

BICROSS

MAGAZINE

N°41 FEVRIER 86 116 fb. 5 fs. 3,50 \$ 15 F.

VUILLEMOT · REDOIS:
LE MATCH DE L'ANNEE



ESSAIS:
■ 9 SCOUTS
A MOINS DE 1000F
■ LES REDLINE

AERO AERO™

RACING PRODUCTS USA

LA PASSION DU
LOOK AMERIQUEAIN



OFFRE
EXCEPTIONNELLE

PANTALON + MAILLOT

495 F

Au Lieu De 655 F

ttc

PANTALON

375 F

Au Lieu De 490 F

ttc

MAILLOT

135 F

ttc

Au Lieu De 165 F

Pantalons Aero course 100% nylon super résistant, doublure très douce avec protections pour les hanches et les genoux. C'est le Pantalon le plus vendu aux USA.

Coloris: Rouge Blanc Bleu. Toutes tailles disponibles.

Mailot course Aero Pro-Vent 100% coton aéré manches longues. C'est le Mailot le plus vendu aux USA.

Coloris: Rouge Blanc Bleu. Toutes tailles disponibles.

BON DE COMMANDE

a retourner avec votre mode de paiement à:

JEK INTERNATIONAL AERO FRANCE

9 Rue M. COURTAN

78300 POISSY

FRANCE. Tel. (1) 39.79.90.90. TLX 696142

Ci-joint mon règlement

Cheque bancaire CCP Mandat

Frais de Port et d'Emballage:

85 F Par paire de Roues. 25 F Pantalon.

25 F Mailot. 85 F Cadre + Fourche.

Article	Couleur	Taille	Quantité	Prix
+ Frais de Port et d'Emballage				TOTAL

Nom Prénom

No. Rue

Code

Ville

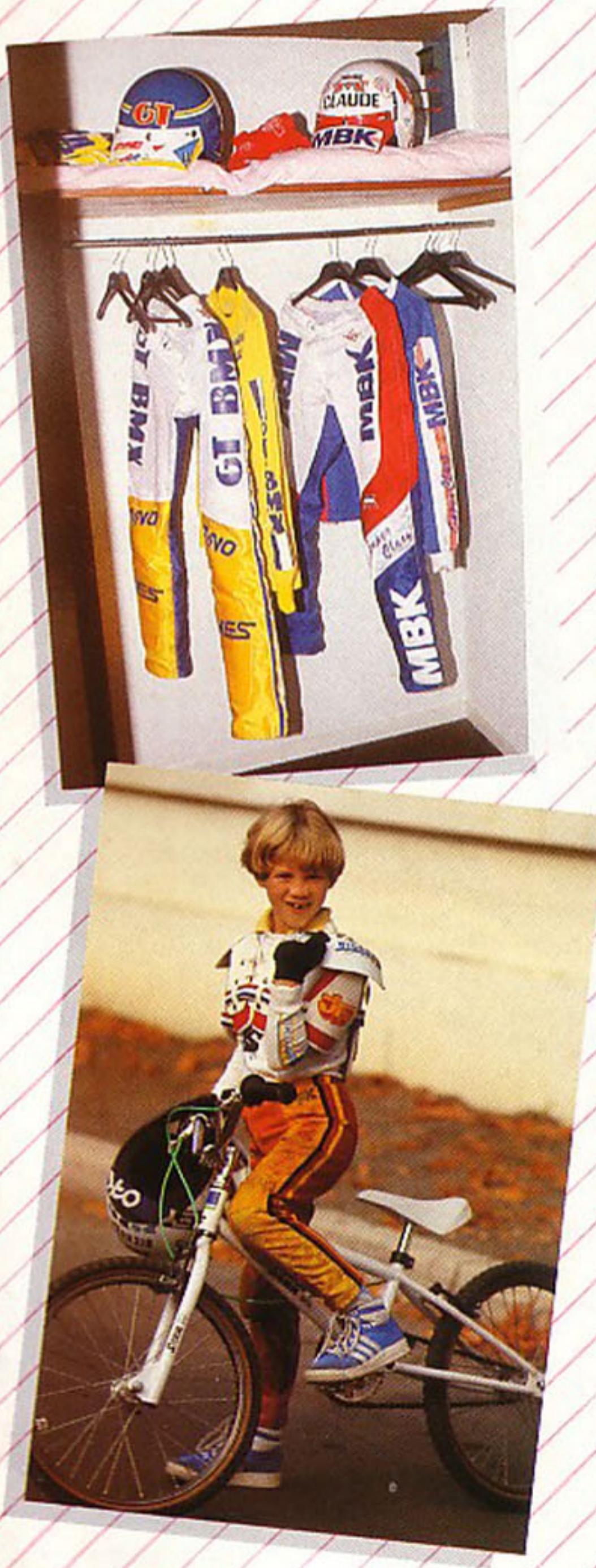
N.B. En cas d'échange, prière de joindre un chèque du montant des Frais d'expédition du modèle échangé.

VENTE DIRECTE: LAGUNA, 115 BIS AVENUE FOCH
78300 POISSY. TEL (1) 39.79.35.37.

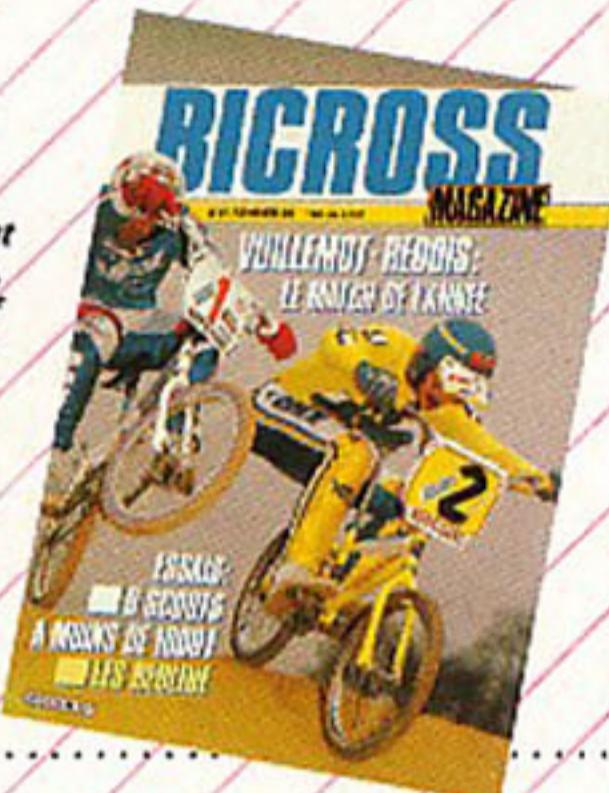
MAILLOT	PANTALON	
Tour De Poitrine	• Tour De Taille	• Tour De Taille
6-8 ans	66cm	56cm
8-10 ans	72cm	61cm
10-12 ans	76cm	66cm
12-14 ans	82cm	72cm
14-16 ans	86cm	76cm
16+	92cm	82cm

A décliner ou à recopier

SOMMAIRE



Redois et Vuillermot
côte à côte.
Un face à face explosif
pour ce premier numéro
de l'année.
Rad, toujours plus Rad, les Tox !
Photo Super Mass.



N° 41 - FEVRIER 86

Bande dessinée

Tout bicross or not tout bicross par OTB 14

Essais

Neuf scoots à moins de 1 000 F par J. Ph. Béquet - photos P. Massias 10

Les Redline par P. Paret - photos J. Ph. Béquet 23

Table des matières

Un an de Bicross Magazine 28

Evénement

Redois-Vuillermot en 86 : Le match au sommet par D. Coste, P. Paret et J. Ph. Béquet - photos P. Massias, P. Paret et J. Ph. Béquet

- Face à face 34

- Leurs Sam 40

- Histoire louf 49

- Radioscopie Redois 50

- Radioscopie Vuillermot 53

Science

De l'intérêt des stages par « Pépère » et M. Lalande - photos « Pépère » 57

Les ligues

Rhône-Alpes par J. Ph. Béquet 66

Chevaux

Roulez jeunesse ! par D. Coste 72

Feuilleton

Le livre de la jungle... des fédés par P.H. Potherat 74

Look

Une finition cosmo : le Lookepox par P. Paret 76

Edito

Bruits de chaîne 6

Courrier 7

Concours dessins 8

Fiches Bicross 62

Actualités 64

Petites annonces 80

Le poster et le super poster 84

41



Directeur de la publication et responsable de la rédaction : Patrick Casasnovas □ Rédacteur en chef : Didier Coste □ Rédaction : P. Paret - J. Ph. Béquet - R. Nicolas - P.H. Potherat T. Sarson - P. Roman □ Secrétariat : Véronique □ Conception graphique, chef de studio : Claude Porchet □ Maquette : Hélène Bernard □ Chef de publicité : Stéphane Khong □ Secrétaires : Y. Chalal et Elisabeth Baudouinan □ 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, 21
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 - Téléx. 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 : 150 F, étranger : 195 F. Commission paritaire N° 64668 Dépôt légal : 1er trimestre 1986

NOUVEAU

Brewton

product

une nouvelle
génération

- CONFORT
- QUALITE
- LOOK

Fabrication Française



Coloris "DINGUES"
unis et losanges
tout losanges
tout unis

Contacte ton revendeur, écris ou téléphone à
BREWTON (FRANCE) 10, rue des Combés 34670 ST BRES ☎ 53.49.13.70

CREAPUB 67-64-75-54

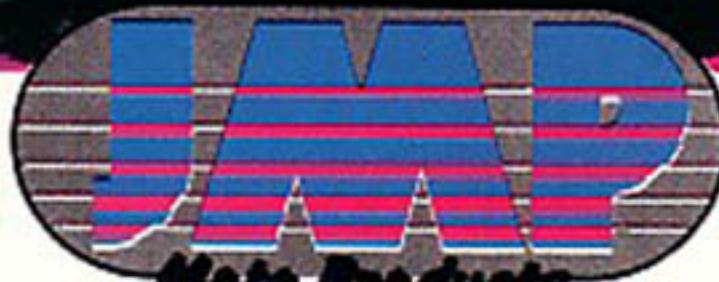
OAKLEY "VISION SYSTEMS"

LUNETTES OAKLEY 0/15

Le meilleur rapport qualité/prix.

Cadre en cellulose, caoutchouc standard, mousse simple densité.

OFFRE SPECIALE JMP,
CHEZ TOUS LES BONS
SPECIALISTES BMX



6,8 rue de l'Electricité
67800 BISCHHEIM

SORET-DEHAYE



BON A DECOUPER à retourner à JMP MOTO PRODUCTS
6-8, rue de l'Electricité - 67800 BISCHHEIM

Je désire recevoir :

- 1 catalogue édition 86 144 pages couleurs
+ 1 badge à coudre 100% JMP
+ 5 stickers au prix de 48 F, port compris.

la liste des revendeurs

1 sticker kit fluo 110 stickers au prix de 40 F, port compris.

Je vous envoie ci-joint la somme de _____
 en timbres chèque bancaire mandat

Nom, prénom _____

Adresse complète _____

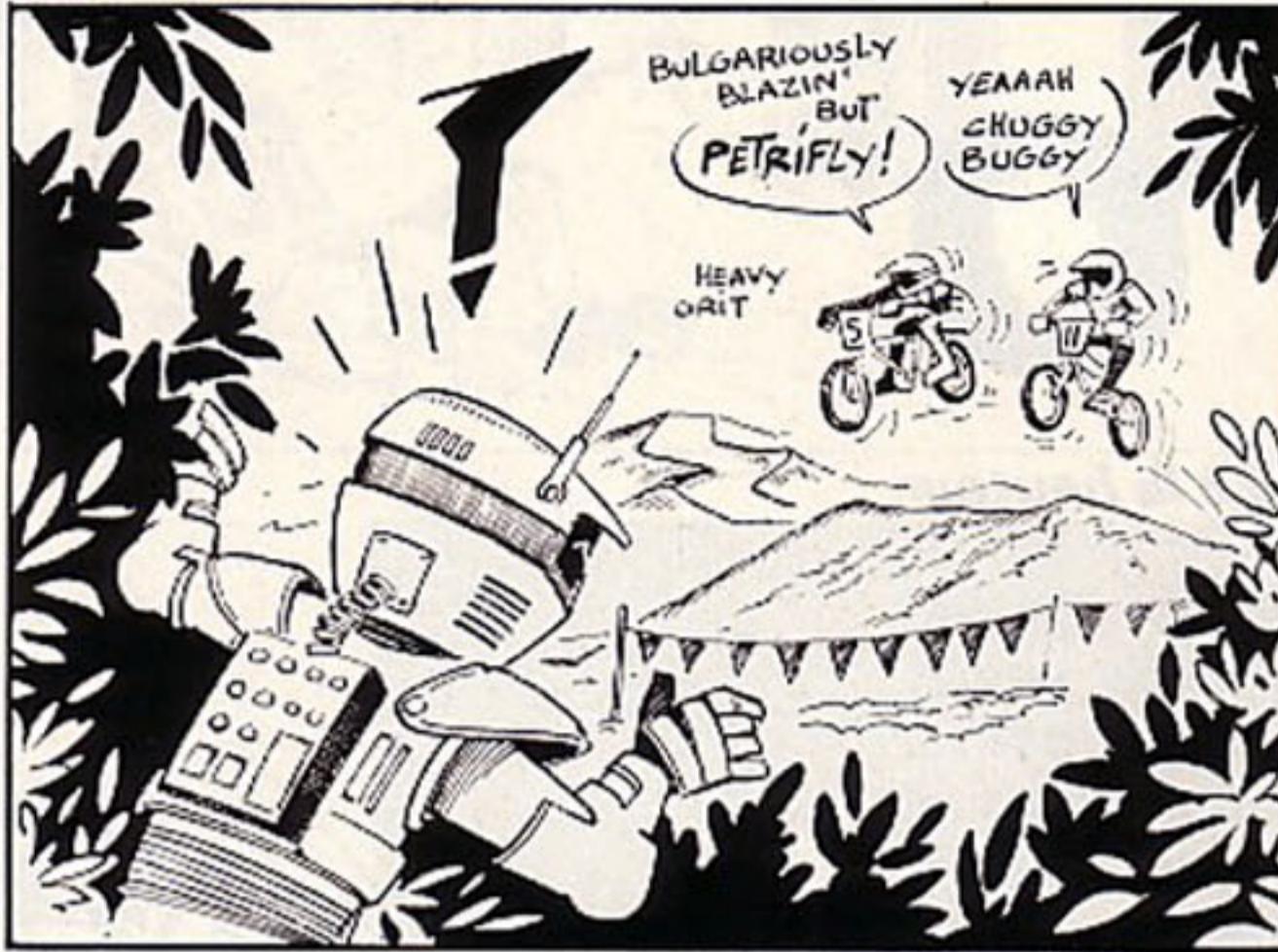
BIC 41

Tout or not Tout Bicross

LE JEUNE BMXORGLO²
HABITANT DE LA PLANÈTE
COSMOSIS SITUÉE
AUX CONFINS DE LA
GALAXIE, AVAIT ÉTÉ
ENVOYÉ SUR TERRE
AFIN D'ETUDIER LES
DIFFÉRENTS SPORTS
ET LOISIRS DE NOS
CHÈRES TÊTES
BLONDES ...

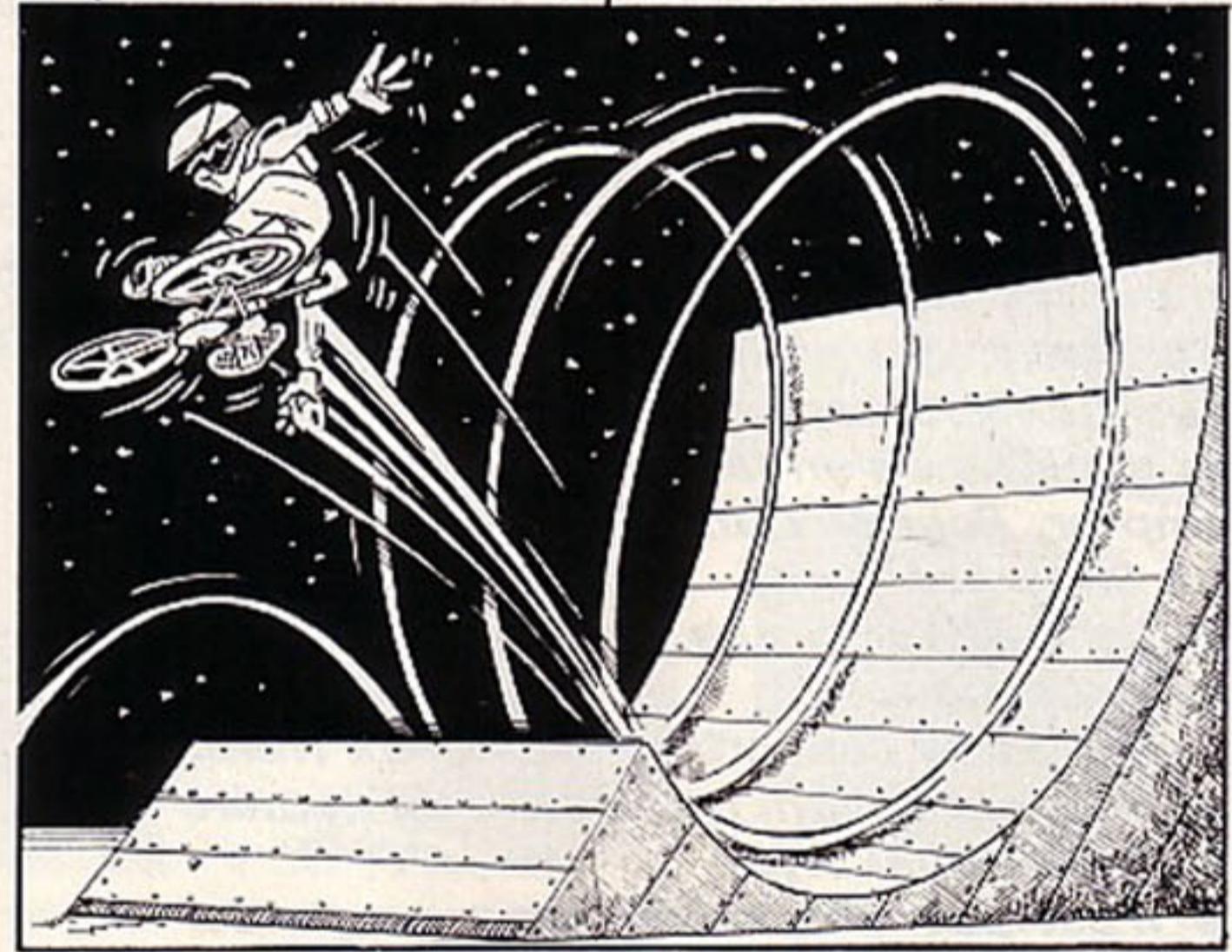
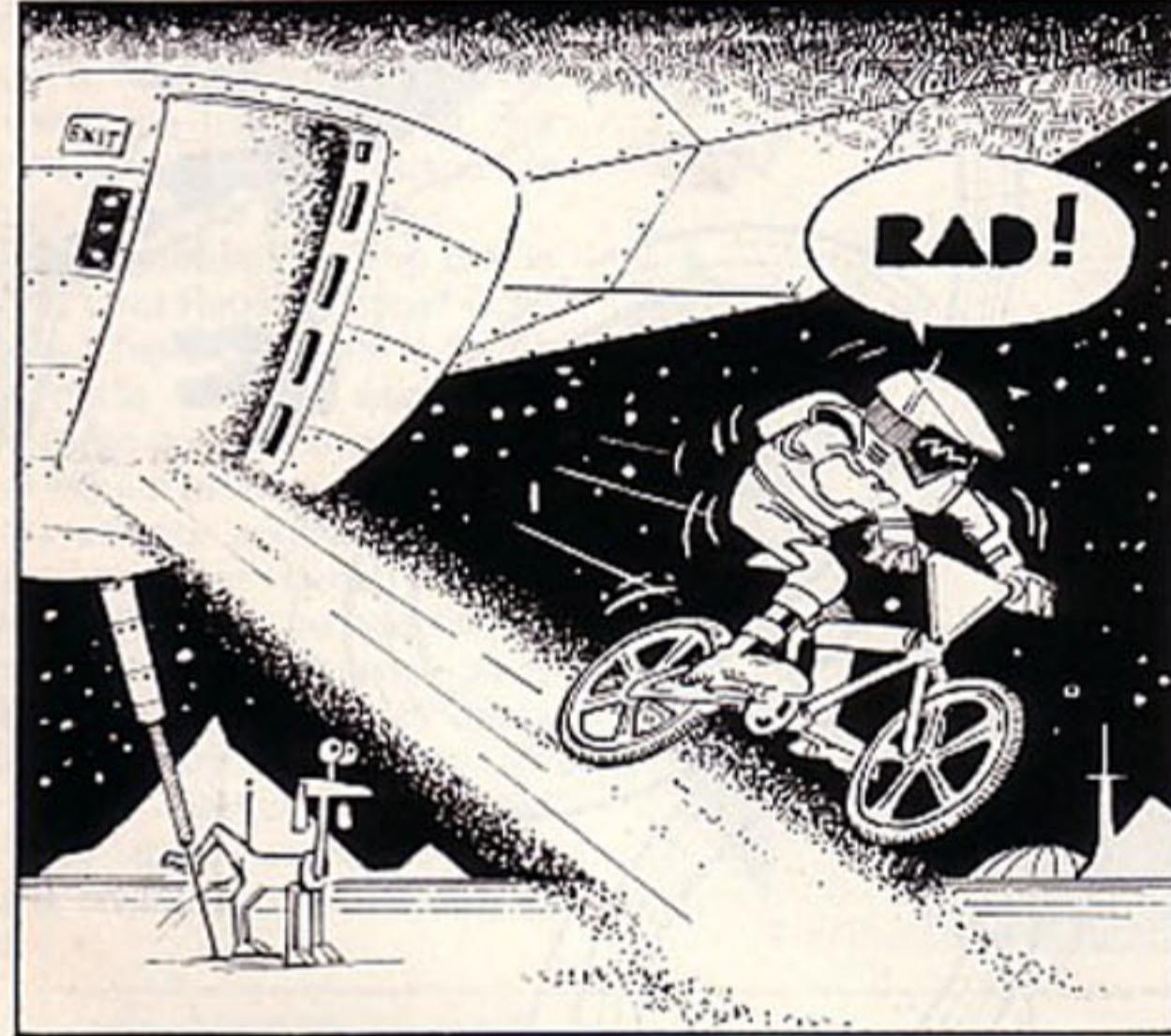
SA MISSION TOUCHAIT À SA FIN QUAND IL DÉCOUVRIT
PAR HASARD UNE NOUVELLE ACTIVITÉ PRATIQUÉE
PAR DES JEUNES S'EXPRIMANT DANS UN LANGAGE
CODE ...

UNE SORTE DE "BIBLE" TROUVEE
SUR LE CIRCUIT LUI APPRIT
TOUT SUR CETTE NOUVELLE
DISCIPLINE ...



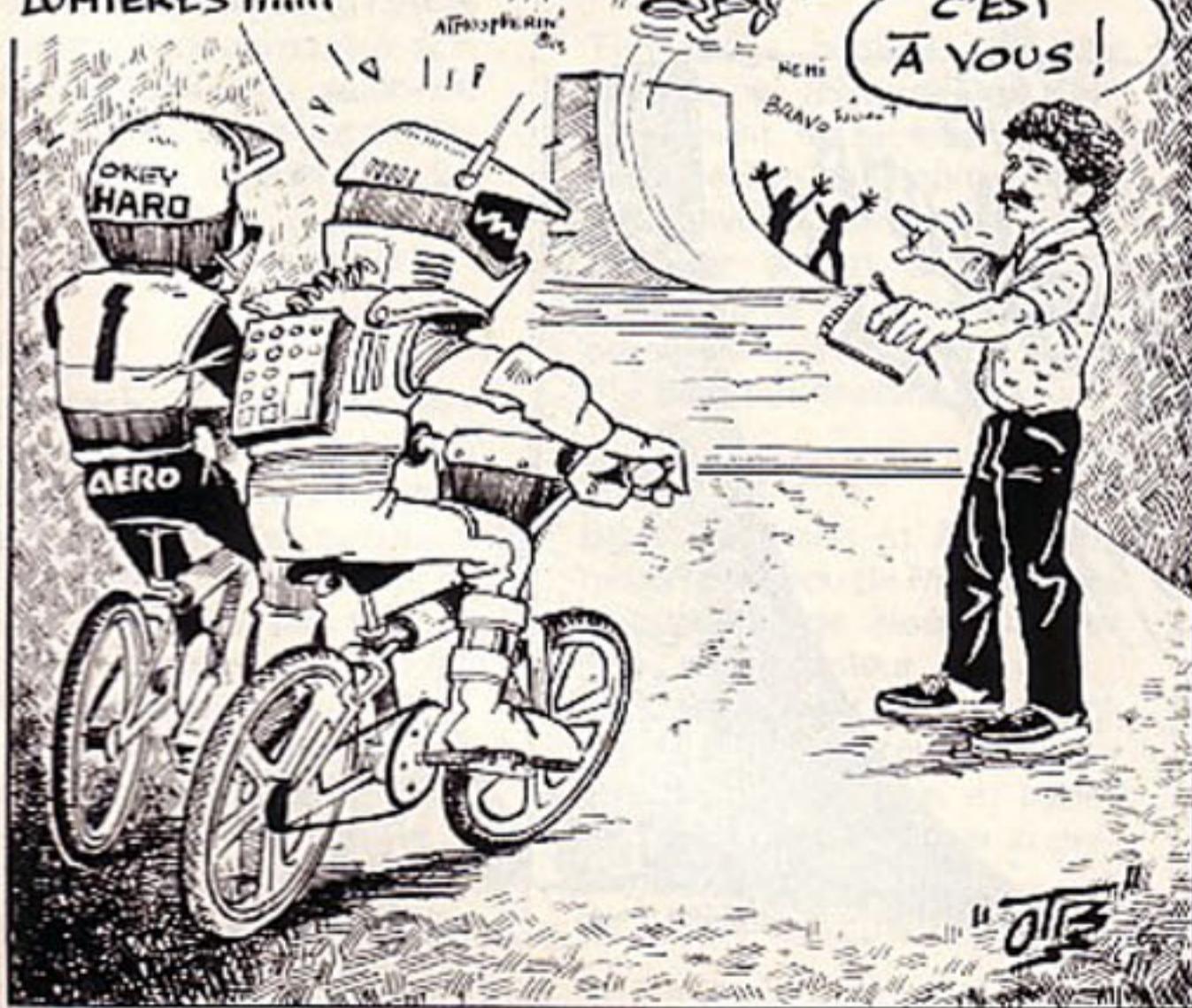
... IL ÉTAIT CONTAMINÉ, SUR SON ASTEROÏDE
OUTRE UN BMX "PROMOBILE", IL RAMENA
UN SACRÉ VÍRUS NOMMÉ FREE STYLE ...

DE PLUS, AYANT APPRIS QU'UNE GRANDE COMPÉTITION DE
FREE DEVAIT AVOIR LIEU PROCHAINEMENT SUR TERRE
IL N'EUUT POINT DE CESSE QUE DE S'ENTRAÎNER -
L'APESANTEUR AIDANT IL PROGRESSA RAPIDÉMENT ...



C'EST AINSI QU'APRÈS
UN NOUVEAU VOYAGE
DE QUELQUES ANNÉES
LUMIÈRES

FREE STYLE INTERNATIONAL



ET LÀ DE MÉMOIRE DE FREESTYLER ON N'AVAIT JAMAIS
VU UN TEL SHOW - LES TRICKS FOUS, LES AERIALS EXTRA-
TERRESTRES SE SUCCÉDÉRONT DANS UN SILENCE TOTAL ...
LES SPECTATEURS ÉBAHIS, SIDÉRÉS PAR LE SIDÉRAL
RESTAIENT BOUCHE BEE ET COMPLÈTEMENT COIS ...



- THAT'S ALL FOLKS -

MORALITÉ
LE RAD D'AU-DELÀ MÉDUSE ...
AAAAAAHHHH J'MEURS!

EDITO

Avez que le numéro 40 a été à la hauteur de Bercy : totally cosmo.

Merci de nous l'avoir fait savoir. Ça fait toujours plaisir. Et merci pour vos vœux. Un peu débordé par tous ces événements, on en a un peu oublié les convenances et c'est avec un mois de retard que toute la rédaction de BXM vous souhaite une excellente année 86.

Pour vous le prouver « Pedro » Paret vous a concocté un horoscope que même Carmen Teissier nous envie. C'est dire !

Pour commencer l'année en fanfare un tour d'horizon complet sur nos deux vedettes nationales : Xavier Redois et Claude Vuillemot.

Un match, un comparatif, des interviews, des promesses, deux top-riders qui ne sont pas décidés à s'en laisser compter. Pour eux un seul but, être le number one.

Que le meilleur gagne, réponse dans quelques mois.

En plus de la couverture, nos deux frères ennemis ont envahi les posters du numéro 41 et avec quel style.

Ce n'est pas une raison pour se passer d'essais.

Neuf scoots à moins de 1 000 balles dans un premier temps et un essai Redline, les super taxis à l'enseigne de la ligne rouge. Pour les étourdis qui ont laissé passer l'article concernant leur sam préféré la table des matières est là pour les aider à remonter dans le temps. Et puis, plein d'autres trucs, avec un tour d'horizon complet de la ligue Rhône-Alpes, comment suivre un stage, soigner le look de son sam avec Lookepoxy.

Tiens tout ça pour 15 F, c'est presque un miracle, et un miracle mensuel.

Bonne année les kids et keep on bike.



BRUITS DE CHAINES

Scoop mondial

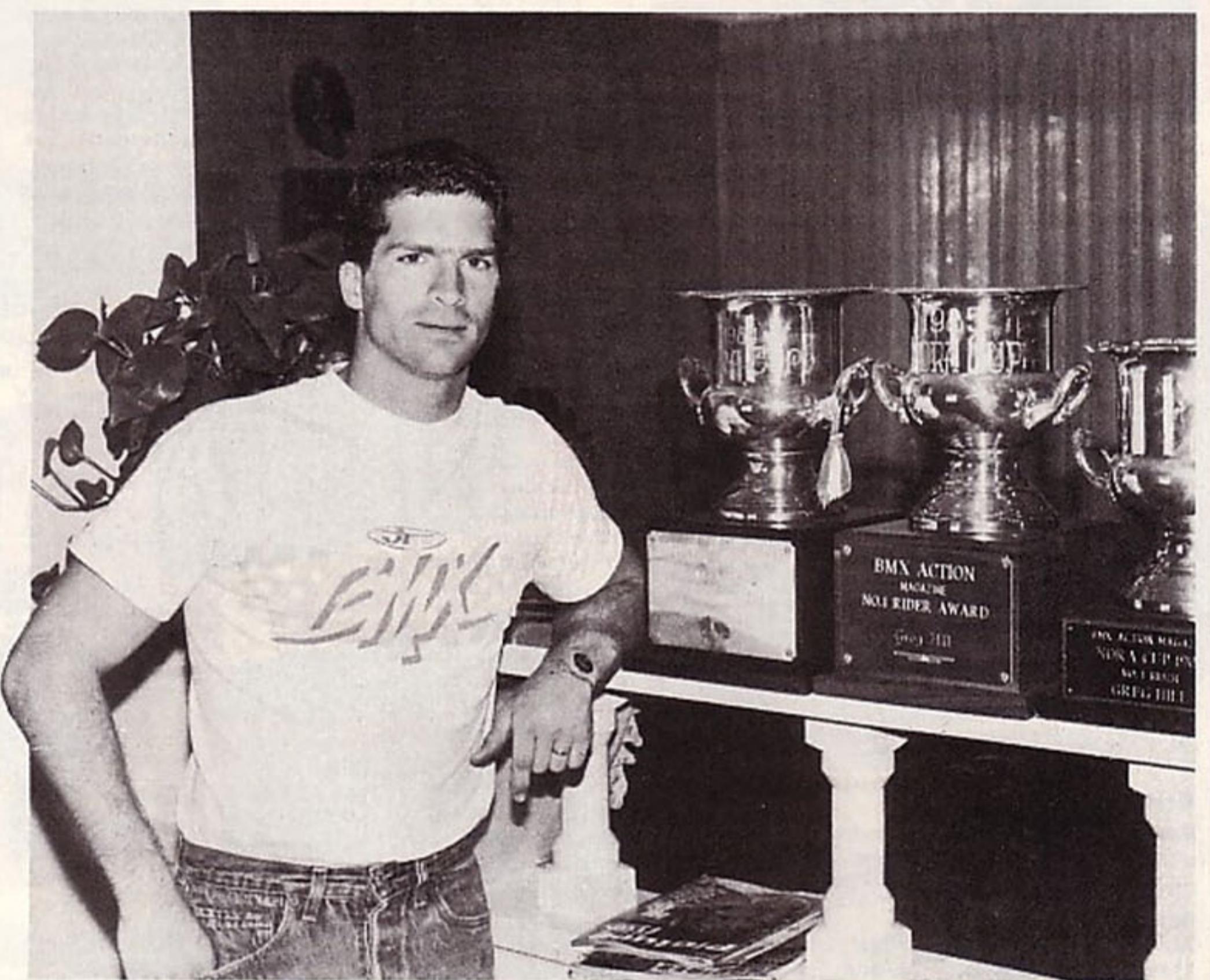
Un scoop dans la presse, c'est une nouvelle, une révélation, une nouveauté que l'on est en mesure d'annoncer avant tous les autres, en Europe et dans le Monde.

Et bien voilà le cadeau de BXM à ses lecteurs en ce début 86 : Greg Hill a signé chez Redline le 8 janvier.

Greg Hill ne courra plus sous ses propres couleurs, celles de GHP, et ça vous êtes les premières à l'apprendre. La presse américaine n'en fera état que dans 2/3 mois en raison de leurs délais de fabrication.

Cette signature de Greg Hill, le n° 1, chez Redline devrait donner un regain d'intérêt à l'aube de cette nouvelle saison, au moment où Pete Loncarevitch, celui qui s'affirme comme son plus sérieux concurrent, vient de signer chez Haro.

Des bastons en perspective. Par contre, conséquence de la signature de Greg Hill chez Redline, Scott Clark se retrouve à pied, Redline souhaitant n'avoir qu'un seul pilote de haut niveau pour la représenter.



Incroyable

Un taxi en or, c'est ce que préparera Hutch. En effet, après avoir présenté un certain nombre de nouveaux coloris, l'usine de Baltimore, pour montrer son nouveau modèle au salon de Long Beach, l'aurait tout simplement fait plaquer or 24 carat.

Un bijou à n'en pas douter.

Coca

Le sympathique Toby Henderson serait actuellement à la recherche d'un sponsor extra-sportif pour financer sa saison 86, SE Racing ne pouvant lui assurer l'intégralité des frais vu le grand nombre d'épreuves qu'il souhaite disputer.

Toby serait actuellement en pourparlers avec Coca Cola mais rien n'est définitif et il court dans cette attente sur un sam anonyme et habillé de

fringues rouges sur lesquelles serait écrit « sponsorisé par mon père ».

Retraite

Tim Judge, pilote Hutch avec Miranda en 85, arrêterait définitivement le bicross. Il faut dire que Tim, qui habite la Côte Est, avait du mérite, car disputer une saison lui imposait d'incessants voyages à l'Ouest où se déroule la grande majorité des manifestations.

Import-export

Brian Patterson et Andy Patterson ont reçu de MBK un très joli cadeau de Noël. Devinez quoi... un bimoteur.

Très malines les têtes pensantes de Pantin tentent d'investir le marché américain et espèrent ainsi nous resservir le dernier must ricain.

Ça s'appelle du marketing.

Traqué

Notre X-Or national que même les Ricains nous envient est un grand professionnel et un bon vivant. Témoignage ce cover click pris le soir du réveillon, Xavier a refusé de quitter ses vans et son T-shirt GT et déclaré : « On sait jamais, les reporters de BXM sont tellement toxiques qu'ils sont capables de débarquer ».

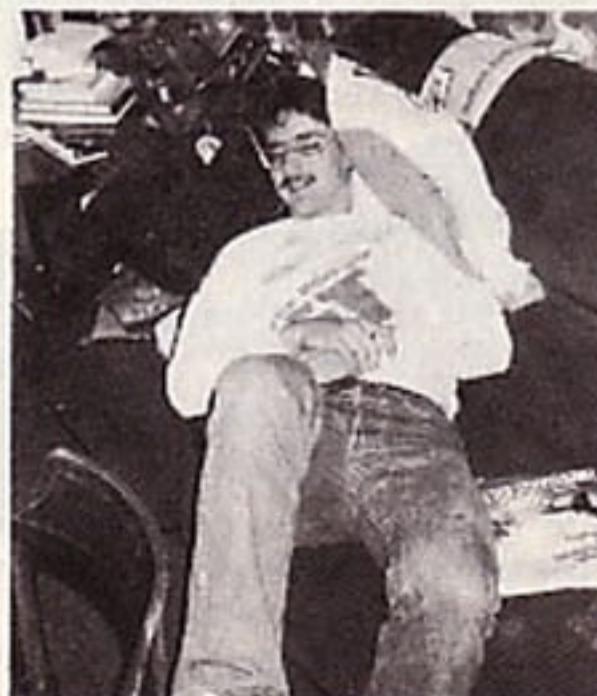
Depuis que Vuillemot c'est fait surprendre par le staff dans sa classe, une grande parano règne parmi nos stars. Pas tort !

Flasque

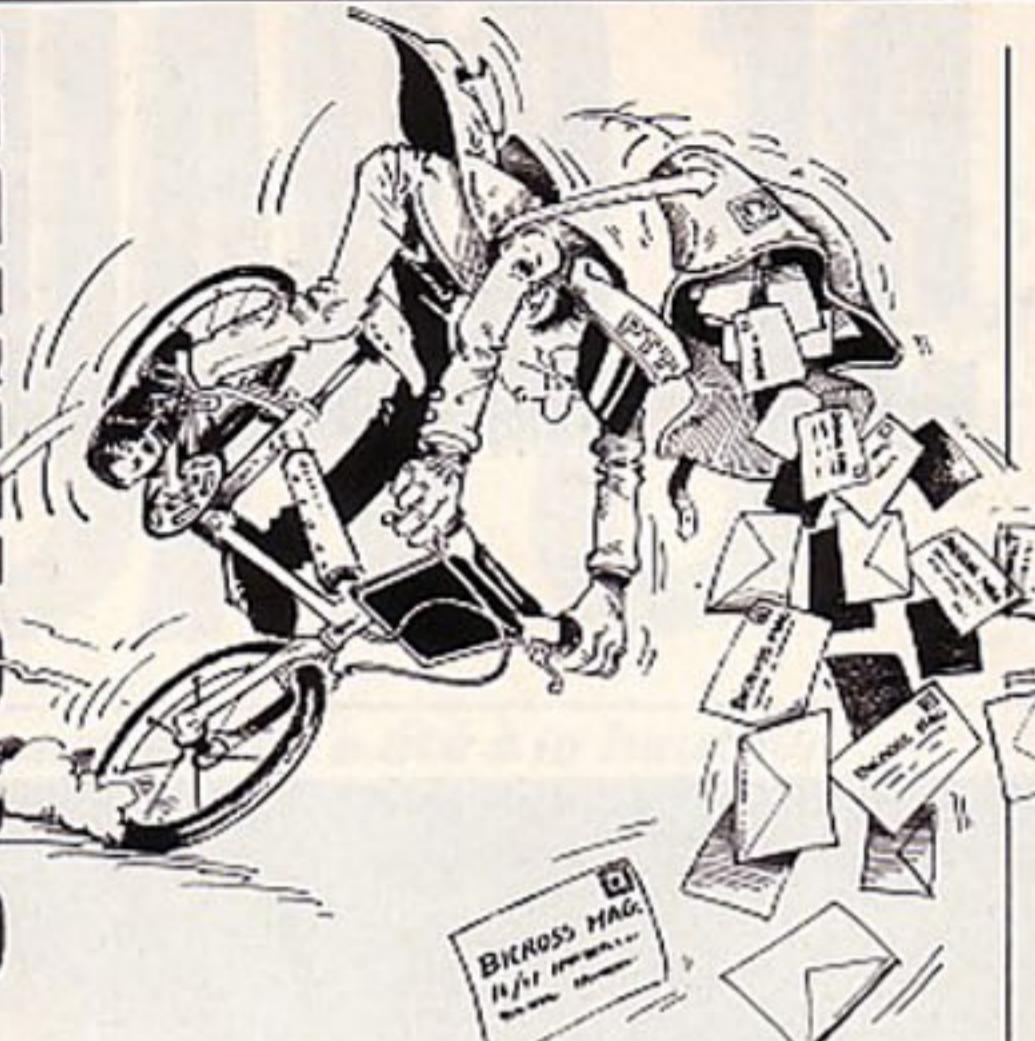
Un constructeur américain aurait conçu et réalisé de superbes roues lenticulaires en aluminium paraît-il incassable. Look, rigidité, elles auraient toutes les qualités si l'on oublie le prix qui devrait être assez élevé.

Transfert

Mike Dominguez, l'un des Top Five du freestyle US et pilote Hutch avec Woody Itson en 85, a signé avec Diamond Back, firme pour laquelle il a en outre la responsabilité de développer, d'ici l'été 86, un nouveau scooter de free.



BICROSS



Allo

Salut à tous les dingos du bicross !

J'habite à Pau et je n'ai pas grand choix pour l'achat de bicross. Il faut dire que Pau est une ville nulle pour acheter des scoots, alors j'ai eu l'idée d'en commander un, mais depuis la nouvelle numérotation. Je me fait des noeuds.

Je m'intéresse à la gamme Vélo 2000 et le numéro de téléphone donné dans Bicross Mag. à, m'a-t-on dit, changé.

Vous seriez bien sympa de me donner le nouveau numéro.

Bercy d'avance à tous les fans de BXM et à lui-même.

Le nouveau numéro de téléphone de V2000 est le (16) 1.47.71.10.01.

Enthousiaste !

Reçue de Daniel Kasminski d'Orléans cette missive apparemment courrouzée !

Bonjour à toute l'équipe, Au sujet du Supertour Bicross : 1) Pourquoi l'endroit indiqué dans BXM « Parc des loisirs de la Villette, porte de la Villette » était faux ;

2) Pourquoi avez-vous annoncé avec tort que ce serait diffusé en direct sur TF1 ;

3) Je ne vois pas pourquoi vous vous êtes déplacés aux USA pour rapporter des photos style « dérapage, pilote assis près de sa piscine ou tenant son vélo » alors qu'en même temps BMX Plus a des photos vraiment sublimes. Je pense sincèrement que vous abusez de photos bouche-trou.

4) Depuis quelques mois il y a une histoire « Bicross for the Moon », est-ce pour remplir 2 pages ou pour faire une énième pub pour le Nouvion. Je voudrais savoir ce que ça peut apporter aux lecteurs.

1) Effectivement il était mentionné par erreur p. 27 Paris, Parc des loisirs de la Villette, endroit initialement prévu pour le départ. C'est au dernier moment, après que cette page ait été filmée, que nous avons eu l'accord du Jardin d'Acclimatation. Nous l'avons mentionné en

gros sous le dessin de Rad Max, sur la même page, sans pouvoir modifier l'autre encadré. Désolé pour ceux qui sont allés à la Porte de la Villette. Seulement, avant de râler, il faut aussi ouvrir les yeux Daniel.

2) Nous ne sommes pas encore responsables des programmes TV et n'y pouvons malheureusement rien sinon croire ce qu'on nous annonce et vous en faire part.

3) Si les Ricains ne te branchent pas, je ne vois pas pourquoi tu achètes BMX Plus qui contient 8 pages de rédactionnel en couleurs (les autres pages couleurs sont pour la pub) alors que Bicross t'en offre 40 !

Maintenant si c'est BMX Plus qui te plaît je t'en prie, n'achète plus BXM, économise 15 F et achète toi des shamallow...

4) Bicross for the Moon ne t'a pas plus, dommage, cette histoire à plu à certains. Bicross Magazine n'est pas fait que pour Daniel Kaminski et heureusement, car ce n'est pas l'enthousiasme qui semble te caractériser.

De la gaieté que diable et vive le fun !

Inquiet

Salut à toute l'équipe de Bicross Mag.

Un copain et moi voudrions féliciter OTB pour ses dessins hyper sensasss. Nous voulions nous acheter un GT Team Series mais on nous a dit qu'on n'en trouvait plus dans le commerce alors on a décidé de s'acheter un GT Pro Series. Nous aimerais savoir ce qu'il a de plus. Dans un BMX Action, nous avons vu que les nouvelles mousses GT existent où les trouve-t-on en France ? Merci d'avance.

Yvan Rougnon - Le Locle (Suisse) et Jean-Luc Gfeller.

