

BMXROSS

MAGAZINE

4fs. 95fb

12F. n°29 Février 85



Free-style:

LE TRICK TEAM,
LES BANKS

Essai:

PEUGEOT 201X,
GT CRUISER

Pierre OGNIER



un spécialiste.

168, boulevard de Créteil 94100 Saint-Maur
Téléphone 883.58.97

Promotions du 20/1 au 20/2 /85
Le stock le plus étonnant

PÉDALIERS MONOBLOC :

Tioga triangulaire task force chromoly 115 F
Takagi noir chromoly 99 F
SR Turbox creux chromoly 295 F
Roulements Tioga Beartrap 55 F
Roulements Tioga étanche scellés 155 F

PÉDALIERS 3 PIÈCES :

Sugino CT chromoly sans axe 395 F
Sugino Redline 400 avec axe avec roulements scellés 1 180 F
Redline 401 sans plateau 1 880 F

SELLES :

Kashimax aéro blanc, bleu, rouge ou noir 70 F
Elina UC tige selle fibre glass 175 F
Elina Lightning 110 F
Shut Goon 75 F
Selle Elina tige selle coudée 99 F

POWER DISQUE :

Tioga force connection 65 F
Sugino alu chromé 75 F
Tuff Neck 85 F
Tioga acier chromé 25 F
Type Tuff Neck 57 F
Couronne type Tuff Neck 59 F

POIGNÉES : la paire

Ame Round noir, bleu, rouge ou blanc 39,80 F
Mushroom I 68 F
Mushroom II 99 F
Oakley B 2 59,80 F
Oakley B 1 B 110 F
Oakley O'Wing 63 F

GUIDONS :

CW asco acier 78 F
Type Vector Bob Haro acier 75 F
Hutch Pro chromoly 325 F
GT chromoly 299 F
Hutch Freestyle chromoly 385 F
Skyway Freestyle chromoly 420 F
Torker chromoly 285 F
Kuwahara chromoly 175 F
Galindo chromoly 325 F
Diamond CW chromoly 175 F
Vector Standard chromoly 350 F
GT Pro blanc chromoly 299 F
Robinson chromoly 299 F
Vector Bob Haro 115 F
GT Alun 4130 chromoly 350 F

NOUVEAUTÉS :

Repose-pieds Syway 115 F la paire
Plate-forme Skyway Freestyle 445 F
Chaussures Vans 485 F
Tige selle GT blanc 85 F

PLAQUES :

Haro Flo Panel 85 F
Haro 1 B 139 F
Hutch 1 B 139 F
Hurricane 70 F
Haro Teck III 139 F

VÊTEMENTS :

PANTALONS
GT Yes
Win Hutch Diamond Redline GT
Haro Pro
Hutch Yes

GANTS

Haro
Win
Sinisalo
JT Racing

DISPONIBLE :

BMX Plus USA
BMX Bike Action
CADRES :
Aéro profilé acier chromé 299 F
MX 300 3 tubes cro moly chromé 345 F
MX 400 cro moly chromé 445 F
MX 400 cro moly blanc 485 F
Supergoose F 40 modèle 85 chromé 995 F

CADRES + FOURCHES :

Kuwahara lazer lite chromé 1 998 F
PK Ripper blanc 2 495 F
Haro sport blanc 2 200 F
Haro master blanc 2 550 F
Hutch Strick Star Freestyle 2 595 F
Quadrangle SE Racing Freestyle 2 895 F
Skyway blanc 1 999 F
GT 4 mini chromé 2 250 F
Redline PL 20 chromé 2 190 F
GT Performer blanc, jaune ou chromé 2 399 F
Torker 280 X chromé 2 180 F
Hutch Pro Racer blanc ou noir 2 195 F

KITS :

CADRE + FOURCHE + DIRECTION
+ POTENCE + TIGE SELLE + COLLIER + GUIDON
GT 4 chromé ou blanc 2 590 F
GT Performer blanc ou jaune 2 850 F
Hutch Pro Star blanc ou noir 2 950 F
Kuwahara lazer 2 395 F
MX 400 blanc 895 F

FOURCHES :

Tange ARX chromé 215 F
Skyway chromé 586 F
Hutch 545 F
Mongoose F4 275 F

DIRECTIONS :

Tange MX 2 Beartrap 45 F
Tange Beartrap 4 SL étanche 89 F
Tange MX101 75 F
Tange MX 6 dural 99 F
Tange MX 303 MP 95 F
Look up Tange 35 F

POTENCES :

ITM 55 F
MX 2 cro moly 158 F
Redline 248 F
Redline Freestyle 288 F
Tuff Neck 199 F
Hutch 330 F
Suntour MS 1 200 Freestyle 165 F
Tioga Task Force MS 2 charnière 85 F

FREINS :

Coffret Dia Compé MX 1000 chromé complet 245 F
Ensemble type Dia Compé 99 F
Machoire AV Dia Compé Freestyle 85 F
Leviers Dia Compé Teck III 40 F la paire
Patins type Pro Pad Skyway 25 F la paire

PNEUS :

Compétition III 20 x 1.75 Mitsubishi 55 F
Grippa 20 x 1.75 Mitsubishi 53 F
Compétition IV Mitsubishi 80 F
Chambre Superlite 25 F

ROUES :

Skyway Tuff Wheel II 795 F la paire
Skyway Graphit roulements scellés 1 980 F la paire
Mavic TT M 4 CD noir moyeux SR 599 F la paire
Type Skyway blanc, bleu, noir, jaune ou rouge 395 F la paire

Simplex blanc, bleu, noir 395 F la paire
Pro Class moyeux Maillard nouveau 410 F la paire
Pro Class moyeux GT 1 250 F la paire
Araya 7 X chromé 20 x 1.75 moyeux Suntour 685 F la paire

ACS noir moyeux Suntour 635 F la paire
Mongoose F3 260 F la paire
Mavic TT M 4 CD moyeux Mavic 980 F la paire

0 G K 630 F la paire

PÉDALES :

Shimano DX 98 F la paire
Shimano SX 75 F la paire
Suntour CS 2.8 12 185 F la paire
MKS Graphit 145 F la paire
ACS 145 F la paire

Hutch

985 F la paire
Skyway 268 F la paire

FRAIS DE PORT : ACCESSOIRES

Règlement joint à la commande
Cde de + de 50 F Cde jusqu'à 50 F
30 F normal 10 F normal
50 F express 30 F express

ou **CONTRE REMBOURSEMENT NORMAL OU EXPRESS**

CADRES ou KITS

Règlement joint à la commande
70 F normal
100 F express

ou **CONTRE REMBOURSEMENT NORMAL OU EXPRESS**

VÉLOS

Règlement joint à la commande
150 F normal
180 F express
ou **CONTRE REMBOURSEMENT NORMAL OU EXPRESS**

**LES ETS P. OGNIER VOUS PRÉSENTENT
LEURS MEILLEURS VOEUX POUR 1985 !**

SOMMAIRE

Paraît le 20 de chaque mois

Couverture : le Free-Style c'est aussi dans Bicross Magazine
(photo : J.M. Derey)

Essais

Le Peugeot 201 X	8
par O. Vieville, photos J.P. Boulmé	
Le GT Cruiser	48
par D. Piotrowski, photos J.P. Boulmé	

Technique

Comment construire Banks et rampes de Free-Style	
par D. Coste	42
Branchez-vous Free-Style	
par O. Vieville, photos J.P. Boulmé - J.P. Montiel	
et J.M. Derey	54

Historique

Le BMXA Trick Team	
par D. Coste, photos P. Boulland - P. Paret	24
La véritable histoire de « Duke »	
par D. Coste, photos P. Boulaud	30

Reportage

Ice-races	
par P. Pouleau	64
Un supporter de Bercy	
par Th. Sanson	68

Band dessinée

par O.T.B.	63
------------	----

Table des matières

Toute une année de Bicross Magazine sous les yeux	59
---	----

Shopping

La mode c'est Aéro... et Fluo	
par P. Paret	14

Concours

Les gagnants du concours Dessin du mois	6
Gagnez la casquette de Duke	41

Courrier	4
----------	---

Infos	18
-------	----

Fiches Bicross	47
----------------	----

Petites annonces	70
------------------	----

Et 3 super-posters	33
--------------------	----



Directeur de la publication :
Patrick Casasnovas
Rédacteur en chef : Didier Coste
Rédaction : P. Paret - D. Denis - R. Nicolas
-P. Proix - D. Piotrowski - O. Vieville
Secrétariat : Véronique
Direction artistique : Claude Porchet
Maquette : Nadine Gros
Publicité : S. Khong
Assistance : Y. Challal
Conception publicitaire : Enrico Carosi
Marc Blanchard
Promotion : Jean-Louis Dronne
Les manuscrits et documents non insérés
ne sont pas rendus

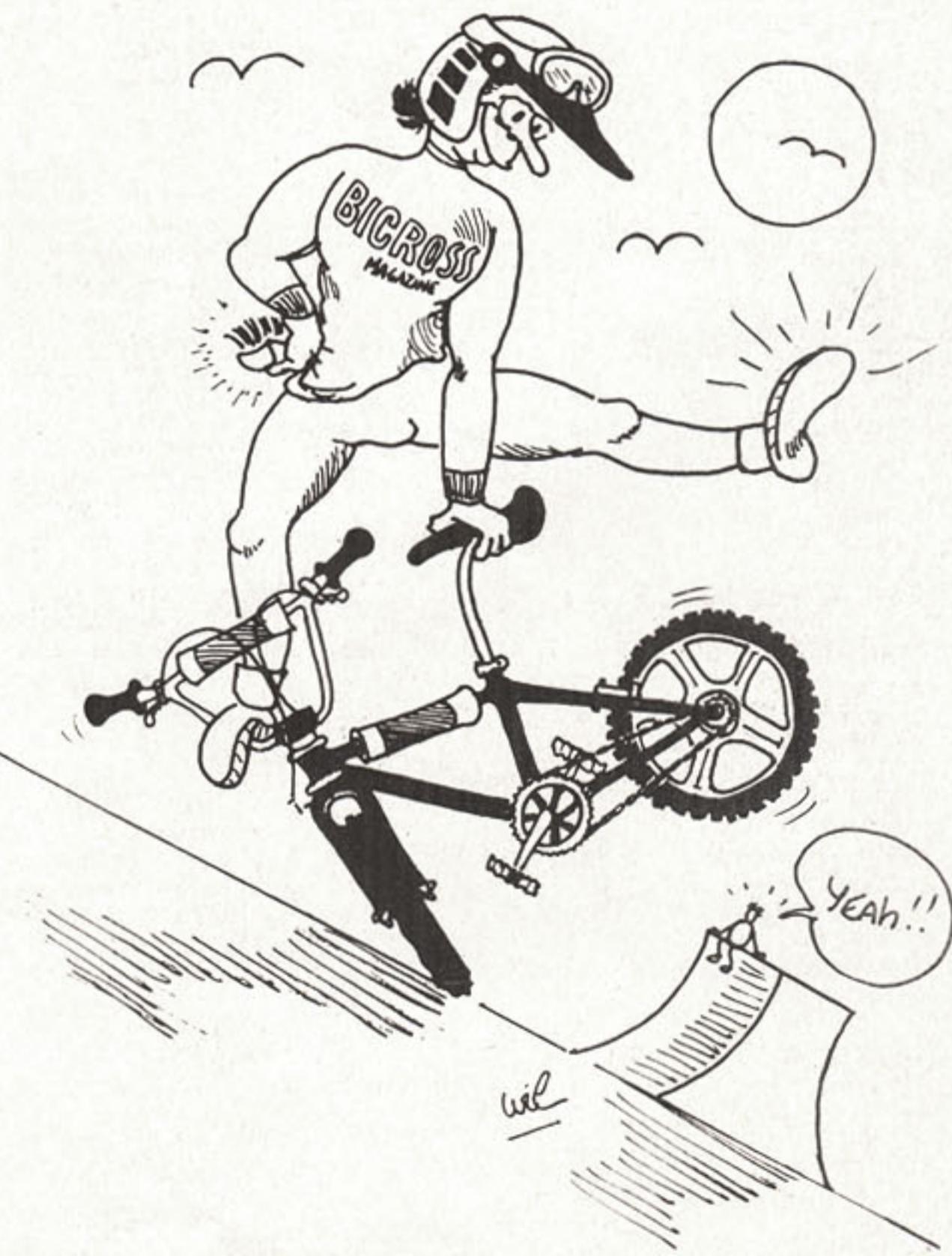
Imprimé par la S.N.I.L. Paris
2, rue Chaptal, Aulnay-s-Bois, Z.I.
Photocomposition, Montage
Presse Photogravure 53, rue Riquet, 75019 Paris
Bicross magazine est une publication
des Editions Larivière
S.A. au capital de 2 500 000 francs
R.C. Seine 57 E7, 188
15/17, quai de l'Oise, 75019 Paris
Tél. : 200.22.07
Télex : Motorvu 211 678 F
C.C.P. : 115915 Paris
Président : Patrick Casasnovas
Directeur général : Serge Pozzoli
Directeur : Georges-Alain Mahé
Directeur de la publicité : E.-A. Bahman
Directeur des ventes : Robert Shomann
Abonnements : Monique Deregard
Petites annonces : Véronique
Abonnement 1 an 12 numéros : 120 F
(étranger : 161 F)
Commission paritaire : N° 64668
Dépôt légal : 3^e trimestre 1984.

ÉDITORIAL

La nouvelle année, c'est l'occasion d'un nouveau Bicross. Encore mieux, avec des photos super, deux essais, des articles sur le free-style : les banks, le Trick Team, « The Duke ». Mais aussi du sport avec les courses sur glace. De l'humour avec la bande dessinée d'O.T.B. De l'art (mais si) avec les premiers résultats du concours dessin. Un retour sur l'année passée avec la table des matières et puis une rubrique shopping encore plus lumineuse que d'habitude avec quatre pages sur la mode aéroflu. Et plein d'autres choses extras.

Pendant que vous dégustez ce numéro, nous préparons déjà le suivant dans lequel nous vous réservons une surprise de taille. Alors retenez dès à présent Bicross Magazine n° 30 chez votre marchand de journaux.

La Rédaction



CYCLES JEAN-CLAUDE

41, avenue de la Résistance 77500 CHELLES Tél. : (6) 008.10.28.

Tarif promotionnel du 20-01-85 au 20-02-85
(dans la limite du stock disponible)

CADRES + FOURCHES

	CADRES + FOURCHES	ROUES	Service Après-Vente crédit ORCOVE
G.H.P. « Grey Hill » chromé	2 110,00 F	Skyway tuff wheel II	730,00 F
Rickman « Reynolds » chromé	1 880,00 F	Skyway graphite	1 750,00 F
Patterson chromé	2 150,00 F	ACS moyeu Suzue (scellés)	675,00 F
Vector U.S. blanc	2 120,00 F		
Hutch pro racer chromé	2 100,00 F		
Hutch pro racer blanc	1 995,00 F	Accessoires FREE STYLE	
Hutch Expert chromé	2 000,00 F	Repose pieds AR type G.T.	22,00 F
Skyway blanc	2 100,00 F	Repose pieds AR G.T.	132,00 F
Skyway chromé	2 280,00 F	Repose pieds AV G.T. sur fourche	125,00 F
Haro Sport blanc	2 400,00 F	Rep. pieds AV ou AR Skyway	110,00 F
Redline PL 20 blanc	2 190,00 F	Rep. pieds type Skyway GM	82,00 F
G.T. Pro chromé	1 860,00 F	Rep. pieds AV ou AR type Skyway	48,00 F
G.T. 4 chromé	2 100,00 F	Plate forme Skyway	400,00 F
Tioga Rhino III chromé	1 650,00 F	Plate forme type Skyway	96,00 F
		Expandeur percé pour Tuff Neck	115,00 F

CADRES UNIQUES

Skyway blanc	1 600,00 F	DIVERS	
Skyway chromé	1 760,00 F	Pédalier 3 P. Sugino	410,00 F
Hutch Pro Racer chromé	1 760,00 F	CT175 CR.MO (sans axe)	
G.T. Pro chromé	1 350,00 F	Pédalier 3P Sugino Redline	
Type G.T. bleu ou chromé	770,00 F	400 axe et roulement	1 150,00 F
		Pédalier 3P Redline pour 401	1 800,00 F
		Couronne Redline pour 401	249,00 F
		Spider CR.MO Hutch	235,00 F

FOURCHES

Skyway blanc	549,00 F	REHAUSSEUR POTENCE HUTCH	
Skyway chromé	575,00 F	(PM ou MM)	205,00 F
Hutch chromé	550,00 F	Pneus compétition IV	90,00 F
G.T. chromé	450,00 F	Pneus G.T. 20 x 200 noir	73,00 F
		Maillots Hutch-G.T. Redline	210,00 F

POTENCES

D.K.	315,00 F	B.M.X. COMPLETS	
Tuff Neck	190,00 F	Skyway Pro blanc (roues Areya)	3 950,00 F
MX 2	155,00 F	G.T. Pro série chromé	3 850,00 F
Proclass	135,00 F	Kuhawara Lazer lits (Redline 400)	5 450,00 F
Hutch	345,00 F	Redline chromé (Sugino)	4 280,00 F
Redline	245,00 F		

GUIDONS

Skyway blanc ou chromé double barre	429,00 F	Frais d'envoi et d'emballage pour toute commande dont le règlement est joint	
G.H.P. chromé	319,00 F		
G.T. Performer chromé	320,00 F		
Hutch Pro	330,00 F	ACCESSOIRES	
Hutch Free style	379,00 F	P.T.T. ou Sernam	
Type C.W. nervuré CR.MO blanc	210,00 F	Commande jusque 50 F	10,00 F
Type Skyway free style acier chromé	75,00 F	Commande au-dessus de 50 F	30,00 F
Asco acier blanc ou chromé	78,00 F	Supplément express	20,00 F

POIGNÉES

A'me thi	43,00 F	CADRES OU VÉLOS	
Sharp	59,00 F	Normal cadre	70,00 F
Oakley O'Wing	59,00 F	Normal vélo	150,00 F
		Supplément express	50,00 F

Le facteur bicross

Blanc

Salut à toute l'équipe de Bicross Mag ! Je m'appelle Sandrine et j'ai 14 ans. Bon finies les présentations. Je possède le Chrome Burner (Raleigh), comme son nom l'indique, il est chromé. J'ai vu dans les deux derniers numéros de Bicross Mag que cette année la mode était au « white » et j'aimerais savoir si c'est possible de peindre le cadre de mon vélo en blanc. Si oui comment faire sur du chrome. J'espère que vous répondrez à ma question et merci d'avance. Allez je vous laisse Bye Bye !

Sandrine Voiement - 10 rue d'Orléans - 64000 Pau.

Avé Sandrine. Blanchir son Raleigh chromé ne pose pas de difficultés majeures. Néanmoins, pour un résultat optimal, nous te conseillons de recourir à un spécialiste en peinture métal. Ou encore au bricoleur « maison » compétent. En effet, le chrome doit être poncé avec soin pour assurer l'adhérence de la 1ère couche de peinture. La solution idéale pour éliminer le chrome se borne à un sablage (projection de mini-billes d'acier sur le cadre). Du « nec plus ultra » qui en contre-partie nécessite l'outillage spécifique. Peinture auto, carrossier, etc, renseigne-toi, certains artisans sont capables de réaliser cette opération.

Sur la lancée, ils pourront s'occuper de l'émaillage (peinture électrostatique pour un rendu impeccable, pas de peinture en bombe à l'efficacité douteuse). Combien ça peut coûter ? Difficile à dire. A titre indicatif, un exemple nous a été fourni : cela tourne aux alentours de 200 francs. Mais là encore, à toi de te renseigner dans ta région car les prix peuvent varier.

Réaction post Bercy

Salut à tous !

Je m'appelle Gilles, j'ai 16 ans, j'habite à Vélizy (près de Villacoublay) et j'adore le bicross. Si je vous écris, ce n'est pas pour vous dire que votre revue est super, hyper, etc... (n'empêche qu'elle l'est !).

Je ne vous dis pas que Bicross est hyper, extra etc... parce tout le monde l'a déjà fait et que les autres continueront à le faire donc, ils le feront pour moi (je suis fainéant n'est-ce

pas ?) alors merci à eux (votre revue est quand même géniale et extra-super-clean !).

Donc, si je vous écris, ce n'est pas pour vous dire... (voir paragraphe précédent) mais tout simplement pour vous remercier d'une chose. Merci au nom de tous les bicrossseurs d'avoir organisé et réalisé ce super-show à Bercy, dimanche 2 décembre (ça pour faire show, il a fait très chaud !).

On s'est tous éclatés, c'était vraiment super (faudra recommencer !). Tous ceux qui n'y ont pas été, je crois qu'ils ont manqué quelque chose, une journée dingue et à la fois géniale !

Tout était super, aussi bien la compétition que le free-style, mis à part Sydney et ses copains breakers qui se sont fait lamentablement siffler par la foule ! (ben quoi, c'est vrai. Vive le break !... euh, non, le bicross pardon !).

Il y avait aussi le super accent des deux speakers français qui prononçaient free-stayle (c'est peut-être nous qui prononçons mal après tout. Free-style ou free-stayle ?). Enfin bref, je remercie encore une fois (c'est la dernière !) tous ceux qui ont participé à l'organisation de ce trophée Yop, de ce 1er Bicross International de Paris, car ils le méritent. Merci (cette fois c'est la dernière. Merci !).

Alors je leur donne tous (et à vous aussi) rendez-vous pour le 2ème Bicross International de Paris (rendez-vous aux Jeux Olympiques, le bicross y sera peut-être aussi. Ça sera super non !).

Je fais un gros bisou à toutes les lectrices de Bicross Mag car je sais qu'elles sont nombreuses (faut pas les oublier !). Salut.

Merci Gilles pour cette avalanche de compliments qui nous touche beaucoup.

Les deux prononciations sont bonnes. French or US. Il te reste à choisir.

Congélation

Bonjour ! Je vous écris pour vous poser plusieurs questions :

- peut-on mettre des pneus 1 3/8 sur des jantes Skyway ?
- j'ai entendu dire qu'en mettant les jantes Skyway dans un milieu froid (-3° -5°) elles avaient tendance à reprendre

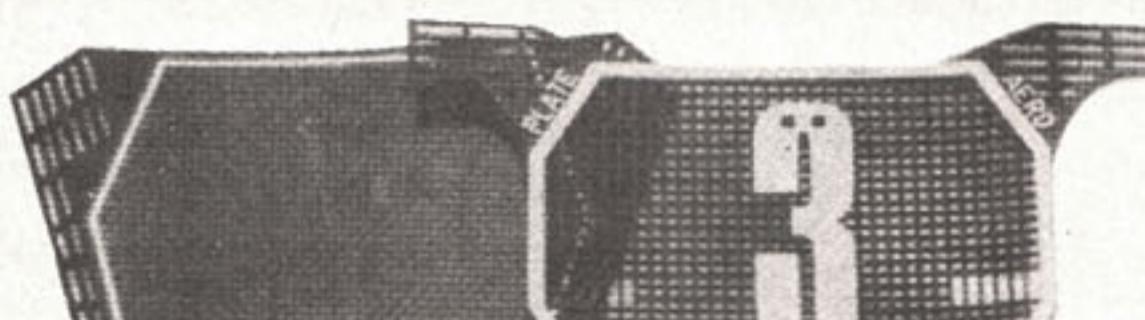
BICROSS LAMOURET

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

NOUVEAUX PRODUITS

- HURRICANE cale-pied pour F.S. se montent sur l'axe des roues pour tout type de BMX.
- Cale-pied pour F.S. pour cadre et fourche
- Guidon cross avec barre renfort en plastic, très solide et très léger. bleu, rose, jaune... etc.
- Kit double barre F.S. s'adaptant sur le guidon

Vente exclusive aux revendeurs et aux grossistes.



BON DE COMMANDE

- Hot-plate Aéro
- Hot-plate
- Chiffre

+ frais de port
80 F 7 F
60 F 7 F
10 F 3 F

Ci-joint règlement par chèque ou CCP

NOM _____ PRÉNOM _____

N° _____ Rue _____

Ville _____

leur forme d'origine. Est-ce vrai ? Voilà, c'est tout. Bicross Magazine m'apprend vraiment tout ce qu'il faut savoir sur le Bicross et contrairement à ce que je pensais en achetant mon premier numéro de Bicross Magazine, la qualité du journal ne régresse pas avec le temps !

Bertrand Fleuret - 16 rue Pasteur - 78330 Fontenay le Fleury.

Salut Bertrand. Des pneus 1 3/8 sur des jantes Skyway ? Nein ! Ze n'est ba bozible ! Ces boudins possèdent une section plus fine que des pneus normaux (1,75 ou 2,125). Ça pose déjà un problème de maintien contre les flancs de jantes, mais ce n'est pas le plus gênant. Le Hic, c'est leur diamètre supérieur. Montés sur des Skyway (ou autres jantes 1,75) ces pneus 1 3/8 flotterait dur. Y'a mieux pour réaliser le holeshot !

Quant au dévoilement des Skyway grâce à un séjour nocturne dans le congélateur familial, selon plusieurs témoignages, cette technique semble efficace. Essaie pendant une nuit, si tu penses que cela en vaut la peine. Un conseil avant de les réutiliser, laisse les reprendre la température ambiante pendant au moins 6 heures. Ça leur évitera de casser net au premier choc !

Admiratif ! Le Brussel's BMX Club

Quelques mots pour vous exprimer notre admiration quant à l'organisation du Bicross International à Bercy. De l'avis général des délégations hollandaise et belge ce fut la course la plus fantastique jamais organisée en Europe.



Ci-joint une photo absolument unique, pour la toute première fois le FACTORY TEAM SE RACING au grand complet était présent en Europe. De gauche à droite, TOBY HENDERSON, SCOT BREITHAUP, THIERRY MIECRET et ROD BECKERING.

Quel casque ?

Salut à toute l'équipe de Bicross Mag ! Je m'appelle Dominique, j'ai 15 ans et je possède un MBK MX 172 depuis plus d'un an. Il ne m'a pas occasionné de problèmes sauf maintenant ; le moyeu (moyeu Maillard dural hélicomatic, s'il vous plaît !) de la roue arrière s'est

abîmé sur ses côtés (vous le connaissez je suppose), les rondelles en plastique ne tiennent plus et les billes s'en vont. Le moyeu maintenant abîmé par les billes cassées est plutôt foutu et bon à jeter à la poubelle.

Que me conseillez-vous comme moyeu qui ne soit pas trop cher mais ultra-solide ? Encore une question : un casque intégral est-il préférable, en bicrossing, à un casque normal avec mentionnée rajoutée.

Bye, et merci d'avance ! Eh, Pss ! Répondez-moi vite. Je ne pourrais pas tenir longtemps sans monter sur mon bicross !!

Dominique Danset - 45 rue Rouget de l'Isle - 92700 Colombes.

Salut Dominique. Te conseiller un moyeu ? Il y a le choix... Maillard par exemple. Si côté fiabilité leurs premiers modèles pêchaient, depuis, à notre connaissance, ces moyeux n'ont plus rien à se reprocher, hormis une usure normale.

Deuxième question : casque intégral ou jet (normal) ? Tout est affaire de goût. L'intégral offre une protection supérieure et possède un look davantage « class ». Mais le jet garde de nombreux partisans, car, en général, la visibilité est meilleure, le poids plus léger et ce pour un prix souvent inférieur à l'intégral. Va chez ton marchand favori, essaie et compare : à toi de juger.

Salut l'équipe,

Il est 19 h 30 je ne sais pas quoi faire, alors j'ai eu l'idée de vous écrire. J'espère que tout le monde va bien et que Véronique ne souffre pas trop avec toutes ces lettres.

Dimanche 2 décembre, je suis allé à Bercy voir le Bicross. C'était génial. J'ai pris une centaine de photos et je vous en enverrai sûrement une sur les « gamelles ». J'ai adoré le free-style !

Ces deux pros étaient formidables (il faut le faire !!!).

Je crois que ce 1er Bicross était vraiment International. Je dirais même plus « Historique ». Ce n'est pas tous les jours que l'on voit des pros Américains.

Le présentateur était super. J'ai été déçu que Sydney et sa bande soient refusés par le public.

Moi j'avais une trompette à trois sorties cela donnait et ça ne manquait pas de musique. J'étais un des quatre à avoir une trompette. Bravo pour l'organisation. Bravo, bravo, bravo pour tous.

Bien que je sois venu à Bercy à 8 h 00 ça s'est passé très vite. Enfin ! c'était super. A bientôt l'équipe.

Simper Karl - le Petit Mermont - Rte de Pierrefonds - 60800 Crépy en Valois.

MOBY SHOP 93

92 bis, rue Gabriel-Péri (face au marché)

Métro ligne 13 -

Station St-Denis-Basilique

93200 Saint-Denis Tél. : (1) 821.22.51

OUVERT LE
DIMANCHE MATIN



AFFAIRES DU MOIS

Cadre Mongoose F4 tout chromoly	715 F
Pneus Compé II	45 F
Guidon Belleri CWD Chromoly	162 F
Plaque Aéro Plate Hurricane (blanche, verte, jaune, bleu, rouge)	50 F

PROMOTIONS DU 20 JANVIER AU 20 FEVRIER 1985

KITS COMPLETS

Kit GT4 :	(cadre + fourche + jeu direction monté + potence tuff neck + cintre guidon + tige de selle coudée + collier selle chromoly)	2 638 F
COLORIS : BLANC nouveauté		
Kit GT PRO PERFORMER		

composition identique		
COLORIS : BLANC nouveauté		
ENSEMBLE CADRE ET FOURCHE		

Tange Rhino chromoly	1 150 F
Tange Rhino charge chromoly	1 695 F
Tange Rhino III chromoly	1 764 F

Skyway chromoly (livré avec mousse de cadre) chromé	2 490 F
Skyway chromoly (livré avec mousse de cadre) blanc	2 290 F

GUIDONS		
Acier type C.W	75 F	
G.T. Pro 6 pouces 1/2	323 F	
G.T. XT Pro 10 pouces 1/2	323 F	

G.T. Pro Performer	391 F
Skyway double barres	435 F

POTENCES		
I.T.M. acier	75 F	
Tioga « Max Flo » chromoly	233 F	

Tioga « Task Joree » chromoly	175 F
TIGES DE SELLE	

G.T. droite chromoly	75 F
G.T. coudée chromoly	85 F
Tioga coudée chromoly	65 F

Tioga blanche chromoly avec renfort	85 F
MANIVELLES	

Takagi chromoly L 175 x 24 chromé ou noir	100 F
Takagi chromoly L 180 x 24 noir	105 F
Pédalier Sugino GT 175 complet	479 F

Pédalier Sugino creux à roulements étanches	1 277 F
JEUX DE DIRECTION	

Tioga beartrap II	40 F
Tioga beartrap 4 SL	89 F

MOYEUX		
Paire de moyeux Suzue Sealing Bearing étanche		
axe chromoly - blanc - noir - argent	250 F	

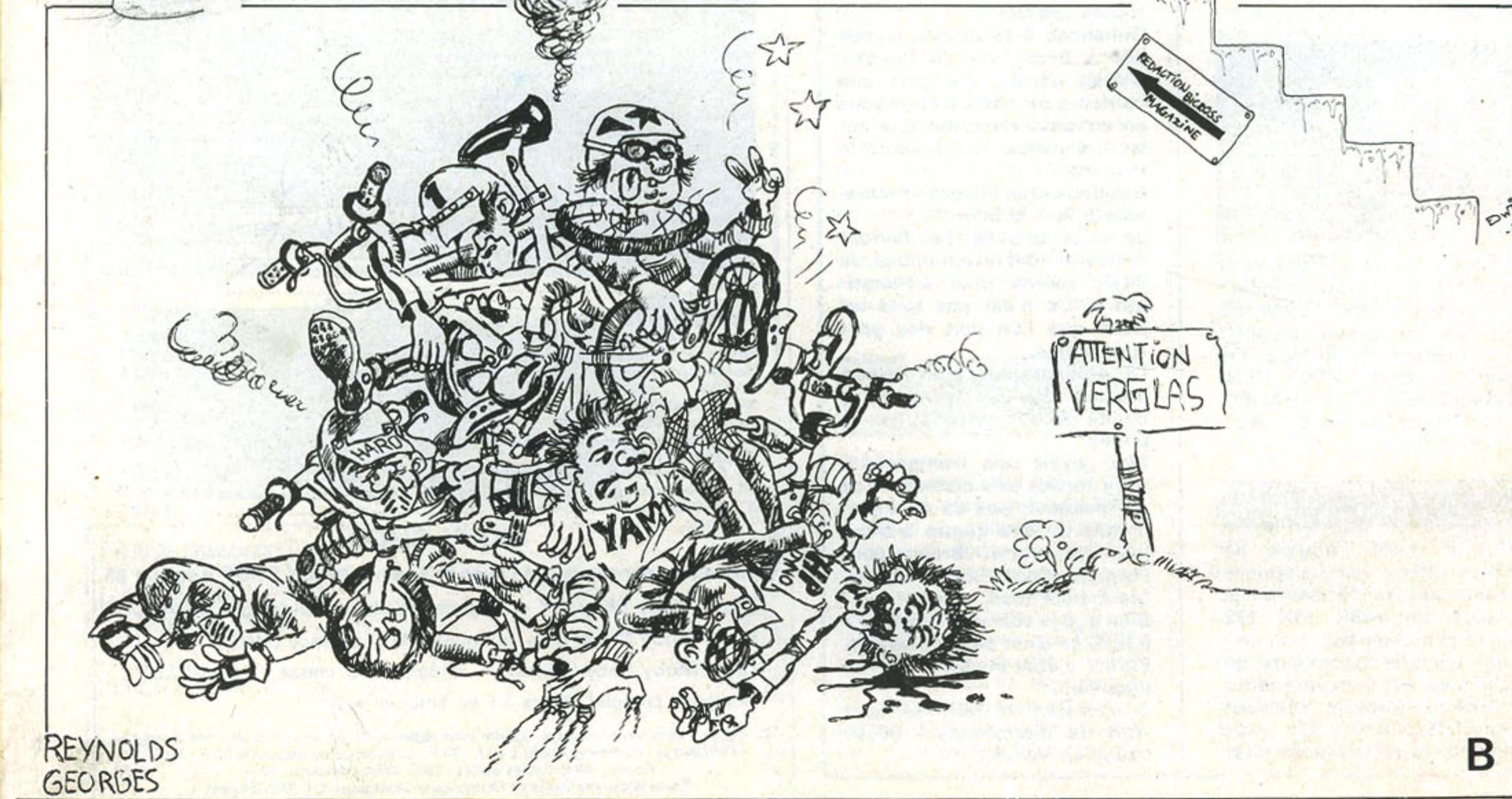
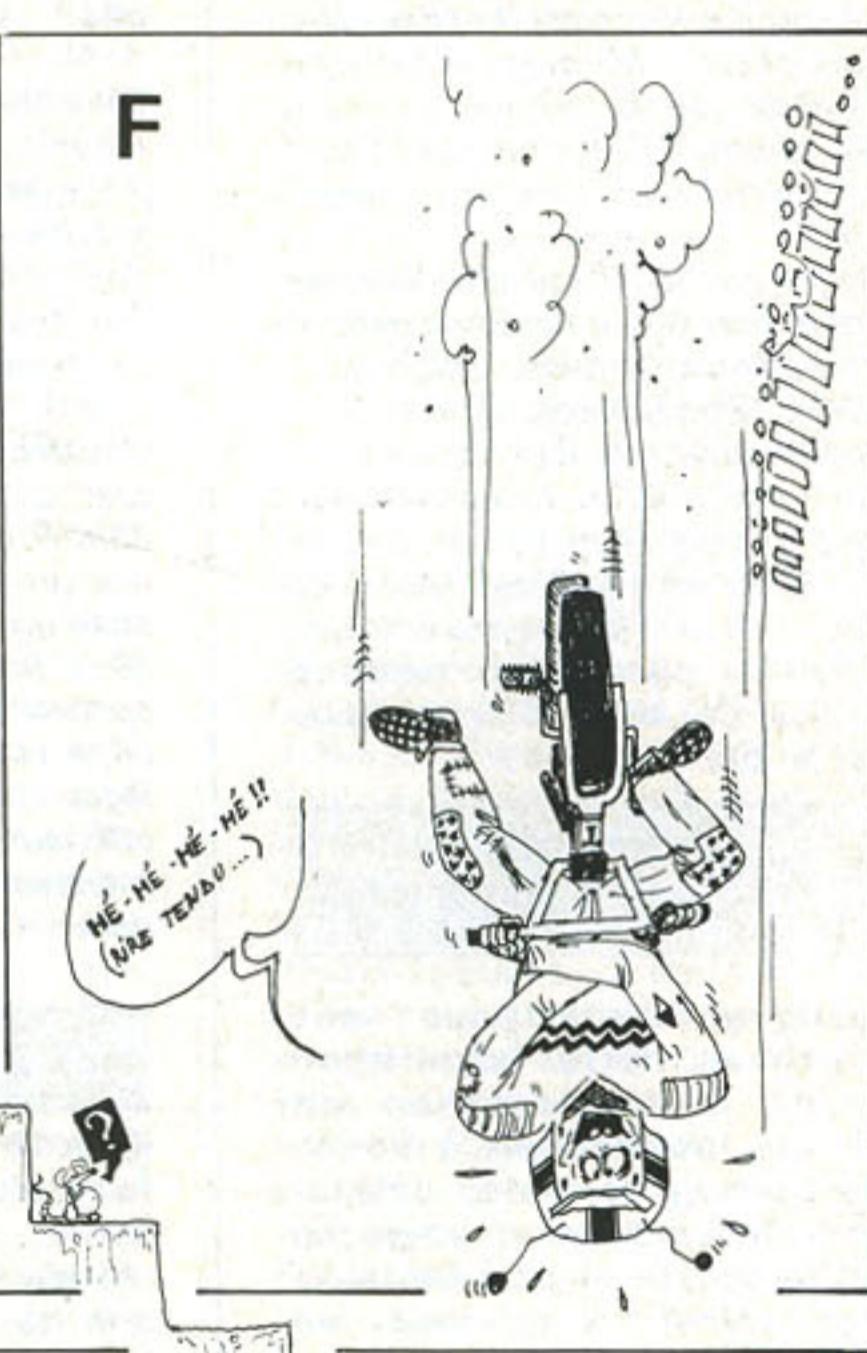
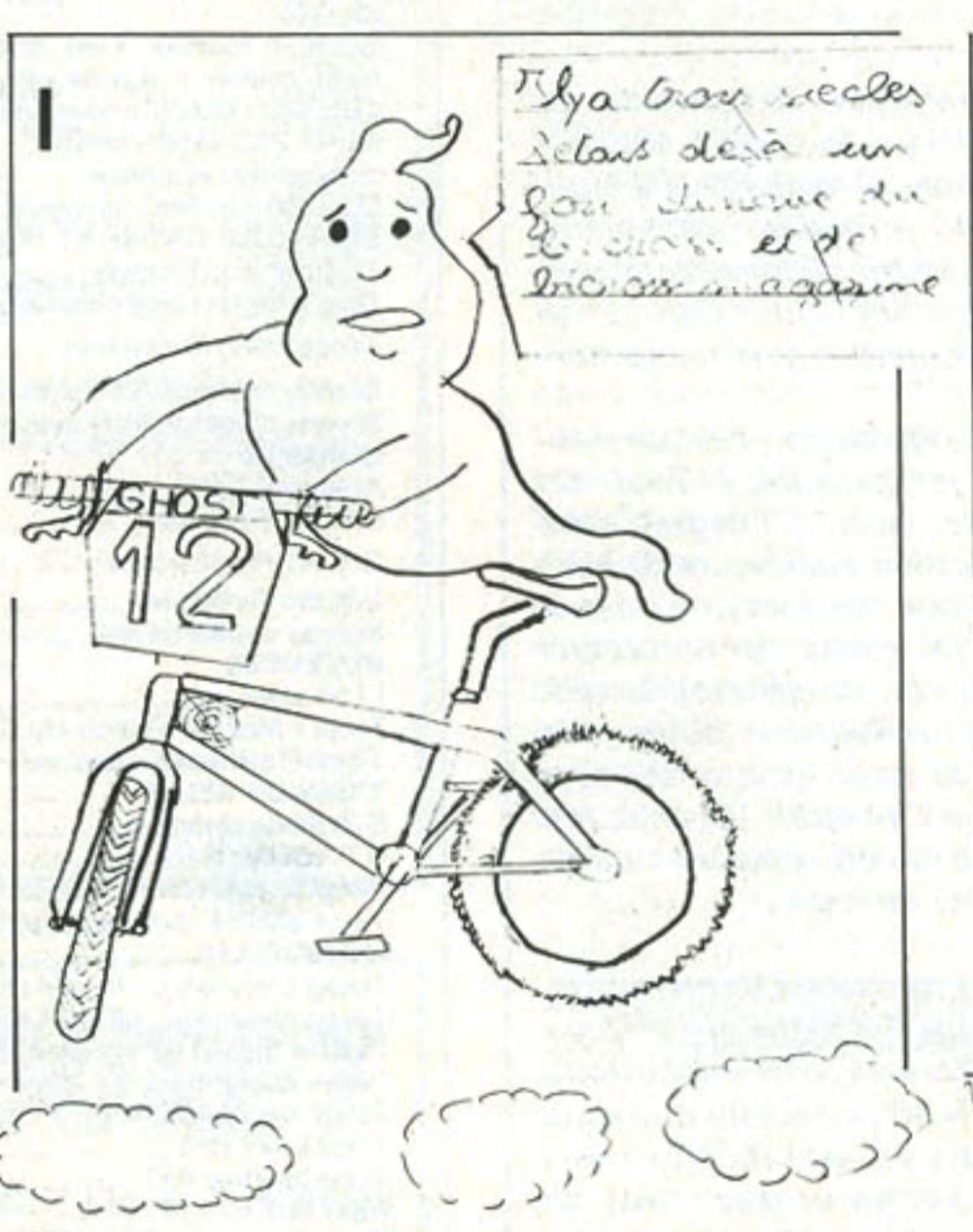
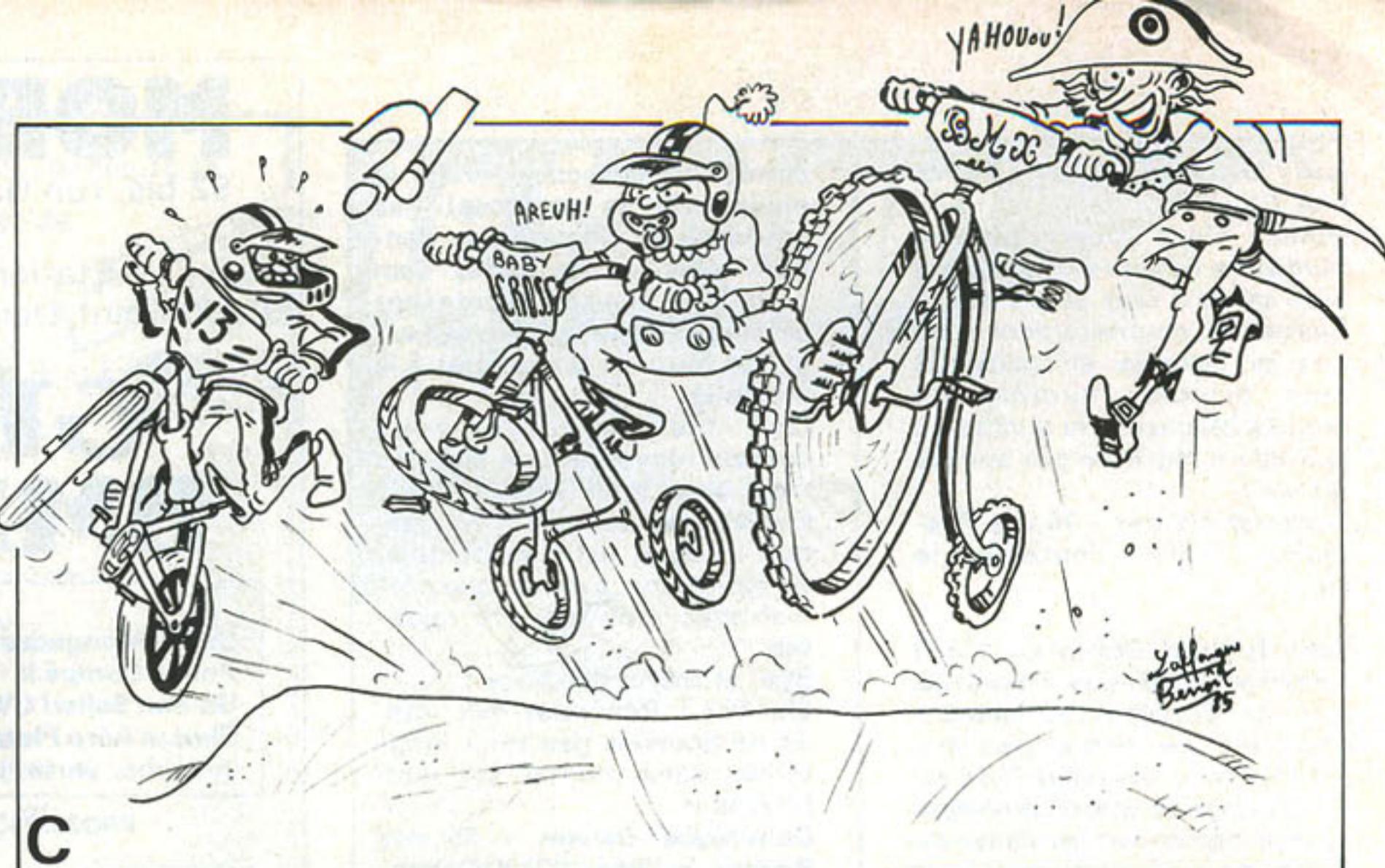
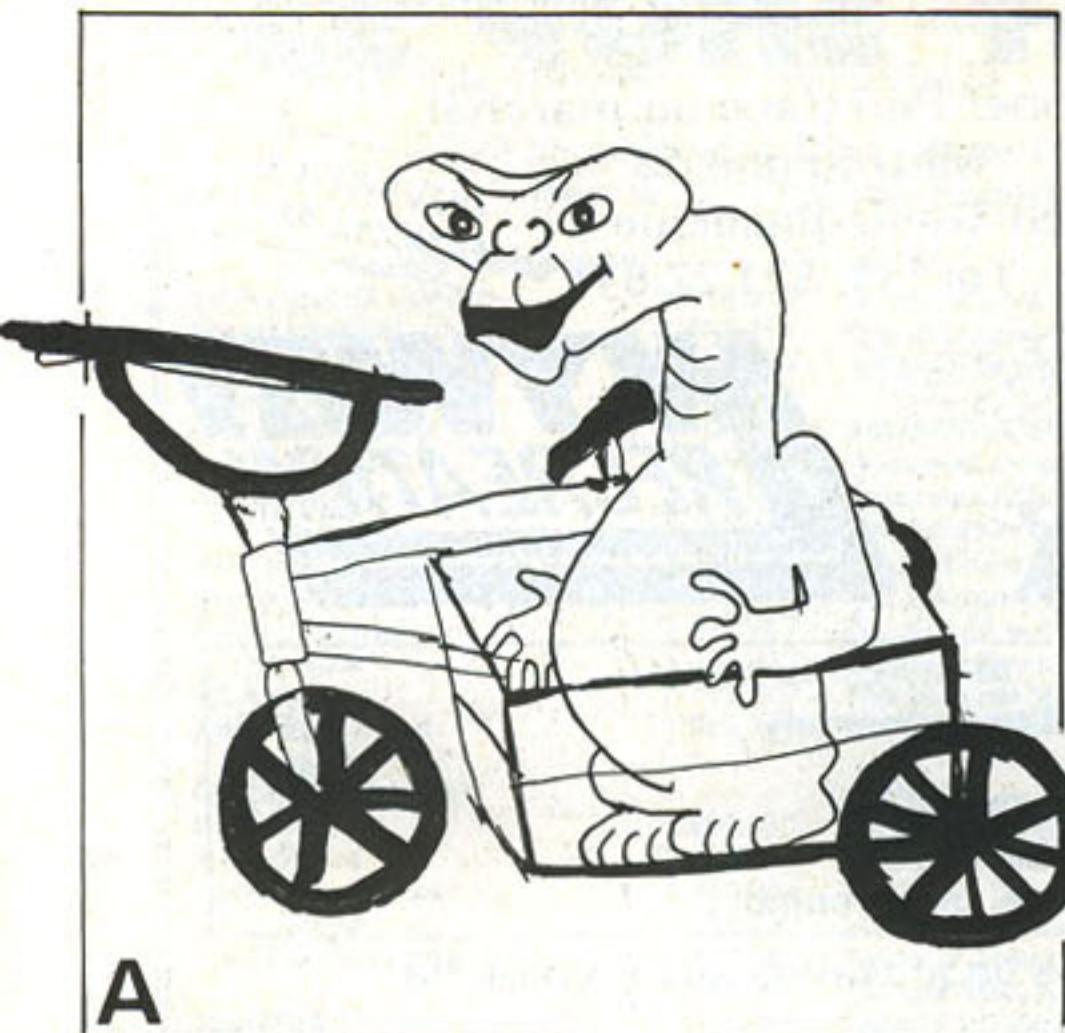
Paire de moyeux Suzue - BMX - blanc - noir - argent	150 F
ROUES	

