

16F N°53 FEVRIER 87

BIGROSS

MAGAZINE

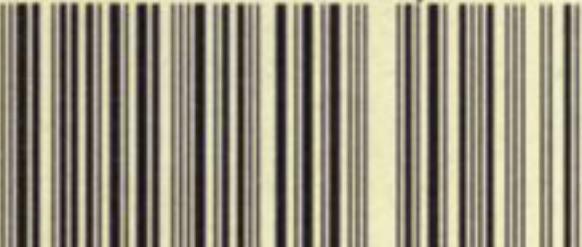


Free
**MIKE DOMINGUEZ
LES DELGADO**

Essai
**LE STARWAY RT
4 VELOS TRIAL**



M 1005 - 53 - 16,00 F



3791005016000 00530

MBK

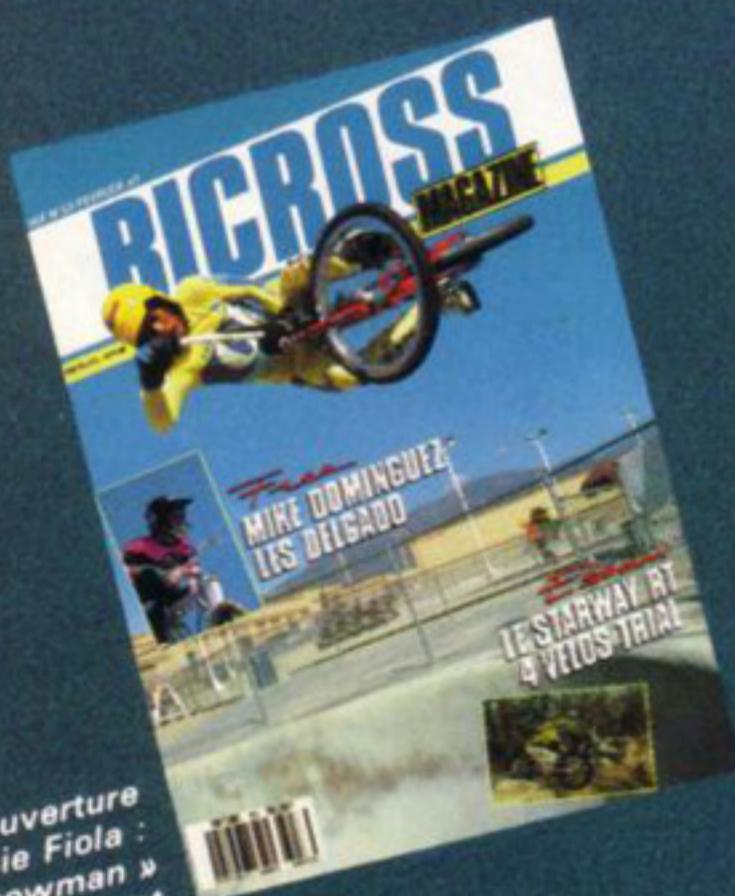
Les mécaniques qui vont remplacer les cross.



MBK
BERCY MASTERS

RESEAU


SOMMAIRE



Couverture
Eddie Fiola :
« The Showman »
photo P. Paret

N° 53 - FEVRIER 87

Actualité	5
Bandes dessinées	
Tout bicross or not tout bicross - OTB	11
Trial	
Une saison de vélo trial - par J. Ph. Béquet	13
Bruits de chaîne	16
Essai	
Le Starway à la loupe - par P. Paret	19
Astre	
L'horoscope de l'année	26
Match comparatif	
Quatre trial - J. Ph. Béquet	28
Portrait	
Mike Dominguez la star de Diamond Back -	
par D. Coste	46
Leçon de free	
Drop in-step in - par Ph. Roman	52
Skate	
C'était à Bordeaux - par O. Vedrine	54
Interview	
Les Mad brothers - par Samuel	59
Table des matières	
Toute l'année de BXM - par Véro	64
Mountain-bike	
Le Roc d'Azur - par Samuel	66
Concours dessins	56
Truc et troc	70
Courrier	73
Jeux	74
Petites annonces	75



éditions larivière

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. Sanson - P. Roman **Secrétariat** : Véronique **Conception graphique, chef de studio** : Claude Porchet **Maquettistes** : Hélène Bernard, Nadine Girault **Chef de publication** : Stéphane Khong **Secrétaire** : Patrice Sion **Promotion** : Jean-Louis Dronne **Les manuscrits et documents non insérés ne sont pas rendus**. Compo, montage photo : Presse Photo - 42.40.77.55. Imprimé par la S.N.I.L. Paris 2, rue Chaptal, Aulnay-s-Bois, Z.I. Bicross magazine est une publication des Editions Larivière, S.A. au capital de 2 500 000 francs, R.C. Seine 57 E7, 188, 15/17, quai de l'Oise, 75019 Paris - Tél. : (1) 42.00.22.07 - Téléx : Motorvu 211 678 F, C.C.P. : 115915 Paris

Président : Patrick Casasnovas **Directeur général** : Serge Pozzoli **Directeur** : Georges-Alain Mahé **Directeur des ventes** : Robert Shomann **Directeur de la communication** : Eric Glain **Abonnements** : Monique Deregard **Petites annonces** : Cécile Lebeau. Abonnement 1 an 12 numéros : 160 F. (étranger : 205 F). Commission paritaire : N° 64668. Dépôt légal : 1^{er} trimestre 1987.

les résultats

BICROSSLAND BANANIA... RETOUR EN FORCE DE MINOZZI

Béziers a été l'occasion pour Minozzi, véritable bombe roulante, de reprendre la tête du classement du jour. Au classement général, Sautivet conserve son avance, mais l'écart diminue et il y a fort à parier que le classement général sera complètement changé sous peu, d'autant plus que Berthiaud revient également en Super forme ».

300 pilotes étaient présents à Béziers pour cette 5^e édition du Bicrossland Bania. Les courses se sont succédées à un rythme d'enfer, et nul doute que « ça va chauffer » dès le samedi 20 décembre prochain, à Perpignan, où l'on annonce une participation espagnole importante.

OPEN DE FRANCE / SUPERCLASSE :

1) Minozzi Eric	Verrières
2) Sautivet Philippe	Poissy
3) Berthiaud Christophe	Romans
4) Beaumont Frédéric	Marignane
5) Jocteur Hugues	Blagnac
6) Nicolas Philippe	Beaune
7) Amaral Frédéric	Montgeron

BICROSSLAND BANANIA... LA FETE A.P.H. !

Pierre Henri Sauze avait promis de faire parler la poudre à Perpignan. En se qualifiant sans problème à Béziers, le Cavaillonnais a refait le voyage en Roussillon, avec ses copains Bioules et Bonis, fermement décidé à terminer la saison en fanfare. La finale de l'Open à Perpignan, un avant goût de fête, un avant goût de la saison 1987 qui s'annonce chaude et dure, toute en bastons, déjà pleine de promesses... Bioules était bien parti pour s'imposer suite à un départ canon en compagnie de son copain d'écurie, Berthiaud. Mais trop, c'est trop. A l'extrême limite, Kiki glisse dans le dernier virage et tous les espoirs s'envolent. Il laisse donc sa place à Sauze qui profite de l'aubaine et empoche 22 très précieux points. La sage course de Philippe Sautivet lui permet de se glisser à la 2^e place et de conforter sa place de leader avec 90 points. L'autre malchanceux de cette course mémorable est incontestablement le parisien Eric Minozzi qui avait fait le déplacement espérant remonter à la première place. 21 points le séparent maintenant du leader. Un handicap certes non insurmontable mais qui assure à Sautivet une avance confortable.

Catégorie Open de France :

1) Sauze Pierre-Henri	BC Cavaillon
2) Sautivet Philippe	BC Poissy
3) Beaumont Frédéric	BC Marignane
4) Berthiaud Christophe	BC Romans
5) Martinez Henri	BC Béziers
6) Bonis Armand	BC Cavaillon
7) Minozzi Eric	BC Verrières
8) Bioules Christophe	BC Cavaillon

Open de France de bicross

CLASSEMENT GENERAL DE L'OPEN DE FRANCE

1) Sautivet Philippe	90 pts
2) Minozzi Eric	69 pts
3) Leleux Philippe	40 pts
4) Berthiaud Christophe	39 pts
5) Jocteur Hugues	29 pts
6) Beaumont Frédéric	28 pts
7) Amaral Frédéric	27 pts
8) Barrère Philippe	22 pts
8) Redois Xavier	22 pts
8) Sauze Pierre-Henri	22 pts
11) Kastler David	18 pts
11) Scalvionni Frédéric	18 pts
11) Lhâa Samuel	18 pts
14) Ferré Jean-Luc	15 pts
15) Vuillemot Claude	13 pts
16) Lachaussée Patrick	13 pts

les rendez-vous

- **LA ROCHELLE**
du 26 au 31 janvier 87
à la Maison des Sports
- **STRASBOURG**
du 15 au 21 février 87
Hall Renus au Parc des Expositions
- **LYON**
du 23 au 28 février 87
au Palais des Sports



INFOS BICROSS

Noël de BXM

Avalanche totale, la rédac étouffe sous les milliers et les milliers de cartes postales du « Noël de BXM ». Arrêtez tout, n'en jetez plus, les boîtes et les sacs postaux encombrent les couloirs, les toilettes, les bureaux. C'est trop. Vos réponses vont nous permettre de sonder vos désirs pour que BXM soit encore plus rad. Vous avez jusqu'au 1^{er} février pour nous envoyer vos cartes dûment remplies. Dans le prochain numéro, la liste des heureux gagnants. Au mois prochain et encore merci.

FNA organisation 87

Afin de déterminer la composition de la catégorie master 88, la FNA a décidé d'organiser une coupe de France Open Master en deux manches. La première se situera dans le Sud de la France au mois de juin, la seconde en septembre dans la région parisienne. Ces opens sont ouverts aux freestylers de 16 ans et plus français et étrangers.

De vocation européenne, la Freestyle Nationale Association a l'ambition de regrouper les meilleurs freestylers du continent. La finale du mois de septembre est aussi le support de la finale du championnat national novices et experts. Ceux-ci auront été préalablement sélectionnés au cours des différentes épreuves régionales. La FNA programme ainsi trois grands contests hyper fun avec le championnat par team du 17 mai à Evry. Ça speed !

Les vœux de BXM

C'est encerclé par la neige et à la lueur des bougies que le team de Bicross Magazine vous souhaite une année 87 hyper fun.



INFOS BICROSS

Maxi fun reporté

A la suite des nombreuses perturbations que le pays a connu, le travail d'organisation du Maxi Fun prévu à Bercy le 22 mars, trop retardé, a été reporté à février 88. Snif, snif !

Freestyle à Roncq

Le club roncqquois et le Luc Bicross (Lille Université Club) ont organisé sous le patronnage de la FNA, un championnat par équipe (non sponsorisé), et par team (sponsorisé), le dimanche 11 janvier. Douze équipes dont cinq teams se sont affrontés dans une ambiance méga fun, chauffée à blanc par un public expert.

Résultats :

Equipe : - 15 ans : 1. Freestyle Club Compiègne (F. Dinville, C. Gunot) ; 2. Trick Team Roncqquois (G. Decrock, X. Coubronne).

• 15 ans et plus : 1. Freestyle Club Compiègne (C. Duflot, R. Kashozz) ; 2. Trick Team Roncqquois (D. Perque, P.A. Coubronne).

Team : 1. Eroko de Luc Bicross (V. Warin, G. Manet) ; 2. Prowinner Team (P. Perquis, F. Vranchen, K. Everaert).

L'aérial le plus hip : 1. Régis Gaudrot (1,75 m) ; 2. Patrick Pequis (1,70 m) ; 3. G. Manet (1,60 m).

Stage freestyle Blix Bunny Up FNA Rhônes Alpes

Le Freestyle Club des Bunny Up organise deux stages freestyle dans la période des vacances de février, au Teil en Ardèche. Le premier réservé aux débutants se déroulera du 16 au 20 février.

Le second de ces stages aura lieu du 23 au 27 février et sera animé par le Blix Haro. Jean Somsois le Captain et Philippe Roman, le manager encadreront ce stage destiné à des kids un peu plus expérimentés.

Renseignements : Freestyle Club des Bunny Up, M. Daniel Veux, 2, place de la République, 07400 Le Teil. Tél. : 75.52.10.90.

FNA Information

• LES VŒUX

Le président Jean-Pierre Causse, les membres de son bureau, les ligues et les clubs FNA, souhaitent à tous les freestylers et leurs familles une bonne et heureuse année 1987 riche en fun et en récompense.

• AVIS DE RECHERCHE

La FNA recense tous les teams (trois freestylers minimum) de freestyle européens. Envoyez noms, adresses et photos à la FNA. Une récompense sera offerte à la meilleure photo (trois places gratuites au 2^e festival de freestyle d'Evry le 17 mai 1987).

• 1^{er} FOIRE AU MATOS D'OCCASION

Une date à retenir, le dimanche 15 février de 11 à 18 h à Evry. Sous un marché couvert de 500 m², démonstrations non-stop freestyle et skate. A la vente des bicross course et freestyle, et beaucoup de matériel neuf et occase, bicross, skate, roller, mini scooter, banks, collections Bicross Mag, etc.

Lieu : Evry, marché couvert, cours Blaise Pascal

Accès : autoroute A6, sortie Evry. Par train, gare de Lyon, descendre à Evry Courcouronnes.

Réservez vos emplacements au (1) 60.77.65.81.

• 2^e FESTIVAL DE FREESTYLE

17 mai

Grand contest par équipe, 10 000 F de primes, avec des teams français, belges, anglais, suisses, hollandais. Organisation SCA 2000 Bicross, FNA. Freestyle Nationale Association, 1 place du Rouillon, 91000 Evry. Tél. : (1) 60.77.63.81.

BICROSSING MIRANDAIS

Premier club de bicross dans le Gers (32) affilié à l'A.F.B. et à Midi-Pyrénées : le Bicrossing Mirandais. Terrain en cours.

Pour les licences, contacter M. Gilles Barrère, 9, rue de Rohan, 32300 Mirande.

1^{er} trophée régional « Le Progrès-Pithioud »

Evènement sans précédent que ce 1^{er} trophée Le Progrès-Pithioud organisé en région Rhône-Alpes. Ce trophée réunissait en open, experts et juniors dans les catégories de 6 à 25 ans. Du 1^{er} mai à Briagnais au 5 octobre à Givors, et

grâce au concours du quotidien Le Progrès et des Ets Pithioud de Lyon, le bicross a largement fait partie de l'information régionale. Au terme des douze épreuves, les vainqueurs des douze catégories représentées ont chacun reçu un vélo Sunn. Bel exemple de promotion au sein d'une région.



Trophée Freestyle Ile-de-France V2000 - AFB – 25 janvier Chaville – 8 février La Celle St-Cloud

Le bicross club de Bailly organise deux rendez-vous freestyle à 15 jours d'intervalle. Le 25 janvier au gymnase Léo Lagrange de Chaville et le 8 février au gymnase du palais omnisport L.R. Duchesne à la Celle-St-Cloud. Ces compétitions sont adressées aux catégories novice, expert et master.

Pour les 1^{er} overall de chaque catégorie, Vélo 2000 offre en prime des cadres Master, des cadres et fourches Hutch et des sams complets Hutch Tim Judge.

Renseignements : Bicross Club de Bailly Noisy, 12, rue de Maule, 78870 Bailly. Tél. : 34.62.67.32 ou 47.95.12.61.

2^e Bigreen de Cannes AFMB

Sous le patronnage de l'Association Française de Mountain Bike, l'AS 7 Sport de Cannes organise le 15 février son 2^e Bigreen Endurance.

Les amateurs de mountain bike pourront goûter à la Côte d'Azur sur 65 km de sentiers, voies romaines et autres drailles dont 70 % en descente.

Renseignements : George Edwards, 14, av. Maréchal Juin, 06400 Cannes. Tél. : 93.43.78.23.

Open de France de Bicross Bicrossland Banania

Du 21 au 24 janvier 1987, maison des sports à Clermont-Ferrand.

21, 22 et 23 janvier : portes ouvertes sur le bicross. De 10 à 19 h, la piste sera ouverte aux enfants des écoles de la région Auvergne. bicross et équipements seront prêtés gracieusement par MBK. L'initiation sera encadrée par une équipe de moniteurs avertis. 24 janvier : Bicrossland, promo/open superclasse.

3^e Bicross indoor de Tours

28 février et 1^{er} mars

Coup d'envoi inter de la saison 87

Martin Aparijo et Josh White en démo

En 87, le 3^e indoor de Tours se hisse véritablement à la hauteur de son ambition, devenir l'événement de la pré-saison.

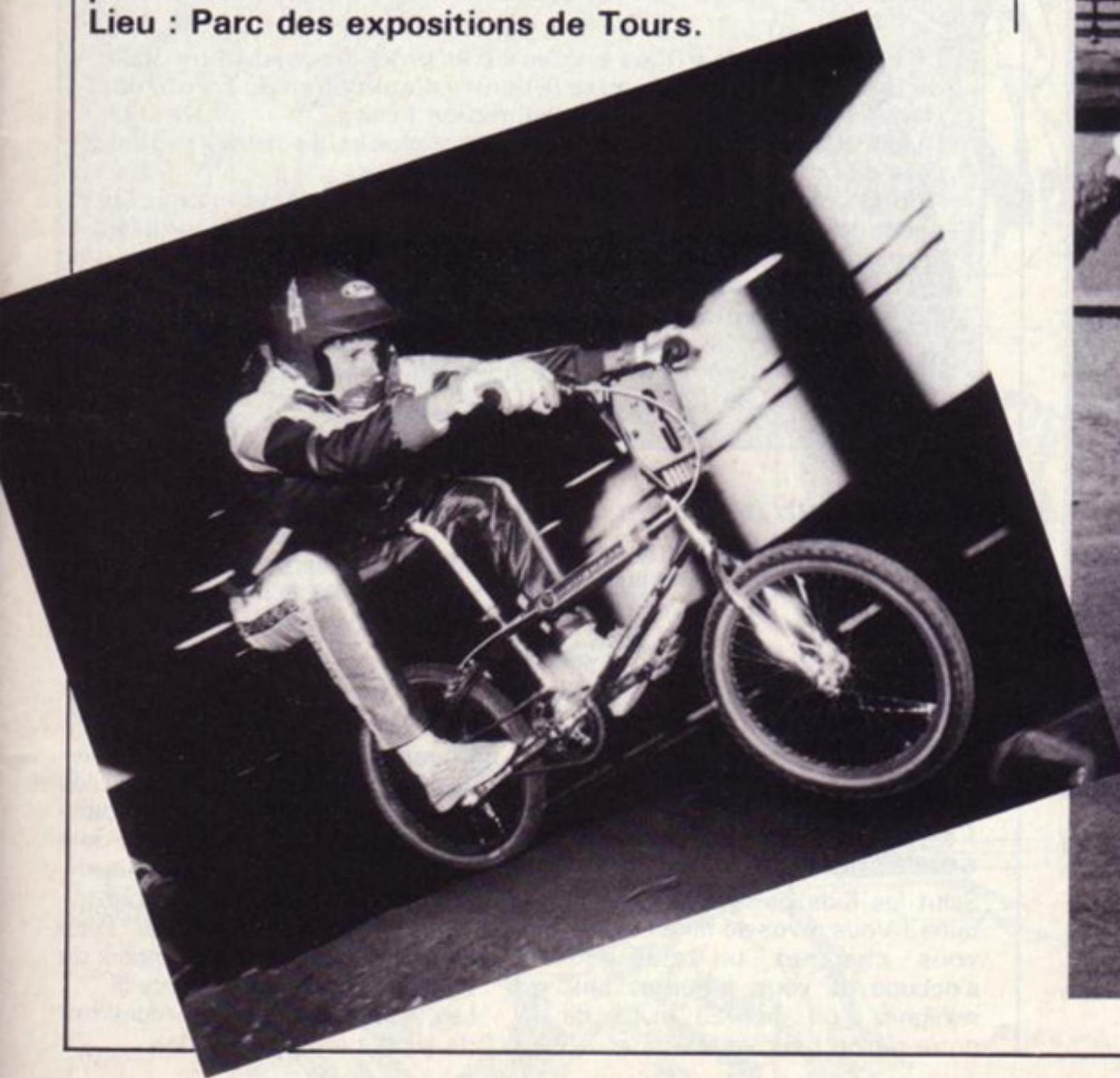
Conformément au règlement IBMX.F concernant les pilotes inter, l'épreuve de Tours a une capacité d'accueil de 50 étrangers. Ces derniers s'affronteront aux Frenchies dans toutes les catégories, mais plus particulièrement au sein du « Trophée des As » qui regroupera :

- Les superclasses français et étrangers 87
- Les champions d'Europe 86 experts et cruisers
- Les champions du Monde 86 experts et cruisers
- Les deux premiers des championnats nationaux experts.

Non contents de ce programme alléchant, les organisateurs ont décidé de greffer des démos de free à cette manifestation d'envergure. Démos assurées par... tenez-vous bien – Martin Aparijo et Josh White, les deux vedettes du team GT US.

Un grand rendez-vous à ne manquer sous aucun prétexte.

Lieu : Parc des expositions de Tours.



INFOS BICROSS

Calendrier des Manifestations V.T.T. (A.F.B.) 1987

1 - Championnat de France

25 janvier 87 : Saint-Malo (35)
29 mars 87 : Alençon (61)
2 mai 87 : Sedan (08)
31 mai 87 : Amboise (37)
6 septembre 87 : Altkirch (68)
4 octobre 87 : Clermont-Ferrand (63)

2 - Randonnées

15 mars 87 : Amboise (37)
12 avril 87 : Amboise (37)
8, 9, 10 mai 87 : Finistère Sud
16 mai 87 : Dijon (21)
23, 24 mai 87 : Haute-Loire
14 juillet 87 : Parc des Volcans d'Auvergne
15 août 87 : Parc des Volcans d'Auvergne
10 octobre 87 : Dijon (21)
18 octobre 87 : Parc des Volcans d'Auvergne

3 - Rallyes Sportifs

6, 7, 8 juin 87 : Funny Bike en Auvergne (La Bourboule, Le Mont-Doré)
29, 30 août 87 : La Première Ronde de Val Suzon (21)
20, 21 septembre 87 : Touraine Ranger (37)
26, 27 septembre 87 : Rallye des Folies Champêtres en Haute-Loire (VTT, Equitation, Cross Pédestre, Canoë, Echasses).

4 - Endurance

13, 14 juin 87 : 4 x 4 heures de Rilly (37)
20, 21 juin 87 : 24 heures VTT d'Auvergne.

5 - Autres épreuves

28 juin 87 : Triathlon à Blois (37) (Squash, VTT, Voile)
13 septembre 87 : Triathlon Nature en Bretagne (VTT, Cross Pédestre, Nage en rivière).



Team Zeronine BMX New 87

M. Rougeman nous annonce la constitution du Team Zeronine BMX New 87, co-sponsorié par Le Petit Duc, Val Fréjus (station) et Panazeri (vêtements).

Cinq pilotes pour ce nouveau team :

Philippe Loche, superclasse
Christophe Boul, 17 ans experts
Eric Chardon, 15 ans experts
Frédéric Hetmanczyk, 14 ans experts
Yvan Rey, 13 ans experts.

Stages

Le bicross club de la Chapelle St-Mesmin organise. Dans le cadre de l'Ecole Française de Bicrossing - centre régional de la ligue du centre - deux stages pour les pilotes :
- le 1^{er}, du 23 au 26 février encadré par des moniteurs diplômés de l'Ecole Française de Bicrossing dont Eric Minozzi
- le 2^{er}, du 2 au 5 mars toujours

encadré par des moniteurs EFB dont Xavier Redois.

Prix

Le stage pension complète 1 100 F (hébergement hôte 2 étoiles). Demi-pension 600 F.

Renseignements

Téléphoner ou écrire à Olivier Detry, Bicross Club Chapellois, B.P. 30, 45380 La Chapelle St-Mesmin. Tél. : 38.43.36.71.



Ecole de freestyle MBK

Le team MBK Mad Dogs animera très prochainement une école de Free en coordination avec le centre d'animation du Forum des Halles et l'association forum animation loisirs. Durant chaque période de vacances scolaires, le centre organisera des stages dans le gymnase des Halles.

Adolphe Joly et les frères Delgado débuteront les stages pour les vacances de février, du lundi 15 au vendredi 20, le second du lundi 23 au vendredi 27.

Deux types de stage sont proposés :

- six heures par jour sur cinq jours au prix de 800 F

- une heure et demi par jour sur cinq jours au prix de 300 F

Renseignements : Centre d'Animation du Forum des Halles.

Tél. : 42.86.87.88

Bicross club de Tours

Le Bicross Club de St-Symphorien à la M.J.C. n'existe plus depuis un an. Par contre un nouveau club s'est créé :

- Le Bicross Club de Tours (B.C.T.)
Responsable : M. Masse Frédéric,
12, rue Alexandre Calder, 37100
Tours. Tél. : 47.54.60.72.

Free - L'Aquitaine se déchaîne

Salut les Kids de la région Aquitaine ! Vous rêvez de faire du free, vous cherchez un club qui s'occupe de vous, n'hésitez pas, rejoignez l'un des 23 clubs de notre région pour vous éclater.

Pour tout renseignement contacter Jean-Hugues Curaudeau responsable freestyle A.F.B. en Aquitaine au 56.08.18.77 après 18 heures sauf week-end.

Jeu Adidas/Bercy

Un rappel important aux petits veillards qui se reconnaissent sur les photos de Bercy III parues dans BXM. Conseil est donné à ces derniers de nous communiquer lesdites photos découpées ou photocopiées, sur lesquelles, bien entendu, ils doivent être munis du bandeau fluo Adidas/Bercy III. Les heureux gagnants recevront de supers cadeaux Adidas.

LE RALLYE

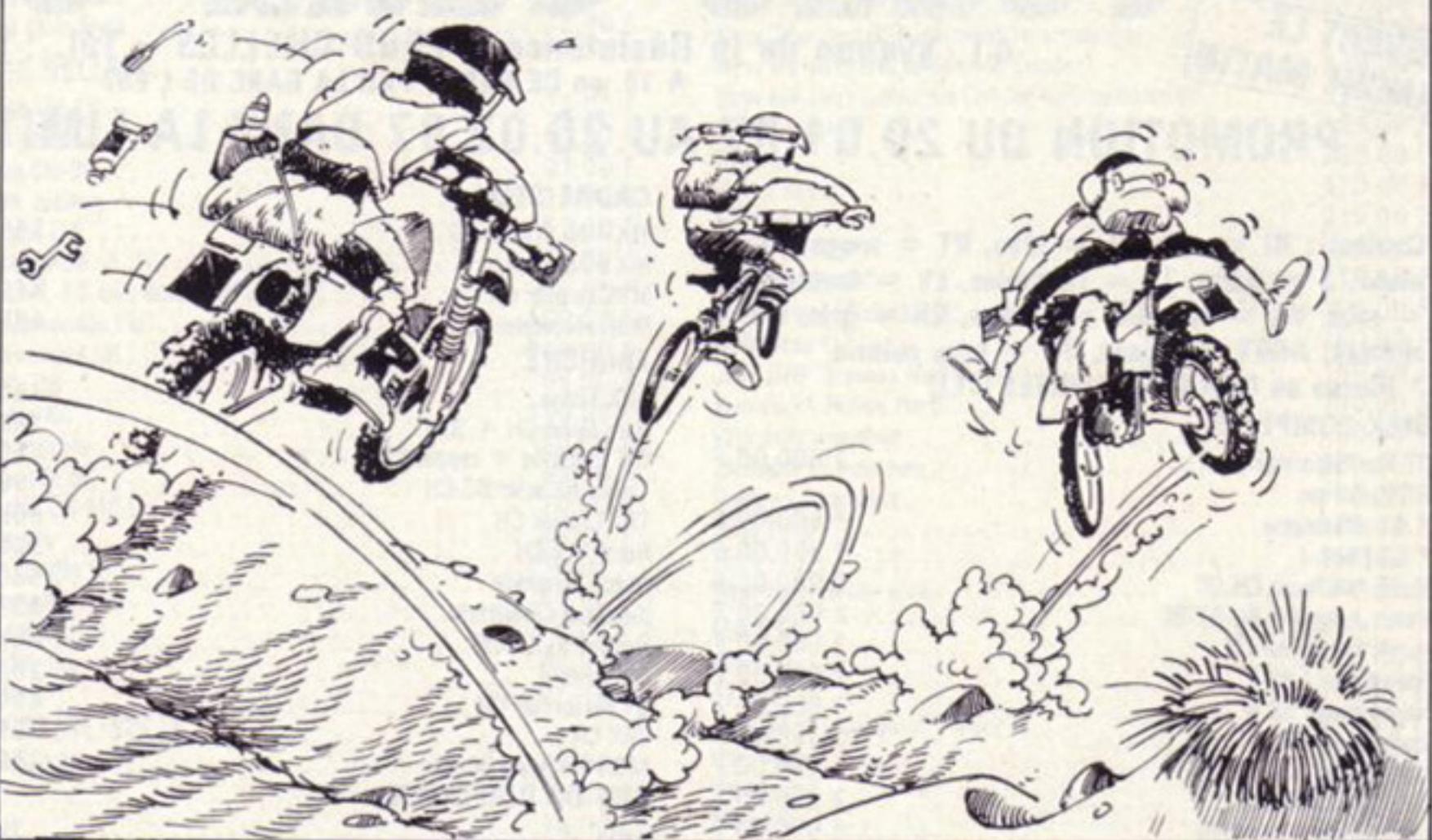
AUJOURD'HUI, FINI LA RIGOLADE!
AU PROGRAMME, UNE SPÉCIALE DE
500 KM : DES CAILLOUX, DU SABLE,
DES DUNES ... L'ENFER!
PAS LA PEINE DE TRAÎNER,
J'ENVOIE LA PURÉE

DÉS LE DÉPART.

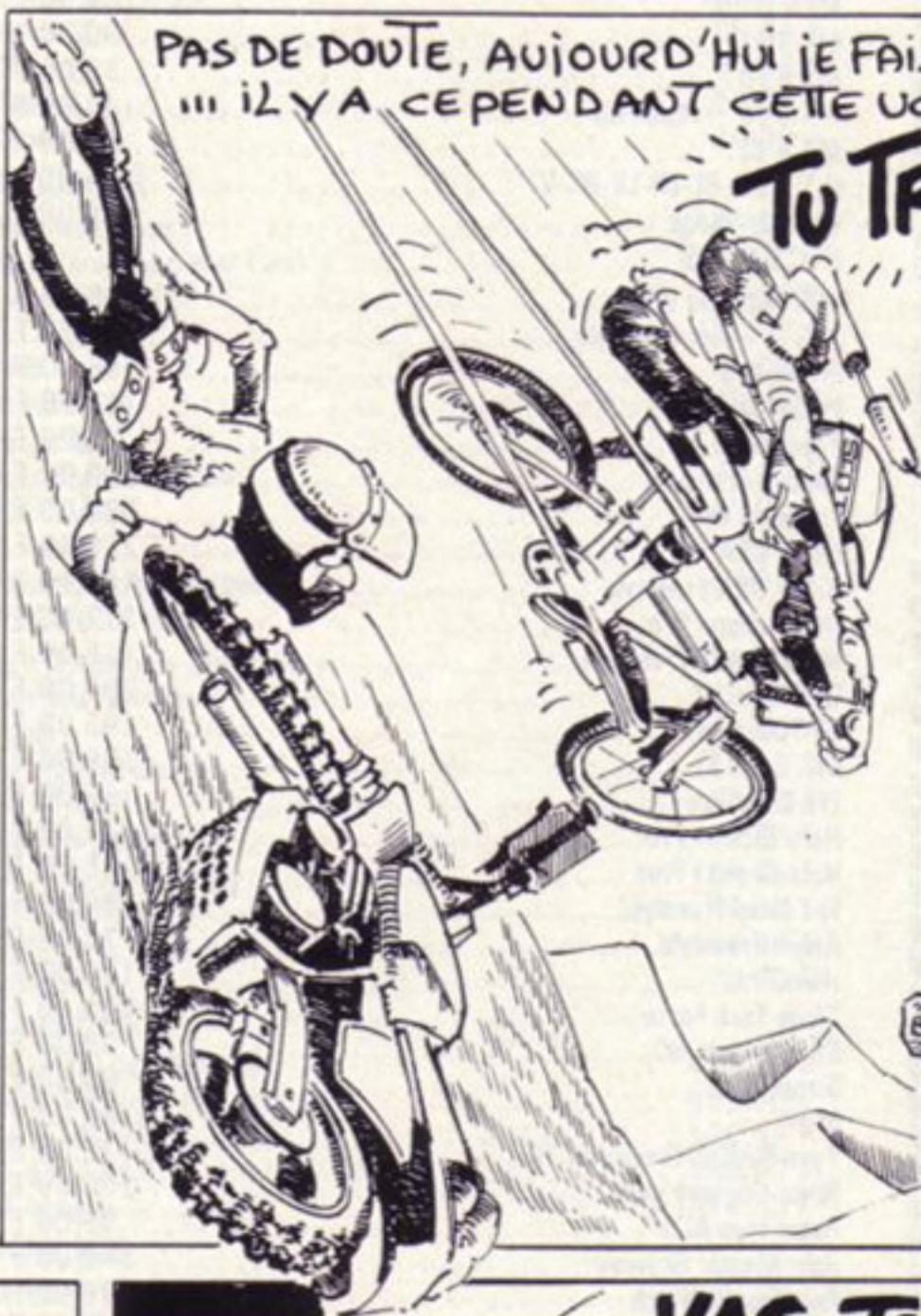
GO!



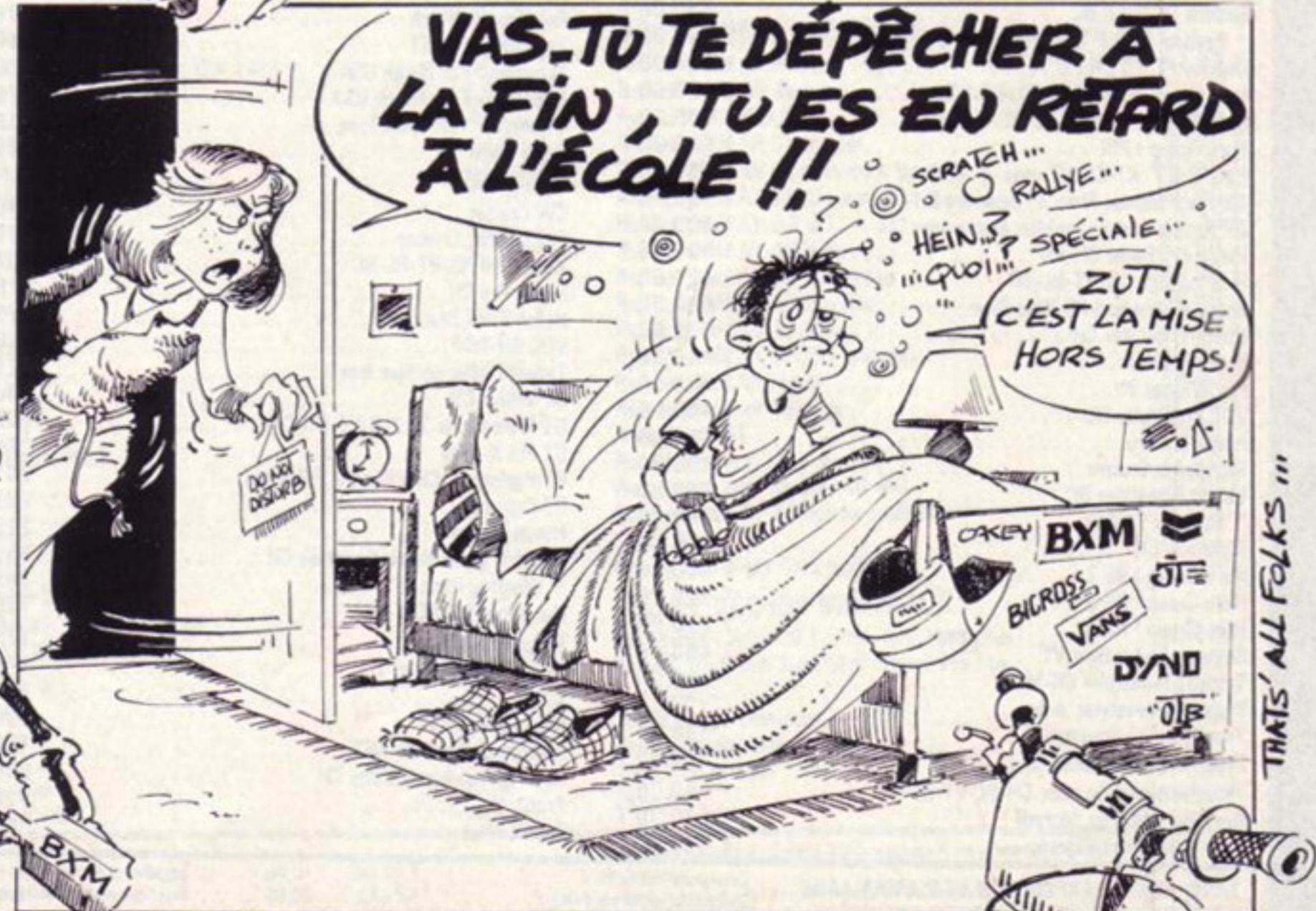
TRÈS VITE SUR CETTE PISTE DÉFONCÉE, JE RATTRAPE DES
CONCURRENTS PARTIS DEVANT MOI ... LA PUISSEANCE DE MON
COUP DE PÉDALE ALLIÉE À LA LÉGÈRETÉ DE MON VÉLO
ME PERMETTENT ...



... DE SURVOLER LES
DIFFICULTÉS
NATURELLES
RENCONTREES...



... QUI SE FAIT DE PLUS EN PLUS
PRESSANTE ...



TRATS' ALL FOLKS!!

CYCLES JEAN-CLAUDE

OUVERT LE
DIMANCHE MATIN

41, avenue de la Résistance, 77500 CHELLES - Tél. : (16.1) 60.08.10.28
A 15 mn DE PARIS, PAR LA GARE DE L'EST

PROMOTION DU 20.01.87 AU 20.02.87 DANS LA LIMITE DU STOCK DISPONIBLE

Couleur : NI = noir, BL = bleu, RT = rouge, BC = blanc, J = jaune, TU = turquoise, LV = lavande, RS = rose, VR = vert, OR = orange, GR = gris, CH = chromé, ARGT = argent, TC = tous coloris.

* Pièces en QUANTITE LIMITEE (TEL)

BMX COMPLETS

GT Pro Performer	2 800,00 F
GT Performer	
* GT Interceptor	2 500,00 F
* GT Mach I	2 850,00 F
Hutch Pro Racer CH-BC	2 960,00 F
Hutch Judge CH-BL-RT-BC	2 960,00 F
Hutch Pro Raider CH	2 550,00 F
Haro Group I RS 1	2 910,00 F
Haro Group I RS 4	1 505,00 F
Haro Group I RS 2	2 150,00 F
Haro Group I RS 3	1 790,00 F
CW Pro Z 3000 VT	2 800,00 F
CW California Freestyle	3 000,00 F
Redline 500 ABC	2 400,00 F

NEW

Roller Scoot MBK BC	660,00 F
Roller Scoot V2000 CH-RT	700,00 F
Roller Scoot MBK CH	720,00 F

KITS : CADRE, FOURCHE, JEU DE DIRECTION, POTENCE, GUIDON, COLLIER DE SELLE, TIGE DE SELLE

Haro Sport + R/P CH-BC-VT-BL + new couleur	2 200,00 F
Haro Master + R/P CH-BC-VT-BL + new couleur	2 200,00 F
Hutch Pro Racer CH US	2 500,00 F
Hutch Judge CH-RT-BL US	2 500,00 F
GT Pro Performer	Tél.

