

BIGCROSS

MAGAZINE

60 FB 3.50 FS

8F.n° 9.MAI 83



**3
POSTERS**

Créer un club

Technique : le pédalier

Championnats : coup d'envoi à Apt

Essai : B.H. California-Star

GEANT!



Sois le meilleur, envoie-toi sur ton vélo-cross Raleigh, c'est géant!

GAGNE TON ÉQUIPEMENT COMPLET RALEIGH

Cours vite chez ton revendeur Raleigh, regarde les vélo-cross Raleigh et réponds à la question inscrite sur ton bulletin.

C'est facile!

tu peux gagner un super équipement de vélo-cross et en plus, tu auras droit à un poster gratuit!

LES VELO-CROSS RALEIGH

100 EQUIPEMENTS RALEIGH A GAGNER

Chaque équipement comprend un sweat-shirt, un pantalon et un casque de compétition.

Demande à ton revendeur Raleigh de mettre son cachet sur ton bulletin, et renvoie-le avant le 30 juin 1983 avec ta réponse en n'oubliant pas d'indiquer ton nom et ton adresse.

Si ta réponse est bonne, elle sera tirée au sort et tu seras peut-être l'heureux gagnant de l'un des 100 équipements Raleigh.

Renvoie vite ce bulletin à

Concours Raleigh cedex 236 75 801 Paris Brune.

Offre valable du 1^{er} mai au 30 juin 1983



BIC

Quelles sont les deux couleurs du cadre du "Burner I" Raleigh?

Ta réponse _____

Ton nom _____

Ton adresse _____

Code postal _____ Ville _____

Règlement complet du concours Raleigh sur simple demande à : Cycles Raleigh Cedex 236 75 801 Paris Brune.



Cachet du revendeur

Avec ton vélo-cross Raleigh tu es déjà le meilleur!

La Vélocipédie 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



L'AMI DES SPORTIFS

CENTRE COMMERCIAL DES MOUSTIERS
77530 VAUX-LE-PENIL
16 (6) 452.48.70.

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

DES PRIX FOUS!

sur :

- Paire de jantes Pro-Class perforées les plus légères 420 F
- Pneus SKINWALL Mongoose, type compé III 65 F
- Cintre Mongoose INOX F4 195 F

- Pédalier monobloc TAKAGI chromoly complet 300 F
- Cadre + Fourche Mongoose F4 haute teneur chromoly 1 190 F

... et de nombreuses autres affaires.

« BUFFALO PRO-RACE 83 »

- Cadre Tange chr. moly entièrement chromé
- Fourche Tange TRX chr. moly
- Jeux direction Tange MX3 chr. moly
- Jeux pédalier Nivarx (France) étanche
- Potence Sakae SR bleu, dural
- Cintre Sakae bleu, dural
- Frein Dia Compé MX 900 (Weinmann) bleu en dural
- Pignon Shimano 16 dts à cassette
- Chaîne Sédipart 2,38 spéciale course
- Tige selle Shimano DX

- Mousse protection américaine « Californie Lite » noire
- Collier selle Tange bleu dural
- Pédalier monobloc TAKAGI chromoly
- Pédales SHIMANO DX
- Poignées OAKLEY II
- Jantes PRO-CLASS (Exclusivité BMX Products)
- Roue libre Hélicomatic
- Selle Aéro
- Pneus SKINWALL (gamme Mongoose)

QUANTITE LIMITEE : Prix public

2485 F

ENVOI DANS TOUTE LA FRANCE

SOMMAIRE

Paraît le 20 de chaque mois

Courrier des lecteurs 4

Infos bicross 6

Essai : BH California Star 8

« El Bicross espanol ». Chez nos amis ibériques, le bicrossing s'appelle bicicross. Espagnol, le California Star est un engin qui cache son jeu. Didier Piotrowski en a percé les secrets et vous fait découvrir ses multiples facettes.

Reportage : créer un club 14

Tout ce qu'il faut savoir pour créer et animer un club de bicrossing.

Fiches bicross 25

Technique : le pédalier 26

Le pédalier, c'est le cœur du bicross ! René Nicolas, célèbre cardiologue es-AFB, procède à une autopsie de cet organe essentiel.

Sport : 1^{er} round championnat à Apt 32

Les courses en France et le premier round du championnat de France comme si vous y étiez.

Nouveauté : Laffite VT 83 36

Petites annonces gratuites 38

B.D. : Les aventures de Bibi Cross, suite 39

DEMANDER !



NOS MODELES BMX TRES ROBUSTES ONT ETE UTILISES DANS TOUTE L'EUROPE

FRANCE - HOLLANDE - ANGLETERRE - ESPAGNE

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



Si vous voulez de plus amples renseignements écrivez à «BH» qui vous indiquera son distributeur le plus proche.



Directeur de la publication : Patrick Casasnovas
Rédacteur en chef : Alain Kuligowski
Rédaction : Alan J.-Beck — D. Peyre — René Nicolas — Didier Piotrowski
Secrétariat : Patricia Peny
Direction artistique : Claude Porchet
Maquette : Nadine Gros
Publicité : S. Khong
Assistante : Y. Challa
Conception publicité : Enrico Carosi
Marc Blanchard
Les manuscrits et documents non insérés ne sont pas rendus.

Imprimé par la S.N.I.L. Paris
2, rue Chaptal, Aulnay-s-Bois, Z.I.
Bicross magazine est une publication des Editions Larivière
S.A. au capital de 2 500 000 francs
R.C. Seine 57 E 7. 188
15-17, quai de l'Oise, 75019 Paris
Tél : 200.22.07
Téléc : 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 : E.A. Behman
Directeur des Ventes : Jacques Houlmann
Abonnements : Monique Derégard
Petites Annonces : Véronique
Abonnement 1 an ou 12 numéros : 80 F (étranger : 140 F).
Commission paritaire : N° 64668
Dépôt légal : 2^e trimestre 1983.

BEISTEGUI HERMANOS, S.A.

13 AV. GRANDE ARMEE 75116 PARIS TEL. 50191 86

Le facteur bicross



Lettre-fleuve

Je m'appelle Emmanuel, j'ai 13 ans et je trouve votre revue super. Un mercredi, j'ai vu Thierry Girard faire des démonstrations à la télé et ça a tout de suite été le coup de foudre. Désirant ardemment participer à des courses, j'aimerais vous poser quelques questions.

— Quel vélo conseillez-vous à un débutant qui ne fait pas de compétition ? (ou n'étant pas inscrit dans un club).

— Que pensez-vous du BMX Bata-vus Luxe et du CPX 100 ?

— Quel vélo pas trop onéreux mais résistant pensez-vous qu'il faille pour faire de la compétition ?

— Peut-on faire de la compétition avec le Super ou le Ultra Burner ?

— Peut-on demander les vélos étant sur les fiches Bicross à découper aux adresses données sur celles-ci ?

— Peut-on se « fabriquer » plus ou moins un mini-terrain de « trial-cross » derrière chez soi, dans son jardin ou dans un pré ? Si oui, comment ?

Emmanuel Jussiaux, Fousse-magne, 90150 Fontaine.

Emmanuel, si nous publions ta « lettre-fleuve », c'est pour montrer à nos lecteurs ce qu'il faut éviter de faire. En effet, tu nous poses une rafale de questions auxquelles il nous faudrait un numéro entier pour répondre correctement. D'autre part, nous avons déjà dit dans notre dernier numéro qu'il convient d'éviter de nous demander « Quel vélo choisir ? », « Quel est le meilleur entre X ou Y... ? ». Bon, allons-y néanmoins. Pour un débutant, qui ne fait pas de compétition, le vélo idéal se trouve dans la gamme de prix de 1 000-1 200 F. Le Batavus Luxe et le CPX 100 ne sont pas comparables. L'un est un engin de compétition (le Batavus), l'autre est un vélo de débutant. Un vélo pour faire de la compétition à moindre frais ? L'Ultra Burner, par exemple... Si tu veux des renseignements complémentaires à propos des vélos présentés dans nos fiches techniques, tu peux effectivement écrire aux adresses indiquées. Tu peux aussi demander la liste des concessionnaires.

Pour réaliser un circuit de trial ou de cross, il faut avoir un grand jardin. Pour créer des bosses, tu peux t'inspirer des plans que nous publions chaque mois dans Bicross Magazine. Si tu peux remuer la terre, il te suffit d'avoir une brouette, quelques outils et des copains courageux...

Nous les gars de Montélimar !

Salut Bicross Magazine, je m'appelle Hervé et j'ai 14 ans, je profite, vous envoyant mon bulletin d'abonnement, pour vous poser quelques questions. Tout d'abord, je tiens à vous dire que j'ai un BYZ 401. Dans l'essai que vous lui consacriez dans le numéro 5 de janvier, vous disiez que la mousse de protection était faite pour un guidon plat, la mienne est bien faite pour une barre en V. Je ne vous critique pas, mais je vous le fais juste savoir.

— Pourquoi sur les tenues de « stars » des Ricains, on peut lire

« Factory Team » ?

— Je voudrais savoir quelle est la catégorie aux USA dont les plaques sont noires et les numéros blancs ?

— A Montélimar, nous avons une super piste homologuée, mais il n'y a pas de club et personne ne veut s'en occuper. Que pourrions-nous faire mes copains et moi, et avec mon copain Didier qui est aussi passionné de bicross que moi ?

— Croyez-vous qu'à nous deux nous pouvons former un club et une équipe ? (l'équipe formée, beaucoup de bicrosses de Montélimar nous suivraient).

Ma lettre est longue, mais j'espère que vous y répondrez.

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

Merci Hervé de ta précision. Elle prouve que Yamaha a entendu notre critique à propos de sa mousse de guidon. Et elle n'a pas tardé à y porter remède. « Factory Team » est un terme que tu as pu voir sur le maillot de certains pilotes américains. Cela signifie « pilote d'usine ».

Il n'y a pas de règle aux USA pour ce qui concerne la couleur des plaques. Dans une même course, on trouve parfois des plaques bleues, blanches, noires, rouges... Mieux, il y a parfois 3 ou 4 pilotes portant le n° 1 ! L'un est numéro 1 de son Etat, l'autre de sa ville, l'autre national, etc.

Nous sommes surpris d'apprendre que la piste de Montélimar n'est pas exploitée. Pourtant, il existe un club : le Bicross Club de Montélimar, 81, avenue Jean-Jaurès à Montélimar. Le responsable est M. Chaenac. Tél. : (75) 01.39.57.

Bicross idéal

Je suis un pratiquant (fervent pratiquant) de ce sport nommé « bicross ».

Je vous écris pour vous demander plusieurs renseignements : tout d'abord, je suis possesseur d'un bicross « bâtard » ; c'est-à-dire un bicross acheté dans le commerce en pièces détachées. Voici la fiche technique que j'ai fabriquée à partir de vos essais ; pensez-vous que ce soit là un vélo fiable pour la compétition, notamment pour le championnat de France ? J'ai 15 ans et je mesure environ 1,50 m.

Marque : inconnue ; type « bâtard » ; châssis : CPX 150 chromée ; fourche Tange TRX made in Japan Cr Mo ; jantes Araya, pneu AV Michelin 20 x 2.125 ; pneu AR Wolber 20 x 2.125, moyeux Shimano ; pédalier monobloc acier ; couronne acier toute simple ; pédales Sakaé custom bleues, axe au Cr Mo ; roue libre Shimano à cannelure ; braquet 44 x 16, frein AR Weinmann BMX en dural forgé ; levier Chang star dural 2 doigts ; largeur du guidon 550 mm (guidon Cr Mo) ; potence Sakaé de Raleigh ; empattement 920 mm ; hauteur selle mini 620 mm, poids environ 12 kg ; prix de revient environ 1 500 F ; coloris bleu et chrome ; notes particulières : plaques latérales fait maison.

Je vous écris aussi pour vous proposer une idée. Comme vous avez déjà fait des autocollants, vous devriez faire des écussons de la taille des autocollants, que vous

vendriez 5 ou 10 F selon le prix de revient. En effet, il existe aux USA (comme par hasard) des écussons « BMX Action », comme Mike Buff en possède sur son maillot.

Pourquoi pas ? En effet, quelle joie pour un pilote comme moi qui n'est sponsoré par personne (aidé sérieusement par un copain, mais hélas ! pas par les parents) d'avoir sur son maillot un écusson Bicross Magazine. Je possède un maillot sur lequel j'ai eu la chance d'avoir un écusson Motul ; que je suis allé récupérer chez les garagistes du coin. J'espère que vous me répondrez vite et : « Kawabunga à Bicross Magazine ! »

PS. : Prévenez-moi si vous faites des écussons ; j'aimerais bien être le premier dans mon bled à en avoir un.

Estivalet Pierre, 7, rue du Pré-des-Coulons, 78810 Feucherolles.

Bonjour Pierre. Pas mal la composition de ton bicross. S'il te revient effectivement à 1 500 F, c'est un véritable exploit, car tu n'as choisi que des accessoires de haut de gamme. Le seul élément sur lequel nous émettons une réserve, est ton pneu avant Michelin, dont nous ignorons les qualités.

Par ailleurs, nous t'annonçons ainsi qu'à tous les lecteurs de Bicross Mag que dans quelques mois vous trouverez, non seulement des badges en tissu, mais aussi des maillots de course Bicross Mag.

Ça vaut le coup d'attendre, non ?

Les cotes officielles d'un circuit

Je m'appelle Marc, j'ai 13 ans, et comme vous pouvez vous en douter, je suis passionné de bicross. Je possède un CPX 500 et je n'ai raté aucun de vos magazines, que je trouve super-extra-fantastique-époustouffant !

Bon, maintenant, je vous écris pour vous dire que dans ma ville, un terrain de bicross va se construire (30 km de Marseille). Mais il y a un problème : la mairie n'a pas de plan ; alors je vous demande : la longueur d'un terrain, la largeur d'un terrain, le nombre de bosses (et leur place exacte).

Notre ville compte sur vous (nous sommes déjà une cinquantaine qui pensent « vive le bicross »).

Salut Marc. Merci pour tes compliments, mais à l'avenir, et c'est valable pour d'autres lecteurs, marque ton nom et ton adresse sur ta lettre si tu veux obtenir une réponse.

D'autre part, on le répète pour la millième fois, pour toutes les questions concernant les terrains, les courses, la création de clubs, etc., adressez-vous à l'AFB, 22, rue des Crais, Challenge, 21200 Beaune. Tél. : (80) 22.66.98.

Même remarque pour les prix de telle ou telle pièce : renseignez-vous directement auprès des marchands. Certains figurent dans les pubs et leurs adresse et numéro de téléphone sont indiqués. C'est une des fonctions de la publicité. Quant au circuit, sa longueur doit avoisiner les 250-280 mètres pour une largeur mini de 8-9 mètres, jusqu'au premier virage situé à 30-40 mètres du départ (buttes de 2 mètres de hauteur). Au-delà, la largeur mini doit être de 5 mètres. Pour le reste, c'est-à-dire le nombre de bosses,

leur forme, vous faites comme vous voulez. A titre d'exemple, référez-vous aux tracés que nous publions chaque mois.

Du free en comet...

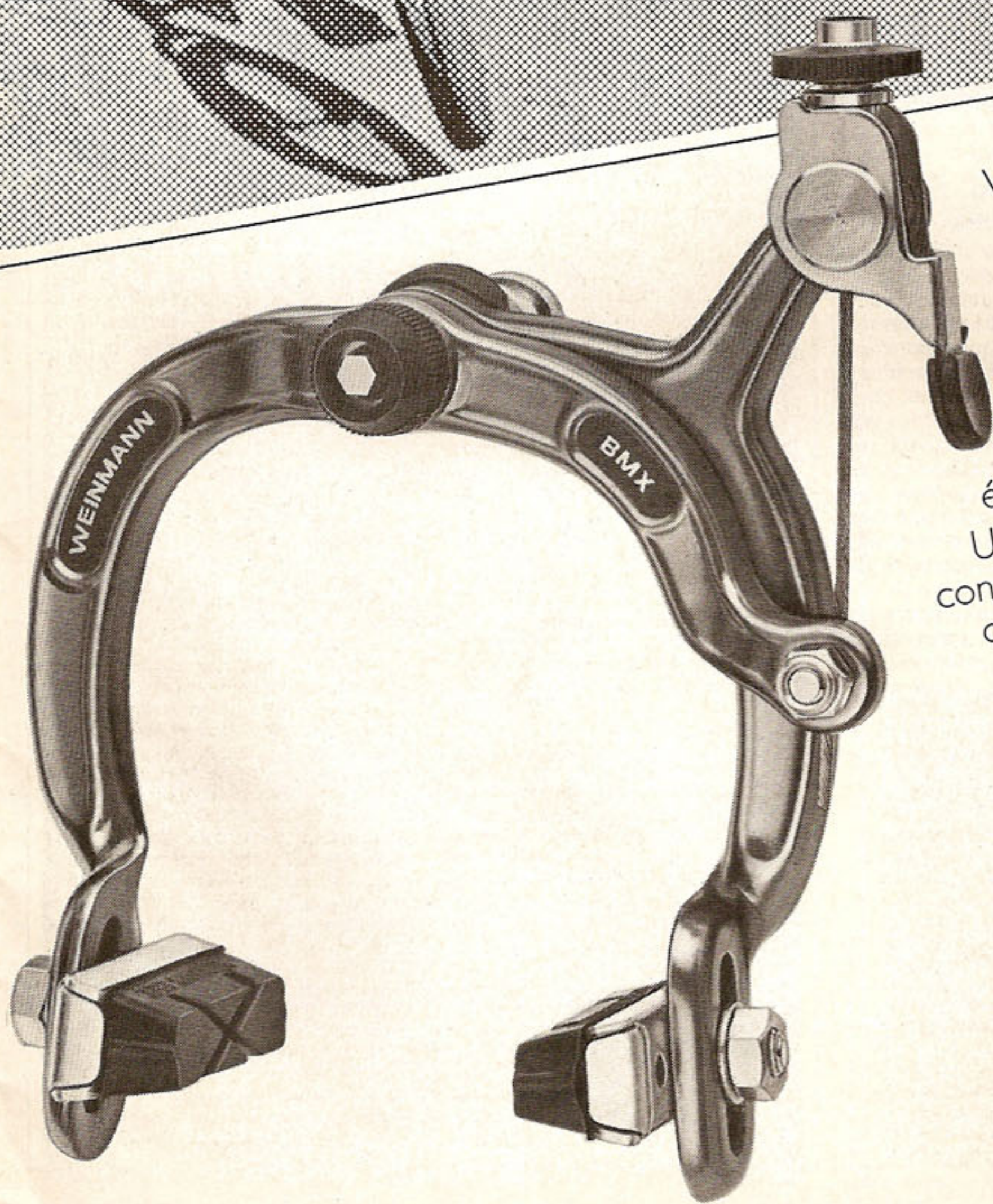
Salut, je m'appelle Jorge (prononcer Georges). Je vous écris pour m'ôter un doute qui me tracasse depuis un bon moment : quelle différence y a-t-il entre l'alu et le dural ? Quelquefois, vous en parlez comme si c'était le même métal ! Je voudrais aussi savoir si une tige de selle coudée est aussi solide qu'une droite et si elle résistera longtemps à mes 55 kg ? Je m'intéresse au free-style plus qu'aux courses de bicross et je me demandais s'il existait des concours en France et si oui, comment ils se déroulent. J'habite Aix, près de Marseille, et à part un copain, Claudio, je ne connais personne de notre âge (14-15 ans) qui s'intéresse au free-style. Alors, si vous passez ma lettre au journal, je demande aux Aixois qui sont passionnés comme nous et qui sont prêts à se fendre la paire et autres choses en vélo de me téléphoner au 21.61.86, après 13 h, parce qu'après l'école, je saute sur mon CPX 150 « légèrement modifié » et je ne rentre que très tard, alors !

A part ça, votre journal est super ! Jorge Palma, BP 216, 13607 Aix-en-Provence.

Salut Jorge. Dural, alu, alu, dural ? M'oui, c'est à peu près la même chose. Ces deux termes, comme le jicral, sont employés pour désigner des alliages légers d'aluminium. Ils contiennent bien sûr de l'aluminium comme métal de base mais aussi d'autres composés métalliques tels que cuivre, magnésium, pour ne citer qu'eux, le pourcentage ou même la présence de ces métaux ajoutés pouvant varier de bien des façons. En fait, pour connaître exactement les constituants, il faut recourir à la formule exacte de l'alliage. Quant à la tige de selle, en théorie, il est normal qu'à épaisseur égale, une tige coudée soit moins solide car, c'est bien connu, un profil courbe est moins rigide qu'un droit. Mais rassure-toi, avec tes 55 kg, il ne doit pas y avoir de problème.

Enfin, pour le free-style, pour l'instant, il n'existe pas de compétitions officielles hormis les records de roue arrière, sauts en longueur, etc., auxquels tu peux t'attaquer. Mais il faut savoir que l'AFB n'oublie pas les « free » et des compétitions verront peut-être le jour l'année prochaine. En attendant, entraîne-toi avec les Aixois qui t'auront contacté !

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.

