

BIG CROSS

MAGAZINE

18 F N°66 MARS 130fb. 5,70fs. 450pts. 5,85\$

LONG BEACH

ESSAI ELF

LES BANKS

LE STREET

MEGA FREE

Le 13 mars

M 1005 - 66 - 18,00 F



3791005018004 00660

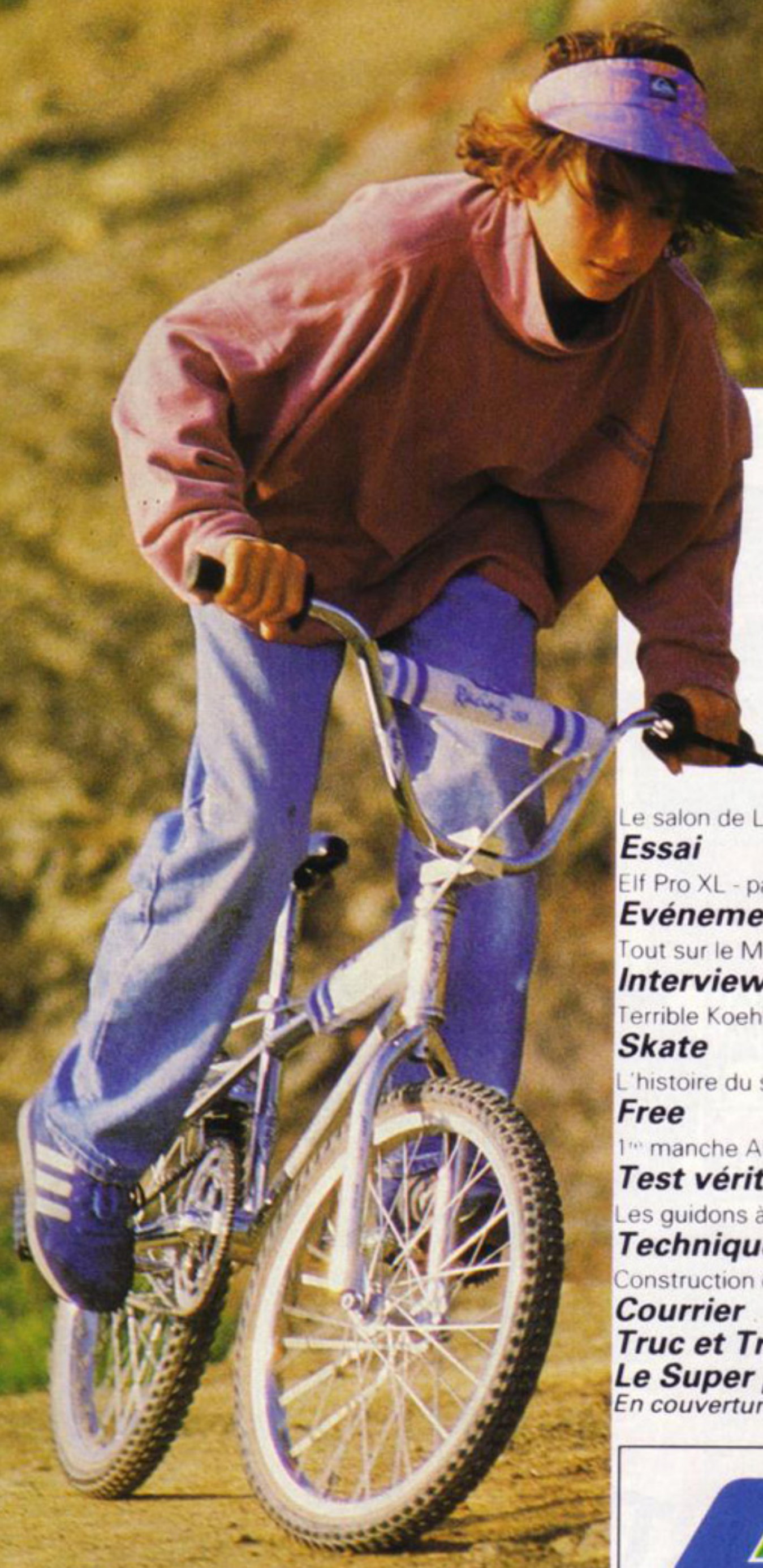
BERCY: 13 MARS 88
15 H



La plus belle radio



S O M M A I R E



N° 66 - MARS 88

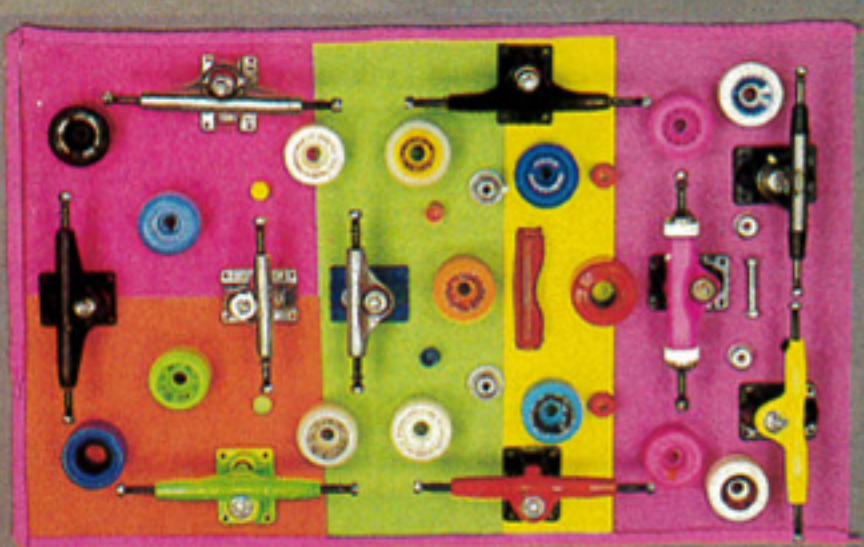
Actuas	6
Underground	10
BD	
Tout BX or not tout BX - par OTB	12
Bruits	13
Chocs	
Snow fun - par J.P. Montiel	14
Free Dogs - par Pedro	16
La Formule 1	18
Nouveautés	
Le salon de Long Beach - par D. Coste	22
Essai	
Elf Pro XL - par P. Paret - photos J.P. Montiel	34
Evénement	
Tout sur le Mega Free	49
Interview	
Terrible Koehler - par J.Ph. Béquet	55
Skate	
L'histoire du street - par V. Lerasle - photos F. Séjourné et J.P. Montiel	60
Free	
1 ^{re} manche AFA à Palmetto - par Ph. Roman	66
Test vérité	
Les guidons à la torture - par Killer Pedro	72
Technique	
Construction des banks - par Samuel	76
Courrier	81
Truc et Troc	83
Le Super poster du Mega Free	41
En couverture : La Saison 88 est ouverte. Photo J.P. Montiel	



éditions larivière

Directeur de la publication et responsable de la rédaction : Patrick Casasnovas **Rédacteur en chef :** Didier Coste **Rédaction :** P. Paret, J.Ph. Bequet, J.P. Montiel, P.H. Potherat, T. Sanson, Ph. Roman
Secrétariat : Veronique Lesage **Conception graphique, chef de studio :** Claude Porchet **Maquettistes :** Hélène Bernard, Nadine Girault **Chef de publicité :** Valérie Devay **Assistante de publicité :** Patricia Sion **Promotion :** Jean-Louis Dronne
 Les manuscrits et documents non insérés ne sont pas rendus.
 Compo, montage photo : Presse Photo 40 34 77 55 Imprime 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 F. R.C. Seine 57 E7 188, 15/17, quai de l'Oise, 75019 Paris. Tél. (1) 40 34 22 07 Telex Motorvu 211 678 F. C.C.P. 115915 Paris
Président : Patrick Casasnovas **Directeur général :** Serge Pozzoli **Directeur :** Georges-Alain Mahe **Directeur des ventes :** Robert Shomann **Directeur de la communication :** Eric Glain **Abonnements :** Monique Derégard **Petites annonces :** Patricia Charlet
 Abonnement 1 an 12 numéros : 180 F. (étranger : 225 F.) Commission paritaire N° 64668. Dépôt légal : 1^{er} trimestre 1988

HAWAII SURF



PLANCHES NUES

1) Cabalero 530 F - 2) Eric Nash 490 F - 3) Jeff Phillips 490 F - 4) Ken Park 440 F - 5) Spidey 470 F - 6) Street fire 470 F - 7) S. Alba 470 F - 8) Psycho stick 440 F - 9) Joe Lopes 490 F - 10) Bill Danforth 470 F - 11) Primo Street 440 F - 12) Tony Hawk 530 F - 13) Hosoi Street 470 F - 14) Vision logos 440 F - 15) Eddie Reategui 470 F - 16) Johnee Kop 440 F - 17) Joe Jonson 440 F - 18) Hans Lindgren 390 F - 19) Pierre André 390 F.

PLANCHES COMPLÈTES

PACK N° 1

Truck 9" TW + roulements 608ZZ + roues Schredder ou Krypto + 50 cm grip noir + Kit protections complètes + plateau vision : 990 F.

PACK N° 2

Truck 9" Indy Trader + roulements 608ZZ + roues OJII, Blurr, Bullet Warpaint, hosoi + 50 cm grip noir + Nose Bones + Tail bones + plateau Vision : 1330 F.

PACK N° 3

Truck Indy 101 ou Full track + roulements 608ZZ + Vision free, Powell Free + 40 cm grip noir + 1 Tail + Plateau free au choix : 990 F.

CHAUSSURES

VANS basses avec ou sans lacets : 390 F - Hautes : 590 F - Converse : 270 F - Cuir : 350 F - Super hautes : 440 F - Vision : 450 F.

VÊTEMENTS

Shorts : Quiksilver : 330 F - Radical multiwarpaint : 360 F - Vision skate too : 370 F - Logo a gogo : 400 F - Super graphic : 390 F - Mad doc : 300 F - Mandigo : 300 F - Gotcha long volley : 320 F - Band surf : 340 F - Clamdiger : 360 F - Pant : Vision : 440 F - Life the beach : 450 F - Chemise Vision : 400 F - Tee shirts : Vision : 160 F - G & S : 175 F - Jimmyz : 175 F - Polo Quiksilver : 360 F - Blouson Gotcha : 790 F - Chaussettes Vision : 90 F - Poivre blanc : 80 F - Casquettes : 80 F - Bêrêt Vision : 150 F - Porte monnaies petits : 80 F - Grands : 100 F - Écussons petits : 45 F - Grands : 55 F - Autocollants : 20 F - Lunettes Oakley blades et eyeshades : 590 F - Razor blades : 620 F - IDC : 190 F.

PROTECTIONS

Rector : genouillères : 350 F - Coudières : 300 F - Aggressor : 590 F - Protège poignets : 230 F - Modèle cuir : 260 F - Mitaines : 210 F - Haro : Coudières : 320 F - Genouillères : 390 F - Imitation Rector : genouillères : 230 F - Coudières : 200 F - Mitaines Racer : 120 F - Furigan : 120 F - Recaps Rector st 50 F paire - Smith : 105 F paire - Aggressor : 105 F - Casques Protec fluo : 390 F - Tail Bones : 50 F - Vision : 50 F - TW : 35 F - Nose Bones : 55 F - Vision : 55 F - TW : 35 F - Nose Bones : 55 F - Vision : 55 F - TW : 35 F - Rail Smith : 80 F - Vision : 80 F - Bones : 92 F - TW : 45 F - Pack complet 7 pièces : 150 F - Leaper Tracker : 60 F - TW : 60 F - TW : 35 F - Cooper : 50 F.

TRUCKS :

Indy 101 : 165 F - 109 : 180 F - Gullwind Pro : 180 F - Fluo : 210 F - Fultrack : 170 F - Sixtrack : 180 F - Venture : 130 F - G & S Superlight : 290 F - Action II : 140 F (avec cooper) - TW : 80 F.

ROUES

OJII : 75 F - Bullet warpaint : 80 F - Hosoi war : 80 F - Sims nitro : 75 F - Blurr marble : 80 F - Krypto : 65 F - Schredder Vision : 47 F - Grip : 100 F/m, 120 F/m fluo.

Vidéo cassettes skate, surf, bi-cross, windsurf, surf des neiges en location.

Magazines Transworld et trasher 35 F.

HAWAI SURF, 69, av. D. Casanova, 94200

Vente par correspondance

Bon de commande à retourner avec votre règlement + port (-100 F : 15 F, + 100 F : 45 F)

Nom : Prénom :

Adresse :

..... Tél. :

Article :

.....

.....

HAWAI SURF

PRODUCT U.S.A.

CYCLES NOBILI

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



IMPORTATEUR

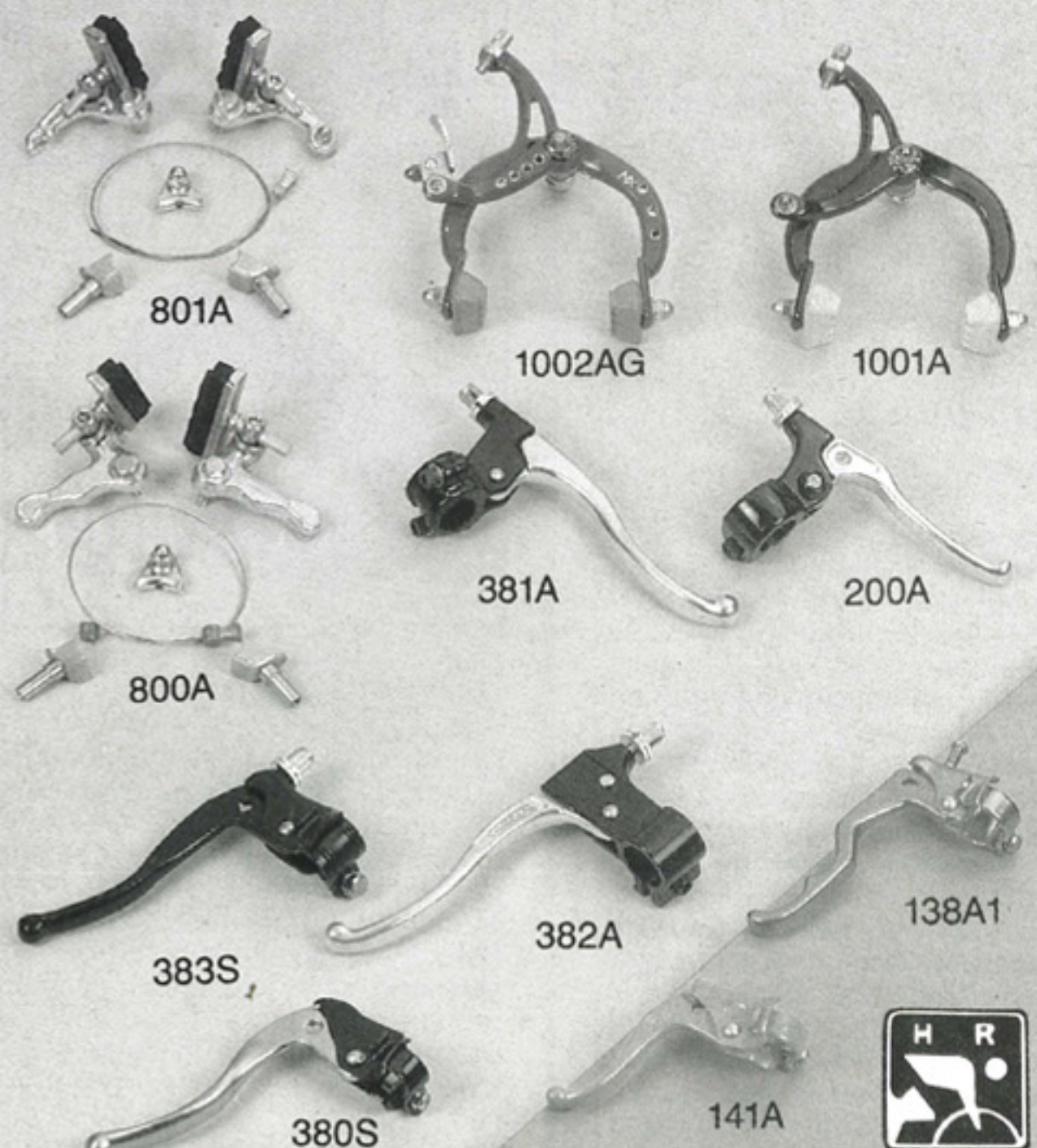
HARO. GT. SKYWAY
HUTCH. ROBINSON

EN PREMIÈRE EN BELGIQUE

V.T.T. HARO

Tél. : 071/51.04.02.

Caliper Brake For MTB, FREESTYLE Specialist manufacturer



HORNG REN ENTERPRISES CO., LTD.

190 SEC. 1 CHANG SHAN RD. KIGN DNEN VILAGE HUA TAN
HSING CHANG HWA TAIWAN TEL: (047) 862406 864477
FAX: 886-47-866588 TELEX: 56267 MEIDARI

INFOS BICROSS



Wanted

Team Nobili recherche 2 pilotes masters freestyle pour 1988. Envoyer candidature + palmarès, rue de Marchienne 177 - 6418 Gozée (Belgique). Tél. : 071/51.04.02 pour la France (1932) 71.51.04.02.

Alsace-Lorraine

La ligue Alsace-Lorraine-Champagne-Ardenne organise son championnat freestyle FNA/AFB.

● 3 avril : contest Sedan Sprint Club (Ardenne). Tél. : 24.27.07.27.

● 17 avril : contest Organisation Freestyl Rethélois, Rethel (Ardenne). Tél. : 24.38.03.28.

● 24 avril : contest B.C. Bognys/Meuse (Ardenne) M. Véga, Tél. : 24.32.15.14. Renseignements : Bernard Jobin, 10, avenue Jean Jaurès, 08000 Charleville-Mézières, Tél. : 24.56.09.19. Tél. : pour inscriptions 24.27.07.27.

Longjumeau

Qualification au championnat de France Ile-de-France FNA/AFB le 20 mars à Longjumeau.

Renseignements et inscriptions : Jacky Frattini, 5, rue Pipien, 91160 Longjumeau, Tél. : 69.89.49.14.

Mémo free Calendrier

Avril 88

4 et 5 avril : concentrations - Argenteuil (88).

4 avril : sélection championnat ligue Centre. Saint-Amand-Montrond (18), Tél. : 48.96.56.90 Christine Tissier.

10 avril : sélection championnat ligue Auvergne - Brive (19). Contact Armel Civioli, 35, rue de Turenne, 19100 Brive.

10 avril : 2^e sélection championnat ligue Normandie. Indoor - Rouen (76), Tél. : 35.60.70.33 Max Finot.

16/17 avril : contest des Hauts-de-Seine. 4^e sélection championnat ligue Ile-de-France. Open masters international. Indoor - Châtillon (92), Tél. : 69.20.59.76 Frankie Le Sage.

17 avril : 3^e sélection championnat ligue Normandie. Indoor - Epouville (76), Tél. : 35.60.70.33 Max Finot.

Mai 88

22 mai : organisation non définie. Arènes de l'Agora - Evry (91).

Stage free

L'EBF met en place des stages d'entraîneurs, et de juges et organise des concentrations freestyle. Informations : EBF, Michel Lalande, Tél. : 56.09.19.75 ; Frankie Le Sage, Tél. : (1) 69.20.59.76.

BC club de St-Avé

Le BC club de St-Avé vient de créer une section freestyle. Contacter M. Alcaraz, 17, rue des Goëlands, Kervillette, 56000 Vannes, Tél. : 97.40.42.36.

Alpa

Pour tous les branchés fun, Alpa est synonyme d'images fortes, clean et dingues. Souvenez-vous des projections du Fun Odyssey, au Zénith. Alpa frappe encore un grand coup en proposant la trilogie des Apocalypses (I, II et III) sur une seule et unique cassette.

Pour les blaireaux, Apocalypse, c'est un genre de must dans le film de glisse option neige. Acteurs chics, actions chocs, les trois Apocalypses s'articulent autour de scénarios sympas, plutôt enlevés.

Commandez cette cassette magique à : Alpa, 18, rue Pasteur, 94800 Villejuif, Tél. : 46.77.80.85.

Et profitez-en pour demander le catalogue complet.



Banania à Tarbes

Le retour du Bicrossland Banania à Tarbes s'est soldé par une affluence massive de pilotes. Au total plus de mille d'entre eux ont pu découvrir le bicross sur la piste modulable. Ambiance chaude au Parc des Expositions de Tarbes, le soir après les courses. Tout le monde en redemande, le maire a même demandé à la ligue Midi-Pyrénées de renouveler l'expérience.

Résultat coupe de France des Clubs :

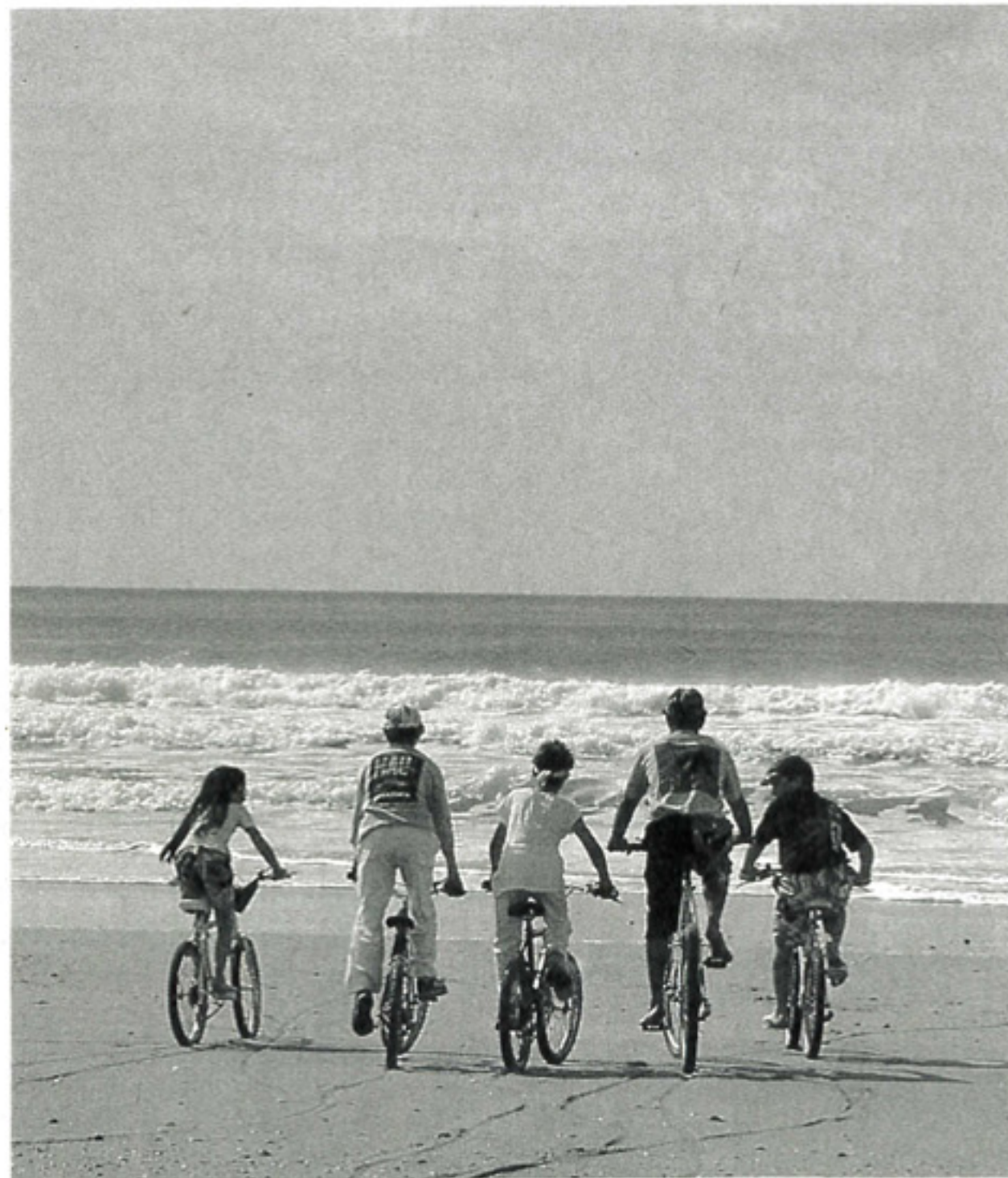
1. Blagnac.
2. Equipe de la Ligue.
3. MJC des Fleurs (Pau).
4. Castel-Sarrasin.

Du Paris-Dakar au Paris-Dinard

Un grand raid de 380 km à travers la campagne bretonne. Enfin l'aventure en bicross. Un raid à l'image des grandes courses africaines : bivouacs, spéciales, parcours de liaison, tout y est ! Rallier Paris à Dinard en huit jours et en bicross, une aventure infernale.

Un prologue impressionnant en plein Paris, au Bois de Boulogne, permettra de sélectionner les 300 participants garçons ou filles de 12 à 18 ans. Le départ sera donné du Trocadéro. Le Paris-Dinard c'est 7 jours de courses d'enfer au rythme de spéciales, parcours de liaison à travers champs, forêts, traversée de rivières, de plages.

Des bivouacs dans un véritable village de tentes attendra les kids après la journée d'effort. Et pour conclure le tout, un morceau de choix, la spéciale dans le sable, autour du Mont St-Michel qui déterminera les meilleurs. L'arrivée enfin, comme pour tout grand raid, est prévue sur la plage de Dinard où seront remis plus de 150 000 francs de prix aux vainqueurs.



Le Paris-Dinard a pu voir le jour grâce à VSD, Animation 1 et l'AFB avec le concours de l'Armée de Terre, le Club Méditerranée et les municipalités des villes étapes.

Pour tout renseignements : René Nicolas, AFB, 81 Fbg St-Nicolas, 21200 Beaune, Tél. : 80.22.43.01. Droit d'inscription : 1 400 F.

Naissance

« Naissance d'un nouveau Club dans le Gers : le Bicross Club Auscitain, qui regroupe racers et freestylers ».
Pour tout renseignement, contacter Jean-Luc Barbe, 41, rue de l'Egalité, 32000 Auch, Tél. : 62.05.33.23 (h.r.), 62.05.00.23 (h.b.).

Où courir le mois prochain

Superclasse/Experts nationaux

- 06/03/88 : Cadillac (33)
- 20/03/88 : Evreux (27), Tél. : 32.33.45.38.

Experts régionaux

Non communiqués à ce jour.

Sauf :

- 13/03/88 : Royan (17).
 - 27/03/88 : Soyaux (16).
- Juniors** idem sauf :
- 06/03/88 : Saulgé (86).
 - 20/03/88 : Niort (79).

Indoor

- 27 et 28/03/88 : Tours (37).

Free

- 13/03/88 : Mega Free Bercy.
- 29/03/88 : Longjumeau (91).

Open

- 06/03/88 : Marolles-en-Hurepoix (91).

Tour Bicross Bamboula

- 27/02/88 : Varennes/Seine (77) Centre Leclerc.
- 02/03/88 : Dreux (28) Géant Cora.
- 05/03/88 : Limay (78) Centre Leclerc.
- 16/03/88 : Gleize (69) Centre Leclerc.
- 19/03/88 : Civrieux d'Azerques (69) Centre Leclerc.

UFOLEP

- 05/03/88 : Enduro : Joué (37).
- 23/03/88 : Enduro : Veaugues (18).

Championnat d'Europe Superclasse

La première manche du championnat d'Europe Superclasse se déroulera en Allemagne les 30 avril et 1^{er} mai. La manche française est assurée par Montgeron Bicrossing et la ligue Ile-de-France. Retenez les dates. Ce sont les 20, 21 et 22 mai que tous les killers européens assiègeront Paris. Les prévisions font état de 1 000 pilotes, la catégorie Superclasse comptera entre 60 et 80 top-racers de niveau international.

Contact : Montgeron Bicrossing, 2, avenue du Château de Soullins, 91800 Brunoy ; directeur technique Patrick Desroches-Bouhand, Tél. : 69.39.55.70 ; directeur des relations extérieures Patrick Flament, Tél. : 69.49.29.29. Communication et Sponsoring : ISS, Tél. : (1) 48.28.12.31.

Specialist manufacturer of Bicycle Saddles

fairdier



FEN YANG PLASTICS CO., LTD.
FAIRDIER INDUSTRIAL CO., LTD.
P.O. Box 12, Tienwei, Changhua Hsien
(52201), Taiwan, R.O.C.
Tel: (048) 886100-4 (5 LINES)
Fax: 886-48-887881
TAIPEI OFFICE: (02)9725978



Kalimba Fun



Tu connais pas ?

Toutes les fringues pour les zazous

DU FUN

*OUI enfin un magasin Fun en
BANLIEUE SUD*

Kalimba Fun

Des marques connues et d'autres

Kalimba Fun

71, route de Grigny C.C. Les Rosiers
91130 RIS ORANGIS TEL. : 69.43.37.04

- 19/03/88 : Bicross : St-Christophe (37).
- 20/03/88 : Trial : Betz-le-Château.

VTT

- Coupe de France AFB : 19 et 20/03/88 : Savigny-les-Beaune.
- VTT Givré : 06/03/88 : Bailly.
- 24 H VTT du Rouret : 25 et 26/03/88 : Le Rouret.

Le club de Massy organise une série de stages à Pâques du 29 mars au 1^{er} avril et du 5 avril au 8 avril.

Ecole du Bicross Français, Tél. : 69.40.20.04.

Foire

Du 18 au 28 mars, l'aventure fait la foire au Parc Chanot de Marseille. Entendez par là que le thème de la prochaine foire de printemps de Marseille sevrera : l'aventure.

- l'aventure et les loisirs ;
- l'aventure et le sport ;
- l'aventure à la maison ;
- l'aventure est à la mode.

Avec en prime du free avec le team Explorateur-V2000-Blix. Oui, oui, c'est les mêmes. Vous pourrez y rencontrer d'authentiques aventuriers, vous initier à leur sport, tater de leur matériel, etc...

Rendez-vous au parc des expos de Marseille pour faire la foire avec l'aventure.



EBF

Tout au long de l'année, l'Ecole du Bicross Français organise des stages de bicross, des concentrations de freestyle et développe en 88 un secteur initiation, perfectionnement en VTT.

INFOS BICROSS

A F B N E W S

Assemblée générale du 23 janvier

Forte participation et quelques têtes nouvelles pour cette réunion de bilan de l'année 87.

La commission cross, maintenant dirigée par Michel Moncet (Béziers), s'est attachée à améliorer les règlements et le déroulement des championnats, avec la création de la catégorie nationale, et une concertation accrue avec les pilotes et les managers. Autre évolution importante, l'attribution des titres experts sur la seule finale, ce qui simplifie les calculs et, au vu des résultats précédents, a peu d'incidence sur le nom du vainqueur. Un travail important est également réalisé pour la formation des directeurs de course.