CADRE + FOURCHE

Zeronine BC-NI-BL-CH	2 150,00 F
Dyno compétition USA	1 750,00 F
Dyno Freestyler USA	1 800,00 F
GT 4 CH	1 500,00 F
GT Pro Séries Design 87 CH-BC	1 780,00 F
GT Performer	1 890,00 F
GT Cruiser	1 750,00 F
Profilé Champ Pro CH-BC	1 995,00 F
Profilé Freestyler BC	1 990,00 F
Redline ST CH	1 450,00 F
JMC Andy Patterson	1 850,00 F
Redline 600A	1 900,00 F
Profilé Standart CH	1 800,00 F
Kuwahara Lazer 85	1 700,00 F
Kuwahara Freestyler	1 900,00 F
Kuwahara Nova	1 000,00 F
Kuwahara Survivor	1 250,00 F
National Pro	1 890,00 F
CW Pro Pistol Pete ou Racing	1 800,00 F
CW Freestyler California	1 880,00 F
Redline RL 20 II BC	1 950,00 F
* Redline 800 P TU/CH	2 590,00 F
Redline PL 20 CH-BC	2 465,00 F
Haro Sport + R/P CH-BL-BC-VT	1 800,00 F
Haro Master + R/P BL-BC-VT-CH	1 825,00 F
Haro Group I RSI	1 630,00 F
Haro F.S.T. RT-CH-VT new + R/P AV	1 250,00 F
Ammaco Master Free + mousses CH-BC	1 500,00 F
DP Racing Free + guidon et mousses CH	1 800,00 F
Hutch Pro Racer CH-BC	1 399,00 F
Hutch Judge CH-RT-BL-BC	1 427,00 F
Hutch Hollywood RS New Blue	1 800,00 F
Hutch Trick Star CH	1 970,00 F
Hutch Cruiser	2 150,00 F
Pro Winner BL	1 400,00 F
VDC Freestyler BC	1 400,00 F
Powerlite Pro	1 865,00 F
Mongoose Cruiser	1 600,00 F
Vector Freestyler BC	1 860,00 F
* Skyway TA BC	1 800,00 F
Robinson CH	2 150,00 F
Haro Group I RS 2	1 520,00 F
Haro Group I RS 3	1 320,00 F
Haro Group I RS 4	1 220,00 F
Skyway Street Beat VT	2 490,00 F
Type JT Freestyler CR-MO	545,00 F
Type JT Freestyler Acier	398,00 F
Type Skyway Free acier	490,00 F
Type Haro acier Sport CH-BL-BC-VT	500,00 F
Type Haro Master acier CH-BL-VT-BC	1 870,00 F
New Haro Master dégradé	1 875,00 F

CADRE SEUL

MX 400 CH-BC-RS	545,00 F
MX 500 CH	Tél.
MBK Cruiser CH	470,00 F
MBK Freestyler BC	495,00 F

FOURCHE

ARX Tange	190,00 F
Haro Sport CH + R/P	389,00 F
CW freestyle + repose pieds	359,00 F
Type ARX acier BC-CH	95,00 F
TRX Cruiser CH	300,00 F
Hutch Pro CH	350,00 F
Hutch Freestyle	530,00 F
Kuwahara Freestyle	350,00 F
Redline PL20 CH	800,00 F
MBK Profil	260,00 F
GT Performer CH	450,00 F
TRX CH	185,00 F
MBX Freestyle BC-VT	180,00 F

JEU DE DIRECTION

Hatta	39,00 F
MX6 Dural	44,90 F
MX 101	90,00 F
MX 600	38,00 F
MX 303 + Look Up	144,00 F
MX 4 SL	85,00 F
G.T. Peak BL-NI-LV-BC-VT	55,00 F
Look Up Tange	38,00 F

POTENCES

ACS Rotor nu USA	299,00 F
ACS + rotor Freestyle	290,00 F
Profilé Pro	395,00 F
Profilé Freestyle	395,00 F
Type Hutch	75,00 F
Redline Freestyle	190,00 F
Pro Neck Pro	220,00 F
Hutch USA Pro	258,00 F
Hutch USA Freestyle	348,00 F
Hutch Japon Pro	112,00 F
Hutch Japon Freestyle	135,00 F
GT Pro	151,00 F
GT Freestyle	193,00 F
DK	299,00 F
Pro Class Pro	150,00 F
Haro Group I Pro	125,00 F
Haro Group I Free	155,00 F
Pro Class Freestyle	230,00 F
Anlun Freestyle	120,00 F
Haro Pro	130,00 F
Tioga Task Force	130,00 F
SR Freestyle BC	90,00 F
Strongh BC	95,00 F
MBK	80,00 F
Type Redline Freestyler TC	70,00 F
Rotor Odyssey gyro	200,00 F
Rotor type ACS	85,00 F
Spin Master Skyway	349,00 F
Rehausseur Hutch	210,00 F
Expandeur Pro GT	46,00 F
Expandeur Pro Hutch USA	69,50 F
Expandeur Free Hutch USA	79,00 F
Expandeur Tuff-Neck Free	115,00 F
Rotor MBK BC	89,00 F

GUIDONS

CW Cruiser	240,00 F
Pro Winner Cruiser	199,00 F
Hutch Pro RS-RT-BL-BC	187,00 F
Hutch Pro CH	275,00 F
Hutch Trick Star CH	176,00 F
VDC CH-BC	188,00 F
Type JT acier couleur free	29,00 F
GT Junior CH	280,00 F
GT Pro couleur 222,00 F BC-CH	262,00 F
GT Pro X-TAIL	285,00 F
GT Performer CH 285,00 F Couleur	241,00 F
GT Cruiser	262,00 F
Hutch Cruiser	225,00 F
Woody Itson Hutch signature CH	350,00 F
* Woody Itson RT	380,00 F
Haro Free CH-BC-VT-BL	176,00 F
Tioga Free (CW)	170,00 F
Tioga Free (Redline) TC	110,00 F
V.D.C.	210,00 F
Haro Group I CH	200,00 F
Kuwahara (CW) CR-MO	100,00 F
Redline Free barre droite CH	548,00 F
Profilé Pro	320,00 F
Profilé Free	300,00 F

Anlun

Anlun	130,00 F
Pro-Neck	200,00 F
CW Pro	199,00 F
CW Free	199,00 F
CW Premium Pro CH / BC	285,00 F
CW Premium Free CH / BC / NI	299,00 F
Proclass	290,00 F
Powerlite CH	220,00 F
Type CW Pro	70,00 F
Type Hutch Free CR-MO	119,00 F
Type Hutch Free acier	70,00 F
Type Hutch CR-MO	

★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★	
ACS Z RIM rétropédalement + AV	689,00 F
Disque uni ACS ou métal (4)	390,00 F
Disque uni Skyway (4)	390,00 F
Disque type uni (4)	100,00 F
Weinman argt moyeux Maillard 24 x 1,75	400,00 F
Disque Great	100,00 F
MOYEUX	
GT étanches BC-CH	615,00 F
Suzue étanches CH	245,00 F
Hutch aluminium CH	758,00 F
Suntour nitro	150,00 F
GT nitro	469,00 F
Kit nitro Skyway	268,00 F
SR grandes flasques étanches	240,00 F
New ACS Free Coaster	260,00 F
PNEUS	
Panaracer Free BC-NI	48,00 F
New IRC Freestyle BC	75,00 F
Hutch Pro	68,00 F
Hutch Free	63,00 F
Compé III 20 x 1,75 - 1,50 - 1,3/8 - 1 1/8	55,00 F
Compé ST Freestyle 20 x 1,75	49,00 F
20 x 2 1,25	67,00 F
Compé III 24 x 1,75	63,00 F
G.T. 20 x 1,75 NI 66,00 FBC 70,00 FTC	74,00 F
GT 20 x 200	89,00 F
Haro Free	72,00 F
CW Free 20 x 2,00	70,00 F
Pro Class 20 x 1,75	55,00 F
Type Compé III	45,00 F
Type ST Free	33,00 F
Chambre Tioga super légère (ttes dimensions)	29,00 F
Compé III 20 x 2 1,25	76,00 F
CHAÎNE-PIGNONS	
Hutch	68,00 F
GT NI	56,00 F
GT BC CH	78,00 F
V2000	35,00 F
Izumi	50,00 F
Pignon Suntour CR-MO 16-17-18 dents	39,00 F
Pignon 15 dents spécial GT ou Hutch	69,00 F
PÉDALES	
Hutch Japon	180,00 F
MKS 2000 9/16	200,00 F
Suntour CXII 1/2 P ou 9/16	190,00 F
Hutch Pro USA	750,00 F
Hutch Freestyle USA	750,00 F
MKS Graphit 1/2 P	138,00 F
Shimano MX15 CH 1/2 P. 78,00 F 9/16 BL	155,00 F
Shimano DX RT-BL 1/2 P	165,00 F
9/16 BL	169,00 F
Type Suntour CXII 1/2 P	65,00 F
Type Suntour CXII 9/16	95,00 F
Type Shimano 1/2 P	80,00 F
Contour Hutch Pro USA + vis CH	289,00 F
PÉDALIER 3 PIÈCES	
Redline 401 L 175-180	1 900,00 F
Redline 400 (Sugino) + RLTS scellés	1 200,00 F
Anlun (sans axe)	591,00 F
CT 175 + axe + RLTS billes	400,00 F
Profilé USA	1 900,00 F
Cook Bros Racing USA	2 000,00 F
Anlun I (sans axe)	315,00 F
PÉDALIER MONOBLOC	
Strong CR-MO	80,00 F
SR Light CR-MO	85,00 F
Tioga Turbox creux	285,00 F
BMX CR-MO	76,00 F
ROULEMENTS PÉDALIERS	
BMX	35,00 F
V 2000 étanche Dural roulements	130,00 F
Redline 401 étanches	360,00 F
Sugino RLTS + axe (FT 400)	270,00 F
Tioga billes axe (CT + Anlun)	60,00 F
COURONNES	
Tuff Neck CH	108,00 F
Tuff Neck TC	79,00 F
Pro Neck	53,00 F
Sugino CH	89,00 F
Ovale	240,00 F
Sugino (Redline) 41 dts	50,00 F
Type Tuff Neck	53,00 F
Type Redline	56,00 F
SPIDER-POWER	
SR Sakae CH	15,00 F
Sugino F5	30,00 F
Anlun	90,00 F
Tuff Neck TC	108,00 F
Tuff Neck CH	130,00 F
SR acier	25,00 F
Asco ARGT	65,00 F
Type Tuff Neck	59,00 F
Hutch Dural BC-NI	75,00 F
Hutch CR-MO CH-BL-BC-LV	225,00 F
Tioga FC	59,00 F
* New GT NI	80,00 F
SELLES	
Uni Pro 14 BC-NI	230,00 F
Kashimax plate RT-J-BL	40,00 F
SELLES	
Normal roue	85,00 F
Normal cadre ou kit	100,00 F
Normal vélo	150,00 F
KASHIMAX	
Kashimax aéro BC-BL	39,00 F
Freestyle CW	80,00 F
Hutch	70,00 F
Dominator	33,00 F
G.T.	39,00 F
Shot Gunn	60,00 F
Type Kashimax Aéro	39,00 F
Dessus de selle uni	70,00 F
Dessus de selle Flyte	70,00 F
TIGE DE SELLE	
G.T. droite CH-BC	73,00 F
GT droite couleur	51,00 F
GT coudée CH-BC	97,00 F
GT coudée couleur	74,00 F
Hutch droite CH	57,00 F
Hutch coudée CH + TC	75,00 F
New Hutch L 40 mm droite CH	69,00 F
JMC demie coudée CH	190,00 F
New CW coudée CH	110,00 F
VDC droite BC	95,00 F
VDC coudée BC	110,00 F
Tuff Neck coudée	80,00 F
Strong coudée BC	39,00 F
Elina coudée CR-MO CH	70,00 F
Anlun coudée	45,00 F
Pro Neck coudée CH	110,00 F
Vincent coudée CH	65,00 F
Uni droite Pro 14	175,00 F
Haro coudée CH	69,00 F
Haro droite CH	67,00 F
COLLIERS DE SELLE	
Hutch CH-BC-NI	40,00 F
G.T.	30,00 F
D.K.	78,00 F
D.K. Freestyle BC	138,00 F
Tioga SC III	26,00 F
Strong	30,00 F
Articulé	20,00 F
Type Hutch	20,00 F
MOUSSES	
New Hutch free	198,00 F
New Zeronine « War Paint »	200,00 F
CW Profilé JMC	160,00 F
G.T. Dyno	150,00 F
MBK Team	65,00 F
Hutch U.S.A.	139,00 F
Zéronine TC	198,00 F
Haro Sport ou Master	100,00 F
BMX action	36,00 F
O. Pacific	150,00 F
Ammaco et ttes marques	55,00 F
PLAQUES	
New Zeronine « War Paint »	235,00 F
Zeronine Mini Flow	110,00 F
Hutch	88,00 F
Haro Circuit Board	140,00 F
Haro Tech III	80,00 F
Haro Flo Pannel	47,00 F
Zéronine Motocontrol	138,00 F
Zéronine Stadium	99,00 F
Redline	140,00 F
Dyno UL	90,00 F
CASQUES	
GT ventilé Jet Fiberglass	458,00 F
MBK ventilé Jet Fiberglass BC	450,00 F
Hutch vélo 2000	199,00 F
GT non ventilé	380,00 F
GT intégral	425,00 F
VISIÈRES	
Zeronine Troy Lee	90,00 F
Zéronine (carrée, ronde, JT)	70,00 F
New Zéronine « Troy Lee » « War Paint »	145,00 F
Dyno Damiers	35,00 F
Dyno UL	46,00 F
Redline GT Gear	50,00 F
Haro ronde	35,00 F
Haro carrée	40,00 F
Haro J.T.	78,00 F
Type Haro carrée	30,00 F
LUNETTES	
Oakley 0/20	160,00 F
Oakley Yeshades	610,00 F
J.T.	90,00 F
J.T. Luxe	165,00 F
A'ME	125,00 F
MENTONNIÈRES	
J.T.	80,00 F
Haro	80,00 F
Type Haro	22,00 F
Masque JT	69,00 F
Demi-masque JT - Oakley	33,00 F
Masque Oakley + demi masque	139,00 F
PANTALONS	
Zeronine BC-NI	999,00 F
Haro ventilé	525,00 F
Haro Standard	518,00 F
J.T. ventilé	669,00 F
MBK Freestyle	540,00 F
MBK Super Class	540,00 F
MAILLOTS	
Hutch Yes	600,00 F
GT	573,00 F
JT GHP USA	870,00 F
CW	750,00 F
USA Team Freestyle Hutch	800,00 F
Profilé	750,00 F
VÊTEMENTS ET DIVERS	
Hutch Yes	277,00 F
New Tee-shirt USA Zeronine International	200,00 F
New tee-shirt CW (California Condor)	110,00 F
New tee-shirt California Condor (dif. modèles tél.)	129,00 F
Sweat-shirt GT	199,00 F
Profilé	230,00 F
Hutch Yes	270,00 F
GT Dyno	210,00 F
CW Pro NI/J	230,00 F
CW Free LV/BC	210,00 F
MBK Super Class BL-BC	260,00 F
MBK Free LV	250,00 F
JMP GHP Skyway Redline GT	160,00 F
Winn aéré Redlin Haro	140,00 F
Win sans manches	80,00 F
Zéronine s/ manches	200,00 F
Oakley s/ manches	110,00 F
Eddy Fiola	100,00 F
Haro	250,00 F
New Haro jersey aéré	280,00 F
GANTS	
MBK cuir	120,00 F
JT cuir	245,00 F
New JT « Superbowl » léger	245,00 F
Haro léger	239,00 F
Oakley cuir	310,00 F
Gear cuir	230,00 F
Zéronine cuir Wris Wrap	234,00 F
Koho cuir	130,00 F
California cuir	110,00 F
New A'ME laine	49,00 F
Pacific cuir	240,00 F
Haro-Zéronine	65,00 F
JMP 100 % couleur + fluo	42,00 F
V 2000 (Haro)	40,00 F
New JT Flexon	Tél.
ACCESOIRES FREESTYLE	
Jogging GT	320,00 F
Jogging GT BC	310,00 F
Jogging Winn	250,00 F
(TEL) Jogging Oakley	360,00 F
(TEL) Jogging JT	360,00 F
Epauleières JT V3000	550,00 F
Coudières Haro légères	230,00 F
Coudières Haro	185,00 F
Coudières Oakley	120,00 F
Coudières type Haro + genouillères	135,00 F
Genouillères Haro	310,00 F
Sac BMX Hutch	699,00 F
Sac BMX Haro	455,00 F
Sac BMX GT	430,00 F
Sac à dos Hutch	440,00 F
Sac vêtements Zéronine 270,00 F GT	199,00 F
Sac vêtements A'ME	260,00 F
Sweat shirt Oakley	166,00 F
Casquettes ttes marques	53,00 F
Lacets Vans	25,00 F
Chaussures Vans	490,00 F
Chaussures Dyno ultra light	350,00 F
Chaussures Dyno GT	300,00 F
Chaussures Dyno damiers	300,00 F
Chaussures MBK	300,00 F
Chaussettes GT	40,00 F
Short GT	190,00 F
JEU DE DÉCORS ORIGINAUX	
CW Profilé - Haro - G.T. Pro - G.T. Performer	55,00 F
Hutch Pro - Hutch Trick Star - Hutch Pro Star	55,00 F
Hutch Judge	55,00 F
Jeu de décors Zéronine	65,00 F
Jeu de décors New Redline (800 P ou RL20)	71,00 F
Vidéo G.T.	489,00 F

Pour envoi étranger ou DOM-TOM : règlement par mandat lettre internationale.
Nous conseillons les envois postaux en recommandé.

PRODUCT U.S.A.

CYCLES NOBILI

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



HARO - VECTOR - DYN0 - J.M.C. - PROFILE
SKYWAY - REDLINE - GT PERFORMER HUTCH
Pièces détachées - accessoires et vêtements

Cadre Redline RL 20 II Combo + fourche 12 950 FB
Moyeux Bullseye la paire 3 100 FB
Guidon Redline toutes couleurs 2 999 FB
Frein Dia Compé nippon la paire 1 695 FB
Roues Perigrine la paire 3 600 FB

Ouvert de 9 h à 19 h sans interruption

Fermé le Dimanche

Tél. : 071/51.04.02

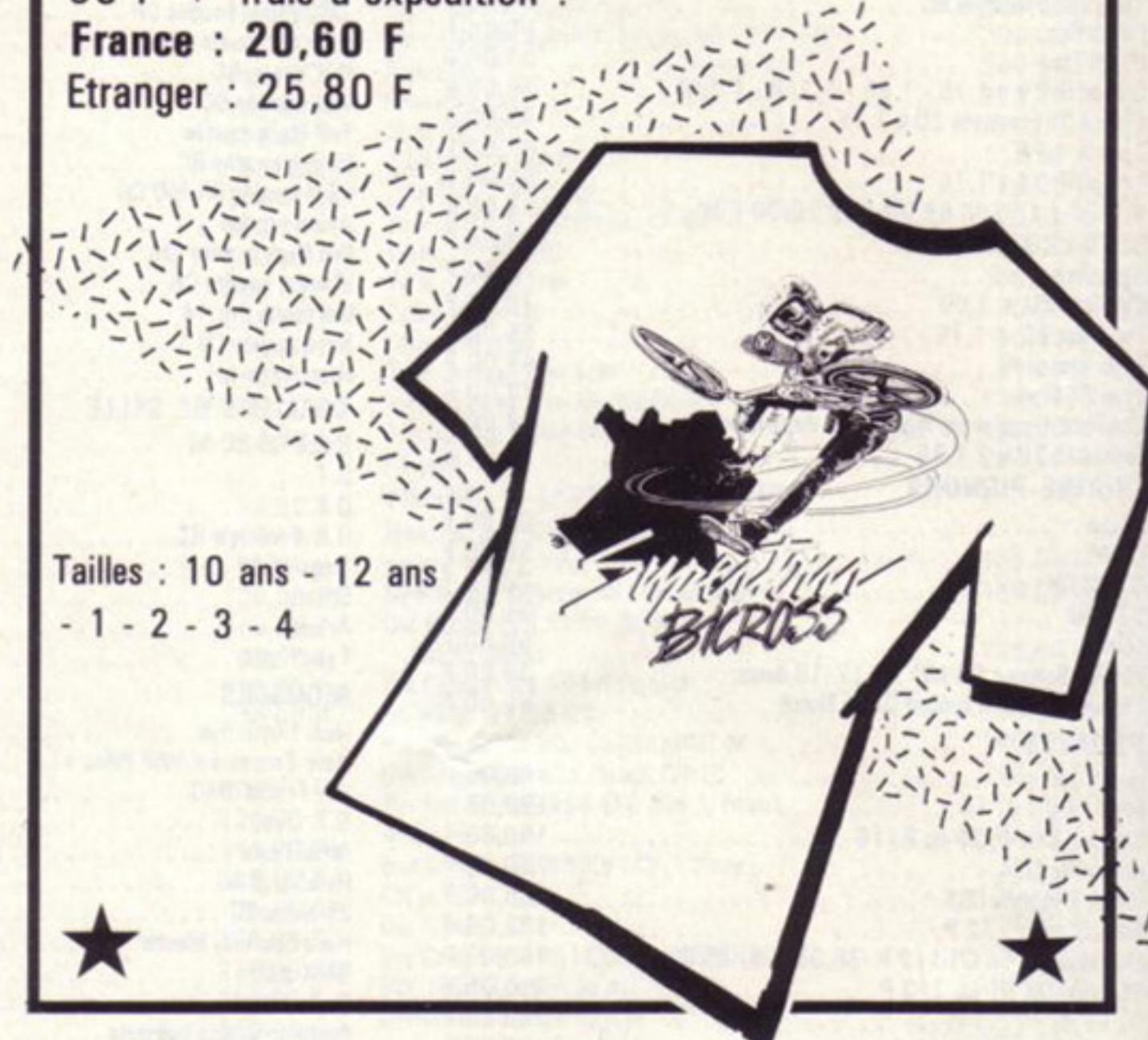
Pour la France : (19.32) 71.51.04.02

★ *Les T.SHIRTS du
2^e SUPERTOUR BICROSS
sont en vente à la
boutique BICROSS
MAGAZINE*

60 F + frais d'expédition :

France : 20,60 F

Etranger : 25,80 F



Tailles : 10 ans - 12 ans

- 1 - 2 - 3 - 4



RICHARD

8, cours Raoul, 77100 Meaux. Tél. : (6) 434.07.57.

Toute la gamme d'accessoires
MBK - GT - Skyway - Haro - Hutch
au meilleur prix jusqu'au 28 février 87

PROMOTION

Cadre + fourche Lazer Kuwahara chr.	1 590 F
Cadre + fourche Nova Kuwahara	1 095 F
Cadre + fourche GT 4 Pro	1 295 F
Chaîne Izumi lav/noir/vert	30 F
Masque + 1/2 masque Oakley	119 F
Selle Kashimax Aéro bl/bc/rge/nr	45 F
Jeu de pédalier SR rts étanches, 24 filets	130 F
Paire de roues moyeu Mavic rts étanches, jantes Mavic TT M 4 CD	790 F
Paire de roues moyeu Suntour chromé étanches jantes ACS noires ou blanches	490 F
Spider Tioga FC 1 blanc	50 F

1 590 F

1 095 F

1 295 F

30 F

119 F

45 F

130 F

790 F

490 F

50 F

BON DE COMMANDE

NOM PRENOM N°

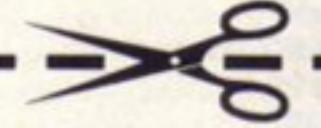
RUE VILLE

CODE POSTAL

.....

+ port 30 F pour les pièces 50 F pour les roues 80 F pour les cadres et kits

Règlement CCP Chèque Mandat



LE VÉLO-TRIAL

A cœur ouvert

A l'heure des comptes et des bilans, des honneurs et des récompenses, le vélo-trial se penche sur son passé et craint pour son avenir. Malgré tout, une troisième saison vient de s'achever. Elle a vu l'émergence de nouvelles têtes d'affiche pleines de talent, à l'image de celles qui ont abandonné les manivelles pour le moteur, j'ai nommé Thierry Girard et François Gachet. Alors où est le malaise ?

De la structure et des moyens

De toute évidence ça ne tourne pas rond dans le vélo-trial. Au point où avant d'entamer une nouvelle saison ses dirigeants se posent la question de savoir si ça vaut bien le coup de dépenser tant d'énergie et d'argent dans un sport qui ne suscite l'enthousiasme ni du public ni des sponsors (et des médias dit-on). C'est grave !

Cet article ne prétend pas donner de leçon ni apporter de solutions, c'est juste une réflexion, un cri sur un sport que j'aime, que je pratique et que je vois mourir avant d'avoir obtenu la place qu'il mérite.

Commençons par le début. On ne sait trop quand et qui a commencé en France, ce qui est sûr c'est que le championnat a trois ans. Personne n'a voulu du trial au départ et c'est finalement la FFC qui l'a récupéré, confiant la gestion, l'organisation, la promotion... tout quoi, aux Randonneurs Trialistes de France (RTF).

Alors que les vélo-trialistes étaient en droit d'attendre au moins un appui logistique et financier de la FFC, ça a plutôt été un « démerdez-vous, seuls vos licenciés nous intéressent ». Ça rappelle un récent conflit.



Compétition

Un Girard chasse l'autre. Le titre en expert pour Sylvain avec en prime la classe de son frère Thierry.

Pourtant, très vite le vélo-trial devient une réalité sportive avec ses régions et clubs de prédilection, ses champions internationalement reconnus et ses organisateurs à l'efficacité redoutable.

Alors ?

Comme dirait l'amie Eve Ruggieri : « Ils étaient jeunes, ils étaient doués et pourtant... ».

Pourtant le vélo-trial reste confidentiel, il n'intéresse pas beaucoup les constructeurs français, ce sont toujours les passionnés du début qui se décarcassent, il perd des licenciés, il perd ses têtes d'affiche et, suprême désespoir, Bicross-Magazine semble s'en désintéresser. Faut voir !

J'en pense d'abord que le milieu du vélo-trial français n'a jamais été d'un dynamisme torride quand il a fallu en faire la promotion. Et plutôt que se lamenter comme il semble que

ce soit le cas actuellement il ferait mieux de faire son méa-culpa. Ceci est dit crûment mais sans animosité.

OK, avec la FFC c'était partir avec un certain handicap, l'avenir l'a prouvé, mais pourquoi toujours se faire assister ? Puisque les trialistes y font souvent référence, faisons un parallèle avec le bicross. Au départ il n'y avait rien. Personne ne voulait du BX, pas même la FFC. C'est dire !

Et puis à force de volonté et de travail, l'AFB s'est créée et compte aujourd'hui 11 000 licenciés et 450 clubs. Sans vouloir dire que le trial pourrait en être à ce stade (le BX est plus porteur que le trial), en partant sur les mêmes bases, c'est-à-dire aucune, il n'y avait pas de raison pour que le trial ne gagna pas en popularité et en notoriété. C'est donc un problème de politique et de gestion.

LE VÉLO TRIAL



Riondet crée la surprise à Socoa en prenant la seconde place derrière Girard, mais avec 32 points dans la musette quand même.



Stéphane Suzanne apporte au TC Basque son premier titre de champion de France. Les Pyrénées c'est l'autre grande région du vélo-trial.

Dommage que Sallaberry n'a pas pu participer à tout le championnat. A Socoa il gagne et laisse Ferré à 28 points. ▼



Continuons le parallèle. Le bicross c'est au moins une course par week-end pendant toute l'année. Le trial en France c'est six épreuves de championnat national et une de coupe du monde. Et c'est tout ! Du moins c'est tout ce que nous connaissons du calendrier. Nous demeurons persuadés qu'il y a quelque part des épreuves régionales, mais on ne peut deviner où. Seul le club de Veau-gues nous fait parvenir le détail de ses organisations. C'est donc avec seulement sept épreuves que le trial prétend vouloir se faire connaître. C'est peu et on comprend mieux ainsi la désaffection des sponsors. Dans l'état actuel le trial n'est pas publicitairement porteur.

Autre leitmotiv souvent entendu : « il n'y a plus de trial dans BX, normal qu'on ait des difficultés à se faire connaître ».

Deux choses : le bicross n'a pas attendu la création de Bicross-Magazine pour faire sa promotion. Nous relatons des faits et en aucun cas nous ne sommes l'outil du bicross, du trial ou du skate pour faire le boulot à sa place, nous essayons d'être le reflet de ce qui existe, de ce qui bouge.

Il y a deux ans nous passions pas mal d'infos et d'actuas concernant le vélo-trial. Bien ! Mais ce qu'il faut savoir c'est, que ces pages sont les vôtres et que c'est votre courrier qui les alimente. Or, du trial cette année nous n'avons reçu que le calendrier en début de saison et un classement après chaque épreuve. La vie des clubs, les épreuves régionales, les transferts etc. niet ! C'est inquiétant si l'on sait que le trial s'est structuré au point de nommer une personne chargée, entre autres, des relations avec la presse.

Donc deuxième os « Hénaurme » : les relations publiques.

Et puis cette réflexion personnelle, qui tend à devenir une inéluctable vérité : le trial ne se complairait-il pas dans sa marginalité ?

C'est le cas d'autres sports comme le surf par exemple et en général tous les sports de glisse où l'on est totalement conscients de faire une activité d'exception et où l'on souhaite rester le petit noyau des copains du début. C'est sympa mais ça exclut toute démocratisation. La glisse ne la souhaite pas, le trial si.

Et pourtant ils s'y donnent à fond tous les

amoureux, pratiquants ou organisateurs, du V. Trial. Ça donne toujours des épreuves somptueuses, magnifiquement organisées, mais au public assez restreint et se déroulant dans une certaine confidence.

Je ne suis pas docteur trial et je ne donnerai pas de remèdes miracle.

Juste ceci : la FFC est-elle le bon deal ? Si oui, demandez-lui aide et financement substantiel. Profitez de l'impact de ses organisations. Imaginez une animation trial à chaque étape du tour de France, c'est de portée mondiale. Il existe le BX à l'école pourquoi pas le trial. Le potentiel vélo-trial est grand. Ce sport est apprécié, on le sait. Seuls les moyens employés ne semblent pas être en mesure de l'élever à la place qu'il mérite.

Tous les gens du Vélo-trial n'en demeurent pas moins estimables, leur tâche est dure et peut-être n'ont ils pas pris un bon départ.

L'amour est aveugle dit-on. Mais la passion n'exclut pas la lucidité. On apprend mieux des erreurs que des grandes formules, aussi je mets tous mes cadeaux de Noël sur le tapis vert et je parie sur une reprise du vélo-trial en 87.

Championnat de France de Vélo Trial à Socoa

Enfin, de l'avis de tous ceux qui avaient fait le long déplacement, l'épreuve de Socoa a redonné moral et espoir aux troupes. Dommage qu'elle fut la dernière d'une saison exceptionnellement plus longue que les années précédentes.

Au classement général, un Girard chasse l'autre et Sylvain prend la relève de Thierry pour le titre le plus convoité, celui des experts. Gigondan laisse échapper ce titre qui lui était promis, pour cause d'absentéisme effréné. Mêmes causes mêmes effets en national B où Ferré accroche enfin le titre et laisse Combes à neuf points.

Un correspondant du pays basque analyse cette superbe épreuve.

Socoa, promenade dominicale des familles de la côte basque. Sur l'esplanade du port, on entend des réflexions du genre : « Ils ne vont pas passer par là, quand même ! »

Et pourtant ! L'élite du Vélo-Trial français s'est donné rendez-vous à Socoa pour y disputer la dernière manche du championnat de France et les spectateurs, pour la plupart néophytes, venus en curieux assister au spectacle n'en croient pas leurs yeux... et leurs oreilles. Pas de moteur, des jambes ; pas de vitesse, de l'extension ; pas de frime, de la concentration.

Dix sections habilement tracées entre le fronton et le fort avec pour décor, la mer, furieuse l'après-midi.

Un peu plus de trente pilotes entre 8 et 18 ans, sur des vélos à la géométrie particulière, décortiquent patiemment les difficultés.

Une zone de terre, 8 zones de rochers gris rendus glissants par le sable et une zone au fort de Socoa où il est aussi difficile de se frayer un passage entre les spectateurs que d'escalader pans inclinés, escaliers et marches.

Quatre catégories sont représentées et auront trois tours à parcourir : débutants et moins de 12 ans, initiation, nationaux et experts.

Stéphane Suzanne en initiation, Anthony Ferré en national et Sylvain Girard en expert sont assurés de leur titre et courront donc pour la gloire. Girard survole sa catégorie, se permettant d'ajouter quelques fantaisies supplémentaires à son parcours. Il signe même un tour à zéro point (sans faute) ! Pourtant le grenoblois Riondet a réalisé une très belle course s'améliorant à chaque tour. Ce n'est pas le cas de Jamain du Trial Club Basque, qui perd la seconde place à cause d'un troisième tour désastreux.

C'est en national que la bagarre est sévère. Jean-Pierre Sallaberry, 4^e au Championnat

avant l'épreuve de Socoa met tout le monde d'accord. Son score est éloquent : 8 points contre 36 au parisien Ferré qui empoche le titre cette année. Cette victoire à domicile lui rapporte une médaille de bronze dans sa catégorie, récompense inespérée.

Bonne performance également pour le grenoblois Chaboud, très « professionnel » dans ses reconnaissances de terrain et du local Lecygne, régulier et concentré.

Promenade de santé pour Stéphane Suzanne en initiation, suivi au pas de course, comme Sallaberry d'ailleurs, par une meute d'admirateurs. Le Vélo-Trial a conquis de nouveaux adeptes, semble-t-il ! Malgré une absence lors d'une des six épreuves du championnat, il donne au Trial Club Basque son premier titre de champion de France.

Castelli n'est pas loin derrière grâce à un excellent troisième tour. Il devance aisément Jailet qui obtient une 3^e place disputée.

Les débutants étaient la catégorie la plus représentée à Socoa. C'est bon signe pour le développement du Vélo-Trial dans la région. Cédric Official l'emporte de justesse malgré l'acharnement d'Alain Iribarren, régulier comme un métronome (3 tours, 3 points par tour).

Abizmendi et Cazaud sont dans un mouchoir à quelques encablures derrière.

Cette manche de championnat est une première pour la section vélo du Trial Club Basque. Les délégués de la Fédération Française de Cyclisme et Madame Baudry (présidente de la commission Vélo-Trial) ainsi que plusieurs observateurs sont repartis enchantés de cette épreuve et de son organisation, admiratifs quant au site dans lequel elle se déroulait.

Sous les hourras de la foule, le Trial Club Basque ramène 4 médailles : une médaille d'or et trois médailles de bronze pour 7 licenciés seulement participant au championnat. Bravo ! Devant un tel succès, on peut parier que Socoa verra à nouveau une épreuve de championnat de France l'an prochain.

Résultats

- Experts : 1. Sylvain Girard, 12 pts. 2. Riondet, 40 pts. 3. Jamain, 46 pts. 4. Vallier, 126 pts.
- National A et B : 1. Jailet, 104 pts. 2. Merlette, 131 pts. 1. Sallaberry, 8 pts. 2. Ferré, 36 pts. 3. Chaboud, 36 pts. 4. Vertodugic, 45 pts. 5. Lecygne, 92 pts.
- Initiation : 1. Suzanne, 12 pts. 2. Castelli, 24 pts. 3. Frédéric Jailet, 61 pts. 4. Mondragon, 67 pts. 5. Cédric Garcia, 68 pts.
- Débutants : 1. Cédric Official, 8 pts. 2. Iribarren, 9 pts. 3. Abizmendi, 22 pts. 4. Cazaud, 23 pts. 5. Jeandet, 28 pts.

Du sport

Le côté sportif lui, est plutôt positif. La relève a bien assuré la succession de Girard et Gachet et il est seulement dommage que certains tout bons n'aient pas couru tout le championnat, les privant ainsi de titre ou de place d'honneur. Je pense à Gigondan, Savatier, Combes...

A l'issue de la dernière épreuve à Socoa au pays basque (grande première) des officiels de la FFC sont venus remettre les titres de ce troisième championnat de vélo-trial, ce qui laisse augurer un désir de dialogue et un intérêt nouveau pour l'un de ses enfants.

Vécu de l'intérieur, voici le carnet de bord d'Anthony Ferré, champion de France national B. Sans complaisance, c'est le pilote qui parle.

1^{re} épreuve : St Pantaléon le 30/03/86

Comme l'an dernier. Tracé des zones très difficile et un grand manque d'originalité ; succession de marches. Beaucoup d'attente, les tracés initiation, national et expert étaient regroupés dans les mêmes zones, ce qui créait des bouchons.

Trial médiocre, dans une atmosphère tendue pour les concurrents qui ne sont pas de la région.

2^e épreuve : Trial le 20/04/86

Encore une fois pluie diluvienne, mais tout le monde garde le moral, les organisateurs ont été obligés de modifier leurs tracés au petit matin. 10 h, le départ du premier trialiste qui sera suivi de cent autres concurrents. Par les différents tracés, aucune attente dans les zones qui étaient d'un bon niveau, d'apparence facile, mais très techniques : « attention les pièges ».

Très bonne ambiance pour la remise des prix qui s'est déroulée dans la boue et la bonne humeur. Notre chouchou national adresse ses

chaleureuses félicitations aux organisateurs et dirigeants : M. Ferré et G. Magara qui à leur tour remercient toute leur équipe.

3^e épreuve : Grenoble

Je n'ai pas participé à l'épreuve de Grenoble, j'étais malade. De toute façon Bicross Magazine en a parlé.

4^e épreuve : Petit Cœur le 29/06/86

Malheureusement la pluie était au rendez-vous ce qui n'a pas facilité la tâche des organisateurs.

Beaucoup de zones étaient tracées dans un petit torrent qui habituellement par temps sec nous offre des zones magnifiques mais qui là devenait au cours du trial de moins en moins praticables par la montée des eaux. Ceci n'a pas atteint le moral des concurrents qui ont eu un excellent accueil dû à l'enthousiasme et à la bonne volonté de nos amis Guessoum et Radigales.

5^e épreuve : La Gaude le 29/09/86

Toujours un accueil chaleureux et gai de l'organisateur M. Albero. Quelle chance ils ont les gens du Midi ! car là ce n'est pas la pluie mais le soleil qui est au rendez-vous. Un tracé d'un bon niveau avec des bosses variées et attrayantes ; l'attitude des commissaires méridionaux faisait régner une ambiance sympathique.

6^e épreuve : Socoa le 6/11/86

Pour une première, quelle réussite. Bravo M. Suzanne !

Le trial se déroulait dans un site inhabituel et fantastique. Bien tracé, d'un haut niveau, avec des zones composées de rochers bordant la mer dont la difficulté était accentuée, pour certains, par les embruns qui rendaient quelques passages très glissants et éprouvants. Mais ils se faisaient vite oublier lorsque entre deux zones le vent du large et ce magnifique paysage nous apportait du réconfort.

La remise des prix a été faite officiellement, pour la première fois, par la FFC qui a décerné les titres de champion de France aux pilotes de toutes les catégories.

Classement général

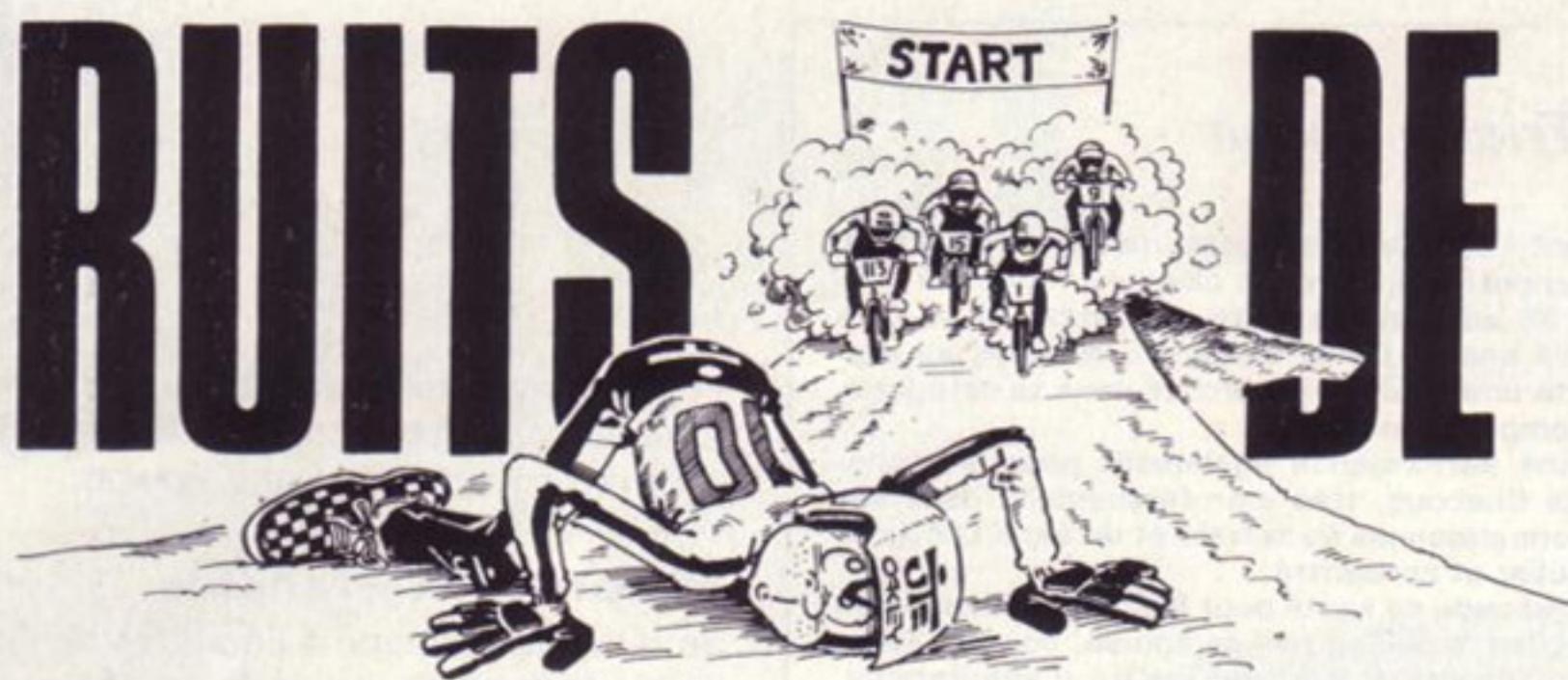
Expert : champion de France : Sylvain Girard (60 pts), 2^e Philippe Gigondan (50 pts), 3^e Olivier Jamain (40 pts).

National A : champion de France : Pierre Jailet (60 pts), 2^e Thierry Merlette (42 pts), 3^e Stéphane Troussier (27 pts).

National B : 1^{er} Anthony Ferré (54 pts), 2^e Gilles Bombe (45 pts), 3^e Jean-Pierre Sallaberry (42 pts).

Initiation : 1^{er} Stéphane Suzanne (60 pts), 2^e Ludovic Castelli (52 pts), 3^e Frédéric Boré (24 pts).

BRUITS DE CHAINES



Ciao

En direct de Long Beach, les 9, 10 et 11 janvier vient de se dérouler le plus grand et le plus intéressant salon bicross de l'année. Un salon riche en nouveautés mais aussi en indiscretions. Voici quelques-unes de celles-ci, sous forme de télex, en attendant le prochain numéro de BXM et le reportage complet.

Grande nouveauté

Beaucoup de nouveautés au salon de Long Beach. Le salon 87 est vraiment des plus dynamiques. Les stands les plus enthousiasmants sont certainement ceux de GT et de Haro : nouveaux coloris, nouveaux design, nouvelles géométries... ça va saigner.

Général

RL Osborn a été remercié de chez Redline tout comme l'avait été Greg Hill. RL libre a donc étudié plusieurs propositions et a finalement signé chez Général, un nouveau constructeur chez qui il a retrouvé son grand copain Fred Blood.

Alliance

Après de nombreux mois de négociations discrètes, Bob Haro a cédé le contrôle de la partie commerciale des scoots Haro à West Coast Cycles et devient désormais la deuxième société au point de vue chiffre et étendue de la gamme après Schwinn (1 million d'exemplaires). Mais Bob Haro reste grand designer et maître chez lui en gardant son autonomie en ce qui concerne le secteur artistique, conceptuel et la sélection



du team. Il se décharge ainsi de la partie commerciale.

Optimiste

Presque toutes les marques présentaient une patinette à Long Beach mais c'est assurément Mongoose qui croit le plus à cet engin. Ce constructeur aurait

demandé de lancer un programme de fabrication de 100 000 unités à ses sous-traitants.

Team Haro 87

Course : Pete Loncarevich, Mike King, Dany Millwee. Free : Denis Mac Coy, Ron Wilkerson, Rick Moliterno, Brian Blyther, Dave Nourie et Joe Johnson.

Ciao

Le roi du balancing Robert Peterson (Pro Flatland Skyway) vient de retrouver sa liberté. Skyway vient de le remplacer par Matt Hoffman (15 ans, n° 1 en rampe). Le team Skyway 87 est composé de Eddie Roman, Maurice Meyer, Scott Freeman, Matt Hoffman et, éventuellement de Hugo Gonzales.

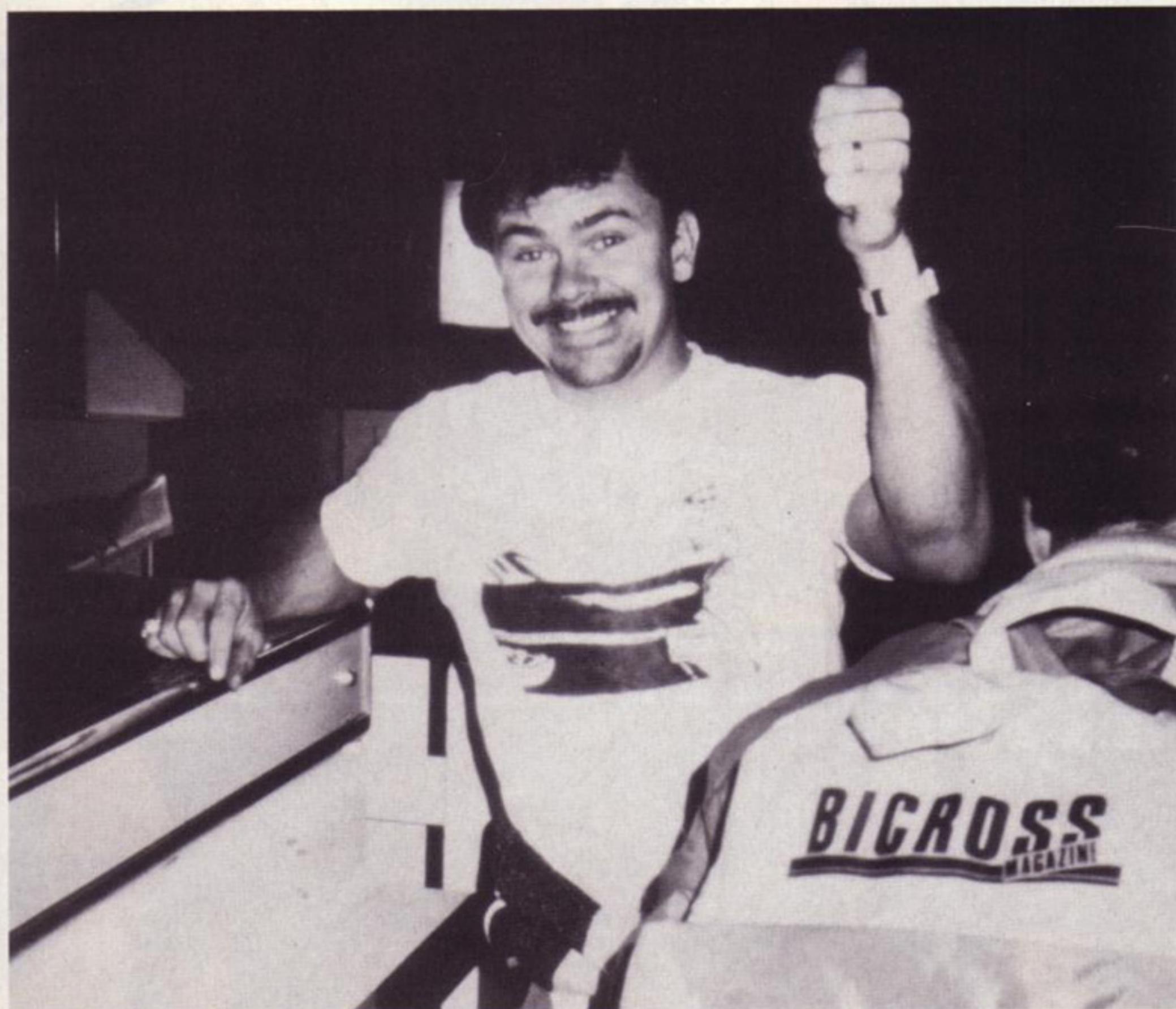
Op la dernière

Libre

Pour les uns tout va bien, pour certains la fin de l'année est moins satisfaisante. Après Stu Thomsen, c'est au tour de Tommy Brackens d'être momentanément au chômage. GT vient de se séparer du champion du monde 86 qui errait dans les couloirs du salon à la recherche d'un nouvel employeur.