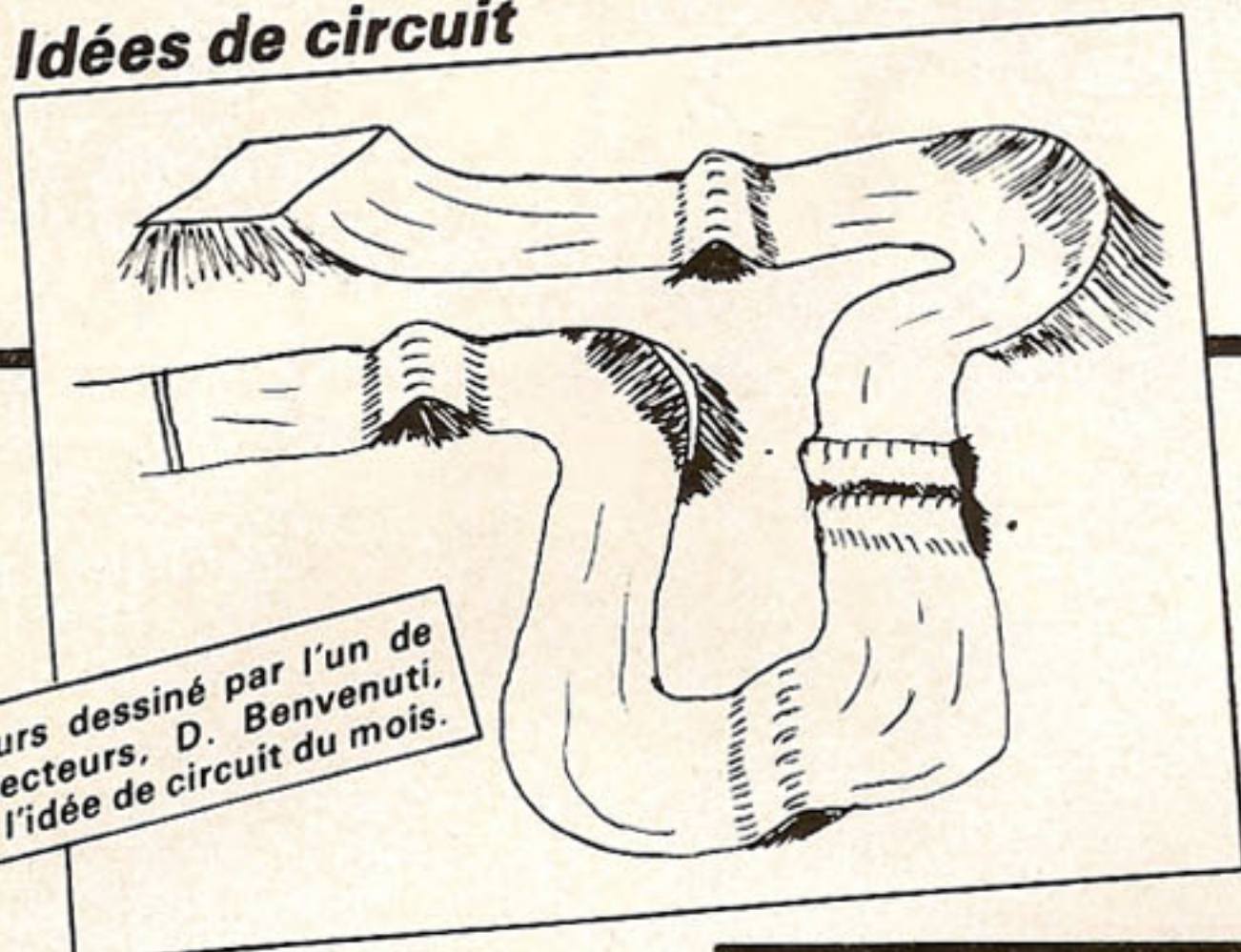
Options : détendeur,
équerre d'appui sur frein arrière
Une grande expérience, une parfaite
connaissance de la technique du freinage,
ont permis à Weinmann de concevoir
un modèle BMX

**Haute sécurité,
haute performance.**



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

Idées de circuit



Toujours dessiné par l'un de nos lecteurs, D. Benvenuti, voici l'idée de circuit du mois.

Des « pros » dès 1985

On murmure dans les coulisses de l'I.B.M.X.F. On parle de plus en plus de la nouvelle catégorie Super-classe qui regrouperait les 17 ans et plus Experts ainsi que les « pros ».

Prévus pour le début de la saison 1985 en Europe, les pros rouleraient en 20 pouces mais aussi en cruiser 24 - 26 pouces. Il semblerait que l'âge minimum pour accéder à cette catégorie soit de 18 ans. Initialement, on parlait de 21 ans.

Décision finale pour le congrès I.B.M.X.F. en août prochain.

(R. Nicolas)



L'annuaire A.F.B. 1983 est (enfin) sorti

D'un format 10,5 x 14,8, l'annuaire tant attendu de l'A.F.B. vient de sortir des presses.

Cet ouvrage est destiné à chaque licencié qui le recevra gratuitement.

Au sommaire : le mot du président. Les règlements généraux et leurs additifs 1983. Le calendrier des épreuves régionales, nationales et internationales. Le décompte des points des diverses compétitions. La liste des clubs, des correspondants régionaux. Quelques croquis de terrains français. Le cahier des charges pour l'organisation des épreuves nationales et de championnat. Les garanties de l'assurance/licence A.F.B. Un formulaire stages organisés par l'A.F.B. à Gruissan. (Pour le téléphone, lire 49.08.20 à la place de 49.04.58).

Le format de poche permet de conserver en permanence le livret sur soi. Les non licenciés peuvent se le procurer contre 10 F + frais d'envoi en écrivant à l'A.F.B., rue des Crais Challanges, 21200 Beaune.

(R. Nicolas)

Championnat de ligue à Quimper le 22 mai

Le bicross club de Cornouailles, né durant l'automne dernier, organisera à Quimper, sur un nouveau terrain réalisé grâce à l'aide de la mairie, la troisième épreuve comptant pour le championnat de ligue de l'Ouest. Cette course aura lieu le 22 mai prochain. Pour tous renseignements, vous pouvez contacter M. Pierre Le Berre, 24, rue des Hironnelles, 29000 Quimper ou Christine Puech. Tél. : (98) 55.39.95.



7 minutes vidéo sur le bi-crossing

Si vous êtes profane en la matière et que vous voulez découvrir le bi-crossing en 7 minutes, si vous autres concessionnaires, désirez passer sur votre écran vidéo, dans votre boutique, pour vos chers clients, la cassette, l'unique, consacrée à votre sport favori, c'est maintenant chose possible. Les protagonistes du championnat de France 82 se souviennent de l'équipe de cinéastes qui ont suivi vos ébats, notamment lors des épreuves de Vaux-le-Pénit et de Gruissan.

C'est très bien fait. Les prises de vues et dialogues de Jacky Perez et de son équipe résument le B.A. BA du BMX français. (Règlement, équipement, organisation, etc.)

On peut se procurer cette cassette contre la modique somme de 350 F en écrivant ou en téléphonant à l'A.F.B. (80) 22.66.98. On vous en dira plus. Le film doit exister également en Super 8. Renseignez-vous.

(R. Nicolas)

Championnat d'Auvergne, une première !

Reader, ready, go, le coup d'envoi du championnat d'Auvergne a été donné en ce dimanche 27 mars sur le circuit de Pérignat-les-Sarlieves à proximité de Clermont-Ferrand, organisé par le bicross club d'Auvergne. Celui-ci a magnifiquement travaillé pour réaliser cette piste très roulante large, au revêtement impeccable par temps sec, et possédant une superbe butte de départ qui a fait bien des envieux. Un circuit peut-être un peu trop long aux goûts des bicrossers qui franchissaient la ligne d'arrivée bien essoufflés !

Les courses se sont déroulées par temps maussade, pluie et vent glacial alternant tout l'après-midi, le soleil ne faisant son apparition qu'à l'occasion de la remise des prix...

Près de 80 coureurs appartenant aux clubs de Clermont-Ferrand, Issoire, Mozac et Mably (Roanne) ont pu en « découdre » à un rythme élevé devant un public clairsemé mais néanmoins passionné !... Après un tour d'honneur effectué sous le regard intéressé de Maître Berthon, le sympathique maire de Pérignat... les épreuves se sont succédées à un rythme vif.

La catégorie 6 ans voyait la domination de Sébastien Sarron devant Cédrik Vincent.

En 7 ans, Antoine Genin s'imposait devant Sébastien Machado et Meneroux. Gérard Couffignal dominait en 8 ans.

Frédéric Brondello l'emportait en 9 ans devant son compagnon d'écurie Yannick Walliko.

A signaler dans cette catégorie le seul accident de la journée, celui de Maury qui s'est soldé par un poignet et une dent cassés.

En 10 ans Yann Rouanet l'emportait.

Gilles Lamoure du bicross club Issoire dominait la situation pour

la catégorie 11 ans.

Didier Izquierdo gagnait en 12 ans devant Henri Jamet d'Issoire.

Laurent Roux franchissait la ligne d'arrivée en 1^{re} position devant Pascal Combes en catégorie 13 ans.

William Veru n'aura pas réussi à battre Thierry Resmond en 14 ans. Denis Citerne, gagnait chez les 15 ans.

En 25 ans et plus, Walliko montait sur la plus haute marche du podium, bon début de saison pour l'officiel Motobécane.

Sylvie Citerne s'imposait chez les filles qui ont fait mordre la poussière à beaucoup de petits machos... !

En résumé, une belle épreuve, bien organisée malgré quelques lacunes sans gravité (beaucoup de gens sur la piste !).

Pérignat accueillera une épreuve nationale le 10 avril, ouverte à tous les clubs français.

La deuxième manche du championnat d'Auvergne se déroulera quant à elle à Issoire le 24 avril.

Patrick Guillot, photos Patrice Dapzol.

6 ans

1. Sarron Sébastien ; 2. Vincent Cédrik ; 3. Vezinet Denis.

7 ans

1. Genin Antoine ; 2. Machado Sébastien ; 3. Meneroux.

8 ans

1. Couffignal Gérard.

9 ans

1. Brondello Frédéric ; 2. Walliko Yannick ; 3. Thouenin Xavier.

10 ans

1. Rouanet Yann ; 2. Béraud Stéphane ; 3. Oriol Frédéric.

11 ans

1. Lamoure Gilles ; 2. Neri Nicolas ; 3. Artos Pascal.

12 ans

1. Izquierdo Didier ; 2. Jamet Henri ; 3. Baffaleuf David.

13 ans

1. Roux Laurent ; 2. Combes Pascal ; 3. Valladier Thierry.

14 ans

1. Resmond Thierry ; 2. Veru William ; 3. Macie Olivier.

15 ans

1. Denis Citerne.

25 et +

1. Walliko.



Des nouvelles des clubs

● Un club de bicross a vu le jour à Orléans. C'est le bicrossing club « Les Drôles », Maison des Sports, 3-5, rue Pasteur, 45000 Orléans. Tél. : (38) 63.14.77.

● La ville de Nevers vient d'attribuer un terrain au bicross club Nivernais. Bientôt le circuit sera opérationnel. Renseignements : bicross club Nivernais, 65, rue de Parigny, 58000 Nevers. Tél. : (86) 61.19.72.

INFOS BICROSS

Démonstration bicross à la foire de Rouen

La M.J.C. du Plateau organise, dans le cadre de la Foire exposition de Rouen du 6 au 16 mai 1983, trois jours d'animation et de démonstration de mono-roue, de vélocross et vélo-trial. Cette animation se déroulera le samedi 7 et dimanche 8 mai ainsi que le samedi 14 mai 1983.



Des trophées bicross

Pour les clubs organisateurs : Le Salon du trophée à Perpignan dispose de Trophées et médailles représentant un bicross. Avis aux intéressés. Tél. : (68) 51.34.45.

Où irez-vous courir le prochain ?

Le 1^{er} mai

Internationale, Tokyo, Japon. Oh ! Faut pas rêver les gars...

Nationale, Beaune (21), bicross club de Bourgogne, 15, Faubourg Saint-Nicolas, 21200 Beaune. Tél. : (80) 22.22.57.

Championnat de ligue, Lunel (34), bicross club de Lunel, 36, rue Sadi-Carnot, 34400 Lunel. Tél. : (67) 71.44.97.

Championnat de ligue, Brest (29), bicrossing Brestois, 55, rue de Lyon, 29000 Brest. Tél. : (98) 46.34.85.

Le 8 mai

Championnat de France 2^e manche, Vandancourt (25), bicross club de Vandancourt, Cedex 566, Croix 90100 Delle. Tél. : (84) 36.07.79.

Le 12 mai

Nationale, Manosque (04), bicross club de Manosque, 13 bis, Boulevard Martin Bret, 04100 Manosque. Tél. : (92) 72.28.57.

Régionale, Thuir (66), bicross club de Thuir, Café de France, Boulevard Kléber, 66300 Thuir. Tél. : (68) 06.41.38.

Championnat de ligue, Meaux (77), bicross club de Meaux, 12, rue Martimprey, 77100 Meaux. Tél. : (6) 434.34.32.

Championnat de ligue, Mably (42), Mably bicross club, Route Nationale 7, Les Buttes, Mably, 42300 Roanne. Tél. : (77) 63.03.00.

Championnat de ligue, Lorient (56), Lorient bicross club, Beg Minio, 56270 Ploemeur. Tél. : (97) 82.34.61.

Un nouveau club bicross en Haute-Provence

A Digne-les-Bains, les jeunes intéressés par le bicross se sont ralliés derrière Christophe Gallardo, Vice-champion de France, pour former une équipe dynamique.

Le terrain, où est la piste bicross, a été offert par la municipalité. Nous remercions vivement M. le Maire ! En 1983, deux courses sont prévues à Digne : le 23 mai 1983 (en régional) et le 24 juillet 1983 (en « Ligue de Provence »).

D'autre part, nous vous signalons qu'une erreur s'est glissée dans le n° de téléphone de Mme Gallardo, présidente de ce club. Le n° à prendre en considération est le 31.05.29 au lieu du 31.05.23, comme indiqué dans notre n° 7.

Le 15 mai

Internationale, Startrack Hollande, se renseigner pour les permis au secrétariat AFB.

Nationale, Givors (69), bicross club Givordin, 13, Avenue Danièle Casanova, 69700 Givors. Tél. : (7) 873.33.57.

Nationale, Jargeau (45), bicross club de Jargeau, 1, rue du 11 novembre, 45150 Jargeau. Tél. : (38) 59.71.40.

Championnat de ligue, Rixheim (68), bicross club de Rixheim, 2, rue des Cailles, 68170 Rixheim. Tél. : (89) 44.44.68.

Le 22 mai

Internationale, Startrack Espagne, Palau de Plegamans, près de Barcelone, se renseigner à l'AFB.

Nationale, Altkirch (68), bicross club d'Alsace, 5, rue de France, 68130 Altkirch. Tél. : (89) 40.91.08.

Nationale, La Ferté-Gaucher (77), bicross club de la Ferté-Gaucher, 8, rue de Verdun, 77320 La Ferté-Gaucher. Tél. : (4) 404.01.65.

Championnat de ligue, Brignais (69), bicross club de Brignais, boulevard des Sports, 69530 Brignais. Tél. : (7) 805.44.29.

Championnat de ligue, Quimper (29), bicross club de Cornouaille, Kervrahu Penhars, 29000 Quimper. Tél. : (98) 55.39.95.

Le 29 mai

Championnat de France, 3^e manche, Vaux-le-Pénit (77), bicross club d'Ile-de-France, Les Moustiers, Vaux-le-Pénit, 77000 Melun. Tél. : (6) 452.48.70.

Naissance du BMX club Bruxellois

Les lecteurs belges qui sont très nombreux à nous lire seront sans doute très heureux d'apprendre la naissance d'un bicross club à Bruxelles.

Un circuit réalisé grâce aux efforts de la municipalité sera bientôt accessible à tous les bicrosseurs de la capitale belge.

Renseignements : Brussel BMX club, 42, rue du Reigersaliet, 1040 Bruxelles. Tél. : 02/647.08.37, après 18 heures. Le responsable est M. André Parmentier, une fois !

Erratum

Dans notre précédent numéro, nous vous avons annoncé la naissance d'un club et d'un circuit de bicross à Cholet. Toutefois, sur la foi d'une information d'agence, nous annonçons la réélection du maire sortant. Celui-ci n'est pas le personnage cité mais Monsieur Cigot auquel nous présentons nos félicitations et nos excuses pour la confusion de noms.

Super présentation Mongoose à Paris

La nouvelle gamme Mongoose, nos lecteurs en ont eu la primeur dans notre précédent numéro. Mais il faut penser aux autres... C'est pour tous ceux là que Motobécane a organisé, le 23 mars au bowling du Bois de Boulogne, une journée presse superbement orchestrée et parfaitement réussie.

Tout l'état-major de Motobécane, emmené par M. Serre, était au rendez-vous. Pour l'occasion, Skip Hess, le « big boss » de Mongoose avait traversé l'Atlantique. On notait aussi la présence de toute l'équipe dirigeante de l'A.F.B. ainsi que M. Gerrit Does, président de l'IBMXF, la fédé internationale.

Rien que du beau monde donc, plus les teams Motobécane et Mongoose au grand complet. Nous ne vous redonnerons pas la liste qui a d'ailleurs été publiée le mois précédent. Mais sachez que ces gaillards, stimulés par deux « Mongoose boys » anglais, s'en sont donnés à cœur joie sur le bank réalisé pour l'occasion.

De nombreux journalistes et diverses personnalités ont donc découvert ainsi, outre les nouveaux vélos Mongoose, les capacités de nos meilleurs bicrosseurs. Bravo à Motobécane pour cette présentation très réussie et nos meilleurs vœux de réussite aux teams Mongoose et Motobécane ainsi qu'à la gamme « Mongoose ».





BH

par Didier Piotrowski

Le vélo est une affaire de famille, c'est bien connu. En France, les frères Lejeune. En Espagne, pas de jaloux, les frères Bestegui, autrement dit « Bestegui Hermanos ». Quatrième constructeur européen avec 600 000 vélos l'année dernière, la firme BH, dont le siège se trouve à Vitoria, dans le Nord du pays, propose une gamme complète de bicross à prix abordable. Sur la sellette aujourd'hui, le top-modèle de la marque : le California Star, qui sur le marché actuel se place dans les vélos de gamme moyenne. Un créneau important où la concurrence est vive et où les places chères... Prenez vos billets, s'il vous plaît, le spectacle va commencer !

une étoile est née olé



CALIFORNIA

STAR



Fleuron de l'industrie ibérique le California Star fait preuve d'ambitions insoupçonnées. A son guidon c'est la corrida qui commence !

Si l'on prend soin de pencher
du côté opposé au pédalier le
C.S. (California Star) s'incline
avec une belle allégresse.

Petite histoire ibérique

BH, comme il a été dit, est le 4^e constructeur européen. Cependant, il faut bien admettre que cette firme est assez mal connue chez nous. Créée en 1909 par deux frères, Cosme et Juan Bestegui, figurez-vous que cette entreprise fabriquait à l'origine des armes et principalement des pistolets ! Vers les années 30, suite à des problèmes politiques, les entreprises espagnoles spécialisées dans ce secteur connaissent de nombreuses difficultés. BH décide alors de diversifier sa production en s'attaquant à la bicyclette. Une décision logique du point de vue industriel, car les machines utilisées pour la fabrication des armes peuvent servir à produire des éléments de bicyclettes. D'ailleurs, BH n'est pas le seul exemple de ce type de reconversion. Pour mémoire, citons BSA, Mixyta ou Manufrance. Mais revenons à BH dont les affaires tournent rondement jusqu'à la guerre civile espagnole où l'usine est malheureusement incendiée. Une péripétie importante certes, mais qui n'empêche pas les frangins de redémarrer de plus belle. En 1959, la firme installe définitivement son usine à Vitoria, dans le nord du pays. Aujourd'hui dirigée par un autre Bestegui, José-Luis de son prénom, l'entreprise fait largement appel à des procédés industriels de pointe comme la robotisation, ce qui permet une production quotidienne de près de 3 000 bicyclettes pour 500 employés. Beau rendement, n'est-ce pas ? D'autant que la majeure partie des composants des cycles est fabriquée par BH, contrairement à certaines marques qui se contentent principalement d'assembler des éléments sous-traités. Voilà, vous savez tout... ou presque ! Belle histoire, non ?

Saut de travers ? une bonne
note pour la rigidité du châ-
sis.

Avec le C.S., B.H. devrait
enfin voir ses ventes décoller
en France.



La partie avant sous les feux de la rampe : jeu de direction BH, frein avant Weinmann alu. Un petit coup d'œil sur la tige des boulons de potence et vous comprendrez que la mousse de protection semble indispensable. Remarquez le renfort balaise entre les tubes de cadre et par la même occasion la qualité des soudures.

La fourche est une BH acier chromé avec axe de roue AV peu déporté. Notons que sur les prochains modèles, cette fourche reprendra le pailleté métallisé du cadre.

Le petit boîtier de pédalier. Les éléments internes (roulements, cuvettes) sont fabriqués par BH (Soltar). L'axe est en acier. Du costaud !

La potence 4 points en vue supérieure : du rustique mais du solide, contre toute attente. Déplorons tout de même les 4 boulons de fixation qu'il faudra irrémédiablement changer. Quant au guidon en acier chromé, son galbe s'avère agréable.

Esthétique — Finition

« Ma que bella maquina ! » ont dû s'écrier les designers de chez BH en voyant leur œuvre terminée. Et on peut dire qu'ils n'ont pas loupé leur affaire, les bougres, car le panachage des couleurs est particulièrement harmonieux. De l'anodisé or au pailleté métallisé en passant par le rouge, l'ensemble a séduit tous les observateurs et l'avis est unanime sur l'esthétique : chic, original, avec le petit zeste de frime indispensable pour les soirées mondaines ou les rendez-vous d'affaires ! Comme quoi, avec un minimum de bon goût, la réalisation d'un vélo de gamme moyenne au « look » flatteur n'est pas impossible. Un bon point pour lui d'autant que la finition se montre à la hauteur : soudures propres, nettes et sans bavures ; autocollants, peinture résistant bien aux chocs et Dieu sait si le pôle vélo en a subi tout au long de cet essai. Bref, votre bête ne ressemblera pas à une épave au bout de quelques mois d'utilisation. Pour un vélo de cet ordre de prix, c'est suffisamment important pour être signalé. Seule ombre au tableau, la présence de boulons infâmes au niveau de la potence. Indigne du reste. Heureusement, ce n'est qu'un détail auquel il sera facile de remédier !

Présentation

Présentation ! Présentation ? Euh... Qu'est ce que c'est que ce paragraphe ? Ça veut rien dire. « Sont vraiment tarés ces journalistes », qu'il se dit le lecteur de base... Bon, sachez tout de même que le vélo, disponible chez les dépositaires de la marque, est livré

complet (ouf !) dans cet unique colori et on peut le dire... il présente bien, merci !