Skyway Tuff Well II - la paire	850 F
Skyway Tuff Well II - roues AR rétropédalage, la paire	996 F
Skyway Tuff Well II - Graphite, la paire	2 190 F

Skyway Tuff Well II 24 pouces, la paire	1 150 F
Skyway Tuff Well II - 1b pouces, la paire	610 F
Pro-class moyeux Maillard hélicomatic, la paire	454 F
Mavic TTM 4 moyeux Maillard hélicomatic, la paire	565 F

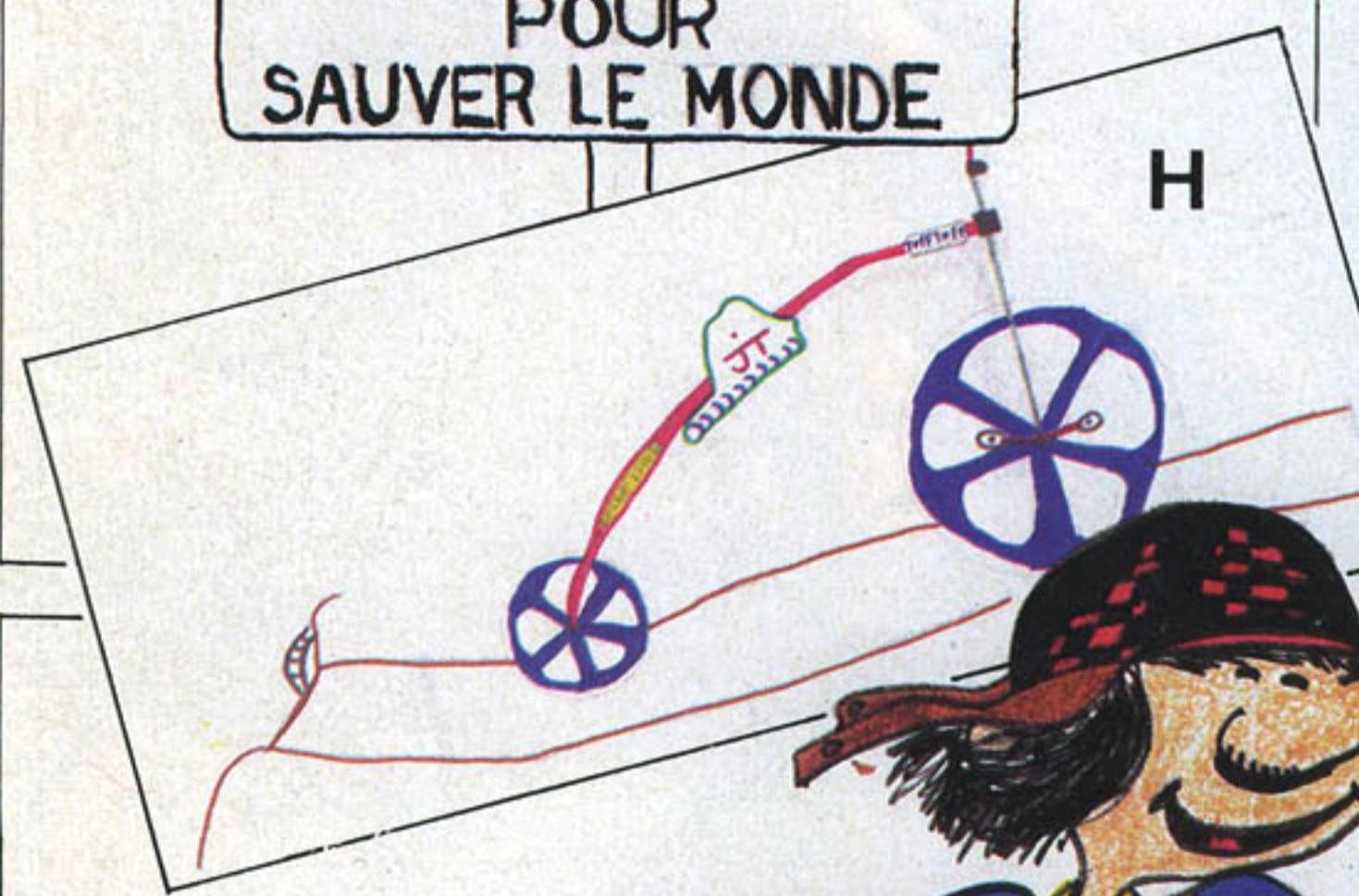
Mavic TTM 4 CD, la paire	1 295 F
FREINS	

Ensemble de freins Dia Compe MX 1000, chromé ou blanc	298 F
Ensemble de freins Dia Compe MX 1000, argent	265 F
Patins Skyway long, la paire (noir, bleu, blanc, rouge)	50 F





ILS ARRIVENT POUR SAUVER LE MONDE



D



Hello Guys,

Super, vous êtes réellement des artistes. Des centaines de dessins se sont abattus sur la rédaction depuis les fêtes. Le facteur est sur les genoux et Véronique émerge à peine de la montagne d'œuvres d'art arrivées de tous les coins de France. Bravo à tous.

Pour fêter ça et saluer votre enthousiasme, nous récompensons exceptionnellement cinq dessinateurs au lieu d'un. Cinq veinards à qui le talent rapporte un abonnement à BX Magazine. Sympa non ? Le choix des heureux vainqueurs est fait arbitrairement par l'ensemble de la rédaction selon différents critères : réalisation, idée, humour et âge bien sûr. Ce concours est mensuel. Vous avez donc une chance par mois de gagner. Ne l'oubliez pas.

Maintenant quelques précisions s'imposent. Les dessins doivent être en noir et blanc, si possible non décalqués et porter au dos vos nom, adresse et âge.

Ce mois-ci donc cinq gagnants :

- Sébastien Feuillet - 7 ans - de Besançon (25). A
 - Georges Reynolds - 14 ans - de Marseille (13) B
 - Benoît Lafargue - 13 ans - de Morcenx (40) C
 - Jérôme Tastin - 13 ans - de Tours (37) D
 - Vincent Makowski de Ste Cécile les Vignes (84) E... et, et, un super gagnant, Guillaume Hugli de la Roche-sur-Yon dont le dessin nous a tellement plu, qu'il paraît en ouverture de l'article sur le free-style. Il gagne pour ça, un abonnement bien sûr, un T-Shirt Bicross et... la renommée.

Renommée aussi pour quelques uns. Notre mansuétude étant immense, nous n'avons pas hésité à faire paraître quelques dessins supplémentaires pour votre plaisir. Ceux de :

Edwin Herrenschmidt - 14 ans - de Dignsheim (67) F

Thierry Kern de Matzenheim (67) G

Michael Normand - 10 ans - de Besançon (25) H

Christophe Dassié de Gagny (93)

Sans oublier bien sûr Wilfrid Docquois

... que Fabrice a eu les honneurs de la page sommaire.

Super tout ça pour un début, encore faut-il continuer. Allez au boulot les kids, le concours ne fait que commencer et il y a de quoi gagner !

votre imagination est grande.
Changez la bouteille de la semaine.

ESSAI PEUGEOT CPX 201

une vocation bien particulière

par Olivia Viéville
photos J.P. Boumé

Le CPX 201, bas de gamme chez Peugeot ? Oui, sans doute, mais pas le moins intéressant ! Conçu au départ pour permettre aux enfants de s'amuser un peu en sautant les trottoirs, il offre des perspectives nettement plus vastes avec son rétropédalage. Plus conforme au free-style.

D'abord, il vous saute aux yeux. D'un superbe bleu de France, il est bien dans la note actuelle qui délaisse le tout chromé pour la couleur. Quelques taches rouges et blanches,



(le lion Peugeot sur la fourche, les inscriptions sur les kit-mousses) rompent l'uniformité du bleu, couleur unique. Très classe, très tonique ce vélo ! On l'achèterait pour s'en mettre plein les yeux ! Passons aux choses sérieuses. Côté équipement, c'est moins réjouissant. La fourche avec axe déporté genre ARX, la potence MIC, 4 points de serrage, bien tristounette, d'une réalisation très moyenne, rien de trop, les poignées mousse noires respirent bien le bas de gamme. La tige de selle, le plateau acier 44 dents passent totalement inaperçus. Quant au guidon visiblement, il a dû rétrécir ! Convenant parfaitement aux pilotes moins 10 ans, il faut nécessairement le changer passé cet âge. Il est en acier verni bleu genre « Espace ». Attention ! si vous ne tolérez pas la moindre petite rayure, vous ne serez pas gâtés non plus. A peine l'avons nous touché qu'il s'écaillait. J'exagère juste un petit peu ! Du côté des pneus, il est équipé



Beau le Peugeot 201 dans le cadre futuriste de Bercy. Un look très réussi.

de Cheng Shin genre Compé 3. A l'avant ce sont des 20 x 2,125 - à l'arrière des 20 x 1,75 bicolores. Les soudures, elles, sont soignées, chose appréciable. On aime bien quand ça n'a pas l'air bâclé. Précisons que le cadre est en acier au carbone. Evidemment, il y a plus léger !

Par contre, la célébrissime marque Shimano signe les moyeux et le rétropédalage. Rassurant, non ?

Les pédales Victor H 80, sans être extraordinaires, accrochent correctement. Le pédalier monobloc, le jeu de direction Tange, la selle Viscount imitation Cashimax jouent le jeu. Par contre, il faudra se méfier de la patte de retenue du rétro-pédalage. Le collier n'est pas assez solide. Bref un ensemble qui apparaît sobre et qui correspond normalement à un bas de gamme. On ne peut pas obtenir la lune pour une poignée de francs ! 1 209 F, c'est correct et accessible. Le poids, lui, reste dans la moyenne.

Maintenant, tous en piste !

En action

Aïe, Aïe, Aïe ! Le guidon, vraiment, on a du mal à s'y faire ! Si l'on est grand, on a l'impression d'être monté sur le vélo de son petit frère ! C'est pas des plus confortable. Messieurs les ingénieurs, méditez ! Abstraction faite de ce (gros !) détail, on se sent à l'aise à l'arrêt c'est déjà ça. Dès les premiers mètres on s'aperçoit que la bête a une tendance marquée pour le wheeling. Il est très léger de l'avant. Ce qui ne nous déplaît pas, nous verrons pourquoi. Par contre, catastrophe ! au moment de freiner, hé oui, on oublie la puissance du rétropédalage et hop, par dessus le vélo ! A la limite, ça peut devenir dangereux, en pleine vitesse. Difficilement contrôlable en compétition ! A la moindre erreur, le vélo s'immobilise et le pilote mange de la poussière. Inconvénient, donc ! Mais ce type de freinage reste un atout en free-style.

ESSAI

La pédale bloquée joue le rôle d'un point d'appui pour lâcher un pied. Idéal pour le rollback, les manivelles ne tournant pas. Pour les rebonds, sur la roue arrière, c'est aussi un excellent frein. Toutefois, ne nous faisons pas d'illusions.

Pour s'habituer au rétropédalage, il faut un certain temps et beaucoup d'entraînement. Par contre, si l'on regarde chez les grands free-stylers américains que ce soit R.L. Osborn, Mike Buff, Bob Haro ou Eddie Fiola, tous utilisent ce genre de frein. Le rétropédalage est à considérer comme un plus à des freins classiques qu'ils remplacent difficilement.

Pour en revenir à nos moutons, parlons accélérations. Pour le cross, OK, pour le free-style ça tire long. Quant à la tenue de piste, rien à redire.

L'aptitude au saut, elle aussi, est correcte. Les adeptes du free-style peuvent être séduits par le CPX 201, ainsi que les Street's Boys.



Delgado a accepté de faire une infidélité momentanée à son employeur pour nous offrir quelques figures sur ce bicross que son rétropédalage prédestine plutôt au free-style.

Couronne acier 44 dents et pédales Victor H 80 dénote un aspect « cheap » indéniable.

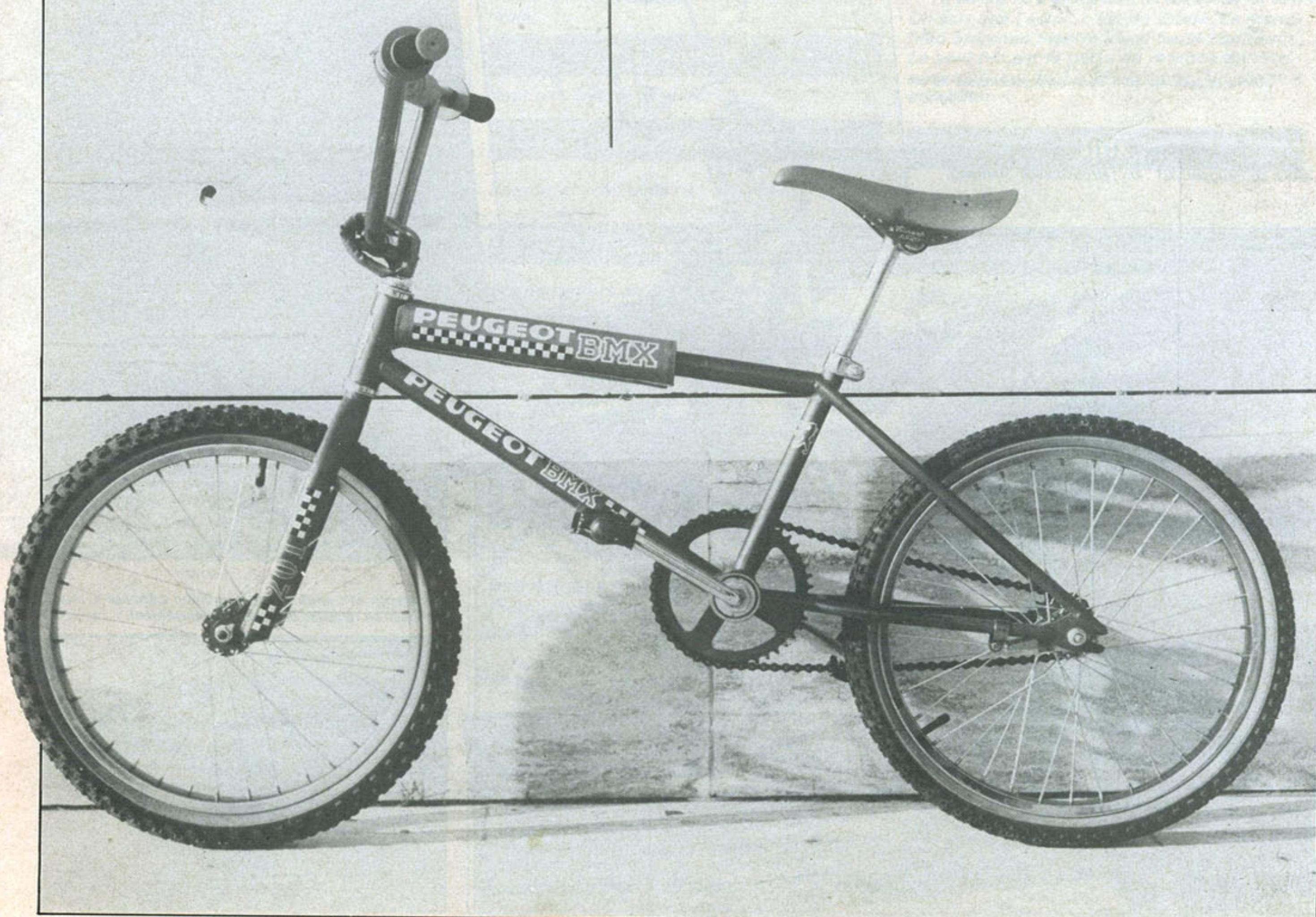
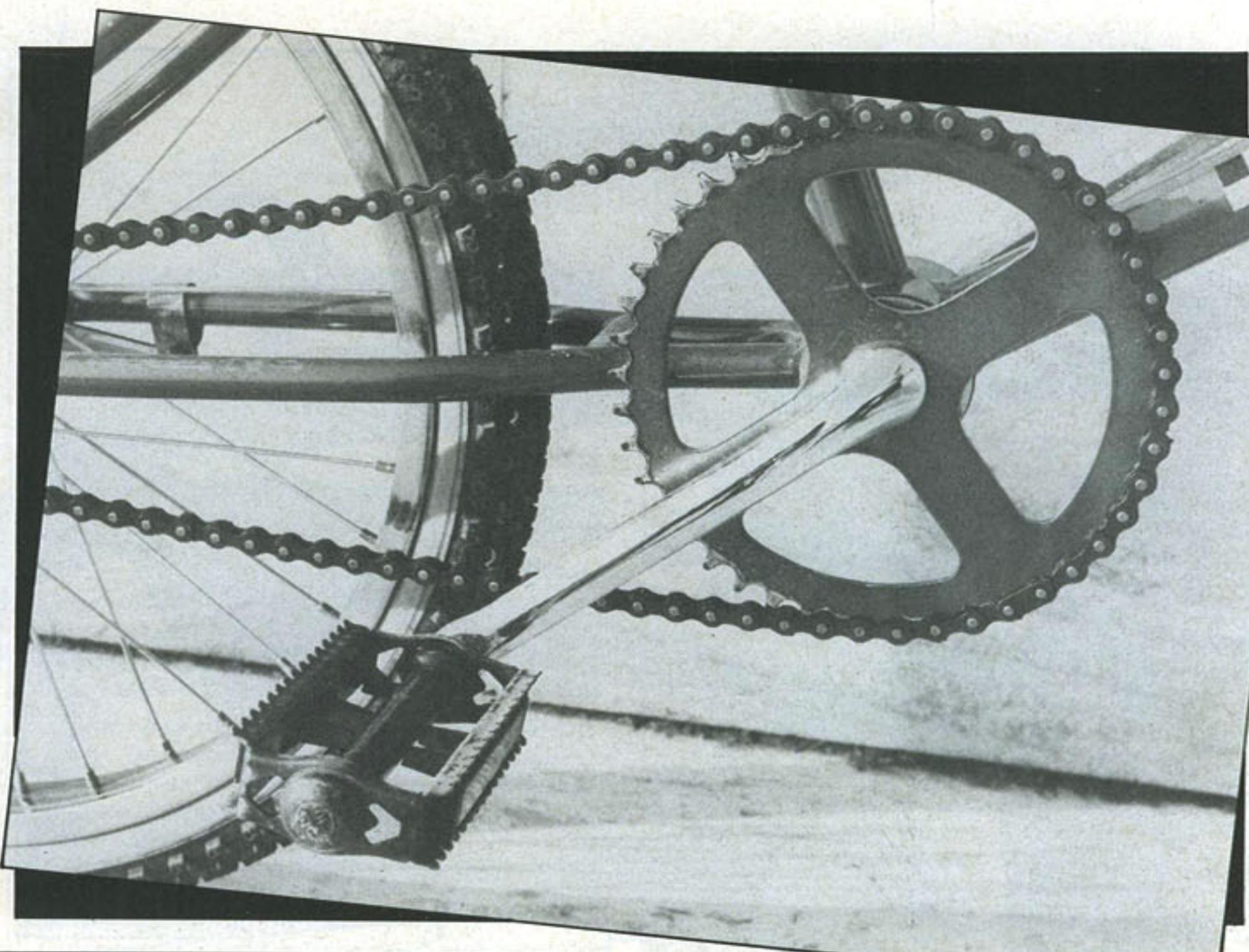
Le profil de l'engin. Pas laid.

Essai

Fiche technique

Marque :	Peugeot
Type :	CPX 201
Cadre :	acier au carbone
Fourche :	à axe déporté
Jantes :	acier
Pneus :	Cheng-Shin imitation compé 3
Moyeux :	Shimano
Pédalier :	acier monobloc
Couronne :	acier 44 dents
Pédales :	Victor H 80
Braquet :	44 x 18
Freins :	rétropédalage Shimano
Tige de selle :	acier
Potence :	Mic
Guidon :	Espace
Largeur guidon :	60 cm
Empattement :	93 cm
Poids :	13 kg
Coloris :	bleu
Prix :	1 209 F
Garantie :	1 an
Diffusion :	Réseau « Peugeot »

Peugeot - 251 Boulevard Péreire - 75127 Paris Cedex 17. Tél. : (1) 574.97.48.

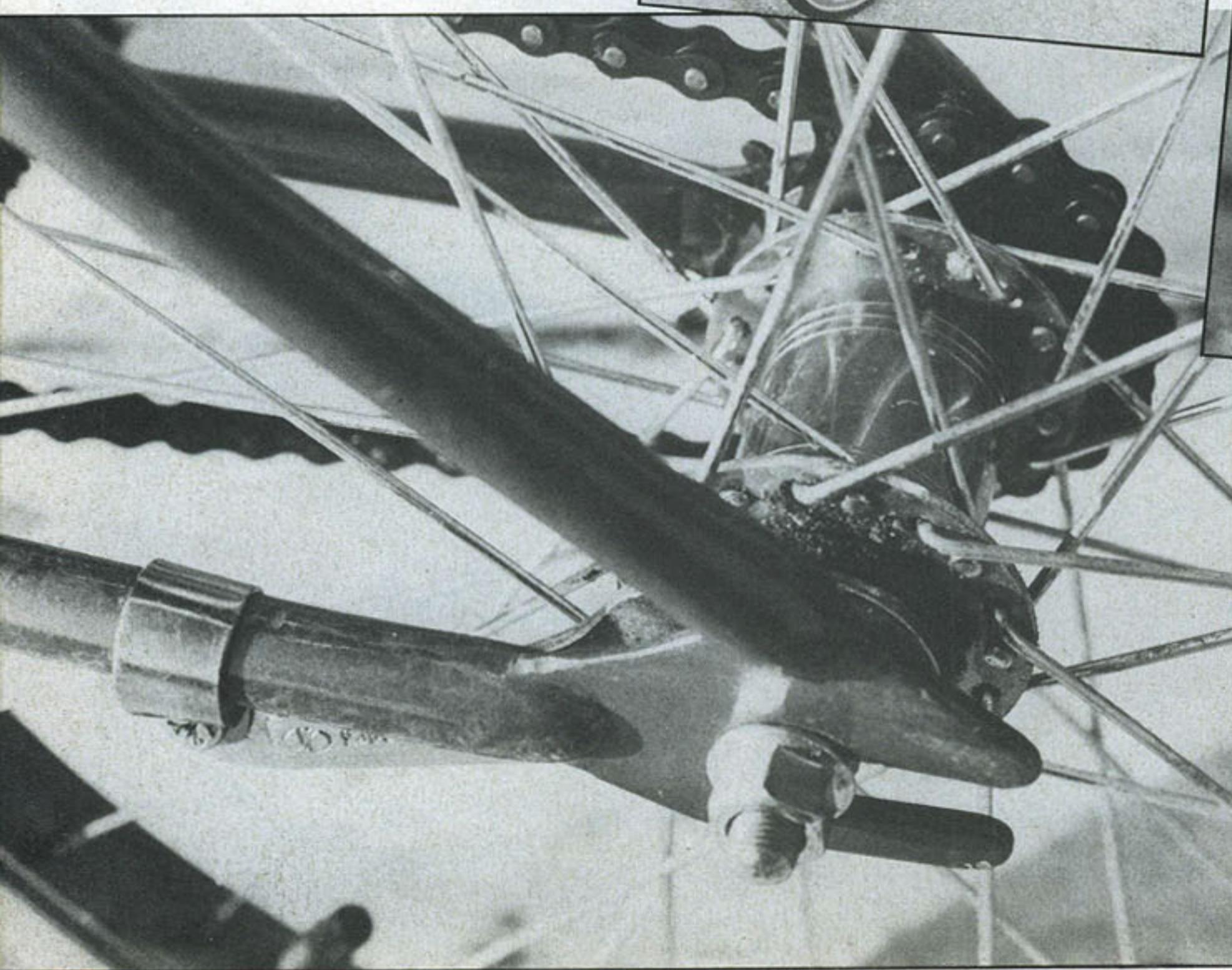




Et vous ne verriez pas un frein arrière à cet endroit ?

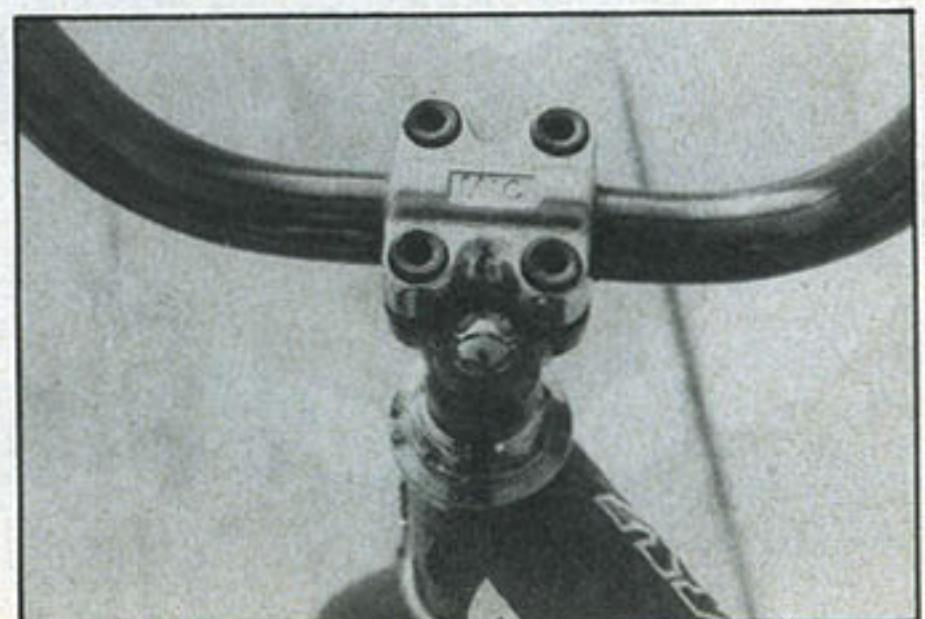
Allure et sobriété sont deux caractéristiques de ce Peugeot.

L'atout du Peugeot 201 : un rétropédalage Shimano.



Malgré un guidon déroutant, le Peugeot CPX 201 est un bon vélo de débutant qui offre de bonnes possibilités aux autres.

La potence Mic emprisonne un guidon « Espace », mais elle peut en recevoir d'autres. Heureusement.





Les pneus ? Les Cheng Shin façon Compé 3.



Résumé

Esthétique/finition

Un look très tonique ! Le bleu est superbe, avec juste un zest de rouge et blanc pour rehausser le tout. Dans le coup. Soudures très discrètes.

Présentation

Pas de plaque à numéro. Une seule couleur. Des mousses assorties au reste du vélo.

Equipement

Un vélo bas de gamme ne peut être parfait. Donc beaucoup d'acier et d'imitations, genre pneu Cheng Shin façon Compé 3. le Luxe réside dans les moyeux et le rétropédalage Shimano.

Position

Guidon très étroit « Espace ». Bon pour les petits gabarits et encore. A changer si possible.

Sécurité

Tout est là pour la vôtre.

Accélérations

Bonnes accélérations et bonnes reprises.

Tenue de piste

Bonne rigidité du cadre. Il tient la route.

En courbe

Les pneus Cheng Shin accrochent bien et la géométrie du cadre le rend agréable en courbe.

Aptitude au saut

Il y a plus léger, mais ça saute correctement. Par contre, en free-style, pour les rebonds sur la roue arrière, c'est impeccable avec le rétropédalage qui permet de bloquer les pédales et d'en faire un appui.

Freinage

Rétropédalage Shimano. Du fiable. Pour la compétition de cross, nous le pensons délicat. Il faut une grande habitude de ce genre de freinage. Par contre, pour le free-style, il se révèle 2 à 3 fois plus puissant qu'un frein classique. Il permet de faire des roll-backs sans difficultés et de nombreuses autres figures de style et le dérapage. Par contre, l'absence de freins classiques le prive de la possibilité d'effectuer certaines fantaisies.

Fiabilité

On sait que l'acier, c'est du solide. Le monobloc Shimano inspire aussi toute confiance. Le seul hic est la patte de retenue du rétropédalage qui lâche facilement. Un point à surveiller.

Prix

1 209 F

Catégorie

Vélo destiné aux débutants.

Note dans la catégorie
14/20 pour la compétition cross
16/20 pour le free-style.

C'est tout bon

Esthétique - finition

Fiabilité

Le prix.

Ça craint...

Le guidon.

Conclusion

De prix très accessible, ce vélo est à double face. En bicross, son rétropédalage le dessert. En free-style, il offre de nombreux avantages. En rajoutant une plateforme pour les figures d'équilibre, un frein avant, vous serez parés pour rivaliser avec Mike Buff ! Question fiabilité, il se tire bien du lot. Dans l'ensemble c'est un bon vélo de free-style pour débutants.

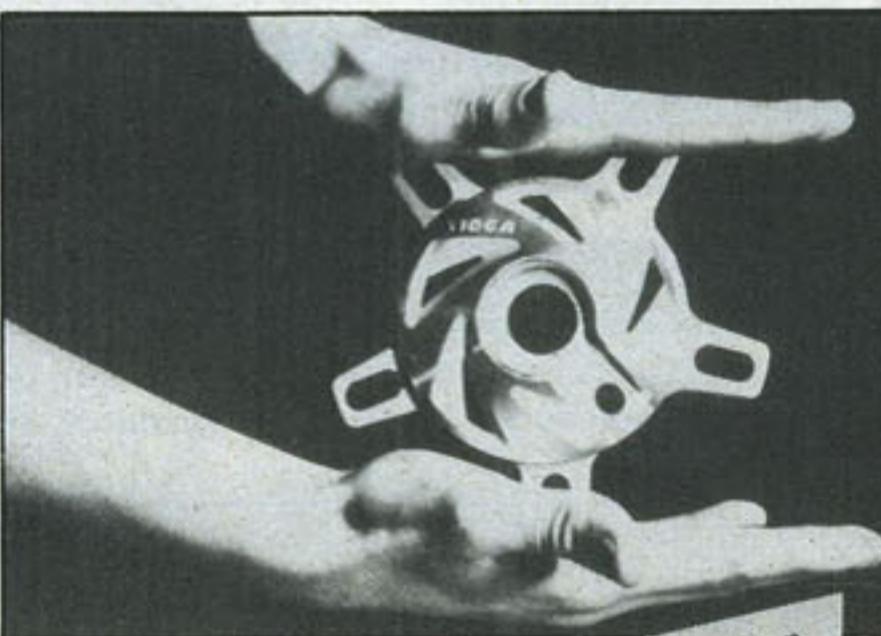
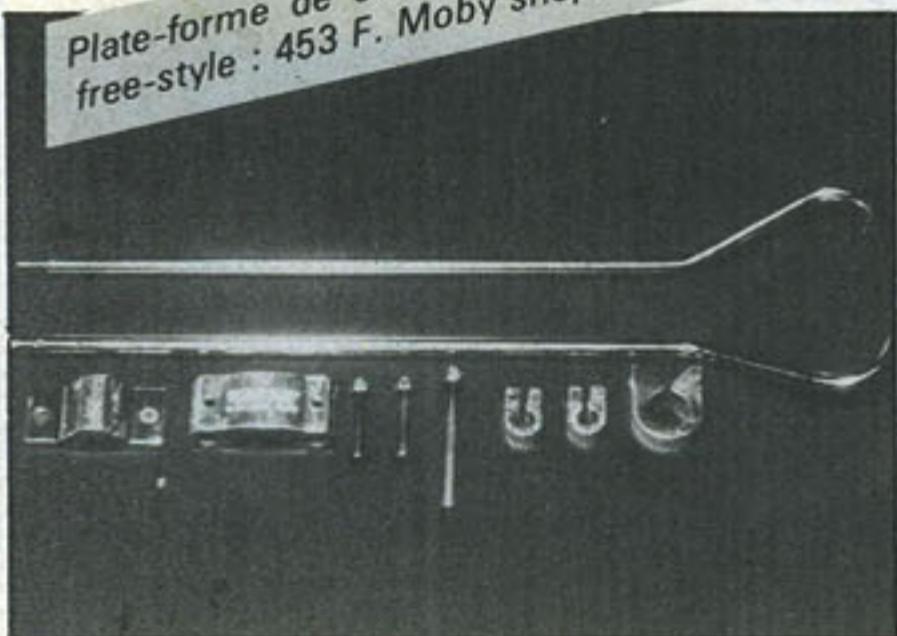
En free il est important d'avoir la tête et les jambes, mais il faut aussi avoir où les mettre. Alors pour vous les urban's surfers, BMX a repéré les nouveautés du genre. Vous les découvrirez au fil des pages « shopping ».

Jantes Vélo 2000, matériau Dupont de Nemours USA, avec moyeux Sun Tour. Résistance à toutes épreuves. Incroyable ! Garantie 1 an. Existe en rouge, bleu, noir et blanc. Sur la photo, le prototype pour BMX. Le Tuff Vel'3 : 750 F disponible en février.

