du plongeur.

● **Photo 5** : A droite, la vis démontée de l'expandeur. Les plus perspicaces remarqueront qu'il manque quelque chose au bout du plongeur de potence, par rapport à la photo 4. Bravo ! Vous avez trouvé : il manque l'expandeur. D'autre part, cette potence, comme celle de la photo 4, possède des platines de fixation déportées vers l'avant par rapport au plongeur. Moralité : en vue supérieure, pas de vis surnuméraire sur la platine supérieure, contrairement à la photo 3.

Enfin, là aussi, comme pour la tige de selle, veillez à graisser légèrement le plongeur de la potence avant de l'enfoncer dans la colonne de direction.

La direction

● **Photo 6** : Direction complète montée.
● **Photo 7** : Vue du tube de direction du cadre (jeu de direction et fourche démontés). Ce tube contient le jeu de direction qui relie la fourche au tube de direction. Deux roulements à billes assurent la rotation de la direction. Le roulement utilisé est du type cône-cuvette.

● **Photo 8** : Jeu de direction en place sur la tige de fourche.

● **Photo 9** : Jeu de direction démonté. De haut en bas : écrou de blocage qui se visse sur la partie supérieure de la tige de fourche, rondelle ergot, cuvette réglable, roulement (ou billes), cuvette supérieure de cadre, cuvette inférieure de cadre, roulement, cuvette fixe de fourche (ou cône inférieur).

La fourche (photo 9)

Cet organe est baptisé « fourche » parce qu'il ressemble aux outils pour brasser le foin. Elle comporte, on l'a vu plus haut, un axe fileté dans sa partie supérieure, mais aussi une tête de fourche qui réunit les deux tubes (ou bras, ou fourreaux). Il existe deux types de fourche : à axe déporté (photo 10) ou non déporté (photo 11).

Le pédalier

Pédalier à emmanchement carré. Les manivelles s'emmanchent sur un axe à extrémités carrées.

● **Photo 12** : Vue extérieure de l'emmanchement. Par la même occasion, regardez

le boîtier : c'est un petit boîtier de pédalier. Tout à l'heure, si vous êtes sages, on vous en montrera un gros.

● **Photo 13** : Pédalier Nivar avec adaptateur pour montage sur gros boîtier.

En haut à gauche : l'axe dont les extrémités carrées permettent l'emmanchement des manivelles. Juste en dessous, les deux roulements.

Entre les deux manivelles : partie droite de l'adaptateur. En bas à l'extrême droite : les quatre vis qui relient les deux parties de l'adaptateur.

● **Photo 14** : L'adaptateur est en place sur l'axe qui s'emmanche dans la manivelle de gauche. Les roulements ne sont pas visibles.

● **Photo 15** : La partie droite de l'adaptateur est démontée et le roulement en place est visible. Certains de ces pédales possèdent des manivelles fixées par une clavette (photo 16).

Pédalier Shimano (gros boîtier)

Même principe de fixation par emmanchement des manivelles, mais cette fois, les extrémités de l'axe sont pourvues de cannelures.

● **Photo 17** : Pédalier démonté. De haut en bas : axe avec cuvettes dont l'une réglable permet de régler le jeu du pédalier. Les trois caches-poussière. Cuvette fixe et roulement (au centre) ; à droite, le deuxième roulement est en place dans la cuvette. Plateau interchangeable avec l'étoile (ou spider) à cinq branches. Sur le pédalier, la hauteur des manivelles est réglable par excentrique (visible à l'extrémité inférieure de la manivelle située à droite).

● **Photo 18** : Les éléments du pédalier sont en place sur l'axe. De gauche à droite : manivelle, cache-poussière, cuvette réglable (pièce noire peu visible), cache-poussière, roulement, cuvette fixe, deuxième cuvette fixe, cache-poussière. Le deuxième roulement n'est pas visible.

Pédalier monobloc

Quoique plus lourds que les autres types de pédalier, les pédales en une seule pièce offrent une robustesse accrue. Ils sont toujours logés dans de gros boîtiers.

● **Photo 19** : Vue extérieure d'un monobloc monté sur gros boîtier.

● **Photo 20** : Pédalier démonté. De gauche à droite et de haut en bas : cuvette fixe, roulement, cuvette fixe du cadre, deuxième roulement fixe de cadre, roulement, cuvette réglable, rondelle ergot posée sur l'écrou de blocage.

● **Photo 21** : Les éléments sont en place sur le pédalier. De gauche à droite : cuvette fixe, roulement, cuvette fixe de cadre, deuxième cuvette fixe de cadre, roulement, cuvette réglable, rondelle ergot (peu visible), écrou de blocage. Sur cette même photo, deux types de plateau : en haut, plateau interchangeable ; en bas, plateau avec étoile intégrée.

Élément souvent négligé lors de l'entretien du vélo, les pédales n'en sont pas moins importantes. En effet, elles supportent directement le poids du pilote et les efforts de pédalage. Pas de pédale démontée en illustration, nous verrons ça dans les arti-

cles suivants. Sachez tout de même qu'une pédale se compose :

□ D'un axe avec partie filetée pour le vissage sur la manivelle (filetage à droite pour la pédale droite, à gauche pour la pédale gauche).

□ D'un corps dans lequel s'enfile l'axe. A l'intérieur du corps, deux roulements assurant la rotation de la pédale. A signaler que le roulement placé du côté de la manivelle s'use le plus. Moralité : après démontage, il ne faut pas mélanger les billes des deux roulements, leur usure étant souvent différente. Pigé ?

□ D'une cage qui désigne cette bande de métal rectangulaire sur laquelle repose la semelle de la chaussure.

Sur la photo, deux types de pédales. A droite : une pédale avec cage et corps d'une seule pièce. A gauche : pédale classique avec, au centre, le corps. Autour : rivetée en quatre points, la cage.

Les moyeux

Assurant la rotation des roues, ils sont donc au nombre de deux : moyeu avant, moyeu arrière.

● **Photo 23** : Vue du corps du moyeu avant dans lequel s'enfile l'axe (absent ici). Le corps du moyeu possède deux flasques (dites aussi joues ou ailes) sur lesquels viennent se fixer les rayons. A l'intérieur du corps, deux roulements à billes permettent la rotation.

● **Photo 24** : Vue latérale du moyeu avant. L'axe est sorti. Le roulement est visible. Visible aussi, le flasque.

● **Photo 25** : Axe démonté avec écrou, rondelle, contre-écrou, entretoise, cache-poussière.

Bon, le moyeu avant, no problème. Là où cela se complique, c'est pour le moyeu arrière sur lequel vient se greffer la roue libre et par la même occasion le pignon. Un petit coup d'œil à la **photo 26** et vous pourrez admirer la roue libre et son pignon qui peuvent se fixer de plusieurs façons sur le moyeu :

□ Par vissage. Filetage visible à droite sur la **photo 27**.

□ Par montage hélicoïdal (système hélico-matic Maillard) à droite sur la **photo 28**.

□ Enfin à droite, sur la **photo 29**, (pièce noire) : procédé Shimano. Ici le système de roue libre est intégré dans le moyeu et le montage du pignon se fait sur des cannelures.

Les freins

Trois petites photos pour vous montrer différents types :

● **Photo 30** : Frein à tirage latéral.

● **Photo 31** : Frein à tirage central. Utilisé surtout (pour l'instant) sur les vélos-trial, il offre une meilleure efficacité. Un peu plus lourd et plus difficile à monter, il n'en demeure pas moins plus facile à régler. Seul inconvénient, il nécessite une butée de gaine solidaire du cadre.

● **Photo 32** : Frein à tambour (type moto). Monté en général sur vélos cross à suspensions (beurk !), que certains d'entre vous ont dû posséder. Oui ! Oui ! Vous là-bas... Enfin, dernier type que vous ne verrez pas (!) car c'est le frein à rétro, pédalage. Tout se joue au niveau du pignon qui ne possède pas de roue libre. C'est le principe du pignon fixe.