Dino

Décidément beaucoup de remue-ménage Outre-Atlantique, c'est la valse des sponsors. Dino de Luca quitte Dyno pour Schwinn.



Ex-Hutch

Le très célèbre Mike Miranda a bel et bien quitté Hutch. Impossible de savoir pour qui devrait courir la star de Bercy. Mais quelque remue-ménage du côté de chez Jamies, une nouvelle marque qui monte, ferait penser à une embauche. Rien d'officiel n'a encore percé des murs de la société. Tim Judge, après son départ de Hutch, s'était imposé une année sabbatique. Il semble que le célèbre jumper revienne à l'assaut des circuits.



Organisateur

Ron Wilkerson serait en train de mettre sur pied un nouveau championnat de free. Ce championnat porterait sur deux épreuves dans un premier temps, mais en compterait cinq, comme l'AFA, dès 88. 88.

AUTO 8

LE MAGAZINE DE LA VOITURE RADIOPROGRAMMÉE

LES 8 RAISONS D'UNE PASSION

AUTO 8
Que de la
voiture RC
mais sous
toutes ses formes
— Électrique
— Thermique
— Piste
— Tout-terrain

AUTO 8
Des ESSAIS
EXCLUSIFS
sur tous
les modèles
disponibles

AUTO 8
DE LA TECHNIQUE
pour tous
— préparation
— réglages
sur voitures,
moteurs,
radiocommande

AUTO 8
DES CONSEILS
PRATIQUES
— de pilotage
— de préparation
à la course

AUTO 8
DES INTERVIEWS
— de pilotes
— de champions
— de spécialistes
— de personnalités

AUTO 8
DES REPORTAGES
championnat
du monde
championnat
d'Europe
championnat
de France
Coupe de France
Coupe des ligues
Coupe de l'Avenir

AUTO 8
Toute la
VIE DES LIGUES
— annonces
de courses
— résultats
— vie des clubs
mois par mois

AUTO 8
Pour PARTAGER
et DÉVELOPPER
avec VOUS
Ce qui nous
anime tous
LA VOITURE RC

**COMME AUTO 8
SOYEZ EN
POLE POSITION**

AUTO 8 une publication **éditions Larivière**

éditeur de MOTO-REVUE, MOTO-VERTE, AUTO-VERTE,
le FANAUTO, MODELE MAGAZINE, le FANA DE L'AVIATION,
AVIATION MAGAZINE, CONNAISSANCE DE LA CHASSE, CONNAISSANCE DE LA PÊCHE ...

Organisateurs : Rallye de l'Atlas, Bol d'Or, Djerba 500, SuperCross et SuperBicross de Paris.

OUI, JE M'ABONNE A AUTO 8

à remplir
très lisiblement

au prix de 220 F 12 numéros pour 1 an

Et je reçois en cadeau

le TEE-SHIRT AUTO 8

Taille 2

3

4

Bulletin d'abonnement
à découper ou à recopier
et à adresser à :
AUTO 8, 15/17, quai de l'Oise
75019 PARIS

Nom _____ Prénom _____

Adresse _____

Code postal _____ Ville _____

Ci-joint mon règlement à l'ordre de AUTO 8 Chèque bancaire CCP Mandat

Racing Team Starway

ESSAI

QUALITE TURBO PRIX



par A. Laret

Au moment où le doute s'immisce chez les importateurs et dans l'industrie du bicross français, Starway à St-Etienne tente de s'imposer dans le domaine du 20 pouces qui déménage. Grâce à l'ouverture de nouveaux réseaux (Véléclair) et d'une politique « bon rapport qualité/prix », Starway semble être le gagnant de cette année 87. Un exemple qui prouverait que le doute n'est que superstition.

Starway possède un très large gamme qui va du joujou au bicross plus sophistiqué. Nous avons décidé de choisir, pour le premier essai de la nouvelle année, le sam qui paraissait être le meilleur rapport qualité/turbo prix. Au premier abord la politique commerciale de Starway est difficile à cerner. Aucune publicité n'affiche de tarif, au téléphone on reste le plus évasif possible. En fait l'industriel de St Etienne tient à laisser les détaillants libres de leurs marges. La liberté des prix, c'est à la mode. A nous, consommateurs, de faire le travail du détective pour découvrir l'affaire Starway. Ainsi le Racing Team peut être disponible dans une fourchette s'inscrivant entre 1 600 et 1 900 F. Même au plus cher, ce racer reste une affaire et si, ma foi, un détaillant vous assure un bon service après-vente, peut-être vaut-il mieux s'adresser à lui plutôt qu'à cette grande surface. C'est tout le dilemme de l'achat. Ce n'est pas ici le propos, le sujet étant plutôt de se défoncer et d'essayer de détruire ce tout nouveau produit. Action !

Avant de sauter sur la bête, jetons un œil sur son physique. On connaît bien maintenant les différences qui existent entre un freestyler, un street, une escroquerie et un racer. Le styler est assez bas sur pattes, possède une plate-forme au puits de selle, est équipé d'un guidon assez étroit et d'accessoires typiquement free : repose-pieds, rotor, freins à blocage... La géométrie du hauban arrière laisse apparaître un large espace entre le pneu arrière et le tube de selle. La chasse de la fourche est réduite voire pratiquement nulle. Le RT, pas de doute, a une gueule de racer. Il est assez haut, 570 mm au collier de selle, le hauban arrière est triangulaire. A l'exception du tube inférieur (section ovale), toutes les

sections sont rondes. Trois tubes chromoly rigidifient un cadre équipé d'une fourche et d'un guidon eux-mêmes chromo. Ici encore, le pouvoir de séduction du métal précieux allume nos pupilles. Le cadre chromé reflète assez bien le bleu azur de ce ciel plein de Mistral.

Pour ne rien vous cacher, l'essai se déroule sur la piste du club de Hyères, dans le Var. Un petit club qui monte.

Le bicross de l'essai est issu d'une série de prototypes mise à la disposition des détaillants désireux d'essayer et de tester le produit auprès du public. Une politique intelligente qui permet de retirer de la vente ou de modifier les géométries d'un bicross boudé par les affoleurs de manivelles. Le fabricant évite ainsi de perdre des investissements souvent trop importants. BXM est donc heureux de participer à cette concertation nationale.

En préparant le Racing Team à recevoir nos assauts, nous avons remarqué un petit vice de forme. La barre de fixation du frein arrière est placée trop haut. Les patins de freins n'adhèrent pas efficacement aux bandes de freinage de la jante. Les nouveaux modèles seront modifiés, nous assure-t-on.

En situation de course sur le circuit, le R.T. se révèle assez mou. Le pilotage manque de précision, de nervosité à l'accélération. Le guidon est mis en accusation. En effet, le sam est équipé d'un guidon d'inspiration Redline qui comblerait un freestyler, pas un racer. Oublions le dirigeoir.

Un autre doute s'inscrit dans nos têtes casquées : « l'empattement ». Illico presto, Rad Max sort un mètre de son sac à dos. La sentence est sans appel, « trop long », 970 mm séparent les axes de roues pour un empatte-

ment arrière de 570 mm. Chez Starway, on prévoit déjà une réduction de 200 mm, une bonne chose.

Le cadre made in France est habillé d'accessoires d'importation principalement taïwanais mais de qualité.

Innovation, la présence du power disc flottant Périgrine. Ce power, pour le moins surprenant, s'inspire des freins à disques des motos TT et permet à la couronne d'être toujours alignée. Nous n'avons pas remarqué de changement radical dans le moulinage du monobloc. Ce système doit être testé sur un laps de temps plus important que celui d'un essai pour tirer des conclusions, surtout en ce qui concerne la fiabilité. Ce power, d'une esthétique digne de Périgrine et de Anlun, n'a en rien gêné nos attaques.

Les manivelles acier sont équipées de pédales de marque « chromoly ». Attention à la confusion, car ces pédales ne sont pas plus en chromoly que Rad Max en Inox. La concentration de plastique au cm² approche de la limite acceptable. Le guidon type R.L. est un Sameless cromo bien pour le free, inapte à la course. Les freins sont des Lee Chee avec des grands leviers type Tech 5 appropriés et fiables. Equipé de jantes Weinmann chromée et de pneus Swallow BMX, le R.T. Starway est fin prêt pour la compétition.

Starway propose donc un scooter pour 1 600/1 900 F très homogène, adapté à des gabarits moyens de 14 à 15 ans, propice à des débuts en compétition et même plus si vous possédez ce souci de l'entretien indispensable aux grands racers. Un sam au rapport qualité/prix qui risque de défrayer la chronique et de vivifier la concurrence. A surveiller !





Remerciements

Grand merci au club de Hyères et tout particulièrement à M. Marcan (le président) aux pilotes, à la piste et au soleil. Je n'oublierais pas « Cycles CAB » installé au centre Olbia qui nous a prêté le BX et son assistance.

Selle Gripper montée sur tige de selle légèrement coudée. Le fa meux power disc flottant Périgrine, pédalier monobloc triangulaire Samewess chromo, guidon et AR Lee Chee. Une esthétique de racer pour le RT Starway. Un excellent bicross d'initiation.

Esthétique-finition

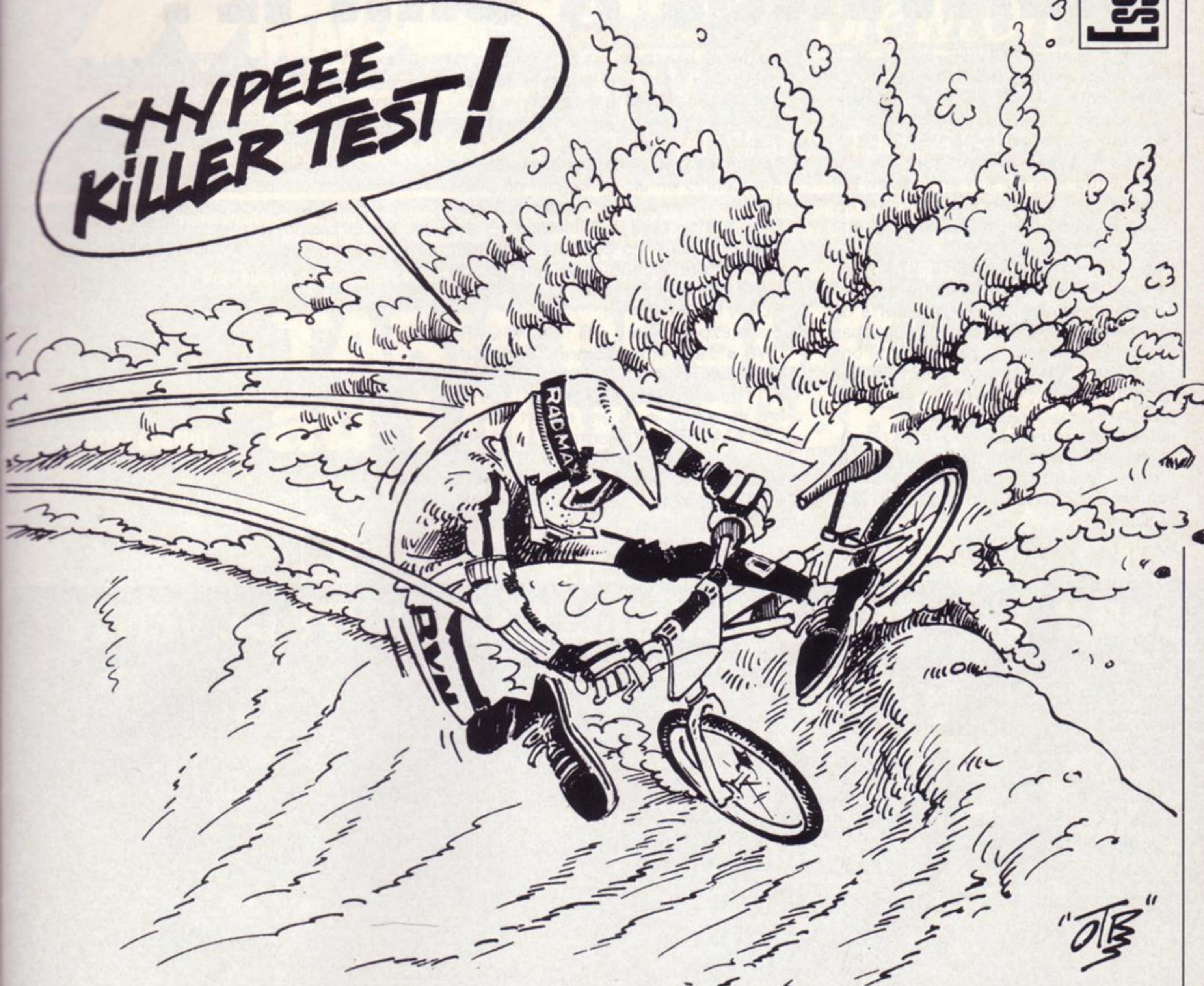
Tout chromé du cadre et fourche en passant par les jantes, le R.T. a une gueule de racer. Il s'inscrit dans la ligne des bicross aux géométries dites classiques mais chic. Des soudures, cadre et fourche, idéales pour un moyen de gamme.

Equipement-fiabilité

Le R.T. est équipé dans son ensemble avec du Taïwanais de qualité. Un souci d'esthétique et de fiabilité a été apporté à l'ensemble de ce Starway : trois tubes chromoly, fourche et guidon chromo. On note la pré-



HYPEEE
KILLER TEST!



Rad Max est pour

Kids qui veulent entreprendre une saison de bicross avec un matériel peu coûteux et assez fiable, le R.T. Starway est pour vous.

Plutôt cohérent, ce moyen de gamme, avec du chromoly aux endroits stratégiques, équipé d'accessoires qui font la route. Pas de probs, les racers, ce sam tient le coup.

Satanax est contre

Sous prétexte d'essayer un produit à la vente, on diffuse des bicross qui possèdent des anomalies : barre de fixation du frein AR trop haute, empattement trop long, guidon mal approprié. Bien sûr, tout ceci sera modifié nous dit-on. Mais les modèles déjà en vente devront bien être écoulés et certains acheteurs trompés.

sence du dernier power flottant Pérégine, fait unique pour un sam de série made in France

Pilotage-adaptation

Je rappelle que le R.T. de l'essai est voué à quelques modifications. La mollesse du R.T. dû à un empattement long sera réduit de 2 cm par le fabricant. Nous conseillons vivement ce type de scooter à des débutants en compétition qui hésitent à vider le portefeuille de Rad Dad.

Prix

1 600 F-1 900 F, c'est la fourchette de prix du R.T. Starway. A vous de trouver l'affaire. Mais selon l'usage que vous ferez du BX, pensez au service après-vente.

Poids

11,5 kg. Ce Starway à tout pour séduire.

Fiche technique

Marque:	Starway
Type :	Racing Team
Cadre :	3 tubes chromo
Fourche :	chromo
Jantes :	Weinmann
Pneus :	Swallow BMX
Pédalier :	monobloc
Couronne :	acier
Pédales :	marque « Chromoly »
Leviers :	Type Tech 5 Lee Chee
Freins :	Lee Chee
Selle :	Gripper
Potence:	type Hutch
Guidon :	Samewess chromo
Colori :	chromé
Distribution :	Véleclair

BIENVENUE A CHIPIE !

C'est finalement CHIPIE, leader de la nouvelle vague des fabricants de vêtements « NEW LOOK », qui sera co-sponsor du TEAM SUNN 87, Champion de France par TEAM 86.

Ils aiment sponsoriser tout ce qui bouge (du foot au surf en passant par le golf...) et leur venue parmi nous est bien le signe que le bicross a acquis ses lettres de noblesse.

Le « TEAM SUNN/CHIPIE 87 » conserve bien entendu l'ossature qui lui a permis de briller en 86 et s'étoffe de nouvelles « recrues » qui n'ont pas d'autres espérances que celles de briguer les toutes premières places des championnats européens et mondiaux.

La grande nouveauté se situera principalement sur le plan technique, par le quasi-abandon du sempiternel chrome-molybdène au profit de l'aluminium.

La trêve hivernale nous a permis de mettre au point une nouvelle gamme course qui présente à ce jour le meilleur compromis esthétique-poids-fiabilité.

Même les plus grands gabarits auront des cadres en alu et le gain de poids de ces nouvelles F.1 du bicross permettront de faire la différence.

Bien que tous les contrats ne soient pas encore signés, voici en grande partie la composition du « TEAM SUNN CHIPIE/87 » :

7 ans expert ... • 8 ans : Cedric GARCIA. • 9 ans expert : Florent POUSSIN
 • 10 ans expert : Bertrand DUFOUR
 • 11 ans expert : Didier ROUX • 12 ans expert ... • 13 ans expert : Denis CAZAMATTA et Bertrand LENOBLE
 • 14 ans expert : Emmanuel POUSSIN
 • 15 ans expert : Xavier ROBLEDA
 • 16 ans expert : Edouard DUPONT
 • 17 ans expert ... • 25/39 ans

expert : Jean-Luc FERRARI • 40 ans et plus : Parfait ROBLEDA • 10/11 ans filles : Charline SERRE • 12/13 ans filles : Christelle LE SAOUlt
 • 14/15 ans filles : Kristel MARTIN...
 Comme vous pouvez le constater quelques places sont encore inoccupées, alors... à vos crayons !
 A très bientôt sur les circuits.

MAX COMMENCAL

Sunn PRODUCTION BMX CHEZ LES MEILLEURS POINTS DE VENTE

MAGASINS SUNN

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
 Tél. 3.995.73.64

SUNN BMX BORDEAUX
 353, avenue Thiers
 33100 BORDEAUX
 Tél. 56.32.73.26

SUNN BMX BRUXELLES
 LIGNES SPORT S.A.
 83, cours St-Michel
 BRUXELLES - Belgique
 Tél. (02) 733.40.46

BMX SUNN CARAÏBES
 49, rue Henri Barbusse
 97200 FORT DE FRANCE
 Tél. 73.16.64

SUNN BMX AVALON
 121, route de Genève
 01700 BEYNOST
 Tél. 78.55.63.07

SUNN BMX LE NOUVION
 Ets Guy BREILLAT
 02000 LE NOUVION
 Tél. 23.97.01.82

SUNN BMX DIGNE
 Etablissement GALLARDO
 5, rue des Antés
 04000 DIGNE
 Tél. 92.31.05.29

SUNN BMX ANTIBES
 DECATHLON
 1, chemin St-Claude
 06600 ANTIBES
 Tél. 93.74.10.20

SUNN BMX SAVERDUN
 Dumeng Motos
 58, avenue du Lion d'Or
 09000 SAVERDUN
 Tél. 61.60.34.32

SUNN BMX AUBE
 SPORT BMX
 Rue Tellier de Chardin
 10600 LA CHAPELLE St LUC

SUNN BMX MILLAU
 Etablissement ORTS
 10, rue Louis Blanc
 12100 MILLAU
 Tél. 65.61.14.29

SUNN BMX RODEZ I
 Ets BOUTONNET
 25, avenue de Paris
 12000 RODEZ
 Tél. 65.67.34.29

SUNN BMX RODEZ II
 Ets COURNUIT
 8, Bd Belle Isle
 12000 RODEZ
 Tél. 65.42.56.49

SUNN BMX MARSEILLE
 Etablissement CALDENTY
 2, rue Rameil
 13009 MARSEILLES
 Tél. 91.40.05.42

SUNN BMX LA CIOTAT
 Etablissement ISABELLI
 Avenue Jules Ferry
 13500 LA CIOTAT
 Tél. 42.83.51.53

SUNN BMX CABRIES
 DECATHLON
 Centre commercial Barneaud
 Plan de Campagne
 13480 CABRIES
 Tél. 42.02.91.34

SUNN BMX AUBAGNE
 DECATHLON
 Centre commercial Auchan
 Zone des Palluds
 13400 AUBAGNE
 Tél. 42.70.12.20

SUNN BMX AURILLAC
 Etablissement POUGET
 11, avenue Gambetta
 15000 AURILLAC
 Tél. 71.48.32.25

SUNN BMX COGNAC
 Etablissement DUPUY
 18, rue Elysée Monnier
 16100 COGNAC
 Tél. 45.82.10.31

SUNN BMX MIRAMBEAU
 Etablissement PERRET
 Rue du Presbytère
 17150 MIRAMBEAU
 Tél. 46.49.68.74

SUNN BMX AULNAY
 Etablissement SAIMPON
 Rue Porte St-Jean
 17470 AULNAY
 Tél. 46.33.11.31

SUNN BMX PORTO VECCHIO
 Etablissement STRUCK
 Route de l'ospedale
 20137 PORTO VECCHIO
 Tél. 95.70.10.45

SUNN BMX BASTIA
 CYCLES 20
 1, Bd de Montero
 20200 BASTIA
 Tél. 95.32.30.54

SUNN BMX DIJON
 Ets DÉGUEURCE
 97, rue d'Auron
 21000 DIJON
 Tél. 80.65.18.68

SUNN BMX MARSEILLE
 BEAUNE CYCLES
 21, bd Bretonnière
 21200 BEAUNE
 Tél. 80.22.00.04

SUNN BMX LONGVIC
 LONGVIC VÉLO
 C.C. le Bief du Moulin
 21600 LONGVIC
 Tél. 80.66.30.98

SUNN BMX PERIGUEUX
 PERIGUEUX MOTO SPORT
 8, cours St-Georges
 24000 PERIGUEUX
 Tél. 53.53.48.86

SUNN BMX ST-MARCEL
 ST-MARCEL MOTOCYCLES
 Rue des champs
 27950 ST-MARCEL
 Tél. 32.21.11.62

SUNN BMX CHARTRES
 LA MOTOCYCLETTE
 13, rue du Fbg Guillaume
 28000 CHARTRES
 Tél. 37.34.63.21

SUNN BMX BREST
 BMX RACING
 256, rue Jean-Jaurès
 29200 BREST
 Tél. 98.41.78.22

SUNN BMX ST-JEAN du GARD
 LE PALAIS DU VÉLO
 70, Grande Rue
 30270 ST-JEAN-DU-GARD
 Tél. 66.65.39.50

SUNN BMX TOULOUSE NORD
 Ets CAPLAN MOTO 31
 31 L'UNION
 Tél. 61.74.54.42

SUNN BMX TOULOUSE SUD
 DECATHLON
 Centre commercial Carrefour
 PORTET-SUR-GARONNE
 31120 TOULOUSE SUD
 Tél. 61.72.18.41

SUNN BMX AUCH
 Ets PEDOUSSAUT
 37, avenue de l'Isère
 32000 AUCH
 Tél. 62.05.00.23

SUNN BMX BORDEAUX II
 DECATHLON
 Centre commercial Auchan
 Bordeaux les Lacs
 33000 BORDEAUX NORD
 Tél. 56.50.39.39

SUNN BMX CARNON
 CYCLO SPORT CARNON
 34.CARNON PLAGE
 Tél. 67.68.19.14

SUNN BMX MONTPELLIER
 DECATHLON
 Zac de Fenouillet
 34470 PERPIGNAN
 Tél. 67.50.31.80

SUNN BMX CHAMBRAY
 DECATHLON
 Face au centre commercial
 Mammoth
 37170 CHAMBRAY-
 les-TOURS

SUNN BMX TOURS
 Ets CYCLE EUROPE
 7, avenue de l'Europe
 37100 TOURS
 Tél. 47.54.66.51

SUNN TOURS II
 Ets BARAT
 28, rue Nerciat des Touches
 37000 TOURS
 Tél. 47.20.89.17

SUNN BMX GRENOBLE
 RECORD AUTOCENTER
 99, avenue G. Péri
 38400 ST-MARTIN-D'HERES
 Tél. 76.42.34.72

SUNN BMX ECHIROLLES
 DECATHLON
 Centre espace Corbore
 Face à l'hypemarché Léclerc
 38130 ECHIROLLES
 GRENOBLE
 Tél. 76.40.00.11

SUNN BMX NOYELLES
 DECATHLON
 Face à l'hypemarché Léclerc
 38130 ECHIROLLES
 GRENOBLE
 Tél. 21.20.09.86

SUNN BMX ORLEANS
 BICROSS MOB 45
 50, avenue Clémenceau
 45140 ST-JEAN-de-la-Ruelle
 Tél. 38.88.71.84

SUNN BMX CAHORS
 Etablissement FOISSAC
 Rue Pasteur
 46000 CAHORS
 Tél. 65.35.78.83

SUNN BMX AGEN
 Etablissement GRITTI
 Avenue des Comères
 47000 AGEN
 Tél. 53.66.40.38

SUNN BMX PLOERMEL
 PINKY BMX
 1, rue des Francs Bourgeois
 56800 PLOERMEL

SUNN BMX LORIENT
 BISCROSS TEAM
 25, bd Svob
 56100 LORIENT
 Tél. 97.21.58.42

SUNN BMX MARCQ/BAREUIL
 Etablissement FEVRIER
 18,20 rue Jean-Jaurès
 59700 MARCQ-EN-BAREUIL
 Tél. 20.55.43.94

SUNN BMX ENGLOS
 DECATHLON
 Zone commerciale Englos
 59320 ENGLOS
 Tél. 20.92.78.66

SUNN BMX RONCQ
 DECATHLON
 Rue Henri Barbusse
 59223 RONCQ
 Tél. 20.03.01.96

SUNN BMX VILLENEUVE
 D'ASCO
 DECATHLON
 Bd Valmy
 59650 VILLENEUVE D'ASCO
 Tél. 20.91.61.03

SUNN BMX VALENCIENNE
 DECATHLON
 Centre commercial Auchan
 59140 PETITE FORET
 VALENCIENNE
 Tél. 27.49.75.75

SUNN BMX NOYELLES
 DECATHLON
 Zone commerciale RN 43
 62650 NOYELLES GODAULT
 Tél. 21.20.09.86

SUNN BMX PAU
 POGO SHOP
 14, rue Renoir
 64000 PAU
 Tél. 59.84.20.77

SUNN BMX TARBES
 Etablissement LABBE
 Avenue B. Barrière
 65000 TARBES
 Tél. 62.93.00.57

SUNN BMX TARBES II
 Comptoir Bigourdan
 du cycle
 Bd Kennedy
 65000 TARBES
 Tél. 62.34.40.08

SUNN BMX PERPIGNAN
 Etablissement MOTO SHOP
 27, avenue Grande Bretagne
 66000 PERPIGNAN
 Tél. 68.51.38.64

SUNN BMX STRASBOURG
 DECATHLON
 Centre commercial Hé-Pierre
 67033 STRASBOURG
 Tél. 88.26.04.05

SUNN BMX NEUVILLE
 Etablissement HAMALI
 35, rue Victor Hugo
 69250 NEUVILLE/SAÔNE
 Tél. 78.91.62.60

SUNN BMX GIVORS
 Ets ROUGEMONT
 21, rue Victor Hugo
 69700 GIVORS
 Tél. 78.73.47.15

SUNN BMX LYON
 DECATHLON
 150, avenue de Saxe
 69000 LYON
 Tél. 16.1.60.29.55.14

SUNN BMX ST PRIEST
 DECATHLON
 Centre Commercial St-Priest
 69800 ST-PRIEST
 Tél. 78.26.69.01

SUNN BMX LE MANS
 TOP TEAM BMX
 Mr BESNARD
 9, place St-Pierre
 72000 LE MANS
 Tél. 94.75.03.93

SUNN BMX ANNECY I
 Etablissement FUMEX
 8, rue du L. Armand
 74000 ANNECY
 Tél. 50.23.72.20

SUNN BMX ANNÉCY II
 Etablissement CHOLLET
 17, rue Carillons
 74000 ANNÉCY
 Tél. 50.23.09.02

SUNN BMX PARIS
 BICROSS TIME
 85, rue de Rome
 75017 PARIS
 Tél. 1.42.94.07.73

SUNN BMX ROUEN
 Etablissement POITIEVIN
 144, rue A. Dupuy 76000 ROUEN
 Tél. 35.60.39.44

SUNN BMX BARENTIN
 DECATHLON
 Loyerissement du Coq Lot n° 2
 Centre Commercial Carrefour
 76360 BARENTIN
 Tél. 35.92.05.85

SUNN BMX CHELLES
 Cycles JEAN-CLAUDE
 41, avenue Résistance
 77500 CHELLES
 Tél. 16.1.80.08.10.28

SUNN BMX PONTAULT
 DECATHLON
 Zone commercial Carrefour RN4
 77340 PONTAULT COMBOUT
 Tél. 16.1.60.29.55.14

SUNN BMX VELIZY
 DECATHLON
 33 bis, avenue de l'Europe
 78140 VELIZY
 Tél. 64.21.69.66

SUNN BMX STE GENEVIEVE
 DECATHLON
 Zac de la Croix Blanche
 5, rue Hurepoix
 91700 STE GENEVIEVE DES BOIS
 Tél. 1



pièces détachées/accessoires

SUNN
PRODUCTION
BMX

Brewton
product

5, rue des Lilas. 31520 RAMONVILLE Tél. : (61) 75.62.25 - Téléx 521 644F

Vente également par correspondance pour les secteurs dépourvus de points de vente SUNN BMX PRODUCTION
MX FRANCE - 5, Rue des Lilas 31520 RAMONVILLE - Tél. 61.75.62.25 - Téléx 521644.

Documentation détaillée contre 2 timbres

Pour plus de détails rendez visite aux points de vente SUNN leur adresse sur simple appel au 61.75.62.25.

PORT GRATUIT

TARIF PUBLIC au 1 Mars 1986

CONTRE REMBOURSEMENT
+ 65,00 F

GAMME VELOS SUNN 1986

MINI SUNN 16	895.00 F
MINI SUNN 20	1280.00 F
MINI SUNN PRO	2190.00 F
SUNN GX 20	999.00 F
SUNN DX	1250.00 F
SUNN ZX	1595.00 F
SUNN PRO	2390.00 F
SUNN PRO HP	3195.00 F
SUNN FREESTYLE	1790.00 F
SUNN PRO FREESTYLE	3590.00 F
SUNN TRIAL THIERRY GIRARD	2950.00 F
SUNN PRO CRUISER	2500.00 F
MINI SUNN ALU	2690.00 F
SUNN PRO ALU	3100.00 F
SUNN EVOLUTION	2750.00 F

CADRES

MINI SUNN 16	270.00 F
MINI SUNN 20	280.00 F
MINI SUNN PRO	750.00 F
SUNN ZX	280.00 F
SUNN PRO	950.00 F
SUNN FREESTYLE	350.00 F
SUNN PRO FREESTYLE	950.00 F
SUNN PRO CRUISER	950.00 F
SUNN THIERRY GIRARD	1300.00 F
SUNN EVOLUTION	1050.00 F
MINI SUNN ALU	750.00 F
SUNN PRO ALU	1000.00 F
VITUS DURAL	1350.00 F

FOURCHES

MINI SUNN 16	110.00 F
MINI SUNN 20	110.00 F
MINI SUNN PRO	250.00 F
SUNN ZX	105.00 F
SUNN FREESTYLE	105.00 F
SUNN PRO	250.00 F
SUNN CRUISER	270.00 F
SUNN PRO FREESTYLE	250.00 F
AERO IMPORT	150.00 F
FREESTYLE REPOSE PIEDS	185.00 F
MINI SUNN ALU	250.00 F
VITUS DURAL	420.00 F

ACCESOIRES FREESTYLE

Expendeur + cône/potence	40.00 F
Cale pied alu moyeux (FR)	49.00 F
Cale pied alu moyeux (BSA)	49.00 F
Cale pied AR fix. cadre	67.50 F
Cale pied AV fix. fourche	76.50 F
Plateforme cadre ch.	162.00 F
Potence ty. Redline freestyle	100.00 F
Potence Tuffneck freestyle	295.00 F
Rotor alu complet	290.00 F
Cintre acier ty. Performer	75.00 F
Cintre CRMO ty. Performer	175.00 F

PLAQUES A NUMERO

Plaque SUNN MINI	40.00 F
Plaque SUNN CRUISER	40.00 F
Plaque SUNN 20'	50.00 F
Hurricane Aero	57.50 F
Hurricane Aero Pro Race	65.00 F
Numéro Autocollant GT ou USA	3.00 F
Numéro à clipser	9.00 F
Autocollant de plaque	20.00 F
Plaque freestyle Hurricane	65.00 F
Plaque Mini GT	60.00 F
Plaque GT Pro one	68.00 F

PAIRES DE POIGNEES

Ty. Mushroom	15.00 F
GT Aileron	30.00 F
A'ME	50.00 F
AMA Grip	50.00 F
Mousse Mini	25.00 F
Sharp	69.00 F
Donuts par paire	10.00 F

JEUX DE 3 MOUSSES

SUNN bleuvert	65.00 F
SUNN bleu/fushia	65.00 F
SUNN bleu/jaune	65.00 F
Ty. US Skyway	65.00 F
Ty. US Mongoose	65.00 F
Ty. US Haro	65.00 F
Ty. US GT	65.00 F
Ty. US Hutch	65.00 F

TUBES DE SELLE

SUNN	30.00 F
Kashimax Aero	70.00 F
Uni Pro 14	330.00 F
Mini Uni	280.00 F
Couvre-Selle	20.00 F
Selle Mini	30.00 F

COLLIERS DE SELLE

Alu noir	16.00 F
Alu articulé couleur	20.00 F
Asco Rond	100.00 F

PNEUMATIQUES

Wolber 20' noir	65.00 F
Wolber 20' pastel	85.00 F
Compé III (20 x 1.50 1.75 1.38)	69.00 F
Compé ST Freestyle	92.00 F
Hutchinson Pro	53.00 F
Type Compé III (noir et toutes couleurs)	39.60 F
Compé III 24"	82.50 F
16 pouces Cross	39.00 F

CHAMBRE A AIR

Toutes dimensions	20.00 F
-------------------	---------

ROUES

16 plastique	230.00 F
STAR x 20' couleur ou Freestyle 6 bâtons	230.00 F
Acier rayon 20'	230.00 F
Alu SUNN (blanc et couleur)	390.00 F
Simplex	365.00 F
Mavic/Mavic	1250.00 F
Maillard/Mavic	550.00 F
Pro class/suzue	630.00 F
24 pouces Cruiser SUNN	440.00 F
Skyway 20'	795.00 F
Araya/Maillard	485.00 F
Proclass/Maillard	475.00 F

CHAINES

Noire 1.35 m	25.00 F
Izumi Couleur	69.00 F
Izumi GT allégée	75.00 F
Couleur TW	40.00 F

ROUE LIBRE

16/17/18/19 dents	35.00 F
16/17/18 dents Hélico	50.00 F
16/17/18 dents CRMO	50.00 F
20 dents trial	50.00 F
Démonte roue libre	45.00 F

ACCESSOIRES ROUES

Fond de jante proclass	10.00 F
------------------------	---------

FOND DE JANTE CAOUTCHOUC

Bouchon de valve de ou damier	16.00 F

</tbl

HOROSCOPE DES TOX 87

Rituel en début d'année, les prévisions et conseils signe par signe de la nouvelle année. En 1987, serez-vous champion de France ou du quartier ? Lisez vite, mais rappelez-vous qu'un bicrosser averti en vaut deux.



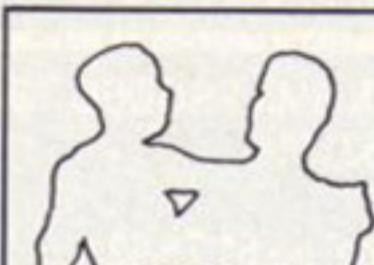
Bélier

Neptune en 87 vous invite à être plus rad que jamais. N'hésitez pas ! Mais attention Uranus vous chuchote « practice practice ». L'entraînement est déterminant si vous voulez saisir les chances qui vous seront offertes. Free ou race, organisez votre planning. Votre maîtrise vous transformera en turbo sur les pistes, en rocket sur les banks.



Taureau

Vous avez la possibilité de devenir une bête au sol, un bulldozer en course. Faudrait-il encore que vous lâchiez un peu papa et maman le week-end. Vivez plus club, plus team. Faites régner l'entente autour de vous (surtout de janvier à mars). Vos copains peuvent vous aider à réaliser vos projets.



Gémeaux

Lâchez la pression. Desserrez le câble qui vous ronge. Si vous avez des responsabilités dans un team ou dans un club, essayez d'être aussi indulgent avec les autres que vous êtes avec vous-même. Vos potes en seront ravis. Si vous continuez à vous taper la tête contre les bosses, un conseil, mettez un casque ou regardez l'avenir ou le finish d'une manière constructive.



Cancer

Vos capacités naturelles semblent bloquées par une sorte de rétropédalage. Mettez une roue libre dans vos actions. Donnez-vous au bicross avec plus de plaisir, oubliez vos contre-performances. Considérez la joie de participer aux contests ou aux compétitions. Président du club, copains, parents... sont des appuis non négligeables. Profitez-en !



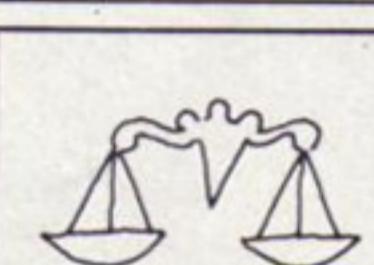
Lion

Pêche et confiance ! Vous avez beaucoup de projets pour 87. Même avec des bâtons dans les roues, gardez la bonne humeur. Accrochez-vous au guidon et persévérez. Vous avez la possibilité de ramener des coupes à la maison surtout des contests les plus originaux.



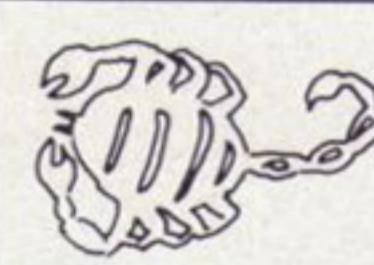
Vierge

Il serait temps de sortir de la routine. Remuez-vous ! Fixez-vous des buts concrets : palmarès à accomplir pour 87 ou tout simplement un planning d'entraînement. Ne vous souciez pas des ragots ou des conseils de vos potes, foncez mais gardez le casque sur la tête.



Balance

Ne vous découragez pas. Vous avez la possibilité de banzaier la concurrence. Faut-il encore considérer que vos malaises ne sont qu'une incitation au dépassement de soi-même. Si vous êtes freestyle, faites un peu de course et vice versa. L'important en 87 n'est pas d'être le premier mais d'être satisfait de vos actions.



Scorpion

Ne vous bornez pas à obtenir à tout prix de titre de champion ou le dernier sam de vos rêves. Mieux vaut ne pas prendre vos craintes et vos désirs pour des réalités. Ouvrez votre horizon, peut-être êtes-vous fait pour devenir captain de ce team ou pigiste à BXM. Faites preuve d'ingéniosité, vous avez la classe.



Sagittaire

C'est le signe de Becker dit « Boum-Boum » et comme lui vous êtes certainement agiles et rapides. Mais le succès dépendra uniquement de vous. Repos, calme, sort plutôt conseillés, cela ne veut pas dire que vous devez rester devant la télé tout le week-end. Discutez et améliorez vos rapports avec vos copains.



Capricorne

Dynamique et optimiste, voilà l'état d'esprit que vous devez conserver pour réaliser vos projets. Vous désirez changer de discipline. Faites-le mais restez fun. Montrez-vous inventif sans pour cela vous imaginer que vous serez star du jour au lendemain. Car il vous sera encore utile de prendre le taureau par les cornes ou plutôt le bicross par le guidon.



Verseau

Changez de sam ou de déco. Jetez votre tenue 86, bref ! Faites table rase. Vous avez tendance à accuser le dessin de la double bosse plutôt que d'accepter votre manque de technique. Alors maîtrise et pratique ! Ne dépensez pas votre énergie inutilement. Soyez patient et cultivez la joie de vivre, restez fun, vous faites kodachrome.



Poissons

En 1987, vous êtes fait pour avoir des responsabilités. N'hésitez pas à prendre des décisions au sein de votre club ou de monter un team de free. N'ayez pas de crainte. Osez faire les trucs ou les tricks que vous avez toujours hésité de faire. Vous avez le vent dans les bretelles, déployez vos ailes.

NEW



BOUTIQ' GT FRANCE C'EST PARTI POUR 1987!

(VENTE EXCLUSIVEMENT PAR CORRESPONDANCE)

En 86, c'est GT qui a fait l'évènement :

1^{ere} marque BMX et FREE aux USA

1^{ere} marque Américaine en France et en Europe

1^{ere} marque en compétition (Xavier REDOIS 1^{er} du Championnat de France 86 en Super class 20" et "24")

L'évènement GT en 86 a aussi été le lancement de la **BOUTIQ' GT FRANCE** de vente par correspondance, pour offrir aux Kids la formule maximum : les mêmes produits GT (les meilleurs) vendus aux mêmes prix (les meilleurs) et dans les points de vente BMX GT (les meilleurs) et par correspondance.

En 3 mois, 5 000 kids ont adhéré au fichier de la **BOUTIQ' GT FRANCE** - Que leur est-il arrivé ?

- Ils ont reçu leur numéro personnel d'adhérent qu'ils retrouveront prochainement sur une carte plastifiée exclusive leur permettant d'être reconnus immédiatement chez GT.

- Ils ont le service GT maximum : réseau + **BOUTIQ'**

- Ils ont reçu une photo dédicacée de Tommy Brackens, Martin Aparijo et Xavier Redois et des surprises.

Que vous prépare GT et la **BOUTIQ' GT FRANCE** pour 87 ?

- Encore des surprises pour les adhérents figurant au fichier **BOUTIQ' GT**

- Tout de suite, la possibilité de commander encore les produits GT aux prix 86 (jusqu'à publication des prix 87)

- Des nouveautés

- Des podiums toute l'année avec le Team GT France emmené par Xavier REDOIS et l'équipe Free de Stéphane Curaudeau et Cyril Sabatte.