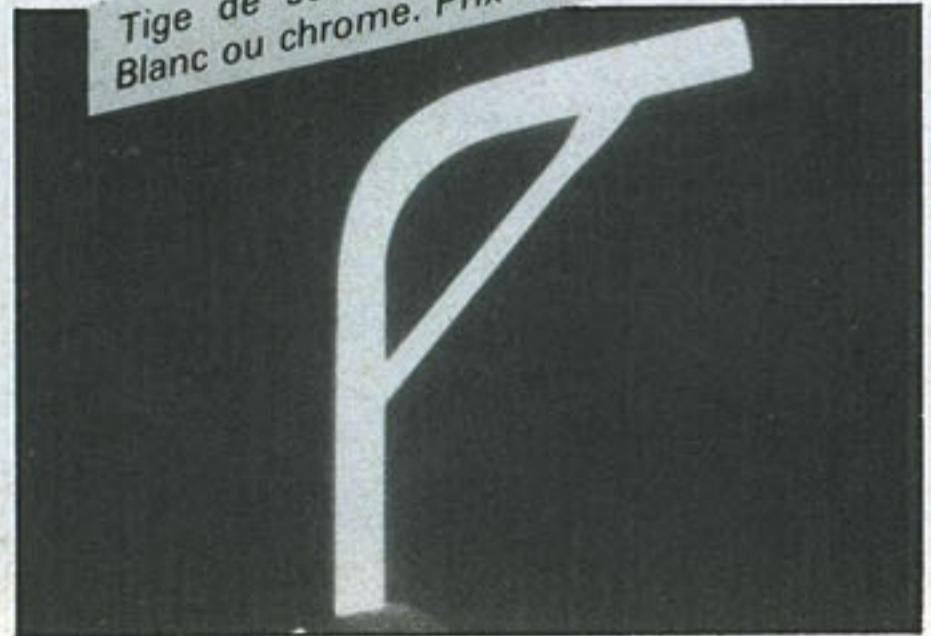
Levier vélo 2000 deux doigts, courbure spécial free-style.



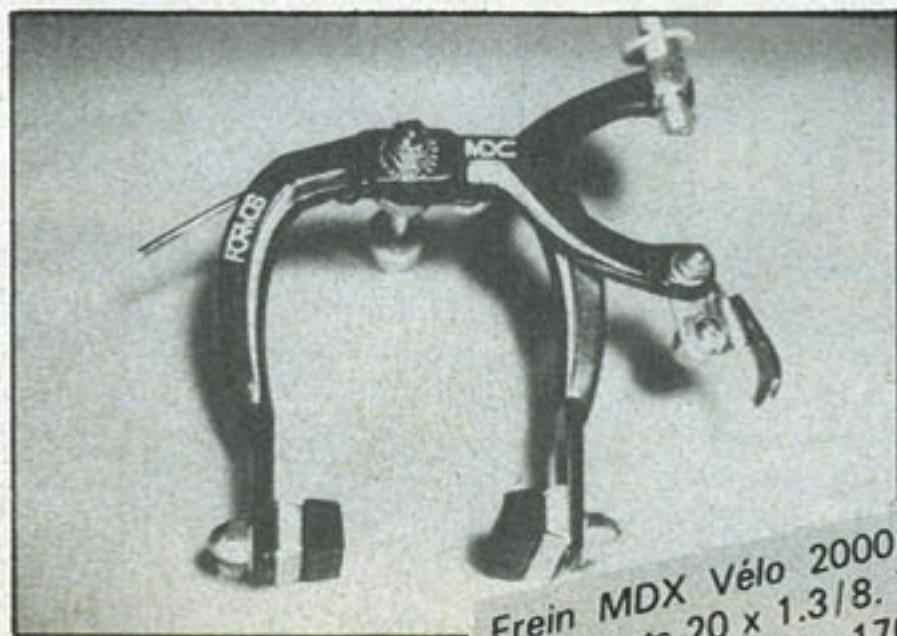
Plate-forme de cadre skyway chromoly. Spécial free-style : 453 F. Moby shop.



Tige de selle Tioga coudée avec refort. Blanc ou chrome. Prix 15 F Moby shop.

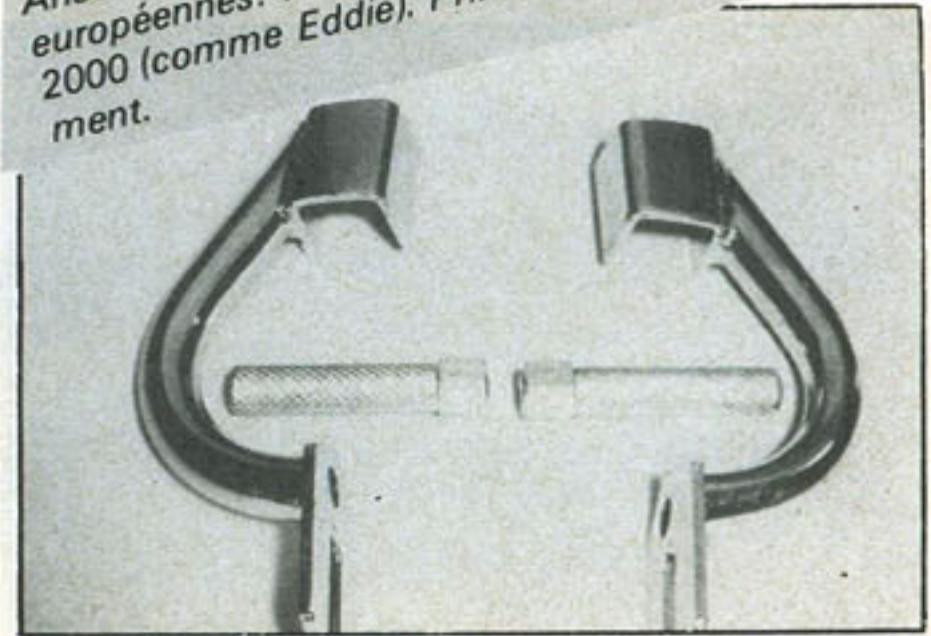


Power Disc Tioga. Prix 70 F Moby shop.



Frein MDX Vélo 2000 étudié plus spécialement pour jants 20 x 1.3/8. Toutes couleurs. Livré avec le levier. Prix max. 170 F.

Anse et Repose-pieds. Filetage US ou normes européennes. Accessoires Spécial free-style Vélo 2000 (comme Eddie). Prix 50 et 100 F respectivement.



LA MODE C'EST FLUO

Le fluo c'est récent : la mode cette année utilise beaucoup ces couleurs qui crachent, jettent, poussent, gueulent au monde entier leurs désirs d'accrocher les rétines. Depuis Bercy beaucoup ont déjà repeind leur vélo en rose. Le marché du cycle a été envahi par le « white » très class), le jaune (soleil top-niveau). Mais le fluo offre un intérêt certain. C'est Fun c'est Look. Disponible en aérosol (une cinquantaine de francs) les rayons auto des grandes surfaces. A l'aide de pochoirs, vous pouvez même vous faire des T. shirts. Sur du coton, le fluo résiste aux lavages. Ou encore imprimer votre marque personnelle sur votre selle, vos poignées, le long de vos jantes skyway. Effet résistant et hyper class garanti ! Si vous êtes vraiment un fan du fluo, vous pouvez dans votre chambre vous faire un coin d'enfer. Vous vous procurez une ampoule à visse lumière noire (30,00 F) ou carrément un néon, plus cher (néon 30 F + support 65 F) mais plus efficace. Vous bombez votre bureau, votre chaise... tout ce que vous voulez. Vous allumez la lampe à proximité extase tout s'illumine. Vous ferez des jaloux. Attention les Gremlins supportent difficilement les ultra-violets. Il existe aussi en prêt à porter toute une gamme d'accessoires utiles et fluo : jambières, gants, écharpes, ceintures... Tout magasin branché en possède, les prix sont abordables. A vous d'en profiter, de composer les assortiments les plus « crazy ».

Bracelets cloutés fluo et lunettes pour faire pleurer Mad Max. Sarah Lou.



Pantalon GT ou Dyno 585 F, maillot 230 F, blouson 510 F, Moby shop.





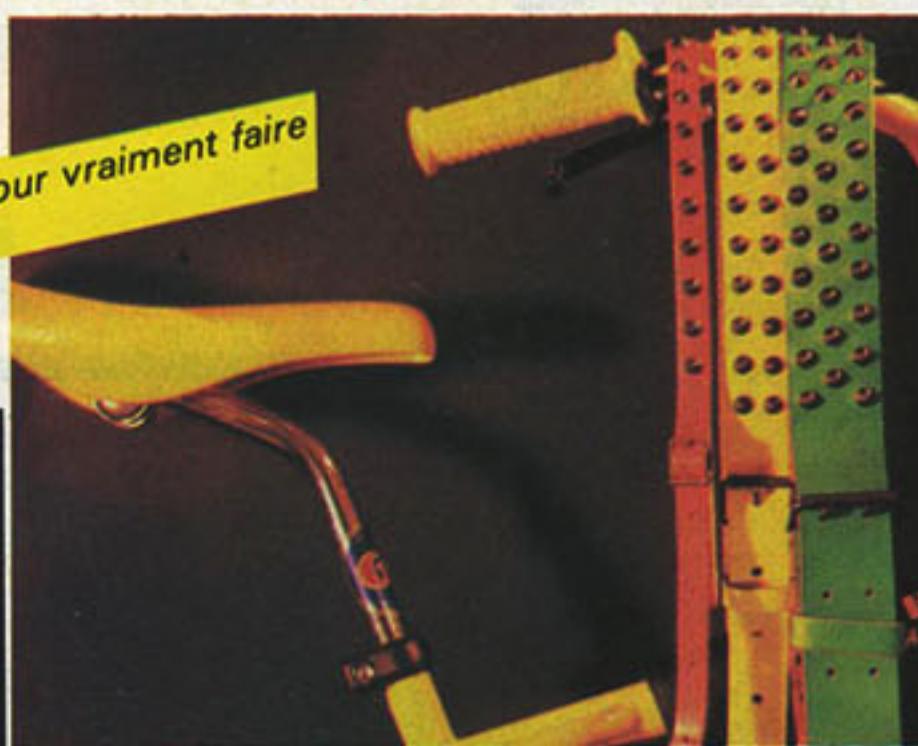
Chaussettes éponge toutes tailles, tous coloris fluo. Sarah Lou.

Guidon double barre Skyway pour avoir la tête en bas, les pieds en l'air (ou l'inverse). Tout chromoly. Prix 435 F. Moby Shop.

Gants et mitaines en laine. Damiers en noir et blanc ou fluo. Sarah Lou.



Ceintures cloutées fluo, toutes tailles, tous coloris pour vraiment faire baver Mad Max.



Guidon GT Performer. Blanc, chromé ou jaune. Prix 391 F. Moby Shop.



Casque GT en fibre de verre. Jet 480 F. Intégral (voir photo) 525 F Moby Shop.



LA MODE
C'EST
AÉRO ET FLUO ---

Echarpe, jambières mitaines, bracelets et ceintures. Tout beau, tout fluo. Rady, go ! Sarah Lou.



GT PERFORMER : « Bête de scène »

Le GT Performer, acteur d'une journée, nous a fait l'honneur de poser pour les différentes rubriques « shopping ». Les séances photos, avec un tel engin, ne sont pas de tout repos. Oubliez-le ! Il démarre tout seul. A proximité d'une lampe de 50 watts, il irradie une telle luminosité que le port des lunettes est conseillé. La version Jaune claque aux yeux, c'est sûr. La chance d'avoir sur le marché le Performer, nous la devons à Eddie Fiola et Bob Morales. Poussé par la popularité de nos deux free-stylers, Gary Turner décide de construire en série le fameux prototype. Maintenant commercialisé, malgré son coût élevé de fabrication : puisque « performer ». Architecture souple, aérée, fidèle à la tradition GT. Le Performer est la machine idéale à tout soil-surfer motivé. Son prix découragera certains. Mais que voulez-vous, le GT Performer est un de ces étalons que seul votre porte-monnaie et votre adresse pourront dompter. Son prix : 4 920 F. En attendant vous pouvez vous procurer le Kit (cadre, fourche, colliers) pour 2 290 F ou chromoly. Existe en blanc, chrome et jaune. On trouve cet outil chez Vélo 2000.

Infos bicross

Directeurs de course ?

Le 9 février à Sainte-Maxime, le club local organise un stage de formation pour directeurs de course sous la direction de Claude Leray. Les personnes intéressées peuvent se renseigner auprès de M. Terrat. Club de Ste-Maxime -10, avenue Georges Clémenceau -83120 Ste-Maxime, Tél. : (94) 96.42.36.

Scorpion sponsor

Les Cycles Scorpion (Californie) sponsorisent une rencontre européenne à Ipswich (England) le 10 mars 1985. La société offre une prime de 1 350 livres au vainqueur pro/superclass et des coupes à tous les autres. Scorpion-cycles compte frapper un grand coup lors de la saison 85 et organisa quatre autres rencontres européennes.

« Naissance » en Ile-de-France

La région Ile-de-France compte maintenant un autre club de bicross. Il s'agit du Bicross Club de Poissy dans les Yvelines (78). Grâce à l'aide d'une mairie qui a tout de suite compris l'intérêt de ce nouveau sport, des moyens matériels et financiers ont été accordés. Un magnifique circuit a été réalisé. Pour tous renseignements d'inscriptions ou autres, contactez M. Chenal - 13, allée de Normandie - 78230 Le Pecq - Tél. : (3) 958.68.67, ou Frédéric Fosse - 80, avenue Fernand Lefebvre - 78300 Poissy - Tél. : (3) 074.71.72.

Le 27 janvier : une course originale

C'est pour se lancer tout de suite dans le bain que le tout nouveau Bicross Club des Yvelines organise un enduro qui se déroulera dans la magnifique forêt de Saint-Germain-en-Laye le 27 janvier. Le tracé sera d'environ 5 km à parcourir deux fois, jalonné d'épreuves spéciales aussi amusantes que techniques. Le prix de l'inscription est de 20 F.

Free-Style ça bouge

Mise en place d'une section free-style au sein de la ligue Provence Côte-d'Azur. Une équipe officielle de Provence tourne en démonstration depuis 5 mois. Elle est composée de : Gérard Garcia (B.C. Cavaillon), Patrick Roman (B.C. Arles), Christophe Bioules (B.C. Cavaillon), Jean Somsois (B.C. Marseille), Philippe Bey (B.C. Cavaillon), Vincent Vannelle (B.C. Arles). L'équipe Provence free-style est très sollicitée. Pour 1985, plusieurs démonstrations sont déjà programmées. Un record de Provence est prévu pour 1985, il se fera à l'aide de tremplins d'envol et de réception spécialement aménagés.

Le départ sera donné sur le parking de la piscine de Saint-Germain-en-Laye. Les inscriptions se feront sur place à 9 h et départ à 10 h très précises.

Les départs seront donnés par catégories d'âges les plus vieux partiront en premier. La piscine de Saint-Germain-en-Laye met à la disposition des parents et amis des coureurs son snack-bar.

GT world free-style

Wouah ! Eddie Fiola et Dave Breed seront les vedettes d'un super tour du Monde GT free-style. Ils vont parcourir plus de 40 000 km à travers la planète. Ils s'arrêteront dans 15 pays différents, dont la France en juin. A bientôt pour plus de précisions.



Renseignements : Philippe Romain - 9 chemin entre les 2 gares - 13200 Arles - Tél. : (90) 96.07.14.



Une piste à Nice

Bicrosseurs niçois, sachez qu'une piste vient d'être construite par un petit groupe de passionnés. Situé au bord du Var, sous le pont Napoléon III, cette piste mesure 300 mètres.

Bicross Club de Nice

« Baie des Anges »

(déclaration n° 11796) A travers Bicross Magazine, il sonne le ralliement de tous les jeunes de Nice et sa région qui veulent pratiquer leur sport favori à écrire ou téléphoner à : « Fabrice » Bicross Club Nice Baie des Anges 5, av. Colonel Evans, 06000 Nice - Tél. : (93) 53.82.51.

Que de frénésie subite à Nice ! Organisez-vous de elles compétitions pour qu'enfin on puisse descendre se réchauffer. Vive les palmiers !

V.T.T. en Bourgogne

Dans le cadre du développement de la section Vélo tout-terrain (Mountain-bike) une grande manifestation aura lieu en Bourgogne, les 25, 26 et 27 août prochains. Les engins utilisés ne seront que des V.T.T. homologués par la commission A.F.B. Les compétitions emprunteront chaque jour un circuit différent qui leur fera découvrir en profondeur

les merveilleuses randonnées au cœur de la Bourgogne Viticole. La Bourgogne gastronomique sera aussi de la fête avec les visites des hauts lieux de cette province. Toutes les demandes de renseignements doivent parvenir à l'Association Française de Bi-Crossing, 81 Fbg Saint-Nicolas, 21200 Beaune, Tél. : (80) 22.43.01.

Et on enchaîne...

Le club de Poissy décidément dynamique organise le 17 mars une course promotionnelle sur son nouveau terrain situé à Poissy sur le Plateau de Beauregard près du Gymnase du Cosec.

Le club est doté d'une grille à électro-aimant avec départ aux feux ainsi que de deux rampes de free-style. Des démonstrations effectuées par le champion de France José Delgado seront proposées au public. Le prix de l'inscription est fixé à 20 F. Inscriptions sur place avant 10 h.

Pour tous renseignements M. Chenal - 13, allée de Normandie - 78230 Le Pecq - Tél. : (3) 958.68.67, ou Frédéric Fosse - 80, avenue Fernand Lefebvre - 78300 Poissy - Tél. : (3) 074.71.72.

Rectificatif :

un gremlin c'est insidieusement glissé dans nos colonnes du mois dernier.

Enduro de Poissy le 27 janvier, contact au : 958.68.67.

Course promotionnelle à Pau (64)

Le tout nouveau circuit de Pau accueillait le 16 décembre, 158 coureurs pour une des dernières courses de l'année 1984. A priori, une épreuve comme les autres. Mais un fait presque incroyable s'est produit : il y avait plus de licenciés à la journée que de licenciés à l'année ! Preuve que le bicross est en train de prendre de l'ampleur.

Ce nouveau circuit, inauguré en septembre dernier, est le théâtre d'une seconde course. Si la première resta confidentielle, celle d'aujourd'hui rencontre un plus vif succès, surtout auprès des coureurs débutants, licenciés à la journée. Ceux-ci sont presque deux fois plus nombreux que les participants réguliers aux autres courses. Soit 100 licences à la journée délivrées (donc 58 à l'année). Eh oui, de l'incroyable, je vous dis ! Vraiment, notre sport favori commence à démanger de plus en plus de jambes. Sans doute l'impact de Bercy ! Ça fait plaisir de voir toutes ces nouvelles têtes tenter de se frayer une (bonne) place vers le podium. Les spectateurs sont aussi au rendez-vous. Une haie humaine entoure complètement le circuit. Ça change de certaines courses qui comptent plus de coureurs que de spectateurs... Il faut quand même dire que ce terrain a beaucoup d'atouts pour attirer les profanes. Idéalement situé à proximité du centre ville, et d'une grande avenue. Pas besoin de chercher pendant une demi-heure un terrain perdu. Car il est bien connu que les spectateurs sont légèrement flemmards, s'ils ne sont pas fortement sollicités (par voie publicitaire) pour des épreuves à priori sans renommée. De plus, le soleil était au rendez-vous. Inhabituel pour un 16 décembre, mais bienvenu. Parlons de la piste. Sèche, bien entendu, grâce à Mister Sun. Abords, marécageux ! Mais les coureurs se sont battus sur du sec, c'est l'essentiel. Quelques irrégularités de surface subsistaient encore. Rassurez-vous au moment où vous dévorez ces lignes (avec des yeux ébahis, c'est certain...) les drainages et nivelllements sont terminés, rendant le circuit encore plus agréable.

L'organisation de courses par le Béarn Bicross Club, bien rodé, demeure maintenant au-dessus de tout soupçon. Aussi bien sur la piste, aux tables de pointage, qu'aux résultats. N'oublions pas le speaker « occasionnel », usant ses cordes vocales toute la journée avec bonheur. Ah, s'il pouvait commenter toutes les courses de la saison... (en plus, il a fait une publicité d'enfer – et gratuite – pour Bicross Magazine. Je ne peux vraiment pas dire de mal de lui...). Je conclue en criant : Bravo ! pour l'absence de temps mort entre chaque course. Pour le climat d'entente, d'aide mutuelle qui semble maintenant régner entre les différents clubs. La ligue Midi-Pyrénées/Aquitaine paraît s'être actuellement bien structurée, tous les clubs la composant ont l'air de vouloir se donner la main et de faire de gros efforts. Tout cela ayant un but, bien entendu, la promotion et le développement, du bicross. Notre sport favori, trop souvent qualifié (par les ignares, les stupides et les bachibouzouks) de « jeu de gosses » deviendrait-il enfin adulte ? L'affluence de nouveaux pilotes et l'attitude nouvelle des clubs semblent laisser espérer que oui. Prions Saint-Glinglin pour que ça continue longtemps.

Un petit mot à propos des coureurs qui deviennent de plus en plus des pros. Des semi-pilotes d'usine apparaissent. En 13 ans, il y a Edouard Dupont et Stéphane Macoine, respectivement sponsorisés par B.H. et MX France Sunn. En 14 ans, c'est l'inébranlable, indestructible et imbattable (ouf !) Jean-Philippe Dayraut qui porte les nouvelles couleurs Sunn (il a fini deuxième en finale à Bercy). D'autres pourraient bien les suivre dans peu de temps. (En fait, il est très très simple de devenir pilote

d'usine : il suffit d'être toujours sur la plus haute marche du podium lors de la proclamation des résultats. Quelqu'un vous remarquera bien un jour...) Dans la catégorie « Je cours et je m'amuse en même temps », n'oublions pas Vincent Bouziane du B.C.B. Il est tombé amoureux de Greg Hill et s'habille tout en rose. De plus, il court sur un vélo à pois multicolores. Est-ce que ça va être la prochaine mode, après les cadres-fourches blancs ?... Et enfin 4 side-cars ont fait une démonstration. Comme d'habitude, gros succès auprès des spectateurs.

La remise des coupes : deux pour le club de Mirambeau. Monsieur Labarrère, maire-ministre, en offre une au meilleur club, le B.B.C., organisateur, hors concours. L'autre pour avoir effectué le plus long déplacement (carte et décimètre en mains). Soleil, bon circuit, belles courses. Une véritable réussite. N'oubliez pas le 26 janvier à Bordeaux la course sur glace organisée par le Bicross Club de Pessac. A bientôt.

Th. Sanson

Les résultats Promo Pau (16/12/84)

* 5 ans

1. G. Bidet (B.B.C.) - 2. S. Rangotte (B.B.C.) - 3. O. Lacoste-Séris (B.B.C.) - 4. S. Mauziat (Orthez) - 5. L. Coquet (B.B.C.) - 6. A. Molly (Mirambeau) - 7. J. Mistri (B.B.C.).

* 6 ans

1. S. Abadie (Toulouse) - 2. O. Marcahosse (B.B.C.) - 3. A. Wagniat (B.B.C.) - 4. B. Perret

(Mirambeau) - 5. J. Benali (Orthez) - 6. B. Vidal (Cadillac) - 7. D. Mistri (B.B.C.) - 8. A.C. Dominguez (B.B.C.).

* 7 ans

1. M. Moncé (Mérignac) - 2. S. Monbelli (Toulouse) - 3. N. Perret (Mirambeau) - 4. C. Mistri (B.B.C.) - 5. A. Delente (B.B.C.).

* 8 ans

1. C. Cadeddu (Tarbes) - 2. F. Lacoste-Séris (B.B.C.) - 3. O. Brisseau (Mirambeau) - 4. R. Moncé (Mérignac) - 5. A. Echecopar (Urdos) - 6. F. Suzette (Bordovet) - 7. N. Magoin (B.C.A.) - 8. B. Pinsolle (Dax).

* Filles 8/9 ans

1. S. Abadie (Toulouse) - 2. M. P. Auboyneau (Mirambeau) - 3. A. Viel (Mirambeau) - 4. M. Miegebielle (B.E.C.).

* 9 ans

1. D. Bergeret (B.B.C.) - 2. C. Cazala (B.B.C.) - 3. J. Seguin (B.B.C.) - 4. J. Beaune (Dax) - 5. P. Guinchard (B.B.C.) - 6. F. Dupetit (Mielan) - 7. O. Bouyer (Mirambeau).

* 10 ans

1. F. Gil (Orthez) - 2. F. Airolidi (Cadillac) - 3. G. Foix (B.B.C.) - 4. C. Houari (Orthez) - 5. P. Lemercier (Arthix) - 6. P. Coquet (B.B.C.) - 7. O. Saint Jours (Dax) - 8. S. Iglesias (Fleurs).

* Filles 10/11 ans

1. E. Macoine (Pessac) - 2. I. Morales (Mirambeau) - 3. S. Duca (Mirambeau) - 4. M. Ruiz (Mirambeau).

* 11 ans

1. A. Esquerre (Bordovet) - 2. D. Mestre (Aurensan) - 3. J.F. Auboyneau (Mirambeau) - 4. A. Harran (Jurançon) - 5. D. Pere (B.B.C.) - 6. F. Arène (Mirambeau) - 7. T. Pérez (B.C.B.) - 8. P. Michel (Cadillac).

* 12 ans

1. J. Bellet (Cahors) - 2. S. Loustalot (B.B.C.) - 3. P. Villembits (B.C.B.) - 4. T. Bareille (B.B.C.) - 5. C. Lebihan (Fleurs) - 6. S. Lacoste-Séris (B.B.C.) - 7. O. Mounolou (B.B.C.) - 8. R. Ferandez (Mérignac).

* 13 ans

1. S. Curaudeau (Mérignac) - 2. E. Dupont (B.C.A.) - 3. L. Laxague (Gan) - 4. C. Socorro (B.B.C.) - 5. P. Seguin (B.B.C.) - 6. M. Gimel (Aurensan) - 7. B. Seguezzi (B.C.A.) - 8. S. Macoine (Pessac).

* 14 ans

1. J.P. Dayraut (Toulouse) - 2. D. Lafforgue (B.C.B.) - 3. L. Nougarède (B.B.C.) - 4. F. Davancens (B.B.C.) - 5. F. Feljas (B.B.C.) - 6. C. Cabarry (Lourdes) - 7. P. Labialle (B.B.C.) - 8. F. Minvielle (Isards).

* 15/16 ans

1. P. Barrère (B.B.C.) - 2. Erre (Bordovet) - 3. S. Davancens (B.B.C.) - 4. F. Mir (B.C.B.) - 5. J. Magrin (B.C.A.) - 6. F. Jouin (Artix) - 7. T. Bret (Mirambeau).

Le Bicross chez les taureaux !

Lors de la course promotionnelle de Pau le 16 Décembre, parmi les nombreux nouveaux venus dans le bicross (entendez par là les licenciés à la journée), se trouvait une dizaine de coureurs de la région de Dax. Ils participaient donc ce jour-là à leur première compétition, mais surtout, dévoiraient littéralement des yeux le circuit. D'accord, le terrain de Pau est chouette et a beaucoup de qualités mais il faut savoir que ces pauvres dacquois n'ont pour s'entraîner qu'une seule misérable bosse au milieu de leur bois de Boulogne local !

Pourtant à Mont de Marsan, Orthez, Dax et dans les Landes en général, les bonnes volontés ne manquent pas. Malheureusement, elles ne sont pas toujours écoutées par les autorités locales (à Dax, où il y aurait la possibilité de faire 2 circuits, les jeunes coureurs ont écrit une belle lettre au Maire, mais aucune suite n'a été donnée). C'est regrettable car, malgré leur manque d'entraînement et de compétition, ces pilotes sont promis à un bel avenir. Lors de cette fameuse course à Pau, 3 d'entre eux ont réussi à accéder en finale. Alors les bicosseurs du Sud-Ouest-Ouest (les Landes quoi...), regroupez-vous et montrez aux gens qui ne jurent que par les taureaux ou le rugby que les « petits jeunes » ont parfois envie de faire autre chose.

Infos bicross

Le 24 février 85 Grande finale du Trophée BH. 84 à La Chapelle-St-Mesmin

Ouf ! Enfin ! On l'espérait pour fin '84, elle n'a pas eu lieu : à l'impossible, nul n'est tenu ! Mais, à l'aube de la nouvelle année, la voici enfin, qui ferme à double tour la porte de la saison 1984 et ouvre vigoureusement celle de la saison 1985.

Le centre de la France, c'est plutôt sympa : pour tout le monde, kilométrage raisonnable garanti. Mais, vous inquiétez-vous, et si la météo est mauvaise ? Eh bien, la sympathique équipe locale Kermabon, avec R. Boutin et l'aide du Maire St-Mesmin, M. Gard ont tout prévu. Jugez plutôt : il y aura de grandes tentes chauffées, des braseros le long de la piste afin que les commissaires ne s'enrhument pas, la Salle des Fêtes où des boissons chaudes seront disponibles – est à 200 m. Si vous désirez arriver le samedi à

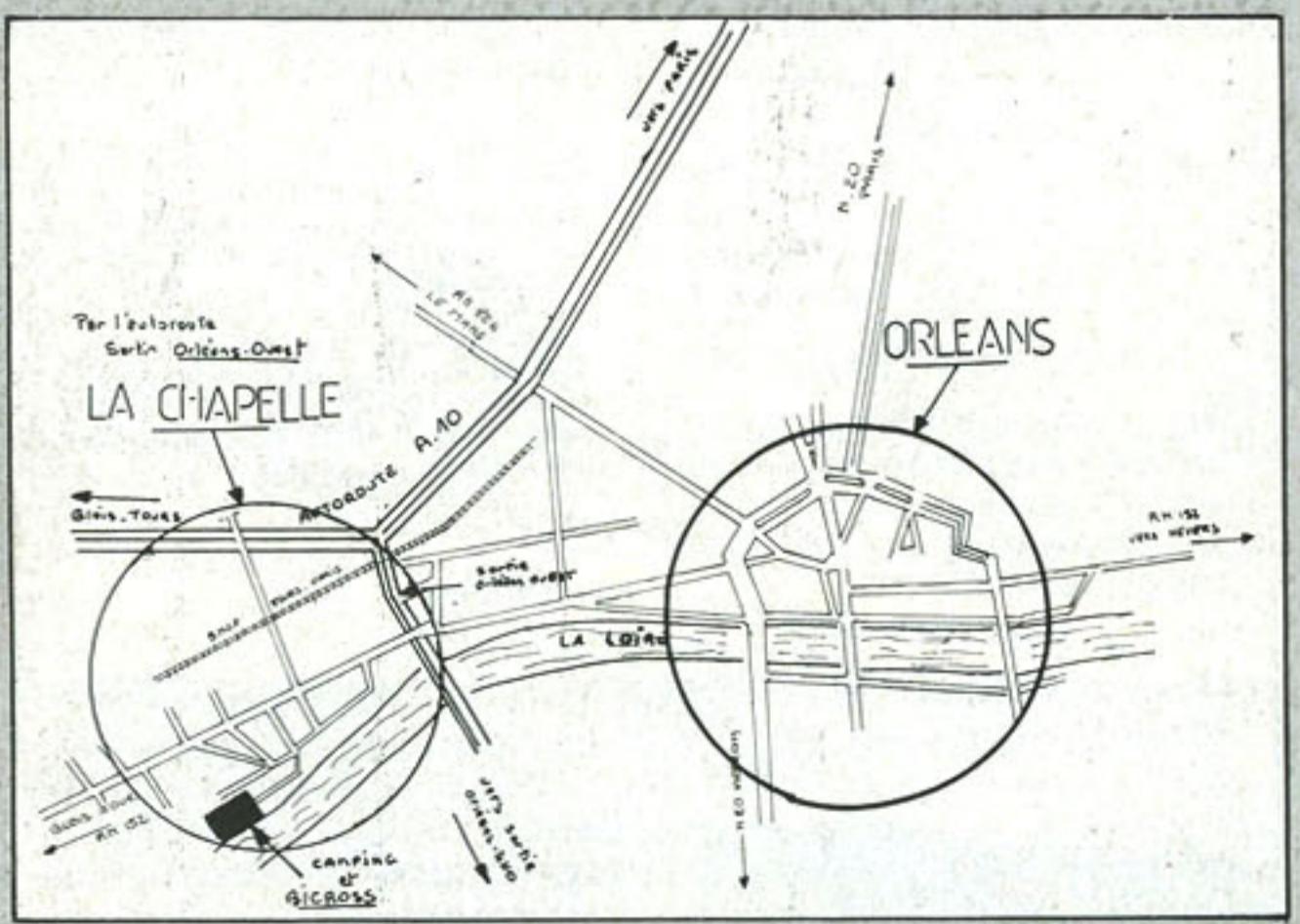
La Chapelle-Saint-Mesmin, histoire de vous mettre en jambes, prévenez le Club au moins 10 jours à l'avance : ils vous trouveront une chambre d'hôtel ou (pour les Clubs), si vous emportez votre matériel (lit de camp, duvet...), les locaux du Centre Aéré seront prêts à vous accueillir. Autre solution : le camping municipal.

Si vous êtes assez nombreux des repas pourront être préparés le samedi au restaurant scolaire.

Pour les inscriptions, l'A.F.B. contactera les finalistes des éliminatoires.

Alors tous au rendez-vous du 24 février. L'occasion d'un super départ pour la saison 85.

Renseignements :
Bicross Club Chapellois
3 bis, rue d'Ingré,
45380 La Chapelle-Saint-Mesmin
Tél. : (38) 88.73.01.
ou Beistegui Hermanos SA
13, avenue de la Grande Armée
75116 Paris - Tél. : (1) 501.91.86.



Rallyes

Le Bicross et Mountain-Bike Club de Talant organise le 24 février prochain, son premier Rallye Promenade National pour V.T.T. (Mountain-Bike) d'une distance de 50 km. Les premiers départs auront lieu à 10 h précises du gymnase Marie-Thérèse Eyquem. Les concurrents partiront deux par

deux à 5 mn d'intervalle. A chaque participant sera remis une carte d'état major sur laquelle, le circuit emprunté sera tracé. Seuls les grands carrefours, risquant de prêter à confusion, seront balisés. Le long du circuit des postes de ravitaillement seront mis en place. Une épreuve de vitesse ainsi qu'une épreuve de pilo-

QUELQUE PART EN AUSTRALIE



Epreuves retenues

27/01/1985 : St-Germain-en-Laye (78). B.C. de Poissy.
10/02/1985 : Torcy-Marne-la-

Vallée (77). B.C. de Roissy-en-Brie.
10/03/1985 : Marcoussis-Montlhéry (91). T.C. Marcoussis.
17/03/1985 ou 3/03/1985 : Le Nouvion (02). B.C. Nouvion-en-

Championnats

Le Trial Club de Marcoussis et les clubs de la région Nord pensent qu'un entraînement hivernal est bénéfique ; basé sur le fond, comportant des épreuves spéciales amusantes et variées, telles : vitesse, maniabilité, pilotage, coup d'œil, adresse il a été décidé la création d'un championnat A.F.B. de région Nord d'enduro-vélo. Ce dernier ne consiste pas à traverser des borbiers ou visiter l'Enfer. C'est une course de régularité et de spéciales, un rallye tous-terrains devant honorer les pilotes les plus complets et les plus réguliers.

Règlement : Ce championnat se déroulera du 27 janvier au 17 mars 1985 et sera ouvert aux pilotes de la région Nord (Ligues : Ile-de-France, Nord-Picardie, Normandie et Centre). Les pilotes des autres Ligues pourront courir des épreuves et seront classés, mais ne seront pas retenus pour le classement du championnat de Région. Le règlement général enduro de l'A.F.B. paru, notamment dans l'annuaire 1984, sera appliqué avec les différences suivantes :

Catégories : (Experts et Juniors confondus) :

– Garçons : 11 ans et moins, 12-13 ans, 14-15 ans, 16 à 24, 25

tage (habileté) permettront de départager les concurrents.

Les vélos autorisés sont, en priorité, les V.T.T. (Mountains-Bikes) ; mais seront tolérés les cruisers avec ou sans vitesses. Le montant de l'inscription est de 30 francs.

Pour ceux qui ne possèdent pas de V.T.T. ; ils pourront en louer un sur place à l'A.F.B., le prix de journée étant fixé à 30 francs.

Il n'y a que 20 V.T.T. Attention à louer

Ce Rallye Promenade vous tente !... alors, rendez-vous à 9 h à Talant au gymnase Marie-Thérèse Eyquem (Talant : banlieue nord-ouest de Dijon).

Pour tous renseignements complémentaires : tél. : (80) 57.43.90 Bicross et Mountain-Bike Club de Talant, 32, av. de la Citadelle, 21240 Talant.

Enduro de Saulon-la-Chapelle : Faut-il être copain avec les grenouilles ?

C'est la question que l'on peut se poser en ce dimanche 16 décembre pour la deuxième manche du championnat de Bourgogne d'en-

duro, organisé par le B.C. de Longvic à Saulon-la-Chapelle.

Il a plu toute la journée, pas la moindre accalmie. L'enduro aurait pu être plaisant vu le tracé. Mais c'était l'enfer ! Rien que de la boue ! Nos chers organisateurs avaient concocté deux tours d'un circuit de 7 km. Heureusement, le deuxième tour a été supprimé. Pour faire la distance certains pilotes ont mis 40 minutes de plus que les prévisions. Vous voyez la difficulté ! Néanmoins, l'épreuve de vitesse pu avoir lieu sans trop de problèmes : c'est Claude Vuillemot sur Mountain-Bike MBK qui fit le meilleur temps, talonné de près par Daniel July sur July's Cruiser. Mais pas de problèmes pour notre champion national qui, lors de l'épreuve de trial, fit le trou avec une faute seulement (avec un Mountain-Bike, chapeau !).

Bonne prestation de Bernard Dupaquier.

Les résultats

Cruisers et Mountains-Bikes : Vuillemot Claude (MBK) (Beaune) - Dupaquier Bernard (Talant) - July Daniel (Talant) - Grappin J. (Beaune) - Gros Robert (MBK) (Talant).

16 ans et plus : Bonhomme Philippe (Messigny) - Alves Laurent (Côte-d'Or) - Lallemand Philippe (Beaune) - Bouilloux Laurent (Dijon) - Marion Pascal (Dijon).

14-15 ans : Vettoretti Fabrice (Beaune) - Guyaux Hervé (Longvic) - Pasteur Frédéric (Côte-d'Or) - Moutault Loïc (Messigny) - Castel Laurent (Côte-d'Or).



PAS DE DOUTE,
ÇA NE PEUT ÊTRE
QUE LUI...

Thiérache.
Responsable du championnat : Michel Lafont, Tél. : (6) 942.83.72. (Resp. Commission Enduro-Trial A.F.B.).

ans et plus.
- Filles : 12 ans et moins, 13 à 15 ans, 16 à 24 ans, 25 ans et plus.
- Cruisers et Mountain-bikes : pas de distinction d'âge. 24 et 26 pouces.

- Side-cars : Pas plus de 2 ans d'écart entre pilote et équipier.

Inscriptions : Montant des engagements pouvant être de 35 F compte tenu des frais supplémentaires. Dans ce cas, 1/2 tarif au 2^e pilote par famille. Engagements et règlements doivent être parvenus impérativement au moins 2 jours à l'avance, sous peine d'être refusés.

Licences à la journée : 30 F, certificat médical et autorisation parentale exigés à la confirmation.

12-13 ans : Bondy Bruno (Dijon) - Helmbold Thomas (Messigny) - Campioni Sébastien (Messigny) - Besançnon Eric (Dijon) - Perdry Arnaud (Longvic).

10-11 ans : Hinault Philippe (Beaune) - Plissonier Thomas (Beaune) - Bouley Ludovic (Beaune) - Dupaquier David (Talant) - Guiton C. (Beaune).

Infos :

Une course sur glace comptant pour la qualification du championnat de France de course sur glace aura lieu le dimanche 10 février sur la patinoire de Belfort (90).

Les entraînements auront lieu le matin et les courses à partir de 14 h 30.

Pour tous renseignements concernant cette épreuve, s'adresser : à M. Schildknecht, B.C. Offemont Pavillon 30 - Les Prés de l'Etang 90300 Offemont.

Vœux du directeur sportif de l'AFB

Si les différents championnats hibernent, tout le monde s'agit et se prépare ; la saison 85 c'est demain. Profitez de l'intersaison pour parfaire votre condition physique et mécanique. L'A.F.B. propose des stages. En attendant pilotes, clubs, sponsors, responsables de notre sport encore jeune mais grandiose. Je vous souhaite à tous mes meilleurs vœux et toutes les réussites sportives pour la nouvelle saison.

Haro sur le Haro

Haro est officiellement distribué en France par Vélo 2000.

Tous ces super vélos, ces accessoires vous les connaissez pour les avoir aperçus dans Bicross Magazine.

