

BICROSS

MAG

60 FB 3.50 FS

8F.n° 8.AVRIL.83



3 POSTERS



Essai : Motobécane MX 252

Technique : Le freinage

Avant première : La gamme Mongoose

Défiez les pistes !

sedis
4L BMX



sedis

102 rue danton 92306 levallois-perret - France
tél. (1) 758 13 93 - télex 620 008 F

PRÉT ? PARTEZ !

Une course de vélo-cross, c'est 3 minutes d'efforts intenses pour le pilote et sa machine. En 3 minutes, tout est joué : un titre, une coupe...

Vous ne pouvez prendre de risques dans le choix de votre matériel, tous les éléments doivent vous assurer un maximum de rendement.

Et la chaîne ?

C'est avant le départ qu'il faut y penser !

SEDIS a mis au point la chaîne 4L BMX pour que vous n'ayez plus à vous en soucier.

Issue d'une recherche axée sur la performance au plus haut niveau, la chaîne 4L BMX est présentée avec des plaques extérieures et intérieures nickelées selon un procédé spécial qui la protège de la corrosion et de l'oxydation (plaques argentées). Les axes sont chromisés suivant un traitement breveté DELTA qui empêche la chaîne de s'allonger. Enfin un avantage supplémentaire, il suffit de repousser l'axe du maillon de jonction pour fermer la chaîne 4L BMX.

Le tour est joué, **SEDIS** s'est penché sur votre problème.

COMMUNIQUE

FICHE TECHNIQUE

DIMENSIONS :

PAS 12,7 mm

Ø ROULEAU 7,75 mm

LARGEUR INTERIEURE 3,3 mm

CHARGE DE RUPTURE 805 daN

MASSE 0,265 kg/m

SOMMAIRE

Paraît le 20 de chaque mois

Courrier des lecteurs 4

Infos Bicross 6

Nouveauté :
la gamme Mongoose 8

Les prestigieux vélos Mongoose seront sur le point de débarquer en France à l'heure où vous lirez ces lignes. Toujours à la pointe de l'actualité, *Bicross Magazine* vous les présente en exclusivité.

Shopping et dernières
nouvelles 12

Sport : national en Arles 14

Fiches Bicross 25

Technique : Le freinage 27

Un bon pilote doit savoir freiner ses ardeurs et son vélo ! Pour vous y aider nous consacrons notre 3^e leçon technique à la manière d'obtenir des décélérations de plus en plus courtes.

Essai : Motobécane MX 252 32

Un test mené tambour battant du bicross Champion d'Europe 82 !

Petites annonces gratuites 38



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. Chalal
Conception publicitaire : 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
Télex : 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 Deregard
Petites Annonces : Véronique
Abonnement 1 an ou 12 numéros : 80 F
(étranger : 140 F).
Commission paritaire : N° 64668
Dépôt légal : 4^e trimestre 1982.

BMX

2 MODELES:
■ DE LUXE
■ STANDARD

**CONTACTEZ
VOTRE
IMPORTATEUR
REGIONAL**

Importateur exclusif
— Région Est
Ets Valdenaire
8, rue Fg. d'Alsace
88200 Remiremont
Tél. : (29) 23.23.46.

Importateur exclusif
— Région Sud-Ouest
Le Comptoir Toulousain du Cycle
21, rue de l'Industrie
31000 Toulouse - Tél. : (61) 62.34.99.

Importateur exclusif
— Région parisienne Normandie
Bretagne
SED Importation
117, route de la Reine
92100 Boulogne - Tél. : (1) 605.40.46.

Importateur exclusif
— Région méditerranéenne
Ets Cablain
47, avenue de Toulon
13003 Marseille - Tél. : (91) 78.34.64.

Importateur exclusif
— Région Nord-Nord-Ouest
Ets Leieu
15, rue Lavoisier, BP 42
59160 Lomme - Tél. : (20) 92.22.52.

Importateur exclusif
— Région Centre-Sud-Est
Ets Roger AT
BP 3002 - 3, rue La Fontaine
69605 Villeurbanne Cedex
Tél. : (7) 868.90.90.

Importateur exclusif
— Région Nord-Est
Ets Decombe et Cie
ZI Nord-Est
5, rue Denis-Papin
51100 Reims - Tél. : (26) 07.65.73.



BATAVUS

La Vélocipéderie de la Grande Gerbe Parc de St. Cloud

Tél. : 602.24.20 & 602.27.41
OUVERT TOUS LES JOURS SAUF MARDI
DE 9 H A 19 H SANS INTERRUPTION

Location de cycles

CROSS BMX « Motobécane » pour tous les âges
VELOVERT « Motobécane »
VELOS HOLLANDAIS « Batavus »
VELOS ANGLAIS « Raleigh »
TANDEMS TRIPLOS-QUADRUPLOS
VOITURES A PEDALES « Gitane » 3-6-9 places

Pistes naturelles dans sous-bois
pour cross et trial
dans le cadre somptueux
du Parc de St-Cloud

PIECE D'IDENTITE OBLIGATOIRE POUR LA LOCATION

BMX LAMOURET

12, rue Martimprey, 77100 MEAUX. 434.34.32.

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



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

BON DE COMMANDE	PRIX	COULEUR
Je désire recevoir		
<input type="checkbox"/> Kit mousse	F	
<input type="checkbox"/> Protège levier	F	
<input type="checkbox"/> Tige de selle	F	
Participation frais de port	5 F	
TOTAL	F	

Ci-joint règlement par chèque ou CCP

NOM PRENOM
N° Rue
CP Ville

Le facteur b

Pièces détachées

J'ai l'intention d'acheter un bicross en pièces détachées, afin de monter un bon vélo. Pensez-vous que cette façon d'acquérir un bicross soit la meilleure ? Si oui, indiquez moi, s'il vous plaît, un modèle, de bonne et même de très bonne qualité, afin que je puisse me référer dans le choix des marques et des pièces.

Thierry, à Tarbes.

Un bicross en pièces détachées ? Pourquoi pas, ainsi il sera parfaitement à ton goût. Mais attention, quoi que tu fasses, son prix sera plus élevé qu'un engin comparable acheté tout monté. En effet, les constructeurs obtiennent des tarifs très spéciaux auprès des fournisseurs. Le particulier qui achète ses accessoires à l'unité n'a pas droit à la même sollicitude. Pour choisir, il faut te référer à nos essais et à nos présentations en donnant la préférence à des marques réputées comme Vitus, Tange, Shimano, Dia Compé, Mitsu-boshi, Arraya, Sakae, etc.

Un bicross de trial ?

Salut Bicross Magazine. Après avoir acheté un BYZ 401 et me l'être fait volé trois mois après en face d'une pharmacie, je fais des économies et rêve d'un bi-trial-cross. Oui, parce que je suis tenté par le CPX 500 présenté dans Bicross Mag numéro spécial et par le Gilles Burgat du numéro 6. Quelles sont les différences entre un vélo trial et un bicross : ne pourrait-on pas adapter une couronne 24 dents et roue libre de 20 dents sur un CPX 500 ? Est-ce qu'il serait compétitif avec la géométrie du cadre d'origine et sa fourche ? Il serait intéressant que vous fassiez des essais des accessoires et que vous les présentiez. Pourquoi ne pas faire deux parties dans Bicross Mag, une sur le bicross, et l'autre sur le trial ? Quitte à ce qu'on le paye plus cher. Dans vos essais d'un seul bicross, il serait aussi intéressant de faire des appréciations notées dans le style des essais comparatifs dans le n° 6, pour qu'on puisse les comparer aux essais des autres numéros. J'apprécie la diminution de la pub dans le numéro 6 au profit des articles. Un reproche : on remarque beaucoup d'erreurs d'imprimerie ou des contradictions dans vos numéros. Bravo pour la présentation, mais pas pour les posters. Sébastien Petit, 167/170, quai de Jemmapes, 75010 Paris.

Il faut toujours se méfier des pharmacies. A ta place, je l'aurai « cachet » (ouaf, ouaf !). Bon, venons-en au fait : un bicross est fait pour sauter et aller très vite sur une piste accidentée. Un vélo-trial doit être léger, maniable et agile. Comme tu as pu le constater, tout est différent d'un engin à l'autre. Certes, on peut bricoler un bicross pour en faire un vélo-trial comme le font les Crosset avec leur Peugeot en Belgique, mais ce n'est pas la panacée. En effet, il ne suffit pas de modifier le braquet, il faut encore changer la position, l'angle de chasse, etc. En fait, il serait illusoire d'espérer réaliser un engin mixte mi-

trial, mi-cross, car il ne serait pas « bon à tout » mais « mauvais pour l'une ou l'autre des disciplines ». Bicross Magazine n'a que faire de deux parties. Il traite de tous les aspects du vélo-tout-terrain : cross, trial, free style, et bien-tôt enduro. Pour ce qui est de la pub, tu es le seul à te réjouir de la voir diminuer. A l'inverse, notre directeur s'arrache les cheveux...

Les erreurs d'imprimerie s'appellent des coquilles. Nous faisons tout pour les éviter, mais quelques-unes passent à travers notre vigilance. Remarque, il y avait aussi pas mal de fautes dans ta lettre...

Hardi, la Picardie !

Salut, Bicross Magazine, j'ai 15 ans, et je suis un fervent lecteur de votre revue, je suis d'ailleurs abonné depuis le n° 2. Je pratique le bicross depuis trois ans avec quelques copains. Alors, on s'est attaché au problème du terrain et on a trouvé ; bien sûr ce n'est pas la super piste, elle fait 200 m, mais la largeur pose un problème, enfin, on peut s'entraîner. J'aimerais vraiment faire de la compétition, j'ai d'ailleurs couru à Flixecourt (4e en 14 ans et plus, avec une super pelle en finale !), mais c'était aussi ouvert aux tacots. A ce moment, j'avais un vélo à suspensions, alors, l'année dernière j'ai acheté un Raleigh Burner et mes copains ont suivi : 3 Raleigh, 1 Motobécane, 1 Peugeot. On a vite créé un club (amateur) et on se débrouille. Mais on aimerait organiser un championnat en Picardie avec d'autres clubs du même genre. A ce propos, pouvez-vous demander dans vos lignes que tous ceux qui sont intéressés par ce projet m'écrivent. Merci, car la Picardie est vraiment en retard. Si ce projet prend forme, un animateur de Radio Côte Picarde m'a proposé de faire de la pub (97 MHz). Enfin, une question personnelle, puis-je mettre le Wolber à l'arrière comme sur la pub du n° 6 - 68,50 F. Est-ce trop pour ce pneu ? Comme je suis président, j'aimerais avoir des renseignements très, très précis sur le système d'assurance d'une compétition. Est-ce qu'une autorisation des parents dégage le club des responsabilités ? Enfin, quel est le club le plus près de chez moi ? Et que pensez-vous de notre circuit. SVP. Répondez-moi car ces renseignements sont très importants pour mon club.

Philippe Louchart, 27, rue Saint-Jean, Saint-Riquier, 80132 Abbeville.

Bonjour Philippe. Tout d'abord, bravo pour ton circuit. Il n'est pas mal du tout pour un simple terrain d'entraînement. Bon, venons-en à tes différentes questions :

— Le club le plus proche de chez toi n'est pas véritablement en Picardie, puisqu'il est dans l'Aisne. C'est le Bicross Club de Saint-Germain, 8, rue de l'Aubeslaye, Bucy-le-Long, 02200 Soissons.

— Tu peux monter le Wolber à l'arrière de ton bicross. 68,50 F ce n'est pas trop cher pour un pneu.

— Enfin, seule une assurance responsabilité civile est valable pour couvrir un président et un club contre tous les

bicross

dommages que pourraient occasionner les pilotes. Il est toujours bon de faire signer aux parents une décharge de responsabilité, mais il est préférable que les pilotes soient licenciés. Dans ce cas, ils sont couverts par leur propre assurance.

Mais que fait la télé ?

Salut les bicrosseurs, les « trialsinieurs » et les « bicross magasineurs ». Je m'appelle Pierre Mathus, j'ai 15 ans et j'habite 20, rue Joseph-Dejardin, 4020 Liège, Belgique. Ceci dit, il y a une chose qui m'énerve énormément : pourquoi, à la télé francophone, il n'y a rien que du foot et encore du foot. Je trouve ça débile de frapper dans un ballon pour le mettre dans un filet. Ce serait plus marrant de voir du bicross et du trial (sin) sans sortir de chez soi, pas vrai ?

Autre chose, je suis un dingue de trialsin et j'ai un T 15. J'aimerais savoir s'il y a moyen d'obtenir un meilleur freinage (surtout par temps de pluie) sans devoir payer trop cher. Comme il est maintenant inutile de vous souhaiter longue vie, je vous dis simplement... kawabunga ! Merci d'avance !

Ton problème de frein d'abord. Après avoir démonté le pneu, essaie avec une scie à métaux de tracer des stries légères (parallèles au prolongement des rayons) sur les flancs des jantes. Ton freinage devrait être sensiblement meilleur. Quant à la télé, il est certain qu'une part très (trop ?) importante est réservée au foot, voire au cyclisme (A2 par exemple). Mais il faut replacer les notions dans le contexte. A savoir que le nombre de licenciés et adeptes dans ces deux sports est énorme. Le bicross est un sport nouveau, en pleine expansion certes, mais qui pour l'instant ne réunit pas autant de passionnés. Un peu de patience, et peut-être qu'un jour le bicross aura droit de cité sur le petit écran, comme aux Etats-Unis, où une chaîne de télé diffuse chaque semaine une émission entièrement consacrée au BMX. En attendant, vous pouvez écrire en masse aux chefs des services sportifs pour réclamer des reportages sur votre sport favori. Voici leurs noms et adresses :

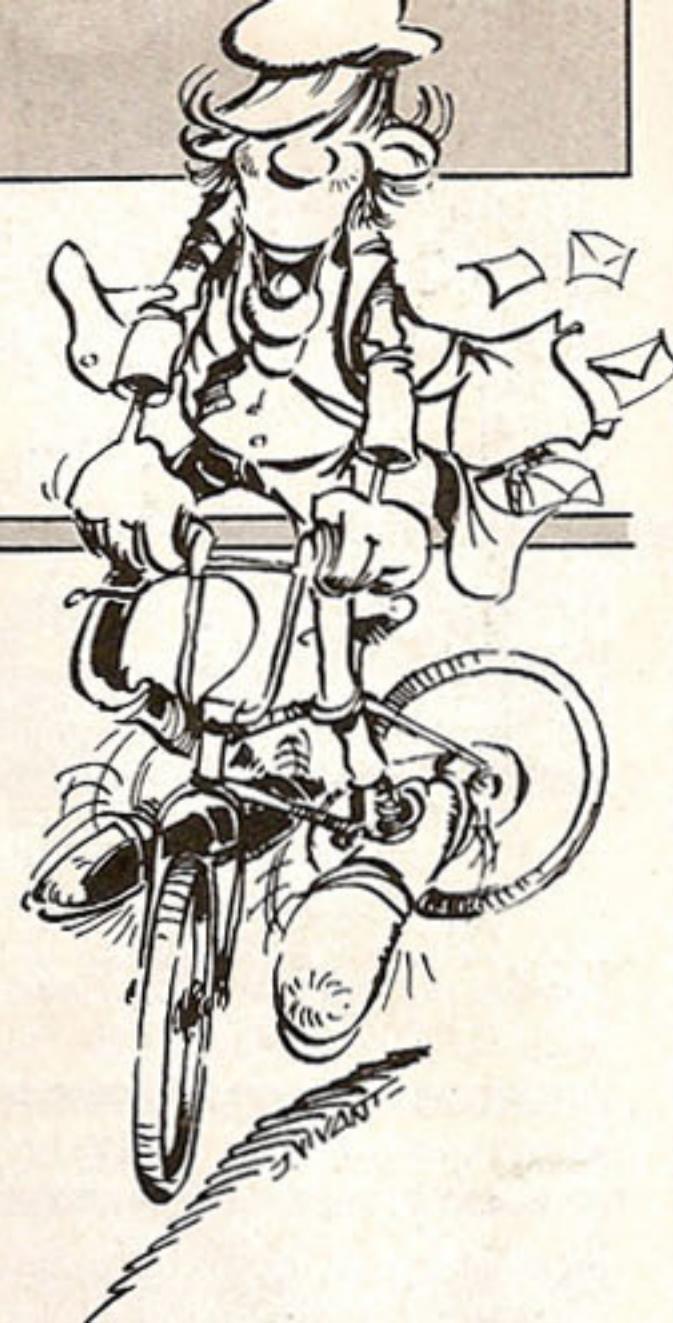
Antenne 2 : Robert Chapatte, 15, rue Cognac-Jay, 75330 Paris Cedex.
TF1 : François Janin, même adresse.

Majeurs et vaccinés

Salut Bicross. Il y a déjà quelques temps, j'ai écrit à René Nicolas, de l'A.F.B., pour avoir les renseignements nécessaires à la création d'un club de bicross, et il m'a répondu. Malheureusement, j'ai appris qu'il fallait être adulte. Alors, j'ai écrit au maire de Cholet pour lui demander s'il pouvait faire quelque chose, et il m'a répondu en me demandant de bien vouloir venir le voir avec mes dix camarades, tous aussi fous du bicross. Nous allons donc débarquer tous en bicross à l'hôtel de ville.

PS : si le résultat s'avère positif, je vous réécrirais pour vous annoncer la naissance du Bicross Club Choltais.

Guillaume Mantis, résidence St-Pierre, 49300 Cholet.



Eh oui ! Pour fonder un club, il faut quatre responsables majeurs (+ 18 ans). Incitez les vélocistes, motocyclistes de votre région ou vos parents, à participer à la formation du club. Si vos démarches se révèlent négatives, l'exemple de Guillaume et de ses copains est à suivre. Mobilisez-vous !

Grande taille

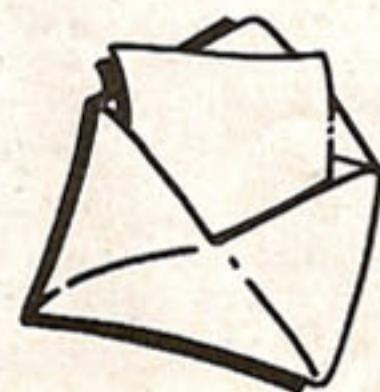
C'est avec grand intérêt que j'ai lu votre essai comparatif sur les vélos trial qui était bien fait et assez complet, et qui m'a permis de faire un premier choix. Toutefois, il me manque un élément déterminant. En effet, je mesure 1,77 m et pèse 70 kg et, pour ne rien vous cacher, j'ai 22 ans.