En suivant BICROSS MAG' tous les mois vous vivrez en permanence l'évènement GT : les nouveautés, les promos, la compétition. Vous saurez tout ce qui se passe dans la **BOUTIQ'** et le réseau.

Les surprises de GT en février 87

BOUTIQ' GT : les nouveautés californiennes dans BICROSS MAG' (n° de mars)

COMPETITION : 3^e BICROSS INDOOR DE TOURS, patronné par GT avec Xavier Redois et les pilotes GT FRANCE et le Free avec Martin Aparijo qui revient pour vous 3 mois après Bercy et Josh White la nouvelle vedette free GT de Californie pour la 1^{ere} fois en Europe.

BOUTIQ' GT FRANCE - 32 avenue du Marché Commun. CP1206
44082 NANTES CEDEX 03 - Tél. : 40.49.43.85. Télex 711 935 F

Demande notre catalogue et nos tarifs contre 3 timbres de 2,20 F, tu recevras en plus 3 stickers gratuits + 1 surprise.

MATCH DANS LA ZO

comparatif
trial:
Dardenne
Pacific 200
Monty T 19
BH série 1



ONE



Le vélo-trial est au cycle ce que le fun est au wind-surf : équilibre, art, gros cœur et élitisme.

C'est également un petit milieu relativement fermé qui aimerait bien s'ouvrir et surtout un matériel bien spécifique développé et distribué plutôt confidentiellement.

A son échelle c'est pourtant un milieu qui bouge pas mal avec ses nouveautés, ses champions, ses stars et ses scoots qui évoluent sans cesse, faisant parfois appel aux techniques de pointe et donnant de temps en temps dans le révolutionnaire.

par J.Ph. Béquet

Histor... Hic !

— Samuel t'es un sacré veinard, tu vas te faire des vacances de Noël d'enfer.

— Tu parles Rad-Dad, ça fait cent mille ans que je les attends. J'ai deux guns fraîchement shapés qui ne demandent qu'à filer et sauter et mon speed-sail est déjà gréé pour une virée canon sur les plages landaises. Le tout ponctué par les monstrueuses agapes de rigueur en ces périodes de fêtes. Au fait, joyeux Noël !

— Euh, non tu n'y est pas !

— Alors c'est qu'on part tous réveillonner sous les tropiques et à l'occasion cover-clicker quelques scoots d'enfer dans l'ambiance palmiers cocotiers.

— Encore perdu. Banco pour un essai mais en fait de tropiques ce serait plutôt banlieu nord de Paris. Les bêtes ? du jamais vu dans BX, quatre vélos-trial de pointe. Bonne chance et bien sûr, à faire pour hier comme d'habitude.

OK ! Les deux boards réintègrent la chaleur ouatée de l'atelier, les potes de speed me renient à jamais, je remet les bulles dans le champagne et le saumon dans son bocal.

Mais ne me croyez pas aigri pour autant. Un essai vélo-trial ça c'est un bon deal. D'abord parce que ça change un peu, ensuite parce que le trial est un sport fabuleux et ça va me rappeler le bon vieux temps où j'ai intégré le staff de BXm grâce au trial. La Madeleine de Proust en quelque sorte.

Et pour me donner du courage je ressasse ce fameux dicton : « Noël au taf, Pâques aux Bahamas ». On peut rêver, non ?

Le vélo-trial tout le monde connaît plus ou moins. Que ce soit grâce aux exploits de Thierry Girard, hyper star de la spécialité récemment passé à la moto sans pour autant abandonner les pédales, ou bien grâce aux nombreux « obscurs » qui, à longueur d'année animent les salons, les foires et autres expositions, le vélo-trial a fait son trou dans la mémoire collective.

Ça coule de source, le vélo-trial est le digne petit frère du trial moto. Même principe, mêmes règles, même esprit. C'est spectaculaire, c'est fin, c'est beau, c'est très dur et c'est éducatif parce que c'est une excellente école pour acquérir l'équilibre nécessaire à la pratique de pas mal de sports.

Si le bicross ne mène absolument pas au moto-cross, le trial lui, est une formidable pépinière de trialistes moto. D'ailleurs ils ont tous un 80 ou un 125 cc au fond du garage. Il y a des antécédents avec Jordi Tarrès, Andreu Codina, Thierry Girard et bientôt François Gachet.

Le trial moto actuel s'inspire de plus en plus du vélo-trial dans la façon de mouvoir l'engin et d'aborder les zones.

Ça mérite qu'on s'y attarde, non ?

Que ce soit au niveau matériel ou sportif, tout du vélo-trial nous est venu d'Espagne. Quand l'industrie espagnole de la moto de trial a enregistré une sérieuse faiblesse, elle a plus ou moins mis sur la touche un homme qui a énormément fait pour ce sport, tant au niveau sportif qu'industriel, un certain Pedro Pi.

Ayant du temps pour se consacrer à autre chose, mais étant foncièrement trialiste dans l'âme, Pedro a tout bonnement inventé le vélo-trial et le matériel qui va avec.

Montesa voyant là peut-être un moyen de relever la tête, c'est sous cette marque que seront commercialisés les premiers scoots.

Malheureusement Montesa s'enfonce de plus en plus et ne peut plus soutenir la production de vélos. Le marché pourtant est intéressant, les espagnols (les jeunes) flashant complètement pour ce nouveau sport. Conscient d'un certain avenir pour ce type de matériel, l'ami Pi quitte Montesa et fonde Monty qui très vite deviendra leader mondial du vélo-trial.

Mais en France ça bouge. Les kids découvrent à leur tour le trial sans moteur, plus à leur portée physique, financière et... légale. Seulement problème ! Le matos espagnol (le seul) n'est pas encore importé. Au pays du cycle, il fallait bien que quelqu'un relève le défi. Là encore, un homme clé. Que ce soit sous la marque Lafitte, Burgat, VL ou Sunn un seul homme s'est, au départ, penché sur le berceau du vélo-trial : Vincent Lafaille.

espagnols (condition officieuse pour participer au championnat du monde, ne le répétez pas) et la quasi totalité des italiens, allemands, suisses et belges.

Ce ne sont pourtant pas les marques qui manquent : Monty, Montesa, Derby, Looping et Rabassa en Espagne, Torpado et Fantic en Italie, LTS en Allemagne, Peugeot en Belgique et Lafitte, VL, Burgat, Sunn en France. On peut également y ajouter Motoforms, resté à l'état de proto pour d'obscures raisons internes. Et pourtant...

De tous ces assemblages de tubes que reste t-il ? Monty (leader mondial) Sunn, Fantic et Torpado au compte-goutte et un p'tit nouveau qui compte bien faire son trou : Dardenne.

C'est au Trial Club de Poissy que le Dardenne a vu le jour.

L'entreprise est audacieuse. Trouvant le matériel peu fiable et un peu cher pour son brise-scoot de fils, Michel Ferré a tout simplement fait faire par un artisan du coin, Dardenne, le vélo-trial partiellement idéal. Deux ans plus tard le grand gamin est champion de France sur le vélo de ses débuts... sans aucune casse. Y'a pas, il est bon et en plus il est bon, donc prêt pour la commercialisation.

Pauvre Dardenne qui pensait couler une paisible retraite d'ex-fabricant de vélos de course. Aujourd'hui le Dardenne équipe Anthony Ferré (champion de France nat. B) Sylvain Girard (Chp. de France Expert) Ph. Gigondan (vice-chp. France Expert) Thierry Girard et une foule d'autres animateurs du championnat.

Malgré tout ça ne nous laissait pas beaucoup de scoots intéressants à essayer. Et voilà t'y pas que BH nous annonce sa dernière réalisation : un vélo mixte, mi-bicross, mi-trial. Un genre d'hydre à deux têtes. Curieux.

On se retrouve finalement avec quatre spads dans le bureau, ni trop ni trop peu. En route pour Trier, sur les zones de la manche parisienne du championnat de France.

Mais avant de s'éclater, voyons ce qui différencie un vélo-trial d'un BX. Deux points frappent en premier lieu : la fourche et la démultiplication.

Pour la fourche : deux tubes (généralement plats) qui ne se rejoignent pas dans la traditionnelle colonne de direction du BX et pas de potence. Le guidon est fixé à l'aide de deux demi-pontets de préférence en dural, maintenus à la fourche par une platine la plus résistante possible. La colonne existe bien mais elle est légèrement en retrait par rapport à l'axe de la fourche.

Côté pédalier c'est la taille de la couronne qui choque. Toute petiote (24 dents en général) elle permet d'avoir un max de puissance sur le coup de pédale. Sous le boîtier de pédalier on trouve un sabot. C'est le protège-dents du boxeur en quelque sorte. Le trial est un sport de franchissement et les cailloux, ça rape. Enfin les pneus sont différemment sculptés que ceux du BX : plus de têtes mais plus petites pour plus d'adhérence.

Oubliez un instant vitesse, chronos, turbo-starts et méga-jumps on entre dans le monde de l'équilibre, de l'extension, de la trajectoire et du franchissement.



Seulement le vélo-trial est un petit marché. La production ne peut se faire qu'en série limitée d'où le prix relativement élevé du matos et surtout le grand désintéressement des grandes marques. On a pourtant aperçu un proto Gitane de très bonne tenue qui aurait pu faire fort.

Seul Monty se permet de produire à la chaîne car... la marque équipe tous les vélo-trialistes

Sur ce coup les deux freins sont bloqués. Si la roue arrière tourne un tout petit peu c'est la mégamelle. En deux ans sans pépins Anthony a prouvé l'efficacité de son système de freins.

►

Dardenne : petit mais grand

Pas de nom ou de numéro de série sophistiqués pour le Dardenne, il n'en existe qu'un seul modèle depuis deux ans. Produit d'abord à l'unité puis en très petite série, c'est David face à trois Goliath.

Dardenne est donc un ancien fabricant de matériel de pointe pour le cyclisme donc quelqu'un qui connaît son affaire. Il en résulte ce très beau cadre et fourche en Camus 979, matériau alliant légèreté et robustesse, un peu oublié du bicross mais qui a son heure de gloire en cyclisme. Avec seulement 11,5 kg c'est le scooter le plus léger de cet essai, chose primordiale en trial.

Toute aussi importante est la répartition des masses. Le scooter doit être bien équilibré. Sur le Dardenne, la fourche et par conséquent tout l'avant sont un peu lourds (en fait, aussi lourd que l'ensemble du cadre), ceci du fait des nombreux renforts qui viennent consolider cette fourche.



Accessibilité, simplicité et robustesse pour l'ensemble directionnel : platine, colonne et jeu de direction.

Ce n'est pas réellement un problème si l'on sait que le scooter est plutôt court d'empattement AV (59 cm) et donc assez facile à délester et à cabrer sur les marches.

Enfin toutes les soudures sont à double cordon. Ces soudures qui sont le principal point faible d'un vélo-trial à cause des nombreux chocs répétés, sur le Dardenne aucune n'a cédé en deux ans d'expérience.

Comme un pépin arrive toujours au mauvais moment et en compétition de préférence, Dardenne a mis l'accent sur la rapidité d'intervention sur les points névralgiques. Ainsi peut-on changer une direction complète en quelques minutes grâce à un système de platine maison très simple, qui donne accès au jeu et à la colonne en dévissant seulement trois écrous.

Simplicité également pour les freins qui



Les points forts du Dardenne : un très bon sabot et un excellent pédalier.

reprennent le système moto du câble et permettent de le changer sans rien démonter. Les freins sont des Shimano 600 modifiés, à tirage central et montés sur tasseaux. Modifiés car Gilbert Magara, le technicien metteur au point du Dardenne, y a ajouté un petit réa dans lequel passe le câble et qui permet de démultiplier la force exercée. D'où un freinage des plus redoutable déjà satisfaisant grâce au tirage central. L'énorme avantage du montage sur tasseaux est que les freins n'accumulent pas la boue des terrains gras. A la propulsion, un très beau pédalier TA de 155 mm en 9/16 qui permettent d'adapter toutes les pédales aux nouvelles cotes. L'emmanchement est carrée de rigueur (fini les monoblocs en trial) et la couronne en dural

à 24 dents. Du classique donc, mais du très bon.

Le Dardenne est des quatre scooters celui qui possède les manivelles les plus longues, ceci pour plus de puissance à l'attaque et sûrement pour compenser le petit manque de pêche dû à un empattement AR un poil long : 39 cm.

Dernier point, le sabot, cet élément hyper important en trial, est plutôt sobre mais très très bien dessiné, résistant (alu 4 G) et monté sur « silent-blocks ». Il permet les meilleurs appuis sur les marches.

Le Dardenne, c'est du matos de pro et il présente l'énorme avantage de n'être équipé qu'en accessoires aux cotes standards donc facilement disponibles sur le marché, ce qui n'est pas le cas de tous.

Seul hic, son prix : 3 500 F tout équipé. C'est l'inconvénient de la petite série, mais deux ans sans pépins justifient peut-être un investissement plus lourd au départ.

BIEN

- Partie cycle/soudures.
- Freinage.
- Accessoires.
- Sabot.
- Garde au sol.

MOINS BIEN

- Prix.

Lourd à monter le Pacific. Et long avec ça. Y'a toujours un bout qui dépasse de la zone.

Sunn Pacific 200 : entre cassoulet et paëlla

Comme on est très chauvins on reste en France avec le Sunn Pacific 200. Mais sommes nous bien restés français sur ce coup ? Oui pour l'idée et la distribution mais on a passé les Pyrénées pour ce qui est de l'étude et de la réalisation.



Admirez cette géométrie hors du commun. Il est là le secret du centre de gravité placé très bas, si cher au trialistes.

Ben oui, comprenez vous, en ces temps difficiles pour du matos compétitif sur les prix, la France est devenue trop chère et l'ouvrier français un produit de luxe. C'est pourquoi quand notre pote Max Commencal a voulu développer un vélo-trial peu onéreux mais de bonne tenue, c'est logiquement vers l'Espagne qu'il s'est tourné et plus spécialement vers GT Spain.

Il en est sorti ce vélo un peu bizarroïde qui nous rappelle quand même pas mal la géométrie de l'ex-Motoforms trial. De toute façon il n'y a pas de secret, en trial il faut placer le centre de gravité le plus bas possible tout en conservant une garde au sol confortable. L'idéal est de supprimer le tube supérieur et mettre une poutre plus grosse et plus résistante à la place du tube inférieur. Sunn a préféré le tube au matériau composite et descend ainsi considérablement le coût de fabrication. L'option choisie ici est deux tubes poutres placés en parallèle, soudés de part et d'autre de la colonne de direction et d'un seul tenant jusqu'à l'axe de roue AR.

A l'arrière, la poutre sert en quelque sorte de bras oscillant qui n'oscille pas. La rigidité de l'ensemble est assurée par un arceau pas très esthétique qui prend appui sur le puit de tige de selle et sur la poutre, en arrière du boîtier de pédalier.



Pas très esthétique ce renfort sur le Pacific, mais sûrement bien venu.

Le Pacific a résisté à une journée d'essai musclé mais les pilotes doutent un peu de sa fiabilité surtout au niveau de la colonne et du boîtier de pédalier. Il faut dire qu'ils aiment bien casser le matos qui n'est pas à eux. L'ensemble est plutôt bien réalisé, on est tenté de dire : pour du matériel espagnol. Les Ibères assurent et petit à petit deviennent les Taïwanais européens. Qualité à bon marché. Au chapitre des belles réalisations, les fixations de guidon qui sont à la fois potence et pontets et colonne de direction. Cette dernière a pourtant suscité pas mal de controverses durant l'essai : pas assez longue, système peu fiable, trop fragile. Et pourtant ça tient plutôt bien, c'est beau et du même coup très efficace. Le système est simple : un long BTR, des roulements étanches et coniques, des tés de fourche costauds et le tour est joué. Ça craint peut-être au niveau accessibilité en cas de pépin. Enfin ça donne une direction légère et précise.

En fait ça devrait donner une direction encore beaucoup plus légère et précise si la fourche n'était pas si lourde et l'angle de chasse si important.

Le Pacific est long de partout. Il dépasse le mètre en empattement total mais ce sont surtout les 64 cm d'empattement AV qui sont les plus gênants. Malgré une direction souple, l'avant est très lourd, très dur à cabrer et peu maniable dans les zigouigouis. De plus il est manifestement trop haut. A l'attaque d'une marche par exemple, le pilote ne peut effectuer correctement de mouvement de levier sur le guidon et délesté moins facilement. Dans un premier temps il serait donc bon de changer le guidon pour un modèle moins haut et moins large.

En fait le Pacific reprend la géométrie des premiers vélos-trial espagnols, longs avec un angle de chasse très important, ce qui est assez paradoxal au pays du trial rocallieux et sec où l'attaque prime sur la stabilité.

Côté accessoires il y a du bon et du moins bon. Le bon est pour les jantes Akron anodisées, pour les pneus Pirelli (pure merveille dans le gras) pour le sabot très bien réalisé, bien fixé et assurant ici la meilleure garde au sol avec 24,5 cm (important ça). Bien également pour le pédalier et les manivelles, tout alu, emmanchement carré, petit boîtier, 24 dents. Le tout de marque Trialsin donc espagnol et équipant également Monty et BH. Les manivelles se sont cependant avérées trop courtes pour des grands gabarits. On aurait aimé des 155, voire des 160 mm, ce qui procurerait plus de pêche à ce scooter « semi lymphatique ».

Pour le moins bon, ça pêche au niveau des freins. Les Olimpic espagnols sont inexistant dans le gras et guère mieux sur le sec. A changer pour des tirages central ou dans un

premier temps à combiner avec des patins Monty (voir plus loin).

Par contre bonjour les beaux leviers, bien dessinés, agréables sous les doigts et solides. On les sent sortis tout droit d'un stock d'accessoires moto.

En règle générale, le Sunn Pacific 200 est une belle réalisation technique mais l'erreur de géométrie de l'avant gâche tout. Mal dessiné et inconfortable, le top pilote s'y sentira mal à l'aise : position ramassée et pas assez de levier pour attaquer.

Cependant il est clair que chez Sunn on a voulu faire là un scooter de promotion et d'initiation au vélo-trial et dans cette configuration le Pacific est une belle réussite. Mais ça vaudrait vraiment le coup que le bureau d'étude apporte les quelques modifs nécessaires pour faire de ce scooter un engin compétitif en championnat.

L'autre attrait du Pacific c'est son prix : 1 595 F c'est le moins cher du marché.

BIEN

- Pédalier et manivelles.
- Leviers.
- Jantes.
- Idée de géométrie.
- Colonne et potence.
- Prix.

MOINS BIEN

- Guidon.
- Tout l'avant.
- Freins.

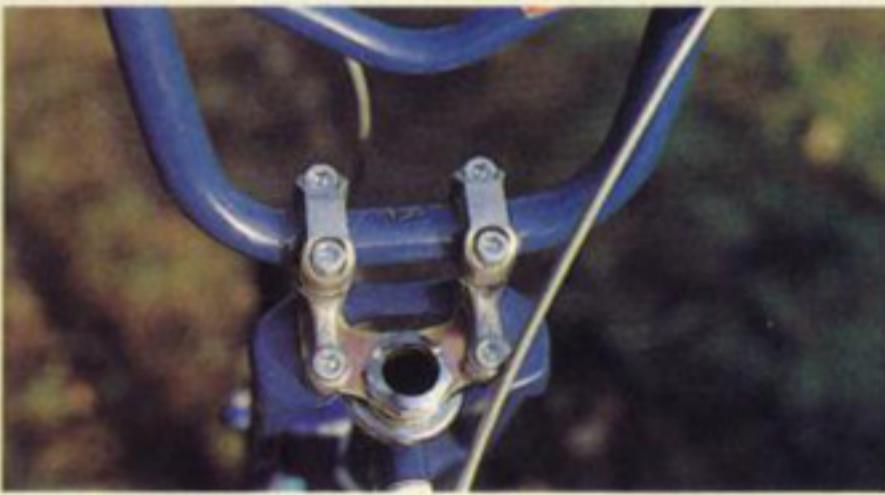
Comme le Pacific, le Monty est bien là où la stabilité prime.

Monty T 19 Aéro : la tradition

Ça fait une paye que Monty existe et est toujours au faite de sa gloire. Il faut dire que le boss ne lésine pas sur la promotion et que le trial c'est autre chose en Espagne. Il est même allé, le bougre, jusqu'à organiser une manche du championnat d'Europe 85 en Tchécoslovaquie pour en percer le marché. Enfin il faut savoir que, même s'il s'en défend, les pilotes espagnols équipés Monty bénéficient de nombreux avantages mis en place par lui-même, notamment pour le championnat du monde (déplacements gratuits, assistance, etc...). Ça stimule pour acheter du Monty.

Papy Pi sait très bien y faire et ça roule pour lui.

Il faut dire aussi qu'il a mis dans le mille dès le départ avec des engins immédiatement compétitifs et relativement peu chers, à un moment où la concurrence pataugeait un peu. Pi est un mâlin, il s'est fait la main chez



Système un peu archaïque mais efficace de la direction du Monty. Ça tient et c'est léger. Bon compromis.

Montesa, y a accumulé les erreurs et en tiré les enseignements quand il a créé Monty, sa propre marque. Les autres, novices en la matière copiaient encore les Montesa. Pedro a donc pris une confortable avance.

Avance technologique qui s'est estompée au fil des ans mais qui se rétablie aujourd'hui... par manque de concurrence. Seul le Dardenne est en mesure de lui contester le leadership sur le terrain.

Le T 19 est le nec-plus-ultra d'une gamme de quatre modèles : T 11, T 17, T 19 bleu et T 19 chromé.

Le cadre et la fourche sont en alliage au chrome-manganèse, donc légers et très résistants (autant sinon plus que le cro-mo, dit-on). De facture assez classique le T 19 reprend le schéma traditionnel du vélo-trial type : fourche de section rectangulaire, axe droit et tés plutôt costauds. Section rectangulaire également pour les tubes supérieur et inférieur du cadre, meilleur pour la rigidité. Les haubans sont du type bicross et chapeau pour les soudures, classiques mais soignées. La géométrie est typiquement Monty et ne s'inspire d'aucune autre. Elle devrait être adaptée au trial à l'espagnole et pour cause, mais il y a cependant une chose assez étonnante, que l'on a retrouvée dans des proportions plus importantes sur le Pacific, c'est la longueur de l'empattement AV.



Première insulte au consommateur : le sabot en plastique sur des pattes un peu fragiles.

Que ce soit en moto ou en vélo, les trialistes espagnols ont toujours été affublés d'engins longs de l'avant pas du tout en rapport avec les exigences techniques de leur terrain. L'empattement long rend l'avant plus lourd et moins maniable, chose incompréhensible pour du trial dans la pavasse. Enfin Monty s'est un peu repris sur ce dernier modèle, réduisant un peu l'angle de chasse mais pas encore suffisamment. Peut-être sur un prochain modèle.

Ceci dit, Monty a quand même glané trois titres de champion du monde en 86. C'était juste pour dire qu'un pilote venant d'un Dardenne ou d'un vieux VL sera un peu désorienté au tout début en passant sur un Monty. Mais avec seulement 36 cm d'empattement AR le T19 est avec le BH le plus court de l'arrière donc logiquement celui qui a le plus de pêche au coup de pédale. Ceci compensant cela !

Les espagnols ne sont pourtant pas des nains mais le Monty, comme ses homologues Ibères, est équipé de manivelles de 140 mm beaucoup trop courtes pour les grands gabarits. Ajoutez à cela une hauteur de cadre de 29 cm et vous avez un scooter sur lequel vous vous sentirez à l'étroit si vous dépassiez le mètre soixante dix.



Le BH sait parfois faire oublier son poids. Mais Olivier est une pointure du trail club de Poissy.

Côté accessoires, comme pour Pacific : du très bon et de l'indigne de la marque. Ce qui ne va pas d'abord. Les pédales sont à jeter très loin avant usage. Même le plus ignare des cyclistes n'en voudrait pas. Du caoutchouc, vous vous rendez compte ! Et puis le sabot en plastique, c'est sérieux ça ? alors que tous les pilotes espagnols sont équipés de sabots alu, au moins.

Et attention aux chocs frontaux sur le sabot, les pattes de fixation semblent bien fragiles. Sur un scooter de cette qualité on aurait bien aimé voir des freins à tirage central. Mais Monty détourne le problème en fabriquant ses propres patins. Ils ont découvert le secret de l'amalgame idéal et j'atteste que les patins Monty Power sont redoutables. Peut-être les bicrosseurs et les freestylers feraient-ils bien de se pencher sur ce produit. Donc freinage plus qu'efficace.

Une fois de plus Monty contourne un problème : celui de la fourche « chopper », en adoptant une position très avancée du guidon et ce, grâce à de très beaux pontets en dural qui placent le guidon en avant du plan de la fourche. Il en résulte une bonne prise d'appui pour le délestage de l'avant. Mais il serait quand même plus simple au départ de réduire l'angle de chasse.

Même pédalier, mêmes manivelles que sur le scooter précédent, du Trialsin alu 24 dents, étanche, petit boîtier aux cotés standards. A l'arrière, du classique ibérique également avec une roue libre Urretta de 20 dents sur moyeux Olimpic Cursa très satisfaisants. A noter le très beau dessin et la géométrie quasi idéale du guidon bien sous tout rapport.

Sous les mains, poignées et leviers Zimarron viennent de la moto, un sérieux héritage du grand frère à moteur.

Pour les roues, là encore, pas de détail on prend ce qu'il y a de mieux : Akron anodisées bleues pour les jantes et Pirelli ML 14 pour les grips. Ça colle au sol !

Pour son modèle 87 Monty abandonne la couleur bleu-marine un peu symbole de la marque et adopte le tout chromé. Ravageur, paraît-il. Quelques modifs apparaîtront également, mais pour l'instant no news. Enfin sachez que Monty commercialise un kit pour transformer le T 19 en bicross. Il s'agit d'une couronne de 36 dents et de quelques maillons à ajouter à la chaîne. Ça me rappelle un autre modèle d'une autre marque.

Ben oui, à part une gestion et un bureau d'étude différents Monty fricote beaucoup avec BH, d'ailleurs les stickers du T 19 mentionnent BH aux côtés de Monty. Et c'est tant mieux parce que ça fait avancer le schilimili-mili.

Pour 1 990 F vous avez là du beau matos de pointe qui se sent très bien partout... au sabot et aux pédales près. C'est vraiment pas cher.

BIEN

- Qualité générale.
- Freins.
- Guidon/direction.

MOINS BIEN

- Pédales.
- Sabot.
- Pédalier.
- Prix.



BH Série I : du beau, du bon, du BH

Je vous le disais d'entrée, voilà une surprise qu'elle est surprenante. Fallait oser, BH n'a peur de rien. Beistegui Hermanos s'est donc fendu du premier scooter hybride, mi-bicross mi-trial qui, disons-le a suscité au départ quelques sourires du genre : on fait soit un bon BX soit un bon vélo-trial, mais pas les deux.

Erreur mon cher Watson, que ce soit en vérien trial ou bicross, le Série I tient le pavé et même plutôt bien. OK, ce n'est pas un top scooter sur lequel vous serez champion du monde dans les deux catégories. Chez BH on n'est pas dupe, ce n'est pas le but recherché. Il y avait un créneau à prendre, celui des kids férus des deux disciplines mais pas assez cadors pour s'y consacrer entièrement, ou plus simplement pas assez riches pour se payer deux scooters. Le BH reprend le schéma plus traditionnel du bicross avec une fourche typique, en fer à cheval se prolongeant vers le haut dans une colonne de direction.

Cadre et fourche sont en acier high tensile, cher à BH, faisant un châssis très solide mais sûrement un peu lourd (13 kg).

La fourche n'est pas banale mais elle diffère du BX par un évasement beaucoup moins prononcé et plus progressif. Ça donne un avant plus agréable, moins mastoc, plus fin où l'option bicross s'affirme encore avec l'emploi d'une potence quatre points BH. Le guidon quant à lui est le même que sur le Monty.

A l'usage ce compromis donne malgré tout moins de précision et de souplesse à l'avant.

La fourche du BH ne permet malheureusement pas un usage très pointu en trial. Belle réalisation quand même.

Dans les zones tortueuses le scooter a tendance à guidonner et n'est guère facile à engager dans la trajectoire choisie. De plus, il est fréquent en vélo-trial de faire sautiller la roue avant pour rechercher un bon équilibre avant d'attaquer une zone ou une partie de zone. Or ici cette recherche d'équilibre est plutôt difficile, l'avant ne se stabilisant pas facilement. Ça c'est la constatation de top pilotes qui courrent les divers championnats donc des tops très exigeants. Momo le piocheur se contentera du Série I.

Pour le reste de la géométrie le BH reprend les cotés du Monty : 29 de hauteur de cadre, 36 d'empattement AR et 23 de garde au sol. L'autre grande originalité, outre la fourche, vient donc du pédalier. Pas de démultiplication commune aux deux options, c'est normal. La couronne est en fait composée de deux couronnes imbriquées l'une dans l'autre, la plus grande de 36 dents à l'extérieur la petite de 24 dents étant incrustée dans la précédente. La petite est fixée à demeure et c'est la grande qui peut-être ajoutée ou enlevée. L'opération chirurgicale permettant de

passer d'une version à l'autre n'est ni douloureuse ni longue. Il suffit d'enlever trois vis sur la grande couronne et celle-ci se dégage sans avoir à enlever ni la manivelle ni la pédale. D'autre part il faut raccourcir (ou allonger) la chaîne de cinq maillons fixés par deux attaches rapides. Montre en main, montage et démontage ne prennent pas plus de dix minutes (sans entraînement). A la suite de l'opération il faut également repositionner la roue AR et les patins du frein AR. Visiblement en Dural, ce système est un superbe modèle de réalisation, notamment avec le double crantage de la grande couronne. Bien réalisé mais aussi très bien vu.

Bravo BH !



L'original système de double couronne du BH. Beau, non ? Moins bath, les pédales.

Le Série I reprend aussi pratiquement les mêmes accessoires que le Monty avec surtout de l'espagnol : freins Olimpic, leviers Zimarron, manivelles Trialsin, guidon Monty, jantes Akron anodisées. Différent la roue libre : (Urretta mais 18 dents seulement), les pédales type « piège à loup »... mais plastiques et les moyeux BH. Inutile de dire que ces moyeux de forme cylindrique et de faible section ont été jugés un peu légers pour un usage intensif en trial. Mais là encore le débutant y trouvera quand même son compte. Le sabot est de la même veine que celui du Monty, du plastique indigne de la marque et des pattes de fixation un peu fines.

La selle rembourrée est plutôt confortable pour le bicross. En trial c'est presque un accessoire superflu. Par contre la tige de selle coudée permet aux grands gabarits de se sentir à l'aise sur ce scooter plutôt court d'empattement.

Au bout du compte il ressort que ce BH Série I a vraiment tout pour séduire un type bien particulier de kids, ceux à la fois amoureux de bicross et de trial. BH annonce d'ailleurs faire un malheur avec ce scooter en Espagne. Pour les trialistes c'est aussi un moyen d'utiliser leur vélo pour la ballade, l'école ou les courses sans le désagrément de la démultiplication trop courte et très galère sur la route.

Encore bravo à BH qui le premier a eu l'idée.

BIEN

- Qualité de réalisation.
- Idée et réalisation pédalier.
- Pirelli AR et jantes.
- Freins.
- Guidon/poignées/leviers.

MOINS BIEN

- (un peu) la fourche.
- Sabot.
- Pédales.
- Pneu AV.

Essai dynamique

Esthétique/finition

Les goûts et les couleurs... Notion très subjective. Comme pour l'essai des scoots à moins de mille balles de l'an dernier, ce sont les secrétaires des Editions Larivière qui ont élu Mister Scoot Trial. Elles ont donné un net avantage au Monty pour le look et la couleur, en second ex-aequo : Dardenne et Pacific pour l'originalité de la géométrie et enfin BH qui fait un peu hybride.

Au niveau qualité et finition, ils se tiennent tous avec peut-être un avantage à Dardenne pour les soudures double cordon.

MONTY	4
DARDENNE	3
PACIFIC	2
BH	1

Equipement

C'est pas dur. On regarde, on constate.

On constate que tous ces vélos sont bien équipés mais que certains donnent par certains points dans l'arnaque. C'est le cas de Monty et BH avec ces sabots super grugru et ces pédales trop nulles. Dardenne est bon partout et a l'avantage de pouvoir être équipé d'accessoires que vous trouverez même au Prisu d'en face.

Sunn ferait jeu égal s'il était équipé de freins plus sophistiqués.

DARDENNE	4
PACIFIC	3
MONTY ET BH	2

Fiabilité

C'est ce qui ressort d'une journée d'essai menée tambour battant. Aucun vélo n'a lâché c'est un bon point général.

Quelques éléments ont toutefois donné certaines inquiétudes à nos essayeurs. Le Pacific a été jugé peu fiable à la longue notamment au niveau de la colonne de direction, de la fourche et de toutes les soudures. Cette remarque est très subjective car rien ne nous permet d'affirmer qu'effectivement ce vélo cassera et principalement à ces endroits là. Seul un essai longue durée pourrait nous le dire. De plus le scooter étant tout nouveau personne ne peut nous dire ce qu'il en est de son vélo perso. Idem pour le BH.

Le Monty, c'est du concret. On sait qu'il casse parfois au niveau des soudures de la colonne à la suite de méga sauts.

Le Dardenne de l'essai avait deux ans et rien, strictement rien, n'a lâché sur ce scooter depuis ce temps-là. Et il a couru deux championnats de France. No comment !

Au niveau équipements, quand vous aurez changé tout le grugru du Monty et du BH, vous aurez rien que du bon. Sauf peut-être les moyeux du BH qu'il faudra surveiller de près après chaque sortie.

DARDENNE	4
MONTY/BH/PACIFIC	3

Garde au sol

Encore des mesures, encore une notion importante en trial. Meilleure est la garde au sol, meilleure est la capacité de franchissement. Pacific se détache d'un demi centimètre du Dardenne. Mais il ne faut rien laisser au hasard et saluer Sunn pour avoir compris que cette cote est importante.

Les 23 cm du Monty et du BH restent très acceptables. En dessous ça craindrait vraiment. Malgré le classement impitoyable, ils sont tous dans la bonne moyenne.

PACIFIC	4
DARDENNE	3
BH ET MONTY	2

Position de conduite

Toute l'efficacité du trialiste passe par cette faculté qu'il aura à se sentir sur le scooter, à le faire réagir selon sa volonté et enfin à avoir des accessoires qui tomberont idéalement sous la main, le pied, les fesses etc... Le Dardenne est très polyvalent et intéresse tous les gabarits. Les leviers tombent bien sous les doigts et les manivelles de 155 mm sont de longueur idéale. La position debout est bonne, rien ne gêne. Sur BH et Monty, la faible hauteur de cadre et les petites manivelles destinent ces scoots principalement aux petits gabarits. Mais pour les balèzes, il suffit de changer les manivelles. Malgré tout on se sent un peu à l'étroit.

Sur le Pacific la position est un peu bizarre : fourche trop haute, guidon trop haut et trop large. Le corps est un peu « ramassé » et ne peut se détenir correctement pour une extension.

Rien à dire des leviers et poignées, tout vient de la moto et c'est bien.

DARDENNE	4
MONTY	3
BH	2
PACIFIC	1

Passage de marche

Action ! L'aptitude au passage de marches dépend de plusieurs facteurs : poids, géométrie, longueur des manivelles, braquet, stabilité avant l'attaque, sabot et dessin du guidon. C'est pratiquement sur les marches que se juge un bon vélo-trial. Dardenne se détache irrésistiblement, il a tout pour lui, sauf le poids de la fourche. Mais ce n'est visiblement pas un problème. Monty est handicapé par ses petites manivelles et son angle de chasse mais il a pour lui la légèreté.

Pacific vient ensuite, du fait de son poids important, de son grand empattement et de la longueur de ses manivelles. Mais grâce à un bon sabot on peut aisément se reprendre sur l'arête de la marche en assurant un bon équilibre.

Pour BH le problème est différent. Avant la marche il est assez difficile de trouver le bon point d'équilibre, celui qui vous positionnera idéalement pour l'attaque finale. En quelque sorte, avant la marche vous manquez de sérénité.

Sur Monty et BH le sabot plastique ne vous engage quère à faire une halte sur l'arête.

DARDENNE	4
MONTY	3
PACIFIC	2
BH	1

Stabilité

La difficulté pour les fabricants est de trouver un compromis dans la géométrie car attaque et stabilité sont carrément antagonistes. Le scooter doit être court pour plus d'attaque mais long pour plus de stabilité.

Au jeu de la stabilité Pacific est gagnant avec son mètre d'empattement et son angle de chasse important. Ça ne veut pas dire que c'est le meilleur scooter au bout du compte. Mais ici, c'est un rail et il respecte la trajectoire. C'est tout ce qu'on lui demande. Derrière, Monty grâce à son angle de chasse également important puis Dardenne, à l'inverse à cause d'un avant assez court et lourd. Pour BH le problème est différent. C'est l'option de la fourche « bicross » qui le pénalise. Ça guidonne c'est volage et imprécis.

PACIFIC	4
MONTY	3
DARDENNE	2
BH	1

Grand total :

	DARDENNE	MONTY	PACIFIC	BH
Esthétique/finition	3	4	2	1
Equipement	4	2	3	2
Poids	4	3	2	2
Fiabilité	4	3	3	3
Garde au sol	3	2	4	2
Position de conduite	4	3	1	2
Passage de marches	4	3	2	1
Stabilité	2	3	4	1
Maniabilité	4	3	1	2
Freinage	4	3	2	3
Adhérence	2	3	4	1
Prix	1	3	4	2
TOTAL	39	35	32	22

Maniabilité

Là c'est carrément l'inverse du chapitre précédent. Vous inversez les données. Un scooter maniable se doit d'être court, léger, agressif, avoir un avant et un arrière très courts.

C'est tout bon pour Dardenne qui, pour ce chapitre possède les cotés idéaux. Monty est mitigé avec un arrière très court mais un avant plutôt long, idem pour BH.

Pacific à tout faux, trop long de partout et trop lourd.

DARDENNE 4
MONTY 3
BH 2
PACIFIC 1

Freinage

On ne dira jamais assez l'importance du freinage en trial. Sachez, pour vous faire une idée, que certaines zones se passent freins bloqués, par petits bonds et que le propre d'un bon trial est de présenter un éventail de zones différentes, du sec au plus humide. Donc les freins doivent rester bons dans toutes les situations.

Avantage très net au Dardenne et ses Shimano modifiés montés sur tasseaux. Bien à Monty et BH malgré des tirages latéraux mais grâce à des patins redoutables.

Pacific vient en dernier malgré les mêmes freins Olimpic mais avec des patins grugru.

Dans tous les cas les leviers sont bien dessinés et agréables.

DARDENNE 4
MONTY ET BH 3
PACIFIC 2

Adhérence

Deux points agissent sur l'adhérence : la qualité des pneus et la répartition des masses. Autrement dit la situation du centre de gravité.

Questions pneus on a encore pas fait mieux que les Pirelli. Il faut dire qu'ils ont été étudié spécialement pour le trial.

Egalement assez prisés, les Hutchinson... bicross qui, s'ils sont inefficaces sur les pistes font merveille dans les zones. Gros avantage : leur prix et leur diffusion. (Les Pirelli sont très chers et introuvables en France).

Côté géométrie c'est tout bon pour Pacific et son dessin plaçant le fameux centre de gravité très bas. Associé aux Pirelli, ce cocktail lui vaut la première place.

En second vient Monty et ses Pirelli. Un demi poil derrière Dardenne et ses Hutchinson. Et fermant la marche BH à cause d'un pneu AV totally grugru, de marque inconnue.

PACIFIC 4
MONTY 3
DARDENNE 2
BH 1

Conclusion

Le résultat est sans appel et correspond très bien à l'image que nous nous étions fait dès réception de ces quatre vélo-trial.

On a ici avec ces quatre scooter trois sensibilités différentes, trois façons d'aborder le trial. Avec Dardenne et Monty c'est la haute compétition. Trois titres de champion du monde pour Monty, deux de champion de France pour Dardenne. Un léger avantage à Dardenne, c'est la fabrication à l'unité qui veut ça, le prix découlant de cet état de fait.

Monty c'est le sérieux fabriqué à la chaîne, avec un public plus large à satisfaire. Par conséquent, certains points se placent dans une moyenne, certe acceptable, mais moyenne quand même.

Vient ensuite le Pacific qui prend un autre créneau, celui de l'initiation et de la petite compétition.

Autre scooter, autre image du trial, le BH Série I. C'est à mon avis l'outil que devrait préconiser la fédération française de vélo-trial pour la promotion de ce sport.

Sa dernière position dans cet essai n'est pas significative car ne correspondant pas à une même approche du trial que les trois autres et surtout les deux premiers.

Remerciements

Un immense merci au vélo-trial club de Poissy et plus spécialement à Michel Ferré (président), Gilbert Magara (conseiller technique et metteur au point) Anthony Ferré (pilote Dardenne et champion de France) Olivier Vertodusic (pilote), Grégory Armel (pilote) et Olivier Cordonnier (pilote). Alors qu'ils avaient tous d'autre chats à fouetter ils ont sans hésiter consacré une journée à cet essai. Une fois encore, merci.