Quelques précisions quant à la gamme GT. Il existait trois modèles pour la piste, le Mach One, le Team Series et le Pro Series haut de gamme doté des meilleurs composants, moyeux GT, etc... Il n'en reste plus que deux aux USA : le Mach One que l'on trouve en

France en kit sous l'appellation GT4 et le Pro Series. Le Team Series a disparu du catalogue. Côté free, il reste le Performer à berceau incurvé et le Pro Performer. Toutes ces précisions figuraient dans l'article sur GT (BXM n° 33).

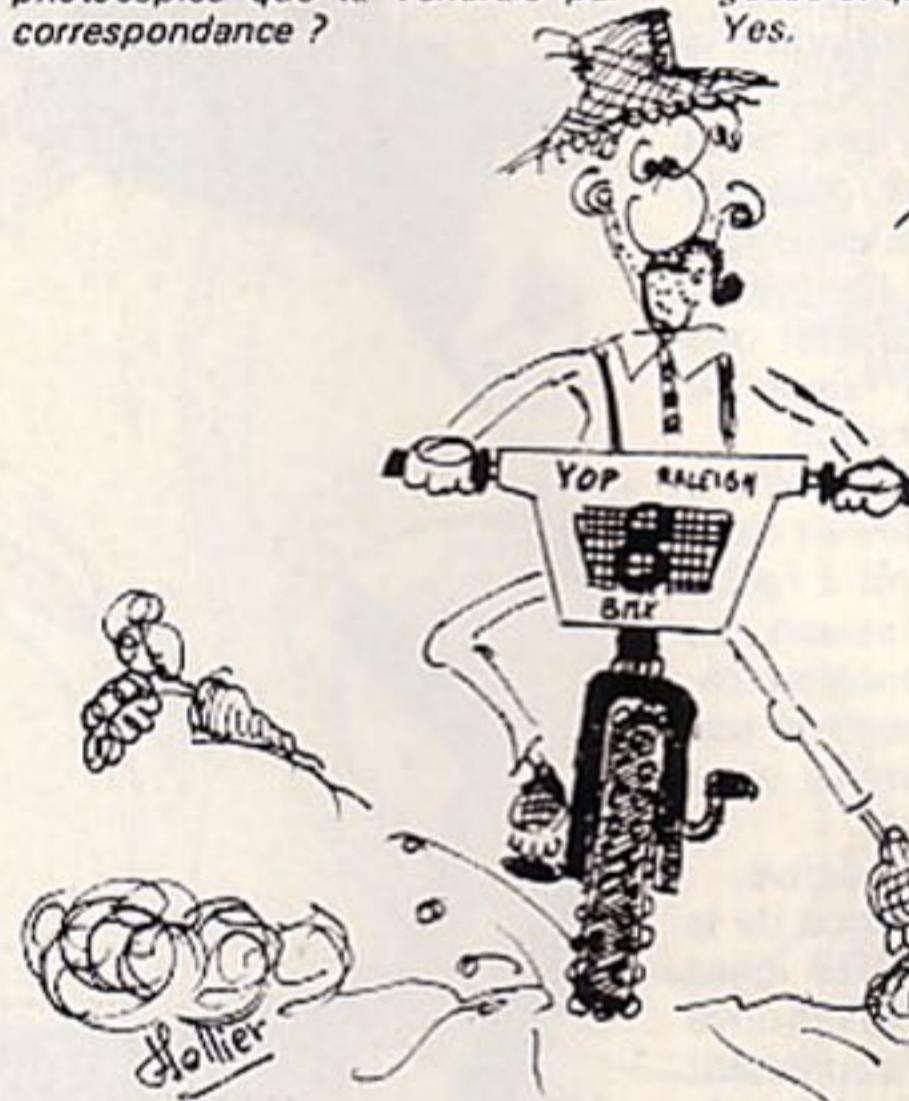
Quant aux nouvelles mousses GT, elles ont été présentées au salon et ne devraient être disponibles chez les revendeurs GT.

BD en herbe

Je vous écris car je suis l'auteur d'une BD intitulée « les aventures de Papy Yop ».

Voici un échantillon. Mes histoires s'étendent de une à cinq pages. Et franchement les copains s'éclatent en les lisant. David Remaud - La Remaudière - 49500 Louvaines.

Pourquoi David ne pas faire des photocopies que tu vendrais par correspondance ?



A tour de braquet

Votre magazine est super et voici mon problème : je trouve mon braquet trop grand (44 x 16) et je voudrais changer mon plateau. Y aurait-il avantage à prendre un power disc couronné ou un plateau ?

Quel est cet avantage ? Il y a un club de bicross à Oustreham (14). Contact : A. Verel, tél. : 16/31.97.19.04.

Recelor in the book

Salut à toute l'équipe de BXM,

Je m'appelle Gérard et j'ai 15 ans. Ma question est la suivante : « J'ai lu dans un livre (Les Bicross en Action) le nom d'un kid s'appelant « Mongoose Wayne Llewellyn ». Je voudrais savoir si le nom de ce bicrosser a un rapport avec la marque de bicross « Mongoose » et, quelle est son origine.

Votre magazine est superexcellent. Bon allez, salut et Bercy d'avance.

Gérard Cohen.

Nous ne connaissons pas ce livre et nous serions ravis de connaître sa référence. Tous les branchés de la compétition connaissent bien le superclasse anglais Wayne Llewellyn qui faisait partie effectivement il n'y a pas longtemps encore du team Mongoose et qui est maintenant chez Yes.

Salut et Bercy d'avance Laurent Hervé - 15530 Luc sur Mer.

L'avantage du power-disc c'est justement de pouvoir changer de couronne selon le choix du braquet. Voici un petit tableau qui explique très bien les différences de braquet. Un peu d'arithmétique ne vous fera pas de mal, bande de toxiques.

40	3,07	2,85	2,66	2,50	2,35	2,22	2,10	2,00
41	3,15	2,92	2,73	2,56	2,41	2,27	2,15	2,05
42	3,23	3,00	2,80	2,62	2,47	2,33	2,21	2,10
43	3,30	3,07	2,86	2,68	2,52	2,38	2,26	2,15
44	3,38	3,14	2,93	2,75	2,58	2,44	2,31	2,20
45	3,46	3,21	3,00	2,82	2,64	2,50	2,36	2,25
46	3,53	3,28	3,06	2,87	2,70	2,55	2,42	2,30
COURONNE ROUE LIBRE	13	14	15	16	17	18	19	20

Pour calculer le développement, en considérant qu'une roue de bicross à un diamètre de 0,5 m, on utilisera la formule suivante : Diamètre x 3,1416 x rapport.

Exemple pour un 44-16 et pour un tour de pédailler, le vélo avancera de : 0,5 x 3,1416 x 2,75 = 4,32 mètres.

LA QUALITE
ABORDABLE

HI-CALIBER

DES PRODUITS
HUTCH



• Spider et collier de selle



• Pédale : un dossier exclusif Hutch



Demandez les produits Hutch
Hi-Caliber à votre
détailleur favori



• Pneu : piste ou freestyle - des
couleurs super !



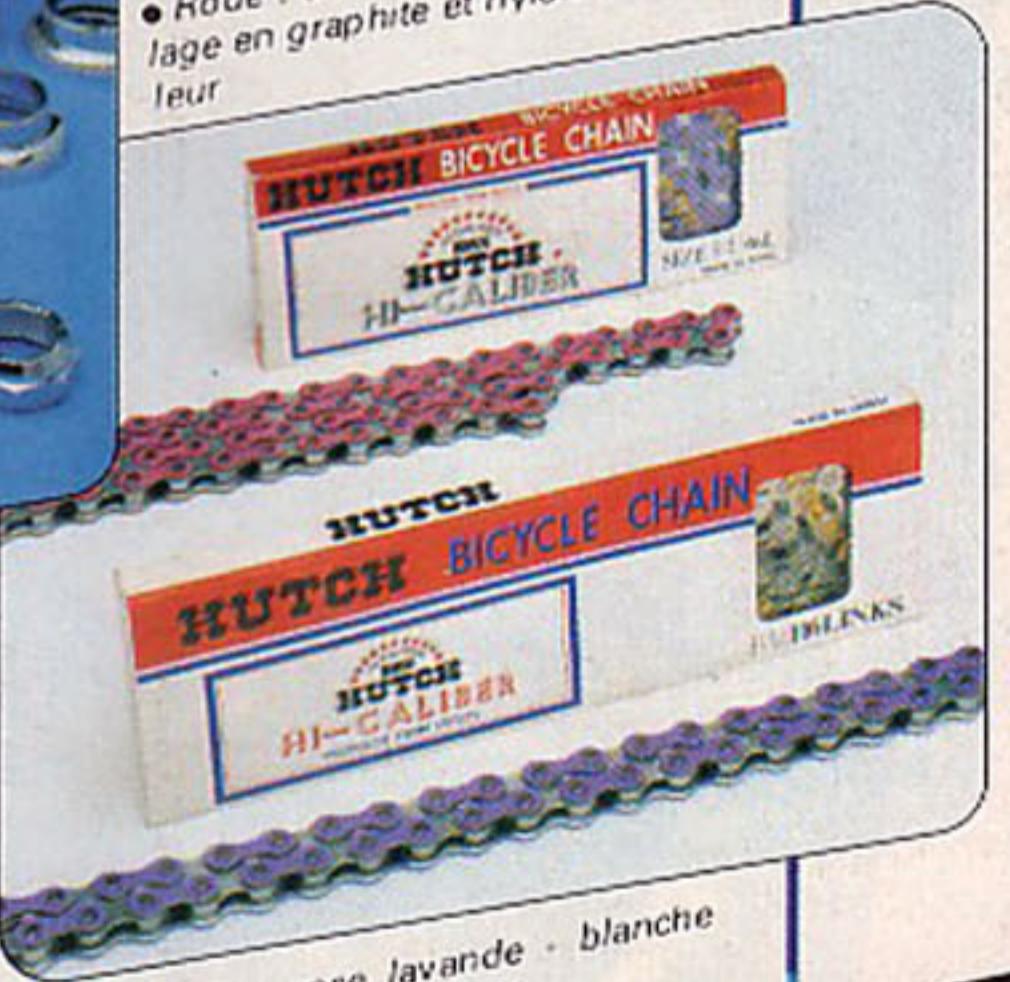
• Roulement : jeu de direction et
pédalier



• Potence : BMX ou freestyle



• Roue : a roue libre ou rétropéda-
lage en graphite et nylon et en cou-
leur



• Chaîne : rose lavande - blanche
ou noir

des produits conçus pour résister à toutes les utilisations :
courses, ville, freestyle « Totally Rad ».

Vélo 2000

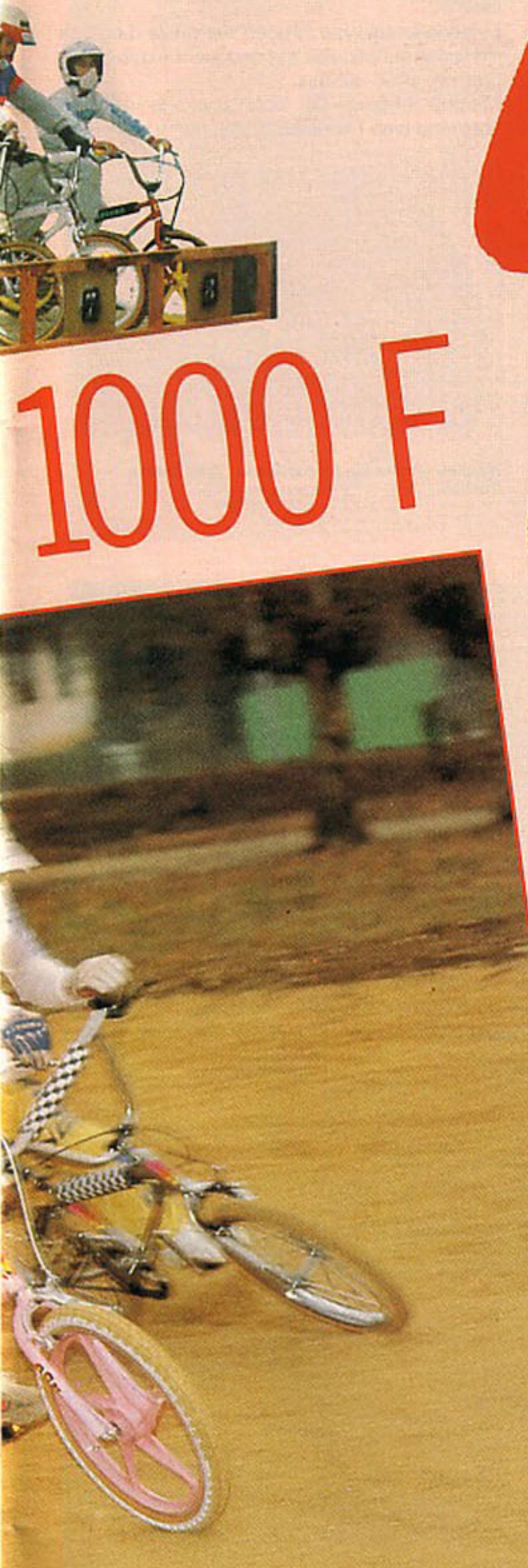
Importateur exclusif pour la France et la Belgique
143-145, avenue du Maréchal Foch
92210 SAINT-CLOUD - Tél. : (1) 47.71.10.01

télex 206992

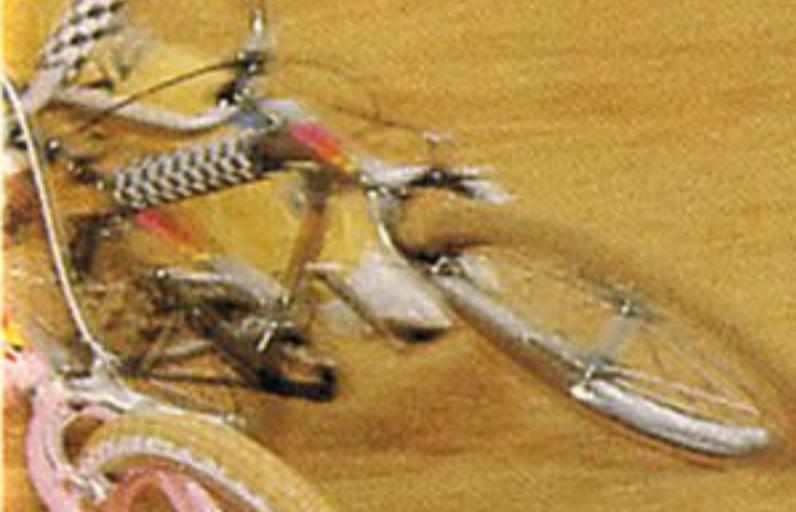


9 SCOUTS A MOINS DE





Pens
mes



1000 F

6

Motobécane BX100
Peugeot P101Y
Gitane Navaro
BH California X2
Méral 20
Yvars TCX 500
Yvars TCX 1000
Lejeune Texas
Lapierre 352

Pour 1 000 balles t'as plus rien.
Air connu.
Pourtant avec 100 sacs, 100 000 centimes ou 1 000 francs vous avez quand même le choix entre :

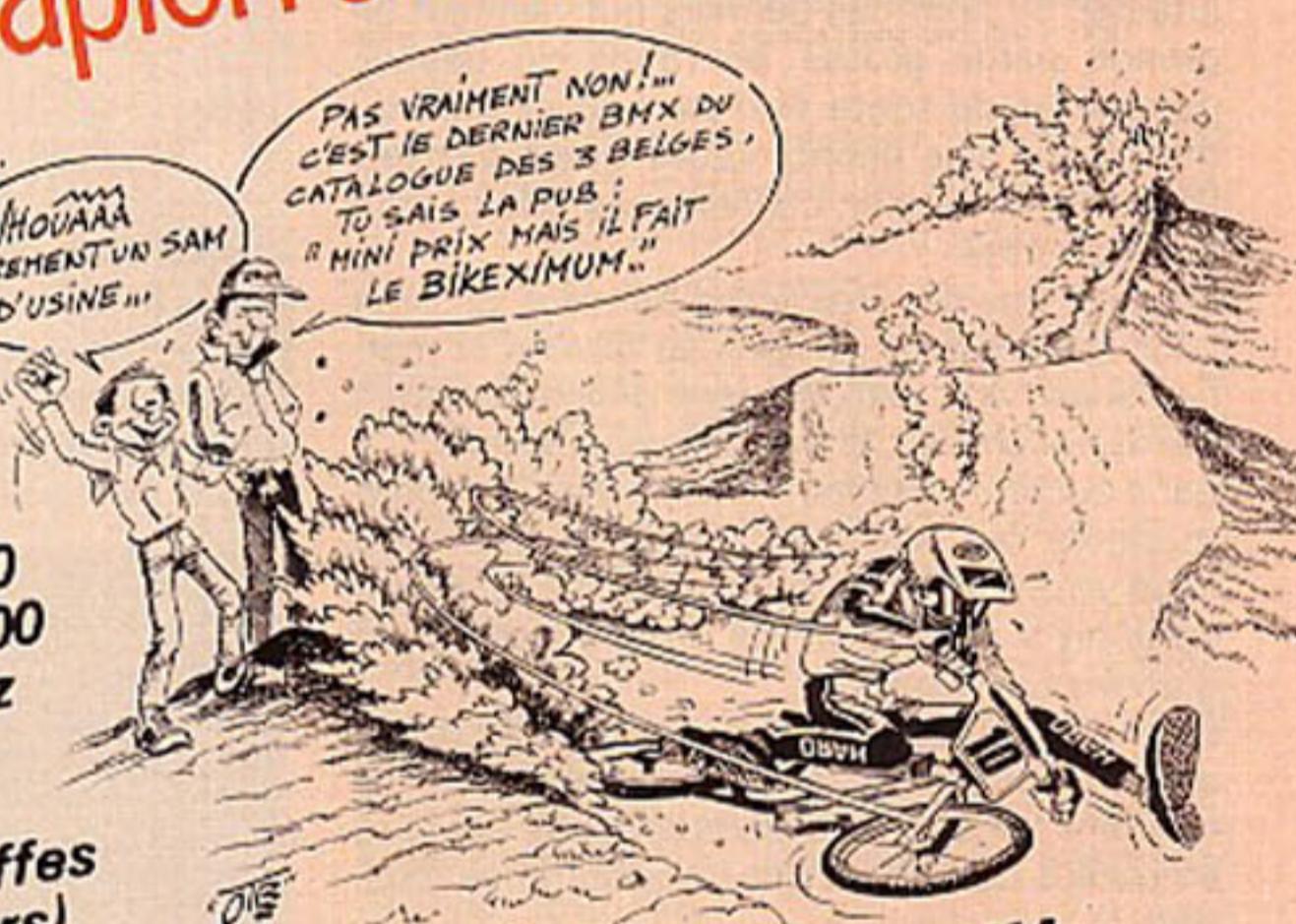
588,22 g de truffes (au dernier cours),
5 000 Roudoudou, un

radis beurre au comptoir de chez Maxim's, 66,66 numéros de BX, 28,57 kg de bifteck (dans la bavette) ou un bicross bas de gamme. La liste n'est pas exhaustive.

Nous connaissant bien nous avons retenu la dernière éventualité, sans pour cela négliger les autres.

WHOUAAA
SÛREMENT UN SAM D'USINE!!!

PAS VRAIMENT NON!!!
C'EST LE DERNIER BMX DU CATALOGUE DES 3 BELGES,
TU SAIS LA PUB :
"MINI PRIX MAIS IL FAIT LE BIKE-XIMUM..."



d'un tour
100 sur 0 !

Par J.Ph. Béquet
Photos P. Massias

Réalité économique

Parce que « bicrosser » ne rime pas forcément avec se ruiner, parce qu'un certain type de pilote prendra aussi bien son pied sur un bas de gamme que sur un haut de gamme, il nous était nécessaire de vous présenter cette autre race de scooter : le bicross bon marché. Avant de commencer ce panorama, il faut quand même que vous sachiez que le bas de gamme représente à peu près plus de 50 % du marché du bicross. Une paille. Donc 1 kid sur 2 roule sur ce que l'autre moitié appelle grugu.

Mais de grugu, point ! Nous allons le démontrer tout à l'heure. (La Fontaine). Affoler les manivelles pour moins de 1 000 francs, voilà la bonne affaire pour pas mal de monde. Pour les kids qui n'ont pas besoin de pleurer trop longtemps pour se faire offrir un Sam, pour rad dad qui ne se ruine plus pour satisfaire les élucubrations de super kid et peut envisager de superbes actions en bourse (sur le marché du bicross par exemple) et, bien sûr, pour les constructeurs et assembleurs qui font leurs choux gras de ce soudain intérêt pour le spad à tétines.

En se penchant un peu, encore un peu, on peut distinguer 2 sortes de constructeurs. Ceux qui ont tout de suite cru dans le bicross et qui ont su faire progresser la technique. On retrouve là en général les grandes marques actuelles, et puis les autres qui ont pris le train en marche et qui se sont lancés quand le créneau économique est devenu une réalité juteuse. Ce sont ces derniers qui viennent en grande partie grossir les rangs du bas de gamme et de toute évidence, leurs motivations sont plus économiques que sportives. D'ailleurs ils ne s'en cachent pas. Merci pour leur franchise.

Ce n'est pas fini. Parmi ces derniers, on note ceux qui ont tout compris au bicross et malheureusement, ceux qui sont définitivement à l'arrêt. (exemple : le vélo à suspensions).

Sans aucune hésitation c'est parmi les constructeurs qui ont su plancher le sujet que nous avons recruté les scooters de ce panorama en y adjoignant les bas de gamme de grandes marques.

Quant à ceux qui ont radicalement refusé de se voir confrontés à la concurrence, ils ne méritent aucune considération de la part des amoureux du bicross que nous sommes tous. Isn't it?

Bas les masques

Scène I : Généralités :

A quoi reconnaît-on un bas de gamme d'un autre. A son prix ! Bien. A sa finition ! Très bien. A la qualité de ses accessoires. Encore mieux. A sa provenance ! Bonnet d'âne.

Même si les bas de gamme sont fabriqués là où ils coûtent le moins cher, le critère n'est pas bon puisque même les hauts de gamme ont maintenant les yeux bridés. Par exemple. Côté accessoires, pas de secrets. Ici c'est le domaine de l'acier, exceptionnellement du dural. Si pour le cadre ce n'est pas trop gênant, juste un peu plus lourd, ça craint vraiment sur certains accessoires. C'est le cas de la potence, organe somme toute vital, dont certaines ont été jugées dangereuses.

Acier également pour les freins qui ont parfois l'épaisseur du papier à cigarette, les tiges de selle, les colliers de selles, les jantes. Afin d'élargir leur champs d'action au free, quel-

ques scooters sont équipés de jantes à bâtons. C'est bon pour le look... mais c'est tout. Pour habiller ces jantes on trouve des grips de tous poils. Du Michelin au Olmo en passant par le Golden Boy. Du bon et du moins bon.

L'accessoire en progrès c'est le moyeu. Les sauteurs fous seront heureux d'apprendre que le diamètre à tendance à passer de 8 mm à 9,5.

Le pédales tout acier, gros ou petit boîtier, généralement Faubert ou de type Faubert est assez lourdingue mais semble indestructible. D'une esthétique variable il supporte en moyenne 44 dents contre 16 à la roue libre. Les inspirations sont bonnes. Quant aux power-discs, leur présence est des plus symboliques et leur utilité semble avoir échappé à certains. Nous n'avons décelé aucune abberation sur les cadres et dans les cotes et ils sont assez bien conçus. Seule réserve, la qualité des soudures.

Que je vous présente maintenant les héros de la fête. A ma gauche les vieux de la vieille : Motobécane BX 100, Peugeot P 101 Y, Gitane Navaro et BH California X 2. A ma droite les bleus : Mérail, Lapierre 352, Yvars TCX 500 et TCX 1000 et Lejeune Texas.

Scène II : Essai statique

On pose, on regarde et on critique.

Motobécane BX 100

A tout seigneur tout honneur. Motobécane signe là un scooter de très bonne allure sous l'ancien nom de la société. Les fins limiers de BXM auraient reconnu là les anciens cadres des vélos du trophée Motobécane (82). Stock quand tu nous tiens !

vite. Idem pour la tige de selle qu'il n'est pas recommandé de sortir trop. Grands gabarits s'abstenir ou changez pour un tube au cromo.

Le pédales de type Faubert tiendra la distance mais pas les pédales qui devraient exploser au premier choc sérieux.

Malgré 14,5 kg de bon acier, le 44 x 16 emmène bien l'ensemble. A juger sur la piste.



Hauban arrière du Motobécane. Très bonne finition.

Gitane Navaro

Gitane n'a pas la réputation d'être une marque très chère et bénéficie d'une bonne image. Donc un bon scooter pas cher est presque un pléonasme chez eux.

Certaines petites choses nous ont pourtant étonné. Les jantes Griméca à bâtons portent des stries sur la bande de freinage ce qui améliore certes le freinage mais use les patins à la vitesse TGV. Il y a sûrement un meilleur compromis à trouver. Plus grave, les moyeux sont réputés pour exploser assez facilement malgré l'axe de 9,5 mm. A voir.

Attention au tube de selle, non standard, qu'il convient de ne pas trop sortir sous peine d'en faire du chewing-gum.

Le Navaro se singularise par une bonne



Ce vélo bénéficie du sérieux de la marque mais pêche par certains accessoires indignes. Notamment la potence en acier moulé. Ce type de potence a derrière elle une longue série de casses qui peuvent s'avérer très dangereuses pour l'utilisateur. A changer au plus

petit. La potence bien compacte bien rigide. Un très bon point au regard de la concurrence. Est-ce un oubli mais le bicross de l'essai n'avait de mousses ni sur la potence ni sur le guignol. A la lecture des cotes il semblerait que ce scooter soit plutôt destiné aux petits gabarits.

Jantes Grimeca
et fourche sasie BH
pour Gitane.



S BH California X2

La particularité de BH c'est de fabriquer ses vélos de A à Z ou presque. Donc ici on contrôle la qualité à tous les échelons. Autres particularités, BH adopte ses propres cotés, ce qui peut être gênant quand il faut changer une pièce. BH only. Heureusement peu de ces accessoires ne vous décevront. Radical grugru quand même les pédales en tôle emboutie qui ne devraient durer que le temps d'un volume. Et puis dommage pour la tige de selle non standard guidée sur seulement 5 cm.



Un petit collier plastique ou comment faire tenir une tige de selle trop petite dans un tube trop grand.

Typiquement BH le pédalier à emmanchement carré, à manivelles courtes et lourdes. Et puis look bizarre pour le braquet : grande couronne et grand pignon.

La potence est bien mais l'axe est difficile à enfiler à cause d'un usinage approximatif et d'une overdose de peinture. Un petit coup de queue de rat devrait remédier à cela.

Ce que nous avons beaucoup apprécié sur ce bicross c'est le freinage radical, dû aux patins BH Magic Stop, (la dénomination vaut l'explication) et la présence d'un numéro d'identification gravé sur le cadre. Utile contre le vol et indispensable pour une assurance.

Enfin il émane de ce Sam une grande solidité. Il est d'ailleurs très prisé dans les stages ce qui veut tout dire.

S Lejeune Texas

Associé à Bernard Hinault, Lejeune lance sa gamme BMX. Pas moins de 16 modèles du 12 au 20 pouces, de 440 à 1 760 F.

L'impression dominante à la vue du Texas c'est un assemblage quelque peu hétéroclite d'accessoires pas typiquement BMX. Pédales traditionnelles en caoutchouc, non crantées, pédalier petit boîtier à clavettes, leviers très loin du guidon. Dur pour les petites mains.

Au piquet également les jantes à bâtons très lourdes et très abrasives pour les patins et qui ne peuvent trouver de salut qu'en free. Idem pour les pneus (Olmo) pas assez « ténènes ».

Il convient d'utiliser la potence ITM enfoncée à fond sous peine de se retrouver avec un plongeur coudé du plus bel effet mais peu fonctionnel. La rime du mois : « Avec ITM, beaucoup de problèmes ».



Pédales et power disc version Lejeune. Qui a dit grugru ?



Yvars TCX 500

Yvars comme Lejeune lance sa gamme de BX principalement dans le créneau des peu chers (peu cher). Comme ses prédecesseurs le TCX 500 présente des accessoires craignos comme la célèbre potence ITM, les pédales Union en tôle de quelques millimètres (ici Union ne fait pas la force) et la tige de selle guidée sur seulement 2 cm.

Avant utilisation une petite opération chirurgicale non douloureuse s'impose. En effet, les événements de soudure (petits trous) sont restés dans l'état après fabrication. Il convient de les boucher avec un peu de silicone sous peine de voir l'eau pénétrer dans le cadre et rouiller prématurément les tubes de l'intérieur. Ce qui est vicieux.

Rien à dire du pédalier Faubert, toujours aussi lourd. Le cintre du guidon, lui par contre, semble très fermé. A voir sur la piste.

Un bon point pour les petites pattes qui empêchent les étriers de frein de se déplacer lors du freinage.

La hauteur au collier de selle de 60 cm est la bien venue du fait qu'il est peu recommandé de trop sortir le tube de selle.

A l'arrêt, ce vélo se tient assez bien. A voir en situation.



1^{ère} variation
autour
d'une potence ITM.

Yvars TCX 1000

Elu vélo de l'année par l'ensemble des secrétaires des Editions Larivière, ce scooter à assurément de l'allure. Tout rose avec jantes à bâtons il a vraiment de quoi faire craquer la moindre kidette. C'est une option.



Potence ITM. 2^e variation, le résultat est le même.
A changer au plus vite.

Pourtant on retrouve les mêmes accessoires à changer avant la casse. Potence ITM, pédales Union, de l'inédit avec les protège-mains mis à la mode par Peugeot au dernier salon. Inutiles et dangereux, ils n'ont que l'avantage de bloquer les mains en cas de chute. Génant. Par contre on trouve ici un super guidon espace bien dessiné et agréable. Le freinage est assuré par Weinmann pour les fans de DSF.

Le cadre, bien conçu est malheureusement soudé assez grossièrement. S'il est idéal pour draguer, attention aux belettes pointilleuses.



Méral 20

Encore un nouveau venu sur le marché du bicross. Bienvenue à lui. Méral fait une entrée

remarquée dans notre panorama avec ce modèle super bien fait, au look agréable et bien équipé.

On commence par ce qui ne va pas : potence grugru mais renforcée. Apparemment elle ne devrait pas céder. Pédales trop fragiles et jantes bouffes patins.

Par contre qu'elle ne fut pas notre satisfaction lorsque devant nos yeux z'ébahis (c'est dans ce style que devrait être écrit BXM. La direction) s'afficha une tige de selle en dural, crantée et robuste, un collier de selle du même tonneau, des poignées imitation Mushroom, de bons pneus (TR ?) et des freins munis de butées pour les empêcher de s'éclipser momentanément au cours du freinage.

En changeant seulement pédales et jantes le Mérail est prêt à courir.

N'espérez pas enrumer X-Or dès la première race, mais...

*AU CONTRAIRE !
POUR NÉO MATERIEL,
COTTEUX EST LA PÉRIODE
À LA MAX ATTAKÉE.
... VOS VÉLOS
SONT SI BIEN MARQUÉ
QU'ILS ACQUÉRENT DES
CLIENTS À CHAQUE
FOIS ON EN OFFRE LE 4^e...*

*SUPER LE DOUBLE SONT
MAIS POUR BACONNER ON
TEL PILOTAGE, IL DONTAVER
UN SAM "TOP QUALITY"*



Du sérieux chez Lapierre avec ce collier de selle façon Hutch.

Lapierre



Lapierre 352

Le plus beau, le plus pro, le plus.

Agréable surprise que ce scooter au look d'enfer, à la finition soignée et équipé d'accessoires de qualité !

Tout chromé, soudures TIG, pédales Victor bien crantées et à large plateforme, jantes Rigida acier, pneus type Compé III et selle Aéroyal pas de grugru sur ce vélo. Ou alors juste le moyeu AR qui aurait, paraît-il, tendance à se desserter.

A vue de nez (1) ce scooter conviendra plutôt aux grands gabarits, tige de selle coudée oblige, serrée par un collier imitation Hutch et le guidon espace monté assez haut.

Radicalement classe la chaîne nickelée et super pratique le numéro d'identification sur le cadre.

Encore des pattes aux étriers de freins et les leviers sont des CLB français, bref que du bon sur ce bike prêt pour la compétition. Avec seulement 12 kg il se situe dans la lignée des tous bons grâce à l'absence de renforts à outrance qui alourdissent plutôt que rigidifient. En fait il semblerait que ce cadre ait été fait dans une grande et bonne fabrique taiwanaise et les soudures TIG, la finition et la qualité rappellent beaucoup les Mongoose. Tient tient.



Peugeot P101Y

Après Super Lapierre, Peugeot apparaît quelque peu en demi teinte. Le cadre serait super si par endroits il n'était pas déjà attaqué par la rouille, ce qui est un comble pour un vélo neuf. Comble également pour les accessoires. Peugeot nous avait habitué à mieux. Potence ITM sur laquelle on ne va pas de nouveau s'étendre, pédales jetables, jantes Naccari trop étroites, guignol très fermé, petits moyeux de 8 mm, pneus Swallow complètement dépassés et tige de selle très peu guidée. Le bilan des accessoires est assez pessimiste et c'est dommage car le cadre, hormis la



Pédalier Faubert : lourd mais solide et un aperçu des pédales « jetables ».

rouille, est très bien dessiné et les cotés sont bonnes.

Un atout quand même le freinage confié à Weinmann pour les étriers et CLB pour les leviers.

Scène III : Concertation et conclusion

Le plus de tous ces vélos c'est de présenter des parties cycle qui tiennent bien la route. L'habillage lui, donne dans le moyen voire dans le mauvais mais comme dit l'autre on peut toujours changer tout ça. Oui à condition de le faire avant de s'éclater sur les pistes ou de toujours en tenir compte avant un saut, une accélération etc... Quand on pose la question du pourquoi, du comment, de ces accessoires on vous répond que ces vélos sont plus destinés à la rue qu'à la piste. Dommage car avec certains d'entre eux la piste est bien tentante. D'ailleurs nous avons succombés et nous ne l'avons pas regretté.

Impressions de pilotage :

Par seulement quelques degrés au dessus de 0 il devenait sympathique d'affoler les manivelles. Le staff entier de Bicross Magazine s'y est employé, épaulé pour la circonstance par Xavier Redois, Claude Vuillemot, René Nicolas et les kids du club de Santenay. Comment avec tout ce beau monde ne pas avoir un avis objectif sur tous ces scoots. C'est simple, on reprend les mêmes et on recommence. Mais dans le désordre, ça brise la routine.

Yvars TCX 1000 : Dès que l'on pose les mains sur le guidon on sent que ça commence mal. Les poignées, pseudo anatomiques tombent très mal sous la main et finissent par gêner au niveau de la dernière phalange. De plus, les leviers coudés ne sont pas conçus pour un guidon droit, dommage, et sont difficiles à attraper. Et puis vraiment ces protège-mimines sont inutiles à pleurer. D'une esthétique déjà approximative ils sont plus gênant qu'efficaces. Si leur vocation est de protéger les mains, de bons gants feront aussi bien l'affaire.

A part ça le guidon espace assure un super confort de pilotage. Avec seulement 13 kg le TCX 1000 semble malgré tout, lourd. Ça vient sûrement des roues et sur les bosses on le sent plaqué au sol.

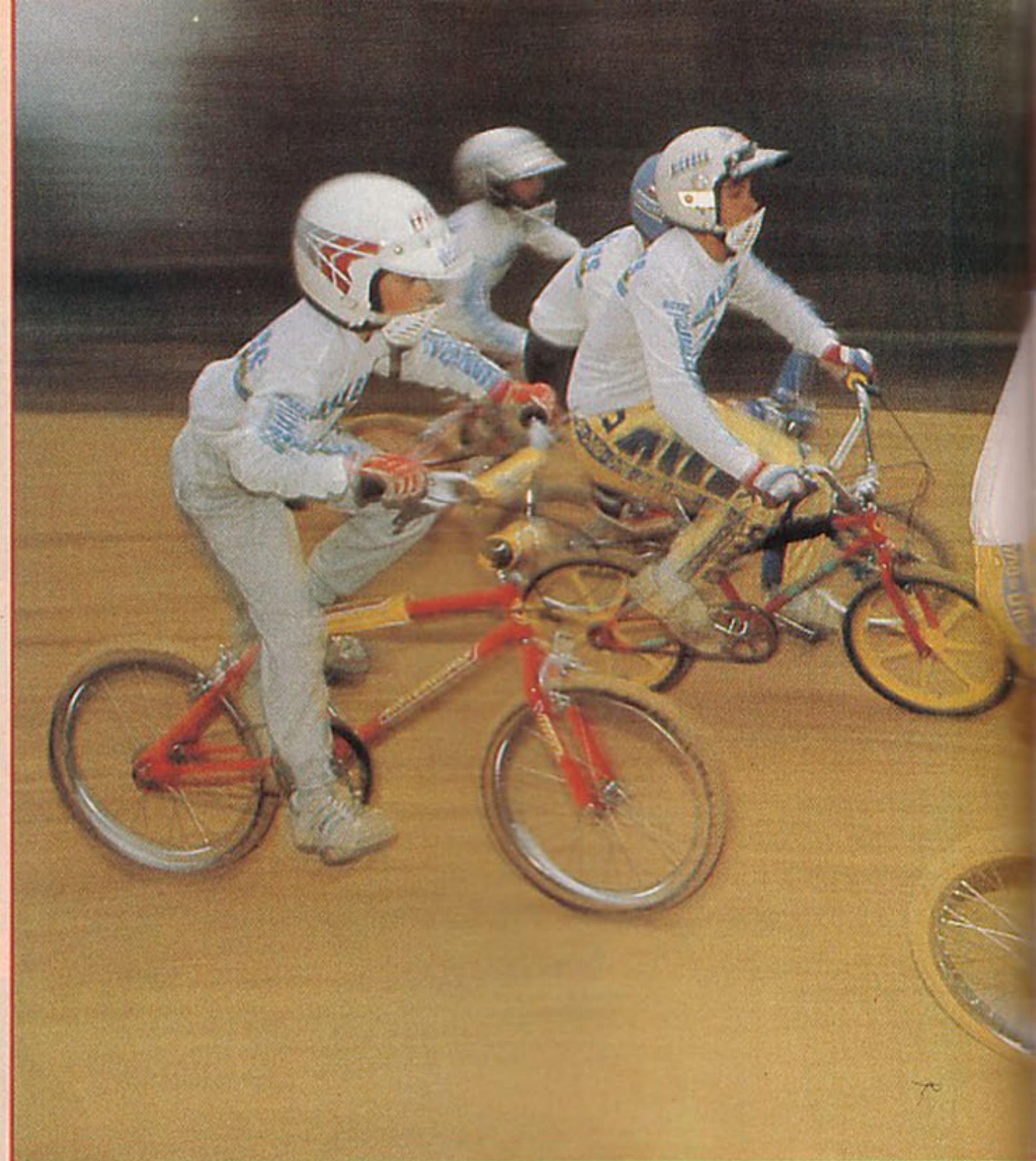
Les athlètes que nous sommes ont jugé ce BX destiné plutôt aux gabarits moyens à petits, munis de bons mollets pour le faire accélérer car il n'est pas un exemple de nervosité.

C'est malgré tout un scooter mixte qui devrait plaire pour sa polyvalence et son look.

Yvars TCX 500 : Là encore dès que l'on se met en position, ça surprend. Le guignol est très fermé ce qui oblige à un pilotage coudes en dedans et l'on se prend facilement les genoux dans les poignées. Les jeunes essayeurs l'on trouvé lourd et peu nerveux, assûrement pas fait pour la piste. De plus avec des moyeux de 8 mm je doute de leur longévité après des sauts répétés. Malgré tout, le cadre est sain et en changeant guidon et pédales on devrait obtenir un engin d'initiation pour pilotes sans grands espoirs de podiums.

Peugeot P 101 Y : Malgré les accessoires grugru cités dans l'essai statique le Peugeot se tient super bien sur la piste grâce à la bonne géométrie de son cadre. Mais si la position d'attaque est excellente, assis on se sent un peu en arrière.

Le guidon est étroit et un peu trop cintré et la potence n'inspire pas trop confiance. A changer. Sous les mains les poignées sont assez



dures et peu confortables. Soit disant de type Oakley, elles ont sûrement été mal copiées. Enfin ce vélo a une très bonne attaque, c'est sûrement la position debout qui veut ça et avec seulement 12 kg voilà un scooter que le pilote moyen pourra garder au delà de l'initiation. En ajoutant quelques pegs vous pourrez aussi l'utiliser en free. Genre de vélo mixte quoi.

Les craintes concernant les pneus se confirment. De vrai savonnettes. Et attention aux DSF les Weinmann sont redoutables.

Lejeune Texas : Les accessoires qui nous gênaient tellement tout à l'heure confirment leur peu d'intérêt. Abbérantes les pédales non crantées. C'est pas sérieux ça M. Lejeune. Le guidon trop cintré procure un pilotage coudes rentrés comme le TCX 500.

Nos essayeurs fous n'ont pas présagé sur l'avenir du pédales à clavettes. Assemblage, assemblage.

Les roues à bâtons assurent sûrement un bon look mais alourdissement pas mal l'engin. Pourtant il n'affiche que 12 kg ce qui est très compétitif. Les grands gabarits se sentiront très à l'aise sur ce scooter assez haut (62 cm au collier de selle) et long (95 cm d'empattement).

A cause des pédales radical grugru on n'a pas pu attaquer à outrance mais ce Sam est relativement bon au baston.

Un cadre à équiper.

Gitane Navaro : Malgré des cotés dans la moyenne, la position est très « ramassée » sur ce vélo qu'à l'unanimité nous destinerons

aux petits gabarits. Les grands pampers qui l'ont essayé lui on trouvé une excellente attaque. Très nerveux, il se propulse au départ et avec 11,4 kg il s'envole sur les bosses. S'il était équipé de jantes à rayons on gagnerait encore sur le poids et il serait ainsi le plus léger de sa catégorie.

Le guidon n'a pas énormément plu mais je pense que ce n'est qu'une question d'habitude, chacun de nos testeurs étant inconditionnels de leur propre matos.

Le braquet de 44 x 18 tire un peu long et en bout de ligne droite on se retrouve un peu limite. Les racers fous prévoiront un autre développement en fonction du dessin de la piste.

Le Navaro est une sorte de bête de course pour petits gabarits sur lequel il n'est pas nécessaire de changer grand chose pour être très compétitif.

Motobécane BX 100 : Jusqu'alors, le meilleur. Bien que de conception ancienne le cadre bénéficie d'une excellente géométrie, debout ou assis la position est toujours très bonne pour un max d'attaque. Super nerveux, il relance comme un fou en sortie de virage. Pourtant avec 14,5 kg c'est le plus lourd mais le confort de pilotage fait que l'on supporte aisément ce surplus de poids. Bon guidon imitation GT mais poignées dures et de diamètre insuffisant.

Au rayon des reproches, le freinage est assez approximatifs et les pédales ne sont pas assez larges, on pose facilement les pieds à côté. Bref, les gabarits moyens à grands prendront



FSA

par la compétition. Avec un bon team ces scoots auraient de quoi faire un malheur. Look et efficacité.

Le choix de Bicross Magazine :

Au fil des tests une certaine hiérarchie s'est dessinée. Cet article a beau être un panorama, on ne peut s'empêcher de vous dire lesquels nous ont particulièrement plu. On est comme ça !

A l'issue du test statique, Lapierre arrive nettement en tête pour l'aspect très pro, le look et les accessoires, devant Mérat servi par de bons équipements. Viennent ensuite BH et Gitane un peu devant Motobécane, Peugeot et Yvars 1000 qui auraient pu faire mieux côté accessoires. A la traîne Yvars 500 et Lejeune qui dès le test statique montrent leur faible aptitude à la piste et au bicross tel qu'il doit être entendu.

Sur la piste on retrouve Lapierre très loin en tête, super vélo d'attaque puis Motobécane et Peugeot qui récupèrent leur retard par leur bon comportement en course. Ex-aquo encore BH et Gitane qui ciblent peut-être trop les petits gabarits. En milieu de peloton Mérat qui se fait un peu distancer par son braquet et son poids. En bas de tableau, ceux qui équipés de la sorte ne sont pas fait pour la piste : les 2 Yvars et Lejeune. Malgré tout, leurs cadres sont sains et mériteraient d'être mieux équipés. A partir de là on pourrait parler de bicross.

Alors ces bas de gamme, que doit-on en penser ?

Perso, je retiens qu'il faut bien les choisir, on n'achète pas un bicross comme une botte de poireaux. Vous venez de voir que pour le même prix on trouve de l'excellent et du pas terrible.

Le bas de gamme est un bicross d'initiation, idéal avant de passer à mieux si le démon de la compétition et des podiums vous fait les yeux doux. Et si finalement vous découvrez que le bicross n'est pas votre truc, Rad dad fera moins la gueule si vous mettez au clou un bas de gamme à 1 000 F plutôt qu'un pré-mobile à 500 000 dollars.