J'aimerais bien savoir si les vélos trial Montesa T 15 ou Burgat sont adaptés au point de vue dimension du cadre, et surtout résistance et fiabilité pour un adulte ou pseudo-adulte, comme moi.

Côté cross, j'aimerais aussi votre avis sur les mêmes critères à propos du Peugeot CPX 101. En attendant la prochaine zone, salut à tous, bicrossmen et « bitrialistes ».

Daniel Logut, 35 à 41, rue des Bergers, 75015 Paris.

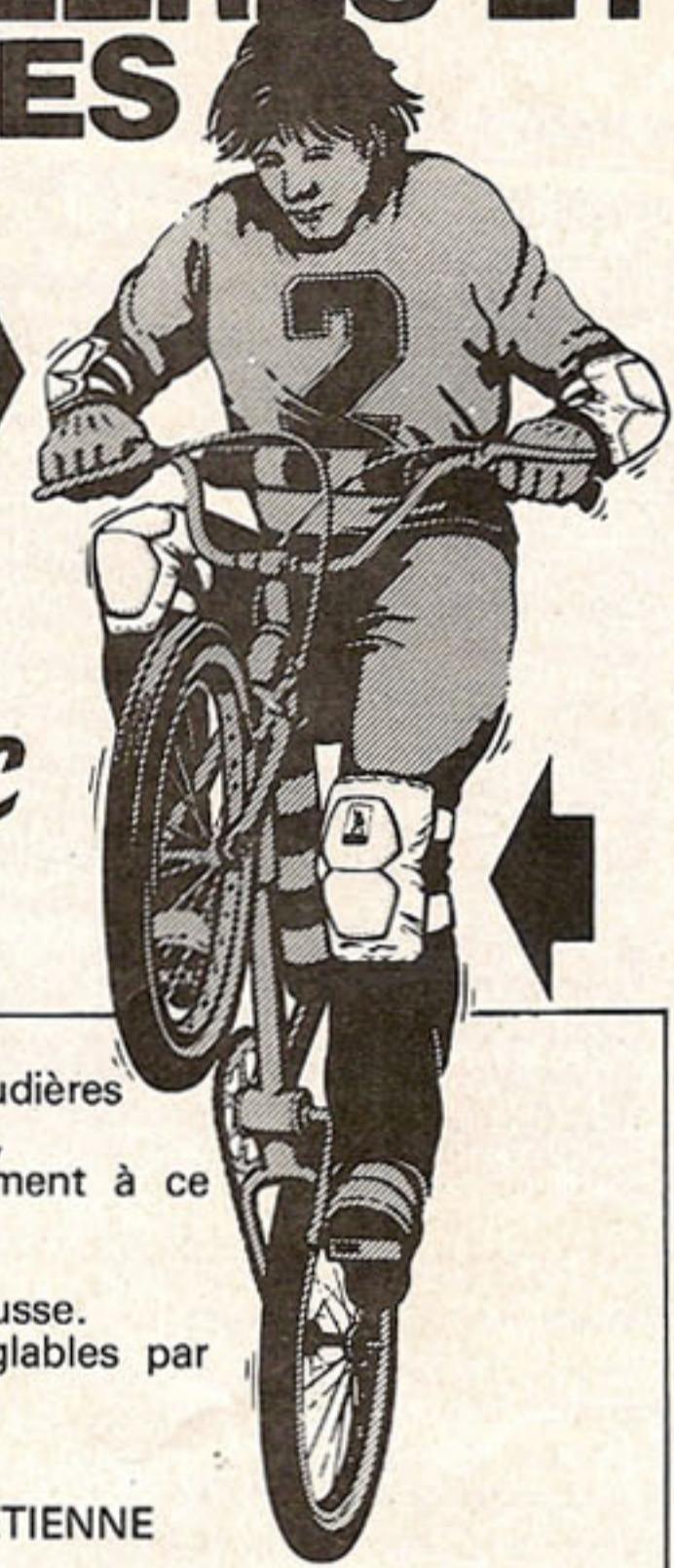
Confidence pour confidence Daniel, je mesure 1,83 m et je pèse 78 kg, et il m'arrive de rouler sans problème au guidon de la majorité des bicross actuels. Aux States, les vedettes telles que Stu Thompson, Gregg Hill, Andy Patterson et autres Roland Vliet ne sont pas non plus des gringalets, et pourtant ils courrent au guidon de bicross classiques. Simplement, il convient de choisir un engin robuste (gros boîtier de pédalier, cadre chrome moly et pédalier monobloc acier sont indispensables). Attention, le CPX 101 est un modèle de bas de gamme. Il ne résisterait pas aux assauts d'un gaillard comme toi. En trial, le Burgat dispose d'un châssis léger et robuste.



GENOUILLES ET COUDIÈRES

"SPECIAL BICROSS"

Novelastic



Mieux vaut prévenir... Adoptez les genouillères et coudières NOVELASTIC «spécial bicross», pour vous adonner plus librement à ce nouveau sport. Tissu plastifié renfort cuir. Protection par matelassage mousse. Larges bracelets élastiques réglables par auto-agrippant. Taille unique.

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

Bon pour documentation «Bicross» et liste des revendeurs :

NOM _____
ADRESSE _____
C.P. _____ VILLE _____

BICROSS

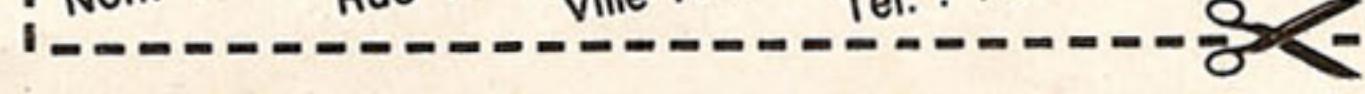
VL Production
VELO Gilles Burgat

THIERRY GIRARD
sur vélo Gilles Burgat Série II
1^{er} à la 1^{re} manche
du Championnat d'Espagne 83
1^{er} au trial de Jonage
le 6 mars 83

BON DE COMMANDE
REmplir et retourner à
VL PRODUCTION
ST-GERMAIN/L'ARBRESLE
69210 L'ARBRESLE

Je désire recevoir le vélo-trial Gilles
Burgat Série II
Prix 2 150 F (frais de port inclus)
2 coloris : cadre blanc/roues rouges
 cadre bleu/roues or

Mode de paiement : chèque bancaire
CCP mandat lettre C.R.
Prénom N° CP
Nom Rue Ville Tél.



A propos du bicross au Mans

L'Armor bicross club met en cause notre journal à propos du bicross du Mans organisé le 16 janvier. Selon certaines informations, il semble que l'organisateur, « Métayer-Loisirs », ait refusé la participation d'un certain nombre de pilotes, ce qui est contraire aux usages en vigueur dans ce sport où tous les candidats sont, en principe, engagés. Mais là où l'Armor bicross club se trompe de cible, c'est lorsqu'il accuse « Bicross Magazine » de publier des infos mensongères. En effet, le rôle d'une revue est de faire circuler l'information. L'épreuve n'étant pas organisée par nos soins, nous n'y sommes pour rien si le responsable de « Métayer-Loisirs » a mélangé sport et commerce. Chacun comprendra aisément que nous ne pouvons vérifier toutes les informations transmises au journal, à fortiori lorsqu'il s'agit d'annoncer une manifestation sportive. Certes, nous imaginons le dépit des pilotes qui ont été privés de course, mais nous pensons que l'Armor bicross club devrait plutôt s'en prendre aux vrais coupables plus tôt qu'à la presse !

Inauguration du circuit de La Ferté-Gaucher

C'est le dimanche 20 février qu'a été officiellement inauguré le circuit de bicross de La Ferté-Gaucher. A 14 h, M. Daviot, président de la ligue d'Ile-de-France et représentant de l'AFB, procéda à l'homologation de la piste sous un beau ciel bleu et devant une assistance nombreuse. La cérémonie était suivie d'une démonstration de bicross effectuée par les pilotes du team Motobécane. A partir de 16 h, tout ce beau monde gagnait la salle des fêtes pour une sympathique projection de films agrémentée d'un buffet.

Tous nos vœux de succès au Bicross club de La Ferté-Gaucher et à son circuit officiel.

Nouveau club à Ostwald

L'Amicale cycliste d'Ostwald nous signale la création d'une section bicross et vélo-trial à Ostwald, une bourgade du Bas-Rhin. Un circuit est en prévision pour le mois d'avril. La section compte déjà une quinzaine de membres et cherche aussi des sponsors. A vos chéquiers !

Pour tous renseignements, s'adresser à Mme Burckhard, 2, rue de la Hollau, 67400 Ostwald. Tél. : (8) 828.08.80.

Un championnat en Auvergne

Notre correspondant à Issoire, Patrick Guillot, nous informe des principales conclusions de la réunion de la ligue Auvergne de bicrossing, laquelle s'est tenue le 6 février. Ainsi, le circuit d'Issoire accueillera une épreuve nationale le 26 juin et une course régionale le 24 avril. Cette dernière épreuve est réservée aux seuls licenciés de la ligue d'Auvergne. Cette ligue comprend les départements suivants : 03 - Allier, 23 - Creuse, 63 - Puy-de-Dôme, 42 - Loire, 19 - Corrèze, 15 - Cantal et 43 - Haute-Loire.

Pour tous renseignements et engagements, veuillez vous adresser à M. Guillot, Orbeil, 63500 Issoire.

Par ailleurs, un championnat de ligue sera organisé sur les circuits suivants et aux présentes dates : 27 mars : Clermont-Ferrand (Pérignat ou Cébazat) ; 24 avril : Issoire ; 12 mai : Mably (Roanne) ; 5 juin : Mozac (Riom) ; 19 juin : Clermont-Ferrand (2^e circuit). Les épreuves permettront de décerner un titre de champion d'Auvergne dans toutes les tranches d'âge. Ne seront

pris en compte que les quatre meilleurs résultats. En outre, pour la course du jour, le premier de chaque classe (junior ou expert) remportera une coupe et marquera des points pour le championnat.

Attention : les engagements devront être adressés aux clubs organisateurs au moins 48 heures avant chaque épreuve. Des licences à la journée pourront être délivrées sur présentation d'une autorisation des parents et d'un certificat médical d'aptitude au bicrossing.

Du bicrossing à La Plagne avec l'UCPA

L'introduction du bicrossing dans les activités de plein air a été testée avec succès en 1982 par l'UCPA. Aussi, le centre UCPA de La Plagne a décidé de reconduire pour 1983 ce type d'activité. Des balades en montagne, de l'initiation à la compétition, au trial, etc.,

au guidon de Motobécane MX 10 : autant de possibilités que vous propose l'UCPA dans le cadre de ses quinzaines de vacances organisées en juillet et août. Pour obtenir de plus amples renseignements, contactez l'UCPA, 62, rue de la Glacière, 75640 Paris Cedex 13. Tél. : (1) 336.05.20.

Rencontres interclub à Cavaillon



Les 9, 16 et 23 janvier, le dynamique Bicross club de Cavaillon a organisé une série d'entraînements qui réunissaient les clubs d'Apt, Alès, Puy-St-Réparade et bien sûr Cavaillon.

Ces entraînements étaient en fait de véritables courses amicales avec de nombreux départs, classements et remises de trophées. Plus de 150 jeunes bicroseurs se sont livrés à de très belles empoignades. On a pu remarquer le style prometteur de Clément Jérôme en 8 ans, Rayne William en

10 ans, Roman Franck en 12 ans et Valero Franck en 9 ans, de Gassin Eric en 13 ans et de Vico Christophe en 14 ans.

On peut féliciter l'équipe de M. Claude Leray pour son dynamisme et sa compétence en la matière.

A noter que le 20 mars, le BCCL organise une épreuve nationale et le 24 avril une épreuve régionale comptant pour la qualification de la coupe de France. Un club à suivre de très près. (Vladimir Prudik).

INFO BICROSS

Un circuit de bicross à Sedan

Le Sedan sprint club, affilié à l'AFB depuis janvier 83, vous signale la création du premier circuit de bicross en Champagne-Ardennes.

Le terrain, situé à Sedan (Ardennes), sera ouvert à tous les bicroseurs dès le mois de mai. Pour tous renseignements, vous pouvez contacter Bernard Grelardon, 2, rue de Metz, 08200 Sedan, ou le secrétaire : Joël Kesteman, Saint-Marcel, 08560 Clavy-Warby. Tél. : (2) 435.72.86.

Un autre club en Meurthe-et-Moselle

Un lecteur, Stéphane Crapsky, nous indique l'adresse d'un club en Meurthe-et-Moselle, à Belleville. Son responsable est M. Michel Divila, 40, rue du Poirier-de-Fer, 54940 Belleville. Tél. : (8) 325.92.03. Un circuit de 190 m de longueur devrait voir le jour au printemps. Alors, si vous passez par là...

Les ligues de bicrossing

Lors de son congrès, l'AFB a décidé de diviser la France en ligues. Le mois dernier, nous vous avons présenté tous les clubs de bicross recensés en France. Voici maintenant la répartition des départements au sein des différentes ligues.

La ligue du Centre-Nord a pour responsable M. Daviot, résidence de la Ferme, Les Ecrennes, 77820 Le Châtelet. Tél. : (6) 069.46.30. Elle regroupe les départements suivants : 62, 59, 80, 76, 27, 28, 45, 77, 60, 02, plus la région parisienne (75, 91, 92, 93, 94, 95).

La ligue de l'Ouest regroupe les départements : 14, 50, 61, 72, 53, 35, 22, 29, 56, 44, 85, 49. Elle a pour responsable M. Fourel, 33, av. Monseigneur-Mouzezy, 35100 Rennes. Tél. : (99) 53.24.27.

La ligue du Sud-Ouest est représentée par M. Michelet, Les Hauts de l'Hippodrome, 33320 Eysines. Tél. : (56) 28.36.91. Elle regroupe les 33, 40, 64, 65, 32, 82, 47, 46 et 24.

Le Sud est placé sous la responsabilité de M. Ordonneau, BP 2046, 34120 Béziers Cedex. Tél. : (67) 76.90.80. Il regroupe les 66, 09, 31, 81, 12, 48, 30, 34 et 11.

La ligue du Sud-Est englobe la Corse. Elle est représentée par M. Poveda, 55, rue du 4-Septembre, 13200 Arles. Tél. : (90) 96.49.54 et rassemble les 13, 83, 06, 04, 05, 84 et 20.

Pour l'Auvergne qui réunit les 63, 42, 43, 15, 19, 23, 03, le « big boss » est M. Citerne, 21-23, rue des Clos, 63000 Clermont-Ferrand. Tél. : (73) 24.09.74.

La ligue Centre-Est possède deux correspondants : M. Jeannin, 29 ter, rue Julien-Leneveu, 71380 Saint-Marcel, Tél. : (85) 48.54.37 et M. Maumier, Cidex 566, Croix, 90100 Delle. Tél. : (84) 36.07.79. Ces deux bergers veillent aux destinées des 90, 25, 39, 71, 58, 89, 21 et 70.

Enfin, terminons notre périple par la **ligue de l'Est** placée sous la juridiction de M. Guionnet, rue du Saint-Moraud, 68130 Altkirch. Tél. : (89) 40.07.47. Il supervise les 08, 55, 51, 10, 52, 88, 57, 54, 67 et 68.

Signalons enfin qu'une région n'a pas encore trouvé d'identité, c'est le **Centre-Ouest** avec les départements suivants : 41, 18, 36, 87, 86, 16, 17, 79 et 37. Qu'est-ce qui se passe ? Ça dort le bicross dans le val de Loire !

COMPOSITION OFFICIELLE DU TEAM MOTOBECANE 1983

16 pilotes dont 9 « Expert » et 7 « Junior »

Catégories d'âge en 1983	Nom	Prénom	Club en 1982	Palmarès 1982
6 ans et -	Legrand	Erika (6 ans)	B.C. Ile-de-France	7 ^e du Championnat de France 8 ^e du Trophée Motobécane/Loïs
8 ans	Rimasson	Eddy	Armor B.C.	Vainqueur du Trophée Motobécane/Loïs
10 ans	Ferat	Jérôme	B.C. Ile-de-France	Vainqueur du Trophée Motobécane/Loïs
10 ans	Catel	Carl	B.C. Ile-de-France	6 ^e du championnat de France 2 ^e du Trophée Motobécane/Loïs
11 ans	Cassan	Frédéric	B.C. Apt	Champion de France 82 2 ^e du Trophée Motobécane/Loïs
11 ans	Prospero	Manuel	B.C. Apt	4 ^e du championnat de France Vainqueur du Trophée Motobécane/Loïs
11 ans	Chalat	Robert	B.C. Ile-de-France	5 ^e du championnat de France 6 ^e du Trophée Motobécane/Loïs
12 ans	Roman	Franck	B.C. Cavaillon	4 ^e du Trophée Motobécane/Loïs
13 ans	Pucel	Yannick	B.C. Ile-de-France	3 ^e du championnat du Monde 5 ^e du championnat de France
13 ans	Bello	Olivier	B.C. Norroy lès Pont-à-Mousson	Vainqueur du Trophée Motobécane/Loïs
14 ans	Catel	Yann	B.C. Ile-de-France	Finaliste du championnat du Monde 4 ^e du championnat de France 82 2 ^e du Trophée Motobécane/Loïs
15 ans	Lebrun	David	B.C. Ile-de-France	5 ^e du championnat du Monde 5 ^e du championnat de France 2 ^e du Trophée Motobécane/Loïs
16 ans et +	Colley	Stéphane	B.C. Luron	Vainqueur du Trophée Motobécane/Loïs
16 ans et + + Free Style	Ferre	Jean-Luc (18 ans)	B.C. Ile-de-France	Champion d'Europe Vice-champion de France 3 ^e aux Championnats du Monde
+ de 25 ans	Waliko	Jean-Claude	B.C. Auvergne	Vainqueur Trophée Motobécane/Loïs
16 ans et + + Free Style	Pecoul	Hervé	B.C. Apt	

Idées de circuit

Un fidèle lecteur D. Benvenuti a griffonné quelques tracés de circuit de bicross. Voici l'un d'entre eux.