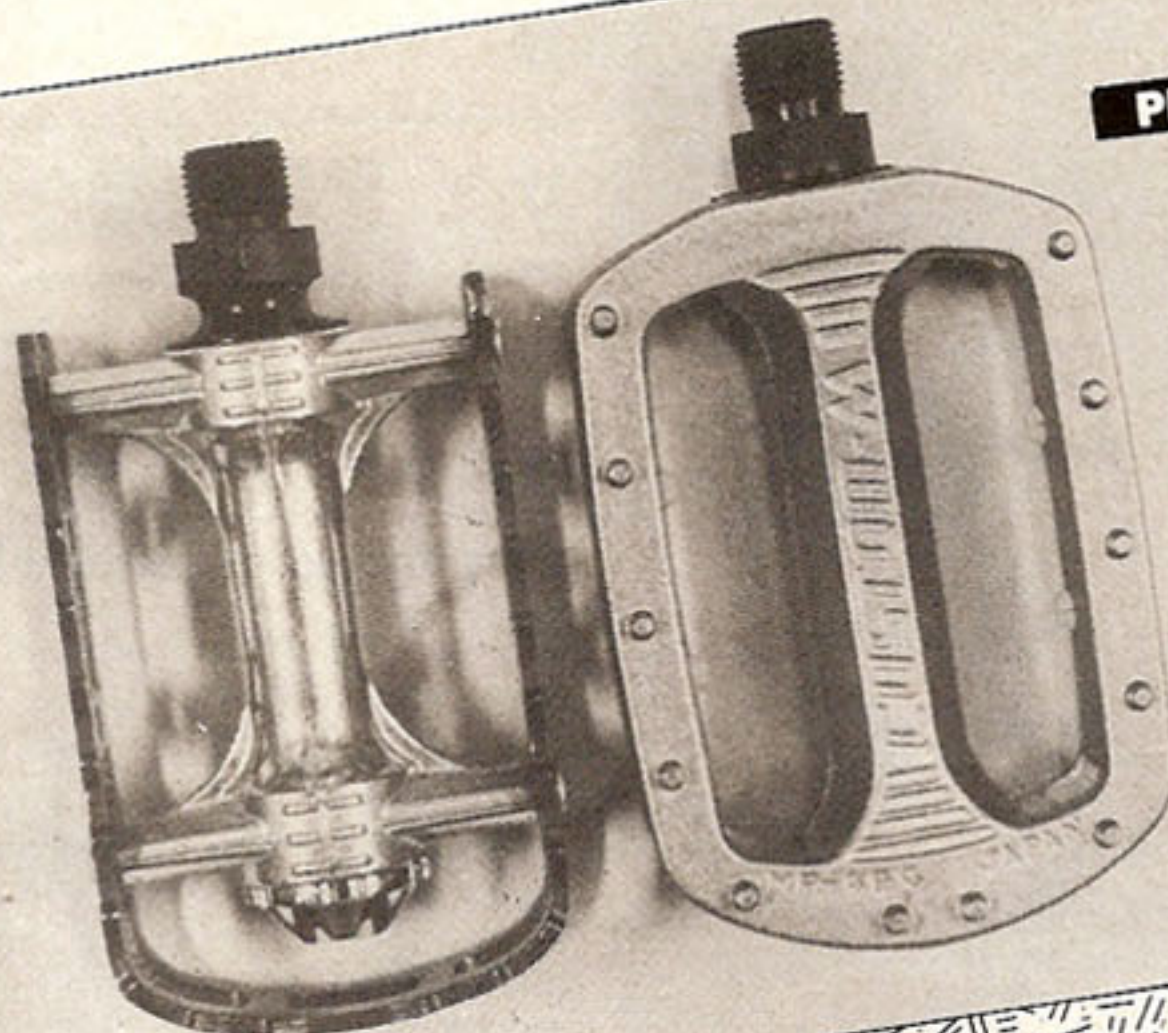


Photo 22

Photo 25



Photo 26

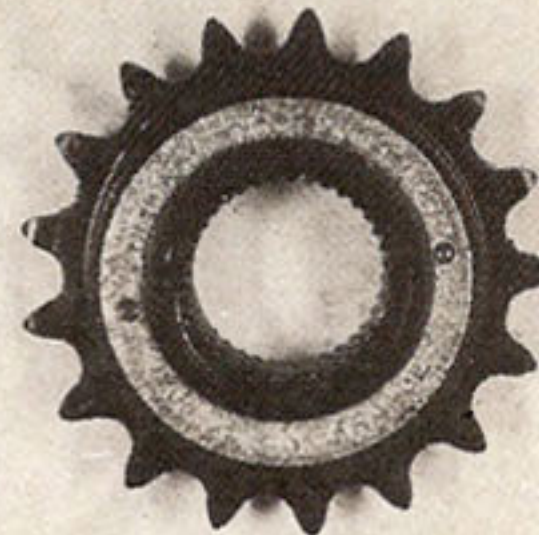


Photo 27

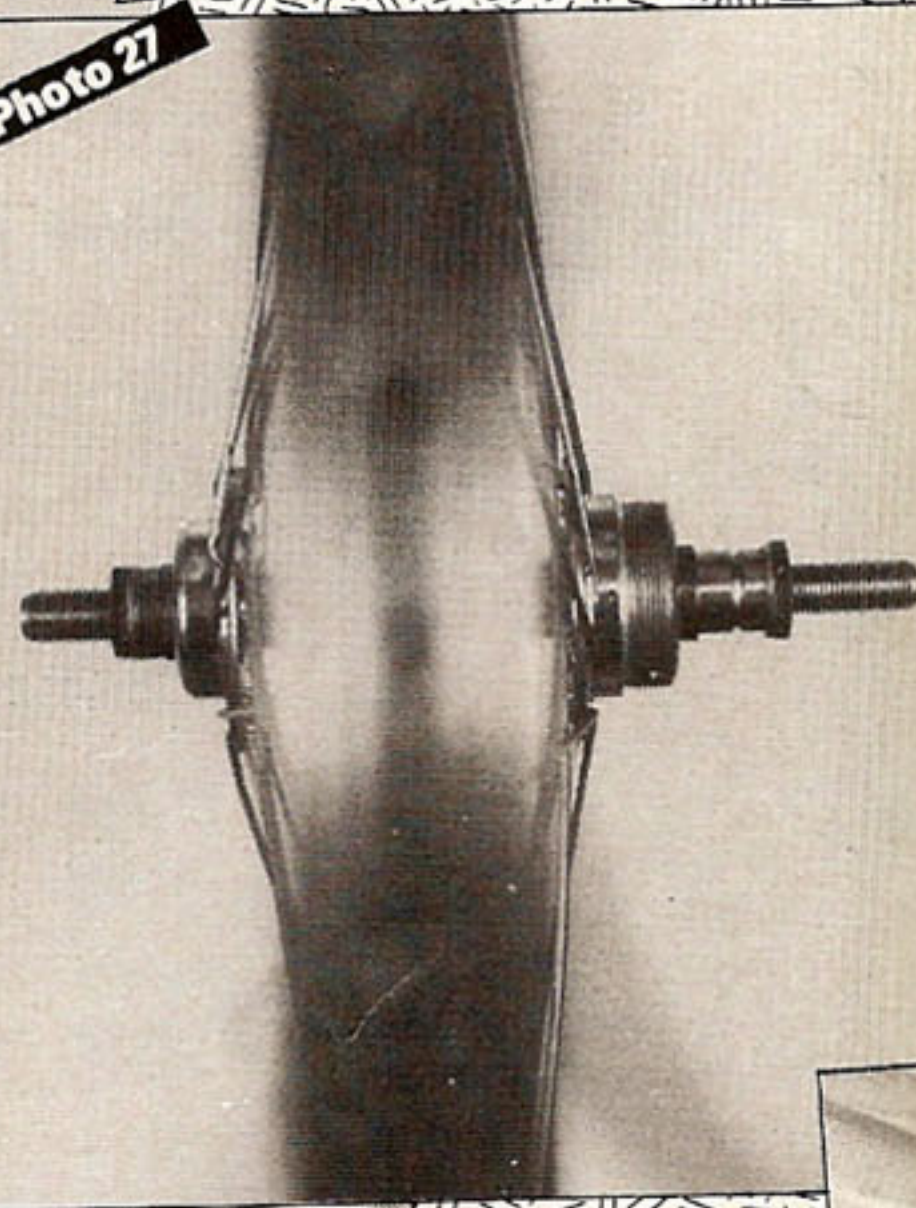


Photo 31

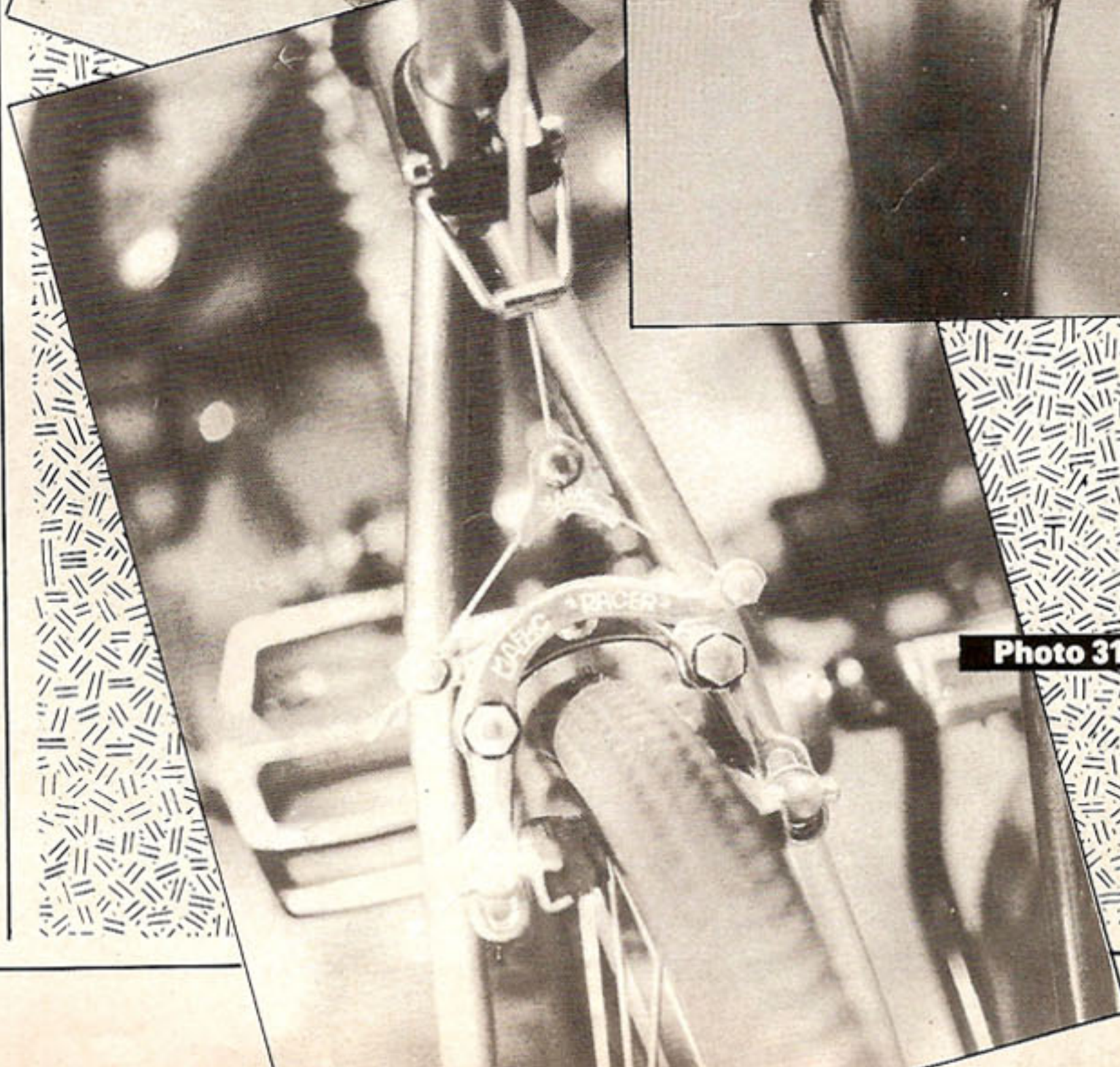




Photo 23



Photo 24



Photo 29



Photo 28



Photo 32



Photo 30

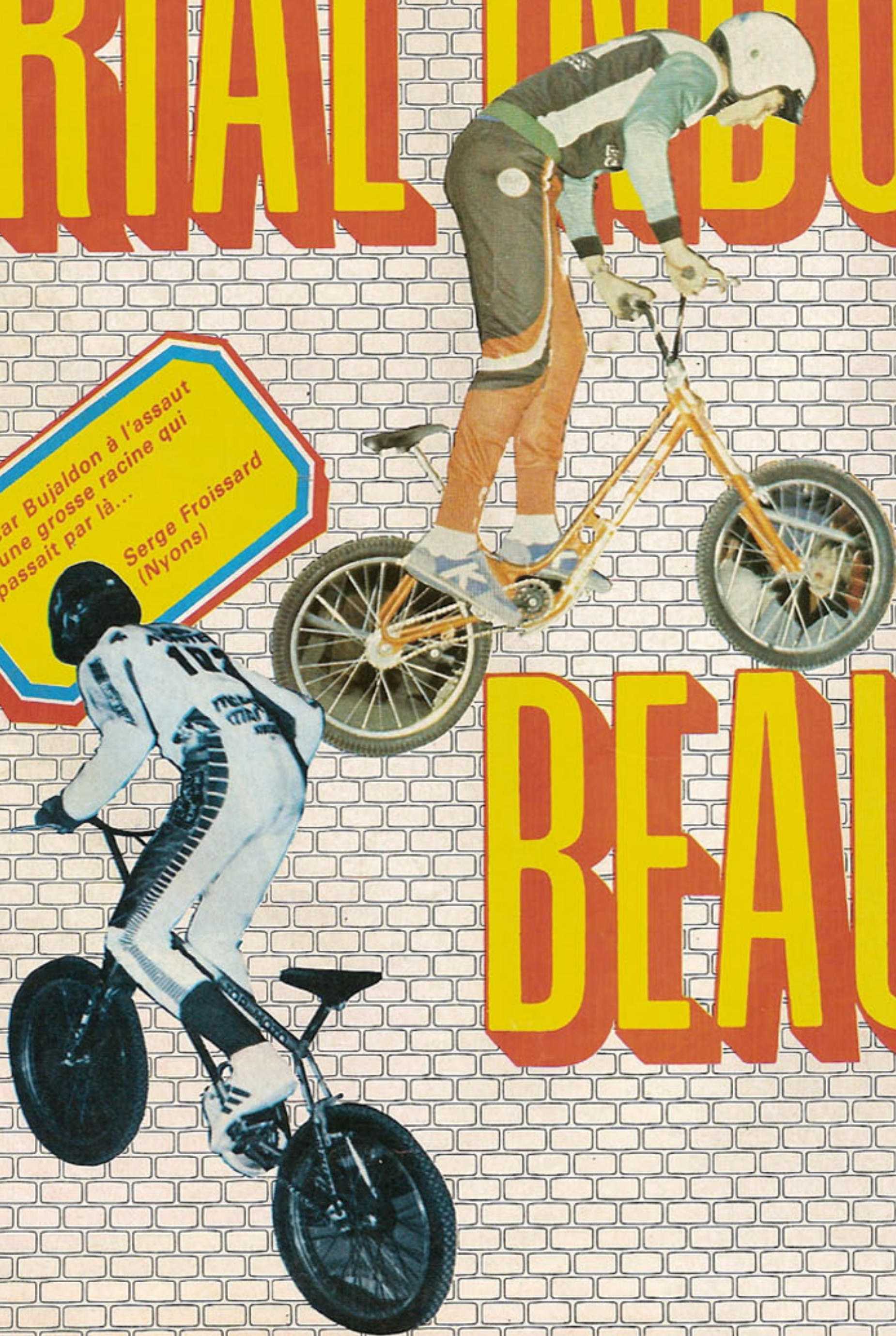
Voilà, c'est tout pour aujourd'hui. Récréation. Par la suite, nous attaquerons le montage, démontage et entretien de certains éléments. Ce que nous venons de voir pouvant alors servir de répertoire terminologique. Merci de l'apprendre par cœur ; dans le prochain numéro vous aurez une interro écrite !

tous en salle!

TRIAL INDOOR DE BEAUNE

Oscar Bujaldon à l'assaut
d'une grosse racine qui
passait par là...

Serge Froissard
(Nyons)



par René Nicolas

Le Bicross club de Bourgogne a organisé pour la troisième année consécutive son trial indoor de Beaune. 1981 : 40 coureurs sur vélos de cross exclusivement. 17 janvier 1982 : c'est l'apparition des premiers trialistes français encadrés par le club de Nyons. Ce jour-là, Thierry Girard et ses copains ont démontré d'une façon éclatante les possibilités d'un véritable vélo de trial à 55 autres concurrents médusés. Enfin l'année 83, avec 83 participants précisément, dont 27 spécialistes équipés de vélos trial. Pas de doutes, cette nouvelle discipline semble être bien partie !