Et puis demandez donc à nos champions sur quoi ils ont effectué leurs premiers tours de pistes. Vous serez étonnés.

Puisque Noël est passé, c'est rapé de ce côté-là. Mais disons qu'une énorme fève en forme de bicross dans votre galette des rois ça pourrait être sympa non ?

So long super kids !

leur pied sur ce scooter de compétition au look un peu triste, mais bien dessiné.

BH California X 2 : BH on aime ou on aime pas. Ne serait-ce que pour les cotés typiques BH et les positions debout et assis qui ne conviennent pas à tout le monde. Court (92 cm d'empattement) mais avec une barre supérieure très longue (47 cm) la fourche est ainsi très droite ce qui donne une impression de pilotage assez particulière. Sachant qu'il y a des inconditionnels BH et que ce matos est assez prisé dans les stages il nous est impossible de dire que cette géométrie est mauvaise. Simple question d'habitude et de morphologie.

Lourd pour les petits gabarits (13,8 kg) il s'arrache bien au départ grâce à un braquet un peu long, mais ça devient limite en bout de ligne droite. Le freinage est radicalement diabolique et les leviers sont très doux. Impression de pilotage ; il relance moyennement en sortie de virage du fait de son poids élevé. Heureusement qu'il tire long, ça aide dans ce cas là.

Mérat 20" : Ce scooter est l'une des bonnes surprises de ce panorama. Court d'empattement (91 cm) le cadre et la géométrie satisferont les petits gabarits mais grâce à une bonne tige de selle les grands y trouveront aussi leur compte.

Le gros avantage de ce vélo c'est sa polyvalence. Freestyle ou course il sait tout faire quoi que les jantes à bâtons soient un peu lourdes pour la piste.

Les très bons accessoires confirment en

course tout le bien que l'on pensait d'eux au statique. Super confortables les poignées (bonne) imitation Mushroom, la selle Aéro, le bon guidon. C'est un excellent rapport qualité/prix.

Inconvénient, il tire beaucoup trop long et se retrouve immanquablement à la traîne dès le milieu de la ligne droite. Un autre braquet s'impose.

Lapierre 352 : Le Lapierre, entré dans le cadre de notre panorama grâce à son faible prix, en ressort avec l'appellation « bas de gamme » indigne de sa qualité. Nous ne le connaissons pas, ce fut une grosse surprise pour nous. Mis à côté des autres il se démarque par une allure fine et racée. Une vrai bête de course avec ses chromes et sa tige de selle coudée. Les autres paraissent un peu patauds à côté.

Il a fallu faire la queue et prendre son ticket pour essayer ce scooter. Indéniablement fait pour tailler la piste il a la tenue des tout bons racers. Avec une excellente position dans tous les cas de figure, le Lapierre vous propulsera au départ, les 12 kg joueront les navettes spatiales sur les bosses. Là, vous êtes déjà avec un boulevard d'avance sur la meute. Premier virage, un coup de rein et le scooter se cabre libérant la cavalerie. Maxi turbo Lapierre.

Les grips type Compé III, même d'imitation, collent au sol et ne vous laissent jamais en perdition. Quant aux pédales, elles sont tellement larges que vous pourriez inviter un pot à venir pédaler avec vous. Dommage que la maison Lapierre ne soit pas intéressée

Motobecane BX 100

Cadre :	Acier, soudures MIG
Fourche :	Acier
Potence :	Acier moulé
Jantes :	Rigida 20 x 1,75 acier chromé
Moyeux :	Axes de 9,5
Pneus :	Vredenstein
Pédales :	Union (RDA)
Pédalier :	Faubert monobloc, gros boîtier
Freins :	Tirage latéral, zingués noirs
Jeu de direction :	Cross renforcé, pas BSC
Leviers :	Acier chromé
Poignées :	Plastique souple
Selle :	Cross BMX avec chariot
Tige de selle :	Acier zingué moleté Ø 22,2 longueur 300
Collier de selle :	Zingué, boulon et écrou H chromés
Braquet :	44 x 16
Poids :	14,5 kg
Empattement AR :	38 cm
Empattement AV :	55 cm
Hauteur au pédalier :	28 cm
Hauteur au collier de selle :	57 cm
Longueur de la barre supérieure :	45 cm
Coloris :	Bleu et argent
Prix :	990 F
Diffusion :	Réseau MBK

Peugeot P 101 Y

Cadre :	Acier chromé
Fourche :	Acier chromé renforcée
Potence :	ITM
Jantes :	Acier Macca
Moyeux :	diamètre 8 mm
Pneus :	Swallow
Pédales :	Acier
Pédalier :	Faubert monobloc
Freins :	Weinmann
Jeu de direction :	Acier
Leviers :	Type Tech III
Poignées :	Type Oakley
Selle :	Icaselle
Tige de selle :	
Collier de selle :	MX acier articulé
Braquet :	44 x 16
Poids :	12 kg
Empattement AR :	39 cm
Empattement AV :	52 cm
Hauteur au pédalier :	27 cm
Hauteur au collier de selle :	58 cm
Longueur de la barre supérieure :	45 cm
Coloris :	Chromé
Prix :	992 F
Diffusion :	Cycles Peugeot, 251, bd Pèreire, 75852 Paris Cedex 17, tél. : 45.74.97.48.

Yvars TCX 1000

Cadre :	Acier
Fourche :	Acier renforcé
Potence :	Dural ITM
Jantes :	Star X Nylon à 5 batons
Moyeux :	Star X
Pneus :	Golden Boy
Pédales :	Union
Pédalier :	Faubert monobloc avec power-disc
Freins :	Weinmann dural anodisés
Jeu de direction :	Acier
Leviers :	Weinmann acier étiré
Poignées :	Plastique anatomique avec protèges mains
Selle :	BMX plastique
Tige de selle :	Acier
Collier de selle :	Acier
Braquet :	44 x 16
Poids :	13 kg
Empattement AR :	37 cm
Empattement AV :	55 cm
Hauteur au pédalier :	30 cm
Hauteur au collier de selle :	59 cm
Longueur de la barre supérieure :	44 cm
Coloris :	Blanc, rose, lavande
Prix :	970 F
Diffusion :	Ets Yvars S.A., 17, avenue Jean Jaurès, BP 63, 94202 Ivry-sur-Seine, tél. : 46.71.54.00

Méral

Cadre :	Acier
Fourche :	Acier
Potence :	Acier et Dural renforcé
Jantes :	Star X à batons
Pédales :	Acier noires
Pédalier :	Faubert monobloc
Freins :	Acier noir
Leviers :	Dural noir
Jeu de direction :	Acier chromé
Poignées :	Plastiques imitation Mushroom
Selle :	Aéro blanche
Tige de selle :	Dural anodisé crantée
Collier de selle :	Dural
Braquet :	44 x 16
Poids :	13 kg
Empattement AR :	38 cm
Empattement AV :	53 cm
Hauteur au pédalier :	29 cm
Hauteur au collier de selle :	57 cm
Longueur de la barre supérieure :	44 cm
Coloris :	Blanc
Prix :	989 F
Diffusion :	Société Nouvelle Méral, BP 4, 72620 Aubigné-Racan.

Gitane Navaro

Cadre :	Tube 102
Fourche :	Tube 102 droite
Potence :	BMX Dural
Jantes :	Plastique à batons 20 x 1,75 Griméca
Moyeux :	Axes de 9,5
Pneus :	Bib Cross Michelin
Pédales :	BMX Acier
Pédalier :	Monobloc acier chromé
Freins :	Acier noir
Jeu de direction :	Acier chromé
Leviers :	Acier
Poignées :	Plastique
Selle :	Plastique BMX
Tige de selle :	Acier
Collier de selle :	Acier
Braquet :	44 x 18
Poids :	11,4 kg
Empattement AR :	40 cm
Empattement AV :	45 cm
Hauteur au pédalier :	28 cm
Hauteur au collier de selle :	60 cm
Longueur de la barre supérieure :	44 cm
Coloris :	Rouge
Prix :	995 F
Diffusion :	S.A. Micmo, 44270 Machecoul, tél. : 40.31.44.55

Lejeune Texas

Cadre :	Acier
Fourche :	Acier
Potence :	ITM acier
Jantes :	Star X à batons
Moyeux :	diamètre 8
Pneus :	Olmo 20 x 1,75
Pédales :	Star X
Pédalier :	Petit boîtier emmanchement par clavettes
Freins :	CLB
Leviers :	Weinmann 2 doigts
Jeu de direction :	Acier
Poignées :	Plastique
Selle :	Aeroyal
Tige de selle :	Acier
Collier de selle :	Acier
Braquet :	44 x 16
Poids :	11,8 kg
Empattement AR :	40 cm
Empattement AV :	55 cm
Hauteur au pédalier :	28,5 cm
Hauteur au collier de selle :	62 cm
Longueur de la barre supérieure :	45 cm
Coloris :	Blanc décors noirs
Prix :	925 F
Diffusion :	Cycle Lejeune II à 25, avenue du Gal Leclerc, 94704 Maisons-Alfort Cedex

BH California X2

Cadre :	Acier Hi-Tensile
Fourche :	Acier Hi-Tensile renforcé
Potence :	BH forgée 4 points
Jantes :	Acier
Moyeux :	BH Cross
Pneus :	Michelin 20 x 1,75
Pédales :	Irromprum ovales BH
Pédalier :	BH acier forgé, emmanchement carré, petit boîtier
Freins :	Olimpic cross, patins BH stop Magic
Leviers :	Olimpic
Jeu de direction :	Acier
Poignées :	Plastique
Selle :	Inauto BMX
Tige de selle :	Acier
Collier de selle :	Acier
Braquet :	45 x 18
Poids :	13,8 kg
Empattement AR :	38 cm
Empattement AV :	54 cm
Hauteur au pédalier :	29 cm
Hauteur au collier de selle :	60 cm
Longueur de la barre supérieure :	57 cm
Coloris :	Rouge
Prix :	999 F
Diffusion :	Réseau BH

Yvars TCX 500 pro

Cadre :	Acier chromé
Fourche :	Acier chromé
Potence :	ITM
Jantes :	Macca acier
Moyeux :	Urssus diamètre 8
Pneus :	Golden Boy 20 x 2,125
Pédales :	Union
Pédalier :	Faubert monobloc acier
Freins :	Union
Jeu de direction :	Of Mega
Leviers :	Union
Poignées :	Plastique
Selle :	BMX plastique
Tige de selle :	Acier
Collier de selle :	Acier
Braquet :	44 x 16
Poids :	13,5 kg
Empattement AR :	37 cm
Empattement AV :	55 cm
Hauteur au pédalier :	30 cm
Hauteur au collier de selle :	60 cm
Longueur de la barre supérieure :	44 cm
Coloris :	Chromé
Prix :	770 F
Diffusion :	Sté des Ets Yvars S.A., 17, avenue Jean Jaurès, BP 63, 94202 Ivry-sur-Seine Cedex, tél. : 46.71.54.00

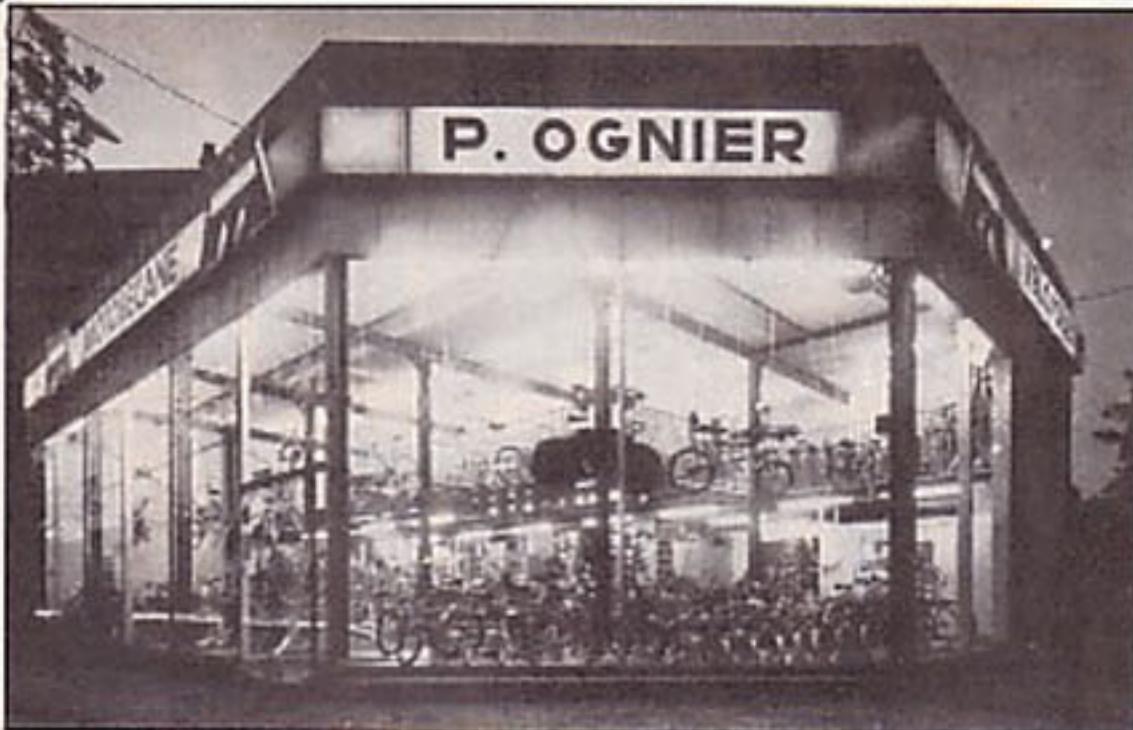
Lapierre 352

Cadre :	CHR soudures TIG
Fourche :	CHR soudures TIG
Potence :	Acier et dural
Jantes :	Rigida acier rayons renforcés
Moyeux :	diamètre 9,5
Pneus :	Type Compé III 20 x 1,75
Pédales :	Victor
Pédalier :	Monobloc acier
Freins :	Super rapid
Jeu de direction :	Acier
Leviers :	CLB
Poignées :	Plastique
Selle :	Plastique Aéroyal BMX
Tige de selle :	Dural coulée
Collier de selle :	Acier imitation Hutch
Braquet :	44 x 16
Poids :	12 kg
Empattement AR :	39 cm
Empattement AV :	55 cm
Hauteur au pédalier :	28 cm
Hauteur au collier de selle :	57 cm
Longueur de la barre supérieure :	45 cm
Coloris :	Chromé
Prix :	860 F
Diffusion :	Cycle Lapierre, BP 173 Dijon Cedex, tél. : 80.52.51.86.

A moins de 1 000 F et en 20". Lejeune propose les modèles suivants :

- Europe à 625,00 F
- Castor à 695,00 F
- Cougar à 820,00 F
- Chamois à 795,00 F
- Panter à 895,00 F
- Texas à 925,00 F

Chez Méral, un seul autre modèle 20" à moins de 1



P. OGNIER

AGENT OFFICIEL
GT - SKYWAY - HARO - HUTCH

OUVERT MÊME
LE DIMANCHE MATIN

Pierre Ognier

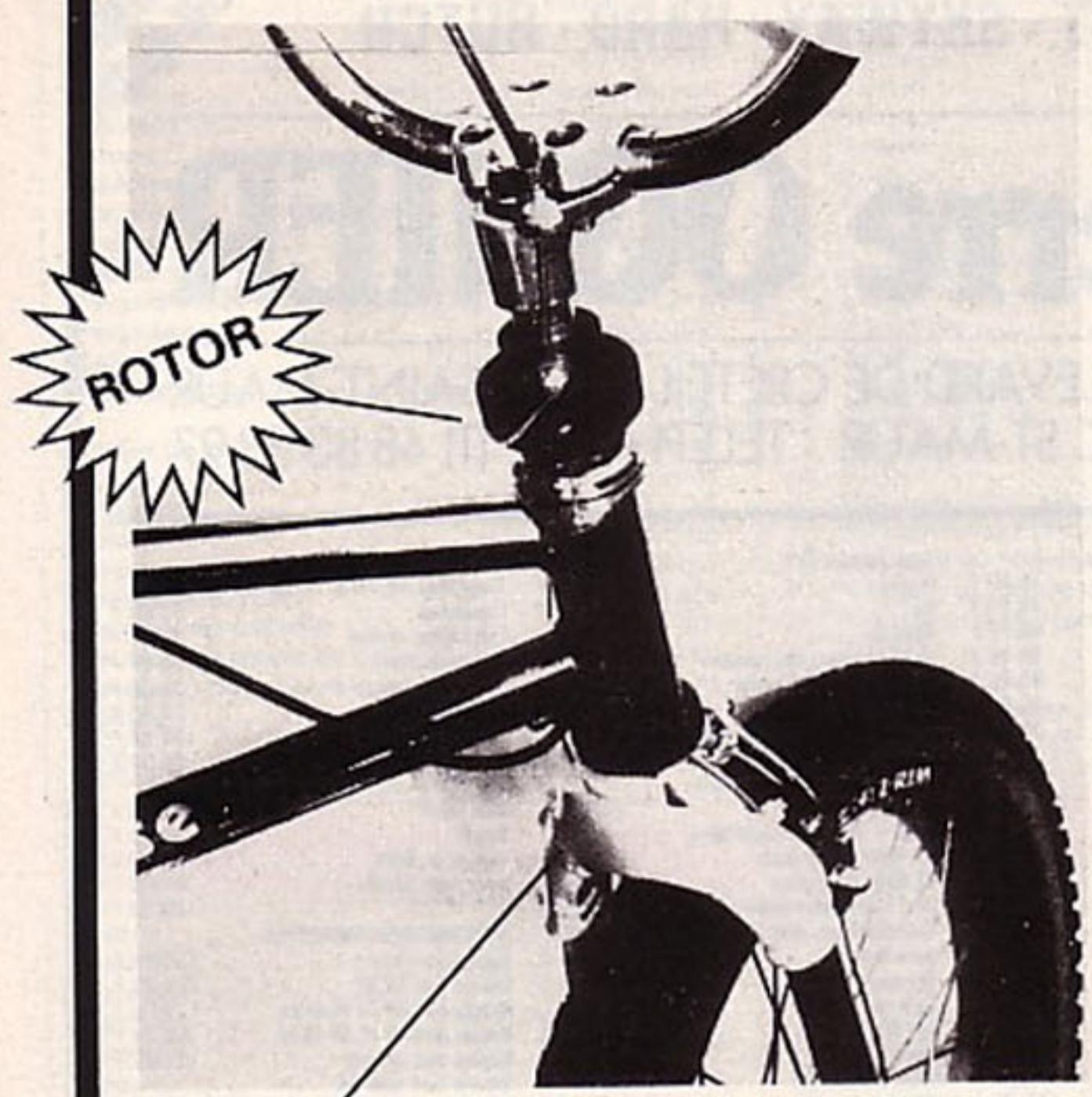
168, BOULEVARD DE CRÉTEIL 94100 SAINT-MAUR
RER : PARC ST-MAUR TÉLÉPHONE (1) 48 83 58 97

PROMOTION DU 20.01.86 AU 20.02.86

BMX COMPLET		TUFF NECK ARGENT NOIR		MACHANE AV FREESTYLE DIS COMP		TYPE SANTOUR CX2		78.00 F SPIDER/POWER DISQUE	
GT Pro Performer	3 995.00 F	Rose, blanc, lavande, bleu	198.00 F	Machane AV Freestyle Dis Comp	75.00 F	Type Profile	785.00 F	Tioga Max Fluo Force	
GT4 Pro route OGK	3 595.00 F	Tuff Neck Freestyle rose, blanc	215.00 F	Tites couleurs	78.00 F	KKT	48.00 F	Connection	62.00 F
GT World Tour	5 100.00 F	Lavande, noir, bleu	295.00 F	Patin Skyway Tuff Pad paire	48.00 F	SELLLES		Tioga blanc chrome	20.00 F
Scorpion ZX 300 chrome	3 250.00 F	New GT Freestyle argent, rose, bleu, blanc	275.00 F	Patin Skyway Pro Pad	88.00 F	Kashimax Aero tites couleurs	85.00 F	Tuff Neck argent	80.00 F
Kuwahara Lazer monobloc	4 850.00 F	New GT argent, bleu, blanc	190.00 F	Patin Skyway Freestyle paire	63.00 F	Kashimax plate Freestyle		SR chrome aper	22.00 F
Kuwahara NVA chrome	2 990.00 F	New GT argent, bleu, blanc		Patin Perigine 2 paires	30.00 F	tites couleurs	65.00 F	Type Tuff Neck	52.00 F
Kuwahara Lazer Redline 400	5 250.00 F	Redline Freestyle blanc, turquoise, noir	258.00 F	Patin Dis Comp 2 paires	30.00 F	Bina BMX (avec éclair) blanc, rouge, bleu, noir		Hutch Pro Rider	129.00 F
Redline 500 A blanc	2 595.00 F	turquoise, noir		LEVIER FREINS PAIRE		Ebia Ultra Lite + tige selle	98.00 F	Kuwahara	78.00 F
Hutch Pro Rider chrome	2 550.00 F	New SR bleu et chrome ou blanc	68.00 F	Tech III tites couleurs	38.00 F	fibre glass		CHAINE	
CADRE + FOURCHE		Kuwahara Freestyle noir	295.00 F	Tech IV tites couleurs	38.00 F	New Hutch	78.00 F		
Patterson chrome et noir	1 350.00 F	Hutch Japan Freestyle	215.00 F	Tech Vargent, blanc	118.00 F	Rigna	38.00 F		
Redline RL 20 II Combo blanc	2 395.00 F	Hutch USA chrome, bleu, noir	335.00 F	Vent, rose, lavande	129.00 F	Seks 4 SL BMX	42.00 F		
Mini Redline blanc	1 950.00 F	DK Pro argent ou mini	315.00 F	ACS Freestyle	142.00 F	lauri tites couleurs	48.00 F		
GT4 lavande, rose, blanc, jaune chrome, bleu, vert	1 550.00 F	DK Freestyle argent, turquoise	385.00 F	ACS Freestyle grand modèle	248.00 F	Shot Gun tites couleurs	65.00 F	GT	58.00 F
GT Pro Performer rose, lavande, jaune, chrome	1 950.00 F	Pro Neck argent	238.00 F	Type Tech IV	25.00 F	Type Kashimax Aero	30.00 F	ACCESSOIRES FREESTYLE	
vert, bleu	1 995.00 F	Pro Neck Freestyle argent	298.00 F	Type Tech V	59.00 F	Aero Royal	30.00 F	Repas pied Haro	110.00 F
Skyway TA USA	1 250.00 F	ITM rose, bleu, blanc	55.00 F	PAIRE DE ROUES		Skyway blanc	98.00 F	Repas pied AV GT	188.00 F
Skyway Street Beat orange, vert, blanc	2 550.00 F	BH argent et noir	138.00 F	Skyway Tuff tites couleurs	740.00 F	Selle uni turbo +		Repas pied AR GT Piranhas	115.00 F
CW California Freestyle blanc	2 495.00 F	Pro Class argent et noir	270.00 F	Vert	850.00 F	tige fibre carbone	278.00 F	Repas pied AV cu AR Sharp	68.00 F
Scorpion ZX 300 blanc	1 395.00 F	Haro argent	130.00 F	Type Skyway tites couleurs	289.00 F	Delta Freestyle	38.00 F	Repas pied Skyway	115.00 F
New Haro Freestyle repose-pied AV + AR bleu, vert, chrome, blanc	2 210.00 F	Type Redline turquoise, blanc, noir	78.00 F	Aero Zotec Accro bleu, rouge	499.00 F	TIGE DE SELLE		Repas pied type AR	
Expender Freestyle ACS		Pro Class moyeux Mailard	425.00 F	Pro Class moyeux Mailard	425.00 F	GT droite chrome	65.00 F	GT pli	38.00 F
New Haro Master Freestyle repose-pieds AV + AR bleu, vert, blanc, noir, vert		Araya 7X moyeux Suzus RTS scelles		Araya 7X moyeux Suzus RTS scelles		Couleur		Repas pied AR type GT	
GUIDON		Araya 7X moyeux Suzus RTS scelles		Araya 7X moyeux Suzus RTS scelles		GT codé chrome		Pirella	45.00 F
chromé	2 450.00 F	Araya 7X moyeux Suzus RTS scelles		Araya 7X moyeux Suzus RTS scelles		Couleur		Rotor Lumoset	168.00 F
Haro Master chrome	1 950.00 F	GT 4 vert, jaune, lavande	265.00 F	Araya 7X moyeux Suzus RTS scelles		Tuff Neck codé blanc		Plat forme Skyway USA	445.00 F
JMC Andy Patterson blanc	2 250.00 F	XT Pro	265.00 F	Araya 7X moyeux Suzus RTS scelles		Tuff Neck droit		Plat forme type Skyway	70.00 F
JMC Darrel Young blanc	2 250.00 F	GT mini Cromo chrome	128.00 F	Araya 7X argent moyeux GT	895.00 F	GT droit chrome		Rotor ACS	365.00 F
Vector Pro USA	2 095.00 F	GT Performer chrome	325.00 F	Araya 7X moyeux Suzus RTS scelles		VDC droit blanc		Spin Master Skyway	398.00 F
Vector Pro Freestyle jaune	2 495.00 F	Blanc, bleu, vert, rose	345.00 F	échelles 20 x 1 3/8	615.00 F	Pro 14 fibres de carbone noir, blanc	178.00 F	PLAQUE	
Pro Class chrome, fumé	1 680.00 F	Skyway chrome	368.00 F	échelles 20 x 1 3/8	615.00 F	Haro Fibre Panel	75.00 F		
MX 400 rose usine modèle 85	845.00 F	Skyway Freestyle blanc, orange, vert	398.00 F	Michelin TTM4 CD moyeux Suzus RTS		Haro circuit Board	175.00 F		
Profile	2 280.00 F	orange, vert	398.00 F	scelles échelles	488.00 F	Haro color plate	148.00 F		
Hutch Pro Racer noir, blanc	2 150.00 F	Redline Stab Tomson	205.00 F	Simplex blanc	335.00 F	SZ Stadium	120.00 F		
Hutch Freestyle blanc, rose	2 550.00 F	Redline Freestyle blanc		Couleur	355.00 F	Zérone Matcentral	145.00 F		
Hutch Judge	2 350.00 F	chromé, turquoise	465.00 F	ACS moyeux ACS	625.00 F	Diamond acier chrome	25.00 F	Dyno	135.00 F
Hutch Hollywood rose, chrome	2 250.00 F	Kuwahara Lazer Lite blanc, chromé, rose	185.00 F	DKG New	498.00 F	Tioga codé blanc, renforcé Cromo	58.00 F	Hurricane Pro Race	63.00 F
Bery 22	2 295.00 F	chromé, rose	585.00 F	Ukai noir/argent moyeux Suzus RTS		COLLIERS DE SELLE		Type Haro IB	25.00 F
Diamond Back mini turbo lite bleu nuit	1 395.00 F	Vector Bob Hero Freestyle	380.00 F	scelles	625.00 F	New GT noir, blanc	38.00 F	CASQUE	
Powerlite Pro chrome	1 850.00 F	Hutch Freestyle chrome, blanc	380.00 F	Chromé	725.00 F	Tango	25.00 F	Yes ABS blanc	185.00 F
SH Pro chrome	1 180.00 F	Diamond Sun CW aper	58.00 F	Perigrine Graphite composite + roue		Tuff Neck tites couleurs	30.00 F	Yes fibre Glass	375.00 F
Kuwahara Freestyle blanc	2 550.00 F	GT aper	58.00 F	libre + patins	645.00 F	DK argent	85.00 F	New Dyno ABS	235.00 F
Kuwahara Lazer Lite	1 985.00 F	Type GT Performer aper	320.00 F	Perigrine rétropédalage	715.00 F	Strong arceau	35.00 F	New Dyno fibre Glass	
Type Haro Freestyle couleur	398.00 F	rose, vert, lavande	99.00 F	Disque Olympic jeu de 4	448.00 F	Tioga tites couleurs	25.00 F	ventile	445.00 F
Type Aero chrome	389.00 F	Type Skyway blanc, chrome Cromo	78.00 F	Type disque Olympic jeu de 4	65.00 F	Hutch noir, blanc, argent	70.00 F	New GT fibre de Glass	
Type GT Performer couleur	398.00 F	JMC Darrel Young	320.00 F	Camp Grippo 20 x 175 noir	55.00 F	Type Hatch	15.00 F	ventile	435.00 F
Kit personnalisé Cromo	789.00 F	Woddy Itron chrome	330.00 F	Comp II 20 x 175 noir	55.00 F	PEDALIERS 3 PIÈCES		JT USA	1 999.00 F
Kit MX 400 vert-blanc, vert-rouge	895.00 F	Gallindo	299.00 F	Comp II 20 x 175 ou 20 x 150	55.00 F	Profile USA avec axe RTS		LUNETTES	595.00 F
MX 200 White	235.00 F	Powerlite	325.00 F	Comp III 20 x 175 ou 20 x 150	55.00 F	selles échelles	1 950.00 F	Oakley 020	
MX 300 chrome 3 tube Cromo	350.00 F	GT Sun Cromo chrome	145.00 F	noir, rouge, blanc, bleu	55.00 F	Sugino Radine 400 + axe RTS		Oakley 015 + 1/2 masque	155.00 F
MX 400 chrome	480.00 F	GT Alain Cromo	125.00 F	Comp ST 20 x 175 noir, lavande, bleu, rose, vert	59.00 F	selles échelles	1 180.00 F	JT	130.00 F
Blanc	495.00 F	POIGNÉES		Comp IV 20 x 175 noir bleu	95.00 F	Sugino CT sans axe	365.00 F	Oakley 015	115.00 F
Mongoose F40 modèle 86	995.00 F	AME Round tites couleurs	45.00 F	GT 20 x 175 noir, blanc, vert	78.00 F	couleurs	1 999.00 F	1/2 masque Oakley	49.00 F
Mongoose F11 modèle 86	258.00 F	AME Mini Dual tites couleurs	109.00 F	lavande, rose	78.00 F	Bery sans courantes	949.00 F	1/2 masque JT	35.00 F
FOURCHE		AME Unifon beige/gris, jaune/bleu, turquoise/bleu, rose/bleu		Michelin BIB TS	88.00 F	CW blanc chrome	1 225.00 F	Oakley solaire	498.00 F
Type ARX	99.00 F			Michelin Cobras	68.00 F	Never mini durax + axe	185.00 F	MENTONNIERE	
Type Tango	75.00 F			Hutch 20 x 175 noir, blanc	79.00 F	Cook Bros New	2 100.00 F	Haro	85.00 F
Tango ARX Cromo chrome	215.00 F	Sharpless couleurs + Do Nuts	105.00 F	Comp III 20 x 13/8 noir, blanc	59.00 F	Pro Motiv BH sans axe	535.00 F	JT	85.00 F
Tango Dural Almax	215.00 F	Oakley O'Wing	59.00 F	Comp ST 20 x 175 noir, rose, vert	78.00 F	MONOBLOC		PANTALONS	
Tango TX 1200 chrome	115.00 F	Oakley B1B	98.00 F	Type Comp ST rose, vert, blanc, noir, lavande	38.00 F	Strong cromo	85.00 F	Haro ventile	580.00 F
Haro Master chrome Cromo	435.00 F	Mushrooms I tites couleurs	65.00 F	Panaracer Freestyle blanc	75.00 F	Tioga Take Force	115.00 F	Horch Yes ventile	590.00 F
Mongoose F40 Cromo chrome	275.00 F	Mushrooms II noir/blanc, bleu/jaune		MOYEUX		Tioga Max Ro	98.00 F	JT ventile	610.00 F
Skyway Cromo chrome	588.00 F	noir/jaune	89.00 F	ACS RTS scelles échelles	445.00 F	ROULEMENT DE PEDALIERS		Profile Gear Team	799.00 F
GT Cromo chrome	535.00 F	Mushrooms Nogets noir, bleu, lavande	78.00 F	GT RTS scelles échelles blanc		Kakita			

HURRICANE

212, AVENUE DE LA VICTOIRE
77000 MEAUX - TÉL. : (1) 64.34.34.32



GUARD FOOT MAD DOGS

Cet article n'est pas un gadget de plus, mais pourra vous économiser une à deux paires de VANS par an.
PRIX MOYEN VANS 400 F. PRIX GUARD FOOT 40 F
(les deux : un pour l'avant et un pour l'arrière)

M-RICHARD
MBK 8, cours Raoul, 77100 Meaux. Tél. : 6 434.07.57.

SPÉIALISTE SKYWAY - GT
HARO - HUTCH KUWAHARA

STARK ONE
ROSE OU BLANC

3 000 F



- Tout chromoly
- Pneu Compe IV
- Fourche ARX Tange
- Frein Dia Compe etc ..

- 1 - Option roue SKYWAY ou tout MAVIC
- 2 - Option pédailler SUGINO-REDLINE 400
- 3 - Option cadre GT4

NOUVEAU

STARK ONE B 2000 F

BON DE COMMANDE

NOM

RUE

CODE POSTAL

PRENOM

N°

VILLE

CI-JOINT MON CHEQUE CCP

+ option 1

+ option 2

+ option 3

+ FRAIS DE PORT
TOTAL

DOCUMENTATION GRATUITE

3 000 F

400 F

700 F

1 000 F

150 F

PRODUCT U.S.A.

CYCLES NOBILI

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



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

Pièces détachées - accessoires et vêtements

NEW

CADRE REDLINE RL 20 II + FOURCHE

14 950 FB

SELLE KASHIMAX

320 FB

POTENCE GT FREESTYLE

1 595 FB

Ouvert de 9 h à 19 h sans interruption

Fermé le Dimanche

Tél. : 071/51.04.02

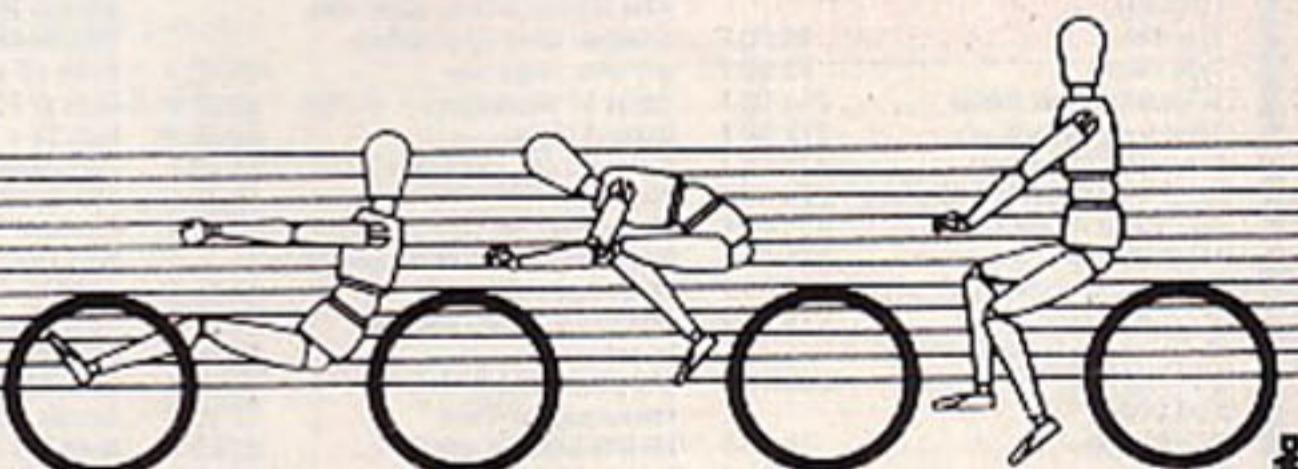
Pour la France : (19.32) 71.51.04.02

Frais de port gratuit pour toute la Belgique

64^e SALON

AUTO MOTO CYCLE 15-26 JAN '86

BRUXELLES



Heures d'ouverture: 10-18h

Les 20 et 22 janvier,
soirées prolongées jusqu'à 21h

FEBIAC ASBL

ROUGEMONT CYCLES

21, rue Victor-Hugo, 69700 GIVORS
Tél. : 78.73.47.16

HUTCH HARO MBK MOTOBECANE
GT-SKYWAY RALEIGH Vélo 2000
SUNN

CADRE + FOURCHE

Hutch Pro Racer chr	2 250 F
Hutch Trick Star chr	2 590 F
Hutch Hollywood	2 350 F
Hutch Judge bc-bl-r	2 350 F
Pro Winner chr-bl-bc	1 530 F
Asco Proline CRMO	1 295 F
Bery S 25	2 150 F
Skyway Street Beat or-ver-bc	2 480 F
MBK MX 300 ros	790 F
GT 4 bc-ros-lavan-jn	1 550 F
GT Performer chr-jn-bc-lavan-ros	1 850 F
JMC Racing chr	2 390 F
JMC Shadow chr	2 390 F
New Haro Master ver-bl avec repose-pieds AV et AR	2 330 F
New Haro Sport ver-bl avec repose-pieds AV et AR	2 210 F
Type GT Performer chr	520 F
GT 24 Chromé	2 250 F
Mini Kuwahara	1 990 F
(jeu de direction + axe de pédales)	

CADRE

MX 300	328 F
MX 400 chr	470 F
MX 400 bc	450 F
Supergoose CRMO	940 F

FOURCHE

Tange bc TRX	260 F
Tange ARS chr	228 F
Tange TRX cruiser	300 F

POTENCE

Tuff Neck arg-nr-lav.	199 F
Redline Freestyle	240 F
GT bc	189 F
Tuff Neck Freestyle bc	260 F
Tioga Max Flo bc-alu-bl	198 F
Type Redline couleur	85 F
ITM	50 F
Pro Class	145 F
GT Freestyle bc	270 F
Tuff Neck bc	212 F
Hutch USA chr-bl-rg-nr-bc	335 F
Hutch Japon noir	265 F

JEU DE DIRECTION

Tange MX2	35 F
Tange MX2 Beartrap	45 F
Tange MX1 bc-chr	71 F
GT	79 F

GUIDON

GT Pro chr	265 F
Hutch Pro chr-lav.	299 F
Hutch Cruiser chr	310 F
Star Greg Hill	299 F
Robinson sans barre	290 F
Strong nervuré bc	168 F
GT Performer lav-ros-chr	350 F
Type GT Performer CRMO bc-chr	179 F
SR style GT CRMO chromé	189 F
Alum style GT CRMO chromé	122 F

SELLE

Kashimax	65 F
Uni Seat Pro Plate noire, lav.	280 F
GT tc	72 F
Dominator lavande, rose	38 F
Uni Set Turbo + Tige	295 F
Uni Set Mini noire, blanche	269 F
New Kashimax	69 F
Shot Gun II rose	75 F

TIGE DE SELLE

GT droite chromée	68 F
GT coudée chromée	88 F
GT droite couleur	89 F
GT coudée couleur	99 F

Hutch droite chromée

Hutch coudée chromée	95 F
Strong CRMO coudée blanc	40 F
Tioga CRMO coudée blanche	45 F
Sunn droite CRMO tc	45 F
Sunn coudée CRMO tc	45 F

COLLIER DE SELLE

Hutch chromé, noir, rouge, bleu	69 F
Type Hutch blanc, rouge, noir, bleu	23 F
Collier à charnières, rg-bl-nr-chromé	20 F
Lee Chi Roud, chromé, lav.-bl-rg-nr	18 F

POIGNÉE

A'ME Round	41 F
A'ME Unitron	100 F
Oakley B2	55 F
Oakley O'Wing	59 F
Hutch rouge	72 F
Type Mongoose	10 F
Type Mushroom	18 F
A'ME Tri	45 F
A'ME Dual	95 F
Mini Dual	90 F
A'ME Mini	45 F

PÉDALES

Shimano MX 15 chromée	75 F
Suntour XC 11 noire 1/2	185 F
Suntour SC 11 noire 9/16	235 F
Type Suntour XC 11	83 F
Hutch USA 9/16 1/2	980 F
Type Shimano DX argent, bleu	68 F
Hutch Japon	275 F
New Shimano GX 10	139 F

PÉDALIERS 3 PIÈCES

Sugino CT avec axe	455 F
Sugino FT (Redline 400)	1 120 F
Bery complet chromé	895 F

MONOBLOC

Tioga triangulaire	115 F
Takagi	95 F
Roulement étanche Tioga 220 SB	140 F
Jeu de pédales Tioga	49 F
SR creux lg 180	320 F
Jeu de pédales étanche Dural Kajita	200 F

FREINS

Dia Compé MX 901 complet blanc, nr-bl-or-vt-lav-ros	215 F
Dia Compé MX 1000 complet chromé avec réglage	250 F
Type Dia Compé MX 901 complet ros-lav-or-vt-alu-bl	95 F
Freins Weimann blanc (2 étriers)	125 F
Leviers type Teck IV tc la paire	25 F
Leviers Teck IV tc	38 F
Leviers Teck III blanc	38 F
Patins de freins type Skyway noir, bla-bl-jn-or-mau-vt-ros, la paire	8 F
Patins type Kool Stop, noir, bl-rg-bl	22 F
Dia Compé MX 1000 argent, noir, bleu, rouge	199 F
Lee Chi type 901 ros-lav-vt	120 F
Lee Chi type Freestyle ros-lav-vt	10 F
Dia Compé Freestyle AV tc	79 F
Dia Compé Freestyle FS 880 complet noir, blanc, chromé	206 F
Patins de frein Dia Compé bl-nre - la paire	16 F

PLAQUES

Haro Flo Panel bc-vt-nr-bl-rg-jn	79 F
Haro Tech Plate	140 F
Haro 1 B	140 F
Haro Mini	99 F
Hurricane Pro Race	70 F
Zeronine moto control, nr-rg-bl-bc	138 F
Zeronine Plate	120 F
Zeronine Mini	110 F
Type Haro 1B	40 F

ROUES

Skyway Tuff Wheel II	740 F

</tbl



BMX CENTER CACHERA SPORT

319, rue J. WAUTERS, 6020 DAMPREMY
(Charleroi) - Tél. : (071) 32.04.09



- PROMO CADRE SKYWAY + FOURCHE USA blanc ou chromé 9 990 FB
- LA PAIRE ROUES PEREGRINE 3 900 FB



N° 1 depuis toujours, les manivelles 401 REDLINE Rights sont disponibles en blanc ou chromé.

Les roues Peregrine Master Sport existent maintenant dans les coloris assortis aux composants REDLINE plus gris métal, gris clair et rose « shocking ».

Les repose-pieds de fourche AV s'adaptent sur toutes les fourches REDLINE.

REDLINE
« Au delà de la limite de la perfection »

ROUSSEAU SA

IMPORTATEUR ET DISTRIBUTEUR OFFICIEL
3, PLACE NOTRE DAME - 21000 DIJON - TEL. : (80) 30.91.52

ESSAI

Proline

REDLINE

par Pierre Paret
Photos J. Ph. Béquet

Redline, est une grande marque, une très grande peut-être la plus importante des Etats-Unis. Associée au bicross depuis son origine, Redline-USA, avec l'aide des Japonais a sans cesse innové dans deux directions : esthétique et fiabilité. Pureté des lignes et qualité des accessoires maison sont les atouts de ce constructeur. Nous les retrouvons dans le cadre PL 20. La lignée des Pros !



Turbo start
sur Redline de Edouard Petit
et David Dupaquier.

*Une géométrie
adaptée aux sauts,
aux enroulements
de bosses.*





Vous trouverez sous la dénomination P et Proline le cadre PL 20. Ainsi, par exemple, le 700 P ou le 800 P possèdent des cadres PL 20 tout comme le PL 20 Carrera. C'est en fait les changements de couleurs et d'accessoires qui déterminent l'appellation et le prix bien sûr. Nous nous sommes intéressés à ce kit cadre et fourche à travers les modèles 700 P et Carrera II.

Design too rad

C'est en 1978 que Redline équipe le premier les Sam de fourches tubulaires à axe déporté. Ce sera encore Redline qui, un peu plus tard, sortira une potence quatre points. Vous connaissez tous la réputation des pédaliers RL Sugino, des jantes Peregrine, du guidon ou de la potence peu ordinaire « Fork Lifter ». Eh

bien, avec ce cadre et fourche PL 20, Redline continue d'alimenter sa légende.

Ce Proline esthétiquement est un bijou. Présenté en turquoise, blanc, rouge, ou jaune, il peut-être chromé à l'arrière et à l'avant (haubans et fourche). Une façon plutôt cosmo d'assembler les finitions. Les parties chromées correspondent aux deux zones les plus fragiles d'un sam. Le chrome étant plus résistant qu'un époxy. Allier esthétique et efficacité voici en résumé le souci de Redline. C'est très japonais cette vision des choses ! On retrouve ce mariage du chrome et de la couleur sur les autres cadres Redline (102 B, ST, RL...) Haro vient d'ailleurs de reprendre cette idée dans une version plus artistique. Bob a laissé tomber le pot de peinture bleue sur l'avant du cadre chromé (Group 1, BXN n° 39 P. 83).

Continuons la prospection du cadre des yeux

et des doigts, arrêtons-nous sur les soudures : surprenantes, inhumaines. Elles sont lisses, fines et sans accroc. Comment est-ce possible ?