Equipement

Autour du cadre et de la fourche tubulaires en acier, de nombreux accessoires européens hormis les pédales (anodisées or) SR japonaises et les pneus nylon Cheng-Shin (Taïwan). Jugez plutôt. Sur le petit boîtier de pédalier, on trouve le germanique pédalier Thun à emmanchements carrés avec manivelles et couronne anodisées or en dural. Dural aussi avec les jantes anodisées or Ambrosio qui, comme leur nom l'indique, ne sont pas espagnoles mais italiennes (tout comme la selle Royal en plastique rouge). Pour ralentir les jantes, des freins Weinmann alu, toujours anodisés or, et fabriqués en RFA. Le reste ? Espagnol, amigos. Et rien que du BH avec la roue libre vissée, le jeu de direction, la tige de selle et son collier de serrage du même « métal » ; le guidon acier muni des indispensables dents de souris et des non moins indispensables poignées caoutchouc rouges, BH toujours, avec les moyeux alu sur lesquels l'« anodiseur or » a encore frappé et la potence (4 points) en acier forgé quelque peu rustique et munie, crénom de nom, de s... de n... de D... de boulons qui s'arrondissent au 3^e démontage, car leur tête supérieure vient buter sur un relief. Ça vous rend malpoli et insociable, des boulons de ce genre. Tout de même gênant pour votre entourage... A remplacer tout de suite par de bonnes vieilles sis pans creux, pour retrouver votre sérénité, et... celle du vélo !

Pour terminer, précisons que l'ensemble pèse 12,6 kg. Un poids très raisonnable pour un engin de ce prix.

Position de conduite

Avec un empattement de 955 mm et une distance de 520 mm entre l'axe de selle et l'axe de potence, notre California Star s'avère idéal pour les grands gabarits. D'ailleurs, sa silhouette générale évoque légèrement les cruisers de 24 pouces, toutes proportions gardées, bien sûr ! Parfait pour les grands et correct pour les pilotes de taille moyenne, il devient, en revanche, un brin difficile à manœuvrer par les tout petits qui seront un peu perdus sur ce grand vélo, d'autant que les manivelles de 175 mm ne faciliteront pas leur tâche et ce malgré une hauteur de selle mini de 600 mm.

Imposant donc, ce vélo, et c'est ce qui fait son charme. Pour le reste, rien à dire de particulier. Les poignées sont agréables et, comble du raffinement, elles sont munies d'une languette externe qui bloque efficacement la main. Quant au guidon (largeur 590 mm), il possède un galbe bien étudié et en cas d'urgence, inutile de briser la vitre, les leviers (de frein) Weinmann anodisés or sont aisément accessibles...

Sécurité

Peu de chose à dire quant à la sécurité. Les mousses de protection donnent entière satisfaction et c'est un bien au niveau de la potence, car les boulons dont nous avons parlé plus haut possèdent une tige filetée assez longue. Même remarque sur notre machine d'essai, pour le boulon du collier de serrage de selle et l'axe de roue arrière qui, eux, n'ont pas l'honneur d'être protégés. Heureusement, ce vice — c'est le cas de le dire — semble résolu sur les derniers arrivages de vélos. Ouf ! On respire pour la sécu-



La couronne interchangeable est fixée sur l'étoile par 5 vis BTR ; de marque Thun et en dural comme les manivelles.

Le frein AR Weinmann alu donne toute l'efficacité voulue. Les pneus sont des Cheng-Shin nylon munis d'un profil à chevrons.

Fiche technique

Marque :	BH
Modèle :	California Star
Chassis :	tubulaire acier
Fourche :	tubulaire acier
Pneus :	Cheng-Shin C 712
Dimensions AV :	20 x 2,125
Dimensions AR :	20 x 1,75
Moyeux :	20 x 1,75
Pédalier :	BH alu
	à emmanchements carrés
Couronne :	Thun dural
Pédales :	SR MP 130 GD
Guidon :	BH acier
Potence :	BH acier forgé
Braquet :	45 x 18
Freins :	Weinmann alu
Poids :	12,6 kg
Largeur guidon :	590 mm
Empattement :	955 mm
Hauteur mini selle :	600 mm
Prix TTC :	1 270 F
Importateur :	Beistegui Hermanos, 13, avenue de la Grande-Armée, 75116 Paris. Tél. : (1) 501.91.86.

Roue libre vissée et pignon AR BH (Soltar). D'origine, celui-ci comporte 18 dents. Une ou deux dents de moins serait préférable. Le moyeu anodisé or en alu provient aussi de chez BH. A signaler sur notre machine d'essai, l'axe de roue arrière particulièrement proéminent. Problème apparemment résolu sur les derniers modèles livrés en France.

rité de nos bambins ! Bon, on a touché, soupesé, zieuté la bête. Passons aux choses sérieuses. Le casque, les gants, quelques mouvements d'échauffement pour dérouiller les articulations. Mesdames et messieurs, veuillez accrocher les ceintures, éteindre les cigarettes... Attention, c'est parti !

Accélération

Avec un petit braquet (45 x 18) et une chasse faible, la bête est étonnamment rapide sur les premiers mètres si l'on place le poids du corps en avant, pour alourdir un chouïa la direction (because chasse faible). Ça pousse fort et vous n'aurez pas d'excuse si, à son guidon, vous ne réalisez pas des départs canons. Mais si notre California Star, véritable étoile filante, paraît irrésistible sur les premiers mètres ou en sortie de courbe serrée, son braquet tire trop court et on a tôt fait de mouliner, surtout sur circuits rapides. Un vrai dragster, en vérité, ce vélo !

Tenue de piste

Empattement long, centre de gravité relativement bas, bonne rigidité du cadre, tous ces éléments lui confèrent une bonne stabilité. Seule la direction, de par la faible chasse, flotte légèrement si l'on conduit très en arrière. Mais comme on l'a vu précédemment, l'engin demande à être piloté sur l'avant pour en tirer toute la quintessence. Simple question de pilotage, les petits gars !

Comportement en courbe

Maniabilité, inertie latérale réduite, bonne répartition des masses, direction légère et précise, autant de facteurs qui font du BH un pur régal dans les courbes. Il se balance

hyper facilement et vire dans un mouchoir. Toutes les fantaisies sont permises. Toutes ?... Enfin, presque ! Car il y a comme un hic au niveau des pédales. En effet, avec une garde au sol faible (230 mm), les pédales en position basse se trouvent à 80 mm du sol. C'est peu et elles ont tendance à frotter dès que le vélo penche. Un problème rencontré aussi dans les passages de bosses. Certes, avec un minimum d'habitude on s'y fait, mais il reste toujours cette angoisse de toucher le plancher des vaches, avec toutes les conséquences que cela implique... Sainte gamelle, priez pour nous ! Signalons que ce problème doit être prochainement revu et corrigé chez BH. Tant mieux !

Aptitude au saut

Là, pas de problème particulier. Le vélo se contrôle bien, saute en ligne et avec sa direction légère, les amateurs de free-style seront enchantés. De plus, rien ne bronche à la réception. C'est du tout bon. Vous pouvez y aller... et à fond la caisse !

Freinage

Là aussi du bon. De par la conception du cadre, des freins doux, progressifs et puissants quand il le faut, le freinage est une vraie partie de plaisir. Sans aucun doute, le rainurage des flancs de jantes n'y est pas étranger. Si on s'écoutait, on freinerait toute la journée avec ce vélo !

Fiabilité

Essayé sur une période de 2 mois, par plusieurs pilotes dont le plumeux de service, avec ses 72 kg, on pouvait craindre de mauvaises surprises, principalement à l'encontre

du pédalier qui, rappelons-le, est logé dans un petit boîtier. Il n'en fut rien et ce pédalier, comme le reste d'ailleurs, a témoigné d'une résistance à toute épreuve, et croyez-moi, elles furent terribles ! Heureuse surprise, donc, pour un vélo de ce prix, d'autant que celui-ci est garanti un an. Du solide, que je vous dis ! Attention tout de même aux pédales « frotteuses ».

Prix

Pour 1 270 F, la bête sera vôtre. C'est un prix somme toute compétitif et si son caractère vous convient, vous n'aurez pas à regretter votre investissement. Prévoyez quand même quelques francs supplémentaires pour l'achat d'une potence dural et d'un pignon AR (une ou deux dents de moins).

Conclusion

Hormis quelques défauts de jeunesse compensables par le pilotage, à savoir la chasse un peu faible et la garde au sol trop juste, le California Star s'impose d'emblée comme un excellent vélo pour débuter en compétition, à un prix abordable. Fiable, relativement léger, amusant à conduire, idéal pour les grands gabarits, telles sont ses principales qualités. Et en tout cas, difficile de résister à ce look d'enfer...
Domage qu'il faille le rendre !

LES SPECIALISTES BICROSS EN ILE DE FRANCE



★
CONFLANS
Ets Porretta

★ **Les CLAYES**
Ets Montauto

★ **ORSAY**
Ets Motobécane Jacky

★ **ARPAJON**
Ets Davilène

★ **ETAMPES**
Ets Cordier

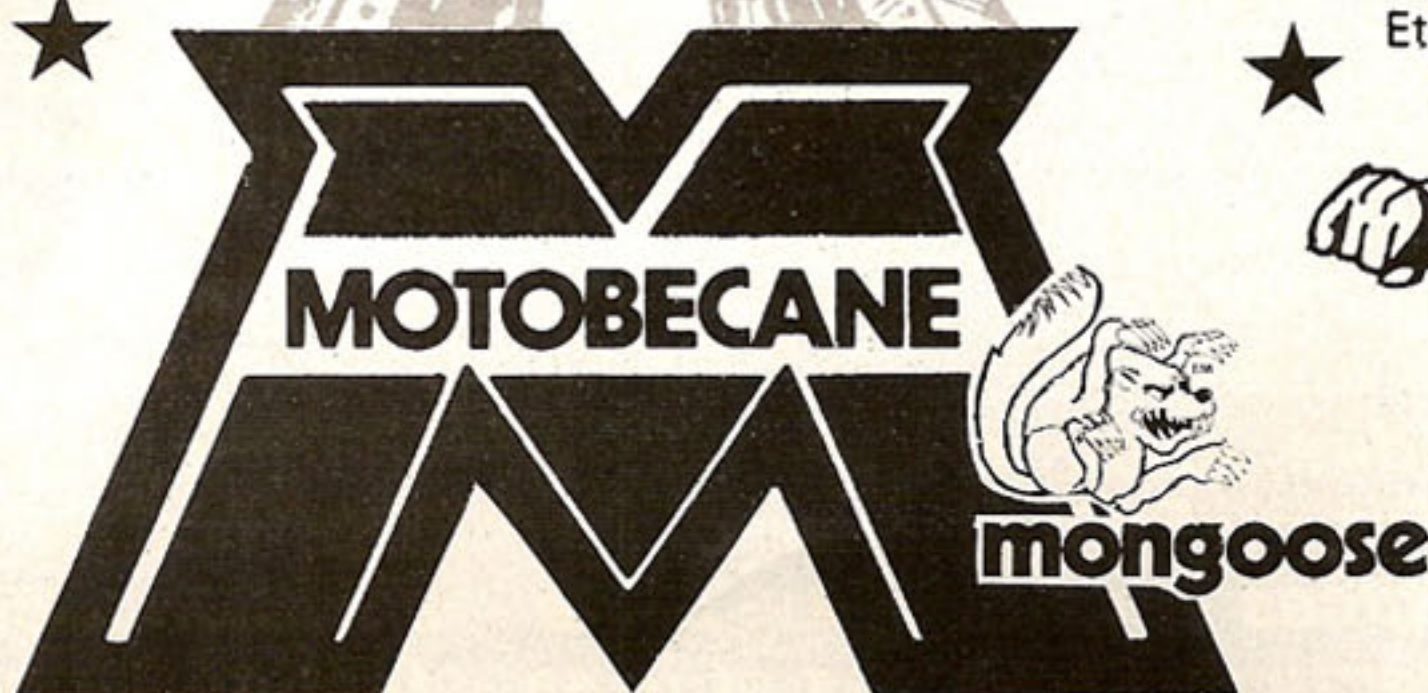
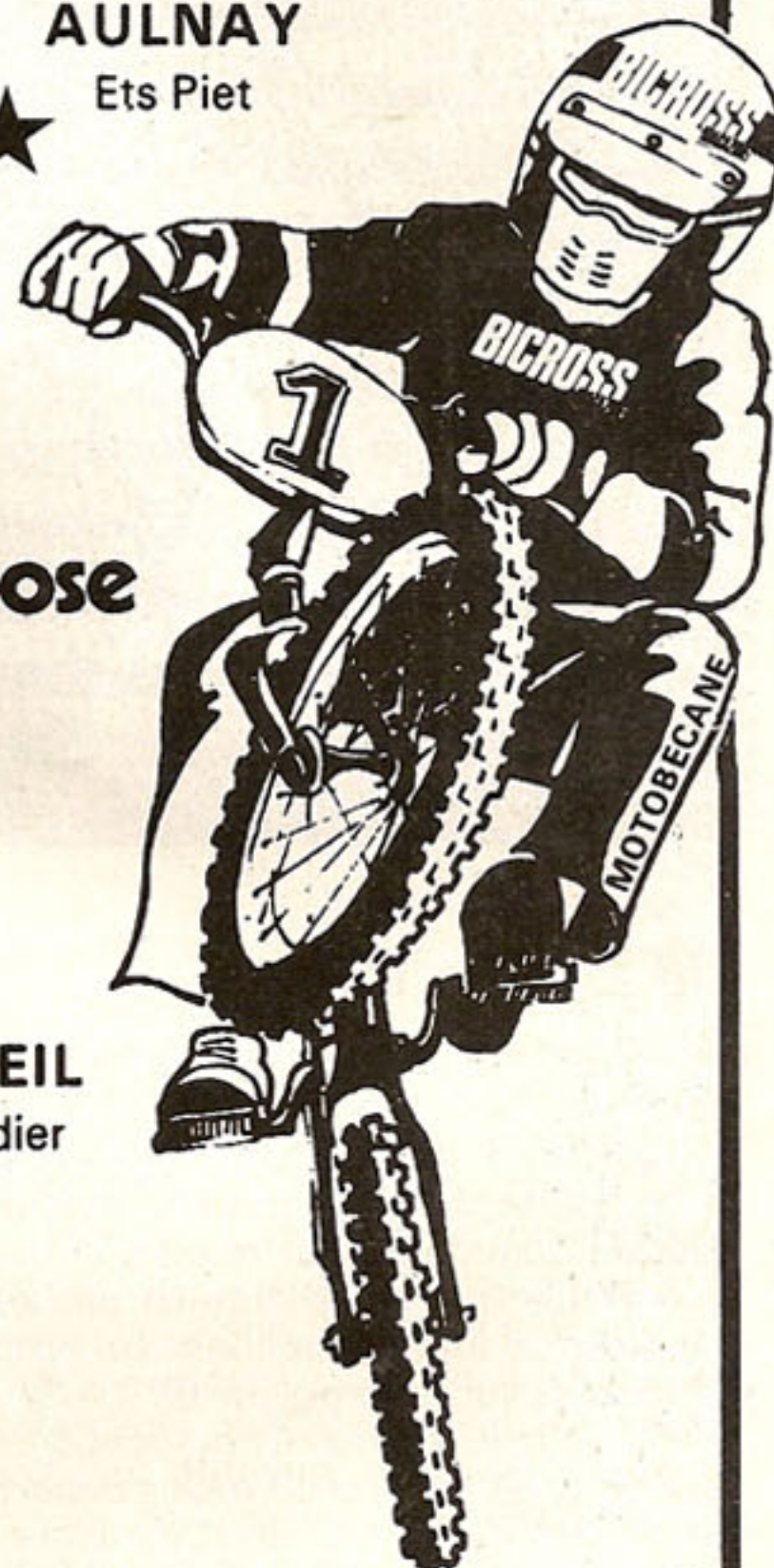
★
TAVERNY
Ets Jumpertz

★
COURBEVOIE
Ets Granet-Pelissier

★ **ST DENIS**
Ets Mobyshop

★ **AULNAY**
Ets Piet

★ **DRAVEIL**
Ets Cordier



Toute la gamme des Bicross Motobécane et Mongoose,
et tous les équipements, pantalons, casques, maillots, gants...

Ets Granet-Pelissier
28, rue de Bezons
92400 Courbevoie
Tél. 333.19.72.

Ets Jumpertz
194, rue de Paris
95150 Taverny
Tél. 960.03.56.

Ets Motobécane Jacky
24, rue de Paris
Orsay-Mondétour
91400 Les Ulis
Tél. 907.15.49.

Ets Davilène
116, Grande Rue
91290 Arpajon
Tél. 490.01.88.

Ets Porretta
8, rue Pasteur
78700 Conflans
Tél. 919.27.07.

Ets Cordier
Rue Neuve-Saint-Gilles
91150 Etampes
Tél. 494.02.71.

Ets Mobyshop
92 bis, rue G.-Péri
93200 St Denis
Tél. 821.22.51.

Ets Piet
17, rue de Bondy
93600 Aulnay-sous-Bois
Tél. 866.64.23.

Ets Cordier
194, av. H.-Barbusse
91210 Draveil
Tél. 940.47.99.

Ets MONTAUTO
14, av. du Bois
78340 Les Clayes-
sous-Bois
Tél. : 055.28.33.

Il y a toujours un concessionnaire **MOTOBECANE** près de chez vous.

Vous êtes une chouette bande de copains, tous mordus de bicross, vous écumez trottoirs et terrains vagues de votre localité, mais voilà, pour exprimer toutes les possibilités de votre engin, vous réalisez qu'il serait préférable de pratiquer sur un terrain digne de ce nom. Logique et classique, pas vrai ? Mais si cette prise de conscience paraît inéluctable, l'acquisition du terrain l'est moins.

Et, dans la majorité des cas, pour obtenir le terrain, il faudra s'adresser à la municipalité, voire au district, ces deux institutions étant habilitées à l'attribution des surfaces au sol. Ça, c'est la théorie.

En pratique, selon votre région, les terrains disponibles et déclarés non constructibles peuvent être rares et octroyés en priorité à des associations « d'utilité publique ». « Utilité publique », ça veut dire beaucoup de choses. Ça peut vouloir dire la promotion et l'encadrement du bicross. L'association ? Élémentaire, mon cher Watson, ça doit être un club de bicross qui, une fois né, vous permettra d'obtenir avec plus ou moins de difficultés le terrain de vos rêves. « Facile à dire, créer un club. Mais comment faire ? » Ne cherchez plus la réponse dans Pif ou Spirou, lisez la suite. On vous livre en vrac les démarches et astuces nécessaires à cette réalisation ô combien indispensable pour le développement du bicross et la satisfaction immédiate des légitimes aspirations de votre vélo.

par Didier Piotrowski

De l'utilité du club

La création d'un club découle de plusieurs objectifs. Le premier et le plus important : l'obtention d'un terrain, bien sûr. Mais aussi la nécessité de se regrouper autour d'une passion commune, par le biais d'une structure émulative et génératrice de nouveaux adeptes. Le tout débouchant sur l'aspiration logique de tout bicrosser de 7 à 77 ans : à savoir se lancer dans la compétition. Important donc le club, et non moins important cet article, les gars ! Car dans certaines conditions, ce n'est pas si simple de créer un club, et au lieu de discourir dans l'abstrait, nous allons nous appuyer sur un exemple précis et concret : celui du Bicross Club de la Côte Fleurie. Applaudissements dans la foule en délire... Merci !... Bonjour Deauville.

Avant tout — car nous allons le voir, c'est un paramètre fondamental —, situons le décor pour les ignares en géo. La Côte Fleurie, ça se trouve en Normandie, plus précisément dans le Calvados. Les localités concernées : Deauville et Trouville, deux stations balnéaires colonisées par les promoteurs et les résidences secondaires de tout poil. Mais aussi un coin où, vous pouvez l'imaginer, les terrains vierges sont difficilement échangeables contre une poignée de carambars.

Première difficulté donc pour notre objectif principal, l'acquisition du terrain. D'où la nécessité de créer une structure officielle représentative : le « Club ».

Passons aux acteurs maintenant. Au départ, une poignée de cinq mordus dont un seul adulte. D'aucuns diront que c'est peu et ils

ont raison ! Mais ici intervient le deuxième rôle du club : accroître le nombre de bicrosses et les regrouper sous une même bannière. A tel point qu'en l'espace d'un mois, l'effectif de ce club a atteint une vingtaine de membres, et ce n'est qu'un début.

Déduction : même si vous vous sentez un peu juste en nombre, ce n'est pas une raison valable pour écarter toute idée de club, bien au contraire. Vu, les défaitistes ?... Bon, mais n'anticipons pas et abordons le problème fondamental consistant à trouver les membres fondateurs (majeurs et vaccinés), qui s'occuperont des démarches administratives.

Les membres fondateurs (au nombre de 4)

Premier cas de figure. Vos parents sont OK, ils prennent leurs responsabilités, bravo, on les applaudit bien fort. Deuxième cas, ils ne veulent pas en entendre parler. C'est désolant, pourtant dans notre exemple, c'est un peu ce qui c'est passé. Il faut alors vous adresser aux vélocistes. Directement concernés par le développement du bicross, leur intérêt rejoint le vôtre, et les exemples de marchands de cycles responsables d'un club ne manquent pas. Dans notre cas, les vélocistes de la région ayant tendance à considérer les bicrosses comme des vaches à lait, nous avons contacté le motociste du coin. J'ai nommé le sympathique Paniez, qui n'a pas hésité une seconde à s'embarquer dans l'aventure, contrairement aux vélocistes surnommés qui ne méritent qu'une seule chose

dans cette situation : le boycott pur et simple. Et que ça leur serve de leçon, na !... Le premier point est vu, passons à la suite.

Se faire connaître

On suppose les fondateurs dénichés. Parallèlement aux démarches administratives, que nous exposerons plus loin, il est indispensable de montrer à la population locale et aux pouvoirs publics que vous existez, que le bicross a dépassé la stade de joujou citadin et qu'il est un loisir, un sport à part entière au même titre que le foot, le basket, que sais-je encore... De plus, cette campagne de sensibilisation vous permettra de toucher de nouveaux adeptes et — si vous ne les avez pas encore — les indispensables fondateurs... Pour ce faire donc, outre le fait de poser des affichettes au lycée et chez les vélocistes dans le dessein de contacter d'autres bicrosses, il faut avoir recours à la presse locale. En bons journalistes qu'ils sont, c'est-à-dire friands de phénomènes nouveaux et insolites, les journaux locaux n'hésiteront pas à faire paraître un article consacré au bicross, ce récent virus qui galope plus vite que son ombre !

A partir de là, deux possibilités. La première : vous invitez directement les journalistes locaux à une petite démonstration, en leur précisant que vous êtes en train de monter un club. Pour cette démonstration, un petit tremplin confectionné avec des planches suffit largement. Quelques sauts, wheelings et autres, histoire d'impressionner la pellicule et... le photographe !

Messieurs faites vos clubs!
Des clubs oui,
mais de bicross...