Ces produits qui firent parfois de timides apparitions chez les concessionnaires les plus « in », font une entrée en force à partir de Février, vous pourrez casser vos tirelire. De plus ce dynamique importateur a engagé 5 pilotes officiels pour défendre les couleurs de Vélo 2000 et de Haro en 1985. Bien sûr Bertrand Aigon le vainqueur de la catégorie 14 ans à Bercy sera un des fers de lance de ce team.

Circuit Carole : super free-style MBK

Dans le cadre du Super Motard, les 9 et 10 mars prochains, aura lieu pour la seconde fois un Super concours de Free-Style.

Organisé par Alain Brochery et Philippe Vassard, spécialiste des Rallyes Africains, parrainé par MBK, le leader national du vélo cross, cette épreuve a tous les atouts pour devenir une grande classique. Rappelez-vous déjà en 84, 14 000 spectateurs étaient venus assister au Super Motard. Pour la première

Demandez Bicross !

Incroyable, Bicross est tellement demandé depuis quelques numéros, que certains détaillants sont en rupture de stock. Alors deux solutions s'offrent à vous, d'une part le retenir à l'avance auprès de votre marchand de journaux et nous écrire pour nous signaler que dans votre ville le kiosque est suffisamment approvisionné. Ne pas oublier de mentionner l'adresse exacte de votre kiosque et écrire à M. Shomann. Service Ventes Bicross Magazine. Nous ferons le nécessaire dès le mois suivant.

fois en France, une épreuve de Free-Style y était organisée. José Delgado, 17 ans, remportait ce concours, et, oh ! Joie, se voyait engagé dans l'équipe officielle Motobécane. Rêve d'enfant ? non réalité, José Delgado est maintenant pilote d'usine et parcourt l'Europe de championnat en championnat, pour défendre et faire briller les couleurs MBK. A l'aube de cette année 1985, il nous est permis de penser que, peut-être une nouvelle fois le super free-style Motobécane sera l'occasion de révéler un champion de demain.

En 1984 trente concurrents ont participé à l'épreuve, cette année

les organisateurs en attendent cinquante. L'engagement est de 30 francs par pilote, le règlement est celui du « règlement international » déjà disponible chez Alain Brochery, 73, avenue Joffre, 94700 Maisons-Alfort. Le Super Free-Style Motobécane est l'épreuve la plus dotée de France : 5 000 francs et de nombreux lots sont à gagner. Rendez-vous donc, les 9 et 10 mars prochains au circuit Carole de Tremblay-les-Gonesse.

Précisions

L'Amicale Cycliste d'Ostwald tient à préciser que son club se compose de trois sections, affiliées à différentes fédérations :

- section compétition : F.F.C.
- section cyclos : F.F.C.T.
- section Bicross : A.F.B.

Le vélo est leur affaire !

Les futurs adeptes de la région peuvent appeler le (88) 29.04.77 ou le (88) 66.43.05 pour plus de renseignements, écrire à Amicale Cycliste d'Ostwald - 65, rue du Général Leclerc - Ostwald - 67400 Illkirch Graffenstaden.

Premier free-style de Talant en Indoor

Le Bicross et Mountain-Bike Club de Talant annonce le premier free-style national de Talant en Indoor. Il se déroulera le samedi 9 février à 20 h 30 au gymnase Marie-Thérèse Eyquem à Talant (banlieue nord-ouest de Dijon).

Dès 14 h, vérifications administratives et techniques. A partir de 16 h, épreuves de sélections. A l'occasion de celles-ci pourront être délivrées les licences Free-Style en catégorie C et D pour les pilotes de Bourgogne-Franche-Comté. Seuls les pilotes finalistes pourront participer à la finale en soirée.

Le montant de l'engagement est de 20 francs.

Les engagements sont à envoyer avant le lundi 4 février. Pour tous renseignements :

Tél. : (80) 30.91.52 chez M. Petit.

Tél. : (80) 57.43.90 chez M. July.

Les inscriptions sont à envoyer au : Bicross et Mountain-Bike Club de Talant, 32, avenue de la Citadelle, 21240 Talant.

CYCLES RICHARD

8, boulevard Raoul - 77100 Meaux - Tél. : 434.07.57



**OFFRE SPÉCIALE
VALABLE JUSQU'AU
28 FÉVRIER 1985**

CADRES et FOURCHES

Kuwahara LazeLite 1 890 F
Skyway blanc 1 890 F

ROUES

Moylex Mavic, jantes TTM4 ou TTM4 CD 850 F
Skyway Tuff Whell II 720 F
blanc-noir-rouge-bleu
Simplex blanc-noir-rouge-bleu 330 F
Skyway graphite 1 750 F

PÉDALES

Suntour CX2 145 F

SELLE

Kashimax, noir, aéro 55 F

PNEUS

Michelin Compétition 75 F
Compe IV 20x1.50 - 20x1.75 75 F

TIGE DE SELLE

Coudée chromoly 35 F

NOUVEAUTÉ

Cadre chromoly genre MX 400 rose 650 F

Frais de port

Commande 750 F + 20 F de Port

Commande de + 750 F Port Gratuit

Port spécial pour les roues 50 F

les cadres 70 F.

Conditions de Vente : Chèque-CCP ou mandat à la commande.

Infos bicross

Où courir en février dans le Sud

La saison redémarre « plein pot » et, en février, on ne s'ennuiera pas. Tout particulièrement dans le Sud avec les nombreuses courses qui sont proposées. Attention pour la Provence, les promos ouvrent les portes du Championnat de Ligue. Renseignez vous dans vos clubs ! 26 janvier Pessac (33) Ice-Race, Tél. : (56) 36.54.80.

27 janvier Valras (34) Promo, Tél. : (67) 76.42.00.

27 janvier Serre-Chevalier (05) Promo, Tél. : (92) 24.46.70.

27 janvier Apt (84) Promo, Tél. : (90) 74.23.59.

27 janvier Nyons (26) Promo, Tél. : (75) 26.15.32.

27 janvier Poissy (78) Enduro, Tél. : (3) 958.68.67.

27 janvier Côte d'Orient (21) Enduro.

3 février Chambéry (73) Promo, Tél. : (79) 70.13.54.

3 février Cornillon (13) Promo.

3 février Vitrolles (13) Promo, Tél. : (42) 88.35.70.

3 février Manosque (04) Promo, Tél. : (92) 72.28.57.

3 février Les Angles (30) Promo, Tél. : (90) 25.04.29.

3 février Hyères (83) Promo.

3 février Messigny (21) Enduro, Tél. : (80) 31.42.29.

9 février Dijon (21) (indoor) Free-Style, Tél. : (80) 65.18.88.

10 février Arnhem/Hollande Inter..

10 février Sète (34) Promo, Tél. : (67) 74.90.87.

10 février Fos (13) Promo, Tél. : (42) 05.09.76.

10 février Ceyreste (13) Promo, Tél. : (42) 83.10.28.

10 février Digne (04) Promo, Tél. : (92) 31.05.29.

10 février Isle-sur-Sorgue (84) Promo.

10 février Orange (84) Promo, Tél. : (90) 34.31.93.

10 février Brignoles (13) Promo, Tél. : (94) 69.06.12.

17 février Finale Championnat de France sur glace à Megève (74), Tél. : (80) 22.43.01.

17 février Ste-Maxime (83) Super Promo, Tél. : (94) 96.42.36.

17 février Nolay (21) Enduro.

17 février Carnon (34) Championnat de Ligue, Tél. : (67) 68.19.14.

24 février St-Martin-de-Crau (13) Super Promo, Tél. : (90) 47.06.80.

24 février Talant (21) VTT Tél. : (80) 57.43.90.

24 février L'Arbresle (69) Chpt de Ligue, Tél. : (74) 01.30.57.

24 février Loudun (86) Chpt de Ligue.

Course sur neige dans les Pyrénées Atlantiques

Joyeux écoliers et gentils parents, où irez-vous pendant les vacances scolaires du mois de février ? Eh bien, c'est très simple : vous irez participer à une course sur neige. Et plus précisément dans les Pyrénées-Atlantiques (64), à Arette-La Pierre Saint-Martin (pas loin du gouffre du même nom). Cette course sera organisée par le Béarn Bicross Club le 24 février. Elle se déroulera sur 400 m de descente, truffée de virages de bosses. Sont acceptés tous les concurrents de plus de 9 ans. Attention quand même, le nombre d'inscriptions est limité. Il est plus prudent de se renseigner auprès de Jean-François Lacoste-Seris au (59) 06.25.88.

LE BICROSS A LA TV

« Le Bicross envahit la ville » c'est le titre de l'un des sujets que vous pourrez voir le 3ème mercredi de février sur Antenne 2 dans le magazine « Moi Je ». Une émission de Bernard Bouthier réalisée par Jimmy Glasberg et Luc Bernard qui traite du phénomène bicross en France. A ne pas louper, malgré l'heure tardive : aux alentours de 22 h.

Bicross Club Nice-Côte d'Azur

C'est fait ! Il y a maintenant un grand club de bicrossing pour Nice et toute la région avec bientôt un grand terrain d'entraînement et de compétition. Vous pourrez dès l'année prochaine participer en catégorie junior à toutes les courses organisées par le Bicross Club Nice-Côte d'Azur ainsi que par les autres clubs de la ligue régionale sous la direction de l'AFB : courses promotionnelles, interligues, nationales, championnat de France junior, open, etc...

Pour tous renseignements : Bicross Club de Nice - Villa Aurelia - 5, avenue col. Evans - 06000 Nice - Tél. : (93) 53.82.51.

Side-car : fabrication

La S.F.I.D. nous précise que ses ensembles ne sont pas adaptables par simple système de fixation mais par soudage afin de préserver leur rigidité. Fabrication pour petits et grands modèles. Tél. : (62) 94.61.96 - ZI de Saux - B.P. 132 - 65100 Lourdes.

1

BULLETIN D'ABONNEMENT



A retourner :
15/17 Quai de l'Oise
75019 PARIS

Ci-joint mon règlement pour :

Un abonnement de 1 an (12 numéros)

France 120 F Etranger 161 F

Versement : chèque bancaire CCP

Mandat

à l'ordre de BICROSS MAGAZINE

Mme
Mlle Nom
M.

Adresse

Ville

Code postal Pays

ET JE RECEVRAI EN CADEAU LE TEE-SHIRT DU BICROSS INTERNATIONAL DE PARIS.

2

BULLETIN D'ABONNEMENT



A retourner :
15/17 Quai de l'Oise
75019 PARIS

Ci-joint mon règlement pour :

Un abonnement de 1 an (12 numéros)

France 110 F Etranger 151 F

Versement : chèque bancaire CCP

Mandat

à l'ordre de BICROSS MAGAZINE

Mme
Mlle Nom
M.

Adresse

Ville

Code postal Pays

Ci-joint mon règlement pour :

Un abonnement de 1 an (12 numéros)

France 110 F Etranger 151 F

Versement : chèque bancaire CCP

Mandat

à l'ordre de BICROSS MAGAZINE

Mme
Mlle Nom
M.

Adresse

Ville

Code postal Pays

ET NOUS RECEVRONS CHACUN EN CADEAU LE TEE-SHIRT DU BICROSS INTERNATIONAL DE PARIS.

3

BULLETIN D'ABONNEMENT



A retourner :
15/17 Quai de l'Oise
75019 PARIS

Ci-joint mon règlement pour :

Un abonnement de 1 an (12 numéros)

France 100 F Etranger 141 F

Versement : chèque bancaire CCP

Mandat

à l'ordre de BICROSS MAGAZINE

Mme
Mlle Nom
M.

Adresse

Ville

Code postal Pays

Ci-joint mon règlement pour :

Un abonnement de 1 an (12 numéros)

France 100 F Etranger 141 F

Versement : chèque bancaire CCP

Mandat

à l'ordre de BICROSS MAGAZINE

Mme
Mlle Nom
M.

Adresse

Ville

Code postal Pays

Ci-joint mon règlement pour :

Un abonnement de 1 an (12 numéros)

France 100 F Etranger 141 F

Versement : chèque bancaire CCP

Mandat

à l'ordre de BICROSS MAGAZINE

Mme
Mlle Nom
M.

Adresse

Ville

Code postal Pays

ET NOUS RECEVRONS CHACUN EN CADEAU LE TEE-SHIRT DU BICROSS INTERNATIONAL DE PARIS.

Abonne-toi à

BICROSS
MAGAZINE

ET REÇOIS GRATUITEMENT
LE TEE-SHIRT OFFICIEL DU
1er BICROSS INTERNATIONAL
DE PARIS !



1° Abonnez-vous à BICROSS MAGAZINE
1 an (12 numéros) au prix de : France 120 F Etranger 161 F
EN CADEAU VOUS RECEVREZ GRATUITEMENT LE TEE-SHIRT OFFICIEL DU
BICROSS INTERNATIONAL DE PARIS (valeur 60 F).

2° Abonnez-vous à DEUX à BICROSS MAGAZINE
1 an (12 numéros) au prix de : France 110 F l'abonnement Etranger : 151 F
l'abonnement
EN CADEAU VOUS RECEVREZ TOUS LES DEUX ET GRATUITEMENT LE TEE-SHIRT OFFICIEL DU BICROSS INTERNATIONAL DE PARIS (valeur 60 F).

3° Abonnez-vous à TROIS à BICROSS MAGAZINE
1 an (12 numéros) au prix de : France 100 F l'abonnement Etranger 141 F l'abonnement
EN CADEAU VOUS RECEVREZ TOUS LES TROIS ET GRATUITEMENT LE TEE-SHIRT OFFICIEL DU BICROSS INTERNATIONAL DE PARIS (valeur 60 F).

Pour les abonnements multiples : 2-3

Envoyez dans une même enveloppe
2/ Le coupon double avec le libellé complet des deux noms et adresses.
Pour le règlement, deux formules :
France : 1 chèque de 220 F ou 2 chèques de 110 F
Etranger : 1 chèque de 300 F ou 2 chèques de 151 F.

Envoyez dans une même enveloppe
3/ Le coupon triple avec le libellé complet des trois noms et adresses.
Pour le règlement, deux formules :
France : 1 chèque de 300 F ou 3 chèques de 100 F
Etranger : 1 chèque de 423 F ou 3 chèques de 141 F.

DEPECHEZ-VOUS, notre stock est de 4 000 Tee-Shirts.
Offre valable jusqu'au 28 février 1985



Les trois principaux Showmen de l'histoire du Trick Team : Ron Wilton à gauche, Mike Buff et R.L. Osborn en lévitation momentanée. Admirez le travail.



LE BMX ACTION TRICK*TEAM

(* Trick : un tour, comme un tour de magie, un truc, une figure)

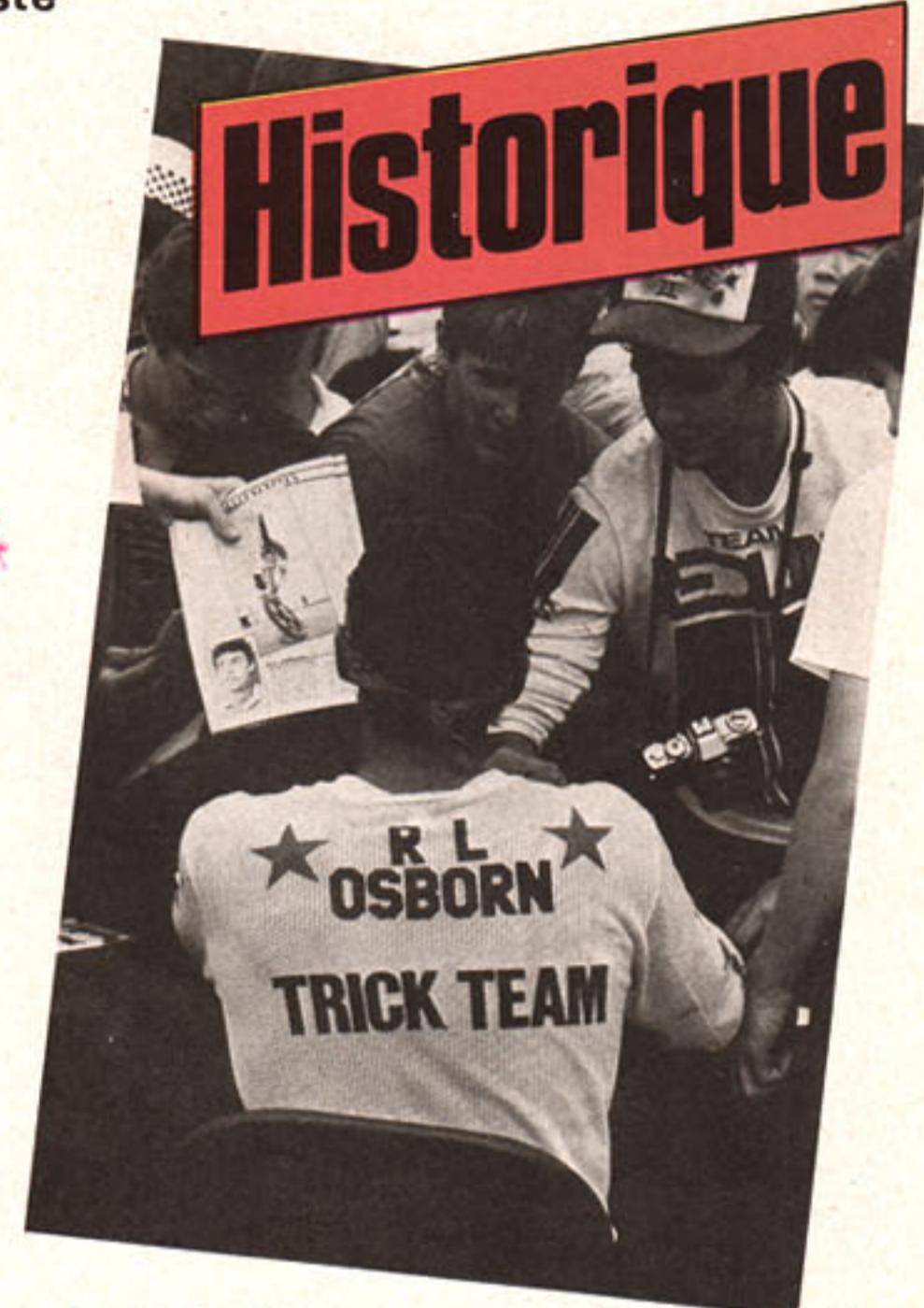


Vous voulez en savoir plus sur le free-style en général et sur le Trick Team en particulier dont vous avez dégusté les évolutions à Bercy. On ne va pas vous laisser dans l'ignorance. Qu'est-ce exactement que le BMX Action Trick Team ? Voici son histoire des origines à nos jours, comme on dit dans les manuels.

Il était une fois, toutes les belles histoires commencent comme ça, il était une fois donc, un père attentionné qui accompagnait régulièrement son fiston à des compétitions de bicross. Le père s'appelait Bob Osborn, le rejeton Robert Lewis, que ses proches avaient surnommé R.L. en ne conservant que les initiales de son prénom. R.L. qui avait commencé le bicross dès 6/7 ans ne se débrouillait pas mal après quelques années d'expérience et gravissait tranquillement les échelons de la hiérarchie sportive.

Dans le même temps, cette nouvelle discipline lancée Outre-Atlantique par Scot Breithaupt, entre autres, se développait à la façon d'une épidémie. Bob, du bord de la piste n'était pas sans évaluer l'énorme clientèle que représentait tous ces petits jeunes pour lesquels il n'existe aucun organe d'information sérieux. Bob, déjà excellent photographe, a donc créé ce qui est actuellement la première revue de bicross aux USA : *Bicycle Moto Cross Action*, devenue rapidement *BMX Action*. On aime bien les initiales dans la famille Osborn. Bob a ensuite contribué à développer le bicross grâce à son magazine ajoutant depuis à cette première revue, un journal concernant les vélos de tourisme « *Ten Speed* », une revue de surf et récemment un magazine de free-style.

L'ensemble de ces publications constituant la Société Wizard dont papa Osborn est le directeur. Pigé ? On continue.



Après le père, revenons au fils. Il y a trois-quatre ans R.L., qui n'était pourtant pas un manche et courait depuis une bonne dizaine d'années, ne s'est plus trouvé suffisamment performant pour continuer à courir et concurrencer des gars de la trempe de Greg Hill, Stu Thomsen et Eric Rupe. R.L. avec son inséparable pote d'enfance Bob Haro s'est donc tourné vers le free-style, vers les figures. A cette époque, ils se mettent au free-style et travaillent ensemble en créant une petite société de vente par correspondance d'accessoires concernant le bicross.

« Regarde ce que j'ai inventé »

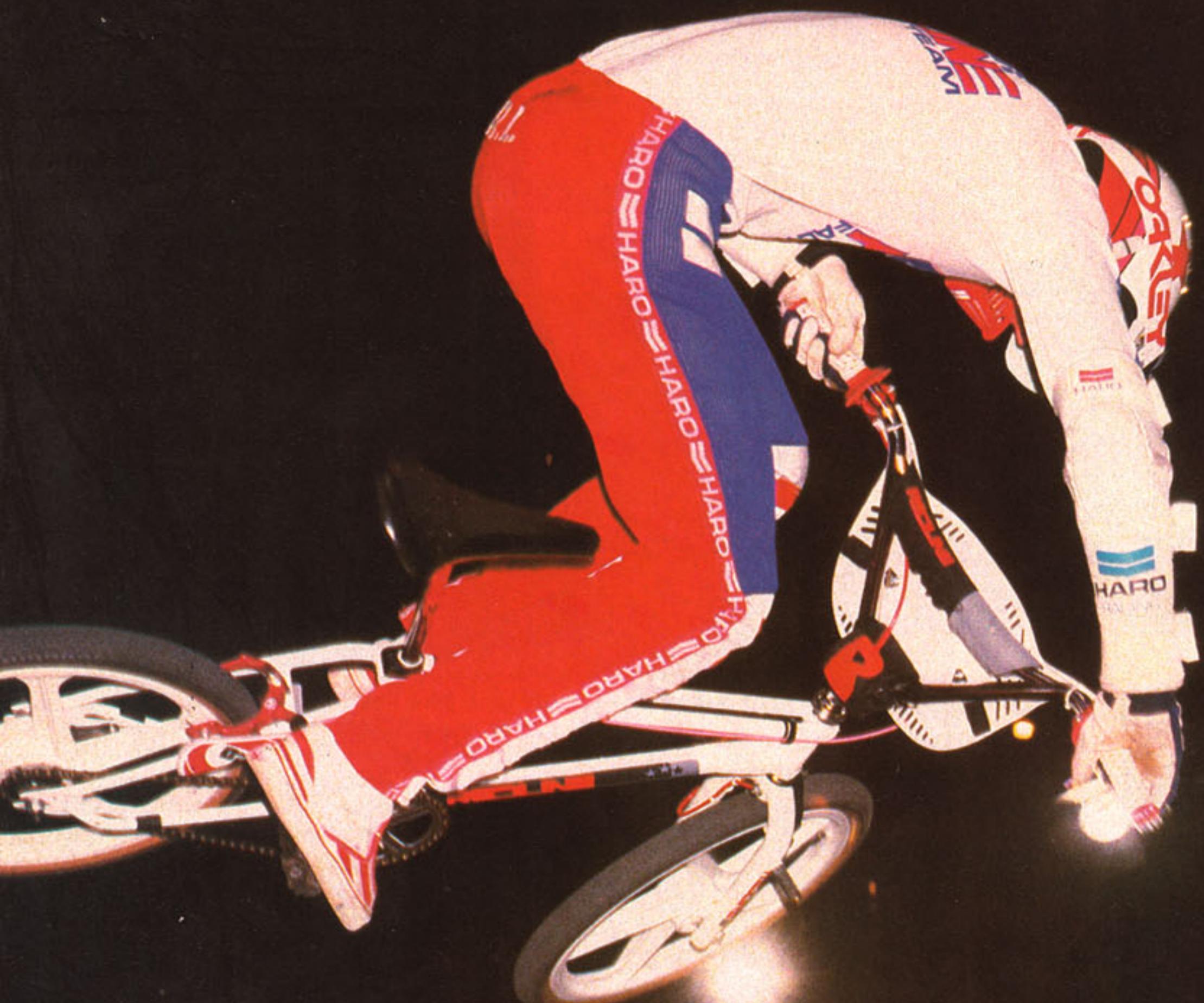
Un matin Bob Haro arrive au bureau et interpelle R.L. « Eh, regarde un peu ce que je viens d'inventer ». Bob saisit son bicross, qui ne le quitte pas et se met à faire un Trick terrible (un truc, une figure). A partir de ce moment s'est créée une stimulation amicale entre les deux kids. Il s'instaure rapidement une sorte de petite compétition entre les deux. C'est à celui qui étonnerait l'autre.

C'est comme ça qu'a démarré le free-style. Les deux compères ont alors 18 ans, ils s'entendent particulièrement bien, mais sont très différents. R.L. ne voit pas trop l'intérêt du business, du commerce et ses évolutions à vélo lui suffisent. Bob, en bon Américain, est davantage attiré par les affaires et crée sa propre société : Haro Racing, qui fabrique des vélos de free-style, des équipements et une collection de vêtements. Enfin, pour compléter ses activités déjà nombreuses, pour son âge, Bob crée un Team le Haro Free-Style Team.

Pratiquement au même moment R.L. met sur pieds le BMX Action Trick Team, sans que cela modifie quoique ce soit dans la solide amitié des deux garçons.

Les débuts du Trick Team

R.L. se gratte la tête. Faire un team de free ce n'est pas dur mais comment percer. Où se produire, comment structurer tout ça ? Bien



sûr il y a le journal de papa qui peut passer de la pub mais ce n'est pas suffisant R.L. qui a un super pote, The Duke se demande s'il n'est pas possible de faire quelque chose avec lui qui représente Oakley. Aucun problème The Duke est toujours partant. Voilà comment poussé par le père Osborn se constitue le BMXA Trick Team avec R.L. Osborn, Mike Buff et The Duke, le trio bientôt le plus connu des fans de free aux US.

Comment ?

Très simplement. Il faut savoir que Oakley a été un des premiers sinon le premier annonceur spécialisé du BMX avec ses poignées de vélo... et ses lunettes. Les lunettes n'ayant d'autre intérêt dans le bicross que le côté visuel de la pub. Faire de la pub pour des poignées de vélo n'est pas facile. Le pilote a forcément les mains dessus. La meilleure façon de promouvoir la marque c'est bien sûr le sigle visible sur le bandeau élastique des lunettes. Les pilotes de BMX sous contrat avec Oakley ne sont pas là pour faire vendre des lunettes (on est rarement aveuglé par la puissance du pilote qui vous précède) mais uniquement pour faire connaître la marque Oakley et faire vendre des poignées. Astucieux non ?

L'idée géniale de Duke consistait à se servir du fichier-clients de Oakley c'est-à-dire la plupart des magasins de BMX aux US, pour leur proposer le Trick Team.

Duke décrochait le téléphone et appelait chaque revendeur.

— Allo, ici c'est Duke de chez Oakley, j'organise une tournée avec R.L. Osborn et Mike Buff. Si vous voulez, on peut s'arrêter dans votre ville et effectuer une démonstration de free-style devant votre magasin. Si vous êtes d'accord, on annonce cette démonstration dans BMX Action. Tout ce que vous avez à faire, c'est une publicité locale auprès de vos clients, pour leur annoncer notre arrivée et nous payer nos frais de déplacement.

Nombreux sont les responsables de magasins dynamiques qui acceptent cette promotion inespérée à domicile.

Voilà comment R.L. Osborn, Mike Buff (qui a abandonné la compétition pour ça) et Duke partent deux à trois fois par an avec leur motorhome et une remorque abritant rampes et vélos, dans tous les Etats Unis.

Chaque tournée dure environ deux mois. Ils vont de villes en villes promouvoir le free-style, en tant que spectacle. A chaque étape, radios et télévisions locales annoncent leur arrivée provoquant le rush de plusieurs milliers de kids ébahis autour de l'aire de free-style, devant les évolutions de ces virtuoses de l'équilibre.

Les rôles

« OK on va aller à Memphis, Dallas, Houston... etc. ». La tournée est organisée. Les étapes sont programmées, et nos trois compères entament leur périple. Si Duke s'est chargé de tout ce qui est contact avec les commerçants, R.L. se charge plus particulièrement de l'organisation. Mike se laisse vivre.

R.L. de nuit comme de jour, une insolente aisance au guidon, et surtout un ambassadeur de choix pour le free-style... et la marque Redline.

Bon vivant Buff hors de son BMX ne déploie pas une activité extraordinaire. C'est un ramier complet. Sur la route R.L. et Duke se partagent la conduite du Motorhome pendant que Buff avachi derrière sur les banquettes regarde la TV ou s'entraîne aux jeux vidéo. A l'étape, Duke s'occupe de « l'announcing », fait le speaker, avec ses expressions bien à lui et son accent californien, il commente les figures pendant que Buff et Osborn exécutent leur numéro. Numéro qu'ils font en musique. Et ça c'est encore Duke qui l'a introduit dans le free.

C'est encore Duke qui, une fois le spectacle terminé se charge des « swoops on the babes » c'est-à-dire de soulever les petites, de draguer, selon leur propre expression. A ce sport, Duke est imbattable parce qu'il dégage une telle sympathie que peu de filles lui tiennent rigueur de les accoster comme il le fait : il se plante généralement devant l'une d'elles

et lui lance l'air éberlué « C'est incroyable comme t'es belle toi ».

Il faut dire qu'aux Etats Unis, si la technique est différente, les réactions le sont aussi et quand on dit à une fille qu'elle est belle, elle commence par remercier. Ce n'est pas souvent le cas en France. Dommage.

Enfin si Duke drague, c'est souvent en pure perte car il se fait piquer rapidement les petites par ses deux accolytes, devenus en quelques pirouettes aériennes les idoles de la ville.



La compétition en skate park

On envoie la musique choisie par le concurrent. Chaque concurrent a 20 secondes pour faire sa démonstration. Autour du skate park sont répartis 4 à 5 juges qui sont d'anciens coureurs de bicross ou R.L. et Haro eux-mêmes. Le style est noté sur les figures au sol. Au bout de 20 secondes, chaque juge montre sa note sur une tablette. Les différentes notes additionnées donnent le score du concurrent. Il y a aussi d'autres spécialités comme le saut en hauteur, qui se déroule également dans le skate park.

En haut du mur, se trouve un officiel qui tient une perche graduée tout les 5 cm. Le pilote saute sachant que seul le point le plus bas du bicross ou du pilote est pris en compte (dans le cas d'un table top, c'est le guidon ou la pédale).

Le juge met sa main à l'endroit qu'il estime être le bon et deux autres confirment ou modifient le verdict. Ils se mettent d'accord et font une marque sur la perche. Celui qui a la plus haute marque a gagné.

Simple ?

Historique

Free et dérives

Ces démonstrations qui sont d'authentiques spectacles se sont développées très vite et devenant très rentables pour leurs réalisateurs. Demandés partout le Trick Team s'est organisé, structuré et se fait payer à la prestation 1 000 dollars par pilote plus les frais de déplacement. Seul Duke n'est pas rétribué considérant qu'en faisant cela il ne fait que la promotion d'Oakley, son employeur. Les deux grands teams existant actuellement sont donc le Trick Team et le Haro Team.

Le Trick Team c'était, comme je viens de vous l'expliquer R.L. Osborn, Mike Buff et Duke, le manager. Or il y a six mois environ Mike s'est cassé le pied en faisant des photos pour un magazine. Depuis, il a du mal à récupérer le niveau nécessaire et c'est Ron Wilton qui l'a remplacé (blessé à son tour en novembre il n'a pu venir à Bercy). Ron Wilton qui auparavant faisait partie du Team Haro.

Le Haro Team, c'est Mike Dominguez, Ron Wilkerson et Rick Sigur.

Ces deux grands teams sont spécialisés dans le show, le spectacle destiné à promouvoir le free-style. Parallèlement, ces démonstrations ont donné lieu à des compétitions entre teams de free, aboutissant aux épreuves qui se déroulent dans les parcs de skate.

Les kings de cette spécialité ont d'abord été Bob Haro et Bob Morales. Actuellement les deux meilleurs s'appellent Mike Dominguez et surtout Eddie Fiola, le protégé de Gerrit Turner, patron des vélos GT.

Practice, practice, practice...

Le Trick Team, on l'a vu ce sont deux à trois tournées annuelles que font nos lascars. Mais que font-ils lorsqu'ils ne sont pas sur la route ? Et bien ils organisent ces tournées, ils s'entraînent et essaient de trouver de nouveaux tricks. L'entraînement est pris très au sérieux, et si Buff, qui est considéré comme un garçon aussi doué que faignant est plutôt porté sur le dilétantisme et la bonne bouffe, sachez que chaque matin il est debout à 7 h. R.L. lui est encore plus matinal. Dès 6 h il occupe la salle de gymnastique pour s'y livrer à un entraînement musculaire très méthodique. Un jour il travaille les bras, les pectoraux, le lendemain ce sont les jambes, les abdominaux et le dos.

Ensuite, un bon coup de surf à la plage, ça ne peut pas faire de mal. Deux à trois fois par semaine il retourne à la plage en fin de journée pour courir quelques kilomètres. Dans la journée, il est dans les locaux de Wizard Publications où le Trick Team possède ses propres bureaux avec à côté ses rampes et ses emplacements pour les entraînements qu'ils effectuent comme des pros, toujours casqués et en musique, ce qui leur permet de mettre au point leur chorégraphie.

Buffy est très branché rock, R.L. est plus éclectique et ses goûts vont du classique au plus branché.

Quand le travail est fait, ils enfourchent leurs motos et vont se dérouler à Indian Dunes ou à Saddleback, ce n'est pas loin.

Si par hasard vous les rencontrez et que vous leur demandez de vous communiquer le secret de leur réussite, ils se pencheront vers vous et vous souffleront à l'oreille le plus sérieusement du monde : Practice, Practice, Practice*...

* L'entraînement, toujours l'entraînement, encore l'entraînement...

LE BMX ACTION TRICK TEAM



R.L. Osborn spécialiste du free acrobatique au sol. En équilibre sur une pédale, les mains en l'air. Regardez bien la position de sa roue avant. Variation pour un track stand.

Ci-contre
Super Aérial de Mike Buff (Buffy pour les intimes). Pendant le Murray World Cup. Oh ! fait le public.



A gauche
R.L. Osborn « Hé ! Mike matte un peu les crakettes dans les gradins ».

A droite
Mike Buff, le flegmatique, décontracté et pas rasé.

En bas à gauche
Ron Wilton.

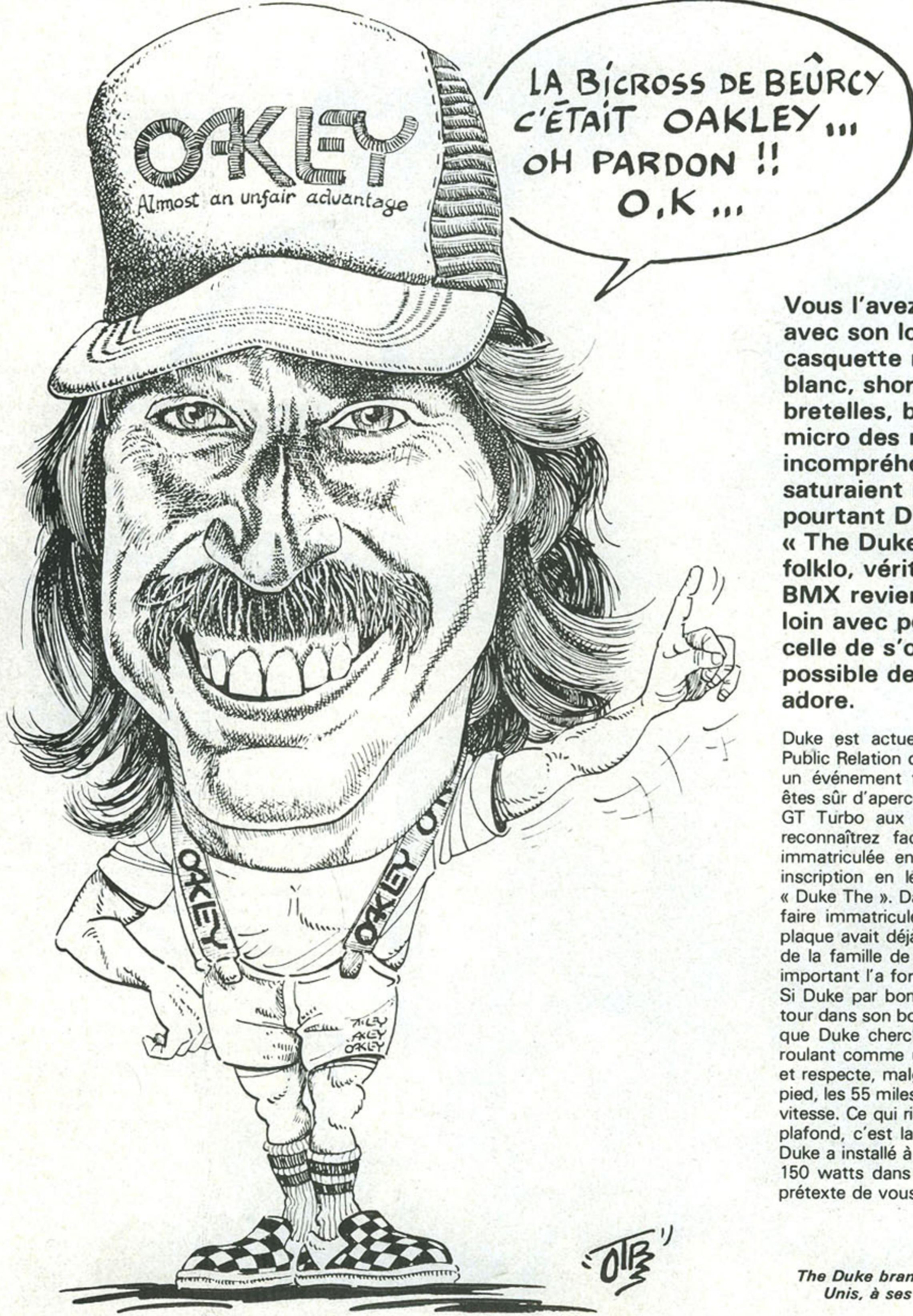
Historique



LE BMX
ACTION
TRICK TEAM

par Didier Coste

la véritable histoire de Duke



Vous l'avez découvert à Bercy avec son look infernal : casquette rouge, T. shirt blanc, short blanc, lunettes, bretelles, beuglant dans le micro des mots incompréhensibles qui saturaient même la sono. Et pourtant Duke ou plutôt « The Duke » ce gueular folklo, véritable pionnier du BMX revient de loin, de très loin avec pour seule ambition celle de s'occuper le mieux possible des gosses, qu'il adore.

Duke est actuellement Team Manager, et Public Relation de Oakley. Dès qu'il se passe un événement tout-terrain important, vous êtes sûr d'apercevoir sa Porsche 924 Carrera GT Turbo aux abords du terrain. Vous la reconnaîtrez facilement, elle est rouge et immatriculée en Californie avec pour seule inscription en lettres jaunes sur fond bleu « Duke The ». Dana Duke voulait, bien sur, la faire immatriculer « The Duke » mais cette plaque avait déjà été attribuée à un membre de la famille de John Wayne. Ce détail peu important l'a fortement agacé.

Si Duke par bonheur vous emmène faire un tour dans son bolide, cramponnez-vous. Non que Duke cherche à vous impressionner en roulant comme un fondu, il est très prudent et respecte, malgré les 240 ch qu'il a sous le pied, les 55 miles prescrits par la limitation de vitesse. Ce qui risque de vous faire sauter au plafond, c'est la mini chaîne Nagamishi que Duke a installé à bord et qui débite deux fois 150 watts dans vos tympans fragiles, sous prétexte de vous faire entendre le dernier hit

The Duke brandissant le drapeau des Etats Unis, à ses côtés Toby Henderson et en partie caché : Greg Hill.



OAKLEY
FACTORY RACER

FACTORY ACE

FACTORY
zeroline
YOP 8
MIGROS

de la Côte Ouest. Un garçon branché ce Duke qui comme la plupart des ricains regarde la TV en s'enfilant des tonnes d'ice creams, joue au Racket ball (genre de Squash) comme un champion, fait de la musculation pour le plaisir de soulever des poids. Il se permet d'arracher, allongé sur le dos, plus de 100 kg. Vous pouvez toujours essayer. Sinon, levé dès 6 heures du matin, il s'offre un petit footing d'une 1/2 heure avec ses copains Ward et Barnett qu'il laisse sur place. Il a la particularité d'avoir, comme quelques grands champions, un cœur qui bat très lentement. A 7 h 30, il part à son travail. Les moments de détente, il les occupe à faire du cruiser avec un Torker spécialement fabriqué pour lui ou du cross avec une Kawasaki 250 KX. Les soirées il ne dédaigne pas les passer dans les boîtes où il adore danser.

Voilà les quelques choses que l'on sait de Duke. Ah si j'allais oublier il a découvert à Paris les gâteaux Pépito et les Pimms et nous les commanda depuis par cartons. En dehors de cela, ce garçon très vivant particulièrement à l'aise en toutes circonstances est d'une grande discréetion.