Les japs ont un secret ? Eh oui, il y en a un. Le soudeur pour réaliser son travail ne tourne pas autour du cadre. C'est le cadre qui tourne et avance dans le sens de la soudure. Une technique qui suppose un appareillage sophistiqué, mais le résultat est sans appel. En admirant les soudures, on constate que les tubes des haubans arrières et de la fourche ont leurs extrémités fermées, arrondies et polies. Une finition unique !

Sur certains sam, même de haut de gamme, la fermeture des tubes est, à cet endroit, bien souvent négligée voire absente. Le PL 20 est hermétique aux infiltrations. D'un design très particulier, la fourche à axe

700P

Une potence Fork Lifter pour le 700 P.
un pédalier Sugino CT 175.
Un guidon Stu Thomsen
au look déjà archaïque.



CARRERA 2



Le Carrera est équipé
du célèbre pédalier 400
et de la classique potence
Redline.
La fourche au design
et à l'efficacité redoutable.
Conique et chic !

déporté attire l'œil. La section des tubes est conique. Outre l'aspect léger et aérien que nous offre cette particularité, ce profil est responsable d'une meilleure rigidité. Les forces de tractions se répartissent différemment à l'intérieur de la pièce de métal (tout chromoly) pour se concentrer sur l'étrier, ici surdimensionné. Ce nœud de chromoly joue le rôle de « filtre » ou « d'amortisseur » des grands chocs. Cette fourche conique est une petite merveille en son genre.

La philosophie du triangle

Au-dessus de cette fourche, on n'a pas fini d'être étonné, la distance qui sépare les tubes supérieur et inférieur, au niveau de la colonne de direction, est importante, beaucoup plus que sur les autres sam. Pourquoi ? Disons que Redline tente, à travers la géométrie de ce cadre, de faire un compromis entre la bête à l'accélération (très court à l'arrière, long à l'avant) et l'engin équilibré et stable en virage (long à l'arrière, court à l'avant). Ce dernier choix implique un triangle avant peu spacieux pour l'expression des jambes. Les grands gabarits sont dans ce cas défavorisés. Le PL 20 a donc un triangle avant plus large à défaut d'être long. L'espace entre les tubes inférieur et supérieur est plus grand, place aux jambes. Le tube inférieur est renforcé par le petit triangle cher à Redline. Le Proline a un empattement de 930 mm (un des plus longs) pour un hauban arrière de 390 mm pour une longueur axe de pédalier-axe de roue avant de 540 mm.

La position de pilotage est des plus confortables. La boîte de pédalier est située plus en avant, l'inclinaison du tube de selle étant plus accentuée que d'ordinaire. Vous êtes situés en arrière du bike, position idéale pour les enroulements de bosses. Un recul non négligeable qui facilite l'affollement des manivelles.

Une géométrie qui privilégie la stabilité pour les sauts et les virages au détriment de l'accélération. L'inclinaison du tube de selle accentue la position arrière « force de pédalage ». Et si l'accélération vous semble trop juste, à vous de jouer sur le braquet.

Les deux scoots de l'essai sont le 700 P et le Carrera II. Deux cadres PL 20 habillés d'accessoires différents avec des plus pour le Carrera. Ce dernier est bien sûr, équipé du pédalier 400 remplacé par un pédalier Sugino CT 175 sur le 700 P. Ils sont tout deux équipés du très large guidon Stu Thomsen (710 mm) avec barre de renfort en V, héritage du grand Stu dans la famille RL.

Seul le 700 P est équipé de la potence « Fork Lifter ». Cette tête de E.T. à 4 attaches faciales ne semble pas être une réussite au même titre que le pédalier ou la fourche. C'est sûrement pour cela que l'on trouve sur le Carrera une potence RL classique.

Pédales Suntour contre des KKT, moyeux Suntour étanche contre de vulgaires Suzue sont les principales différences avec un jeu de direction Suntour et des Dia Compé MX 1000 pour le Carrera.

Ces Proline sont de véritables racers d'une

géométrie moins classique qu'il n'y paraît. C'est ainsi qu'une adaptation est nécessaire avant d'avoir en mains ce type de cadre. Redline est une valeur sûre, la régularité d'une grande marque est des plus importantes et mérite par les temps qui courent d'être ici saluée.

Esthétique - finition

Beau ! Ce mariage du chrome et de la couleur est non seulement astucieux, original, mais aussi esthétique. Triangles arrière et avant larges et aérés, fourche conique, le PL 20 est élégant et racé, un design évolué.

Equipement

On trouve ce cadre et fourche équipé différemment selon qu'il s'agisse du 700 P, 800 P ou du Carrera. Pédalier Sugino, fourche et guidon sont réellement les points forts. De l'accessoire haut de gamme.

Pilotage

Position très confortable. Une grande démultiplication est nécessaire pour une bonne accélération. Rigidité très satisfaisante. Une adaptation est demandée pour les grands gabarits.

Fiabilité

Pas de surprise. C'est du japonais de haute qualité. Seule la potence Fork-Lifter a tendance à flotter et laissera sceptique les puristes. Des soudures incomparables.

Poids

Le 700 P fait 11 kg, le Carrera 12 kg. De bons poids moyens.

Prix

Importation quand tu nous tiens. Le 700 P coûte 4 250 F et le Carrera 6 050 F. Mais c'est du beau matos.

+
Esthétique et finition.
Position de pilotage.

-
Prix.
La potence Fork Lifter (pour les puristes).

Conclusion

Redline est une grande marque qui a su évoluer avec le sport. Recherche de la géométrie, des matériaux, mais aussi fabrication d'accessoires performants et indispensables comme pédalier, fourche...

Concepteur tous azimuts de racer et de freestyle, Redline fait tout... bien.

Fiches techniques

700 P

Cadre :	PL 20
Fourche :	PL 20
Guidon :	Stu Thomsen
Poignées :	Mach OGK
Potence :	RL Fork Lifter
Freins :	Dia Compé 900
Leviers :	Tech 3
Roue libre :	Suntour acier
Pédalier :	Sugino CT 175
Pédales :	KKT
Jantes :	Ukai
Moyeux :	Suzue
Pneus :	Panaracer (Knarler Knobby)
Selle :	Kashimax
Tube de selle :	RL
Collier :	Suntour

Carrera II

Cadre :	PL 20
Fourche :	PL 20
Guidon :	Stu Thomsen
Poignées :	Mach OGK
Potence :	RL
Freins :	Dia Compé 1000
Leviers :	Tech 4
Roue libre :	Suntour
Pédalier :	Redline 400
Pédales :	Suntour
Jantes :	Ukai
Moyeux :	Suntour étanche
Pneus :	Panaracer
Selle :	Kashimax
Tube de selle :	RL
Collier :	Suntour
Diffusion :	Rousseau S.A.

3, place Notre Dame, 21000 Dijon

Proline
REDLINE

TABLE DES MATIERES

*Un p'tit coup d'œil sur l'année
pour dénicher l'article qui vous a peut-être échappé.*

Essais et présentations

Peugeot 201 X	n° 29 P. 8
GT Cruiser	n° 29 P.48
Vitus-Mavic	n° 30 P. 8
Raleigh Supertuff Burner	n° 30 P.49
Haro Sport	n° 31 P. 8
Haro Master	n° 31 P.14
Hustler Pro	n° 33 P.12
Hustler Freestyle et Expert	n° 33 P.19
Kuwahara « Laserlite et Nova »	n° 34 P.11
Pro Winner 20'' et 24''	n° 35 P.11
Bery S15, S25 et Pro	n° 36 P.12
Diamond Back turbo et Formula One	n° 37 P. 7
La folie des Minis	n° 39 P.16
Les mountain bikes	n° 39 P.56

Sport

Championnat de France Ice Race 84	n° 29 P.64
Enduro : la Clape et Poissy	n° 30 P.63
Ice Race : Boulogne et Fleurbaix	n° 30 P.63
Super freestyle à Carole	n° 31 P.49
Zoom au sud	n° 31 P.31
Amhem	n° 31 P.51
Mégève : finale Ice Race 84	n° 31 P.65
Finale du Trophée BH	n° 31 P.69
Mours Superstar	n° 32 P.12
Digne, lancement des Superclasses	n° 33 P.68
Championnat d'Europe à Lowestoff	n° 33 P.52
Issoire : 2 ^e manche Superclasse	n° 33 P.69
La Ferté Gaucher : 3 ^e manche Superclasse	n° 34 P.53
Trial : début de saison	n° 34 P.68
Championnat d'Europe à Slagharen	n° 35 P.27
Finales du championnat Experts	n° 35 P.51
Trial : la fin de saison	n° 35 P.66
Le Supertour Bicross	n° 36 P.27
Finale du championnat d'Europe à Palau	n° 36 P.58
Championnat du Monde au Canada	n° 37 P.52
Finale du championnat juniors à Mably	n° 37 P.60
Championnat Superclasse 6 et 7 (Pau et Talan)	n° 38 P.68
Trial : coupe d'Europe 85	n° 38 P.80
Finale Superclasse à Sète	n° 39 P.80

Interviews - portraits

R.L. Osborn	n° 30 P.57
Tim March	n° 31 P.58
Xavier Redois	n° 32 P.17
Franck Roman	n° 33 P.57
Adolphe Joly	n° 35 P.57
Scott Freeman	n° 36 P.51
Christian Zimmer	n° 36 P.48
Leon Walkavens	n° 39 P.73

Enquêtes - reportages

Branchez-vous freestyle	n° 29 P.54
Le BMX Action Trick Team	n° 29 P.24
La véritable histoire de Duke	n° 29 P.30
Un supporter de Bercy	n° 29 P.30
MBK à la Martinique	n° 30 P.16
Romford skate-park	n° 31 P.25
La jungle des fédés	n° 33 P.48
GT : pourquoi, comment ?	n° 33 P.62
Les stages de l'été	n° 34 P.64
Robby Mac Grary à Upland	n° 35 P.35
Comment s'inscrire dans un club	n° 36 P.64
Un week-end à Bakersfield	n° 37 P.35
Le Salon de Paris	n° 38 P.14
Les accessoires du salon	n° 39 P.28
Comment fonder un club	n° 39 P.31
La guerre du free	n° 39 P.36

Fiches bicross

Monty BMX 109	n° 29 P.47
California Sky	n° 30 P.66
Peugeot CPX 602	n° 32 P.77
Stark One	n° 33 P.77
Vecort (Victory One)	n° 34 P.77
Raleigh Andy Ruffel	n° 35 P.77
Redline RL 20	n° 36 P.77
Vélo 2000 Aéro Thunder Tuff	n° 37 P.75
Scorpion ZX 300	n° 38 P.77
BH Trickstyler	n° 39 P.77
Hustler Freestyle	n° 36 P.77
Scorpion	n° 37 P.75
Novak	n° 38 P.75
BH Cruiser	n° 39 P.75

Les clubs et ligues

La ligne Ile de France	n° 31 P.43
La ligue de Bretagne	n° 34 P.32
La ligue Alsace-Lorraine	n° 35 P.63
La ligue Provence/Côte d'Azur	n° 38 P.63

Les Pros

Mike Miranda	n° 32 P.49
Mike Buff et Ron Wilton	n° 33 P.35
Toby Henderson	n° 34 P.35
Ron Wilkerson et Rich Sigur	n° 38 P.42

Technique

Plans de banks et rampes de freestyle	n° 29 P.42
July's Cruiser	n° 30 P.68
Le Moto Form Trial	n° 32 P.38
Tout sur les jantes	n° 32 P.53
Les alliages et le chromoly	n° 34 P.72
Les freins	n° 37 P.48

Shopping - nouveautés

La mode c'est aéro et fluo	n° 29 P.14
Ça vient de sortir	n° 31 P.23
Du jamais vu	n° 31 P. 5
Des scoots, des cadres et des guidons	n° 34 P.19
Les poignées	n° 34 P.60
Gamme Sunn et trouvailles	n° 35 P.18
Nouveautés	n° 36 P.67
Nouveautés	n° 37 P.19
Sous le sable, des nouveautés	n° 37 P.19

Divers

Table des matière 84	n° 29 P.59
Le lexique du petit bicrosser	n° 30 P.26
La bande des « X »	n° 30 P.14
Il était une fois dans le sud	n° 33 P.29
En direct des ligues	n° 33 P.67
Tous les prix du neuf	n° 33 P.71
Le prix des kits	n° 34 P.57
Bercy c'est parti	n° 37 P.28
Bercy Jour J	n° 38 P.36

Leçons de freestyle

Le cherry picker, le frame drop (RL Osborn)	n° 30 P.60
Le gumbi (David Nourie)	n° 33 P.11
Le bar hop (Jean Sansois)	n° 34 P.29
Le vander roll (Brian Scura)	n° 37 P.68
Le tail whip (Ron Wilkerson)	n° 38 P.58
Le roll back + slider (José Delgado)	n° 39 P.29

Feuilleton

Bicross for the moon 1 ^{er} épisode	n° 32 P.48
Bicross for the moon 2 ^{er} épisode	n° 33 P.32
Bicross for the moon 3 ^{er} épisode	n° 34 P.48
Bicross for the moon 4 ^{er} épisode	n° 35 P.72
Bicross for the moon 5 ^{er} épisode	n° 36 P.72
Bicross for the moon 6 ^{er} épisode	n° 37 P.72

HA HAHA SUPER!
J'AÏ LA TABLE, ET VOILÀ
LE "PLAT" DU JOUR ...



Faites pas comme moi
les potes, avant de courir
lisez le BICROSSING !



LE LIVRE DE CHEVET du BICROSSEUR

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 + 20,60 FF de port (en recommandé) le livre : **LE BICROSSING**.

Nom : Prénom :

Adresse :

Code postal : Ville :

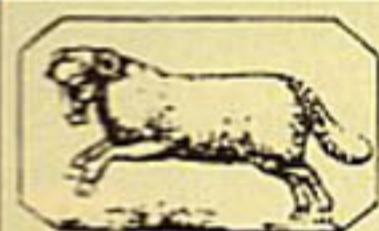
Je joins mon règlement total de 105,00 FF sous la forme ci-dessous :

- Chèque bancaire Chèque postal Mandat-lettre.
- Mandat-lettre international pour l'étranger.
(Délais de livraison : 14 à 30 jours selon PTT.)

Des étoiles pour les cablés

Un horoscope bien tox pour vous les kids en ce début d'année pour fêter le passage de la comète de Halley dans notre ciel. Et pourquoi pas des leçons de tricot pendant que vous y êtes ?

Mais non, c'est pas Marie Claire que vous avez entre les mains, c'est bien BX. Les prévisions 86 sont aussi un moyen de vous faire réviser le lexique. Bref ! C'est un cadeau que je vous fais pour l'anniversaire de mon embauche à BX. Un an déjà, mais je ne m'inquiète pas, le BX ça rajeunit. Pardi ! Attention, cet horoscope est tout ce qu'il y a de plus sérieux. Bonne année les stars.



Bélier du 21 mars au 20 avril

En ce début d'année, vous êtes plutôt axés sur le swoop on babes. N'en faites pas trop, car quinze jours après, vos gestes spectaculaires vous paraîtront : plutôt Mickey. En ce début de saison, un jersey sponsored vous tente ? N'hésitez pas, vous avez le vent dans le guignol. Contactez, téléphonez, ne vous privez pas de compétitions le week-end, vous ne serez pas déçu. Vous vous sentez une âme de photographe ou de pigiste ? Lancez-vous, vous avez le don de transformer vos brouillons en scoop et vos diapos en cover click. Evitez en fin d'année les enduro, les milieux humides. Vous n'avez rien d'un givré.



Taureau 21 avril au 20 mai

Plutôt hip, hop l'année 86 ! Si vous avez la chance de ne pas vous étaler, vous verrez vos rayons se remplir de soleil et votre carte de visite changer de numéro. Vous êtes sponsorisé ? Calmez votre tempérament devant votre boss, ne vous arrachez pas les cornes et les stickers de votre couvre kid. Votre âme de Tarzan vous pousse dans les feuillages. Vous avez raison le grand air vous transforme en rocket, mais vous ouvrez considérablement l'appétit. Vous êtes un morfale, régime, régime.



Gémeaux 21 mai au 20 juin

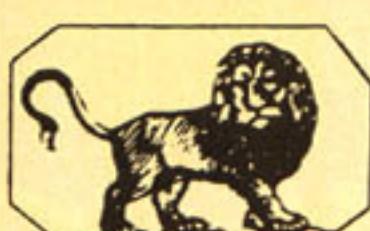
Vous êtes vraiment un bozo. Vous voulez séduire et une fois l'affaire dans le panier, vous cassez les œufs. Vous flashez comme un malade sur le bicross mais soyez honnête, c'est le look qui vous tient. Vous êtes trop dispersé. Avec Saturne à l'opposé, prenez du recul si vous espérez vous aligner dans les 5 premiers. Une fois lancé sur le bowling, vous êtes au bord de l'asphyxie. Cool, cool, respirez, maîtrisez, on n'assure pas des megaraces avec une épingle sur le nez et en pensant aux dernières lunettes Oakley. Pratice, Pratice...



Cancer du 21 juin au 21 juillet

Cette année, pour vous ça signe ou ça saigne ! Vous ne perdrez pas votre punch de top, bien au contraire. Plus kamikaze que jamais, vous garderez cette fois la tête plus froide, vous éviterez de roulez au-dessus de vos vans. Et rien n'empêchera vos aérials de devenir encore plus mega air et votre style de s'affirmer. Vous êtes un artiste. 86 est pour vous l'année de la pêche et ce n'est pas un hasard si vous faites tilt auprès des kidlettes. Un peu de chromoly dans votre vie ?

HOROSCOPE DU BICROSSER



Lion du 22 juillet au 21 août

Quand un lion devient romantique, il ronge son frein. Vous vivez vos aventures sentimentales comme un vidéo-clip. Méfiance, ça pourrait devenir « thriller ». Tout ça vous mettra la tête en cross-up et vous aurez la nette impression d'être un bozo radical. C'est bien l'avis de vos adversaires qui profitent de votre état pour vous novocainier. Alors un conseil, mettez le turbo, décarcassez-vous sur les pistes. Sans ça, votre réputation de top-class risque de dégringoler. On n'a rien sans rien...



Vierge 22 août au 22 septembre

Ouf ! ça reste cool. Vos poignées Oakley vous donnent des ailes. Vous qui êtes loin d'être un frimeur, votre BX devient un café racer et vous vous habillez maintenant chez Dyno. Mais il est quand même étonnant que vous alliez à l'entraînement pour tout autre chose que les plaisirs du bicross. Vous avez raison, vous pouvez faire kodachrome.



Balance 23 septembre au 22 octobre

Plutôt cosmo pour vous cette année 86. Décidément vos sœurs les stars (qui sont là-haut) vous gâtent. Le bicross est pour vous une haubaine car l'exercice vous manque. Face aux sponsors votre tact et votre diplomatie vous imposeront. Pas étonnant si vous vous retrouvez Factory. Mais toujours entre le hip et le hop, vous ne savez que choisir : la course ou le free, les jantes à rayons ou à bâtons...



Scorpion 23 octobre au 22 novembre

Vous étiez plutôt branché compétition et vous voilà subitement un fan de free (ou le contraire). Le boss de votre club voit plutôt ça d'un sale œil. Ainsi que rad-dad que vous dépouillez, car votre dernière folie demande bien sûr quelques changements d'accessoires onéreux. Alors attention parce que les fesses entre deux selles, vous risquez de vous retrouver sur un moulin à café.

Toxique mais tenace.



Sagittaire du 23 novembre au 20 décembre

Ça va bouger ! C'est l'année où vous devez vous défouler pour affoler les manivelles. Vous avez passé tout l'hiver à vous entraîner parce que ça vous éclatait. Mais voilà maintenant vous faites fort, un max d'attaque. Les dirigeants de club et vos parents croient en vous, et vous poussent au start. Fini la routine du mercredi après-midi, il faut assurer le week-end. Vous avez l'appréhension d'avoir un destin ex to the max, alors ne perdez pas votre sang-froid n'hésitez pas à salir votre beau couvre-kid.



Capricorne du 21 décembre au 19 janvier

Vous avez passé 85 comme un Gremlin dans sa boîte et voilà que le couvercle s'ouvre. Vous êtes déchaîné, enfin lucide vous vous rendez compte que vous avez passé une année à décréver. Tant mieux ! Vous sortez de l'hôpital zone pour débarquer au Pays d'Oz. Profitez-en pour changer votre carte de visite et votre tenue de combat. Bien sûr, vous avez encore du pain sur le bank. Vous n'êtes pas du genre à faire monter la mayonnaise pour rien.



Verseau du 20 janvier au 19 février

Une année avec un grand « V » comme Verseau, Victoire et Veinard. L'approche de cette saison vous excite complètement. Vous avez la pêche un max. Vous filez sur votre BX comme un furieux, vous êtes partout à la fois. Vous faites toutes les promos, plus les demos de freestyle de votre région. Vos copains les plus cablés n'en reviennent pas, vous voilà avec la tonsure la plus new de l'ouest et des vans à faire palir un californien. Tout ça avec une aisance très Miranda. Alors profitez car le bonheur c'est comme un BX, quand c'est parti, ça continue !



Poissons du 20 février au 20 mars

Une année 85 entre deux bosses, côté sentimental. C'est sur la ligne d'arrivée que vous allez avoir un coup de fourche pour la frangine de vos cinémas. Attention, il y a du monde au butoir. Alors n'hésitez pas à vous faire un petit look histoire d'être le plus cosmo. Pas la peine de faire des bunny hop pour séduire, votre sourire à scier du chromoly suffira largement. Et cette fois, ne vous angoissez pas.

Ne vous préoccupez pas de savoir qui paiera le Yop, allez-y offrez lui une paire de Mushroom.

SUPERFREESTYLE 86

MBK
RESEAU

BICROSS
MAGAZINE



CIRCUIT CAROLE (Tremblay-les-Gonnesses 93)
22 - 23 MARS 86

DANS LE CADRE DU SUPERMOTARD ET DU SUPERTRIKER

OUVERT A TOUS POSSESEURS DE BICROSS (quelle que soit la marque)

ENGAGEZ-VOUS ET SOYEZ PEUT-ÊTRE LE « SUPER FREESTYLER 86 »
CLASSEMENT AMATEUR ET PROFESSIONNEL

ORGANISATION :

ALAIN BROCHERY - PHILIPPE VASSARD
Demande d'engagement : Tél. : 16.1 - 42.46.86.52.
AGENCE BOURBON - BRIANT
15, RUE DE TREVISE
75009 PARIS.

RFM 96.9

Match au **VUILLEMOT**



Le bicross français met les pendules à l'heure Vuillemot, au 2^e top, Non, les tocantes de BXM n'avaient pas pris de des deux champions français, on a juste pris le illustré pour que la vie de top rider Si la France n'est pas la Californie, nos deux su le bicross, c'est Installez-vous confortablement, un dans les oreilles et envoyez à la campa Voici les spécialistes.

Par D. Coste, P. Par
Photos Massias,



Événement

Sommet OT/REDOIS

re. Au 1^{er} top il est exactement Claude Xavier Redois pile. retard pour vous introduire dans l'intimité temps de vous concocter le Redois/Vuillemot n'ait plus de secret pour vous. per kids savent se comporter en vrais pro et toute leur vie. soda à portée de main, du coton gne tous ceux qui font du bruit autour de vous. Vuillemot et Xavier Redois.

et et J.Ph. Béquet
Paret, Béquet.



VUILLEMOT/REDOIS

Face à face

Depuis quelques mois, dans le courrier, le même leitmotiv revenait : moins d'Américains, plus de Français.

De notre côté, sans vendre la mèche, nous travaillons sur un dossier canon des deux top riders français. Comme ça ne se fait pas en trois coups de cuillère à pot et en claquant des doigts, il nous a fallu un peu de temps pour, d'une part réunir les deux pilotes et d'autre part les surprendre chez eux.

C'est l'histoire de ce dossier que je viens ici vous raconter. Je vous passe les coups de fil, les contacts, les essais non transformés.

Mardi 17 décembre du Corail en provenance de Nantes débarque le jaune homme X-Or, le GT dans une main et quelques chaussettes de rechange dans l'autre. Le temps de dire bonjour et de visiter les vastes locaux de BXM et nous filons sur Beaune à 6 dans la 505 break (genre de tortue selon Mass') constamment suivis par une remorque pleine de Sam. A Beaune Christine et René Nicolas ne nous attendent que depuis 3 heures. Autant dire qu'on est dans les temps.

Miam et dodo de bonne heure. Demain y'a du taf.

Mercredi 18 à 11 h 30, premier éclat de rire de

ce reportage. Déguisés en potaches, nous partons surprendre Vuillemot, en classe. « Le plus drôle serait qu'il soit en cours de dactylo » déclare Redois. Je vous le donne Emile, après avoir négocié avec son prof, nous le surprenons en cours de... dactylo. Soucieux de la qualité des photos, Claude nous apparaît en technicolor façon touriste belge après 3 jours de soleil. Il est le seul garçon parmi 36 filles... La surprise passée, il nous confirme le rendez-vous de cet après-midi sur la piste de Santenay.

14 h, alors que la température avoisine le zéro, nos deux toxiques affolent les manivelles. Mass' et Paret font péter les clicks, Coste supervise et moi je tricote avec l'essai des 9 scoots à moins de 1 000 F.

Quand les appareils et les bonshommes sont définitivement gelés sur place, on opère un repli stratégique vers l'hôtel où pour nous réchauffer nous entamons le délire photographique dont vous avez un aperçu dans Rocky V 1/2 (p. 49). C'est un peu la panique dans l'hôtel où nous monopolisons les couloirs, le palier, le hall et le restau. Les patrons se prêtent de bonne grâce à nos facéties. Merci à eux.

Trop drôle quand ils ont échangé leurs tenues, quand en simulant le combat de





boxe, X-Or prend un gros pain en pleine figure, quand nous leur versons des litres d'eau sur la tête, et j'en passe.

Parce que tout ça ça fatigue, il fallait décompresser. Nous les avons seulement enfermés dans une chambre avec pour mission de dire toute la vérité, rien que la vérité, juré, craché par terre. A deux contre trois, ils ne pouvaient que se plier à votre soif d'infos. Ça a quand même duré quelques heures. Discussion à bâtons rompus. Sympa. De la soirée qui a suivi je dirais seulement qu'il vaut mieux avoir Redois en photo qu'en pension. Genre de morale.

Jeudi, retour à Paris. Les boules, il fait super beau, la veille il neigeait presque. Angoisse pour les photos. Fin du premier acte. Il ne restait qu'à surprendre nos deux champions, chez eux, dans leur élément, celui dans lequel ils se sentent apparemment le mieux.

Avec l'organisation qui caractérise l'équipe de BXM, Pierre ira chez Claude et moi chez Xavier. Journées très sympas où nous découvrions non plus des kids hyper toxiques mais des mecs cools. Ferme en Bourgogne pour CV, pavillon en bord d'étang pour XR. Une journée avec leur famille, leurs trophées, leurs habitudes, leurs manies, leur piste. Photos, bien sûr. Et rediscussions mais sur un autre ton. Plus familial, vie privée.

Fierté de Claude lorsqu'il dévoile sa collection de caleçons (qu'il fabrique lui-même), fierté de Xavier lorsqu'il me montre son super départ électronique.

Journée sympa, journée bien remplie. Nous avions en boîte la matière de cet important dossier sur les deux tops français.

Ne restait qu'à écrire, trier, développer, mettre en page, etc...

Mais c'est une autre histoire qu'on vous racontera peut-être un jour.

Et maintenant tout sur nos deux Top, Action !

BXM : Redois-Vuillemot, GT-MBK, les hostilités vont être sévères en 86. Comment voyez-vous cette saison ?

X.R. : Je pense que cette année, l'un comme l'autre, nous faisons un grand pas vers le professionnalisme. Le fait, nouveau pour moi, de se consacrer complètement au bicross et d'en vivre réellement, c'est à la fois une sécurité et un confort moral qui permet de s'entraîner mieux et davantage et de faire évoluer ce sport.

BXM : Estimes-tu être le 1^{er} pro français ?

X.R. : Oui, j'estime être le 1^{er} à avoir franchi cette barrière. J'ai arrêté mes études pour le bicross en mars 85. De ce côté-là, j'étais déjà une exception. Cette année, en plus de cette situation, mon nouveau sponsor, ou plutôt mon nouvel employeur me permet d'en vivre et me donne la possibilité de me consacrer entièrement à ce sport. Tout cela est très important pour moi. En 86, j'ai mon autonomie financière.

BXM : Ça veut dire beaucoup de dollars.
X.R. (écrouté de rire) : Non, je suis encore

VUILLEMOT/REDOIS

loin de ce que gagnent les Américains, on est au bas de l'échelle, mais il vaut mieux démarer doucement.

BXM : Claude, qu'en penses-tu ?

C.V. : Pour moi, il n'est pas encore professionnel.

BXM : Pourquoi ?

C.V. : On va en revenir encore à ces problèmes de pognon, mais pour moi, être professionnel c'est d'abord courir avec des professionnels.

X.R. : Pour moi, si être professionnel c'est pouvoir vivre de son sport, je suis professionnel, mais je cours en catégorie superclasse. Alors disons que je me considère comme le plus pro des superclasses.

BXM : Quel type de contrat as-tu ?

X.R. : Je suis considéré comme un salarié, j'ai un rôle d'attaché commercial, et en plus un contrat de pilote avec du matériel. S'ajoute à cela une prime pour les 3 premières places en 20'' et des primes en cas de titre dans les deux catégories : championnat de France et championnat d'Europe.

BXM : Qu'est ce qui est essentiel pour toi ?

X.R. : Que l'on m'offre les moyens de m'entraîner exactement comme un pro, et non comme Claude de s'entraîner à la sortie des cours, quand c'est possible.

BXM : Claude, et toi, comment vois-tu 86 ?

C.V. : Mon contrat n'est pas définitivement signé. Il ne devrait pas y avoir de problème. René Nicolas sera avec moi pour les discussions. Je ne veux pas me faire exploiter. 86 ne va pas changer grand'chose. Je ferai les mêmes courses avec le même matériel, la même marque. J'aurai les mêmes adversaires.

BXM : Penses-tu que le changement de marque de Xavier puisse être une remotivation pour lui, un avantage ?

C.V. : Xavier sera toujours pour moi le même adversaire, peu importe la marque qu'il représente.

BXM : La mécanique remontée à fond, il peut être plus dangereux pour toi.

C.V. : Ça ne peut que me motiver davantage.

BXM : Quels sont les points de Xavier pour Claude Vuillemot ?

C.V. : Je ne sais pas, tout cela évolue. Si je le sens plus fort dans un domaine, je vais travailler ce domaine-là. Le seul avantage qu'il ait sur moi c'est d'avoir la possibilité de se concentrer totalement sur le bicross. Maintenant si je continue mes études, c'est un choix réfléchi et non une contrainte. Je ne veux pas mettre tous mes œufs dans le même panier. Se consacrer entièrement au bicross au moment où les problèmes AFB/FFC battent leur plein ne me semble pas raisonnable. On ne sait pas ce qu'il se passera demain.

BXM : Dans quelle optique t'orientes-tu ?

C.V. : Si j'ai le bac, je voudrais passer le concours à l'UREPS pour être prof de gym et essayer de continuer dans une voie sportive. On ne sait jamais, rien ne dit que je vais gagner des courses jusqu'à 30 ans comme Stu Thomsen. On peut avoir des problèmes musculaires ou physiques.

BXM : Vous êtes du même cru ?

C.V. et X.R. : Oui, nous avons 19 ans tous les 2. 5 novembre 66 pour Claude et 19 mai 66 pour Xavier.

BXM : Quels sont les avantages que Vuillemot pense avoir sur Redois ?

C.V. : Je ne sais pas si j'ai réellement des avantages. Avec le même entraînement on est pareil.

X.R. : Ah non ? Je ne suis pas d'accord. Sur une grille de départ on est huit à être alignés, j'essaie de me donner confiance par rapport aux autres. Avec Claude je pense que nous sommes très différents.

BXM : A quel niveau ?

X.R. : Au niveau pilotage, style et même mentalité en course.

BXM : Bon alors, avant la course.

X.R. : J'ai l'impression que je suis plus décontracté que Claude avant les compétitions.

C.V. : Ça c'est une apparence physique qui cache peut-être quelque chose.

BXM : Et pendant la course

X.R. : Claude est beaucoup plus agressif que moi. Il arrive à se libérer totalement pendant l'épreuve, pendant les 30 sec., sans aucun cadeau vis à vis de ses copains, il a la faculté d'oublier que ses voisins sont ses copains. Dès que la grille s'abaisse il ne connaît plus personne. Il s'en fuit de couper les couloirs même si c'est un pilote de son team qui est à côté de lui.

Pour moi, réussir à oublier son environnement à ce point-là c'est une qualité.

C.V. : Techniquement je m'estime peut-être un peu plus fort, mais ça ne se voit pas à l'œil nu. Je me sens plus sûr que lui.

BXM : Lequel chute le plus ?

X.R. : Je suis tombé un peu en début de saison (Digne, Vern, l'Angleterre, la Ferté).

C.V. : Je ne suis pratiquement pas tombé. Si à Issoire.

Bon, pour revenir à ce que disait Xavier, il insinue que je suis plus tendu que lui avant la course, c'est faux. L'apparence ne veut rien dire. L'important c'est d'être concentré et de ne penser qu'à un chose, la victoire. Le reste c'est du grugru.

X.R. : Tu donnes l'apparence d'être le plus tendu, tu te retires davantage des courses, tu as un visage tendu, entre chaque course de championnat on ne te vois plus, tu reste dans ton coin. En fin de saison on te sentait à la recherche de la concentration. En fait tu as eu de la chance que je me sois loupé en début de saison.

C.V. : Oui mais j'ai assuré mon titre.

X.R. : On peut dire ça comme ça, ou alors tu n'as jamais pu me taxer en 20''.





C.V. : Je regrette à Sète s'il avait fallu que je gagne j'aurais gagné.

X.R. : Ça c'est facile à dire.

C.V. : Quand tu veux, tu peux.

BXM : Quel est le plus mauvais perdant des deux ?

X.R. : (Rires) - Je crois que c'est Claude. Je pense que tu peux le dire.

C.V. : C'est vrai.

X.R. : Claude, comme tous les scorpions, accepte moins la défaite que moi. Maintenant on ne peut pas dire que j'aime ça.

BXM : A quoi pensez-vous 5 secondes avant le saut ?

X.R. : Arriver en tête au bout de la 1^{re} ligne droite et oublier tout ce qu'il y a autour. Je ne me dis pas : faut que tu gagnes. J'essaie au contraire de baisser la pression.

C.V. : Moi, même dans les 5 mn qui précèdent le départ, je ne pense à rien, ou j'essaie de penser à autre chose que la course dans laquelle je suis. C'est pour moi le seul moyen de me contracter.

Si je suis trop contracté, je suis sûr de rater mon départ.

X.R. : Moi aussi.

BXM : Remémorez-vous le tracé ?

X.R. : Ça m'arrive de revoir les obstacles, les virages.

Au départ, je ne visionne que la ligne droite, autrement je fais le vide et je pars à l'instant. L'important c'est de repérer la synchronisation des feux.

C.V. : Moi pour les courses les plus importantes, j'imagine le terrain déjà une semaine à l'avance. Même si c'est un terrain que je ne connais pas. Je me fais un tracé imaginaire.

BXM : Vous vous loupez au départ. Que se passe-t-il ?

X.R. : Ça fout tout en l'air, dans ce cas je jure et je fonce pour limiter la casse et remonter au maximum.

C.V. : Dans ce cas ma motivation décuple.

Rien n'est perdu.

BXM : Avez-vous un rythme ou un régime spécial avant la course ?

X.R. : Non, je sais que le matin d'une épreuve importante j'ai du mal à avaler quelque chose, rien ne passe. Je suis tendu. La veille aux essais, j'essaie de me limiter, ne pas rouler trop pour m'économiser.

C.V. : Ça dépend du contexte. Si j'ai bien préparé la course, je peux sortir la veille au soir. Avant Bercy je me suis couché à 2 h du matin, il y avait au moins une centaine d'Italiennes à l'hôtel. Parfois à 20 h je suis au lit. Sinon le matin de l'épreuve, je fais un vrai repas complet.

Par contre, après je ne mange plus de la journée. Je bois seulement.

BXM : Etes-vous superstitieux ?

X.R. : Moi oui. J'ai le maillot et le pantalon qui gagnent. Tu vois par exemple JMP m'avait donné un casque Araï. Je l'avais lorsque je suis tombé en Angleterre, je n'ai jamais pu le remettre après.

J'avais fait une assimilation. La qualité du

VUILLEMOT/REDOIS

produit n'était pas en cause, mais c'est comme ça.

Autre superstition lorsque je mets une tenue le matin je n'en change pas. Même quand il fait chaud, il est rare que je me découvre ou que je me mette en short entre deux manches.

C.V. : Je suis superstitieux quand ça m'arrange, ça n'a pas une grosse importance pour moi.

Par contre, je suis croyant et je suis persuadé que Dieu m'aide. Ce n'est pas pour copier sur les Ricains. C'est personnel.

X.R. : Je suis aussi croyant et il m'arrive de prier, pas pour une course mais dans la vie de tous les jours.

Je ne suis pas pratiquant mais croyant.

BXM : Nous sommes en janvier, fin 86 qui sera le plus fort ?

C.V. : Ce sera moi (rires).

X.R. : Je ne suis pas comme ça, mon but c'est d'être n° 1.

C.V. : Mais, être n° 1 est-ce être le plus fort ? Je suis le n° 1 est-ce qu'on ne considère pas Xavier comme le plus fort ?

Je peux être le plus fort sur le Supertour et Xavier sur Bercy ou en championnat de France.

X.R. : Je suis tout à fait d'accord. Ce que je veux avant tout c'est gagner des courses. C'est vraiment un plaisir pour moi, peut-être plus qu'un titre. Mon but c'est d'améliorer mon niveau, par rapport à moi plus que par rapport aux autres pilotes.

Etre n° 1 n'est pas ce que je recherche en premier.

C.V. : Je suis un gagneur donc je me bats mais être champion de France j'estime que ça a plus d'importance pour les sponsors que pour moi-même. Dans l'état actuel des choses, j'estime qu'entre nous il n'y a pas de plus fort. Un jour c'est l'un qui gagne, le lendemain c'est l'autre, alors ?

BXM : Si vous n'aviez pas fait de bicross qu'auriez-vous aimé pratiquer comme sport ?

C.V. : Un sport individuel. Je suis ambitieux et je n'aime pas me plier à une discipline de groupe.

Donc j'aurais aimé un sport dur où la victoire représente quelque chose. J'aurais aimé faire de la moto ou de la planche à voile, mais j'estime qu'il n'y a pas assez la notion d'effort physique.

X.R. : J'ai fait 6 ans de rugby, on m'a toujours reproché d'être individualiste. Quand j'avais le ballon je ne le lâchais plus. J'avais de la peine à le donner aux autres pour qu'ils aillent marquer l'essai.

« Bref c'est moi qui faut qui gagne ! »

Non, le bicross est vraiment un sport complet tant au niveau pilotage, qu'effort physique, c'est le sport à l'état pur.

Bravo les caïds pour votre enthousiasme et merci de votre franchise. Bonne année 86 de la part de la rédaction de BXM et de tous les lecteurs.

L'euro Sam

Ce qu'ils pensent du sam de l'autre

BXM : Claude, ce GT, alors ?

C.V. : Pas mal, mais ça ne vaut pas un MBK. Le GT est un peu différent au niveau du boîtier de pédalier, le triangle AR est un peu plus long sur le GT que sur le MBK et il répond différemment au démarrage. Le MBK aurait tendance à un peu plus cabrer parce qu'il est plus court de l'arrière. Tandis que le GT répond bien, répond vite. Sinon, au point de vue développement sur le MBK, j'ai un 42 alors que sur le GT il y a un 43 et pour moi c'est presque équivalent.

C'est-à-dire que si on mettait le même plateau et le même pignon sur les deux Sams...

TGV : Oui, ce que veut dire Claude c'est que dans cette configuration, on utilise la même puissance. Donc à puissance égale je peux me permettre de rajouter une dent sur le GT qui est plus ramassé tout en étant plus long au niveau

du triangle arrière. Je pense qu'avec un triangle arrière plus long, on obtient une meilleure accélération. Toute la difficulté réside dans le choix du compromis. Nous sommes assez grands et il nous faut un espace minimum au niveau des jambes.

Et puis on doit aussi penser à conserver de la maniabilité. Donc ne pas avoir un sam trop long. Je pense qu'au niveau du MBK, il est bien, assez long de l'avant. Je trouve que le triangle arrière est un peu court ce qui donne une accélération un petit peu plus molle et une tendance au

Le MBK de Vuillemot

Cadre, fourche, tube de selle et guidon : ... MBK
Roues : Weinmann concaves
Pneus : Wolber
Freins : Dia-Compé MX 1000
Patins : Skyway
Poignées : Mushroom
Plaque : Hurricane
Potence : Tuff Neck
Pédalier : Redline 401
Pédales : Suntour
Selle : Kashimax
Collier : Taiwan (?)
Levier : Dia-Compé Tech 3
Jeu de direction : Tange et un autocollant Bicross Magazine.



Le GT de Redois

Cadre, fourche : GT4 jaune (même cadre que Mach One ou Pro Series aux US)	
Jeu de direction :	Epoch GT
Potence :	GT
Guidon :	GT 8" cromo
Poignées :	Unitron A'ME
Freins :	Tech 4 et MX 901
Gaine :	Dia Compé
Selle :	nouvelle Kashimax bleue
Tige selle :	GT droite
Collier :	Tange ce jour-là mais sinon GT
Pédalier :	Sugino 400 FT
Pédales :	Suntour XC 2
Moyeux :	GT
Jantes :	Araya 1,75 x 20
Pneus :	Compé III 1,75 x 20
Plaque :	Hurricane



cabrage. Maintenant au niveau du guidon je trouve que c'est bien, il y a une bonne hauteur, et au niveau de la rigidité ça c'est bien amélioré. Par contre, je ne pense pas que le MBK soit arrivé au niveau du GT au point de vue rigidité.

C.V. : Au niveau poids on est à égalité. Quant à moi, sur le GT, je trouve que je manque un peu de place à l'avant.

TGV : L'angle de chasse sur le GT est plus important. Le MBK est plus droit plus maniable. Le GT embarque un peu, mais tient bien en virage.

C.V. : Au niveau des composants, c'est à chacun de voir selon ses goûts, sa taille et sa morphologie.

BXM : Bon, pour conclure.

C.V. : Eh bien je pense qu'il faut dire que MBK c'est mieux que GT.

TGV : Oui, alors bien insister sur la supériorité de GT par rapport à MBK.

Ecroulés nos deux superclasses.

ROCKY 5½

~~Histoire loup.~~



Claude n'avait d'yeux que pour la petite Madonna, première de sa classe.
Mais celle-ci le snobe...

M. D'abord je préfère Redois : l'est plus sexy, l'est le plus fort. Et puis j'adore le jaune.
C. Tu parles que j'aligne cet œuf !



Le match eu lieu devant les reporters de BXM.

C. Tiens, prends ça bozo.
X. OUILLE !!!



Dans leur chambre d'hôpital...

X. Tiens, Paris Match !!!
C. Et si je me déguisait en Redois ?



C'est alors que Claude profite lâchement du gong pour finir le pauvre Xavier.

C. Elle est à moi Madonna !
X. Ah le traître !



Claude réussit à convaincre Xavier d'échanger leurs contrats.

X. C'est bien parce que c'est toi.
C. Si avec ça, ça ne marche pas...



Claude provoque donc en duel le grand Xavier.

C. Alors vieux crabe, encore un caprice ?
X. Elle bouge vraiment bien cette Madonna.



Coste donne les premiers secours pendant que Bequet et Paret courent chercher le SAMU.

Laisse tomber ! Elle est nulle cette Madonna.
T'as raison dady.



Quelques mois plus tard...

Oh ! Oui j'ai assuré comme une bête en Redois.

Il serait presque aussi beau que moi.

VUILLEMOT/REDOIS

Radioscopie Redois

Dans l'intimité de sa maison en bordure du lac, Xavier Redois, la terreur des bowlings, se penche sur sa saison 85, tire des plans pour 86 et nous dévoile quelques aspects de sa vie privée. Cool et loin du stress de la course.

BXM : On vient juste de passer en 86. Peux-tu nous faire un bilan de ta saison 85.

X.R. : Je suis satisfait de 85, je m'étais fixé des objectifs qui ont été plus ou moins atteints. Dans l'ensemble, je suis content. Bon, il y a des épreuves comme le Supertour et Orléans qui n'étaient pas prévus, que j'ai gagné et qui m'ont fait aussi plaisir. Par contre, il y a le titre de champion de France en 20'' que je n'ai pas eu. Mais je pense avoir des circonstances atténuantes car je m'étais cassé l'omoplate en mai et ça m'a fait un trou de 2 mois dans ma saison. J'ai loupé plusieurs manches du championnat de France et une du championnat d'Europe. Bon, j'ai participé mais je les considère comme nulles car je n'étais pas en pleine possession de mes moyens. En résumé, je suis assez satisfait de ma saison.