La commission internationale IBMXF a rappelé, par la voix de Christine Deconglais, les bons résultats des français au plus haut niveau, et invite à la constitution d'un très large comité d'organisation pour les championnats du monde prévus en France en 1990. Autre bonne nouvelle, la création de catégories féminines pour le championnat d'Europe. Par contre, les relations IBMXF-FIAC sont toujours au point mort.

Du côté de la commission VTT, Pierre Brondello cède sa place à Jacky Aubert. Les activités sont en plein essor, et s'orientent vers les épreuves très ouvertes, avec la coupe de France, et de nombreuses manifestations promotionnelles.

La commission médicale, animée par Hubert De Baillou (Marseille), ne fonctionne bien que sur trois ligues. Un effort de développement et de structuration doit être entrepris.

L'E.B.F. poursuit son essor, et n'est sûrement pas pour rien dans les bons résultats des pilotes français. Michel Lalande souhaite toutefois une plus grande rigueur dans l'organisation des stages avec des entraîneurs ou des pilotes de renom, pour maintenir le niveau de la formation et les ressources de l'école.

Pierre Devaux a fait le point sur ce qu'il faut plutôt appeler « secteur promotion communication » que commission, eu égard à son fonctionnement, présente les supports comme le dossier de presse, AFB News et AFB Infos, et les opérations, avec en 88 la tournée freestyle Procter et Gamble, le Paris-Dinard, et des projets pour l'été.

En ce qui concerne les finances, Fabrice Pageot (Roissy-en-Brie) prend la succession de Jean Chanussot. Les efforts de

tous, ont permis d'assainir la situation financière. Un plan sera mis en place pour mieux maîtriser les coûts des différents secteurs.

Enfin, pour le freestyle, Alain Minot (Argenteuil) a présenté l'important travail déjà réalisé depuis le rapprochement AFB-FNA.

L'ensemble de ces rapports, et le bilan financier ont été largement approuvés et c'est à l'unanimité que Raymond Imbert a été élu Président d'honneur.

Bonjour les filles !

Ouf, on a retrouvé la représentante des féminines au Comité Directeur. Elle nous a même écrit une lettre... pour donner sa démission, et expliquer son passage à la ligue de Bourgogne F.F.C. — sans commentaires —. Alors les filles, il y a une place à prendre, manifestez-vous, avant qu'on aille chercher Jeannie Longo !

A La Chapelle ils en ont deux !

Astiquez vos manivelles, le Club et la municipalité de La Chapelle Saint-Mesmin nous réservent une grosse surprise pour la finale experts du 26 juin : une toute nouvelle piste, sur un tout nouveau terrain en bordure de la Loire. Avec une bosse creuse, un revêtement en bicrossol... c'est vraiment « la » piste. Deux terrains de bicross pour une seule commune, qui dit mieux !

Informatique à l'A.F.B.

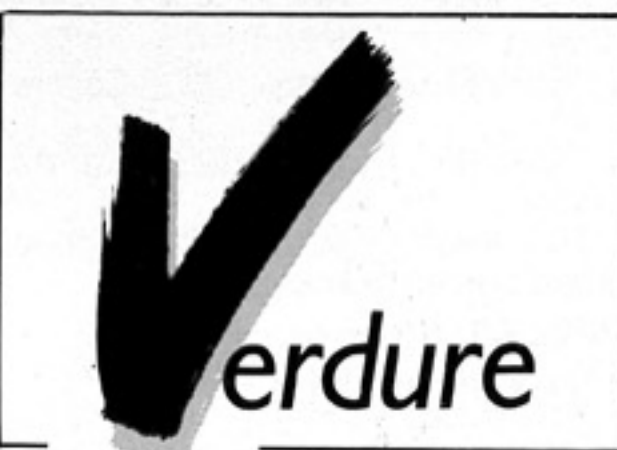
On en parle depuis longtemps, beaucoup y ont déjà travaillé de leur côté, mais cette fois-ci, le problème est pris en main de manière globale : gestion des licences, gestion des courses, gestion des résultats et des classements nationaux... jusqu'à la diffusion des informations. Le responsable de ce plan informatique est Jean-François Lemieux, ingénieur, chef du service informatique et bureautique à la SEP — les moteurs de la fusée Ariane et les freins carbone des formule 1 s'il vous plaît ! — Même si ses réflexions ont commencé en suivant le fiston sur les pistes, c'est du sérieux. Il est assisté, pour la région Sud, par Alain Fauqueux, autre spécialiste de la question, basé à Vitrolles. Toutes les bonnes volontés sont les bienvenues, vous pouvez contacter Jean-François Lemieux au 32.51.53.48 ou 32.21.72.36.

Bettancourt (52)

Sur la nouvelle piste où se déroulera la demi-finale des championnats de France experts en juin, David Kastler et quelques super-classes seront vos entraîneurs sur le tracé d'enfer de la piste de Bettancourt.

Stage à Pâques du mardi 5 au vendredi 8 avril.

Renseignements : Mme Simonet au 25.05.31.45.



24 h VTT du Rouret

Le domaine du Rouret en Ardèche accueille les 26 et 27 mars prochains les 24 heures de VTT. Entre Cévennes et Provence, à 10 km de Vallon Pont d'Arc au cœur du Bas Vivarais, le Rouret se niche dans 85 hectares d'une nature propre au joies du VTT : garrigue, roches calcaires et climat méditerranéen. Une boucle de 10 km

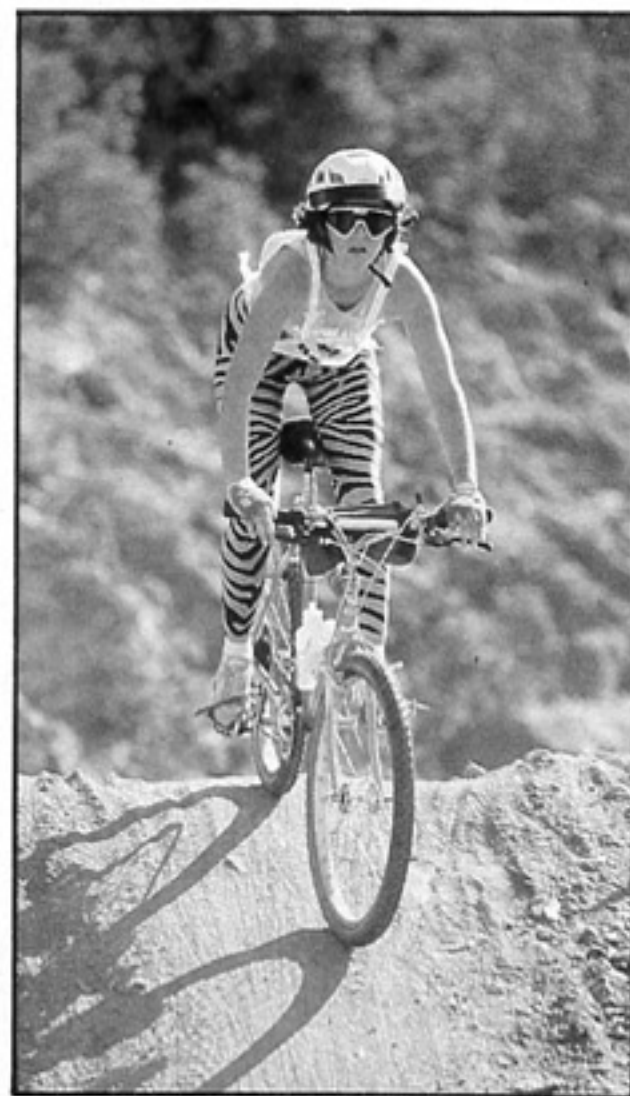
constitue le circuit empruntant les chemins de randonnées. Le départ sera donné le samedi 26 mars à 15 heures et l'arrivée sera fixée à 15 heures, le lendemain.

Ça fait bien 24 heures.

Inscriptions et renseignements :

• jusqu'au 20 mars à Star Bike, 86, rue du Gouverneur Général Eboué, 92136 Issy-les-Moulineaux.

• entre les 20 et 25 mars à Sylvain Billon, Domaine Latitudes le Rouret, 07120 Grospierrès.



Fun Master 88

Les Fun Masters 88, rassembleront 3 jours durant dans un show fantastique, tous les branchés de la glisse, et amateurs de sensations fortes.

Skateboard, fun, bicross, roller, planche à voile, surf, Moorey Boogie, ski nautique, canoë kayak, skurfer. Toutes ces disciplines seront présentées, animées dans des ateliers par des professionnels et des champions.

Une rampe de skate, un circuit de bicross, un parcours de régate seront aménagés pour permettre aux amateurs de se mesurer aux champions, pour d'amicales compétitions.

Le meilleur de chaque discipline se verra décerné le Fun Master. De nombreux et superbes lots seront à gagner, pour les autres participants.

Une soirée d'enfer, avec spectacle, défilé de mode, show lazer, sera animée par une grande radio.

29-30 avril, 1^{er} mai 1988. N'oubliez pas !!! Rendez-vous sur la plage du Prado à Marseille.

Les Fun Masters 88 sont organisés par le Local Surf Club, 109, avenue Clôt Bey, 13008 Marseille. Tél. : 91.76.18.15.

Pour tout autre renseignement :

• Sud Communication : Patrick Lhardy, Tél. : 91.08.62.00.

• Gilly Plage, Nano Dubout, Tél. : 91.80.19.33.

Le Touraine Bicross

A l'initiative du Comité d'Indre-et-Loire, les clubs de St-Avertin, de Rochecorbon et d'Autrèche organisent un Mega Open VTT Bicross en Touraine. Une balade de 4 jours les 14, 15, 16 et 17 juillet 1988. Renseignements : Comité d'Indre-et-Loire, 16/18, rue Georget, 37000 Tours.

Salon TT

Le tout-terrain fera salon du 27 au 29 mai 88 à l'espace Richter de Montpellier. Du 4 x 4 à la moto en passant par les buggies, les karts, les camions et bien sûr le bicross, tout y sera. Ceci dans le cadre idéal à la pratique du tout-terrain qu'est le Languedoc-Roussillon. Pour tous renseignements : LR Expo, 345, avenue de Monsieur Teste, 34070 Montpellier, Tél. : 67.75.00.11.

Transvésubienne

Sous ce nom aux consonnances Vénusiennes se cache la manche française du championnat d'Europe de mountain-bike.

La nouvelle glisse sur 2 roues se structure plutôt vite et bien. Ça se déroulera les 11 et 12 juin 88 dans l'arrière-pays niçois, sous le haut patronnage du CNVTT (ex AFMB), du SIVOM Interval, du 7 Sport et de la ville de Nice.

En parallèle au championnat d'Europe aura également lieu une manche du championnat de France CNVTT/FFC.

On vous en parle dès qu'on en sait plus. En attendant, vous pouvez contacter : Georges Edwards, 13 rue Emile Roux, 06110 Le Cannet, Tél. : 93.68.18.02 ou : SIVOM Interval, La Colmiane, 06420 Val-debloire, Tél. : 93.02.86.46.

Coupe de France

Événement International et l'AFB organisent la Coupe de France du VTT. La saison s'ouvre à Savigny le 20 mars mais rien ne vous empêche de prendre le vélo en

marque. Des balades de 40 à 50 km sont proposées avec un temps maximum de 5 heures de course et de spéciales variées.

• 19/20 mars : Savigny-les-Beaune.

• 16/17 avril : Albertville (73) Pierre Rochaix au 79.37.40.16.

• 30 avril-1^{er} mai : Carcassonne (11) VTT d'Oc - Gil Carrière 67.97.78.01.

• 28/29 mai : Toulon (83) Roger Usseglio 94.89.29.57.

• 18/19 juin : Funny Bike, Pierre Brondello 73.24.32.44.

Renseignements : AFB, Jacky Aubert 47.57.06.92 ou Evénement International (1) 45.08.18.27.

Bicross Tour 88 (Belgique)

Le Supertour fait des petits. Les Belges ont décidé d'organiser une épreuve similaire au mois d'août en Belgique.

Le Bicross Tour 88 se déroulera du 11 au 15 août. Le règlement est clair et simple. Des points seront attribués à chaque étape et c'est à l'issue de la dernière que les vainqueurs seront désignés. Tous les soirs, après les courses, des animations freestyle seront organisées dans les villes étapes. Rappelons que notre ami Michel Lemal est l'instigateur de cette épreuve et en sera le directeur sport.

Les étapes seront :

1. Keerbergen (Brabant) 11/08

2. Beringem (Limbourg) 12/08

3. Soumagne (Liège) 13/08

4. Semeffe (Hainaut) 14/08

5. Bierges (Brabant) 15/08

Renseignements Promo Sport ASBL, Avenue de la Chasse 148, 1040 Bruxelles. Tél. : 02/736.24.74

Shopping

Du nouveau chez les barges. Un nouvel espace fun est né à Arles : Styl Evasion, tél. : 90.49.99.80. Skate, bicross, snow board, fun board, grimpe, surfwear. Stage d'initiation à tous les sports de glisse.

EXPERIENCE*
THE DIFFERENCE

Top News

ELF Cadre/fourche, guidon, pédalier, tige de selle

DK Potence, réhausseur, collier de selle

ECHO Casque, visière

URCHINS Contour de pédales, accessoires

SE RACING Cadre, fourche, guidon

BIENTÔT CHEZ VOTRE REVendeur
*ESSAYEZ LA DIFFÉRENCE

ON LINE diffusion

168, BOULEVARD DE CRÉTEIL 94100 SAINT-MAUR - TÉL. : 43.97.32.07

BEAUFORT & POUETTOUX

LE
MEGA
FREE
C
avec
?



UNDERGROUND



la rubrique qui tue

L'actualité
Underground c'est
évidemment le salon
de la BD d'Angoulême,
le Mega Free du 13
mars à Bercy et INXS à
Paris !

Comme chaque année le très célèbre salon d'Angoulême consacre quelques albums, voici le résultat du contest :

Meilleur album de bandes dessinées en langue française de l'année 1987 : les *Survivants de l'Ombre* (série Jonathan Cartland), *Blanc-Dumont* et *Laurence Harlé* (Dargaud).

Meilleur album de bandes dessinées étranger traduit en français en 1987 : *Maus*, de Art Spiegelman, Flammarion.

Meilleur album de bandes dessinées destiné à la jeunesse : *L'Expédition maudite* (Cory le Moussaillon) de Bob de Moor, Casterman.

Premier album jeune auteur : *le Soleil des loups* de Kwak, Vents d'Ouest.

Grand Prix de la ville d'Angoulême : Philippe Druillet pour l'ensemble de son œuvre. Il sera donc le président du prochain festival, en 1989.

Un Prix spécial du XV^e anniversaire du Festival a été
décerné à Hugo Pratt.

Alfred de la communication à
Mandryka et Moliterni pour
une plaquette qui s'appelle
Pas de Sida pour miss Poi-
reau. Prix de la Presse,
décerné à l'album Stars d'un
jour, de Tronchet, aux édi-
tions Guy Delcourt.

Mais, but, but si vous cher-
chez les traces des under-
grounders de la BD, la rubri-
que qui tue vous conseille
fortement un mensuel en
papier chiottes à 10 balles qui
s'annonce « Rare et Cher ».
Grouillant d'informations et
de renseignements, « Rare et
Cher » s'utilise comme un
guide souterrain.

Même texture mais plus vio-
lent quant à son contenu

« Kiosque » édite l'horrible BD interdite de Vuillemin et Gourio « Hitler = SS ». Le mensuel frappé d'un « dangereux pour la jeunesse » est déconseillé aux gabarits de moins de 60 kg. Vuillemin, on aime ou on n'aime pas. Si vous l'adorez, nul doute, maintenant, vous allez le chérir. Cette épopée est assurément comme son titre, puante de vérité... Vraiment hardos.

L'incal : la Cinquième Essence

Les accros de Moebius et Jodorowsky sont enfin gratifiés du cinquième album des aventures de John Difool. Ouf ! Ce fut long. Moebius a laissé de côté les péripéties de son détective de classe R, pour participer à différentes grandes productions hollywoodiennes telles que *Alien*, les *Maîtres de l'Univers*, *Dune*...

Moebius, c'est des planches de dessins panoramiques, c'est le 35 mm de la BD de science fiction. Il vit depuis plusieurs années à Los Angeles et, je te le donne en mille, à Venice exactement. Ici, en bordure du Pacifique aventuriers, marginaux, clodos cotoient dans le



CASH



Carré Best au Mega Free

Best, le mensuel du rock, propose dans son carré Best, des places à 100 F dans un carré privilégié dans les Arènes de Bercy. Pour les obtenir, renvoyez le coupon réponse à découper dans le Best n° 236 du mois de mars 88. Son bien chez Best !

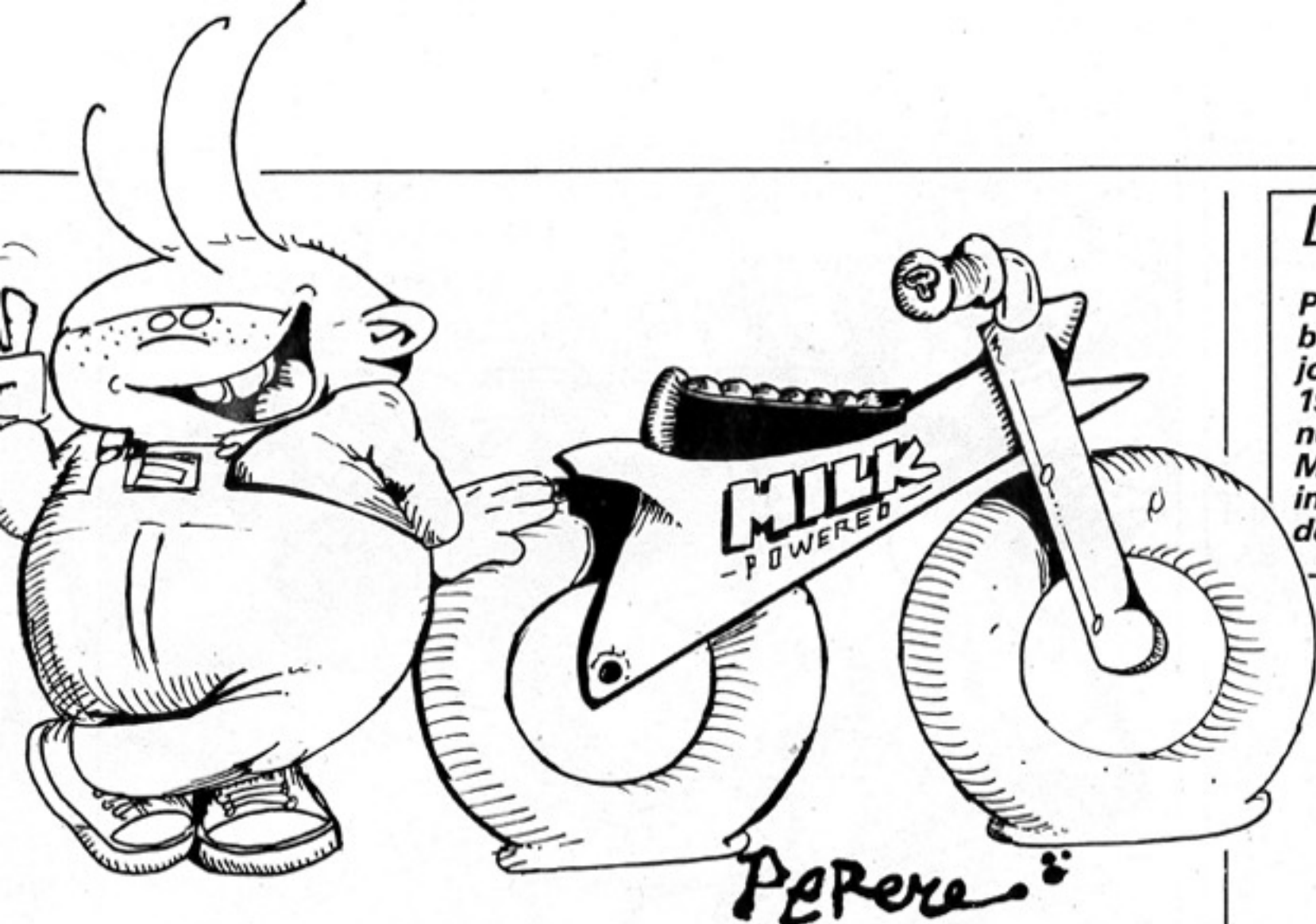
même spot les zélés du fun. Venice est une planète où tout se mélange, un carrefour d'extra-terrestres, un lieu irréel.

« La Cinquième essence » vient de paraître, mais figurez-vous que j'en connais l'existence depuis le mois d'août 87. Un drôle de hasard m'a permis, un soir de pleine lune à Los Angeles, de tomber sur les planches originales du cinquième Incal en préparation. L'histoire est fantastique, puisque le temps d'une nuit, je me suis retrouvé transporté dans le bureau du célèbre dessinateur au centre d'un gratte-ciel de Santa Monica Boulevard. Je ne peux dévoiler les moyens qui m'ont permis d'accéder à ce haut-lieu ultra-secret, aussi difficile à pénétrer que la cité Technos. Mais une chose est sûre, la force de l'Incal n'est pas étrangère à cette rencontre. Les planches grandeur nature, non encore mises en couleurs, sont là, devant mes

yeux effarés. Il n'y a pas de doute, c'est bien la suite de l'Incal. John Difool revient. Je plane, encore. Au mur, des lithographies originales de Moebius émettent des vibrations spacio-sensorielles. Je baigne... Mais un de mes quatre « moi », qui est aussi reporter, me commande de sortir mon appareil photos. Clic, clac...

Vous ne connaissez pas l'Incal ? Précipitez-vous chez votre bon libraire. Il est indispensable de lire les quatre tomes avant d'attaquer le cinquième. Les Aventures de John Difool sont éditées par les Humanoïdes Associés, dans la collection Eldorado. Déjà parus : *L'Incal Noir*, *L'Incal Lumière*, *Ce qui est en Bas*, *Ce qui est en Haut*. Vient de sortir, *la Cinquième Essence*.

Jean Giraud, le père de Blueberry, alias Moebius, alias Arno, signe d'autres albums comme *l'Enfant Tronc*, *le Prince Manchot*, et *le Roi Borgne*.



Music

Le concert exceptionnel d'INXS à l'Olympia du 18 février était à la hauteur de ce que l'on attendait du groupe australien. Michael Hutchence et ses boys ont balayé un public out of control de leur rock sixties patiné new wave. Leur dernier album, « Kick » dont la pochette est ornée d'un skate, est vivement conseillé à tous les rock-addicts. Les Australiens n'ont qu'un mot pour définir le dernier vinyl de leur héros « C'est le meilleur album des Rolling Stones depuis 10 ans ». Loin d'être du plagia, leur rock est évolutif.

Parmi les imports, la rubrique qui tue vous conseille, les Stupids; les UK Boys au style rapide et énergique donnent dans le punk hardcore. C'est un des groupes phare du moment en Angleterre.

Disponible: Van Stupid et Jesus meet the stupids.

Parmi les imports US, D.I. groupe californien hardcore mélodique, défie les lois avec deux albums « Horse bites dog cries » et « Ancient artifacts ». Notons aussi l'arrivée dans les bouclards branchés de The Faction et de leur album Epitaph, c'est le groupe de Steve Caballero.

Attendu comme un événement, le dernier AC/DC « Blow Up the Video » n'en n'est pas un.

Le dicident de Van Hallen, David Lee Roth, récidive avec son hard rock au son FM et sort un album intitulé « Skyscraper ». Toujours aussi délirant Lee Roth reste dans un univers très fiesta et nous balance un de ses hard pas trop heavy qui pousse à l'allégresse.

Tournée freestyle

L'AFB, avec le concours de Procter et Gamble (Vizir, Mr Propre, Dash) sponsorise une grande tournée freestyle dans les hypermarchés de la France entière. Jean-Philippe Villanova, Christophe Chevalier, Jérôme Vombrock, Patrick Roman, Jean Somsois, Patrice Ginoyer, Cyril

Sabathé, Step. Cureaudeau, Christophe Ochando et Julien Noël forment quatre teams qui se partagent l'Hexagone. Restez aux aguets, ils ne sont sûrement pas loin.

Nora Cup 88

La Nora Cup décernée chaque année par notre confrère américain Freestylin' vient d'annoncer les résultats pour 88.

McCoy remporte ce prestigieux trophée à 2 points de Ron Wilkerson.

1. Dennis McCoy	19.2 %
2. Ron Wilkerson	19.1 %
3. Martin Aparijo	13.1 %
4. Eddie Fiola	10.4 %
5. Josh White	7.9 %
6. R.L. Osborn	6.9 %
7. Mike Dominguez	5.5 %
8. Matt Hoffman	3.2 %
9. Woody Itson	2.5 %
10. Dizz Hicks	1.7 %

Team Freestyle

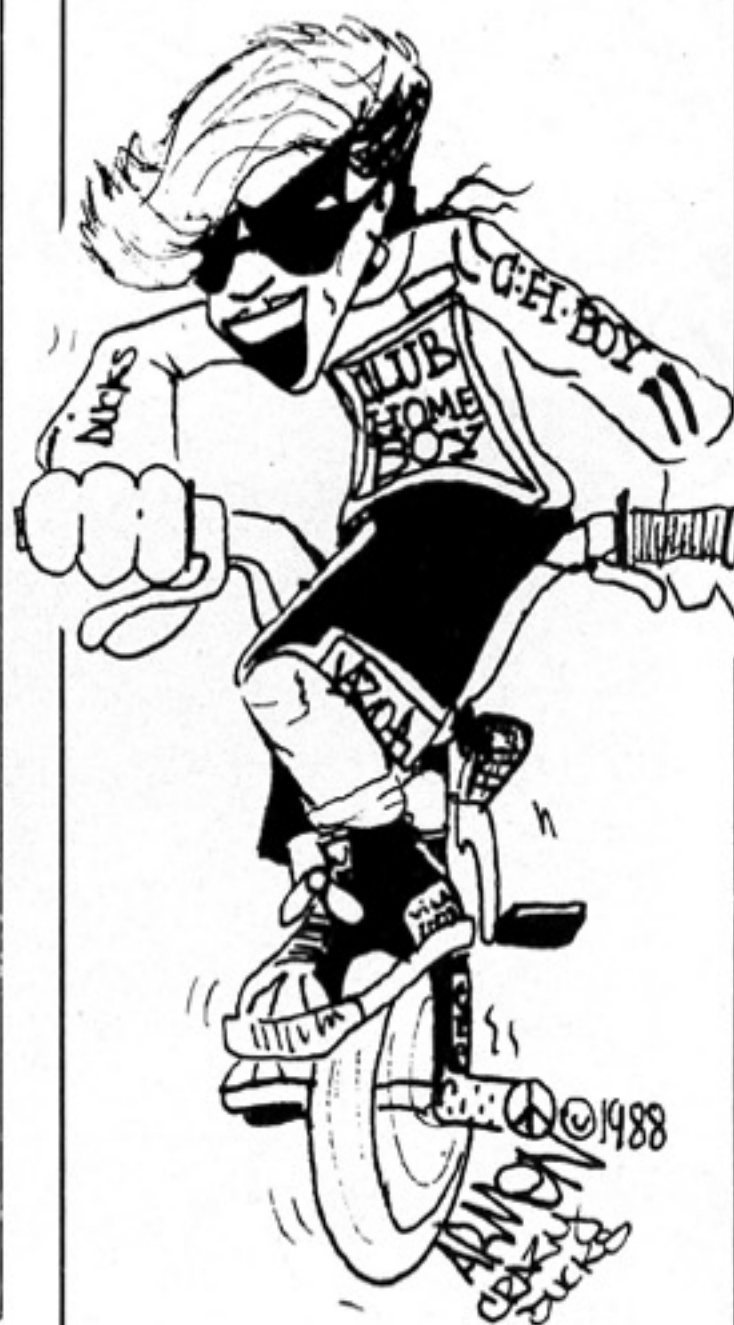
1. GT	38.3 %
2. Haro	37.9 %
3. Général	5.7 %
4. Diamond Back	4.1 %
5. Dyno	4.0 %
6. Skyway	1.8 %
7. Plywood Hoods	1.7 %
8. CW	1.4 %
9. Mongoose	.9 %
10. Curb Dogs	.8 %

Rats go home

Matt Hoffman vient de passer chez Haro... Eric Carter chez Revcore... Rony Henderson chez Hutch... Kevin Hull quitte GT... Scott Freeman est viré de chez Skyway... Chevreton s'habille chez Sunn... Eddie Fiola roule sur un PK Ripper... Un nouveau team de free chez Hutch avec en vedette Chris Pott, Dennis Langlais et Rick Allison (ex-Mongoose)... Lors de la dernière manche du KOV, Mike Dominguez a mouché ses petits camarade par un one hand one foot 540° arial. Vite Mega Free... Matt Hoffman sortirait un double candie bar, bleurps !... Le Railing Plant revient à la mode grâce à Brian Blyther et Joe Johnson.

Drevet revient

Patrice Drevet dans la boîte sur FR3, tous les jours à partir du 14 mars 1988, à 18 h 25, pour sa nouvelle émission « Flash Mag. ». A coup sûr, des images du Mega Free lors de sa première.



YO! UNDERGROUND
KIDZ !!

UNDERGROUND. MOMENT.
FUN. FORCE. CARLSBUD.



JEANS & JEANSWEAR

FAIT D'HIVER

NE ME DIS PAS
QUE TU VAS OSER
DESCENDRE "LA NOIRE"
AVEC "ÇA" !

"ÇA" MONSIEUR,
ÇA S'APPELLE UN
SNOWCROSS !!!
C'EST UN VÉRITABLE
BMX DES NEIGES !

ET COMME
JE TE SENS
SCEPTIQUE QUANT
AUX POSSIBILITÉS
DE L'ENGIN !!!

" JE T'INVITE À
ME SUIVRE !!!
DU MOINS À ESSAYER !