Et hop ! qu'il dit, Oscar. Pas plus compliqué que ça de descendre d'une voiture.



Marc-Etienne Dalgé, de Poissy, n'est pas un débutant. D'ailleurs, chez Dalgé, tout le monde fait du trial.

Ricard Sans, l'homme qui venait du Sud. Il pilote un vélo qu'il a construit lui-même et qu'utilisent également ses copains de Barcelone. Un pro, quoi...



Reportage

Un bon pilote de cross plus un vélo super léger, ça peut faire des malheurs en trial. Fabrice Perez, avec 16 points seulement, a survolé le trial de Beaune en catégorie 13-14 ans « cross ».



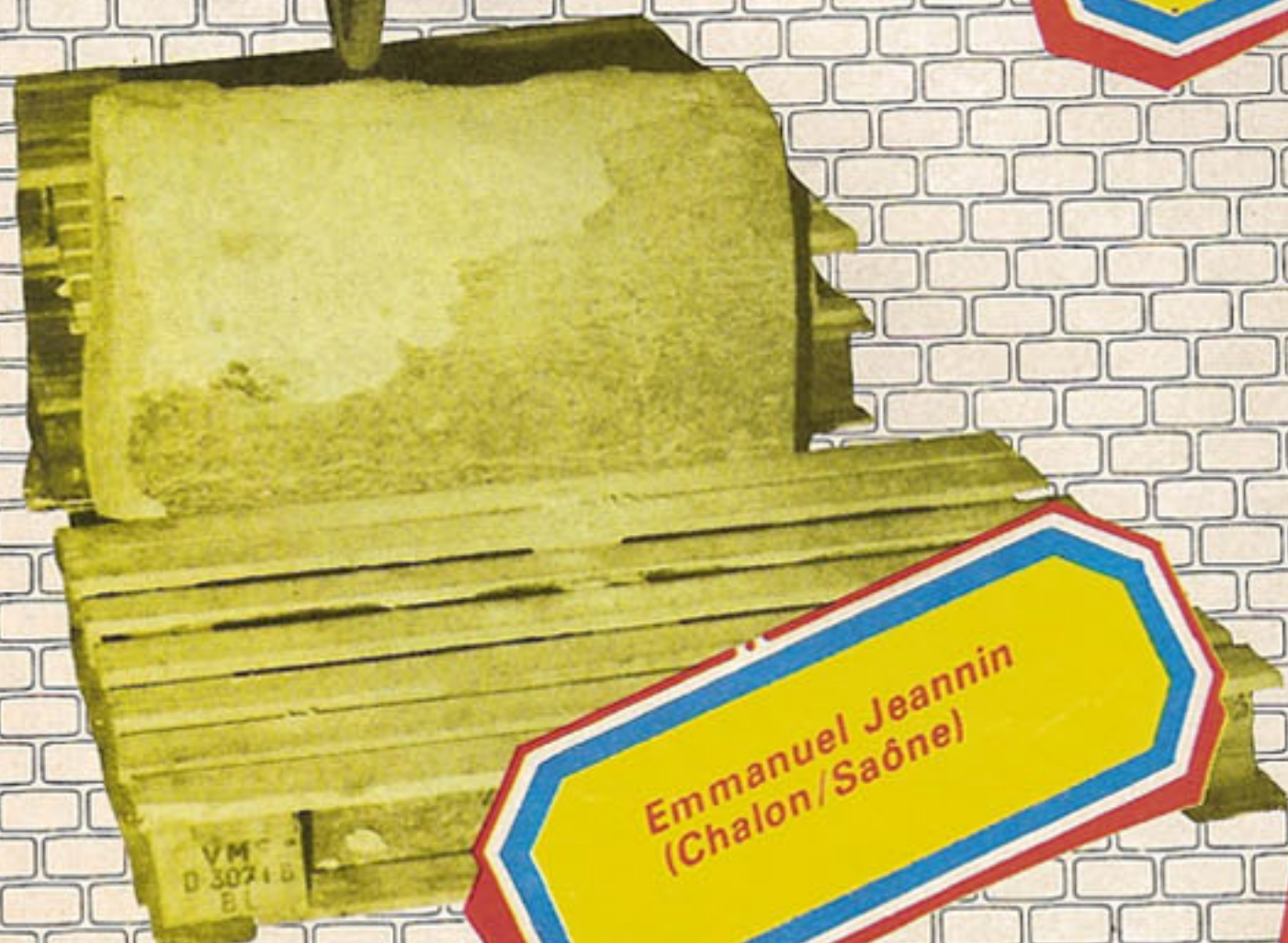
Jésus Gutierrez (Barcelone)



Cathy Muller et Fanny Imbert remettent les prix à Christophe Emotte et Michaël Michaud.



Emmanuel Jeannin (Chalon/Saône)



Il y avait quatorze catégories. Sept catégories d'âge comme le prévoit le règlement provisoire de la jeune commission de trial, mais réparties en cross et en trial. Les différences entre les deux engins étant trop à l'avantage des vrais vélos-trial.

Mais il n'y a que ces engins pour créer vraiment le spectacle et, dans l'avenir, il faudra prévoir des compétitions axées sur ces vélos exclusivement.

Sans racheter un vrai vélo de trial, on peut transformer un vélo cross à moindre frais, en changeant l'accessoire principal, à savoir le pédalier.

N'entrons pas dans des considérations techniques. *Bicross Magazine* n° 6 (pour ceux qui ne l'ont pas encore acheté) vous apprendra tout sur les productions actuelles.

Cette course à caractère amical a été prise très au sérieux par certains concurrents qui n'ont pas hésité à parcourir plusieurs centaines de kilomètres pour se rendre à Beaune.

Ce fut le cas des sections de Veaugues, près de Sancerre, Jonage, Nyons, Poissy...

Besançon est venu en force avec seize coureurs mais équipés de bicross.

Les frères Crosset, Frédéric et Daniel, dont nous vous avons parlé également dans le n° 6, étaient présents. Ces Belges, ainsi que les trois spécialistes espagnols que sont Oscar Bujaldon, Jesus Gutierrez et Ricardo Sans ont donné une couleur internationale à cette épreuve de mise en forme après les longs mois d'hiver.

Dans le parc coureur : tout ce que l'industrie produit actuellement en France et en Espagne, mais aussi quelques réalisations artisanales comme

ces vélos qui équipaient les Espagnols. Ils sont fabriqués par Ricard Sans dans la région de Barcelone.

Le cadre, très original, est composé de deux tubes en berceau de section différente. On se remémore avec nostalgie les anciens Solex dépourvus de moteur qui équipaient jadis nos champions actuels ! (En fait, ce temps n'est pas si lointain...) Aux mains des Ibères, ces prototypes semblent terriblement efficaces. Faudrait voir... à essayer !

Le reste du parc était constitué d'une jungle de métal ayant pour noms : Redline, Motobec, MCS, Torker et autres Vitus. Des noms évocateurs de virages relevés, butte de départ, triple bosse et faisant un peu pâle figure en ce dimanche de janvier, au départ d'un trial...

Le premier départ a eu lieu après quelques balbutiements et Frédéric Crosset, âgé de 7 ans seulement, a donné le ton en parcourant les 6 zones réservées aux tout jeunes avec 1 point de pénalité.

Philippe Hinault, en catégorie 9-10 ans cross, signe un excellent résultat final avec 5 points.

Sinon, tous les scores inférieurs à 10 points reviennent aux trialistes, qu'ils soient français, belges ou espagnols.

Signalons la présence féminine de Sylvie Dinota, de Jonage et de la « crosswoman » Valérie Huber, d'Altkirch, toujours présente. Un exemple à mettre à l'honneur de ces charmantes demoiselles.

Le circuit comportait 8 zones constituées avec des palettes de bois et troncs d'arbre.

La zone 8, une Volkswagen Passat, a

relativement souffert des ébats trialistiques des coureurs...

Ce genre d'obstacles impressionne toujours le public pour une manifestation indoor.

Les palettes constituent des obstacles faciles à réaliser et modulables à volonté. Le trial indoor, c'est un peu « Legoland ».

A l'avenir, on pourrait faire débiter les épreuves plus tôt. Un tour supplémentaire le matin aurait été accueilli avec enthousiasme par les concurrents. Il a fallu se contenter de 2 tours l'après-midi.

Sinon, la formule du trial indoor est bonne et facile à réaliser en une période et dans un lieu où il est proscrit de mettre une roue dehors...