The Duke c'est un mythe et un mystère. Il est difficile de connaître ce personnage pourtant public. Je lui demande son âge, il se marre et me répond « Nobody knows it's a mystery ». Je lui demande son prénom, il prétend ne pas en avoir et me tend ses cartes de crédit où sont inscrits ces deux mots « The Duke », le duc. En fait il s'appelle Duke, mais les titres de noblesse sont rares et très prisés aux US ou des noms comme Leduc, Lecomte, Leprince ou Leroy sont l'exception.

Questionné davantage, il affirme se prénommer Dana. Pourquoi ? « Je suis allé un jour à Dana Point (au Sud de Laguna Beach) la plage était jolie, j'ai gardé le nom de la plage ». Pas facile à cerner The Duke, alors j'ai fait ma petite enquête auprès des gens qui le connaissent très bien et qui m'ont raconté la véritable histoire de Duke.

On sait que Dana Duke est natif Pasadena en Californie, et qu'il est du mois d'Août, ça c'est sûr. C'est peu. On sait aussi que c'est un très grand copain de Jeff Ward, le n° 3 du cross US qui pilote une Kawasaki d'usine. Mais ce n'est pas tout. Duke, très branché musique, a été quand il était à l'université, le batteur de

David Lee Roth chanteur de Van Halen. Duke a ensuite été l'animateur chaque soir pendant un an d'une émission sur K-Roq, une station de radio très « câblée ». Puis il s'est trouvé un job, un vrai, son premier job. Il tenait un Mac Donald. Ça n'a duré qu'un temps. Un jour lassé des Macdos, il décide de créer sa propre entreprise. Une société de peinture en bâtiment dont il est l'unique employé.

Il fait l'achat d'un vieux Chevrolet pick-up sur les côtés duquel il peint un superbe arc-en-ciel avec la raison sociale de sa société : « The Painter » (le peintre). Cet investissement fait, il ne lui manque plus que les clients. Qu'à cela ne tienne, avec son aplomb sympathique, il frappe aux portes des maisons défraîchies et lance aux propriétaires : « Dites donc, je suis passé devant votre maison, elle est crado. Si vous voulez je peux lui refaire une beauté. Justement j'ai de la peinture dans ma voiture ». Les clients marchent. La peinture ça va un moment, mais il n'y a pas que cela dans la vie. Un jour, il rencontre Jim Jannard un ami de longue date que Bob Osborn avait sensibilisé au bicross et, ensemble, Jim et Duke démarrent Oakley. Le patron c'était et c'est toujours Jannard, Duke au début est l'homme à tout faire. C'est lui qui imprime et coupe toute la journée les élastiques de lunettes.

du cross US en 50, 60 et 80 cm³, « stock » ou « modified » (de série ou « trafiqués » !). Un soir, à la fin de la semaine, trois des cinq meilleurs pilotes US du moment, Bruce Bunsh, Rick Ami et Carl Fleming, sous contrat avec Oakley montent comme prévu dans la voiture de Duke qui les ramène à l'hôtel. A la sortie de Ponca City se trouve une voie ferrée, apparemment abandonnée, sans signalisation, sans passage à niveau avec seulement de l'herbe folle sur le ballast. Au moment où la voiture traverse la voie un train surgit à vive allure et écrase la voiture. Les trois enfants sont tués sur le coup et Duke est agonisant. Tout le monde le croit mort. Il restera deux mois dans le coma. Jambes brisées, bras cassés, colonne vertébrale fracturée, mâchoire arrachée. Deux mois pendant, lesquels son ami et patron Jim Jannard, mormon comme lui de religion, ferme son entreprise pour le veiller à l'hôpital. Quand Duke s'est réveillé, même les médecins ne croyaient pas qu'il s'en sortirait. Il est alors paralysé et une machine l'aide à respirer. Pour tout le monde, même si Duke est artificiellement en survie, les quatre occupants de la voiture sont morts.

Et là s'est produit un immense mouvement d'entraide envers Duke.

Cet accident qui était une catastrophe horrible, dramatique dans laquelle trois enfants avaient trouvé la mort, a suscité une gigantesque chaîne de l'amitié.

Duke ne se souvient plus de ce qui s'était réellement passé, en apprenant la disparition de ses trois protégés se croit l'unique responsable de cet accident. En plus de son état précaire, il subit un choc psychologique et n'aspire plus qu'à se laisser mourir.

Heureusement des témoins oculaires de l'accident sont venus témoigner des circonstances exactes et dégager la responsabilité de Duke. Les parents des victimes se rendent à l'hôpital pour encourager Duke. Un fait exceptionnel dans ce pays, où les gens traduisent n'importe qui pour n'importe qui en justice, que les parents eux-mêmes, malgré leur peine, soient venus aider The Duke à s'en sortir.

Duke est resté plus d'un an à l'hôpital recouvrant petit à petit ses facultés. Les médecins qui l'ont soigné s'accordent à dire que la guérison de Duke tient du miracle ou tout simplement de cette entraide qui s'est constituée autour de lui.

Depuis ce jour Duke a quelques menus problèmes de coordination qui font qu'il marche un peu de travers. Torse nu il est couvert de cicatrices, mais la plus grosse cicatrice est morale. Actuellement la compagnie ferroviaire est, bien sûr, en accusation. Le train ne devait pas passer là ce jour-là et encore moins à cette vitesse.

De toutes façons, ça ne change plus rien ce n'est pas le jugement qui rendra les enfants à leurs parents ni qui empêchera Duke de se consacrer encore davantage aux kids envers lesquels il estime avoir une dette infinie.

Jeune, sympa, plein d'humour, ce qui est exceptionnel pour un mormon, Duke n'est pas le charlot qu'il pourrait faire croire, mais un type fantastique, estimé à juste titre par tous et qui a laissé beaucoup de ses illusions un soir à Ponca City.

Si vous le rencontrez, parlez lui d'autres choses, du Bicross, de la mer, du soleil, des filles et sachez qu'en toutes circonstances il sera prêt à faire l'impossible pour vous faire plaisir...



LE BMX
ACTION
TRICK*TEAM

CONCOURS



OAKLEY
FACTORY PILOT

soignez le look et gagnez
la casquette Oakley de Duke

La vraie casquette des pilotes d'usine, celle que portent les coureurs sous contrat dès qu'ils enlèvent leur casque pour monter sur le podium. Une casquette en velours rouge qui décolle vraiment et fait craquer les copains... et les copines.

Comment faire ? C'est simple cette casquette est un élément essentiel du look de Duke. Nous avons donc décidé de vous proposer un concours de look. Quel est le vôtre ? Nous aimerions le savoir.

Free-styler, coureur, branché, musical, sportif, mondain, tout est permis si c'est chouette. Faites vous prendre en photo et envoyez-nous le résultat à Concours Look - Bicross Magazine - 15, quai de l'Oise - 75019 Paris. Vous ne devez envoyer pour que nous puissions éventuellement les faire paraître que des photos en couleur, sur papier ou diapositive.

Le vainqueur gagnera la casquette. Les plus originaux se verront dans les pages de Bicross Magazine.

Vous pouvez vous faire photographier avec ou sans vélo peu importe, assis ou debout mais de face plutôt que de dos. Pigé !

On vous attend.

COMMENT CONSTRUIRE DES BANKS

Plans, dimensions, explications, conseils, voici ce que vous attendez tous pour pouvoir enfin construire « Small Ramp » et « Quarter Pipe » et vous éclater comme Osborn et Fiola.

Banks

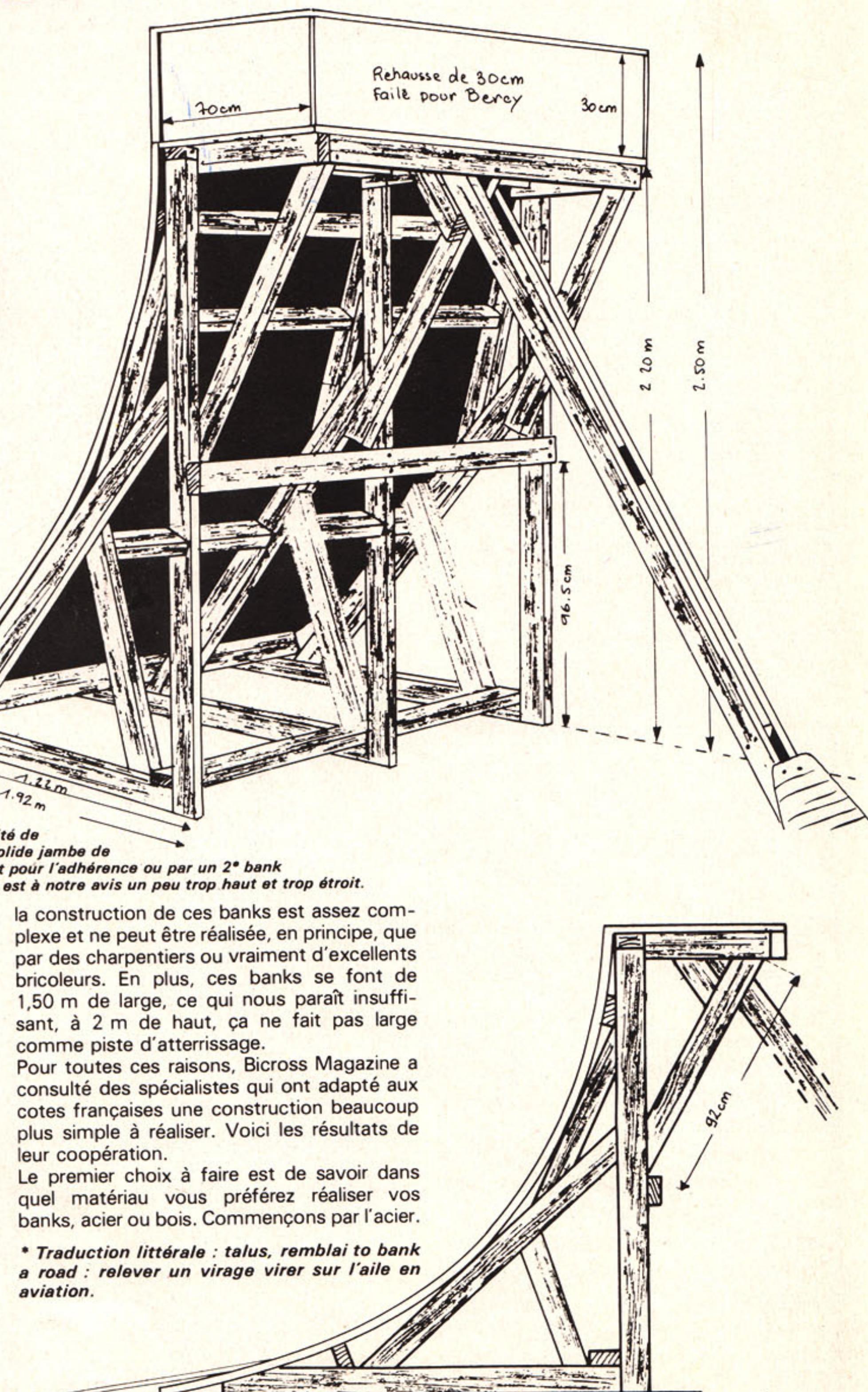
Qu'est-ce qu'un banks ? Un tremplin dont le profil en arc de cercle (quarter pipe comme quart de cercle) permet au free-styler d'effectuer une multitude de figures. Certains ont déjà pu entrevoir dans des revues étrangères, des plans de banks qui donnent une physionomie relativement fidèle des rampes (de lancement) idéales. Seulement tout n'est pas si simple. Lorsque Fiola et Osborn ont accepté

De trois-quart arrière et de profil, voici la conception des banks que nous avons fait réaliser pour Bercy. La réhausse de 30 cm a été faite à la demande de Fiola et Osborn.

Le bord d'attaque a été également rallongé. La stabilité de ce type de banks est obligatoirement confiée à une solide jambe de force (dont la semelle est recouverte d'un pneu ouvert pour l'adhérence ou par un 2^e bank adossé au premier comme à Bercy). Ce type de bank est à notre avis un peu trop haut et trop étroit.

de venir à Paris, Bicross Magazine a fait construire spécialement pour leurs évolutions deux « quarter pipe » et deux « small ramp » d'après des plans parus dans BMXA et que nous reproduisons ici. Quand nos deux virtuoses les ont essayé, la veille de la fête nationale du bicross, ils ne les ont pas trouvés à leur goût et ont demandé que soient faites de nombreuses modifications, et notamment une surélévation de 30 cm (!). Rien que ça. Eh oui, en free-style comme ailleurs tout évolue très vite et les plans qui n'ont que quelques mois sont déjà dépassés. Pour eux, bien sûr. Alors ?

Eh bien pour répondre à votre curiosité, nous vous montrons les plans américains qui nous ont servi de base, comme promis, avec leurs dimensions, en vous mettant tout de même en garde sur deux points précis : les cotes ne sont qu'une conversion des mesures américaines et ne correspondent donc pas forcément aux standards des matériaux que l'on trouve en France. Important ça. D'autre part,



la construction de ces banks est assez complexe et ne peut être réalisée, en principe, que par des charpentiers ou vraiment d'excellents bricoleurs. En plus, ces banks se font de 1,50 m de large, ce qui nous paraît insuffisant, à 2 m de haut, ça ne fait pas large comme piste d'atterrissage.

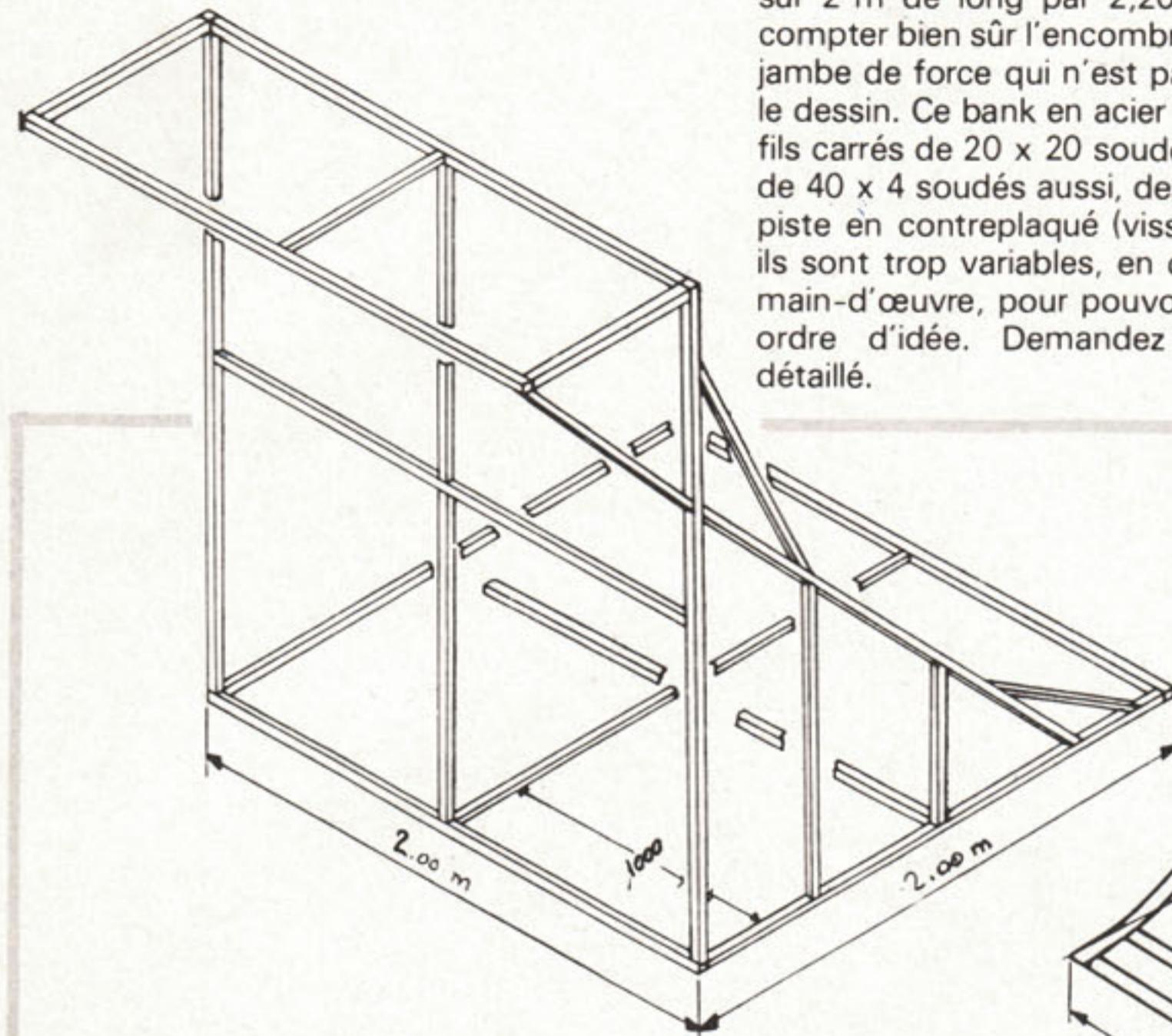
Pour toutes ces raisons, Bicross Magazine a consulté des spécialistes qui ont adapté aux cotes françaises une construction beaucoup plus simple à réaliser. Voici les résultats de leur coopération.

Le premier choix à faire est de savoir dans quel matériau vous préférez réaliser vos banks, acier ou bois. Commençons par l'acier.

* Traduction littérale : talus, remblai to bank a road : relever un virage virer sur l'aile en aviation.

En acier

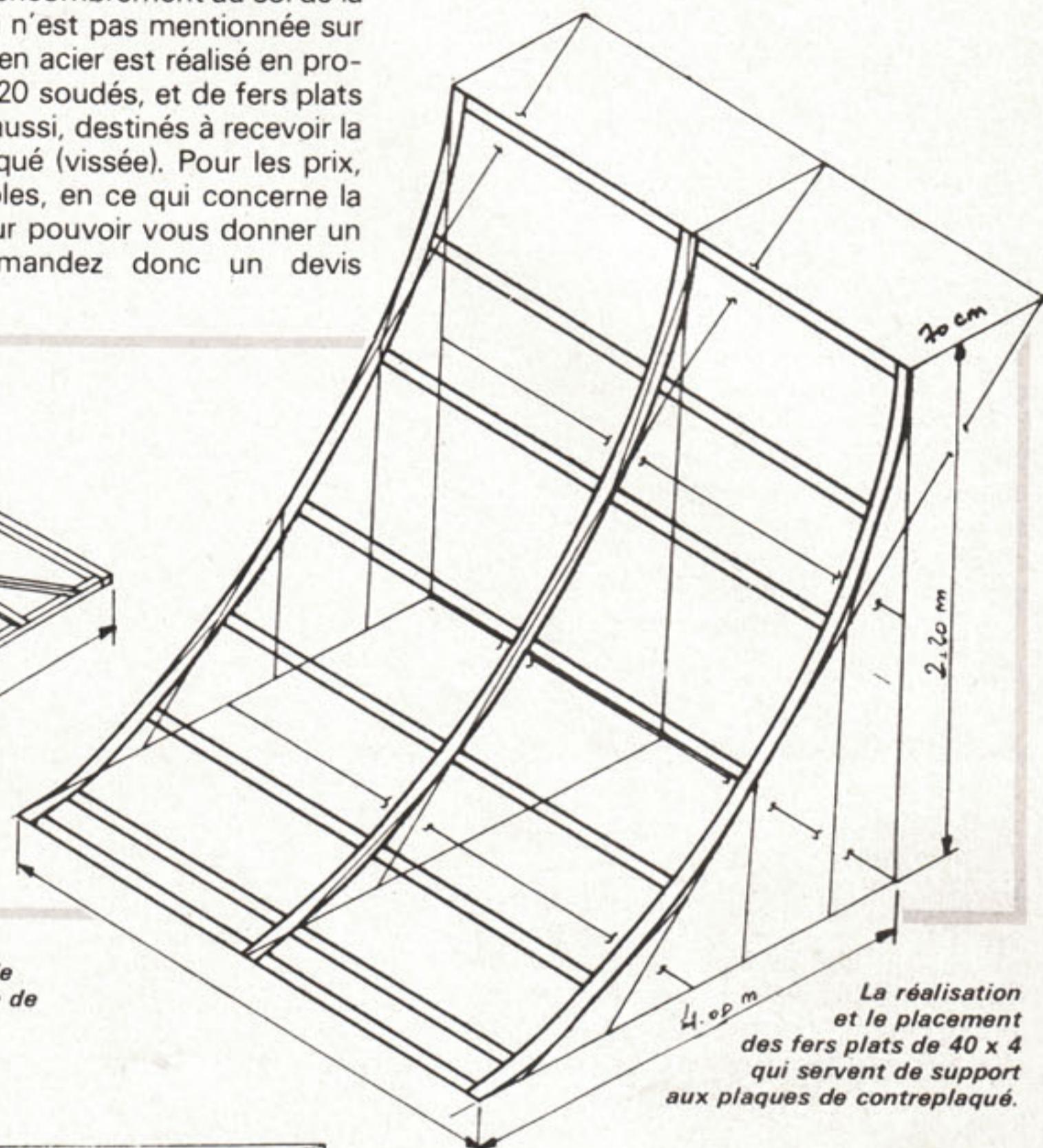
Si vous êtes en excellents termes avec un serrurier compétent, n'hésitez pas à le solliciter. Il doit pouvoir vous réaliser le bank que nous présentons ci-dessous grâce au concours de la section Provence Free-Style et de Philippe Roman. Le bank se présente sous forme d'une superstructure de 2 m de large sur 2 m de long par 2,20 m de haut, sans compter bien sûr l'encombrement au sol de la jambe de force qui n'est pas mentionnée sur le dessin. Ce bank en acier est réalisé en profils carrés de 20 x 20 soudés, et de fers plats de 40 x 4 soudés aussi, destinés à recevoir la piste en contreplaqué (vissée). Pour les prix, ils sont trop variables, en ce qui concerne la main-d'œuvre, pour pouvoir vous donner un ordre d'idée. Demandez donc un devis détaillé.



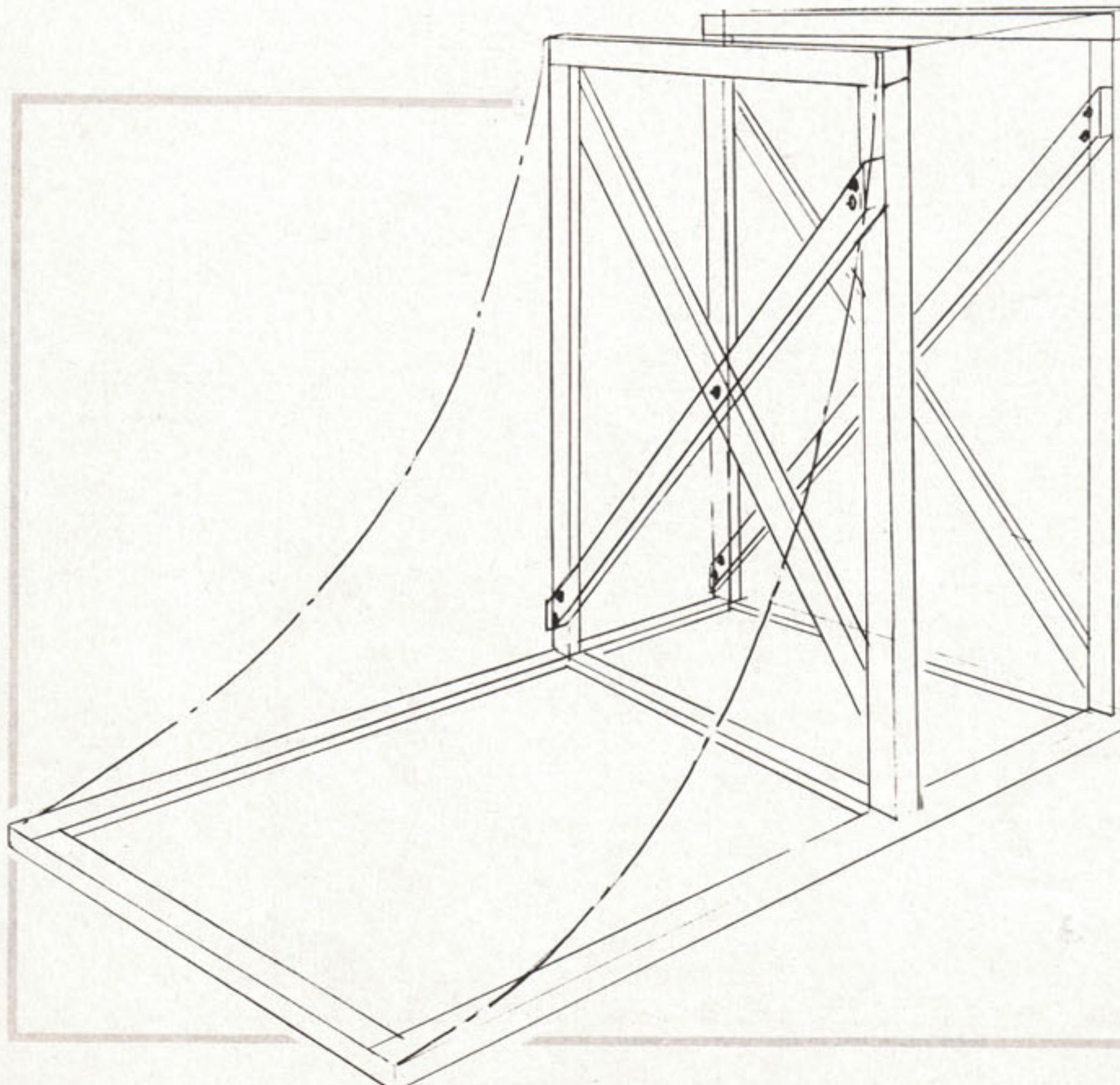
Ci-dessus

Voici les composants de la structure de ce bank en acier. Les profils carrés de 20 x 20 sont soudés entre eux. Attention ne pas oublier de prévoir une jambe de force, qui ne figure pas sur le dessin.

Technique



La réalisation et le placement des fers plats de 40 x 4 qui servent de support aux plaques de contreplaqué.



En bois

Après l'acier, le bois. Comme on n'hésite jamais à vous combler, on vous propose deux plans de banks différents. Le type « Exhibition » qui s'élève à 2,20 m et se termine à la verticale, avec un rayon de courbe de 2,20 m (7,5 pieds) et le type « Club » doté du même rayon de courbure que le précédent (2,20 m) mais d'une hauteur de 1,80 m.

Les plus petits sont les plus durs

En ce qui concerne les banks, on préconise en général un rayon de 2,20 m c'est-à-dire entre 7 et 8 pieds. Mais il peut en exister dont le rayon est de 7 pieds voire de 6. Seulement attention il faut savoir que plus le rayon de la courbe est petit, plus le bank est brutal. Logique.

Assemblages

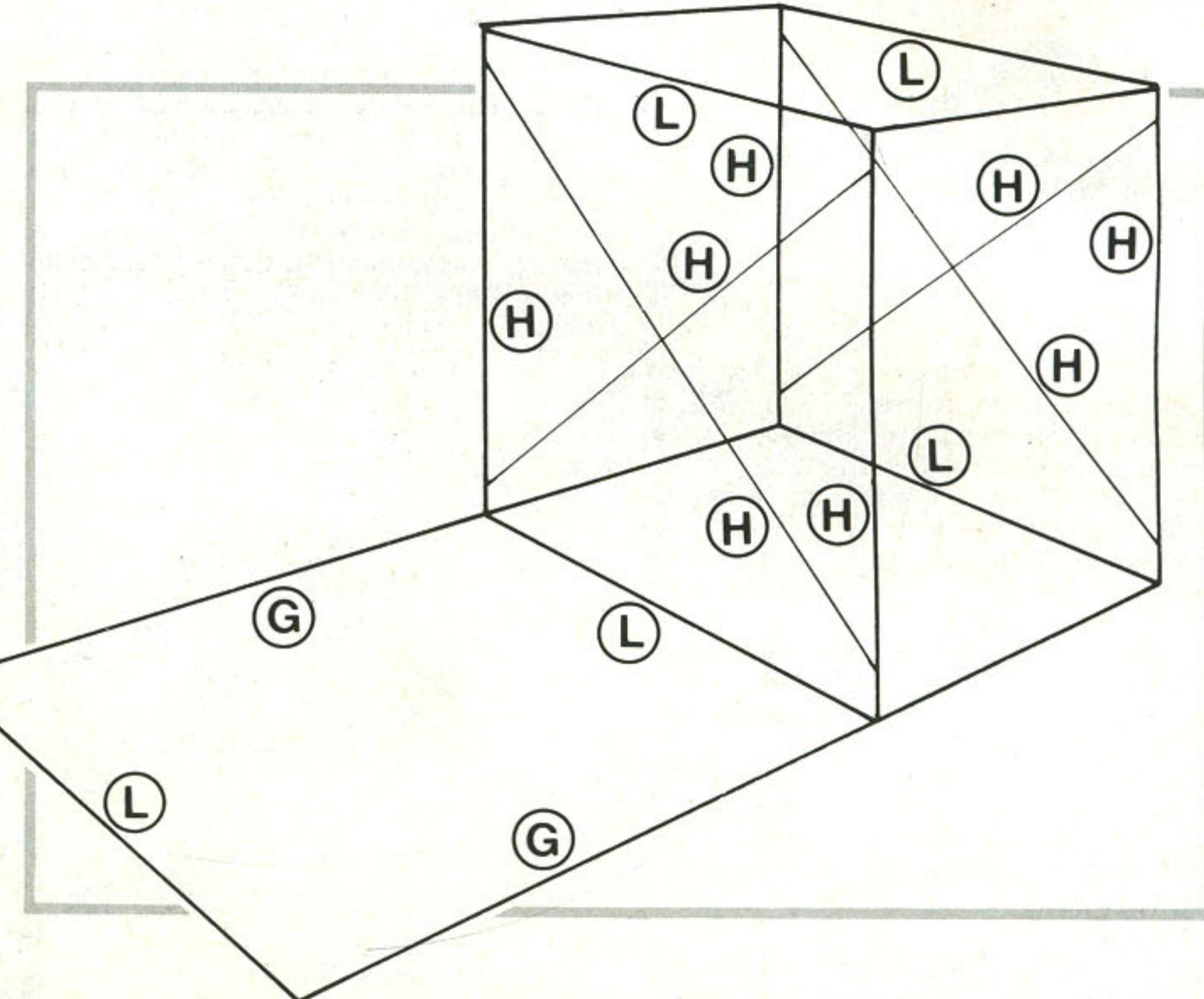
Les assemblages de charpente peuvent être réalisés du plus simple au plus technique :

- par liaison cloutée à plat ;
- par encoche avec boulon traversant ;
- par enfourchement, tenons, mortaises, et j'en passe...

COMMENT CONSTRUIRE DES BANKS

Attention : dans les deux cas, ces banks sont imposants, en taille 3,50 x 2,00 m au sol (!) et ne se manient pas avec le petit doigt. Le modèle « Exhibition » pèse pas loin de 200 kg, le modèle « Club » un peu moins, normal. Par contre ils sont extrêmement rigides, habillés d'origine sur les côtés, ils peuvent se passer de jambe de force et disposent au sommet d'un palier de 2,00 x 1,40 m. Toujours partant ? OK, on y va, en commençant par la version que nous appelons « Exhibition » du quarter pipe ramp.

Laissez moi vous dire que vous avez de la chance, parce que Bicross Magazine vous offre ce qu'aucune revue n'a fait : c'est-à-dire le débit exact et les cotes des composants de ce fantastique jeu de construction.



Ce plan vous montre le placement des différentes dimensions de chevron.

Construction d'un bank « Exhibition »

Voici les éléments nécessaires à la réalisation :

A – 4 feuilles de contreplaqué type extérieur - épaisseur 19 mm, format 2,50 m x 1,22 m (dont 2 à découper au format de 2,20 x 1,22 (A) et 2 à découper selon croquis (B et C).

B – 4 feuilles de contreplaqué type extérieur - épaisseur 10 mm, format 2,50 m x 1,22 m (à découper : 2 en 2,50 x 1,00 (M) et 2 en 1,00 x 1,00 (N) approximativement selon relevé longueur de courbe) et 2 en 1,40 x 1,00 (P).

C – Chevrons de charpente en sapin de 60 x 80 mm 4 de 5,00 m de long à recouper en 8 de 2,20 mm (H) et 5 de 4,00 m dont on tire 2 longueurs de 4 m (G) et 5 longueurs de 2 m (L).

D – Demi-chevrons de charpente en sapin de 60 x 40 mm 10 longueurs de 4,00 m à recouper en 2,00 m (I), soit une vingtaine de demi-chevrons à disposer de 10 cm en 15 cm sur les deux-tiers bas de la courbe, et de 30 cm en 30 cm sur le reste, y compris la plate-forme.

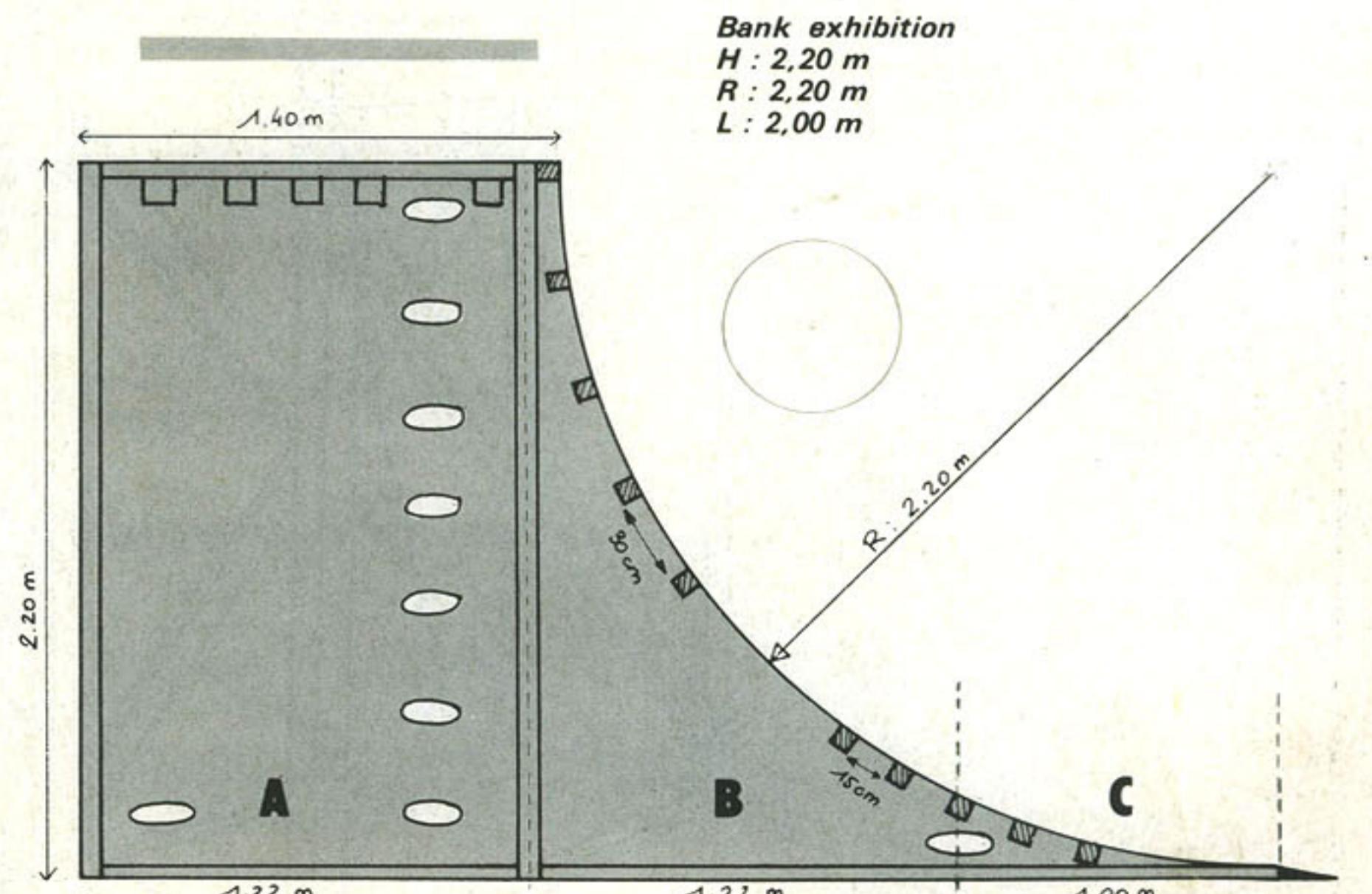
Un paquet de vis à bois 5 x 50 (ou 4 x 45) et 3 x 25.

Colle à bois.

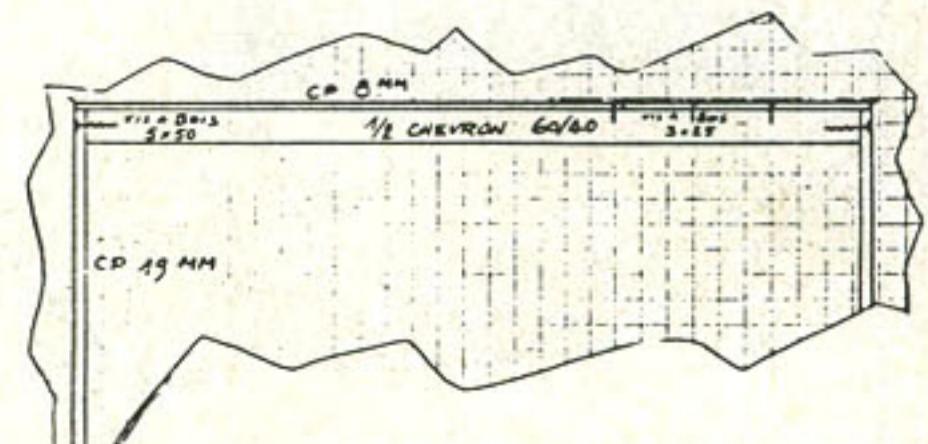
Peinture blanche, type extérieur.

Prévoir bord d'attaque à réaliser en bois dur ou en tôle.

Pour le tout, il vous en coûtera environ 4 000 F TTC dans le commerce selon point de vente et vous trouverez ces matières premières chez votre spécialiste ou dans les grandessurfaces en matériaux de la région. Il ne vous reste plus qu'à trouver un spécialiste.



Le plan en coupe du bank « Exhibition » 2,20 m de haut, 2 m de large, une plate-forme de 1,40 x 2 m permettant d'évoluer confortablement, voilà les côtés d'un bank relativement simple à construire et stable. Les évidements pratiqués sur les côtés servent à accéder sur la plate-forme. Ceux de la base facilitent le transport du bank.



Construction d'un bank « Club »

C'est un peu moins haut, 1,80 m (- 40 cm) mais déjà très bien, c'est à peine moins cher en contreplaqué, à moins d'obtenir directement les feuilles au format suivant.

A - 4 feuilles de contreplaqué type extérieur - épaisseur 19 mm, format 1,80 m x 1,22 m (soit deux fois A + B + C).

B - 1 feuille de contreplaqué type extérieur - épaisseur 10 mm, format 3,10 m x 2,00 m en une ou plusieurs parties et pour la plate-forme une de 2,00 x 1,40 m.

C - Chevrons de charpente en sapin de 60 mm x 80 mm. 4 longueurs de 4,00 m à recouper en 8 de 1,80 m (H) 5 longueurs de 4,00 m dont on tire 2 longueurs de 4 m (G) et 5 longueurs de 2 m (L).

D - Demi-chevrons de charpente en sapin de 60 mm x 40 mm 9 de 4,00 m de long à recouper en 2,00 m (I) et disposer comme dans le cas précédents.

Plus, bien sûr, comme dans le cas précédent : des vis à bois de 5 x 50 (ou 4 x 45) et 3 x 25, les grosses pour le bâti, les petites pour fixer les feuilles de contreplaqué incurvées sur les demi-chevrons.

Colle à bois.

Peinture à l'eau, blanche pour le look, type extérieur.

Et bien sûr le bord d'attaque comme précédemment.

Le prix ? Environ 3 500 F selon le détaillant et la qualité des composants. A vous de trouver le plus compétitif. Les prix du bois varient sensiblement selon le fournisseur ou le point de vente.