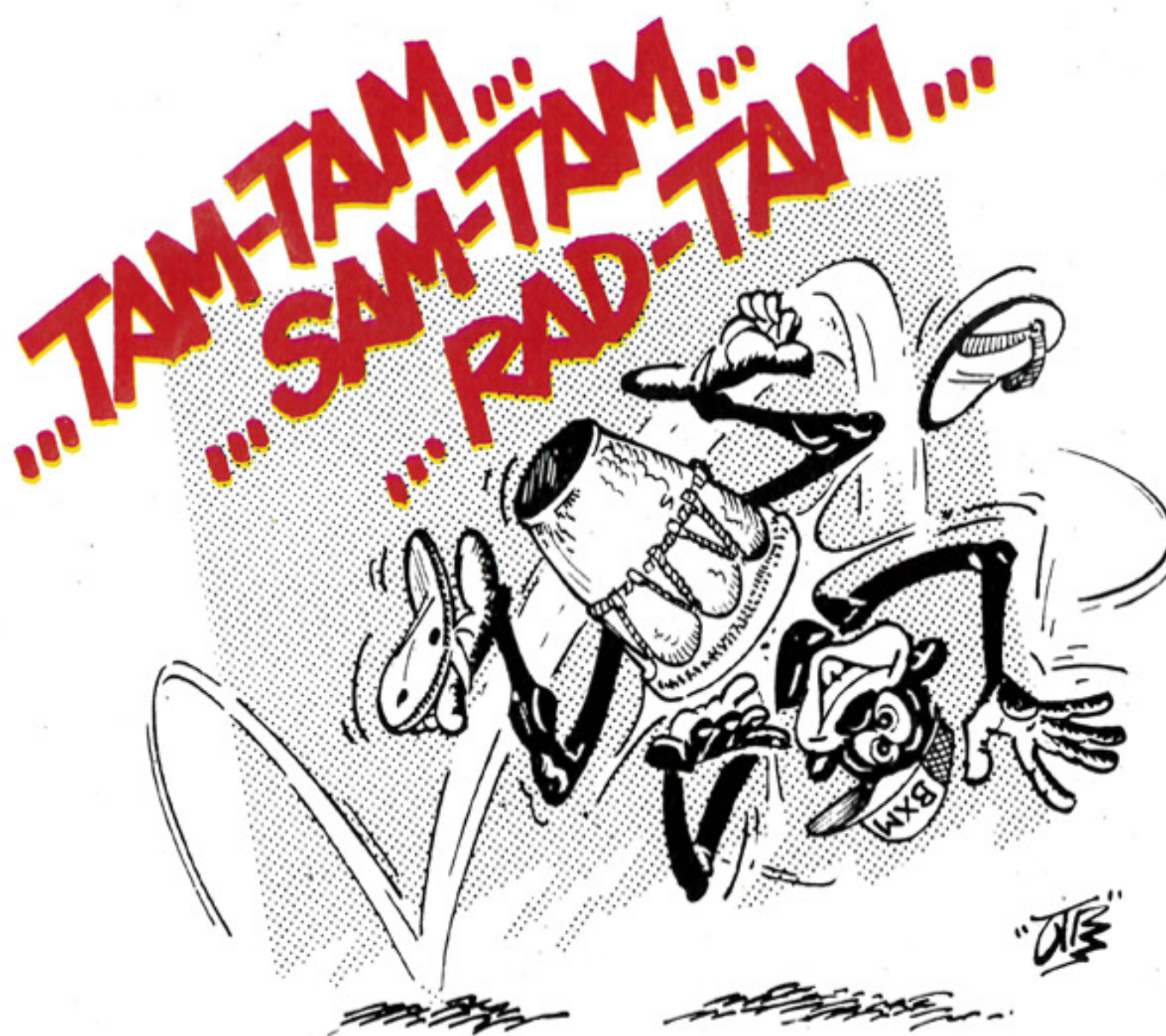


VOILA
LA STATION,
TOTALY,
LARGUE
LE GUN!

WHAAOOOW
OUTRAGEOUS
WHOOPS!

BRAVO! BRILLANTE
DÉMONSTRATION !!!
SNOWCROSS, LE SEUL
ENGIN QUI PERMET
D'ÉVITER DE FAIRE LA
QUEUE AUX REMONTÉES
MÉCANIQUES!
? ! j'ACHÈTE !!!

NOUIN



Enfin

L'inter-saison c'est un peu les vacances pour les racers, ce qui se ressent forcément dans BXM où les freestylers en profitent pour squatter une partie du journal. La tendance ne devrait pas tarder à s'inverser avec le début de saison. Que les racers ne s'inquiètent pas, on ne les a pas oubliés. Y'a pas de danger.

Cachottiers

Il paraîtrait que Mike King à Bercy ne courait pas sur un Haro comme les stickers voulaient le faire croire mais sur un Elf spécialement fabriqué pour lui.

2 X 2

En automobile, la puissance en général est transmise aux deux roues AV ou aux deux roues AR. Dans certains cas, notamment pour le tout-terrain, quelques véhicules ont quatre roues motrices sur quatre roues existantes. On les appelle des



4X4. Et bien figurez-vous que dans le domaine du vélo, une sorte de Géo Trouvetou vient d'inventer un engin à deux roues motrices. Un 2X2 en quelques sortes, il fallait y penser.

Rangés

On ne peut pas, malheureusement, faire du bicross à un haut niveau toute sa vie. C'est ce que se sont dits Stu Thomsen, Harry Leary et Mike Miranda qui ont tous trois raccroché leur casque, la larme à l'œil.

Stu s'occupe plus que jamais de son magasin situé à Riverside. Harry est resté chez Diamond Back et il occupe désormais le bureau du responsable des produits bicross et freestyle.

Quant à Mike Miranda, il s'est reconverti dans le rôle de team manager chez CW-Revcare. Il manage entre autres Charles Townsend, n° 1 en 87, Eric Carter et un certain Miranda qui n'est autre que son jeune frère dont il affirme qu'il ne devrait pas tarder à devenir un super racer.

Captain

Le team Robinson est composé de Danny Nelson, Todd Mitchell, Snan Harfield et Greg Hill. C'est bien sûr Greg qui fait office de capitaine du team, normal, honneur aux anciens.

Espions

Ils étaient nombreux à venir à Long Beach pour admirer les nouveautés. Parmi cette colonie française, nos observateurs

auraient reconnu des responsables des sociétés Décathlon, Ognier, Sunn, Eroko, Starway, Vélclair et quelques autres.



Superclasse news

« La qualité pas la quantité » pourrait être le titre du clip vidéo consacré à la Superclasse 88. On retrouve en tête de liste Xavier Redois (GT), Eric Minozzi (Robinson), Claude Vuillemot (New, Haro), Jean-Luc Ferré (V2000), Philippe Loche, Christophe Berthiaud, Luc Koehler (RMS), David Kastler (RMS), Gianni Lalli, Vincent Genre, Christophe Vico. Les nouveaux challengers sont Mazué, Mangin, Preneau, Fred Cassan (pilote officiel Swatch) et Frank Chevreton (qui vient de signer chez Sunn). Il manque à l'appel Roman, Bioules et Sauze partis visiter les bowlings FFC avec le club de Cavaillon dont ils sont licenciés. Leur pote Armand Bonis a préféré quant à lui participer au championnat de France de moto-cross. Bonne chance Armand.

Trio

Le team Dyno de freestyle sera composé pour la saison 88 de Dave Voelker, la coqueluche de Bercy IV, de Dino de Luca qui accompagnera Dave au Mega Free en mars et de Brett Hernandez. Brett surnommé « shorty », à cause de sa petite taille, est le grand frère de Trevor Hernandez, la mascotte du team Mongoose.

Appellation

Vélo 2000 qui sponsorise un nombre important de teams freestyle aurait tenu à reconduire le contrat qui le liait au team Blix. Team qui désormais portera également les couleurs de l'Explorateur, le cartable des aventuriers. Des parrains de choix pour une sympathique équipe qui est maintenant baptisée « Team Vélo 2000-L'Explorateur Blix ».

King

Bercy le 13 mars, 2^e épreuve du King of Vert de Ron Wilkerson pour la saison 88. On n'osait y croire. C'est pourtant la chance qu'auront les rapides qui se seront précipités à Bercy pour acheter leur place.

Brian Blyther, Mike Dominguez, Ron Wilkerson, Josh White, Joe Johnson, Matt Hoffman, Jack Smith, Chris Potts, Dave Voelker et Dino de Luca ! Et vous risqueriez de louper ça ? Historique mes biquets !

Fêlé

Faut pas être très clair pour atteindre de tels vitesses en bicross ou ne pas s'aimer beaucoup. Dan Hanebrink est un quadragénaire qui s'est fait une spécialité des courses de descente, au guidon d'un engin de sa conception, aux couleurs de Hutch.

Il viendrait d'atteindre plus de 150 km/h. ! (Voir photo dans le reportage de Long Beach).

Craignos

La seule rampe de skate de Paris, celle de Choisy, est en passe de disparaître à tout jamais. A l'origine de cette scandaleuse décision, un ras le bol de la mairie de Paris qui baisse les bras devant l'indiscipline irritante des toxiques de skate qui refusent de respecter les heures d'ouverture, insultent les gardiens et sautent les barrières. Les assurances ne couvrent pas les accidents causés en dehors des heures d'ouverture. La FSSB a réussi à calmer leur colère et à retarder la destruction de la rampe. Mais pour combien de temps encore ?

Alors les tox, on sait que c'est dur, mais essayez d'être plus cool. Paris ne peut pas se permettre d'être un « No Ramp Land... ».

Imagination

C'est tout nouveau, ça vient de sortir, c'est tout simplement le polo à vélo. Pas facile à pratiquer, mais marrant à regarder.



Fantastique

Bob Morales, le président de l'AFA, songe sérieusement à organiser une manche de son championnat de France. Pourquoi pas en 89 ?

Faut dire qu'impressionné par l'exemple du King of Vert à Bercy, il pense réellement à profiter de l'expérience. Nous, on ne demande que ça.



S

now



*La neige est enfin tombée en abondance.
C'est la fête au snow-board, surf, mono et
autres engins d'éclate.
Ça glisse, ça baigne dans la poudreuse !
Le grand ballet a commencé, et les artistes
des neiges rivalisent de témérité... Ça vaut
bien une page choc ! Non.*

photos J.P. Montiel



libres





photo Killer Pedro

Le trio le plus célèbre du free en France est orphelin. Les Mad Dogs, team officiel de MBK depuis de longues années, viennent d'être lâchés par leur sponsor. MBK aurait décidé d'investir dans le VTT, et nos trois artistes se retrouvent à poil... En plein hiver. Freestylers cherchent sponsor désespérément. On se doute qu'ils ne devraient pas rester longtemps inactifs. Pris de compassion, Mr Nikbakht, PDG de V2000, leur aurait proposé de revêtir un jersey. Les Mad, le mois prochain, enlèvent le bas ou enfilent le haut. Réponse dans le n° 67.

F



Le BX a désormais sa F1. Le pilotage pur sur piste en dur, une nouveauté qui nous vient encore des USA et du Japon. Look d'enfer, des composants de haut de gamme (Shimano), une géométrie insolite qui incite à la vitesse version F1. Présenté simultanément par Shimano, Haro et Diamond Back, ce nouveau missile sol-sol serait l'objet d'un accord d'exclusivité entre ces trois grandes marques jusqu'à mai prochain. Dès à présent, d'autres constructeurs ont ou vont sortir des scoots inspirés de ce concept : Kuwahara, General, Hutch, Starway... Le F1 missile sol-sol complète à merveille le bicross missile sol-air. Les toxiques ont maintenant le choix dans le royaume des bastons.



GT HARO HUTCH REDLINE SKYWAY V 2000 MBK ROBINSON

CYCLES JEAN-CLAUDE

OUVERT LE
DIMANCHE MATIN

CYCLES JEAN-CLAUDE

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

INFOS PRIX DU 20.02.88 au 20.03.88

DANS LA LIMITE DU STOCK

DISPONIBLE

BMX COMPLETS :

Haro Master 48S ou Skyway ou Haro Sport	2.899,00 F
Robinson Pro	2.500,00 F
* New Hutch Exel Freestyle BC-BL (48S)	2.590,00 F
Hutch Judge	2.590,00 F
Hutch Pro Star CH	4.270,00 F
Hutch Cruiser	4.645,00 F
GT Pro Series ou Pro-Robinson	3.410,00 F
GT Pro Freestyle Tour	3.545,00 F
Hutch Racer	2.575,00 F
Dyno Compé Team	4.700,00 F
Skyway Street Beat 2 299 F Styler	2.150,00 F
Haro Group 1 RS4 1.650,00 RS3	1.900,00 F
Haro Group 1 RS2 2 400,00 RS1	2.200,00 F
Redline 600 XL	2.700,00 F
CW Freestyle (Skyway) BC-QVT-GR	2.900,00 F
MBK 400 CH	1.600,00 F
Zéronine Free	2.390,00 F
GT Mach One	2.800,00 F
GT Interceptor	2.400,00 F
GT Pro Performer + Gyro	2.900,00 F
Profilé Mini-Magnataniun	4.990,00 F
GT Pro séries Team ou Pro Robinson Team	4.550,00 F
GT Pro Freestyler Tour Team	4.700,00 F
GT World Tour CH-BC	3.000,00 F
GT Performer mini 16P	2.000,00 F
Haro Sport Team ou Master Team	4.000,00 F
Haro FST (Skyway ou 48 S)	2.600,00 F
Haro FSX (roues 36 S)	2.300,00 F

RUN SCOOT

GT 12P	1.288,00 F
GT 14P	1.450,00 F
CW Free (Rotor-RVF + frein AR) J-R5	1.250,00 F

CADRE + FOURCHE

Dyno compétition couleurs	1.000,00 F
Dyno Free NI-BL (87) 1.400,00 F CH	1.770,00 F
GT mini Cruiser BL ou GT4 CLRS	1.200,00 F
GT Freestyle Tour CH-NI-BL-RS	1.968,00 F
GT Pro Performer CH-RT CH-NI RSF-NI CH-ORFL-CM	1.470,00 F
Hutch Pro Racer CCLRS + CH	1.600,00 F
Hutch Judge CLRS 1.380,00 F CH	1.580,00 F
Hutch Hollywood CH	1.640,00 F
Hutch Cruiser CH	1.930,00 F
Haro Group 1 RS1	1.300,00 F
Redline RL20 II Combo	1.495,00 F
Redline PL 20	1.400,00 F
Redline ST 20 CH	1.100,00 F
Profilé Champ Pro CH-BC	1.890,00 F
* Kuwahara Freestyle	1.100,00 F
CW Mini	1.880,00 F
* Powerlite Pro BC	1.100,00 F
CW Racing (88)	1.980,00 F
CW Freestyle California BVD (88)	1.980,00 F
Pro Winner Pro 1.000,00 F Mini CH	1.200,00 F
VDC Freestyle	1.100,00 F
Zéronine	1.859,00 F
Robinson CH	1.950,00 F
DP Racing + guidon + mousses	800,00 F
Sport (ANLUN) cr-mo CH	580,00 F
Master (ANLUN) cr-mo CH	588,00 F
GT Pro séries CH 1.750,00 F CLRS	1.600,00 F
Profilé Free BC	1.000,00 F
Skyway TA BL-CH	1.150,00 F
Haro RS1 (86)	1.100,00 F
Hutch Trick Star	1.795,00 F
Skyway Street Beat	1.090,00 F
Haro FST	1.000,00 F
Haro Sport	1.430,00 F
Haro Master	1.500,00 F

CADRE SEUL

MX 400	549,00 F
MX 500	775,00 F

FOURCHE

MBK Cruiser Profil	332,00 F
MBK Freestyle BC + R-P	100,00 F
Hutch Pro	376,00 F
GT Pro Performer	395,00 F
Redline Pro CH	500,00 F
CW Free R/P repliables BC	359,00 F
Haro + R/P	360,00 F
Free + R/P cr-mo (3 modèles)	129,00 F
ARX CH 150,00 GT4	250,00 F

JEU DE DIRECTION

MX 101 + Lock Up	70,00 F
MX 2	39,00 F
MX 2 Beatrap	43,00 F
Hutch MX 1	47,00 F
New MX 7 BC-CH	66,00 F
MX 4 SL	89,00 F
MX 6 Dural RT	45,00 F
G.T. Peak	55,00 F
G.T. Super	67,00 F
G.T. Astro	92,00 F
Réhausseurs Hutch PM 100,00 F GM	200,00 F

POTENCES

New ACS 55	195,00 F
Dyno + Rotor	305,00 F
Tuff Neck Pro-Free CLRS	168,00 F
Profilé Freestyle	360,00 F
Redline Pro 100,00 F Free	100,00 F
Haro Group I Pro	185,00 F
Haro Group I Free	219,00 F
ACS + Rotor	260,00 F
Hutch Pro	250,00 F
Hutch Freestyle CH	260,00 F
Hutch Japon Pro	110,00 F
Hutch Japon Freestyle	135,00 F
DK Pro - Mini - XL	290,00 F
Anlun Freestyle 85,00 F Pro	69,00 F
Odyssey Pro	99,00 F
Odyssey Free	143,00 F
GT Pro	160,00 F
GT Free	200,00 F
Rotor Gyro Odyssey	199,00 F
Rotor Vélo 2000 New W III	92,00 F
Câbles Gyro Odyssey (le jeu)	78,00 F

GUIDONS

GT Pro CH	200,00 F
GT Pro Tall CH 200,00 F Cruiser	200,00 F
GT Performer ou CH	210,00 F
Haro Free CH	230,00 F
Haro Group 1 CH	199,00 F
V.D.C.	150,00 F
Profilé Free	250,00 F
CW Mini	200,00 F
Dyno Free NI-BL 270,00 F CH	320,00 F
Hutch Trick Star	180,00 F
Hutch Cruiser	269,00 F
Woody Itson (Hutch) signature RT-BL-CH-NI	245,00 F
Hutch Pro ou CH	235,00 F
Skyway EZ	243,00 F
Pro Neck	189,00 F
CW Cruiser	240,00 F
Proclass	220,00 F
Cruiser Vélo 2000	120,00 F
Mini Vélo 2000 cr-mo	89,00 F
Robinson Expert	320,00 F
Cr-mo Free (Anlun)	119,00 F

FREINS

Dia Compé MX 1000 (complets) BC-VT-LV-RS-BL-RT-NI-CH-BC	189,00 F
Dia Compé MX 901 (complets) LV-RS-VT-NI-BC-ARGT	189,00 F
Dia Compé MX 880 (complets) Free NI-BC-RS-LV-BL-VT	210,00 F
Dia Compé Nippon (complets) Free ou course TC	320,00 F
Odyssey 2000 (1 étrier + 1 levier + 2 axes) AV ou AR TC	128,00 F
Dia Compé Nippon (AR seul)	137,00 F
Dia Compé (AV seul) Nippon Free ou Course	137,00 F
Dia Compé AD 990 (AR seul + levier + TRS)	280,00 F
New ACS Tangent AV ou AR seul BC (1 étrier)	125,00 F
MX 880 AV Free	85,00 F
J câbles-gaines-butées Dia Compé	22,00 F

LEVIERS-PATINS

ACS PM + stop	80,00 F
Dia Compé Tech IV	30,00 F
Dia Compé Tech V	110,00 F
Dia Compé Tech V + stop	135,00 F
Dia Compé Tech VI	59,00 F
Dia Compé Tech VI + stop	65,00 F
Dia Compé Aériel avec ou sans stop	138,00 F
Odyssey IV (pièce)	22,00 F
New Lee-Chi Tech V + stop BC-NI-BL-VT-LV-RS	68,00 F
Odyssey R x 3 + stop	114,00 F
Patins Dia Compé (la paire)	15,00 F
Patins Vans (la paire)	32,00 F
Patins Wheel III (la paire) Free ou Course	27,00 F
Patins Skyway (la paire)	40,00 F
Patins Skyway Free (la paire)	49,00 F

POIGNÉES

A'ME Round	45,00 F
A'ME Try	45,00 F
A'ME Unitron	70,00 F
A'ME Dual	60,00 F
A'ME Mini	70,00 F
A'ME Mountain-Bike	39,00 F
Hutch	52,00 F
Mushroom signature	80,00 F
Mushroom I	52,00 F
Mushroom II	69,00 F

PNEUS

Compé III 20 x 1.75 - 1.50	62,00 F
Compé ST Freestyle 20 x 200	70,00 F
Compé ST Freestyle 20 x 1.75	63,00 F
Compé III 20 x 2.125	76,00 F
Panaracer Free NI-BC-VT	73,00 F
Grippa 20 x 2.125	63,00 F
Hutch Free NI et CLRS	70,00 F
GT 20 x 1.75 LV-BL-RS-VT	63,00 F
GT 20 x 1.75 NI-BC	74,00 F
Haro Free TC	60,00 F
Skaway BC-BL	79,00 F
Compé III 20 x 1.3/8-20 x 1.1/8	69,00 F
Compé ST Pool BC	85,00 F
Compé Ramp	95,00 F

ROUES

Araya CH moyeux Suzue GJ rts 20 x 1.75	799,00 F
Araya ARGT moyeux Ord 20 x 1.75	476,00 F
Araya ARGT moyeux Suzue rts 20 x 1.75	622,00 F
Araya CH moyeux Suzue rts 20 x 1.75	726,00 F
Araya ARG moyeux GT PJ 20 x 1.75	893,00 F
Araya CH moyeux GT GJ rts 20 x 1.75	990,00 F
Araya CH moyeux GT PJ rts 20 x 1.75	918,00 F
Araya CH moyeux Hutch rts 20 x 1.75	1.280,00 F
Araya CH moyeux GT PJ 20 x 1.50	899,00 F
Araya CH moyeux GT GJ 20 x 1.50	990,00 F
Araya ARGT moyeux Hutch 20 x 1.50	1.085,00 F
Araya CH moyeux Suzue rts 20 x 1.3/8	760,00 F

CW ODYSSEY ZERONINE PERIGRINE PROFILE DYNO VANS

Araya CH moyeux GT GJ 20 x 1.3/8	1.165,00 F
Araya ARGT moyeux Hutch 20 x 1.3/8	1.295,00 F
Araya CH moyeux Suzue 20 x 1.1/8 PJ	750,00 F
Araya CH moyeux GT PJ 20 x 1.1/8	990,00 F
* Ukai ARGT moyeux GT PJ NI	500,00 F
24 x 1.75 ARGT Suzue rits	600,00 F
24 x 1.75 ARGT Maillard	485,00 F
Araya moyeux Suntour rétro (AR seul)	385,00 F
Araya CH moyeux GT rétro (AR seul)	539,00 F
Skyway Tuff Wheel II J-OR-BL-RT	499,00 F
Skyway Tuff Wheel II BC-NI-RS-VT-LV-GR	600,00 F
Skyway Tuff Wheel II rétropédalage	750,00 F
Hutch + pignon - patins	450,00 F
GT	450,00 F
Great	299,00 F
Périgrine Master rétro LV	299,00 F
48 S Araya CH moyeux Suzue	900,00 F
48 S Araya CH moyeux Wheel III	650,00 F
48 S Araya ARGT New moyeux Tioga	649,00 F
48 S Périgrine ARGT moyeux Périgrine	765,00 F
48 S Hutch	600,00 F
48 S Kinlin moyeux Wheel III	465,00 F

CHAÎNE - PIGNONS - MOYEURS

GT Percée CH	80,00 F
GT Percée CH-BC CH-NI	70,00 F
Vélo 2000	35,00 F
Izumi BC-NI 50,00 F CH	60,00 F
Pignon Suntour cr-mo 16-17-18	43,00 F
New chaîne Tioga « Crazy »	72,00 F
Suzue GJ rits	392,00 F
GT GS rits	695,00 F

PÉDALES

Hutch USA	629,00 F
Hutch Pro Japon	110,00 F
MKS Graphit 9/16 - 1/2 P	115,00 F
Shimano MX 15 CH-BL	85,00 F
Shimano MX 15 9/16	89,00 F
SR Sakae 1/2 ou 9/16	240,00 F
Suntour CXII 1/2 P	180,00 F
1/2 P BMX SH ou CX	75,00 F
Contour 2 + vis Hutch Pro USA CH	240,00 F
Contour Hurchins	Tél.

PÉDALIER 3 PIÈCES

New Périgrine rits scellés + couronne Compact	1.100,00 F
Redline 401	1.920,00 F
Redline 400 (Sugino) + rits scellés (L 180)	1.250,00 F
Haro complet à billes	980,00 F
CT 175 + axe et billes	400,00 F
Profilé USA	1.990,00 F
SR Dural	210,00 F
GT	1.291,00 F

PÉDALIER MONOBLOC

Odyssey	110,00 F
Tioga Task Force cr-mo	100,00 F
Tioga Turbo X creux	215,00 F
Takagi cr-mo	85,00 F

ROULEMENTS PÉDALIERS - AXE

Hutch+	45,00 F
BMX	35,00 F
RLTS scellés monobloc	99,00 F
Redline Techmatic	635,00 F
Tioga monobloc	45,00 F
Tioga Beartrap monobloc	58,00 F
Tioga RLTS	170,00 F

COURONNES

New Tioga (compact) 42-43-44	120,00 F
New Périgrine (compact)	110,00 F
Haro	89,00 F
Tuff Neck RS-LV-VL-RT 40-41-42-43-44	39,00 F
Tuff Neck ARGT BC-NI 77,00 F CH	100,00 F
Sugino CH 42 dents	99,00 F
New Tioga CR 1 CH-BC-NI	90,00 F
GT Universal	80,00 F
GT acier	35,00 F
Anlun J-RT-NI	30,00 F

SPIDER-POWER

Sugino F5	30,00 F
Anlun	90,00 F
GT NI-BC	80,00 F
New Tioga compact CDS CH-BL-NI-BC	100,00 F
Hutch Dural BC-NI	63,00 F
Hutch cr-mo CH-BL-VL-RT-BC	100,00 F
Tioga FC1 ou FC2	60,00 F

SELLES

Freestyle Kashimax Haudler	85,00 F
Freestyle Skyway Hot Seat	90,00 F
Kashimax Aéro TC	52,00 F
Kashimax Plate TC	58,00 F
Hutch Free	55,00 F

Haro Groupe 1	80,00 F
Dominator	35,00 F
Uni Turbo + tige fibreglas mini	210,00 F
GT 86	41,00 F
GT 87	57,00 F
Dyno 45,00 F New Hutch BC-NI	39,00 F

TIGE DE SELLES

GT droite CH-BC-Fluo	67,00 F
GT droite CLRS	49,00 F
GT coudée CH-BC-Fluo	78,00 F
GT coudée CLRS	65,00 F
Hutch coudée CLRS 57,00 CH	75,00 F
Hutch droite CH + CLRS	67,00 F
New CW coudée CH	80,00 F
Hara droite 66,00 F coudée	70,00 F
VDC coudée + renfort BC	54,00 F
Dyno contre coudée	75,00 F
New CW Premium	139,00 F
Robinson coudée CH	75,00 F
Robinson droite CH	88,00 F

COLLIERS DE SELLE

Hutch TC - Périgrine - Odyssey	45,00 F
GT	30,00 F
DK	85,00 F
DK Freestyle BC	100,00 F
Tioga SC III	26,00 F
Tuff Neck double CH	45,00 F
New Tioga + levier blocage	99,00 F
Dia Compé CH-NI	20,00 F

MOUSSES

Profilé-CW	150,00 F
MBK Team CH-NI-BL-BC-RS	65,00 F
Haro (2 pièces BC-BL) Sport ou Master	49,00 F
Zéronine War Paint	220,00 F
Zéronine	180,00 F
GT-Dyno - Robinson-Hutch-Redline	65,00 F

PLAQUES

Hutch	99,00 F
Haro Circuit Board	129,00 F
Haro Tech	62,00 F
Haro Flo Pannel	75,00 F
Zéronine Motocontrol	138,00 F
Zéronine Mini Flow	110,00 F
Dyno Ultra Light	79,00 F
Haro I.B.	88,00 F
Hurricane GT Free TC	45,00 F

CASQUES

MBK Ventilé Jet	450,00 F
Jet Vélo 2000	218,00 F
GT Jet	499,00 F
Hutch Jet (88)	480,00 F

VISIÈRES

Zéronine Carree	76,00 F
Zéronine « Troy Lee »	96,00 F
Dyno Ultra Light	50,00 F
Haro Carré	64,00 F
Haro JT	79,00 F

LUNETTES

JT sport	50,00 F
JT luxe	120,00 F
Oakley solaire Yes Hades diff. col.	499,00 F
A'ME	99,00 F

MENTONNIÈRES

JT 59,00 Haro	80,00 F
New masque + demi-masque Oakley	139,00 F
Masque JT	69,00 F

GANTS

MBK cuir 140,00 F BMX cuir	80,00 F
JT super Bowl CLRS + fluo	230,00 F
JT flexon cuir	299,00 F
Zéronine cuir Wris-Wrap	255,00 F
Haro léger Pro	285,00 F
Pacific cuir	240,00 F
Haro laine	63,00 F
Haro New Look (88) BL	75,00 F
JMP 100 % LRS + fluo	42,00 F
Dyno laine NI-BL-BC	42,00 F

MAILLOTS

Zéronine	315,00 F
Haro	270,00 F
Profilé	255,00 F
CW Pro NI/J	255,00 F
MBK Super Class BL-BC	250,00 F
JMP : GHP - Skyway - Redline D-B	150,00 F
Robinson tee-shirt	149,00 F
Hutch (88)	199,00 F

JT Bones USA	210,00 F
New GT - Dyno - Robinson (87)	270,00 F

PANTALONS

Haro aéré	590,00 F
Haro standard	519,00 F
Haro mode 3	750,00 F
JT standard Bones	TEL
MBK Super Class	550,00 F
New Hutch (88)	535,00 F
Dyno	580,00 F
Profilé	850,00 F
Zéronine	999,00 F
CW	750,00 F

ACCESSOIRES DIVERS :

Repose-pieds AR Redline	67,50 F
Repose-pieds AV-AR Dyno	65,00 F
Repose-pieds AR GT Pirhanas	84,00 F
Repose-pieds AV GT s/fourche 140,00 F Odyssey	140,00 F
Repose-pieds AV-AR Skyway	50,00 F
Repose-pieds AV-AR GT	68,00 F
Repose-pieds AV-AH Haro 59,00 F Périgrine	55,00 F
Repose-pieds Haro s/fourche	99,00 F
Repose-pieds AV-AR Odyssey	57,00 F
Repose-pieds AV repliables V2000 79,00 F Dyno	148,00 F
Plate-forme Skyway	127,00 F
Plate-forme GT	80,00 F
New repose-pieds Tioga AVV-AR Roll On	100,00 F
New repose-pieds Tioga AR	74,00 F
Vidéo GT	200,00 F

VÊTEMENTS ET DIVERS

Coudières Haro-légères	280,00 F
New Sweat Vans + capuche	350,00 F
New blouson Jean Vans avec ou sans manches	500,00 F
Genouillères Haro	480,00 F
Sac BMX Hutch 470,00 F Haro	480,00 F
Sac Hutch 380,00 F Haro	299,00 F
Sac vêtements Zéronine 270,00 F A'ME	199,00 F
Sac vêtements Oakley RT 500,00 F Vans	200,00 F
Casquettes GT-CW - velours	60,00 F
Chaussettes Vans	40,00 F
Chaussures Vans	375,00 F
Epaulière JT	450,00 F
New Tee-shirt Vans	TEL
Pantalon Jogging Vans	250,00 F
Polo Vans manches longues à rayures	200,00 F
Polo Vans manches 3/4	280,00 F
Sweat Vision	TEL
Tee-shirt JT Bones	TEL
Tee-shirt California Condor (diff. modèles)	129,00 F
* Sweat-shirt California + capuche	399,00 F
* Sweat-shirt Zéronine + capuche	380,00 F
Sweat-shirt Vans manches 3/4	249,00 F
New Sweat-shirt Vans manches longues	350,00 F
New chemises Vans	300,00 F
Tee-shirt Vision	150,00 F
Short Vision	330,00 F
Planches Skate nues divers à partir de	445,00 F
Montres Tracker	299,00 F
New Blouson Bad Bones JT	TEL
New Sweat Bad Bones JT	TEL

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

TARIF FRAIS D'EXPÉDITION ET D'EMBALLAGE

POSTE

Commande jusqu'à 80 F	15,00 F
Commande au-dessus de 80 F	35,00 F
Supplément Express	25,00 F
Supplément contre remboursement	36,00 F
Recommandé	12,00 F

SERNAM

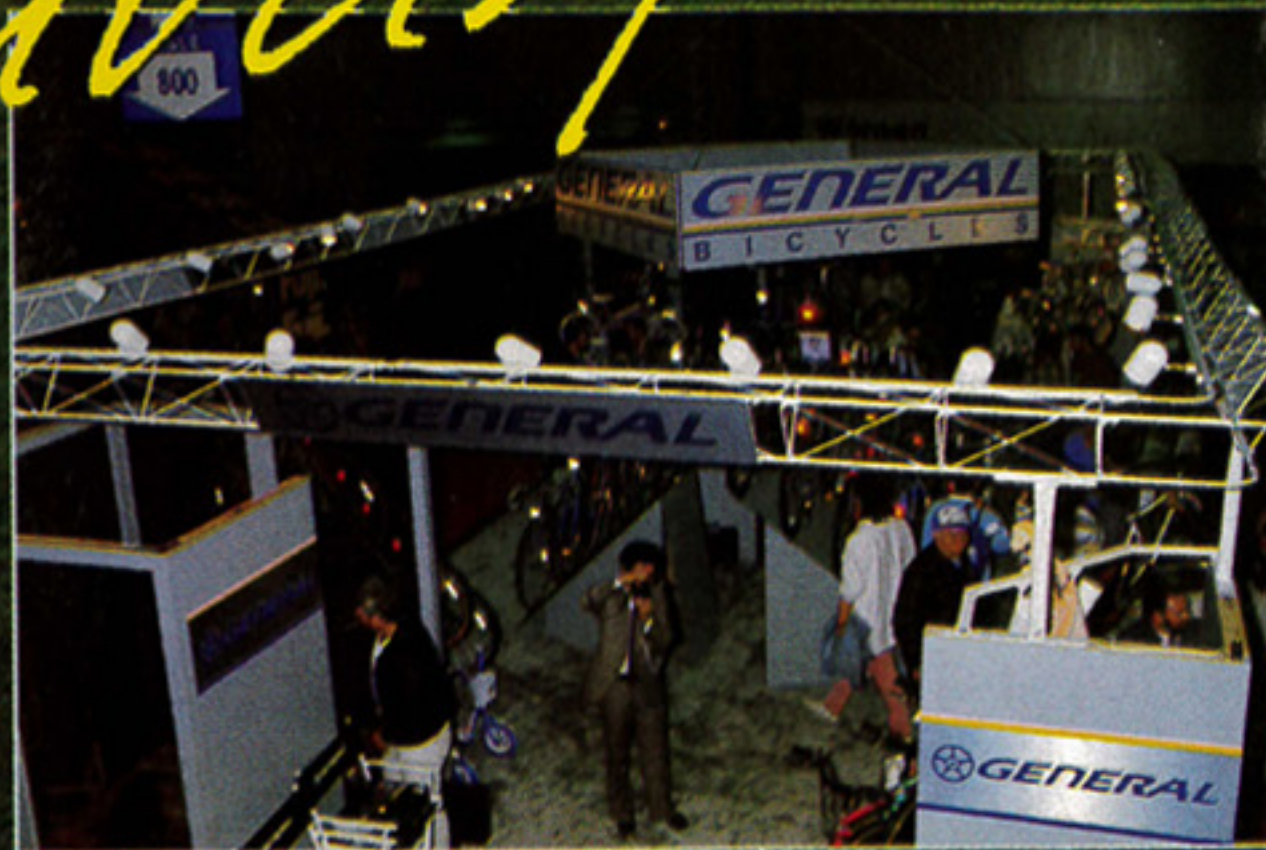
Normal roue	85,00 F
Normal cadre ou kit	110,00 F
Normal vélo	160,00 F
Supplément Express	50,00 F
Supplément contre-remboursement	45,00 F

Pour envoi étranger ou DOM-TOM : règlement par mandat lettre internationale.