Mais il faudrait faire des zones plus spectaculaires, destinées aux seuls trialistes.

D'ailleurs, pourrait-on imaginer une course de bicrossing avec des vélos de trial ?

Conscient de ce problème, le Bicross club de Bourgogne reconduira certainement son trial indoor de janvier qui est devenu une classique, mais en limitant désormais les engagements.

La sympathique championne de karting et automobile, Cathy Muller, venue encourager son jeune frère Yvan, un nouveau venu dans le monde du BMX, a remis les coupes et médailles aux trois premiers de chaque catégorie.

Prochain rendez-vous trial : Jonage, près de Lyon, le 6 mars.

CLASSEMENTS

Cat. 8 ans et moins « trial »

1. Frédéric Crosset (Belgique) 1 pt.

Cat. 8 ans et moins « cross »

1. Christophe Emotte (Beaune) 36 pts ; 2. Michael Michaud (Chalon-sur-Saône) 42.

Cat. 9-10 ans « trial »

1. Jean-Claude Drevet (Jonage) 16 pts.

Cat. 9-10 ans « cross »

1. Philippe Hinault (Beaune) 5 pts ; 2. Nadège Grillet (Beaune) 24 ; 3. Rudy Nicolas (Beaune) 33.

Cat. 11-12 ans « trial »

1. Stéphane Dinota (Jonage) 23 pts ; 2. Marc-Etienne Dalgé (Poissy) 35 ; 3. Rémi Berthod (Jonage) 56.

Cat. 11-12 ans « cross »

1. Olivier Imbert (Hirsingue) 41 pts ; 2. Alexandre Pinot (Besançon) 44 ; 3. Christophe Bellang (Beaune) 50 ; 4. Rémi Ropiteau (Beaune) 59 ; 5. Jean-Christophe Meunier (Altkirch) 62 ; 6. Mathieu Delayges (Chalon-sur-Saône) 67 ; 7. Armand Laborde (Chalon-sur-Saône) 80 ; 8. David Bruckert (Beaune) abandon.

Cat. 15-16 ans « cross »

1. Stéphane Guidot (Beaune) 26 pts ; 2. Christophe Delarche (Beaune) 28 ; 3. Clément Ferney (Besançon) 32 ; 4. Fabrice Bussy (Nevers) 38 ; 5. Gilles Boussard (Beaune) 40 ; 6. Philippe Degueurce (Besançon) 42 ; 7. Jean-François Reneric (Besançon) 49 ; 8. David Perraguin (Chalon-sur-Saône) 49 ; 9. Philippe Angelot (Besançon) 53.

Cat. 17-18 ans « trial »

1. Christophe Godon (Veaugues) 22 pts ; 2. Xavier Soulet (Veaugues) 26.

Cat. 17-18 ans « cross »

1. Philippe Piot (Beaune) 22 pts ; 2. Philippe Lemasson (Besançon) 23 ; 3. Christophe Sainrat (Nevers) 24 ; 4. Pascal Guionnet (Altkirch) 24 ; 5. Philippe Rémi (Besançon) 24 ; 6. Claude Vuillemot (Beaune) 25 ; 7. Gérard Hinault (Beaune) 32 ; 8. Francis Petersen (Altkirch) 40 ; 9. Dominique Millet (Besançon) 42.

Cat. 19 ans et plus « trial »

1. Ricard Sans (Barcelone) 7 pts.

Cat. 19 ans et plus « cross »

1. Philippe Nicolas (Beaune) 52 pts.

Cat. 13-14 ans « trial »

1. Sylvain Girard (Nyons) 10 pts ; 2. Philippe Roux (Nyons) 38 ; 3. François Sarrailh (Veaugues) 52 ; 4. Guillaume Maurent (Nyons) 53 ; 5. Sophie Dinota (Jonage) 70.

Cat. 13-14 ans « cross »

1. Fabrice Perez (Beaune) 31 pts ; 2. Philippe Mairat (Besançon) 16 ; 3. Emmanuel Jeannin (Chalon-sur-Saône) 32 ; 4. Sébastien Millot (Besançon) 36 ; 5. Benoît Millet (Besançon) 37 ; 6. Serge Fèvre (Beaune) 38 ; 7. Yvan Muller (Altkirch) 38 ; 8. Eric Dequaire (Besançon) 43 ; 9. Sylvain Grillet (Beaune) 43 ; 10. Jérôme Plissonnier (Beaune) 44 ; 11. Fabrice Vettoretti (Beaune) 45 ; 12. Nicolas Mutin (Beaune) 46 ; 13. Alexis Laronze (Beaune) 50 ; 14. Fabrice Laronze (Beaune) 50 ; 15. Grégoire Vergé (Chalon-sur-Saône) 59.

Cat. 15-16 ans « trial »

1. Oscar Bujaldon (Barcelone) 5 pts ; 2. Serge Froissard (Nyons) 6 ; 3. Jesus Gutierrez (Barcelone) 6 ; 4. Daniel Crosset (Belgique) 6 ; 5. René-Paul Dalgé (Poissy) 9 ; 6. Yannick Roux (Nyons) 15 ; 7. Pascal Reynaud (Nyons) 19 ; 8. Loïc Sarrailh (Sancerre) 36 ; 9. John Lidy (Altkirch) 43 ; 10. Sébastien Soulet (Sancerre) 43.

Sport

COURSES EN FRANCE

LA DERNIERE POUR LES MERIDIONAUX

1983 Le grand départ pour Yamaha: les vélos en masse dans le parc et la banderole au dessus de la grille

YAMAHA DÉPART YAMAHA

L'atterrissage d'Elliot... devant un public enthousiaste, chauffé par les commentaires de J.M. Rieu, speaker de choc pour le cross et le bicross.

Les 7 ans à Thuir. Déjà en tête, J. Clement s'adjugera une nouvelle victoire indiscutable à surveiller de près

Lorsqu'on habite ces régions ensoleillées du sud de la France, on a le privilège de pouvoir participer à des courses de bicrossing toute l'année.

Il n'y aura en effet pas un mois sans compétition en Languedoc-Roussillon en 1983. On pourra bientôt comparer cette région à une mini « Californie française » !

Encore 94 coureurs engagés dont une bonne moitié venus de la région ont rejoint Thuir le 5 décembre dernier.

Les nouveaux venus annoncent d'emblée la couleur en se présentant avec du très bon matériel. On dénombre pas mal de Yamaha alors que ceux-ci n'étaient commercialisés que depuis très peu de temps.

Idem en ce qui concerne les tenues vestimentaires : irréprochables...

Il faut signaler que le Moto club de Thuir, qui organisait cette épreuve, avait mis sur pied pendant le week-end une exposition de 2-roues et karting qui n'avait rien à envier aux plus beaux salons français.

Et si on comptait beaucoup d'exposant motos, les bicross présents figuraient également en très bonne place.

Au hasard du salon, on rencontrait des Laffite, Motobécane, MX France, Derbi, Montesa, Yamaha, Looping...

Un absent de marque : Peugeot. Où faut-il aller pour découvrir la gamme CPX ? On se le demande...

Revenons à la course. Elle s'est déroulée sur un circuit réalisé en toute hâte, une semaine avant l'épreuve. Il existait bien un circuit auparavant mais le méchant propriétaire a expulsé le club au dernier moment, prétextant bruit, nuisance, bref, tout ce qu'un innocent bicross ne crée pas. C'est triste mais c'est comme ça. On ne change pas les gens, même dans le Midi...

Mais les gars du club sont dynamiques, et plutôt que de baisser les bras et tout annuler, on s'est mis au travail, aidé par la ville, et la course eut lieu.

Notre ami Jean-Marie Rieu, figure bien connue dans le monde de la moto, fut un speaker super dans le coup, et sut animer les épreuves et chauffer le public très nombreux.

Il faut regretter que le circuit ne fût pas clôturé. Outre les accidents que cela peut entraîner, le travail des commissaires et du pointage s'en trouve gêné.

Les Catalans, débutants pour la plupart, ne s'en sont pas laissé compter, face à de très bons coureurs, comme le confirment les résultats qui suivent. Notons d'ailleurs les victoires des locaux Roig (6 ans), Fernandez (9 ans) et Frances (15 ans).

par René Nicolas

RESULTATS DE THUIR

Catégorie 6 ans : 1. David Roig (Thuir); 2. Sébastien Ruiz (Lunel); 3. Lilian Goroneskoul (Lunel); 4. Bertrand Pujol (Béziers); 5. Olivier Moncet (Béziers).