Reportage

AVANT-PREMIÈRE

Mongoose, tout adepte du bicrossing un tant soit peu « branché » connaît : c'est le numéro 1 américain du bicross et par conséquent le number one mondial. Motobécane, tout bicrosseur français le sait, est devenu le premier constructeur tricolore de vélo cross. Ces deux leaders viennent de conclure un marché dont l'aboutissement est le suivant : Motobécane va diffuser en France les productions Mongoose. Et cela pas plus tard que très bientôt !

LES MONGOOSES A L'ASSAUT DU MARCHE FRANCAIS



Débutez en F1 pour 1 200 F et sur un Mongoose, c'est vraiment pas cher !

Trois tubes en acier ChMo et le savoir-faire Mongoose : le F2 est bien armé pour la compétition.





Les fantastiques accélérations
du F4 permettent au pilote
Mongoose de venir à bout
des adversaires les plus
récalcitrants.





Reportage

Outre les ingrédients du F2, le F3 Mongoose adopte la célèbre fourche Mongoose fabriquée à Chatworth.



Au sommet de la gamme disponible en France, le F4 fait de son propriétaire un véritable pilote d'usine un pour moins de 3 000 F et ce.



Outre ces vélos de grande classe, Mongoose produit également une ligne de vêtements qui fait de ses pilotes de véritables playboys du bicrossing.



Composition officielle du team de bicross Mongoose

8 pilotes dont 7 experts et 1 junior

Catégorie d'âge en 1983	Nom	Prénom	Club	Palmarès 1982
6-7 ans	Lalli	Julien	B.C. Vallée de la Bruche	6 ^e Champion de France 5 ^e du Trophée Motobécane-Loïs
12 ans	Tourniaire	David	B.C. de Mours	Vice-Champion de France 82 en 11 ans. Vainqueur du Trophée Motobécane-Loïs
13 ans	Kastler	David	B.C. Vallée de la Bruche	Champion de France 82 en 12 ans 2 ^e du Trophée Motobécane-Loïs
14 ans	Leleux	Philippe	B.C. de Mours	Champion de France 82 en 13 ans. Vainqueur du Trophée Motobécane-Loïs
14 ans	Berthiaux	Christophe	B.C. de Romans	3 ^e Champion de France 82 en 13 ans. 5 ^e du Trophée Motobécane-Loïs
15 ans	Koehler	Luc	B.C. Vallée de la Bruche	Vice-Champion de France 82 en 14 ans. Vainqueur du Trophée Motobécane-Loïs
16 à 24 ans et Cruser	Lalli	J.-François	B.C. Vallée de la Bruche	Vice-Champion de France 82 en 15 ans. 2 ^e du Trophée Motobécane-Loïs
25 ans et plus et Cruser	Cordier « Junior »	Edouard 27 ans	Acigne B.C.	2 ^e Trophée Motobécane-Loïs

Aux States, Mongoose est considéré comme un géant, une sorte de monstre, à l'image de la mangouste qui constitue son sigle. Cette situation dure depuis plusieurs années car Skip Hess, « boss » de Mongoose, a très vite compris le potentiel commercial du bicross. Lors du lancement aux USA de cette nouvelle discipline, Mongoose se spécialisait rapidement dans ce type d'engins et la firme devait connaître une progression stupéfiante. Ainsi, l'usine Mongoose, installée au nord de Los Angeles, en Californie, est la première du pays pour ce qui concerne la production de vélos BMX. La gamme Mongoose est impressionnante, allant du bicross de loisirs peu cher, quelques centaines de francs, aux modèles les plus sophistiqués, valant des paquets de dollars.

Mongoose a été l'une des premières boîtes US à croire dur comme fer au bicross. Elle a également été l'une des toutes premières du genre à créer un team réunissant des pilotes professionnels, salariés, entraînés, habillés, et... primés. Cette fois dans le développement du bicross, mise en valeur par plusieurs pilotes chevronnés, permettait à Mongoose d'améliorer régulièrement les prestations de ses produits pour rester en permanence au top-niveau. Les vélos Mongoose sont sans doute les engins les plus copiés du marché, et ce, dans tous les pays du monde. Dotée d'un robuste appétit, notre mangouste ne cesse donc de grignoter les parts de marché, aux USA et ailleurs.

Récemment, un sondage réalisé auprès de ses lecteurs par notre confrère américain « BMX Action » classait largement Mongoose en tête du classement des bicross préférés des lecteurs.

En France, Mongoose n'a pas encore de carrière commerciale. La marque est connue des seuls initiés, car les bicross Mongoose n'ont jamais été distribués chez nous, à l'exception d'une tentative vite avortée, il y a quelques années. C'est donc à un grand départ en force que nous allons assister à partir du mois d'avril, et cela sous l'impulsion de la firme de Saint-Quentin, laquelle va diffuser la gamme Mongoose dans son réseau de vélocistes, en parallèle avec ses propres productions. Décidément, Motobécane, qui fabrique déjà sa gamme de MX mais aussi les BYZ Yamaha, va, avec le renfort de Mongoose, se tailler un véritable empire sur le marché français...

Quatre modèles

La gamme Mongoose, qui sera diffusée par Motobécane à compter des jours prochains, se compose de quatre modèles — aux USA, il en existe quelques dizaines — baptisés F. Cela va en ordre inverse du sport automobile, en commençant par le F1 pour finir, au sommet de la hiérarchie, par le F4. Rassurez-vous : pour avoir le droit de piloter le F4, point n'est besoin d'avoir fait ses classes au guidon du F1 ! Un chèque glissé discrètement

dans l'escarcelle d'un concessionnaire Motobécane suffit !

Ceci précisé, découvrons maintenant ces quatre « F », des Formules sans aucun doute promises à un beau succès.

F1 : « Made in France »

A l'évidence, la collaboration Mongoose-Motobécane promet d'être étroite car le premier maillon de la gamme, le F1, sera assemblé en France. Le cadre et la fourche tubulaires sont réalisés en acier normal. L'émaillage sera immuable : bleu France. D'emblée, on reconnaît dans le choix d'accessoires de qualité la « patte » de Mongoose, avec par exemple un gros boîtier de pédales pourvu d'un ensemble monobloc acier Takagi. Les manivelles mesurent 175 mm. Le plateau est en acier chromé. Les pédales ont des axes en acier traités au chrome moly. Les jantes acier sont pourvues de pneus cross de couleur jaune. Au guidon, deux leviers de freins qui actionnent des freins avant et arrière en dural. Considéré comme un modèle d'initiation à la compétition, le F1 sera vendu 1 250 F.

F2 à 1 950 F

Avec le F2 vendu à 1 950 F, on entre de plain-pied dans l'univers Mongoose. Cette fois, le vélo est assemblé aux USA, avec cadre possédant les trois

tubes principaux en acier au chrome moly. Le pédales monobloc Takagi est également en acier au chrome moly. Le plateau alu anodisé or est interchangeable. Les pédales sont des SP 468. Les freins avant et arrière dural sont des Dia Compé 1000 SR, actionnés par des leviers en alu anodisés et coudés à 45°. Les jantes en alliage léger anodisé adoptent des pneus Skinwall à flancs rouges. La présentation et l'esthétique évoquent le BYZ 501 avec le mélange cadre chromé, accessoires rouges. Mais il y a les mousses de protection Mongoose !

F3 : argent et noir

Le F3 possède de nombreux points communs avec le F2. Mais ici, les accessoires : pneus, leviers, freins et selle sont noirs. Et puis, on trouve, à l'avant, une fourche en acier au chrome moly réalisée par Mongoose. On remarque également une potence dural fabriquée aux USA et toujours le pédales monobloc Takagi en acier au chrome moly équipée de pédales dural SR. Le guidon et la tige de selle sont également issus des ateliers de Chattsworth, ce qui porte le prix de l'ensemble à 2 450 F.

F4 : au sommet

Le modèle qui coiffe l'édifice Mongoose en France est donc le F4, encore baptisé « Team Mongoose ». C'est quasiment l'engin utilisé par tous les pilotes officiels de la célèbre écurie. Attardons-nous quelque peu sur ses principales caractéristiques. La charpente et le cadre Mongoose complètement en acier au chrome moly, fourche comprise, et non plus seulement trois tubes comme sur les F2 et F3. Les jantes dural équipées de pneus « Skinwall » sont pourvues de trous d'allégement entre chaque rayon. Ce sont les célèbres « Pro class ».

Le pédales monobloc reste le Takagi, en acier au chrome moly, avec pédales dural SR, plateau dural anodisé or et manivelles de 175 mm. Les freins avant et arrière dural forgé sont les célèbres 900 SR. Potence, guidon et tige de selle sont d'origine Mongoose, comme les mousses de protection. A l'instar de ses homologues F2-F3, le F4 possède un cadre entièrement chromé. Ici, les accessoires sont de couleur noire et le prix s'élève à 2 950 F, ce qui n'est pas excessif pour un produit de « top-niveau ».

Naturellement, c'est ce modèle « Team Mongoose » qui équipera les pilotes de l'équipe officielle française, réunissant plusieurs pilotes de renom comme David Tourniaire, Philippe Leleu ou Luc Koehler.

Bien entendu, le réseau sera rapidement approvisionné, tant en vélos qu'en pièces détachées. Dès cette saison, il va donc falloir compter avec cette nouvelle marque sur le marché tricolore. Après Yamaha arrivé à l'automne, maintenant Mongoose, pas de doute : ça va pousser dur sur les manivelles et ça va aller de plus en plus vite sur les terrains français !

Quel avenir pour Motobécane ?

Des nouvelles alarmantes pour le devenir de Motobécane se sont succédées en ce premier trimestre. C'était d'abord la démission de son P-D.G M. Noblet, puis la nomination d'un administrateur judiciaire, et, enfin, l'annonce du dépôt de bilan.

Tout cela est certes inquiétant, mais rien n'est perdu. En effet, la production Motobécane continue à Saint-Quentin. La firme va même de l'avant en confirmant et en démarrant la distribution de la gamme Mongoose. Toutes les opérations publicitaires sont maintenues et il semble qu'un redressement soit possible avec l'aide des pouvoirs publics. Ceux-ci ne laisseront pas disparaître plusieurs milliers d'emplois dans une région déjà passablement affectée par la crise.

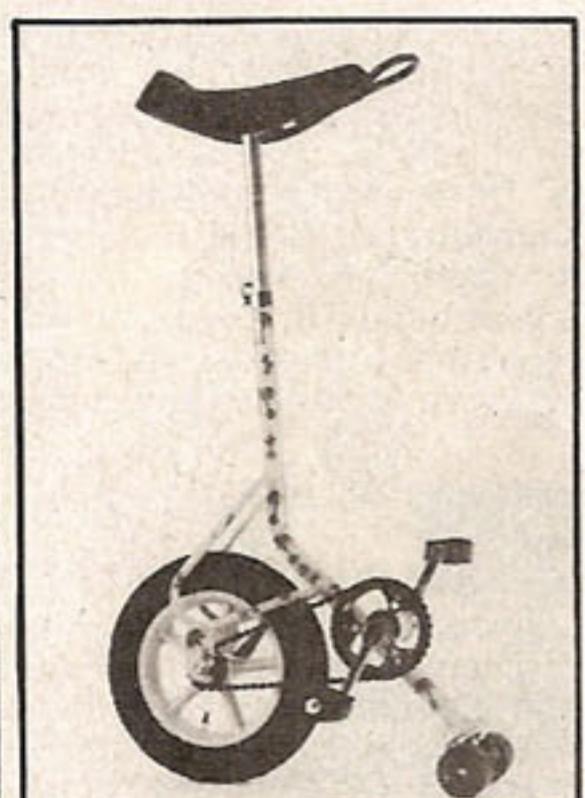
D'autre part, on a aussi parlé d'une reprise de Motobécane par un autre groupe. On pense ici à Peugeot ou Yamaha. Ce n'est pas trahir un secret que de rapporter que des discussions ont déjà réuni des responsables de ces marques et des membres de Motobécane.

Pour l'instant, l'optimisme reste de rigueur. Il n'empêche, cette rigueur va sans doute devenir à l'ordre du jour au sein d'un groupe qui accumule les pertes et qui n'a pas toujours fait preuve, par le passé, d'une clairvoyance démesurée avec certaines options techniques ou commerciales.

Shopping



Monoroue Run pour bicrosseur stylé !



Breveté « internationalement », le Run est un engin monoroue doté d'une petite roulette directionnelle. Réservé aux fous de l'équilibre, il constitue un bon entraînement pour le wheeling. Le pédalier est claveté et la roue unique à bâtons est en injecté.

Prix : 865 F. Constructeur : Monocycle Garel, Champ-la-Lioure, 07210 Chomerac. Tél. : (75) 65.01.68.

Leviers « 2 doigts » nylon



Des leviers 2 doigts incassables, il en existait certes aux USA, mais pas encore en France. Ceux-ci sont « made in France », incassables, teintés dans la masse en plusieurs coloris. Vendus avec la cocotte, ils valent 35 F le jeu. Pas cher pour du plastique injecté ! Merci Ci'F...

Plaque design CPF



Nouveau venu sur le marché du bicross, CPF est un fabricant de produits en matière plastique. Il devrait vite faire très fort, tous ses produits sont bien conçus et vendus à des prix très compétitifs. Voyez par exemple cette plaque avant, qui, revêtue d'un enjoliveur adhésif, vaut 30 F. Couleurs : noir, blanc, jaune, rouge, vert et bleu.

Royal Moto et les « X-men »



Bien connu sur les terrains de motocross, cet importateur ne pouvait ignorer plus longtemps le bicross. Il nous propose une gamme très complète d'accessoires, en particulier des maillots, 2 modèles en taille 6/8 - 10/12 - 14 - T1.
- BMX G.P. en silustra/coton : 250 F. 4 coloris : blanc/bleu - blanc/rouge - jaune/bleu - jaune/rouge.
- Roxy BMX 2 : 135 F. 2 coloris : blanc/rouge - jaune/bleu.

Equipement Royal Moto complet :

Chaussures Sidi, 2 modèles également : Jumping en nylon : 280 F, et Relax en cuir : 340 F

- Pantalon Yoko-Fox à 470 F : 2 choix de coloris : rouge/blanc/noir et blanc/jaune/bleu en taille : 22 - 24 - 26 - 28 - S.

- Gants, 2 modèles au choix : Super Fox en cuir/nylon : 140 F. 3 coloris : bleu/jaune - rouge/jaune - bleu/blanc ; tailles : 8 - 9 - 10 - 11.

« Pawtector » cuir/nylon : 133 F. 2 choix de couleurs : bleu/blanc/rouge et rouge/jaune/noir ; tailles : 5 - 6 - 7 - 8 - 9 - 10 - 11.

Royal Moto, BP 11, route de Saint-Germain, 10800 Saint-Julien-les-Villas. Tél. : (25) 82.01.12.

Skyway chez Number One



Célèbre par ses jantes nylon, Skyway a largement diversifié sa production. Celle-ci comprend désormais des mousses de protection, des pédales à axe graphite, des patins de freins spéciaux pour roues en nylon, etc. Une seule adresse pour « skywayiser » votre bicross : **Number One, 3, rue des Chavannes, 71380 Saint-Marcel. Tél. : (85) 93.21.49.**

Des mousses « fluo »

Des mousses de protection, il en existe à tous les prix et pour tous les goûts. Mais celles que nous proposons CP France sont à bandes fluorescentes jaune, orange ou vert. Voilà qui vous permettra de vous signaler à vos rivaux dans ces épreuves qui se terminent parfois bien tard ! Prix : 26 F pour la mousse de guidon, 20 F pour celle du cadre et environ 18 F pour celle de potence. Tous les prix CPF sont donnés à titre indicatif. En effet, cette firme ne vend qu'aux grossistes.

C.P.-France, 26, avenue Georges-Pompidou, 95580 Margency. Tél. : (3) 416.30.02.

Jantes Sky Way : la route du ciel !

Vous voulez vous envoler et retomber sur un lit de plumes sans défoncer vos roues ? Vous souhaitez conserver à vos jantes un profil parfait ? Une solution : Sky Way. Les célèbres roues à bâtons en plastique injecté sont désormais disponibles en France. On les trouve en diverses couleurs chez Number One et chez ses dépositaires. Voilà des roues qui ne cassent pas, mais vous pourriez « craquer » pour ces fameuses « Tuffwheels II » présentées ici en photo.

Des vans plus fous que fous



« Vans, les vraies, plus folles que jamais ! Personnalisez-vous au super ! Vous avez le choix entre 31 couleurs à combiner et 34 décors de bord de semelle... ce qui vaut bien la peine d'attendre un peu. Info gratuite : Brox Drach, 4, rue Curie, 69740 Genas.

Gamme Raleigh

Tee shirt cross

Polyamide brillant. Intérieur éponge. Rembourrage mousse aux épaules et coudes. Coloris noir, jaune, rouge, marqué Raleigh. Tailles : 8 ans, 10 ans, 12 ans, 14 ans, 16 ans, 18 ans. **Prix : 116 F.**

Pantalon cross.

Toile enduite. Doublure intérieure. Genoux doublés mousse. Coloris : noir, jaune, rouge, marqué Raleigh. Taille : 8 ans, 10 ans, 12 ans, 14 ans, 16 ans, 18 ans. **Prix : 228 F.**

Blouson cross.

Toile enduite. Doublure intérieure. Style pilote. Col imitation fourrure. Renfort épaules et avant-bras. Coloris : noir, jaune, rouge, marqué Raleigh. 2 poches. Taille : 8 ans, 10 ans, 12 ans, 14 ans, 16 ans, 18 ans. **Prix : 318 F.**

Casques cross.

Mivré avec visière et pare-pierre ménlonnière à la jugulaire. Coloris rouge, marqué Raleigh. Taille : Ultra small de 5 à 8 ans. Small de 8 à 12 ans. Médium de 12 à 18 ans. **Prix : 170 F.**

Gilet cross.

Toile enduite. Doublure intérieure. Fermeture velcro. 2 poches plaquées. Col officier. Coloris : noir, jaune, rouge, marqué Raleigh. Taille : 8 ans, 10 ans, 12 ans, 14 ans, 16 ans, 18 ans. **Prix : 228 F.**



Ti Raleigh France : avenue Blaise-Pascal, ZI Coignières-Maurepas, 78310 Coignières. Tél. : (3) 062.02.13.