* Nous conseillons les envois postaux en recommandé.



*le BX
le diversifie*



BREATH

D. Coste

Long Beach, vous savez tous que c'est le salon de l'année. Plus que jamais, ces trois jours d'exposition réservés aux professionnels regorgent des nouveautés dont nous allons bénéficier dans les mois à venir. Long Beach nous montre les nouvelles tendances, les nouveaux sports et tout ce qui fait que 88 s'annonce comme une année radicale. Normal que Rad Daddy soit allé traîner, une fois de plus, ses Vans sur les bords du Pacifique.





Ambiance

Outre le salon et les bicross sur lesquels je ne vais pas manquer de m'étendre dans les pages qui suivent, je vais avant tout vous faire part de l'ambiance. C'est important ça l'ambiance. Pourquoi ? C'est simple, je vais t'expliquer en quelques lignes. Des exposants ou des constructeurs qui bossent pour un secteur en perte de vitesse n'ont en général pas la pêche. En principe, ils font la gueule. C'est que fabriquer des produits qui ne se vendent pas n'incite pas à l'optimisme. En général, quand on ne vend déjà pas ce qu'on a fabriqué on est peu décidé à dépenser de l'argent supplémentaire pour l'étude et la réalisation de nouveaux modèles. Et pas de nouveautés dans un salon, c'est comme une boîte de Coca vide. Ça désaltère pas. Eh bien Long Beach cette année c'est tout le contraire. Une excellente ambiance, des exposants épanouis, contents. Et pourquoi je vous raconte tout ça ? Eh bien parce que s'ils sont contents, nous aussi. Ça veut dire que leurs produits se vendent, et comme leurs produits se vendent bien, ils en étudient de nouveaux. Plein de nouveaux. Voilà pourquoi le salon de Long Beach prend chaque année plus d'importance et plus de surface.

L'événement

Et dans ces nouveaux produits, il y en a un tout nouveau pour lequel j'ai eu un réel coup de foudre : le Formule 1. Kexeksa ? vous allez me dire. J'y viens et comme d'habitude j'explique. Il y a un an, un an et demi, le domaine de la course a subi un net fléchissement. L'abondance des fédérations US, le chevauchement des calendriers et l'éloignement des circuits d'un pays qui s'étend sur 5 000 km de la côte ouest à la côte est réclamait aux parents des racers de tels efforts financiers qu'ils ne pouvaient plus suivre. Les constructeurs et les fédérations se sont dit, il faut relancer les courses en prenant des mesures destinées à diminuer le coût d'une saison. Ils y sont parvenus rapidement et dès cette année, le domaine de la compétition tout-terrain est reparti de plus belle aux Etats-Unis. Pendant ce temps le free, l'autre aspect du bicross, prenait une importance déterminante. Les constructeurs ont alors fait le constat suivant : il existe des bicross pour faire de la compétition tout-terrain, il existe des bicross pour faire des figures, s'envoyer en l'air sur des banks ou des half-pipes mais il n'existe rien pour faire des courses sur piste en 20".



On va étudier ça, faut que ça change. Les Ricains se sont mis au boulot, les Japonais aussi et ils présentaient à Long Beach leur dernier né : le Formule 1. Trois firmes ont mis en commun leur savoir pour en arriver là. Shimano, Haro et Diamond Back. Résultat, un BMX révolutionnaire destiné aux courses de vitesses sur asphalt ou sur goudron. Il n'est absolument pas destiné à remplacer le bicross qui continue à progresser après une carrière fantastique de quinze années d'existence. Le Formule 1 est tout simplement destiné à combler une lacune. Si l'on fait un parallèle logique avec la moto, il existait jusqu'alors des machines de cross ou d'enduro mais on n'avait pas de moto de course, de moto de piste. Le Formule 1 c'est ça, c'est la Kawasaki « Ninja » du 20". Il présente de plus un argument non négligeable, c'est la possibilité de se dérouler presque n'importe où. Certaines municipalités n'ont pas forcément ni la place, ni les moyens nécessaires à la réalisation d'une piste de bicross. Avec la Formule 1, ceux là n'ont plus d'excuses. Le moindre parking de supermarché et trente bottes de paille suffisent pour faire un circuit. Génial.

J'errais dans le stand Diamond Back quand je suis tombé en arrêt devant le F1 Diamond Back. Eddie King qui m'avait vu arriver s'approche de moi tout sourire comme l'habitude et me dit : « Super non » ? Devant mon incrédulité il me propose : « Si tu as un quart d'heure, je t'emmène voir ça, j'ai justement une course de démonstration maintenant ». En effet, entre les deux bâtiments du salon est installée une mini-piste où quelques toxiques s'affrontent deux fois par jour. Je reconnais Todd Corbit, Mike King, Harry Leary, Brian Lopez, et quelques autres. Quelques tours, sont effectués pour avoir un temps de qualif qui détermine l'ordre sur la grille de départ comme la Formule 1 automobile. Mike King est le Prost du jour. Dès le départ, c'est le baston, au premier virage, c'est la bousculade pour s'approprier la corde, on joue des coudes.

Le spectacle n'est pas triste et m'a littéralement enthousiasmé. Qualif, races, roues de 20", petites parties cycles, les grandes lignes sont inspirées du bicross. Le reste, la géométrie différente, les vitesses, les pneus presque lisses ne sont qu'adaptation au type de terrain. Voilà en gros la Formule 1 car nous aurons l'occasion d'y revenir plus en détail. Mais si Long Beach présentait pas mal de nouveautés, la Formule 1 constitue une bombe à elle seule et il était logique de commencer la

visite par cet événement. D'ailleurs, les nombreux observateurs français, ils sont de plus en plus nombreux chaque année à faire le déplacement, ont accueilli avec l'intérêt qu'il mérite l'apparition de ce bicross révolutionnaire. J'ai d'ailleurs cru comprendre que certains d'entre eux ne seraient pas longs à fabriquer et à inclure dans leur propre gamme un modèle de Formule 1. Dans l'instant, l'ABA n'a pas été longue à réagir et elle a mis sur pied dès 88 un calendrier de courses de F1. De source bien informée, nous ne devrions pas être en reste très longtemps, d'ailleurs les dynamiques responsables de Montgeron qui organisent cette année les championnats d'Europe auraient déjà prévu une compétition de ce genre à l'occasion de l'événement, course qui serait réservée aux meilleurs après l'attribution des titres officiels.

Cette parenthèse importante effectuée, passons au salon, lui-même.

Tendances

Vous savez qu'avant de rentrer dans le détail de chaque marque, j'aime bien faire un tour rapide du salon pour dégager les principales tendances. Eh bien gros changement cette année en ce qui concerne ce que les Américains appellent les scooters. Ces patinettes qui occupaient la plupart des stands l'an dernier font un replis discret. Cet engin aux possibilités limitées n'a pas connu un réel succès. Par contre on note l'apparition, en série, de vélos de descente, surtout d'ailleurs chez Hutch qui en fait son cheval de bataille. Personnellement, je pense que ce type d'engin, relativement dangereux vu les vitesses atteintes, ne révolutionnera pas le bicross. Plus utile à mon sens pour les fans de perfs est la sortie, sur plusieurs stands, de contours de pédales. En dural ou en alu, d'un prix très raisonnable, ces contours qui peuvent se monter sur un grand nombre de pédales (même des copies) représentent un sérieux progrès. Finie la perte des pédales quand il faut relancer le scoot, ces piranhas accrochent la semelle de vos Vans et ne les lâchent plus. Un gros progrès pour un petit prix. Les principales marques à proposer ce produit génial sont Revcore et Urchins.

Une autre tendance, toute nouvelle, est le retour en force du label USA. La montée du yen au Japon et la chute du dollar conjuguées amènent les responsables à reconsidérer leur politique de fabrication. CW crée sa propre marque haut de gamme Revcore, made in USA, un peu comme GT a fait avec Robinson. GT qui est en train de se développer. On embauche du personnel, on construit une nouvelle usine, impressionnante, qui sera achevée en mars, pour satisfaire la demande mais aussi pour pouvoir fabriquer une grande partie de la gamme sur place.

Enfin dernière tendance, sur le salon, on produit et on tient à être présent dans tous les domaines. Cela donne un grand nombre de modèles exposés par marque. Des scoots de race, de free, de trial, de vitesse, dérivés du mountain-bike...

Un max de nouveautés dont voici les principales. Sacrés veinards, vous en avez de la chance de lire BXM, un voyage comme ça à Long Beach pour 18 F. Y'a que dans Bicross Magazine que c'est possible. Allez, ne perdons plus de temps, suivez-moi à travers les stands.



Le n° 1 US diversifie sa gamme avec un modèle trial, un VTT 20" et un street bas de gamme, le Vertigo ST. Le ton est donné.

Avant d'aborder le free, signalons deux nouveautés. Le « Ricochet », un vélo trial jaune, très inspiré des Monty et piloté en compétition par Hansjorg Rey. Deux freins, selle et pédalier GT. Une belle finition pour l'arrivée de GT dans le domaine du trial. Une démarche faite également par Haro. Tiens bizarre. Outre le Ricochet, le stand GT accueillait un truc bizarre « l'Hybrid ». Disponible en deux tailles : 20 et 24". Ce croisement curieux entre un bicross pour l'avant et un mountain-bike pour l'arrière est assez insolite. Mountain-bike pour petites tailles. Douze vitesses, frein à tirage central positionné sous le hauban supérieur, l'Hybrid reprend guidon et potence de bicross. Pourquoi pas ? L'Hybrid s'adresse aux toxiques du mountain-bike. Passons au free avec une gamme de cinq modèles. Une nouveauté dans le bas de gamme avec l'apparition

GT

Commençons par le plus important, le numéro 1, GT et ses marques Dyno et Robinson. La gamme « Racing » est toujours composée de trois modèles : Mach One, Pro Series et Pro Series Team. Même géométrie mais différences au niveau des composants. Frein ACS 860 pour le Mach One, Dia Compé et cadre chromo pour le Pro Series, ces deux scoots étant équipés de pédales monobloc. Le Pro Series Team, haut de gamme bénéficie de moyeux GT, jantes Ukai, pédalier trois pièces GT et nouvelles poignées GT faites chez A'me. L'ensemble étant certifié 100 % chromo et disponible en chrome, bleu électrique et noir. Ces trois modèles étant « made in USA ».



CALIFORNIA
SALON
The Golden State
© '87 SIGN LANGUAGE, Sacramento, CA



rition du « Vertigo ST ». ST pour Street on l'aura compris, ce qui ne l'empêche pas d'être doté de rotor Odyssey, de pegs sur le moyeu et de roues 48 S.

Il est disponible en chrome, bleu GT, noir, blanc et magenta. En remontant dans la gamme, on trouve le Performer qui bénéficie d'un cadre redessiné au niveau de la plate-forme. Nouvelle selle GT et nouveau collier de selle GT. Le mini Performer 16" continue sa carrière sans grands changements. Il est disponible en noir, blanc et bleu.

Le Pro Performer bénéficie des nouveaux cadre, selle, collier de selle, compact disc et de roues GT à bâtons à 6 branches toutes nouvelles. Le Pro Freestyle Tour est disponible en roues bâtons ou roues rayons. Pédalier monobloc forgé et, outre les couleurs précédemment citées, il est disponible en « Day-glow Pink » un rose flamboyant.

Enfin, top modèle de la gamme, le Pro Freestyle Team Model, avec pegs partout, nouvelle potence GT, superbe, pédalier GT trois pièces, rotor Odyssey, moyeux GT, frein Dia Compé Nippon, en un mot le scooter de Josh White. Tous les modèles GT 88 changent de finition et adoptent une nouvelle déco très clean.



Le Performer new look avec sa plate-forme revisitée équipée d'accessoires branchés.



Il est flash, empattement court, large plate-forme, triangle arrière spacieux : le Dyno a du caractère.

Dyno

Quatre modèles nouveaux dans la gamme Dyno. Le Compé, le Détour, le Pro Compé et le Pro Compétour. Ils sont, vous l'avez compris, les déclinaisons sous le label Dyno des modèles GT avec les mêmes changements de composants selon le type. Ils sont tous en 88 une nouvelle déco trashy très réussie, un cadre redessiné avec une plate-forme plus vaste, le haut de gamme Pro Compé Tour correspond au modèle utilisé par Dave Voelker. Moyeux GT, selle GT, collier de selle GT, nouvelle potence GT, pneus GT, pédalier 3 pièces GT. Le nec plus ultra.

Pur et dur, un racer d'enfer signé Robinson.



Robinson

La gamme Robinson qui se veut la Rolls des racers comprend deux modèles complets : le Robinson Pro et le Robinson Pro Team Model, et cinq types de cadres, l'Elite, le Pro, le Cruiser, le Mini Cruiser et le Junior. Entièrement cromo 4130 pour le cadre, fourche, guidon, tige de selle, les scoots se différencient par leurs composants. Moyeux SR et pédalier monobloc pour le Pro, moyeux et pédalier GT pour le Pro Team Model. Le tout bien sûr construit aux USA.



Haro

On ne s'endort pas non plus chez Bob, mais faut dire que grâce à l'efficacité de Bicross Magazine, vous avez eu la primeur de presque toutes les nouveautés il y a déjà plusieurs mois. Donc nouveaux coloris, potences, guidons, pneus Haro, mais les grosses nouveautés concernent le vélo-trial et la Formule 1. Formule 1 pour laquelle Bob propose deux modèles différents. Celui que vous voyez en double page au début de ce magazine est le bas de gamme, l'autre est à tomber par terre, tellement il est beau et racé.

De l'inédit aussi côté sportswear. Bob a dessiné toute une ligne de fringues, T. shirts, sweats, blousons, pantalons. On les achèterait tous si on s'écoutait. Le goût est bien la griffe de Bob dans les scoots comme dans le look des pilotes.

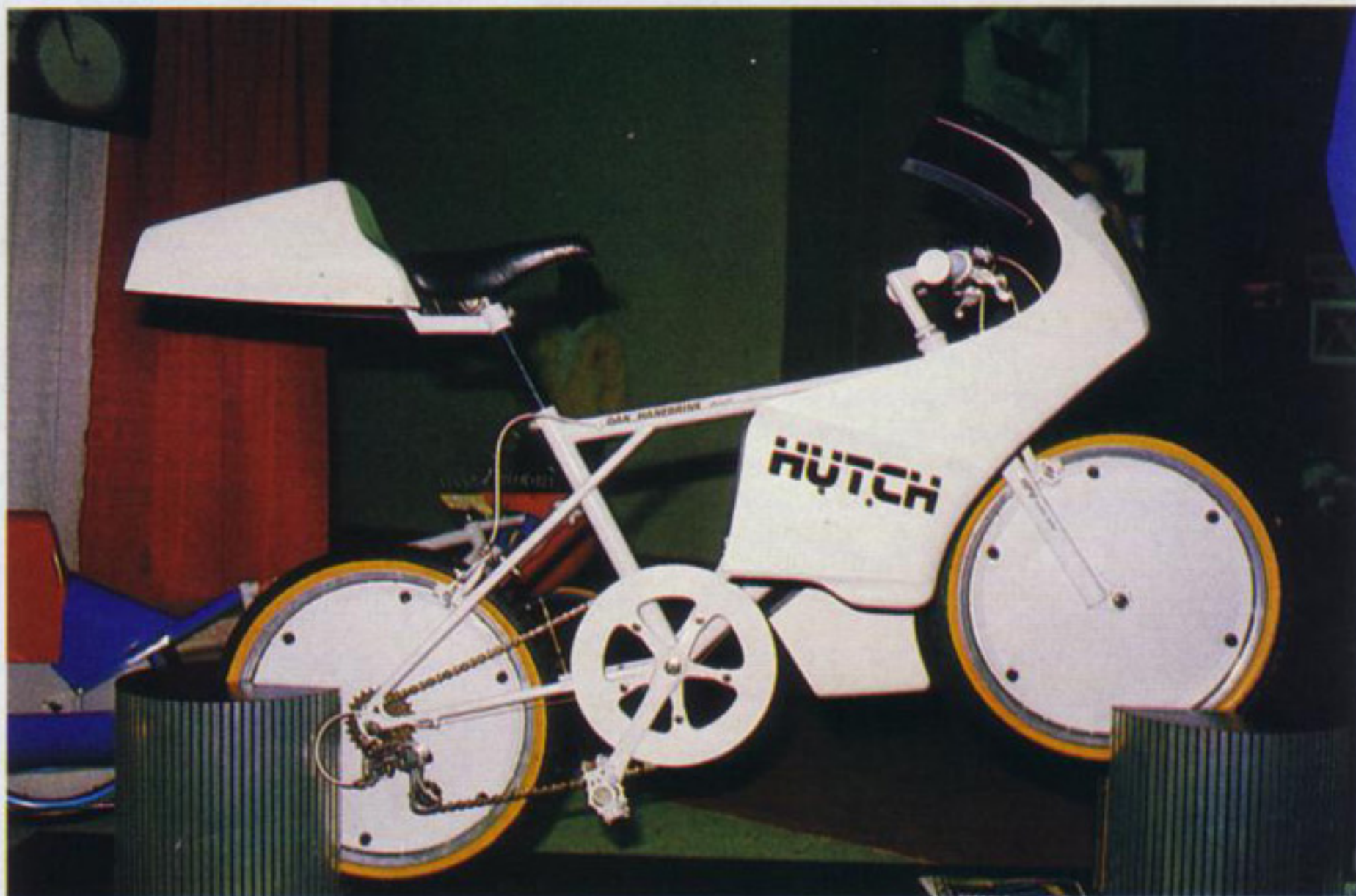
Ça bouge tout azimuts chez Haro. Remodelage des anciens modèles, création de nouveaux concepts 2 roues, look assuré !



Hutch

Beaucoup de nouveautés chez Richard Hutchins. Malheureusement les designers de la maison n'ont pas le talent de Haro. Déco et finitions ne sont pas toujours du meilleur goût, mais sont à l'image du catalogue : cheap-et à base de couleurs criardes. Bof !

Avant de faire le tour de la gamme, voyons les scoots de descente HPV et GPV, formule dans laquelle Hutch est la seule à croire et à investir. Le HPV est un scooter à roues de 20" de taille standard, qui est doté d'un assez beau carénage et d'un dossierer de selle. Douze vitesses avec dérailleur Suntour. Le GPV, conçu et piloté par Dan Hanebrink est un engin surbaissé et entièrement caréné pour l'instant à l'état de proto. Il devrait paraître être construit en série dans les mois à venir.



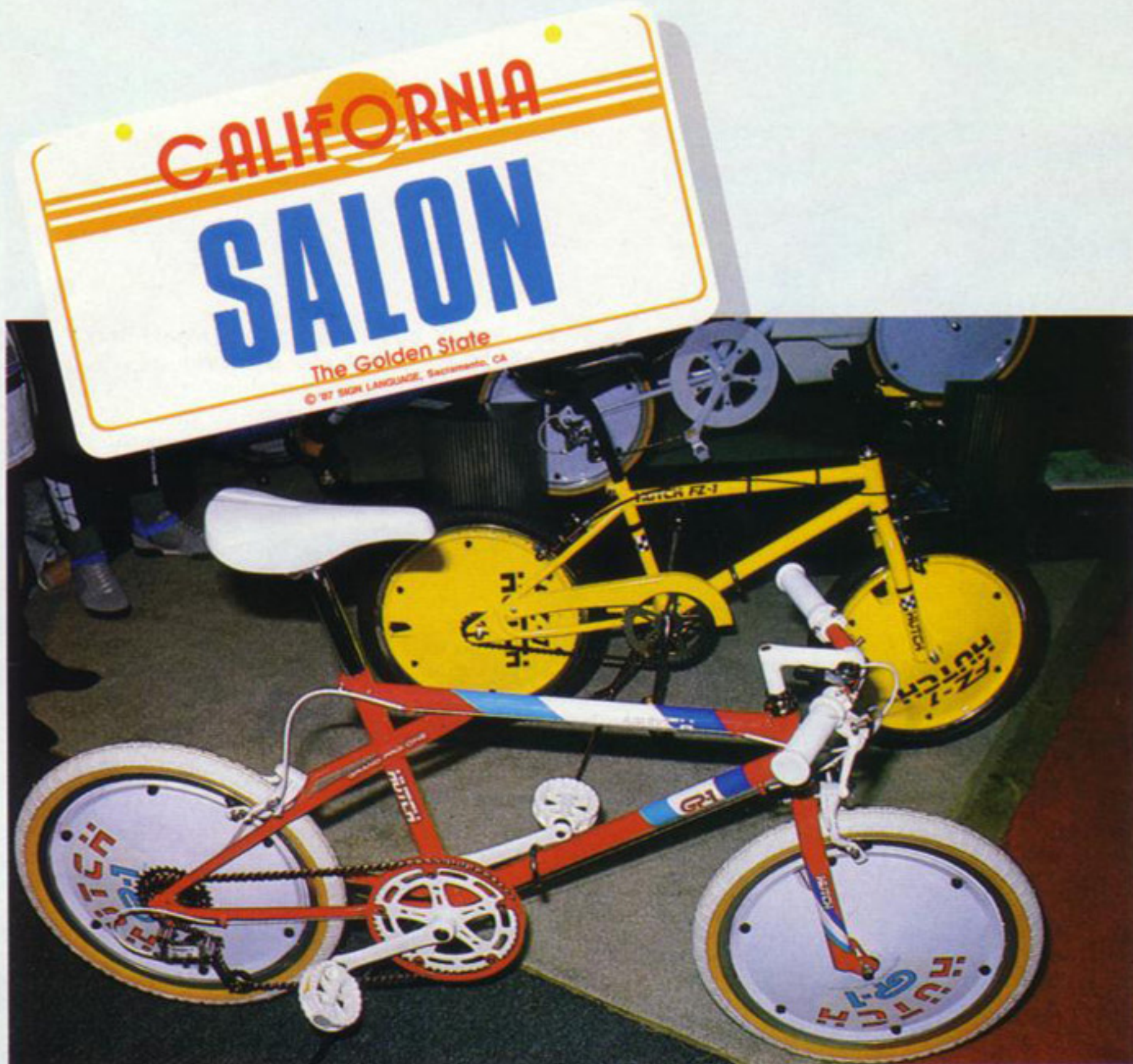
Ils ont osé. Les salons sont aussi fait pour se faire remarquer. Après le sam plaqué or, Hutch nous sert le GPV.

Pourquoi GPV ? Pour Gravity Power Vehicule. Malin non ?

Revenons à des engins plus sérieux avec la gamme course, non sans avoir mentionné l'arrivée de deux nouveautés manifestement inspirées de la Formule 1 : le FZ 1 jaune et mono-vitesse, et le GP 1 qui possède 6 vitesses. Revenons au tout-terrain avec une gamme composée du Hutch Pro Street, un scooter d'initiation un peu grugru avec roues flasquées et pédales en plastique. Mieux est le XR-1 chromé, pédalier monobloc, roues 36 rayons, freins imitation Dia Compé.

Beaucoup mieux le Pro-Racer qui revendique une partie-cycle 100 % cromo, une finition chromée, pédalier 3 pièces et disc Peregrine, pédales Hutch Pro, potence Hutch.

Hutch suit le vent et crée son modèle F1, le GP1. Matez la géométrie du Strike Styler, un engin avec lequel on hésite à sortir avec ses accessoires plaqués or.



Pour les freestylers, Hutch présente un certain nombre de modèles. Le Jet d'abord, disponible en 20 et 16". Scoot, cheap, avec roues à bâtons, guidon double barres Hutch et rotor. Un peu mieux on trouve l'Exel, pédalier monobloc toujours mais compact-disc et roues 48 rayons.

Ça reste un engin d'initiation dont cadre et fourche sont en cromo. 100 % cromo par contre : le Windstyler n'a pas beaucoup changé si ce n'est le remplacement du rotor ACS par un Odyssey. La « grande » nouveauté du haut de gamme concerne le Trickstyler légèrement modifié dans la partie-cycle il adopte une finition blanc nacré et tenez vous bien potence, collier de selle, rayons, pédales, plateau plaqué or ! Plus inutile, je meurs. Passons.

Diamond Back

DB c'est une marque de référence. Qualité, sérieux, design se retrouvent dans tous les modèles de la gamme. Trois grands axes. La F1 bien sûr avec deux modèles très aboutis, la course et le free. Je ne vais pas revenir sur la F1 appelée chez DB : Formula One. Pour les racers DB propose trois modèles différents. Toute la gamme recevant pour 88 de nouvelles décors radicales. Le Viper est un racer d'initiation, cadre cromo, roues rayons avec pneus Compé III, freins ACS 860, leviers ACS 6170 et pédalier monobloc. Au-dessus, DB propose le Streak, 100 % cromo, power-disc Tioga, frein à tirage central ACS sous hauban inférieur. Le fin du fin étant constitué par le Réactor doté en plus de jantes Araya et d'un tout nouveau pédalier trois pièces SR de toute beauté. Du bien beau matos.

Côté free, trois modèles, le Striker, avec roues 48 rayons, nouveaux pégs vissés sur la fourche au choix en position haute ou basse, frein arrière ACS à tirage central et ACS 860 devant. Rotor ACS et pneus Compé ST. Le Hot Streak avec roues à bâtons cinq branches, pédalier monobloc mais compact-disc.

Enfin the best : le Strike Zone disponible en deux versions, le Mike Dominguez et le Woody Itson. Les seules différences concernent les coloris, les guidons et les roues qui sont à 48 rayons sur le Itson, à bâtons sur le modèle Dominguez.

Sinon cadre tout nouveau pour les deux compact-disc Tioga, frein ACS, rotor ACS, potence ACS 55. Extra.



Déclinaison des stylers Diamond Back.

Skyway

On a manifestement beaucoup travaillé chez Skyway et toute la gamme a bénéficié de cette activité. Les racers peuvent choisir entre deux nouveaux modèles : le 280 TA, un beau scooter d'initiation, deux freins, roues 36 rayons, nouvelle déco et nouveau compact-disc et le 300 TA pour les avions. Frein AR Dia Compé 990 dont le câble passe dans le cadre, pneus Tioga Compé III, les autres composants sont d'origine DK, Araya, A'me rien que du beau pour une nouvelle géométrie et une nouvelle conception au niveau des tubes du cadre pour une meilleure rigidité.



La grande activité de Skyway se concentre sur le free. Grande diversité de couleurs et de montages.

Côté free, toutes nouvelles décors pour les modèles Street Scene, Street Beat et Street Styler. Cadres entièrement redessinés, rotor sur tous les modèles, nouveau compact-disc, empattement plus long, nouveau guidon avec les deux barres plus rapprochées, enfin pour le Street Beat la plate-forme a été matricée, ce qui remplace avantageusement la présence de grip.