COMMENT FONDER UN CLUB

Un des résultats
de la campagne de presse :
cinq colonnes à la une !



Puis vous passez à la causerie en leur expliquant ce qu'est le bicross, comment il se pratique (petit laïus sur l'indispensable terrain), son développement, les pros aux Etats-Unis, les courses, etc. Bref, les persuader que le bicross n'est pas une mode éphémère, mais bel et bien un phénomène structuré en pleine expansion.

Pour étayer votre argumentation, vous leur faites parcourir quelques numéros de ?... de ?... de **Bicross Magazine**, bien sûr ! Et le tour est joué, ils sont convaincus !

La deuxième possibilité constitue une variante de la première. Le but est le même, mais la procédure plus rapide. Vous profitez d'une manifestation sportive locale (match de foot, foire...), à laquelle assistent les journalistes, pour effectuer votre démonstration et tout le toutim. Dans notre cas précis, nous avons procédé de cette façon en choisissant un cyclo-cross où, calcul astucieux, le maire remettait les prix. D'une pierre, deux coups ! Vous l'avez compris, cette solution vise à se déplacer au devant des gens que vous voulez contacter, contrairement à la manœuvre précédente qui dépend du dynamisme de vos interlocuteurs.

Deux petits conseils pour terminer. Si vous optez pour la deuxième solution, assurez-vous qu'il n'y ait pas de problème au niveau des organisateurs de la manifestation sportive. Deuxième conseil : lors de votre démonstration, plus nombreux vous serez, plus vous convaincrez. Donc, décrêtez une mobilisation générale auprès de vos copains. Pas une roue ne doit manquer à l'appel. C'est compris ? OK !...

Le bilan de l'opération ? Très satisfaisant dans notre exemple. De grands et beaux articles tout pleins de photos (dont une en première page) dans les trois journaux visés. Autant vous dire qu'il n'existe plus dans cette région une âme vivante ignorant le bicross. De plus, cette « campagne publicitaire », si l'on peut dire, nous a permis de drainer des bicrosseurs isolés et inconnus. Voilà, le plus dur est fait. La suite, que nous allons voir incessamment sous peu, ne relève que de « cuisine » administrative. Un peu d'attention, s'il vous plaît...

La recette officielle

Vous prenez vos quatre membres fondateurs. Petite parenthèse : lorsqu'il y a comme un manque à ce niveau, sur ces quatre personnes, une ou deux peuvent être là pour arrondir la somme, sans autres fonctions. Vous me suivez ?

Bien. Vous les regroupez en association à but non lucratif selon la loi de 1901. Oui, je sais, vous n'étiez pas nés, moi non plus d'ailleurs. Que voulez-vous, c'est ainsi... Mais revenons plutôt à nos géniteurs qui décident d'un nom pour le club, de l'emplacement du siège social qui servira de boîte à lettres, et qui établissent les statuts du club. En clair, ils déterminent son objet (promotion du bicross, etc.), sa situation légale (loi 1901) et ses moyens d'action (assemblées, bulletins, etc.). Toutes ces belles choses couchées sur le papier formeront la déclaration. J'en vois qui paniquent.

Du calme ! L'AFB possède à votre disposition un formulaire-type (reproduit ici), où tout est rédigé. Il ne vous reste plus qu'à le recopier, en y greffant vos données spécifiques. Voilà : votre club est constitué, ses statuts établis, la bouteille de champ' écluse, il faut alors officialiser son existence auprès des structures administratives. Premier acte : vous sollicitez de la préfecture ou de la sous-préfecture l'envoi du formulaire de déclaration, modèle A, qui servira à la parution au **Journal Officiel**. Deuxième acte : une fois rempli, ce formulaire est envoyé à la (sous-) préfecture avec un exemplaire des statuts et une liste comportant les noms, prénoms, dates de naissance, adresses, professions, nationalités et signatures des quatre membres fondateurs. Par l'intermédiaire du formulaire A, la préfecture se chargera de l'annonce au **Journal Officiel**, et quelques jours plus tard vous adressera un récépissé confirmant l'enregistrement du club. Puis, vous recevrez du **Journal Officiel** le bulletin où figure l'annonce de création du club. Vous réglez la petite facture due à cette parution et voilà, c'est prêt. Salez, poivrez, servez chaud. A qui ? A la mairie, pardi ! Vous constituez un petit dossier traitant du bicross, des spécifications d'un circuit, et vous le remettez à votre maire qui examinera avec attention votre requête de terrain. Avec attention, disais-je, car désormais il existe un club, vu ? Enfin, n'oubliez pas de signaler la création officielle de votre club aux journalistes locaux, que vous inviterez par ailleurs à l'inauguration du cher terrain...

Le Crédit Mutuel a édité deux guides fort utiles pour les responsables d'association. L'un, vous donne plein de conseils pour créer un club, l'autre, vous fournit des recettes très simples pour gérer les sous et accomplir les formalités financières obligatoires. Ces guides gratuits sont distribués aux guichets du Crédit Mutuel dans toute la France.



Petit supplément gratuit : l'affiliation

Indispensable pour obtenir les licences coureurs et organiser des compétitions officielles, l'affiliation à l'AFB se fait sous certaines conditions. Je vous donne les plus importantes pour votre futur budget. Un : la cotisation annuelle de 300 F. Deux : une souscription de garantie RC manifestation sportive, d'un montant de 54,50 F par an, quel que soit le nombre de compétitions organisées. Le reste ne représente que d'infimes détails, adressez-vous à l'AFB. Dernier détail important : vos membres devront être assurés lorsqu'ils rouleront sur le terrain.

Première possibilité : votre club est affilié, vos membres licenciés. « No problem ». La licence (100 F) comprend une assurance pour les courses et l'entraînement. Deuxième possibilité : vos bicrosses ne sont pas suffisamment déterminés dans un premier temps pour affronter la compétition et votre budget insuffisant. Vous pouvez alors passer sous la coupe de l'UFOLEP (fédé omnisport de l'enseignement). L'affiliation coûte 65 F et les licences 20,50 F pour les adultes, 13 F pour les « jeunes ».

Cela permet, à titre provisoire, de fonctionner en étant assuré, quitte à s'affilier plus tard, car cela deviendra indispensable, à l'AFB, l'un n'empêchant pas l'autre. Et à l'occasion, si une course se déroule à proximité de chez vous, il sera toujours possible de prendre une licence à la journée pour la modique somme de 30 F.

Bon, ben voilà, vous savez tout maintenant.

Formulaire type de création d'un Bicross club

Article 1 :

Le Bicross club de ... fondé le ... est une association sans but lucratif, régie par la loi du 1/07/1901.

Article 2 :

Son objet est la promotion et l'encadrement du bicrossing, sport tout-terrain pratiqué sur circuit fermé avec des cycles à pédales et sans moteur.

Article 3 :

Ses moyens d'action seront constitués par des assemblées de membres, la publication d'un bulletin de liaison et l'organisation de compétitions amicales et diverses manifestations publiques.

Article 4 :

La durée du Bicross club de ... est illimitée.

Article 5 :

Le siège social est établi (... adresse). Il peut être transféré en tout lieu de cette commune par simple décision de l'assemblée générale.

Article 6 :

Membres du bureau :
— M. Untel, président. — M. Untel, secrétaire.
— M. Untel, vice-président. — M. Untel, trésorier.

Article 7 :

L'assemblée générale se réunira une fois (par mois, par an), et chaque fois qu'elle sera convoquée par le président, ou à la demande du comité de direction.

Article 8 :

Le fonctionnement du Bicross club de ... sera assuré par les cotisations acquittées par les membres, et par le produit des recettes, du bulletin ou d'éventuelles organisations sportives.

Article 9 :

L'adhésion au Bicross club de ... est libre à toute personne qui s'engage à respecter les buts et les statuts.

Article 10 :

Les statuts ne peuvent être modifiés que par l'assemblée générale, sur la proposition du comité de direction ou du 1/10 des membres dont se compose l'assemblée générale, représentant au moins 1/10 des voix.

Article 11 :

En cas de dissolution du club, les bénéfices et actifs seront versés à une œuvre de bienfaisance choisie par la dernière assemblée du club.

Ce n'est pas compliqué, pas vrai ? En tout cas, n'hésitez pas à contacter l'AFB pour des renseignements plus précis sur l'affiliation, les licences, les règlements techniques, les garanties d'assurances. Ils sont là pour ça.

Ah ! j'allais oublier ! Pensez à nous adresser le faire-part de naissance de votre club. On vous enverra une boîte de dragées !

Pour les renseignements complémentaires, nous rappelons l'adresse de l'AFB : Bernard Nicolas, rue des Crais, Challengé, 21200 Beaune. Tél. : (80) 22.66.98.

Le Bicross club de la Côte Fleurie ? Adressez-vous à M. Yvan Paniez (Paniez Motos), chemin de Daubeuf, Touques, 14800 Deauville. Tél. : (31) 88.80.04.

FICHES BICROSS A DÉCOUPER

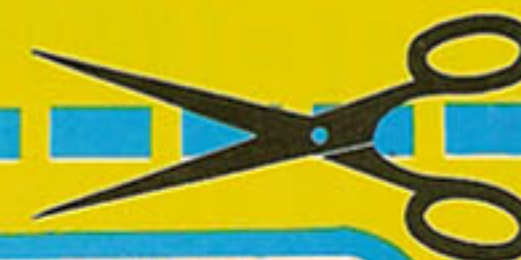


FICHE BICROSS



Peugeot CPX 500

Marque	Peugeot
Type	CPX 500
Fourche	acier au chrome moly - axe déporté
Châssis	3 tubes chrome moly
Jante	Araya alu anodisé
Pneu	noir/beige
Dimensions AV	20 x 1.125
Dimensions AR	20 x 1.175
Moyeux	Suzue anodisé
Pédalier	alu 5 branches
Couronne	interchangeable anodisée
Pédales	MKS alu
Roue libre	16 dents
Braquet	44 x 16
Freins AV et AR	Cherry alu anodisé
Selle	cross renforcée
Cintre	alu
Potence	alu à double serrage
Largeur guidon	600 mm
Empattement	910 mm
Poids	10,5 kg
Prix TTC	2 285 F
Coloris	rouge
Disponibilité	immédiate
Diffusion	Peugeot cycles, Beaulieu, 25700 Valentigney.



FICHE BICROSS



Gitane BMX Race

Marque	Gitane
Type	BMX Race
Fourche	à axe déporté
Châssis	acier au chrome moly - renforcé
Jante	dural anodisé
Pneu	bicolore, Mitsuboshi Compé III
Dimensions AV	20 x 2.125
Dimensions AR	20 x 1.75
Moyeux	dural anodisé
Pédalier	type BMX compétition monobloc
Couronne	dural (possibilité changement rapide)
Pédales	dural anodisé
Roue libre	Hélicomatic renforcé Maillard
Braquet	44 x 16
Freins AV et AR	BMX dural anodisé
Tige de selle	dural renforcé anodisé
Selle	BMX compétition luxe
Cintre	BMX compétition dural anodisé
Potence	BMX compétition dural anodisé
Largeur guidon	600 mm
Empattement	940 mm
Hauteur selle mini	590 mm
Poids	11,2 kg
Prix TTC	2 650 F
Coloris	bleu sur chrome 88
Disponibilité	immédiate
Diffusion	Micmo, rue M. - Brunelière, 44270 Machecoul. Tél. : (40) 75.11.33.

une
"grande-première"
française:
* **VITUS BI-CROSSING**

Acier
CR MO



Une résistance
exceptionnelle.
Tous les éléments du cadre
VITUS BI-CROSSING sont
en CHROME MOLYBDENE
Cadre haut de gamme offrant
le meilleur rapport qualité /
prix.
Kit complet réservé aux
professionnels.



ATELIERS DE LA RIVE

B.P. 77-1, ROUTE DE ST-ETIENNE
LA VARIZELLE - 42400 ST-CHAMOND
TEL (77) 22 26 62 - TELEX 300059 STETN



*la différence qui fait les performances

ENTRAINEZ-VOUS AVEC LES 2 PILOTES

normandy moto

SPECIALISTE DU BMX EN NORMANDIE



normandy moto MET A VOTRE DISPOSITION

- UN CLUB
- UN TERRAIN DE BICROSSING
- UNE GAMME COMPLETE
DE VELOCROSS

normandy moto

96, rue d'Elbeuf, 76100 ROUEN. (35) 72.10.88.

80 F = 1 disque 1/2 de rock
80 F = 4 places de ciné
80 F = 40 mètres de guimauve

mieux encore!
80 F = 12 MOIS DE **BICROSS**
ABONNEZ-VOUS!

A remplir très lisiblement en majuscules

Mme ☐ Nom
Mlle ☐
M ☐

Adresse

Prénom

Code postal

Ville Pays

Cadre réservé au secrétariat

Prix

Tab

Pns

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

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



15-17, quai de l'Oise
75019 Paris

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

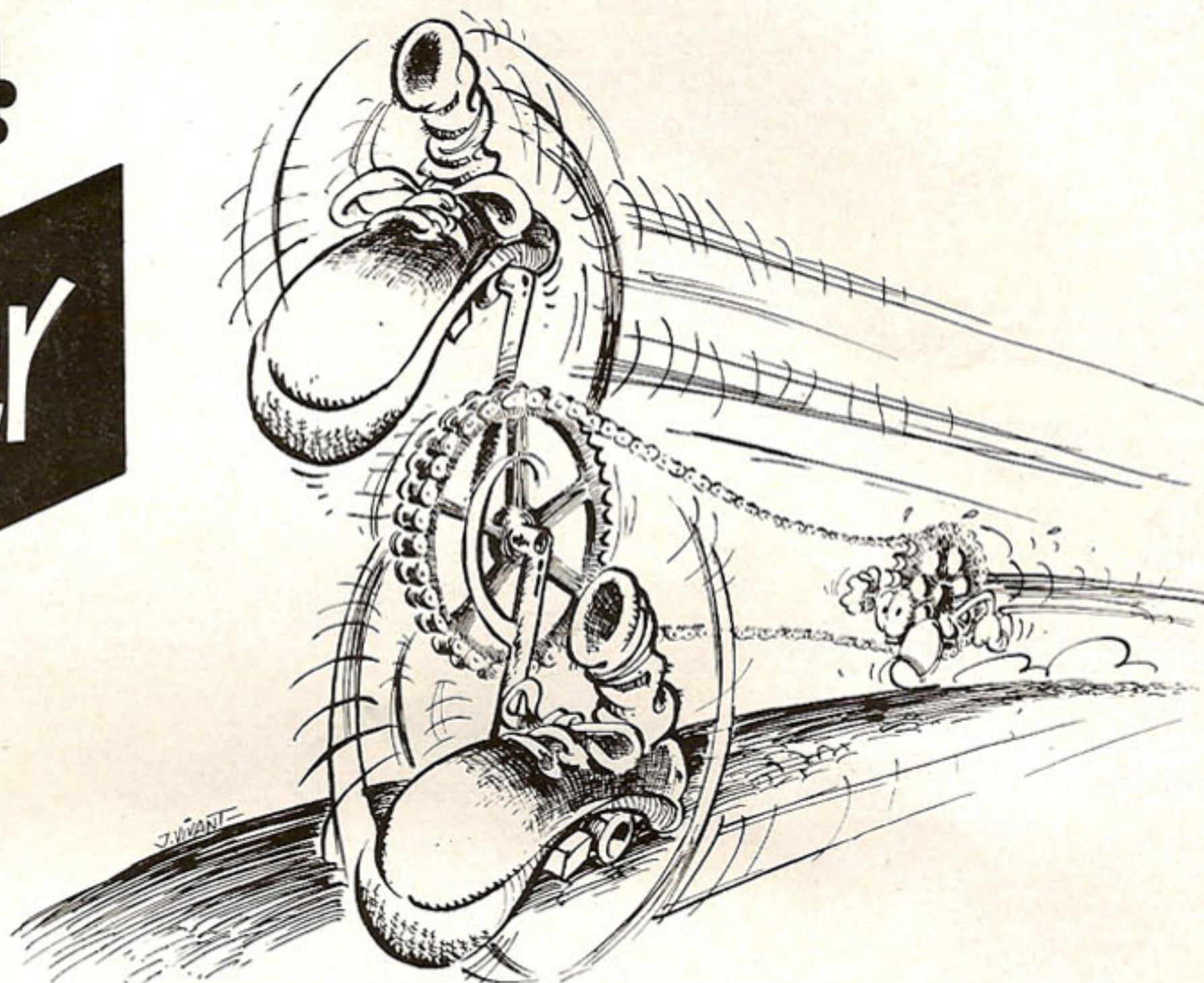
Supplément pour envoi avion : nous consulter.

Technique

leçon n°4

Par René Nicolas

Le pédalier



Notre dernier chapitre technique a été consacré aux freins. Ce mois-ci, nous allons étudier le fonctionnement du « moteur » de votre bicross. Trêve de plaisanteries, le « moteur », c'est bien sûr le pédalier et l'énergie pour l'animer, ce sont vos muscles !

Il faut toujours penser que le pédalier est le composant le plus important du bicross. Lors de l'achat d'un bicross ou lors du remplacement d'un pédalier abîmé, il faudra prendre beaucoup de précautions pour le choix de cet élément.

Première question : mono ou 3 pièces ?

Pour cela, il y a 4 facteurs à envisager :

- le poids ;
- le prix ;
- l'âge du « capitaine », non, du coureur... ;
- les possibilités de conversion.

Le poids est directement lié à l'âge du coureur. Evidemment, plus le coureur est jeune, moins il aura de force, donc plus son bicross

devra être léger s'il veut s'accrocher aux baskets de ses petits copains.

CQFD : un jeune coureur devra acheter léger ! Dans le secteur « poids plume », on ne rencontre que les pédaliers dural 3 pièces...

Leur poids tourne autour de la livre (500 g, pas sterling). Nous entendons par pédalier 3 pièces, les 2 manivelles à emmanchement carré ou sur cannelures et l'axe, à l'exclusion de la couronne, des vis et, évidemment, des cages de roulements de pédalier.

Mettez tout de suite un trait sur les axes et manivelles à clavettes, conçus pour moins d'un tour de circuit seulement. Les marques que l'on rencontre le plus souvent sont : Takagi, Sugino, Shimano, Suntour, mais aussi TA qui a un produit intéressant pour le trial.

Ca fait beaucoup de productions nippones. Mais c'est normal. Il ya longtemps que les Japonais commercialisent des produits haut de gamme, tandis que les Français viennent juste de réaliser qu'il y avait un marché à prendre dans le BMX. A ce sujet, certains se sont contentés d'anodiser un pédalier traditionnel en alu pour lui donner une allure bicross. Erreur : le talon était insuffisant pour certains cadres BMX et les manivelles touchaient les bases à la première flexion !

Mais les constructeurs français ont pris

désormais le train en marche, et il est fort probable que nous aurons d'ici quelque temps des produits capables de rivaliser avec les meilleures marques d'Extrême-Orient.

En moins d'un an, Vitus nous l'a prouvé en sortant son cadre en alu collé. Alors, il n'y a pas de raison...

Dans le cas d'un pédalier monobloc, c'est-à-dire d'une seule pièce forgée, le poids passera du simple au double par rapport à un 3 pièces alu.

Deux matériaux différents sont utilisés pour la fabrication des pédaliers monobloc.

« L'acier à ferrer les ânes », matériau très employé sur les productions chinoises de Taïwan. Pour compenser la relative fragilité de cet accessoire, les constructeurs n'hésitent pas à surdimensionner le produit. Du « blindage », à l'aspect grossier et aux caractéristiques mécaniques douteuses. Les écrous qui se montent sur les filetages sont souvent mal ajustés, et il est vivement déconseillé de s'exciter sur la clé à molette. Il arrive même que les 2 manivelles ne soient pas alignées d'origine. Ne riez pas, cela s'est déjà vu !

Pas cher, ce vulgaire vilebrequin tient aisément la tête au hit parade de la camelote...

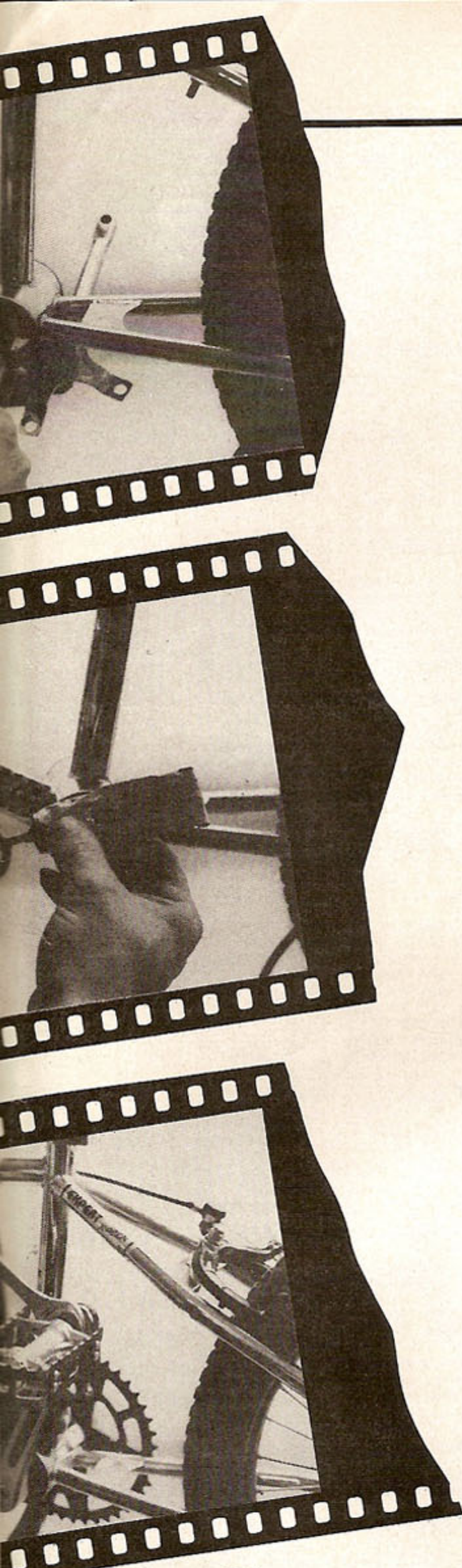
Le matériau beaucoup plus noble qu'est l'acier au chrome molybdène, équipe bon



1. A l'aide d'une clé spéciale Tange, dévisser le contre-écrou de cuvette. Attention, pas à gauche, c'est-à-dire que pour dévisser, il faut tourner la clé vers la droite.
2. Retirer les cages de roulements côté gauche, sinon le vilebrequin ne passera pas.
3. Dégager le pédalier monobloc par la manivelle gauche.