Dernières nouvelles

Challenge Yamaha bicross

Bonne nouvelle pour tous les bicrosseurs juniors qui ont l'intention de participer au championnat de France : Yamaha a décidé de marquer comme il se doit son entrée dans le monde du bicross français en organisant un challenge portant sur les 5 épreuves de championnat.

Ce challenge est donc réservé aux pilotes juniors équipés d'un bicross Yamaha BYZ (301, 401 ou 501). L'engin doit être de série. Seul le changement de braquet, de pneus ou de poignées est autorisé. Pour participer, le pilote devra porter en course le maillot Yamaha officiel (vendu par les concessionnaires Yamaha). Le classement général du challenge sera établi en fonction des places acquises dans les différentes catégories juniors (12 catégories) et filles (5 catégories) au championnat de France 83.

A partir du classement officiel de la finale de chaque catégorie, il sera effectué un classement spécifique « challenge Yamaha » qui permettra au premier de marquer 15 pts, au second 12 pts, etc.

A l'issue des 5 courses, le classement général final sera établi en tenant compte de l'ensemble des résultats.

Dans chaque catégorie d'âge, les concurrents seront récompensés de la façon suivante (en fin de saison) :

1^{er} : 1 cadre complet BYZ 501 avec fourche TRX ;

2^e : 1 pantalon de bicross Yamaha ;

3^e : 1 maillot bicross Yamaha.

D'autre part, le pilote Yamaha qui totalisera le maximum de points sur l'ensemble des 5 épreuves gagnera un BYZ 501 et sera intégré au team « Yamaha-Sonauto 1984 ». Il deviendra donc pilote officiel !

Enfin, tout pilote junior devenant champion de France 83 — quelle que soit la catégorie d'âge — au guidon d'un Yamaha remportera un BYZ 501 Yamaha. C'est donc une débauche de BYZ 501 et d'accessoires Yamaha qui attend les concurrents de ce challenge Yamaha bicross 1983. Songez : 17 cadres BYZ 501, des pantalons, des maillots, des vélos. Donc, si vous ne l'avez déjà fait, dépêchez-vous de rendre visite à votre concessionnaire Yam et bonne chance, cette saison au guidon de votre BYZ !

Un vélo-trial à Nyons le 17 avril

Nyons, capitale française du vélo-trial, attend tous les vélo-trialistes désireux d'en découdre en compagnie de Thierry Girard le dimanche 17 avril. De belles zones en perspective et sans doute un beau spectacle, car Thierry est en grande forme puisqu'il vient de remporter une super victoire en Espagne à Tarrega, devant les craks du « trialsin ». Renseignements : (78) 26.22.03.

(Dernières nouvelles)

Le Cholet Bicross club est né !

L'édition de notre dernier numéro s'intitulait « Merci M. le Maire ! ». Et ceux qui peuvent remercier leur maire ce sont les dix bicrosseurs de Cholet (voir courrier) qui se sont rendus en délégation à la mairie de la localité pour y plaider la cause du bicrossing auprès du maire sortant. Campagne élctorale aidant, celui-ci a compris quelle était pour lui la « bonne direction ». En quelques jours, un circuit a été réalisé. Un club a été créé avec l'aide des parents de nos courageux bicrosseurs et nous sommes heureux de vous annoncer la naissance du Cholet Bicross club qui a organisé, fin février, son premier bicross sur son tout nouveau terrain.

Le président est M. Joël Mousset, 59, rue Honoré-de-Balzac, 49300 Cholet. Tél. : (41) 85.30.34.

Le circuit se trouve quartier de la Girardière à Cholet.

Comme par hasard, M. Emile Coutolleau, maire sortant, est réélu au premier tour avec 60 % des voix ! Un conseil à tous les maires battus : en 1989, promettez un circuit de bicross à vos « administrés » !

Bicross Magazine pour le 1 000^e !

Bonne nouvelle : l'A.F.B., pour fêter le 1 000^e pilote officiellement licencié, a décidé de lui offrir un abonnement gratuit à *Bicross Magazine*.

L'heureux élu disposera ainsi d'un an de saines lectures ! Bien entendu, nous vous communiquerons le mois prochain le nom de ce nouvel abonné...

Par ailleurs, toujours dans le cadre de ses promotions de printemps, l'A.F.B. prépare un super cadeau pour récompenser le 2 000^e licencié ! On parle d'un beau voyage...

Brian Patterson n° 1 ABA

Brian Patterson, 17 ans, frère de Brent, vient de conquérir la plaque N° 1 de la fédération ABA. Rappelons que le « number one » NCB est Stu Thomsen (lequel est de 10 ans son aîné !).

Un terrain sort des sables de Carnon !

Bonne nouvelle pour les bicrosseurs de la région de Montpellier et pour ceux qui iront passer leurs vacances à la « grande bleue ». Le Bicross club omnisports de Carnon vient de voir le jour.

Mais la meilleure nouvelle, c'est le circuit qui sort des sables en bordure du canal.

Pour les ceusses qui ne connaissent pas encore le grand frisson des envolées à bicross, tout simplement parce qu'ils n'ont pas encore pu se payer l'engin convoité, sachez que l'on pourra louer sur place un vélo à tarif avantageux.

L'adresse de ce nouveau paradis terrestre est : Bicross club omnisports de Carnon, 50, impasse des Pageots, 34280 Carnon. Tél. : (67) 68.07.29. Qu'on se le dise.



Il faut considérer la course d'Arles comme le premier grand événement de la saison 1983. La réunion de Lunel ne nous avait pas permis d'assister aux finales car la nuit en avait décidé autrement. Alors, les 245 coureurs de Lunel se sont retrouvés en Arles un mois après pour en découdre sur un tout nouveau circuit.

par René Nicolas

Ils sont venus d'un peu plus loin, cette fois-ci. Ce fut le cas de Roger Koziel, qui œuvre aux destinées du Bicross club de Lille et qui n'a pas hésité à traverser tout le territoire pour se rendre en Arles ! Ce fut également le lot du jeune Vianney Weller et des frères Meunier venus de leur lointaine Alsace prendre la température du Midi. Jean-Luc Ferré nous venait de Paris et la Bourgogne avait envoyé ses ambassadeurs : le team Number One à nouveau en selle en ce début d'année. Le grand choc a eu lieu aussi. Tout l'hiver, on a évalué les chances de la nouvelle catégorie des 16-25 ans, catégorie reine, rehaussée dans son prestige par la venue des 15 ans de l'an passé. Et il était bien difficile, dimanche soir, quelques instants avant l'ultime départ, de savoir qui, d'entre Claude Vuillemot et Jean-Luc Ferré, l'emporterait.

La course fut magnifique, propre, et tourna à l'avantage du Parisien. Bravo Jean-Luc...

Dans quelques jours, lorsque vous lirez ces lignes, ce sera la première épreuve du championnat de France et ils seront tous là. Les Redois, les Munsch, Guionnet, Vuillemot, Lalli et encore des garçons comme Bernard Chevallier qui nous a brillamment montré en Arles que l'on peut très bien être président du club et coureur à la fois. Alors, attention les jeunes, cette fois-ci, ce sont les vieux loups qui vous guettent, prêts à vous dévorer...

« Bicrossing club Arles-Camargue » :

Un circuit à la hauteur des ambitions du club. Je n'ai pas pu retenir un sifflement d'admiration en découvrant la piste d'Arles. La municipalité n'y est pas allée de main morte pour la réalisation de ce circuit. (Because élections sans doute !)

Tracée sur un ancien champ de tir, la piste est un véritable chef-d'œuvre. Hormis les abords qui demandent à être aménagés, on a l'impression de se retrouver en Hollande. Virages relevés style mur de la mort, revêtement impeccable, pas un caillou, une piste pour s'éclater ! Un peu longue toutefois et un gros inconvénient : en cas de pluie, comme ce fut le cas toute la semaine qui a précédé l'épreuve, le sol a bien du mal à absorber l'eau. Et ça colle aux pneus... Il doit préférer le pastis !

Pour la course du 27 février, les dieux du BMX veillaient tout là-haut. Le samedi soir, ils décidèrent que la plaisanterie suffisait comme ça.

Dimanche, les gens du club répandirent de la paille pour pomper l'eau. Le soleil et le mistral firent le reste, et les coureurs restèrent secs, sauf ceux qui plongèrent dans le mini lac qui stagnait entre les deux virages relevés, au grand plaisir des spectateurs un peu lésés du point de vue des commentaires. C'est un détail, mais qui a son importance : prévoyez la pincée de piment qui relèvera la sauce d'une course jouée en sourdine.

Il y eut aussi quelques petites lacunes côté organisation, mais dans l'ensemble, la course fut une réussite et il faut féliciter les animateurs du BC Arles-Camargue pour leur dévouement. Je pense en particulier au programme très bien réalisé et distribué dans toute la localité, à la parade du samedi en ville, sous les applaudissements des badauds, au soin apporté à certains détails le jour de la compétition.

Tout un tas de choses qui me feront oublier l'agressivité d'un commissaire auquel je demandais un renseignement !

Est-il vraiment utile de montrer les crocs lorsque l'on demande un éclaircissement sur la réclamation d'un coureur tout à fait justifiée ?

Des courses disputées

Les courses ont commencé tôt. Très bonne initiative pour les gens venus de loin. Pour cela, il suffit

d'envoyer les engagements suffisamment à l'avance. Ainsi, il est inutile de se lever à l'aurore pour ensuite faire le poireau devant une table d'inscription et d'attendre encore que les feuilles de classement soient prêtes.

Le niveau des coureurs a fait un sérieux bond en avant par rapport à l'année passée. Il suffit de lire les résultats. J'en soupçonne quelques-uns de s'être sérieusement entraînés l'hiver dernier.

Mais ce ne sont pas les dirigeants qui s'en plaindront. C'est ainsi que l'on retrouve en tête des finales des Goroneskoul, Schneider, Garnier. Des noms inconnus l'an passé et déjà en tête du hit parade 1983 !

A propos de Frédéric Schneider, je conseille aux petits copains qui courront en catégorie 9 ans de le surveiller tout particulièrement.

Un style époustouflant pour un garçon de cet âge. De plus, il est d'Apt, vous voyez ce que je veux dire pour le 3 avril...

Et José Parra, de Thuir, on en reparlera aussi.

José court avec son frère François. Ils ont un vélo pour deux. Une plaque à numéros marquée 714 côté pile pour François, 713 côté face pour José. C'est ça la passion !

Un autre coureur a fait grosse impression. Il s'agit de David Parraguin, de Chalon-sur-Saône. Sans une chute en demi-finale, on l'aurait certainement vu jouer les trouble-fête chez les experts de la catégorie 14 ans ! Chez Number One, qui possède des références en matière de coureurs, on est surpris par le niveau actuel. Les temps deviennent durs, il faudra s'accrocher. Pour le coup, seul Christophe Delarche, qui roulera désormais pour Skyway, montera sur la plus haute marche du podium. Chez Flying Star, Eric Bertolotto nous fait de belles courses depuis quelque temps. Un garçon à surveiller. Et pendant que nous sommes dans les teams, saluons les victoires de David Tourniaire et de Christophe Berthiaux pour Mongoose et de Jean-Luc Ferré pour Motobécane. Le Marseillais Jean-Paul Vormbrock et ses 34 ans viendront à bout des trois autres teigneux de la catégorie + de 25 ans. « Non, mais »... qu'il disait, le vieux, en rangeant sa troisième coupe dans la voiture.

Allez, les gars, c'est tout pour aujourd'hui : rendez-vous en Apt, va y avoir de l'ambiance, peuchère !

Où irez-vous courir le mois prochain !

Le 27 mars :

National : Arles : Bicrossing club Arles-Camargue, Restaurant du 4-Septembre, 13200 Arles. Tél. : (90) 93.00.81.

International : Canada : Pour les globe-trotters, se renseigner au secrétariat de l'AFB.

Championnat de Ligue : La Ferté-Gaucher (région parisienne), Bicross club de La Ferté-Gaucher, 8, rue de Verdun, 77320 La Ferté-Gaucher.

Championnat de Ligue : Acigné (Bretagne), Acigné bicross club, 8, rue du Calvaire, 35690 Acigné. Tél. : (99) 62.59.88.

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

Le 3 avril

Championnat de France (1^{re} épreuve) Apt (Vaucluse) :

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

(Attention, les engagements devront parvenir avant la course. Renseignez-vous auprès de votre club).

Le 4 avril

Championnat de Ligue : Le Puy-Ste-Réparede (Provence) :

Bicross club de Puy-Ste-Réparede, Lotissement les Acacias, 13610 Le Puy-Ste-Réparede. Tél. : (42) 61.83.94.

International USA (Floride) :

War of the Stars, NBL, Pompano Beach.

Le 10 avril

Clermont-Ferrand : National : (adresse ci-dessus).

Championnat de Ligue Jargeau (Loiret) : Bicross club de Jargeau, 1, rue du 11-Novembre-1918, 45150 Jargeau. Tél. : (38) 59.71.40.

Championnat de Ligue Gruissan : Languedoc-Roussillon

Prom'Obi Club, Capitainerie, 11430 Gruissan. Tél. : (68) 49.08.20.

Championnat de Ligue Vern-sur-Seiche (Bretagne) :

Armor bicross club, route de Nouvoitou, 35230 Vern-sur-Seiche. Tél. : (99) 62.71.18.

Trial à Metz : Bicross club lorrain, 46, route de Thionville, 57050 Metz. Tél. : (87) 32.32.58.

Le 17 avril

Internationale au Venezuela

Nationale Mours : Bicross club de Mours, 23, rue E.-d'Orves, 26300 Bourg-de-Péage.

Nationale Vaux-le-Pénil : Bicross club de Vaux-le-Pénil, Les Moustiers, 77000 Vaux-le-Pénil. Tél. : (61) 452.48.70.

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

Le 24 avril

Nationale Rouen : Normandy bicross club, 17, avenue Maryse-Bastié, 76800 St-Etienne-du-Rouvray. Tél. : (35) 66.58.03.

Internationale Bruxelles Startrack I : (voir AFB).

Régionale Thuir : Bicross club de Thuir, Café de France, bd Kléber, 66300 Thuir. Tél. : (68) 06.41.38.

Régionale Mably : Bicross club de Mably, Mably Sport, RN 7, Les Buttes, 42300 Roanne. Tél. : (77) 63.03.00.

Championnat de Ligue Cavaillon (Provence) :

Bicross club de Cavaillon, 197, cours Carnot, 84300 Cavaillon.

Championnat de Ligue Givors (Rhône-Alpes) :

Bicross club givordin, 13, avenue Danielle-Casanova, 69700 Givors. Tél. : (7) 873.33.57.

Championnat de Ligue Issoire (Auvergne) : US issoiriennes, section bicross, Mairie, 63500 Issoire. Tél. : (73) 89.07.84.

NATIONAL À ARLES

Gare aux jeunes loups !

Apprenez à les reconnaître : cat. 11 ans.
88 Lionel Falcoz
7 Frédéric Cassan
118 Gilles Deschamps
120 Sébastien Martinez
807 Carlos Ferreira



Apprenez à les reconnaître : cat. 15 ans.
3 Christophe Delarche
140 Christophe Arpino
735 Jean-Jacques Bayle
514 Yves Beeuwsaert
301 Eric Kartalian
564 Gilles Calderoni



Résultats

Course nationale d'Arles -
27 février 1983
(256 engagés)

Cat. 6 ans et moins (9 engagés)

Goroneskoul (Lunell) ; 2. Stéphane Mitivier ; Fabrice Prunelle (Mours).

Cat. 7 ans (9 engagés)

1. Benoît Villet (Grenoble) ; 2. Michaël Michaud (Chalon-sur-Saône) ; 3. Cédric Clément (Cavaillon).

Cat. 8 ans (13 engagés)

1. Jérôme Clément (Cavaillon) ; 2. Rudy Nicolas (Beaune) ; 3. Marjorie Poveda (Arles).

Cat. 9 ans (19 engagés)

1. Frédéric Schneider (Apt) ; 2. Olivier ; 3. Sébastien Fer (Grenoble).

Cat. 10 ans (23 engagés)

1. Jean-René Garnier (Lunell) ; 2. Christophe Bellang (Beaune) ; 3. Laurent Villet (Grenoble).

Cat. 11 ans (25 engagés)

1. Xavier Robleda (Béziers) ; 2. Mélaplate (Lunell) ; 3. Manuel Prospero (Apt).

Cat. 12 ans (40 engagés)

1. David Tourniaire (Mours) ; 2. Frank Roman (Cavaillon) ; 3. Laurent Musazzi (Cavaillon).

Cat. 13 ans (42 engagés)

1. Eric Bertolotto (Marseille) ; 2. Pierre Sauze (Cavaillon) ; 3. Laurent Fettuciaro (Béziers).

Cat. 14 ans (40 engagés)

1. Christophe Berthiaux (Romans) ; 2. Philippe Leloux (Mours) ; 3. Luc Martinez (Marseille).

Cat. 15 ans (14 engagés)

1. Christophe Delarche (Chalon) ; 2. Serge Géant (Marseille) ; 3. Michel Carayon (Béziers).

Cat. 16-25 ans (18 engagés)

1. Jean-Luc Ferré (Vaux-le-Pénil) ; 2. Claude Vuillemot (Chalon) ; 3. Bernard Chevalier (Mours).

Cat. 25 ans et plus (4 engagés)

1. Jean-Paul Vormbrock (Marseille) ; 2. Michel Ruiz (Marseille) ; 3. Gislain Perrignon (Arles) ; 4. Parfait Robleda (Béziers).

Cette compétition étant classée nationale, les 8 premiers ainsi que les demi-finalistes marquent des points pour passer experts suivant le barème : 1^{er} 15 pts ; 2^{er} 12 ; 3^{er} 10 ; 4^{er} 9 ; 5^{er} 8 ; 6^{er} 7 ; 7^{er} 6 ; 8^{er} 5 ; demi finalistes : 5^{er} 4 ; pts. 6^{er} 3 ; 7^{er} 2 ; 8^{er} 1.