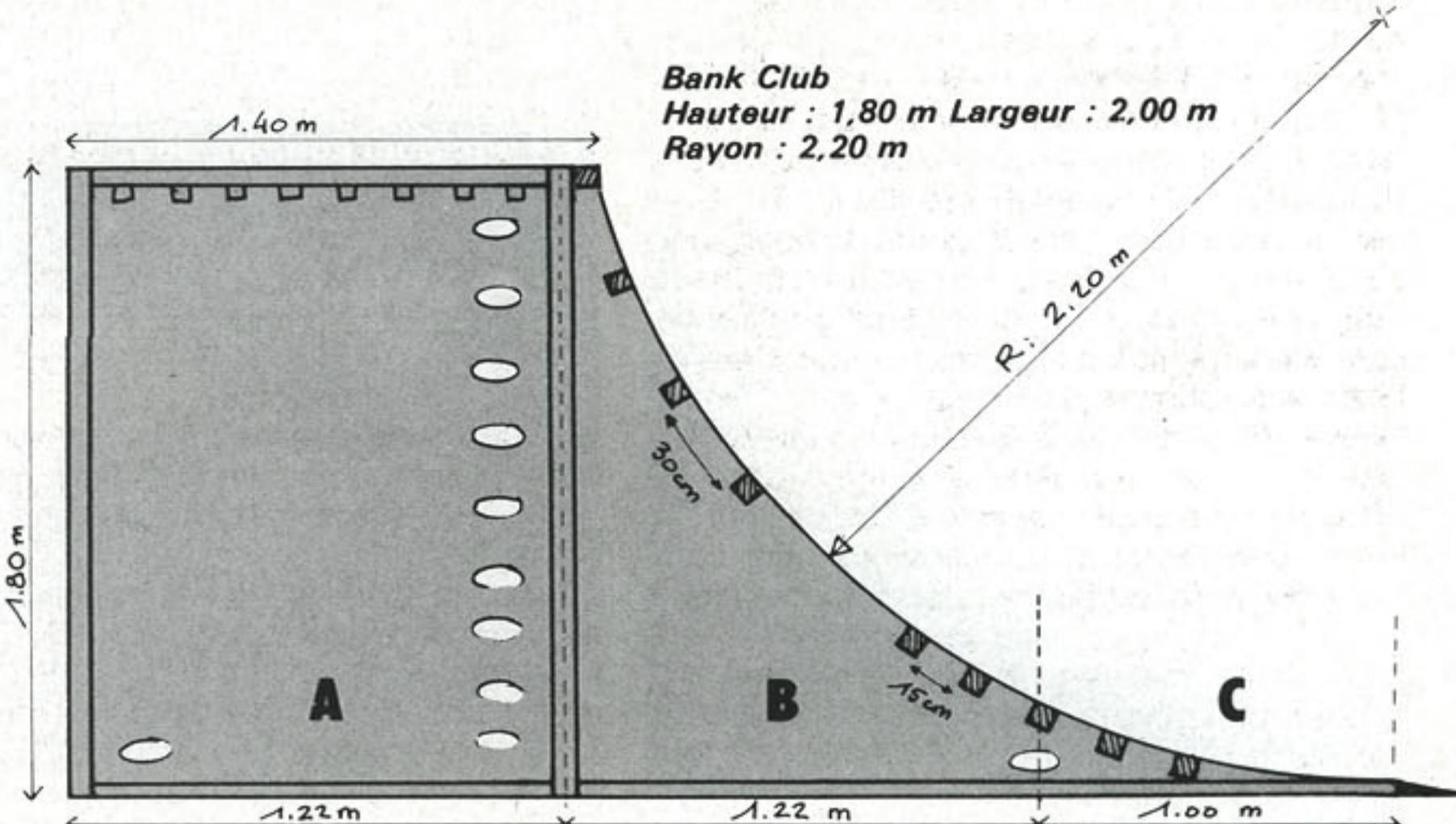
Pourquoi

Pourquoi vous conseiller du contreplaqué type extérieur ? Parce qu'il résiste aux intempéries.

Pourquoi vous conseiller de peindre vos banks et rampes en blanc ? Parce que c'est plus classe, plus propre, les inscriptions que vous ajoutez se détaillent davantage et c'est mieux pour les photos. On ne sait jamais, Bicross Magazine peut venir faire des photos sur votre bank.

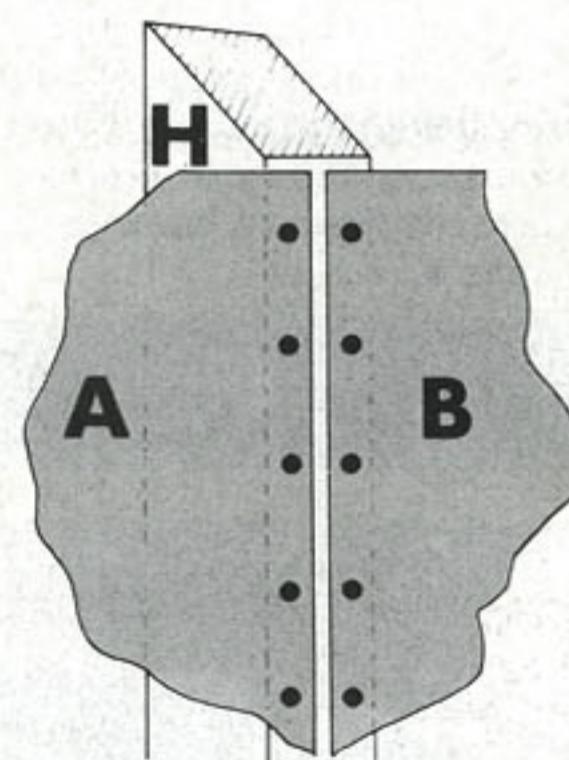
Sécurité

Attention tout de même les acrobates. Le free-style est un art qu'il convient de pratiquer dans les règles pour éviter de se faire mal. Pensez toujours à agir comme des pros. C'est-à-dire à porter casque, gants, genouillères et coudières.



La version « club » ne fait que 1,80 m de haut, c'est déjà très raisonnable croyez moi. Les autres valeurs restent inchangées par rapport au modèle précédent.

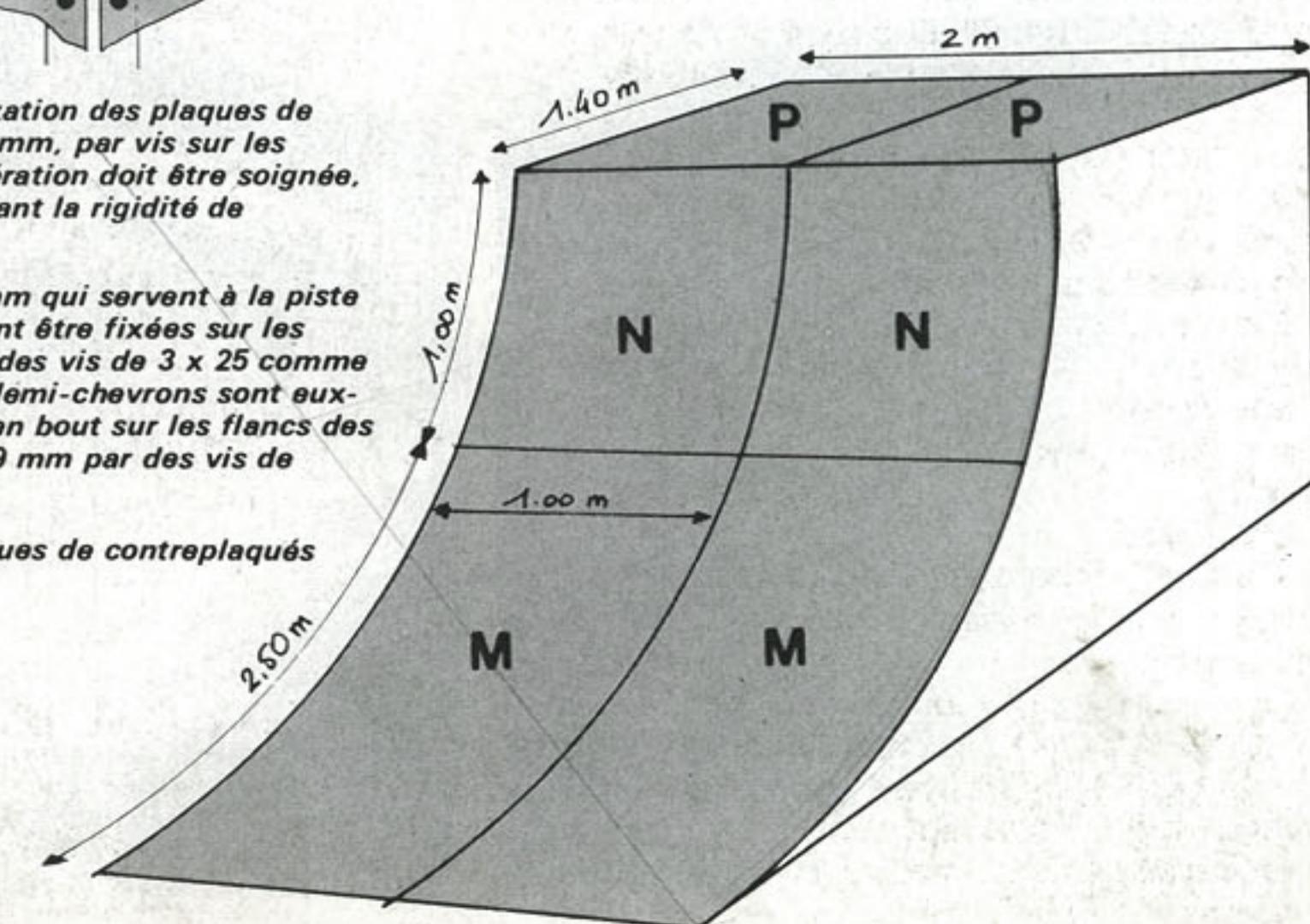
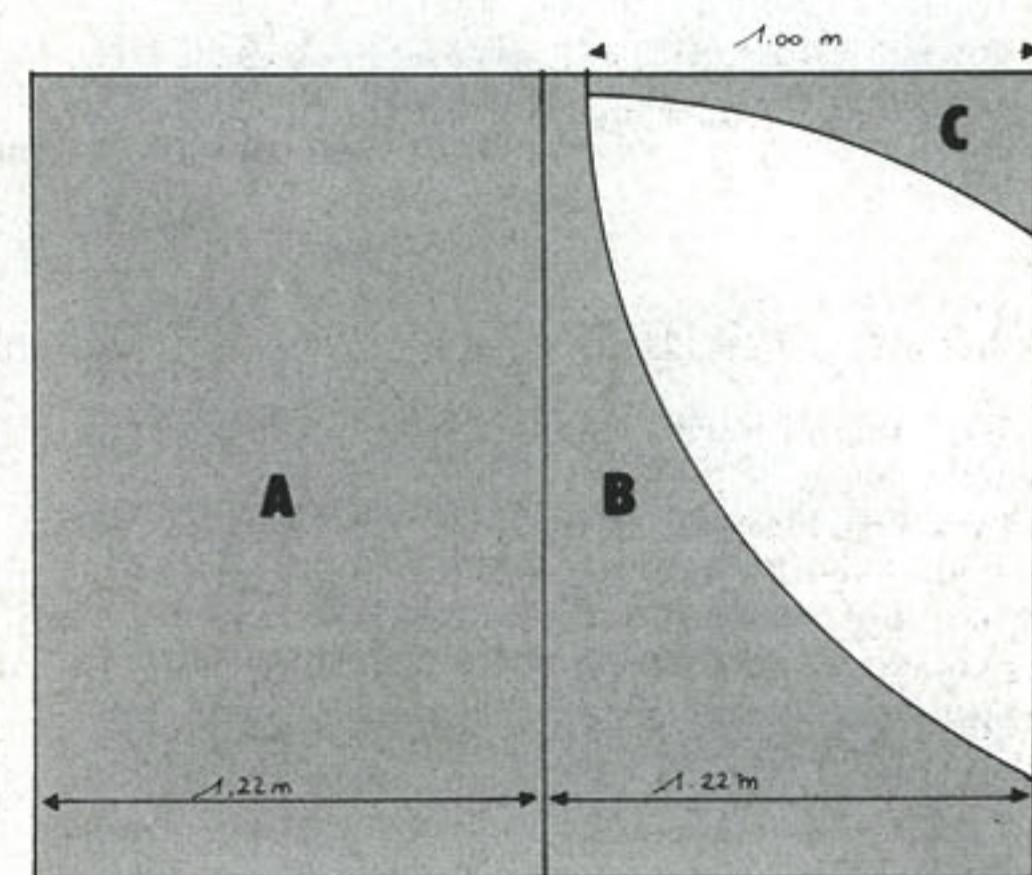
Pour ne pas gâcher inutilement du contreplaqué, tracer les côtés B et C dans la même feuille, comme indiqué ci-contre.



Voilà le mode de fixation des plaques de contreplaqué de 19 mm, par vis sur les chevrons. Cette opération doit être soignée, les plaques participant la rigidité de l'ensemble.

les plaques de 10 mm qui servent à la piste de roulement doivent être fixées sur les demi-chevrons par des vis de 3 x 25 comme sur ce dessin. Les demi-chevrons sont eux-mêmes boutonnés en bout sur les flancs des contreplaqués de 19 mm par des vis de 5 x 50.

Placement des plaques de contreplaqué constituant la piste du bank et de la plate-forme.



COMMENT CONSTRUIRE DES BANKS

Que faire

D'abord, se munir de son père, il est en général bricoleur, sympa, et toujours prêt à vous donner un coup de main. En plus, il peut servir de sponsor ce qui n'est pas à négliger vu la somme. Entrainer le-dit père sous un prétexte quelconque au magasin de bricolage le plus proche. Une fois sur place, le convaincre de l'immense intérêt d'une rampe au milieu de son jardin entre le massif de roses et le potager.

Si vous échouez dans cette tentative contactez vos copains et groupez vous pour convaincre votre président de club. Un bank a plus facilement sa place sur le terrain du club qu'ailleurs. Maintenant, si le président est consentant mais pas bricoleur, adressez-vous à un charpentier de métier. Il s'agit avant tout que ces structures soient correctement réalisées et l'ensemble solide. Attention, renseignez-vous avant et faites établir un devis. Pour information, sachez tout de même qu'il a fallu une journée et demi par bank aux deux menuisiers du POPB de Bercy pour la réalisation.

En kit

Si par malheur personne ne se sent de taille pour mener à bien la construction, l'entreprise avec laquelle nous avons collaboré pour cet article réalise les deux modèles au choix et vous achemine en kit l'ensemble prêt à monter sous la forme d'un colis de 2,50 m x 0,50 m à l'adresse de votre club ou ailleurs. Il

Astuces

- Pourquoi ne pas employer des clous pour fixer les plaques de contreplaqué sur le cadre et les chevrons des banks ? Tout simplement pour éviter que les sauts répétés ne chassent les clous de leur logement et crevrent vos pneus. Voilà pourquoi nous leur préférions les vis. Vis qui ne sont pas indispensables dans le cas de la small ramp.
- Enfin une petite astuce au moment de la mise en place de la feuille de contreplaqué, n'hésitez pas à l'arroser, elle se mettra plus facilement en forme (dans le cas des banks uniquement).
- Avec quel compas peut-on tracer un cercle ayant 2,20 m de rayon ? Aucun, mais une ficelle de 2,20 le remplace parfaitement.

ne vous reste alors qu'à assembler rapidement le tout, à peindre le sigle de votre club en bonne place en haut du bank et roulez jeunesse.

La société en question s'appelle A.J.C. Sport et prévoit de diffuser le modèle « Exhibition » complet à 6 200 F + transport, et le modèle « Club » complet moyennant 5 300 F + transport. Intéressant ces gens là. Une adresse à retenir : A.J.C. Sport - BP 15 - 92270 Bois-Colombes.

A vous de choisir, mais ne dites pas qu'on ne vous facilite pas la vie, lecteurs chéris. Plus fort que Bicross Magazine, tiens, c'est pas possible.

Small Ramp

« La small ramp », c'est une rampe inclinée, c'est beaucoup plus simple. Pas de courbe à respecter, moins de hauteur, moins de bois, si elle ne remplace pas le « quarter pipe », elle le complète parfaitement. Cette « small ramp » peut d'ailleurs constituer le premier élément de votre aire de free-style, en attendant le « quarter pipe ».

Il est possible de concevoir des « small ramp » de différentes hauteurs 1 m, 1,20 m... et donc d'inclinaisons plus ou moins prononcées pour une même surface au sol. Nous vous conseillons comme vous pouvez le constater sur le croquis, une hauteur d'un mètre vingt qui constitue une bonne valeur pour une majorité d'évolutions.

Comme pour les banks, voici le détail des matériaux nécessaires à la réalisation de ce tremplin :

A – 1 feuille de contreplaqué type extérieur -épaisseur 19 mm format 2,50 x 1,53 m.

B – Chevrons de charpente en sapin de 60 x 80 mm. 9 de 2 m de longueur et 4 longueur de 1,50 m.

Vous pouvez ajouter à cela du contreplaqué si vous souhaitez « habiller » les côtés, et de toutes façons

– clous en quantité.

– colle à bois.

– et peinture.

Le prix de revient de ces éléments ne devrait pas excéder 1 000 F. Attention, il reste à le faire ou à le faire faire.

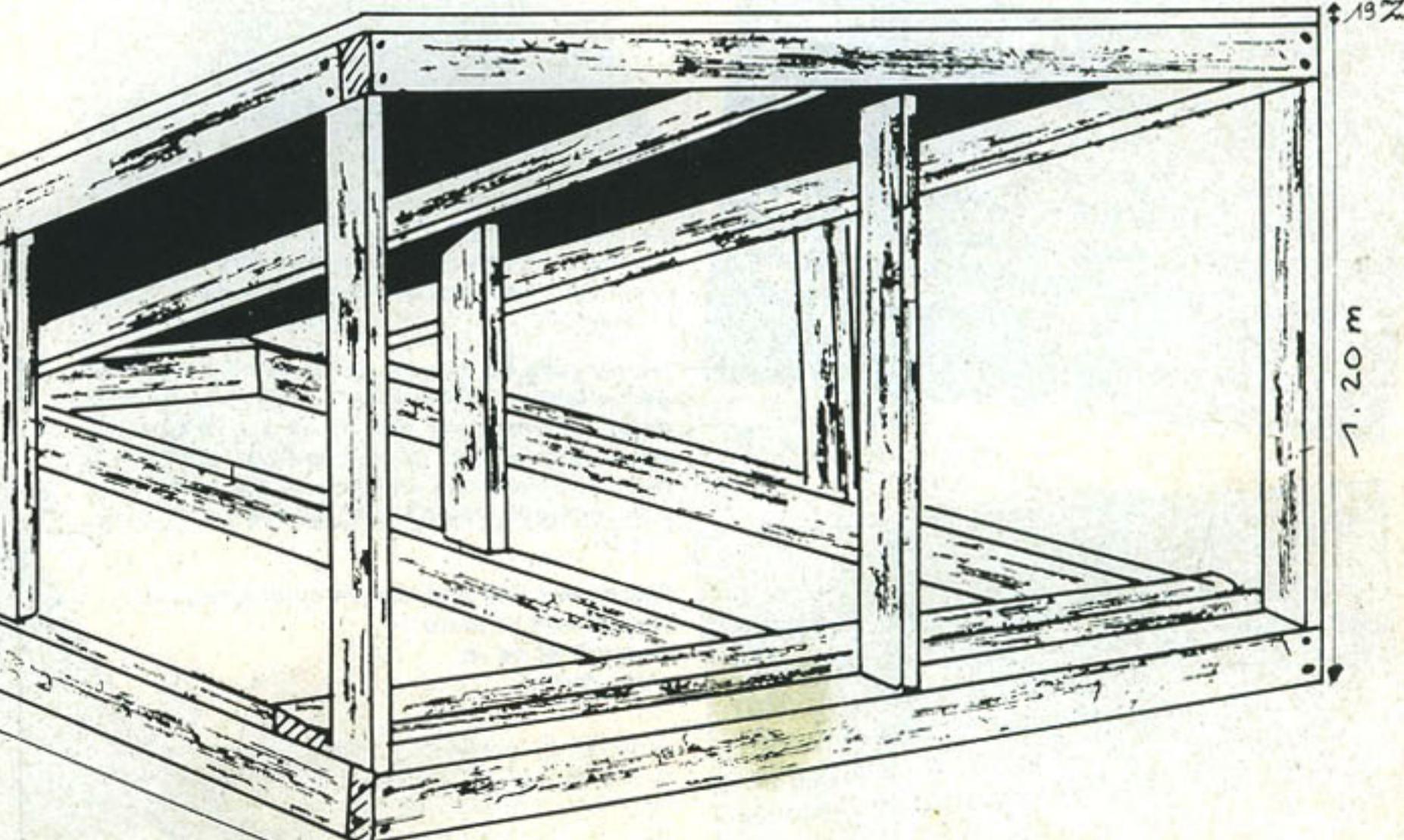
Vous avez tout vu, tout compris, tout noté ? Vous êtes donc bientôt prêt à devenir l'un des meilleurs free-stylers de votre génération. Nous n'en doutons pas. Les banks c'est génial et ça décolle.

Les plans et conseils qui sont dans ce texte constituent des données homogènes, que chacun peut adapter à son gré, à condition que ça tienne debout.

Bon courage les artistes et vive le free.

Le « small ramp » et ses divers éléments. Aucune courbe et une conception très simple, la rendent très facilement réalisable. Les côtés peuvent, bien entendu, être habillés de plaques de contreplaqué. Ce tremplin ici en 1,53 m de large peut sans problème être construit en 2 m de large, mais c'est moins capital que pour un bank.

1.53 m



Technique

FICHES BICROSS

à découper



Monty BMX 109



Monty BMX 109

Marque	Monty
Type	BMX 109
Cadre	100 % CRMO
Fourche	CRMO
Jantes	Dural Akront BMX
Pneu AV-AR	Wolber Caïman
Dimension AV	20 x 1.75
Dimension AR	20 x 1.50 ou 1.75
Moyeux	Olimpic Dural Bleu
Pédalier	Nagesti forgé 170 mm ou CRMO Takagi ou MX 15
Couronne	Dural 5 vis
Roue-libre	Urreta double cliquet
Rapports	44 x 16 ou 18
Frein AV-AR	Levier Moto Olimpic Dural Bleu
Tige de selle	0 22,2 CRMO Coudée
Selle	BMX Aéro
Cintre	BMX CRMO en V
Potence	Dural Forgé et tige CRMO
Largeur guidon	695 mm
Empattement	910 mm
Hauteur de selle mini	550 mm
Poids	10,6 kg
Prix T.T.C.	1 990 F Pédalier Dural 2 100 F Monobloc CRMO
Coloris	Chrome/bleu
Disponibilité	immédiate
Diffusion	Sud Import Motos
	6, rue d'Aubusson 31000 Toulouse (61) 62.03.76

California Sky



Marque	B.H.
Type	63.500 California Sky
Cadre	100 % Chrome-moly
Fourche	Reynolds 501, tube renforcé
Roues	100 % Chrome-moly
Pneu AV	Reynolds 501, tube renforcé
Pneu AR	Skyway Tuff Wheel II
Pédalier	Cheng Shin - Comp III 20 x 2.125"
Couronne	Cheng Shin - Comp III 20 x 1.75"
Pédales	Thun Dural (anodisé noir)
Roue libre	Thun Dural 45D (anodisé noir)
Braquet	BH Irrompium MKII
Frein AV et AR	45-18
Selle	Weinmann BMX Mod.
Cintre	1028 anodisé noir - Dural
Potence	Aeroyale
Largeur guidon	BH spécial (+ protecteur nylon)
Empattement	MK II BH forgée - 4 pts
Hauteur de selle min.	(+ protecteur nylon)
Poids	640 mm
Prix TTC	915 mm
Coloris	630 mm
Garantie	12,5 kg
Disponibilité	2 499 F TTC
Diffusion	blanc
Beistegui Hermanos SA	12 mois
13, Avenue de la Grande Armée	immédiate
75116 Paris - Tél. : (1) 501.91.86.	réseau BH



CRUISER GT PROCLASS Replica

l'esprit de famille

Essai

par Didier Piotrowski
photos J.P. Boumé

Juin 1984 : Bicross teste le GT Pro Class Réplica.

Janvier 1985 : Bicross Mag essaie le GT Cruiser Pro Class Réplica ! Entre les deux, une seule différence : la taille ! Cette fois, le modèle 24 pouces est sur la sellette, autrement dit le cruiser de cette gamme GT. Un grand frère conforme au label de la marque... c'est tout dire !

Idéal pour les grands pilotes. Idéal pour les adultes qui attaquent le bicross. Idéal pour les adeptes de la moto-verte, parfois déboussolés sur les 20 pouces. Voilà trois définitions qui s'appliquent au cruiser. On pourrait y ajouter *La solution* (après quelques modifs) pour l'enduro. Bref, de l'avenir pour ce vélo, caractérisé par un cadre plus grand et des roues au diamètre de 24 pouces. Pourtant, on pouvait parler d'une véritable pénurie commerciale en la matière. Heureusement, avec le succès de la catégorie cruiser en championnat de France, constructeurs et importateurs jouent enfin cette carte 24 pouces. L'année 1985 verra-t-elle une éclosion toute légitime ? Nos échoppe seront-elles approvisionnées en cruiser ? On peut l'espérer d'autant que certains constructeurs nationaux s'y intéressent. En attendant, voici l'un des seuls cruisers commercialisés en France. Un 24 pouces américain : le GT Pro Class Réplica...

Comme d'habitude, avant de tester ce qu'il a dans le ventre, faisons le tour du propriétaire. Vous vous souvenez de l'essai du 20 pouces ? Vous avez en mémoire la présentation descriptive de ce vélo ? Le cruiser, c'est kif-kif ! Une copie conforme à plus grande échelle. Le look typique des GT transpire : un zeste d'agressivité mêlé à un soupçon de force tranquille, pas de doute, nous sommes bel et bien en présence de la griffe de la célèbre marque californienne. A l'image du p'tit frère, ce cruiser dégage un sentiment de respect, propre au matos de professionnel. Toujours un chromage et des soudures « top quality » pour le cadre et la fourche en chromoly. Comme pour le 20 pouces, les accessoires montés sur cette base GT ne souffrent d'aucune critique. Jugez plutôt : pédales monobloc Takagi, pédales Suntour XCI, potence Tuf-Neck, guidon Mongoose

(seul guidon cruiser disponible pour le moment). Rien que des éléments réputés au top niveau. Idem pour l'unique frein arrière, actionné par un levier tech III : c'est du Dia Compé MX 1000. Pas de frein avant sur ce cruiser. Rappelez-vous les premiers 20 pouces GT qui ont débarqué en France, c'était pareil, et ce pour la même raison : l'absence sur la fourche du trou de fixation. Cela dit, rien de grave. En compétition, on freine rarement, pour ainsi dire jamais avec l'étrier avant. Primo, pas vraiment le temps ; deuxio, occuper une mimine avec le levier du frein arrière est déjà bien suffisant. C'est encore plus vrai pour un cruiser dont le poids supérieur au 20 pouces demande un grip raffermi. Inutile donc de crier au scandale sur ce mono-freinage. Surtout que le Dia Compé MX 1000, vous connaissez ! Poursuivons la visite avec les roues. Elles sont « boudinées » en Mitsuishi Compé III. Tout ce qu'il y a de correct ! Un point important à noter : pour répondre à vos goûts, ces roues sont disponibles en deux versions. Une première montée en jantes Proclass dural (perforées), rayonnées sur des moyeux Suzue... Good Stuff ! La

Le deuxième version utilise des Skyway 24" à bâtons. C'est un poil plus lourd mais côté gueule, côté frime, ça déménage, et en impose définitivement ! Impossible de passer inaperçu avec cette option Skyway : Mais pour cette mutation, votre bourse doit être plus garnie. Prenez votre calculatrice car on va causer finances : 5 298 francs pour la version Proclass, 5 749 francs pour le cruiser équipé en Skyway.

L'un dans l'autre, on tombe dans des prix qui

Jean-Jacques Baud pilote cruiser La Ferté Gaucher, 5ème cruiser en championnat de France catégorie 14-15 ans a été particulièrement impressionné par les performances du GT Pro Class.





Fiche technique

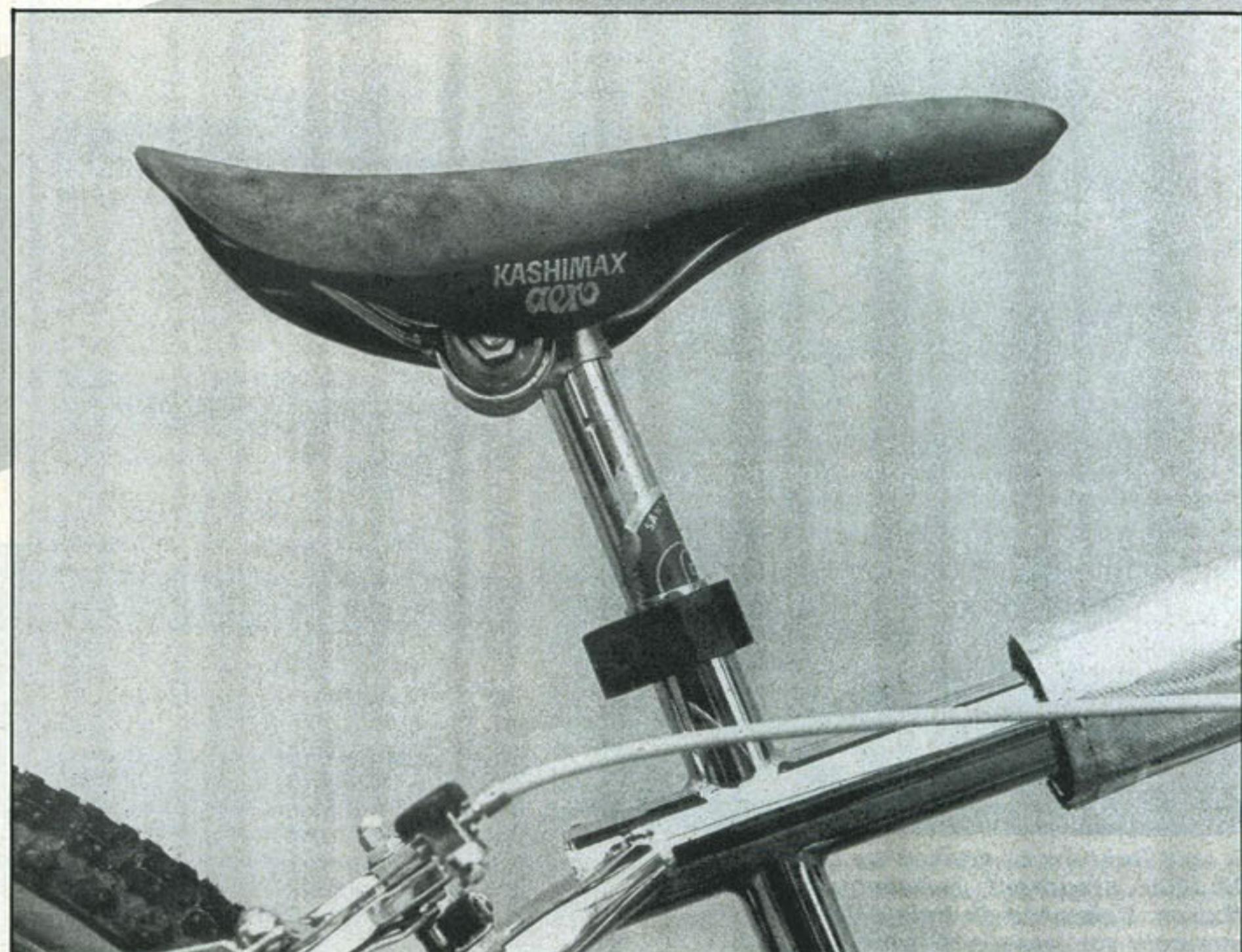
Marque : GT
Type : cruiser Pro Class Réplica
Cadre : GT (chromoly) chromé
Fourche : GT (chromoly) chromé
Jantes : dural ou Skyway
Pneus AV et AR : Mitsubishi compé III
20 x 1,75
Moyeux : Suzue dural (version Pro Class)
Pédalier : monobloc Takagi chrome moly
(manivelles : 175 mm)
Couronne : Takagi dural (41 dents)
Spider : Takagi dural
Pédales : Suntour XCII dural (axe : cr-mo)
Roue libre : Suntour (version Pro Class)
Braquet : 41 x 18
Frein AR : Dia Compé MX 1000 dural
Tige de selle : GT chromoly (collier
dural Tuf-neck)
Guidon : Mongoose inox
Selle : Kashimax aéro
Potence : Tuf-neck dural (plongeur cr-mo)
Largeur guidon : 710 mm
Empattement : 1 000 mm
Poids : 12,6 kg version Pro Class
..... 13 kg version Skyway

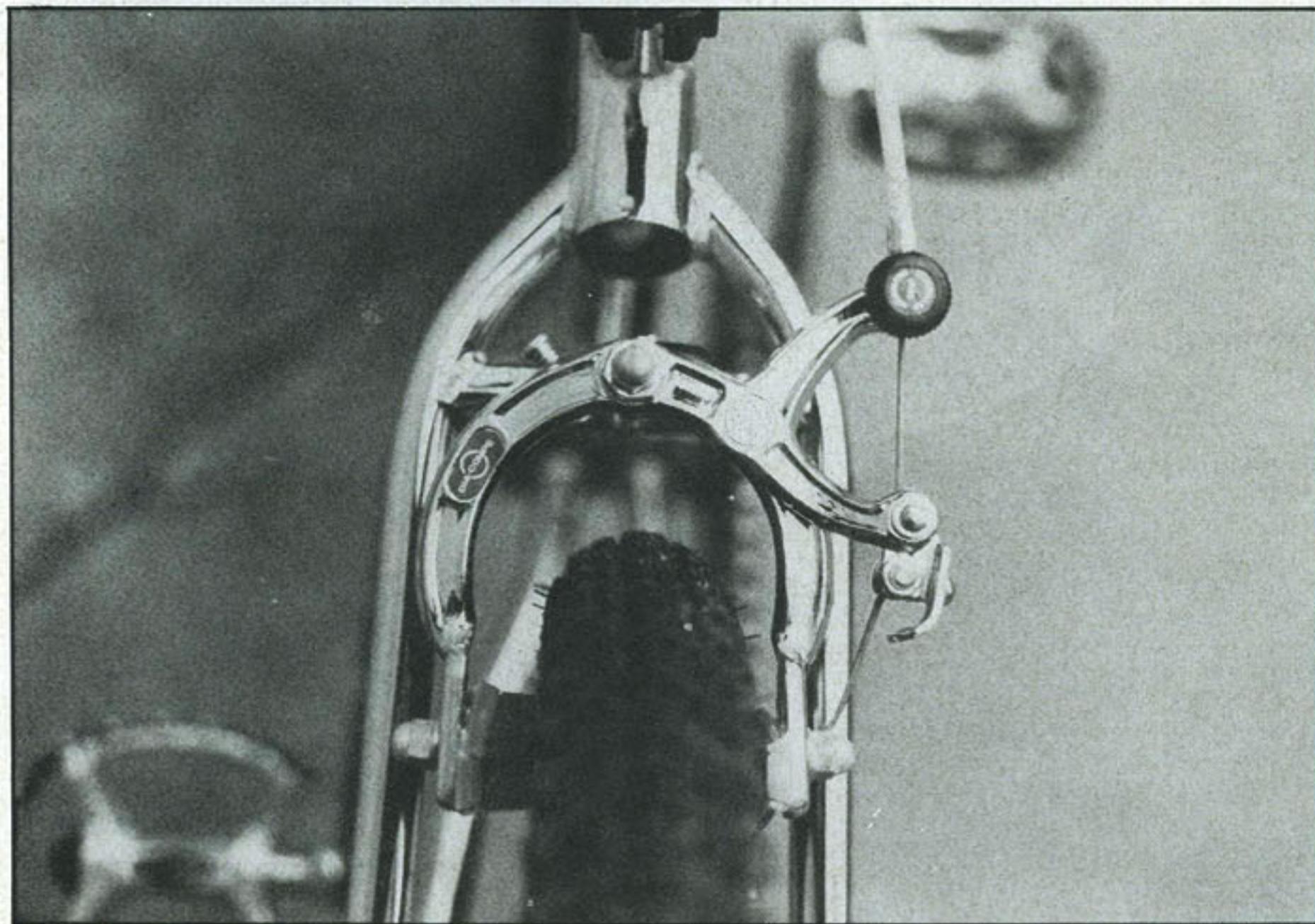
Prix : 5 298 F (version Pro Class)
5 749 F (version Skyway)
Distribution : Mobyshop GT et revendeurs
GT
Mobyshop - 92 bis rue Gabriel Péri - 93200
St-Denis - Tél. : (1) 821.22.51.

*Selle Kashimax aéro, tige de selle GT au
chromoly, collier de serrage Tuf-neck
dural. Votre fessier est dorloté.*

*La version montée en jantes Skyway : un
look irrésistible mais une compétitivité un
brin inférieure à l'option jantes Pro-class.*

Essai

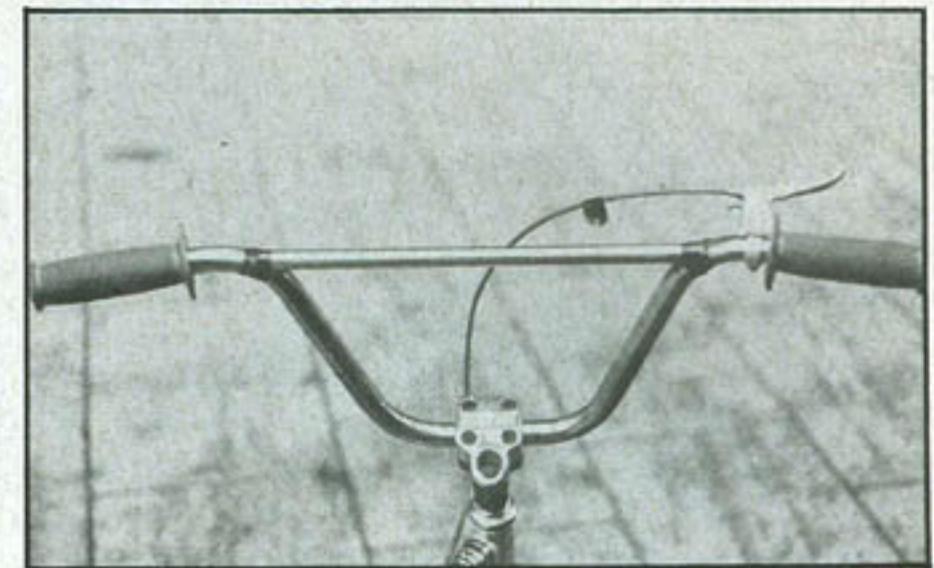
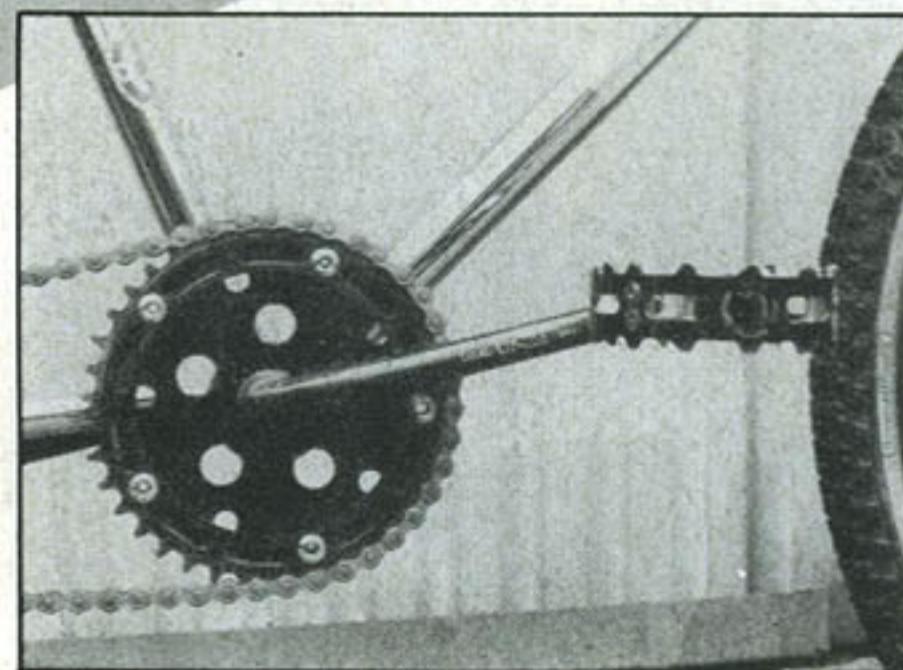




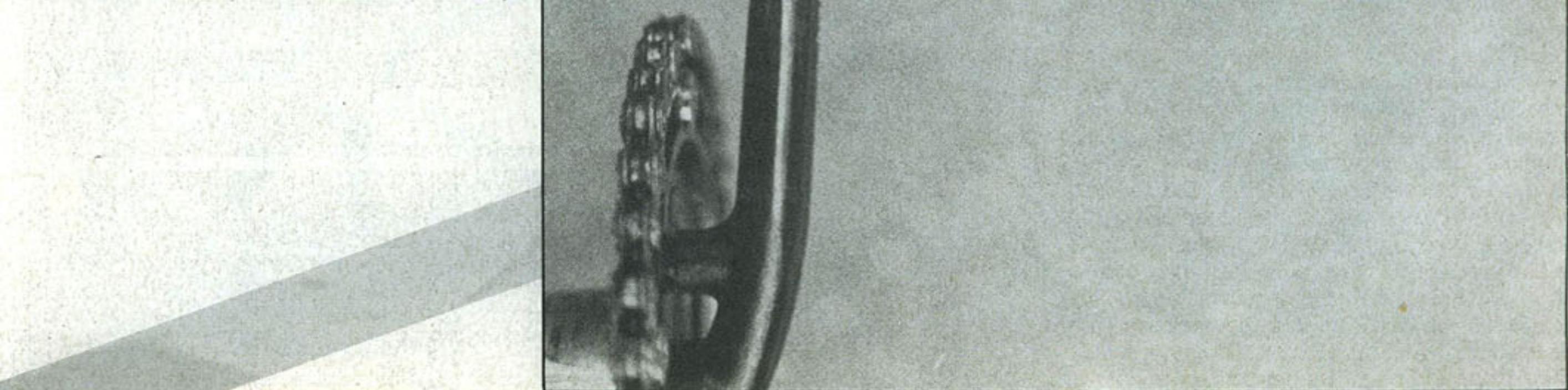
Un seul frein sur ce cruiser, un Dia-Compé MX 1000 : progressif, puissant, en un mot efficace. L'absence de frein avant est largement compensée. Côté pneus, aucun soucis avec les « grands » Mits'compé III.