En résumé

J'écris, j'écris et je m'aperçois que j'ai tant de choses à vous dire que ça ne rentrera jamais dans le nombre de pages prévu. Je vais essayer d'être plus bref, promis. Allez dans le désordre cette fois, je vous signalerais l'arrivée de la gamme Revcore chez CW. Du matériel haut de gamme et des composants de qualité, pédales, potences, cadres, encore du « Top Quality » dont on se réjouit. Dans le



Encore des F1 chez General.

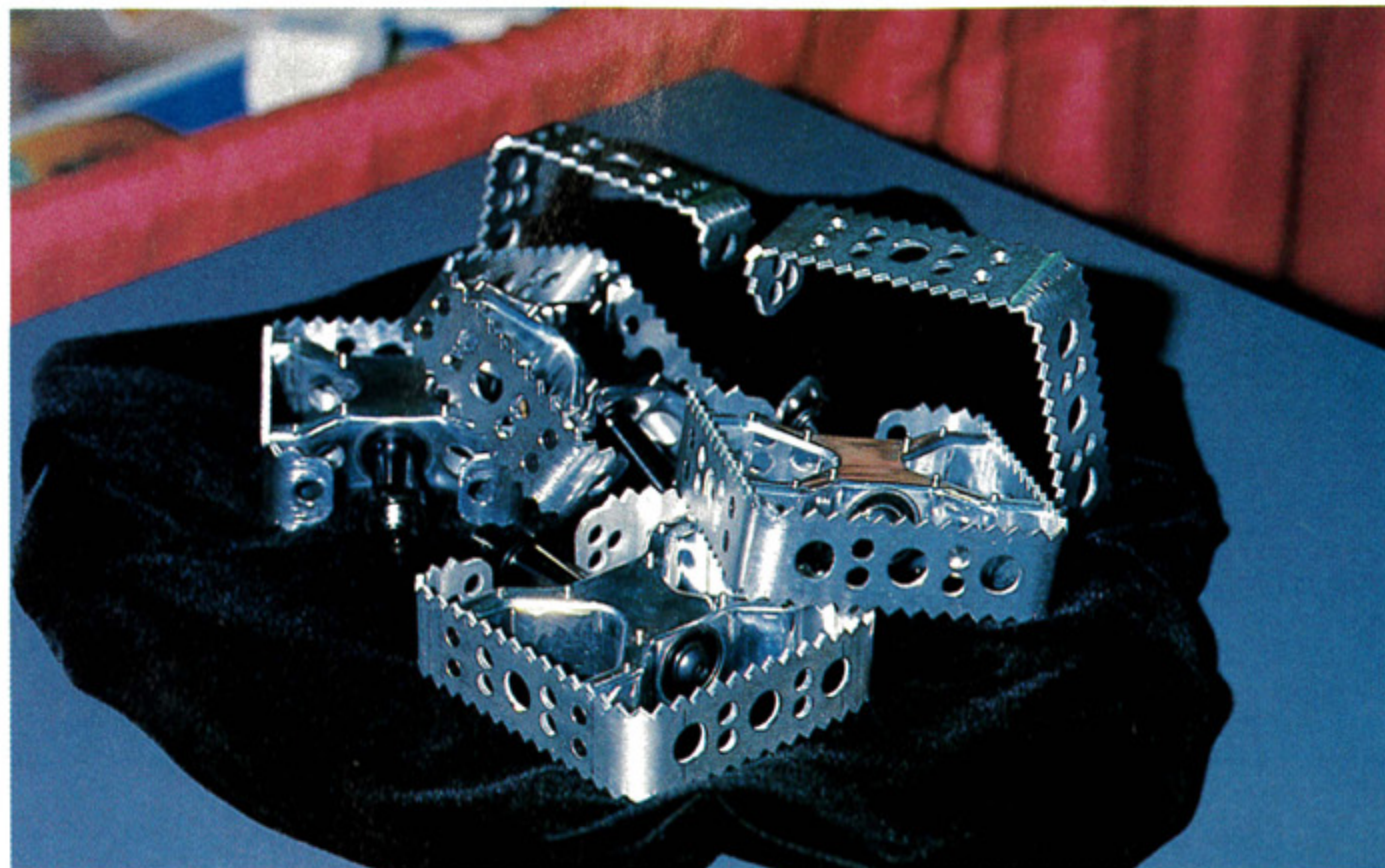


Le pédalier Boss dans toute sa splendeur (power alu).

même ordre d'idée, il faut mentionner la marque Boss. Spécialisée dans les BMX performants, Boss présente à Long Beach de nombreuses nouveautés. Cadres 100 % cromo toutes tailles d'aspect classique mais de qualité supérieure. Sans grande publicité que ses résultats en course, cette petite marque s'est taillée une réputation enviable dans le domaine de la compétition un peu à la manière de Elf. Boss présentait à Long Beach outre sa gamme, de toutes nouvelles potences et un magnifique pédalier qui ne devrait pas tarder à équiper les meilleurs.

Chez ACS, j'ai noté que les roues RL Edge disposaient dorénavant d'un nouveau moyeu. Par contre, rien de neuf côté rotor.

Que Weinmann sortait un nouveau frein à expansion, par contre on n'a pas voulu me préciser s'il était réservé au mountain-bike.



Pédale et tour de pédale Revecore. Ce n'est pas une curiosité, c'est d'utilité publique.



Le City Cat, interdit aux retraités.

Curiosités

Au gré des stands, il est sympa de découvrir tous ces nouveaux produits, ces nouveaux scoots, et puis pour la détente, l'œil est parfois accroché par l'insolite. Insolite cette gamme Peugeot, qui ne symbolise pas la nouveauté et est entièrement due à quelques obscures sous-traitants taiwanais. Affligeant ! Insolite le « Combo », produit batard obtenu par le croisement entre une patinette et un bicross. Ce péché est commis par la BCA, Bicycle Corporation of America. C'est laid à souhait et ça ne sert pas à grand'chose.



VELO SCOOT
Enfin la trottinette des retraités.

Insolite le Citycat. Pas laid à regarder cet engin bizarre est doté en son centre d'une plaque en fibres sur laquelle repose selle et pédalier. Le constructeur a tenu absolument à me faire une démonstration des sauts que cet engin à ressort pouvait effectuer, hélas, emporté par l'élan, il s'est offert une gamelle aussi brutale que douloureuse sous mes yeux ébahis.

CALIFORNIA SALON

The Golden State
© 1987 BION LANGUAGE, Sacramento, CA



Accessoires

Tout ce qui touche de près ou de loin au bicross était aussi à Long Beach. Les nouvelles fringues JT, le nouveau pantalon Axo étudié spécialement pour le bicross, les lunettes A'me, un peu pompées sur les Oakley, mais assez réussies néanmoins, les lunettes Jones, les fringues Haro dont je vous ai déjà parlé, la ligne Dyno, les maillots Skyway, tous les produits Vision (ceux-là vous devriez pouvoir les acquérir dès le mois prochain à Bercy, à l'occasion du Mega Free, Vision étant un des sponsors principaux de cet événement). Bon, je ne vous ai pas tout dit sur Long Beach, mais presque. Maintenant, scrutez bien les photos, économisez, faites votre choix dans quelques mois la plupart de toutes ces nouveautés seront chez nous. Alors patience les kids. A bientôt et n'oubliez pas le guide.

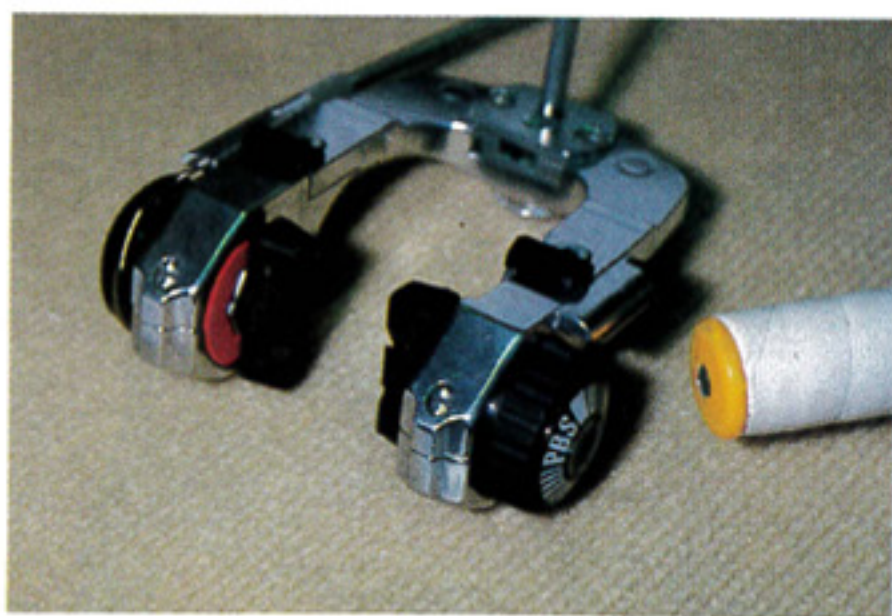
C'est les fringues qui montent. Elles envahissent l'Europe. Vision est même présent au Mega Free.



Un cadre et fourche Auburn.



Odyssey fait un malheur dans le domaine de l'accessoire.



Nouvelle machoire Weinmann.



Nouveau jersey Skyway.



Jean, T-shirt... c'est le prêt à porter Haro.

1000
PLACES
À GAGNER!



STAR LANCE LA MEGA AU



STARWAY LA COURSE FREE

ATTENTION!
la course au
MEGA FREE
se termine le
Mardi 8 Mars
à 24h

POUR L'ACHAT D'UN BMX,
D'UN FREESTYLER OU D'UN
MOUNTAIN BIKE STARWAY,
TON CONCESSIONNAIRE
STARWAY VELECLAIR T'OFFRE
UNE PLACE POUR LE MEGA
FREE DU 13 MARS A BERCY.
C'EST LE CADEAU TROP COOL
DES FÊTES DE FIN D'ANNEE !!!
ATTENTION ! LA COURSE AU
MEGA FREE SE TERMINE LE 15
JANVIER 88 A 24 HEURES

READY GO ET BONNE
CHANCE !

STARWAY 2 B RAD
POUR CONNAÎTRE LES
DETAILS DU GRAND JEU
STARWAY VELECLAIR LES
SPECIALISTES PEUVENT SE
RENSEIGNER A L'UN DES
NUMEROS SUIVANTS :

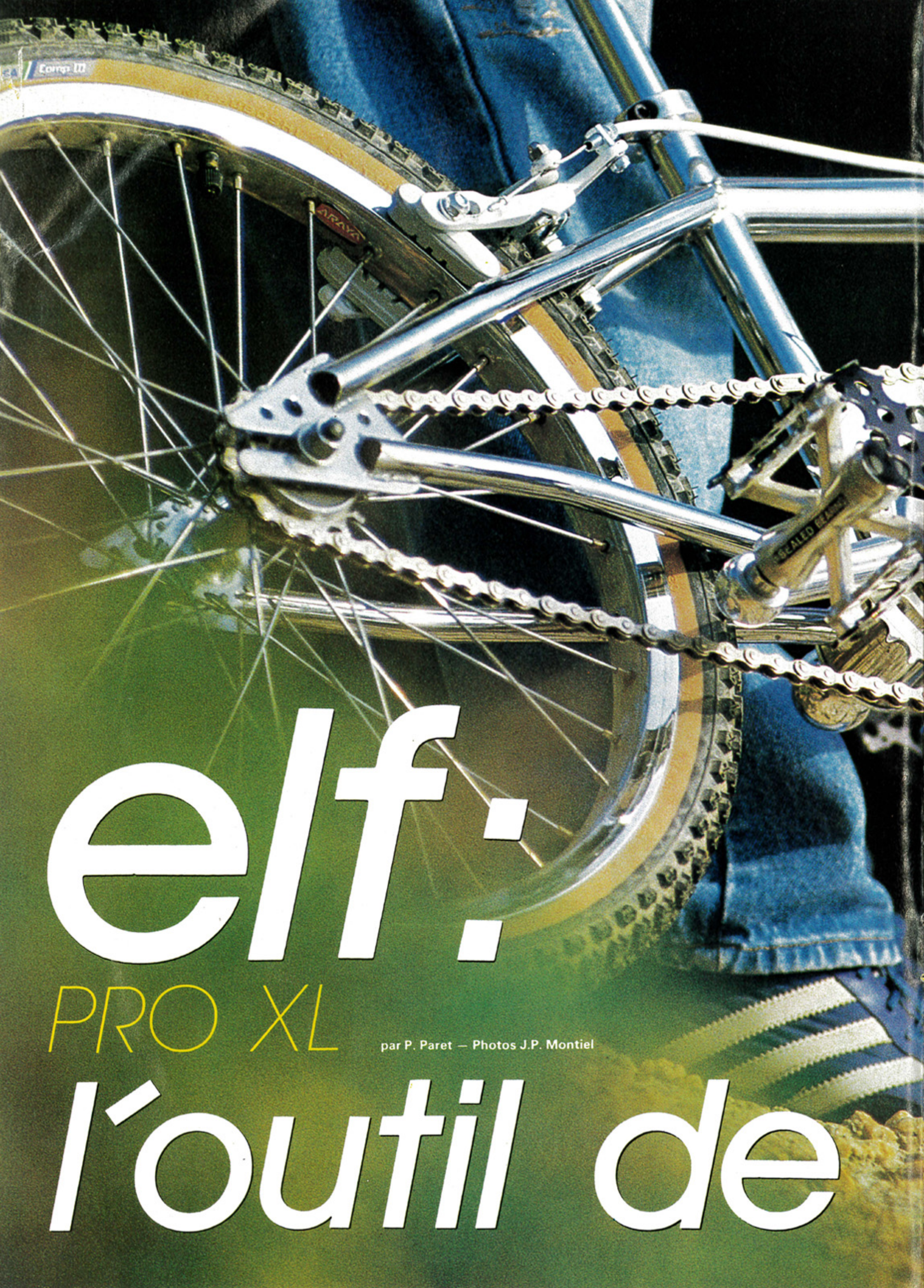
DREUX : SOLANGE GRELET
37.46.70.40 — MULHOUSE : PASCAL
DREYFUSS 89.42.32.20 —
TOULOUSE : Claudine PASCAL
61.23.01.57 — LYON : MICHELE
DUMAINE 78.72.19.02 —
BORDEAUX : ARLETTE COURCELLES
56.86.51.29.

Starway

Distribué par

 Véléclair





elf.

PRO XL

par P. Paret — Photos J.P. Montiel

l'outil de



ESSAI

C'est une véritable révélation, un coup de foudre pour ce racer made in California ! La simplicité du pilotage, son adaptation immédiate distinguent le Elf de ses concurrents haut de gamme. Quel enrouleur !!!

précision

L'essai a été réalisé sur la piste de Six Fours, dans le Var. Merci les kids, merci Madame la Présidente



Nouvelle boîte d'importation « On Line » décide pour ses premiers coups de distribuer du haut de gamme made in US peu répandu. D'abord parce que toutes les grandes marques sont déjà squattées et puis surtout parce que la fabrication en petite série d'engins sophistiqués et soignés correspond à un

besoin, à une demande du monde de la course.

Revcore, Robinson, Boss, Elf... et même Sunn avec son approche de l'aluminium sont autant d'exemples et de preuves d'un engouement pour le racer d'enfer.

Phénomène de mode ? Pas du tout. Simple conséquence de l'évolution du bicross et de son marché.

Le marché. On le sait, il s'est vendu des millions de BX en quelques années aux USA et par exemple trois millions en France en trois ans et demi.

Ces chiffres englobent aussi bien le croûton de supermarché que les café-racers de chez Ognier.

Autant vous dire que le potentiel du parc bicross est saturé. Le BX s'est imposé comme le vélo, le moyen de locomotion et de délire des enfants et des kids, son avenir est donc tracé. Mais certains constructeurs cherchent à développer les secteurs en pleine évolution. Il y a eu le freestyle, dont l'expansion rapide a permis aux chercheurs, freestylers et designers de créer des engins, des figures et des styles tous azimuts. Parallèlement sur les circuits, les racers deviennent de plus en plus toxiques, la rapidité des tours est croissante, le pilotage est de plus en plus technique et bientôt, à pilote égal, seul l'engin fait la différence. Voilà pourquoi le haut de gamme se développe et que les constructeurs

américains eux-mêmes se réorientent vers une fabrication « maison ». Ajoutez à cela la montée du Yen (monnaie japonaise) et la fuite des capitaux de Taïwan (l'île passe sous contrôle chinois d'ici 20 ans), et vous comprendrez le pourquoi du comment.

Vous m'excuserez de cette petite analyse socio-économique très disserte, mais elle explique comment le Elf, fabriqué depuis 1975 à Orange en Californie, ne se révèle qu'à Orlando en 1987 et traverse l'Atlantique en 88. Pendant toutes ces années, seulement quatre personnes fabriquent 200 cadres et fourches par mois et font évoluer un produit qui arrive maintenant à maturité.

Un pro-mobile

On Line est donc une nouvelle filière de matos dont les protagonistes s'activent du côté de St-Maur. Leurs motivations qui relèvent de la mission, lorsque l'on connaît les personnages, consiste à introduire en Europe des engins et des accessoires d'une rareté recherchée. Long Beach concrétise leurs espoirs. Ils ramènent de Californie quelques cartes de qualité, comme, pour l'accessoire, DK et Urchins, pour les bicross, Boss et Elf. Comme on dirait, du matos plutôt branché.

Le Elf et le Boss sont deux racers 100 % cromo fabriqués en petite série, au caractère très différent. L'un est long, très spacieux à l'avant, d'une adaptation peu évidente, mais bénéficiant d'une maniabilité peu courante en jump. Une bête taillée pour le fun dont nous reparlerons prochainement. Le Elf lui est un outil de précision. Sa géométrie pousse le pilote à la mobilité.

Le tube de selle incliné vers l'arrière vous éloigne du guidon en position assise, privilégiant ainsi l'enroulage. La boîte de pédalier placée bien en avant vous oblige à vous rapprocher du guidon en position debout et facilite les relances du corps et du BX en accéléra-





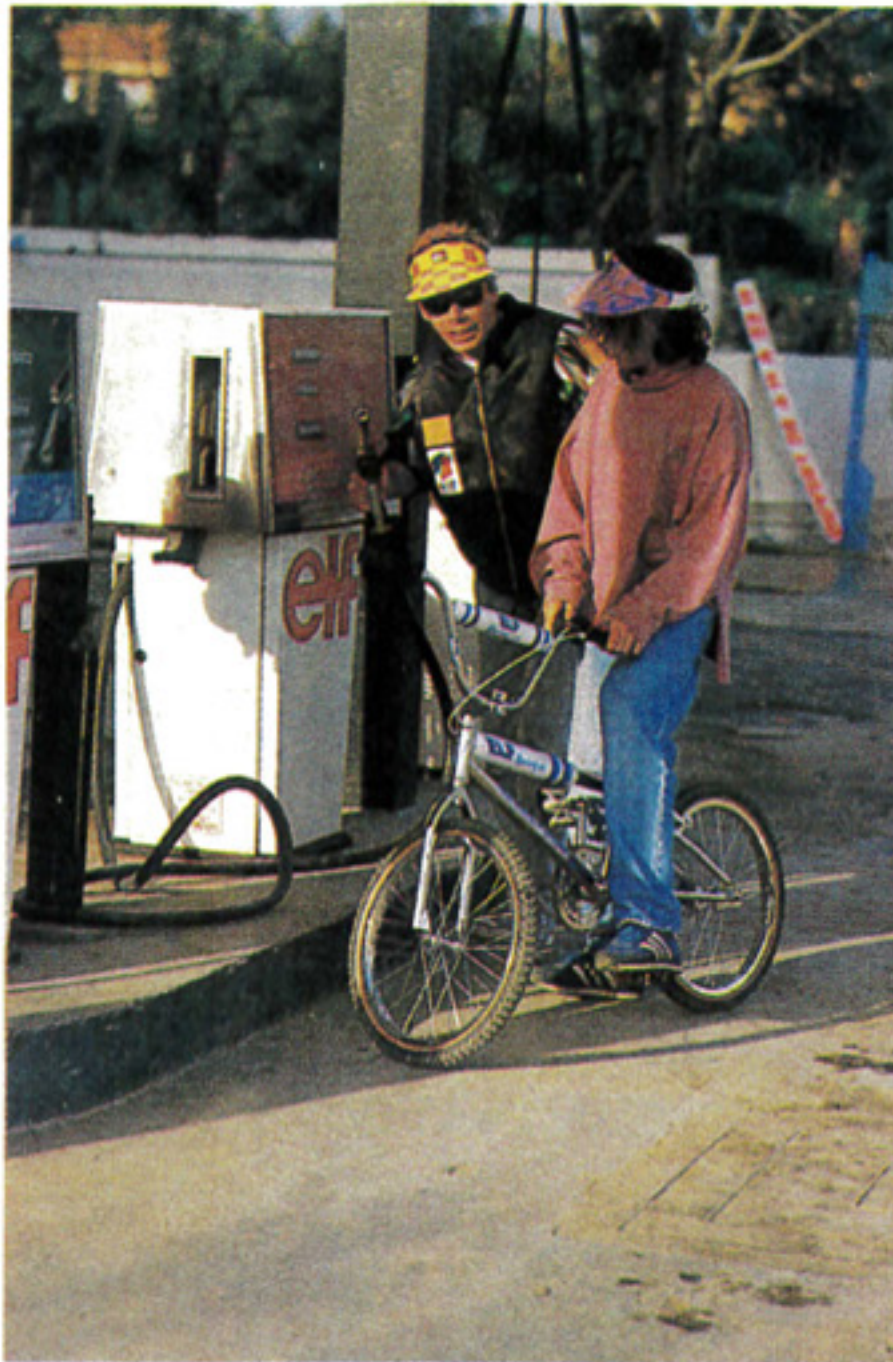
tion. Les enroulements d'obstacles sont diaboliques. Le Elf surfe sur les bosses. Le poids de sa partie avant est presque nul, sa fourche assez droite. Même équipé d'un gros braquet (44/16), tout le monde a été séduit par sa qualité de réponse à la relance. Mais la position qu'engendre la géométrie du triangle selle-boîte de pédalier-guidon déséquilibre les jeunes gabarits trop appuyés vers l'arrière. Le Elf Pro XL est adapté à des moyens et des grands gabarits de plus de 60 kg. Les plus jeunes ont à leur disposition dans la gamme le Micro Mini, le Mini, l'Expert et le Pro 20. Hélas, non encore importés en France.

Le Elf de l'essai est équipé d'accessoires à la hauteur de ses qualités. Le freinage des nouvelles mâchoires ACS 860 sont idéales, tube de selle Elf très long pour grand gabarit, guidon Elf 100 % chromoly, jantes Araya chromées... La grande surprise est le pédalier Dural Elf trois pièces d'une esthétique proche de l'orfèvrerie. Le pédalier cromo est équipé de manivelles creuses et de pédales Sakae avec tours de pédale Urchins. Le tour de pédale était jusqu'à présent un accessoire pour initiés, il est heureux de constater que plusieurs marques les fabriquent et que les grossistes en importent. Le jeu consiste à enlever votre tour de pédale standard pour le remplacer par un autre plus large, plus résistant et plus cranté. Le mythe de la pédale Hutch vient de s'écrouler car rien n'est plus confortable et accrocheur qu'un bon TDP. Cette prothèse offre la possibilité d'être remplacé en cas d'usure.

On n'essaie pas un BX sans mâter sa dégaine. Celle du Elf est plutôt séduisante. Son chrome-argent made in US est absolument éclatant. Dommage que les mousses de sécurité aient un look un peu gru-gru par rapport à la classe de l'outil, puisque classe il y a.

Esthétique-finition

Bien que les bains d'acide nécessaires au chromage attaquent le métal, on reste en arrêt devant l'éclat du chrome du Elf Pro XL. Les soudures sont nickel. Les mousses de sécurité sont un peu cheap. Le Elf a un look typique de racer.



« Le plein d'énergie s'jou plait ! »

Fiabilité-équipement

Cadre et fourche, guidon, tige de selle Elf 100 % cromo. L'équipement du Elf Pro XL de l'essai est de haute qualité et bien adapté. Son pédalier Dural est une merveille de précision. Le TDP Urchins est l'accessoire indispensable à tout racer qui se respecte. C'est une révélation.

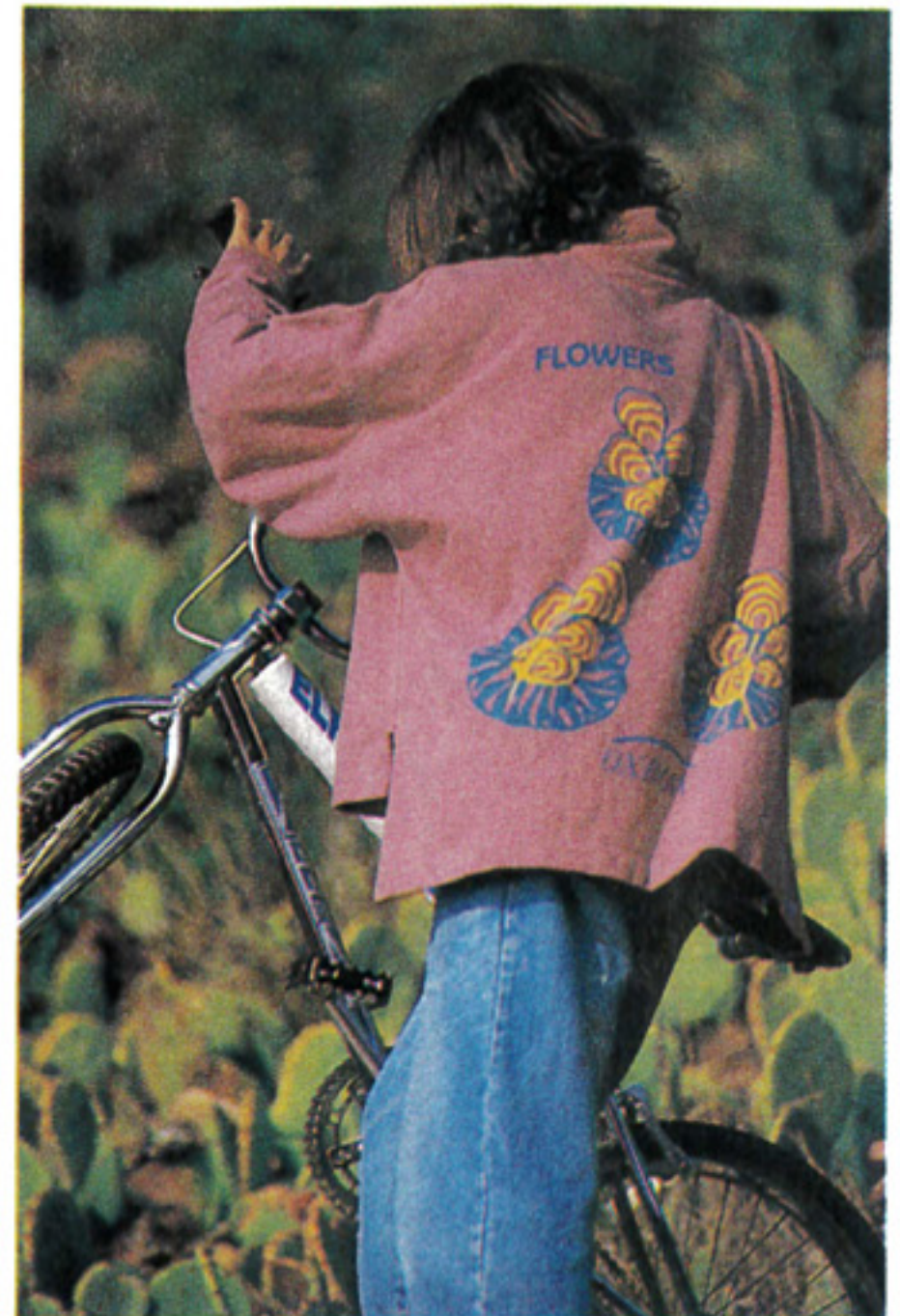
Pilotage-adaptation

Sa maniabilité lors des enroulements est impressionnante. Même équipé d'un gros braquet, le Elf Pro XL s'est montré hyper prompt

à la relance. Son adaptation est immédiate, il est parfait pour les gabarits supérieurs à 60 kg. C'est un scooter à conseiller à des débutants comme à des top-racers. La précision et la maniabilité sont les deux dominantes du Elf.

Prix

Cadre et fourche 1 550 F. Le vélo équipé 4 750 F. La solution idéale semble une fois encore être celle du kit que l'on monte soi-même petit à petit. Le prix du BX complet est vraiment prohibitif. Importation quand tu nous tiens !



Sweat nouvelle collection Oxbow genre « Power Flower Revival ».



Il a vraiment le son ce sam made in US. Nouveau frein ACS 860, pédalier Elf dural, pédale Sakae et tour de pédale Urchins, potence DK, ... Cadre et fourche 100 % cromo.

FICHE TECHNIQUE

Marque :	Elf
Type :	Pro XL 20"
Cadre :	Elf 100 % cromo
Fourche :	Elf 100 % cromo
Potence :	DK
Tige de selle :	Elf
Selle :	Elina
Poignées :	A'me Round
Jantes :	Araya 7X ch.
Moyeux :	Suzue
Pédalier :	trois pièces Elf Dural
Power :	Elf
Couronne :	Tuff Neck
Pédales :	Sakae
Tour de pédales :	Urchins
Freins AR :	ACS 860
Pneus :	Compé III
Prix :	kit cadre et fourche 1 550 F BX complet 4 750 F
Poids :	10,5 kg
Importateur :	On Line, 168, bd de Créteil, 94100 St-Maur - Tél. : 48.83.58.97.