Catégorie 7 ans : 1. Jérôme Clément (Cavaillon); 2. Olivier Roig (Thuir); 3. Fabrice Montagard (Cavaillon); 4. Jean-Michel Ribes (Thuir); 5. Nathalie Salort (Thuir); 5. ex. Sandrine Poveda (Arles).

Catégorie 8 ans : 1. Benjamin Olivier (Marseille); 2. Fabian Ramonet (Thuir); 3. Arnaud Trémouille (Thuir); 4. Emmanuel Aubesso (Thuir); 5. Bertrand Lenoble (Thuir).

Catégorie 9 ans : 1. Jean Fernandez (Thuir); 2. Christophe Torroella (Rivesal-

tes); 3. David Cramatte (Lunel); 4. Olivier Legrand (Lunel); 5. Vincent Pujol (Béziers).

Catégorie 10 ans : 1. Xavier Robleda (Béziers); 2. Jean Daniel Carrière (Thuir); 3. Patrick Arputzo (Marseille); 4. Gilles Deschamps (Lunel).

Catégorie 11 ans : 1. Franck Roman (Cavaillon); 2. Sébastien Pradal (Béziers); 3. Lionel Lopez (Béziers); 4. Patrick Roman (Arles); 5. Christophe Andrieux (Lunel).

Catégorie 12 ans : 1. Eric Bertolotto (Marseille); 2. Laurent Fettuciari (Béziers); 3. Sherer Baraco (Arles); 4. Antoine Rodriguez (Thuir); 5. Boris Carbonneil (Béziers).

Catégorie 13 ans : 1. Christophe Berthiaud (Romans); 2. Philippe Borrell (Thuir); 3. Olivier Falioz (Arles); 4. Pierre Mick (Thuir); 5. Vincent Lacan (Marseille).

Catégorie 14 ans : 1. Michel Carrayon (Béziers); 2. Bernard Moline (Thuir); 3. Luc-Jean Payot (Romans); 4. Patrice Olive (Thuir); 5. Eric Kartalian (Marseille).

Catégorie 15 ans : 1. Stéphane Frances (Thuir); 2. Luc Frances (Thuir); 3. José Albaladejo (Thuir).

Catégorie 16 ans : 1. Stéphane Lombard (Marseille); 2. Stéphane Garcia (Pignan); 3. Alain Boyer (Pignan); 4. Parfait Robleda (Béziers).

DERNIERES HEURES

Les Girondins à l'attaque du bicrossing

Le Sud-Ouest et plus particulièrement l'Aquitaine va découvrir le bicrossing. On connaissait les Girondins de Bordeaux devenus célèbres grâce au football. Mais les Girondins, ce n'est pas que le football. C'est un club omnisports qui vient de s'enrichir d'une nouvelle discipline.

Comment avez-vous deviné qu'il s'agissait du bicross ? Sur le complexe sportif de Roquevielle, situé juste derrière les usines Dassault, sortira de terre un super terrain de bicrossing. Si, si, le long de la route de Martignas, à 5 km du centre de Bordeaux, vous verrez bien qu'il ne s'agit pas d'un mirage... Amis de la région bordelaise — et nous savons que vous êtes nombreux —, le responsable de l'opération, Christian Michelet, vous attend au siège, à Mérignac, pour discuter des projets du club, ou téléphonez-lui au (56) 28.36.91. (René Nicolas).

Avis aux Marseillais : bientôt un terrain à Vitrolles !

Max Mazzerli, le dynamique président du MC Vitrolles, vient de confirmer son intention de créer une piste de bicross dans le cadre du complexe de loisirs-moto de Vitrolles. C'est une bonne nouvelle pour les bicrossers marseillais car Vitrolles est à une vingtaine de kilomètres du vieux port.

Un bicross club à Roanne (42)

Des lecteurs de la Loire viennent de créer un bicross club près de Roanne. Il s'agit du Bicross club de Mably. Un terrain devrait voir le jour très prochainement. Le siège social est le suivant : Moby Sport, RN 7, Les Buttes, Mably, 42300 Roanne. Quant au président, il s'agit de M. Didier Rèvre, cité Jalla, 42630 Kégnay. Bonne chance à ce nouveau club auquel nous souhaitons la même réussite que les frères Troisgros !

Stage de bicrossing à Grenoble

Le Bicrossing Club de Grenoble organise, du 11 au 15 avril inclus, un stage de perfectionnement et d'initiation au bicrossing.

Les moniteurs retenus sont : Claude Vuilleminot, champion de France catégorie 15 ans et Christophe Delarche, champion de France catégorie 14 ans. Ils seront aidés dans leur tâche par une vidéo. Les places sont, bien sûr, limitées. Pour obtenir des renseignements, téléphonez au (76) 88.03.59. Bicross Club de Grenoble, 2, rue Paul Monval, 38400 Saint-Martin-d'Hères.

Le BC de Provence devient BC Marseille

Le Bicross club de Provence a disparu au profit d'un nouveau club, dans le même arrondissement de Marseille. Voici les coordonnées de ce nouveau-né : Bicross club de Marseille, 188, boulevard Sainte-Marguerite, 13009 Marseille. Tél. : (91) 75.51.76.

Le Bicross club de Marseille a trouvé siège au célèbre magasin « Flying Star », bien connu de nos lecteurs car il distribue les cycles Scorpion.

Andy Ruffell, toujours plus haut

Connaissez-vous Andy Ruffell ? Retenez ce nom qui marquera à jamais le monde du BMX Outre-Manche.

Depuis ses premières apparitions sur la scène mondiale, Andy n'a cessé de s'élever dans la hiérarchie du BMX.

On peut certainement le considérer maintenant comme le pilote anglais le plus complet. Andy n'hésite pas non plus à se frotter aux meilleurs américains et cela ne lui réussit pas trop mal.

Le 7 janvier dernier au Salon de Londres, l'officiel Mongoose a sauté en « bunny hop » une barre accrochée à 39 pouces du sol soit 99 centimètres !

Le record appartient à un américain avec 104 centimètres.

Une confrontation opposant les meilleurs stylistes est prévue en 1983. Alors à l'entraînement les sauteurs...

R. Nicolas

Saga bicross à Cavaillon

Largement développé à Cavaillon grâce aux efforts des « frangins Superbowl » le bicrossing franchit une nouvelle étape grâce à la création d'un magnifique circuit situé près du complexe sportif municipal, en bord de Durance. Depuis le début du mois de janvier, les entraînements qui s'y déroulent le week-end prennent des allures de compétitions avec parfois jusqu'à 100 pilotes.

Au surplus des entraînements ont lieu les mercredis après-midi. Alors si vous passez par Cavaillon...

Stu Thompsons encore n° 1 aux USA !

La nouvelle nous est parvenue comme un coup de canon : le « Number One » américain 82 n'est pas Gregg Hill comme chacun l'attendait, mais le « vétéran » Stu Thompsons, celui que d'aucuns avaient déjà quasiment enterré. Le coup de théâtre s'est produit en fin d'année à Pittsburgh, un circuit fatal pour Gregg Hill, lequel a raté sa demi-finale, laissant Stu s'envoler vers la plaque n° 1. Pas mal, à 23 ans !

BICROSS

les bonnes adresses

EXPEDITION
DANS TOUTE
LA FRANCE

LE ROI DU BICROSS

en Seine-et-Marne (77)

A partir de

565 F

Terrain
Permanent

R. SIMON
LA FERTE GAUCHER
MOTOBECANE



MOTO MARCONI

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

Votre concessionnaire

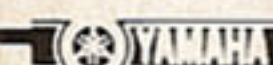
LE CLUB DES CINQ YAMAHA.

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



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.

CET EMPLACEMENT VOUS EST RESERVE
NOUS CONTACTER AU 200.22.07.



L'AMI DES SPORTIFS :

CENTRE COMMERCIAL DES MOUSTIERS
77530 VAUX-LE-PENIL - TEL. : (6) 452.48.70

Chez **SYLVAIN**

Team Manager Motobécane

PREMIER SPECIALISTE

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

CET EMPLACEMENT VOUS EST RESERVE
NOUS CONTACTER AU 200.22.07.

TRIALSIN MONTESA

L'INVENTEUR DU VELO TRIAL
CHAMPION D'EUROPE 1982



LA QUALITE EUROPEENNE

D·C·M

Importateur : 1, rue Franklin
66000 PERPIGNAN (68) - 34.02.11

Demandons concessionnaires dans toute la France.