Fiches techniques

MONTY T 19

Cadre	Alliage chrome manganèse
Fourche	Alliage chrome manganèse
Jeu de direction	Acier
Pédalier	Trialsin 24 dents
Manivelles	Trialsin 140 mm
Pédales	Plastiques
Selle	Monty
Frein AV	Olimpic étriers
Frein AR	Olimpic étriers
Leviers	Zimarron
Mojeux	Olimpic Cursa
Roue libre	Urretta 20 dents
Jantes	Akron 20 x 1,75 alu
Pneus	Pirelli
Sabot	Plastique
Poids	12 kg
Empattement AV	62,5 cm
Empattement AR	36 cm
Empattement total	98,5 cm
Hauteur de cadre	29 cm
Garde au sol	23 cm
Largeur du cintre	69 cm
Longueur de la poutre sup.	51,5 cm
Prix	1 990 F
Coloris	Chromé pour modèles 87
Distribution	BH
	13, avenue de la Gde Armée 75016 Paris Tél. : 45.01.91.86

BH SERIE I

Acier high tensile
Trialsin mixto
Acier
Trialsin 24 et 36 dents
Trialsin 140 mm
Plastiques
BH
Olimpic étriers
Olimpic étriers
Zimarron
BH
Urretta 18 dents
Akron 20 x 1,75 alu
Pirelli AR
Plastique
13 kg
59,5 cm
36 cm
95,5 cm
29 cm
23 cm
69 cm
51 cm
2 150 F
Blanc
Réseau BH

DARDENNE

Tubes Camus 979 renforcés
Id. Renforcée par étriers
Stronglight
TA 24 dents
TA 155 mm en 9/16
Type « piège à loup »
Royale
Shimano 600 sur tasseaux
Shimano 600 sur tasseaux
Type moto
Maillard
Maillard 20 dents
Alu
Hutchinson
Alu AU 4 G
11,5 kg
59 cm
39 cm
98 cm
35 cm
24 cm
68 cm
51 cm
3 500 F
Jaune bouton d'or
Ets Porretta Vincent
8, rue Pasteur
78700 Conflans-Ste-Honorine
Tél. : 39.19.27.07

SUNN PACIFIC 200

Acier classique
Acier classique
Acier roul. étanches
Trialsin 24 dents alu.
Trialsin 140 mm
HZ
Delta
Olimpic étriers
Olimpic étriers
Type moto
Olimpic
Urretta 20 dents
Akron
Pirelli
Dural
13 kg
64 cm
37 cm
101 cm
24 cm
24,5 cm
70 cm
1 595 F
Blanc
MX France-Sunn
5, rue des Lilas
31520 Ramonville
Tél. : 61.75.62.25



COMITE INDRE ET LOIRE

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



TROPHEE DES AS

EPREUVE INTERNATIONALE

- EXPERTS
- FILLES
- CRUISERS

FREE STYLE

avec le Team GT US
Martin APARIJO
Josh WHITE

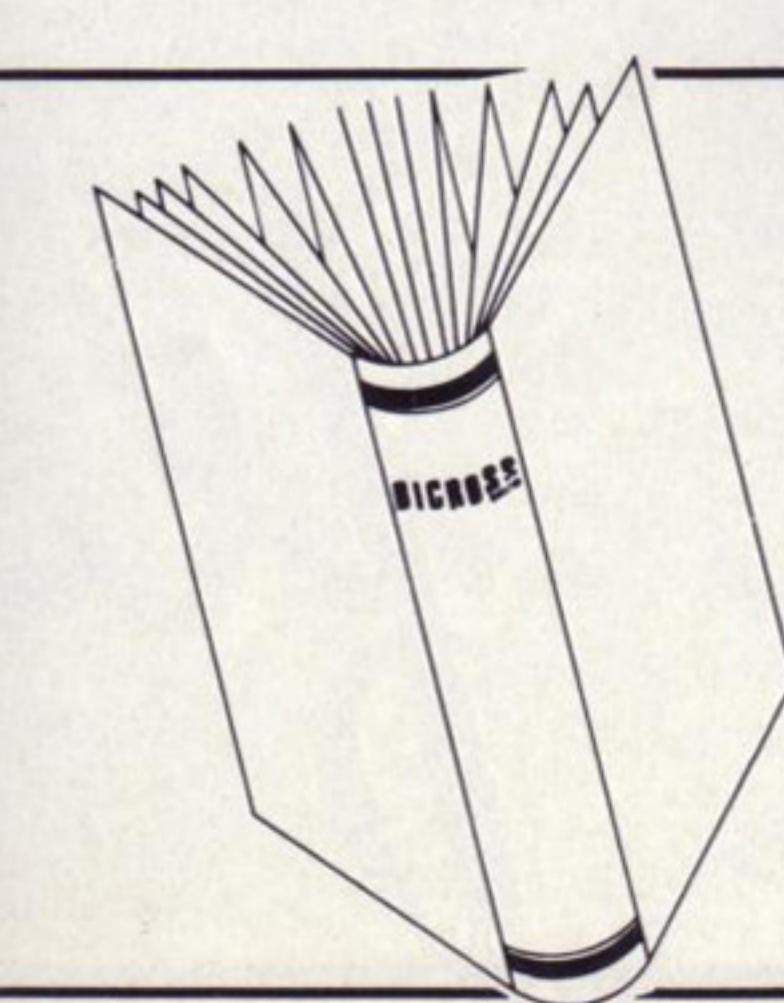


D'INDRE ET LOIRE

Un partenaire privilégié du



28 février - 1^{er} mars 87



**Vos BXM ne seront plus
"aux abonnés absents" !**

la reliure
Bicross Magazine
contient les numéros
d'une année.

40 F pièce

à nos bureaux.
ou 55 F
Franco de port
par chèque ou
mandat adressé à :

BICROSS
L'INFO BICROSS

15/17, Quai de l'Oise
75019 PARIS



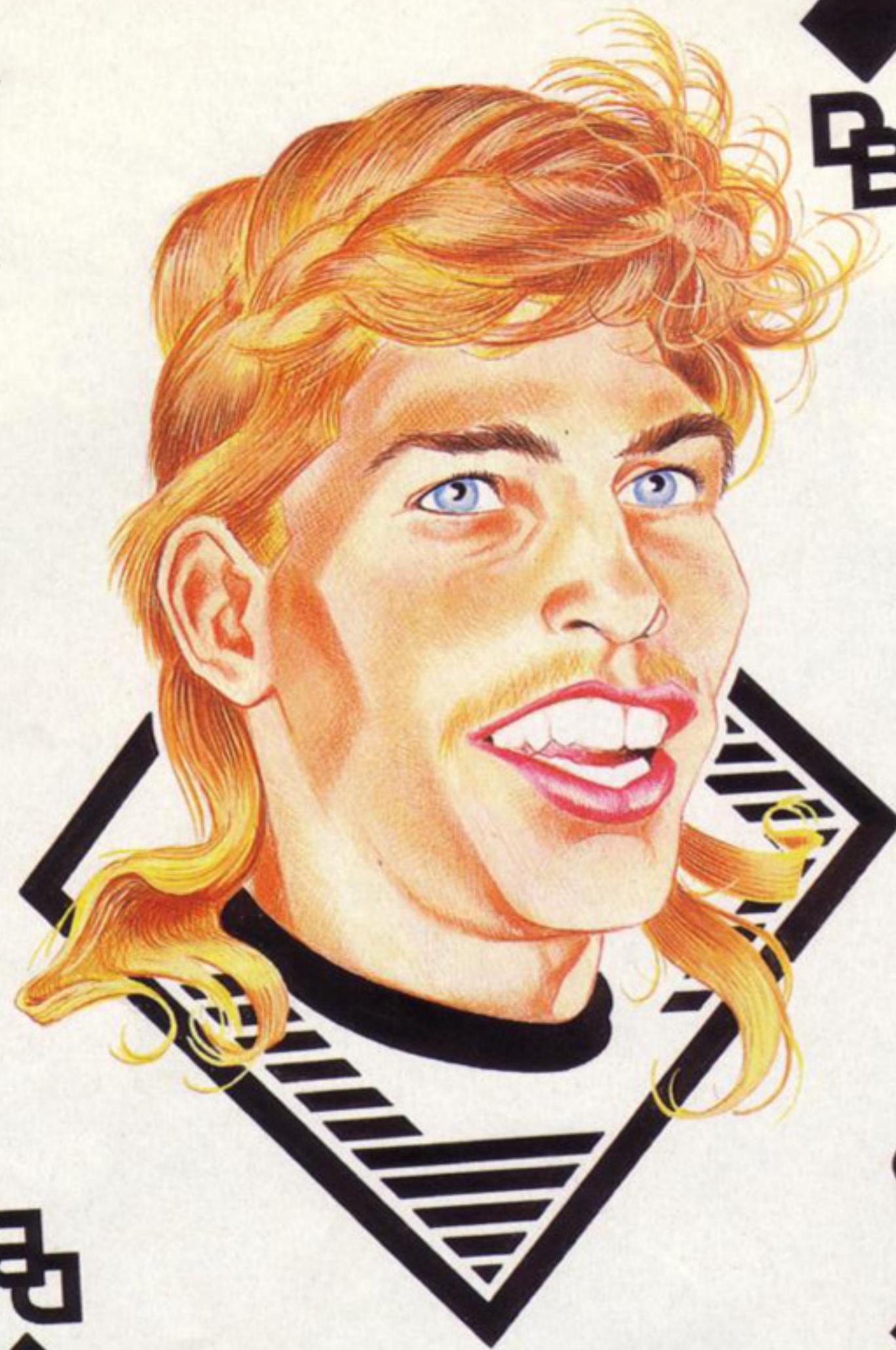
*Jumping
on Mike*



ush

Vous en aviez déjà entendu parler mais vous ne l'aviez jamais vu. Il est venu à Bercy et vous a enthousiasmé par son talent et ses 540° radicaux. Lui c'est Mike Dominguez. On savait qu'il vous plairait, rassurez-vous la réciproque est vraie et il a été agréablement surpris par votre accueil. On a cherché à percer son secret, à savoir comment ce blondinet faisait pour réaliser de telles prouesses. On a enquêté de longs mois dans son entourage, nous sommes allés chez lui, et la vérité nous est apparue, toute simple, désarmante : Mike est un surdoué tout en feeling.

par Didier Coste
photos Killer Pedro et Rad Daddy



Nous avons eu un mal fou à joindre Mike pour un entretien. Après une vingtaine de coups de téléphone, nous sommes enfin parvenus à prendre rendez-vous avec lui en octobre dernier.

Le but que nous nous étions fixé avec Pedro était d'obtenir la venue de Mike à Bercy, et dans la foulée de réaliser une séance de photos et une interview. La suite vous la connaissez, Mike a accepté de venir à Paris avec Martin.

Vous l'avez vu, admiré et vous désirez en savoir davantage sur ce lutin aérien qui vous a emballé.

Alors qui est ce Dominguez ? Un jeune vraiment cool, hyper cool. Peu démonstratif, timide surtout lorsqu'il ne connaît pas bien. Mike est un jeune tranquille qui ne se prend pas pour une star. Ses débuts remontent à 1982. Il a 13 ans. Quatre mois de courses et il découvre le free. C'est le coup de foudre. Appuyez sur les pédales sur un circuit de terre à côté de sept autres furieux, ce n'est pas son truc. Surtout qu'il est taillé comme une ablette. Par contre, parlez-lui du free, il se régale et rentre d'emblée des tricks que ses copains ont mis des mois à répéter. Ecoutant le p'tit jeune. Les nouvelles vont vite et la



réputation naissante de Dominguez arrive aux oreilles des responsables de Skyway et de Vans qui lui octroient une aide substantielle. Nous sommes en 83. Dès l'année suivante, en 84, Mike est intégré au team Haro au sein duquel il reste une année. En 85, il signe chez Hutch au côté de Woody Itson et surprise, en 86 Mike quitte Hutch et signe chez Diamond Back où d'ailleurs Itson le rejoint l'année suivante. Nous en sommes là. Michaël est content de son contrat, de son statut et des possibilités que lui offrent les dirigeants de Diamond Back et notamment monsieur Al Stonehouse. C'est la sortie fin 86 du Diamond Back « Mike Dominguez ».

Interrogé sur ses changements de marque successifs, Mickaël répond que c'est le fruit du hasard ou des opportunités. Eh oui, les prix montent chaque année et les grandes sociétés s'arrachent à prix d'or cet ambassadeur prodigieux. Paradoxalement d'ailleurs, car Mike pose ses conditions. Il ne veut pas passer l'année dans les avions à parcourir le monde, non qu'il aime pas voyager mais sa famille lui manque très vite. Il a le blues de son chez lui, de Whittier, cette banlieue à l'est de

« Son truc, c'est son truck »

L.A. où se trouvent Olivia sa girlfriend, ses parents et ses copains.

Les U.S.A., il a pas mal sillonné, il y a peu d'états où il ne soit pas allé effectuer un contest ou une démonstration. Mais traverser l'Atlantique n'est pas son truc. Avant Bercy, il n'était venu en Europe qu'une fois pour aller en Belgique et en Grande Bretagne. Depuis, plus rien. Tout cela pour dire qu'il a trouvé chez Diamond Back des gens compréhensifs qui ont admis que Dominguez n'étais pas le genre à partir deux ou trois fois dans l'année



Le Strike Zone, le freestyler développé par Mike pour Diamond Back
Le bowl d'Upland fournit à Mike une véritable rampe de lancement.
Matez la hauteur !

pour des tournées de plusieurs mois. Lorsque nous sommes arrivés chez lui avec Pedro, ce qui nous a étonné c'est l'absence de quoi que ce soit rappelant le bicross ou le free. Pas de coupe, pas de poster dans sa chambre, pas de half pipe dans le jardin. « Pour la rampe c'est normal nous a-t-il expliqué, nous venons de déménager il y a deux mois et elle n'est pas encore construite. On doit la commencer la semaine prochaine, avec Eddie (Fiola), Brian (Blyther), Martin (Aparijo), Woddy (Itson) et Rich (Sigur) ». Cette bande-là, que

Mike



« C'est les WATTS qu'il préfère »

vous connaissez bien maintenant habite à environ une demi-heure de voiture de chez Mike. Autant dire rien ! Rich, lui est plus près, il habite en bas de la rue à trois minutes. Surprenant d'ailleurs à ce sujet l'entente qui règne entre tous ces jeunes qui pourtant sont habitués à s'affronter toute l'année à l'occasion des contests.

Ils s'entraînent ensemble, construisent leur pipe ensemble et s'amusent comme des fous à l'occasion de chaque contest. Mike reconnaît « J'aime bien aller disputer des compétitions surtout parce que c'est l'occasion de franches rigolades ».

Et l'entraînement dans tout cela mon petit Mike ? Bof, il n'est pas bavard sur le sujet.

« Je m'entraîne un peu ». En réalité et c'est la principale caractéristique de Dominguez, il ne s'entraîne pratiquement pas et c'est précisément ce qui intoxique ses camarades qui reconnaissent : « On le voit rarement s'entraîner, c'est écoeurant ; tout ce qu'il tente, il le réussit. Personne ne fait des 540 à une telle

hauteur. Il tente des trucs impensables et les rentre. S'il décide de sortir à 4 m, ça ne pose aucun problème, le tout avec élégance. La chute ? Il n'y pense pas. Le doute, il ne connaît pas. D'ailleurs, il ne s'est jamais blessé ». Bel hommage de la part de spécialistes. C'est vrai que Mike a le feeling, il n'envisage pas de rater une figure qu'il tente. Mais de tout ça, il n'en fait pas état, modeste et assez avare de paroles, il vous ferait croire que c'est naturel... Fiola s'est longtemps entraîné avec Mike et avoue que grâce à lui il a beaucoup progressé : « On se stimulait mutuellement. On faisait des paris sur la réalisation de figures de plus en plus difficiles. Cette surenchère constante nous a fait évoluer ». Quand Eddie dit cela, il parle des débuts avec Mike, non qu'ils ne roulent plus ensemble mais les contests leur imposent de ne pas dévoiler leurs nouveaux tricks avant les compétitions. Compétitions au cours desquelles, Mike est systématiquement radical, comme à New York par exemple en octobre dernier. Finalement la seule chance qu'ont les autres c'est que Mike ne s'entraîne pas, on imagine mal ce qu'il serait capable de faire s'il s'y mettait.

Jusqu'à user notre patience, Mike, ce jour-là, met une heure avant de se décider à attaquer le bowl. Mais une fois parti, le show est crazy. Inverse sur inverse, et ballet intense dans le pipe. Impressionnant !



A côté. Mike adore les jeux vidéos. Un de ses préférés est installé chez lui, dans le séjour. Et derrière lui, toujours le doigt de Dieu. Dessous. Mike à Paris compte les francs de sa prime reçue pour Bercy. Mais ce kid n'a pas de prix.

Just for fun

Mike est l'auteur de quelques figures célèbres comme le « one-hand, one footer », les « 540 » bien au-dessus de la rampe et le « no foot cancan ». Des références tout de même. Mais ce n'est pas le genre de choses dont il fait état.

Le free une contrainte pour Mike ? Il n'en n'est pas question. Juste pour le fun. Toujours ce qu'il fait est dans cette optique. Un peu de skate à l'occasion, comme à Paris en décembre où, avec Martin, incapables de dormir à cause du décalage horaire, ils ont fait du skate dans la chambre d'hôtel toute la nuit.

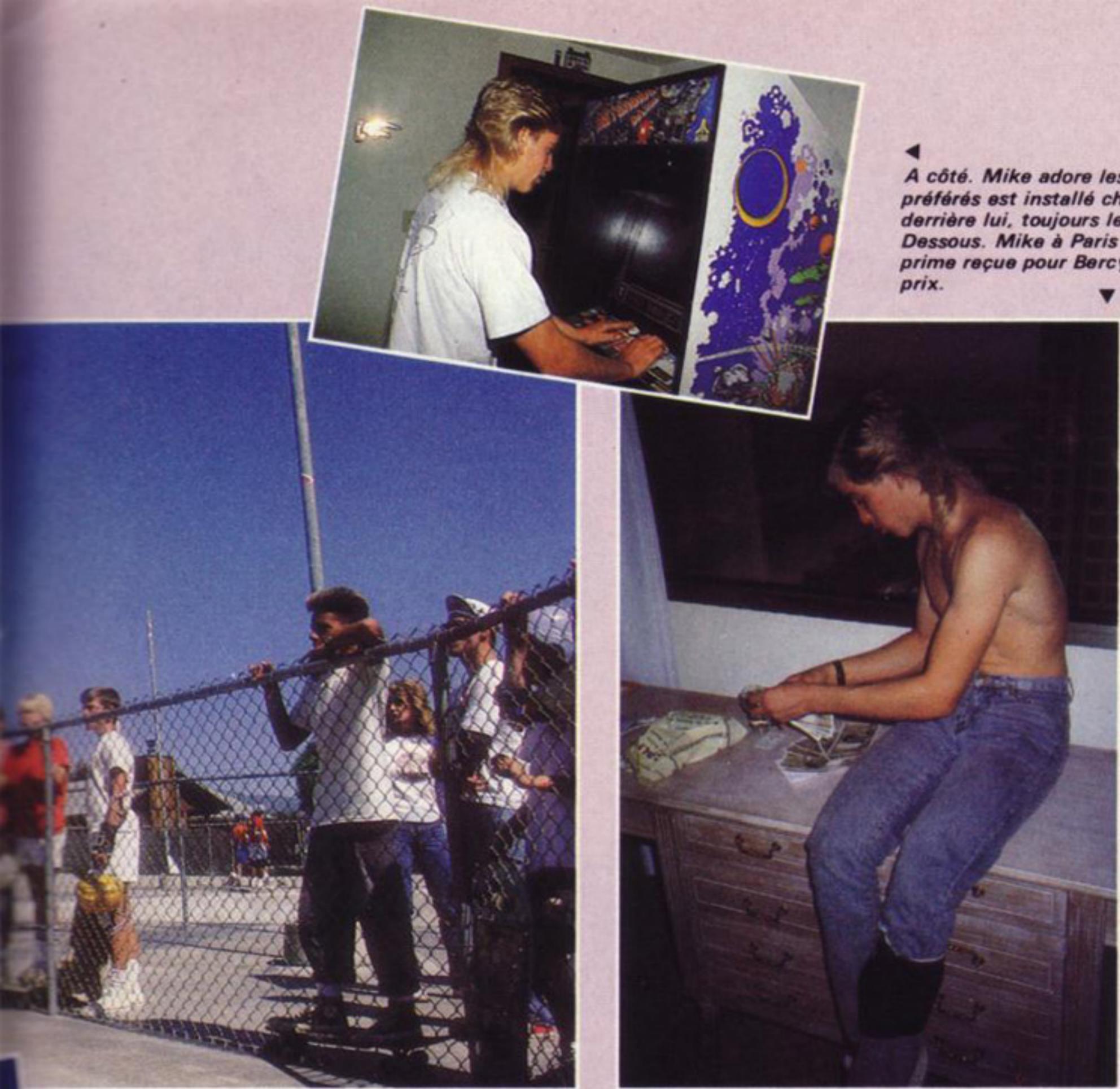
Mais ce qui branche vraiment Mike c'est le cruising avec son pick-up Nissan parme. Un engin démoniaque avec benne basculante hydraulique, hard-top, décapotable, équipé de « suicide doors » ouvrant dans le mauvais sens. Dans la benne prend place une sono d'enfer qui arrose tout le quartier quand il roule, c'est la seule occasion où la discrétion de Mike est prise en défaut.

But, it's just for fun.

Technique

Nom : Dominguez
Prénom : Mickaël
Diminutif : « Mike »
Date de naissance : septembre 68 en Californie
Cheveux : blonds
Yeux : bleus
Caractéristiques : porte une mini moustache blonde
Taille : 5,8 feet (1,70 m)
Poids : 150 livres
Caractère : réservé, timide, modeste
Père : directeur d'une société de poids lourds
Sœur : une, 15 ans
Girlfriend : Olivia
Débuts en compétition : 1982
Sponsors :
 1983 aide Skyway et Vans
 1984 Haro
 1985 Hutch
 1986 Diamond Back
 1987 Diamond Back
Sport préféré : après le free, le base-ball
Hobby : s'occuper de son truck Nissan surbaissé et écouter de la musique, faire des sauts avec sa 125 cc de cross.
Particularité : ne s'entraîne pratiquement pas, n'aime pas être longtemps absent de chez lui.

Mike



LA LECON DE FREESTYLE

par Philippe Roman

Le « Bunny Hop Step-in » est un trick de rue, un peu kami, assez physique et à la portée de tous. Extension et maîtrise sont les deux mamelles de ce truc relativement impressionnant et assez peu commun. Captain Wilkerson nous a confié qu'il s'amusait régulièrement au Bunny Hop Step-in. A travailler d'abord sur une marche, et prudence pour les chevilles.

Bunny Hop



attep-in



4

Photo 1.
Rouler vers l'obstacle.

Photo 2.
Bien lever l'avant du
sam, en tirant fort sur
le guidon.

Photo 3
Extension ! Lever
l'arrière en Bunny Hop,
lâcher le pied gauche
et le poser sur la
murette, Step-in

Photo 4.
Monter le vélo à sol en
s'aidant des bras et de
la jambe droite.

Photo 5.
Fléchir la jambe
gauche et se propulser,
le corps en extension.

Photo 6.
Placer le poids du corps
à l'avant du bike.

Photo 7.
Reprendre la pédale
gauche, se
réceptionner sur la roue
arrière.

Photo 8.
Amortir le choc et
poser la roue avant en
s'écrasant vers l'arrière
du sam.



8



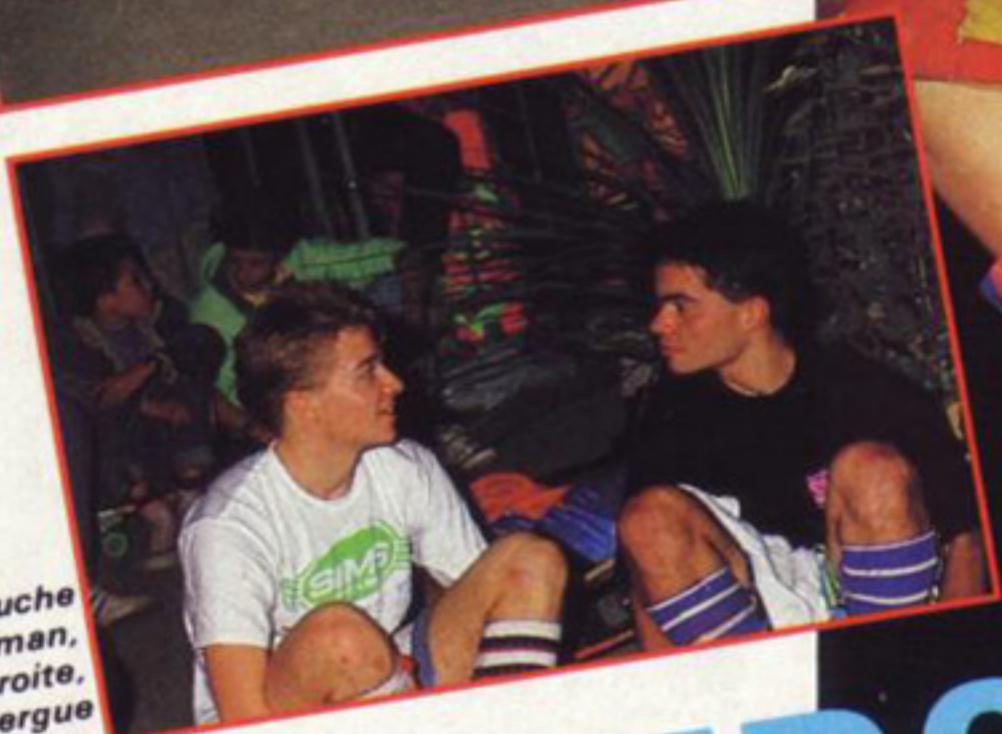
7

Guère épais
mais toujours
plus haut,
c'est Rad-Guerrero.

1^{er} open de skate-board de Bordeaux



J.M. Vaissette
se place
3[°]
en freestyle.



A gauche
Franck Messman,
à droite,
P.A. Senizergues
en grande discussion.

GUERRERO

la mene

Invert
de l'Allemand
Florian Bohm.



Et de deux ! Eh oui, cela en fait deux maintenant !

Il y avait celui d'Avon, et depuis cette année, il faudra compter avec l'open de Bordeaux.

Bonne répartition d'ailleurs... un en début et un en fin de saison pour assoir et clôturer tous les niveaux et toutes les progressions d'une année.

Ce premier open de Bordeaux fut une totale réussite, si l'on tient compte du plateau de skaters européens, des prix remis, de la participation locale et du public fort nombreux mais néanmoins terrassé par la prestation des skaters, tant en rampe qu'en freestyle. Manque d'habitude, certainement... et il faut tout de même rappeler que cette compétition se déroulait dans le cadre du 12^e Salon Auto-Moto de compétition organisé par Hexagon 33.

Il va de soi que la majeure partie de ce public, plus habitué aux vrombissements des moteurs et aux odeurs d'hydrocarbures, fut surpris par le silencieux et le caractère inodore de ce sport. Et pourtant, tous ces gens venus assister à ce spectacle ont convenu que ce sport était loin d'être incipide.

En rampe, tous les meilleurs skaters européens sont présents. Sans doute, nous regrettons l'absence de l'Anglais Sean Goff et celle de l'Allemand Klaus Grabke, non pour leur niveau, mais pour le spectacle. Ceci dit, la présence des Allemands Florian Bohm, Rolf Mikkendorf, celle des Danois Nicky Guerrero et Franck Messman était bien la preuve qu'ils ne s'agit pas d'une simple démonstration.

L'épreuve s'est déroulée sur la rampe du club Rochellois... une rampe démontable et transportable... rampe de prédilection pour les meilleurs rampriders de France, puisque c'est la leur et qu'elle leur permet d'accéder dans le pool des six pour la session finale qui réunit Guerrero, Bohm, Mikkendorf, Messman, Bétille et Chevalier.

Un jam session d'une demi-heure, pendant laquelle les skaters se sont affrontés, run après run.

Dès le départ, deux skaters se distinguent, Guerrero et Bohm qui, dans un style très différent, se livrent à une lutte acharnée, dans un concours de hauteur pour les figures les plus folles.

A ce jeu, Guerrero est le meilleur. Et même si l'Allemand Bohm enchaîne invert sur invert, dans un style radical et agressif, le Danois, lui, allie aisance et décontraction dans ses figures tout aussi radicales que spectaculaires, planant parfois à plus d'un mètre cinquante au-dessus de la rampe. Il a su accumuler aérials, back-side-air, Japon air...

Mais le combat des deux tops n'efface pas celui des autres. Middendorf qui dans le premier run avait du mal à trouver ses marques, sur cette rampe certainement pas assez haute pour lui, se rattrape dans les derniers et s'octroie la troisième place.

Le quatrième est Français... Christophe Bétille qui depuis son titre de champion de France se sent pousser des ailes... remarquables progrès... il fut à deux doigts de ravir la place à Middendorf, mais celui-ci se rattrape inextremis.

Franck Messman termine 5^e et Chevalier 6^e. Toutefois, cette épreuve ne fut pas sans incident. Dans l'avant dernier run, Guerrero s'élance devant le public (qui commence tout juste à se « dégeler ») ; au premier passage, il attaque et passe un back side air ; au deuxième passage, il s'envole dans un aerial démentiel... Hélas pour lui, c'est à ce moment-là qu'en l'air, il se déséquilibre, fait une chute d'au moins quatre mètres et retombe sur le plat de la rampe, se fracturant par la même occasion la clavicule droite. Cela ne changera pourtant rien au classement, puisqu'il termine premier (et empêche la groles pesetas) devant l'Allemand Bohm. En freestyle, c'est Pierre-André Sénizergues

qui non seulement a dominé les séries mais en plus gagne la finale. Il mène une course tactique, se gardant bien d'utiliser toute l'aire pour éviter bosses, trous et autres embûches. A l'inverse de Jean-Marc Vaissette qui laisse la deuxième place à Franck Messman (à cause d'un trou qui le déséquilibre au moment où il effectuait un break foot). Franck Messman fut tout surpris de battre le Français pour la première fois.

On s'impatientait d'admirer le nouveau champion du monde amateur, couronné cette année à Vancouver. Hélas, lui aussi, victime du revêtement, de sa hauteur et d'avoir voulu trop en faire, perd ses chances au fur et à mesure des embûches.

Dommage que cette aire de free n'ait pas été tout aussi bien que la rampe. Cette épreuve a été diminuée par la mauvaise qualité du revêtement, quoique très couleur locale. En effet, la veille eu lieu au même endroit une épreuve de trial indoor. Toujours est-il que le skate, bien qu'ayant quatre roues motrices, n'est pas encore dans sa phase cross et enduro ! Dommage encore pour le spectacle et surtout pour les skaters qui n'ont pas pu s'exprimer et donner le meilleur d'eux-mêmes.

Enfin, cette compétition, organisée dans un contexte très différent de celui du skate, fut une bonne chose. Elle a permis à bon nombre de personnes de redécouvrir ce sport. En effet, on aurait pu croire que cet environnement n'était pas vraiment approprié à un sport non mécanique, en dehors des trucks et des roulements, et où pilotes, constructeurs, écuries, s'arrachent les cigarettes pour un sticker sur une carrosserie. En skate-board, le sticker est là pour la déco et le fun, comme par exemple ce skater qui avait recouvert sa planche de chic FM sans le FM et la fréquence, simplement pour le fun et le visuel. Bref, un coin du parc des expositions entre les zones du trial indoor et le « circuit 24 » des épreuves de modélisme... vraiment rien à voir !!!

C'est devant un public baba, bouche-bée, stupéfait, silencieux, trop d'ailleurs (manque d'habitude) qu'évoluent les skaters... Public bien loin de penser que le skate, c'était ça ! Mis à part le président de la F.F.S.B., alias Dr Skate, venu faire un tour à Bordeaux pour la compétition.

Hey man... le skate, c'est fun ! laisse crier ton ventre quand il s'envole. En plus, plus tu cries, plus ils montent. Les planeurs recherchent les pompes, les skaters, quant à eux, cherchent l'ambiance qui les ferait monter en l'air. C'est pire qu'une hôtesse de l'air un skater !

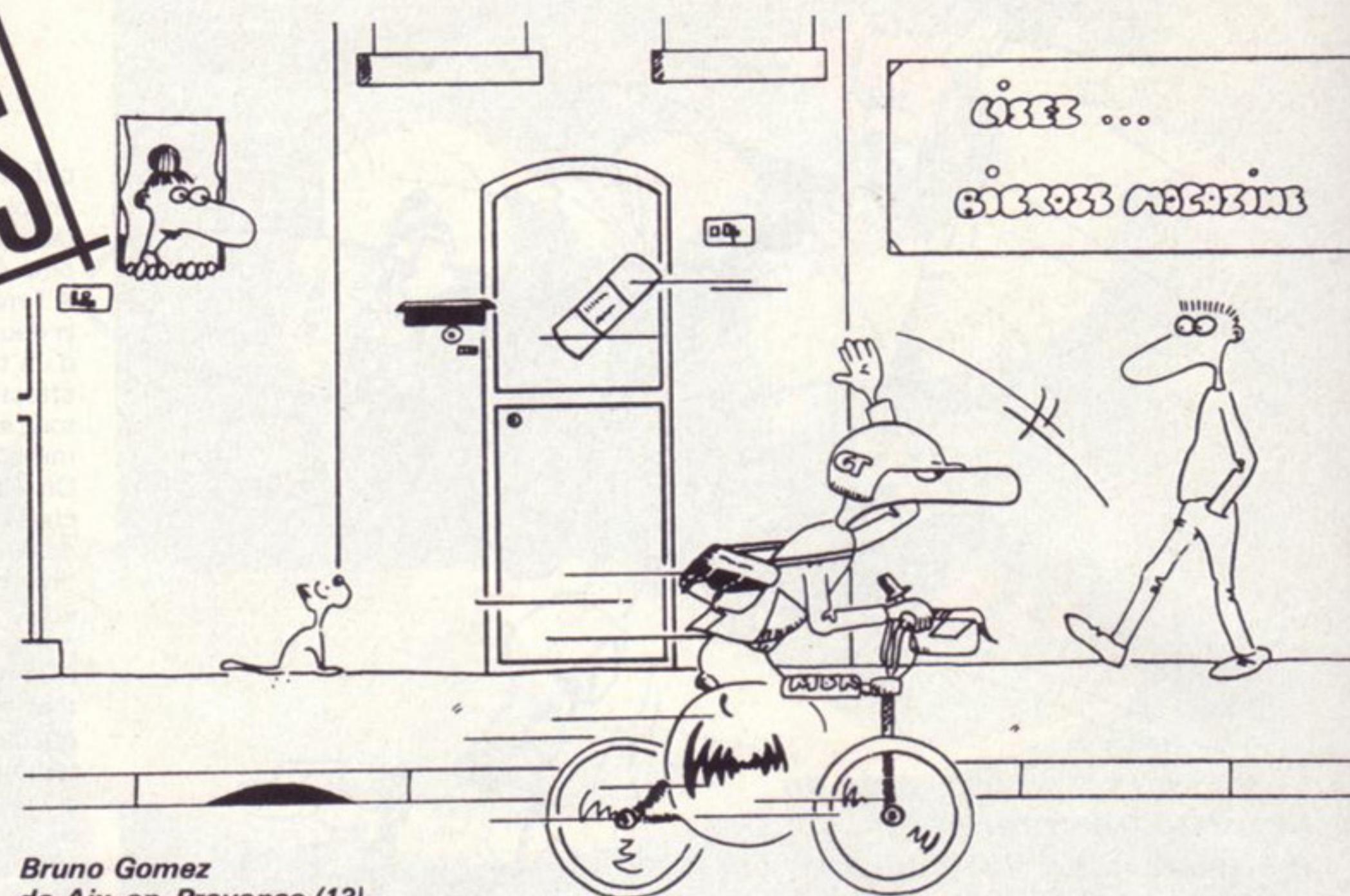
Ah oui, j'en étais au public, pas assez réceptif. Ça viendra... l'année prochaine, à Bordeaux, c'est le salon du fun qui invitera Marlboro et Yamaha.

Ce public nombreux à qui les skaters ont coupé le souffle se réjouit de voir du spectacle et de l'ambiance.

Alors à l'année prochaine, pour une nouvelle édition, et pour noter non seulement les progrès des skaters mais également ceux du public !

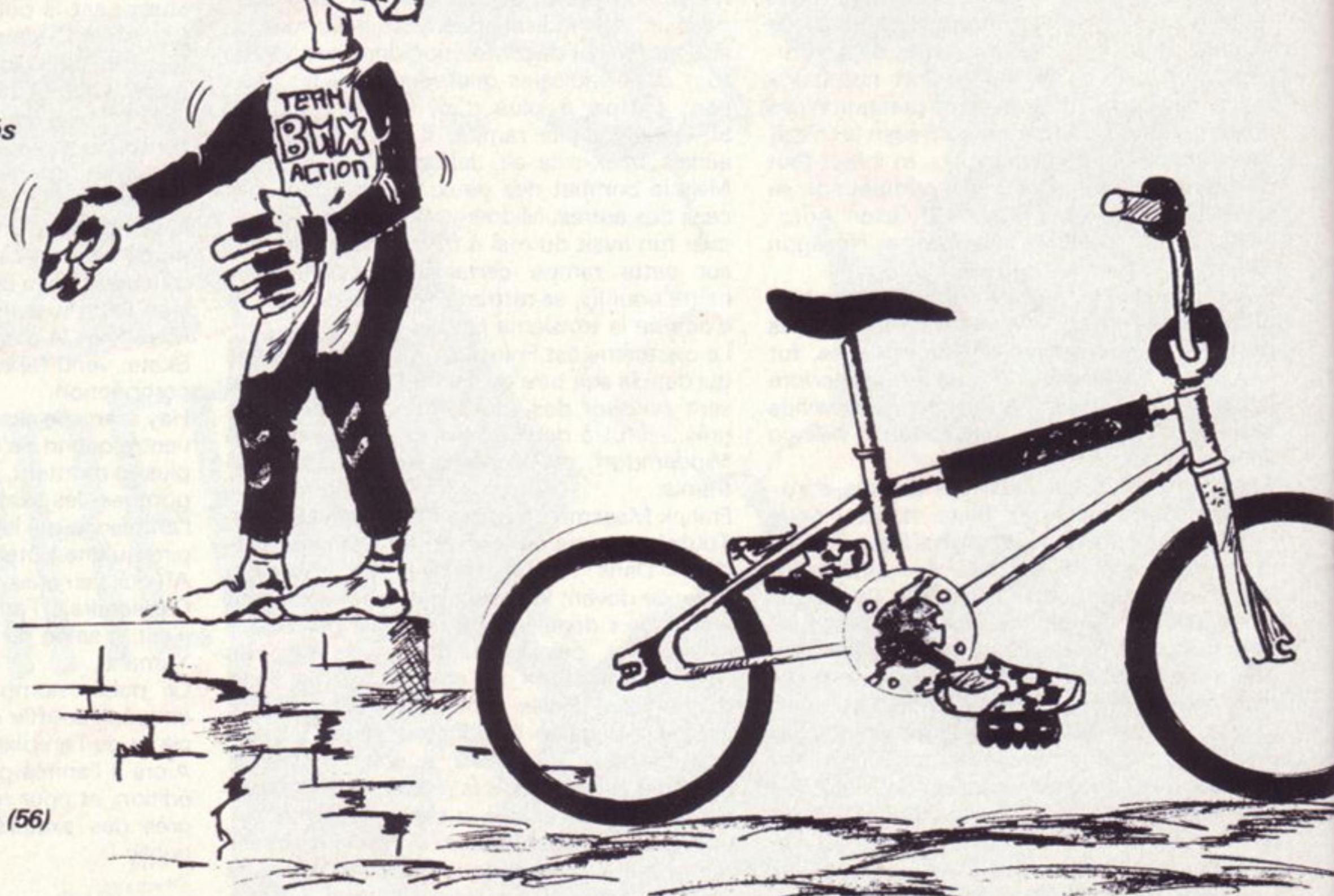
CONCOURS DESSINS

Tout au long de l'année 86, vous avez été chaque mois plus rad. Impossible de calculer le nombre de milliers de dessins que le rédac a reçu en un an. Voici quelques dessins qui pour différentes raisons sont passés à l'as et résument les différents thèmes de l'année 86. Pour le mois prochain, on vous propose un sujet qui ne manquera pas de nous provoquer des éclats de rire : « Imaginez l'équipe de BMX au travail ». Alors à vos feutres, stylos, pinceaux... et rappelez-vous que les dessins doivent être réalisés en noir et blanc et que les vainqueurs gagnent un abonnement. Salut les kids !

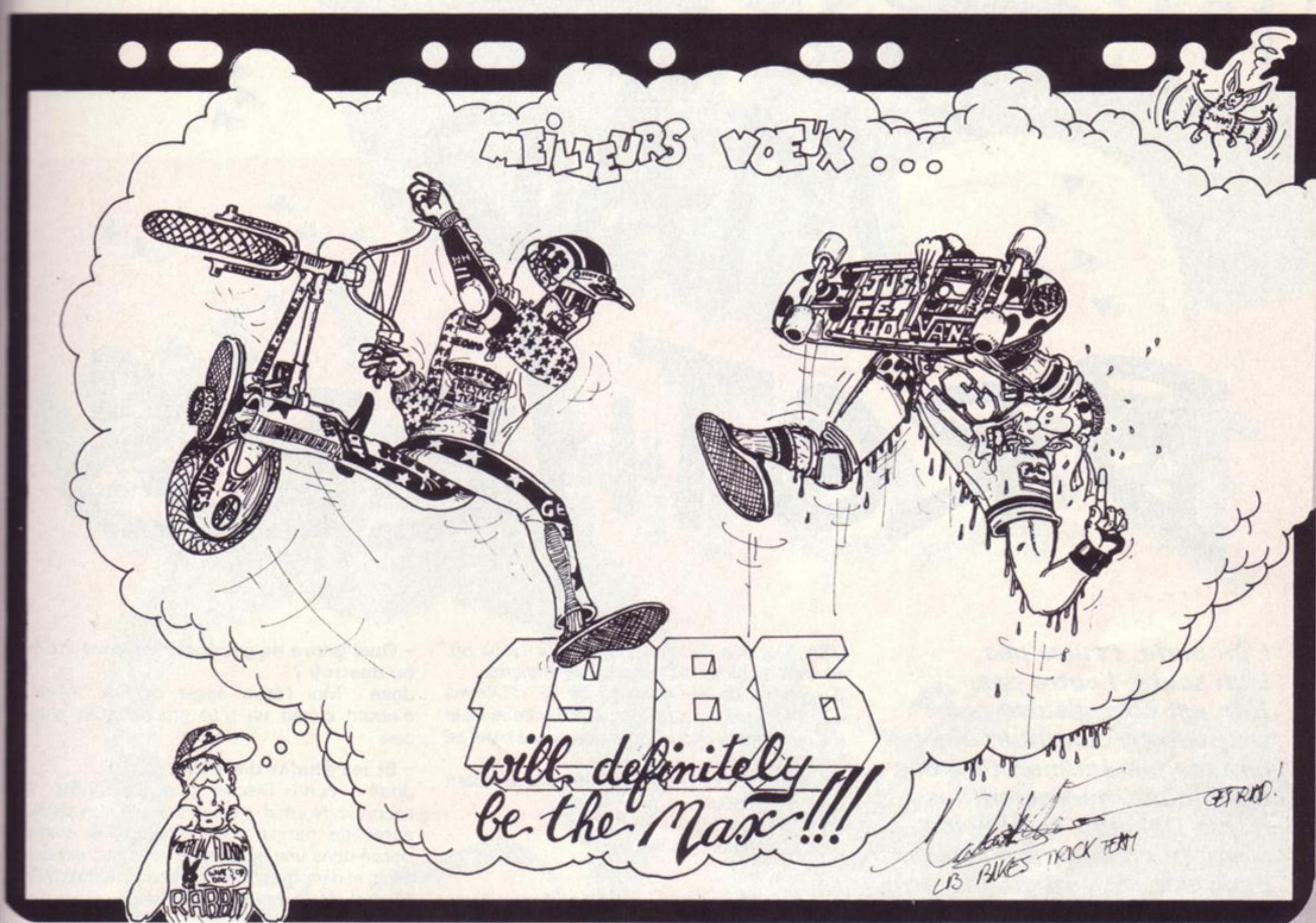


Bruno Gomez
de Aix-en-Provence (13).