BXM : Quels en ont été les points forts et les points faibles ?

X.R. : Les points forts ? Les victoires en fin de saison. De septembre à Bercy, j'ai tout gagné en 20''. En cruiser, j'ai plus ou moins fait l'impassé. J'avais le titre assuré et je voulais prouver que j'étais aussi bon en 20''. J'ai fait aussi un bon début de saison notamment la course à Amhem, avec les pros ricains, qui m'a bien motivé.

Mon championnat d'Europe a été assez irrégulier. J'ai fait de bonnes perfs commes à Mours et en Belgique, par contre à Slagharen et en Angleterre ça a été catastrophique et en Espagne, mitigé, 4^e, 5^e, c'était pas terrible. En 86, j'espère faire une saison de championnat d'Europe plus régulière.

Au niveau du championnat du Monde, je ne misais pas du tout là dessus. J'ai déjà parlé de ce truc là, on ne peut pas miser un titre sur une seule course. Ça dure 30'. En 30' tu gagnes ou tu perds un titre de champion du Monde. J'ai quand même fait une préparation pour ce championnat du Monde, je voulais au moins rééditer ce que j'avais fait en 84. Ça a marché, mais ça a été difficile.

BXM : C'est important un titre de champion du Monde ?

X.R. : Oui, très, même si il est un peu dévalué par le manque de participation des Américains. On se retrouve entre Européens. Mais

c'est quand même important pour la popularité, pour les gens et surtout ceux qui ne sont pas du milieu du bicross. Je sais que moi quand je vais faire des stages dans les clubs, on me présente comme le vice-champion du Monde ; Moi, ça m'apporte beaucoup au niveau popularité. Et pour les sponsors, ce n'est pas négligeable non plus.

BXM : Comment as tu abordé la saison 85 ?

X.R. : Au début de l'hiver 84, juste après la fin de saison, j'ai voulu m'entraîner vraiment sérieusement pour augmenter sensiblement mes possibilités et capacités physiques de 84. Je me suis entraîné vraiment très dur parce que je voulais arriver à quelque chose de très bien en 85. Je me souviens que j'avais misé surtout sur le championnat d'Europe en visant au maximum une 5^e place. Avec la 3^e, je suis plutôt heureux, car il ne faut pas oublier qu'au niveau européen, il y a du monde et du beau. J'avais misé aussi sur les 2 titres français 20 et 24'', bon... passons.

Au niveau moral, j'ai abordé 85 avec un moral de gagneur, je voulais m'affirmer, je crois que j'ai réussi.

BXM : Quels étaient les pilotes que tu craignais le plus ?

X.R. : Au niveau français, c'est clair, il y avait Gianni qui avait les 2 titres de champion de France cruiser et 20'' et qui avait été très impressionnant en 84 avec un max de courses gagnées et puis Claude. Je savais que Claude serait très motivé car il sortait d'une saison 84 très mauvaise. Connaissant Claude, je savais qu'il allait vraiment s'accrocher lui aussi. Et puis tous les autres superclasses que je ne connaissais pas vraiment, Vico, Gallardo, Koehler et toute la génération des 15/16 ans 84 qui poussaient très fort.

BXM : A la vue de tes résultats, as-tu des regrets ?

X.R. : Oui, peut-être pour le titre français en 20''. Mais ce n'est pas exactement un regret parce que je me suis vraiment fait plaisir au cours de cette saison. C'est sûr que j'aurais aimé être récompensé par le titre mais les résultats internationaux, le Supertour ou Bercy compensent facilement et me remontent le moral.

BXM : Tes-tu déjà fixé des buts pour 86 ?



Un start électronique deux places très sophistiquée.



La pause courrier, un moment de détente.



X.R. : Bien sûr, je vise les titres Européens et Français, mais je vais construire ma saison course par course à savoir que je vais mettre toute mon énergie sur une course, je vais chercher à gagner cette course sans me fixer sur le titre. Après cette course je me concentrerai sur la suivante. Je ne penserai qu'à la course du jour sans me casser la tête à penser seulement à un titre. C'est de cette manière que je gagnerai le plus de courses et par addition, le titre.

BXM : Tu l'abordes comment alors cette saison 86 ?

X.R. : Toujours en essayant de mordre dedans et de faire le mieux possible. Mais le niveau commence à se stabiliser un peu. Depuis mes débuts, j'ai toujours progressé dans la hiérarchie des pilotes mais je pense que 86 sera sur le même plan que 85, les titres en plus peut-être. Le plus dur à partir de maintenant sera de rester au top niveau, c'est une chose, et de conserver ce goût de se battre et de gagner. Mais pour longtemps encore mes motivations sont très grandes. Pas de problèmes à ce niveau-là.

BXM : Que penses-tu du calendrier 86 ?

X.R. : Il y a sûrement un problème avec le calendrier mais je ne peux pas décentrement le critiquer parce que je fais partie de la commission sportive de l'AFB et j'aurais pu être

un peu plus présent aux réunions, bien qu'elles aient lieu souvent les jours de courses ou bien elles sont assez loin. Je promets que l'an prochain je ferai un effort.

Enfin, bon, pour ce qui est du calendrier, je pense qu'il aurait pu être un peu plus ramassé. Quand on voit qu'il débute en février pour finir en novembre, c'est pas évident au niveau de la préparation. Se préparer pour une période de 2/3 mois c'est facile, pour une période de 8/10 mois c'est complètement différent. Il y aura sûrement des hauts et des bas dans cette saison pour tous les pilotes et il va falloir une super condition physique pour tenir le coup.

BXM : Le petit Redois pratique et illustré. Peux-tu nous retracer une journée type de X-Or TGV Guy Redois.

X.R. : Le levée du bonhomme se fait à 8 h, je ne mets jamais mon réveil à sonner mais 8 h c'est mon heure. Je ne m'astreins pas à une vie réglée heure par heure. Je vis assez cool, mais le lever c'est une habitude « biologique » et puis de toute façon, je n'aime pas me lever tard.

Bon, vers 8 h 30, je mange copieusement, assez énergétique, pour entamer l'entraînement de la journée vers 9 h avec 1 heure de travail d'endurance. Alors c'est soit 10 km de footing ou 25 à 30 km de cyclisme.

10 h / 10 h 30, je récupère, je me douche. Je vois le courrier, je fais quelques papiers et je fais 1/2 heure d'assouplissements et d'étirements dans ce qu'il me reste de la matinée. Je prends aussi des cours d'anglais par correspondance. Ça commence à m'être utile dans mes déplacements et cette année j'aurai plus de contacts avec les USA.

Après le déjeuner, je reprends l'entraînement vers 15 h 30. C'est-à-dire que de 14 h à 15 h 30 je digère tranquillement, souvent devant la télé, ou bien je fais un peu de bricolage quand il y a lieu. De 15 h 30 à 17 h, je roule sur la piste de Machecoul. De 18 h / 18 h 30 à 20 h je fais de la musculation et après cool. Je ne me couche pas forcément de bonne heure, 22 h, 23 h, je regarde la télé, je bouquine. Dodo et la journée est bouclée. Ça recommence le lendemain.

BXM : Comment organises-tu ton entraînement sur la piste. Est-ce que par exemple tu décides que tel jour tu travailleras telle phase de course ?

X.R. : Oui, j'ai vu avec Michel Lalande les bases d'un bon entraînement et il m'a donné beaucoup de conseils. Mon entraînement se déroule en trois phases sur l'année, l'entraînement hivernal avec beaucoup de travail foncier, l'entraînement de pré-compétition et celui pendant la période de compétition.

Des vans aux charentaises, du reposoir au fauteuil. Le repos du guerrier.



VUILLEMOT/REDOIS

Là je suis dans la phase hivernale et je fais beaucoup d'endurance. Sur la piste, j'étudie beaucoup mes gestes, je les enregistre, je les corrige, pour ne pas avoir à faire ce boulot pendant les compétitions. Quand je cours en compétition, je suis ainsi sûr de mes gestes. Je fais aussi beaucoup de départs sur mon départ électronique et du renforcement musculaire.

BXM : Ton départ électronique, ce sont les Américains qui te l'ont inspiré.

X.R. : Ah oui, bien sûr, ils en ont tous. J'avais vu ça depuis longtemps et ça me faisait très envie. Déjà l'an dernier je m'étais fabriqué une grille manuelle et je voulais absolument adapter le système électronique. C'est un outil indispensable pour un pilote de mon niveau. Je peux travailler le départ sans mobiliser quelqu'un pour actionner la grille.

BXM : Tu fais beaucoup de départs par jour ?

X.R. : Je n'en fais pas tous les jours. Disons trois fois par semaine et environ 50 à chaque fois.

BXM : Est-ce que tu t'imposes un régime alimentaire ?

X.R. : Non, pas spécialement. Non, j'essaie quand même de voir ce que je mange mais on ne peut pas dire que j'ai un régime. Pendant les compétitions je mange léger, mais en hiver, je mange comme tout le monde. (NDLR : c'est quand même lui qui finit tous les plats à table).

BXM : Comment expliques-tu le fait que tu sois le pilote le plus populaire bien que tu ne sois pas champion de France ?

X.R. : Oui, c'est vrai ça. Je l'explique par le fait que j'ai 3 titres de vice-champion du monde et ça, ça marque plus les gens. Et puis, il faut dire aussi que sur les terrains, les pistes, j'aime beaucoup les gens, les jeunes surtout, j'ai été comme eux. Depuis longtemps, j'admirer des gens dans la moto et je sais ce que c'est que de regarder du bas les champions. C'est pour ça que j'y fais attention et que j'agis en conséquence. Je pense que c'est aussi pour ça que les gens m'apprécient.

BXM : C'est facile à assumer cette popularité ?

X.R. : A partir du moment où c'est naturel, qu'on le veut bien, ça va. C'est sûr que parfois je préfèrerais m'isoler, être seul, avant une course, mais on n'est pas au niveau du foot ou du tennis où ils ne peuvent faire un geste sans qu'il soit épier et commenté.

BXM : Les gens te reconnaissent dans la rue ?

X.R. : Oui, ça arrive. Pas trop souvent parce que le bicross n'est pas encore extrêmement développé. Mais chez les jeunes, ça donne bien. Quand je me balade à Nantes, ou dans le train on m'aborde parfois.

BXM : Tu vis chez tes parents. C'est important pour toi la famille.

X.R. : Oui, très. C'est le meilleur soutien moral qui puisse exister, c'est très important pour un pilote.

BXM : Quel a été son rôle et sa place dans ta réussite.

X.R. : Je sais qu'à mes débuts, ils ne m'ont jamais mis de batons dans les roues. Ils y ont cru comme moi j'y ai cru et sans me pousser ils m'ont toujours suivi et encouragé ; si j'en suis là aujourd'hui, c'est en grande partie grâce à eux. Ils ne m'ont jamais poussé bien que parfois j'en aurais eu besoin parce qu'il est dur de se motiver continuellement. J'y suis arrivé donc sans que mes parents me poussent et ça c'est bien, ça veut dire que je m'accroche, quand même pas mal.

A quoi occupes-tu tes loisirs ?

X.R. : Mes loisirs tournent beaucoup autour du sport. Je suis vraiment passionné de tout ce qui a trait au sport surtout les sports individuels. Je fais du tennis, du motocross, de la planche à voile. Je suis régulièrement ce qui se passe dans le monde du sport, l'athlétisme notamment.

BXM : Tu es représentant des pilotes au sein de l'AFB. Ça te branche ce genre d'action, défendre les intérêts des autres.

X.R. : Oui, c'est important d'avoir la parole dans une assemblée surtout quand il s'agit de défendre ce que l'on aime. Encore une fois en 85 je n'ai pas trop tenu mon rôle mais j'ai réalisé que c'est suffisamment important pour que je m'y consacre plus en 86. Rien qu'au niveau du calendrier ça doit pouvoir se discuter. Je pense qu'un pilote aurait pu dire son mot à ce niveau-là.

BXM : En dehors des courses, est-ce que vous vous voyez entre pilotes ?

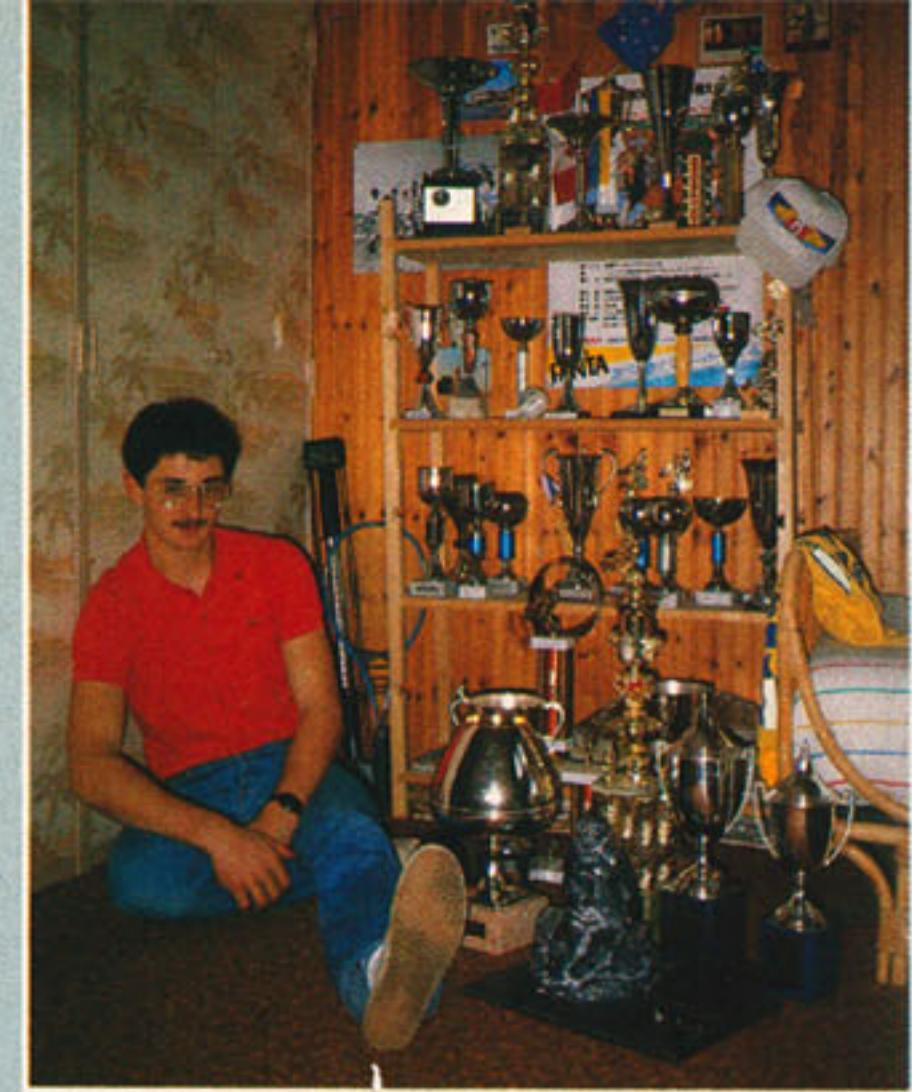
X.R. : Oui, ça arrive. J'invite de temps en temps des pilotes chez moi et je vais régulièrement chez des pilotes. Récemment, Chevretton était là, j'aimerai bien que Gianni vienne un des ces jours parce que je m'entends super bien avec lui. Ce qui lui est arrivé est quand même con et j'aimerais bien l'aider à revenir au top niveau.

BXM : Qu'est-ce qu'il te manque pour être champion de France, d'Europe et du Monde.

X.R. : Il me manque encore un peu d'expérience et d'entraînement. J'y arrive petit à petit. Ce que je sais c'est que ce qui me manque est plus physique que moral. A Bercy par exemple les pilotes US, qui sont les meilleurs du monde, ont roulé avec nous et j'ai vu que je ne faisais aucun complexe vis à vis d'eux. Au niveau physique et expérience c'est sûr ils ont une longueur d'avance. Il me manque sûrement 2 ans de musculation et d'entraînement pour les taxer. Mais déjà en 86, je devrait me rapprocher d'eux.

BXM : Tu peux donc affirmer que tu n'es pas victime de la peur de gagner.

X.R. : Ah, je ne sais pas. Tu sais, quand en course tu te retrouves seul devant une meute d'Américains, tu te fais quand même des cheveux blancs. En posant cette question tu faisais sûrement allusion à Jacky Vimond qui, en moto cross, a fait toute la saison en tête et qui s'est écroulé à la vue du titre dans les der-



nières courses. A un moindre échelon, c'est quand même un peu pareil en bicross. La peur de gagner elle est présente dans tous les sports. L'avantage en bicross c'est que l'effort est tellement court qu'en course tu n'as pas trop le temps de te poser des questions.

BXM : Est-ce que pour toi le public est important en course ?

X.R. : Oui, c'est très important, bien qu'à part Bercy, on ait pas énormément de public. On sait que plein de gens sont avec nous et ça nous aide.

BXM : Et quand on pédale à fond sur une piste est-ce qu'on entend le public ?

X.R. : Ça dépend. On dit qu'en bicross on est toujours à fond du départ à l'arrivée, mais il y a des phases de relâchement pendant ces 30''. Les virages ou les sauts par exemple, là on entend mais quand on pédale, on est tellement concentré, l'effort est tellement intense que là on entend absolument rien.

BXM : Reçois-tu beaucoup de courrier ?

X.R. : Oui, régulièrement. Je reçois entre 5 et 10 lettres par semaine. Bien sûr ce n'est pas Boris Becker. Mais ce n'est déjà pas mal. Et je réponds quand on me le demande.

BXM : Est-ce que tu reçois des lettres de reproches ou d'ingrures ?

X.R. : Non, jamais. J'ai toujours reçu des compliments. C'est très agréable. Continuez ! (dit-il en se tournant vers la caméra).

BXM : Qu'est-ce que tu penses du freestyle, toi le coureur.

X.R. : Le freestyle c'est quelque chose que je vois complètement à part du bicross. C'est pas le même phénomène. Mais j'apprécie énormément ce que font les freestylers. Ça demande beaucoup de travail et ils repoussent très loin les limites d'utilisation du bicross. Le free, c'est un phénomène qui s'inspire d'un sport mais qui en est différent. On peut faire du free en skate, en planche à voile, en patin et pourquoi pas en football. Et puis le public en retient surtout le côté spectaculaire bien que ce soit hyperphysique.

BXM : Et Bicross Magazine dans tout ça.

X.R. : Je pense que c'est une revue qui monte. Comme le bicross d'ailleurs. Quand on voit les premiers numéros et ce qu'il est maintenant, c'est totalement différent. Le dernier numéro sur Bercy est vraiment super. Les photos sont bien meilleures, les articles sont mieux fait depuis quelques temps parce que les gens qui les font connaissent mieux les pilotes. Pour cette année, je mets la mention bien.

Radioscopie Vuillemot



Claude, lui, habite une région de rêve pour les gastronomes avertis. A deux pas de chez lui : Nuit St-Georges, Pommard, Volnay, Meursault, etc... Malgré ces noms magiques, Claude sait rester sobre mais frise l'overdose de paroles quand il s'agit de répondre à nos questions.

Expensif le Bourguignon.

BXM : Est-ce que tu te doutais que tu serais champion de France Superclasse ?

C.V. : Ce n'est pas prévisible, mais j'avais bien envie. Dès le départ, je savais qu'il y avait des mecs qui ne couraient pas pour le titre. Je pensais qu'il n'y avait que 4 ou 5 coureurs capables d'obtenir le titre et je me voyais parmi ceux-là. Dès l'ouverture de la saison à Digne, j'ai vu que c'était possible en m'entraînant. Alors, je me suis battu.

Parfois, j'ai gagné logiquement comme à la Ferté-Gaucher. Et puis comme à Talant, j'ai eu la chance de finir deuxième. C'est la course quoi !

BXM : Avec quel état d'esprit es-tu arrivé à Sète ?

C.V. : A Sète, je voulais en parler à personne, je suis assez susceptible, mais je pensais que j'allais être champion de France. Psychologiquement c'était mauvais pour Xavier. Notre écart de point était important. Je me voyais difficilement terminer 4^e. Je ne suis pas parti en me disant : « Il faut que je me classe 3^e », j'y suis allé en me répétant « Il faut gagner ». J'étais bien concentré et j'ai gagné la première finale facilement. Après, il m'a suffit d'assurer les deux autres finales. J'ai fait 2^e et 2^e en essayant de limiter les risques.

BXM : Ça doit faire un drôle d'effet de réaliser qu'on gagne quand on affole les manivelles.

C.V. : Oui, ça m'a fait drôle à la dernière finale, au deuxième virage, j'étais deuxième et je savais que j'allais remporter le titre. J'ai eu peur de déraper, ou de tomber bêtement, Xavier pouvait encore être champion s'il se passait quelque chose. J'ai eu la sensation de



... Avec le soleil pour témoin...

manquer de force sur la ligne d'arrivée. Je me suis resaisi, ça a été. C'était peut-être la peur de gagner.

BXM : Ça existe « la peur de gagner » ?

C.V. : Oui, c'est arrivé une fois à Edward Corquier au championnat du Monde, en cruiser, il était en tête. Il a vu la ligne d'arrivée, et réalisé qu'il était premier. Qu'il allait être champion du Monde. Là il n'a plus pédalé comme il aurait dû. Il s'est fait doublé.

Mais à un moment j'ai cru, en voyant que j'étais deuxième dans ce virage avec le titre au bout, que je n'y arriverais pas. J'ai cru que j'allais ne plus avoir assez de force, c'est une impression que j'ai ressentie dans les jambes, je me suis dit « il faut y aller ».

BXM : Nerveusement, c'est dur à supporter ?

C.V. : Oui, avant le départ et jusqu'à la ligne d'arrivée, il peut se passer n'importe quoi. C'est très dur à supporter. C'était sûrement pire pour Xavier puisque pour arracher le titre, il fallait que je sois 4^e et lui 1^{er}. Il a gagné et j'ai fais 2^e.

BXM : Quelles sont tes impressions maintenant avec le recul ?

C.V. : Au bout de 5 épreuves j'en avais gagné 4, j'étais donc bien parti. Mais c'est surtout après ces 5 épreuves, avant la course estivale, que j'ai entrevu le titre, j'étais heureux. Parvenir à tenir jusqu'au bout, ça m'a fait très plaisir. C'est mon 4^e titre et je suis

VUILLEMOT/REDOIS

Des caleçons qui portent la griffe Claude Vuillemot.
Le n° 1 les confectionne lui-même.
Un de ses hobbies.

comblé. Je ne peux rien avoir de mieux. Pour moi, c'était aussi important que le championnat d'Europe ou du Monde, parce qu'en France il y a eu des courses d'un niveau plus élevé qu'au championnat du Monde. Au Canada, c'était trop facile, on n'était que 16 pilotes Superclasses. D'ailleurs je crois que si c'est toujours pareil en 86 je ne ferai pas le championnat du Monde. Soit je peux courir en Pro et je le fais. En Superclasse sans les Américains, c'est pas marrant.

BXM : En fait, cette année, les courses Superclasse ont été d'un niveau inattendu.

C.V. : Avant Digne, je pensais qu'il y aurait des mecs qui ne toucheraient pas leur bille, mais en fait ils étaient là, dans la bagarre, et ils nous ont surpris, les gars comme Vico, Gallardo, Leleux...

Koehler marchait déjà bien l'an dernier mais Vico, je ne le connaissais pas, je n'avais jamais entendu parler de Jean Jacques Baud avant Digne. Pour la saison 86 je redoute les nouveaux coureurs et les anciens. Tous, sans exception.

BXM : Quelle a été la plus belle course Superclasse de la saison ?

C.V. : Où je me suis bien senti, où je me suis fais le plus plaisir, c'était peut-être Digne. C'était la première épreuve, j'y allais pour gagner. J'étais content après la course. Mais celle où je me suis le plus éclaté c'était la Ferté Gaucher parce que j'étais vraiment en forme et là je jouais le tout pour le tout. La piste était bien, les courses étaient bien réparties, j'étais en pleine forme. C'était bien, on avait le temps de récupérer entre les finales.

BXM : D'après toi quelle était la course la mieux organisée ?

C.V. : Elles étaient pratiquement toutes bien organisées. Il faudrait peut-être attirer plus de monde, plus de public et de coureurs pour les courses Superclasse. Je profite de l'occasion pour signaler que les Superclasses sont aménées à être des professionnels d'ici deux ans, et cela il ne faut pas que les présidents de clubs qui organisent des compétitions le néglige. On est l'image du bicross en France. Il ne faut pas que les organisateurs invitent une Superclasse uniquement pour qu'on parle de leur compétition dans BXM ou pour lancer leur première course. Il faut respecter un petit peu les Superclasses, sans non plus qu'on vienne leur embrasser les pieds. Par exemple, il faudrait des entraînements réservés aux Superclasses. Il faut les différencier des Experts. C'est le pourquoi de cette catégorie Superclasse.

BXM : Ce titre va changer quelque chose pour ton avenir ?

C.V. : Pour l'instant, ça n'a rien changé. Pour les sponsors, il vaut mieux que je sois premier plutôt que plus loin dans le classement. Je continue l'école, je n'aurais pas un statut Pro comme Xavier l'an prochain. Je serai juste un meilleur support publicitaire pour les sponsors et les co-sponsors.

BXM : MBK, Wolber, Hurricane. Pourquoi Mushroom USA ?



C.V. : Je suis allé tout à fait par hasard chez eux pour voir l'usine aux Etats-Unis. J'ai vu Andy Patterson qui a parlé de moi au directeur. Il est venu vers moi et m'a dit « écoutes si tu veux je te file des poignées, des gants, du fric et un badge ». J'allais pas refuser.

Wolber, ça c'est fait un peu pareil. Il voulait avoir un coureur Superclasse. Et puis Hurricane sponsorise à peu près tous les coureurs Superclasse. Il nous file des plaques, et un peu d'argent.

BXM : Comment te considères-tu ? Plutôt comme un sportif, un bicrosser ou comme un kid dans le coup qui fait du bicross ?

C.V. : Je suis peut-être sportif et bicrosser, mais bicrosser avant tout. J'aime bien tout ce qui est branché, la mode, la musique, les fringues, j'aime bien sortir, faire la fête. Je ne suis pas le mec qui ne pense qu'au sport et à l'entraînement.

BXM : Tu veux dire que c'est plus qu'un sport.

C.V. : Oui, à côté du bicross il y a les modes qui s'y rattachent. C'est comme pour la planche à voile.

BXM : C'est aussi un style de vie ?

C.V. : Oui, et puis il y a les musiques que les bicrossers aiment. Les caleçons, les lunettes Vuarnet.

Tout ça c'est le look, mais c'est aussi une mentalité de sportif jeune par rapport aux cyclistes par exemple. Moi, personnellement, je ne fume pas et je ne bois pas d'alcool.

BXM : Toi qui as vu ce qui se passe dans d'autres pays, crois-tu que le bicross français a une identité propre par rapport aux autres, un caractère différent, ou est-ce la même grande famille ?

C.V. : On commence à prendre la même tournure qu'aux Etats-Unis ou que les pays où le bicross marche bien. On a tous à peu

*Derrière chez lui,
un assemblage de bosses too hip.
Dans sa chambre, des Mushroom
en veux-tu en voilà.*



*Action dans les chemins,
l'entraînement au grand air.*

près la même mentalité, les mêmes réactions. Par contre il y a des différences avec les Américains au niveau du pilotage, de l'attaque en course. L'organisation d'une compétition est la même en France qu'ailleurs, il n'y a que les couleurs des plaques qui changent. Nous on prend moins de risque que les Américains. Eux, ça passe ou ça casse. La différence est au niveau Européens/Américains.

BXM : Tous les coureurs ont leur caractère. On dit que tu as un caractère spécial, que tu es exclusif, susceptible, voire désagréable.

C.V. : Qui dit ça ?

BXM : Tu sembles quand même moins souple que certains ?

C.V. : Quand par exemple je reçois les horaires pour une compétition, et que la veille je suis informé d'un changement, ça ne va pas,

car la préparation psychologique ça commence une semaine avant. Si j'ai pas une semaine pour me préparer à une course, ça ne marche pas. Une semaine avant, je suis déjà dans l'ambiance. Quand ça change au dernier moment, ça me bouscule tout. C'est pour ça que parfois je m'accroche.

En plus, il y a des gens qui croient qu'on a la grosse tête. Je voudrais que l'image des Superclasses soit quelque chose au-dessus. C'est pour cela qu'on est en Superclasse, et aussi parce qu'on a des qualités.

Sinon, on me dit souvent qu'on arrive pas à connaître mon caractère ou qu'on ne me connaît pas, mais je pense que dans le milieu du bicross il n'y a pas beaucoup de personnes qui me connaissent bien. Il n'y a que mes vrais copains qui me connaissent comme Xavier, ou les mecs qui courrent avec moi. On ne peut pas aller vers tout le monde et faire des sourires

comme Mike Miranda. Je préfère me concentrer et faire une grimace à quelqu'un si j'ai envie. Si j'ai envie d'aller boire un coup parce qu'il fait chaud et qu'il faut que je refuse des autographes, je le ferai. C'est ce qu'on me reproche, je néglige un peu les côtés relations publiques, diplomatiques.

BXM : Tu disais qu'une course se prépare psychologiquement une semaine à l'avance.

C.V. : Par exemple Sète, après Talant je pensais me faire étaler à Sète. Alors j'ai préparé la course en trois semaines. Dès Talant, j'ai commencé à préparer Sète psychologiquement et aussi à l'entraînement.

Je me concentre en écoutant de la musique, toujours la même, et si le jour de la course je me passe cette musique, c'est impossible que ça rate. Et puis, je crois que quand on veut, on peut.

Si on arrive battu d'avance, on n'y arrivera pas. Pour Sète, je me suis dis il faut que je sois champion de France, il faut que je gagne cette course et ça a marché.

BXM : C'est un truc que tu fais depuis longtemps ?

C.V. : Ça a toujours marché comme ça. La concentration c'est plus de 50 % de la préparation. A partir du moment où on est préparé physiquement et techniquement, la concentration et la préparation psychologique pure c'est presque 100 % de la réussite.

Le jour de la compétition, le mec qui n'est pas préparé, pas concentré, qui ne pense pas à ce qu'il fait, ça ne marchera pas pour lui. C'est impossible, même s'il est plus fort physiquement et techniquement ça ne marchera pas ; il faut qu'il soit dans l'ambiance, dans la course.

D'ailleurs parfois j'envoie ballader des gens parce que je suis dans l'ambiance de la course et qu'il y a trop de gens autour pour me concentrer.

BXM : On t'accuse souvent de voler les départs.

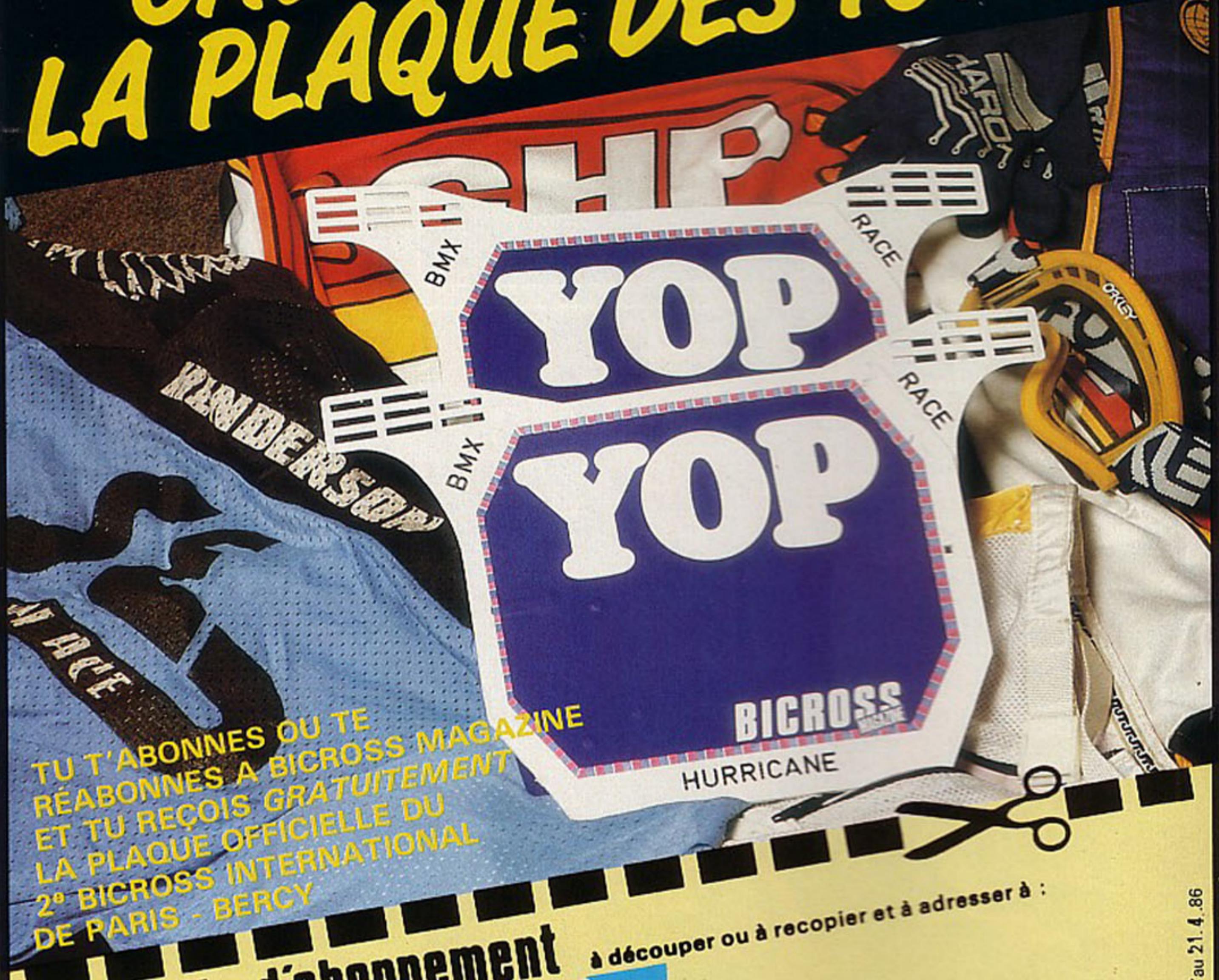
C.V. : Non, c'est pas vrai ça. C'est Luc qui vole le départ, pas moi. Si on me démontre par A + B que je vole le départ, d'accord, envoyez-moi les photos où j'ai une roue par dessus une grille, pas de problème.

BXM : On en a une, mais ça remonte à loin.

C.V. : Oui, mais ça c'est... très très vieux. Non, cette année, pas de problème. C'est une manière de prendre la grille. Moi, à la grille de départ, je me concentre sur le feu ou sur le signal sonore, mais quand je prend le départ, je ne pense pas à ça. Je pense déjà à ce qui va suivre : la première bosse, à l'accélération. C'est instinctif, je me suis tellement concentré sur le départ, j'ai plus besoin d'y réfléchir, ça vient automatiquement et je peux déjà penser à ce qui va suivre, enchaîner le mouvement d'après, me dire qu'il faut que je pousse à fond souvent on se dit qu'on pédale à fond mais on aurait pu aller plus vite.

BXM : C'était la recette de Rad-Vuillemin, à vous de la mettre en pratique.

CADEAU! LA PLAQUE DES TOPS



TU T'ABONNES OU TE
RÉABONNES A BICROSS MAGAZINE
ET TU RECOIS GRATUITEMENT
LA PLAQUE OFFICIELLE DU
2^e BICROSS INTERNATIONAL
DE PARIS - BERCY

bulletin d'abonnement

BICROSS
MAGAZINE

à découper ou à recopier et à adresser à :

15-17, quai de l'Oise, 75019 PARIS
Tél. : 4200.22.07 + Telex 211 678 F

Veuillez m'abonner à « BICROSS MAGAZINE » à partir du prochain numéro
un abonnement de 1 an (12 numéros) FRANCE: 1 AN 150 F ttc ETRANGER: 1 AN 195 F
ET JE RECEVRAI GRATUITEMENT LA PLAQUE OFFICIELLE DU 2^e BICROSS DE BERCY

Ci-joint, mon règlement par C.C.P. Mandat chèque bancaire à l'ordre de « BICROSS MAGAZINE »
A remplir très lisiblement en majuscules

Mme

Mlle

M

Nom

Prénom

Adresse

Ville Pays

Code postal

Supplément pour envoi avion:
nous consulter.

S U I V R E U N S T A G E

Science

CAFE RACER OU TURBO KID: IL FAUT CHOISIR

Par Pépère



En foutre plein la vue avec un promobile cosmo et se manger le guignol à la moindre bosse ou faire le holeshot avec une max d'attaque et de la technique sur un quelconque BX, c'est un choix qui ne paraît peut-être pas évident. En quelques sortes, si tu veux t'améliorer, il est plus intelligent de dépenser tes tunes dans un stage qui te fera rapidement devenir un radical kid en la matière. Si tu craques ton fric pour un pédalier machinchouette ou des moyeux Stu Thomsen, tu ne peux pas forcément aller aussi vite qu'eux. A la limite tu vas peut-être gagner quatre dixièmes de seconde car le pédalier est plus rigide et répond mieux, mais rassures-toi, ce n'est pas parce que tu as le matériel d'un factory-pilot que tu vas pour autant en être un. Pour ma part, j'ai préféré devenir un turbo kid, en m'inscrivant à un stage à Ste Maxime.



Super Vico
(ex Pro Winner)
un des
animateurs
du stage
à Ste Maxime.

Pépère
envoyé spécial
de BMX
à Ste Maxime.
Un stagiaire
peu ordinaire.

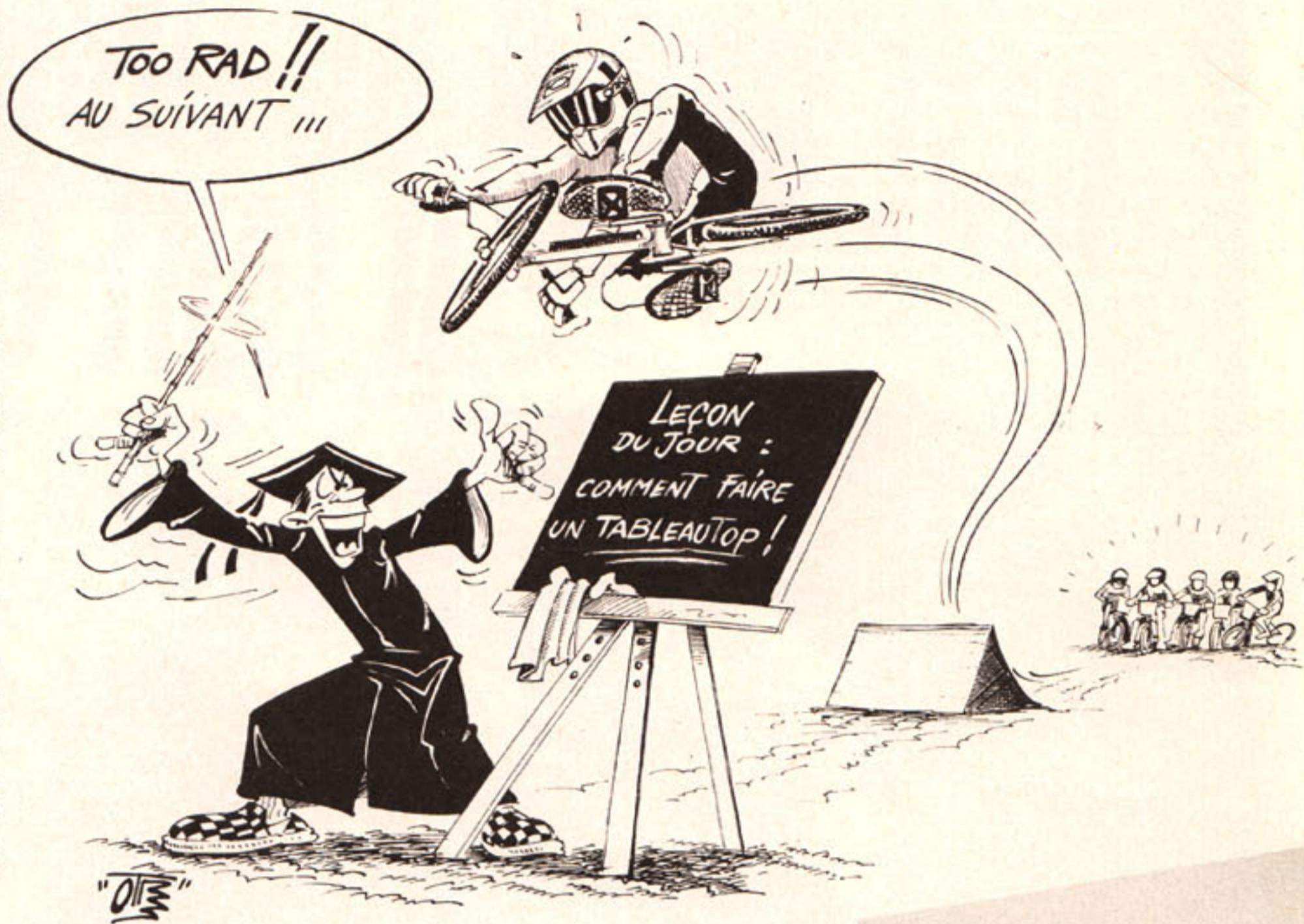
PÉPÈRE

J'arrive à Ste Maxime, c'est fantastique. Cette ville, c'est la mer, la plage, le soleil de la Côte d'Azur et surtout sa religion, le bicross, le terrain des essais de BX et notamment la 4^e étape du 1^{er} Supertour Bicross. Je vais rencontrer Redois, Vico et Gallardo, quelques-uns des meilleurs superclasses du moment. Et aussi Michel Lalande, grand manager de stage de bicross. Bref, tout baigne dans le Yop.

Je monte à proximité de la piste et, devinez quoi, il y a Vico qui me sert la main. Je l'ai touché, il m'a même dit bonjour ! Je suis près à me taper le couvre-kid contre les pads pour voir si je ne dors pas. Coup de bol, je ne suis pas en pleine fiction.

Nous sommes très nombreux, il va donc falloir nous répartir en 4 groupes. Et pour cela on est chronométré individuellement et classé selon les temps.

Il y avait tout, des has been, des never been, des pampers et des dynorhino. Mais les chronos ont fait la différence et la répartition semble logique. Le premier jour, les trois superclasses abordent des problèmes techniques comme les virages, les départs, l'enroulage et le saut de bosses. Michel Lalande s'occupe



Stage initiateur-entraîneur

1^{er} semestre 1986.

La formation d'initiateurs-entraîneurs est effectuée soit sur une semaine consécutive, soit en 3 week-ends mensuels. Deux formations sont prévues, l'une en région nord, l'autre dans la région sud :

Stage région nord à Saint Mesmin (près d'Orléans)

- 1^{er} volet du samedi 25 janvier 14 h au dimanche 26 janvier à 17 h
- 2^{er} volet du samedi 1^{er} février 14 h au dimanche 2 février à 17 h
- 3^{er} volet du samedi 1^{er} mars 14 h au dimanche 2 mars à 17 h

Stage région sud à Gruissan (près de Narbonne)

- 1^{er} volet du samedi 18 janvier 14 h au dimanche 19 janvier 17 h
- 2^{er} volet du samedi 8 février 14 h au dimanche 9 février à 17 h
- 3^{er} volet du samedi 15 mars 14 h au dimanche 16 mars à 17 h

Conditions de participation

- Etre âgé de 17 ans,
- Etre licencié,
- Avoir versé la somme de 1 250 F, 180 F d'acompte à l'inscription, le reste quinze jours avant le début du stage, comprenant les frais d'hébergement de nourriture et d'encadrement.

Hébergement en chambre de 2 ou 3 lits

Objectifs du stage

Ce stage est une initiation à l'entraînement et à ses techniques. En ce sens il prépare à l'entrée ultérieure des entraîneurs dans une formation de Brevet d'Etat.

Il sera sanctionné en fin de stage par une attestation d'assiduité. De contenu très pratique, il a pour objectif de faire découvrir aux stagiaires tous les aspects de l'entraînement et de leurs permettre d'en réaliser la synthèse. Un contrôle des connaissances sera effectué le dimanche après-midi du 3^e week-end.



Endurance, endurance...

Musculation : sous le contrôle de Michel Lalande.

principalement de notre condition physique et commence à nous apprendre à pédaler correctement, régulièrement et en exploitant au maximum notre puissance. Toutes les heures on change d'atelier. Ce remue-ménage périodique est orchestré par les coups de sifflet de Monsieur Terras, l'organisateur de ce rêve qui ne fait que commencer.