Prochaines compétitions nationales : 20 mars à Cavaillon, puis 27 mars en Arles.

2 équipes : Flying Star et Number One. Une même passion : le free style.

Apprenez à les reconnaître : cat. 13 ans.
3 Eric Bartolotto
300 Emmanuel Jeannin
452 Emmanuel Jeannin
59 Xavier Martin
358 Xavier Martin
121 Lin Puech
666 Thibaut Ayasse
Caché David Barraco, un costaud Arlésien.



80F = 1 disque 1/2 de rock

80F = 4 places de ciné

**80F = 40mètres
de guimauve**

mieux encore!

80F = 12 MOIS DE BICROSS MAGAZINE

bulletin d'abonnement

à découper ou à recopier et à adresser à :



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 Nom

Mlle

M

Adresse

Code postal

Cadre réservé au secrétariat

Tab

Pns

Mandat

Prix

Prénom

Ville Pays

FICHES BICROSS A DÉCOUPER

FICHE BICROSS



FICHE BICROSS



Raleigh Burner 1

Marque : _____ Raleigh
 Type : _____ Burner 1
 Fourche : Droite à axe déporté type Tange
 Jante : _____ Acier chromé
 Pneu : _____ 20" type cross
 Dimension avant : _____ 20 x 2.125
 Dimension arrière : _____ 20 x 1.75
 Moyeux : _____ Acier
 Pédalier : _____ Type BMX monobloc
 Couronne : _____ Acier démontable
 avec disque protège-chaîne.
 Pédales : _____ Acier noir avec réflecteur
 Roue libre : _____ Monovitesse 16 dents
 Braquet : _____ 40 x 16
 Freins : _____ Avant et arrière dural anodisé
 à tirage latéral
 Tige de selle : _____ Acier chromé
 Selle : _____ Compétition de couleur
 Cintre : _____ Acier anodisé avec prot. mousse
 Potence : _____ Dural et acier anodisé
 4 points de fixation et protection mousse
 Largeur guidon : _____ 600 mm
 Empattement : _____ 920 mm
 Hauteur de selle : _____ 700 mm
 Poids : _____ 14 kg
 Prix TTC (au 1.1.83) : _____ 944 F
 Coloris : _____ Rouge ou bleu
 Disponibilité : _____ immédiate
 Diffusion : Raleigh, av. Blaise-Pascal
 ZI Coignières-Maurepas
 78310 Coignières, Tél. : (3) 062.02.13

B.H. météor

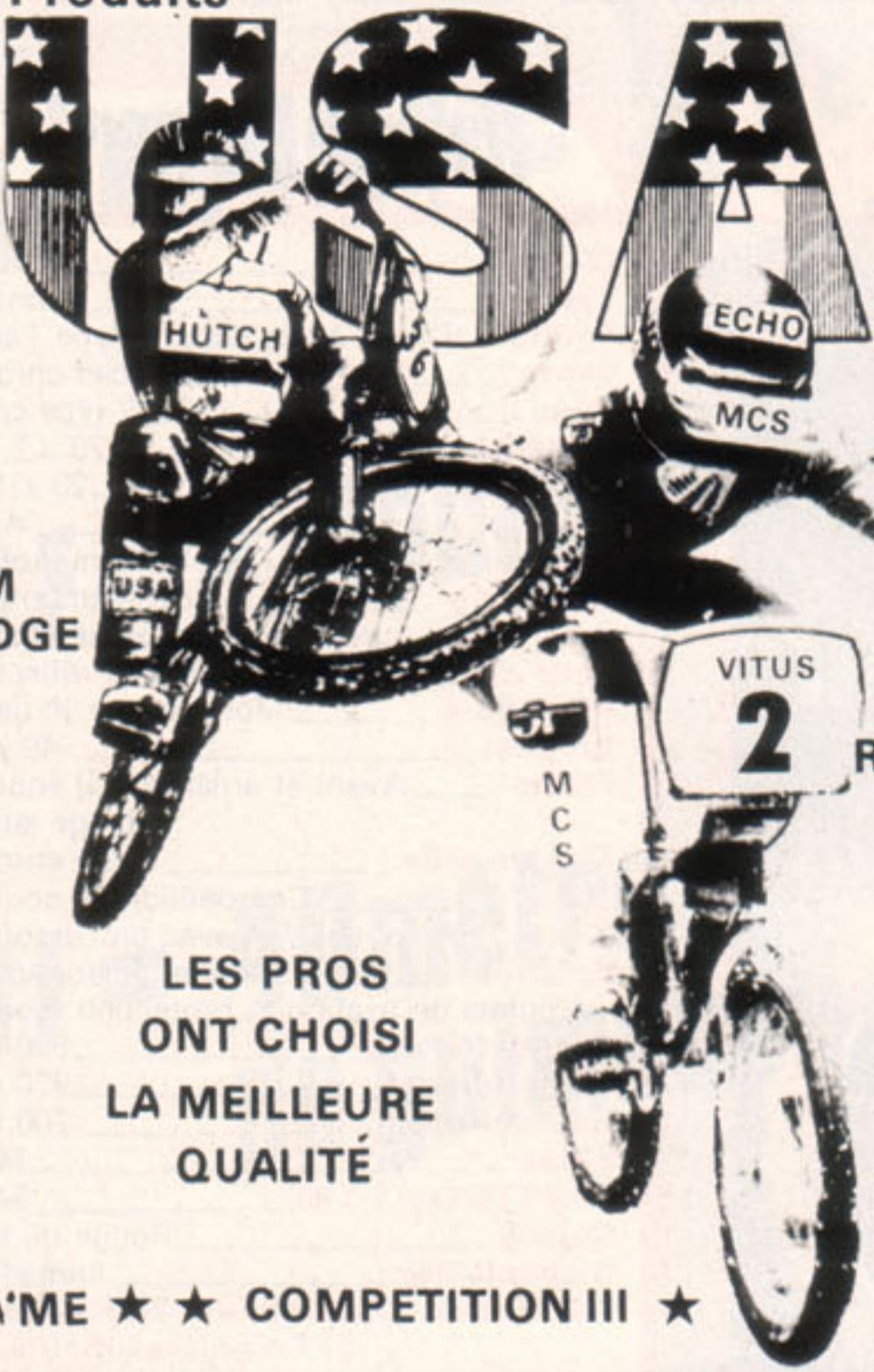
Marque : _____ B.H.
 Type : _____ 88/500 Météor
 Châssis : _____ Tubulaire acier
 Fourche : _____ Tubulaire acier
 Jantes : _____ Acier
 Pneu AV : _____ Michelin Sp/cross
 Pneu AR : _____ Michelin Sp/cross
 Dimensions AV : _____ 20 x 2,125
 Dimensions AR : _____ 20 x 1,75
 Moyeux : _____ B.H. acier
 Pédalier : _____ B.H. acier carré
 Couronne : _____ B.H. acier carré
 Pédales : _____ Notaria
 Roue libre : _____ B.H. Soltar
 Braquet : _____ 46-18
 Frein AV : _____ Olimpic/alu
 Frein AR : _____ Olimpic/alu
 Tige de selle : _____ B.H. acier
 Cintre : _____ B.H. spécial
 Potence : _____ B.H. forgée 4 pts
 Largeur guidon : _____ 590 mm
 Empattement : _____ 940 mm
 Hauteur de selle mini : _____ 600 mm
 Poids : _____ 15,8 kg
 Prix TTC : _____ 888 F
 Coloris : _____ rouge, bleu, vert, bronze, blanc
 Garantie : _____ 12 mois
 Disponibilité : _____ immédiate
 Diffusion : Berstegui Hermanos S.A.
 13, av. de la Grande-Armée
 75116 Paris. Tél. : (1) 501.91.86

★ HUTCH ★ ★ ★ SE RACING ★ ★ ★ GT - BMX ★

NUMBER ONE

35, rue de Chavannes
71380 SAINT-MARCEL
(85) 93.21.49

Produits



LES PROS
ONT CHOISI
LA MEILLEURE
QUALITÉ

TIM
JUDGE

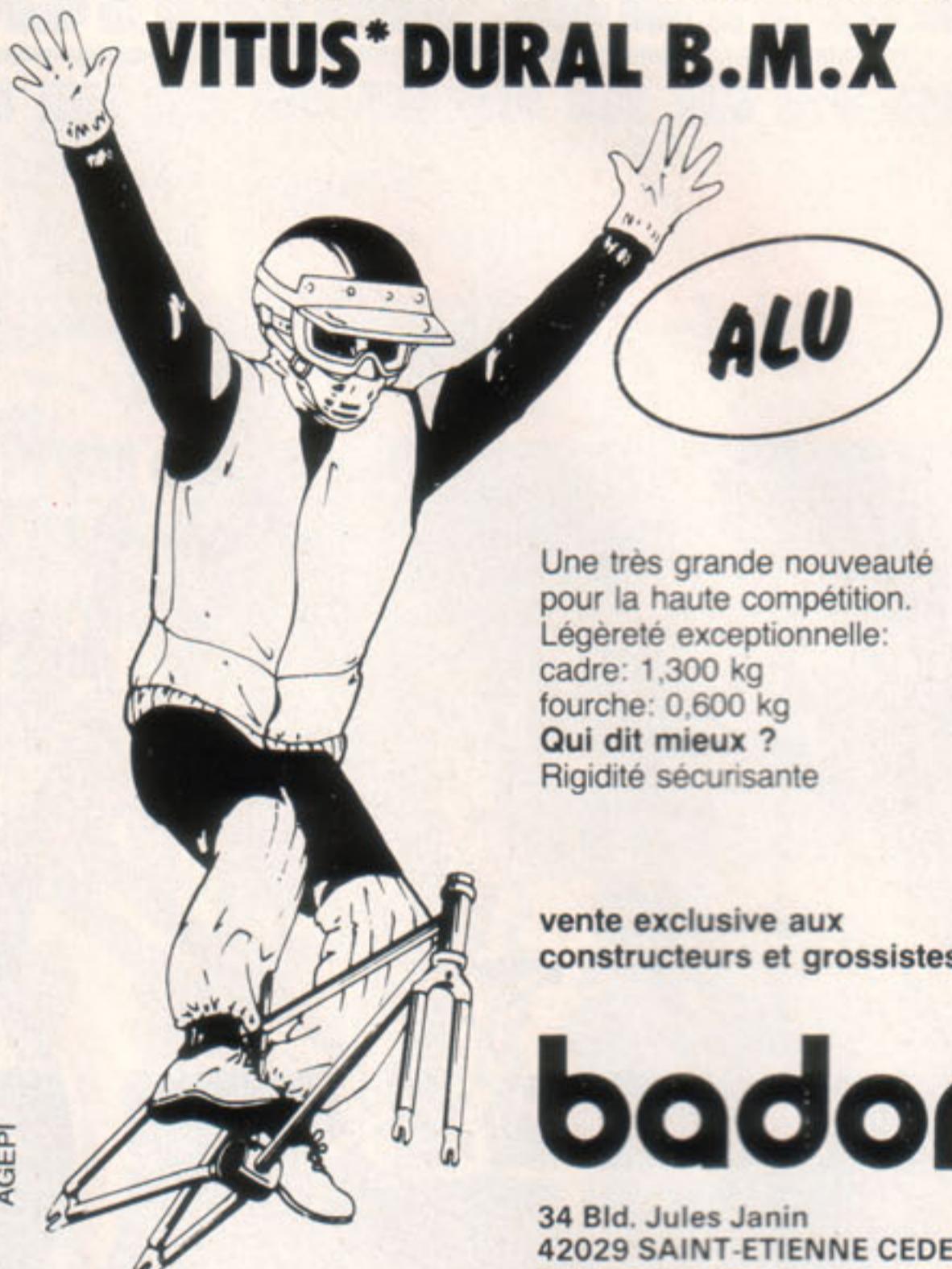
REDLINE

★ A'ME ★ ★ COMPETITION III ★

DIAMOND BACK ★ ★ GRAB ON ★ ★ ACS ★ SR ★

«L'EVENEMENT»

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



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

AGEPI

*la différence qui fait les performances

GRAND CONCOURS BUFALO



(Championnat de France
A.F.B. 1983)



OUVERT

à tous les pilotes licenciés à l'Association française de brossing possédant un BMX « PRO RACE 83 » BUFALO et basé sur les 5 courses du Championnat de France 83.

Pour chacune des épreuves, une première place en finale de sa catégorie d'âge rapportera :

— 1 paire de roues « PRO-CLASS » avec train de pneus SKINWALL et chambre.

2^e place : 5 pneus SKINWALL.

3^e place : 1 paire de pédales SHIMANO DX et une tige de selle SHIMANO DX.

Tout pilote qui remportera un titre de champion de France dans sa catégorie d'âge gagnera

Un voyage de 8 jours en Corse.

ET TOUJOURS LES MEILLEURS PRIX



Bon d'inscription à découper et à retourner à :
L'Ami des Sportifs - Centre commercial des Moustiers,
77530 Vaux-le-Pénil. Tél. : 16 (6) 452.48.70.

Nom du pilote : Date de naissance
N° licence AFB
Catégorie Club

THECNIC BMX

CADRE

• M.C.M. « Black Shadow » avec fourche et mousses.	2 200 F
• TORKER court	1 350 F
• LPX long	1 600 F
• 24" CRUISER avec fourche	2 350 F
• PRO-NECK National Pro	1 480 F
• GT BMX Mini GT	2 150 F
• GT 4	1 650 F
• HARO USA « FREESTYL »	2 750 F
— Fourche GT BMX 20"	510 F
— Jeu de mousses HARO, bleu-blanc	130 F
— Visière HARO	60 F
PLAQUE à N°	
• HARO « Colorplate »	78 F
• HARO « série One »	140 F
• Type 2	70 F
— Pantalon KOHO, taille 24 à 32, bleu-blanc, rouge-blanc, rouge-noir, bleu-jaune, noir-jaune, rouge-bleu-blanc	480 F
— Mousse intérieure de casque Protec, petit-médiun large-XL	60 F
— Mentonnière JOFA	65 F
— Jeu de mousse GT BMX	150 F
— Guidon Pro GT BMX	310 F
— Tige de selle courbée GT BMX	95 F
— Poignée OAKLEY, type F1	95 F
— Selle Type AERO KASHIMAX	90 F
— Bonnet TORKER	75 F
— BMX complet, marque WEBCO CURB JUMPER	2 450 F
WEBCO EXPERT	2 750 F
— Gants HARO, coton, taille enfant-adolescent, blanc	65 F
— Gants HARO, cuir, tte taille, bleu, rouge, noir	290 F

Bientôt

les pantalons HARO - Toute la gamme MONGOOSE

BON DE COMMANDE à remplir et à retourner à TECHNIC BMX,
5, rue de France, 68130 Altkirch

Je désire recevoir Taille Couleur

* + Port Accessoire
envoi ordinaire 20 F Ci-joint mon règlement :
CR 45 F Chèque bancaire CCP CR

* + Port Cadre
envoi ordinaire 50 F Nom
CR 60 F Adresse
Ville Prénom
Code Postal

L'idéal, à bicross, en compétition comme ailleurs, c'est de ne pas freiner !

Rappelez-vous que chaque fois que vous touchez votre levier, il faut relancer la machine en fournissant un gros effort, un peu comme au départ, voire davantage.

« Il est marrant, lui, pas freiner, je voudrais bien le voir à l'œuvre ! »

O.K. boy, je te suis sur toute la ligne, mais voyons ce que l'on peut faire pour limiter les dégâts.

Il y a plusieurs façons de freiner suivant les difficultés que l'on rencontre tout au long du circuit.

Allez, on prend un départ ensemble et on corrige.

Clac, fait la grille en tombant sur le lino, c'est parti et la première bosse est déjà là. « Ouh la la, ma mère, ça va trop vite. Le frein ! Je serre le levier. Je sens que mes fesses en font autant. La roue arrière se bloque, le vélo se met en dérapage. Je suis tout raide, je m'envole (alors, c'était vrai, E.T. !) mais je n'ai pas le temps d'apprécier longtemps car la roue avant vient de retrouver la terre ferme, immédiatement imitée par ma gracieuse personne, mais en position horizontale et les dents en avant... »

Vexé et honteux, je me relève et j'essaie de sauver les meubles en expliquant que je l'avais fait exprès pour bien montrer qu'en fait, les super bons font différemment. Sans remettre en pratique, j'explique :

— Quand on amorce une bosse pas très haute, comme c'est le cas généralement dans la première ligne droite, il ne faut pratiquement pas freiner. Se placer en arrière de la selle, tirer sur le guidon pour décoller la roue avant, la placer derrière la bosse et

Technique

leçon n°3

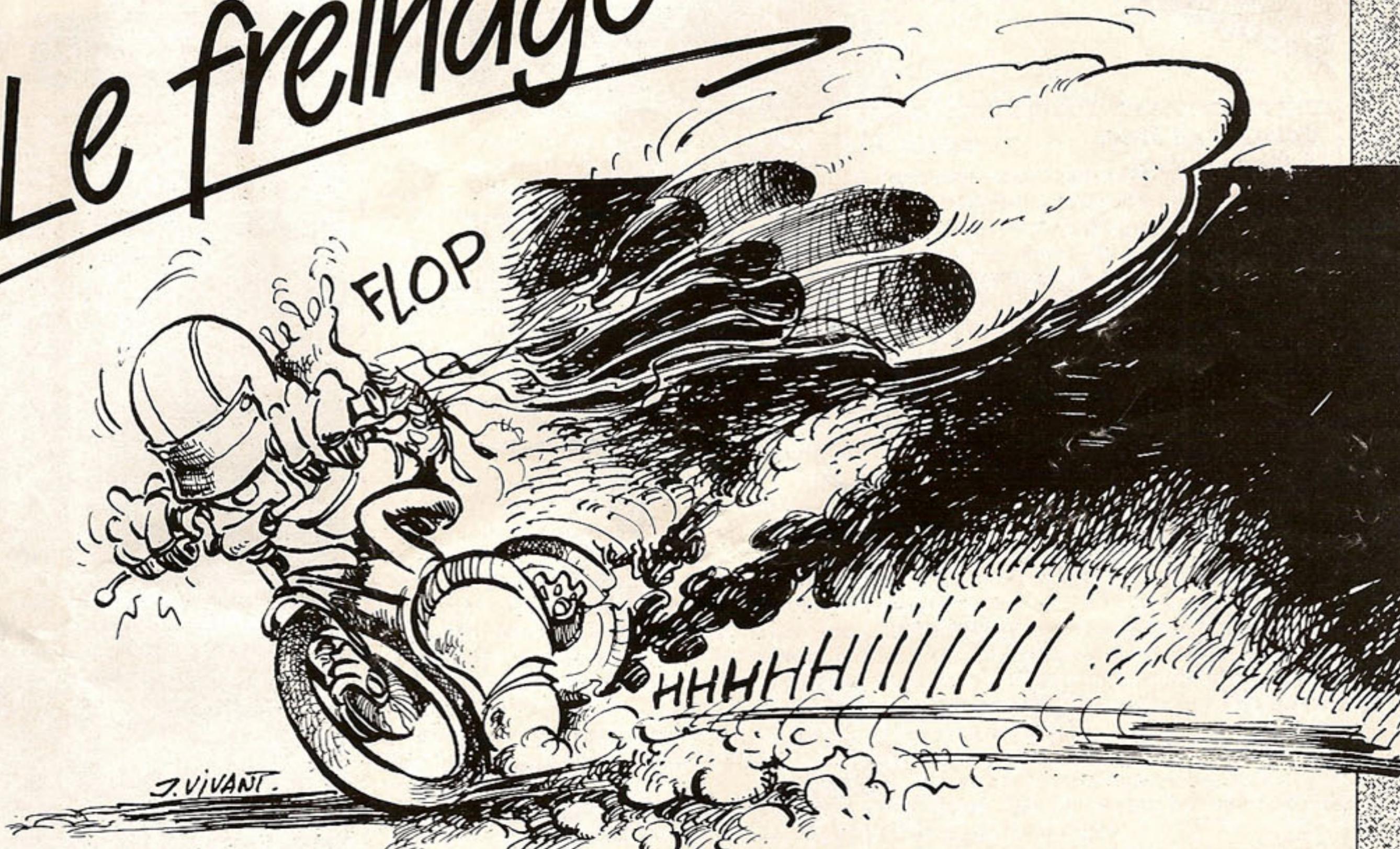
par René Nicolas

Vous êtes un bon coureur. Les copains, à côté de vous, ces rigolos, ne vous impressionnent pas, car le plus fort aujourd'hui, c'est vous. Et ils vont voir, minables, vous allez les mettre...