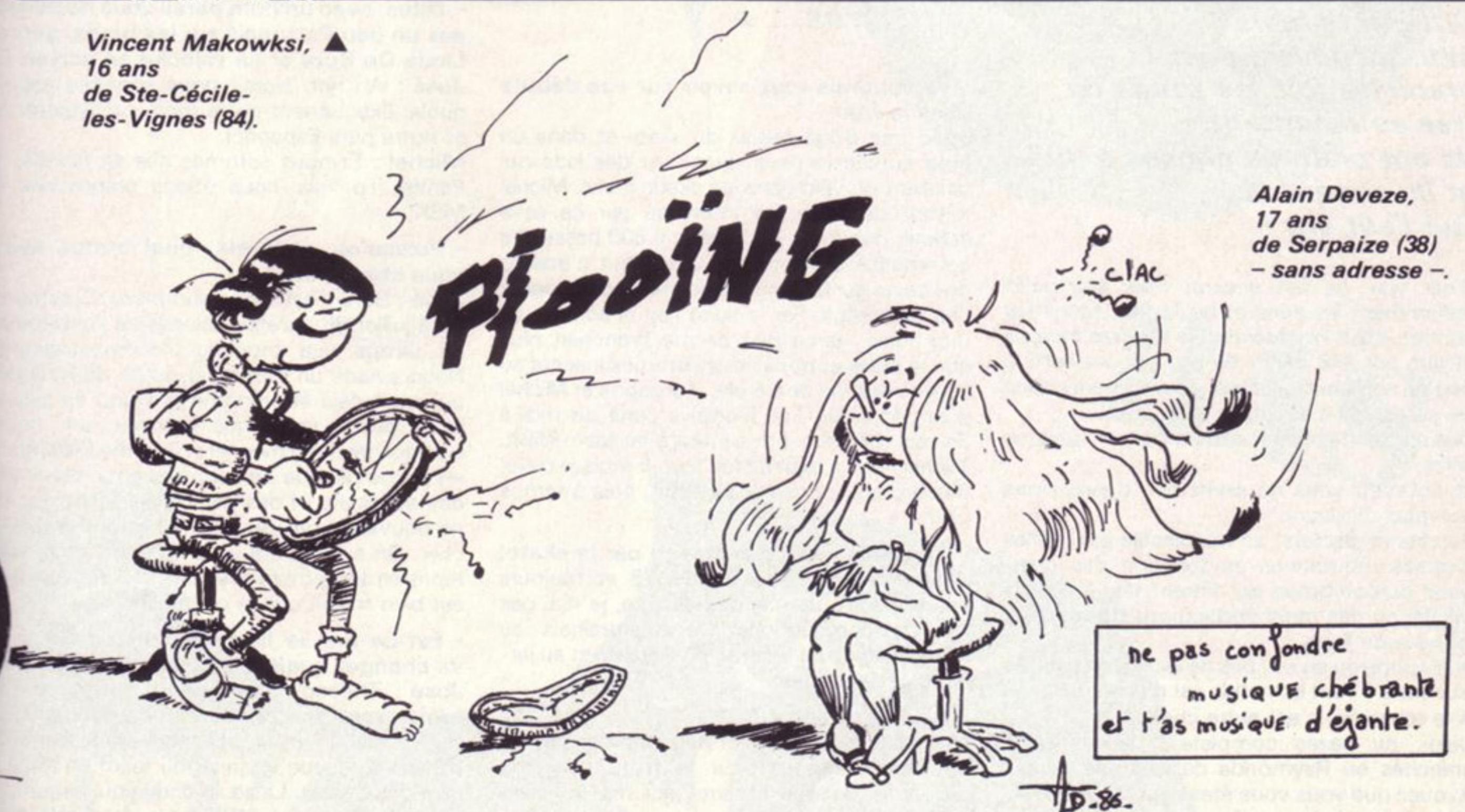
JE SUIS D'ACCORD
POUR QUE LES VANS
AIENT DE P'ADHERENCES
MAIS LÀ !!!



Yves Richez,
16 ans de Vannes (56)
- sans adresse -



Vincent Makowski, ▲
16 ans
de Ste-Cécile-
les-Vignes (84).



Alain Devezé,
17 ans
de Serpaize (38)
- sans adresse -.

par J.Ph. Béquet
photos Killer et Samuel

LES MAD BROTHERS

*L'un parle, l'autre pas.
L'un saute, l'autre pas.
L'un est cool, l'autre pas.
On pourrait continuer ainsi
une longue énumération des
traits qui différencient les
frères Delgado, la cheville
ouvrière du désormais célèbre
gang des Mad Dogs, intégré
au team MBK.
Différents mais
indissociables, pour la
première fois les frères du
free se racontent.
Ils ont plein de choses à dire
et ils aiment ça.
Qui l'eût cru !*

C'est vrai, ça fait environ trois ans qu'ils enflamment les aires et qu'ils font rougir les rampes, qu'ils représentent le top free français et que par leur statut de pros ils ont sorti le free de son ghetto, la rue, pour l'amener dans les salles, dans les mags et à la télé.

Des sortes d'abbés Pierre du fun, en quelque sorte.

Et pourtant vous ne savez rien d'eux. Nous non plus d'ailleurs.

Secrets et discrets, les frangins se sont taillés diverses réputations en fonction des quelques borborygmes qui filtrent des lèvres de Michel ou des rares déclarations de son plus loquace de frère.

A la rampe ou au sol, pas de lézard, ce sont les plus forts ! Tout le monde est d'accord.

A la tchatche, c'est autre chose.

Dieux ou nazes complets ? Jeunes gens branchés ou Raymonds de seconde zone ? Avouez que vous vous êtes déjà fait une idée. Mais est-ce la bonne ?

Pas facile de les coincer pour leur faire tout avouer, même l'inavouable. Avant hier aux

USA, hier à la Réunion, demain va savoir où, ce sont les globe-trotters du free français. J'ai profité de leur passage au GP d'Orléans où ils entamaient une longue tournée avec le « y'a bombe » circus, pour que cesse enfin ce silence. Heureux de l'initiative, ils ont parlé pendant près d'une heure. Enfin surtout José. J'en suis encore abasourdi !

« ... Michel, c'était un p'tit gros... »

— Je voudrais tout savoir sur vos débuts dans le free.

José : en 83 je faisais du skate et dans un mag américain nous avons vu des kids qui faisaient du vélo dans les skate-parks. Michel a tout de suite été intéressé par ça et a acheté, début 84, un Raleigh à 800 balles. Il a commencé à s'entraîner. Au début c'étaient des sauts sur les terrains de moto, des pogos, des wheelings. Par la suite j'en ai acheté un, moi aussi, parce que ça me branchait plus que le skate et nous nous sommes inscrits au super freestyle de Carole. J'ai gagné et Michel a fait 4^e. Jean-Luc (Ferré) a parlé de moi à Sylvain (Billon) qui m'a intégré au team MBK. Michel nous a rejoint plus tard, 6 mois je crois, d'abord co-sponsorisé par MBK, puis à temps plein.

— Tu disais avoir commencé par le skate.

José : Oui, j'en fais depuis 78 et toujours actuellement. Je n'ai pas de titre, je n'ai pas fait de compétitions. Je m'entraînais au skate-park de La Villette, à Villepinte et au jardin d'acclimatation.

— D'autres sports ?

Michel : j'ai fait du foot pendant 7 ans avant de laisser tomber pour le free, au grand désespoir de nos parents qui me voyaient professionnel.

José : lui aussi il s'y voyait. Il aurait pu, il était vraiment bon.

— Quel genre de gamins étiez vous ? Cool ou destroy ?

José : Moi j'étais assez destroy. Michel, d'abord c'était un p'tit gros, il était plutôt cool.

— Et les études dans tout ça ?

José : Euh ! Disons que j'ai arrêté en seconde. Normal, avec le skate je n'avais plus assez de temps pour l'école. J'ai ensuite bossé dans une agence de voyages, pendant un an et demi avant d'être embauché chez MBK.

Michel : Pour moi, tu laisses béton.

— Dites, avec un nom pareil vous ne seriez pas un peu Portugais sur les bords, genre Linda De Suza et sa valoche en carton ?

José : Ah non alors ! nous sommes espagnols. Exactement notre mère est Argentine et notre père Espagnol.

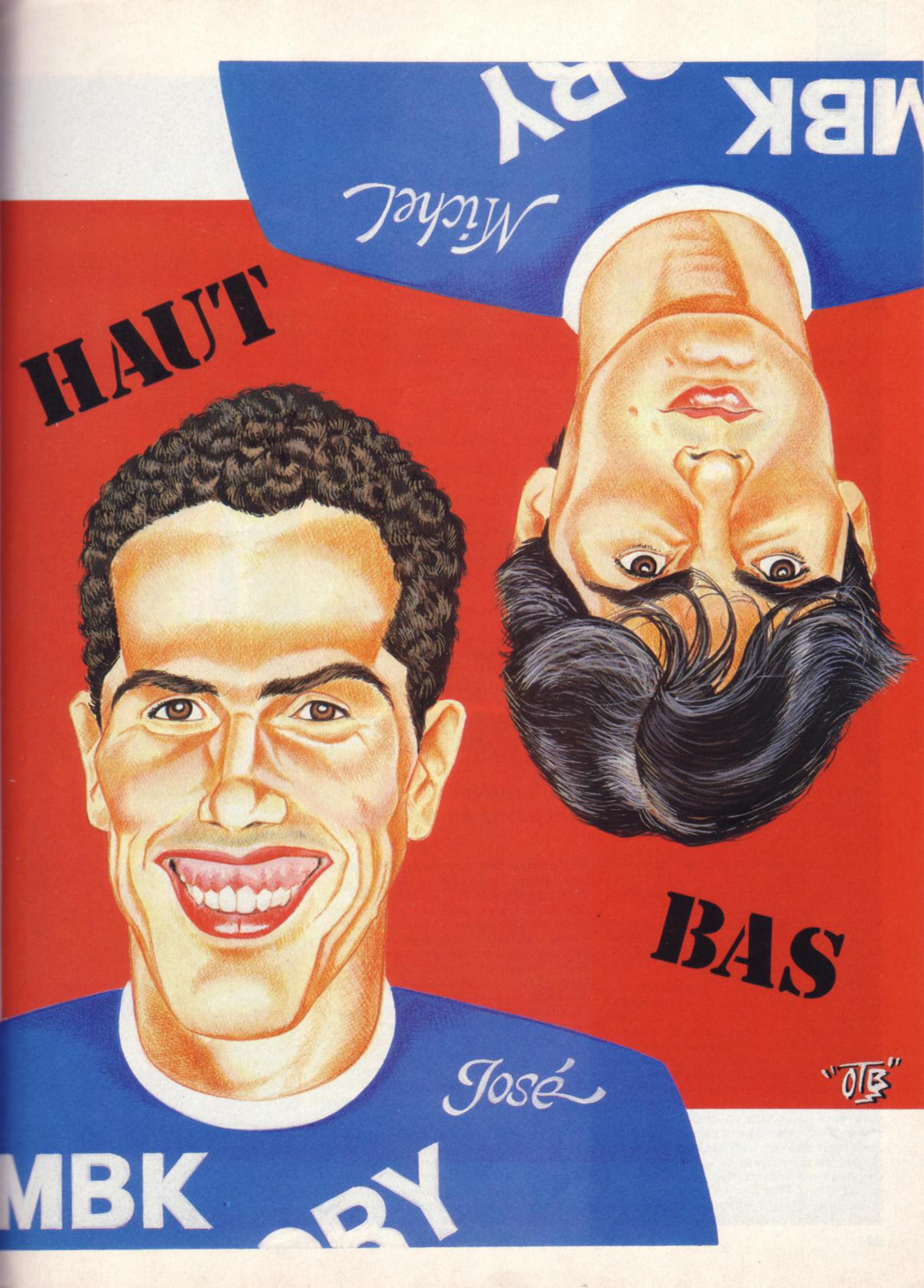
Michel : Et nous sommes nés en France, à Pantin. Tu vois, nous étions prédestinés à MBK.

— Puisqu'on en parle, quel statut avez vous chez MBK ?

José : Bon, c'est assez complexe. D'octobre 85 à juillet 86 on était salariés de l'entreprise en temps que moniteurs/démonstrateurs. Nous avions un contrat à durée déterminée qui avait déjà été renouvelé. Donc fin juillet, MBK devait soit nous licencier soit nous embaucher définitivement. Comme MBK était en pleine période de licenciements, vis-à-vis des syndicats et des personnes licenciées ils ne pouvaient pas ouvertement nous embaucher. On a donc été virés en août, pour être repris en septembre avec un contrat pilote qui est bien mieux que le précédent.

— Est-ce que le licenciement de Sylvain va changer quelque chose pour vous ?

José : Théoriquement non ! Notre contrat pilote expire fin décembre et on nous a promis sa reconduction pour toute la saison 87. Sylvain s'occupe toujours du team en temps qu'indépendant. La seule chose qui risque de changer c'est que MBK nous demande des choses à faire en dehors du management de Sylvain.



MBK OBY

José

"JB"

L'ÉCOLE MAD BROTHERS

– Est-ce qu'un statut comme le vôtre, on ose en rêver quand on débute ?

José : Non, tu penses ! Quand j'ai commencé le free jamais je n'ai pensé être pro un jour, j'ai toujours pensé courir pour une marque mais pas à ce niveau.

Je pense que maintenant les freestylers se disent « ça leur est arrivé à eux pourquoi pas à nous ». Alors ils passent plus de temps à se lamenter sur les contrats qu'ils n'ont pas, qu'à s'entraîner.

– Justement, est-ce que grâce ou à cause de ce statut pro vous êtes bien intégré au phénomène free, celui de la rue ?

Michel : C'est sûr on est pas aimés par tout le monde. La jalousie peut-être. Mais avec ceux qui font vraiment le free en France, le Blix ou le team GT, on s'entend très bien.

– Y a-t-il vraiment une guerre des gangs ?

José : Non, ça c'est un truc monté par la presse. Certains signes pourraient le faire croire mais c'est du folklore. Il y a les stickers : no rats, no dogs etc. mais il n'y a pas de haine.

– Pouvez-vous faire une comparaison entre le free français et free US ?

José : Je pense qu'ils sont plus soudés que nous. Ils se connaissent tous, c'est ce qui nous manque.

Et puis ce qui est super chez eux c'est qu'on peut voir des pilotes représentant des marques différentes s'entraîner ou faire des shows ensemble. Le plus bel exemple c'est le duo Fiola/Osborn au premier Bercy et Aparicio/Dominguez.

Tu imagines très mal ça en France. Les team managers ne supporteraient pas.

Michel : La différence est dans le comportement, plus qu'au niveau sportif. Ils ont pris de l'avance, comme pour la course, mais le fossé se comble. Ils sont plus pro que nous.

– Très bien, ça introduit ma question suivante. Vous et les autres freestylers ne jurez que par les ricains, leur professionnalisme et votre attitude est radicalement opposée. Je prends pour exemple le fait qu'à Bercy II vous avez refusé devant treize mille spectateurs et des millions de téléspectateurs de monter sur la plate-forme et d'évoluer sur les deux aires, privant ainsi la moitié du public de votre show. C'est pas très pro ça, entre autres.

José : Je l'attendais celle-là. Je dirais que ce ne sont pas des caprices de stars. Nous on ne dit pas « c'est nous les Mad Dogs, on ne fait pas ça et ça ». Pour Bercy II il se trouvait que la rampe était mal foutue d'un côté et qu'il était impossible de faire quoi que ce soit sur la

*José Delgado,
le captain des Mad
en position de fusée.*

plate-forme tellement elle bougeait. Ensuite Adolphe et moi ne savions pas à l'époque monter sur la plate-forme. Voyant ça on s'est dit qu'on ne ferait rien plutôt que risquer de mal le faire devant autant de spectateurs. C'est bon pour Bercy comme pour toute autre démo. Ici à Orléans la rampe est nulle, Michel ne saute que le minimum.

Quant à notre attitude en général, je pense surtout qu'on est resté comme à nos débuts. Certains nous trouvent ringards et nous voudraient plus pros et si nous adoptions une attitude plus pro d'autres diraient qu'on prend la grosse tête. C'est alors au tout début qu'il fallait prendre une attitude très pro.

Pour Bercy III Coste nous a briefé on a fait ce qu'il voulait.

– Estimez-vous être individuellement les N° 1 français ?

José : A la rampe Michel est le meilleur et je ne le dis pas parce que c'est mon frère. Je n'ai pas encore vu quelqu'un sauter aussi haut et aussi propre que lui.

Au sol, le meilleur c'est Adolphe. Il s'entraîne comme un fou, jusqu'à six heures par jour. Derrière, on est quelques-uns pratiquement au même niveau. Il y a mon pote Brahim qui est largement aussi bon que moi.

– José, pourquoi as-tu toujours la bouche ouverte ?

José : (surprise puis rire) C'est pour respirer plus. J'étais asthmatique quand j'étais petit. Le geste m'est peut-être resté.

– Michel, pourquoi parles-tu si peu ?

Michel :

José : Il est très timide, c'est presque maladif.

« On préfèreraient être payés en dollars »

– En premier lieu, pour vous MBK c'est un bon contrat ou du bon matos ?

José : Je dirais 50/50. Le contrat, on peut difficilement rêver mieux. Le matos, on a celui qu'on a voulu puisque c'est nous qui l'avons mis au point, on l'a fait évoluer. Je n'ai pas vu de freestyler qui me convienne aussi bien. J'ai eu des Redline, GT, Skyway mais MBK me va super. Le Dyno est bien aussi, mais c'est MBK en premier.

Ce qui est dommage c'est que MBK ne commercialise pas tous les vélos que nous mettons au point. J'espère qu'ils le feront avec ce dernier modèle que nous avons utilisé à Bercy. Il est un poil plus long ce qui permet de nouvelles figures.

– Est-ce que la compromission de MBK avec Yamaha va vous ouvrir les portes du Japon et allez-vous être payés en Yens ?

José : On préfèreraient être payés en dollars bien que paraît-il, le yen est à la hausse. Non, les seuls changements chez MBK pour l'instant c'est moins de personnel et plein de petits nippons dans les couloirs qui fouinent et qui regardent.





LES MAD BROTHERS

— D'autres marques vous ont-elles contacté pour vous signer ?

José : Contacté, pas vraiment. C'est sûr qu'à l'occasion d'un show on voit plein de monde et qu'on parle de ça. Mais face à notre désir de rester chez MBK il n'y a jamais de suites. Mais on ne sait jamais quelle tournure peuvent prendre les événements. On sera peut-être amené à étudier certaines propositions.

« Tous nos week end sont pris... c'est l'usine »

— Etes-vous riches ?

José : Ah oui ! on est millionnaires. Non, on n'est pas riches mais on gagne bien notre vie pour ce qu'on fait. Je te vois venir : non je ne te dirais pas combien. Sylvain ne veut pas, vis-à-vis des autres pilotes du team. Mais je gagne nettement plus « qu'à faire des billets de voyages ». Ce qu'il y a c'est qu'on ne gagne jamais la même chose chaque mois. On fonctionne beaucoup par prime : prime de port des couleurs, prime d'exposition, prime de séjour, prime de photo, de télé etc.

— Vous tournez beaucoup ?

Michel : Oui beaucoup. Actuellement on fait une moyenne de deux shows par semaine. On arrive de dix jours à la Réunion, on a fait les six jours de Bercy, en décembre on a animé des stages au forum des Halles. Tous nos week-ends sont pris jusqu'à fin janvier. C'est l'usine.

— Parlez-moi de votre entraînement

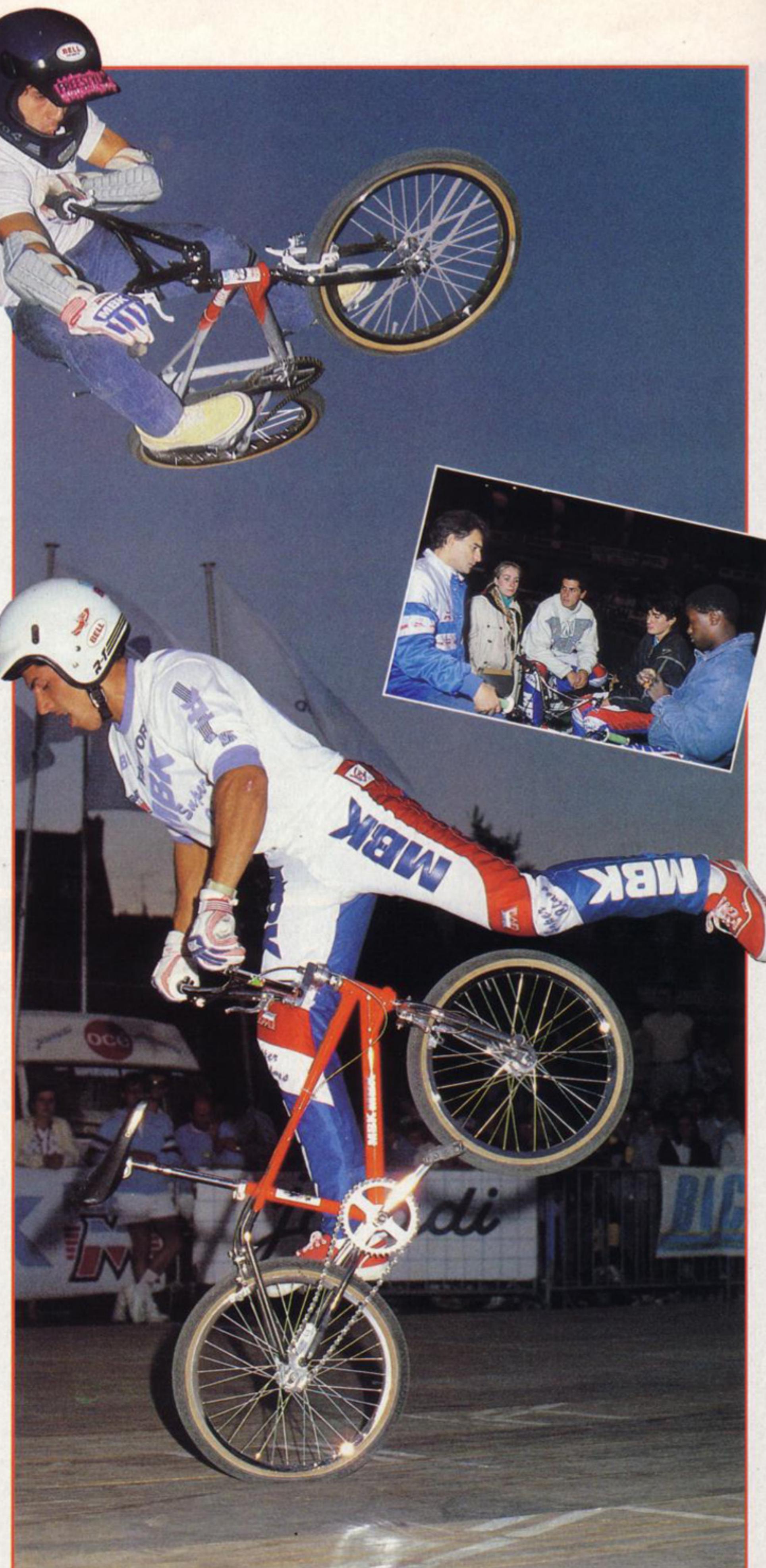
José : On ne s'entraîne pas régulièrement, pas comme Adolphe par exemple. Personnellement je dois faire six à huit heures d'entraînement par semaine, parfois plus s'il y a un show très important, comme Bercy, à préparer. Je m'entraîne toujours avec mon pote Brahim et parfois avec un ex-Crazy Ducks : Eric Marcello qui nous fait des vidéos.

— Vous pensez être au top ou bien allez-vous encore progresser ?

José : Je pense que l'on est jamais vraiment au top. Il y a toujours des figures à trouver. Bien sûr, arrive un moment où tu ne tiens plus trop la route physiquement, mais celui qui s'entraîne toujours, qui se met au courant des dernières tendances et des dernières figures, celui-là il peut tenir longtemps.

— Vous pensez tourner encore combien de temps ? et après ?

José : Je nous donne encore au moins quatre ou cinq ans à un niveau assez élevé. Après ça dépendra de la motivation, mais ça peut durer encore plus. Les limites apparaissent toutes seules et le bon truc c'est de s'arrêter à temps comme Bob Haro par exemple, en



Michel « Aéro » Delgado à l'entraînement.

José en démo lors du Supertour 86.

En médaillon : le Mad Staff au grand complet : Sylvain Billon (le team manager), Marie Pierre (Mme Delgado), José Delgado, Michel Delgado et Adolphe Joly.

pleine gloire. Les gens se rappellent de toi comme d'un grand champion. Pour nous, si le BX et le free continuent à bien marcher, si les sponsors nous font toujours confiance, si le public est là, il n'y a aucune raison pour qu'on arrête.

Après ? Comme tous ceux qui vivent d'un sport, l'idéal c'est de se reconvertis dans ce même sport en temps que manager, entraîneur, public relation etc... Je pense faire un truc comme ça.

– Votre hit-parade des meilleurs freestylers mondiaux

José : Au sol je dirais : 1. Martin Aparijo, 2. Woody Itson, 3. RL Osborn.

Michel : A la rampe : 1. Dominguez, 2. Josh White, 3. Ron Wilkerson.

– Franchement, Adolphe vous le trouvez joli ?

José : Il n'est sûrement pas aussi beau que moi, mais pour un Antillais c'est pas mal. En dehors de ça on s'entend très bien, c'est le partenaire idéal pour nous. De toute façon quand il n'est pas d'accord, on lui en colle une de chaque côté et ça marche. Non, c'est pas vrai.

– Entre nous, le p'tit Caddedu chez les Dogs c'est pas un peu pour faire comme le p'tit Freeman chez Skyway ?

José : J'aime bien le « entre nous ». Non, je ne sais pas. C'est pas nous qui faisons le team. Bah ! C'est sympa non ? En fait il n'a jamais vraiment été intégré au team, il ne faisait pas tous les shows. Mais c'est sûr qu'un élément comme ça permet de toucher ou d'émouvoir des gens qui ne l'auraient pas été autrement.

On ne sait pas s'il va rester avec nous.

Mais au départ peut-être que oui, pour répondre à ta question.

– Et tonton Billon, il est sympa avec vous ? est-ce qu'il vous bat ?

José : Il pourrait se remuer un peu plus. Mais c'est certain qu'il a un grand team. Oui il nous bat quand on est pas gentils. Non, il est OK, mais il pourrait plus.

– Michel est-ce que ton carton laisse des séquelles morales genre : la peur de sauter ou de retomber.

Michel : Non parce que cette chute n'était pas de ma faute. La rampe a cédé et je me suis planté. Si c'était à cause d'une erreur de ma part, peut-être que je penserais plus à la chute.

Non, là c'est OK dans ma tête. Ce qui est certain c'est que maintenant je fais plus gaffe aux rampes sur lesquelles je saute.

José : Je dirais même que maintenant Michel est plus haut et plus propre qu'avant. Tu vois il ne garde pas de séquelles.

– Pour toi un bon jumper c'est celui qui saute le plus haut, le plus propre ou qui fait les figures les plus folles ?

Michel : C'est celui qui arrive à faire tout ça. Et je peux te dire qu'il n'y en a pas beaucoup qui y arrivent.

– L'entraînement d'un sauteur c'est quoi ?

Michel : Des sauts, des sauts et encore des sauts. On se regarde à la vidéo pour voir les défauts et on recommence.

– Est-ce que vous arrivez à vous motiver autant pour un show important genre Bercy, que pour une petit démo ?

José : Oui mais pas de la même façon. La petite démo est tout aussi importante que Bercy pour nous car on y expérimente très souvent nos nouveaux tricks, devant un public. Ça nous motive beaucoup plus pour les réussir, on note les réactions. Une fois on a eu trente quatre spectateurs et bien on a fait un show super, on était décontracté, cool on a essayé de réussir de nouveaux trucs. La motivation n'est pas la même mais il n'y a pas de shows moins importants que d'autres.

– José, qui est la belle blonde qui te suis partout ?

José : Elle s'appelle Marie-Pierre et on va bientôt se marier. Ça fait quatre ans qu'on est ensemble et dans un mois on va enfin vivre sous le même toit.

« Adolphe c'est une bête »

– Le free c'est bon pour la drague ?

José : A partir du moment où tu es connu ça marche, free ou autre. Mais c'est sûr que pour tous les sports fun ça marche très bien. Moi, je suis rangé et dès que je suis sollicité je renvoie sur Adolphe. Adolphe c'est une bête pour ça. Ça marche très fort pour lui.

– José, tu as un gros nez !

José : Ah bon ? Oui peut-être un peu long. Mais pas aussi gros que celui d'Adolphe quand même ?

Marie-Pierre, j'ai un gros nez ?

– C'est vrai que vous avez horreur des voyages ?

José : Moi oui ! Les longs trajets, j'peux pas. Pour la Réunion on a eu quinze heures d'avion. Je ne vois pas comment on peut aimer ça. On est constamment en déplacement, c'est une horreur !

– Dans l'ordre, les journalistes : c'est une sale race, faut faire avec, c'est nécessaire ou ils sont sympas avec vous ?

José : Il y a trois sortes de journalistes. Ceux de BX qui savent de quoi ils parlent et qui connaissent les bons angles pour de bonnes photos. Il y a ceux qui n'y connaissent rien mais qui désirent en savoir plus, ceux-là sont très sympas. Et puis il y a ceux qui te disent « tu es champion de free alors fais moi ça et ça, pour voir, si tu n'y arrives pas ». Dans ceux-là on trouve beaucoup de gens dit intelligents. Sinon on a en général d'excellentes relations avec la presse.

– Vous prédez un grand avenir au freestyle ?

Michel : Oui, vu l'essor qu'il a pris aux USA on peut dire que ça va durer. Rien que le fait que ça ne nécessite pas de gros matos, c'est bon. Et puis la vie est de plus en plus fun et le free c'est fun.

– Aimeriez vous exiler aux USA ?

José : Oui bien sûr ! Mais il ne faut pas croire que là-bas tout est plus facile. J'ai vu des types bien plus forts que nous, sans sponsors et sans aucune aide. Quand tu arrives comme ça sans être connu c'est très dur. Il y a même des pilotes très connus qui rament pas mal. Je pense qu'ici on a pas une idée très exacte de ce qu'est la vie des pilotes US. On idéalise un peu autour des stars que l'on connaît mais ce ne sont pas les plus nombreux.

– La FNA qu'en pensez-vous ? Avez-vous payé vos cent balles pour vous syndiquer ?

José : Non, c'est MBK qui a payé pour nous. On aurait bien aimé aller à Marseille mais on a les six jours de Bercy. On va encore dire qu'on a la grosse tête et qu'on avait peur de se faire battre. C'est sûr que la FNA ça patauge encore un peu.

– Tu penses qu'il est bon de réglementer un sport qui s'épanouie dans la rue et dans la marginalité ?

José : Tu sais les mecs qui font un sport pour le fun, ils se foutent pas mal des championnats, des classements et des places. D'ailleurs ils ne participent pas à ces épreuves. Nous c'est un peu ça. On préfère de loin les shows aux compétitions. Tu y es plus cool tu fais de bien meilleures choses. Et puis la compétition c'est mauvais pour l'ambiance. On se regarde de travers, on s'entraîne dans son coin pour ne pas montrer ses tricks avant la compétition.

Ça marchera parce que les marques y enverront leurs pilotes pour la pub, mais les vrais freestylers se foutront du résultats et les meilleurs ne seront pas forcément les premiers.

– Vous n'en avez pas un peu marre de mes questions à la con ?

José : Je trouve que ça commence à faire long, mais on est super contents Michel et moi que BX fasse ce portrait de nous parce que c'est la première fois et on pense qu'on le mérite.

Même s'ils s'en défendent, les p'tits gars timides et complexés qui, à l'issue du prologue du premier Supertour voulaient ramasser leurs billes et retourner dans leur banlieu, craignant le ridicule face aux ricains, ces mecs là ont bien changé.

D'abord ils parlent, c'est nouveau et ils sont devenus plutôt bons, c'est logique. Un peu à la façon de leurs nouveaux employeurs nippons ils aiment regarder, assimiler et adapter. Ça fait aussi partie du jeu du free. Mais les roquets gâtés du début, devenus les molosses du free cocorico ne sont pas chiens sur les conseils. Ils ouvrent la première école de free au forum des Halles, en décembre.

En tout cas ils ont tout compris. Compris que le free c'est avant tout du fun, rien que du fun.

Pas si Mad que ça ces Dogs là !

TABLE DES M

« Mais quel numéro renferme ce fabuleux interview de Greg Hill ? et ce miraculeux article sur les virages ? »

Enervé-toi pas Rad Max, mate la table des matières et tape dans la collec le bon numéro.

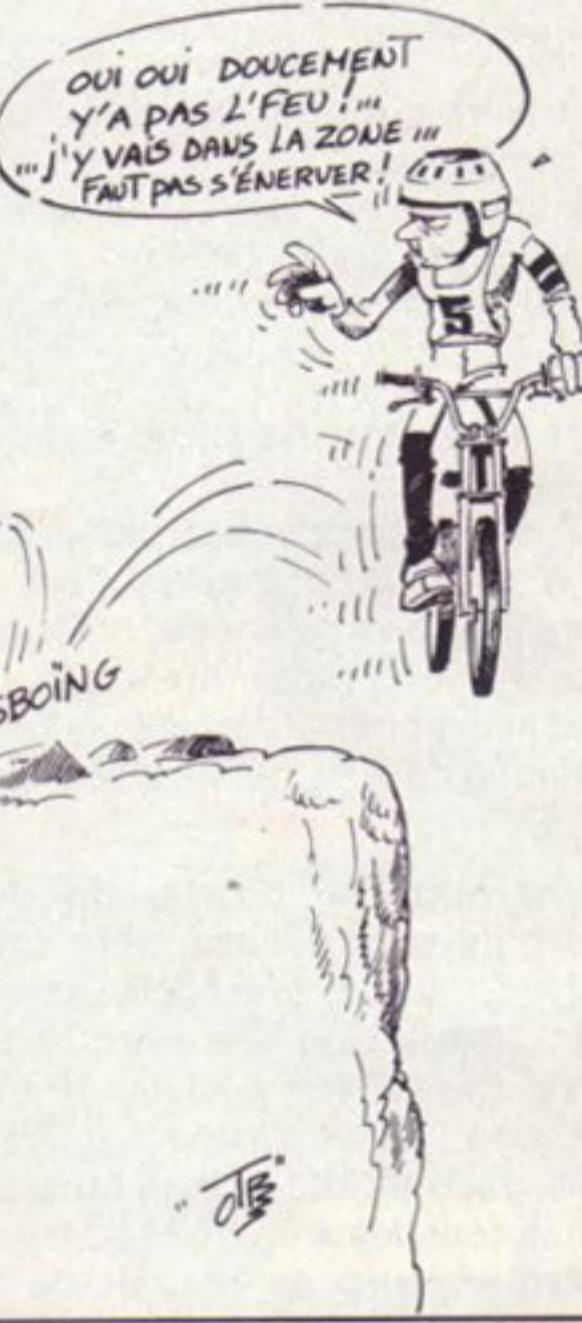
Essais et présentations

Neuf scoots à moins de 1 000 F	n° 41	P. 10
Les Redline	n° 41	P. 23
Aéro Thunder Tuff Vélo 2000	n° 42	P. 29
Quatre scoots de free	n° 43	P. 12
Tim March	n° 44	P. 14
Classe, le MBK Superclasse	n° 45	P. 14
Le Dyno est-il vraiment dyno-rhino ?	n° 46	P. 16
Le Sunn Pro, un racer d'enfer	n° 47	P. 15
Le Skyway Street Beat	n° 48	P. 14
Le Hutch Pro-Rider	n° 49	P. 16
Le CW Racing	n° 50	P. 14
Le BH California Sky	n° 51	P. 14

Sport

Ouverture de championnat à Tours	n° 43	P. 53
Championnat d'Europe Cavaillon	n° 44	P. 8
Championnat Superclasse à Mours	n° 44	P. 75
Championnat Superclasse à Béziers	n° 45	P. 60
2 ^e manche du championnat d'Europe à Lowestoff	n° 45	P. 79
Beaune + Mours : 1/2 finale experts	n° 46	P. 34
Lure : 4 ^e superclasse + team	n° 46	P. 84
Trial : le début de saison	n° 46	P. 71
Mountain bike :		
les 24 h de VTT d'Auvergne	n° 46	P. 80
Les finales experts à La Ferté Gaucher	n° 47	P. 59
J'ai couru à La Ferté	n° 47	P. 65
Championnat à Slagharen	n° 47	P. 76
Championnat d'Europe :		
Belgique-Allemagne	n° 48	P. 54
Championnat juniors :		
Saint Jean d'Angély	n° 48	P. 66
Le championnat du Monde en Angleterre	n° 49	P. 58
5 ^e manche superclasse + team à Fouilloy	n° 49	P. 70
Cholet et Cadillac en détail	n° 50	P. 60
Orléans et la finale superclasse	n° 51	P. 66

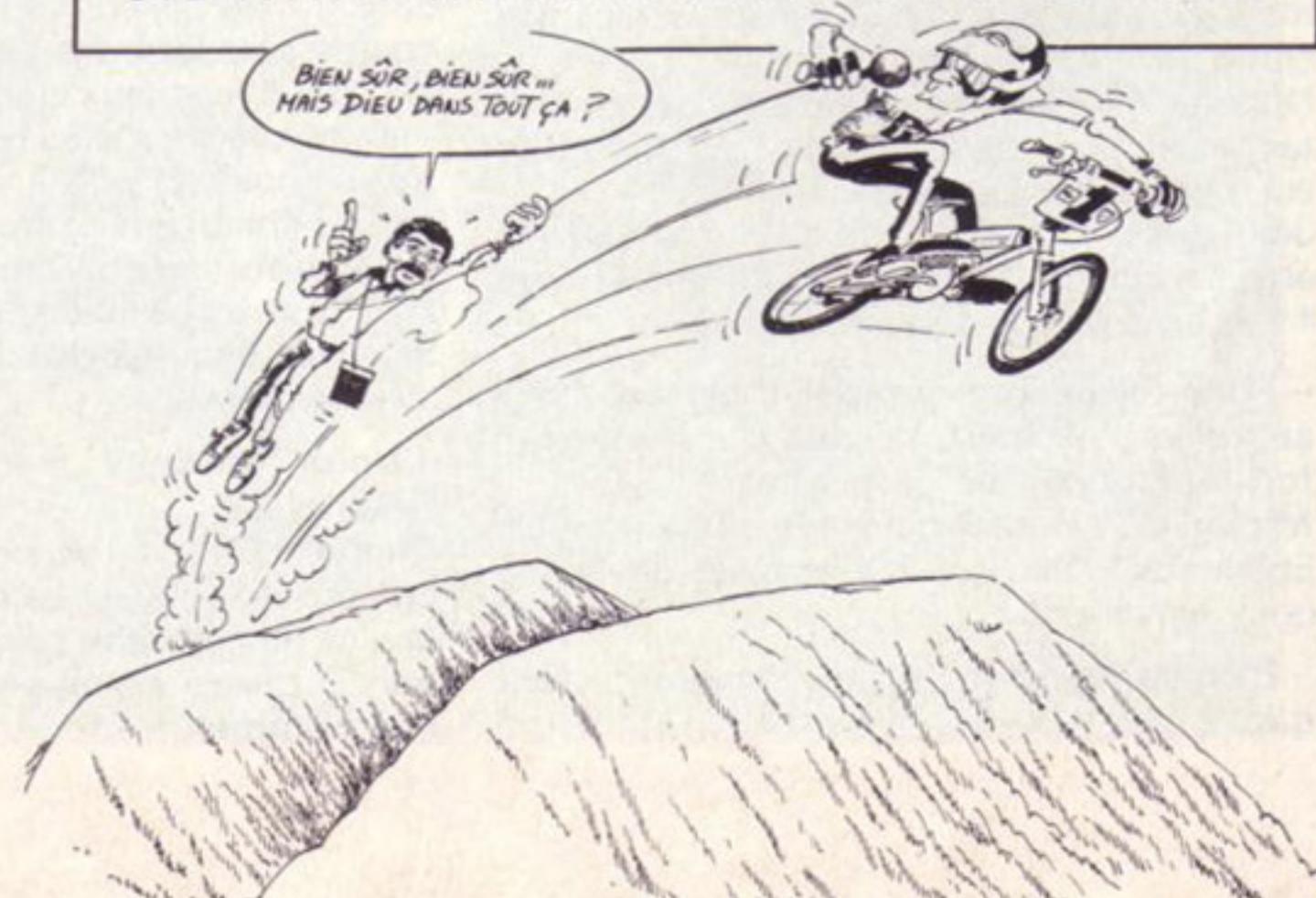
NON !!! STOP !
NON !!! STOP !



Interviews - portraits

Redois-Vuillemot en 86	n° 41	P. 34
Frédéric Cassan	n° 42	P. 58
Cyril Caddedu	n° 42	P. 68
Bob Haro	n° 43	P. 36
Eddy King	n° 44	P. 41
Franck Chevreton	n° 44	P. 34
Fred Blood	n° 45	P. 42
Jean Somsois	n° 46	P. 54
Patrice Drevet et le Mini Journal	n° 46	P. 41
Martin Aparijo	n° 47	P. 40
Edouard Dupond	n° 49	P. 66
Shawn Texas	n° 49	P. 75
OTB	n° 50	P. 36

BIEN SÛR, BIEN SÛR... MAIS DIEU DANS TOUT ÇA ?



ATLÈTES

Enquêtes - reportages

Salon de Milan	n° 40	P. 82
De l'intérêt des stages	n° 41	P. 57
Le livre de la jungle... des fédés	n° 41	P. 74
AFB/FFC rien ne va plus	n° 42	P. 16
Le salon de Long Beach	n° 42	P. 19
Freestyle en Ile de France	n° 42	P. 53
Le vol	n° 42	P. 62
Comment organiser une course	n° 43	P. 27
Quand Carole prend sa douche	n° 44	P. 28
Evry ville nouvelle ?	n° 44	P. 82
Les stages de l'été	n° 45	P. 23
Le sponsoring	n° 45	P. 36
L'association des pilotes	n° 45	P. 90
Le Haro Team en Arles	n° 46	P. 90
Le Haro Team en Arles	n° 46	P. 64
Les juniors	n° 47	P. 35
Vans, les pompes du fun	n° 47	P. 67
Tout sur le skate et ses champions	n° 49	P. 36
Le salon de Cologne	n° 50	P. 76
Comment financer son club	n° 51	P. 23

Fiches bicross

MBK Freestyler	n° 41	P. 64
Mash junior alu	n° 41	P. 64
Gitane Boone	n° 42	P. 67
Sunn Pro	n° 42	P. 67
Spectro free Vélo 2000	n° 48	P. 63
Mini Sunn Pro	n° 48	P. 63

Les clubs et ligues

Rhône Alpes	n° 41	P. 66
Loire Atlantique	n° 43	P. 66
Midi Pyrénées	n° 44	P. 23
Poitou Charentes	n° 46	P. 87
Corse	n° 47	P. 72
La Bourgogne à l'honneur	n° 49	P. 85
La ligue Aquitaine	n° 50	P. 23
La ligue du Centre	n° 51	P. 32

Technique - pilotage

Freestyle : conseils aux novices	n° 42	P. 55
Départ : comment faire le holeshot	n° 43	P. 72
Les rotors	n° 45	P. 87
Les virages (1 ^{re} partie)	n° 46	P. 23
Les virages (2 ^{re} partie)	n° 47	P. 23
Les bosses	n° 49	P. 22

Shopping - nouveautés

Comment transformer son bicross en freestyler	n° 44	P. 58
Des cadeaux dyno-rhino	n° 51	P. 36

Leçon de freestyle

Le pogo	n° 42	P. 54
Around the World par J. Somsois	n° 43	P. 64
Miami Hopper par Captain Blood	n° 45	P. 56
Le Wilton avec J. Somsois	n° 46	P. 58
Le Rock Walk par M. Aparijo	n° 47	P. 55
Around the Moon par M. Aparijo	n° 47	P. 56
Le Bridge exécuté par Dave Nourie	n° 49	P. 82
Les secrets du Quick Spin par Wilkerson	n° 50	P. 56
L'Apple Ground par D. Chabert	n° 51	P. 76



Divers

Roulez jeunesse	n° 41	P. 72
Tous au Superfreestyle MBK	n° 42	P. 14
La surprise du chef	n° 50	P. 70
En direct du Far West	n° 51	P. 59

Evénement

2 ^{re} Bicross International de Paris	n° 40	P. 14
Supertour : la grande fête de l'été	n° 43	P. 24
Supertour : l'été sera chaud	n° 44	P. 38
Le Supertour approche	n° 45	P. 28
Supertour : le tour de France du bicross	n° 46	P. 28
Supertour : l'événement de l'été	n° 47	P. 28
Le 2 ^{re} Supertour bicross	n° 48	P. 22
Bercy Trois, c'est trois fois mieux	n° 49	P. 28
Tout ce qu'il faut savoir sur Bercy III	n° 50	P. 28
Ce qu'il faut savoir à la veille de Bercy	n° 51	P. 29

VTT : 3^e ROC D'AZUR

par J. Ph. Béquet

MAURE

Express

Troisième édition pour cette épreuve unique et déjà classique : le Roc d'Azur. Douze participants la première année, quarante cinq la seconde, quatre vingt dix huit pour cette édition. Vous avez dit succès ? Le VTT est une réalité avec en 87 le premier championnat de France et une multitude d'épreuves qui voient le jour dans tout l'hexagone. Cap au Sud, du côté de St-Tropez, du côté du soleil.