Soudain, vers midi, tiiiiiot ! Rebelote, un nouveau coup de sifflet, mais celui-ci c'est le bon. D'ailleurs je commençais à avoir l'estomac dans les vons. Je pose mon sam dans une salle où la sécurité est assurée. Ensuite, je monte dans le car qui nous fera faire tous les trajets de l'hôtel au terrain, à raison de 4 par jour. La chance ne me quittant pas, je me retrouve dans la même chambre que Gallardo. Vous savez, celui qui est toujours en train de dormir, dans les BX.

Après avoir bien mangé, je m'en vais reprendre mon BX. Les mêmes points sont encore approfondis. Cette fois, on voit les virages sur le plan tactique. Le tout se termine aux environs de 17 h. Le dîner n'est qu'à 19 h 30. Entre-temps, on a donc possibilité de se balader en ville. Sporbike, le magasin de Guy Lacroix, l'importateur exclusif pour la France des Hustler, est à notre entière disposition. Chaque soir, il y a des vidéos de bicross bien sûr, mais aussi des films comme Police Academy, 48 heures, etc.

Le lendemain, j'ai appris comment sauter une double en la rasant, sans perdre de vitesse. L'après-midi, j'ai vu la vidéo prise pendant la matinée, ce système est conçu pour que l'on puisse voir ses défauts et ensuite se corriger sur le terrain. Pendant cet après-midi, les virages en groupe est le sujet principal.

— Surlendemain, ciel gris. Durant cette journée les superclasses iront tous embrasser Ste Maxime. Chaque groupe retravaille les mêmes ateliers que la veille.

A présent Michel s'occupe de la musculation et du parcours sportif. Tiiit ! coup de sifflet inhabituel, inauguration d'un nouveau rituel : le goûter. On a donc vingt minutes pour manger et se détendre. Pendant cette trêve, un banks, une small ramp et le circuit sont à notre entière disposition.

Tiiit ! le siffleur fou a encore frappé ! Je m'en vais donc reprendre mon activité. Le soir, les superclasses sont allées en boîte que Vico a inondée (allez savoir comment)... Enfin de retour, ils se retrouvent devant l'hôtel entièrement fermé et lancent des pierres contre ma fenêtre pour que j'aille leur ouvrir. Encore endormi, je me prépare inconsciemment pen-

dant que les autres poireautent dehors. Croyant qu'il était 7 h, je descend à la cantine. Soudain, je vois en face de moi, derrière la porte vitrée, Vico et Gallardo qui en avaient par dessus le couvre-kid et qui croyaient que j'avais repiqué un somme. Manque de pot (de Yop !) il n'est pas 7 h mais 3 h 30 du mat'. Le lendemain, il faut ranger les chambres (le calvaire, quoi !) puis mettre sacs et valises dans un autre bâtiment. Aujourd'hui Michel Lalande s'occupe de la mécanique, Xavier Redois des virages, Chris Gallardo des départs et Chris Vico des sauts (pourquoi y en a-t-il qui rigolent ?). Les groupes qui étaient formés se disloquent et chacun va dans l'atelier technique de son choix. Il va là où il pense ne pas avoir parfaitement assimilé la technique enseignée. Le midi, après que tout le monde ait fini de déjeuner, il y a une séance d'auto-

Ecole Nationale de Bicrossing

La démonstration n'est plus à faire, le bicross est un mouvement de masse important. Il va grandissant. Il est apparu en 85 qu'il fallait combler une lacune : la formation des pilotes et des entraîneurs. L'AFB confie alors à Michel Lalande la difficile tâche d'élaborer une structure nationale propice à l'épanouissement de notre sport.

Michel choisit sa base d'action : Gruissan. La vocation de cette cité balnéaire est le loisir sportif avant tout. Air, mer, sport et multi-loisirs. Voilà aux abords du Golfe du Lion à deux pas de Narbonne un petit paradis favorable à l'accueil de nos jeunes pilotes mais surtout idéal pour la formation des cadres et des pilotes de haut niveau. Gruissan est bien au bicross ce que Aspréto est aux hommes-grenouilles.

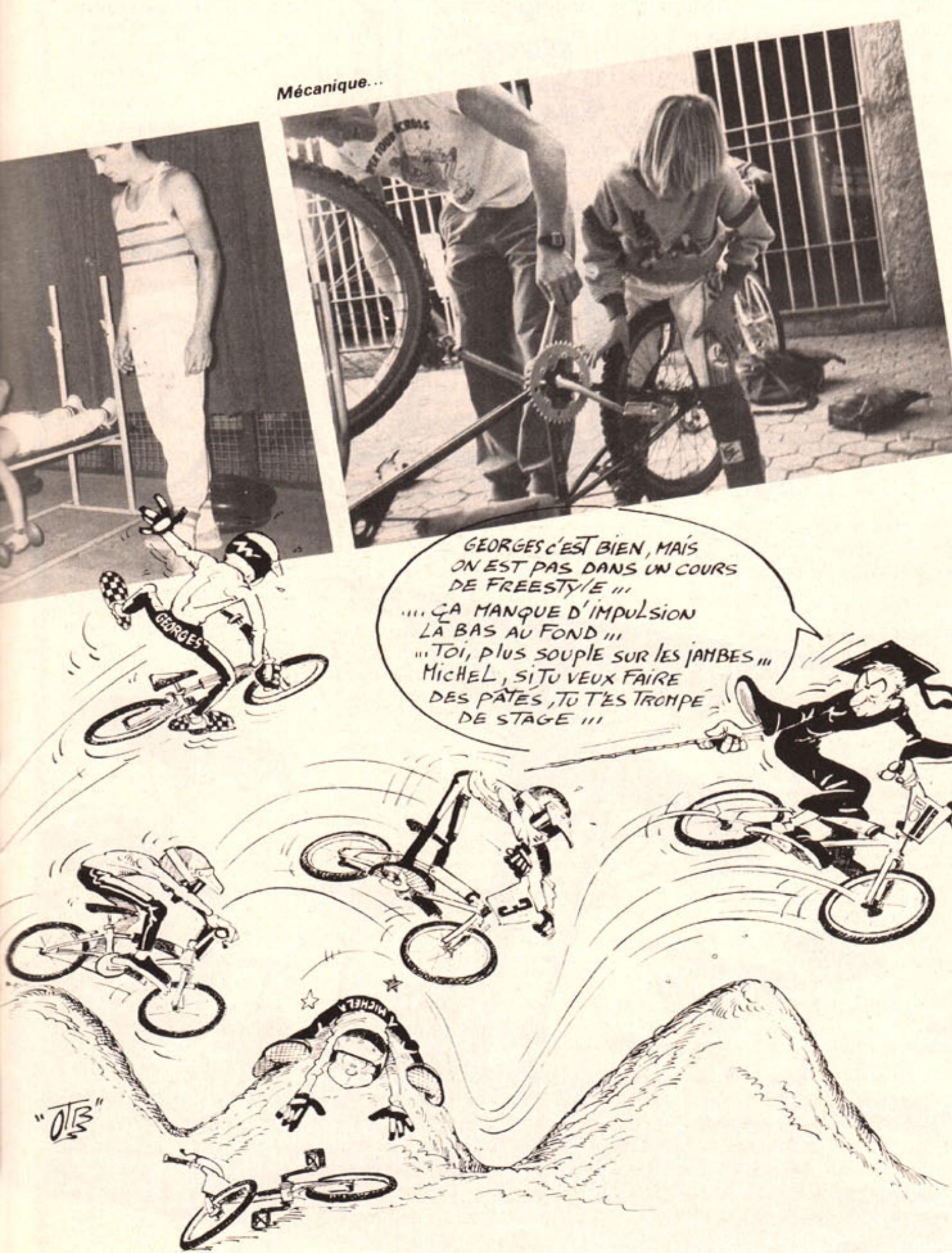
Les initiateurs formés ici, pour la plupart des superclasses, ont pour mission d'animer les divers stages régionaux. Les stagiaires peuvent ainsi limiter leurs déplacements. En 85, près de deux cents pilotes ont été accueillis à Gruissan, une centaine sur des stages régionaux (St Jean d'Angely, Ste Maxime), une trentaine d'entraîneurs ont été formés. Michel Lalande compte doubler, voire tripler cet effectif grâce à la régionalisation de ces stages.

Jusqu'à présent, aucune ligne de conduite n'avait été prise en compte dans ce domaine. Les bicrossers s'entraînent le plus souvent suivant des schémas très approximatifs. A l'étranger rien n'existe, c'est donc un travail tout neuf auquel s'attaque l'AFB.

A l'issue de ces stages d'initiation et de formation, des plans d'entraînement sont mis en place à partir des connaissances biologiques. Ces séances sont construites autour des thèmes principaux que sont la musculation, la diététique, l'endurance, la résistance et la vitesse.

Une course de bicross est un effort violent fourni par l'organisme pendant quelques secondes. On apprend donc aux stagiaires à respecter ce qu'on appelle leur horloge biologique et par exemple à minimiser le travail de résistance au profit du travail d'endurance. Une chose qui jusqu'à présent n'était pas évidente. La réussite d'une course dépend aussi de certains processus psychologiques qu'il est indispensable de maîtriser. La préparation du bicross se fait donc sur trois niveaux.

- réalisation d'une technique cohérente et adaptée
- une préparation physiologique
- une préparation au phénomène psychologique de la course et leur tentative de maîtrise. Il suffit de regarder certaines manifestations internationales de gymnastique ou de sports collectifs pour constater que le niveau de notre sport peut atteindre, avec un entraînement adapté,... des résultats encore inespérés. Donc pour 86, un des principaux objectifs est la mise en place de ces stages de haut niveau.



graphes et puis sur le circuit, encore une fois ce qui avait été entrepris le matin recommence. Enfin, lorsque tout semble être bien assimilé, les superclasses font une démonstration de sauts totally cosmo pour nous détendre. Après cet intermède, Mister Terras s'attaque à la stéréo et organise des races par âges. Et pour clore ce stage, ce fantasme qui vient de défiler devant moi, un grand banquet est organisé avec des encas et des boissons à volonté. Totally bananas. C'est ainsi que s'achève ce délicieux rêve pour moi. Mais pour toi et beaucoup d'autres, il va peut-être commencer. Si tu veux vraiment devenir radical, viens au stage.

Alors la mer, les palmiers, le soleil, le sable chaud,... c'est peut-être aussi pour toi.

P.S. A propos de Vico, soyez sympas, ne lappelez pas Schtroumpf, il a horreur de ça !

Stage initiation - entraînement

• Région Nord

St Mesmin (Orléans)

encadrement : Xavier Redois et Michel Lalande

Dates

25.26/01

1.2/02

1.2/03

• Région Sud

Gruissan

encadrement : Claude Vuillemot et Michel Lalande

Date

19.20/01

8.9/02

15.16/03

Début des cours le samedi 14 h jusqu'au dimanche 17 h.

Pilotes : 3 stages

initiation/perfectionnement

• Gruissan

11.14/02

18.21/02

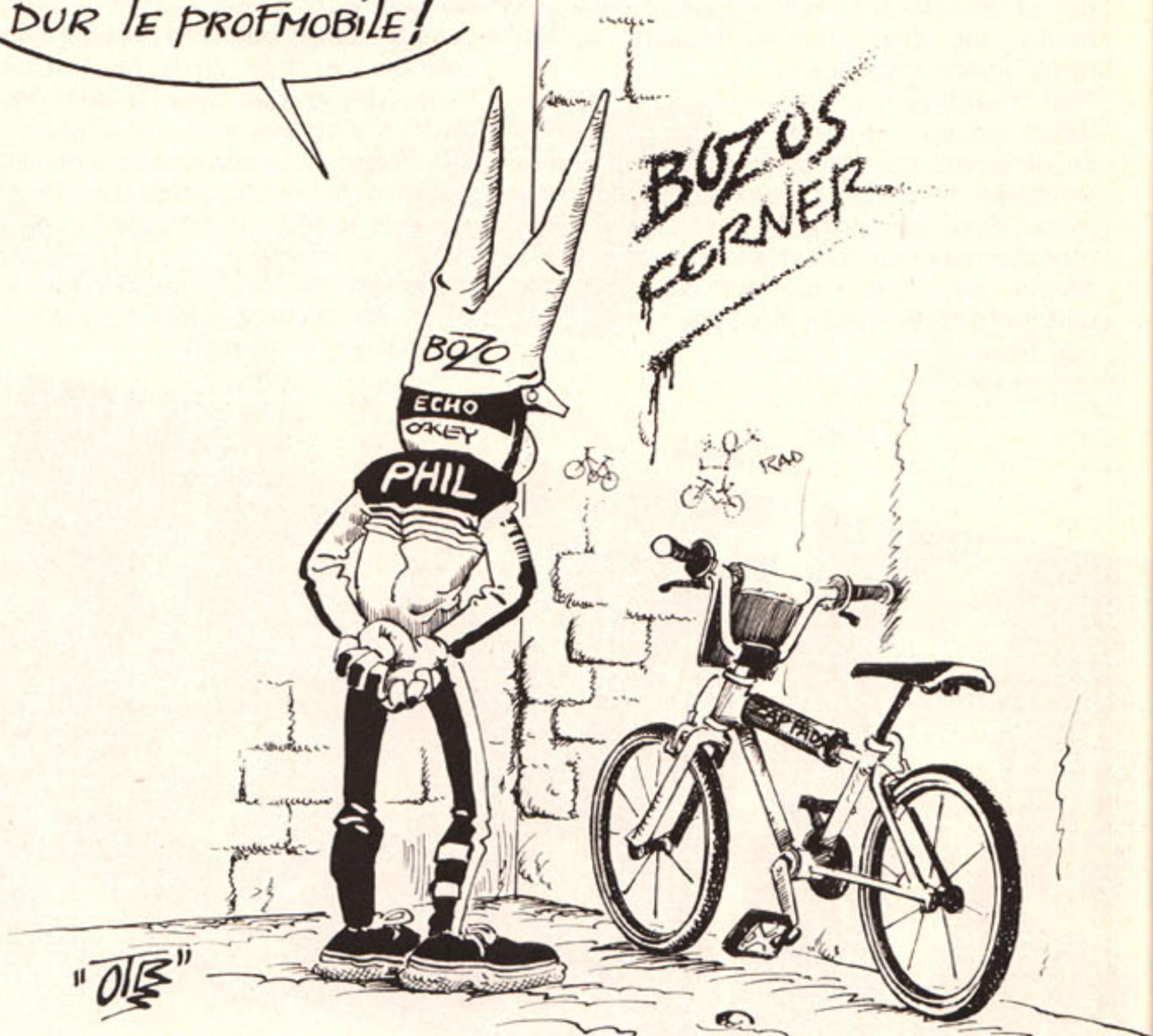
24.27/02

• Stage ligue Aquitaine (Mérignac)

18.21./02

Renseignements : (16) 68.49.03.25.

TOUT ÇA PARCE QUE
J'AÎ FAÎT MERCROCHROME
SUR UN WHOOPER ...
DUR LE PROFMOBILE!



MOBY SHOP 93

92 bis, rue Gabriel-Péri (face au marché)
Métro ligne 13 - station St-Denis-Basilique
93200 Saint-Denis
Tél. : (16.1) 48.21.22.51

OUVERT
le Dimanche matin

PROMOTION DU 20 JANVIER 1986 AU 20 FÉVRIER 1986

(dans la limite des stocks disponibles)

CADRES NUS

MBK MX 200 C chromé	380 F.
MBK MX 400 usine chromé	580 F.
MBK MX 400 usine white	580 F.
Tange chromoly chromé « Rhino »	919 F.
Tange chromoly chromé « Rhino Charge »	1 269 F.
Tange chromoly chromé « Rhino III »	1 330 F.

ENSEMBLES CADRES ET FOURCHES

GT4 chromé blanc, lavande, rose	1 600 F.
GT4 bleu, vert	1 925 F.
GT Pro Performer chromé, blanc, lav., rose	1 995 F.
GT Pro Performer bleu, vert	2 100 F.
GT Mini chromé	2 730 F.
GT 24 Cruise chromé	2 650 F.

JEUX DE DIRECTIONS

Tioga Beartrap II chromé	45 F.
Tioga Beartrap 4 SLN. Bl. R.	92 F.
Tioga MX 101 + LP	92 F.
Tioga MX 6 Dural N. Bl. R.	100 F.
Tioga MX 4-LP Bc. Bl. R. N.	100 F.
GT New Epoch	85 F.
Hatta MX 10 acier (Chr. Bc. Bl. R. N. V. Lav. Rose)	60 F.
Hatta MX 100 Dural (Chr. Bl. R. N.)	100 F.
Hatta Kongo Allège étanche (Bl. R. N. Bl. Rose. Lav. V.)	276 F.
GT New Epoch couleur (N. Bleu)	110 F.

POTENCES

Mongoose Pro-Class	165 F.
Mongoose Pro-Class Freestyle	295 F.
GT Pro (N-A-B-Bc-Rse-Lav.)	205 F.
GT Freestyle (N-A-B-Bc-Rse-Lav.)	299 F.
Tuff Neck Pro-Model (A.-N.-Bc.-R.-Lav.-Bc.-Rose-V.)	225 F.
Tuff Neck Pro-Model chromée	260 F.
Tuff Neck Freestyle (A.-N.-Bc.-R.-Lav.-Rose-Bc.-V.)	325 F.
Tuff Neck Freestyle chromée	365 F.
A.C.S. argent	250 F.
Sugino HP G4E articulée	190 F.
Tioga Task-Force (A.-N.)	169 F.
Tioga Max-Flo AX3 (A.-N.)	225 F.
Expendeur Tuff Neck Pro	58 F.
Expendeur Tuff Neck Perce	120 F.
Expendeur A.C.S. Perce	120 F.
Jeu de 4 vis potence Tuff Neck (N.-A.)	20 F.

GUIDONS

Belleri C.W. acier chromé	75 F.
Belleri C.W. chromoly (Chr.-Bc.)	195 F.
M.B.K. Espace chromoly (Chr.-Bc.)	120 F.
GT Mini chromoly chromé	325 F.
GT Pro chromoly (Chr.-Bc.-Lav.-Rose)	325 F.
GT XT-Pro chromoly (Chr.-Bc.)	325 F.
GT Pro Performer chromoly (Chr.-Bc.-Rose-Lav.-Bleu-Vert)	388 F.
Skyway Pro Cours chromé	395 F.
Skyway Freestyle double barres (Chr.-Bc.)	446 F.

POIGNÉES

BMX (toutes couleurs)	12 F.
I'mongose (toutes couleurs)	25 F.
Mongoose U.S.A. (toutes couleurs)	49 F.
A'Me Round (toutes couleurs)	50 F.
A'Me Try (toutes couleurs)	52 F.
A'Me Dual (toutes couleurs)	120 F.
A'Me Mini Dual (toutes couleurs)	120 F.
A'Me Untron (toutes couleurs)	138 F.
Mushrooms I (toutes couleurs)	70 F.
Mushrooms II (toutes couleurs)	100 F.
Mushrooms Nugget (toutes couleurs)	90 F.
Protège-poignée Mushrooms la paire	40 F.

SELLES

Aéro Royale (N.-Bc.-Bc.-R.-J.)	45 F.
Kashimax Aéro (N.-Bc.-Bc.-R.)	70 F.



SUPER PROMO APRÈS INVENTAIRE

CADRE TANGE RHINO CHROMOLY	919 F.	680 F.
CADRE TANGE RHINO CHARGE CHROMOLY	1 269 F.	915 F.
CADRE TANGE RHINO III CHROMOLY	1 350 F.	998 F.
CADRE + FOURCHE SKYWAY T/A AERO chromoly	2 195 F.	1 740 F.
ROUES SKYWAY GRAPHITES LA PAIRE	2 150 F.	1 750 F.
PÉDALES SKYWAY GRAPHITES LA PAIRE	285 F.	200 F.
MAILLOT SKYWAY USA officiel coureur	400 F.	300 F.
MAILLOT WINN GT SKYWAY T1 - T2	195 F.	150 F.

(quantité limitée au stock sans suite)

Expédition dans toute la France et DOM-TOM

Joindre votre règlement à la commande plus frais de port et d'emballage.	
- Jusqu'à 50 F de commande	port 10 F
- au-dessus de 50 F de commande	port 30 F
- Roues	port 75 F
- Cadres et Kits	port 100 F
- Vélo complet	port 150 F

Pour commande DOM-TOM : règlement Mandat-Lettre EXCLUSIVEMENT

Port minimum 50 F jusqu'à 300 F d'achats, au-dessus de 300 F prendre contact avec nous pour les frais de port.

INDIQUER LISIBLEMENT

NOM et ADRESSE et NUMÉRO DE TÉLÉPHONE

SR SP 518 nylon ovales 1/2 p.

SR SPP13C nylon carrées 1/2 p.	70 F
Suntour XC II 1/2 p.	80 F
Shimano DX rouge-bleu, 1/2 p.	200 F
Shimano DX bleu 9 1/6 p.	155 F
Skyway Graphite 1/2 p.	180 F
Skyway Graphite 1/2 p.	200 F

PLAQUES

Hurricane aéro blanc/bleu/rouge/vert/jaune/bleu	60 F
Hurricane BMX race	60 F
Dyno « Eddy Fiola » (blanc/noir-blanc/bleu-blanc/rouge)	148 F
Numéros autocollants pour plaque	4,50 F
Sachets de 10 N° à clips	71 F
GT Freestyle	70 F

MOUSSES

G.T. U.S.A. - « Flite » (noir/bleu/rouge/jaune/argent/blanc)	160 F
Dyno U.S.A. - (noir/bleu/rouge)	160 F
Skyway U.S.A.	160 F

VISIÈRES

Visière Dyno « Eddy Fiola » (blanc/bleu-blanc/rouge-blanc/noir)	70 F
Visière carrée plongeante « Yes » (blanc/rouge/noir)	42 F

CASQUES - VÊTEMENTS - GANTS - VANS

CASQUES	Yes « ABS » visière et mentionnée T. 52 à 60	220 F
Dyno « ABS » visière et mentionnée T. 52 à 60	250 F	
GT USA « fibre de verre » ventilé bleu		
GT USA « fibre de verre » ventilé noir	465 F	
GT USA « fibre de verre » ventilé intégral blanc	465 F	
GT USA « fibre de verre » ventilé bleu intégral	530 F	
Dyno Eddy Fiola « fibre de verre » ventilé	465 F	
Jet blanc-rose T. 52 à 60	530 F	
Dyno Eddy Fiola « fibre de verre » ventilé intégral	530 F	

GANTS

Gants cuir couleur GT - bleu/jaune	140 F
Gants cuir couleur Skyway - bleu/rouge	140 F

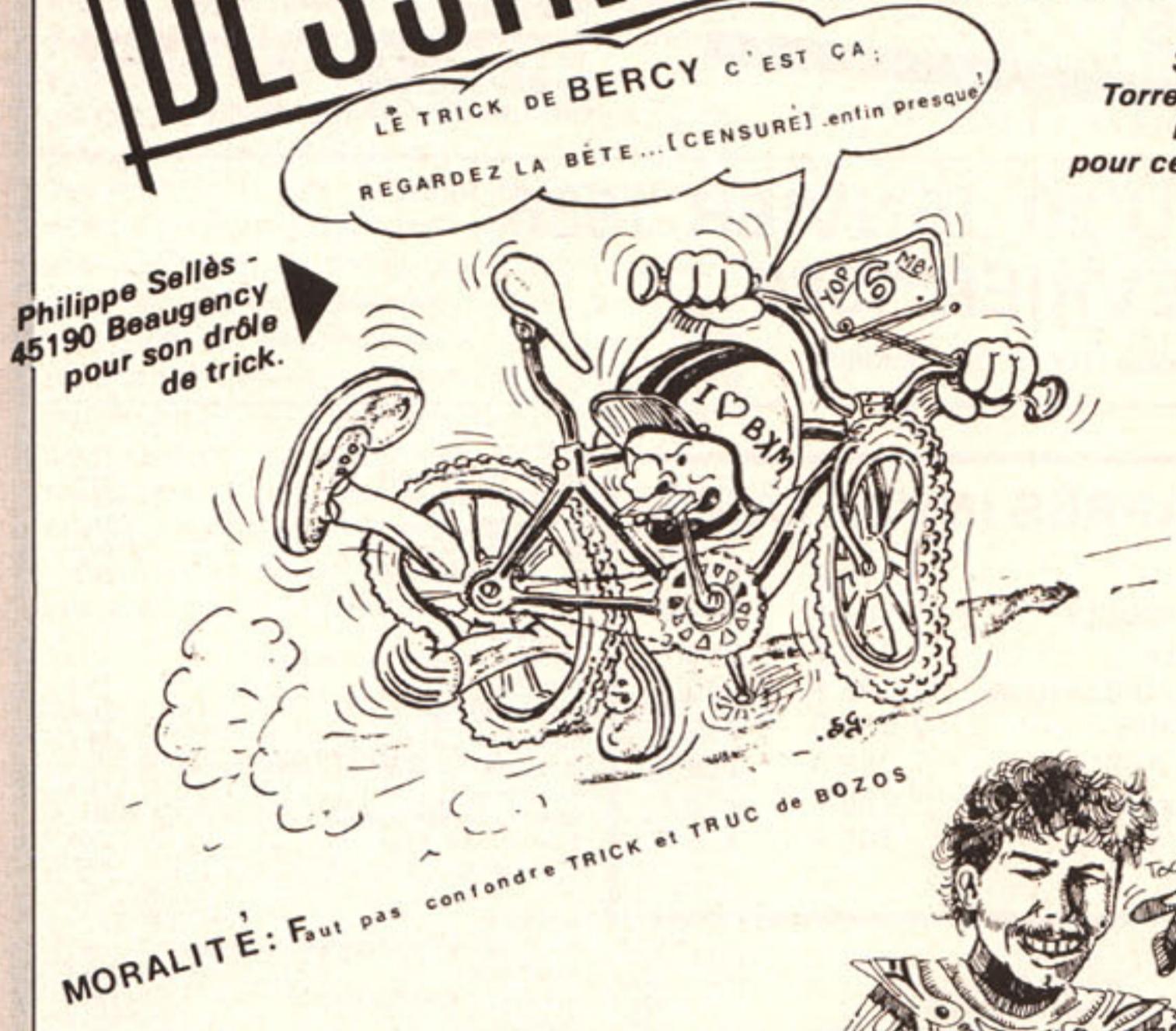
CASQUETTES

<tbl_header

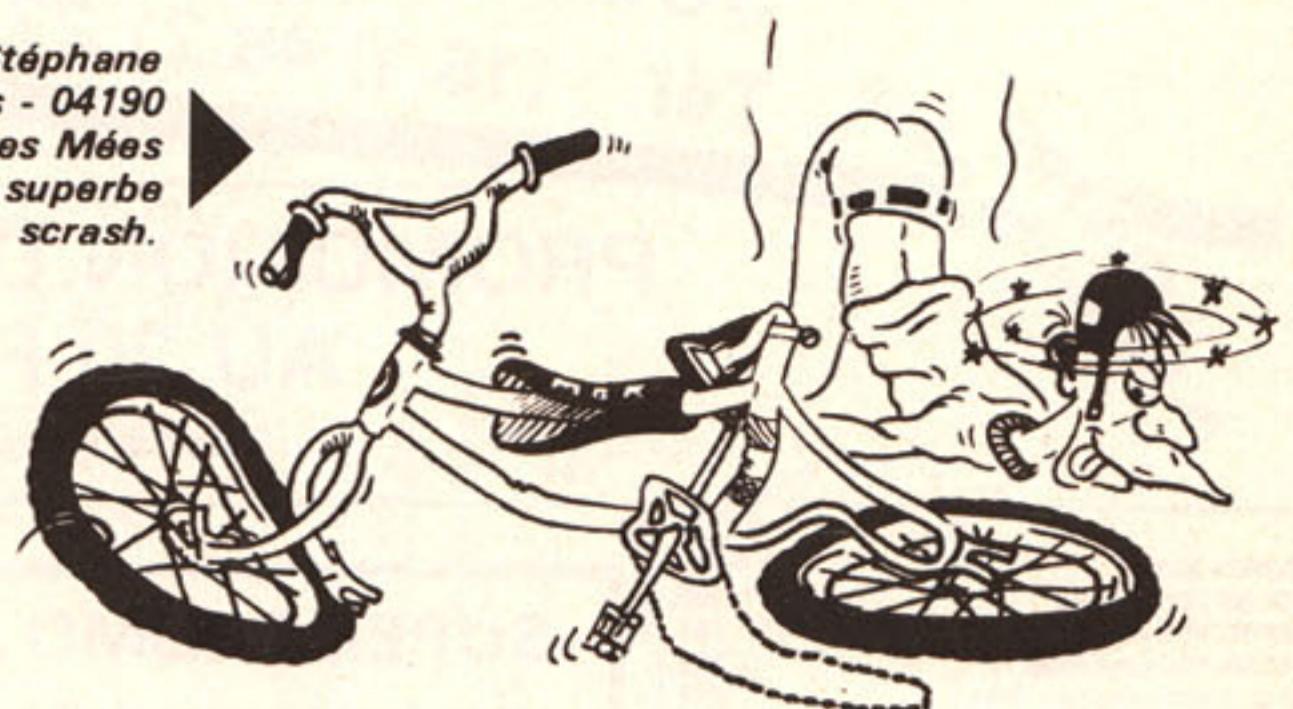
CONCOURS DESSINS

*Quelle fougue. Totally bananas !
Bercy, les fêtes, les vacances, le concours Duke... tout ça vous a inspiré. Tant mieux. A l'occasion du tirage du concours Duke, le sujet prochain est bien sûr, le plus crazy de tous les speakers.*

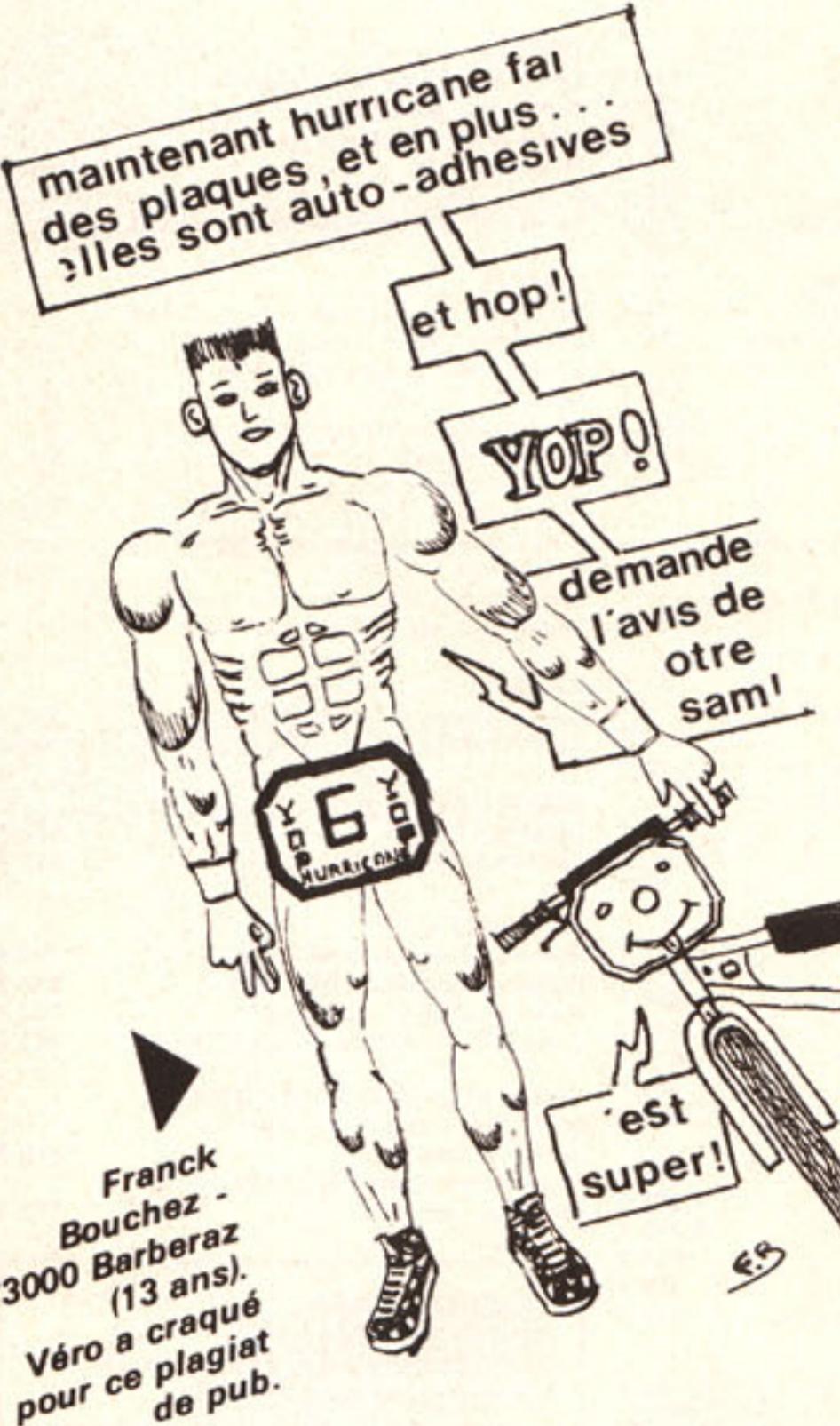
*Dépêchez-vous, résultats dans le prochain numéro.
Sont élus en ce début d'année.*



Stéphane Torres - 04190 Les Mées pour ce superbe crash.



MORALITÉ : Faut pas confondre TRICK et TRUC de BOZOS



Franck Sasso - 02600 Villers-Cotterets (16 ans) pour sa qu'on appelle une gamelle poubelle.





AERO THUNDER TUFF WHEEL III

3 Tubes chromoly-fourche chromoly

Disponible avec roues couleurs:

Lavande, Blanche, Rose, Bleu
avec et sans rétropédalage

Prix public conseillé

1 895 F



MINI 16

Taille 16 pouces

Prix public conseillé

999 F

MINI 20

3 Tubes chromoly
fourche chromoly

Taille 20 pouces

Prix public conseillé

1 390 F



SUPER STAR FREE STYLER

Tout chromoly

Disponible avec équipement couleur

Lavande, Blanc, Rose, Vert, Orange,

Noir, Bleu, Rouge, Jaune

et avec rétropédalage

Vélo complet livré en Kit

Prix public conseillé

2 899 F



AERO JUMPER

Tout chromoly

Prix public conseillé

1 998 F

MOON LIGHT

Prix public conseillé **1 179 F**

Importateur exclusif pour la France et la Belgique

HARO • HUTCH • V.2000 • WHEEL III

Vélo 2000

143-145, avenue du Maréchal Foch
92210 SAINT-CLOUD - Tél. (1) 771.10.01

télex 206992

HUTCH PRO RAIDER

Prix public conseillé

2 820 F

HARO FREE STYLER

Prix public conseillé **2 892 F**



STAR FREE STYLER

Tout chromoly

Disponible avec équipement couleur

Lavande, Blanc, Rose, Vert, Orange,

Noir, Bleu, Rouge, Jaune

et avec rétropédalage

Vélo complet livré en Kit

Prix public conseillé

2 875 F

FICHES BICROSS

à découper

MBK



Marque : MBK
Type : Freestyler
Cadre : tube acier motolyte
Fourche : Aéro Freestyle
Jantes : Simplex, monobloc
7 branches
Pneus : Hutchinson
Moyeux : Simplex
Pédalier : monobloc type Faubert
Pédales : 170 mm Union
Braquet : 44 x 16
Freins AV et AR : Weinmann dural
réf. 1 020 tirage inversé AV
Levier : Tech III
Guidon : cr-mo
Potence : ACS freestyle
Selle : Mini selle Italia
Poids : 13,8 kg
Prix : 1 750 F
Coloris : blanc équipement violine
Disponibilité : immédiate
Diffusion : réseau MBK-Motobécane

MASH



Marque : Mash
Type : Junior alu
Cadre : Mash alu 100 g
Fourche : cr-mo 630 g ou Mash
alu 380 g
Jantes : Araya 1 1/8
Pneus : Compé III
Moyeux : Mash
Pédalier : Stong alu
Pédales : T. Suntour
Braquet : 40 x 17
Freins : Weinmann
Guidon : Mini alu
Potence : Mini alu
Selle : Mini 220 g
Poids : avec fourche cr-mo 6,9 kg,
ou fourche Mash alu 6,6 kg
Coloris : blanc ou noir
Disponibilité : immédiate
Diffusion : Mash BMX, 22, av. de
la Colonne, 31500 Toulouse.
Tél. : 16/61.80.59.64,
Paris 1/47.08.69.30.

REDLINE

« Au delà de la limite de la perfection »

CHAMPION FRANCE 85 PAR TEAM
nous nous excusons auprès
des autres concurrents pour la
facilité avec laquelle nous
avons remporté notre

1^{er} CHAMPIONNAT DE FRANCE PAR TEAM
un REDLINE devant c'est toujours
une bonne excuse pour ceux
qui sont derniers.

ROUSSEAU SA

IMPORTATEUR ET DISTRIBUTEUR OFFICIEL

3, PLACE NOTRE DAME - 21000 DIJON - TEL. : (80) 30.91.52

2^e
BICROSS INDOOR de TOURS



LIGUE CENTRE



RENSEIGNEMENTS
ET RESERVATION DES BILLETS
16/18 RUE GEORGET 37000 TOURS
TEL. : 47.39.03.25
47.37.71.91

EPREUVE DU
**CHAMPIONNAT
DE FRANCE**

- SUPER CLASSE
- TEAM

**EPREUVE
NATIONALE**

- EXPERTS
- FILLES
- CRUISERS

FREE STYLE
AVEC LA PARTICIPATION
DES MAD DOGS MBK

TEAM AVALON-

121, Route de Genève
01700 BEYNOST

Tél. : 16.78.55.63.07

FRAIS DE PORT: VÉLO 120 F ROUES 75 F
KIT CADRE 90 F DIVERS 30 F

Pas de contre-remboursement - Uniquement paiement à la commande

BON DE COMMANDE

NOM PRÉNOM

RUE N°

VILLE CODE POSTAL

Désire recevoir prix

CI-JOINT MON RÉGLEMENT

chèque CCP mandat + FRAIS DE PORT F TOTAL

VÉLO SUNN L série limitée	990 F
VÉLO SUNN TRIAL Crmo	2 950 F
VÉLO SUNN CRUISER	2 500 F
KIT CADRE + FOURCHE + MOUSSE PATTERSON	1 495 F
KIT CADRE + FOURCHE PRO-WINNER	1 530 F
KIT CADRE + FOURCHE SUNN PRO	1 390 F
KIT CADRE + FOURCHE SUNN ÉVOLUTION	1 590 F
KIT CADRE + FOURCHE PATTERSON	1 350 F
KIT CADRE + FOURCHE FREESTYLE	388 F
CADRE PATTERSON NU	990 F
FOURCHE PATTERSON	380 F
MOUSSES PATTERSON	180 F
MOUSSES PRO WINNER	118 F
MOUSSES HUTCH HARO	88 F
PLAQUE PRO WINNER	72 F
CHAUSSURES ALPINESTARS	495 F
ROUES GRAPHITE TYPE ACS	576 F
ROUE ARAYA 20 x 1 3/8	477 F
ROUE TYPE PEREGRINE	240 F
POTENCE SUNTOUR	181 F
EXPANDEUR PERCE FREESTYLE	25 F
JOGGING JT	356 F

Ligue Rhône-Alpes

Scénario : J.Ph. Bequet

10 % des licenciés français viennent de cette ligue. Ainsi que : le quart des superclasses, la plus forte concentration de belles pistes, les plus grosses organisations, les meilleurs nougats, le plus grand nombre de clubs, Raymond Barre, les armes, cycles et chars de St Etienne et une tripotée de champions.

Outre le bicross, leur sport favori consiste à se tirer la bourre, avec la Provence/Côte d'Azur, au nombre de pilotes et de clubs. Sunlights, trompettes, elle dévoile ses dessous rien que pour nous, j'ai nommé : la ligue Rhône/Alpes.

Attention aux courants d'air.



LA VALLEE DES GEANTS

C'était à Mours en 85,
la 1^{ère} manche du championnat
d'Europe.
Un week-end inoubliable.



Vous attendiez la ligue des Pays de Loire, moi aussi. Mais les négligeants étant plus nombreux que les coopératifs, on remballe et on remet à plus tard. Eh ! les kids, si vous bottiez les fesses de vos dirigeants afin qu'ils abandonnent le verre de Muscadet pour le crayon, on parlerait de vous.

Quelques chiffres

Eh oui, un kid sur dix est licencié à la ligue Rhône/Alpes. Avec 1 104 pilotes et 35 clubs, ce coin de paradis du bicross détrone toutes les autres ligues et notamment sa grande rivale Provence/Côte d'Azur, juste en dessous.

En consultant la carte on remarque 3 régions où sont concentrés la totalité des clubs : le Lyonnais, les deux Savoies et l'axe Roman-Montélimar.

Précisément, vu le grand nombre de licenciés la ligue s'est scindée en 3 comités correspondants à ces 3 grandes régions. Chaque comité organise son propre championnat, indépendamment du championnat de ligue.

Au niveau recrutement, on ne cesse de faire le plein, il faut dire que le réservoir est grand. 12 clubs sont actuellement en projet et avec une moyenne de 2 demandes de renseignements par semaine, on compte fortement atteindre le cap des 50 clubs et 2 000 licenciés fin 86.

Espérons que les accords AFB/FFC ne viendront pas perturber ces projets. En tout cas, dans les clubs on estime que l'on manque d'informations à ce sujet et la ligue attend du concret pour décider de l'organisation matérielle pour 86.

Un peu moins bien équipée que sa voisine sudiste, Rhône/Alpes ne possède ni local, ni photocopieur (pourtant 25 000 copies réalisées en 85) ni machine à écrire. Anecdote : c'est la femme du secrétaire qui tape le courrier sur une machine perso si vieille que l'on ne trouve plus de ruban de rechange. C'est notre rubrique « au nom de l'amour... du bicross ». Avant de vous parler des effectifs « pédaleurs », je vous présente les effectifs « penseurs ». Par ordre d'entrée en scène : René Vicat, président. Ses petits camarades prétendent (je caufe) « qu'il dirige magistralement

cette ligue et que c'est sans conteste le président le plus estimé et le plus estimable de France ». (sic) Vous savez ce qu'il vous reste à apporter pour la prochaine réunion, M. le Président.

Aux cordons de la bourse, un pro ! Joël Aubert, trésorier et banquier de son état. Aux papiers, courrier etc. Daniel Barbut assisté de Jocelyne Chapus.

Les honneurs reviennent à Bernard Chevalier, président d'honneur, qui a créé le 1^{er} club de la ligue, Mours, en 1981. Autant dire qu'il a su (bien) considérer le phénomène bicross dès son apparition dans l'hexagone. Dans la catégorie « huiles », un président class pour un petit club qui ne fait pas énormément de bruit par lui-même : Sylvain Billon, team manager MBK, président du club du Rouret.

Une ligue de vedettes. Stars, versions toxiques, 6 superclasses. Un ancien, Leleux de Mours et 5 nouveaux. Berthiaud (Romans), Vicat (Mours), Bourdon et Caldéroni (Lyon), Bénac (Cran-Gevrier). La ligue vient donc de passer de 1 à 6 superclasses. On a roulé très fort en 85 côté Rhône/Alpes.

D'une façon plus générale, la ligue compte dans ses rangs à l'issue de la saison 85, 7 champions de France : Florent et Emmanuel Poussin, Ivan Rey, Ch. Berthiaud, Anne Rougemand, Corinne Vicat et Ch. Boule.

7 titres contre 8 aux sudistes, compétition toujours. Le détail donne : 4 titres en experts (record absolu), 2 chez les filles et 1 en juniors. Et puisqu'on est dans les honneurs, au classement des clubs français, Mours est second derrière l'intouchable Cavaillon et devant la Ferté-Gaucher.