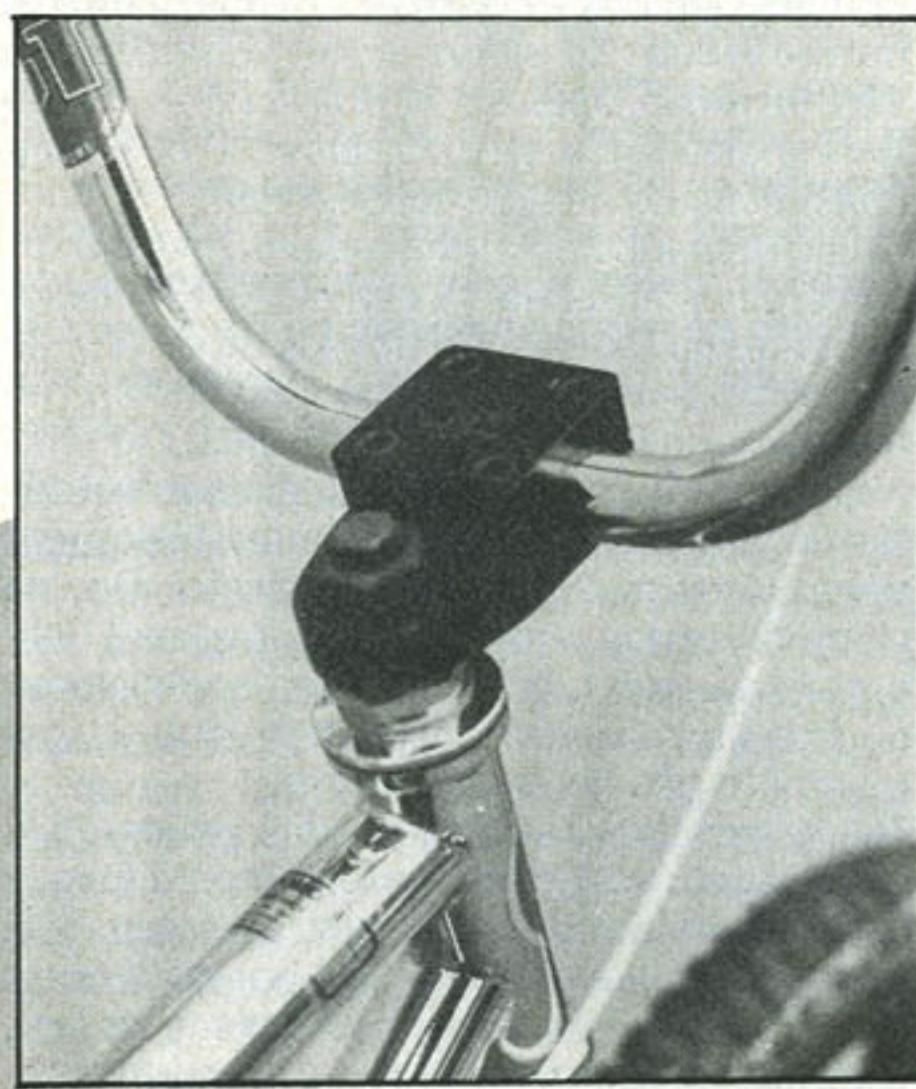
Pour vos baskets, du must : les pédales Suntour XCII.

Pédalier monobloc Takagi chromoly. Même marque pour la couronne et le spider en dural. Roulements Tange. Pas de commentaire, ces éléments ont déjà fait leurs preuves.



Au guidon, levier tech-3 Dia-Compé, c'est tout bon. Notre machine d'essai est équipée de poignées Mongoose mais sachez qu'en série, ce seront des AME, c'est encore mieux.





La potente dural est estampillée Tuf-neck. Le jeu de direction est un Tange M x 6.

laiscent rêveur. Inévitables avec un dollar à près de 10 balles, les produits U.S. ne sont pas donnés. Cet investissement dans ce joyau de 13 kg se justifie-t-il ? Vous le saurez en lisant la suite, bande de curieux !

En piste

Enervants, agaçants, ces essais de vélos GT. A chaque fois, c'est la même rengaine. Que je vous explique. Après l'extase procurée par l'examen visuel du cadre, des composants, on aborde l'essai dynamique... GT ? Du matos U.S. réputé, OK, on le sait. La réputation, c'est une chose, les capacités sportives vérifiées sur le terrain en sont une autre. En enfourchant la bête, un leitmotiv sournois (et patriotique ?) vous trotte dans la tête : « On va bien lui trouver un défaut à ce vélo ricain. » Ouaip ! Chou blanc à nouveau ! « Same player shoots again ! » Le cadre 24 pouces GT recèle toutes les qualités sportives de la famille.

Grâce à une rigidité et une géométrie parfaites, le comportement est au-dessus de tout soupçon. Conséquence : aucune faiblesse à noter dans la tenue de piste, les virages ou les sauts. A tous les niveaux, ça passe sans sourciller, les seules limites étant celles du pilote. Du coup, voilà encore un cadre GT qui va passer au travers des critiques. Agaçant, je vous dis ! De plus, les accessoires primordiaux servent à merveille cette base. Position de conduite impec' avec le guidon, contrôle maxi grâce aux pédales XCLL. Un seul étrier qui suffit à stopper net le destrier : c'est le freinage Dia Compé toujours égal à lui-même. Dernière pièce prépondérante : les roues. Les pneus Mitsu' sont irréprochables mais pour les jantes, une petite nuance dans l'efficacité s'impose. Vous le savez déjà, deux modèles au choix : Skyway ou Pro Class. Des jantes bien différentes dans leur conception. Les dernières citées, plus légères, plus rigides, remportent d'une courte tête le match sportif. Elles permettent d'exploiter à fond les possibilités de ce GT. Compétitivité des pro-class contre allure dantesque des Skyway. Un choix dont vous êtes les seuls maîtres.

Résumé

Esthétique-finition

Rhââ Lovely ! Classe et frime sont au rendez-vous. Normal, c'est du GT. La version à jantes Skyway est totally bananas ! Finition typiquement américaine : soudures héli-arc irréprochables et chromage au diapason.

Présentation

Une couleur de base : du chrome pour le cadre, les mousses de protection et quelques accessoires. Pour le reste, c'est à la carte. Pas de plaque à numéros.

Equipement

Aucune fausse note, tout est au top niveau. Mitsuboshi, Dia Compé, Tange, Tuf-neck, Takagi, Mongoose, Suntour, Pro Class et Suzue ou Skyway. Sans équivoque !

Position

Guidon bien dessiné, poignée au grip efficace, espace suffisant dans le triangle avant. On se sent comme un poisson dans

Sécurité

Présence des trois mousses de protection réglementaires. Pas d'éléments anguleux. Ça baigne !

Accélérations

Excellent avec les jantes Pro class. Un ton en-dessous avec les Skyway à l'inertie supérieure.

Tenue de piste

Cadre hyper rigide, géométrie parfaitement étudiée, on n'en demande pas davantage pour une conduite sereine. Mais pour apprécier totalement, il faut les Pro Class. Les Skyway, moins rigides, provoquent un très léger flottement dans la conduite.

En courbe

Pneus compé 3 accrocheurs, inertie latérale satisfaisante, des réactions neutres : le pilote est maître à bord !

Aptitude au saut

Ne demandez pas à un cruiser d'aligner table-top sur table-top. Ce n'est pas son rôle. Son seul impératif : être équilibré. Le GT remplit cette fonction in extenso. A la réception, avantage à la version Pro Class (because rigidité).

Freinage

Un frein arrière esseulé qui s'en tire admirablement. Et pour cause ! Etrier MX 1000 plus levier tech 3 Dia compé, c'est ce qui se fait de mieux !

Fiabilité

Avec un GT, ce paragraphe n'a pas lieu d'exister. Rien à craindre côté cadre : du balaize. Idem pour les accessoires. Petite parenthèse pour les jantes Pro class : exiger un rayonnage croisé. Dans le cas contraire, ne vous étonnez pas d'exploser la roue au premier saut mal amorti.

Prix

5 298 F en jantes Pro class, 5 749 F avec les Skyway. Vivement le dollar à 4 balles.

Catégorie

Cruiser top compétition pour pilotes suffisamment grands (1,60 m-1,70 m).

Note dans la catégorie :
16/20

C'est tout bon

Esthétique-finition

Equipement

Performances top-niveau

Fiabilité

Ça craint...

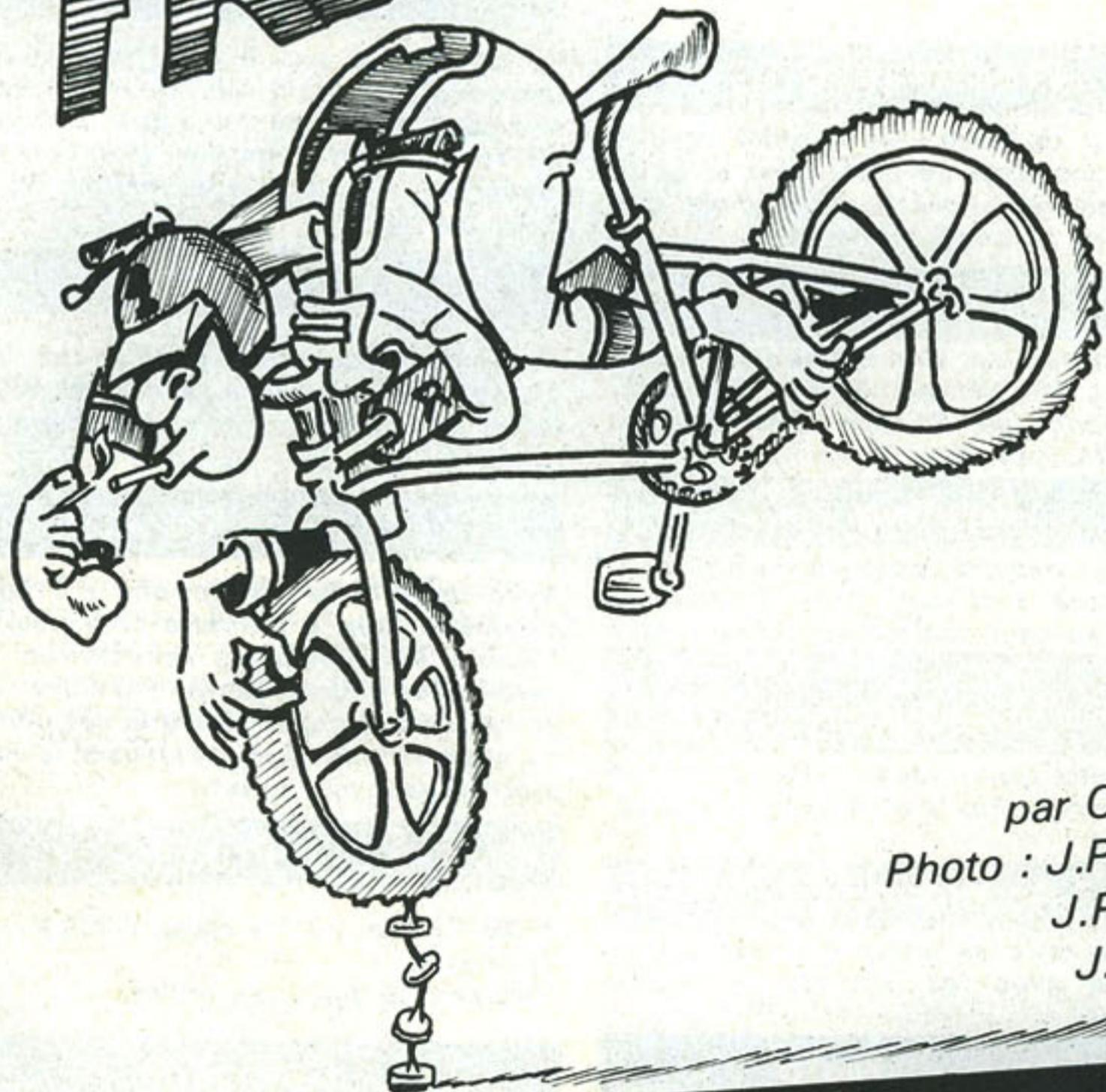
Prix

Conclusion

Pas de surprise, ce cruiser s'inscrit tout droit dans la lignée GT. On y retrouve les ingrédients qui font le charme de ces vélos U.S. Une gueule réussie, une finition exemplaire, des performances au top-niveau, des accessoires du même acabit ; à nouveau GT est synonyme de perfection. Dommage que le prix atteigne également des sommets. En tout cas, un dilemme cornélien se pose à ceux qui vont craquer : quelle version choisir ?...

Branchez vous

FREE-STYLÉ



par O. Vieville
Photo : J.P. Boulme
J.P. Monteil
J.M. Derey

Ça commence à bouger côté free-style ! Après les Etats-Unis et l'Angleterre, les Français s'y mettent. Certes, ce n'est pas encore le Pérou et nous sommes en retard par rapport à de nombreux pays. Mais l'A.F.B. vient de créer une commission free-style et des championnats de France sont prévus pour la saison prochaine. Il n'est pas difficile non plus de s'apercevoir que de plus en plus de clubs organisent des concours free-style lors des compétitions de cross. Bien sûr, le niveau est encore très bas, et il n'existe pas de teams spécialisés dans cette discipline comme aux Etats-Unis ou en Angleterre. A peine certains clubs commencent-ils à monter des équipes qui font des démonstrations au niveau régional, voir local. Rappelons-nous aussi du fameux team Number one qui eu ses instants de gloire et s'est révélé l'un des premiers à s'intéresser au free-style. Aujourd'hui dissout, il ne nous reste plus qu'à attendre ses successeurs. Remarquées aussi lors de la d'une grande fête populaire, des démonstrations sur trois jours exécutées par une équipe occasionnelle composée de José et Michel Delgado, Eric Delichter et Jean Lengrand. Un succès ! Bon, OK, ça bouge ! Il est toutefois difficile d'évaluer le nombre exact de free-

stylers. D'ailleurs, qui sont-ils et d'où viennent-ils ? La majeure partie d'entre eux sont issus du bicross. Ils en sont arrivés là par le biais des compétitions, comme ça, pour s'amuser entre copains, pour épater la galerie en faisant un peu de banks, de roue arrière, bref, en « bricolant » ! Il y a aussi ceux qui commencent à se spécialiser dans le free-style parce qu'ils s'aperçoivent qu'ils sont plus doués pour ce style d'exercice que pour la compétition de cross proprement dite. Enfin, il y a ceux qui ne font que ça et qui n'ont jamais fait que ça. Les branchés qui achètent toutes les revues anglaises et américaines spécialisées en la matière, qui connaissent toutes les figures par cœur, les roll-back, kick turn, parlent de quarter pipe, bref ceux qui ne jurent que par Eddie Fiola et compagnie ! Bien sûr, ces spécialistes, on les compte sur les doigts de la main. On y reviendra plus loin. Parce que vous allez dire, c'est bien joli de parler compétition free-style, mais ça consiste en quoi au juste ? Très bonne question ! Vous aurez 20/20 ! On vous explique, les gars ! Vos désirs sont des ordres.

Les grandes lignes

Lors d'une compétition, chaque pilote doit

exécuter 6 épreuves : 5 figures imposées et une libre. Pour les figures imposées, le temps d'exécution varie entre 30 secondes et 1 mn selon la difficulté de l'épreuve. Pour l'épreuve libre il passe à 2 mn.

Quelles sont ces figures ? Elles dépendent des classes d'âge et sont ainsi reparties : pour les garçons - classe A : 10 ans et moins, pour les filles : 12 ans et moins - classe B : de 11 à 13 ans. Classe C : 14 ans et plus - classe D : experts-open. Les classes A, B et C sont constituées de novices uniquement.

On ne demandera pas les mêmes performances à des pilotes de 11 ans et de 18 ans. Ce peut être un bunny-hop de plus de 40 cm, du wheeling, sur une distance déterminée, un roll-back, un kick turn, un endo etc... Par contre, sachez qu'il vous faudra savoir faire toutes ces figures sans exception si vous voulez vous inscrire à une compétition. On ne s'improvise pas free-styler. A vos bikes ! Vite, entraînez-vous ! Et demandez le règlement du free-style à votre Président de club si vous ne voulez pas avoir de surprise.

Autre question, l'attribution des points. Si le concurrent exécute correctement sa figure, il gagne 5 points de plus, avec des pénalités si la figure est ratée. Hé oui, ça devient sérieux. Tout cela se déroule devant un jury, dans un endroit délimité, sur une surface plane, les instruments de « torture » obligatoires étant un banks et un banks plat. Nouveaux adeptes du free-style, sachez que tous les vélos cross sont admis... pour l'instant.

Les pionniers

Il est temps maintenant de passer en revue nos free-stylers vedettes français. Ça sera vite fait ! On en compte deux ! Allez soyons gentils, quatre !

Leurs noms : José Delgado, Stéphane Colley, Jean-Luc Ferré, Philippe Leleu.

Jean-Luc Ferré

C'est vrai, on le voit moins sur les terrains, à cause de ses études de commerce international. Donnons-lui tout de même la place qu'il mérite dans ce domaine. Il est sans doute l'un des premiers, avec José Delgado à avoir fait du free-style. Pratiquant depuis Janvier 1982, il a commencé par le vélo trial, le tout terrain puis le free-style avec un MX 25 sur lequel il monte un rétropédalage. Issu du skate board et du frisbee, deux sports de glisse (mais oui !) il aime aller au bout des choses. Le free-style, lui permet d'atteindre ses limites. Si ses figures se limitent au travail sur la rampe, elles sont cependant parfaitement réussies. Bien sûr, il reconnaît ne pas pouvoir rivaliser avec les Américains. Lucide, ce garçon, non ?

José Delgado

Lui aussi vient du skate board. C'est en lisant des revues de skate qu'il a connu le free-style, il y a un an. Il va rejoindre cette année le team MBK pour participer aux compétitions de free-style. Après avoir abandonné ses études en seconde, il y a deux ans, il passe son temps à s'entraîner dans le skate park du Plessis Robinson où il reste quelques banks. Il les aime larges et très arrondis vers le bas pour bien sortir de la rampe. Avec ses copains, ils exécutent des « cow-boys », des aerials en s'aidant des revues américaines. Il déplore seulement qu'en France il soit difficile de trouver du matériel tel que des plateformes ou des potences percées. Il a commencé sur un G.T. et un Skyway. Il travaille maintenant sur un MX 400. Par contre, le rétropédalage, ne le branche pas. A la limite ça le gêne. Son souhait : que le free-style prospère. Il

vise le niveau américain. Le 2 décembre, il était, bien sûr, à Bercy pour apercevoir ses idoles.

Philippe Leleu

Dans le bicross depuis 4 ans, il a découvert le free-style en lisant des magazines. Il avoue préférer la course de bicross mais il fait du free-style pour s'amuser. Ce qu'il réussit le mieux, c'est le travail sur la rampe. Sa monture préférée : le F4 chez Mongoose et le Supergoose sur lequel il a monté un rétropéodalage. Ce qu'il aime dans le free-style : savoir maîtriser son vélo le mieux possible. Actuellement en deuxième année de mécanique générale, il passe son temps libre à se préparer pour les compétitions.

Stéphane Colley

Notre recordman français de roue arrière à eu l'honneur de figurer dans les revues américaines de bicross pour son exploit. A Dijon l'année dernière lors des championnats d'Europe, il défait Andy Patterson à parcourir le terrain, bosses comprises, sur la roue arrière, la roue avant étant enlevée ! En excellente forme cette fin de saison, il reste l'un des meilleurs free-stylers français. A son actif, il ne possède pas une grande variété de « tricks ». Ses sauts spectaculaires et la rampe représentent ses meilleurs atouts avec le wheeling, mais quels atouts ! Sa marque préférée : MBK pour laquelle il court. Cette liste est courte. Il ne tient qu'à vous de l'allonger, les virtuoses de Bercy ont suscité bien des vocations. Seulement dites-vous que même doué le free-style réclame un minimum d'entraînement... A vous de jouer.

Ça commence à bouger côté free-style.

**FREE-STYLE 1985
REGLEMENT**

pour toutes épreuves organisées par un club.
Le « Free-style » est un exercice de style qui consiste à maîtriser le mieux possible son vélo lors de figures imposées au sol ou sur un banks.

Art. 1 :
Un Free-styleur se doit de savoir faire un minimum de figures pour posséder une licence de Free-style. Son Président de club qui lui délivrera sa licence devra lui faire passer cette petite épreuve ; s'il n'y parvient pas il ne lui sera pas délivré de licence A.B.C., mais une licence E et courra en Open avec les licenciés à la journée.

- Différentes catégories et épreuves à effectuer pour posséder le Coupon Free-Style -voir épreuves par Catégorie -

Art. 2 : Déroulement
Chaque pilote devra effectuer 6 épreuves, dont 5 imposées d'une durée variant de 30 secondes à 1 minute (selon la difficulté de l'épreuve) et une épreuve libre de plus ou moins 2 minutes. Les pilotes évolueront un par un.

Art. 3 : Notation
Les figures imposées seront notées sur 10 points : 5 pts pour la figure parfaitement réussie avec la possibilité d'obtenir 5 points supplémentaires en améliorant la figure (ceci étant laissé à l'appréciation du jury.) La figure libre sera notée sur 20 points - à l'appréciation du jury. Celui qui n'aura pas réalisé la figure imposée n'obtiendra pas ses 5 points.

L'épreuve libre :
Elle est composée de 12 mouvements différents en aucun cas répétés plusieurs fois. Le concurrent doit rester dans l'aire déterminée pour exécuter ses mouvements. 5 points lui seront retirés s'il tombe ; s'il quitte la dite aire ou s'il pénètre un mouvement déjà fait. 2 points lui seront retirés s'il pose un pied à terre ou s'il ne fait pas les 12 mouvements requis. (plus une déduction de points si l'impression générale sur la perfection du mouvement n'est pas bonne). Pour noter, le jury devra prendre en compte :

Art. 4 :
- l'équilibre du concurrent, sa souplesse, son style et le côté artistique du mouvement.

Art. 5 : Classement
On additionnera les points acquis. Celui qui en obtiendra le plus aura gagné.

Art. 6 : Ex-aequo.
Une nouvelle figure sera à exécuter. Celui qui réussira le mieux sera le gagnant.

Art. 7 : Inscription
Au club organisateur de prévoir une date limite de clôture des inscriptions. Prix d'engagement 20 F.

Art. 8 : Vélos admis
Tous types de vélo avec roue de 20, 24, 26 pouces. Les amortisseurs sont interdits. Les mousses de protection ne sont pas obligatoires. Les cales pieds, plates formes et accessoires pour le free-style sont autorisés, mais ne doivent pas comporter d'angle coupant ou tranchant.

Plaque à numéro : Obligatoire - comportera le n° et la catégorie ABC ou E - la couleur est libre, mais unie.

Art. 9 : Emplacement et matériel.
Une surface plane est nécessaire, suffisamment longue, dégagée pour que les pilotes puissent prendre leur élan sans être gênés. Elle sera en béton, en terre, etc... L'herbe est à déconseiller.

Il faudra posséder :

- un BANKS (Vague)
- une Smallramp (Tremplin-Rampe)
- une Aire d'Evolution - 30 m x 12 m environ
- mini : 25 m x 10 m (limites de l'aire d'évolution)

Pour de plus amples informations, contacter la fédération.



En extérieur, à Paris, Les Américains testent les banks avant Bercy
Voilà comment Fiola se sert de la plate-forme, admirez
Après l'effort quelques conseils à un admirateur.



EPREUVES par Catégorie

- 10 ans et moins Garçons**
1. Un slalom de 8 boucles dans une largeur de 1,90 m
2. Un bunny-hop par dessus un obstacle de 20 cm
3. Du couloir de 2,50 m de long
4. Un roll-back de 6 m dans un couloir de 1,75 m
5. Trois rebonds sur la roue arrière
6. Un endo contre un obstacle avec la roue arrière se levant au moins à 25 cm.
- 11 ans à 13 ans Garçons.**
1. Un slalom de 8 boucles dans une largeur de 1,75 m
2. Un bunny-hop par dessus un obstacle de 40 cm
3. Un couloir de 2,40 m de long
4. Un roll-back de 8 m dans un couloir de 10 m de large
5. 8 rebonds sur la roue arrière
6. Un endo contre un obstacle avec la roue arrière se levant de 40 cm.
- 14 ans et plus Garçons.**
1. Un slalom de 8 boucles dans une largeur de 1,60 m
2. Un bunny-hop par dessus un obstacle de 60 cm
3. Un couloir de 2,20 m de long
4. Un roll-back de 10 m dans un couloir de 15 m de long
5. 12 rebonds sur la roue arrière
6. Un endo contre un obstacle avec la roue arrière se levant de 55 cm de large
7. Un roll-back d'au moins 5 m se terminant par un pivot à 180 degrés.
- Catégorie Open tout**
Filles et Garçons. Débutants.
- Pas de figures à faire.**

Technique



Le free-style se pratique aussi bien en l'air comme le démontre Obsorn (ci-dessus) qu'au sol (ci-contre).



*Des dons d'équilibriste, mais aussi
beaucoup d'entraînement.*

TABLE DES MATIÈRES 1984

"TOTALLY TABLETOP"
DES MATIÈRES ...

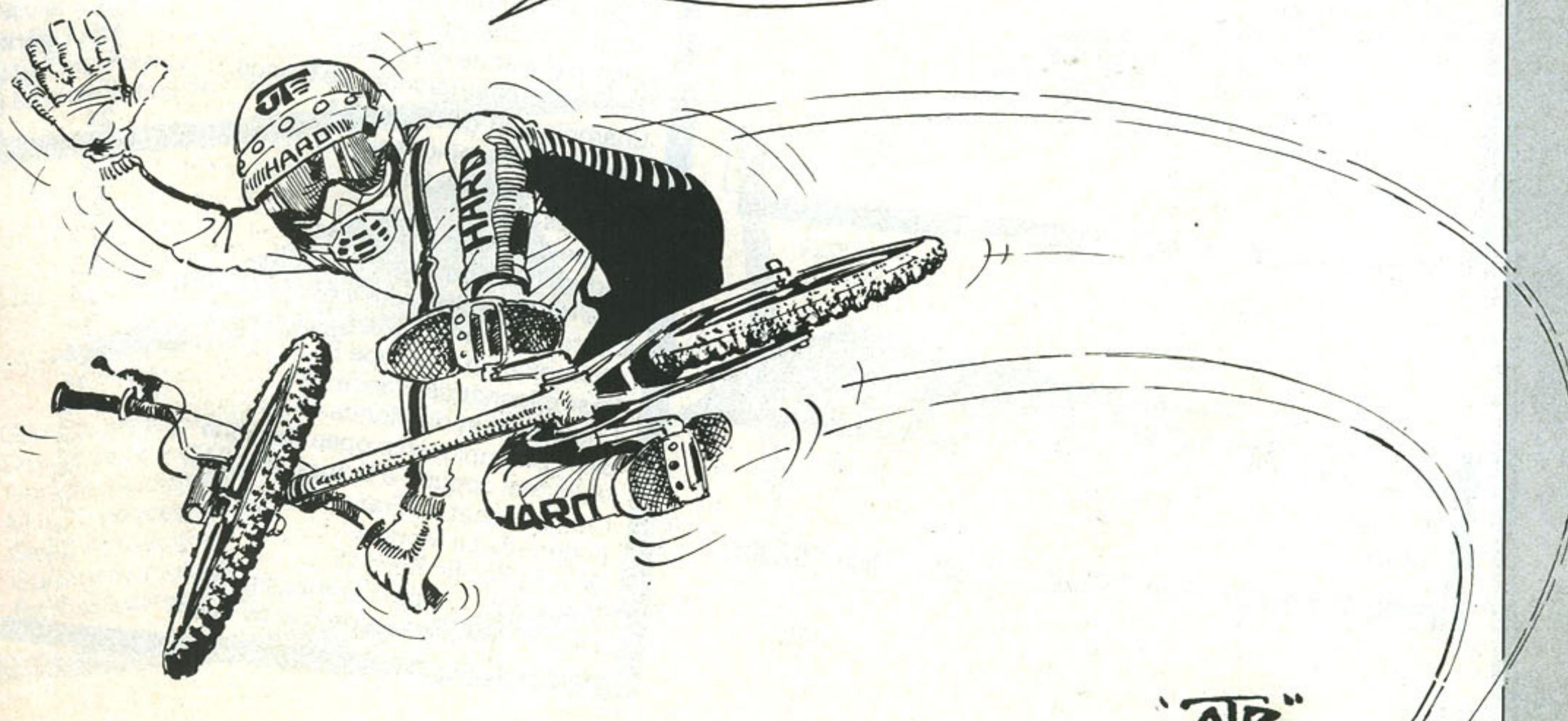


TABLE DES MATIERES 1984

« Le Ralpeuge 206 est-il une bonne bécane ? »
 « Qui a remporté le 24^e Enduro de Paris ? »
 « Quel est le club le plus près de chez moi ? »
 « Et si j'écrivais à Bicross pour le savoir ?... »
 Non ! Erreur ! Grave erreur, jeunes gens !
 Avant de gaspiller d'une part votre énergie sur le stylo, d'autre part les précieux centimes du timbre-poste, une petite vérification s'impose : les réponses à vos questions se trouvent peut-être dans un article déjà paru. Pour vous faciliter la tâche, voici la deuxième table des matières de BX Mag. Informatif, exhaustive, instructive, cette table concerne toute l'année 1984... A vous d'en faire bon usage !

ESSAIS

	n°	Page
Motobécane MX 172	17	8
Lejeune « Compétition Co »	18	8
Bufalo « Pro race 84 »	19	8
MX France « Sunn Elite »	20	8
GT « Pro Class Réplique »	21	8
BH « Hi-tech »	22	8
Motobécane MX 200	23	8
Gitane « Race »	24	8
Cruiser Mongoose two-four	24	26
MX France « Mini Sunn »	26	8
Gitane « First »	27	24

1er BICROSS INTERNATIONAL DE PARIS

	n°	Page
Course + free-style (Fiola-Osborn)	28	8
Championnat F.F.C.	28	68

SPORT

	n°	Page
Trophée BH-Kellogg's	17	14
Courses sur glace	17	42
Courses en France	18	34
Finale Ice-race	19	22
Championnat de France 84	19	46
Super Free-Style Peugeot	20	42
Championnat de France 84	20	48
Vélo-trial : championnat de France	21	24 et 43
Championnat de France 84	22	19 et 27
Kellogg's Championship	22	56
Grand prix de Belgique	22	68
Courses en France	23	75
Coupe d'Europe à Slagharen	23	22
Enduro de Bédarieux	23	30
Championnat de France 84	23	46
Course en France	24	44
Championnat d'Europe 84	24	54
Championnat de France 84	24	62
Championnat du Monde 84	25	8
BMX Championship open Belgique	25	48
Vélo-trial : coupe d'Europe Belgique	25	62
Championnat de France 84	26	24
Enduro de La Mongie	26	44
Bicross Pacific Bol d'Or	26	62
Vélo-trial : coupe d'Europe France	26	32
Finale championnat de France Junior	27	54

TECHNIQUE - PILOTAGE

	n°	Page
Pilotage vélo-trial	18	44
Les roulements	19	37
Les essais avant la course	20	34
Le braquet	22	62
Un frein enduro	23	53
Les virages	25	28
Entretien et graissage	26	52
Entretien hebdomadaire		

INTERVIEW - PORTRAIT

	n°	Page
Thierry Girard	17	33
Claude Vuillemot	18	16
Christophe Gallardo	21	64
Jean-François Lalli	22	72
Valérie Huber	23	62
Raymond Imbert	24	30
Brian Patterson	24	50
Xavier Redois	25	41
Eddie Fiola	28	28
Stu Thomsen	28	52
Les champions de France 84	28	60

PRÉSENTATIONS

	n°	Page
Gamme Motobécane 84	19	18
Cruiser Asco turbo	19	44
Gamme Raleigh 84	20	22
Mini 20 pouces Holeshot	22	22
Salon de Cologne	26	46
Gamme Kuwahara	26	58
Bicross International de Paris	27	8

ENQUÊTE - REPORTAGE

	n°	Page
Bicross club de Vaux-le-Pénil	19	33
Bicross club de La Ferté-Gaucher	21	19
Film « Le Gang des BMX »	22	30
Vélo-cross club Bagnérais	22	52
Le bicross en Angleterre	23	42
Mountain-bike à La Plagne	24	16
Free-Style U.S. : Fiola-Dominguez	24	20
Stage à Villefranche	24	41
Le Bicross au Japon	25	22
Retour sur le mondial au Japon	26	15
Free-Style : Team Skyway U.S.A.	27	47
Bicross club du Nouvion	27	68
Mountain-bike Roc d'Azur	28	57

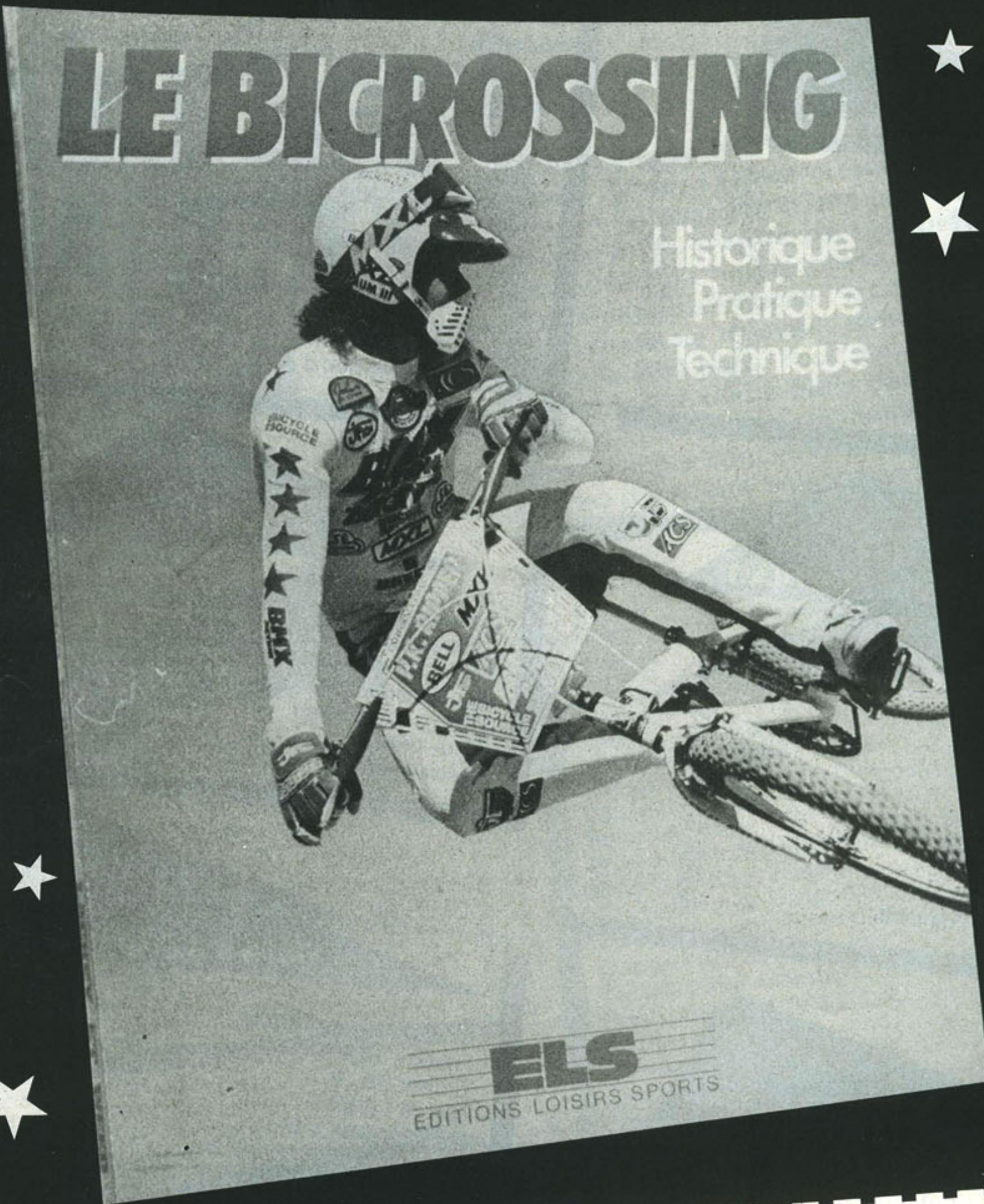
DIVERS

	n°	Page
Comment débuter en compétition	17	20
Liste des clubs	17 (et 18)	24 (6)
Table des matières 82-83	17	38
Jeu-concours Bicross BD	17	48
Visite usine Raleigh	20	18
Porte-vélo	23	60
Spécial gamelle	27	16

FICHES BICROSS

	n°	Page
Cruiser National Pro et Fantic « Trialmaster »	17	41
Cruiser SBJ et Gitane « Race »	18	42
BH « Hi-tech » et MX France trial	19	42
GT « Pro Class Réplique »	20	41
Peugeot CPX 400 et Motobécane MX 300	21	41
Gitane Mountain-bike et Mc Donald's	22	50
Hutch « Pro »	23	57
Raleigh Aéronight Burner et Mongoose F2	24	49
Vélo 2000 « Pro Class » et Skyway « Pro »	26	42
MBK MX 200 « White » et Raleigh « Aero Mag Burner II »	28	50

TOUT CE QUE VOUS AVEZ TOUJOURS VOULU SAVOIR SUR LE BICROSSING EST DANS CE LIVRE !



LE BICROSSING « Historique-technique-pratique ».
Bonne nouvelle pour tous les amateurs de bicrossing, qu'ils soient coureurs confirmés, débutants ou simples curieux de ce sport terriblement excitant : tout ce que vous avez toujours voulu savoir sur le bicross sans jamais avoir osé le demander se trouve dans le livre ! **LE BICROSSING « Historique, technique, pratique » !**
C'est un magnifique album de 156 pages, largement illustré de centaines de photos noir et blanc et couleurs. Tout au long de ses pages vous découvrirez un panorama inédit du bicrossing, tant aux USA qu'en France. Après l'historique complet de ce sport né outre-Atlantique, le lecteur découvrira les règlements sportifs, la technique des vélos, l'entraînement physique, sans oublier de précieux conseils de pilotage, pour l'initiation, la compétition, le vélo-trial ou le free-style.
Rédigé conjointement par René Nicolas, directeur sportif de l'AFB, assisté par Claude Vuillemot, numéro un français et vice-champion d'Europe, **LE BICROSSING** est le véritable livre de chevet du bicrosseur.
Présenté sous couverture cartonnée et pelliculée, cet ouvrage est vendu uniquement par correspondance afin d'obtenir un prix promotionnel.
Profitez vite de l'offre spéciale réservée aux lecteurs de **Bicross Magazine** en nous retournant rapidement le bulletin de commande ci-joint, accompagné de votre règlement.

BON DE COMMANDE

A découper et à retourner à :

EDITIONS LOISIRS SPORTS, 11, rue de la Forêt - 45120 Cepoy.
(Accompagné de votre règlement : pas d'envoi en contre-remboursement.)

Je désire recevoir, au prix exceptionnel de 85 FF + 18,60 FF de port (en recommandé) le livre : **LE BICROSSING**.

Nom : Prénom :

Adresse :

Code postal : Ville :

Je joins mon règlement total de 103,60 FF sous la forme ci-dessous :

Chèque bancaire Chèque postal Mandat-lettre.

Mandat-lettre international pour l'étranger.

(Délais de livraison : 14 à 30 jours selon PTT.)

QUELQUE PART EN AUSTRALIE...

REGARDEZ!

PAS DE DOUBTE,
ÇA NE PEUT ÊTRE
QUE LUI ...

AMIS!

NOTRE MAÎTRE EST
ENFIN VENU
NOUS CHERCHER ...
EN ROUTE GANG!

BAM

BAM

NOUS VOILÀ CHEF! ...
NOUS SOMMES
VOTRE GANG, GOUROU ...
ORDONNEZ ET
NOUS OBÉIRONS ...