4. Nettoyer à l'aide d'un chiffon les contre-cuvettes. Contrôler le chemin de roulement, au besoin changer les contre-cuvettes. On en profitera pour boucher les trous d'évent des tubes du cadre qui débouchent dans le boîtier de pédalier, pour éviter les infiltrations néfastes d'eau et de boue, à l'aide de bouchons de liège ou de joint silicone.
5. Prendre l'axe et fixer solidement la cuvette fixe.

6. Enduire les cages de roulement avec du produit Stronlight au lithium (produit des meilleures charcuteries.)
7. Après avoir posé un nouveau jeu de roulements, également, fixer l'axe, contrôler le jeu nécessaire la cuvette et serrer le contre-écrou de maintien. (Attention à ne pas serrer trop fort.)
8. A l'aide du même produit, lubrifier l'axe, ou d'une clé à pipe, serrer.
9. Le pédalier est remis en place. Pédales gauches et droites. C'est tout simple dans le sens d'avance.



ajustements d'une bonne graisse.
um, par exemple. (En vente dans les
de graisse sur les contre-cuvettes
cuvette fixe côté droit, et monter avec
cette gauche, la rondelle et le contre-
tutung, pas à gauche...)
util qui sert à extraire les manivelles
a, refixer les écrous et ne pas avoir peur
monté. Il ne reste plus qu'à monter les
che, marquée G ou L pour left : pas à
e, marquée D ou R pour right : pas à
ple. En clair : remonter les deux pédales
ement de votre cher bicross.

nombre de bicross de qualité destinés aux costauds du mollet.

A l'œil nu, la différence apparaît immédiatement. L'état de surface est irréprochable, l'épaisseur du chrome se devine, les manivelles sont plus fines, donc moins lourdes et plus solides because le Cr/Mo.

Généralement, c'est marqué dessus. Dans le cas contraire, passez le pédalier au spectromètre qui équipe maintenant toutes les ménagères et vous serez rassurés...

Pour ceux qui n'auraient pas de spectromètre, voyez votre vendeur. Si c'est un homme consciencieux, il vous renseignera.

Longtemps utilisé par les « pros » américains, avant que n'apparaissent les 3 pièces au Cr/Mo, un tel pédalier bien entretenu vous fera facilement la saison.

Quand on parle des 3 pièces au Cr/Mo, on pense immédiatement au légendaire Redline. Il équipe maintenant bon nombre de pilotes d'usine. Mais son prix (environ 2 300 F aux USA) est « pro » lui aussi. Dans le même style, Profile propose un produit aux caractéristiques sensiblement identiques mais coûtant quand même 1 000 F de moins.

Mieux que tout un baratin laborieux, un tableau des principales productions actuelles, les plus cotées en BMX, vous guidera pour le choix d'un bon pédalier.

Combien coûtent ces merveilles ? Difficile d'annoncer des chiffres. En fonction des fluctuations monétaires et des modes de distribution en France, les tarifs varient très souvent.

Le mieux est de vous inspirer des annonces qui paraissent dans la revue et de faire votre choix en comparant avec votre revendeur local. Encore une fois, méfiez-vous des imitations chinoises. A Taiwan, on ne prend pas de gants pour marquer Redline sur une potence !

Et souvenez-vous toujours que la qualité se paie et qu'il est préférable de monter d'emblée un article de bonne fabrication. Quels sont les pédaliers qui équipent les dernières productions ?

Kuwahara « Lazer Lite » : Kuwahara 3 pièces Cr/Mo ;

GT pro : Takagi monobloc Cr/Mo, 175 mm ;

Diamond Rack Silver Streak : Sugino Mono Cr/Mo, 175 mm ;

Mongoose Pro-Class : Mongoose Mono Cr/Mo, 180 mm ;

Redline 600 A : Sugino GT 3 pièces alu, 175 mm ;

Un dernier détail. Les manivelles sont filetées à droite pour la manivelle droite, à gauche pour la manivelle gauche.

Les filetages reçoivent des pédales d'un axe

Age du coureur	Longueur manivelles	Type de pédalier
6 ans et moins	155 mm ou moins	3 pièces alu
7 à 10 ans	160 à 165 mm	3 pièces alu
10 à 13 ans	170 mm	3 pièces alu
13 à 16 ans	175 mm	3 pièces alu
		ou monobloc
16 ans et plus	175 à 185 mm	Monobloc Cr/Mo
	en fonction de la	ou 3 pièces Cr/Mo
	longueur des jambes	

En ce qui concerne Sugino, cette marque fournit des couronnes qui se montent directement sur le pédalier 1 pièce.

Le spider, étoile qui se monte sur les pédaliers monobloc, convient aussi bien pour un Sugino que pour un Takagi. En revanche, il faudra prendre soin de choisir la couronne qui correspond au spider.

Le tableau ci-dessus permet de constater que notre chère marque T.A. est capable d'assurer tous les problèmes que se posera un coureur, que ce soit pour le cross comme pour le trial, avec son choix exceptionnel de manivelles et de couronnes.

de diamètre 1/2 pouce, soit 12,7 mm, pour les pédaliers monobloc, et 9/16 de pouce, soit 14,28 mm, pour les pédaliers 3 pièces alu ou Cr/Mo.

En France, les axes de pédales sont de 14 mm pour un pas de 1,25 mm. Il est ainsi possible de monter des pédales françaises sur un pédalier japonais ou américain, mais pas le contraire. De toute façon, ce n'est pas particulièrement conseillé, sauf pour un dépannage de fortune.

En conclusion, le tableau ci-dessous vous aidera pour un choix raisonnable. Le reste n'est plus qu'une question de monnaie.

Type du pédalier	Poids	Longueur des manivelles	Nombre de dents des couronnes	Couleur
SHIMANO 600 EX	560 g	170 mm	39 à 46	Rouge, bleu, or
SHIMANO Dura Ace	460 g	160 à 175 mm	39 à 46	Rouge, bleu, or, arg.
SUGINO Maxi Cross	610 g	170 mm	39 à 48	Rouge, bleu, or,
SUNTOUR VX	460 g	150, 170, 175	39 à 48	Rouge, bleu, or, arg.
TAKAGI Tourney	470 g	170 mm	39 à 46	Rouge, bleu, or
TAKAGI Ultra Dyno	630 g	170 mm	39 à 46	Rouge, bleu, or
T.A.	640 g	De 2,5 en 2,5 de 150 à 180 mm	26 à 52	Chrome
REDLINE Flight Cranks	600 g	170, 175, 180, 185	40 à 45	Chrome
PROFILE Cranks		165, 170, 175, 177, 180, 185, 190, 195	40 à 45	Chrome
SUGINO 1 pièce acier	880, 1100 g	165 et 178	39 à 44	Chrome
SUGINO 1 pièce Cr/Mo	900 g	175	39 à 44	Chrome
TAKAGI 1 pièce Cr/Mo	860 g	175 et 180	39 à 46	Chrome

LES MONGOOSE ARRIVENT EN FRANCE

Liste des Agents agréés établie au 6 Avril 1983.

- 01 **BOURG EN BRESSE** - M. BOUCHOUX - 45, rue Samaritaine
BOURG EN BRESSE - ETS GARRY - 69, rue Charles Robin
ST GENIS POUILLY - JACK MOTOS - Z.A. de la Faucille
- 02 **HIRSON** - M. PRISSETTE - 71, rue de Vervins
LE NOUVION EN THIERACHE - BREILLAT - 27, rue Ernest Lavisse
ST QUENTIN - DEPLET - 40, rue G. Pompidou
ST QUENTIN - PICARDIE 2 ROUES - 12, rue Labbeyde Pompieres
- 03 **MONTLUÇON** - M. BERGER - 86, Bd. de Courtais
VICHY - ETS MARCHAND - 13/15 Allée Mesdames
- 04 **DIGNE** - M. RAYNAUD - Place des Taminets
MANOSQUE - M. BACHELAS - 24 Bd. de la Plaine
SISTERON - M. MEGY - 2, Av. de la Libération
- 05 **GAP** - M. FABRE - 3, rue Villars
- 06 **ANTIBES** - M. CHENU - 14 Bd. Dugommier
GRASSE - M. TARDI - 2, Place César Ossola
MENTON - M. JOLY - 5, Av. de Sospel
MOUANS SARTOUX - CYCLES DE GABRES - 20, rue M. Journet
NICE - CASTELLAN - 1, rue Barla
NICE - STE NISSA MOTOR - 36, rue Lamartine
PRINCIPAUTE DE MONACO - AUTO MOTO GARAGE - M. TABBA-CHIERI - 7, rue de la Colle
- 07 **AUBENAS** - ETS BONNETON - 15, Bd. Jean Mathon
- 08 **CHARLEVILLE** - M. TYKOCZINSKI - 23, Av. Jean Jaurès
SEDAN - M. GRELARDON - 2, rue de Metz
- 10 **ROMILLY SUR SEINE** - M. BOUNNAT - 17, rue G. Boivin
SAINT SAVINE - M. LEMONIER - 102, Av. Galliéri
TROYES - M. BORDIER - 42, rue J. Deschainets
TROYES - STE SIMON - 154, Av. du Gal Leclerc
- 11 **CARCASSONNE** - CASTEX MOTOCYCLES - 30, rue Minervoise
- 12 **RODEZ** - ROUEGUE CYCLES - 22, Route d'Espalion
VILLEFRANCHE DE ROUEGUE - M. GARES - 8, Arcades Reynes
- 13 **AIX EN PROVENCE** - M. FERRARIS - 8, Place Jeanne d'Arc
AIX EN PROVENCE - M. PORTA - 3, Cours Sextius
ARLES - M. DURAND - 31, Bd. G. Clémenceau
ARLES - M. FLAHAUT - 22, rue Verrerie
ISTRES - M. MASSIN - 1, rue du Tivoli
MARSEILLE - M. LEVY - 81, rue de la Libération
MARTIGUES - CYCLE MARINO - 8, Av. Kennedy
MARTIGUES - PROVENCE MOTO VERTE - Z.I. Martigues Sud
MIRAMAS - M. BERGER - 5, Place Jean Jaurès
ROGNONAS - M. CAMUSSO - Route d'Avignon
SALON DE PROVENCE - M. POURRIERE - 3, Allées de Craponne
- 15 **AURILLAC** - M. POUGET - 11, Av. Gambetta
- 17 **ROYAN** - M. DESFORGES - 37, Cours de l'Europe
SAINT PIERRE D'OLEREON - OLERON CYCLES - Route Nationale 734
- 21 **BEAUNE** - ETS TILLOT R. - 48, Place de la Madeleine
DIJON - ROUSSEAU-PETIT - 3, Place Notre Dame
DIJON - ETS TILLOT - 11, Av. Jean Jaurès
- 22 **DINAN** - M. PRODHOMME - 42, Rue de Brest
- 24 **BERGERAC** - M. FRAYRET - Place Doublet
MAREUIL - M. DUTEIL - Place du Marché
PERIGUEUX - ETS BRIZON - 4, Cours Fénélon
- 25 **BESANÇON** - MOTO MIELLIN - 39 bis, Bd. Léon Blum
PONTARLIER - M. FAVROT - 42, rue de Salins
PONTARLIER - M. PERNET - 23, rue de la République
- 26 **ROMANS** - ETS MAZOUYER - LE VENDOME - Place Jean Jaurès
TAIN L'HERMITAGE - ETS GIRAUD - 77, Av. Jean Jaurès
- 29 **BREST** - M. LENNEZ - 10-12, Place M. GILLET
LANDIVISIAU - M. PERON - 1, rue du Général Mangin
PONT L'ABBE - M. LE LOCH - 28, Place de la République
QUIMPER - M. LENNEZ - 13, rue A. Briand
QUIMPERLE - M. MOREAC - 10, rue Leuriau
- 30 **ALES** - ETS COIN - 22, Av. du Général de Gaulle
BAGNOLS SUR CEZE - M. GUGLIELMI - Route d'Avignon
NIMES - M. TENDIL - 6, Bd. Amiral Courbet
UZES - M. PAYAN - Av. du Général Vincent
- 31 **TOULOUSE** - ETS TOURNIER - 11 rue Bayard
- 33 **BORDEAUX** - ROQUES et Fils - 19, Allées de Tourny
SAINT MEDARD EN JALLES - M. BAILLARGUES - 54, Av. Montaigne
TALENTE - SODIMO - 189-190, Cours Gambetta
- 34 **AGDE** - TOMASPORT - 12, rue Richelieu
MONTPELLIER - CYCLOMOTOSPORT - 30, Av. de Toulouse
MONTPELLIER - ETS GAUCHE - 10, rue du Grd Saint Jean
- 35 **RENNES** - ETS COTIN - 29, rue de Vern
RENNES - M. GUEDARD - 13, Bd. de Beaumont
SAINT MALO - M. BLONDELLE - 22, Bd. du Talard
- 38 **BEAUREPAIRE** - PEROUZE - 14, Av. Jean Jaurès
GRENOBLE - GAUDUEL - 10-12, rue Le sdiguères
GRENOBLE - MENDUNI ALDO - 3, Place de la Bastille
ROUSSILLON - ETS DEPASSIOT ET BERARD - 72, Av. Gabriel Péri
SAINT MARCELLIN - GIMA 2 - RN 92 - CHATTE
- 39 **LES ROUSSES** - M. VIULLERMOZ - Cycles - LA CURE
SAINT CLAUDE - M. BONDIER - 61, rue du Collège
- 40 **DAX** - ETS VILATON ET LESCLAUX - 29 et 31, Av. Vincent de Paul
MONT DE MARSAN - M. DUCOURNAU - 465, Av. du Maréchal Juin
- 42 **ROANNE** - MOBY SPORTS RN 7 LES BUTTES - MABLY
SAINT ETIENNE - ETS THOLLOT - 31, rue Charles de Gaulle
- 45 **MONTARGIS** - M. KRAJKA - 57, Av. Général de Gaulle
ORLEANS - M. CASSEGRAIN - 57, Av. Dauphine
TIGY - M. CHARTIER - Cycles - VIENNE EN VAL
- 46 **CAHORS** - STE DE FAIT COMBES - 117, Bd. Gambetta
- 47 **AGEN** - CASTEX ET FILS - 116, Bd. de la République
FUMEL - M. MALO - 81, Av. Emile Zola
VILLENEUVE SUR LOT - MAISON - 2, Pl. du 4 Septembre
- 51 **CHALONS SUR MARNE** - M. COUVENT - 1, rue des Martyrs
REIMS - M. BOULANGER - 5, Bd. Lundy
- 52 **LANGRES** - M. EYMANN - 67, rue Diderot
- 53 **LAVAL** - ETS LEMOINE - 97, Bd. Félix Grat
- 54 **NANCY** - MICHENON - 91, rue des 4 Eglises
PONT A MOUSSON - M. MORNET - Av. de l'Europe
- 55 **BAR LE DUC** - M. MOULUN - 11, rue Bar La Ville
COMMERCY - M. SACHY - 17, rue R. Poincaré
- 56 **LORIENT** - LEFUR - 37, rue de Belgique
VANNES - ETS LE PLAIN - 47, Bd. de la Paix
- 57 **HOMBOURG** - CYCLES LUCCHESI-PALI - 37, rue de Metz
METZ - MOTO MARCONI - 46, Route de Thionville
METZ - CAMPA SPORT - 24, rue Clovis
SAINT AVOLD - M. REINERT - 5, rue Mangin
SARREBOURG - MOTOSPORT - 33, Av. Poincaré
SARREBOURG - M. WITMANN - 9, rue Gambetta
- 58 **NEVERS** - M. BELAIR - 29, rue de la Préfecture
NEVERS - M. LAUF - 2, Quai de Mantoue
- 59 **ROUBAIX** - M. TRIUX - 3, rue du Général Sarraill
TOURCOING - STE ENGELS - 36-38, rue de la Cloche
TOURCOING - MM. FLIPO-PIETERS - 49, rue de Tournai
VALENCIENNES - M. BLANCKAERT - 76-78 rue de Famars
- 60 **COMPIEGNE** - M. COQUEREL - 7, rue H. Bottier
COMPIEGNE - M. DELVAL - 50, rue de Paris
COMPIEGNE - M. PLANCKAERT - 4, rue de Clermont
CREIL - M. PETIT - 27, rue de la République
LIANCOURT - M. LEMAIRE - Rue Michelet J.
- 62 **ARRAS** - ETS RINGO - 74, rue St Aubert
AVION - M. VERDEZ - 3, rue Pierre Sémard
BETHUNE - M. DURIEUX - Place St Eloi
CALAIS - CYCLES BERNARD - 53, Bd. Gambetta
- 63 **CLERMONT FERRAND** - ETS MAZEYRAT - 3, Bd. Gergovia
- 64 **BAYONNE** - M. ETCHEVERLEPO - 3, Quai Jaureguiberry
BIARRITZ - M. CAPDEBOSCO - 16, Av. Jaulery
OLORON STE MARIE - ETS MAINHAGU - 10, rue Palassou
- 65 **TARBES** - M. LAHORGUE - 19, rue du Reg. de Bigorre
- 66 **PERPIGNAN** - ETS CASTELL ET Fils - 8, Av. Julien Panchot
PRADES - M. LLECH - 114, Route Nationale
- 67 **HAGUENAU** - KENNEL - 5, Route de Woerth
ILLKIRCH GRAFFENSTADEN - ETS HUBERT - 132, Route de Lyon
MUTZIG - M. SCHELL J. - 10, Av. du Général de Gaulle
OBERNAI - M. HEILMANN - 4, rue Général Leclerc
- 68 **ALKIRCH** - M. THEUBET - 5, rue de France
COLMAR - CYCLES JOST - 20-22, rue Ed. Richard
COLMAR - CYCLES MEYER - 7, rue Kléber - 6, rue PT Rouge
MULHOUSE - M. TSCHUMPERLIN ET CIE - 75, rue Franklin
- 69 **LYON** - ETS FRANÇOIS - 139, Av. de Saxe
OULLINS - M. COLLIER - 154, Grande Rue
ST GENIS LAVAL - M. BOMBRUN - 79, Av. Georges Clémenceau
- 70 **LURE** - M. SCALVINONI - 23, rue des Gleux
- 71 **CHALON SUR SAONE** - ETS TILLOT - 40, Av. de Paris
MONTCEAU LES MINES - M. LAFORET - 12, Av. des Alouettes
- 72 **LE MANS** - METAYER LOISIRS - 73, Av. Jean Jaurès
LE MANS - TOUMOTOCYCL - 3 bis et 4, Place Washington
- 73 **ALBENS** - MOTOS VELOS EQUIPEMENT - Cycles
CHAMBERY - M. BROUARD - 28, Av. de Turin
- 74 **ANNECY** - ETS DESBIOLLES ET RIGOBERT - 6, Av. d'Alery
ANNEMASSE - M. BACHELARD - 23, rue du Parc
CHAMONIX - LE GRAND BI - 240, Av. du Bouchet
SALLANCHES - MOGE SPORTS - rue de la République
THONON LES BAINS - M. JOUVE - 2, Av. des Vallées
THONON LES BAINS - ETS RIOTTON ET FILS - 21, Av. Jules Ferry
- 75 **PARIS** - S.A. PIEL - 47, Av. de la Grande Armée - 75016
- 76 **DIEPPE** - M. VOLET - 62, Grande Rue
ELBEUF - M. DEKENS - 63, rue du Neubourg
ELBEUF - M. VAUDEVIRE - 81, rue de la République
LE GRAND QUEVILLY - M. CALENGE - 227, rue de la République
YVETOT - M. LEFEBVRE - Rue Lormier
- 77 **LA FERTE GAUCHER** - M. SIMON - 8, rue de Verdun
MEAUX - STE CYCLES RICHARD - 8, Cours Raoult
PONTAULT COMBAULT - VEIA - 6, Av. du Général de Gaulle
VAUX LE PENIL - L'AMI DES SPORTIFS - Centre Commercial des Moustiers
- 78 **CHATOU** - CYCLES BODENAN - 24, Av. Foch
LES CLAYES SOUS BOIS - M. MONTAUTO - 14, Av. du Bois
CONFLANS STE HONORINE - ETS PORRETA - 8, rue Pasteur
LE PECQ - M. ANGUY - 2, rue du Président Wilson
LA QUEUE EN YVELINES - MOTOS MM. LALOÏ et MICHNOVSKI - 18, Route Nationale
SAINT CYR - M. CHARPENTIER - 45, rue Pierre Curie
VERNEUIL - M. LEGRAND - 6, rue de la Pierre
VERSAILLES - M. REISSE - 43, rue Carnot
- 79 **NIORT** - M. PIET - 31, rue Alsace Lorraine
- 80 **ALBERT** - M. LEMAIRE - 6, rue Hippolyte Devaux
AMIENS - ETS HERLIN - COMPTOIR REGIONAL 2 ROUES - Place du Marché
AMIENS - M. TROGNEUX - 5, Place René Goblet
- 81 **CASTRES** - M. TABARLY - 38-40, Place Soult
- 82 **MONTAUBAN** - ETS DENAYROLLES ET FILS - 878, Av. Jean Moulin
- 83 **DRAGUIGNAN** - M. MONTI - 33, Bd. Jean Pierre
DRAGUIGNAN - M. ROUX - 32, Bd. Jean Jaurès
LA LONDE - MM. GIRAUD - 28, Av. Général de Gaulle
TOULON - ETS AUDRAT - 5, Av. du 15^e Corps
TOULON - TOULON MOTOCYCLES - 3, rue François Cuzin
- 84 **APT** - M. BOURRIQUX - 17, Quai du Général Leclerc
CARPENTRAS - M. BLANC - 17, Bd. du Nord
CAVAILLON - M. GAUTHIER - 131, Cours Gambetta
VALREAS - M. ARNAUD - Route de Nyons
- 87 **LIMOGES** - M. BERGER - 44, Av. Garibaldi
- 88 **EPINAL** - MOTORCYCLES CENTER - 57, rue de Nancy
REMIREMONT - CHATTON MOTORCYCLES - 16, Place Jules Meline
- 89 **AUXERRE** - M. BAILLARD - Rue du Temple
- 90 **BELFORT** - René BELLE et Fils - 85, Av. Jean Jaurès
BELFORT - M. FALLOT - 66, Av. Jean Moulin
- 91 **ARPAJON** - STE DAVILENE - 116, Grande Rue
BRUNOY - VAL D'HYERRES MOTOS - 21, rue Montmardel
DRAVEIL - MOBY DRAVEIL - 194, Av. Henri Barbusse
ETAMPES - ETS CORDIER - 3 bis, rue Neuve St Gilles
ORSAY - MOTOBECANE JACKY - 24, Av. de Montjay MONDETOUT
PALAISEAU - MOTOBECANE PALAISEAU - 4, Av. des Allées
RIS ORANGIS - MOTOBECANE ALDO - 53, Av. de la Libération
- 92 **COURBEVOIE** - ETS GRANET - 49, rue de Bezons
MALAKOFF - CYCLES FORLINI - 172, Av. Pierre Brossolette
VANVES - M. MASSICOT - 40, Av. de la Paix
- 93 **AUBERVILLIERS** - STE MORBELLO - 21, Bd. Edouard Vaillant
AULNAY - AULNAY MOTOS - 17, rue de Bondy
NEUILLY PLAISANCE - M. BUSTAMANTES - 3, Bd. Galliéri
SAINT DENIS - MOBY SHOP 93 - 92 bis, rue Péri
LE RAINCY - MM. BRUNETEAU FRERES - 7, Allée Clémencet
VAUJOURS - DANY CYCLES - 115-117 rue de Meaux
- 94 **CHAMPIGNY** - ETS BOIRRE - 7, Av. du Général de Gaulle
IVRY - MOTO GAMBETTA - 3, Place Gambetta
SAINT MAUR - ETS OGNIER P. - 168, Bd. de Créteil
VILLENEUVE ST GEORGES - STE BESNIER - 2, rue de Paris
- 95 **BEAUCHAMP** - MOTOBECANE - 11, Av. de la Gare
PONTOISE - BEUDIN Frères - 22, rue Alexandre Prachay



Frenchies, enfourchez le favori des Yankees.