Bref, Rhône/Alpes c'est le prototype même

Clubs	Pistes	Effectifs	Aides
Bicross Club de Limonest Pdt Pierre Pardon Corresp. Bernard Jondreau 221, route du Mont Verdun 69780 Limonest Tél. : 78.35.10.84	Piste non homologuée, drainée 250 m, 7 m de large. Départ à 6. Sol : terre tassée. Grille, tour pour speaker Lieu : Chemin du Bois d'Ans Autre activité : free (bank mobile pour démos.)	60 inscrits, 25 licenciés AFB Inscription : 85 F + licence. Déplacements : pilotes/parents transport des bicross en fourgon (Voir aides) Entraînements : mercredi, samedi et dimanche après-midi.	• TP Desprès et Trottet (piste) • Ets Pithoud (transport bx) • Caisse d'Epargne de Lyon.
Bicross Club de Lissieu Pdt Gabriel Mick 14, allée des Coteaux-Lissieu 69380 Lozanne Tél. : 78.47.31.75	Piste non homologuée, non drainée : 325 m Sol : tout venant Lieu : Chemin du Vieux Bourg	11 licenciés, 3 experts, 1 fille 7 juniors Inscription : 50 F + licence Déplacements : pilotes/parents Entraînements libres, organisés les mercredis et samedi de 14 h 30 à 16 h 30	• Aucune aide Huile de coude de la part de tous les dirigeants et adhérents du club. Bravo.
Bicross Club Couzonnais Pdt Jean-Paul Jamet 25, rue Philibert Gaillard 69270 Couzon au Mont-d'Or Tél. : 78.22.63.50	Piste non homologuée, non drainée, 280 m, 8 m de large (achevée fin 85) Sol : revêtement en concassé Lieu : ancienne décharge communautaire Autre activité : free (1 bank mobile)	25 licenciés : 22 juniors, 3 experts Inscription : 100 F + licence Déplacements : parents/pilotes Entraînements : samedi de 14 h à 17 h	• Municipalité • TP Rigotto Et tous les membres du club
Bicross Club Dardilly Pdt Jean-Pierre Dumont 6, montée du Bourg 69570 Dardilly	Piste homologuée, drainée, 350 m. Sol : argileux recouvert de concassé. Grille électronique avec feux, sanitaires, buvette, snack, gradins Lieu : Chemin de la Brocandière	60 licenciés juniors (6 experts en 86) Inscription : 120 F + licence Déplacements : parents/pilotes (déplac. en car) Entraînements : samedi de 14 h à 17 h parfois le mercredi	• Entreprises et commerçants • Municipalité
Bicross Club de Givors Pdt Daniel Barbut 13, avenue Danielle Casanova 69700 Givors Tél. : 78.73.33.57	Piste homologuée, drainée, 317 m long, largeur : 12 m au départ puis 8 m sur la piste. Sol : sable concassé non lavé. Grille, sanitaires, buvette, gradins Bornes eau, prises électriques, abri, salle d'entraînement. Lieu : Quartier St-Lazare.	88 licenciés : 47 juniors, 18 experts 3 filles, 4 cruisers, 9 freestylers 7 directeurs, commissaires, dirigeants Inscription : 250 F licence incluse Déplacements : parents/pilotes Entraînements : mercredi et samedi de 14 h à 18 h	• Carrefour • Z Stronglight • Municipalité • Département • MJC Givors
69 Rhône	Bicross Club du Canton Bressois Pdt Gérard Noyel 27, rue Pierre Brossolette 69210 L'Arbresle Tél. : 74.01.30.57	Piste homologuée, 300 m, drainée Sol : terre + sable de carrière Sanitaires à proximité Lieu : après le stade, sur RN6 direction Tarare	30 licenciés Inscription : 50 F + licence Déplacements : parents Entraînements : mercredi de 14 h à 16 h samedi de 14 h à 18 h Dimanche matin.
BCC Brignais MJC Pdt Michel Pradau Avenue Ferdinand Gaillard Le Clos Paris Bât. B2 69530 Brignais Tél. : 78.05.25.79	Piste homologuée, drainée, 292 m Sol : végétal, revêtement concassé Lieu : Z.I. de Chiradie	51 licenciés : 40 juniors, 11 experts Inscription : 30 F + licence Déplacements : parents/pilotes Entraînements : mercredi de 15 h à 17 h et samedi de 14 h à 17 h	• MJC • Municipalité
Bicross Club de Lyon Pdt Alfred Pacchiolo 287, rue Duguesclin 69003 Lyon Tél. : 78.95.19.31	Piste homologuée, drainée, 330 m. Sol : sable concassé. Grille à feux, gradins, buvettes, sanitaires. Lieu : Bd Poumeyrol à Caluire Autres activités : freestyle, (banks et ramp).	88 licenciés : 15 experts, 67 juniors 4 filles, 2 superclasses : Gilles Caldéroni, Cyril Bourdon Inscription : 130 F Déplac. en car, à la charge des pilotes/parents Entraînements : mercredi, samedi dimanche et congés, à volonté.	• Fonds privés (dirigeants) • Municipalité
BCC Neuvilleois Pdt Jean-Pierre Hamaili Corresp. Christiane Lager 29, allée des Pervanches 69650 St-Germain au Mont-d'Or Tél. : 78.98.26.22	Piste homologuée, non drainée, 280 m. Grille. Lieu : Chemin de Halage Neuville/Saône.	70 licenciés : 42 juniors, 25 experts, 2 féminines, 1 vétéran. Inscription : 120 F + licence Déplac. : 50 % club, 50 % parents. Entraînements : samedi de 14 h à 17 h pour les - 12 ans. Dimanche de 9 h à 12 h pour les autres	• TP Baumaud • Municipalité
26 Drôme	Bicross Club de Bron Pdt Dominique Perron Centre Social Gérard Philippe 69600 Bron Tél. : 78.26.21.71	Piste. Tout nouveau club.	12 licenciés
Bicross Club de Mours Pdt René Vicat Quartier les Révois. 26540 Mours St-Eusèbe Tél. : 75.70.10.02	Piste homologuée, drainée, 310 m, largeur : 8 m sur les 70 premiers mètres puis 5 m. Sol : sable de concasseur. Grille, douches, sanitaires, buvette, snack, gradins pour les compét. Lieu : complexe sportif les Guinchos Autre activité : freestyle.	71 licenciés : 6 filles, 35 juniors, 22 experts, 6 cruisers, 1 superclasse, 1 freestyler Déplac. : participation du club Entraînements : mercredi et samedi de 14 h à 16 h	• Entreprise Vicat • MBK • Ets Mazoyer • Géant Casino • Municipalité • Département

de la ligue telles qu'elles devraient toutes être. On en veut, on y croit même si on a de petits moyens. Pas plus avantageux que les autres au départ, voyez où ils en sont : 1 104 pilotes et 35 clubs. Et ça monte, ça monte.

Clubs et pistes

On disait donc 35 clubs affiliés et 12 en projet, plus 2 suicidaires ou volontaires (on verra) puisqu'ils sont FFC.

On recense 25 pistes, mais il faut tenir compte des 8 tout nouveaux clubs qui n'ont

pas encore eu le temps de construire leur piste.

25 + 8 = 33 pistes dans un proche avenir, presque une par club.

Parmi ces pistes on trouve les superproductions que tout le monde connaît. (Les amnésiques reprennent leurs reliures de BXM).

Autre belle réalisation, Le Rouret, très classe avec petit pont, devinez quelle marque est incrustée dans le revêtement. Des moments sûrement extra à passer en famille. Pist'art aussi à Lyon qui entraîne ses kids carrément

dans une salle de muscu, à un prix défiant toute concurrence, 10 F par mois.

Piste toujours, mais problème inverse. Les jeunes de Lissieu commencent à craquer. Ça fait un an et demi qu'ils essayent de faire une piste digne de ce nom. Aucune aide ne leur a été accordée malgré des demandes pressantes auprès de la mairie notamment. Ils sont une quarantaine à y travailler tous les jours avec seulement pelles et pioches. Pas suffisant. SOS M. le Maire, vous aviez promis, les jeunes du club espéraient. Au cas où vous auriez oublié, MM. Mick, Bruson, Martin,

Clubs
Pistes
Effectifs
Aides

Bicross Club Livronnais
Pdt Jacqueline Balet
CIDEX 208
26250 Livron
Tél. : 75.85.50.36

Piste homologuée, non drainée
277 m. Sol : terre battue et sable.
Grille, sanitaires, buvette, snack
Lieu : Quartier Champagnat
Livron.
Autre activité : freestyle

24 licenciés : 22 juniors, 1 fille
1 expert (8 experts en 86).
Inscript. : 100 F par famille + licence
Déplac. : 20 F de forfait.

- Municipalité
- Ent. Chanut (Montcasion)

Bicross Club de Valence
Pdt Paule Barbou
14, allée de l'Ormerie
26000 Valence
Tél. : 75.44.63.95

Piste en cours
Lieu : L'Eperrière, Valence

30 licenciés : 27 juniors, 3 filles
Inscript. : 100 F + licence
Déplac. : Parents/Pilotes
Entraînements : samedi de 14 h 30 à 16 h 30 sur les pistes voisines

Bicross Club de Romans
Pdt Bernard Cugeronne
Rue de Straubing
26100 Romans
Tél. : 75.02.10.06

Piste homologuée, 250 m. drainée.
Sol : tout venant + sable compacté
Grille, douches sanitaires à proximité
Lieu : ensemble sportif, avenue de la digue

18 licenciés
Inscription gratuite
Déplacements : parents/pilotes
Entraînements : libres les mercredi et samedi. Dirigés le dimanche de 9 à 12 h

- Commune

Bicross Club de Nyons
Pdt Bernard Chavain
10, rue de Verneuil
26110 Nyons
Tél. : 75.26.24.82

Pas de piste

40 licenciés

Pdt Claude Caustaury
7, av. Gal de Gaulle
26200 Montelimar

Nouveau club

Bicross de Pierrelatte
Pdt Dr. Vigne
2, av. Charles Jeume
26700 Pierrelatte
Tél. : 75.04.08.64

- Piste

40 licenciés

- Nouveau club

Bicross Club de Mably
Pdt Michel Ollagnier
15, impasse Dr. Charcot
42300 Riom
Tél. : 77.12.17.80

Piste homologuée, 285 m, large de 7 à 10 m, drainée. Sol : terre sablonneuse
Grille électronique, douche, sanitaires, buvette, snack, gradins, camping et plan d'eau
Lieu : route de Briennon
Autres activités : free - mountain bike

67 licenciés : 19 experts, 43 juniors
5 filles
Déplac. : club pour compétitions importantes.
Entraînements : mercredi 14 h 30 à 17 h 30
samedi 14 h 30 à 17 h 30
dimanche 9 h 30 à 11 h 30

- Municipalité

Chateauneuf Bicross
Pdt Michel Martire
13, cours du 8 mai
42800 Rive de Gier
Tél. : 77.75.46.57

Piste homologuée, 250 m, large de 5 à 10 m, drainée. Sol : terre végétale.
Eclairage, grille, douches, sanitaires, buvette, snack.
Lieu : Chateauneuf, lieu dit : Molivay
Autres activités : free, enduro, mountain bike

15 licenciés : 1 fille, 4 experts, 10 juniors.
Inscript. : 50 F + licence
Déplacements : parents
Entraînements : Samedi de 15 h à 17 h

- TP Désarnaud
- Construction François
- Municipalité

42
Loire
BCC de St Paul en Jarez
Pdt Bernard Autin
Montieux
42320 St Paul en Jarez
Tél. : 77.73.23.92

- Piste

- Tout nouveau club

Forez Bicross Club
Pdt René Jacquemond
Corresp. : Gérard Jacquemond
25, rue du 11 novembre
42100 St Etienne
Tél. : 77.32.67.36

- Pas de piste

Bicross Club du Pays d'Allevard
Pdt Aline Haberer
Le Cottard
38580 Allevard

Piste en projet

32 licenciés
Inscript. : 50 F + licence
Déplacements : club
Entraînements : mercredi de 14 à 17 h

- Jeunesse et sport
- Municipalité
- SIVOM (pour la future piste)

38
Isère
Bicross club de Grenoble
Pdt Remi Zucchet
13, rue de la Condamine
Z.A. de Nagencin
38610 Gières
Tél. : 78.08.36.72

Piste homologuée, 300 m, large de 5 à 8 m, drainée.
Grille électronique, douches, sanitaires.
Lieu : Arène Pablo Neruda
Echirolles
Autres activités : freestyle

61 licenciés : 45 juniors, 10 experts
6 cruises.
Inscript. : 50 F + licence
Déplacements : Parents
Entraînements : mercredi 13 h 30 à 16 h, samedi 14 h à 17 h.

Molière et les autres attendent un geste. Et puis s'ils se trouvent quelques personnes se sentant une âme de sponsor, la cause est noble, n'hésitez pas. En général les clubs ont eu la bonne idée de faire leur piste près ou dans un complexe sportif ce qui leur permet de bénéficier des installations.

La piste reste au centre des préoccupations. On souhaite l'améliorer ou l'équiper (ou les 2) : Brignais, Limonest, Lissieu, ou bien on désire carrément en construire une autre, bien mieux et répondant aux normes du bicross moderne : Annecy, Neuville, Diableurs.

Au fait, un mot à ajouter au lexique bicross : diabler, c'est affoler intensivement les manivelles.

Les finances préoccupent également beaucoup. Certains ont trouvé le filon. Ainsi à Mours et Couzon fait-on danser les citoyens pour renflouer les caisses. A Couzon, bal du bicross le 2 février 1986. Qu'on se le dise. Espérons que ça va donner des idées au club de Chateauneuf qui cherche une activité extra-sportive pour faire sauter la banque. Honneurs à Dardilly qui nous ouvre tous grands ses livres de comptes : 35 000 F

d'aides privées et 110 000 F alloués par la municipalité. On sait se vendre à Dardilly. Pour les autres c'est la traditionnelle chasse aux sponsors. Là encore, il y a des débrouillards. Alors que ceux qui cherchent, contactent ceux qui ont trouvé : Givors, Dardilly, Mours, Montmélian, Chambéry.

Mably lui est très soucieux de son image puisqu'il ne souhaite que plus de champions, améliorer sa position au classement des clubs et maintenir la chaude ambiance qui règne au sein du club.

	Clubs	Pistes	Effectifs	Aides
38 Isère	BCC de St Maurice l'Exil Pdt Laurent Castro 29, clos des Blaches 38550 St Maurice l'Exil Tél. : 74.29.52.05	- Pas de piste - Nouveau club		
	Bicross Club de Satolas Pdt M. Michaillat CIDEX 146 38290 Satolas Tél. : 74.90.21.62	- Pas de piste - Nouveau club		
73 Savoie	Bicross club de Montmélian Pdt Henri Garcia Chemin du Pré-Veige 73110 La Rochette Tél. : 79.65.65.94	Piste non homologuée, 300 m, largeur moyenne 6 m, drainée, terrain tout temps Douches, sanitaires, parking. Lieu : route de la cave coopérative Autres activités : freestyle, trial	10 licenciés juniors Inscript. : 250 F licence et maillot du club compris Déplacements : dirigeants Entrainements : officiels : mercredi Accès libre les autres jours	• UNICO (jerseys) • Meubles Arban • Cycles Bétemps • Ets Beroud et Pugny et Chaland • Municipalité
	Bicross Club Chambérien Pdt Dominique Brouard 28, av. de Tournin 73000 Chambéry Tél. : 79.70.13.54	Piste homologuée, 320 m, drainée, revêtement tout temps. Buvette, snack, grille. Lieu : terrain d'aviation de Challe les Eaux Autres activités : enduro, free, courses sur neige	50 licenciés Inscript. : 250 F licence comprise Déplacements : parents Entrainements : samedi 13 h 45 à 16 h Mardi 18 h 30 à 19 h 30 pour les experts	• Municipalité • Département • Disco Press • Brouard MBK
74 Haute-Savoie	Bicross Club d'Albens Pdte Dominique Cart Corresp. Moto-Vélo équipements 73410 Albens Tél. : 79.63.02.80			
	Bicross Club de Cran-Gevrier Pdt Andé Cavazzana 7, av. de la République 74000 Cran-Gevrier Tél. : 50.57.21.73	Piste homologuée, 310 m, drainée. Sol : Bredannaz Grille, buvette. Lieu : av. de Gevrier Autre activité : freestyle	62 licenciés, 1 superclasse (Laurent Benac) Inscript. : 200 F tout compris Déplacements : club Entrainements : mercredi et samedi de 14 h 30 à 17 h	• Municipalité
	Annecy Bicross Club Pdt Jacques Batailleur 4, rue C. Dunand 74000 Annecy Tél. : 50.45.50.12	Piste homologuée, 280 m, drainée. Sol : sable durci + terre Grille électronique, sanitaires, buvette, snack, gradins. Lieu : chemin du périphérique Annecy le Vieux Autre activité : free (2 banks)	48 licenciés : 3 experts, 3 filles 42 juniors Inscript. : 70 F + licence Déplac. : Parents, club pour chpt de France et autres Entrainements : officiels le mercredi, autres jours : libres	• Marchands de cycles et Ets privées • Crédit Agricole • Municipalité
	Bicross Club La Mandallaz Pdt Daniel Grossmange Les Vernes 74330 La Balme de Sillingy Tél. : 50.68.85.10			
01 Ain	Bicross Club de Beynost Pdte Jocelyne Chapus 3, av. de la Gare Beynost 01700 Miribel 78.55.59.38	Piste non homologuée, 100 m, (piste d'entraînement) Sol : terre végétale Grille. Lieu : chemin du Pilon Face au péage autoroute de Genève Dans un petit bois Autre activité : free en projet	35 licenciés : 2 filles, 27 juniors, 6 experts Inscript. : 50 F en 85 (60 F en 86) + licence Déplacements : Parents/pilotes Entrainements : en 86, mercredi et samedi de 14 à 18 h	• Municipalité (très peu)
	Bicross Club des Diableurs Pdt Thierry Gilbert 1659, av. de Trevoux 01000 Bourg en Bresse Tél. : 74.24.25.07	Piste homologuée, 270 m, non drainée. Sol : sable Grille, gradins naturels. Buvette, snack jours de courses Lieu : chemin de la Gravière St Denis les Bourg Autres activités : freestyle, enduro.	45 licenciés Inscript. : 50 F + licence Déplacements : parents/pilotes Entrainements : 4 à 10 ans le mercredi de 14 à 16 h 30 11 ans et + le samedi matin de 9 à 12 h. Libres le dimanche après midi	• Société des dragages de l'Ain • Ain T.P. • Municipalité
07 Ardèche	Bicross Club de St Denis les Bourg Pdt Maurice Janin 3, rue Emile Bonnet 01000 Bourg en Bresse Tél. : 74.22.53.91	Pas de piste Nouveau club	20 licenciés	
	Bicross Club du Rouret Pdt Sylvain Billon Corresp. : Martine Meignier Groupe Baza Immeuble B 07200 Aubenas	Piste drainée Sol : Sija. Départ goudronné Lieu : Gros pierre Eclairage, douches, sanitaires, buvette, snack. Autres activités : free, enduro, mountain bike, trial envisagé.	5 licenciés dont les 3 Mad-dogs	• Domaine du château du Rouret

Autre club qui a du nez, Lyon qui, non content de squatter un stand et une page entière dans le press-book de l'opération « sport dans la vie », remporte pour sa première participation l'oscar de la meilleure animation et présentation de sport. Comme on dit à Lyon : « le bicross, ça assure ». Ce à quoi je réponds : « un max ».

Quand je changerai de club, j'irai m'inscrire à Beynost. Pensez donc, il n'est dirigé que par

des dames (ou des demoiselles ?). Les dames dirigeantes sont de plus en plus nombreuses et ce n'est sûrement pas le fait du hasard.

Alors plus motivées que les mecs ou plus capables ? (ou les deux).

On va commencer à envisager de se quitter en évoquant Nyons. Nyons ? oui vous avez déjà entendu parler de ce club dans la ligue Provence/Côte d'Azur. Itinéraire curieux que celui de ce club. 1984 il est rattaché à

Rhône/Alpes, 1985 il passe en Provence/Côte d'Azur, 1986 il revient à ses premières amours en Rhône/Alpes. On les appelle « les nomades ».

Merci aux dirigeants et aux clubs de Rhône/Alpes qui avec beaucoup de gentillesse se sont prêtés au jeu des questions et des réponses.

Vous tenez le bon bout du manche et vous êtes les meilleurs. Alors, keep on riding, men et vive le bicross.

HURRICANE

212 AVENUE DE LA VICTOIRE 77100 MEAUX TEL : 64.34.34.77



8 MODÈLES
DE PLAQUES
12 COULEURS
de 28 F à 80 F

**1^{er}, 2^e, 3^e au CHAMPIONNAT SUPERCLASSE ET
SUPERCRUISER EN 85
avec VUILLEMOT - REDOIS - KOEHLER etc...**

**2^e, 3^e au championnat du monde
avec REDOIS, KOEHLER, etc...**

VICTOIRE A BERCY
1^{er} REDOIS
2^e VUILLEMOT
AVEC LES PLAQUES HURRICANE
ROTOR ET GUARD FOOT PAGE



59^F LE LOOK U.S. LA CASQUETTE REGLA

LA CASQUETTE REGLABLE

**AUSSI LA CASQUETTE A LA
MARQUE DU CLIENT!!!!**

BON DE COMMANDE

- ENVOI RECOMMANDÉ + 12 F
- CONTRE REMBT + 25 F
- MANDAT
- CHEQUE

MERSSEMAN-DIFFUSION

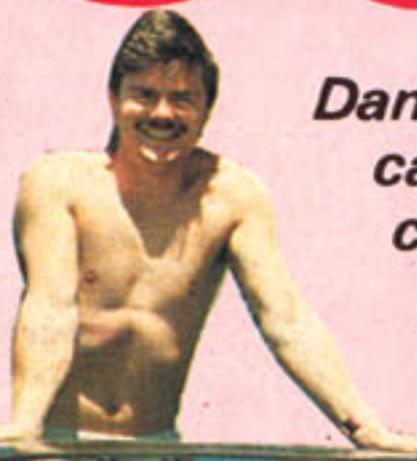
RES LES FACULTES bat. B
Av. DE L'EUROPE
13100 AIX-EN-PROVENCE
42.20.05.05 - 42.28.75.21

CADEAU : 5 ECUSSONS A COUDRE

Nom _____ Prénom _____
N° et Rue _____
Ville _____
Code postal _____

ROULEZ JEUNE

Par D. Coste



Dans ce pays de rêve pour le bicrosser qu'est la Californie, l'une des caractéristiques est l'omniprésence des automobiles de rêve. Voici celles des quelques kids que vous connaissez.

Bien sûr ça fait rêver, mais il faut savoir que là-bas une grosse bagnole vaut l'équivalent d'une 205 chez nous, que l'essence coûte environ moitié prix et que les transports en commun sont rares, pour ne pas dire inexistant dans la plupart des villes. Voilà pourquoi lorsqu'ils viennent à Paris ils raffolent du métro.



218 ch pour la Chevrolet Camaro Z28 de Mike Miranda. Un moteur de 8 cylindres V et 5 litres de cylindrée pour ce bestiau qui boit autant d'essence que Mike de Coca-Cola.



Autre adepte du pick-up, Mike Buff, mais comme il ne crache pas sur la puissance, il se balade avec un pick-up « El Camino ». Une chevrolet propulsée par un six cylindres en V de 4,3 l.



Rich Sigur et sa vieille Toyota sous son profil le plus avantageux. L'autre côté porte les traces de plusieurs accrochages...



ESSE!



Cadeau somptueux de la fédération ABA à son champion en titre Pete Loncarevitch : une splendide Pontiac Firebird Trans-Am :

5,7 l injection, 233 ch avec palmarès et sponsors sur les portières.

Chevaux



Greg Hill a possédé une Porsche 911 Turbo qu'il vient de revendre pour un véhicule plus sage : une Mercedes 300.



Porsche 944 blanche 163 chevaux, 220 km/h pour Eddy King qui est arrivé à se trouver l'immatriculation correspondant à son nom, c'est fort ça. C'est en fait une pratique courante aux Etats Unis où il est parfois possible d'obtenir l'inscription désirée.



Immatriculation personnalisée pour la Honda Civic CRX de Duke quand il n'utilise pas sa Porsche Turbo. Seul problème The Duke était déjà attribué, voilà pourquoi il est immatriculé Duke The.



Plus sage, voici un autre pick-up Toyota, celui de Ron Wilton, l'habitué du freeway.

Eddie Fiola en adepte inconditionnel de l'altitude s'est fait rehausser un Hi-lux Toyota. On le voit ici avant peinture, le pick-up, pas Fiola bien sûr.



Ce qui n'empêche pas certains à l'occasion d'utiliser les bons vieux taxis. N'est-ce pas Brian ?



par P-H. Potherat

LE LIVRE DE LA JUNGLE

(des Fédés)

RAMBOZO II:
la mission



Il a fallu que ça tombe sur moi. J'aurais pas dû trainer mes Vans à la Rédac' de BXM. Coste, le rédac'chef trois étoiles, m'a convoqué. « Petit, tu es l'homme de la situation... les kids comptent sur toi. On va te parachuter de nouveau dans la jungle des Fédés... Avec ouverture commandée du capuchon de stylo. Objectif : Débroussailler la situation du BMX International... à la machette, s'il le faut... Au napalm, si les circonstances l'exigent ! ».

Pour ceux qui auraient manqué le début...

Au cours du premier épisode de ce grand feuilleton à rebondissements nous avions vu comment nous étions au bord du conflit international. Aujourd'hui, un grand pas en avant (euh, pardon, en arrière !) a été fait.

Univers l'uni

Toutes les Fédés Internationales ont entonné le même refrain : « Unissons-nous, que diable ! » C'est notre intérêt à tous. La FIAC y voit un moyen d'accroître le nombre de ses membres et surtout de rajeunir ses effectifs. Pour l'IBMXF, cela lui permettrait de pénétrer dans des pays où elle n'est pas encore représentée. Les appels du pied de M. Gerrit Does, secrétaire général de l'IBMXF, ont trouvé un écho en la personne de Peter Van Der Molen, Président de la KNWU, la fédération cycliste hollandaise, sans doute inquiet pour sa cheville qui enflait. Sous son impulsion, les deux parties se sont réunies le 30 août dernier à Bassano del Grappa en Italie. L'allocution de bienvenue fut prononcée par M. Syssoev, président de la FIAC « Rejoignez-nous et nous discuterons après ! ». Bien que chaleureuse, elle doucha quelque peu les enthousiasmes. Tous se sont mis d'accord pour admettre qu'il fallait, dans l'intérêt des pratiquants, arriver à une unification. Il a donc été convenu que l'IBMXF devienne le comité responsable du BMX au sein de la FIAC. Cette dernière a adressé à tous ses pays membres une lettre appelant à la bonne volonté de ses troupes. Refrain : Unissons-nous... unissons-nous. Et on fixe une nouvelle date de réunion en janvier 86... pour voir si tout le monde chante à l'unisson !

grogne de toutes parts. Jean Bobet, le frère du célèbre Louison, a carrément serré les cale-pieds et s'est dressé sur les pédales. Dans son éditorial du « Cycle » de Décembre 85, il « flingue » à tout va sur le Président de la FFC, Germain Simon. Il lui reproche d'imposer le « surplace » à la Fédération, alors qu'il devrait emmener le sprint. Et, fait plus alarmant, les coureurs pros tentent une échappée solitaire. S'estimant mal représentés par leur Fédération, ils revendentiquent leur autonomie.

Et la FFC fait encore la fine bouche devant les appels à l'union de l'AFB dont la notoriété s'est accrue avec le retentissement de Bercy 85. Un protocole d'accord a été signé au Ministère de la Jeunesse et des Sports le 7 octobre 1985. L'AFB va gérer, au sein de la FFC l'ensemble des activités bicross, tout en gardant son autonomie financière, administrative et sportive. Voilà qui devrait arranger tout le monde. Mais ces messieurs de la rue de Dunkerque, vous savez les extra-lucides, les transparents, s'embarquent maintenant dans une querelle de protocole digne de leurs vieilles dentelles.

Pas question de leur taper sur le ventre en les appelant les kids. Ecoutez un peu : lettre de M. Germain Simon au Président de l'AFB datée du 11 décembre 1985 : « J'ai peu apprécié de recevoir pour information la lettre que vous avez adressée à vos Presidents de Ligue ». Non, non, vous marrez pas encore ! Attendez la suite « Un tel courrier ne peut en aucune façon être adressé au secrétariat de la FFC, mais au Président lui-même ! » J'y suis allé, les deux bureaux communiquent... non, non, vous marrez pas comme ça j'veais me faire virer. Reprenez votre souffle, on continue. « Un tel courrier ne peut être adressé au Ministère de la Jeunesse et des Sports que par l'intermédiaire de la FFC. » (Vous comprenez ?)



L'AFB a été la première à donner ; elle regrette déjà son geste. Elle semble décidée « à ne plus donner suite à un éventuel regroupement, si les conditions ne restent pas dans les termes de la proposition du Ministère et si

De son côté, la FIAC, dont le seul souci reconnu est d'arrondir les angles, décide d'organiser un championnat du monde bicross en Italie les 18, 19, et 20 juillet 86, en plein dans les dates du Supertour Bicross. Musique, maestro ! Unissons-nous...

Arsenic et vieilles dentelles

Voilà ce qu'on trouve à l'affiche, en France, du côté de la rue de Dunkerque, c'est plutôt la Fédération Fantôme de Cyclisme. La discréption même... les petits souliers sous le sapin... les pieds bien au chaud. Alors, forcément, ça

nez, le Ministère c'est un peu plus loin, mais j'aime bien y aller, moi). Hé les kids, je n'invente rien, c'est écrit devant moi. Ils ont quand même troqué la plume d'oie pour la machine à écrire. On comprend mieux que certains aient craqué. Dites Messieurs, en queue de peloton, il y a une voiture-balai. De grâce, montez donc dedans. On y sert des boissons chaudes et on y soignera vos vieux furoncles... Allo, Rambozo... Allo, Rambozo... Oui, Ici Cap'tain Coste... Vous n'aviez ordre de tirer qu'en cas de force majeure... excusez-moi, chef, je n'ai pas pu résister... Ce n'est pas une injection de sang neuf qu'il leur faudrait ; c'est une transfusion complète.

la crédibilité de l'AFB ne trouve pas sa place au sein de la FFC ».

Devant l'attitude de repli de la FFC, quelle position va adopter l'AFB ? Allons-nous vers un nouveau conflit ? Rambozo rentrera-t-il vivant de cette dangereuse mission ? Pour le savoir, ne manquez pas le prochain épisode de ce film à sucre-pince (à vélo)... Envoyez le générique !

Avec par ordre d'apparition et de disparition à la Fédération Fantôme de Cyclisme : Germain Simon, Môssieu le Président ; sieur Jean Pitallier, secrétaire Général ; entièrement tourné en décor surnaturel avec effet de transparence.

BENITAH OU LE LOOKEPOX

"T'as le look coco!"

Il y a eu le blanc, le jaune, les damiers, l'étoilé, le rose, le vert, le lavande. Que va nous révéler le salon de Long Beach ? Quelles sont les nouvelles couleurs qui vont uniformiser le milieu du bicross ?

En attendant...

Le look surf, « l'idéal beach » semble se dessiner en free, du moins côté sape.

Rien d'étonnant puisque les disciplines funs tendent à se rapprocher en vertu de la loi : « qui se ressemble, s'assemble ». Toutefois rien de vraiment original !

Et c'est au hasard de mes « z'éances » que je suis tombé, oh ! merveille, devant des bicross

d'enfer aux couleurs ensorcelées : dégradées, nacrées, métallisées, pailletées... Des coloris aussi variés que chatoyants qui risquent de « faire fort » : c'est le LOOKEPOX !

Du kaki au fun

A l'origine Benitah est un établissement agréé par la SNCF et l'armée française ! Chargé de peindre wagons et autres camions. Une entreprise familiale d'un esprit assez jeune qui tient à diversifier ses activités. Histoire d'ajouter de la couleur et de la gaieté à son environnement. En deux mots, sortir du kaki.

Amateur de moto, M. Vasseur repeint dans des teintes très gaies les gros cubes de ses amis. Un jour, M. Jacques Rocca en personne, se présente dans la petite entreprise de la banlieue parisienne. Le magicien du carénage séduit par la qualité des coloris newlook que revêtent le galbe de certaines cylindrées, signe un contrat d'exclusivité avec Benitah. De la moto au bicross, il n'y a qu'un pas. Appliquer la technique « secrète » au marché du BX, voilà une bonne idée.

Ne voulant pas rester dans l'ignorance, je me suis rendu chez Benitah afin de comprendre où était la différence. Curiosité maladive ? disons instinctive.

Au fond de ce qui semble être un entrepôt, un jeune hommeponce un carénage en polyester. C'est lui qui s'occupe de décaper tout ce qui va partir pour le studio de peinture : cadre, casque, garde-boue, réservoir...

Un apprêt est nécessaire pour certains accessoires. Notamment pour ceux qui sont destinés au trial. Ce revêtement anti-rouille est aussi utilisé lorsque ces spécialistes ignorent la provenance et la composition de la couleur d'origine. Ils se mettent ainsi à l'abri d'éventuels refus de peinture, dans le jargon on dit : « blocage des fonds ».

Nos accessoires sont fin près pour passer au labo de peinture.

Nous entrons dans une pièce dont le sol est humide. Ceci afin d'empêcher les poussières de se balader et de se déposer sur la peinture fraîche. Un immense aspirateur mural fonctionne lors le pistolet est en action. L'air deviendrait rapidement toxique.



La peinture utilisée est à base de résine Epoxydique. Normalement l'Epoxy se trouve sous forme de poudre, et ce n'est qu'après une cuisson qu'il se présente sous la forme lisse et résistante que nous lui connaissons. Mais ici, l'Epoxy utilisé est liquide et ne nécessite aucune cuisson. Grugu me direz-vous ? Au contraire, l'Epoxy liquide est une résine transparente à laquelle est mélangé un durcisseur et qui a subi un traitement anti-ultra-violet. Les UV sont des radiations électromagnétiques invisibles (situées dans le spectre, entre la lumière visible et les rayons X) qui par des effets de ionisation, accélèrent le phénomène d'oxydation. Tout ceci pour vous expliquer pourquoi la couleur de votre cadre ternit au bout d'un ou deux ans.

Le Looképox de Benitah est à l'abri de ces

agressions et comble de bonheur, durcit sous l'action des ultra-violet. Résultat : une couleur éclatante et résistante. Le Looképox se passe de cuisson, s'adapte à de nombreux supports.

Les délais de livraisons du produit fini sont des plus courts.

Mais le Looképox s'utilise dans le cas d'une surface que l'on désire une. Benitah, qui a plus d'un tour dans son pistolet, emploie aussi des laques acryliques, préconisées pour le freestyle (plus fragile). Ce sont ces laques qui peuvent se mélanger sans limite. On peut obtenir ainsi des dégradés, des métallisés, des pailletés, des fluo, des nacrés aux reflets rouge, vert, jaune... selon votre choix.

Un vernis au polyuréthane est ensuite appliquée pour fixer les laques. Très facile d'emploi, Looképox et acrylique s'utilisent sur de nombreuses surfaces.

Benitah propose, donc, des ensembles assortis : cadre, plaque à numéro, casque...

Effet Goldorak assuré.



Conseil pour un caprice

Les modes passent, les couleurs trépassent et celles de votre cadre vous lassent. Il était blanc. Puis la folie du rose vous a conquis. Maintenant, un rouge claquant vous tente ?

Bien qu'il soit vivement conseillé de confier votre Sam à un pro du pistolet, certains bricoleurs préfèrent, dans un excès de zèle, exécuter eux-mêmes cette métamorphose. C'est l'occasion inespérée de dépouiller entièrement votre bicross, de graisser les gaines de freins, le jeu de direction, la chaîne, de vérifier le bon fonctionnement des différents éléments. Un petit travail jamais assez réalisé.

EH ! TU PONCES PILOTES ?

Il est un travail rebutant mais absolument indispensable : c'est le ponçage. On ponce pour enlever la couleur que l'on a fini par haïr, mais surtout pour permettre à la nouvelle peinture d'accrocher à l'acier.

Le cadre nu se décape à la main ou du papier de verre de 220. On

ponce avec de la toile emery papier de verre de 220. fignole ensuite avec du

400, voire du 600, beaucoup plus fin, pour la finition. Il est essentiel de frotter avec précaution afin de ne pas rayer le métal. Si le ponçage est l'étape la plus fastidieuse, elle est aussi la plus importante. Prenez votre temps.

La négligence peut, à ce stade, être catastrophique.

Dans le cas où votre cadre est chromé, rien ne peut remplacer un sablage que seul un carrossier peut accomplir. Le chromage est un bain acide qui imprègne les molécules de métal. L'huile de coude ne peut en venir à bout.

LA CELLULO C'EST BIEN PLUS BEAU

Votre cadre nettoyé de toutes poussières, vous pouvez enfin le peindre.

Les peintures les moins coûteuses, les plus courantes et les plus variées sont les cellulosiques. C'est-à-dire les bombes pour autos. Les différents passages doivent être très réguliers et croisés.

Mais le beau revêtement ainsi obtenu est fragile. Il est donc utile de le fixer à l'aide d'un vernis. Les laques en bombe vous poseront certains problèmes inhérents à leur faible pression : coulures, inégalités. Il existe des laques synthétiques qui s'utilisent sans durcisseur, avec un simple diluant. Elles sont disponibles auprès des fournisseurs de peintures-auto, uniquement. L'application de ce vernis nécessite l'emploi d'un compresseur et d'un pistolet. La location en est assez courante.

Et oui, changer le look d'un Sam, n'est pas une mince affaire. Cela peut être un plaisir surtout si vous êtes plusieurs à l'effectuer. Vous partagerez ainsi les coûts et les plaisirs du bricolage.

N'oubliez pas que la poussière adore la peinture fraîche, un petit ménage préalable de l'atelier est nécessaire.

Bonsoir les Picasso !

PRIX

Cadre uni : 50 F Métallisé, dégradé : 270 F Dégradé + métallisé : 290 F. Supplément sablage, cadre... - 50 F.

Ces prix concernent le kit : cadre, fourche, tige de selle.

BENITAH : 48.26.53.73.

du jamais vu... du jamais vu...

Matez le mator!

Peut-être vous reste-t-il trois ronds de vos étrennes ? Vous trouverez bien dans ces pages un ou deux accessoires utiles pour votre sam, selon votre pécule.

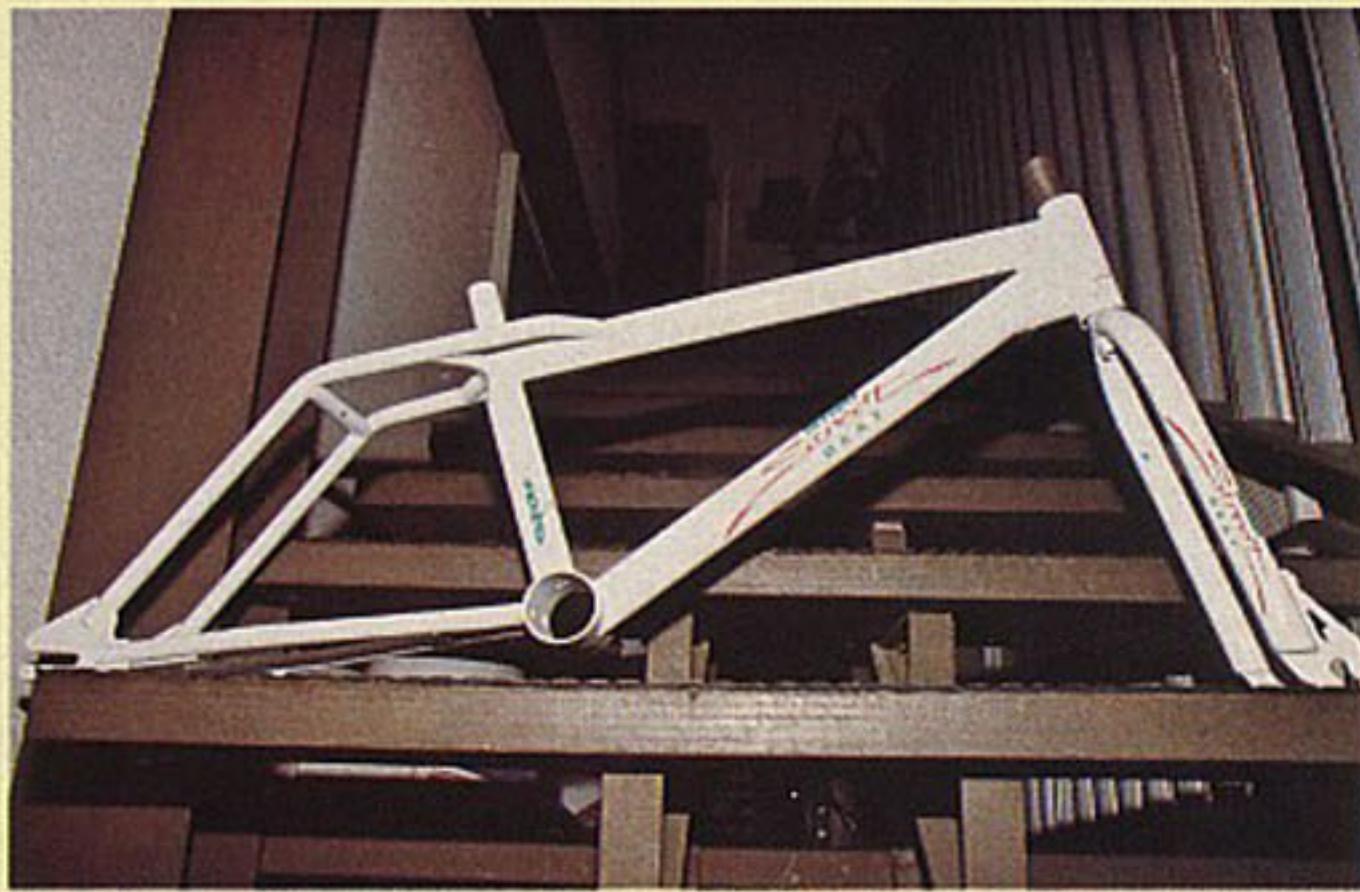
1. Nouveau cadre Haro Sport. Ce nouveau cadre se distingue du FST par la présence de pegs intégrés sur la fourche. Le hau-ban arrière est radicalement différent, une petite plate-forme discrète a été aménagée dans le prolongement des tubes inférieurs.



L'empattement est allongé de 1 cm. Un cadre plus freestyle pour 2 350 F. Pratiques pour les déplacements, les sacs pour sam :

- sac Haro Racing : 695 F
- sac Redline : 485 F

2. Design « Beach Boys » pour le cadre Skyway Street Beat. Très large plate-forme arrière (et pourquoi pas un porte-bagage !) 2 550 F.



3. Ici servent sur plaque Zeronine des colliers de selle Suntour aux couleurs flashy 25 F.



4. Très class, les chaînes Izumi. Finition jaune, vert, lavande, bleu 49 F.

5. Elle est belle et en plus elle est belle la potence DK 315 F.



du jamais vu... du jamais vu...



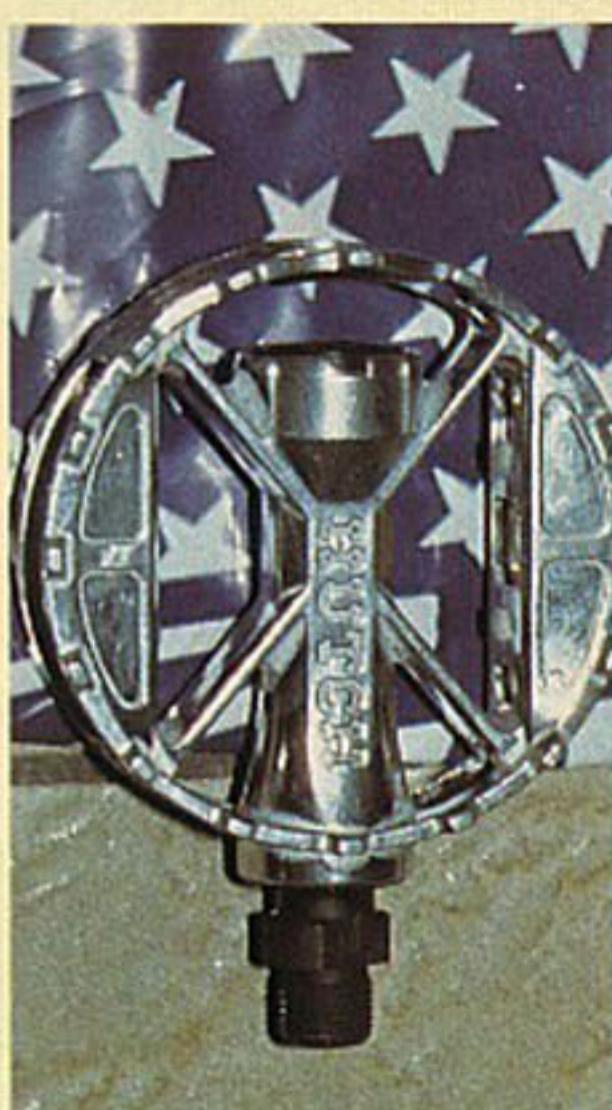
6 et 7. Hutch signe un magnifique jeu de direction 55 F et de pédalier 55 F. Mais grand doute en ce qui concerne les pédales Hutch Japon 275 F.

9. Accessoires freestyle BH. Pegs avant 55 F, pour fourche 1.10 F, arrière 125 F.



10. Coup de flash pour ce mountain-bike de fabrication artisanale « La Maison du Vélo ». Les cadres sont en Reynolds 501 fait main et selon vos mesures (que faire de plus). Monté Shimano des freins aux leviers en passant par le dérailleur (18 vitesses). Pédalier Stronglight. Pneus et jantes Wolber Canyon et chambre à air increvable. Prix (dans cette version) 5 700 F.

La Maison du Vélo - 8, rue de Belzunce, 75010 Paris, Tél. : 42.81.24.72.