« L'EVENEMENT »

le 1^{er} cadre bi-cross collé
VITUS* DURAL B.M.X



ALU

Une très grande nouveauté
pour la haute compétition.
Légèreté exceptionnelle:
cadre: 1,300 kg
fourche: 0,600 kg
Qui dit mieux ?
Rigidité sécurisante

vente exclusive aux
constructeurs et grossistes

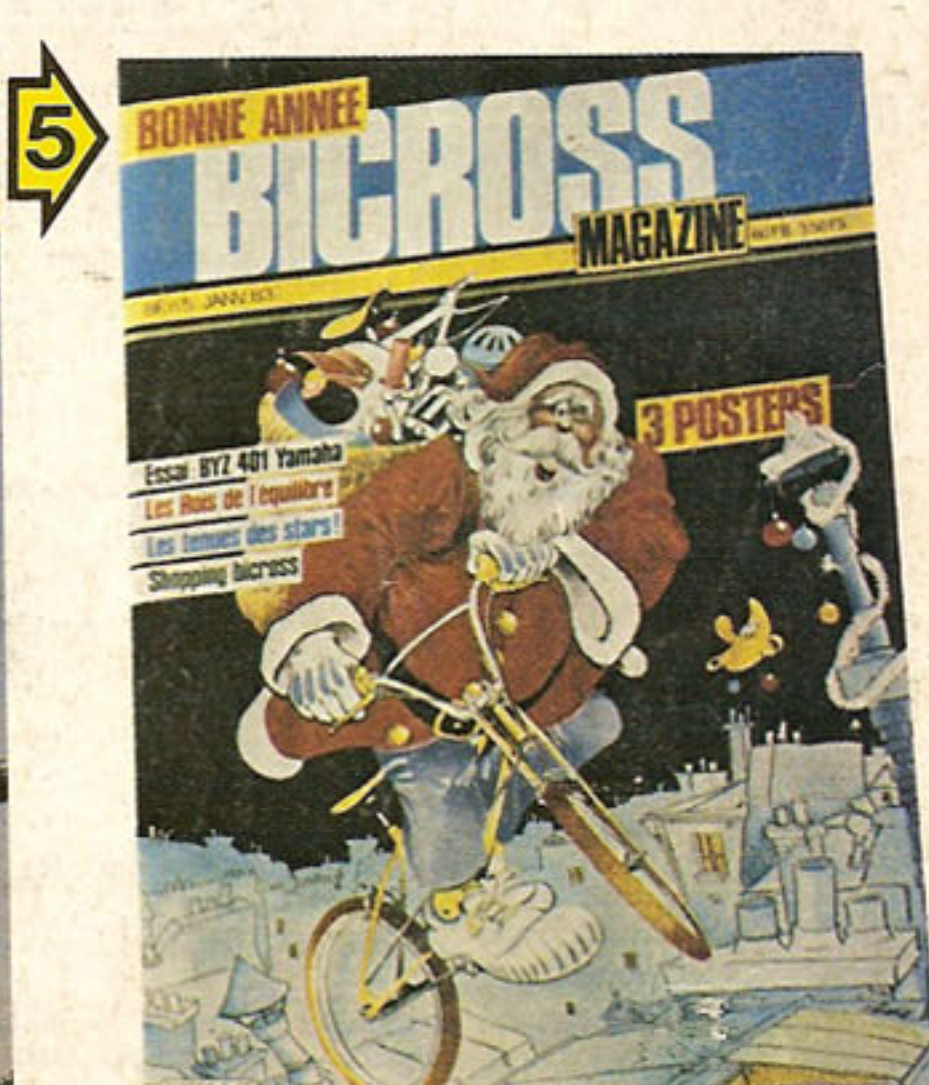
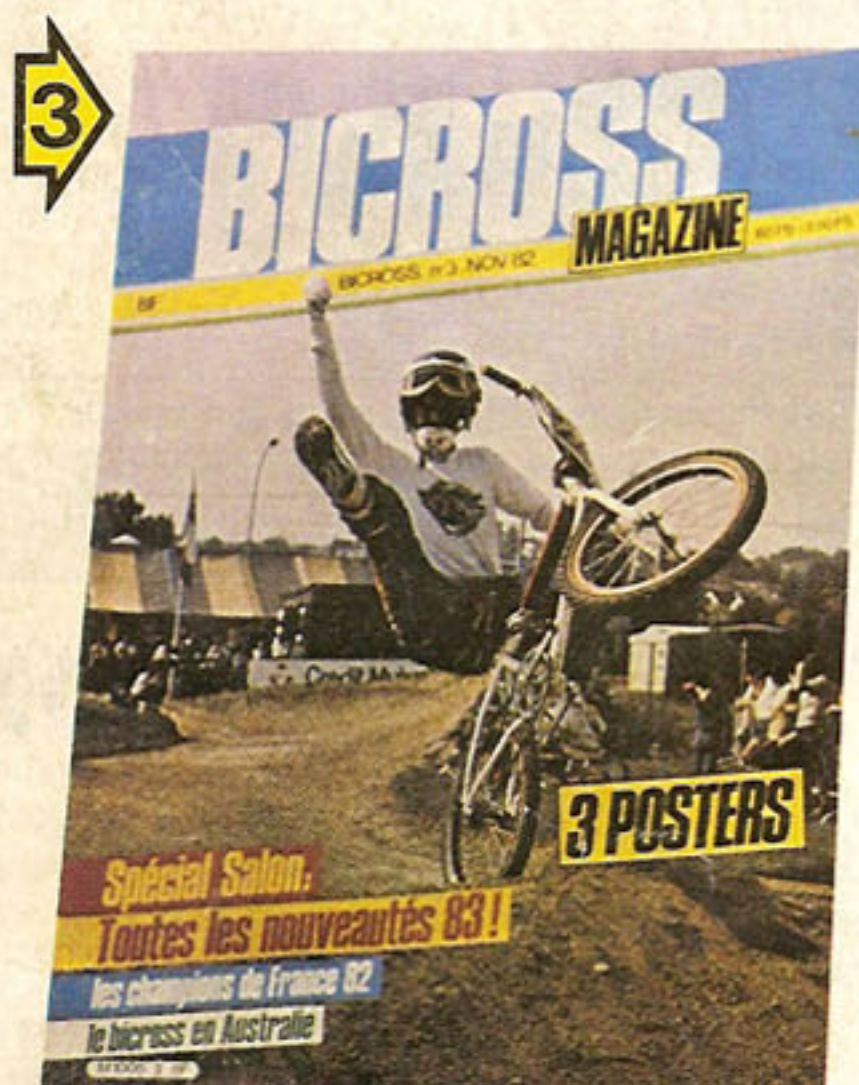
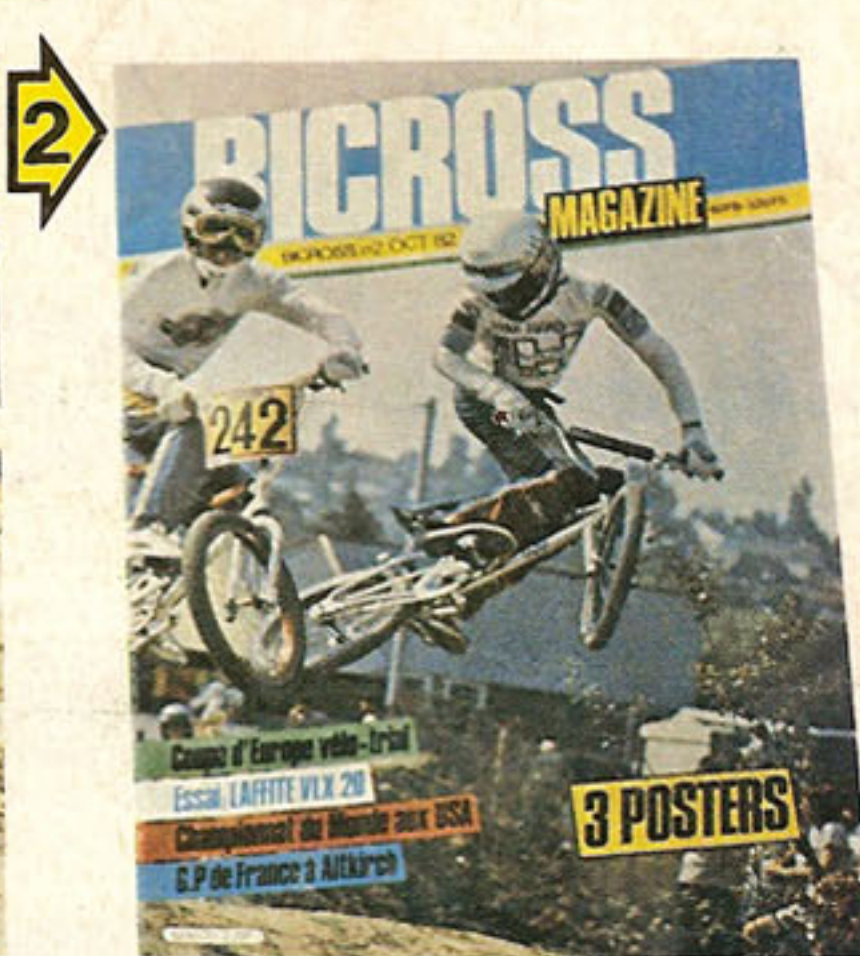
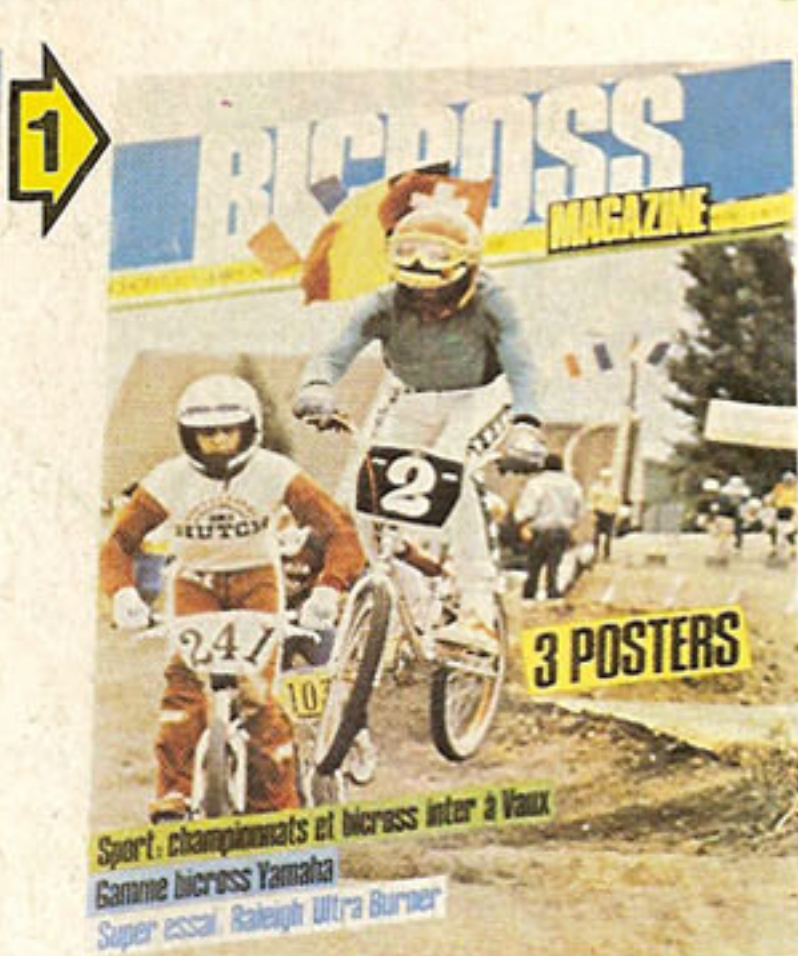
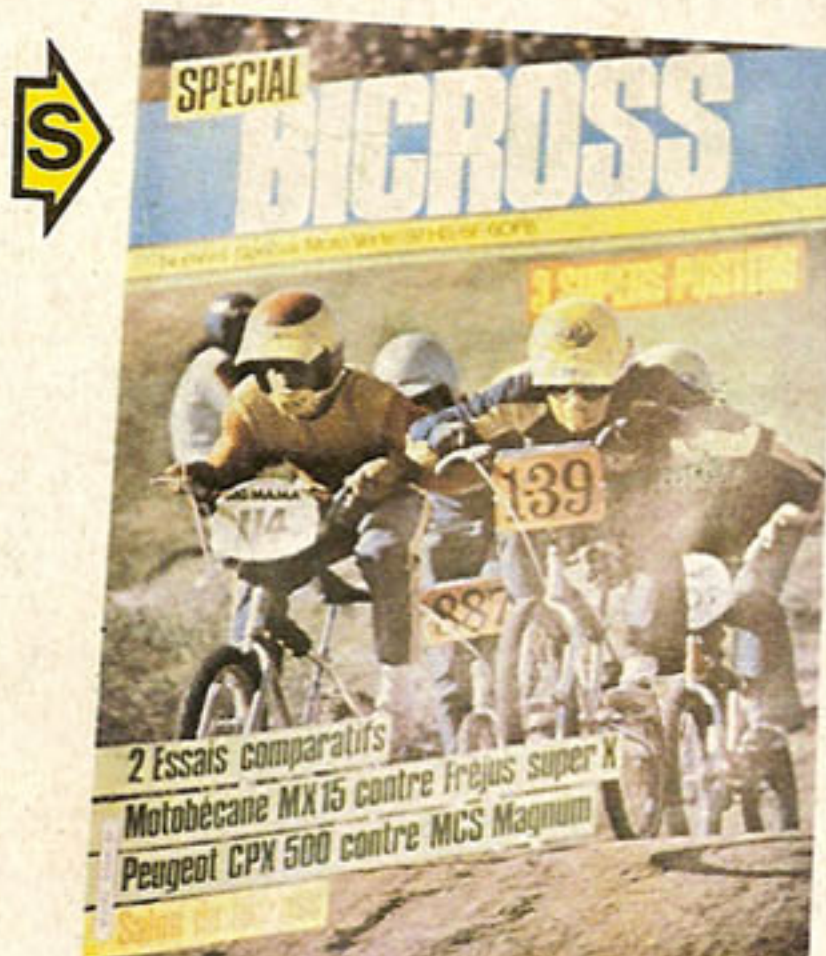
bador s.a.