**OUVERT
LE DIMANCHE MATIN**

168, boulevard de Créteil
94100 Saint-Maur
Téléphone (1) 48.83.58.97
RER "Parc St-Maur"

ELF, ECHO, BOSS, SE RACING, ACS, FREE AGENT, CRIT PLATE, TROYLEE, VENTURE, DIAMOND BACK, JIVE HANDLES, T
UZ, HARO, GT, SKYWAY, REDLINE, ZERONINE, PROFILE, ROBINSON, OXBOW, VANS, OFF SHORE, AXO, VISION, POW
ND BACK, JIVE HANDLES, POWELL, SANTA CRUZ, TRACKER, INDEPENDANT, GULLWING, ELF, ECHO, BOSS, SE RACIN

Kit MX500 Chrome MBK	1 120,00 F
Cadre FCHE GTPRO Performer Chrome	1 015,00 F
Cadre FCHE Haro Master 87	1 256,50 F
Roue Rigida 20 x 175 moyeu Dural	276,50 F
Roue Skyway 20 x 175 RSE BE RT VRT	416,50 F
Pneu type COMP ST 20 x 175 LAV RSE	27,30 F

Pneu COMP IV 20 x 175 BE RT	68,60 F
Potence GT Free LAV BE VRT NR	150,50 F
Guidon Haro G1 BE BRT BC	122,50 F
Rotor ACS	56,00 F
Poignée Oakley Owing Tur or jaun	33,60 F
Lunette Oakley 015	66,50 F

Epaulette JT V3000 RT	385,00 F
Chaîne Isumi RSE LAV VRT	40,60 F
Guidon type Skyway Cromo Chrome BC	52,50 F
Cadre fche GT4	1 015,00 F
BMX Racing Team Starway Chrome	1 225,00 F
BMX Alun Master/ Roue Tuff Wheel III	945,00 F

ELF	4 795,00 F
Boss Team Pro	5 750,00 F
Dyno Team	4 700,00 F
General Husler	2 325,00 F
Torker 540	3 495,00 F
GT Team Pro Freestyler	4 850,00 F
Har Dart Formula One	3 895,00 F
CW Shaker	2 150,00 F
CW Flyer	2 695,00 F
Zéronine Free	Nous contacter
Diamond Back Mike Dominguez	3 495,00 F
Free Agent	Nous contacter
Free Master	2 150,00 F
Diamond Back Formula One	3 300,00 F
REVCORE	Nous contacter
Boss Free Team Free	5 850,00 F

GT « 12 »	1 100,00 F
GT « 14 »	1 200,00 F
CW « 12 »	1 150,00 F
General « 14 »	1 250,00 F
Variflex « 12 »	795,00 F
Variflex Mini	495,00 F
Variflex Pro (Rotor)	995,00 F
Boss « 12 »	895,00 F
Boss « 14 »	1 250,00 F

Elf Pro Chrome	1 550,00 F
Elf mini Chrome	1 495,00 F
Elf Cruiser Chrome	1 650,00 F
Boss Pro Team	1 795,00 F
Boss Free Team	1 895,00 F
Free Agent	Nous contacter
Dyno Free Team 88	1 795,00 F
Robinson Pro 88	1 795,00 F
Se Racing PK Ripper 88 (cadre seul) New	1 450,00 F
GT Pro Series 88	1 695,00 F
GT Pro Freestyl Tour 88	1 750,00 F
Haro Sport 88	1 695,00 F
Haro Master 88	1 795,00 F
Skyway Street Beat	1 150,00 F
Skyway TA	1 150,00 F
Anlun Master	695,00 F
Anlun Sport	695,00 F
Zéronine Pro XL	1 695,00 F
Powerlite	1 495,00 F
Redline 800 P	1 595,00 F
Se Racing Quadrangle	1 950,00 F
Haro FS1	1 150,00 F
Hutch Pro Racer	1 495,00 F
Hutch Judge	1 595,00 F
Hutch Hollywood	1 650,00 F
Cadre Nu MX500	750,00 F
Hutch Strick Star	1 695,00 F
Hutch Cruiser	1 895,00 F

Tioga MX2 Beartrap	42,00 F
Tioga MX45L	89,00 F
GT Super	63,00 F
Rehausseur DK	115,00 F
Tioga MX7	65,00 F
GT Epoch	53,00 F
GT Astro II	92,00 F

DK Pro Mini	275,00 F
ACS 55	165,00 F
Tuff Neck Pro	185,00 F
Haro Free	198,00 F
Hutch Free	268,00 F
Hutch Japon Free	130,00 F
Profile Free	295,00 F
Rotor Tioga	110,00 F
GT Free	215,00 F
DK Free	295,00 F
Pro Neck Free	145,00 F
Haro G1	168,00 F
Hutch Pro	248,00 F
Hutch Japon	110,00 F
Dyno Spin Teck	295,00 F
Rotor Odyssey	178,00 F
GT Pro	165,00 F
Rotor Skyway	225,00 F

Elf	Nous contacter
Boss	1 895,00 F
Profile	1 795,00 F
Rédline 401	1 795,00 F
Sugino FT	1 195,00 F
Sugino CT	360,00 F
Bulseye	1 850,00 F
GT	1 195 F
Haro	945,00 F
Périgrine	1 100,00 F
Anlun	875,00 F

Shimano SX	79,00 F
Shimano DX 175,00 F - Shimano Deore XT	275,00 F
Profile 1/2	450,00 F
Suntour	185,00 F
Hutch USA, 545,00 F Hutch Japon	95,00 F
SR 195,00 F - SR Scelles	295,00 F
Contour Urchin + Vis	160,00 F
MKS Graphie	95,00 F
Revcore	Nous contacter

Tioga Task Force	120,00 F
Takagi	90,00 F
Odyssey	100,00 F
Tioga Turbox Creux	245,00 F
RTS Tioga Mono	45,00 F
RTS Scelles Mono	95,00 F

Comp III « 20 »	55,00 F
Comp III « 21 » 65,00 F - Comp III « 24 »	80,00
Skyway Free	79,00 F
GT « 20 »	68,00 F
Hutch Free	68,00 F
Haro Free	58,00 F
Pégrine	110,00 F
Odyssey	78,00 F
Comp Ramp 85,00 F - Comp Pool	85,00 F
Comp ST	60,00 F

ACS 48S RL	695,00 F
ACS 48S Free Coster	895,00 F
ACS 48S Edge RL	795,00 F
ACS 48S RL Edge Free	1 075,00 F
Pégrine 48S Art	725,00 F
Pégrine 48SRTS SC	1 495,00 F
Tuff Wheel III 48S	445,00 F
Araya 48S moyeux Scelles	895,00 F
Araya Art moyeux Durla « 20 »/« 20 x 13/8 »	445,00 F
Araya Chrome moyeux scelles	
Sugino « 20 »/« 20 x 13/8 »	675,00 F
Araya Chrome « 24 »	750,00 F
Araya Chrome moyeux GT GF « 20 »/« 20 x 13/8 »	945,00 F
Araya Chrome moyeux Bulseye « 20 »	1 195,00 F
BMX 5 bâtons	245,00 F
Skyway Tuff II BC-NR	595,00 F

New Pantalon Axo	995,00 F
Pantalon Zeronine	995,00 F
Pantalon Haro	595,00 F
Haro Mod 3	745,00 F
New pantalon JT Bones	895,00 F
Maillot JT Bones	265,00 F
Maillot Axo	265,00 F
Maillot Haro	265,00 F
Coudières Haro	265,00 F
Genouillères Haro	395,00 F
Gants Axo Flexon	265,00 F
Gants Haro	265,00 F
Casque Echo	995,00 F
Gants JT Superbool	245,00 F
Casque Dyno UL	545,00 F
Casque JT	1 395,00 F
ATC casque JT Bones	115,00 F

OXBOW blouson	680,00 F
OXBOW Pantalon	495,00 F
OXBOW Coupe-vent	340,00 F
OXBOW Sweat Shirt	450,00 F
OXBOW Sac	Nous contacter

Vision tee-shirt USA 540/Univèrsel/Pool	
Service/Logo	160,00 F
Vision short Gator/Street splat/Punskull ..	Nous contacter
Vision Universal	Nous contacter

CATALOGUE SUR DEMANDE CONTRE 6,60 F EN TIMBRES

PTT* : PORT JUSQUE 80,00 F DE COMMANDE	15,00 F	SERNAM* : CADRE OU KIT	110,00 F
PORT AU-DESSUS DE 80,00 F DE COMMANDE	35,00 F	VÉLO COMPLET - KIT + ACCESSOIRES	160,00 F
SUPPLÉMENT "CONTRE REMBOURSEMENT"	35,00 F	SUPPLÉMENT "CONTRE REMBOURSEMENT"	50,00 F
SUPPLÉMENT "EXPRESS"	25,00 F	SUPPLÉMENT "EXPRESS"	30,00 F

* TARIFS FRANCE FORFAITAIRE PAR COMMANDE - SUPPLÉMENT POUR ENVOI AVION OU ÉTRANGER SELON POIDS
EXPÉDITIONS SUR TOUTE LA FRANCE - DOM-TOM ET AUTRES PAYS NOUS CONSULTER

MEGA FREE



FRENCH
KING
VERT

RON

OFF



Date : 13 mars 88
Décollage : 15 h
Spot : Bercy Stadium
Look : Trashy
Sujet : French King of Vert
Acteurs : les rois du free
et les princes du skate
But : overdose
de verticale
Moyen : un half de 12 m
de large et de 15 m
de long. Hauteur 3,50 m
Sponsors : NRJ – Vision
Street Wear – V2000 – FR3.

Unique au monde

Jamais, au grand jamais, de tels toxiques des deux spécialistes : free et skate n'ont été réunies en un seul spot. Et quel spot : **Bercy** ! Bercy qui, pour la circonstance et pour une après-midi seulement, deviendra le temple du fun aérien.

Aucune excuse, aucun mot des parents ne sera accepté par **l'équipe de BXM** et celle de **Larivière Organisation** qui bossent depuis des mois pour vous offrir ce spectacle qui s'annonce historique. Le spectacle, on s'en occupe. Pour l'ambiance, on compte sur vous. Dès 15 h, vous aurez sous les yeux pour vous éblouir ce qui se fait de mieux en matière de bicross aérien. Tout simplement **le premier King of Vert français**. Grâce à l'enthousiasme de **Ron Wilkerson**, le promoteur de ce singulier championnat qui s'est déroulé en 87 sur six manches exclusivement sur des half-pipes. Le calendrier 88 se déroule sur sept manches, Paris étant la deuxième épreuve de ce championnat. Le mode de sélection pour ce contest insolite retenu par Ron rassemble les quatre meilleurs professionnels du King of Vert 87 et les quatre meilleurs amateurs. C'est-à-dire **Ron « Too Hip » Wilkerson** himself, le kid d'Oceanside, la coqueluche des contest et du public, toujours à l'affût d'une nouvelle figure, vient

Dr Air, Josh White,
l'ambassadeur de la firme GT.



Mike « Jump »
Dominguez
l'as de chez
Diamond
Back.

Joe Johnson
première
saison
chez les pros
pour
cet accro
du King
of Vert.





Brian Blyther,
monsieur altitude !

Chris Hosoi,
le talent,
la présence,
le charisme.
A voir absolument.



◀ **Matt Hoffman,**
le phénomène
de l'Oklahoma :
16 ans !

montrer aux accros de Bercy que le King of Vert, mérite déjà une audience internationale. Brian Blyther, monsieur stratosphère. Il figure désormais dans le livre des records grâce à ses aérials toujours plus élevés. Timide, effacé, le grand Brian, King of Vert 87, dans la catégorie pro aura à cœur de montrer l'étendue de son talent. On n'a eut qu'une occasion de le voir en France, c'était à Evry en 87.

Josh White, 21 ans dans un mois, « Docteur Air » pour les intimes, professionnel depuis deux ans sous les couleurs GT, ce grand blond est un habitué de la France. Il est en effet venu deux fois l'an dernier pour participer au 3^e Indoor de Tours et au Supertour. Polyvalent, bon au sol et en rampe, Josh est l'un des tout meilleurs en half-pipe, où la relance moins éprouvante physiquement, lui permet de réaliser des tricks sidéraux.

Mike Dominguez, 19 ans, le 1^{er} à imposer le 540 à Bercy en 86 devant 15 000 kids médusés, est ce blondinet hyper doué auquel on doit notamment le no foot can can et le one hand one foot. Sa caractéristique essentielle est sa faculté de rentrer un grand nombre de figures avec élégance et un minimum d'entraînement.

Joe Johnson, pilote Haro, amateur en 87, vient de passer pro cette année. Une bonne bouille et un gros cœur pour ce toxique qui joue désormais dans la cour des grands.

Matt Hoffman. Eh oui, Matt lui-même. Le prodige, la révélation de 87 à Paris sous vos yeux. Hyper doué, ce freestyler de l'Oklahoma n'a que 16 ans et fait trembler les meilleurs. A tous ceux-ci, il faut ajouter **Jack Smith** et **Chris Potts**.

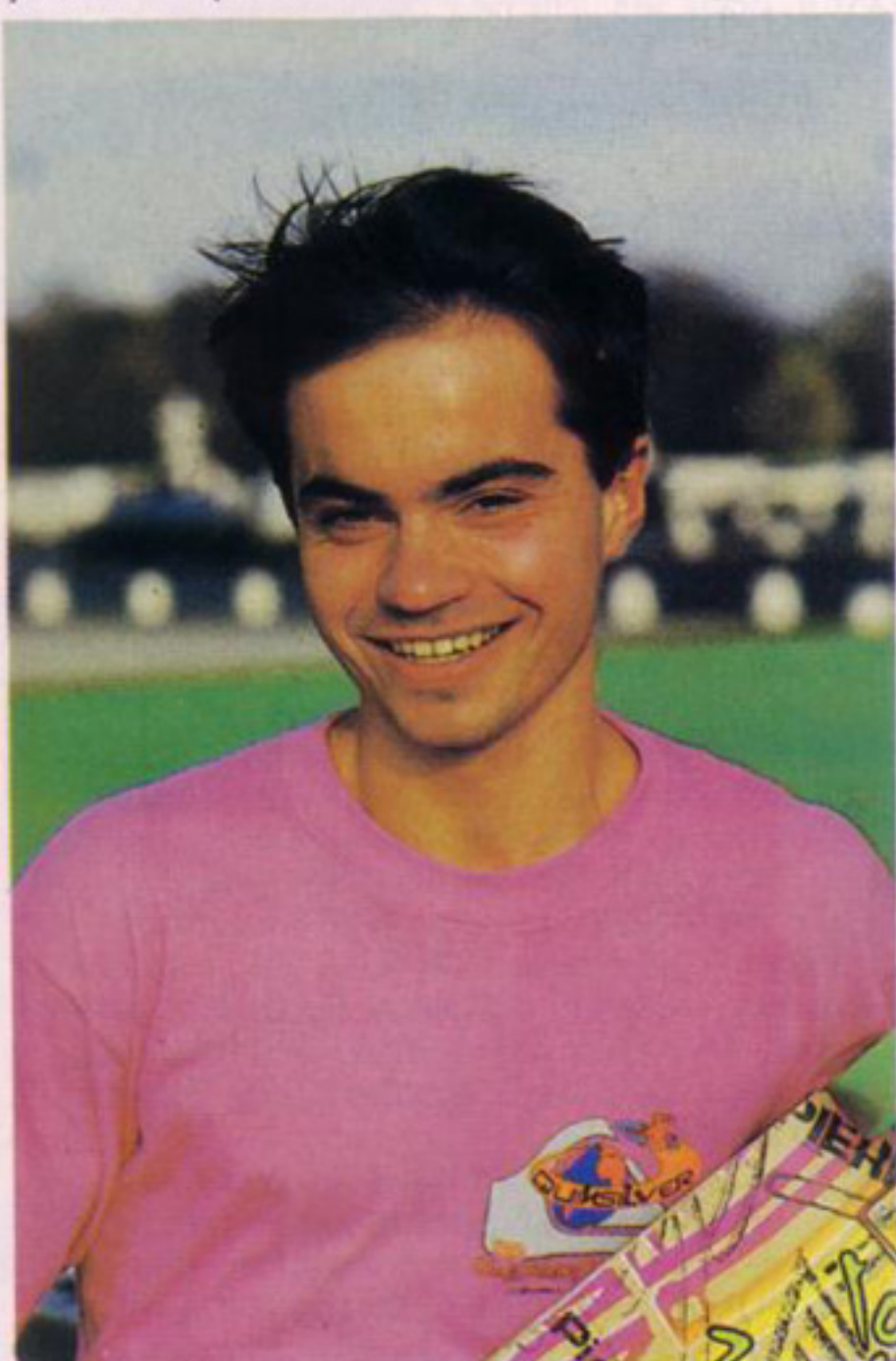
Du baston dans l'air et dans les airs ! Ces **dieux du half** seront jugés par un jury international venu, pour l'occasion, des Etats Unis, d'Angleterre, et d'Allemagne. Entre les différentes évolutions de ces allumés de la rampe, se déroulera une démonstration comme vous n'en n'avez certainement jamais vues. Les **Top Skaters US** des teams **Vision**, **Sims**, **G & S** et **Santa Cruz** évolueront sur une rampe gigantesque de 12 m de large sur 15 de long avec différents niveaux et un canyon comme il se doit. Pour votre information, la réalisation de cette rampe par les gens de Bercy et les Artisans Berrichons de la brigade de Bourges se fera dans la nuit de samedi à dimanche, Bercy accueillant vendredi soir et samedi soir un concert de Wagner. Cela pour vous éviter de vous pointer la veille en espérant voir des entraînements.

Si vous connaissez parfaitement les Blyther, Wilkerson, White, Dominguez et autres freestylers pour les avoir aperçus à l'occasion du Bicross de Bercy, du Supertour ou au moins dans les pages de Bicross Magazine, vous connaissez peut-être moins les skaters.

Un plateau de skaters jamais réuni en France, le même jour, au même endroit. Des noms aussi prestigieux que ceux du bicross : **Mark Rogowski**, 21 ans, alias **Gator**, du team Vision, un look GI's de par sa coupe de cheveux toujours très courte, il est l'un des skaters les plus radicaux et des plus sympathiques ce qui n'empêche pas à ce forçat de la rampe de montrer une extrême variété dans ses figures. Gator est déjà venu à Paris, avec **Hosoi** d'ailleurs, en juin 87 pour une visite express. Gator, c'est aussi le look Gator que l'on retrouve sur certaines planches et sur certains street wear aux figures géométriques sur fond noir.

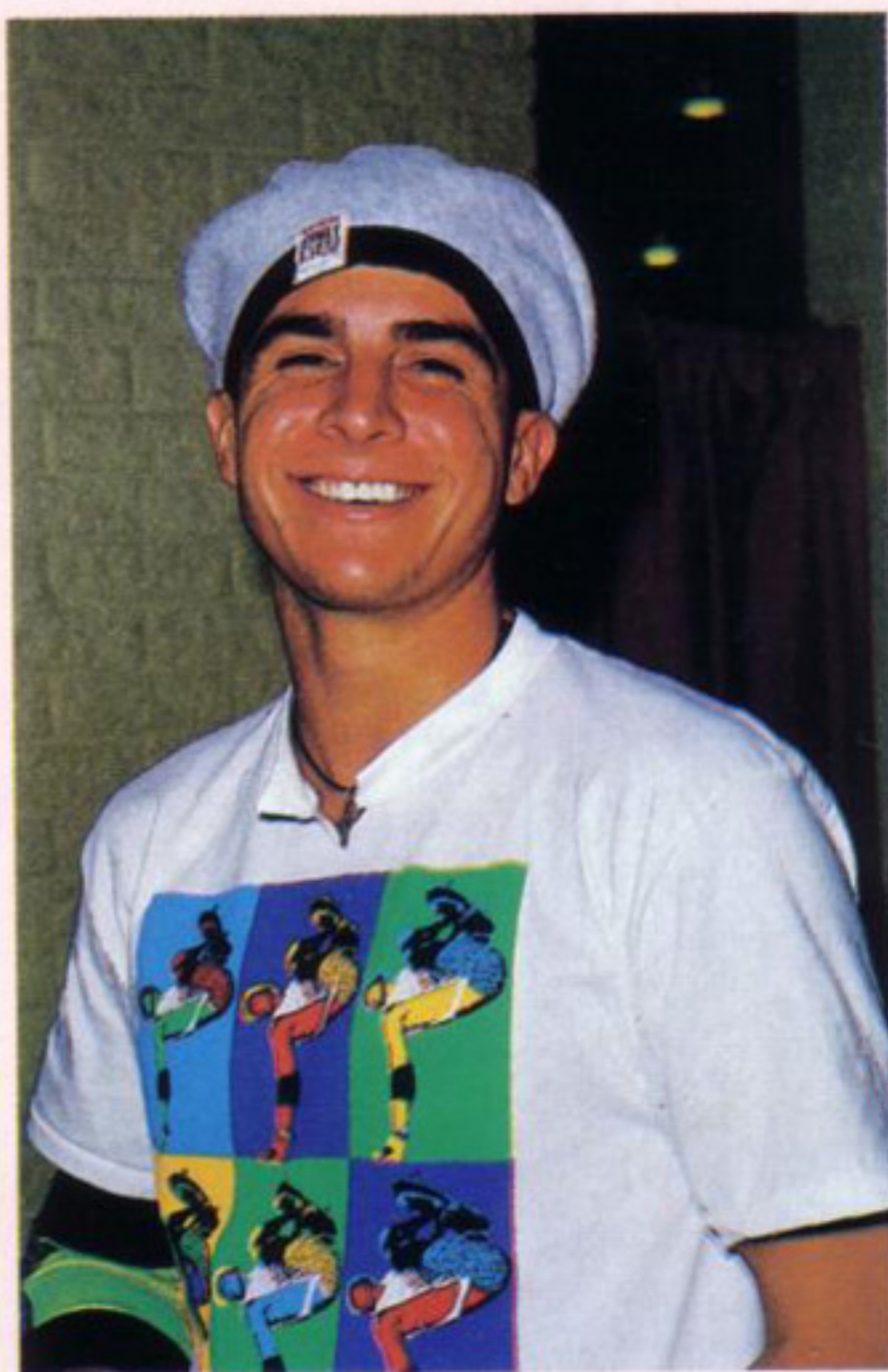
Nicky Guerrero, de nationalité danoise, il est l'un des chefs de file des ramp-riders américains, même s'il réside à l'Ouest. Mais avant

tout, Nicky Guerrero, c'est un styler, et même s'il n'a jamais créé ses propres figures, il reproduit celles des autres avec une telle aisance que pour ses adversaires il est un skater redouté en contest. On se souvient à ce titre de son extraordinaire prestation à Bordeaux en novembre 86 (cf BXM déc. 86). Sponsoré par Gordon and Smith pour les planches et Tracker pour les trucks, ce skater très aérien dans ses figures est assurément un des plus radicaux même s'il ne donne jamais l'impression de forcer.



Kevin Staab, 21 ans, un habitué de la France où il est déjà venu trois fois, à Bourges. Contrairement à la majorité des autres skaters, il vient d'Arizona et non de Californie. Chez Sims, son principal sponsor, il a déjà signé trois modèles de planches et devrait en sortir un quatrième cette année. Kevin, c'est l'inséparable pote de voyage du célèbre Tony

P.A. Sénizergues, le sourire à roulettes n° 1 de la NSA en sol. Cocorico.



Gator et Kevin Staab, à déguster.

Hawk du team Powell et Peralta. Au contact des meilleurs, il a créé ses propres figures parmi lesquelles on peut citer Mirage, Illusion, et Lean Air Vaerial. Inutile de préciser qu'il sera sur la rampe l'un des plus rapides dans les runs.

Lee Ralph, comme dans toute démonstration ou contest il fallait un outsider, une personnalité un peu moins forte, un peu moins connue, la botte secrète du show, ce skater, spectaculaire dans ses aérials, c'est Lee Ralph. L'inventeur du Ollie to Revert, Fackie et front side tant qu'à faire. A la compétition qui s'est déroulée le 22 novembre en Arizona, il s'est classé 8^e, juste derrière Gator.

Christian Hosoï sera de la fête même si ce talent à l'état pur se caractérise par un côté imprévisible, il nous a assuré de sa venue, la taille de la rampe devrait en toute logique lui mettre l'eau à la bouche, ce n'est pas tous les jours qu'on a l'occasion de skater un half de 10 pieds 1/2 de rayon et de 3,50 m de haut. Sa

dernière prestation en Europe remonte au mois de décembre 87, à Londres, pour le Airwalk. Christian Hosoï, 5^e en Arizona, « à la duel in the desert ».

Joe Johnson, skater en provenance de l'Amérique profonde, issu d'un milieu de fermiers, il débarque du Colorado. Contrairement à Gator, il se caractérise par une chevelure longue et un authentique look de cow-boy. Ses principaux sponsors sont Tracker et Vision chez qui il possède un modèle street et un

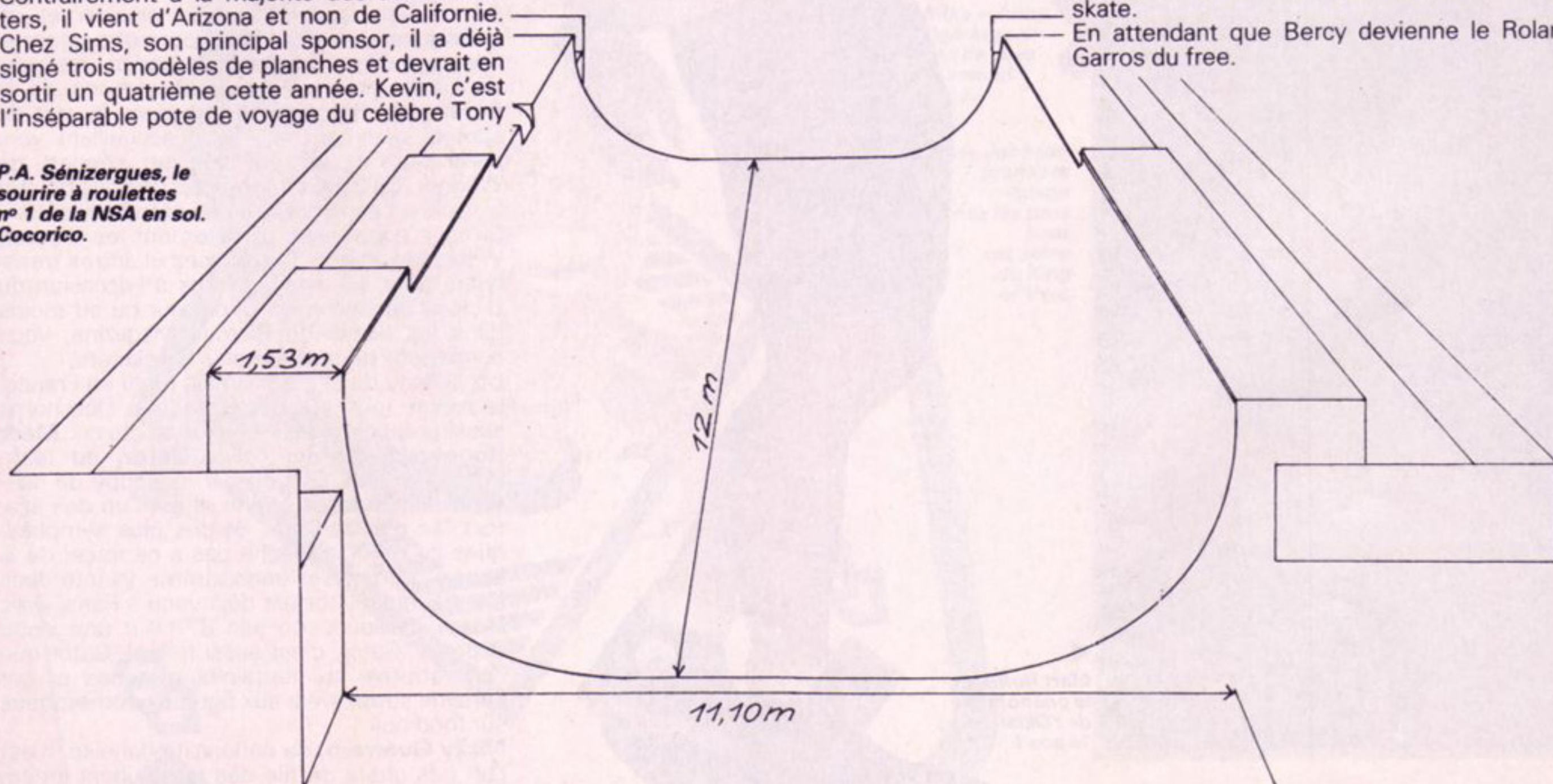


modèle rampe. Skater fondu, il exécute ses figures toujours très haut. Des frissons en perspective quand on vous aura annoncé la présence de **P.A.S.** et **V.7** vous saurez presque tout.

Il ne reste plus qu'à vous présenter le dernier de cette liste. Le meilleur ?

Chris Miller depuis la mi-février sous les couleurs Schmitt-Stix est à 19 ans l'un des meilleurs prétendants à la couronne, il s'est classé premier devant Tony Hawk en Arizona, la compétition de la National Skateboarding Association, celle qui détermine le classement des meilleurs skaters, c'est un peu l'ATP du skate.

En attendant que Bercy devienne le Roland Garros du free.



CÉRÉALES BANANIA POUR ÊTRE EN FORME SOYONS GOURMANDS...



Photo J.P. Montiel

BANANIA

**FUN
TOUS
AZIMUTS**

BH



MINIMAG 16"



Le petit ternble bicolore pour les vrais durs

CALIFORNIA XL3



Le BMX beau, rapide et solide au meilleur prix

FORCE 10



Le FORCE 10 - 24" vainqueur du comparatif Bicross Magazine N°55

BH

Merci de m'envoyer l'adresse de l'agent BH le plus proche et un
chouette autocollant BH
Joindre une enveloppe timbrée avec adresse pour la réponse
Merci.

BH
BEISTEGUI FRANCE
3, quai de Stalingrad
92100 BOULOGNE

BH

BH

CONCOURS BH

Résultats

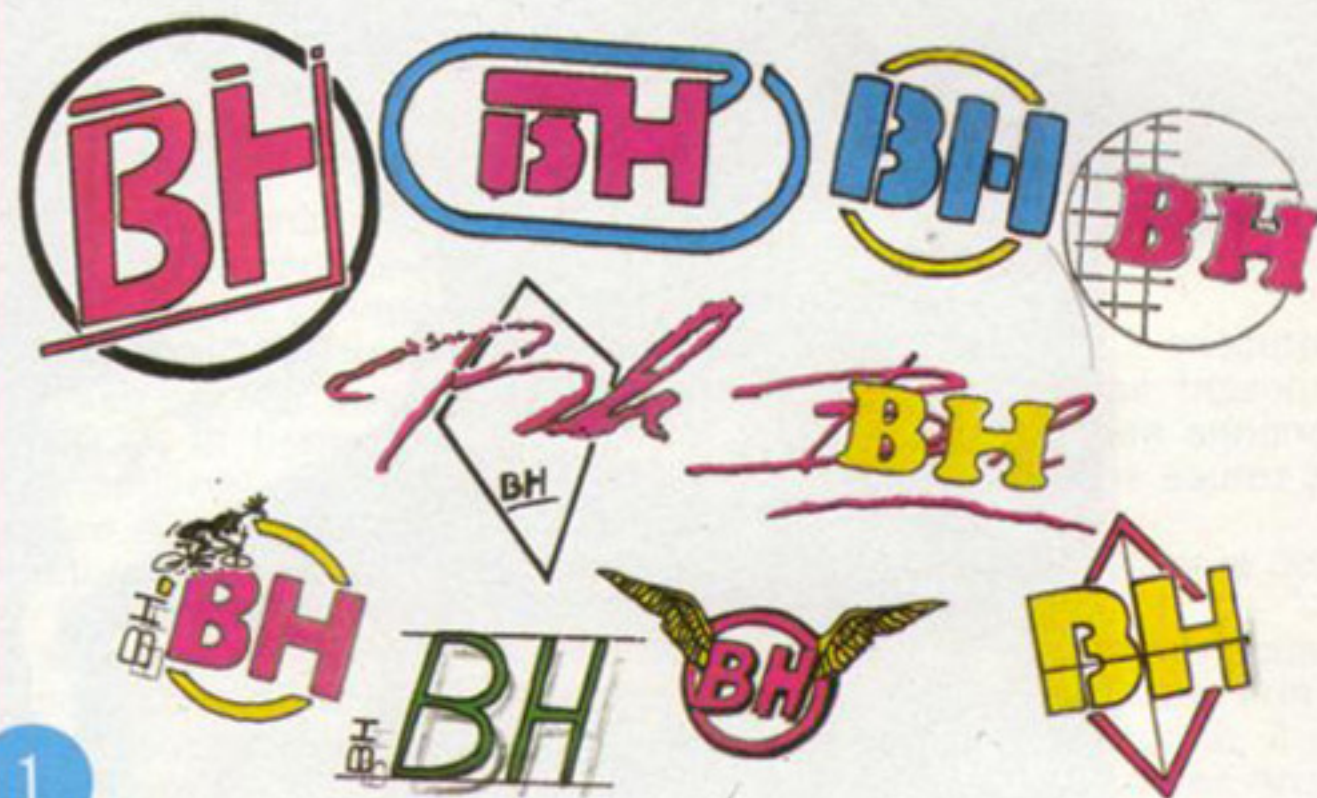
Ils sont super, ils ont gagné.