OTM

CH. DE FRANCE ICI



En hiver, il peut arriver que l'entraînement vous manque. La crainte de perdre la forme hante alors votre esprit. Buvez, éliminez, dirait l'autre, mais la meilleure solution n'est elle pas de participer au Championnat de France Ice-Race.

Car c'est sûr, les pilotes n'ayant pas hiberné auront sur les autres un avantage certain en début de saison.

Après le succès remporté par le mini-championnat 83-84 de bicross sur glace ou ice-race pour les anglophones, les responsables de l'AFB ont décidé de développer ce type de courses.

C'est pourquoi vous pourrez participer cet hiver à un véritable championnat de France structuré de la même manière que celui d'été. A savoir que si les catégories débutent à 11 ans sur la glace, il y aura comme sur terre une sélection par courses régionales (du moins dans la partie nord) et des finales au niveau national.

C'est le 24 novembre que le club d'Amiens ouvre le bal. En fait pour être exact il faut dire que Rouen avait organisé une course le 23. Mais on peut difficilement être partout. Soixante huit pilotes dont Pierre Gueho (vice-champion 82-83 en 12-13 ans) et Eric Minozzi (champion 82-83 en 14-15 ans) participent à cette épreuve qui comporte 39 séries dont 3 en side-car. Eh oui ! Trois roues, un peu plus de poids n'ont jamais fait de mal sur une surface glissante, évidemment il faut quelques

chevaux de plus ! Epreuves non classiques, règlement différent. Les sides courent en duo, sauf en finales, épreuves chronométrées. Ce qui nuit peut être un peu au spectacle et surtout à la motivation des pilotes puisqu'il n'y a qu'un équipage à la fois sur la piste.

Les malheureux bicrosseurs à vélo font deux tours comme tout le monde mais partent à quatre. Les épreuves comportent 3 manches de qualification avant d'attaquer les 1/4, 1/2

et finales. On pourrait croire que la glace est bien dure pour les postérieurs qui font sa connaissance. Malgré les nombreuses glissades, les chutes, seul le moral en prend un coup, quand l'infortuné parcourt trois mètres les quatre fers en l'air devant un public de connaisseurs doté du sens de l'humour. Rassurez-vous, il est parfaitement possible de rester en piste sur une patinoire ; les wheelings et les accélérations de Langrand, Guého et bien d'autres en témoignent. Attention dans

RACE

A Gauche
Jean Langrand (n° 122) se prépare à doubler Frédéric Boniface (n° 129).

A Droite
Les frères Bernini avant le carambolage.

Reportage

Par P. Pouleau



les virages, tout doux les freins, bonjour les contre-braquages, mais au fur et à mesure des races la plupart des pilotes acquièrent la technique. Ce qui permet d'admirer de belles empoignades et un beau spectacle. D'ailleurs les habitants d'Amiens (les Amiénois me semble-t-il) ne s'y sont pas trompés puisqu'ils ont consciencieusement rempli les gradins de la patinoire. Permettant ainsi aux organisateurs de rembourser la location de la salle. Oui, ça fait ringard mais c'est important pour le club. Et les responsables de la patinoire pour qui c'était une première ont été enthousiasmés. L'aménagement de la piste est en fait des plus simples. Un pan incliné comme butte de départ, un peu de glace pilée ramassée dans la journée pour la bosse, quelques vieux pneus dans les virages et le tour est joué !

Seules manquent à l'appel des chaussures anti-dérapantes qui auraient permis aux officiels d'être plus souvent debout sur leurs pieds. La plupart des vélos sont chaussés des nouveaux pneus Wolber spécial glace de couleur orange qui sont maintenant commercialisés. Si ! Si ! Vous ne pourrez plus dire que vous avez perdu à cause des pneus. L'année dernière seuls quelques privilégiés avaient pu

obtenir quelques exemplaires de pré-série. C'est vers 19 h 30 que les pilotes des 14 clubs s'élancent sur la piste pour les tours d'entraînement. Les manches de qualification commençant une demi-heure plus tard, après une consolidation de la première bosse qui avait quelques difficultés à supporter l'ardeur des plus fougueux.

C'est Bernard Delmotte qui donne le départ des différentes courses, débutant naturellement par les trois manches de sélection en 12-13 ans. C'est dans ces premières épreuves qu'il y a le plus de dégâts. Sur les 29 pilotes participant, 13 sont trahis par leurs montures qui échappent à leur contrôle.

L'habitude peut-être ! Un fait est certain : Delphine Breillat, Christophe Duburcq, Luc Pierre Verquin, Sueur, Rémi Daniel, Thierry Minozzi restent « debout ». Ils disputent les 1/2 finales avec Carlos Decastro et Jérémy Caron qui, malgré une chute finit devant tout le monde dans les 2 premières manches. A noter la performance de Maxime Lefèvre (3 fois premier aux séries) qui s'est malheureusement loupé en 1/4 de finale. Mais revenons à la 1ère 1/2 finale que Luc Pierre Verquin remporte devant Jérémy Caron, une chute malheureuse enlevant toutes ses chances à

Carlos Decastro, Sieur finissant 3^e. Dans la 2^e 1/2 finale c'est Rémi Daniel (désormais bien entraîné par son président de père), qui se qualifie devant Delphine Breillat. A croire que la galanterie n'existe plus, enfin depuis qu'elles ont l'égalité hein... !

En finale Jérémy Caron gagne la coupe alors que Delphine termine seconde et Verquin troisième, Rémi Daniel trop pressé termine par une belle glissade.

C'est sous l'œil intéressé de J.-Y. Trescot président de la ligue Ile-de-France et directeur de courses d'un soir que les 14-15 ans s'élancent. Malgré des vitesses plus élevées on enregistre moins de chutes. Il faut croire que chaque place est difficile à conquérir puisqu'en 1/4 de finale on ne peut départager Minozzi de Colette 1er ex-aequo. Alors que Pierre Guého malchanceux reste bloqué en 1/4 (4^e). On retrouve ainsi en 1/2 finale : Nicolas Maertens, Eric Minozzi, David Roos, Vincent Delbrière, Anne Daniel et Flipo, sans oublier Colette et Nicolas Escolan. Pas de problème pour Flipo qui se classe devant Anne Daniel alors que Roos et Delbrière terminent leur course dans un virage. Fabrice Colette a quand même plus de difficultés à s'imposer devant Escolan et Minozzi peu

En haut
Fabrice Colette 14/15 ans.

Au milieu
Patinage artistique de Daniel Remy 12/13 ans.

En bas et dans l'ordre.
Boniface, Villeneuve et Maertens.



Résultats Dijon

Sides : Petit-Dupaquier (Talant) - Begue-Pareno (Dijon) - Jue-Fuzebe (Rouen) - Aigon-Besancenot. 12-13 ans : Besancenot Eric (Dijon) - Verguet Cyril (Dijon) - Perdrix Arnaud (Longvic). 14-15 ans : Begue Yvann (Dijon) - Bonandrini Stéphane (Talant) - Dupaquier Richard (Talant). 16 ans et plus : Vuillemot Claude (Beaune) - Petit Edward (Talant) - Marion Pascal (Dijon).

A vos crampons



Pierre Gueho 14/15 ans.

Quand le feu de la moutarde fait fondre la glace !

Le Bicross Club Dijonnais avait fait la promesse de réussir la première course sur glace le 15 décembre à Dijon. Pari tenu : 93 pilotes inscrits et tenez vous bien 1 200 spectateurs ont assisté à cette grande première. Soirée financée par la Société Générale avec la collaboration de Vélo 2000 (à Garches) qui offrait aux premiers de chaque catégorie un kit complet (cadre, fourche, potence, guidon et tige de selle). Bel effort ! A part le club de Messigny, ils étaient tous présents : Rouen avec Levasseur, Jue père et fils ; Liancourt avec Bernini père et fils ; Besançon avec Graziani et cie. A noter la participation d'une seule fille (Christelle Grenom) qui a eu toute la soirée pour se regarder dans la glace !... Les catégories représentées étaient les 12-13 ans, 14-15 ans, 16 ans et plus, et sides, avec 12 attelages.

Ambiance de délire. Inutile de le dire « Paris-Bercy » a largement contribué à cet engouement. Et c'est à coup de trompettes, klaxons, sifflets que la foule achève le pauvre pilote en mal d'effectuer un looping. Que de glissades dans les virages ! Hormis le « Paris-Bercy », de mémoire de spectateur je n'ai jamais vu une ambiance aussi chaude et, j'avoue être très surpris du comportement des Dijonnais habituellement froids : mais ce soir, ils avaient décidé de faire fondre la glace ! Le plus spectaculaire de la soirée fut l'affrontement entre sides. Les chars, prennent les virages roue dans roue, avalant les bosses avec maestria, laissant le suspense jusqu'au tout dernier virage finissant par un sprint effréné : le plus fanatique en redemande.

Les 1/2 finales et finales de side-car sont des épreuves chronométrées. Nous privant ainsi du spectacle.

La preuve en est, la moitié des tribunes se vident avant même le début des courses. Une demi-finale et une finale au coude à coude eut été plus spectaculaire. Alors, Messieurs, vous qui avez pondu le règlement du side sur glace, revoyez-le et vite !

Lors de la remise des récompenses, le président de ligue, Christian Morin, a tenu tout particulièrement à remettre à Fabrice Bussy, un magnifique trophée le récompensant de son titre de champion du Monde de Bunny Hop avec 6,40 m enregistré devant huissier. Le titre est donc Français... cocorico !!

Avis aux amateurs.

chanceux, dernier derrière Maertens. En finale Flipo démontre sa supériorité sur Fabrice Colette et Anne Daniel fait de même avec Escolan.

Catégorie reine de la soirée : les 16 ans et +. On voulait du spectacle ! On en a ! Langrand, Boniface, Duhoux, Maertens (le frère), Desaghe et Castel sont là pour l'assurer tant pendant les qualifications qu'au cours des finales. En 1ère 1/2 on admire un superbe duel Langrand, Boniface, remporté par ce dernier et en 2^e 1/2 Desaghe prend l'avantage sur Vère. Finale : Nos quatre concurrents frémissent

Résultats (Amiens)

Catégorie 12-13 ans : 1. Caron Jérémie - 2. Breillat Delphine - 3. Verquin Luc Pierre - 4. Daniel Rémi.

Catégorie 14-15 ans : 1. Flipo Ch. - 2. Colette Fabrice - 3. Daniel Anne - 4. Escolan Nicolas.

Catégorie 16 ans et + : 1. Langrand Jean - 2. Boniface Frédéric - 3. Desaghe Gilles - 4. Vère Denis.

Catégorie side-car : 1. Delmotte-Delmotte - 2. Bernini Bernini.

Course Ice-Race le 26 janvier 85 à Boulogne Billancourt à la patinoire municipale. Epreuves comptant pour les qualifications du championnat de France.

Au départ 150 pilotes, démonstrations de free-style avec les cracks français et courses de side-car.

Encore une B.J.S.P. (belle journée spectaculaire en perspective). Organisée par le Bicross Club des Yvelines de Bailly et Noisy-le-Roi avec la participation des cycles Peugeot et Wolber.

Attention les inscriptions des pilotes (20 F) seront closes le 24 janvier.

Début des courses 19 h.

Entrée public et accompagnateurs 25 F (gratuit pour les moins de 6 ans), ouverture des guichets à 20 h.

Renseignements au (3) 462.67.32.

Championnat de France de courses sur glace

Les demandes d'engagement doivent parvenir à l'A.F.B., 81, faubourg Saint-Nicolas, 21200 Beaune, avant

le 10 février 1985

Mégève est situé à 180 km, à l'Est de Lyon. On quitte l'autoroute à la sortie « Sallanches » distante de 10 km de Mégève.

La course sera indoor, sur la patinoire couverte

qui se sont déroulées, sous le contrôle de du Palais des Sports et des Congrès.

I.A.F.B., depuis le début de la saison hivernale. Pour l'hébergement, il faut contacter l'Office

Une manche de repêchage aura lieu le matin du Tourisme de Mégève Tél. : (50) 21.27.28 ou pour les non qualifiés et pour les coureurs de Sallanches (50) 58.03.40.

La course du matin débutera à 10 h et la finale à partir de 14 h.

Flipo (n° 10) Escolan (n° 270).



d'impatience. « Riders-ready ? Go ! » Ils sont partis ! Le premier tour est mené à un train d'enfer mais personne ne se détache, attention au 2^e virage, Langrand et Boniface parviennent à prendre un peu d'avance, à la sortie de la bosse. Encore ce même duel ? Oui ! L'ambiance est au maximum le speaker et André Jézéquel font saturer les haut-parleurs. Mais pendant les quelques mètres restant Langrand qui n'a pas digéré le coup de la demi-finale met le turbo et prend une roue sur Boniface remportant ainsi cette finale.

Il doit sembler-t-il devenir officiel MBK (Moto-bec pour les débranchés). Si vous le voyez vous comprendrez pourquoi !

Les sides ? Avec quatre attelages on va directement en 1/2 finales (courses sur 3 manches), où l'un des concurrents accroche son adversaire dans le dernier virage formant ainsi un ensemble à 6 roues, 2 pilotes et 2 sin-

ges. Le divorce est rapidement prononcé, les deux protagonistes n'étant pas d'accord sur la direction à prendre. En finale les frères Delmotte bouclent leurs deux tours en 58''6/10^e (eh oui c'est long, mais il y en a un qui pédale et l'autre qui regarde). Alors que les Bernini ont besoin de 1'00''7/10^e. Un peu plus de 2 secondes de différence.

Cette charmante soirée organisée par le club d'Amiens sous la direction de Monsieur Daniel est agrémentée d'une démonstration de « free-style » présentée par le club de Nouvion (Hollywood, sauts divers, wheeling sans roue avant etc...)

Si vous ne connaissez pas la cathédrale d'Amiens, vous savez maintenant tout sur ses courses sur glace et si ça vous tente le calendrier est dans les infos !

Ah ! J'oubliais : « Joyeuses Pâques !

– Psiut

– Oh ! Pardon, Bonne Année »



Voici les preuves ! les pilotes américains sont sympas avec le public : Harry Leary signe des autographes et Mike Miranda s'amuse avec le drapeau d'un spectateur.

Quel bonheur quand j'ai appris que le Béarn Bicross Club organisait un voyage en car-couchettes pour aller à Bercy le 2 décembre ! Enfin, j'allais avoir l'occasion de rencontrer « pour de vrai » toutes mes idoles américaines, européennes, les voir s'affronter !

Aussitôt appris, aussitôt inscrit ! Et le samedi 1er décembre à 21 h, beaucoup de branchés-bicross de la région se retrouvaient à Pau, montaient dans le car et prenaient la route vers leur paradis. Après un arrêt-pipi au bout d'une heure et le « chargement » de 3 bordelais (à Bordeaux, si si...) un peu plus tard, tout le monde s'est endormi (plus ou moins bien, même en version couchettes, un autocar n'est que relativement confortable). A l'arrivée à Paris, vers 6 h le dimanche matin, après un petit-déjeuner rapide et une tout aussi rapide visite de la capitale, direction Bercy. Et ça y est, on est arrivé. Tiens, c'est bizarre : comment tond-t-on la pelouse qui recouvre les faces (très) pentues du P.O.P.B. ? Faut-il une tondeuse classique à moteur que l'on fait descendre lentement au bout d'une corde ? Ou alors la pousse-t-on depuis le bas avec des chaussures à crampons aux pieds pour ne pas glisser ? Ou bien encore s'agit-il d'un engin auto-tracé monté sur chenilles ? A moins qu'il ne s'agisse d'herbe synthétique ?... (le lecteur qui enverra la solution au journal gagnera son propre poids en

foin et avoine). Après ces réflexions écologiques, on finit quand-même par trouver l'entrée. Petite fouille réglementaire et hop, on entre dans l'arène. Y'a pas trop de monde pour l'instant (même pas un quart des places disponibles n'est occupé), mais il est presque 9 h et les juniors s'entraînent déjà. La piste a l'air un peu collante et, visiblement, les plus jeunes peinent et ont quelques difficultés à accélérer. Mais elle ne paraît pas difficile. Et puis, au fil des déplacements tout au long des gradins, peu à peu apparaissent les pilotes américains. Woaw, c'est pas possible, ils sont venus, ils sont tous là ! Qu'est-ce qu'il est barraqué Greg Hill ! Les cuisses et les mollets qui dépassent de son short rose sont chacunes et chacuns aussi grosses et gros que deux des miens ! Même chose pour ses bras. Stu Thomsen, c'est pareil : une montagne de muscles. Et en plus il est grand. Faut vraiment qu'un bicross soit solide pour supporter les assauts de tels gabarits. Je plains les pauvres jantes, rayons et moyeux qui doivent résister aux atterrissages parfois violents ! (Je les plains, mais pas trop quand même, on va pas s'en faire pour des morceaux de ferraille ou de dural qui ont eu la chance de naître pièces de bicross – forme certaine de noblesse – plutôt que tringles à rideaux ou armatures de chaises).

De son côté, Mike Miranda « déconne » sur la piste avec son Hutch rose. Il fait rigoler les spectateurs, qui remplissent de plus en plus les places vides. Mike signe des autographes à tour de bras (raccourcix, ah ah...) et va même jusqu'à lancer dans la foule émerveillée des poignées d'autocollants marqués Mike « Hollywood » Miranda. Malheureusement, j'ai pas été assez rapide et n'ai pas réussi à en

Le départ du car le samedi soir à Pau. Qu'est-ce qu'ils ont l'air réjoui tous ces gens ! Ils auraient pu être plus nombreux, malheureusement peu de supporters ont répondu présent à l'appel du B.B.C.



attraper un seul. Snif, je le regretterai toute ma vie... D'ailleurs, tout au long de la journée, il restera le chou-chou d'une bonne partie du public. Il a tout pour plaire : il donne l'impression d'être le copain des spectateurs (c'est pas comme certains français...), n'arrête pas de faire des blagues à tout le monde et, une fois en piste, avance comme un avion. Tout à fait le genre de personne qui fait du bien au bicross en général. Et on continue le tour du propriétaire. Tiens, mais c'est « Turbo » Leary là-bas. Oh, sans sa casquette, on réalise qu'il n'a pas de cheveux sur le dessus de sa tête. Ça doit sûrement être une question de légèreté pour la course... Un peu plus loin, c'est Clarence Perry. Absolument bestial le mec ! Tiens, c'est vraiment chouette ces tenues S.E. Racing avec les ailes sur le maillot. J'en ai même vu un avec des petites ailes en plastique sur les épaules.

Bon, mais c'est pas tout. Car une fois en tenue et sur la piste pour s'entraîner, c'est plus du tout la même musique. Tous ces pilotes U.S. qui paraissent légèrement bargeots « en civil », on s'aperçoit vite que sur leur vélo, ce sont des bombes ! Ça en devient même incroyable : comment font-ils pour accélérer si fort, sauter si loin, amortir apparemment si aisément ? ! Mince, on en prend plein les yeux ! Et cette bosse avec la petite piscine derrière, ils se permettent de la sauter en effectuant des figures en l'air ! Alors qu'elle pose de sérieux problèmes à certains experts français (pas tous hein, n'exagérons pas, les « Superclasse » européens sont très très près du niveau des américains). Tiens, tant qu'à parler d'eux, n'oublions pas le hollandais champion du monde, Phil Hoggen-doorn, lui aussi impressionnant. Enfin, bien sûr, le trio

BERCY

vu par un fan-supporter au hasard moi...!

par Th. Sanson

infernal français : Xavier Redois, « Gianni » Lalli et Claude Vuillemot. Le premier, de par ses récents résultats, en très forte hausse au hit-parade, le second toujours aussi populaire et enfin le M.B.K.'boy qui semble revenir au premier plan.

Et voilà, le temps de faire un tour complet des gradins (et non du circuit, je le regrette, mais qu'est-ce que vous voulez, seuls les gens réellement importants et/ou utiles ont eu cet honneur. C'est d'ailleurs très bien comme ça. Les manches qualificatives ont commencé. Bon, je ne vais pas vous raconter les courses, vous les connaissez déjà. Soit parce que vous étiez à Bercy (si, si, je te reconnaîs, toi là-bas), soit parce que vous avez regardé T.F.1, soit parce que vous avez déjà lu le compte-rendu de mon distingué et admirable confrère (eh eh, qu'est-ce que je suis servile, fayot et mieux quand j'ai la possibilité de parler de mes chefs – c'est un de mes talents cachés –).

On continue. Sidney, l'idole des smurfs et breakers de tout poil, était en train de répéter sa démonstration prévue pour la télé. J'ai pas très bien compris pourquoi, mais il s'est fait siffler et huer comme c'est pas possible ! A tel point qu'on entendait même pas la musique ! Puis, le petit-déjeuner du matin étant loin, il a bientôt fallu penser à manger. Malheureusement, beaucoup de spectateurs ont eu la même idée, à 13 h, il m'a fallu attendre presque un quart d'heure pour acheter 2 sandwiches et un faux Orangina (tout cela, très mal placé, quant au rapport qualité/prix. M'enfin...).

Soudain, les 2 free-stylers Eddie Fiola et R.L. Osborn font leur apparition. Leur show a de quoi laisser n'importe qui sur les 2 gros morceaux de viande que chaque personne nor-

malement constituée possède au-dessus des jambes (je suis poli !). Le P.O.P.B., maintenant plein, en reste baba ! C'est pas possible d'être aussi à l'aise sur un vélo. Incroyable, inoubliable, tout ce que vous voudrez ! Vraiment, rien ne leur semble irréalisable, au sol comme au banks. Fiola, le petit jeune en jaune, est imbattable dès que ses roues ont décollé du sol. Riton Lucien Osborn (comment, ça veut pas dire ça les 2 initiales ?...) lui fait ce qu'il veut au sol. Et bien sûr, tout cela à un niveau 10 fois supérieur à celui des caïds de quartier qu'on rencontre dans nos contrées. Avec en plus, un grand professionnalisme et un sens inné du spectacle. Really great quoi ! Et pour corser l'affaire, leur speaker. Une sorte d'espèce de fou complet ! Un monument à lui tout seul. C'est lui qui commentait les exhibitions de ses poulains – Gueuler serait plutôt le mot juste ! Il était déchaîné. A la fin, on a même du débrancher son micro, il n'en finissait pas de beugler : « Viv leu Franz, Viv leu Franz,... !! ».

Et puis Sidney est réapparu. Comme précédemment, tollé général pendant toute sa démonstration. Une troisième exhibition était prévue, elle sera annulée. Allez comprendre pourquoi...

Un peu plus tard, une veinarde et 3 veinards se voient tous remettre 1 Motobec 200 blanc qu'ils ont gagné en participant au concours YOP. Quelle chance ! Ensuite, ce sera le tour de 6 coureurs juniors ayant bien marché dans leur ligue respective, dans le cadre du challenge Simplex. Ils reçoivent chacun un vélo (je ne me rappelle plus ce que c'était) et effectuent un tour de piste. Et toujours, courant d'un côté à l'autre, distribuant autographes et autocollants ou photos, les pilotes améri-

cains. Vraiment de réels professionnels, à tous les points de vue. Souriants et très « public-relation ».

On a aussi eu droit à un nouveau truc. Paraît même que c'était la première fois en Europe. On a fait la vague : des projecteurs faisaient le tour de la salle et quand ils passaient sur vous, il fallait se lever et faire du bruit. Quelle rigolade ! Et puis les finales et remises des prix sont arrivées. Et à la fin, beaucoup de pilotes ont balancé gants, plaques à numéros, godasses, maillots (Miranda s'est retrouvé en short !) à la foule ensorcelée. J'ai même vu des petites bagarres entre spectateurs ! Quelle journée !

Mais tout s'est terminé, et il a fallu repartir. Donc, direction le parking des cars. J'y arrive, et qu'est-ce que je vois-je ? ! Les pilotes U.S. sont là, eux-aussi bloqués par un embouteillage. Alors, pour passer le temps, ils continuent à dédicacer tout ce qu'on leur présente. Tiens, puisque eux-aussi sont coincés comme nous par les autres cars, que leur bus n'a rien d'extraordinaire, ça doit vouloir dire que ce sont des gens normaux, comme vous et moi. Pas des surhommes comme certains semblent le croire. D'ailleurs, Stu Thomsen porte un jean trop grand qui lui donne tout à fait l'allure de l'américain moyen et banal. Ah, on est bien peu de choses...

Et voilà, c'est fini. Après une heure d'embouteillage (Paris un dimanche soir, bonsoir !...), on reprend l'autoroute. Un arrêt-repas à Orléans et bonsoir tout le monde. Je ne ré-ouvrirai les yeux que le lendemain à 6 h à Pau. Merci encore au B.B.C., et merci aussi à tous les organisateurs de cette journée unique et formidable. Vivement la prochaine !

Petites annonces Bicross

Ventes de 500 à 1 000 F

Vds CPX 150 éqp compétition 1 000 F. Tél. : 909.01.35.

Vends MX 30 neuf peint refaite. 850 F. Tél. : 095.50.39.

Vds Bicross raleigh 12 K tbe 750 F. Tél. : 459.61.61.

Vends Bicross Mongoose F1 avec roues Maillard alu et tige de selle coudée comme neuf 1 000 F. Lucas tél. : (16.88) 93.41.44 après 19 h M. Hagueau (Bas Rhin).

Ventes de 1 000 à 2 000 F

Vends Bicross CPX 501 équi compt (comme 601) tbe avril 84. 2 000 F à débattre + équipement 2 500 F + pièces. Tél. : (16.25) 24.87.77 (10 Aube) urg.

Vds Bicross free-style cadre aéro CRMO blanc roues et équipements skyway. Très bon état 1 500 F. Tél. : 026.27.43 après 18 h.

Vends Bicross Raleigh Ultraburner guidon cw pédales Shimano. Très

bon état. 1 400 F. Tél. : 555.71.82 après 19 h.

Vends Minigoose éq. pro. cla. manivelles 150 power dis. péd. suntour + acc. 1 800 F. Tél. : (16.6) 420.65.16 après 18 h.

Vends Raleigh aéro ultra burner, tbe, ach. juillet 84, jamais servi. Cause départ. 1 600 F. Tél. : (16.95) 32.00.30 après 18 h dem. J. Marie.

Vends Mongoose F4 roues Proclass, très

bon état avec accessoires. 2 000 F. Portmann tél. : (16.6) 420.43.82.

Vends Hutch pro blanc 3 mois jante Skyway ou Araya 3 p. CRMO 3 600 F. Tél. : 011.52.57 Paris.

Vds Yam BYZ 501 amélioré tbe + nombreuses pièces 2 500 F. Tél. : (16.42) 09.15.63 Marignane.

Vds GT tbe avec roues acs + skyway 3 500 F. Tél. : (16.3) 451.60.65.

Vds aéro pro burner avec roues, mousses skyway, pédalier Sugino creux, pédales suntour CX2, guidon, tube selle GT, leviers tech. 3, plaque hurrica. Tbe jamais couru. Valeur + 5 000 F vendu 3 500 F. Tél. : (16.86) 59.39.96 aux heures des repas M. Bonnet 30, rue Georges Malville Sermoise. 58000 Nevers.

Ventes de 2 000 F

Vds BMX Haro + CPX, top niveau. 2 600 F. Tél. : 384.59.73 après 19 h J. Ph.

Vds GT en tbe valeur 4 500 F vendu avec pièces 3 500 F. Tél. : 451.60.65.

Divers

Vends vélo cross Lafitte VLX 20. Nbx acc. Tél. : (16.49) 58.67.15.

Vends BMX. Très bon équipement. 2 500 F + BMX en pièces détachées. Tél. : 996.04.45.

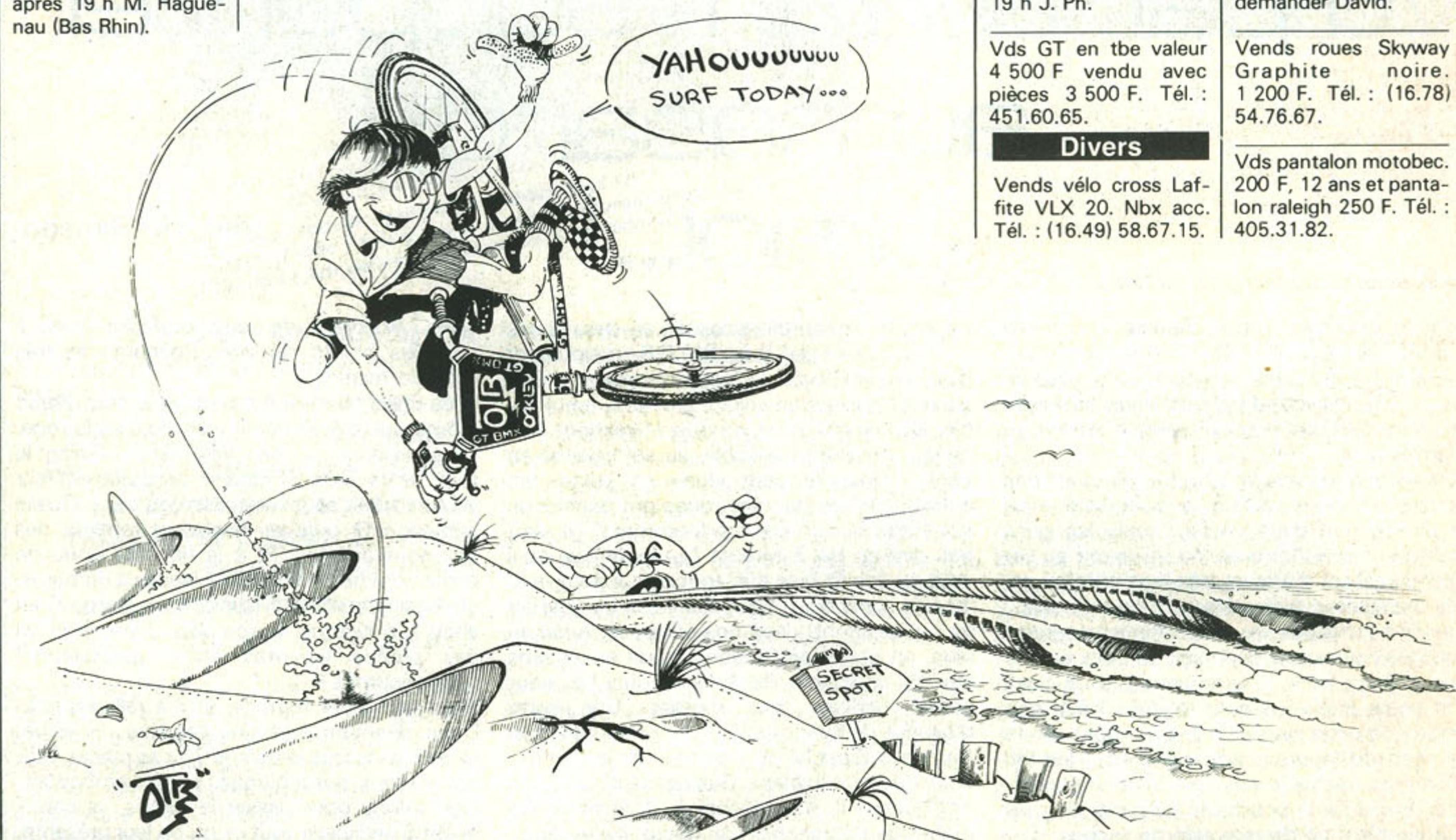
Vends bicross Raleigh, TBE Night 01.84. Eqp complet. Tél. : 750.02.63 après 18 h.

Vends Haro Freestyler tbe + autres accessoires. Tél. : 916.42.06 en rp

Vends cadre + fourche PK ripper + pédalier Sugino. Tout pour 2 000 F. Tbe. Tél. : (16.93) 68.05.38 demander David.

Vends roues Skyway Graphite noire. 1 200 F. Tél. : (16.78) 54.76.67.

Vds pantalon motobec. 200 F, 12 ans et pantalon raleigh 250 F. Tél. : 405.31.82.



12 F la ligne T.T.C.
(22 signes et espaces)

RUBRIQUE :

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

PRODUCT U.S.A.

CYCLES NOBILI

177, rue de Marchienne - 6418 GOZEE
(près de l'Hôpital du Rayon Soleil)
CHARLEROI - BELGIQUE



RICKMAN - VECTOR - PATTERSON
SKYWAY - REDLINE - GT PERFORMER HUTCH

Pièces Détachées Accessoires
et vêtements

- Cadre GT Pro + fourche	11 350 FB
- Guidon Galindo	1 750 FB
- Selle Kashimax Aéro	320 FB

Ouvert de 9 h à 19 h sans interruption

Fermé le Dimanche

Tél. : 071/51.04.02

Pour la France : 19-32.71/51.04.02

CYCLES ROUGEMONT

21, rue Victor-Hugo, 69700 Givors
Tél. : 16 (7) 873.47.16.

MBK
MOTOBECANE
RALEIGH
MX France

Promotions du 20 Janvier au 20 Février 1985

CADRE + FOURCHE

• Mini Hutch	2 090 F
• Patterson	2 190 F
• Minigoose	990 F

CADRE

• Supergoose	995 F
--------------	-------

KIT COMPLET

• GT4	2 638 F
• GT Performer chromé jaune-blanc	2 889 F

FREINS

• Dia Compé complets	230 F
• Patins type Skyway	8 F
• Patins type Kool Stop	25 F
• Patins Kool Stop	79 F

POTENCE

• Redline blanche	275 F
• MX2 chromoly	158 F
• DK	350 F
• DK mini	350 F

PEDALIERS

• Sugino CT chromoly	410 F
• Sugino FT axe et roulement étanches	1 180 F
• Redline 401	1 990 F
• Monobloc creux SR Turbox	295 F

PEDALES

• Type Suntour XCII	90 F
• Suntour XC II 1/2 noire	170 F
• Hutch chromé 1/2	1 090 F
• Shimano SX chromé	75 F

SELLS

• Kashimax aéro	75 F
• Kashimax MX blanche	69 F
• Type Kashimax blanche	50 F
• Type Uniseat	80 F

GUIDONS

• Type CW chromoly	160 F
• Type GT chromoly	160 F
• Galindo GX chromé jaune	330 F
• GT Performer chromé	390 F

MBK
MOTOBECANE
RALEIGH
MX France

Promotions du 20 Janvier au 20 Février 1985

POIGNÉES

• A'ME mini	89 F
• A'ME dural	99 F
• A'ME rond blanche, noire, bleue	43 F
• Oakley O/Wing	70 F
• Oakley B2	70 F
• Mushrooms	70 F

KIT MOUSSE

• Hutch noire	160 F
• Hutch chromé	180 F
• Skyway	160 F
• GT jaune - bleu	160 F
• Haro Racing rouge	120 F
• Kuwahara noire-blanche	160 F
• Robinson bleue	160 F
• Type CW noire	80 F

TIGE DE SELLE

• Hutch coudée	99 F
• Pro Neck droite	99 F

DIVERS

• Pantalon Haro aéré	680 F
• Pantalon Yes Hutch	550 F
• Pantalon JT aéré	680 F
• Mentonnière JT	85 F
• Mentonnière Haro	95 F
• Plaque Haro Flo Panel	99 F
• Plaque mini Haro	100 F
• Repose-pieds AR 1/2 lune chromé pour free-style	130 F
• Repose-pieds GT free-style pour fourche AV pliable	170 F

REVUE BMX ACTION BIKE

Novembre-Décembre-Janvier
25 F

FRAIS DE PORT

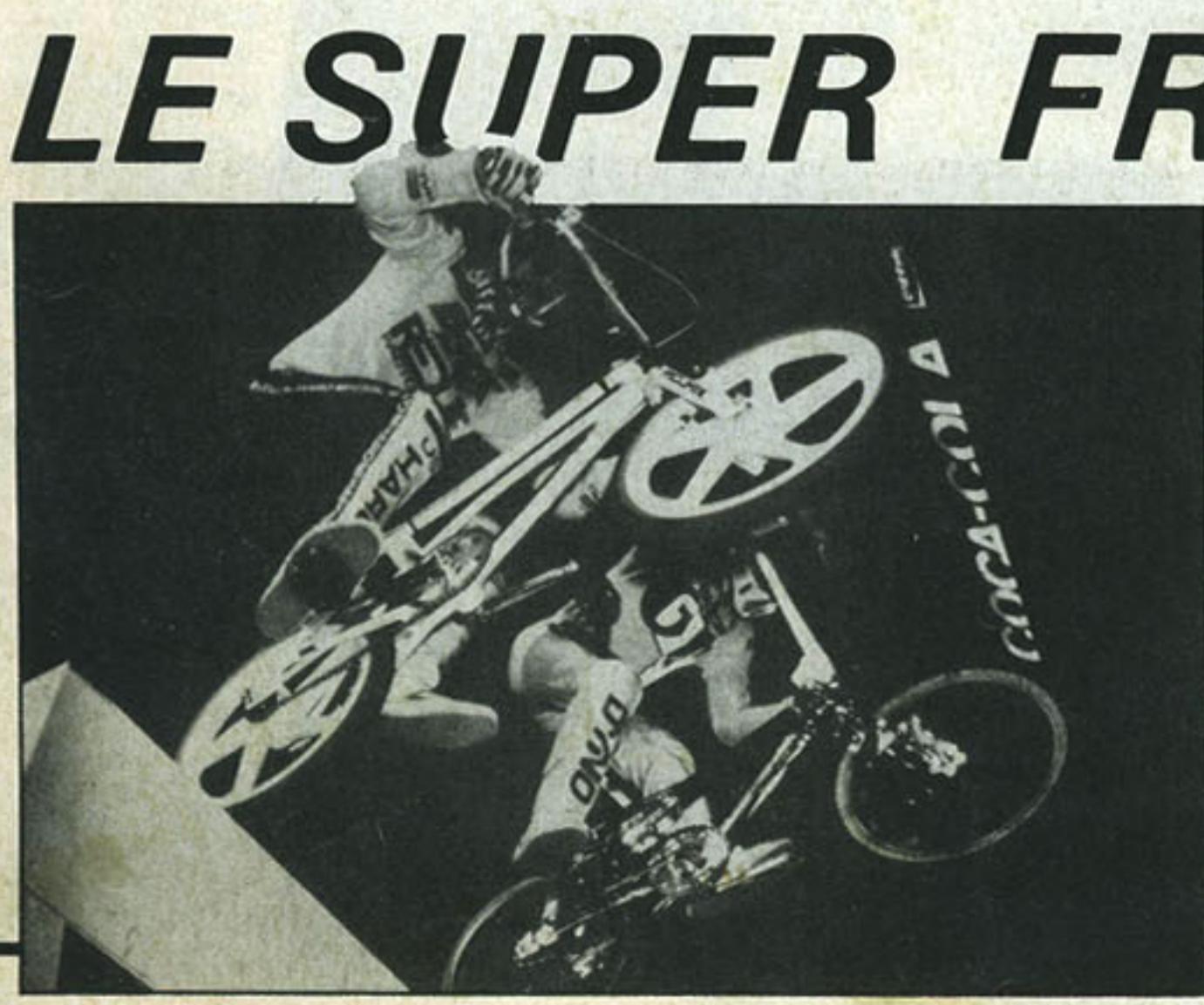
• Ordinaire	20 F
• Express	30 F
• Cadre Sernam	70 F
• Cadre Sernam Express	100 F

Contre remboursement.

BICROSS MAGAZINE

Présente

les 9 et 10 Mars 1985 à CAROLE (Tremblay-les-Gonesse)
dans le cadre du SUPERMOTARD



LE SUPER FREE - STYLE

MBK

5 000 F A GAGNER

Renseignements et engagements à :
ALAIN BROCHERY - PHILIPPE VASSARD
73 Av. Joffre
94700 MAISONS-ALFORT
Tél. : 899.42.86

LA BOUTIQUE

BICROSS

MAGAZINE



TEE-SHIRT BICROSS
INTERNATIONAL DE PARIS
60 F
+ Frais d'expédition
France : 20,60 F
Etranger : 25,80 F

CASQUETTE
Règlable
60 F
+ Frais d'expédition
France : 20,60 F
Etranger : 25,80 F

MAILLOT BICROSS
Manches longues
Tailles 8-10-12 ans
Tailles 1 (14-16 ans)
135 F
+ Frais d'expédition
France : 20,60 F
Etranger : 25,80 F



WEST-COAT
6-8 ans
10-12 ans
Small 14 ans
215 F
Médium 16 ans
Large 235 F

+ Frais d'expédition
France : 20,60 F
Etranger : 25,80 F

BON DE COMMANDE

A découper ou à recopier et à envoyer à
BOUTIQUE BICROSS 15, quai de l'Oise 75019 PARIS

Ci-joint mon règlement

Chèque bancaire CCP Mandat

Aucun envoi sans chèque ni mandat. Envoi recommandé
Supplément pour envoi avion : nous consulter.

A remplir très lisiblement

Mme
 Mlle
 M.

Nom Prénom

Adresse

.....

Département, Ville (Pays)

Article	Quantité	Taille	Prix

Total

N.B. En cas d'échange, prière de joindre un chèque du montant des frais d'expédition du modèle échangé.