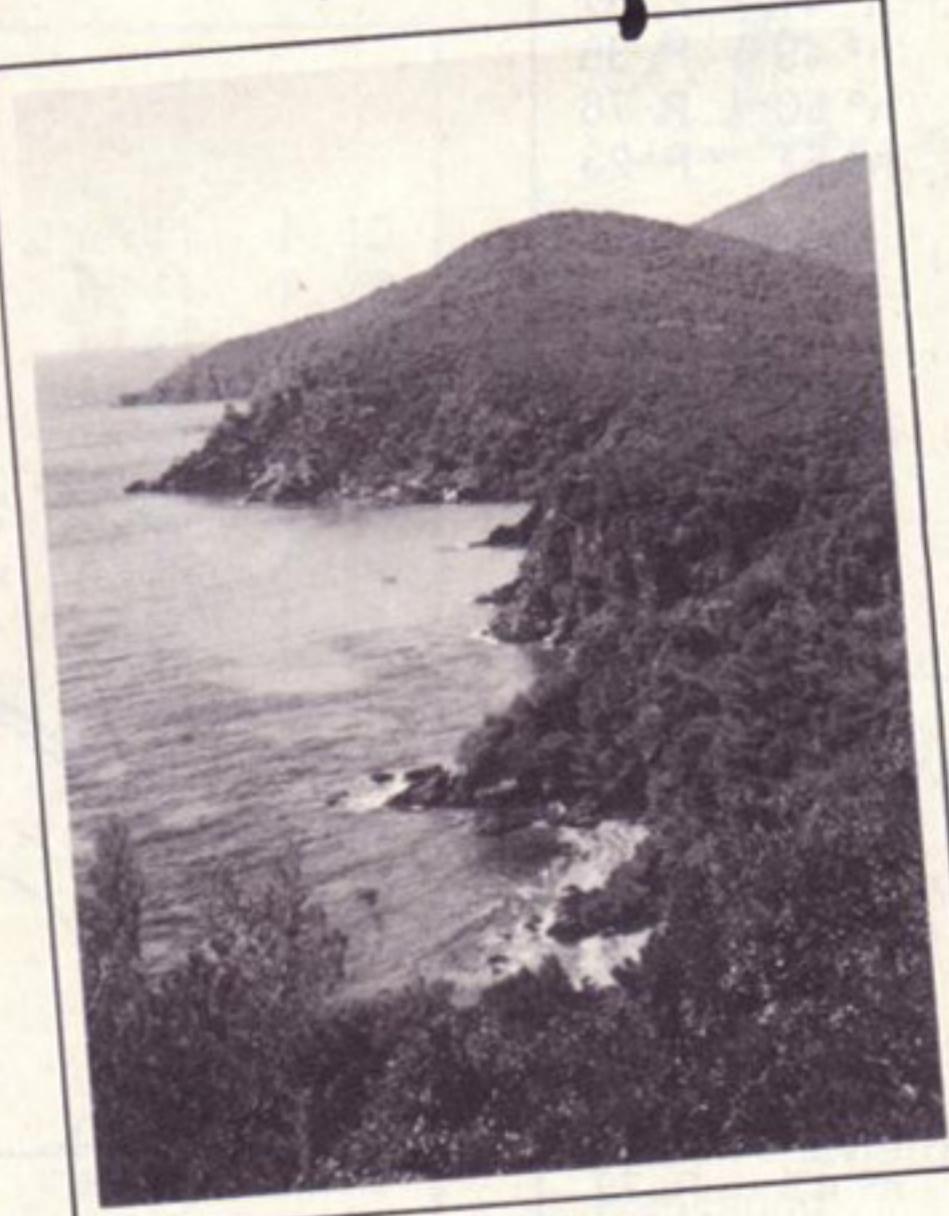
Roc en stock

Sympa et de bonne augure la démarche de Stéphane Hauvette, président de l'AFMB (Association Française de Mountain-Bike VTT). Déjà tout petit il affolait les étriers dans la région de St-Tropez/Ramatuelle et un jour il s'est dit que dans un cadre aussi somptueux il fallait absolument que soit organisée une épreuve sportive pour amoureux de la nature. Le VTT est apparu et très logiquement la région a accueilli la première grande course de la spécialité : le Roc d'Azur.

Dès la première édition S. Hauvette voulait une épreuve très populaire et déjà après seulement trois éditions il songe soit à limiter le nombre des participants soit à revoir complètement l'organisation pour laisser déferler sur son Roc la vague VTTiste.

Assurement peu de compétitions peuvent se vanter d'avoir enregistré une progression de 720 % de leurs effectifs. Le Roc l'a fait et depuis ce week-end tonique il est également devenu la plus grande épreuve VTT européenne.

Derrière les Etats-Unis et le Japon (surpre-



nant) la France se place en troisième position sur l'échiquier du mountain-bike mondial. Pas mal !

Outre la participation façon raz de marée, la nouveauté du troisième Roc d'Azur c'est d'être international. Suisses, Anglais, Américain et Australien sont venus en petit nombre tenter du VTT tricolore. OK ! Américain et Australien sont au singulier et ils ne sont pas venus spécialement. Ils sont installés en France et importent les VTT Muddy Fox. Pourquoi la France ? « Parce que le VTT va y faire un grand boum, il va y avoir du fric à gagner et surtout il y règne le véritable esprit VTT ».

No comment !

Radical Roc

Un Roc d'Azur qu'est-ce que c'est ? Au départ c'est bien sûr une épreuve de vitesse sur cinquante kilomètres, sur des che-

mins hyper défoncés, avec des montées et des descentes raides comme ça et de préférence parsemés de cailloux et de ravines.

Mais le Roc d'Azur c'est aussi le dernier salon où l'on cause VTT, où l'on expose son nouveau matos, où l'on fait avancer le chmilblick technique. Bref, plus qu'une épreuve c'est le grand rassemblement de ce que le VTT compte de plus fou, de plus génial et de plus pur. C'est le rendez-vous des passionnés. Au menu de ce troisième Roc « seulement » 46 km. En effet, l'organisation a dû trimer jusqu'à une heure du mat' pour modifier le parcours et donc l'amputer à cause de sombres histoires de propriétés privées.

Dimanche 16 octobre à dix heures le matin ce sont quatre vingt dix huit pilotes qui prennent le départ sur un tout petit chemin près du village Léo Lagrange de Ramatuelle. Et ça décoiffe !

Le parcours a été tenu secret jusqu'à la remise du road-book mais personne ne se fait d'illusion, l'apocalypse est pour aujourd'hui. D'autant plus qu'il a plu toute la semaine précédant l'épreuve, creusant les chemins de profondes saignées où la roue AV, de préférence, ne demande qu'à s'engager.

Mais tout le monde est prévenu, le Roc d'Azur n'est pas une promenade de santé.

Au premier contrôle de passage, déjà de sérieux écarts se sont creusés. D'abord un groupe d'une quinzaine de coureurs, parmi lesquels tous les étrangers, puis une dizaine d'autres prétendants à la victoire mais qui se sont déjà perdus au moins une fois et enfin le gros de la troupe en un long serpent multicolore.

Jusque là c'était du gateau : des chemins roulants et relativement plats. Mais à partir de dorénavant, no bozos, le Roc donne le meilleur de lui-même. Le terrain se fait plus cher. Le paysage gagne en somptuosité. La côte d'Azur à cette saison, c'est le pied !

C'est le pied aussi pour les coureurs qui, malgré les crampes, les coups de pompe, les baisses de moral, affirmeront s'être toujours fait plaisir. Il en est cependant qui fulminent

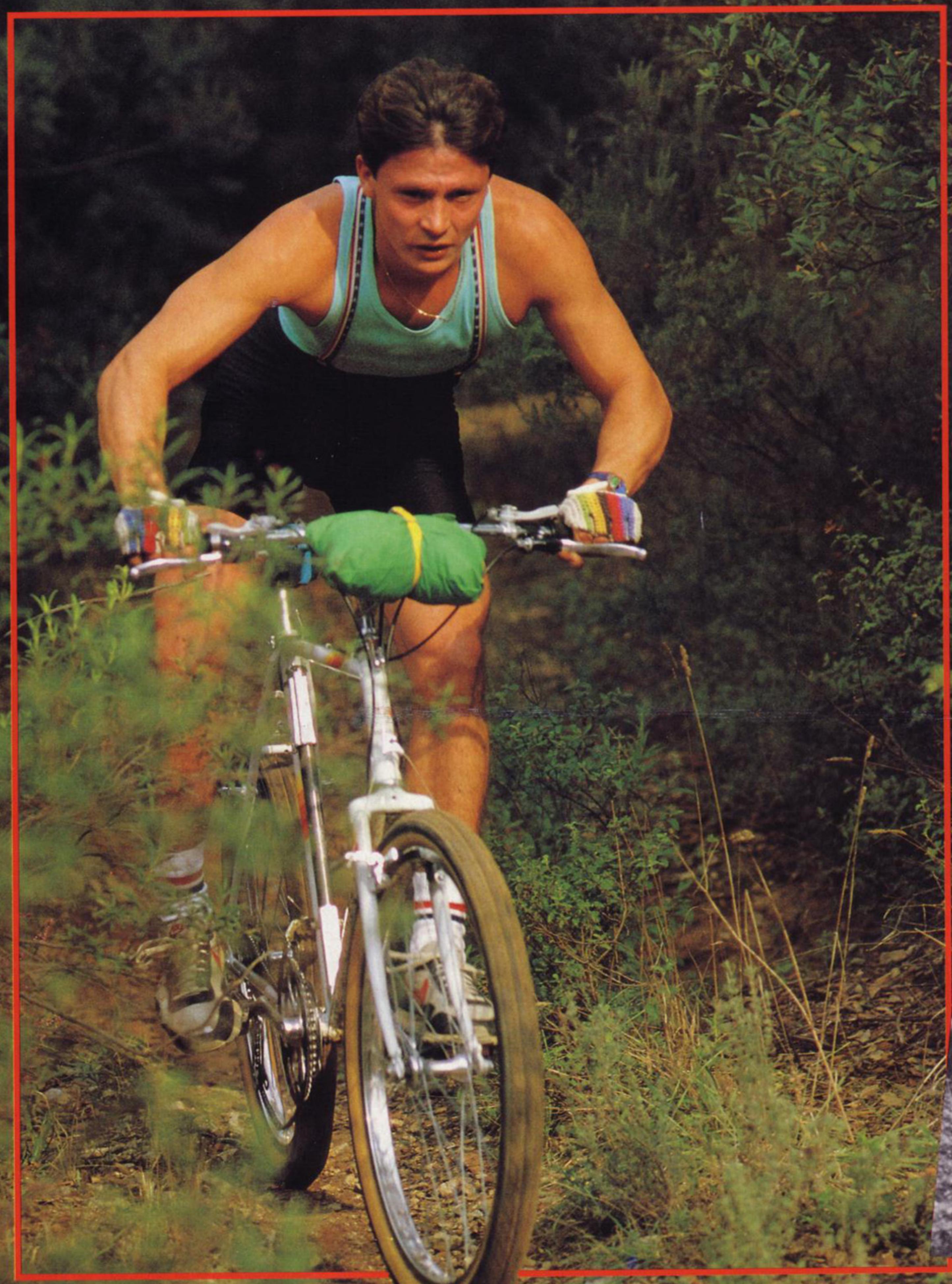


intérieurement. En effet si le peloton de tête s'est quelque peu clairsemé c'est en partie à cause du fléchage, parfois sommaire, parfois modifié par les chasseurs que ces empêcheurs de chasser en rond viennent troubler dans leur guerre dominicale.

Il en résulte un éparpillement des participants parfois spectaculaire et imprévisible, chacun prenant en son âme et conscience la direction la plus logique.

Mais il n'y a pas de logique au Roc d'Azur. Et jusqu'à l'arrivée le classement sera bouleversé.

A mi-parcours les pelotons ont définitivement splitté et chacun des pilotes pédale individuellement sans aucune précision sur la position des autres. D'où la nécessité de se donner à fond. A dix kilomètres de l'arrivée : Ramatuelle. Quelle idée d'avoir perché un village si haut. Je comprend mieux le titre du livre : « Les hauts de Ramatuelle ». Quelques centaines de mètres sur le goudron et après



une montée aux enfers c'est la descente la plus rapide et la plus chère de la journée, direction la plage de l'Escalet.

Pas question de se laisser prendre par le désir de piquer une tête ni de relâcher l'attention, c'est carrément de trial qu'il s'agit maintenant. Et dans des rocs qui ne sont pas d'azur ! Dernière grimpette dans la forêt parmi les propriétés privées efficacement gardées par des matons armés. Les mollets ? inexistant. Les bras ? quels bras ?

Ça sent l'écurie (au propre comme au figuré)

mais avant il faut s'enquiller un petit chemin qui ne sent pas la noisette mais qui est une catastrophe pour tout ce qui dépasse. C'est un goulet d'à peine un mètre de large, dans une végétation très dense très dure, plutôt épineuse et au sol façon jeu de pétanque. Ça roule et ça roule.

Une dernière occasion de se perdre et c'est bonjour la douche, le casse-croute, le massage... la vie, quoi !

Une fois de plus tous les pronostics de temps ont été battus. Le héros du jour, Morel roi des

maures, a parcouru les quarante six kilomètres en deux heures vingt minutes. Ça fait du vingt kilomètres heure de moyenne. Sur ce terrain à chars c'est une véritable performance. Morel avoue s'être perdu, comme tout le monde, mais toujours il a occupé la tête de la course. C'était presque sa première expérience en VTT mais attention, c'est un as du cyclo. Ceci explique cela ! Il laisse quand même son second Grellier, à vingt minutes. Je redis : performance !

Pourtant le second sur la ligne n'est pas Grellier mais Duret, à deux minutes de Morel. Mais le pôvre a raté un contrôle de passage et est disqualifié. Avant cette faute il occupait la huitième place. Pas un poireau tout de même !

Autre baston intéressant, celui opposant les anciens, les vétérans Bon et Brunet.

Brunet c'est l'un des trois vainqueurs des 24 heures d'Auvergne.

Après avoir contrôlé son compère durant toute la course, sur la fin Brunet, sur une erreur d'orientation est allé se perdre et s'enliser dans un improbable marais. Sa bonhomie cachait à peine sa déception.

Ceci me permet de dire que du fait de tous ces problèmes de fléchage, le classement ne reflète pas vraiment la hiérarchie de l'épreuve. Pour Morel, pas de lézard, c'était vraiment le plus fort. Mais derrière...

Saluons la performance des féminines. Mesdemoiselles Mollard et Larrieu de l'infenal team Muddy Fox pouvait se contenter de l'itinéraire tronqué des dix derniers kilomètres. C'était prévu comme ça pour elles. Mais comme un seul homme (ou deux) elles se sont fait le parcours dans son entier, terminant 43 et 46^e scratch. Et toutes fraîches à l'arrivée avec ça !

Deux heures après Morel le dernier concurrent arrive, aussi heureux que le vainqueur d'en avoir fini avec ce... de Roc d'Azur. Il y a ceux qui courent après la coupe et ceux qui ne cherchent qu'à passer la ligne. Ça me rappelle une célèbre citation d'un célèbre baron, mais laquelle ?

Le Roc d'Azur ? ça va fort !

Nous à BXM, on s'entraîne, on s'entraîne.



Classement

Scratch :

1. Pierre-Jean Morel, 2 h 20.
2. Jean-Philippe Grellier, 2 h 43.
3. Jean-Philippe Azais, 2 h 43.
4. Thierry Chantitch, 2 h 48.
5. Bernard Bon.
6. Laurent Dérange.
7. Michel Fabergue.
8. Henri Brunet.
9. Pascal Poyard.
10. Pascal Dissac, 2 h 50.

Moins de 16 ans :

1. Christophe Théobald.
2. Stéphane Christol.

Vétérans :

1. Bernard Bon.
2. Henri Brunet.
3. Michel Colin.

Féminines :

1. Suzanne Mollard.
2. Michèle Larrieu.
3. Pascale Le Lardic.

TRUC ET TROC

Rares sont les « top gun » du free qui négligent les leviers munis de stoppers. Alors pour tous les bozos qui désirent ne pas le rester, Daniel a mis au point un système facile à monter et pas cher qui devrait vous changer l'existence. Pour fabriquer ce stopper il vous faut : du fil de fer (8/10 mm), une pince coupante, une pince plate, une perceuse and that's all ! Ce système s'applique sur leviers Tech 3 et Tech 6 course. Daniel Mini - Tour Mirabeau n° 1 - 76800 St Etienne du Rouvray.



Twoc

Echange repose-pieds GT AV et AR contre guidon Haro blanc ou si possible chromé. S.V.P. en Dordogne, pas trop loin de Périgueux. Fabrice Raynaud, Bel Arbre Bourrou, 24110 Saint Aastier, Tél. : 53.81.92.45.

Echange guidon MBK Espace blanc + paire de Simplex blanches contre paire de jantes Araya 7X Suzue. Sébastien Rouault, 25, rue de la Fausse Equerre, 14990 Bernières/Mer. Tél. : 31.96.67.45.

Urgent : échange pantalon JT noir et blanc TBE 12/14 ans contre pantalon Haro noir et gris ou JT noir et blanc STD 14/16 ans + maillots MBK superclass BL/BC/RT contre maillot GT. Tél. : 99.63.14.55 (entre 19 et 19 h).

Echange pantalon MBK superclass jamais servi (taille 38) contre pantalon Haro ou MBK ou autre, de la taille au-dessus. Tél. : 94.92.25.86 (Toulon).

Urgent : échange jeu de direction complet Tange + pédales free graphite + leviers de freins Tech IV roses + selle type Kashimax aéro noire, contre jeu de direction complet astro GT (noir, chromé, blanc, rose, vert). Ziane. Tél. : 73.23.15.93.

Echange cadre + fourche Haro

Sport vert avec repose pieds (acheté le 12/09/86) contre Haro Master chromé ou bleu avec ou sans repose-pieds en TBE. Cherche potence Redline free chromée pas chère (merci). Frédéric Dosne, 3, place de la Liberté, 82100 Castelnarsin. Tél. : 63.32.19.35 (repas).

Très urgent : échange potence GT Pro noire peu servi contre potence Tuff-Neck Pro, ou Pro Neck Pro, ou Hutch Pro. Toutes couleurs, même si peinture état moyen. Demander Ziane au 73.23.15.93 (après 20 h).

Echange cadre + fourche GT Pro Performer + potence GT + guidons VDC « Woody Itson » contre cadre + fourche + guidon + tige de selle DP Racing (racer) si possible en blanc et en bon état. Echange également jantes Péregrine (patins + roue libre) contre Araya 7X avec moyeu GT ou Weinmann concave. Tél. : 74.96.26.54 demander Dominique.

Echange cadre + fourche GT. MBK contre cadre + fourche MX 500 ou cadre + fourche MBK Cruiser. Tél. : 46.05.49.09.

Recherche un cadre MX 200 chromé, entre 250 et 300 F, en bon état. J'échange trois mousses Skyway contre trois mousses MBK chromées en bon état. Tél. : 77.79.98.12 ou écrire à Nicolas Pouilly, 18, rue Augustin Thierry, 42000 St Etienne.

Echange guidon Kuwahara free +

rotor ACS contre guidon Redline free... Recherche aussi correspondant dans la région parisienne assez bon (13/18 ans). Tél. : 50.20.77.43.

le spot des tox

Les Funny Boys, un team totally toxique, sont depuis six mois atteints d'une maladie incurable : le freestylaminie aigüe. Par conséquent, ils cherchent autres spécimens atteints pour partager leurs instants de délire. Rendez-vous sur le tunnel, à côté du roller skate, à Mouscron (Belgique). Contact : David Triplet.

Le bicross de Saintes né il y a un an vous annonce qu'il possède enfin son terrain et que son inauguration a été un succès incontestable.

Marc Houssologue vous fait part de son enthousiasme pour le nouveau bowling « homologué » (très important) à Bidard dans les Pyrénées Atlantiques.

Je suis le capitaine d'un nouveau team de free nommé « Insanne Spinners ». Nous sommes cinq agros du free et possédons notre quaterpipe mais nous avons malgré tout une préférence particulière pour le travail au sol. Nous sommes prêts pour toute offre de démos à Paris ou dans la banlieue proche pendant les week-ends ou les congés scolaires.

La marque de fringues cablé du moment « Kowabunga Design » (qui a déjà sponsorisé tous les Américains et les meilleurs Français à Bercy) devrait avoir incessamment sous peu son team free, skate/bicross. A suivre...

Deux Belges esseulées ayant hérité d'un terrain de bicross à Nivelles, entre Bruxelles et Charleroi, sont à la recherche de rad patates pour partager avec eux les joies de la course, du free et du jump thrashin'. Contact : Vincent Van Pete Ghen (Garfield trick team) 24, rue Georges Willane, 1400 Nivelles, Belgique.

Cherche freestyler pas mauvais, et même encore plus, au bank, habitant dans la région de St Germain en Laye (78) pour la création d'un team achtung : no bozos ! Contact : E. Semin, 36 bis, rue des Graviers, 78750 Mareil Marly. Tél. : 39.73.40.58 (le samedi et le dimanche).

Frédéric 17 ans souhaiterait rencontrer des freestylers débutants ou non dans le but de créer un spot sur Montpellier. Tél. : 67.70.09.32.

Rejoignez le team des Mad Pampers (BMX, skate et bientôt miniscoot) qui organise des démos aux alentours de Sens le week-end. Ecrivez au « Captain » de l'équipe, Bad Max, au 116, rue De Lourmel, 75015 Paris.

Aimerais retrouver le contact avec Jérôme qui était à Canet Plage avec un DP Racing en compagnie de Mickaël qui avait un cadre et fourche GT4 fluo. C'était au mois d'août. Tél. : 41.54.28.74 demander Emmanuel.

Frédéric recherche tout styler de Montauban, Moissac, Castelnau Montratier et alentours pour s'éclater ensemble. Tél. : 63.32.19.35 (heures de repas).

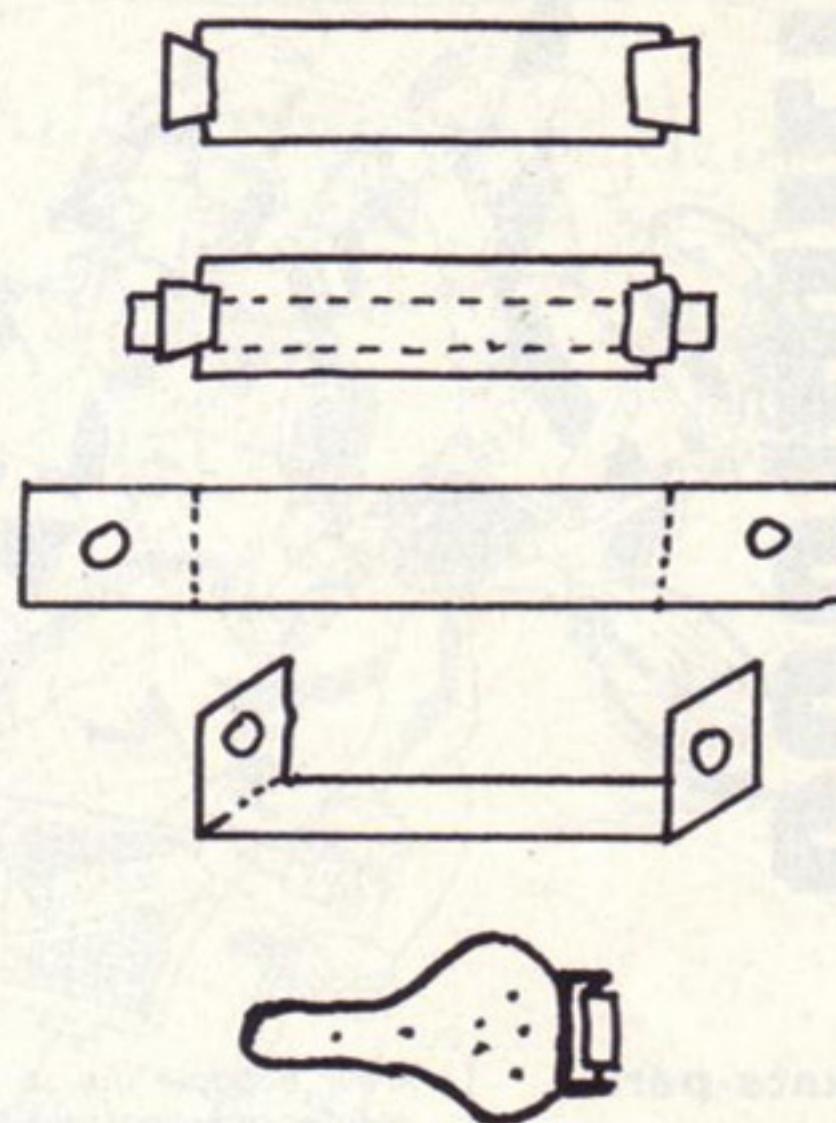
Je m'appelle Nuno « Pacal », j'ai 15 ans, je suis Portugais de Faro (Algarve Portugal), je suis freestyler de sol et rampe et je suis du team expert. Nous allons faire un tour en janvier. Contact : tél. 24900, Rua Alves Roçadas 13, 8000 Faro, Portugal.

Salut, je m'appelle Justin, j'ai 13 ans et je suis un toxique du free, je sors à 1,30 m maxi, je fais le « one hand one foot », can-can, x-up one foot, et je m'entraîne au no-foot, je me débrouille au sol (miami hopper, fork wheelie, etc...). Je cherche un sponsor assez spécialisé dans le free. Je cherche aussi à communiquer avec un toxique de la région parisienne (13-18 ans). Contactez-moi au : 50.20.70.02. Au fait, j'habite à 20 kilomètres de Genève. Justin Fower, résidence Bellevue, route de Vesenex, 01220 Divonne les Bains.

Finis les selles complètement détruites par les bridges en reculant (demandez la figure à Pedro), et les jeux de direction qui n'en finissent pas de twist, grâce à Laurent et Damien ainsi que leur invention respective. C'est la réussite assurée.

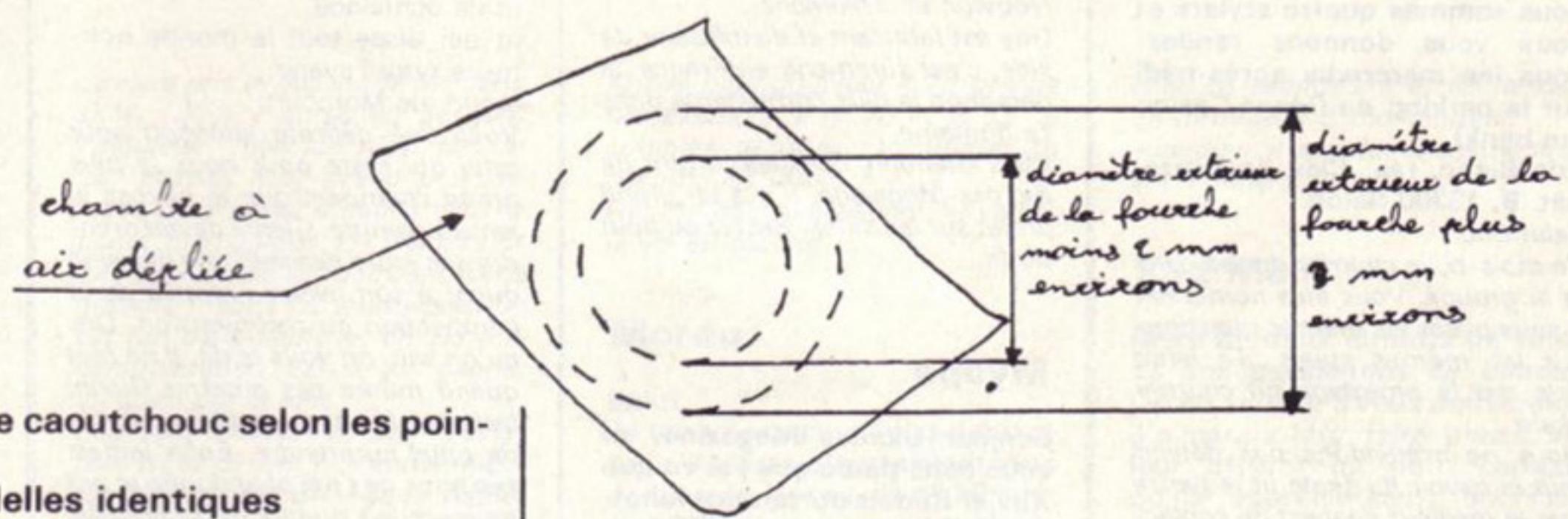
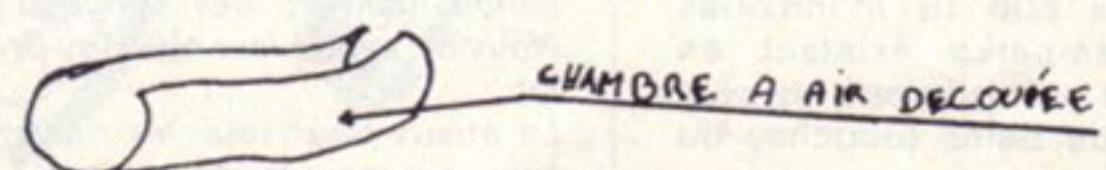
Matériel : un tube de plastique (identique à ceux utilisés en électricité) de 60 mm ; deux bouchons (à percer) ; une plaquette de fer de 10 mm sur 70 mm ; une tigette de 5 mm de diamètre et de 65 mm.

Réalisation : placer les bouchons de chaque côté du tube ; passer la tigette à travers du tout ; plier la plaquette et la fixer à la selle ; placer le rouleau entre les bords de la plaquette de façon que le rouleau tourne ; pour faciliter le roulement sur le sol, on peut recouvrir le rouleau de caoutchouc et mettre de la graisse dans les trous de la plaquette. Laurent Duhaut, 19, cité des Essarts, 7650 Callenelle, Belgique.



Je propose un petit bricolage pour les jeux de direction récalcitrants qui auraient tendance à se desserrer.

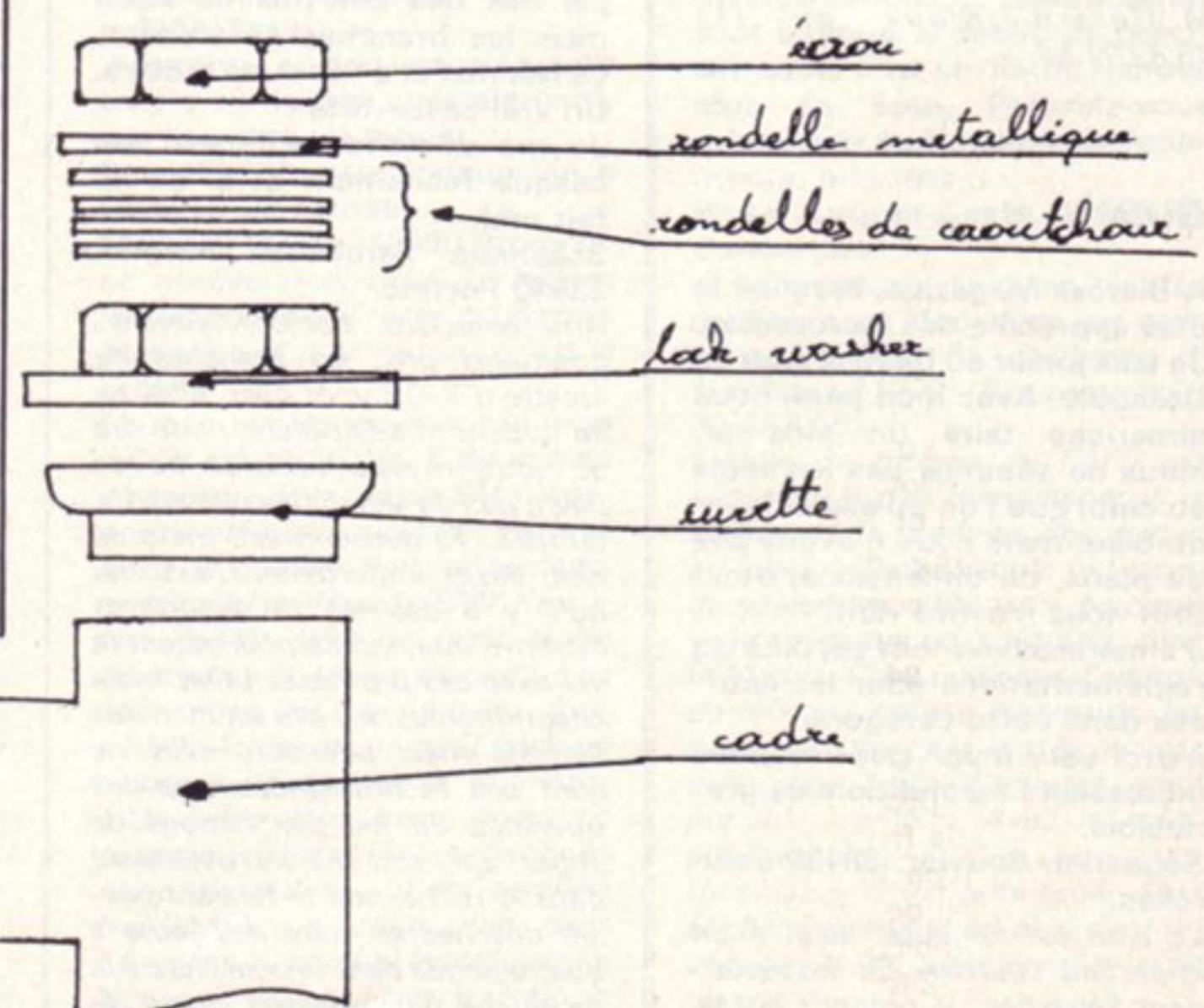
– récupérer un tronçon de chambre à air puis l'ouvrir dans le sens de la longueur



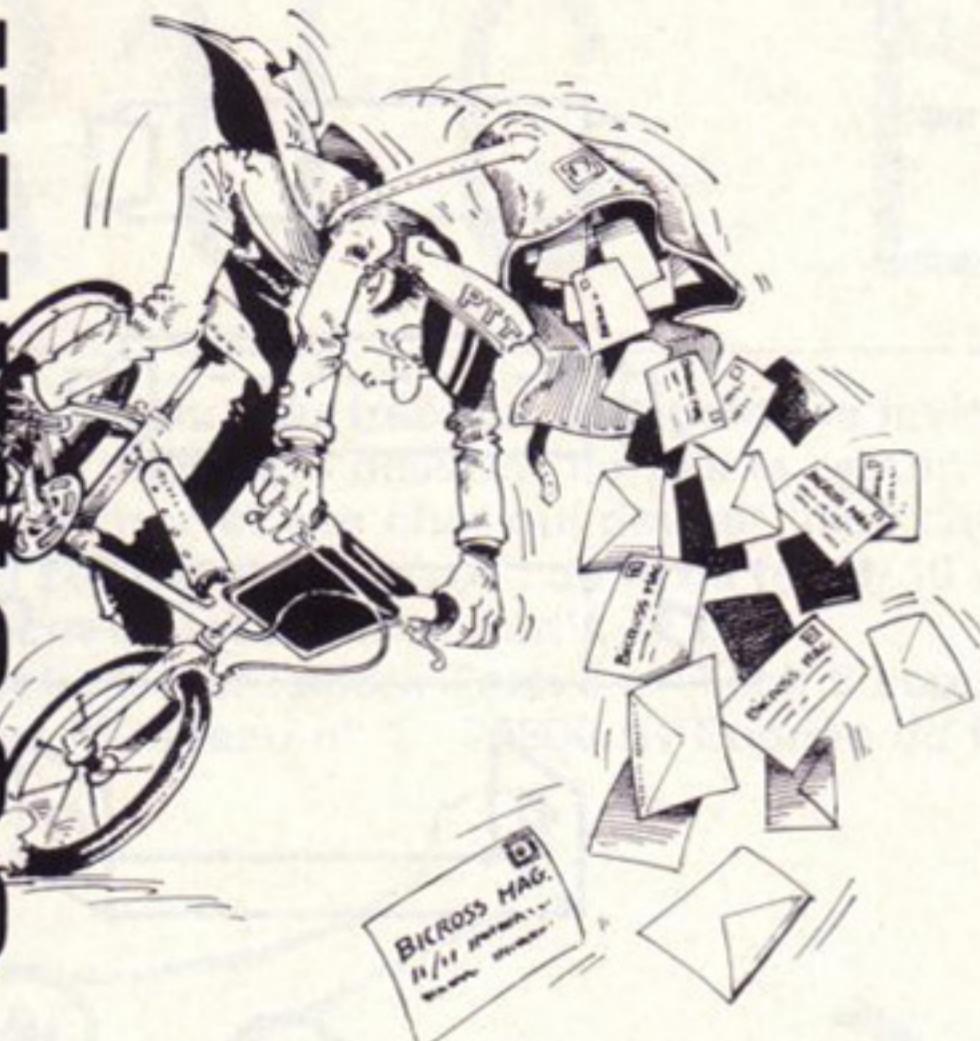
– découper la rondelle de caoutchouc selon les pointsillés

– faire ainsi quatre rondelles identiques

– intercaler les quatre rondelles de caoutchouc entre la rondelle métallique et le « lock washer » du jeu de direction puis bien resserrer le tout. Les rondelles de caoutchouc, comprimées par l'écrou, font office de ressort et empêchent l'écrou et le lock washer de se desserrer. Damine Hachet, 52, rue du Tir, 68000 Colmar.



LE COURRIER



Wanted : skate-park

Salut à toute l'équipe. Je suis un fidèle lecteur qui n'a d'yeux que pour son BXM de chaque mois et pour son BMX (Haro).

J'aimerais que tu m'indiques les skate-parks existant en France et précisément les plus proches de Salon (Bouches du Rhône).

Merci d'avance. Je précise aux skaters et aux freestylers que nous sommes quatre stylers et nous vous donnons rendez-vous les mercredis après-midi sur le parking de Géant Casino (un bank).

Eric Blanc, rés. Clos St Pierre, bât. B, 13300 Salon.

Salut Eric.

Ce mois-ci, le courrier donne dans le tir groupé. Vous êtes nombreux à nous poser les mêmes questions sur les mêmes sujets. Ta lettre Eric, est le prototype du courrier skate.

Nous ne prétendons pas détenir tout le savoir du skate et je pense que le meilleur deal est de contacter le vice-président de la fédé, M. Gérard Rioux au (1) 45.89.21.54.

Side

A Bicross Magazine, la revue la plus appréciée des bicrosseurs. Je suis junior au bicross club de Grenoble. Avec mon père, nous aimions faire un side-car, (nous ne sommes pas les seuls au club) que l'on puisse enlever du bike, mais nous n'avons pas de plans, de dimensions, etc... Bref nous n'avons rien.

J'aimerai savoir tout ça, plus les réglementations pour les courses dans cette catégorie.

Merci very much pour tous les bicrosseurs inconditionnés grenoblois.

Sébastien Bouvier, 38130 Echirolles.

Le side est lui aussi sujet à un important courrier. En te répondant Sébastien, je réponds également, entre autre à Olivier Borda et

Alain Boudoul qui se posent les mêmes questions que toi.

Le side c'est un peu le système démerde et chacun y va de sa bidouille. Mais il y a quand même des gens qui se sont sérieusement penchés sur la question. C'est la bande infernale des toxiques du Nouvion avec à leur tête Guy Breillat.

Le mieux pour vous les mads du side, est encore de contacter ce grand sympa à l'adresse suivante : 27, rue Ernest Lavisse, 02170 Le Nouvion en Thierache.

Guy est fabricant et distributeur de side, c'est sûrement, en France, la personne la plus compétente dans ce domaine.

Mais attention, dans les cartons de Bicross-Magazine, il y a un grand projet sur les sides. Restez au bout du fil.

Myope

Bonjour Bicross Magazine. Je vous écris parce que j'ai vu que Xavier Redois portait des lunettes avec son casque. Moi même j'ai mis des lunettes de soleil mais les branches se tordent, ça fait mal et c'est dur à mettre. Un vrai casse-tête !

Je me demande s'il met son casque facilement et si ça lui fait mal.

Stéphane Ferchaud, Vergne, 33640 Portets.

Ami binoclard, bonjour. Renseignements pris, les branches de lunette d'X-OR vont bien, elles ne se tordent ni de douleur, ni de rire et notre myope national ne se plaint pas de lésions au niveau des tempes. Ta question est, mine de rien, assez importante. C'est vrai qu'il y a des tas de binoclards (comme moi) qui se pourrissent la vie avec ces prothèses utiles mais encombrantes. Il y a la solution des lentilles mais attention, elles ne sont pas recommandées sur les bowlings du fait des risques de chocs qui, soit les incrusteraient dans la rétine, soit te feraient passer des heures voire des jours à quatre pattes dans la poussière à la recherche des précieux bouts de verre.

Que tous ceux qui sont dans le brouillard sachent qu'en règle générale les casques « jet » laissent passer beaucoup plus facilement les branches de lunettes sans blesser. De plus ils permettent d'être enfilés sans avoir à ôter les montures infernales. A l'inverse, les intégraux sont la mort du bigleux. Beaucoup moins souples, ça gêne de partout. Enfin sachez que pour protéger vos tressons de bouteille, les lunettes (de protection) A'ME sont pratiquement les seules qui supportent le port de lunettes (de vue). Xavier n'en met pas. T'as vu la taille de ses hublots ? Il y a des limites à tout.

Poème

Je vous écris en espérant que vous passerez mon message dans Bicross-Magazine. Je pense que cela fera plaisir à beaucoup de monde et en particulier à Gianni Lalli.

Gianni, Tu volais dans les airs tel un oiseau tu étais si beau, si fort et si heureux et puis un jour le malheur s'est abattu

comme le vent, la pluie, le feu. Tu t'es sentis abandonné de tous ton visage amaigri, tu as toujours gardé le sourire ce si beau sourire rempli d'espoir et de confiance et qui laisse tout le monde optimiste pour l'avenir.

Ingrid, de Morcourt.

Voilà une délicate attention pour celui qui reste pour nous le plus grand champion que le bicross a jamais compté. Gianni devait prendre ses jours derniers une décision quant à son avenir : reprise de la compétition ou reconversion. Dès qu'on sait, on vous le dit. Il ne faut quand même pas enterrer Gianni trop vite, le bougre est très capable de nous surprendre. Enfin jamais ses amis ne l'ont abandonné et ont toujours fait preuve de sollicitude. Gianni est un bicrosseur, il l'a été et le sera toujours.

En tout cas Gianni est un sacré veinard d'avoir des amies comme Ingrid. Salut vieux !

Love story

Je tiens d'abord à vous dire que votre magazine est super-génial (je ne vous apprends rien).

Je m'appelle Hélène Demé, j'ai 15 ans et j'habite à la Réunion depuis début septembre. Je rêve de faire du bicross et du freestyle depuis le mois d'août, que j'ai passé à Biarritz avec Cédric et Alain des Crazy Ducks (vraiment Crazy).

On se retrouvaient le soir sur la promenade de la grande plage où ils faisaient des démonstrations avec un autre freestyler fou : J.V. Tartarin et un skater : Rémi.