Manque de chance, le minable, aujourd'hui, c'est vous. Et quand, la tête basse, vous passez la ligne d'arrivée, le vélo sous le bras... vous vous dites que perdre ainsi une course parce que la roue arrière n'était pas assez serrée, il y a de quoi se foutre des baffes...

Ce genre de détail trop bête ne doit (ne devrait) pas arriver. Un bicross ne possède qu'une vingtaine d'éléments qui doivent tous être vus en y attachant une attention particulière. Condition sine qua non pour s'élever déjà d'une marche sur le podium de la consécration : la préparation du vélo. Dans de précédents numéros, nous avons vu la préparation du vélo et sa description. Consacrons aujourd'hui un article au freinage.

Le freinage



Zone de freinage

Le premier virage

Trois trajectoires possibles.

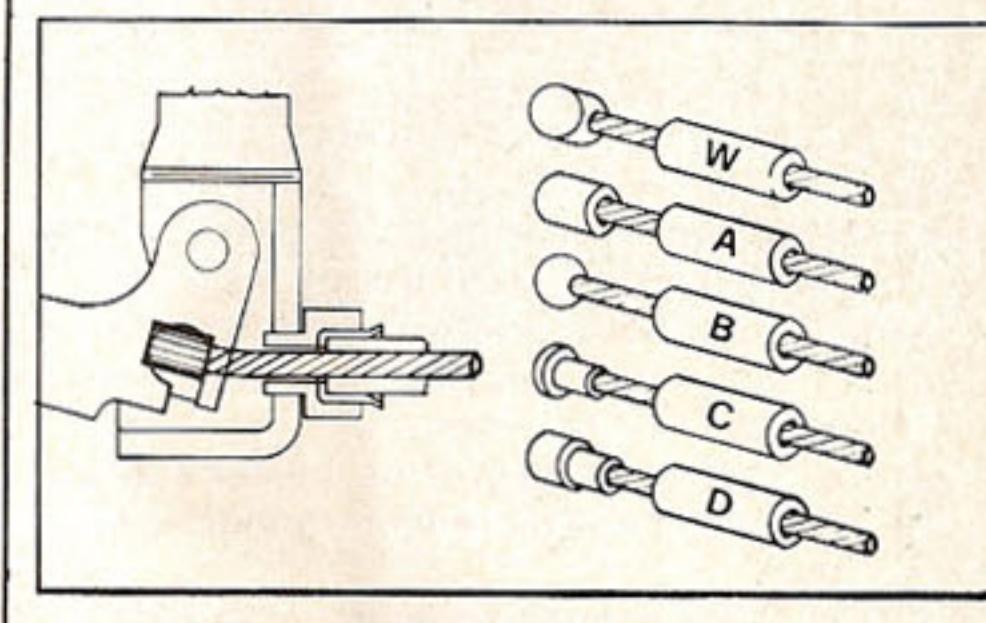
Trajectoire A. La zone de freinage est la plus courte mais la plus violente.

Figure B. Le freinage est doux mais plus long.

Il faut savoir utiliser toutes les possibilités en fonction de sa place à l'approche du virage.

Trajectoire C. Certainement la meilleure car l'on n'utilise pratiquement pas le frein. Tout au long du circuit, composé d'une succession de bosses et de virages, on utilisera les mêmes tactiques.

Le schéma ci-dessous vous montre les différents est de loin le plus utilisé en bicrossing.



Levier 2 doigts de Shimano qui équipe entre autres Motobécane. Sur ce système, la gaine est poussée. Notez l'axe que sert également d'excentrique de réglage.

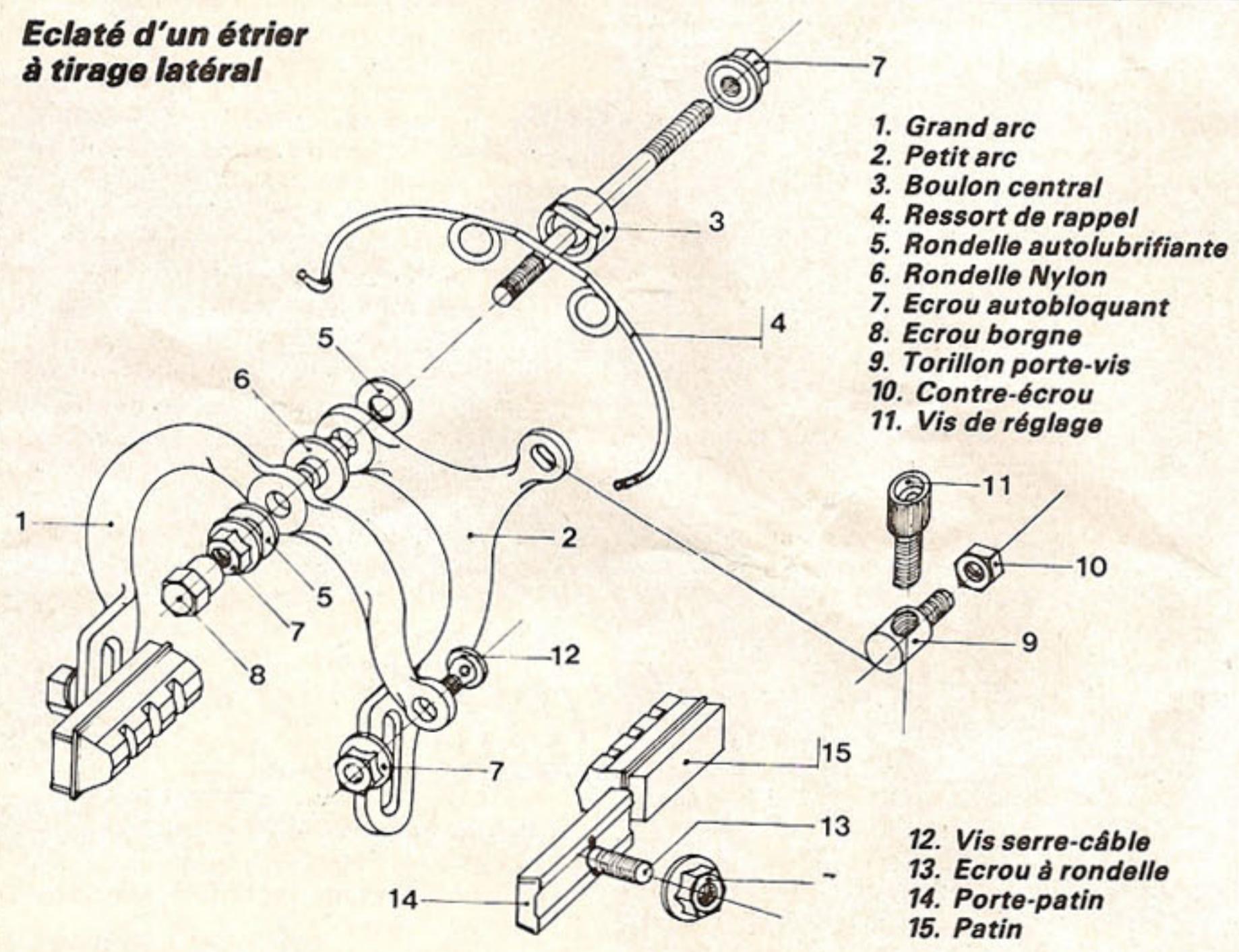


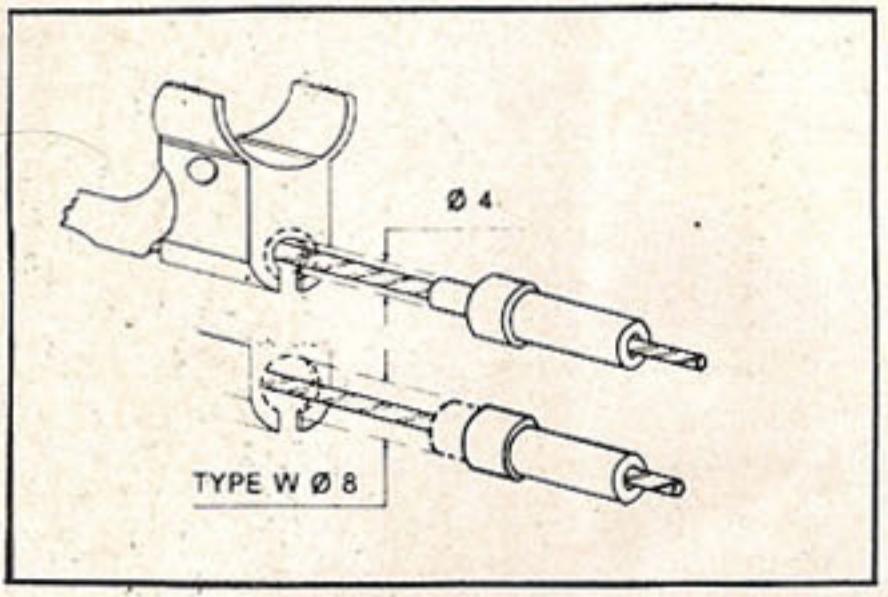
Levier 2 doigts style Haro ou Dia Compe, mais made in Taiwan. Ne se monte que sur certains guidons. Dans le cas présent, le levier est trop loin du guidon.



Le Dia Compe est devenu une référence en matière de bicrossing.

Eclaté d'un étrier à tirage latéral





Un exemple de frein mal monté. Ici il s'agit d'un frein AV monté à l'arrière. La vis centrale n'étant pas filetée suffisamment, on s'est contenté d'empiler des entretoises. Le frein perdra de son efficacité et surtout le levier devenant trop important, il y a risque de casser la patte de maintien du cadre. Cela s'est déjà produit...

Une façon comme une autre de freiner. Efficace mais périlleux. L'AFB ne voulant plus voir ce genre de pratique a décidé d'autoriser le frein avant en 1983.



enrouler en amortissant avec les bras et le corps qui reviendra vers l'avant.

Il n'y a pas de miracle, il faut essayer, essayer encore jusqu'à ce que toute appréhension disparaîsse. C'est déjà une bonne seconde de gagnée et on procédera de la même façon sur toutes les bosses qui peuvent « s'avaler ».

Premier virage

En général, tous les coureurs s'empilent les uns sur les autres, à la corde. S'ils se touchent, ils se gêneront, perdront du temps, à la limite se retrouveront par terre. De toute façon, il y en aura toujours qui freineront pour éviter le massacre. Erreur, piston !

L'idéal est de choisir une trajectoire en utilisant le rayon le plus grand. Le chemin est plus long, mais on ne cesse pas de pédaler et surtout on ne touche pas au frein.

Mais les copains ont pigé la combine et tout le monde veut utiliser la grande trajectoire et on retrouve le même problème. Alors là, il faut ruser.

Il faut s'amener le plus vite possible dans le virage. Rester tout droit et monter au-dessus du vélodrome.

Au dernier moment (juste avant de se retrouver derrière la butte), tout debout sur le frein arrière, faire chasser la roue arrière toujours et se servir de la pente du virage comme d'une mini pente de départ pour reprendre de la vitesse en réaccélérant le plus fort possible.

Voyons maintenant les freins qui équipent votre engins. Il faut savoir qu'en 1983, l'AFB autorisera le frein avant dans toutes les catégories d'âge.

Posséder un frein avant offre l'avantage de mieux freiner le vélo qu'avec le frein arrière. Mais il doit être utilisé intelligemment au risque de goûter de la piste.

On freinera des deux freins à la fois en répartissant les efforts. Il sera très utile pour un freinage violent en ligne droite, par exemple. Mais comme on l'a vu plus haut, bloquer le vélo nécessite parfois de gros efforts pour le relancer. Il y a aussi un désavantage assez minime : une augmentation de poids.

Il y a en revanche un cas où le frein avant est indispensable, c'est en trial, où l'on doit bloquer le vélo sur place, ou bloquer la roue avant seulement en s'en servant de pivot pour balancer la roue arrière de côté. En cross, et suivant le profil du terrain, un frein arrière efficace est suffisant et moins dangereux.

Trois parties

Etudions maintenant l'organe proprement dit.

Un frein se décompose en trois parties : le levier, la transmission et l'étrier.

Il existe plusieurs types de levier.

Celui le plus souvent utilisé est classique comme sur un vélo traditionnel. Sa particularité étant de posséder une boule à son extrémité pour une raison évidente de sécurité.

Lorsque vous achetez un levier de recharge, assurez-vous que le collier du levier corresponde au diamètre du guidon (en principe 22 mm).

Il existe des modèles gauche et droit. Généralement, le serrage s'effectue sur la partie inférieure ou arrière du collier.

Le styliste Bob Haro puis la firme japonaise Dia Compé ont commercialisé le levier « 2 doigts » que l'on actionne avec l'index et

le majeur, le guidon restant maintenu entre la paume de la main, l'annulaire et l'auriculaire. Il est agréable à l'utilisation. En revanche, l'effort exercé est moins important que sur un levier traditionnel. De plus, il exige des doigts plus longs.

Shimano, très spécialisé en matériel BMX, offre un mini levier 2 doigts qui a la particularité de posséder un excentrique qui agit sur la gaine. Cette astuce permet de faire un réglage fin au levier juste avec un tournevis. Un conseil : lorsque vous fixez le collier, assurez-vous de ne pas le bloquer sur le guidon, de manière à ce qu'en cas de chute, il puisse tourner sur le guidon. Assurez-vous également que le levier tombe juste sous la deuxième phalange des doigts lorsque vous êtes en position de freinage.

Il ne faut pas « aller le chercher » car vous ne maintiendrez plus votre guidon correctement.

Passons maintenant à la transmission à laquelle il faut apporter un soin tout particulier.

Combien de fois a-t-on vu casser un câble en compétition. Perdre une course pour une pièce à 2 F est impardonnable !

Un check-list avant une course pour contrôler tous les organes du bicross permet souvent de découvrir de petits défauts qui peuvent avoir des suites fâcheuses sur la piste.

Un câble de frein doit glisser de son propre poids dans la gaine lorsque l'on tient celle-ci verticale. Utilisez pour le graissage une huile très fluide (piquez celle de la machine à coudre) ou un produit en bombe aérosol spécialement conçu à cet effet. Bel Ray commercialise un produit spécial BMX mais il est fort peu probable que vous le trouviez chez votre droguiste habituel. En revanche, peut-être chez certains motocyclistes...

Il existe des gaines possédant un fourreau interne en Nylon très utilisé en moto. On ne la trouve pas non plus chez Playtex...

Assurez-vous encore que le câble ne soit pas plié ni effiloché. Il aura un diamètre de 1,5 à 2 mm.

Campagnolo fabrique un câble très souple, « tip top » en la matière.

L'étrier

Penchons-nous maintenant sur l'étrier. Nous passerons sous silence le système de freinage à rétropédalage qui n'offre guère d'avantages, sinon de bloquer inopinément la roue arrière et de se retrouver les quatre fers en l'air. En revanche, il est indispensable aux amateurs de free style pour exécuter des figures sur rampes.

Sur certains vélos de trial, on rencontre des étriers à tirage central. C'est le cas sur le Gilles Burgat, entre autres. Ces systèmes sont très efficaces et puissants. Les arcs attaquent la jante en même temps. Ils sont également très faciles à régler.

Le constructeur du cadre devra en revanche prévoir les pivots sur les haubans et la fourche, et ce n'est pas le cas sur les vélos de cross.

Le modèle le plus utilisé reste donc le caliper ou étrier à tirage latéral.

Weinmann, Shimano et surtout Dia Compé sont les marques de qualité que l'on rencontre le plus souvent.

A Taïwan, comme d'habitude, on fabrique les copies conformes des meilleures marques mondiales. Ces freins sont bon marché mais on en a pour son argent.

En France, la firme stéphanoise CLB produit

un frein de bonne facture et comme elle n'a pas l'intention d'en rester là, il est fort probable de voir apparaître sur le marché, dans un avenir assez proche, un matériel capable de rivaliser avec les meilleurs produits mondiaux.

On voit souvent des étriers mal montés car trop éloignés des haubans.