La Californie a encore frappé en inventant le vélocross ! C'est la folie complète là-bas. Et maintenant, ça déferle sur la France. Né en Californie, Mongoose® est la marque américaine de vélocross la plus célèbre et la plus avancée techniquement.

Ce sont des vélos conçus pour la compétition, dont toutes les pièces ont été étudiées, testées, éprouvées pour leur solidité

et leurs performances sur tous les terrains. D'ailleurs, c'est dans l'équipe Mongoose® qu'on trouve les meilleurs "pilotes" américains. Et "pilote", est bien le mot, parce que ces engins-là sont vraiment faits pour voler.

Mongoose® a choisi Motobécane pour fabriquer sous licence et distribuer ses merveilleuses bécanes volantes.



mongoose®
*The bikes built to fly.**



Licensed by BMX Products Inc. *Les bicyclettes faites pour voler.



CHAMPIONNAT D



1. Pas ridicule, la catégorie 25 ans et plus. Des chronos identiques aux 16 + experts.

2. 325, Frédéric Schneider, révélation 83, l'épouvantail des 9 ans juniors.

3. Les 10 ans à l'attaque dans le bois. Carl Catel (61) assure sa position sur une piste rendue glissante après l'averse.

4. USA, non, France. Un tir groupé de Motobec. Le petit Imbert cherche le passage.

5. N'ont-ils pas fière allure, nos experts 13 ans ? De gauche à droite : 16 Laronze, caché Mutin, 50 Pucel, 59 Jeannin, 5 Kastler, caché Eric Gassin qui remportera cette première manche en Provence.



DE FRANCE A APT



LES DÉS SONT JETÉS!

Depuis des mois, on attendait cette première épreuve du championnat de France de bicrossing 83. Pendant les longues soirées d'hiver, on a fait des projets, imaginé ce début de saison 1983, supputé les nouvelles valeurs inconnues de la saison passée. A quoi ressembleront les nouveaux arrivants ? D'où viendront-ils ? Quel sera leur matériel, leur niveau ? Autant de questions ressassées avec une angoisse grandissante au fur et à mesure que la date fatidique du 3 avril approchait. Et, comme il est bien difficile d'arrêter le temps, le jour de Pâques est arrivé. Alléluia ! Hosana !

Ils n'étaient pas tous là, et c'est bien dommage. L'absence la plus remarquée fut celle d'Olivier Munch, qui sera probablement absent pour les prochaines épreuves de championnat. Motif : les examens. Tant pis, Olivier, on fera sans toi. Mais il est certain que beaucoup de spectateurs ont cherché la plaque n° 1 en ce dimanche de Pâques.

L'AFB compte une centaine de clubs et 35 seulement ont fait le déplacement. A 10 h 30, le contrôle des licences était terminé et l'on dénombrait 413 coureurs présents. Combien auraient-ils été si les clubs avaient fait un peu plus d'efforts ? Bah ! qu'importe ! cette compétition fut une réussite et son succès récompense les efforts soutenus des deux locomotives du Bicross club aptésien, j'ai nommé MM. Gassin et Guillen, des « bicross-philés » des premiers jours.

Le seul point noir est venu du ciel qui, justement, est passé au noir au moment précis où la fête battait son plein. Au cours de la deuxième manche de qualification, une averse est venue tout gâcher, transformant en quelques instants la piste en patinoire.

De la paille sur le circuit et un soleil revenu ont

remis les choses au point et la compétition a pu reprendre son cours normalement.

En piste

La piste : Remodelée par les soins des deux personnes déjà citées, aidées dans leur tâche par les bénévoles locaux, la piste d'Apt a plu à tous les coureurs, hormis peut-être la dernière bosse du style « pain de sucre », délicate à négocier. Il y a eu des chutes, certainement, mais pas plus que sur un autre circuit. Il y a toujours des chutes en compétition. Faut-il en rendre responsable la piste ou bien les erreurs de pilotage ? Les deux sans doute, et cela fait aussi partie de la course.

Départ derrière une traditionnelle grille de départ (un peu juste du point de vue de la hauteur, surtout pour les cruisers). En revanche, le système de déverrouillage est excellent. La première ligne droite est jalonnée par une classique bosse simple

très bien étudiée. Courbe à gauche délicatement relevée pour un angle de 90°. Pif, paf, légèrement en descente et à nouveau courbe à gauche qui jette déjà les coureurs sur une table dont l'ami Chevalier se souviendra longtemps du revêtement. Grande courbe à droite puis à gauche. Accélération maximum. Virage relevé à gauche, table à nouveau. Les deux bosses qui suivent précèdent immédiatement un virage fermé et très délicat à négocier. A partir de ce moment, l'arrivée est en vue. Il ne reste plus que la fameuse dernière bosse avant la banderole et c'est la joie pour certains, la déception et parfois les pleurs pour d'autres. Une belle piste très bien pensée dont les 250 mètres seront avalés en 31 secondes par les plus rapides.

Les courses : Il y avait 250 courses programmées pour un après-midi de compétition ! Il est facile d'imaginer le travail en prégrille pour une telle fréquence de départs. Environ une course à la minute...

Dans le parc coureurs, c'est 28 catégories de coureurs qui piaffent d'impatience, 12 en juniors, 10 en experts, 5 en filles et une en cruiser.

Nous n'allons pas faire le détail de toute la compétition, la revue serait insuffisante pour vous faire revivre ces moments d'émotion inoubliables que nous avons partagés là-bas.

Reprenons les finales de chaque catégorie ; et beaucoup de noms que vous lirez seront ceux de nos représentants aux prochains championnats d'Europe puisque la sélection se fera en fonction du championnat 82 mais aussi de cette première épreuve 83.

Les courses démarrent à 11 h. Nous commençons par une catégorie toute nouvelle en France : la catégorie cruisers qui s'adresse à des pilotes de 16 ans et plus. Ils seront six à innover... et à nous donner de grands frissons... Dès le départ, la lutte s'engage entre les deux frères Ferré, Jean-Luc et Philippe (un petit nouveau dans le monde du bicrossing) et Jean-François Lalli, sans compter Edouard Cordier... Finalement, c'est Jean-Luc Ferré qui l'emporte devant son frère Philippe, et Jean-François Lalli se classe 3^e à l'issue des trois manches.

Les juniors arrivent

Viennent ensuite les catégories juniors.

6 ans : 14 engagés au départ. Attention, les poussins arrivent. Et on se bat sérieusement. Il n'est plus question de s'amuser ! Après une lutte acharnée, Llya Goronescoul se classe 1^{er} devant Julien Lalli, de la vallée de la Bruche. Stéphane Métivier finit 3^e. Trois noms à retenir tout au long de ce championnat de France. Mais... attention aux autres, tels Sébastien Sarron, Fabien Barben-son ou Benoît Bellang, des valeurs qui montent !

7 ans : 9 engagés. Comme d'habitude, Benoît Villet remporte la 1^{re} place. Grenoble nous habitue aux victoires ou seraient-ce les stages à Gruissan qui forment les futurs champions ?... Cédric Clément, de Cavaillon, se classe second, suivi par Yann Dumas, de Cavaillon également.

8 ans : Et c'est toujours la famille Clément, de Cavaillon, qui fait parler d'elle, en la personne de Jérôme. Un véritable avion... Et ce n'est que le début. Gérard Couffignal, d'Auvergne, et Eddy Rimasson, de l'Armor bicross club, terminent respectivement en 2^e et 3^e place.

9 ans : 22 engagés ! Frédéric Schneider, qui s'était classé 1^{er} lors de toutes les manches qualificatives, continuera sur sa lancée et l'emportera en finale devant son collègue arlésien. Jérôme Gackel, de la vallée de la Bruche, se classera 3^e. Quelques autres noms à retenir : Muzzasi, de Cavaillon, le Givordin Martire Cyril, et Olivier Benjamin, qui ont fait de beaux parcours lors des qualificatives mais qui se sont fait éliminer lors des 1/2 finales.

10 ans : 28 engagés au départ. Le rythme s'accroît, les chutes aussi. Tant pis, on se relève et on continue ! Laurent Villet, de Grenoble, termine trois fois 1^{er} lors des qualificatives. David Huss de la vallée de la Bruche, fait de même. On s'attendait donc à une lutte serrée en finale, mais c'est le surprenant Jean-René Garnier qui leur passe devant et emporte la victoire. David Redois, de Machecoul, se classe 4^e.

11 ans : 33 pilotes. Ça se complique ! Il va falloir faire des quarts de finale, puis des demi-finales et enfin une finale. Il faut vraiment se battre. Et c'est ce qu'ils feront tous avec beaucoup de courage, malgré le froid, parfois la pluie et aussi une erreur de classement... On a dû recourir un quart de finale, ce qui fut fatal à Patrick Arputzo qui termina 6^e au lieu de 4^e la première fois et qui ne put ainsi participer à la finale. (On lui a d'ailleurs remis une très belle coupe pour ce mauvais coup bien involontaire.)

Olivier Clérici, qui avait remporté toutes les manches qualificatives, le quart de finale et la demi-finale, remporte la victoire devant le Biterrois Xavier Robléda et Olivier Malaparte, de Lunel.

12 ans : 52 engagés dans cette catégorie... Il devient vraiment dur de se faire une place en finale ou même d'aller jusqu'aux demi-finales. Seuls les vraiment bons (ou particulièrement chanceux...) y parviennent. Et nous retrouvons Philippe Ayassa, d'Apt, en 1^{re} place. Patrick Roman, d'Arles, et Franck Roman, de Cavaillon, se classeront respec-

tivement 2^e et 3^e devant Jérôme Povéda, d'Arles, qui avait également fait une très belle performance (trois fois 1^{er} lors des manches qualificatives, 1^{er} également en 1/4 de finale et 4^e lors de la demi-finale).

13 ans : 53 engagés. Trois pilotes pour un logique tiercé. Rodriguez, Bertolotto et Benmouhar, et finalement c'est encore un inconnu, Laurent Roux, un Auvergnat, qui s'imposera devant le Marseillais Bertolotto et un récidiviste, François Pernot, spécialiste des départs canons. Parmi les demi-finalistes, on retrouve des noms qui auraient aussi pu se retrouver en finale. N'est-ce pas les Testud, Bello ou Fetuciari ?

14 ans : 54 engagés dans cette catégorie, aussi les places on été chères. La première revient à Luc Martinez : encore un Marseillais qui court dans une tenue jaune et rouge, celle du Scorpion. Luc n'en restera pas là. Il est à considérer comme un des meilleurs de la catégorie 14 ans. Il nous l'a prouvé lorsqu'il fut aux prises avec des experts dans les courses nationales. Tous les autres sont des nouveaux venus sur la scène sportive. Le Givordin François Grangier aurait-il un rapport avec un certain Pierre Grangier ? Si c'est le cas, nous avons sûrement déniché une nouvelle famille de champions...

15 ans : 18 engagés. Toujours de plus en plus vite et encore de nouveaux noms sur le podium, hormis Luc-Jean Payot, de Romans, qui s'adjugera la troisième place au guidon de son Vitus. Le licencié d'Altkirch Oliver Roulet a mis tout le monde d'accord et s'adjuge une première victoire sur le sol venaisien tout à fait méritée. On retrouve trois Givordins dans cette finale, mais aussi beaucoup d'autres finalistes dans les autres catégories. Quand on connaît l'efficacité des responsables du club et particulièrement celle de son président Barbut, il n'y a pas à s'étonner...

16 ans : 20 engagés. Très belle course pour Stéphane Colley qui l'emporte brillamment. Mais en Apt, il s'est servi de ses deux roues ! Très bonne recrue pour le team Motobécane que ce « joyeux luron ». Philippe Mathis, l'Alsacien, a surpris tout le monde avec sa deuxième place car c'était un nom encore inconnu à ce jour. La troisième place revient à Philippe Ferré, déjà cité. Comme on a vu Philippe rouler avec les cruisers auparavant, on peut en déduire que tous ces juniors roulent aussi vite que les experts et d'ailleurs, le chrono le confirme. William Maringer, sans ses deux chutes en qualification, aurait certainement eu son mot à dire en finale. Tant pis, ce sera pour la prochaine fois !

Avec 17 engagés au départ, il a fallu faire une finale pour les 25 ans et plus, une catégorie qui se porte de mieux en mieux et, ô surprise, roule dans les mêmes temps que les 16-24 experts.

Parmi ces « cadors », Serge Loué, de Manosque, sans contestation possible, entraînant dans son sillage le sympathique Walilko, officiel Motobécane, et le non moins sympathique Cordier, surpris par la vitesse avec laquelle s'est déroulée cette course.

On comptait parmi ces finalistes un certain Didier Piotrowski, dont vous avez déjà vu le nom au bas de certains articles de votre revue préférée. Didier manie presque aussi bien le guidon que le porte-

plume. Il est certain qu'avec une visière un peu plus aérodynamique, il aurait grignoté une petite place...

L'arrivée des experts

Les experts

Evidemment, peu d'engagés dans cette catégorie experts car, fin 82, l'AFB n'en comptait que 69. Certains ont même déclaré forfait en Apt. Ce fut principalement le cas d'Olivier Munsch. La seule catégorie où l'on a dû sortir 2 coureurs pour une finale fut celle des 16 ans, avec 10 engagés au départ.

Le championnat 1983 serait donc monotone si les courses n'étaient pas si disputées. Tous les pilotes engagés monteront tôt ou tard sur le podium au cours de la saison.

L'ambiance entre concurrents est bonne. On a même eu l'impression que l'on se faisait un peu trop de politesses sur la piste, n'est-ce pas les 13 ans ?

Les coureurs engagés sont bien sûr connus du public et des copains juniors et avant chaque compétition, on engage des paris.

Le niveau est excellent mais dans certaines courses nationales, beaucoup de juniors ont fait mieux que les experts.

Alors, déduisons qu'il faudra attendre l'an prochain pour retrouver des courses qualificatives avec la venue d'une ribambelle de nouveaux.

Les deux pilotes non qualifiés en 16 ans sont Laboureau et Guionnet, mais rien n'est joué. Attendons Vandoucourt.

Les filles

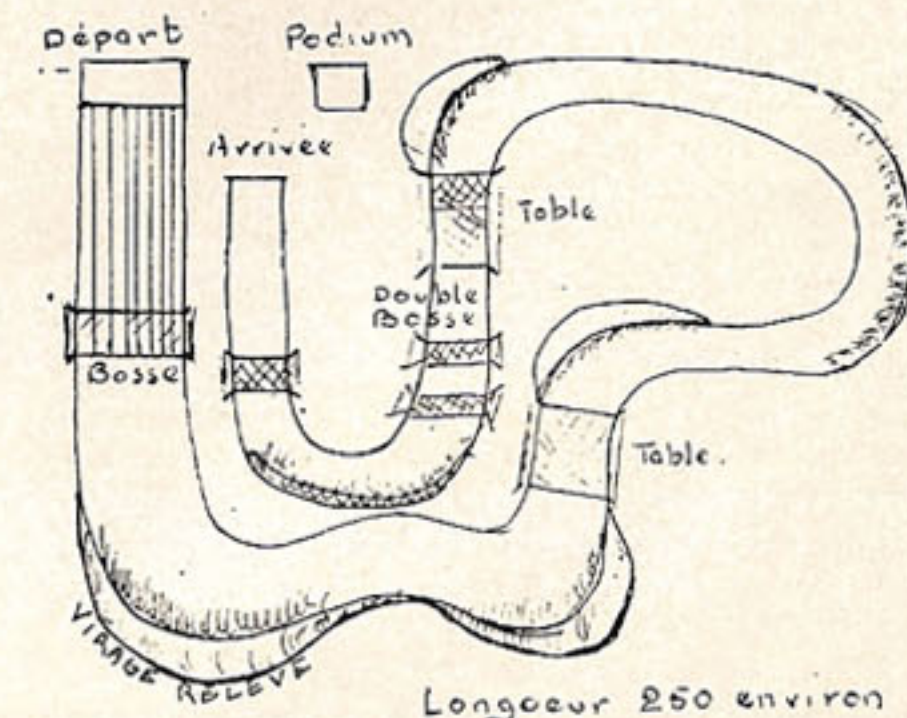
C'est bien sympa de dénombrer 24 filles parmi les engagés de ce championnat. Maintenant qu'elles roulent indépendamment des garçons, il semble qu'elles soient plus motivées et il faut maintenant espérer qu'elles deviennent de plus en plus nombreuses. Le niveau est correct, là aussi.

Céline Herrmann remporte la coupe des 8-9 ans. Rien d'exceptionnel à cela, direz-vous ? Peut-être un peu, si, quand on sait que le frère et le père courent également.

Mme Herrmann n'a pas encore contracté de licence. Qui s'occuperait de l'assistance ?

Tout comme les experts, ces filles sont toutes sélectionnées pour le championnat d'Europe.

Valérie Huber en tête, il est fort probable qu'elles nous offriront quelques « Marseillaises » à Birmingham et à Dijon.



RESULTATS : APT

Catégorie cruiser :

1. Ferré Jean-Luc (Ile-de-France) ; 2. Ferré Philippe (Ile-de-France) ; 3. Lalli Jean-François (Vallée de la Bruche) ; 4. Pécoul Hervé (Apt) ; 5. Cordier Edouard (Acigné) ; 6. Lamouret Patrick (Meaux) ; 7. Walilko Jean-Claude (Auvergne).

Catégorie 6 ans juniors :

1. Goronéscol Llya (Lunel) ; 2. Lalli Julien (Vallée de la Bruche) ; 3. Métivier Stéphane (Cavaillon) ; 4. Sarron Sébastien (Auvergne) ; 5. Barbenon Fabien (Cavaillon) ; 6. Bellang Benoît (Beaune) ; 7. Lavigne Damien (Auvergne) ; 8. Prunel Fabrice (Mours).

Catégorie 7 ans juniors :

1. Villet Benoît (Grenoble) ; 2. Clément Cédric (Cavaillon) ; 3. Daumas Yann (Cavaillon) ; 4. Méneveux Flavien (Auvergne) ; 5. Ruiz Sébastien (Lunel) ; 6. Tavel Jérôme (Romans) ; 7. Raymond Christophe (Saint-Martin-de-la-Crau).

Catégorie 8 ans juniors :

1. Clément Jérôme (Cavaillon) ; 2. Couffignal Géraud (Auvergne) ; 3. Rimasson Eddy (Armor bicross club) ; 4. Weller Vianney (Altkirch) ; 5. Pernot Alexandre (Machecoul) ; 6. Julian Stéphane (Manosque) ; 7. Paccard Stéphane (Prom'obi) ; 8. Michamble Sébastien (Bourgogne).

Catégorie 9 ans juniors :

1. Schneider Frédéric (Apt) ; 2. Fontaine Jérôme (Arles) ; 3. Gackel Jérôme (Vallée de la Bruche) ; 4. Fer Sébastien (Grenoble) ; 5. Bourrioux Thierry (Apt) ; 6. Olive Cyrille (Apt) ; 7. Hein William (Manosque) ; 8. Aubessou Manuel (Romans).

Catégorie 10 ans juniors :

1. Garnier Jean-René (Lunel) ; 2. Villet Laurent (Grenoble) ; 3. Huss David (Vallée de la Bruche) ; 4. Redois David (Machecoul) ; 5. Gaudin James (Givors) ; 6. Bernard Christophe (Arles) ; 7. Makowski Sébastien (Cavaillon) ; 8. Vico Thierry (Apt).

Catégorie 11 ans juniors :

1. Clerici Olivier (Apt) ; 2. Robleda Xavier (Béziers) ; 3. Malaplate Olivier (Lunel) ; 4. Guers Lionel (Grenoble) ; 5. Meunier Jean-Christophe (Altkirch) ; 6. Toussent Philippe (Norroy-lès-Pont-à-Mousson) ; 7. Carretero Michael (Apt) ; 8. Guény Laurent (Apt).

Catégorie 12 ans juniors :

1. Ayassa Philippe (Apt) ; 2. Roman Patrick (Arles) ; 3. Roman Franck (Cavaillon) ; 4. Poveda Jérôme (Arles) ; 5. Musazzi Laurent (Cavaillon) ; 6. Albertini Christophe (Yerres) ; 7. Pilat Bruno (Cavaillon) ; 8. Albertini Christophe (Yerres) ; 8. Benita Serge (Grenoble).

Catégorie 13 ans juniors :

1. Roux Laurent (Auvergne) ; 2. Bertolotto Eric (Marseille) ; 3. Pernot François (Vandocourt) ; 4. Ducau Laurent (Apt) ;

5. Chaballier Bruno (Digne) ; 6. Rodrigues Emmanuel (Givors) ; 7. Sauzé Pierre-Henri (Cavaillon) ; 8. Benmouhar Bruno (Cavaillon).