34 Bld. Jules Janin
42029 SAINT-ETIENNE CEDEX
Tél. (77) 74.65.11
Telex 300 059 badorstetn

*la différence qui fait les performances

COMPLETEZ VOTRE COLLECTION

BICROSS MAGAZINE



MOTO VERTE: «SPECIAL BICROSS»

- Comparatif : CPX 500 contre MCS Magnum
- Comparatif : Fréjus Super X contre MX 15
- Salon du bicross
- Interview René Nicolas
- Adresses clubs et importateurs

N° 3 : spécial Salon

- Nouveautés 83 à Cologne
- Les champions de France 82
- Le bicross en Australie
- Trophée Motobécane
- Infos bicross

N° 1 : juillet-août 82

- Essais Raleigh Ultra Burner
- Présentation gamme BYZ Yamaha
- Technique : régler son bicross
- Nouveauté bicross
- Sport : Inter à Vaux-le-Pénil

N° 4 : spécial GP des USA

- Essai Red Line MX III
- Moongose Grand Prix
- Le bicross au féminin
- Le vélo des stars
- Finale Trophée Motobécane

N° 2 : octobre 82

- Coupe d'Europe vélo-trial
- GP de France de bicrossing
- Essai Laffite VLX 20
- Championnat du monde aux USA
- Gamme Motobécane 83

N° 5 : spécial Noël

- Essai Yamaha BYZ 401
- Les rois de l'équilibre
- Shopping bicross
- Les tenues des champions
- Free Style

Oui, je passe commande à la librairie « **BICROSS-MAGAZINE** » et je coche les cases correspondantes aux numéros que je désire recevoir. (Dans la limite des stocks).

A retourner avec votre règlement à :

BICROSS-MAGAZINE, 15, quai de l'Oise, 75019 PARIS.

Pour toute commande, il vous sera adressé un sticker Bicross Magazine.

(Aucun envoi sans chèque ni mandat). Journaux : 8 F chaque (frais de port inclus)

cocher les cases correspondantes.

S	1	2
3	4	5

A remplir lisiblement

M. Mme

Mlle Nom..... Prénom.....

Adresse.....

Code postal..... Ville (Pays).....

Versement :

- ☐ chèque bancaire
- ☐ CCP 1159-15 Paris
- ☐ mandat

à l'ordre de
BICROSS-MAGAZINE