Ceci a pour effet de tordre la barre de maintien et parfois même de la casser ou de tor dre les arcs.

On peut remédier à ce problème en intercalant sur la vis du patin une équerre qui viendra en appui sur les haubans. C'est le cas d'origine sur les Raleigh.

Il faut prendre garde aussi au bon serrage des arcs. Donnez le jeu nécessaire en agissant sur l'écrou d'autoblocage et sur le contre-écrou.

Un réglage fin grâce à la molette située sur l'arc permet d'ajuster les patins par rapport à la jante. Ainsi, il suffira d'effleurer le levier pour que les patins entrent en action. Mais ceci est fonction du désir de chaque individu, certains préférant sentir le freinage en bout de course du levier.

Les patins

Pour bien freiner, il est indispensable d'avoir des jantes en état. Cela paraît évident mais faites tourner un peu vos roues. Il est bien rare de trouver une roue qui tourne parfaitement. J'en vois un avec ses roues Skyway qui se marre... Ensuite, contrôlez la bonne portée du patin sur la jante.

La surface totale du patin doit être en contact avec la jante.

Il existe de multiples formes de patins de freins. Plus la surface du patin est importante, plus le freinage sera efficace. Cela semble assez évident.

Terminons par un peu de shopping.

Nous avons déjà parlé dans un numéro de *Bicross Magazine* du Magic Stop de Beiste-gui Hermanos. Ce patin révolutionnaire en fibre synthétique permet d'améliorer le freinage de 50 % par rapport à un patin classique. Kool Stop, aux USA, fabrique le patin « International » à ailettes de refroidissement en alu anodisé !

La grande classe, mais pas donné : 7 dollars la paire ! Moins cher quand même que le Mathauser courbés ou droits à 9,5 dollars la paire...

Skyway propose des patins étudiés spécialement pour ses roues Nylon moyennant 6 dollars.

On constate donc que les patins de grande qualité coûtent plus cher parfois qu'un frein complet. C'est le dérapage des prix !

Alors, maintenant, à vous de choisir, mais retenez de cet article que pour être efficace, un frein est avant tout une question de bon réglage et d'entretien.

Lancés à 600 à l'heure, quatre bicrossers aperçoivent soudain un photographe espion. Debout sur les freins, ils parviendront à l'éviter et à s'enfuir.

Koll Stop Continental

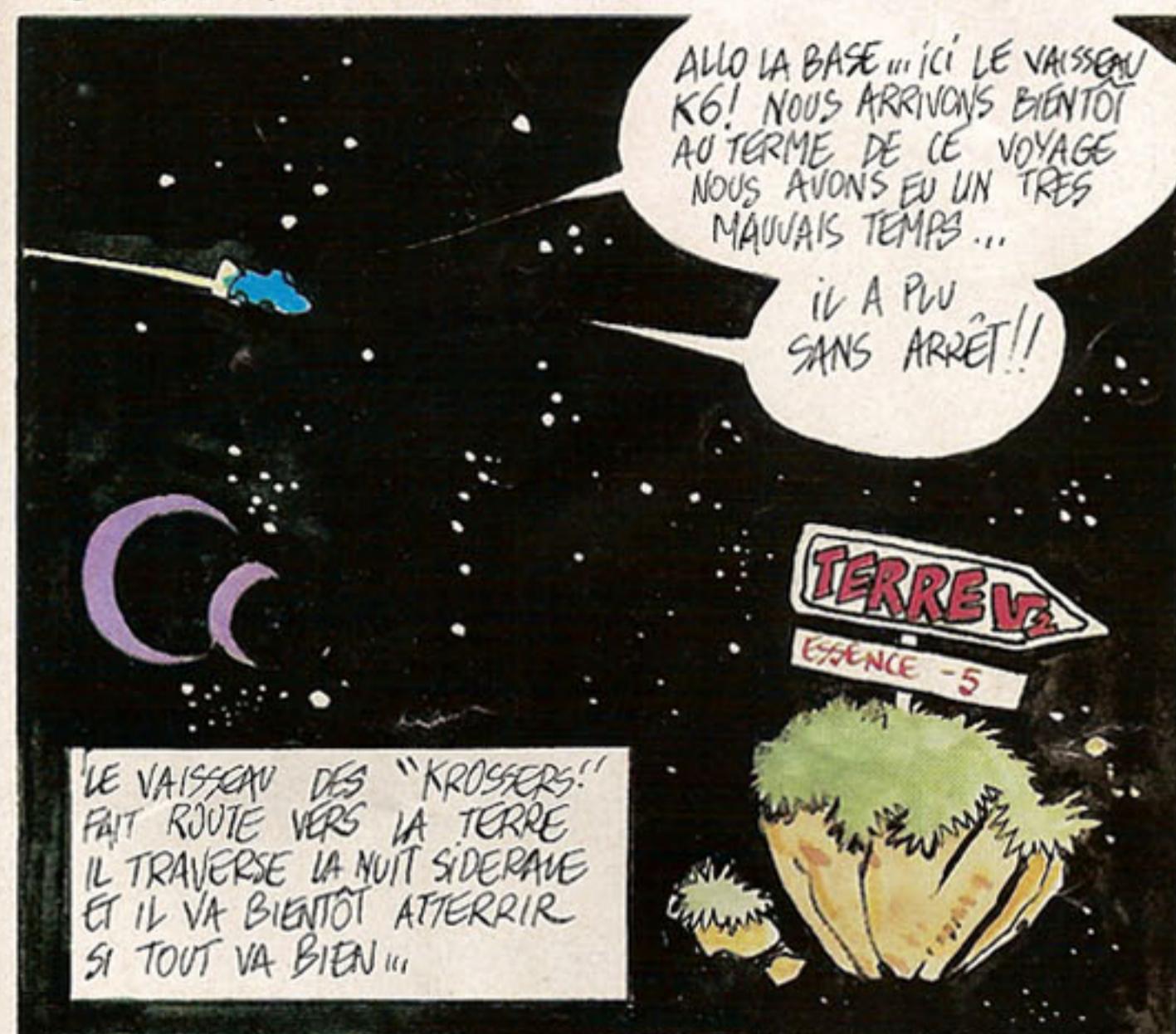
Kool Stop à refroidissement

Dernier freinera, premier passera.
A condition d'avoir un gros cœur...
(Jean de la Fontaine)



Bibi Cross et les envahisseurs de l'espace !

Vous vouliez tous une BD ! Nous aussi. Ça tombe bien... Voici la première planche d'une aventure extra-intra super sidérale à laquelle se trouve mêlé, bien malgré lui, notre pote à tous, « Bibi Cross ».





Un bon test de stabilité : lâché dans la pente, sans pilote, le MX 252 tient parfaitement son cap, sans dévier.



cher champion !

ESSAI

MOTOBECANE

MX 252

Franck Roman démontre l'agilité
aérienne du MX 252.



En juillet dernier, les téléscripteurs de Bicross Magazine se sont brusquement mis à crémiter. L'un annonçait la mort de tel grand homme d'Etat, l'autre une énième dévaluation du franc. Mais c'est le troisième qui devait réveiller notre secrétaire, voluptueusement endormie dans une sieste réparatrice. Et que devait y lire la bougresse ? Ceci, tout simplement : « Jean-Luc Ferré, pilote du team Motobécane, est devenu dimanche, en Hollande, champion d'Europe junior. »

La nouvelle traversait la rédaction à la vitesse d'une traînée de poudre et surprenait davantage encore que l'annonce d'une augmentation générale de 50 % ! Aussitôt, les bouteilles de champagne explosaient sur les tables des rédacteurs, des maquettistes, des secrétaires. Pensez : un titre 100 % français, ça s'arrose ! Par la suite, Ferré et son Motobécane allaient encore confirmer leur exploit, d'abord en championnat du monde, puis en championnat de France. Alors, vous devinez que nous étions impatients d'essayer le vélo de Ferré ! Enfin, la chance nous en est donnée par Motobécane qui a mis à notre disposition le MX 252, un engin dérivé du MX 25 « European Champion ». Venez vite partager notre émotion à son guidon !



Essai

Direction inversée et bras croisés : il faut avoir les nerfs solides...



Facile pour sauter, le MX 252 est stable et réceptionne bien en ligne.



La légèreté du Motobec explique cette belle envolée de Manuel Prospero.

Esthétique - Finition

Le MX 252 est le fleuron, le couronnement de la gamme « 2 » présentée en fin d'année dernière. A ce titre, il est luxueusement traité et confère à son propriétaire un légitime sentiment de fierté. La ligne générale est très sportive et vous empêche de passer inaperçu à son guidon. L'ensemble se présente sous la forme d'un habile mariage de chrome (cadre et fourche) et de bleu métal (accessoires) qui s'avère parfaitement harmonieux. Pas à dire : la réussite esthétique est évidente. Le cadre en acier au chrome moly est brasé avec soin. Les soudures réalisées par les « hommes de Saint-Quentin » sont propres. Le chromage apparaît d'une bonne résistance. Il ne s'écaillera pas au premier jet d'eau. L'anodisation des accessoires en dural (pédales, jantes, guidon, etc.) adhère elle aussi au métal. C'est de la belle ouvrage en vérité ! Nous ne critiquerons que la médiocrité des coutures du velcro qui permet de fermer les mousses de protection. Tirez un peu fort et tout se déchire ! C'est indigne d'un champion d'Europe...

Présentation

Le MX 252 est distribué par le réseau Motobécane. Cela vous assure plusieurs centaines de points de vente et un bon suivi dans l'approvisionnement en pièces détachées. Attention : pour l'acquérir, choisissez de préférence un vélociste versé dans le bicross, quelqu'un qui possède déjà des vélos, des pièces et des accessoires dans sa boutique. Cela vous évitera bien des déboires lorsqu'il faudra faire entretenir votre engin, trouver des accessoires ou améliorer votre équipement. En effet, il existe encore de nombreux vélocistes très aimables avant la vente qui vous claquent la porte au nez une fois le chèque encaissé !

Bon, pour en revenir au MX 252, notons qu'il arrive en caisse chez le revendeur. Celui-ci procède au montage (guidon, frein, pédales, etc.). Les pédales et le pédalier étant des Shimano DX, il existe un réglage excentrique qui fait varier la longueur des manivelles en fonction des jambes du pilote. Demandez au revendeur de procéder à ce réglage. Par ailleurs, vérifiez l'alignement de la roue arrière et la tension de la chaîne. Nous avons remarqué, chez Motobécane, une tendance à trop tendre la chaîne au montage. Enfin, vous remarquerez que, dans la vitrine, le MX 252 est dépourvu de plaque à numéro. C'est une lacune impensable pour un engin destiné avant tout à la compétition. Exigez de votre revendeur le montage d'une plaque, et ce pour le même prix. Sinon, changez de boutique. Pour 3 160 F — prix du MX 252 — , il est inadmissible de l'acheter sans sa plaque avant !

Equipement

Si Motobécane est une marque bien française, force est de constater que l'équipement général du MX 252 ne risque pas de nous faire pousser des cocoricos... En détaillant la bête au microscope, on constate que seuls les moyeux et la chaîne sont bien de chez nous. Il s'agit de moyeux dural anodisés Maillard. Un bon point pour les écrous qui peuvent aussi bien être serrés avec une clé plate qu'avec une clé BTR. Pour faire

bonne mesure, ajoutons que la roue libre de 16 dents est ici une Maillard montée grâce à l'ingénieux système de cannelures « Hélico-matic ». Enfin, la chaîne est également « made in France » puisqu'on la doit à Sedis. Le reste de la construction (assemblée chez Motobécane) est une union libre nippo-européenne. Pour le Japon, nous avons le cadre. Les tubes sont des Tange en bel et bon acier au chrome molybdène. Le jeu de direction et la fourche sont également de marque Tange. La fourche est une vraie TRX reconnaissable à son axe faiblement déporté mais soigneusement renforcé ainsi qu'à la section ovale des tubes. « Made in Japan » également, les pneus : des Mitsubishi Silver Star « Compé III ». La bande de roulement est bleue, naturellement. Attention, l'équipement pneumatique peut varier avec les approvisionnements. Essayez toujours de dénicher des « Compé 3 » sur le vélo qu'on vous propose.

L'ensemble du pédalier est réalisé par Shimano. Là, c'est carrément le luxe. Bien entendu, le boîtier de pédalier est de gros diamètre. Il reçoit un ensemble Shimano (axe et roulements) bien protégé par des joints antipoussière et antihumidité. L'axe à emmanchements carrés est équipé de grosses manivelles DX en dural forgé prolongées par des manivelles parallélépipédiques du même type. Un ingénieux système d'excentrique avec repère autorise le réglage en six positions faisant aussi varier la longueur des manivelles.

Le pédalier s'adapte de la sorte à un grand nombre de pilotes. Mieux : on peut obtenir un vélo « plus nerveux » ou « plus rapide » selon les circuits. Le plateau en dural anodisé bleu est également un Shimano. Il est fixé par cinq écrous en étoile et « mord » la chaîne avec 44 dents. Le braquet s'établit donc à 44 x 16, une valeur des plus classiques.

La tige de selle est toujours une Shimano DX en dural. Elle aussi est réglable au niveau du chariot. La selle en plastique bleu est estampillée Motobécane. Le collier de serrage de la tige est lui aussi en dural. C'est un Tange fixé par vis BTR.

Le nouveau guidon en dural, toujours anodisé bleu, est fixé au moyen d'une potence dural quatre points Sakae SR.

L'Europe est essentiellement présente avec les poignées au guidon : des Royale aérodynamiques et avec les jantes dural Weinmann en dural forgé. Les mâchoires sont beaucoup plus rigides que par le passé et la commande est assurée au guidon par un levier « deux doigts », lui aussi en dural anodisé bleu. Terminons ce descriptif en vous signalant le poids de ce « tas de ferraille et d'alu » : 11 kilos. Pas mal côté légèreté. Mais c'est aussi quelques centaines de grammes de plus que le MX 25. Bizarre, bizarre...

Position de conduite

D'emblée, on apprécie le guidon. Réalisé en dural, il est nettement moins large que le centre du MX 25. Son galbe, légèrement centré vers l'avant, est proche de la perfection. De plus, le blocage dans la potence SR est fort efficace. Le guidon ne bouge pas à la réception des sauts.

Mais dès les premiers mètres, il faut stigmatiser les poignées Royale en mousse. Elles sont trop grosses pour les petites mains des jeunes bicoloreurs. Et surtout elles glissent

d'une manière inqualifiable. A mettre à la poubelle sans attendre. Bonjour les grab on ! Dans le même ordre d'idées, on se prend à regretter le levier de frein Shimano. En effet, le Weinmann 2 doigts est très ferme (ressort de rappel puissant aux mâchoires), et surtout il est placé presque hors d'atteinte des doigts des pilotes les plus jeunes. « Il faut des mains de boucher pour actionner ce frein ! », nous a même confié un pilote... Passons maintenant à des aspects plus positifs comme la selle. Grâce à la tige Shimano réglable, elle est très appréciée des bicoloreurs. Pas trop souple, pas trop ferme, et bien dessinée : bravo ! Même satisfaction pour les pédales très accrocheuses et fort robustes. De plus, le réglage excentrique ne suscite que des éloges. Mais il ne faut pas avoir peur de faire des essais ! Il s'avère que de nombreux possesseurs de MX 252 se contentent de la position d'origine. Ah ! les feignants ! D'autant qu'une seule clef BTR de 6 suffit pratiquement à assurer toutes les opérations mécaniques usuelles sur cet engin décidément très fonctionnel...

Sécurité

Le MX 252 est livré avec 3 mousses fournies gracieusement. Merci Monsieur Motobecane ! Celle du guidon à barre en U est désormais galbée comme il se doit. Mais celle qui recouvre la potence est assez peu rembourrée. Attention aux chocs ! Les écrous de roue sont arrondis à leurs extrémités, et l'on ne déplore aucune pièce réellement saillante. Au surplus, les multiples accessoires dural sont assez doux en cas de choc. De surcroît, le poids plutôt réduit de l'engin permet quelques cabrioles. Attention toutefois aux crampons des pneus. Ces « Compé III » sont décidément très mordants. Il convient d'éviter de laisser traîner le nez à proximité... Un bon point pour la tirette placée sur le frein permettant de détendre le mécanisme avant de retirer la roue.

Accélérations

Le poids réduit du MX 252 est un avantage d'autant que l'avant est facile à lever lors des remises en vitesse, en sortie de courbe. On tire un peu sur le guidon et la direction s'allège sans vergogne. Un pneu arrière griffe le sol et l'engin est propulsé en avant. Toutefois, il faut savoir que la démultiplication est plutôt longue pour des pilotes de moins de 13 ans. En descente, c'est parfait, mais dans les virages serrés, cela se traduit par une certaine résistance à reprendre des tours. La solution : rétrécir un peu la longueur des manivelles grâce aux pédales ajustables et le tour est joué ! L'engin reprend plus facilement ses tours et le pilote peut continuer à pédaler en courbe. Mieux : les possibilités d'inclinaison sont améliorées.

Tenue de piste

L'engin apparaît parfaitement rigide. Les renforts placés à la colonne de direction et la géométrie générale garantissent une excellente stabilité. Sur les bosses, le MX 252 passe sans bouger ni connaître des ennuis de tenue de cap. La direction reste en ligne et le bicross reste parfaitement dans la trajectoire choisie. Ici, on constate un excellent rapport entre légèreté et stabilité. Souvent, les vélos trop légers sont aussi trop « élastiques » sur



les inégalités. Ce n'est pas le cas du MX 252, aussi inflexible que la morale du rédacteur en chef !

Comportement en courbe

L'empattement du 252, établi à 915 mm, est dans la bonne moyenne. Avec une chasse loin d'être exagérée, le vélo vire « sur un tabouret de bar ». La direction est légère et surtout très précise, c'est-à-dire qu'on peut aisément doser les décrochements du train arrière. Un bon mariage légèreté-agilité ! Dans les grandes courbes abordées avec élans, le MX passe comme un boulet sans dévier, ni de l'avant ni de l'arrière. Mais ici, une réserve s'impose : ces conclusions favorables, nous les avons enregistrées avec un engin équipé de pneus Mitsubishi Compé III. En revanche, nous avons pu faire un essai parallèle avec un MX 252 pourvu de Cheng Shin, et là, le tableau est moins brillant. En effet, le décrochement est alors beaucoup plus rapide. A la moindre portion glissante, boue ou sable mou, le vélo sous-vire et devient difficile à contrôler.