Le concours dessins BH est un véritable succès. Le jury composé de Brian Montgomery (PDG BH en France), de Michel Lafond, de Stéphane Khong (Organisation Larivière), de Valérie Devay (Chef. pub Bicross) et de Christophe Ochando ont dû choisir les gagnants parmi pas moins de mille dessins. La bataille fut rude... Une pluie de cadeaux va maintenant tomber sur les heureux élus.

1^{er} Stéphane Metenier, 03400 Yzeure (16 ans) ; 2^e Olivier Grosse, 61100 Fiers (15 ans) ; 3^e Florence Laval (11 ans) ; 4^e Bruno Viera, 45300 Pithiviers (17 ans) ; 5^e Thomas Jacquet, 22190 Plerin (14 ans) ; 6^e David Jacquet (14 ans) ; 7^e Inconnu ; 8^e Sylvain Susset, 89350 Gemmes ; 9^e Tristan Salmon (16 ans) ; 10^e D.I.D. (Devedaud Production Design), 33370 Tresses (Zoulou) ; 11^e Olivier Kieffel, 68160 St Marie aux Nimes ; 12^e Gittand, 73200 Albertville ; 13^e Christophe Jardin, 72700 Allones ; 14^e J.F. Kaczmarek, 62140 Hedin ; 15^e Yann Roudot, 76320 St Pierre les Elbeuf ; 16^e David Lamboley, 92110 Clichy ; 17^e Pascal Kervran, 75019 Paris ; 18^e Olivier Goudier, 10190 Rochefoucauld ; 19^e Xavier Corre, 97413 Cilaos ; 20^e Thierry Marchand, 93420 Villepinte.

Prix Spécial du Jury

1^{er} J.F. Derez, 02300 Ognès ; 2^e Samuel Langlois, 76690 Cleres ; 3^e Sylvain Antonelli, 38200 Vienne ; 4^e Fabien Brabant, 80600 Douliens ; 5^e Arnaud Poupet, 78470 St Remy les Chevreuse.



TERRIBLE KOEHLER

BASTON **B**

par J. Ph. Bequet

Une chose est certaine, Luc Koehler ne risque pas le surmenage et jamais il ne pètera une tubulure. L'un des pilotes les plus rapides du bicross français et international prend à contrepied toutes les données qui sont sensées fabriquer les sportifs de haut niveau. Comme s'il prenait un malin plaisir à faire exactement le contraire de ce qui est logique. Mais là où c'est le plus drôle c'est que ce dillétante notoire obtient autant de résultats que ses copains accros à l'entraînement et à l'effort. Si les Arabes sont montés jusqu'à Poitiers, les Corses ont sûrement un jour envahi l'Alsace. Cool mec, cool !



Suite de nos investigations dans l'Est ! Mais avant cette nouvelle mission, le boss, ne tarie pas de recommandations. Les deux autres (Bilou et Gianni) c'était du gâteau (gâteau ?). Là tu vas avoir à faire à un militaire. Le sergent Koehler, malgré les apparences, n'est pas un tendre. Il faut voir la sauvagerie avec laquelle il dévore un cornet de frites, la hargne avec laquelle il décapsule un coca. Un tueur ! Ok, ok. Sous mon Damard je mets un gilet pare-balles.

Obernai. Le sergent m'accueille en civil. Sûr, il veut me mettre en confiance. Vigilance ! Il propose que l'entretien se déroule à son QG. Méfiance !

Non, méprise ! QG = Quartier Gastronomique. Après la choucroute de Bilou, les spaghettis de Gianni, l'initiation culinaire continue avec la tarte flambée alsacienne. Fichu métier !

Je suis en confiance, j'ai pris un otage. Sylvie, la belette du sergent nous accompagne.

Premières impressions : Luc Koehler c'est un sourire perché à 1,85 m du sol, c'est un accent qui nous change de celui de Cavaillon cong, c'est une façon très personnelle de faire du bicross et ce n'est pas forcément un exemple à suivre. Quand Michel Lalande entend parler de l'entraînement de Luc, instantanément il devient rouge, vert, jaune, à pois roses et bleus, à rayures mauves et oranges et enfin il est agité de tics nerveux pendant huit jours. Sûr que Luc ne laisse pas indifférent.

L'intéressé lui, reste paisible et sait s'affoler quand il faut, où il faut et juste le temps qu'il faut.

Un genre d'Alsacien du Sud !

« Je dois être trop grand »

BXM : Tu auras ta bouchée et tu me donnes ton état-civil.

Luc : (Gloups). Je m'appelle Luc Koehler, je suis né le 8 février 67, à Strasbourg, j'ai donc vingt ans, je suis actuellement à l'armée, j'ai fait un bac F 6 de chimie que je n'ai pas eu à cause du bicross (facile à dire, ça) j'ai un papa, une maman, deux frères, une copine, un chien.

BXM : On a l'impression de t'avoir toujours vu sur les pistes. Ça t'a pris tout petit le bicross ?

Luc : En compétition, j'ai commencé en mai 82, à Altkirch. A l'époque Delarche gagnait tout. Dans cette course j'ai fait second derrière lui. En fait j'avais gagné la finale, mais ils ont dû trouver que ce n'était pas normal que je le batte, moi le nouveau, et on a recouru la finale. J'ai fait deux !

BXM : Tu n'as quand même pas commencé direct par la compétition ?

Luc : Non, avant je faisais du cross avec des Solex sans moteur, après j'ai fait du mobcross avec Gianni. Il a commencé le bicross et quand j'ai vu son scooter dans sa cave j'ai demandé à essayer. Peu après je revendais ma Yamaha 125 DTMX pour acheter un bicross.



BXM : Et MBK, c'est le Père Noël qui t'a signé le contrat ?

Luc : Pas vraiment. En 82 il y avait encore le trophée Motobécane. Je l'ai fait et je l'ai gagné cette année là. Grâce à ça j'ai été incorporé au team MBK avec Bilou et Gianni. Enfin on étaient Mongoose au début mais c'était une importation MBK.

BXM : A part le bicross, à quoi occupes-tu ton temps ?

Luc : Je ne fais pas grand chose. Là je suis à l'armée, donc fainéant professionnel. J'en ai pris pour 18 mois pour avoir plus de perms et donc pouvoir aller aux courses et au Supertour. Je gagne plus aussi. Avant ça j'avais bossé six mois dans un supermarché à ranger des conserves et encaisser les consignés. Après l'armée je vais essayer de faire préparateur en pharmacie.

Quand on fait du bicross sérieusement et qu'on a des résultats on a pas vraiment envie de faire autre chose.

BXM : Tu aimerais donc vivre du bicross, être professionnel ?

Luc : Oui, bien sûr, tous les pilotes rêvent à ça. Mais en France actuellement le statut du bicross est tellement flou que je me demande si ça vaut bien le coup de tout abandonner pour s'y consacrer à fond. Si on est fédération un jour, là d'accord. On pourra être moniteur, par exemple.

BXM : On dit Luc Koehler assez fainéant sur l'entraînement ?

Luc : Actuellement, c'est marches et bivouacs, rien à voir avec le bicross. Non, mais c'est sûr que l'entraînement... bof ! Ça me prend quelques fois, je fais une demi-heure de petits sauts, comme ça, sinon mon entraînement c'est les courses.

BXM : As-tu l'impression que si tu t'entraînais plus sérieusement tu aurais de meilleurs résultats ?

Luc : Bien sûr ! L'an dernier, j'ai beaucoup roulé les deux semaines avant Bercy. Résultat, je gagne en 20". Ça veut sûrement dire quelque chose.

Sinon je sais que je dois travailler la technique. Quand je me regarde à la vidéo j'ai honte de ma technique et de mon style. Ça doit sûrement être dû en partie au fait que je ne me sent pas super bien sur le vélo. Je dois être trop grand.

Et puis il y a des trucs que je n'arrive pas à faire comme le wheeling debout en roue libre.

Je fais deux ou trois mètres et c'est tout. C'est un truc qui me pénalise sur les enroulements. Ça ne m'amuse pas de travailler ça à l'entraînement, même si je sais que j'en ai besoin. Je ne suis pas persuadé d'être très doué pour le bicross, comme l'est Bilou par exemple. Mais, pourtant j'adore ça énormément !

« Je ne touche pas trop »

BXM : Décris-nous une de tes courses, en direct.

Luc : D'entrée, j'ai un départ assez moyen. Je ne travaille jamais le départ parce que je n'ai pas de grille sur mon terrain, même pas une manuelle. Là encore, mon entraînement au départ se fait le jour des courses. Si je pars en tête c'est tout bon, je peux tenir jusqu'à l'arrivée. Si je pars dans le paquet, c'est l'horreur dans la première ligne droite. J'ai très peur de m'accrocher sur le premier saut. Passé le premier virage ça va, après je peux rouler au contact et remonter les pilotes devant moi.

C'est la première ligne droite qui me pose le plus de problème. Après vient le problème de la condition et de l'endurance. Souvent je me fait passer sur la ligne parce que je ne tiens pas la distance.

BXM : Ta blessure, c'est oublié ou tu y penses encore ?

Luc : Non, c'est fini ça. J'ai eu la chance de bien rouler juste après mon déblatrage, au Supertour 86. Je n'ai rien perdu par rapport aux autres. Je n'ai même pas peur de la chute. Cependant un accident comme celui de Dukino à Slagharen, ça me perturbe un peu quand même.

BXM : Tu as toujours été l'éternel troisième derrière Redois et Vuillemot, ils sont vraiment imbattables sur une saison ?

Luc : Imbattables, sûrement pas. Moi, je les trouvais imbattables parce que c'était un problème de motivation. Au départ des finales, je pensais plus à ne pas me faire passer par ceux derrière qu'à rattraper ceux devant. C'était comme si la place de troisième était la mienne et qu'il fallait que je la défende. C'est con parce qu'en attaquant devant je me met-

Identité

Nom : Koehler
 Prénom : Luc
 Surnom : Big-boops
 Né le : 08/02/67 à Strasbourg
 Taille : 1,85 m
 Poids : 76 kg
 Yeux : Clairs
 Cheveux : Chatains clairs frisés
 Signe : Verseau
 Signe particulier : Drôle d'accent
 Situation de famille : Non libre (Sylvie)
 Cuisine : Tarte flambée, frites, merguez, coca
 Loisirs : Motocross
 Musique : Top 50, Beastie-Boys, Remix d'enfer
 Véhicule : Opel Kadett break (courses)
 2CV fourgon (moto-cross) Ford Fiesta
 Véhicule de rêve : Volvo 760 Turbo
 Mig 29 Fulcrum
 Sponsor : MBK

BXM : Dis moi, comment fait-on pour rester si peu épais tout en habitant une région où il y a tant de bonne bouffe et de bon pinard ?

Luc : Comment ça pas épais ? Attends quelques années, tu verras. Chez les Koehler on commence à épaissir entre 25 et 30 ans. Y'a de l'espoir. Non, je mange bien (très bien) mais pas vraiment ce qui se fait ici. La choucroute c'est pas mon truc. Je mange du Nutella, du Nutella et du Nutella. Et aussi beaucoup de tout ce qui est à base de lait.

BXM : En course tu fais gaffe à ce que tu manges ?

Luc : Oh non ! Tu sais, le bicross a commencé ici mais c'est ici qu'il finira en premier. On nous ignore. Juste quelques résultats dans les journaux, il faut se battre pour avoir des pistes. A Obernai on va tout juste avoir notre grille, après trois ans d'existence.

BXM : T'arrives-t-il de regretter cette passion pour le bicross au détriment peut-être d'autres sports ou loisirs ?

Luc : Sans le bicross, j'aurais eu mon bac. Mais je m'en fout ! Si on regarde ce que le bicross m'a et continue de m'apporter, je ne peux rien regretter. A partir du moment où tu marches bien et que tu n'as pas de problèmes matériels pour pratiquer, tu ne peux pas regretter. Tu voyages, tu vois plein de gens différents, tu es un peu considéré, c'est presque la belle vie.

BXM : Tu es un des rares pilotes qui soit complètement enthousiaste sur la formule du Supertour ?

Luc : Ouais ! Le Supertour j'adore parce que j'y progresse beaucoup. Certains viennent passer des vacances, moi je travaille et je progresse. Sinon c'est vraiment sympa, les étapes sont belles et je pense que nous les pilotes, on ne tire pas assez profit de cette chance d'être tous ensemble pendant dix jours.

BXM : Si MBK te lâchait, aurais-tu le courage de chercher un autre sponsor ?

Luc : Chercher oui, ça c'est sûr que je chercherais. Mais je ne me fais pas trop d'illusions. Si j'avais moins de moyens qu'actuellement et bien je continuerais quand même à courir, surtout dans la région. Je ferais des stages pour me financer un peu. Mais je ne lâcherais pas le bicross pour autant.

Un café, l'addition. Ma mission se termine tôt aujourd'hui. Luc n'est pas un noctambule et de toute façon, Obernai y'a plus fun pour passer des nuits de débauche.

Cet interrogatoire me rassure. Moi qui me trouvais à court d'entraînement pour le prochain contest de dégustation de Pim's avec Daddy et Pedro, je tente quand même le coup. Je suis subitement devenu émule de Luc : pourquoi se priver, il faut juste travailler la technique.

Un : j'ouvre la bouche. Deux : je saisi le gâteau. Trois : je l'enfourne.

Un :

Ah ! C'est terrible.

Palmarès

83 :

Vice-champion de France 14 ans junior
 Champion de France 15 ans Expert
 Champion de France Open.

84 :

Champion de France 16 ans Expert
 3^e au championnat du monde Cruiser au Japon.

85 :

3^e au championnat de France Superclasse.
 Vice-champion du monde Supercruiser au Canada

86 :

6^e au championnat de France Superclasse (suite blessure)
 Vainqueur de Bercy III

87 :

5^e championnat de France Superclasse (suite service militaire)

88 :

Ça va chauffer !



tais à l'abri des retours, derrière. Erreur de tactique et manque d'ambition, peut-être.

BXM : Pourquoi te surnomme-t-on Big-boops ?

Luc : Ça date du championnat du monde au Japon. Je me suis extasié sur une fille qui avait de gros... enfin de gros boops (voir dico) tu vois (il joint le geste à la parole) et les autres m'ont de suite donné ce surnom. Il faut dire que j'adore ça les big-boops. Je regarde, je ne touche pas trop.

BXM : Es-tu capable de passer à autre chose si le bicross devient trop gonflant ?

Luc : Oui. Je ne suis pas encore saturé de bicross mais je commence le motocross, pour voir. Si ça marche je m'y consacrerai un peu plus. Mais je continuerais le bicross en parallèle.

BXM : Tu penses mériter ce portrait dans BXM ?

Luc : Ah, oui ! Complètement. Ça fait un moment que j'attends ça. Sérieusement, oui. Je pense que je fais parti des figures du BX, je suis là depuis le début et je marche pas trop mal, non ? Il y en a d'autres qui méritent aussi, Gianni par exemple.

Je ne suis pas un pilote très populaire et la popularité ne m'intéresse pas vraiment. J'aime seulement qu'on reconnaisse mes coups d'éclat, comme Bercy III.

« Presque la belle vie »

BXM : Tu as des ennemis en courses ?

Luc : Tous les pilotes sont des ennemis. Mais des ennemis qu'il faut passer et non pas bourrer ou faire tomber. J'aime pas ça ! Je dois être un pilote trop gentil.

BXM : Luc Koehler, c'est la vedette dans la région ?

SUNN



AU FIL DES ANNEES LE BICROSS EVOLUE.

LES ANNEES PRECEDENTES, IL S'EST VENDU BEAUCOUP DE BICROSS DE TOUTE PROVENANCE POURVU QUE LEUR PRIX SOIT ATTRACTIF.

MAIS AUJOURD'HUI LES PILOTES DE TOUT BORD RECLAMENT DU MATERIEL PERFORMANT, BIEN SPECIFIQUE CONÇU PAR DES GENS DE « METIER ».

AUSSI, DE TOUTE PART DE NOUVEAUX MARCHANDS DE CYCLES ET DISTRIBUTEURS ONT DECIDE DE CHOISIR SUNN EN MATERIEL SPECIALISE BICROSS.

POUR EUX ET POUR VOUS TOUS NOUS SOMMES DONC STRUCTURES POUR QUE TOUTES LES LIVRAISONS PUISSENT ETRE EFFECTUEES ENCORE PLUS RAPIDEMENT DANS TOUS LES COINS DE FRANCE.

TOUS LES PRODUITS SUNN SERONT DONC EXPEDIES DEPUIS 3 STOCKS DIFFERENTS AFIN DE MIEUX VOUS SATISFAIRE.

ALORS NOTEZ BIEN CES 3 ADRESSES, C'EST LA CERTITUDE QUE L'ON S'OCCUPE ENCORE 3 FOIS PLUS DE VOUS !!!

CADRES SUNN (blanc/bleu/noir/gris)

MINI SUNN 20' ACIER	315,00 F
SUNN PACIFIC 20' ACIER	315,00 F
CADRE FREE (blanc, GT, chromé)	375,00 F
SUNN PRO CRMO	1.120,00 F
MINI MINI ALU (avec J. Péd)	1.540,00 F
MINI ALU (avec J. Péd)	1.590,00 F
EXPERT ALU	1.390,00 F
SUPER CLASS ALU	1.490,00 F
« ROBLEDA SERIE » ALU (Gris)	1.490,00 F
CRUISER PRO CRMO (Gris)	1.120,00 F
CRUISER ALU	1.550,00 F
MINI CRUISER ALU	1.550,00 F

FOURCHES

SUNN ACIER (20' et MINI 20')	109,00 F
MINI SUNN ALU	449,00 F
ACIER CHROMÉE	99,00 F
CRMO CHROMÉE	178,00 F
CRMO CRUISER	209,00 F
FREE CHROMÉE R. PIEDS	139,00 F

JEUX DE DIRECTION

TIOGA/TANGE	49,00 F
STRONG ALUMINIUM	125,00 F

GUIDONS (disponibles 20 mars)

SUNN MINI ACIER	60,00 F
SUNN 20' ACIER	60,00 F
FREE ACIER	88,00
MINI-MINI RENF.	198,00 F
MINI-ALU RENF.	198,00 F
EXPERT ALU RENF.	229,00 F
SUPER CLASS ALU RENF.	229,00 F
CRUISER ALU RENF.	229,00 F

POTENCES

ALTECH FREE	178,00 F
-------------	----------

COLLIERS DE SELLE

PEREGRINE	55,00 F
SUNN D 25	80,00 F
SUNN D 27	80,00 F

FREINS

ETRIER 20 x 1.3/8	44,00 F
-------------------	---------

MOYEURS SUNN

MODELE RLTS ETANCHES	485,00 F
----------------------	----------

JEUX DE MOUSSES

SUNN (MINI ou 20')	69,00 F
--------------------	---------

PLAQUES NUMERO

SUNN CHIPIE	85,00 F
-------------	---------

AUTOCOLLANTS

KIT CADRE SUNN	40,00 F
PETIT AUTOCOLLANT A LA PIECE	5,00 F

EQUIPEMENTS

MAILLOT SUNN	185,00 F
PANTALON SUNN	490,00 F

TEAM SUNN/CHIPIE

30 TITRES DE CHAMPION DE FRANCE, 2 TITRES DE VICE-CHAMPION D'EUROPE 1987, 3 TITRES DE CHAMPION D'EUROPE, 1 TITRE DE CHAMPION DU MONDE, CHAMPION DE FRANCE PAR TEAM 1986, CHAMPION DE FRANCE PAR TEAM 1987, CITE PAR BXM COMME VELO DE L'ANNEE 1987, 3 FOIS VAINQUEUR A BERCY.

VENTE DANS TOUTE LA FRANCE POUR LES SECTEURS DEPOURVUS DE POINTS DE VENTE SUNN

PORT GRATUIT POUR LA FRANCE METROPOLITAINE
DOCUMENTATION DETAILLEE CONTRE DEUX TIMBRES

SECTEURS « STOCK » SUNN

NORD

SUNN/EROKO
141, rue FERRER
59155 FACHES THUMESNIL
TEL. : 20.85.20.72
Télex : 160563

Départements

59, 62, 80, 02, 76, 60, 51, 08
55, 54, 57, 67, 68, 88, 70, 25, 39
71, 21, 52, 10, 89, 58, 03, 23
18, 45, 77, 27, 28, 41, 36, 86
37, 61, 72, 14, 50, 53, 49, 79, 85
44, 37, 22, 56, 29, 75, 90, 91, 92
93, 94, 95, 78.

CENTRE/OUEST-DOM-TOM ETRANGER

SUNN/MX FRANCE
5, rue des LILAS,
31520 RAMONVILLE
TEL. : 61.75.62.25
Télex : 521644.
FAX : 61.75.91.97

Départements

69, 42, 63, 19, 87, 16, 17, 33
24, 46, 15, 12, 81, 82, 47, 40
64, 65, 32, 31, 09, 66, 11.

SUD-EST

SUNN/DAGS
QUARTIER des BAS-LUQUETS
84220 GORDES
TEL. : 90.72.03.99
Télex : 160563.

Départements

34, 30, 13, 83, 06, 04, 84
48, 07, 43, 38, 01, 74, 73, 05
20, 26

L'AVENIR SUNN/CHIEPIE

Aux yeux de tous, SUNN est avant tout une gamme de vélos aluminium et une équipe sympathique qui associée aux vêtements CHIEPIE raffale une grande partie des titres de champion de FRANCE EXPERT et depuis 1986 le titre de champion de FRANCE par TEAM.

Dans cette voie l'année 88 s'annonce au mieux.

Tout d'abord nous avons le plaisir de reconduire le TEAM avec CHIEPIE mais de surcroît quelques pilotes de talent nous rejoignent.

Le plus connu d'entre eux est assurément FRANCK CHEVRETON.

FRANCK a choisi pour 88 de courir en SUPER CLASS. Ce défi sera intéressant à plus d'un titre. Non seulement c'est une double première pour FRANCK et SUNN en SUPER CLASS mais ce sera aussi du « seul contre tous » face à l'armada des pilotes aidés par les marques américaines. Ce qui est déjà acquis, c'est qu'il bénéficiera de soutien bruyant de tout le TEAM SUNN/CHIEPIE et je l'espère d'une grande partie du public...

Auprès de lui nous accueillons également de grands « racers ». Il y a FREDERIC SCALVINONI au côté d'EDOUARD DUPONT pour le titre convoité des 17 ans, le champion d'Europe 11 ans JEROME FRANDON auprès de tous les témoins du TEAM SUNN/CHIEPIE 87 à savoir ROBLEDA, les POUSSINS GARNIER, CORDIER, FERRARI, CAZAMATTA, LE NOBLE, POULAIN, NOISSETTE, BRAMOULE, ROUX, BEY, DUFFOUR, TRICARD, les GRACIA, OLIVIERA, ABA... puis DEGASTRO, FRAYSSINET, LE SAOULT, BALLEREAU, MARTIN chez les filles. Parallèlement SUNN/CHIEPIE reste fidèle à sa politique de petits avec l'arrivée de DROUIN, HERVIO, ROUX, DAUNIS en 7 ans.

Nous démarrons également en FREE avec PREBISKY roi des kids dans sa catégorie.

Une saison qui s'annonce prometteuse tant sur le plan du spectacle que du sport.

L'autre côté intéressant du TEAM est l'étroite liaison existant entre les pilotes et notre atelier de fabrication. Pour répondre toujours plus à la demande XABIER ROBLEDA a dessiné une nouvelle géométrie de cadre, correspondant à un style de pilotage bien particulier. Le tube de selle plus haut, l'angle de chasse plus fermé, confère à ce « ROBLEDA

SERIE » (qu'il utilise personnellement), gravé d'un « R », une accélération encore plus foudroyante et une efficacité en courbe diabolique. Ce cadre très pointu est bien entendu destiné à des pilotes de haut niveau mais ces derniers sauront l'apprécier.

Sur le plan de la fabrication, il faut aussi noter l'évolution des modèles que vous connaissez tous. Au fil des mois, nous questionnons les pilotes, les entraîneurs, nous assurons toutes les garanties et apportons toutes les modifications de détail que nous jugeons nécessaires. Ainsi tous les modèles en sont déjà à ce que nous appelons entre nous les SERIE 4. Plus performants, plus fiables, ils nous confirment chaque jour que le choix de l'aluminium pour la fabrication de cadres de course était sans contexte la bonne voie.

Ce savoir-faire, nous sommes également actuellement entraînés de l'appliquer au VTT. Nous travaillons sur une nouvelle race de Mountain-Bikes, qui se veut plus rapide, plus légère, moins vulnérable, plus FUN. Nous ne parlerons plus longuement lors d'un prochain numéro, mais croyez-moi, cela devrait faire du bruit...

L'autre nouveauté 88 concerne la pièce détachée. Le réseau SUNN vous proposera prochainement ses nouvelles importations :

A'ME, ECHO, JT RACING, A.P. CONTOURS DE PEDALES... en parallèle de toutes les pièces SUNN destinées à la compétition moyeux à roulements étanches, pédales trois pièces toutes longueurs (de 160 à 185), potences MINI, EXPERT, SUPER CLASS..., sans oublier les nouveaux guidons alu de toutes dimensions, qui vont considérablement modifier le paysage sport 88 !

Dans tous les cas sachez que quelque soit vos problèmes de pièces vous pouvez nous appeler. Qu'il s'agisse de choix de longueur de manivelle, de braquets, de taille de guidon, de dimensions de roues ou de pneus, nous sommes prêts à vous renseigner.

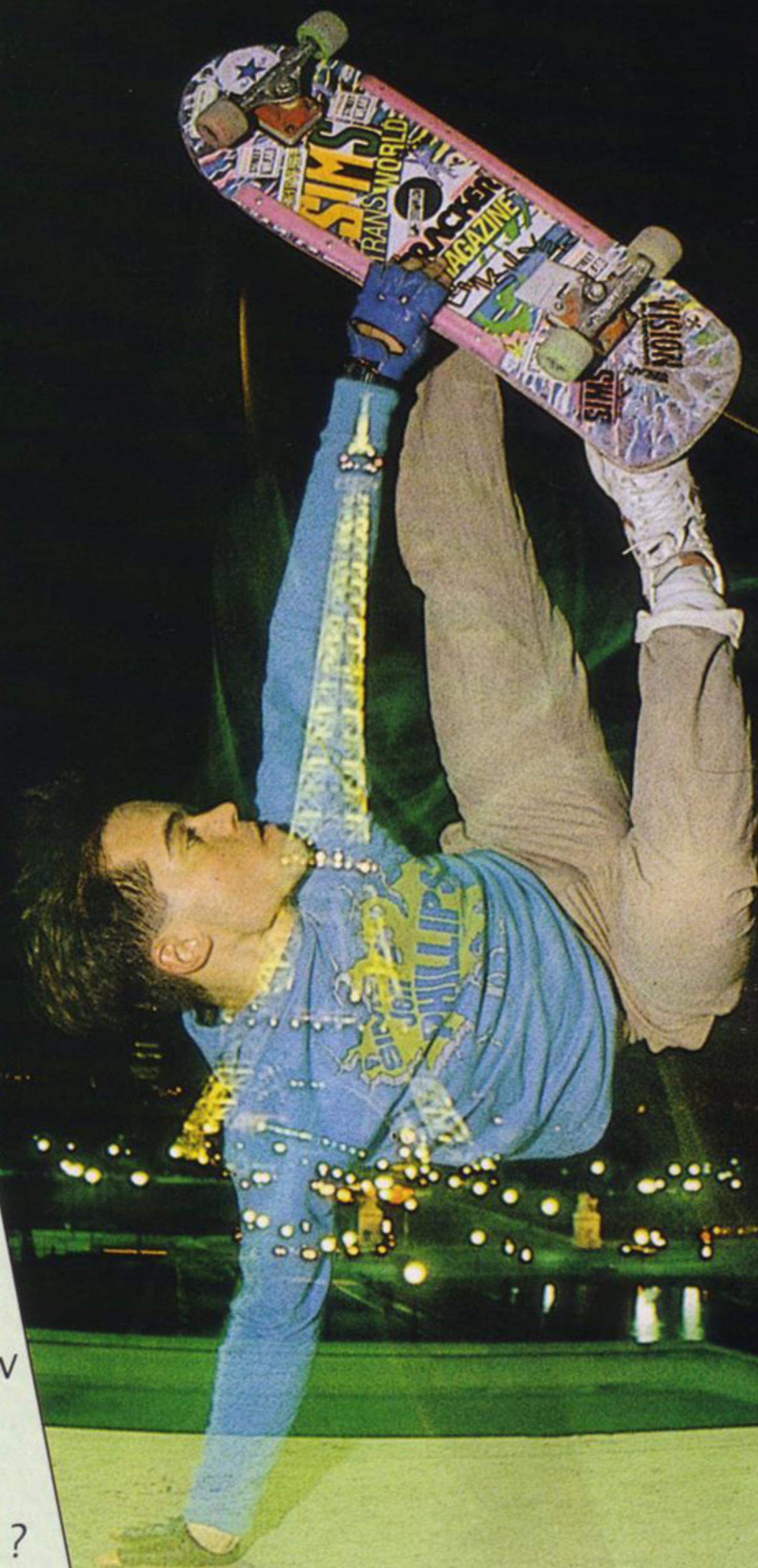
Le réseau SUNN et les trois nouveaux points « STOCK FRANCE » sont là pour toujours mieux vous servir. Alors, bon entraînement et à bientôt.