Cédric m'a donné son adresse mais je l'ai perdu. J'aimerais aussi savoir comment me procurer la cassette vidéo qu'ils ont fait et savoir où me renseigner pour faire du bicross à La Réunion.

J'en profite pour remercier les Mad Dogs qui ont été super sympas lors de leur passage à St Gilles de la Réunion.

Merci d'avance.

Gros bisous à Cédric, Naf Naf, J. Vincent, aux Mad Dogs et à toute l'équipe de Bicross Magazine (super) bien sûr. Hélène Demé, Collège E. Dayot, 94760 St Paul, Ile de la Réunion.

Salut belette !

Les Crazy Ducks sont eux aussi l'objet d'un courrier des plus volumineux. Tout le monde veut les contacter, les toucher, acheter leur cassette. C'est la gloire quoi !

Comme on ne peut pas vraiment prendre la responsabilité de vous communiquer les coordonnées des stars, on vous refile celle de leur sponsor qui va se faire une joie de leur faire suivre les sacs de lettres que vous leur écrivez.

Contactez : BH, 13, avenue de la Grande Armée, 75016 Paris.

Vus tous les bisous et les marques d'affection que l'on nous charge de leur transmettre, j'ai une idée pour la prochaine pub de BH : ils assurent en BH !

Dilemme

Salut à toute l'équipe de Bicross Magazine. J'adore votre magazine qui est super, extra, génial. Je m'appelle Fabrice et j'ai 13 ans. Je vous écris cette lettre pour vous demander s'il est possible lorsque l'on fait parti d'un club de courir en compétition et faire du freestyle, en compétition également.

Gilguy Fabrice, 24000 Périgueux.

Salut joyeux périgourdin. Bicross Magazine met fin à tes angoisses, oui tu peux à la fois t'éclater en free et en race, en compétition. C'est ton organisme qui fixera les limites.

Seulement gaffe ! Tu sais qu'à l'AFB on ne rigole pas avec les renégats, tu as vu les malheurs qu'ils font à Olivier Clérici. Alors free + races c'est tout bon à condition de rester AFB. Ok l'AFB ne brille pas par ses organisations free, c'est le pourquoi de la création de la FNA (freestyle nationale association).

Logiquement les licenciés AFB ne peuvent courir pour une autre fédé. Regarde bien où tu mets tes Vans en participant à un contest. On dit que ça discute ferme entre Beaune (AFB) et Evry (FNA) mais pour l'instant rien de concret. Il est dommage que le bicross ne suive pas le modèle des USA où les pilotes peuvent courir pour plusieurs fédés.

Grognon

Je vous écris pour vous dire que s'il y en a qui sont contents, moi pas et pour vous dire que :

1. Pourquoi y a-t-il tant de freestyle. Pour le championnat du monde il n'y avait que 7 pages, pour les manches super-



classes françaises il y en a 3 ou 4 et parfois 1 (Lure).

2. Comment ça se fait que nous voyons du skate dans notre revue ?

3. Pourquoi Redois passe t-il si souvent dans BXM alors que Vuillemot (ex n° 1) ne passe que rarement. J'aime bien Redois mais je préfère Vuillemot. Redois est interviewé assez souvent, Vuillemot jamais.

Assez de monde dit que Vuillemot à un mauvais caractère moi je ne trouve pas. Il nous accorde des autographes même en pleine concentration.

4. J'aimerais que vous faites (fassiez ?) un peu plus de vélos haut de gamme.

Avant Bicross Magazine était bien mais maintenant il baisse un peu. Mais j'aime bien quand même.

Michel.

Je t'ai reconnu, tu es le Schtroumpf grognon. On reprend au début. Questions 1 et 2 sont liées. Pourquoi du skate, pourquoi du free ? Il faut que tu acceptes un truc, c'est que le bicross en tant que phénomène s'inscrit dans un grand élan tout nouveau tout beau qu'est le fun. Le fun c'est un style de vie, c'est un état (second) que tu acquiers quand tu t'éclates dans un sport. De cette soif d'éclate est né le freestyle et sous l'impulsion du free, est né le skate ou plutôt, est né le skate. Tout ça avec pour point de départ le bicross. Bicross Magazine est un mensuel qui prend le courant du fun, c'est logique, et il n'est que justice de parler de ces sports. Le free et le skate

auraient pris le pas sur le BX dans BXM, OK il y aurait eu de quoi s'inquiéter, mais ce n'est pas le cas. Bicross Mag prend plus de pages pour parler d'autres choses quand même liées au bicross. Et puis zut, un peu de folie dans cette grisaille ! Nous les journalistes on est fun dans l'âme et on aime le communiquer. Laisse-toi gagner toi aussi par la folie.

Pourquoi Redois et pas Vuillemot ? Est-ce vrai ? Si après relecture des anciens BXM ça se vérifie, je vais t'expliquer un truc qui s'appelle relations publiques. Xavier et Claude sont les ambassadeurs de marques qui les sponsorisent. A eux en échange de promouvoir ces marques par une attitude qui les mettra en valeur. Ça peut être des victoires, des titres ou une mise en avant de la scène surtout en direction des médias. Quand tu demandes à Xavier pourquoi il a perdu, il te répondra toujours gentiment. Claude moins. Quand tu demandes Xavier pour un essai ou un coup de main pour un papier technique, c'est toujours OK. Avec Claude c'est autre chose à cause de l'école, de l'entraînement, etc... Ce n'est pas une critique, il a choisi cette option, mais c'est assurément au détriment de la publicité.

Ceci dit, Claude est un super pote de tous les journalistes de BXM, on s'aime bien.

Enfin pour ce qui est des scoots haut de gamme, regarde bien, y'a que ça dans nos pages, au point de nous poser d'affreux problèmes de conscience pour les fauchés et les radins.

Moins bien qu'avant ? Tu prends par exemple le n° 20 et le 52, tu comptes, tu pèses, tu soupèses, tu décortiques. Alors ?

Get rad and fun, Michel, tu verras la vie en couleur !

Mordu

Salut,
Je vous écris pour vous demander s'il existe d'autres journaux de bicross, car sur le n° 50 spécial OTB, j'ai vu sur sa table de travail, un magazine intitulé « BMX Action ».

J'aimerais surtout savoir s'il existe sur le free spécialement, car j'en suis un mordu.

Bon allez, bye et longue vie à BXM !!! (of course)

Mathieu Ruelle, 12480 Broques.
Le meilleur magazine de bicross jamais publié en France est Bicross Magazine et pour cause... c'est le seul.

Le mag que tu as vu sur la table d'OTB est américain. C'est le haut de gamme de la presse BMX américaine pour ce qui est des moyens et de la qualité. Pour le contenu, certains lui préfèrent « BMX Plus », plus fouillé dans les infos et les reportages et moins assujetti à sa pub.

Pour ce qui est du free, « BMX Action » a un petit frère qui s'appelle « Freestylin' », le même, c'est-à-dire très beau, avec de superbes clicks et un penchant très net pour tout ce qui est parallèle free/skate. Je doute que dans l'Aveyron tu puisses les trouver en kiosque ou en librairie (sait-on jamais), le mieux étant d'en déni-

cher un exemplaire et de remplir un formulaire d'abonnement. Attention, il va falloir casser ta tirelire à dollars.

Rad Mam

Mère de deux enfants de 15 et 13 ans passionnés de bicross j'ai un service à vous demander. J'aimerais leur faire plaisir en leur offrant un petit cadeau qu'ils apprécieraient énormément : un stage de bicross dans un club sérieux et valable serait tout indiqué. J'oublie de préciser qu'ils font partie du bicross club de Sète. Pourriez-vous m'envoyer quelques renseignements, prix, etc...

Elyse Jurquet-Coste, 48500 La Canourgue.

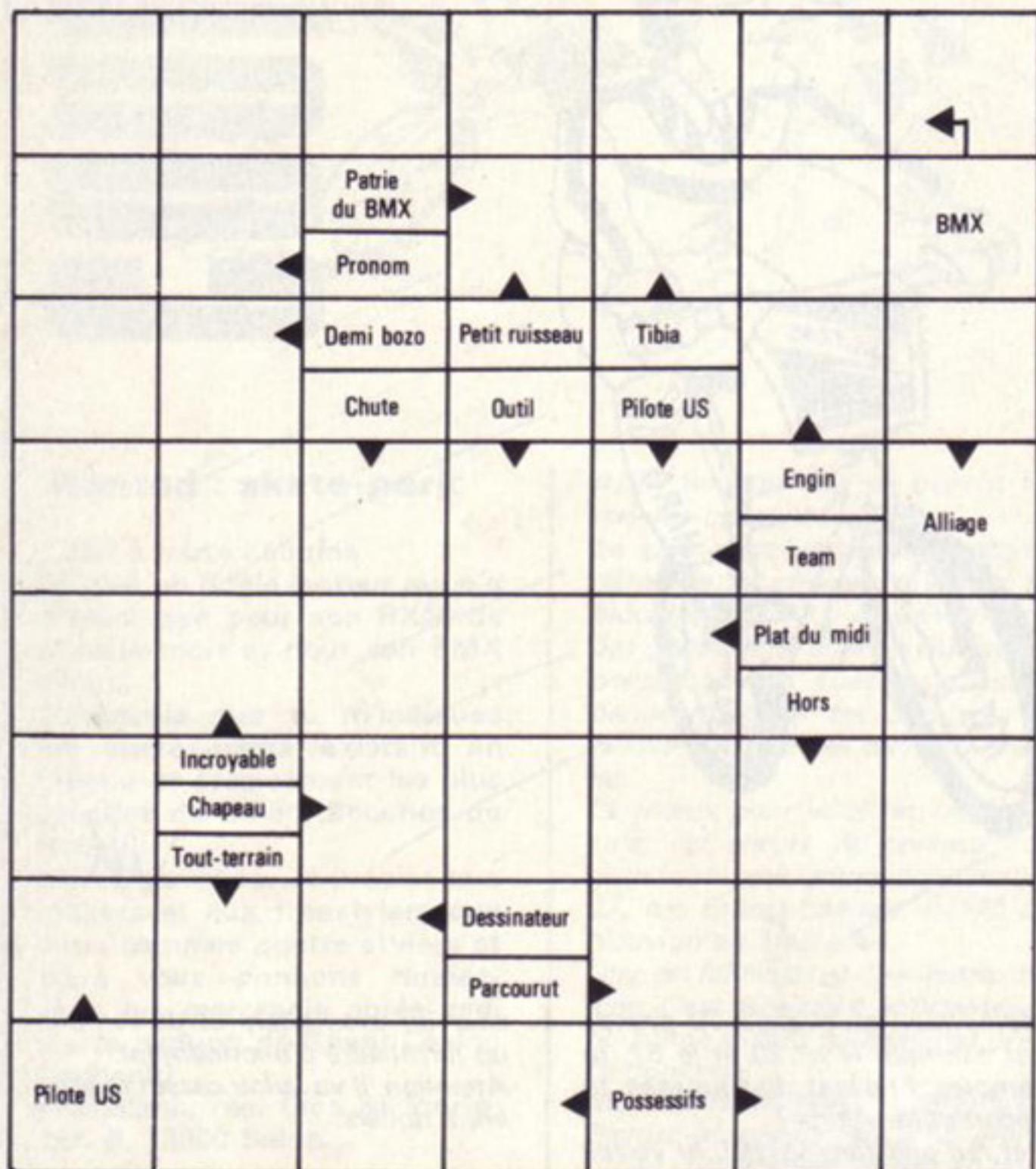
A l'homonyme de notre rad-dad préféré, nous répondons par cette adresse : AFB, 81, Faubourg St Nicolas, 21200 Beaune, tél. : 80.22.43.01.

L'école de bicross de l'AFB est sûrement la plus compétente en la matière. Elle organise des stages au label AFB dans toute la France et également dans son nouveau centre national sis à Hourtin, dans le Médoc. C'est un genre d'endroit de rêve où, grande nouveauté, les parents ne sont pas laissés au vestiaire, une foule d'activités étant possible alentour. Avec le soleil pour témoin.

Un playboy dirige cette école, c'est Michel Lalande et en plus c'est un pédagogue de première. On croit rêver !

LES JEUX DE BxM

Les mots fléchés



Testez vos connaissances

1^o La 1^{ère} manche du championnat d'Europe Superclasse de Mours 85 fut remportée par :

- a - Claude Vuillemot
- b - Gary Llewelyne
- c - Léon Walravens

2^o Redonnez leurs surnoms aux pilotes

a - Adolphe	A - Big Boobs
b - Claude Vuillemot	B - Grand Vent
c - Luc Koehler	C - Vieux Crabe

3^o Qui fut champion de France 85 catégorie 15 ans expert

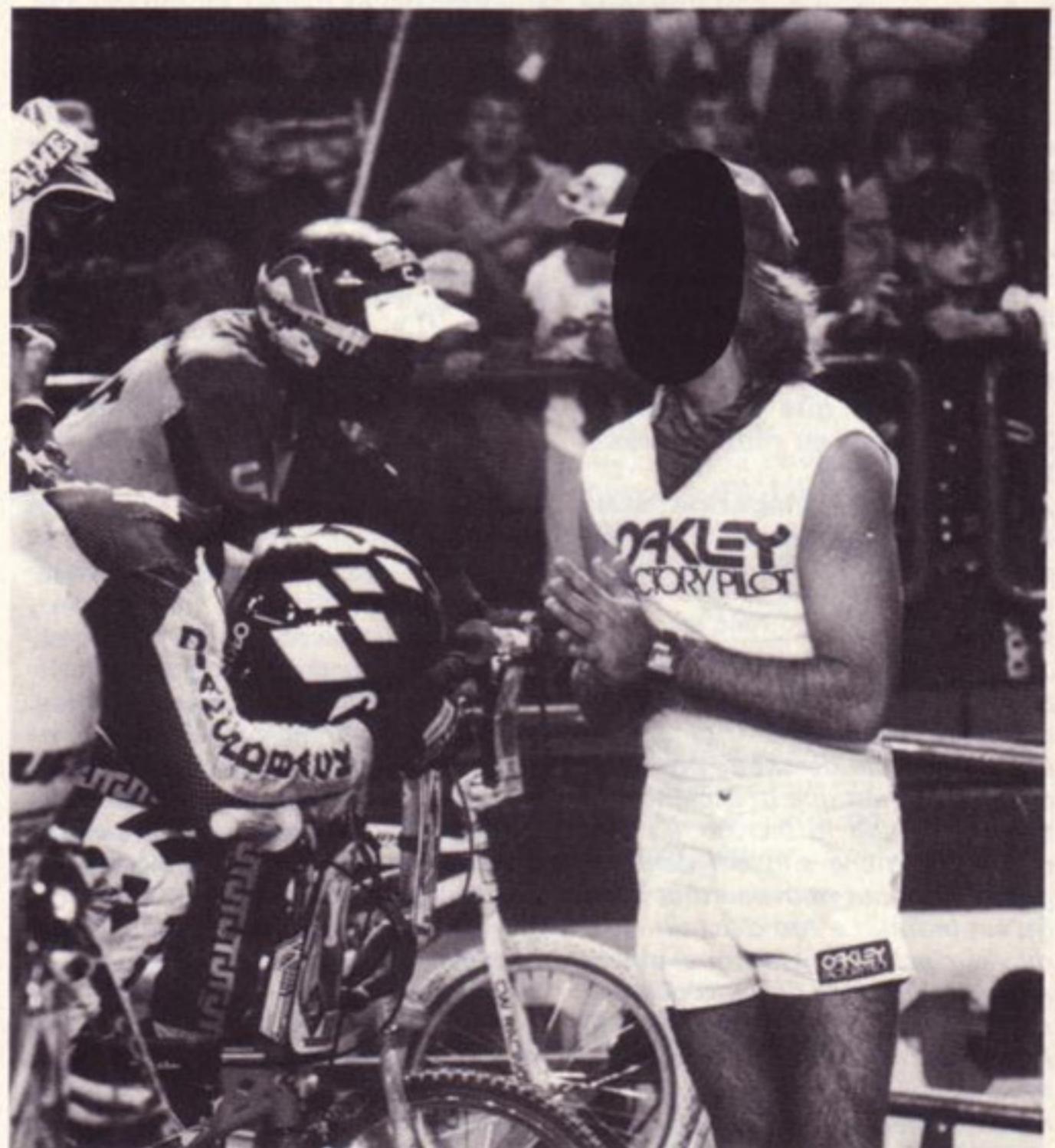
- a - Jean-François Lalli
- b - Edouard Cordier
- c - Luc Koehler

Solution
des mots fléchés
du précédent
numéro

V	I	C	O		A	F	B
A	G	I	T	E	-	R	
N	U		E		M	E	R
S	A	M		E	E	A	
N	U			Voyelle			
M	E	G	A	Consonne			
B	I	L	O	Signe			
K	R	E	U	Signe			

L'homme invincible

Ils sont invincibles et ici invisibles. Reconnaissez-les.



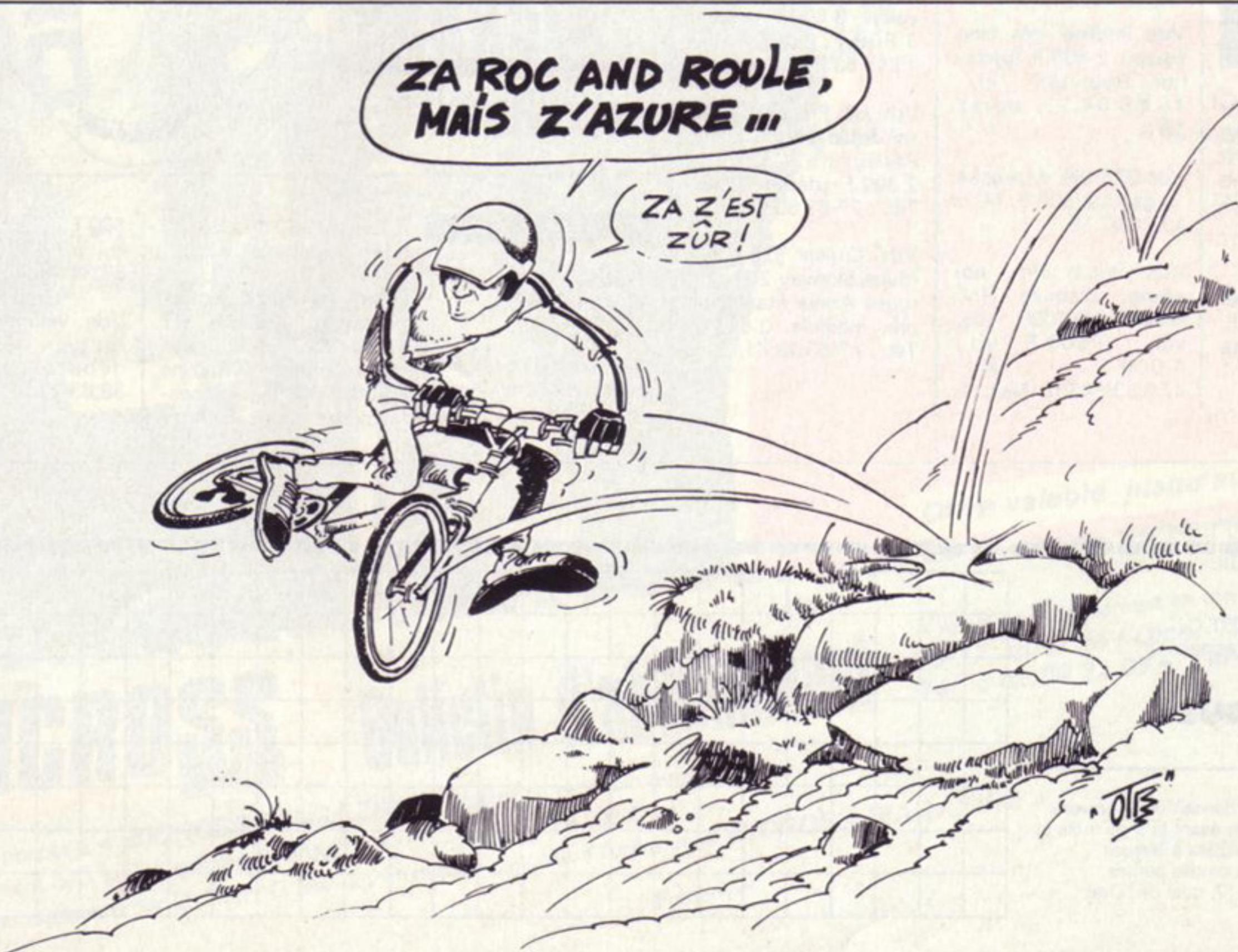
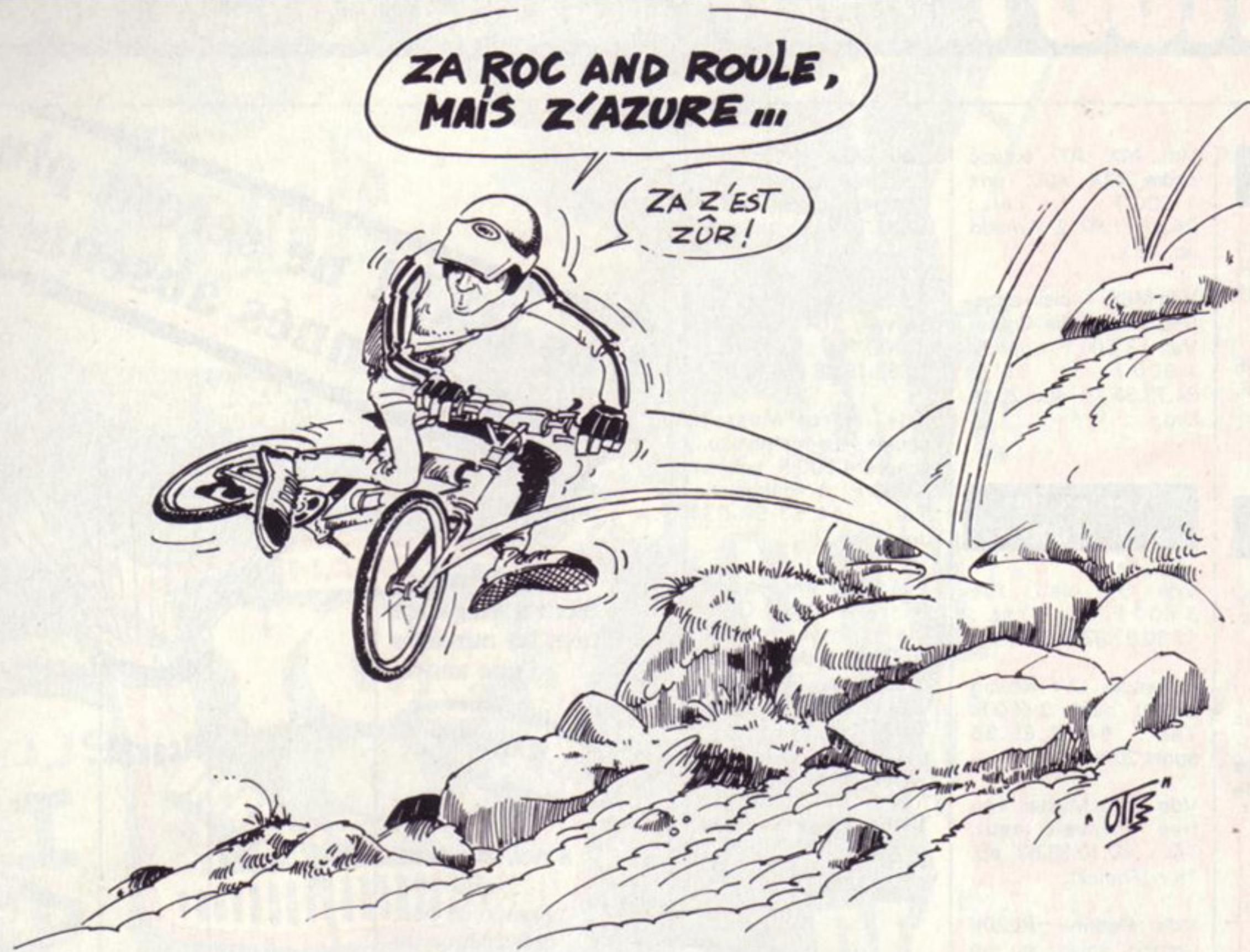
Solutions des jeux

1 - b 2 - AB ; BC ; CA 3 - C
L'homme invincible : En haut : Brian Scurra. En bas : The Duke.

Les 7 erreurs

Ce concurrent du Roc d'Azur a perdu 7 attributs ou accessoires. Lesquels ?

Pléine





ET YOP !
EN CADEAU
LA PLAQUE DES
"TOPS" DE BERCY III

ABONNES-TOI A BICROSS MAGAZINE
POUR 1 AN (12 NUMEROS)
et reçois en cadeau la plaque officielle
du 3^e Bicross de Paris Bercy.
(d'une valeur de 108 F)

Offre valable jusqu'au 20/2/87.

A remplir très lisiblement en majuscules et à adresser à :
15-17, quai de l'Oise, 75019 PARIS
Tél. : 42.00.22.07 + Telex 211678 F

BICROSS
MAGAZINE

Bulletin d'abonnement

Veuillez m'abonner à « BICROSS MAGAZINE » à partir du prochain numéro
Un abonnement de 1 an (12 numéros) FRANCE 160 F ETRANGER 205 F
Ci-joint, mon règlement par C.C.P. Mandat chèque bancaire à l'ordre de « BICROSS MAGAZINE »

Nom

Prénom

Adresse

Ville

Département

Pays

Nouveautés Pierre OGNIER

Guidon Diamond Back chro.	175,00 F
BMX cpt Diamond Back formula	2 495,00 F
BMX cpt Diamond Back steat	1 975,00 F
Pédalier Diamond Back 3 pièces dural cpt	295,00 F
BMX Scorpion ZX 300	2 250,00 F
Spider + couronne Périgrine	108,00 F
Collier selle Périgrine	42,00 F
Fun scoot vélo 2000	768,00 F
Sac Off-shore	225,00 F
Repose-pieds Hata repliable	95,00 F
Zipper Off-shore	325,00 F
Survêtement Off-shore	545,00 F

PROMOTIONS 20/01/87.20/02/87

BMX COMPLET

Free Master	1 495,00 F
GT Mash one	2 850,00 F
GT pro performer (roue GT)	2 950,00 F
Haro FST	2 350,00 F
Haro GI RSI	2 910,00 F
Haro GI RS2	2 150,00 F
Haro GI RS3	1 790,00 F
Haro GI RS4	1 550,00 F
KIT	
(cadre - fourche - direction - ptce - guidon - collier - selle - tige selle)	
New Haro sport	2 195,00 F
New Haro master	2 195,00 F
New Haro group I RSI	1 960,00 F
Haro FST	1 498,00 F
Hutch pro racer	2 495,00 F
Hutch judge	2 495,00 F
Hutch judge	2 495,00 F
SE PK Ripper	2 250,00 F
SE Quadrangle	2 350,00 F
Type JT Freestyle	499,00 F
(cadre - fourche - direct - potence - guidon - collier/selle - tige / selle - selle - plaque BMX)	

CADRE FOURCHE

Skyway Street Beat	1 950,00 F
Skyway TA blanc + plateforme Skyway	1 650,00 F
New Haro sport free	1 945,00 F
New Haro master free	1 945,00 F
Haro master free 1 825,00 F Haro GI RS3	1 248,00 F
Haro sport free	1 800,00 F
Haro group I RSI	1 599,00 F
Haro FST RT. BC. Chro. vert	1 248,00 F
GT mini	1 750,00 F
GT 4 chromé / BC	1 550,00 F
GT Perform cirs.	1 450,00 F
GT pro série cirs.	1 450,00 F
Dyno freestyle chrom.	1 750,00 F
Dyno freestyle cirs	1 450,00 F
Redline ST	1 495,00 F
Redline RL 20	1 760,00 F
Redline 80DP	1 880,00 F
Redline RL 20 II combo	2 050,00 F
Redline 600 CXL	1 550,00 F
Hutch pro racer	1 850,00 F
Hutch hollywood 1 690,00 F Hutch expert	1 495,00 F
Hutch judge	1 600,00 F
Hutch stick star	1 975,00 F
Hutch cruiser	2 200,00 F
Profile free	1 990,00 F
Profile cruiser	2 350,00 F
Vector free	1 895,00 F
Pro winner tel	1 350,00 F
Pro winner mini	1 350,00 F
CW Free	1 895,00 F
SE racing PK Ripper	2 195,00 F
SE racing Quadrangle	2 280,00 F
Kuwahara free	1 995,00 F
Type Haro anlun	510,00 F
Type Haro Minerva	365,00 F
Type JT Minerva	365,00 F
Type Aéro.	365,00 F
Zéronine	2 295,00 F
CW 3000	1 850,00 F
Powerlite pro	1 850,00 F
Scorpion Z x 300	1 450,00 F
CADRE	
MX 400 BC/chro	545,00 F
MBK cruiser	595,00 F
MBK Freestyler	495,00 F
MX 500 Super class	695,00 F
MX 220 MBK	295,00 F
FOURCHE	
Skyway	555,00 F
Tange ARX	220,00 F
Tange TX 1200	95,00 F
SE racing	535,00 F

Haro master + repos	475,00 F	395,00 F	Type Teck V	58,00 F
SE Racing free		585,00 F	ROUE (paire) 20 x 175 ou 20 x 150	
CR 400 MBK		328,00 F	Araya 7X moyeu Suzue	395,00 F
Hutch stick star	545,00 F	499,00 F	Araya 7X moyeu Hutch	995,00 F
Hutch pro	485,00 F	395,00 F	Araya 7X moyeu Suzue / SR RTS scellé	555,00 F
Type ARX		95,00 F	Araya 7X moyeu GT	925,00 F
Tioga take force		225,00 F	Ukai moyeu Suzue	395,00 F
Mongoose F4 1		275,00 F	Ukai moyeu Hutch	995,00 F
DIRECTION			Ukai moyeu Suzue SR RTS scellé	555,00 F
Hatta chromé		39,00 F	Pro class moyeu Suzue	345,00 F
Tioga MX6 dural		95,00 F	Pro class moyeu Suzue / SR RTS scellé	495,00 F
Tioga 4 SL		89,00 F	Type ACS moyeu Maillard	295,00 F
Hatta Kongo	248,00 F	195,00 F	Araya 7X moyeu Suzue 2D x 1,3/8	425,00 F
GT peak		53,00 F	Araya 7X moyeu / SR RTS scellés	
GT Astro II		88,00 F	20 x 1,3/8	595,00 F
Rehausseur ptce Hutch		195,00 F	Araya 7X chromé 20 x 175,00 moyeu scellé	465,00 F
POTENCE			Araya 7X chromé 20 x 1,75 moyeu SR RTS	
Hutch japon		112,00 F	scellés	595,00 F
Hutch japon free		130,00 F	Skyway	690,00 F
ACS/Rotor ACS		295,00 F	Skyway retròp	780,00 F
Hutch USA	285,00 F	255,00 F	Hutch	599,00 F
Hutch USA Free		348,00 F	OGK	498,00 F
Tioga Max Flo		178,00 F	Périgrine	685,00 F
BH Monty		125,00 F	Greet 5 bâtons 275,00 F Rétrop. 755,00 F	225,00 F
Pro class free	248,00 F	230,00 F	GT	528,00 F
Type Redline free	68,00 F	79,00 F	Moyeu ARGT retròp	400,00 F
Type Hutch		78,00 F	Moyeu AR Skyway retròp	255,00 F
Profile free		368,00 F	PNEU	
Pro Neck mini		225,00 F	Comp III 20 x 175 / 150 55,00 F	
Pro Neck pro		225,00 F	20 x 2,125	66,00 F
DK Pro/mini		299,00 F	Comp IV 20 x 175 / 150	88,00 F
Redline freestyle	225,00 F	185,00 F	Comp ST 20 x 175	59,50
GT		151,00 F	Comp ST 20 x 200	55,00 F
GT free		193,00 F	GT BC/NR 20 x 175	75,00 F
Tuff Neck		208,00 F	GT couleur 20 x 175	74,00 F
Tuff Neck free		295,00 F	Hutch pro 72,00 F	66,00 F
Haro Group I		130,00 F	Hutch free 75,00 F	65,00 F
Haro Group I free		165,00 F	Haro free 72,00 F	65,00 F
Expendeur Tuff Neck		115,00 F	Gripper	55,00 F
GUIDON			Panaracer	65,00 F
Haro free	220,00 F	178,00 F	CW Free	75,00 F
Haro Group I		195,00 F	IRC Free	75,00 F
Haro Anlun	125,00 F	120,00 F	Type comp III	45,00 F
Redline free	530,00 F	495,00 F	CHAIÑE	
Skyway free	350,00 F	295,00 F	Starway	28,00 F
Hutch pro	275,00 F	245,00 F	Sedis	42,00 F
Hutch free	350,00 F	245,00 F	Isumi	50,00 F
Hutch cruiser	310,00 F	225,00 F	GT noir	56,00 F
Kuwahara		195,00 F	GT chrom / BC	68,00 F
Pro class		275,00 F	Hutch	68,00 F
Pro class cruiser		235,00 F	PEDALES	
Galindo		299,00 F	Suntour CX 1/2 195,00 F 9/16	258,00 F
VDC Monkey bar		200,00 F	Shimano SX 1/2	78,00 F
Bery Bob Haro	350,00 F	299,00 F	Shimano SX 9/16	85,00 F
Profile		285,00 F	Shimano DX RT/BE	168,00 F
GT Pro chromé 255,00 F cirs 265,00 F		222,00 F	Shimano GX	128,00 F
GT perf cirs 241,00 F chromé		200,00 F	Hutch japon	138,00 F
Tioga free		170,00 F	Hutch USA	745,00 F
Guidon SE		278,00 F	MKS Graphite	128,00 F
Diamond Back		175,00 F	Profile	785,00 F
Pro Neck		215,00 F	Type Suntour axe cromo	85,00 F
Bandito pro		215,00 F	Type Shimano axe cromo	85,00 F
Powerlite free		328,00 F	PEDALIER 3 PIÈCES	
Pro winner tel 225,00 F pro winner mini		225,00 F	SR Dural	275,00 F
POIGNEE (paire)			Sugino CT 175 (sans axe)	375,00 F
AME		42,00 F	Sugino FT (complet)	1 180,00 F
AME unitro 70,00 F JAU/BE RT/BE LAV/ROSE		95,00 F	Profile	1 900,00 F
autres couleurs			Redline 40 I	1 895,00 F
AME Try		42,00 F	Anlun 180 mm (sans axe)	595,00 F
Mushroom I		56,00 F	Diamond back Dural	295,00 F
Mushroom II		70,00 F	MANIVELLE MONOBLOC	
Oakley B5 RT BE		35,00 F	Takagi cromo	99,00 F
Oakley Owning		59,00 F	Tioga take forec	125,00 F
Oakley Bib		85,00 F	SR Turbox creux	248,00 F
Oakley B2		55,00 F	RTS PEDALIER	
Sharp vélo 2000		2 850,00 F	Mono BMX	35,00 F
Hutch		68,00 F	Kajita Dural Rts scellés	145,00 F
GT		32,00 F	Tioga mono RTS scellés	135,00 F
Embout poignée Sharp (paire)		15,00 F	Vélo 2000 mono RTS scellés	135,00 F
FREINS			3 pièces Tioga	95,00 F
Ensemble C				

Pierre OGNIER

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

(direction Boissy-St-Léger) 800 m R.E.R. Télex N° 231 884

Dominator	31,50 F
Pégrine	78,00 F
GT Free	38,00 F
Delta free	38,00 F
Uni turbo/tige carbone	275,00 F
CW Freestyle	80,00 F
Dessus selle uni	75,00 F
TIGE SELLE	
Hutch droit chro/cirs	58,00 F
Hutch coude chro/cirs	65,00 F
GT droit chromé 73,00 F clrs	51,00 F
GT coude chromé 95,00 F clrs	74,00 F
Tuff Neck droit clrs	65,00 F
Tuff Neck coude clrs	75,00 F
UMI Pro 14	174,00 F
SST coude chromé	176,00 F
Anton coude chro	39,50 F
SE Racing droit chromé	78,00 F
Haro coude chro	68,50 F
Haro droit chro	
COLLIER SELLE	
Hutch	48,00 F
Tuff Neck	35,00 F
Strong	25,00 F
Tioga	25,00 F
GT	28,00 F
Lee Chee chro	18,00 F
Pégrine	42,00 F
PLAQUE	
Haro Flo panel	58,00 F
Haro circuit board	135,00 F
Haro IB	98,00 F
Haro serie one	98,00 F
Haro Teck IV	80,00 F
Zéronine motocontrol	138,00 F
Redline	139,00 F
Dyno Ultra light	95,00 F
ACCESOIRIES FREESTYLE	
Rotor Lamouret	95,00 F
Rotor Skyway	299,00 F
Rotor ACS	235,00 F
Rotor type ACS	60,00 F
Repos/pied Haro 65,00 F New Haro	95,00 F
Repos/pied Tuff Wheel III	42,00 F
Repos/pied AV vélo 2000 repliable	75,00 F
Repos/pied AV GT	143,00 F
Repos/pied AR GT Pyranhas	90,00 F
Repos/pied AV Redline	68,00 F
Repos/pied AR Redline	70,00 F
Plateforme Skyway	295,00 F
Plateforme GT	95,00 F
Repose pied Tuff Neck	95,00 F
CASQUE (jet)	
Yes Velo 2000 ABS	195,00 F
Yes New ABS	210,00 F
Hutch fiber glass 485,00 F 495,00 F intégrale	535,00 F
JT USA	1 650,00 F
Dyno ABS	255,00 F
Dyno ventilé fiber glass	456,00 F
GT ventilé fiber glass	458,00 F
MENTONNIERES	
Haro	79,00 F
JT	65,00 F
Masque Oakley New	145,00 F
LUNETTE	
Oakley 015	115,00 F
Oakley 020	155,00 F
JT	120,00 F
AME	135,00 F
MAGAZINES	
BMX Plus	28,00 F
BMX Freestyle	17,00 F
BMX Action	17,00 F
GANTS	
JMP FL	45,00 F
Haro coton	42,00 F
Zéronine Fingers	55,00 F
Zéronine Stiky	85,00 F
Haro cuir (léger)	235,00 F
JT cuir fluo	225,00 F
New JT cuir Flexon	245,00 F
Gear	295,00 F
Pacific Palm	245,00 F
MOUSSE	
Type ttes marques	55,00 F
Hutch	134,00 F
GT Flite/Dyno	134,00 F
Bery	56,00 F
Skyway	149,00 F
Kuwahara	95,00 F
Patterson	95,00 F
VETEMENTS DIVERS	
Epaulière V3000 JT	578,00 F
Pantalon Haro	499,00 F
New pantalon JT	699,00 F

New pantalon JT aéré fluo	699,00 F	Coudière Haro légère	215,00 F
Jogging GT	335,00 F	Vans collection 87	499,00 F
Jogging vélo 2000	235,00 F	Coudière JT	215,00 F
Coudière Haro	175,00 F	Sac Haro	455,00 F

SKATE COMPLET		Santa Cruz	
Freestyle	199,00 F	Slasher	499,00 F
Falcon	325,00 F	Special édition	399,00 F
Missile	325,00 F	Micke Alba	399,00 F
Shuttle	325,00 F	Jeff Kendall	399,00 F
Pegasus	325,00 F	Bullet	399,00 F
Turbo	325,00 F	Rob Roskopp	399,00 F
Track circuit	325,00 F	Chanel Islands	455,00 F
Terror	425,00 F	Tracker	
Variflex stricker	445,00 F	Lester Kasai	575,00 F
Variflex eliminator	599,00 F	Schmitt	
Variflex blast	445,00 F	John Lucens	575,00 F
Variflex Night surfer	558,00 F	Monty Molden	575,00 F
Variflex Ram Rat	599,00 F	Haro	
Variflex twinsten	599,00 F	Circuit board	445,00 F
Variflex graphiti	599,00 F	Flight	445,00 F
Sure grip dog cheese	795,00 F	Brand X	
Sure grip california	1 180,00 F	Dogma II	499,00 F
Breakout concave	945,00 F	Dogma III	499,00 F
Burst concave	945,00 F	Max Rayman	499,00 F
Reaper concave	945,00 F	Sean Goff	545,00 F
Skull concave	945,00 F	TRUCKS (pièce)	
MX concave	945,00 F	Variflex	
Brian Martin	945,00 F	Vertex	89,00 F
Rob maggi	945,00 F	Indépendant	
Ghost ship	945,00 F	Indy 101 III	155,00 F
Santa Cruz spécial édition	695,00 F	Indy 169 III	210,00 F
Santa Cruz Bullet	695,00 F	Tracker	
Santa Cruz Micke Alba	695,00 F	Sixtrack alu	210,00 F
Santa Cruz Rob Roskopp	695,00 F	Mid track alu	199,00 F
Santa Cruz Jeff Kendall	695,00 F	Six track UL	225,00 F
Santa Cruz Psychotic	695,00 F	Embase UL	148,00 F
Santa Cruz Slasher	695,00 F	Venture	
Santa Cruz Channel Islands	695,00 F	8,5" couleur	128,00 F
Santa Cruz Jeff Kendall competition	895,00 F	8,5" alu	128,00 F
Santa Cruz Psychotic competition	895,00 F	Gulwing	
Santa Cruz Rob Roskopp competition	895,00 F	Pro III fluo	268,00 F
PLANCHE		Pro 9" alu	199,00 F
Powell	499,00 F	ROUE (pièce)	
Caballero new	499,00 F	Kryptonics	
Rat Bone's	499,00 F	Super lite	95,00 F
Tony Hank new	499,00 F	CSI 63,5	68,00 F
Mc Gill New	499,00 F	Madrid	
Rip	499,00 F	Fire fly	79,00 F
Mullen free	399,00 F	Slime ball	68,00 F
Lance mountain	425,00 F	Alva Rock	59,00 F
Madrid		Variflex street rage (paire)	48,00 F
Mike Smith	525,00 F	Type Variflex	13,00 F
Clauss Crabbe	499,00 F	Powell	
Brice Kunights	499,00 F	Freestyle	59,00 F
Beau Bown	499,00 F	Rat Bone's	75,00 F
X Team Rider	499,00 F	Street Rat	75,00 F
Bob Schwertzer	499,00 F	Roulement haute précision (paire)	18,00 F
G/S		Protection planche	
Dany Webster	545,00 F	Powell Gorilla	78,00 F
Meil Blender	499,00 F	Tail bone	55,00 F
Vision		Mose bone	55,00 F
Gator	499,00 F	Tracker lapper	75,00 F
Mark Gonzales	499,00 F	Bird II lapper	49,50 F
Old Ghost Guardian 617,1805	455,00 F	Six coper	62,00 F
Hippie stick 617,1501	455,00 F	PROTECTION/VÊTEMENT	
Groholski 617,1503	499,00 F	Genouillère Rector	399,00 F
Punk skull	499,00 F	Coudière Rector	375,00 F
Sims		Casque Protec	399,00 F
Jeff Philips	499,00 F	Coudière type Rector	
Sims screamer	499,00 F	Genouillère type Rector	
Kevin Staab	545,00 F	Genouillère Haro	365,00 F
Shake new	455,00 F	Protège-poignet Rector	265,00 F
Pierre Andréée	445,00 F	Vidéo Brigade	295,00 F
Kryptonics			
Ripstick	399,00 F		

HUTCH

la race des champions

Nº 1 aux U.S.A.

Eric CARTER et Charles TOWNSEND

4 titres de Champion du Monde en 1986

Le matériel Hutch existe en différents coloris.



VENTE
EXCLUSIVEMENT
EN GROS

Vélo 2000

143-145, avenue du Maréchal-Foch
92210 Saint-Cloud - Tél. (1) 47.71.10.01 - Téléx 206 992 F