8. Caiman pastel de Wolber bleus, verts, roses et lavandes. 90 F maxi. Wolber planche sur un pneu freestyle : blanc, spécial slider. Ici le prototype (bientôt dans le commerce).



INFO'S BICROSS

1^{er} salon national du bicross de Pecquencourt

Les 7 et 8 décembre le club de l'Abbaye de Marchiennes nous avait concocté un petit salon exclusivement bicross. Un salon qui comportait tout ce que la France possède de constructeurs et d'importateurs. Un vrai régal pour les yeux. Du matos, que du matos du plus classique au plus branché. Démos démoniaques



Du matos américain classique au français le plus branché.

Et bien sûr du freestyle.

avec les teams freestyle MBK du Nouvion, BH de Marcoussis et le trick team de Belgique. Un cocktail explosif que l'on réservera en 86, qu'en se le dise.



« Emporté par la foule »



Givrés : les vrais

Après avoir entrepris la première course sur étang gelé (voir reportage BXN mars 1985), les givrés de Fleurbaix ont remis ça le 10 novembre, en organisant, à la patinoire de Croix (banlieue de Lille) la manche qualificative pour la région

nord, pour la finale Ice Race qui se déroulera à Boulogne en février.

Bien relayé par FR3, les radios (Fréquence Nord et Arc en Ciel) et la presse locale (Voix du Nord, Nord Eclair et Nord Matin) cette course a attiré plus de 1 000 personnes sur les gradins.

Embûches et bûches, gamelles et soleil, boissons chaudes et crème glacée

attendait les quelques 120 pilotes engagés, certains ayant fait un déplacement de plus de 200 km (qu'il est dur de résister à l'appel du bicross entre une fin de saison et le début de la suivante).

Coup de chapeau à Mister Véré (l'incroyable président du Fleurbaix Bicross Club) et à J.P. Lammeroyn.



Trial 86

Cette année les instances du vélo-trial n'auront pas attendu le dernier moment pour communiquer le calendrier de la saison 86.

- 27 juillet : Espagne

- 3 août : France

- 10 août : Italie

- 15 août : Belgique

- 17 août : Allemagne.

Exit la Tchécoslovaquie et l'Autriche qui n'ont pas brillé par leur organisation en 85 (voir BXN n° 38). Deux dates en moins ça fait autant de kilomètres de gagnés et de plus vous remarquerez que le circuit est tout à fait cohérent et que les trialistes auront le temps de bronzer (ou de se reposer) entre les épreuves. Comme le bon vin, le vélo-trial se bonifie en vieillissant. Qui a dit « c'est pas du luxe ».

Enfin, la coupe d'Europe change de dénomination puisqu'en 86 elle s'appellera soit : Championnat d'Europe de vélo-trial ou coupe du monde de vélo-trial.

Précision

Dans une publicité du numéro de novembre, on aurait pu comprendre que les produits Haro et Hutch étaient distribués en région parisienne par le grossiste Cash Accessoire.

En fait, vous avez tous rectifié, c'est Vélo 2000 à St Cloud qui est le seul et unique importateur exclusif pour la France et la Belgique pour les produits Hutch et Haro. (Vélo 2000).

Mini salon du cycle

A l'initiative de bénévoles et de passionnés du cycle, un mini salon est organisé à Dardilly (69) par l'union cycliste des Monts d'Or.

Une occasion de rencontrer M. Bery et d'admirer son matos.

Rendez-vous à la salle des sports de Dardilly le samedi 15 février 1986 de 14 h à 19 h et le dimanche 16 février de 9 h à 19 h.

Parmi les exposants :

Accessoiristes

Bocama, Bernard, Camus, CLB, Dardanne, Gallet, Jaricot, Lyon Raccord, Maillard, Mavic, Nervar, Pelissier, Sedis, Simplex, Stronglight, Wolber.

Artisans du cycle

Bazou, Bery, Berthoud, Busset, CFIC, Clerc, Colinelli, Feuillet, Fdlis, Gandi, Gas, Laurent, Rouchouze, Vitoria.

INFOS BICROSS

OU COURIR LE MOIS PROCHAIN !

SUPERCLASSE

• 22 et 23.02.86 - Tours (37) Centre

ICE RACE

• 15.02.86 - Finale Ice Race à Boulogne Billancourt

LES PROMOS

- 26.01.86 - Pertuis
- 02.02.86 - Trameven (29) Bretagne
- 02.02.86 - Vitrolles
- 09.02.86 - Plœmeur (56) Bretagne
- 16.02.86 - MPT Moulin Vert/Quimper (29) Bretagne, Bonnieux

FREESTYLE

- 02.02.86 - Marcoussis

LIGUES

- 26.01.86 - Nissan (34) Languedoc-Roussillon
- 26.01.86 - Carnon (34) Languedoc-Roussillon
- 23.02.86 - Issoire (63) Auvergne
- 23.02.86 - Livron (26) Rhône-Alpes
- 23.02.86 - Les Angles (Juniors PCA)

ENDURO

- 16.02.86 - Tour de Scay

Bordeaux Mérignac

Dans le cadre de l'école nationale de bicingrossing, les superclasses Xavier Redois, Christophe Berthiaut et Edouard Petit animeront un stage à Bordeaux Mérignac du 18 au 21 février 1986. Renseignements : Jacques Suire, 2, av. du Château d'Eau, 33700 Mérignac, tél. : 56.97.79.02. Tarif : 500 F sans hébergement.

Freestyle à Rouen

C'est dans le cadre des vérifications du 8^e Paris-Alger-Dakar que c'est déroulée à Rouen une compétition de freestyle.

24 inscrits dont 17 en catégorie 14 ans et plus.

Très étonnante et remarquée la prestation de Nicolas Malinowsky (7 ans). Et oui, les pampers attaquent les tricks.

Résultats

- 10 ans et moins : 1^{er} Malinowsky (Marcoussis)
- 11-13 ans : 1^{er} Noël (Rouen), 2^{er} C. Lebas (Rouen), 3^{er} C. Delaballe (Rouen), 4^{er} A. Garland (Rouen), 5^{er} Chaadli (Rouen).
- 14 ans et plus : 1^{er} Villanova (Dijon) 66 pts, 2^{er} Ochando (Rouen) 66 pts, 3^{er} R. Gaudrot (Bailly), 4^{er} Carandeau (Bordeaux), 5^{er} J.V. Tartatin (Le Havre), 6^{er} A. Enriquet (Bailly).

1^{re} manche du championnat d'Europe à Cavaillon

On en parle tout de suite pour que vous planifiez ce week-end too rad. Première manche du championnat d'Europe à Cavaillon les 5 et 6 avril dans le Vaucluse.

Attention, les inscriptions doivent parvenir à l'AFB avant le 9 mars 1986. Syndicat d'Initiative de Cavaillon - tél. : 16/90.71.32.01.

Salon de St Etienne

Un salon international du cycle se tiendra au palais des expositions de Saint Etienne du 4 au 7 avril.

Finale des givrés 85

La finale du Trophée National Ice Race 1985 a lieu à la patinoire de Boulogne Billancourt samedi 15 février.

Rappelons que ces courses très originales sont patronnées par Wolber, qu'elles sont d'un point de vue sportif très intéressantes et souvent très spectaculaires quand elles ne sont pas franchement comiques. Un rendez-vous que nous vous conseillons de ne pas rater. Les pilotes qui n'ont pu participer aux épreuves précédentes pourront tenter de se qualifier grâce aux épreuves de repêchage prévues en levée de rideau des finales.

Programme

18 h 30 - entrée du public et des accompagnateurs.

19 h 00 - début des essais.

19 h 45 - manches qualificatives de repêchage.

21 h 30 - Trophée National.

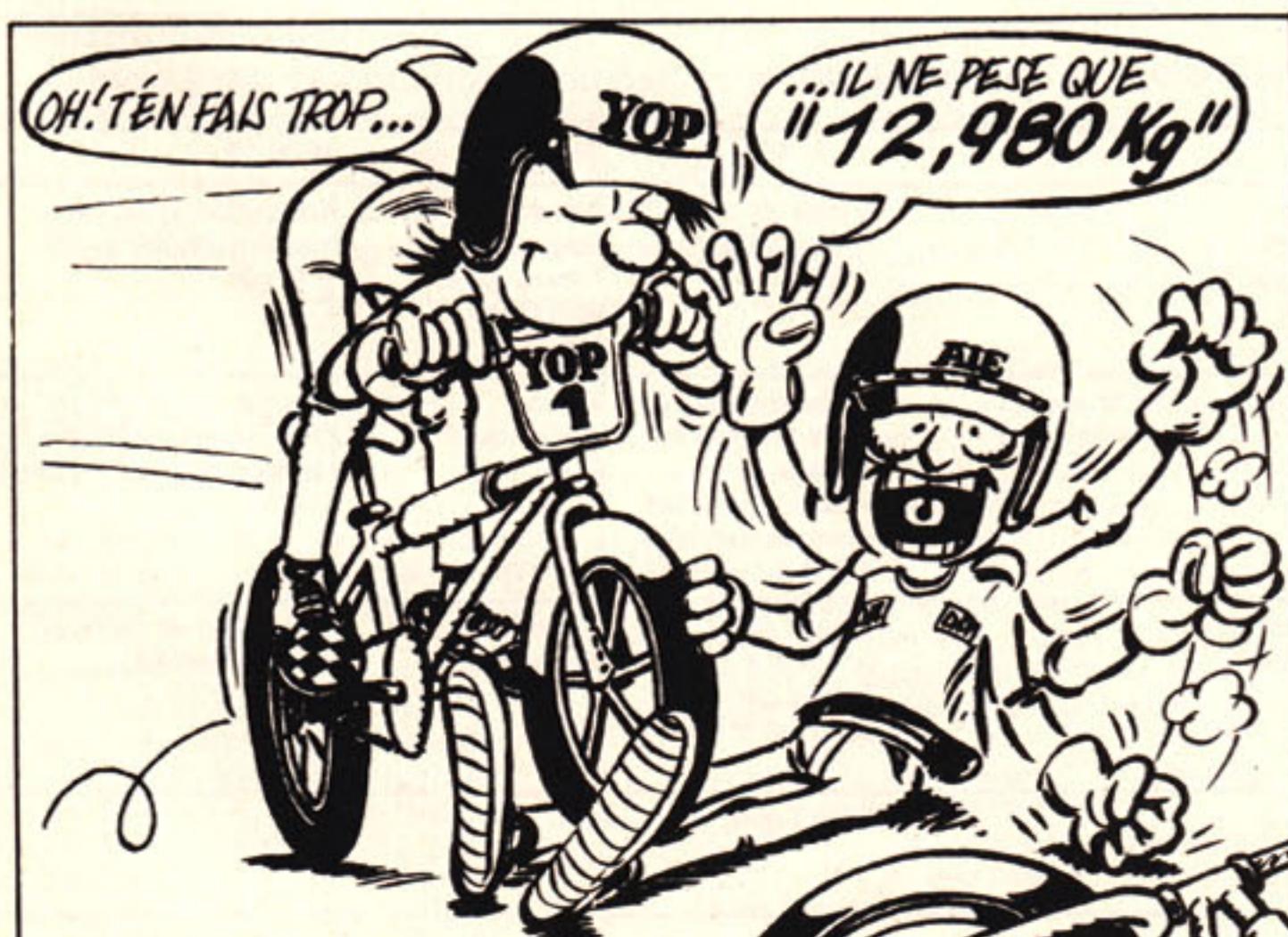
22 h 45 - finales.

24 h 00 - remise des coupes

Entrée 25 F.

Inscriptions : BMX Yvelines, 12, rue de Maule, 78870 Bailly, avant le 12.02.86, prix de l'inscription 25 F.

BXM couvre bien sûr cet événement. A bientôt les givrés.



Bigreen

Le 7 Sports AS Cannes Club Moto (affilié FRM) vient de créer une section « Bigreen » (et pourquoi pas) dont le but est le développement du vélo tout terrain. Inauguration en trompe avec une course originale le dimanche 16 février ouverte aux bicross, cyclocross et mountain-bike. Le circuit très sélectif sillonnera le site magnifique de la Croix



des Gardes, en plein cœur de la ville de Cannes.

La course s'effectuera sur 2 tours de 40 minutes (départ en ligne). Chaque catégorie d'engin et d'âge sera récompensée. Départ 14 h, casque obligatoire.

Les engagements sont reçus à Bigreen, 14, avenue Maréchal Juin, 06400 Cannes (50 F, chèque bancaire ou CCP à l'ordre du 7 Sports).

Salut les verts !

INFOS BICROSS

Grand prix national open de freestyle de Marcoussis

Le début d'année 86 semble être marqué par l'engouement du freestyle et de ces contests qui lui sont propres.

Le but de cet open freestyle est de réaliser une fête et de réunir tous les fans de cette discipline. Seront présentes les stars de la « guerre du free », Spin Rats, Crazy Ducks, ect.

Extrait du règlement

- Catégories :
 - novices : 10 ans et moins ; 11/13 ans ; 14 ans et plus
 - experts : 13 ans et moins ; 14 ans et plus
 - masters : sans distinction d'âge.

Déroulement :

Qualifications donnant 12 pilotes par catégorie en 1/2 finale, puis 6 en finale.

Pour les novices : 1' de figures libres, puis 1'30 en finale.

Pour les experts et masters : classement séparé « figures au sol » et « figures aux rampes », chaque pilote pouvant accomplir dans une seule spécialité ou deux (combiné). 1' au sol et 30" aux rampes (Experts), 1'15" au sol et 45" aux rampes (Masters) en qualifications et 1/2 finales.

Finales : 2' au sol et 1' aux rampes pour les 2 catégories.

Jury :

1 arbitre et 4 juges, même système que « Coupe B.H. », notation sur 50 pts.

Horaires : Ouverture à 9 h. Finales à 15 h 50.

Entrées :

Public : 25 F, licenciés A.F.B. : 15 F, enfants de 6 ans et moins : gratuit.

Inscriptions :

A adresser avant le mercredi 29 janvier Minuit à : Michel Lafont, 15, allée Béranger, 91230 Montgeron, Tél. : 69.42.83.72 avec nom, prénom, date de naissance, n° de licence, club et team ; ainsi qu'un chèque du montant de l'engagement libellé au nom du T.C.M. (20 F pour les novices et pour les experts et masters courant dans une spécialité, 40 F pour ceux courant le combiné).

Pour les licences à la journée : ajouter 30 F et apporter un certificat d'aptitude au sport et une autorisation des parents pour assurance.

Les inscriptions non accompagnées de leur montant ne seront pas prises en compte.

Accès

Par la RN 20 au sud de Paris. A Monthléry, suivre la direction de Marcoussis, puis du gymnase. A partir de l'église, fléchage.

A signaler la présence de Xavier Redois. Bref, un renard d'agro... Yeah !!!

Champions d'Ile de France Enduro 1985 :

- 11 ans et moins : D. Oriou (Bonneilles), vice-champion S. Lafont (Marcoussis).
- 12-13 ans : S. Noiville (Poissy), vice-champion M.E. Dalgé (Poissy).
- 14-15 ans : co-champions N. Wolff

(Franconville) et P. Roussis (Marcoussis).

- 16 ans et plus : F. Amaral (Montgeron), vice-champion R.P. Dalgé (Trial).
- Cruiser : J.Ph. Mercier (Marcoussis), vice-champion R. Brasseur (Marcoussis)
- 25 ans et plus : Declercq (Goussainville).

Cap au sud

Tout le monde le sait, les courses en Provence rencontrent beaucoup de succès. Même les promos qui, depuis septembre, connaissent un taux de participation plus qu'acceptable (480 concurrents en moyenne). Record battu le 5 janvier dernier à Fos/Mer avec 550 participants et un niveau d'enfer chez les experts et les juniors. Ces derniers vont déjà très vite et nous laissons présager une excellente cuvée 86.



La grosse surprise de la journée est la présence sur le terrain du célèbre navigateur Alain Bombard. Il s'est entretenu avec Philippe Clément, le radical président de la ligue Provence/Côte d'Azur. Au cours de cet entretien, cerné par les journalistes et photographes de toutes sortes, M. Bombard s'est avoué séduit et très emballé par le bicross. Une ombre tout de même sur cette grande promo. Durant les finales, la pluie s'est déversée en abondance sur un revêtement peu adapté aux circonstances. Conclusion, beaucoup de glissades et de gammes visqueuses, des déceptions aussi, mais rien de grave. Le dimanche suivant La Garde offrait une autre course du même type. Prochaine mega promo sud à Vitrolles les 1 et 2 février. BXM sera de la fête...

Contact

Week-end sympa en perspective au Nouvion avec Xavier Redois et Villanova. Ce n'est pas un stage mais un week-end animation que propose le club : discussions, conseils, contacts, démos et soirée vidéo.

Renseignements : Guy Breillat, tél. : 23.97.01.82 (possibilité hébergement).

Calendrier

Avec la nouvelle année, les bons voeux et la galette des rois, voici venir les premiers calendriers.

Pays de Loire

- Superdasse : Cholet - 28.09.86
- Experts : Machecoul - 23.03.86 ; Cholet - 11.05.86
- Juniors : Aizenay - 23.03.86 ; Machecoul - 30.03.86 ; Gruissanland - 20.04.86 ; Savenay - 04.05.86 ; Cholet - 11.05.86 ; La Roche sur Yon - 01.06.86 ; Gruissanland - 15.06.86.
- Promotionnelles : Savenay - 09.03.86 ; Change - 27.04.86 ; St Nazaire - 22.06.86 ; Change - 07.09.86 ; La Brulatte - 21.09.86 ; Nantes - 05.10.86

Le temps de traverser la France et c'est la ligue Franche Comté qui nous communique le programme de ses festivités.

- Juniors : Vesoul - 20.04.86 ; Belfort - 04.05.86 ; Vandoeuvre : 08.05.86 ; Ste Suzanne : 01.06.86 ; Froideval/Andelmanns - 15.06.86 ; Montbéliard - 22.06.86

- Promotionnelles : Froideval/Andelmanns - 09.03.86 ; Vesoul - 23.03.86 ; Champey - 31.08.86 ; Luxeuil - 07.09.86 ; Montbéliard - 14.09.86 ; Ste Suzanne - 21.09.86

- Enduro : Tour de Scay - 16.02.86 ; Pont de Roide - 28.09.86

- Trial : Tour de Scay - 06.04.86

Et enfin c'est la région nord-est qui se mobilise et nous dit que les courses régionales nord-est auront lieu à :

- Experts et filles : Talant - 16.03.86 ; Bettancourt la Ferré - 30.03.86 ; Lure - 13.04.86 ; Santenay - 28.04.86 ; Vandoeuvre - 11.05.86 ; Rixheim - 25.05.86

- Superdasses : Lure - 18.05.86

- National Experts Filles : 18.05.86

Rectificatif

Pour accéder au skate-park de La Roche/Yon il faut quand même prévenir le Bicross Club Yonnais qui veut savoir qui utilise les bowls. Le park est municipal et mis à la disposition du bicross club qui doit l'entretenir. Malgré tout équipez-vous d'une balayette car le ménage n'est pas fait tous les jours. Que vous soyez tout un club ou que vous veniez en individuel, le fait de prévenir vous préserve de tout désagrément et vous assure de superbes moments au mini Pays d'Oz version ventre à choux.

Contactez : M. Méchain au 51.31.18.84.

Stage de Ligue et de Région Exemple de planning des stages E.N.B. Stage de Toussaint (initiation)

9 H	10 H	10 H 30	11 H	11 H 30	14 H	14 H 45	15 H 30	16 H 15
Test techniques Chrono Définition de 4 groupes de travail 1 2 3 4	Education physique 1 2 3 4 Sport collectif 1 2 3 4	Passage des bosses simples Travail en roue arrière 2 3 4 1	Départs Temps de réaction 3 4 1 2	Virages Adhérence Position sur le vélo 4 1 2 3	Chrono Fractionné 4 1 2 3	Vidéo + Mécanique 1 2 3 4	Absorption des bosses Travail de la souplesse 2 3 4 1	Relaxation et renforcement musculaire 3 4 1 2
Enduro	Education physique Sport collectif 1 2 3 4	Passage des bosses sautées Travail de Bunny up 2 3 4 1	Départ : la traction 3 4 1 2	Virages trajectories 4 1 2 3	Chrono Fractionné 4 1 2 3	Endurance sur le demi terrain rév. bosses Vélocité sur plat Position sur vélo 1 2 3 4	Vidéo Mécanique 2 3 4 1	Relance après virage ; Reprises de pédalage ; Fraction sur 1/2 terrain 3 4 1 2
Trial	Education physique + sport collectif	Bosses Adaptations selon la vitesse et calcul des trajectoires	Départs : le deuxième coup de pédale et de rein 1 2 3	Virage tactique intérieur extérieur 1 3 2	Travail par 4 ; la poursuite Travail par 5 sur piste normale	Vidéo Mécanique 3 1 2	Relaxation et renforcement musculaire 2 3 1	
Echauffement Test	Education physique + sport collectif	Bosses Révisions	Départs Révisions	Virage Engagement poursuite	Bilan collectif	Jeux		

4 3 1 2 Rotations des groupes sur les ateliers de travail

2^e BICROSS INDOOR de TOURS creation Studio 8

Ça va chauffer

Les 22 et 23 février 86, le 2^e Bicross Indoor de Tours va être l'occasion d'assister au premier affrontement des superclasses 86, à la première manche du championnat de France par team et à la première épreuve nationale experts, filles, cruisers de l'année (ouf !).

Un rendez-vous inespéré en ce mois de février. Une piste de 330 m en terre et ferrolithe (très roulante), un hall d'un hectare (sans piliers), une tribune de 5 000 places pour cet indoor qui s'annonce unique. Exposition de matériel et accessoires, écran vidéo géant, les Mad Dogs, les plus grands du bicross et Bicross Magazine bien sûr. Ne loupez pas cet indoor.

Programme

Horaires

Samedi

9 h 30	Ouverture de l'accueil
12 h 00	Ouverture de la salle
14 h 30	Début essais
15 h 30	Essais Superclasse
15 h 45	Suite essais
16 h 00	Clôture des confirmations d'inscription
17 h 00	Affichage des séries
17 h 15	Essais Superclasses
17 h 30	Fin des essais
18 h 00	Première manche

Dimanche

8 h 30	Ouverture de la salle
9 h 00	Deuxième manche
13 h 00	1/4 finales
14 h 00	Freestyle
14 h 20	1/2 finales
16 h 00	Freestyle
16 h 30	Finale
18 h 00	Finale de la manifestation

Conditions d'entrée

- Entrée gratuite pour un accompagnateur par pilote.
- Prix des places : • entrée gratuite pour les moins de 7 ans
 - 15 F de 7 à 15 ans
 - 25 F au delà de 15 ans
- Pas d'accès vélos dans l'enceinte réservée au public.

Finale du championnat Ile de France enduro

La dernière manche de ce championnat enduro-bicross organisée par le TC Marcoussis a eu lieu à Morsang sur Orge.

Résultats :

- Catégorie 11 ans et moins : 1. D. Oriou (Bonnelles) ; 2. S. Lafont (Marcoussis) ; 3. P. Martin (Jargeau) ; 4. N. Grevet (Roissy) ; 5. C. Falco (Marcoussis) ; 6. Th. Grün (Yerres).
- Catégorie 12-13 ans : 1. M.E. Dalgé (Poissy) ; 2. F. Rigault (Marcoussis) ; 3.

S. Noiville (Roissy) ; 4. T. Gesu (Yerres) ; 5. L. Garsault (Marcoussis) ; 6. F. Pouvreau (Marcoussis).

• Catégorie 14-15 ans : 1. H. Lupano (St Leu) ; 2. P. Cresson (Marcoussis) ; 3. E. Dozier (Marcoussis) ; 4. P. Roussin (Marcoussis) ; 5. A. Mathieu (St Leu) ; 6. P. Gallacier (Marcoussis).

• Catégorie 16-24 ans : 1. R.P. Dalgé (Triel) ; 2. J.L. Dalgé (Triel) ; 3. F. Amaral (Montgeron) ; 4. J. Legras (Marcoussis) ; 5. K. Cogo (Roissy).

• Catégorie 25 ans et plus : 1. Ph. Lewi (Issy les M.) ; 2. B. Lacoste (Yerres).

• Cruiser : 1. R. Brasseur (Marcoussis) ; 2. J.Ph. Mercier (Marcoussis) ; 3. F. Thuillier (Marcoussis).

Horizon pluriel

Traverser l'Atlantique en voilier, parcourir les Alpes à cheval, descendre des torrents en raft, découvrir une région en montgolfière, dévaler les pentes en mountain-bike. Voilà ce que vous propose entre autre l'association « Sport Aventure » Horizon Pluriel composée d'une kyrielle de professionnels endurcis.

Pour tout renseignement : Horizon Pluriel, 6, Place Charles Fillion, 75017 Paris, tél. : 1/46.27.25.98.

A l'aide

Compte tenu de l'essor pris par le club de bicross des Angles (30) celui-ci a été obligé de nommer un nouveau bureau et de se séparer du cyclisme. Donc le 24.12.85, M. Gomez, président fonda-

teur du club, a démissionné et M. Ponce, directeur de courses internationales, a été élu président du club. Aujourd'hui, le club des Angles possède plus de 75 licenciés et déplace presque chaque dimanche 35 à 40 pilotes par compétition. Nous rappelons que les Angles est devenu le club champion inter-club devant Cavaillon l'un des meilleurs club de Provence et de France. Mais un énorme problème demeure, les Angles bicross club n'a toujours pas de sponsor donc un appel est lancé. Prendre contact avec M. Ponce, Mairie des Angles, 30133 Les Angles, tél. : 16/90.25.55.66.

PS : le 23 février se déroulera aux Angles (à côté d'Avignon) une course de ligue qui devrait réunir plus de 500 pilotes sur une piste très technique et magnifique de 350 m et dotée d'un départ électronique.

Super freestyle MBK

Les 22 et 23 mars prochains au circuit Carole, aura lieu une nouvelle édition du Super Freestyle.

Souvenez-vous ! en 1984, José Delgado gagnait l'épreuve et, suite à ce résultat, était engagé par MBK comme pilote officiel de la marque. En 1985, c'était au tour d'Adolphe Joly de bénéficier de la même aubaine ; alors, pourquoi pas vous ?... n'hésitez plus et entraînez-vous pour participer à cette grande classique du free.

En 1985, ils étaient plus de 50 participants ; pour 1986, les organisateurs en attendent plus de 70 ! Comme par le passé, des licences à la journée seront délivrées. Pour cette édition, l'épreuve se déroulera sous chapiteau et des gradins seront mis en place tout autour, afin d'offrir au public toujours plus nombreux, un confort optimal.

Les primes ?!!! Comme d'habitude, les organisateurs Alain Brochery et Philippe Vassard ont tenu à ce que les récompenses soient les plus « alléchantes » d'Europe ; des chèques et des lots... on vous tient au courant !

Au fait, le Super Freestyle est patronné par votre magazine préféré (le seul) : BXN bien sûr !

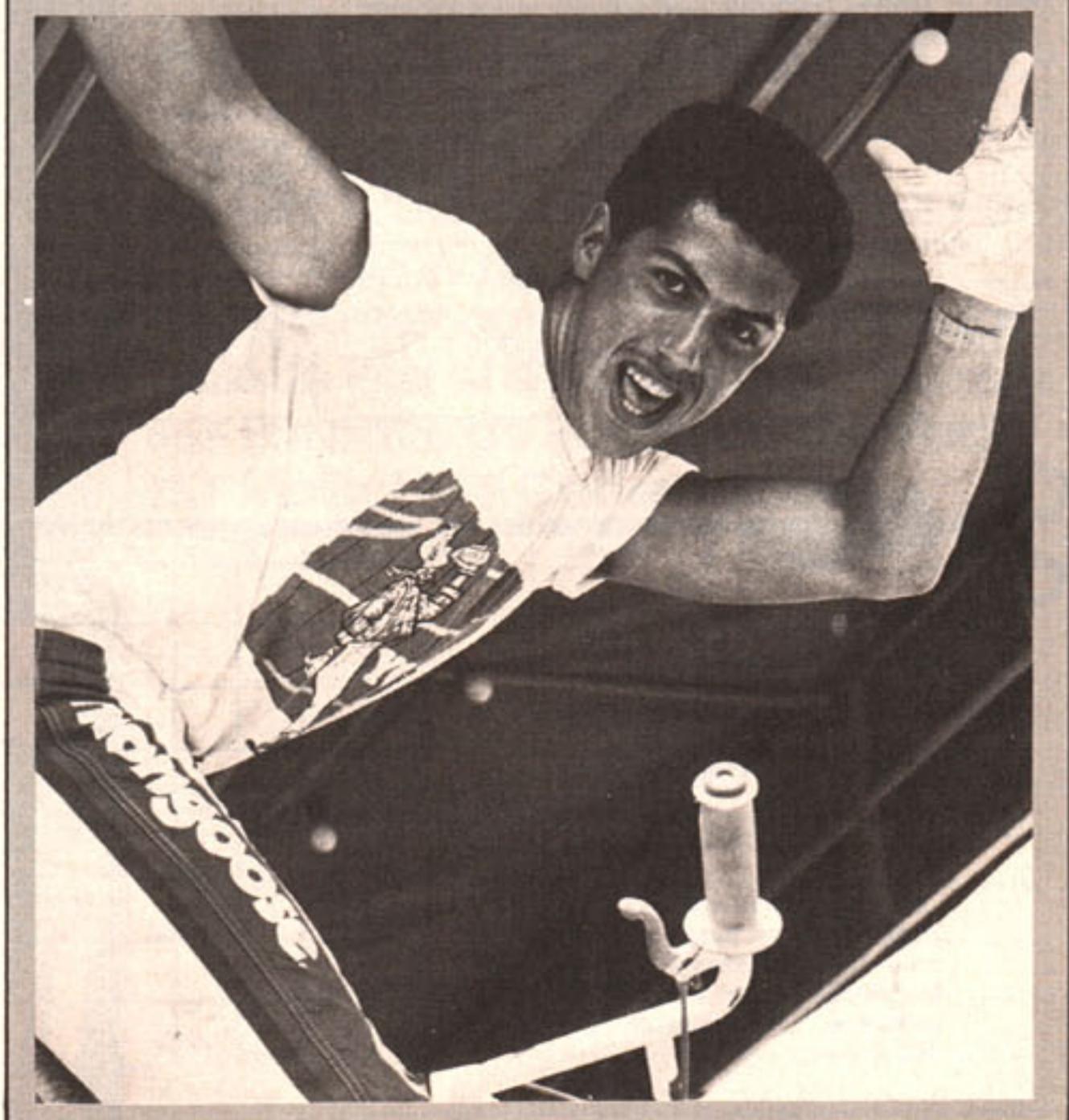
Renseignements et inscriptions :

Agence Bourbon-Briant

Alain Brochery - Philippe Vassard, 15, rue de Trévise, 75009 Paris.

Tél. : 42.46.86.52

Salut les Tox. !





AERO

AERO

RACING PRODUCTS USA

LA PASSION DE LA QUALITE

OFFRE
EXCEPTIONNELLE

ROUES AERO ACORN

595 F

ttc

Au Lieu De 795 F

Roue Aero Acorn freestyle precision dessinées par ordinateur. La première roue qui allie des moyeux avec roulements haute précision avec le nouveau matériau hyper résistant Zytel DuPont de Nemours. C'est l'alliance extrême de la performance et de la solidité demandées par les meilleurs pilotes.

Coloris: Blanc, Noir, Bleu, Rouge, Vert.

Garantie: Six Mois-Seulement pour défaut de fabrication.

BON DE COMMANDE*a retourner avec votre mode de paiement à:***JEK INTERNATIONAL AERO FRANCE**9 Rue M. COURTAN
78300 POISSY

FRANCE. Tel (1) 39.79.90.90. TLX 696142

Ci-joint mon règlement

Cheque bancaire CCP Mandat

Frais de Port et d'Emballage:

85 F Par paire de Roues. 25 F Pantalon.

25 F Maillot. 85 F Cadre + Fourche.

Article	Couleur	Taille	Quantité	Prix

+ Frais de Port et d'Emballage

TOTAL

Nom..... Prénom

No..... Rue

..... Code

Ville.....

*N.B. En cas d'échange, prière de joindre un chèque du montant des Frais d'expédition du modèle échangé.**VENTE DIRECTE: LAGUNA, 115 BIS AVENUE FOCH
78300 POISSY. TEL (1) 39.79.35.37.*



pièces détachées/accessoires



MASH

5, rue des Lilas. 31520 RAMONVILLE Tél. : (61) 75.62.25 - Téléx 521 644F

9 FOIS CHAMPION DE FRANCE CHAMPION D'EUROPE CHAMPION DU MONDE

150 points de vente en France. Leur adresse sur simple appel au 61.75.62.25
6 magasins filiales pour mieux vous servir :

SUNN BMX TOULOUSE
67, avenue de l'URSS
(Pont St Agne)
31400 TOULOUSE
Tél. 61.75.62.25

SUNN BMX PARIS
KIKI CROSS
16, avenue de la Gare
95320 ST LEU LA FORÊT
3.995.73.64

SUNN BMX BORDEAUX
353, avenue Thiers
33100 BORDEAUX
56.32.73.26

SUNN BMX LORIENT
BICROSS TEAM
25, bd Svob
56100 LORIENT
97.21.58.42

SUNN BMX BREST
BMX RACING
256, rue Jean Jaurès
29200 BREST

SUNN BMX BRUXELLES
LIGNES SPORT S.A.
83, cours St Michel
BRUXELLES - Belgique
(02) 733.40.46

**SUNN BMX
CARRAIBES**
**49, RUE HENRI
BARBUSSE**
97200
FORT DE FRANCE

DÉMARREZ LA SAISON EN TÊTE...

– SUNN PRO SÉRIE LIMITÉE - CADRE + FOURCHE PRO CRMO
GRAND CINTRE TY. GT CRMO - ENSEMBLE FREIN DIACOMPE 901 - PNEUS
COMPE III 2 590 F

– KIT COMPRENANT : CADRE MINI MASH RENFORCÉ, FOURCHE CRMO ALLÉ-
GÉE, JEU DE PÉDALIER EM. CARRE GROS BOITIER, PÉDALIER ALUMINIUM 150
X 40 DENTS, JEU DIRECTION TANGE, POTENCE ALU MINI 4 POINTS, CINTRE
ALU AVEC BARRE DE RENFORT 1 990 F

Garantie 5 ans pour les cadre aciers,
Garantie 1 an pour les cadres CRMO,

Pour plus de détails, rendez visite aux points de vente SUNN/MASH (leur adresse sur simple appel au 61.75.62.25) ou consultez nos publications des mois précédents.

Choisir SUNN c'est aussi l'assurance d'un vrai service après-vente. En tant que constructeur, nous avons bien sûr l'ensemble des pièces détachées et accessoires montés sur votre vélo SUNN.

Vente également par correspondance : MX France - 5, rue des Lilas, 31520 RAMONVILLE - Tél. 61.75.62.25 - Téléx 521644 F
Prix uniquement valables pour la France Métropolitaine.

FRAIS DE PORT et D'EMBALLAGE:

1* étoile 4,00 F – 2** 10,00 F – 3*** 20,00 F – 4**** 50,00 F

Port gratuit pour toute commande supérieure à 700,00 F contre-remboursement + 65,00 F. Documentation contre 2 timbres

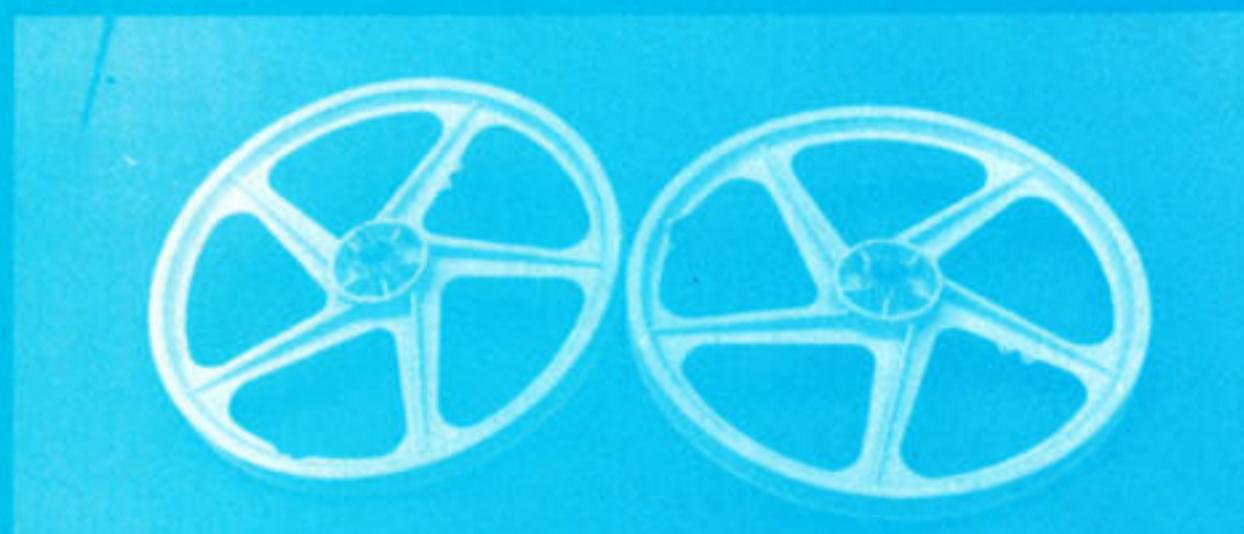
SUNN DISTRIBUTION ACCESSOIRES

KIT MINI SUNN PRO	1 290,00 F
KIT SUNN PRO	1 640,00 F
KIT SUNN CRUISER	1 640,00 F
<i>Les Kits comprennent :</i>	
CADRE + FOURCHE + J. d. D. + MINI SUNN	400,00 F ***
CADRE + FOURCHE + J. d. D. + MINI SUNN LX	400,00 F ***
CADRE + FOURCHE + J. d. D. + MINI SUNN PRO	1 100,00 F
CADRE + FOURCHE + J. d. D. + SUNN PRO	1 390,00 F
CADRE + FOURCHE + J. d. D. + FREIN + SUNN EVOLUTION	1 550,00 F
CADRE + FOURCHE + J. d. D. + SUNN CRUISER	1 390,00 F
CADRE + FOURCHE + J. d. D. + VITUS DURAL	1 400,00 F
CADRE + FOURCHE + J. d. D. + MASH (MINI ou JUNIOR)	1 996,00 F
FOURCHE SUNN PRO (ou MINI SUNN)	199,00 F ***
TUBE DE SELLE ACIER D 22 (TRES SOLIDE)	19,00 F **
TUBE DE SELLE ALU MINI D 22 (120 g)	49,00 F **
TUBE DE SELLE ACIER D 22 COUDE EXTRA RIGIDE	35,00 F **
TUBE DE SELLE CRMO DROIT MASTER (45 cm) (en blanc, bleu pastel, jaune, vert, rose, fushia)	49,00 F **
TUBE DE SELLE CRMO DROIT CHROME	49,00 F **
TUBE DE SELLE CRMO COUDE (45 cm) (en blanc, bleu pastel, jaune, vert, rose, fushia)	49,00 F **
PLAQUE NUMERO TYPE HARO FLOPANEL	49,00 F *
POIGNEES T. MUSHROOM (Blanc, Rouge, Bleu, Vert, Noir, Orange, Lavande)	15,00 F *
POIGNEES A'ME (mêmes couleurs)	45,00 F *
JEU DE MOUSSE TOUTES MARQUES (SUNN, SKYWAY, GT, HUTCH, HARO, A DAMIERS, A ETOILES)	65,00 F **
SELLE SUNN LINE 2000 (Blanc, bleu, rose)	35,00 F ***
SELLE + TUBE DE SELLE MINI (220 grammes)	49,00 F ***
SELLE + TUBE DE SELLE UNI PRO 14	350,00 F ***
BOUCHONS DE VALVE DAMIERS (Noir, bleu, rouge)	18,00 F *
GUIDON ACIER MINI 20	40,00 F **
GUIDON ALU MINI (Blanc, bleu, vert, jaune, rose, fushia, alu)	100,00 F **
GUIDON ACIER T. GT MEDIUM (Blanc, bleu, vert, jaune, rose, fushia)	55,00 F **
GUIDON ACIER T. CW (Blanc, bleu, vert, jaune, rose, fushia)	55,00 F **
GUIDON CRMO T. CW (CRMO Chromé)	155,00 F **
GUIDON CRMO T. GT MEDIUM (Chromé)	155,00 F **
GUIDON CRMO T. GT GRAND MODELE (blanc, bleu, vert, jaune, rose, fushia)	155,00 F **

GUIDON CRMO CRUISER (blanc)	195,00 F **
POTENCE SUNN BMX	99,00 F **
POTENCE TUFF NECK	195,00 F **
EXPANDEUR F. STYLE TAIWAN	40,00 F *
EXPANDEUR F. STYLE A.C.S.	100,00 F *
ETRIER DE FREIN CLB	39,00 F **
ETRIER DE FREIN CLB (Pour roues 20 x 1.3/8)	45,00 F **
Pr ROUES ALU WOLBER SUPER RESISTANTES (Alu, vert, jaune, rose, bleu pastel, blanc)	290,00 F ***
Pr ROUES SIMPLEX (blanc, vert, rouge, jaune, bleu, noire, orange, rose, lavande)	345,00 F ***
Pr ROUES SKYWAY (blanc, noir, bleu, rouge, jaune, vert, lavande, orange)	795,00 F
PNEU MITSUBOSHI COMPE III (20, 20 x 1.3/8, 24x) (Noir, jaune)	65,00 F **
PNEU WOLBER CAIMAN (20 x 1,50)	65,00 F **
PNEU PANARACER FREE STYLE (Noir ou blanc)	70,00 F **
CHAMBRE A AIR GROSSE VALVE (16, 20, 20 x 1.3/8, 24)	19,00 F *
TRANSMISSION (2 CABLES + GAINES) AUTOLUB, LCables tressés, gaine intérieure TEFLON)	39,00 F *
PEDALIER COMPLET (Manivelle CRMO STRONG + jeu de pédailler + Power disk + visserie + plateau au choix)	269,00 F ***
MANIVELLE CRMO SEULE 175	80,00 F ***
POWER DISK ALU SUNN (UNIVERSEL) (blanc, bleu pastel, rose, vert, jaune fushia)	55,00 F **
PEDALES T. SUNTOUR 9/16 et 1/2 (blanc, bleu, rouge, rose, lavande)	99,00 F **
PEDALES T. SHIMANO D 1/2 (noir, blanc)	89,00 F **
PEDALES MONTANA ROULEMENT ETANCHES (9/16 et 1/2)	220,00 F **
MAILLOT SUNN	160,00 F ***
MAILLOT AERO	100,00 F ***
PANTALON WIN PROMO	250,00 F ***
CASQUE JET A DECORER (blanc, rose, noir)	350,00 F ***
CASQUE INTEGRAL FIBERGLASS (à décorer blanc, rose, noir)	350,00 F ***
MENTONIERE T. HARO (blanc, noir, rose, blanc, bleu)	50,00 F *

LES ARTICLES MENTIONNES SUR NOS PUBLICITES PRECEDENTES SONT TOUJOURS DISPONIBLES

SUNN PROMOTION – PORT GRATUIT



Mailot Aéro	120,000 F
Poignée AMA Grip	50,00 F
Béquille Circuit	80,00 F
Power Disk Trefle Aluminium Universel	40,00 F
Lettre à coudre	4,00 F
Casque Jet Sunn	150,00 F
Casque Fiberglass Sunn	360,00 F

Roues STAR x : 230,00 F



AUTOCOLLANTS 5,00 F PIECE

Badges à coudre : SKYWAY, HUTCH, HARO GT 30,00 F

Badge à épingle :

GT, UNI, FREE-STYLÉ, PEDAL POWER, JOHAR CALIFORNIA, GET RADICAL, DIA COMPE, PROTEC, KUWAHARA, REDLINE, A'ME, JT RACING, BMX RIDER, BMX RACER GO FOR IT, HOT SHOE, DYN, RACING TEAM, AERO, TRICK, PATTERSON, 7, MBXA, RALEIGH 15,00 F

Kit auto-collant cadre et fourche :

GT, SKYWAY, HARO, HUTCH, REDLINE, KUWAHARA, MONGOOSE, DIAMOND BACK 30,00 F

CHEZ VOTRE REVENDEUR SUNN
OU PAR CORRESPONDANCE
4.00 F DE FRAIS DE PORT PAR ENVOI
REGLEMENT PAR CHEQUE, MANDAT OU TIMBRE

SUNN BMX PRODUCTION RENOUVELLE EN PERMANENCE SA GAMME D'ACCESSOIRE ET
REALISE QUOTIDIENNEMENT DES MONTAGES A LA CARTE.
PROMOTIONS SUR MONTAGE MASH - APPELEZ-NOUS !

LA PLUS BELLE RADIO.



99.8 FM



La plus belle radio