Alors, si vous réceptionnez un MX 252 mal équipé en pneumatiques, n'attribuez pas vos piètres résultats à *Bicross Magazine* : adressez-vous illico à Pantin !

Aptitude aux sauts

Dans cette épreuve, le MX 252 est tout à fait à l'aise. Il fait même preuve de beaucoup de brio. D'abord parce que, léger, il décolle aisément. De surcroît, il atterrit sans le moindre vice. C'est comme un chat ou un homme politique : vous l'envoyez en l'air dans n'importe quel sens, il retombe toujours sur ses « pattes » ou sur ses roues. C'est la preuve d'un bon équilibre général allié à une excellente géométrie. Les jantes dural Weinmann encaissent en souplesse les réceptions, sans claquer ni se déformer. Elles valent les Arrayá, ce qui est ici un beau compliment. Pour les figures également, le MX 252 se révèle très adroit. En l'air, on tourne le guidon, on incline à plaisir, et au sol, il reprend très bien sa ligne. En vérité, voilà un engin qui pardonne bien des erreurs. C'est un bon point pour les maladroits qui sautent de travers.

Freinage

Nous avons déjà dit ce qu'il fallait y penser de ce levier à deux doigts qui exige des mains de géant. Mais derrière, l'étrier Weinmann s'avère très efficace. Le fonctionnement est franc comme l'or, avec un ressort ferme qui permet aux deux patins de coller simultanément aux flancs des jantes. Si la précision est bonne, le dosage n'est pas toujours évident. Car il faut appuyer assez fort sur le levier avant d'obtenir de bonnes décelérations. Mais alors, les patins collent à la jante comme un sticker « *Bicross Magazine* » sur une plaque frontale. Et l'engin réduit considérablement sa vitesse en quelques mètres. Il n'y a pas de frein avant, dom-

mage, car maintenant, il est autorisé en course ! Toutefois, l'efficacité du frein arrière rend cette absence très supportable. Notons à ce chapitre que la gaine un peu longue fait une vilaine boucle assez préjudiciable à la santé du câble.

Fiabilité

Que ce soit lors de cet essai particulier ou lors d'essais antérieurs, plusieurs MX 252 ont été soumis à rude traitement sans grande conséquence sur leur état général. Le chromage du cadre est résistant, les filets bleus d'ornement accrochent parfaitement. Les jantes sont robustes et encaissent les chocs sans s'ovaliser. Les accessoires, tous de grande qualité, ne subissent pas « du temps l'irréparable outrage ». Même les belles gamelles se terminent sans gros « bobos », avec seulement, de temps à autre, un guidon à remettre dans l'axe.

Prix

3 160 F le tout, sans plaque avant et avec une chance sur deux de le recevoir sans « Compétition III », il faut avouer que le MX 252 n'est pas réellement bon marché. Bien sûr, on objectera la qualité des équipements, la finition, les performances, le chrome moly, et tout. Il n'empêche, nous pensons que cet engin ne devrait pas, au détail, dépasser la barre fatidique des 3 000 F. A croire que le constructeur a voulu amortir son titre de champion d'Europe !

Conclusion

Ne tournons pas autour du pot : le MX 252 est un excellent bicross de compétition. Sur bien des points, il fait oublier le défunt MX 25. Il ne mérite que des éloges pour son esthétique et ses performances générales. C'est un engin pour remporter des courses et il ne fait aucune concession sur le plan sportif. A son guidon, un pilote talentueux peut, sans inquiétude, affronter la plus rude concurrence. Reste que le MX 252 est vendu à un prix élevé, ce qui rend impardonnable des absences comme la plaque avant, de bonnes poignées et un équipement pneumatique toujours haut de gamme.



Fiche technique

Motobécane MX 252	Motobécane
Marque :	MX 252
Type :	Tange acier chrome moly
Châssis :	Tange TRX chrome moly
Fourche :	Weinmann dural anodisées
Jantes :	Mitsuboshi Compé III
Pneus :	(selon approvisionnement)
Dimensions AV :	20 x 2,125
Dimensions AR :	20 x 1,75
Moyeux :	- Maillard dural
Pédalier :	- AR : Hélicomatic
Couronne :	Shimano DX
Braquet :	Shimano dural
Frein AR :	Shimano dural
Levier :	Weinmann dural
Largeur guidon :	44 x 16
Empattement :	Weinmann dural 2 doigts
Hauteur selle mini :	600 mm
Poids :	915 mm
Prix :	645 mm
Coloris :	11 kg
Disponibilité :	3 160 F
Diffusion :	chrome et bleu immédiate Réseau Motobécane

Enormes les poignées Royale. De plus elles glissent même lorsque les gants sont secs. A la moindre pluie on ne tient plus le guidon. Le levier de frein Weinmann deux doigts est placé un peu loin pour les petites mains !

MOTOBÉCANE

Le freinage est assuré par un nouveau mécanisme Weinmann en dural anodisé. L'étrier arrière fonctionne avec précision et efficacité. Notez la tarvette permettant de détendre le frein pour démonter la roue.

La direction adopte un jeu et des roulements Tange. La potence SR en dural donne entière satisfaction. Arondie, elle est assez peu protégée par une mousse manquant d'épaisseur.

Le MX252 vu de profil. Les poignées Royale cassent la silhouette et il manque une plaque à numéros.

Les moyeux avant et arrière Maillard sont en dural. La roue libre est montée « Hélicomatic ».

Manuel Prospero nous réalise un beau déhanché illustrant les capacités de notre engin d'essai.

Il est logé dans roulements protégées DX en dural plateau dural est plateforme il dispose pour vous et

GRATUITES

Ventes et Annonces

Bicross

Ventes de moins de 500 F

Vds vélo course enfant (11-14 ans), col. violet, accessoires rouges, B.E., entièrement refait, 300 F. Tél. : 642.63.01, après 17 h.

Vends vélo 3 mois, jantes 5 bâtons alu, freins à tambours, 400 F. Tél. : (16-95) 37.03.23.

Vds vélo cross, très bon état, moins de 500 F, prix à déb. Suspensions avant et arrière. Tél. : 20.55.68.

Vds vélo course Gitane, 4 vitesses, bleu, bon état, 350 F. 23, rue Fremicourt, 75015 Paris. Tél. : 783.68.49, après 17 h 30.

A vendre bicross BMX 20, bon état (pas de freins), roues bâtons, prix 250 F. Tél. : (33) 24.34.36.

Vds bicross Talbot février 83, jamais roulé car gagné dans concours, 490 F. Vds cadre de vélo-cross de marque Bicross, 400 F. Gabriel Renard, 27, rue des Petits-Prés, 78 Feucherolles. Tél. : (3) 056.48.27.

Vends vélo mi-course 8 à 10 ans, rouge, bon état, acheté 750 F, vendu 375 F. Tél. : (29) 50.31.46, après 20 h.

Vds MX 102, janvier 83, TBE, bâquille, cadenas, 950 F. Tél. : (50) 26.30.81, à partir de 17 h du lundi au vendredi et demander Philip. Région de Thonon (74).

Ventes de 500 à 1 000 F

Vends vélo bicross « Tiger » BMX, état neuf, six mois, 650 F, avec jantes bâtons jaunes et freins tambours rouges. Tél. : (16-95) 37.03.23.

A vendre vélo-cross Jump-Cross neuf, au prix de 750 F. Tél. : (35) 38.62.67 (Haute-Normandie). Téléphoner après 19 h.

Vds Peugeot CPX 210, état neuf, 650 F. Lenoir, Gendarmerie, 70150 Marnay. Tél. : (84) 31.72.17.

Vends vélo-cross, suspension avant et arrière, rouge, 800 F. Tél. : (23) 69.81.15.

Vds Motobec MX 30, 800 F, et Yamaha BYZ 201, garanti 1 an, 1 000 F. Tél. : 60.36.20. Vive Bicross Magazine !

Vds Burner bleu, garanti 1 an, état neuf (peu servi), équipé de pédales Custom (eu à Noël). Prix : 850 F.

Tél. : (16-1) 303.49.16. Pierre.

Vends bicross de compétition, bon état, prix intéressant. Tél. : (33) 29.18.46, Alençon.

Vds vélo-cross Bianchi, 2 mois, compétition, 500 F. Tél. : 915.27.92, après 17 h.

Vends vélo de cross MX 31 Motobécane, orange, très bon état, 700 F. Tél. le soir : 964.97.55.

Vds MX 30 sans vitesses, TBE, 700 F. Tél. : 451.83.36, urgent, Jean-Pascal, après 18 h.

Vends vélo cross MX 30 Motobécane, orange. Prix 800 F. Tél. : (43) 33.44.51, Sarthe.

Vends cross Peugeot rétropédalage, bleu. Prix 650 F. Tél. : 037.73.48.

Vends vélo course 3 vitesses, bon état, prix 750 F. Tél. : 037.73.48.

Vds MX 20 Motobec, aménagé bicross, TBE, guidon dural, pneus Shen Sing, 900 F à débattre. Tél. : 642.63.01, après 17 h, urgent + 2 guidons cross-trial, 50 F, noirs.

Vds demi-course 10 vitesses, bon état, prix 600 F + achète bicross Kuwaha. Philippe Letellier, 35, rue des Vignes, 57740 Longeville-lès-St-Avold, Moselle.

Vends BH California équipé compétition TBE, 800 F. Tél. : (73) 35.82.86, Thierry, après 18 h.

Vends CPX 300, bon état, aux alentours de 500 F. Tél. : (16-90) 66.02.59, après 18 h.

Vds CPX 200 Peugeot, très bon état, prix 700 F. Tél. : 990.64.15.

Vds Raleigh Super Burner, bon état, acht. novembre 82, peu servi. Prix 900 F env. Tél. : (16-8) 703.35.85, demander Eric Feisthauer (Sarrebourg, Moselle).

Vds CPX 310, susp. AV/AR cent., avril 82, bon état, 800 F. Tél. : (77) 35.32.65.

Vds vélo bicross VL x 20 Laffite, 500 F. (16-93) 74.02.24. (06).

Vds Super X Fréjus, comp., chromé, bleu, servi 2 mois, garanti 1 an, neuf, 1 000 F. 5, rue Cernon, 77400 Lagny. Tél. : 025.00.91, après 19 h.

Vends MX 30 Motobécane, 3 vitesses poignée, TBE, 600 F, urgent. Tél. : (16-54) 42.86.28.

Vends MX 15, bon état, 1 000 F. S'adresser à Malenfant Didier, 2, rue des Meuniers, 92220 Bagneux. Tél. : 655.85.37.

Vds vélo course Motobec, 10 vitesses, très bon état (junior). Tél. : (6) 015.00.54, avant 17 h. Prix : 850 F.

Vds Super X Laffite, TBE, 1 000 F. Tél. : (68) 06.43.56.

Vds bicross, TBE, roues bâtons indestructibles, poids 12 kg, sans amorti., 600 F, urgent. Tél. : 732.26.09, après 18 h.

Vds vélo cross, amortisseurs AV/AR, état neuf. Prix 500 F. 15, rue Paul-Gauguin, 13310 St-Martin-de-Crau.

Ventes de 1 000 à 2 000 F

Vds Peugeot CPX 150, neuf, jamais servi, nov. 82, prix 1 200 F à déb. Soir : (74) 53.20.84, garantie 7 mois.

Vds ou éch. MX 15 avec accessoires (1 200 F) contre vélo trial. Tél. : (46) 94.90.04.

Vds bicross prép. compét. Burner 1 avec KKT, potence MX 2, Cr mol. et frein Shimano + vélo trial Burgat, série 1 (acheté janv. 83), 2 200 F et 900 F pour le Burner. Tél. : (3) 965.16.25 (après 19 h).

Vds Magnum, bon état, prix neuf 3 000 F, vendu 1 800 F. Tél. : (70) 46.12.70.

AV Bike Pro Raleigh, 2 000 F, cause double emploi, sous garantie. (88) 36.64.52.

AV Raleigh, cadre chrome, TBE, Skyway, 1 000 F. (88) 36.64.52.

Vds bicross Motobécane MX 31, très bon état, 1 000 F. Tél. : (76) 21.58.97.

Vds bicross MX 25, mai 82, compétition, état neuf, jamais couru, 11 kg, 1 800 F. Tél. : (16-74) 38.25.26.

A vendre, vélo-cross, Taff-Burner, janvier 83, garantie 1 an, prix : 1 000 F, état neuf. Tél. : 386.05.30.

Vds Raleigh Ultra Burner, modifié. Pédalier Maxi-cross, pneus Compé 3 plaque, Hotplate, etc., TBE, sept. 82. Tél. : (16-88) 66.70.24, après 21 h.

Vends bicross Motobécane MX 25, acheté en novem-

bre 81, très bon état, prix 1 700 F. Tél. : AV (7) 854.76.67.

Ventes de plus de 2 000 F

A vendre Pro Burner, très bon état + kit mous. + plaque Haro, peu couru + pantalon . Raleigh, prix 2 400 F. Pour tout renseignement, téléphoner ou écrire à Gamonet Franck, 7, rue Louis-Armand, 74000 Annecy. Tél. : (16-50) 66.23.58.

Vds BMX californien Mongoose, chrome molyb. équipé compétition USA, état neuf, 3 000 F. Tél. : 954.05.28, après 7 h.

Achats

Ch. bicross, bon état, env. 600 F, en Saône-et-Loire, hres repas. Tél. : (85) 44.82.16.

Cherche « Vélover », TBE, pas trop cher. Faire offre à Alain Morice. Tél. : 953.73.72.

Ch. vélo trial CPX Peugeot d'occasion, max. 350 F. Tél. : (54) 97.06.51.

Cherche bicross sans amortisseurs, prix maxi 700 F. Tél. : 739.97.55.

Recherche CID bicross, bon état. Tél. : (16-95) 37.03.23.

Achète vélo trial Montesa T15, TBE, prix entre 1 000 et 1 500 F, urgent. Tél. : (42) 38.45.46, après 17 h 30, en semaine, Aix-en-Provence.

Ach. bicross, bon état, tout-terrain, moins de 700 F, pour régions rocheuses. Tél. : (90) 91.37.51, aux heures de repas.

Cherche vélo trial David Imbault, La Dounier, 6TG, av. du Berry, 91940 Les Ulis.

Cherche bicross Motobec MX 10, dans la région de Haute-Savoie. Foreau Alexandre, 74330 La Balme-de-Sillingy.

Ch. MX 15 Motobec ou California Star BH ou équiv., pas + 1 000 F. 274.02.48.

Cherche Burner divers ou BMX, bon état, pas trop cher, et vends vélo routier bon état au plus offrant. Tél. : 23.32.23, après 17 h.

Cherche jantes de Raleigh Burner sans rétropédalage, type Skyway (jantes à bâtons). Tél. : 82.05.46, Marseille. Echange possible.

Ach. vélo trial et BD :

Strange, Nova, Spidey, Titan, Marvel, Fantaski Mustang. Ach. bicyclette ancienne. Tél. : (75) 75.29.03.

Cherche selle Uni rouge, pneus Compé. III rouges, poignée Ame ou Oakley II, rouge, bon état. Tél. : 021.71.64.34 (CH).

Accessoires

Cherche cadre MX 152, pas trop cher. Tél. : 792.25.32, ou MX 252 pas trop cher.

Vds freins AV/AR, couleur jaune, 110 F + pédales Japan, 45 F, neuves. Le tout à 145 F. Tél. : 413.77.33.

Vds cadre + fourche + potence + guidon + selle + tube + mâchoire frein + poignées Baja + bombe peinture noire. Le tout : 250 F. Tél. : 056.35.26 (Pierre).

Vds cadre fourche BMX acier + pédalier Tagagi + selle + tige, b.e. + prime surprise, 450 F à déb. Tél. : (84) 72.20.38, Bertrand.

Vends BMX 400 F, sauf pédalier ou cadre + fourche 200 F, cadre 150 F, roues Araya acier 150 F, fourche TX 1200 100 F + beaucoup d'autres accessoires. Pour + de renseignements, tél. : 983.39.52, Jacques (95).

Vends jantes Araya acier, selle Kashimax MX, collier Tange bleu, mousses Shimano, levier 2 doigts, le tout 350 F. Tél. : (81) 50.31.99.

Vds deux roues AV/AR à rétropédalage, 200 F. Tél. : (76) 96.59.93.

Vends fourche TRX, 120 F. Tél. : (90) 22.53.01, à l'heure des repas.

Divers

Cherche à contacter Bruno, de Mayenne (courrier lecteurs n° 6). Cornesly Christopher, 2, rue Achille-Oudinot, 61250 Damigny.

Eric Mahé cherche autre bicross pour fonder club dans sa région. Ecrire : 3, rue de la Forteresse, 60300 Senlis.

Xavier Vincent, 4, résidence Solazur, 65000 Tarbes, aimerait que tous les bicross de Tarbes et des environs lui écrivent ou lui tél. au 93.55.95.

Xavier Rouchouse (Costantini), Kerbouleven, 56870 Baden, tél. : 57.08.34, serait ravi que vous vous mettiez en contact avec lui.

WEINMANN EST DANS LE VENT



Pour vous, les passionnés du bicross,
Weinmann a mis au point un nouveau frein,

le Weinmann BMX

Réf. 1028, coloris : bleu, or, rouge.
Utilisable avec levier coudé ou levier
2 doigts spécial BMX.

Options : détendeur,
équerre d'appui sur frein arrière
Une grande expérience, une parfaite
connaissance de la technique du freinage,
ont permis à Weinmann de concevoir
un modèle BMX

**Haute sécurité,
haute performance.**



En vente chez les spécialistes
Dépôt Weinmann France :
André Desvages
La Ballière 37390 Cerelles
Tél. (47) 41.31.57

"l'adhérence" le BMX de WOLBER



**BMX
20 X 2,125
SUPER CROSS**
Poids : 885 g.
Section : 55 mm.
Carcasse nylon bonne
résistance des flancs aux
chocs, câble caoutchouté
2 x 2 fil, montage sur
jantes Super Cross. Bande
de roulement étudiée pour
rouler sur piste en terre.
Se fait en bleu/beige -
Rouge/beige -
Jaune/ beige et noir.