Catégorie 14 ans juniors :

1. Martinez Luc (Marseille) ; 2. Loche Philippe (Ile-de-France) ; 3. Grangier François (Givors) ; 4. Morera Christophe (Apt) ; 5. Foraison William (Givors) ; 6. Passevent Etienne (Mours) ; 7. Guerreiro Manuel (Digne) ; 8. Moyade Pierre (Saint-Martin-de-la-Crau).

Catégorie 15 ans juniors :

1. Roulet Olivier (Alsace) ; 2. Calderoni Gilles (Givors) ; 3. Payot Luc (Romans) ; 4. Cottentin Jean-Marc (Givors) ; 5. Rey Jean-Claude (Givors) ; 6. Petoud Franck (Ile-de-France) ; 7. Decarnin Hugues (Apt) ; 8. Bey Philippe (Cavaillon).

Catégorie 16 ans juniors :

1. Colley Stéphane (Luron) ; 2. Mathis Philippe (Vallée de la Bruche) ; 3. Ferré Philippe (Ile-de-France) ; 4. Juven Pascal (Mours) ; 5. Guillen Lionel (Apt) ; 6. Saudier Michel (Digne) ; 7. Courbis Hervé (Mours) ; 8. Redois Vincent (Machecoul).

Catégorie 25 ans et plus juniors :

1. Loué Serge (Manosque) ; 2. Walilko Jean-Claude (Auvergne) ; 3. Cordier Edouard (Acigné) ; 4. Herrmann Daniel (Altkirch) ; 5. Bougé Guy (Bourgogne) ; 6. Piotrowski Didier (Ile-de-France) ; 7. Couffignal (Auvergne) ; 8. Lamouret Patrick (Meaux).

Catégorie 7 ans experts :

1. Kronberger Michael (Vallée de la Bruche) ; 2. Genin Antoine (Auvergne) ; 3. Emotte Christophe (Beaune) ; 4. Michaud Michael (Chalon-s/Saône).

Catégorie 8 ans experts :

1. Plissonnier Thomas (Beaune) ; 2. Nicolas Rudy (Beaune Number One).

Catégorie 9 ans experts :

1. Valero Franck (Cavaillon) ; 2. Hinault Philippe (Beaune) ; 3. Maumier Xavier (Vandocourt) ; 4. Brondello Frédéric (Auvergne) ; 5. Walilko Yannick (Auvergne).

Catégorie 10 ans experts :

1. Schreiner Nicolas (Vandocourt) ; 2. Bellang Christophe (Beaune Number One) ; 3. Meunier Hubert (Altkirch) ; 4. Catel Carl (Ile-de-France Motobécane) ; 5. Béraud Stéphane (Auvergne) ; 6. Fournier Philippe (Beaune).

Catégorie 11 ans experts :

1. Cassan Frédéric (Apt Motobécane) ; 2. Prospero Manuel (Apt Motobécane) ; 3. Imbert Olivier (Altkirch) ; 4. Lapeyrate David (Vallée de la Bruche) ; 5. Chalat Robert (Ile-de-France Motobécane).

Catégorie 12 ans experts :

1. Perez Fabrice (Beaune Number One) ; 2. Tourniaire David (Mours Mongoose) ; 3. Grillet Sylvain (Beaune).

Catégorie 13 ans experts :

1. Gassin Eric (Apt) ; 2. Kastler David (Vallée de la Bruche Mongoose) ; 3. Jeannin Emmanuel (Chalon/Number One) ; 4. Mutin Nicolas (Beaune Number One) ; 5. Pucel Yannick (Ile-de-France Motobécane) ; 6. Laronze Fabrice (Beaune) ; 7. Roan Benoît (Rixheim).

Catégorie 14 ans experts :

1. Leleux Philippe (Mours Mongoose) ; 2. Catel Yann (Ile-de-France Motobécane) ; 3. Vico Christophe (Apt) ; 4. Berthiaud Christophe (Romans) ; 5. Gallardo Christophe (Digne Number One).

Catégorie 15 ans experts :

1. Koehler Luc (Vallée de la Bruche Mongoose) ; 2. Lebrun David (Ile-de-France Motobécane) ; 3. Delarche Christophe (Chalon Number One Skyway) ; 4. Géant Serge (Marseille Scorpion) ; 5. Citerne Denis (Auvergne) ; 6. Sireix Laurent (Rixheim).

Catégorie 16 ans experts :

1. Ferré Jean-Luc (Ile-de-France Motobécane) ; 2. Vullemot Claude (Beaune Number One) ; 3. Redois Xavier (Machecoul) ; 4. Lalli Jean-François (Vallée de la Bruche Mongoose) ; 5. Petersen Francis (Altkirch) ; 6. Nicolas Philippe (Beaune) ; 7. Hinault Gérard (Bourgogne) ; 8. Piot Philippe (Beaune Number One).

Catégorie filles 7 ans et moins :

1. Maurin Christelle (Cavaillon) ; 2. Schreiner Fanny (Vandocourt) ; 3. Legrand Erika (Ile-de-France Motobécane) ; 4. Imbert Stéphanie (Altkirch) ; 5. Cugeronne Julie (Romans).

Catégorie filles 8 et 9 ans :

1. Herrmann Céline (Altkirch) ; 2. Grillet Nadège (Beaune) ; 3. Poveda Marjorie (Arles) ; 4. Sapin Fanny (Manosque) ; 5. Poveda Sandrine (Arles) ; 6. Cugeronne Céline (Romans).

Catégorie filles 10 et 11 ans :

1. Cougelin Valérie (Norroy-lès-Pont-à-Mousson) ; 2. Maumier Muriel (Vandocourt) ; 3. Jac Corinne (Arles) ; 4. Couffignal Florence (Auvergne) ; 5. Billon-Basse Virginie (Ile-de-France).

Catégorie filles 12 et 13 ans :

1. Huber Valérie (Altkirch) ; 2. Vandrosco Nathalie (Mours) ; 3. Crenom Christelle (Bourgogne) ; 4. Varis Stella (Saint-Martin-de-la-Crau) ; 5. Citerne Sylvie (Auvergne) ; 6. Citerne Pascale (Auvergne).

Catégorie filles 14 ans et plus :

1. Vellin Nathalie (Givors) ; 2. David Valérie (Givors).

Challenge bicross Yamaha 7 ans :

1. Cédric Clément (Cavaillon), 15 points.

N.B. Les autres finalistes juniors à Apt équipés de Yamaha sont priés de signaler leur place en écrivant à ELS, 11, rue de la Forêt, 45120 Cepoy.

COURSES EN FRANCE

Cavaillon : les records tombent !

En attendant de manger du melon, on a mangé du bicross à Cavaillon. Et la récolte a été bonne. Avec l'arrivée imminente du printemps, les bicross sont sortis, telles des fleurs multicolores. Une éclosion de couleurs chatoyantes. Comme l'éphémère, ils n'ont fait que passer par là, répondant à l'invitation du soleil de Provence... Il paraît qu'il s'agissait de bicrosses, juvénile variété humaine montée sur d'étranges appareils. Des bruits avant-coureurs affolèrent quelque peu les organisateurs locaux.

« Ils sont 420 engagés », se lamentait un commissaire. Faut-il considérer ce chiffre record comme un fléau divin ? Mais que non, mon bon Monsieur ! Normal et ce n'est pas fini. Bon ! en fait, on dénombrait effectivement 363 coureurs dans les diverses catégories représentées. Beaucoup ont tenu à faire le déplacement à Cavaillon le 20 mars.

La butte de départ est haute, très haute. Depuis la grille de départ, on domine tout le complexe. Impressionnant ! On se croirait à « Magic Mountain ».

La première bosse s'avale très vite. Certains ne l'ont pas encore digérée. A partir de la catégorie 9 ans, ça décolle sérieusement. Suivent ensuite deux bosses serrées. L'angoisse des moins de 12 ans, car il faut sauter les deux bosses à la fois pour rester dans le peloton. Zone gamelle. Virage à droite, virage à gauche, table, virage à droite, triple bosse, arrivée... Il y avait beaucoup de coureurs, mais aussi beaucoup de poussière, dommage !

Les courses ont été âprement disputées. 204 courses de suspense. Le niveau est très élevé. 1983 sera un bon cru, parole de Bourguignon !

En catégorie 12 ans, on dénombrait plus de 64 engagés avant que certains se désistent au dernier moment. Il a fallu procéder aux 1^{er} de finale.

Inutile de préciser que les huit finalistes ne sont quand même pas des manchots. Dans cette catégorie, la victoire revient à Pierre Grangier, du club de Givors. Illustre inconnu jusqu'à ce jour, il nous

prouve magistralement qu'il ne faut pas oublier les outsiders dans les pronostics. Ça va faire mal et il va y avoir des surprises en cours de saison si l'on se réfère aux coups d'éclat de certains coureurs tout frais sur la scène sportive.

Dans l'attente des finales, Thierry Girard, venu en voisin, a tenu le public en haleine en exécutant des figures trialistiques sur son « Burgat ». C'était vraiment la fête du bicross à Cavaillon. Passons maintenant aux récompenses.

6 ans. 2 powder puffs aux 2 premières places, sans commentaire. 7 ans. Le petit père Villet, Benoît et Grenoblois, hop là ! c'était moi. Un mini Hutch pour un mini pro.

8 ans. On l'attendait. Le Cavaillonnais Jérôme Clément gagne devant le Beaunois Thomas Plissonnier. Son copain d'école, Rudy, sonné lors de la troisième manche de qualification, les regardera tristement en découvrant en finale.

9 ans, surprise. Un presque nouveau, Olivier Benjamin, de Marseille, s'impose devant le champion de France en titre, Philippe Hinault.

10 ans, encore une surprise. C'est l'Aptois Thierry Vico qui l'emportera devant un autre champion de France, Christophe Bellang.

11 ans : Fred Cassan, sans problème, bien encouragé, il faut le dire, par de nombreuses admiratrices plus ou moins locales.

12 ans, bravo encore à Pierre Grangier qui tape des petits garçons comme Perez ou Roman.

13 ans. Super finale : tous très bons mais mention à l'ami Eric Gassin et au Cavaillonnais Bruno Bennhouar. Encontre un nouveau.

En 14 ans, on attendait Leleux et ce fut Leleux. La mangouste avait sorti griffes et dents et ne fit aucune concession à ses adversaires.

15 ans. Ce sera Koehler ou Delarche. Ce fut Koehler jusqu'à 2 mètres de l'arrivée, jusqu'à ce que Luc perde une pédale (pas les pédales). Une fraction de seconde qui lui fut fatale. Ici encore la mangouste est redoutable et en plus des attributs déjà cités, elle possède de longues pattes. Ce fut certainement la plus belle course de la journée.

16 ans. Revanche de Claude Vuillemot sur Jean-Luc Ferré. Un coup moi, un coup toi et 27 points pour chacun. Une course passionnante mais tellement brève !

Parmi les minettes qui font de temps en temps bande à part, on remarquera la présence de Valérie Huber, super à l'aise sur ce terrain. Pour le championnat de France, les filles rouleront ensemble en open et ça promet de belles bagarres.

Enfin, chez les « vieillards », l'ami Cordier signe une nouvelle victoire, la première sur son tout nouveau Mongoose.

Merci, Cavaillonnais, pour cette magnifique journée. Il y avait du soleil, la bonne humeur, un spectacle fantastique. C'est avec plaisir que nous reviendrons chez vous.

René Nicolas



Nouveautés

new look



VELO-TRIAL LAFFITE

Le Laffite VT « new-look » reste fidèle au bleu France cher à Laffite. Les changements ne se remarquent pas au premier abord. Ils n'en sont pas moins importants et témoignent d'un souci constant d'amélioration.

Au moment même où nous procédions à la publication de notre comparatif vélo-trial (Bicross Mag n° 6) sortait un nouveau Laffite VT. C'est la version revue et corrigée du vélo-trial toulousain que nous vous présentons aujourd'hui.

Nouveau châssis

Bien que le vélo-trial Laffite conserve une robe bleue et une allure générale très voisine de celle de l'engin essayé précédemment, il peut être considéré comme un tout nouveau modèle dans la mesure où bon nombre d'éléments ont été changés ou améliorés.

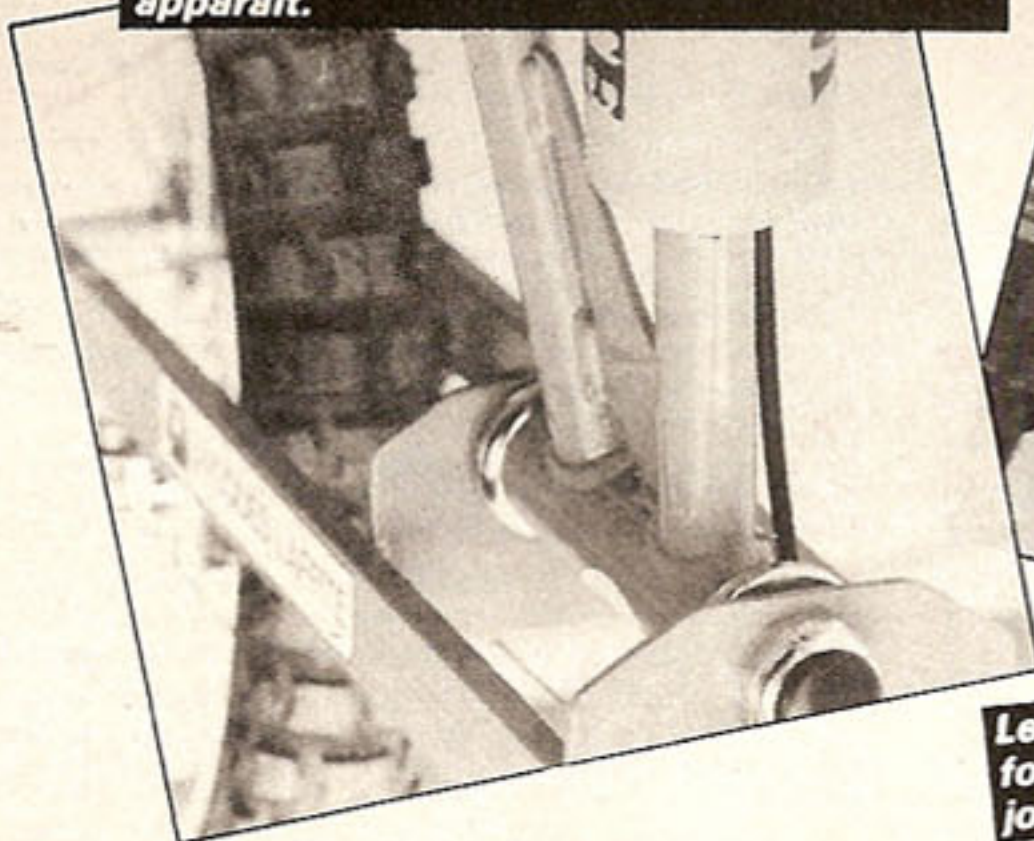
Cela commence par le châssis. Celui-ci ne conserve du précédent que la fourche en tube rectangulaire. L'axe de la roue avant est déporté et les tés sont renforcés, mais ici ils sont soudés.

La fixation du large guidon plastifié blanc s'effectue toujours par l'intermédiaire, non pas d'une potence, mais de deux pontets.

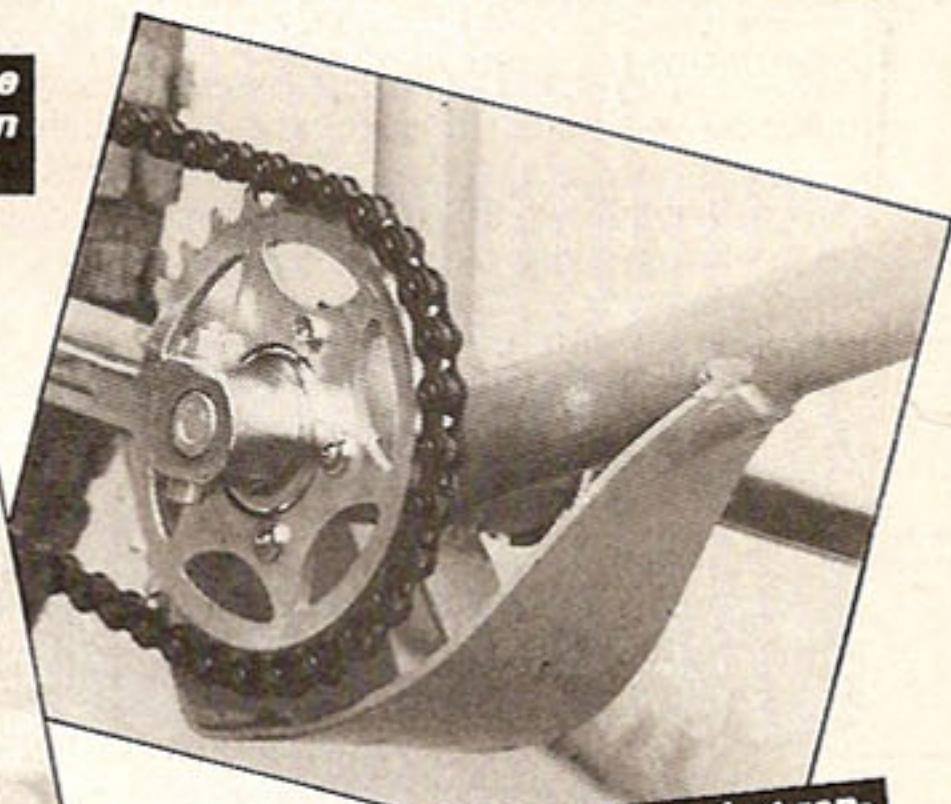
C'est avec le cadre que nous entrons dans le domaine du new look. Celui-ci, toujours en acier tubulaire, a été soigneusement redessiné. La géométrie est donc différente. De surcroît, les deux tubes principaux (poutre et tube du bas) sont réalisés en profilé. C'est-à-dire en tube de section ovale et non plus ronde, un peu comme le Burgat.

Nous remarquons aussi un renfort différent à la colonne de direction. Le boîtier de pédalier reste de petit diamètre. Le sabot de protection, lui aussi en tôle d'acier, est soudé mais sa forme a été modifiée, de manière à proté-

Les tubes principaux sont profilés avec une section ovale. Une mousse de protection apparaît.



Le sabot de protection est redessiné et renforcé. Dommage, les manivelles sont toujours clavetées.



ger davantage le pédalier tout en évitant au vélo de rester bloqué sur les obstacles. La partie arrière du châssis a également été remaniée. Désormais, le cadre ne fait plus une boucle, les tubes sont coupés et soudés à une platine sur laquelle est fixé l'axe de roue.

Notons que les tendeurs permettent désormais de régler plus facilement la chaîne et le centrage de ladite roue.

Finissons-en avec le cadre en signalant que la poutre possède désormais une mousse de protection estampillée Laffite.

Des détails qui comptent

Les roues disposent maintenant de jantes dural. Celles-ci sont des Ambrosio « made in Italy ». Les moyeux, également en dural, sont des Maillard.

De nouveaux pneumatiques font leur apparition. Dommage que leurs crampons soient

aussi gros. Ils évoquent ainsi davantage les enveloppes cross que les pneus spécial-trial. Le pédalier, toujours en acier, reste claveté. Heureusement, il se rachète avec une couronne en dural facilement amovible, permettant ainsi de faire varier le braquet final.

Le freinage est toujours confié à des éléments Mafac à tirage central. L'action des patins est facilitée par les stries placées sur les bordures de jante.

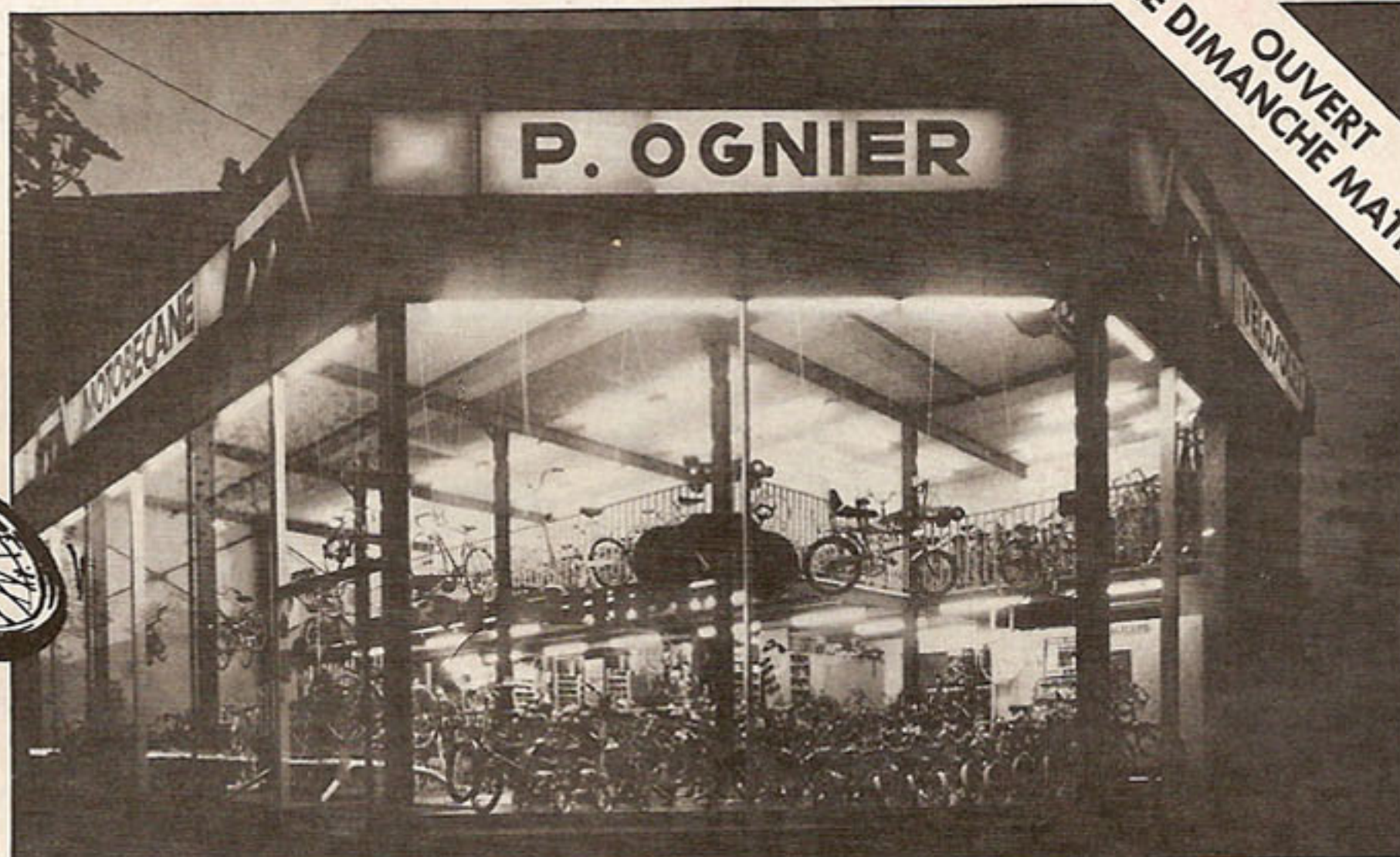
Le poids d'ensemble a perdu quelques dizaines de grammes, puisqu'il n'est plus que de 13,5 kg. En revanche, le prix du Laffite VT 83 n'a pas varié : 1 350 F. Ce qui fait de lui l'engin le moins cher du marché.

Intelligentes, ces améliorations permettent à l'acheteur d'un vélo-trial Laffite de s'initier à moindre frais aux joies de l'acrobatie cycliste, avec des possibilités accrues de réussite dans les zones non-stop.

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



- Service après-vente
- Garantie 2 ans
- Carte Bleue
- Crédit Orcove/Sofinco



OUVERT
LE DIMANCHE MATIN

Beaufort & Poujettoux

PROMOTION* du 20 avril au 20 mai 1983

- Casque Eliminator 299 F
- Manivelles monobloc Takagi (chrome molybdène) 48,50 F
- Pédales Shimano Dura-Ace DX (bleu, rouge) 119,50 F
- Pédales Sakae (bleu, rouge, or) 69,90 F
- Ensemble pédalier Shimano Dura-Ace DX 580 F

- Pneu 20 x 2,125 (bleu) 42 F
- Guidon BMX acier (rouge) ... 39,50 F
- Potence Sakae 59,90 F
- Tige de selle Shimano DX 95 F

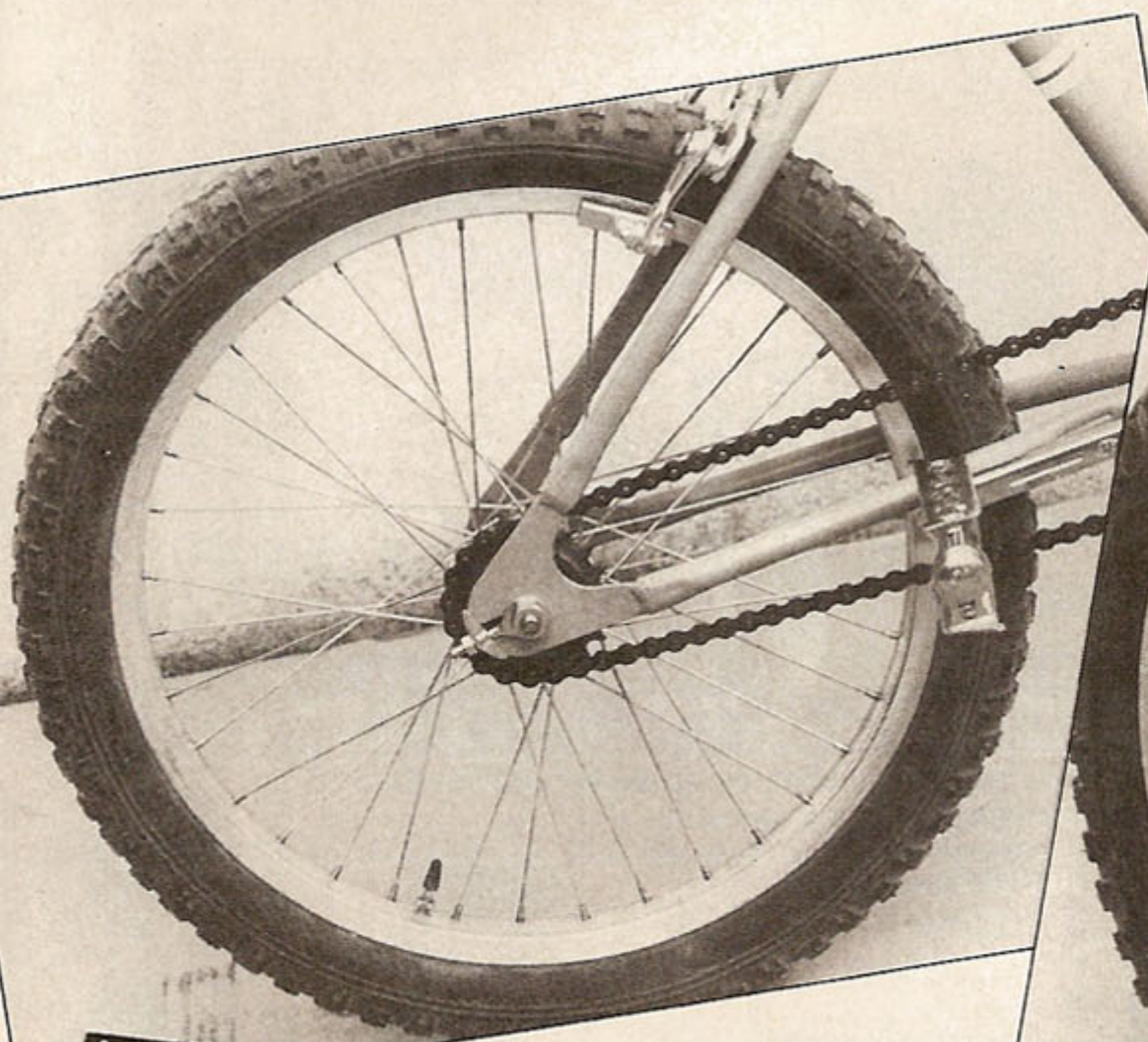
16 modèles BMX

- Motobécane
- Mongoose

*Prix TTC valables du 20 avril au 20 mai 1983 dans la limite des stocks disponibles.

**Pierre
OGNIER**
un spécialiste.

168, boulevard de Créteil
94100 Saint-Maur
Téléphone 883.58.97



La partie arrière du châssis est également modifiée. Les tubes ne forment plus une boucle mais sont coupés et soudés sur les platines de la roue.



La fourche n'a pas été changée. En revanche, on remarque les nouvelles jantes dural chaussées de pneus à profil plus cross que trial.

GRATUITES Petites Annonces Bicross

Ventes de moins de 500 F

Vds vélo course enfant 10 ans - 12 ans, jante et pneu arrière neufs, 250 F. Tél. : 990.88.47.

Vends vélo demi-course, 3 vitesses, gris métallisé, prix 500 F. 8, rue Thiébaud, 25000 Besançon, Hervé Dinjar.

Vends vélo refait à neuf, roues de 600, 3 vitesses, très bon état (violet), 400 F. Téléphoner après 19 h au 384.59.73.

Vends vélo cross trafiqué, prix : 400 F, pneu à crampons 1 mois. Adresse : 46, rue du Stade, 55000 Bar-le-Duc. Tél. : 79.06.12.

Vds vélo vert susp. AV/AR, 3 vitesses, 300 F. Tél. : (29) 50.34.21, après 19 h, demander Cyril.

Vds 400 F, vélo cross JT 82, susp. AV/AR. Tél. : 569.54.08, après 18 h, urgent, cause départ.

Vds vélo course enfant 10 ans - 12 ans, jante et pneu arrière neufs, 250 F. Tél. : 990.88.47.

Vends vélo demi-course, 3 vitesses, gris métallisé, prix 500 F, 8, rue Thiebaud, 25000 Besançon, Hervé Dinjar.

Vends vélo refait à neuf, roues de 600, 3 vitesses, très bon état (violet), 400 F, téléphoner après 19 h au : 384.59.73.

Ventes de 500 à 1 000 F

Vds vélo cross jaune, 10 à 13 ans, suspensions, freins tambour AV/AR, 5 mois, BE (retouches peinture). A Courthiézy, Marne, demander J.-C. Tél. : 859.44.16, en semaine, après 18 h. 600 F à déb.

Vend BX 20 Motobécane, 500 F. Tél. : (83) 66.60.67, le soir.

Vend bicross Motobécane MX 10, peinture nves et nombreuses pces nve, prix : 850 F, très bon état. Tél. : 911.34.05.

Vds bicross, jantes à bâtons, plaque numéro, TBE, 650 F. Tél. : (22) 84.05.22, après 19 h.

Vds bicross Raleigh Red Baron, b. état, ss garantie, août 82, rétro-pédalage supprimé et cherche amateur de bicross dans la région de Bourg-en-Bresse (Ain). Tél. : (74) 21.43.50.

Vds Laffite trial, 3 mois, état neuf, prix à débattre. M. Gamet, 84200 Carpentras. Tél. : (90) 63.15.60, aux heures repas.

Vds vélo cross CPX 200, très bon état, prix : 700 F. Tél. : (3) 469.91.82, 17 h.

Ventes de plus de 2 000 F

Vds Suzuki RM 80, TBE, plus casque, pneus neufs, carburateur, kit chaîne, bottes de cross Sidi, genouillères et gants, le tout 5 500 F. Tél. : (90) 25.17.73, à partir de 17 h.

Vds Torker, quasi neuf, valeur 3 500 F, sacrifié à regret 1 500 F ferme, équipement top-niveau. Jean-Michel. Tél. : (3) 958.42.22, ap. 20 h.

Ventes de 1 000 à 2 000 F

Vds vélo cross, suspensions AV, AR, MX 31, 1 200 F. Tél. : (54) 328.53.93.

Vends bicross Batavus, d'août 82, prix neuf 1 750 F, vendu 1 300 F, cause double emploi, TBE. Thiébaud J.-L. Tél. : 886.61.68.

Vds MX 32 Motobécane, très bon état, 1 000 F + vélo demi-course, très bon état, très peu servi, 400 F. Tél. : 965.05.93, après 19 h.

Achats

Ch. bicross bon état, Yamaha BYZ 401, en Seine-et-Marne, prix pas + de 1 000 F. Tél. pas avant 6 h 30 du soir : 439.26.78.

Ch. bic. Yamaha BYZ 401 ou 501, maximum 800 F, région 06. Tél. : 16 (93) 74.02.24, après 18 h.

Ch. gants et pantalon mar-

que Motobécane, moins de 110 F. 432, av. de Grasse, 83300 Draguignan.

Accessoires

Cherche protections grises pour potence et cadre Motobécane et aussi un guidon Raleigh. Tél. : 780.67.87, à partir de 6 h du soir.

Cherche équipement bicross pas trop cher (pantalon, blouson, gants...). Tél. : (8) 765.34.18, à Metz, France.

Vds plaque à numéro, bon état, prix : 20 F, JB rétrov. (20) 92.90.27, après 18 h.

Vds levier freins AV et AR dural anodisé bleu + selle Raleigh bleue, 50 F. Tél. : 780.60.46.

V. paire de roues Arya, jamais servi + pignon 350 F, guidon alu 80 F bleu + frein 2 doigts alu 30 F bleu. Tél. : (35) 75.99.02, dpt Seine-Maritime.

Divers

Vds Motobécane AV 88, bleu, bon état de marche, 500 F, pneus, transmission, amortisseurs neufs + casque MDS, taille 60, visière + mentonnière rouge, 100 F. Pascal, Montrouge. Tél. : 735.78.49.

Vends fonds commerce cycle, spécialiste bicross, région parisienne, piste à proximité, 180 m²/2 niveaux, possibilité tous commerces. Ecrire à la revue qui transmettra sous n° 5/1.

Cherche correspondant français de 12 à 15 ans pratiquant bicross. Rudy Fink, 14, cours Charlemagne, 69002 Lyon. J'ai 13 ans.

Cherche bicrosseurs pour créer club région d'Alençon (61). Ecrire à Cornesly Christophe, 2, rue Oudinot, 61250 Damigny.

Cherche quelqu'un qui viendrait s'entraîner avec moi dans des chemins en lacets. Tél. : (081) 22.81.71, région Namur.

Vends 240 CR, HVA 80, urgent, cause besoin argent, 7 000 F à déb., très peu servi, donc TBE + access. Tél. : (42) 56.54.27, ou éch. ctre auto même valeur.

Centre de loisirs d'Epinay-sur-Seine recherche animateur bicross pour activité à mettre en place. Tél. : 821.61.21, poste 285, de 8 h 30 à 17 h 30.

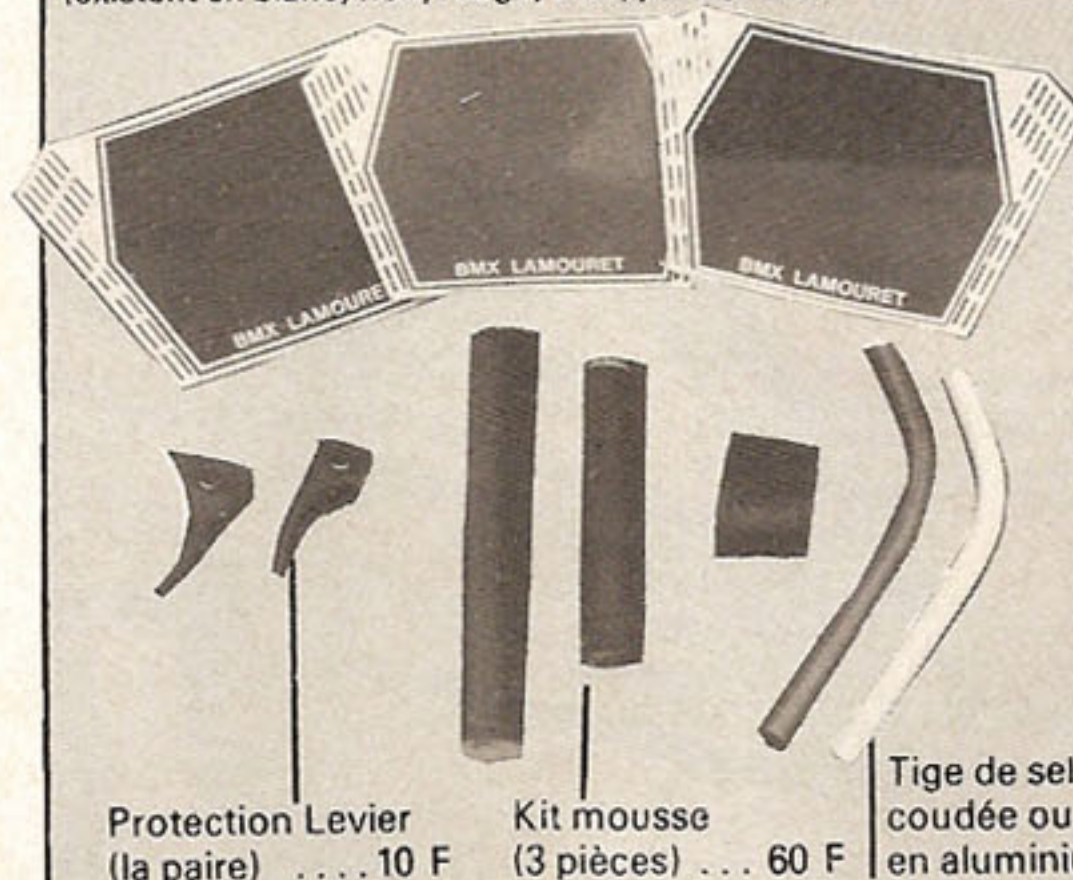
Vds attelage Taunus Ford break 400 F + 2 pneus cloutés 165 x 13 sur jantes Taunus 400 F + batterie 12 V 50 à 400 F. Tél. : (6) 005.73.17.

Vds ou éch. 6 livres encyclopédiques Grund, projecteur super 8, enfants, contre walkman. Leydecker Stéphane, 30, rue Nivoy, 54530 Pagny.

Bi-MX

212, Av. de la Victoire, 77100 MEAUX. Tél. : (16-6) 434.34.32 ou 025.29.11.

(existent en blanc, noir, rouge, bleu, jaune, vert.)



NOUVEAU
HOT PLATE en polypropylène injecté.
Attache velcro, en vert-Junior bleu-Filles
Rouge-Cruiser Free-Style
PROMO 50 F

Protection Levier (la paire) ... 10 F

Kit mousse (3 pièces) ... 60 F

Tige de selle Ø 22 coudée ou droite en aluminium ... 50 F

Chez ton marchand de cycles ou par correspondance. Vente en gros, nous contacter.

BON DE COMMANDE

<input type="checkbox"/> Hot-Plate	.....	F
<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

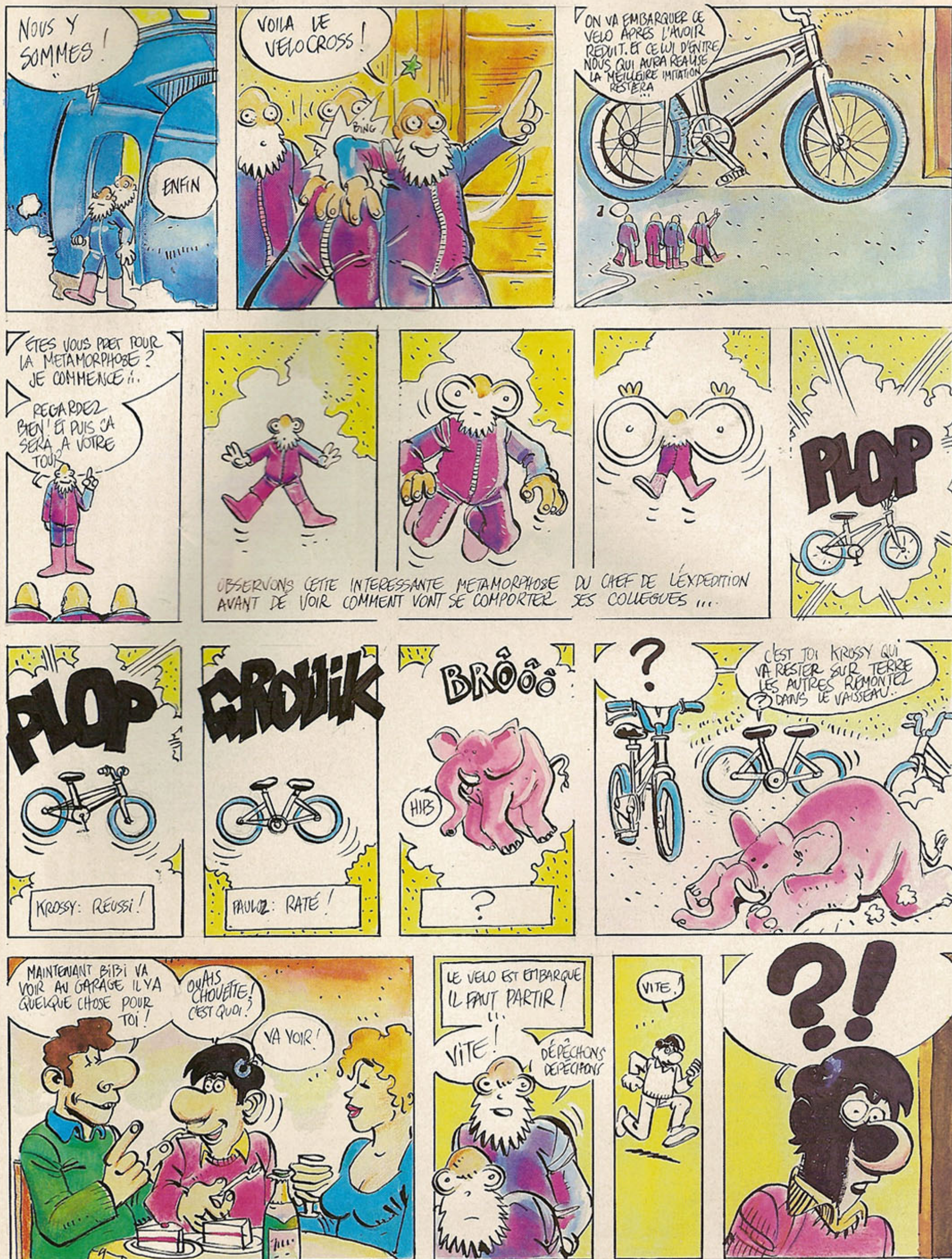
Ci-joint règlement par chèque ☐ ou CCP ☐

NOM PRENOM
N° Rue
CP Ville

DERNIERE MINUTE !

Il y aura une course nationale le 24 avril au complexe sportif Youri Gagarine, à Saint-Etienne-du-Rouvray. Cette course est ouverte à toutes les catégories. Pas de licences à la journée ! Pour tous renseignements : Normandy bicross club, 96, rue d'Elbeuf, 76100 Rouen. Tél. : (35) 72.10.88.

Bibi Cross et les envahisseurs de l'espace !



(A SUIVRE)

Motobécane. Les vélos cross qui grimpent jusqu'au podium.

David Lebrun.
Finaliste aux Championnats du Monde.



Yann Catel.
Finaliste aux Championnats du Monde.



Yannick Pucel.
Médaille de Bronze aux Championnats du Monde.



Jean-Luc Ferré.
Médaille d'Or aux Championnats d'Europe.
Médaille de Bronze aux Championnats du Monde.



"Riders, ready, go!"
Voilà ce que tu entendas
le jour où tu seras sur
la ligne de départ d'une
compétition de BMX.

En attendant, pour
l'entraîner, il y a toute
une gamme de vélos
cross Motobécane adap-
tés à ton âge et à ton
niveau de performances
(du BX 14 à 613 F* au MX
252 avec son cadre tout
chrome-moly).

Des couleurs super,
des vélos cross légers
mais très solides pour
rouler partout, se payer
les bosses les plus dures,
"faire l'hélicoptère" et
retomber sans casse.

Question vélo cross,
Motobécane est un
champion: médaille d'or
aux championnats
d'Europe et 2 médailles
de bronze aux
championnats du Monde
de Dayton (U.S.A.).
Qui sera le premier à
grimper sur le podium
avec Motobécane?

*Prix au 1.03.1983.



Le modernisme sur deux roues.