Max COMMENCAL

CHEZ LES MEILLEURS POINTS DE VENTE

ETS ABBA Rue Jean Jaurès 13000 GARDANNE ETS AUBERT DANIEL 25, boulevard Gambetta 44600 SAINT NAZAIRE Tél. : 40.22.38.55 ETS BARAT 28, rue N. de Touches 37000 TOURS ETS BARELLI GABY 348, avenue Général Leclerc 06700 ST LAURENT DU VAR Tél. : 93.31.12.10 ETS BEON Place de l'Eglise 35510 CESSON SEVIGNE Tél. : 99.83.23.40 ETS BICROSS TIME 85, rue de Rome 75017 PARIS Tél. : (1) 42.94.07.73 ETS BLOUET CYCLES 8, rue de Trigueux 22000 SAINT BRIEUC Tél. : 96.94.11.40 ETS B.M.X. RACING 256, rue Jean Jaurès 29200 BREST Tél. : 98.41.78.22 ETS M.B.K. BONAMY 5, rue Anstide Brand 72300 SABLE SUR SARTHE Tél. : 43.85.05.56 ETS BOYER CYCLES 14, rue du Commerce 63800 COURCELLE Tél. : 73.84.60.52 ETS BREILLAT 27, rue Lavisse 02170 LE NOUVION Tél. : 23.97.01.82 ETS BROUARD 28, avenue de Turin 73000 CHAMBERY Tél. : 79.70.13.54 ETS S.N.C. BUREL 5, Grande Rue 79500 MELLE Tél. : 49.29.13.95 CENTRALE DU CYCLES M. RAGOO Z.I. Les Mangles Acajou 97232 LAMENTIN MARTINIQUE Tél. : 50.28.54 Ets Coustaury Claude 7, av. du Général-de-Gaulle 26200 MONTEILIMAR Tél. : 75.01.26.70 ETS CYCLO SPORT 21, rue E. Braly 77270 VILLEPARISIS Tél. : 64.27.58.12	ETS CAP 83 34, rue de la République 83140 SIX FOURS Tél. : 94.07.48.29 ETS CYCLO SPORT CARNON 34000 CARNON PLAGE Tél. : 67.68.19.14 LECLERC SPORT Route de Lavaur B.P. 100 81301 GRAULHET Tél. : 63.34.85.76 ETS CHARBONNET 23, rue Max Dormoy 91300 MASSY ETS CHAUMONT 47, rue A. Brand 14700 FALAISE Tél. : 31.90.28.90 ETS COMPTON BIGOURDAN CV Boulevard Kennedy 65000 TARBES ETS COTIN 29, avenue de Vern 35100 RENNES ETS COUNUT 8, boulevard Belle Isle 12000 RODEZ ETS CROS MOTO 268, avenue de Muret 31300 TOULOUSE ETS DEBIAIS CLAUDE 3, rue de Bernus 56000 VANNES Tél. : 97.63.62.85 ETS DEGUERCE 97, rue d'Auxonne 21000 DIJON ETS DUPUY 18, rue Mousnier 16100 COGNAC ETS DUQUESNOY 25, rue Terral 80000 AMIENS Tél. : 22.43.51.53 MONSIEUR ERNAULT 20, place St-Jean 79000 NIORT ETS ESLAN CLAUDE 40, rue Verdi 06000 NICE Tél. : 93.82.30.57 ETS EUROPE CYCLES 7, avenue de l'Europe 37100 TOURS Tél. : 47.54.66.51 ETS FEVRIER 18-20, rue Jean Jaurès 59700 MARCO EN BAREUIL Tél. : 20.55.43.94 ETS FRANCOIS MOTO 33, avenue Gambetta 83400 HYERES ETS FUMEX CYCLES	8, rue de l'Armand 74000 ANNECY Tél. : 50.23.72.20 ETS FUNNY-BIKE 14, avenue du Bois 78340 LES CLAYES SOUS BOIS Tél. : 30.55.28.33 ETS GALHARRET Rue d'Aquitaine 33990 HOUTTIN Tél. : 56.09.11.18 ETS GAUDIN Avenue Léon Guérin 83160 LA VALETTE ETS GAUFFRETEAU 126, faubourg du Pont Neuf 86000 POITIERS ETS GAUTRON YVON 17, avenue Victor Hugo 79100 THOUARS Tél. : 49.66.02.21 ETS GIBANEL 19, avenue de Gélis 64110 JURANCON Tél. : 59.06.31.43 ETS GOGUET SPORT 77, avenue Victor Hugo 26000 VALENCE Tél. : 75.44.36.40 ETS GRIARD 28, fbg Valmonn 28210 Nogent le Roi Tél. : 37.51.40.78 ETS GRITTI 19, avenue des Cornières 47000 AGEN Tél. : 53.66.40.38 ETS GROLAUD 9, place Blair 17100 SAINTES ETS CYCLES GUEARD 13, boulevard Beaumont 35000 RENNES ETS GUERIN 28, rue de la République 69300 MÉRIS ETS GUIRAUD Route d'Albi 81100 MARSSAC ETS HELOIN VASSEUR 20, rue Juliette Adam 60140 Verberie Tél. : 44.40.90.44 ETS HOBBY CYCLES 52, boulevard Montagne 29200 BREST Tél. : 98.80.44.32 CYCLES JACQUET 22, rue Pasteur 01150 LAGNIEU Tél. : 74.35.80.12 ETS JACQUEMONT 25, rue du 11 novembre	42100 ST ETIENNE Tél. : 77.32.67.36 ETS CYCLES JEAN CLAUDE 41, avenue de la Résistance 77500 CHELLES (16.1) 60.08.10.28 ETS KIKI CROSS 16, avenue de la Gare 95320 SAINT LEU LA FORET (16.1) 39.95.73.34 ETS LABBE Avenue Barrère 65000 TARBES Tél. : 62.93.00.57 ETS LAMY 52, rue de Val de Serres 50100 CHERBOURG ETS LE GALLEC MICHEL C.C. La Découverte 35400 SAINT MALO ETS LE CAM F. 24, avenue Victor Hugo 29270 CARHAIX ETS LEFEBVRE 71, avenue de Reims 02200 VILLENEUVE ST GERMAIN Tél. : 23.59.37.42 ETS LEFUR 7, rue de Belgique 56100 LORIENT Tél. : 97.83.72.41 ETS LEMONE 24, place du Marché 61100 FLERS Tél. : 65.10.88 ETS LEMONE 37, boulevard F. Grat 53000 LAVAL Tél. : 43.53.88.67 ETS LOIRE DIFFUSION 32-34, rue du 11 Novembre 42100 SAINT ETIENNE Tél. : 77.32.32.36 ETS LA MAISON DU CYCLE 28, rue de l'Arnette 81200 MAZAMET Tél. : 63.61.01.99 ETS MALADIN 140, boulevard d'Italie 85000 LA ROCHE SUR YON Tél. : 51.07.04.52 EST MARTIN 23, rue P. Descaux 82100 CASTELSARAZIN ETS MAUBLANC 42, route de Sablon 38150 ROUSSILLON Tél. : 74.86.24.24 ETS M.B.K. DIFFUSION 89, rue Salengro 85000 LA ROCHE SUR YON Tél. : 51.62.55.67 ETS BICROSS MOB 45	50, avenue G. Clémenceau 45140 SAINT JEAN RUELLE Tél. : 38.88.71.84 ETS MOCYCA Bd. E. Chaumin Parking Super M. 49007 ANGERS Tél. : 41.66.53.92 ETS MONCET 47, avenue P. Wilson 34000 BEZIERS Tél. : 67.76.42.00 ETS MONTI 33, boulevard Jean Jaurès 83000 DRAGUIGNAN Tél. : 94.68.18.41 ETS MOTO AVALON 121, route de Genève 01700 BEYNOST Tél. : 78.55.63.07 ETS MOTO SHOP 27, avenue de Gde Bretagne 66000 PERPIGNAN Tél. : 68.51.38.64 ETS NEUVILLE CYCLES 35, avenue Victor Hugo 69250 NEUVILLE SUR SAONE Tél. : 78.91.62.60 ETS OGNIER 168, boulevard de Crétel 94100 SAINT MAUR Tél. : 18.83.58.97 ETS PAVARD 63, rue P. de Chinon 86200 LOUDUN ETS PEDOUSSAUT 37, avenue de l'Isère 32000 AUCH Tél. : 62.05.00.23 PEPE SHOP BMX 18, rue de la Valoine 87920 CONDAT SUR VIENNE Tél. : 55.30.77.59 ETS PICCA 99, avenue du Maréchal-Foch 94100 ORANGE Tél. : 90.51.69.53 ETS PINKY B.M.X. 57, rue de la Gare 56800 PLOERMEL Tél. : 97.74.15.38 ETS PITHOU 150, avenue de Saxe 69003 LYON Tél. : 78.60.05.46 ETS POUGET 11, avenue Gambetta 15000 AURILLAC PRIN ABEIL DO MONIQUE 68, cours Lieutaud 13006 MARSEILLE Tél. : 91.54.33.14 ETS ROLAND CYCLES MARC	33, boulevard Carnot 31000 TOULOUSE ETS ROUGEMONT 21, rue Victor Hugo 69700 GIVORS Tél. : 78.73.47.16 ETS SPORT B.M.X. Rue Teilhard de Chardin 10600 LA CHAPELLE ST LUC Tél. : 25.78.07.2 ETS SAIMPON Rue Porte Saint Jean 17470 AULNAY Tél. : 46.33.11.31 ETS SENTERRE 16, place du Gal Leclerc 80220 GAMACHES Tél. : 22.26.11.59 ETS SOITEUR 227, rue Belgique Keryado 56100 LORIENT Tél. : 97.83.03.68 ETS SUNN B.M.X. 353, avenue Thiers 33100 BORDEAUX BASTIDE ETS SUNN R.X. Inter Centre Rte de Ste Georges d'Orgues 34990 JURIGNAC Tél. : 87.75.06.38 MONSIEUR TIGNOL DIDIER 13, rue du Marché Couvert 09300 LAVALANET TOP MOTO 7, place de la République 34400 LUNEL Tél. : 67.71.18.29 ETS TOP TEAM B.M.X. 9, place Saint Pierre 72000 LE MANS ETS V.F.C. 1-3, rue Roger Salengro 59260 HELLEMMES Tél. : 20.56.52.60 ETS VAN HALUWYN 16, place du Vieux Marché 86500 MONTMORILLON Tél. : 49.91.18.22 ETS VENTOUX CYCLES 85, avenue de Berthelot 84300 CAVAILLON Tél. : 90.71.46.13 ETS VRECK ET CRAPEZ 31-33, rue d'Haumont 59720 LOUVROIL Tél. : 27.64.68.42 MOTO 59 ETS WATRELOT 52, rue des Sarrazins 59000 LILLE Tél. : 20.57.46.88 ETS VERNAUX 11, rue Legrand 28220 CLOYES
---	--	--	--	--	--

Le skate, down by law,
s'annonce plus technique,
expressif, créatif, énergique,
incroyable et wang.
Une des facettes de ce « new
bio skate » : le Street Skate.
Pourquoi tant d'action acide
envers le béton ?
Origine, créateur, évolution ?
Pour y répondre, BXM rentre
dans la 5^e Dimension pour un
skate Twilight Zone. Retour
aux sources !



STREET HOUSE

par Vincent Lerasle — Photos F. Séjourné et J.P. Montiel

P.A. Sénizergues, freestyler
professionnel, donne aussi
dans le street. Le voici en Lay
Back Hand Plant au
Trocadéro, la Mecque du
street.



C'est un grand come back, un retour image au début des années 80. Aux U.S.A. toute l'énergie du skate est concentrée dans les skate parks : Oasis, Delmar, Marina del Rey, Upland, etc... Banks, Keyholes, Copings, half-pipes (en ciment), les skaters de plus en plus nombreux n'ont que ces mots à la bouche. Le skate connaît aussi une ère nouvelle : celle des planches larges déboulant en masse sur le marché, noyant totalement le freestyle et le slalom qui ne répondent plus vraiment à la demande. Le monde des skate parks semble vraiment charmer tous les jeunes skaters. Quant aux grands noms de l'époque, dont certains continuent à skater aujourd'hui : Mike McGill, Mike Alba, Eddie Elguera, Steve Caballero, ils poussent enfin les choses à l'extrême : « les rock'n'roll, inverts, ollies air » datent de cette époque. Les figures dites « tricks » se compliquent et l'esprit « go for it » devient très à la mode, d'où un assez grand nombre de blessés à l'époque (dieu merci, Rector était déjà là) !

C'est alors qu'a lieu contre toute attente, en Californie, l'explosion méga-atmosphérique de la dite « New Wave » : musicalement Devo, Surf Punks, Blasmatiloo, B52's et compagnie se la donne à mort. Les BMX, les bikers, les rollers se multiplient à jamais. Le surf devient plus radical, s'inspirant du skate. La mode devient plus « flashy » et excentrique. On fait la chasse aux hippies, on se tond les cheveux dans tous les sens, les Vans à damiers et à pois, les Converse usées et trouées font un malheur.

Face à ce chambardement général, Skateboarder Magazine (le grand canard de l'époque) se remodèle entièrement et adopte un nouveau titre caractérisant bien l'époque qui bouge : « Action Now » (août 1980). On y trouve de tout, du bicross, du mountain-bike, du snow et du body board, du surf, du wind, des tendances musicales, de la mode (?), du ski (?), du motocross (?), du cyclisme (??) et, trois ou quatre misérables pages de skate. Et oui, le skate face à des sports en pleine expansion commence à perdre de son identité. Y avait-il un ras le bol ? Était-ce le déclin ? Le skate n'était plus « in » ? Le grand doute s'accroît. Puis, certaines grandes marques se retirent brusquement et définitivement du marché, devenu moins rentable ; les skate parks ferment tous un par un, chacun leur tour. Les sessions payantes sont chaque fois plus élevées (les propriétaires n'hésitent pas à augmenter les prix) et pas mal de skaters (hormis les privilégiés regroupés dans les teams) désertent les parks devenus trop chers. La réaction en chaîne continue. Plus personne dans les parks, alors on détruit et on construit à la place un supermarché, un motel (les U.S.A. restent avant tout le pays du business). Quant aux compétitions, elles sont de plus en plus rares, les quelques teams professionnels volent en éclat, et même le mag « Action Now » disparaît de la circulation (il a tenu 1 an et demi).

Voilà donc comment les skaters se sont retrouvés à la rue. Ce fut à la fois une sorte d'exode, de replis, puis un retour aux sources : les vieilles piscines jadis oubliées, les canalisations, les réservoirs vides sont skatés avec plus d'intensité. Le skate devient plus polyvalent, plus libre, on parle déjà de « Street ».

N'ayant plus de skate parks, plus d'appui, plus de presse spécialisée et, le pire, étant totalement déconsidérés et rabaissés par les médias, les skaters se sont eux-même pris en charge en construisant un peu partout dans



*Ci-contre : un saut classique de small ramp.
Dessous : un Foot Plant 360° Back Side en half-pipe. Une action qui illustre bien les similitudes du street avec la rampe.*

les jardins des half-pipes en bois, recréant des petits magazines devenus aujourd'hui grands. La nouvelle génération du skate renait discrètement sous les ailes protectrices de « Trasher » et « Trans World Magazine ».

Les quelques vraies grandes marques du skate encore sur le marché restent fidèles, tenant bon, adoptant une image 100 % skate, améliorant leurs produits, recréant des teams solides reflétant plus l'esprit du skate que le business. C'est le succès que connaît aujourd'hui le team Powell.

Les anciens ravagés par le béton cèdent la place aux plus jeunes, toujours plus audacieux et créatifs dans les figures (les structures des half-pipes en bois sont plus sécurisantes, on met au point une technique pour les chutes : « le kneesliding » ou glissade sur les genoux).

Quant au freestyle, il surgit à nouveau, on ne sait pas vraiment comment, par miracle, avec de nouvelles conceptions jamais vues auparavant. Mais le Street ???

A part le fait de le pratiquer dans le monde urbain, de sauter ou grimper une marche ou de « grinder » un trottoir, il serait une fusion de freestyle et du skate vertical. On adopte pas mal de figures issues du répertoire des rampes sur le plat avec une petite touche de « freestyle ».

A partir d'un « rockn'roll », figure classique de rampe, on peut faire un « rockn'roll slide » sur un banc. Le phénomène fonctionne aussi en sens inverse (Tony Hawk, un des meilleurs ramp-riders a bien adapté le mouvement du finger flip issu du freestyle dans pratiquement tous les « aerals » connus). « Le clan de la



*A gauche : un saut d'obstacle en Ollie Air, une figure issue de la rampe.
Au-dessus, un saut de small rampe en Boneless One.*





Deux aérials One Foot, un en rampe et l'autre en street (P.A.S.).

portant des mitaines en cuir Rector sont des voyous (il faut bien se protéger les mains). Enfin, j'espère que vous m'avez compris (et à quel magazine je fais allusion).

Pourquoi tout cela ?

Il faut bien comprendre l'état d'esprit général du skate, surtout celui du street qui est très particulier. Se défoncer, rigoler, se surpasser, se détendre avec une bande de copains (ce que malheureusement peu de gens comprennent), voilà le but. En France, à Paris, ce sont les fameuses sessions de nine o'clock au Trocadéro, les fins de semaine. C'est Nation, les Invalides, la gare d'Orsay. Le street est bien là et je l'espère pour longtemps car pour les « anciens skaters » qui depuis les années 80 ont connu pas mal de galères, c'est une façon comme une autre d'échapper à la routine d'un monde stressé, bourré d'interdictions et de dire : « Nous sommes avant tout libres » ; « Live to skate, skate or die ! ».

verticale » et celui de « l'horizontale » échangeant mutuellement des idées et décident d'un commun accord que la planche de street doit être de taille intermédiaire entre celle de free et celle de rampe.

Quant aux précurseurs, il y en a pas mal, mais qui sont-ils ?

Steve Rocco (pro chez Sims), avant tout freestyle, fut un des premiers à exécuter des « inversés sur le plat » et à innover une série de slides typiquement « street » du genre « lay back 360° slide ». Quant à Rodney Mullen, le maître incontesté du freestyle, il fut le premier à adopter « l'ollie air » sur le plat et nous lui devons aujourd'hui toutes les variantes : « ollie flip », « ollie air walk », etc... Steve Caballero quant à lui devenait le plus redoutable, appliquant tout son talent et savoir dans les rues. Il est un des tous premiers « streetstylers » issu de la génération des « rampri-ders ».

A l'époque, le street est avant tout récréatif, il reste à l'écart des deux grandes disciplines mais petit à petit, il acquiert son identité, finissant par devenir très technique, puis enfin une discipline à part entière. « Les streetstylers » se font très nombreux. Certains, comme Nicky Guerrero ou Mark Gonzales, s'avèrent aussi forts en free, qu'en rampe et roulent sur tout ce qui se présente : les murs ne sont plus, loin de là, des obstacles, les marches sont littéralement survolées. Le « streetskater » s'acharne sur tout, bref, du jamais vu... Et c'est pas fini. Il devient de plus en plus hard, bonjour la casse !! Et alors quoi de mieux pour calmer la douleur et maîtriser la peur et l'hésitation que le rythme abracadabrante d'une musique qui arrive à transmettre une énergie et tonifie l'adrénaline du skater ? Yeah ! Vous m'avez compris ! « Le skate rock » ! Aussi bien funky, Ska, Skin que Funk et Rap ! Il n'y a que le skate qui sache si bien brasser de manière positive, exotique et magique toutes ces tendances parfois totalement opposées dans le monde actuel et détrompez-vous, ce n'est pas parce que Bille Danforth (pro chez Alva) a le crâne rasé que c'est un facho néo nazi, de même ni parce que Gator (pro chez Vision) porte un survêtement à fleur de peau que c'est un gay, et que les skaters



1^{re} MANCHE CHAMPIONNAT



Le free US vit actuellement une mutation historique. Le niveau grimpe à une allure vertigineuse, et une nouvelle génération de tueurs se dessine. Tandis que l'A.B.A. se lance dans l'organisation d'un championnat, et que le King of Vert entame son heure de gloire, l'A.F.A. apporte des modifs à son championnat qui passe de 5 épreuves en 87 à 8 en 88.

La première de ces huit manches a eu lieu les 9 et 10 janvier derniers à Palmetto en Floride. Il était tout naturel que BXM aille y relever la température ; et croyez-nous, c'était chaud, très chaud !



A.F.A. EN FLORIDE

CONTEST

MOLITERNO

par Ph. Roman



ROI DE PALMETTO

Entrée
remarquée
de Rick
dans
la catégorie
Pro.
Ici
dans un
One Foot
Switch Grip.

Sublime Dennis Mac Coy en Cherry Picker Drop In.
Dessous, Joe Johson en No Foot Candy Bar.
A côté, Joe Gruttalo, n° 1 en flat 16/18 ans en 87 et
2 à Palmetto.





Dès notre arrivée, le samedi matin, l'A.F.A. nous communique deux modifications par rapport au règlement 87 : tout d'abord, les catégories Expert voient leur nombre passer de 4 à 7. Jusqu'à présent, les experts US roulaient en open, 13 ans et moins, 14/15, 16/18, et 19 et plus. En 88, seuls les 13 ans et moins et les 19 et plus ne bougent pas ; entre les deux, on a maintenant une catégorie par année de 14 à 18 ans.

Le second changement concerne toujours les catégories Expert qui sont dotées de finales. Auparavant, les contests A.F.A. reposaient sur un run par styler, au terme duquel les classements du jour étaient établis. Cette année, le concours A.F.A. comporte un run qualificatif, qui aboutit à une finale pour les cinq premiers de chaque catégorie. Le run qualificatif détermine néanmoins le classement à partir du sixième.

Les Pros, eux, n'ont pas droit au changement et, comme par le passé, leur sort se décide sur une manche qui clôture le contest, au sol le samedi soir, en rampe le dimanche soir.

Le même week-end, de l'autre côté des U.S.A. à l'ouest, se déroule le Salon de Long Beach. Cette similitude de dates nous inquiétait quelque peu, avant d'arriver. Nous nous disions que le célèbre Salon californien pourrait bien retenir quelques top-riders pour des raisons commerciales ou de quête de sponsor. Mais non ! Ils sont tous là, sauf un et pas des moindres, puisqu'il s'agit de Mike Dominguez, qui craint, on le sait, les déplacements.

120 engagés au total, avec parmi eux un seul européen : David « Prince » Chabert qui, manifestement, tient à se mesurer, ou plutôt à se situer par rapport aux riders U.S.

Comme souvent, le contest est abrité dans un gigantesque centre sportif. L'aire d'évolution est très grande, et la taille du « Manatee Civic Center » de Palmetto permet aux organisateurs de gérer à côté de celle-ci

un immense espace servant à la fois de parc-coureurs et d'aire d'entraînement. Inutile de vous préciser que cet endroit là pullule de Flatlanders, mais non ! Ils sont tous là, sauf un et pas des moindres, puisqu'il s'agit de Mike Dominguez, qui craint, on le sait, les déplacements.

Sol

La journée du samedi est consacrée au contest sol. Au programme, qualifs experts de 10 à 17 heures, puis une pause suivie des finales, les Pros clôturent en apothéose.

Le niveau est hyper-top. Depuis le contest de New York, en octobre, l'évolution est radicale. Dans l'ensemble, peu de nouvelles figures, mis à part un upside-down-squeaker-no hand bien au point, et les prémices d'un backwards around the world en partant de squeaker-backwards. L'évolution principale réside dans la maîtrise des nose wheelie, ces tricks qui s'effectuent de face sur la roue avant. Sans exagérer, on peut affirmer qu'à Palmetto, ce samedi-là, il a dû se parcourir entre deux et trois mille kilomètres en nose wheelie. Celui qui fait le plus fureur consiste à rouler en position de conduite, un pied posé sur le pegs de roue avant, l'autre servant de balancier, la selle venant buter sur les fesses. Ce trick-là, Rick Moliterno et Dennis Mac Coy le rentrent en roulant et en tournant à fond de ballon.

A New York, le whip en roulant en avant faisait son apparition ; à Palmetto, il fait un tabac. En finale 16 ans, Joe Gruttola, le n° 1 16/17 nous en rentre trois d'affilée ; et on le voit même enchaîner un whip en avant puis

un nose wheelie avec la selle bloquée sous le bras, comme faisait Moliterno à Bercy. Malgré tant de classe, Gruttola se voit ravir la victoire par le surprenant Garry Smith, rider dans le coup, qui semble être un véritable chasseur de tricks. Garry est celui qui assure le plus le nouvel upside-down-squeaker-no hand.

Le squeaker-back-wards ou Locomotive, lui aussi, ne cesse d'évoluer. A New York, on avait vu Mac Coy et quelques autres tourner ainsi dans un mouchoir de poche en one hand. A Palmetto, la tendance veut que l'on tourne à fond en no hand, sur le plus petit périmètre possible. Pour cela, il faut tourner en sens inverse à celui du one hand, en butant la selle sur le genou, et le guison sous le fessier. A ce jeu-là, le dieu s'appelle Rick Moliterno. La longueur de ses jambes lui permet de s'asseoir confortablement sur le guidon, et conserver un bon équilibre en tournant.

Pro Overall

A Palmetto, le classement Pro Overall est l'objet d'une première dans le championnat A.F.A. En établissant le classement du jour, l'organisation s'aperçoit que Rick Moliterno et Dennis Mac Coy sont ex-aequo aux points ; fait qui ne s'est encore jamais produit, et que le très complet règlement A.F.A. ne prévoit pas. Pris au dépourvu, les officiels ne savent comment départager les ex-aequo. Des freestylers proposent que Rick et Dennis exécutent chacun un run overall, devant les juges. Mais le public a quitté la salle, et certains riders sont déjà partis. Il faut trancher, et une décision est donc prise. C'est le meilleur résultat qui décide ; et Rick Moliterno est déclaré vainqueur, grâce à sa victoire au sol. Cette solution n'est pas du goût de Micky Conté, le manager de Mac Coy, qui considère que Dennis est le meilleur overall du jour, en s'étant classé 3^e et 2^e, alors que Rick s'est, lui, classé 1^{er} et 6^e. On dit aussi que Micky Conté, qui serait à l'origine du nouveau règlement de freestyle de l'ABA ne serait pas fort appréciée des gens de l'AFA. Tout cela est bien compliqué.

La lutte est âpre dans toutes les catégories Expert ; et bien souvent, deux points à peine séparent le premier du dixième au classement du run qualificatif. Plusieurs riders de talent, tels Trevor Hernandez (8^e), ou Scott Freeman (12^e), n'accèdent pas en finale. Davis Chabert se classe neuvième en 17 ans, catégorie dont le vainqueur est Jason Geoffrey, un officiel G.T., qui taquine bien le cow-boy-spin-bar de Martin Aparijo. Dans la même catégorie, Gary Pollack termine troisième. Les frères Castillo, Rubben et Robert, gagnent en 15 et 18 ans. Daren Pelio de chez Hutch, s'impose en 18 ans devant George Shoot et Brett Hernandez. Puis arrive l'heure des Pros, les dieux vivants du Free. La victoire revient à Rick Moliterno, qui pour son arrivée dans cette catégorie fait très fort à Palmetto. Rick est véritablement à la pointe du freestyle actuel, avec une maîtrise et une rapidité d'exécution fabuleuses. Sa classe et un run sans faute lui accordent la victoire à Palmetto. Durant quatre minutes, Rick nous gave d'enchaînements de grande



Brian Blyther Mega Air en position de missile.

A côté R.L. Osborn.

Dessous Darren Pelio (Hutch) 1^{er} en 18 ans et Jason
Geoffrey (Dyno) 1^{er} en 17 ans.





qualité : nose wheelie, whips et squeaker en tous genres, dont une locomotive no hand en tournant quasiment sur lui-même : un véritable festival. Le deuxième est l'omniprésent R.L. Osborn, toujours là, très clean, avec un style quelque peu différent, moins spectaculaire, mais comme d'habitude, bien classé. En troisième position, on retrouve le « Real Mac Coy », l'authentique légende vivante qui passe le plus clair de son temps sur son sam. Dennis est tellement passionné, que lorsqu'il s'entraîne, on a l'impression qu'il ne s'aperçoit même pas que les autres s'écartent sur son passage, par respect, mais aussi pour le voir rouler. Rick Moliterno et Dennis Mac Coy ont sensiblement le même freestyle de pointe. A Palmetto, la différence s'est faite sur quelques erreurs de Mac Coy lors de son run. Dennis nous éblouit quand même avec, entre autres tricks venus d'ailleurs, un nose wheelie en fork squeaker, tout en faisant valser le cadre, d'un côté puis de l'autre : magique ! Quant à Martin Aparijo, il apparaît au classement septième sur neuf ; je n'ose vraiment pas raconter à quel point il a pu se planter.

Rampe

Comme le veut la logique des contests US, la rampe est carrément démentielle. Comme en flat, le nombre des catégories a été augmenté ; mais là, point de finale, car si les flatlanders se retrouvent à environ 25 par catégorie, il n'en est pas de même des rampriders, dont la catégorie la plus fournie est la 18 ans avec six engagés.

Le dimanche est placé sous le signe des aérials déments, qui peuvent atteindre jusqu'à 3,50 m pour des Pros tels Blyther, Mac Coy, ou Joe Johnson, nouveau venu en Pro class.

Chez les experts, Matt Hoffman, vainqueur 16 ans, est une fois de plus ahurissant. Sa dernière invention, le Candy Bar Look Back, prend les spectateurs à la gorge ; et ses aérials à deux tricks, tels que Cancan No Foot In N'Out ou Candy Bar Into Cancan déclenchent la fièvre. L'autre expert prédateur et bien entendu Lord Dave Voelker, le héros de Bercy IV. Dave s'impose magistralement en 19 et plus, avec un run dans lequel on retrouve son Foot Plant légendaire, mais aussi un No Hand à fond, un Look Down Mega-Air, et son saut dans les airs avec réception sur la plate forme, le vélo dans une main.

C'est Dino De Luca, le co-factory de Dave, qui se classe second. Dino est bourré de talent, mais ne parvient pas à gagner un contest ; Lord Voelker est toujours là, en travers de sa route. Dino chute sur son Pedal Picker Drop In, et assure bien le reste de sa routine : Look Down, Cancan No Foot, One Foot X-Up, Look Back, No Hand et Cancan.

Chez les Pros, Brian Blyther est le grand vainqueur du jour, avec un run d'une propreté exemplaire, à la fois dans le style et dans les tricks. Brian débute sur un 360, va ensuite exécuter un Vertical Quick Change sur la small ramp, revient sur le bank avec un aerial à 3,50 m, puis Look Down, Cancan Foot Plant, Rock'N'Roll, 360 Drop In, Cancan X-Up, Candy Bar, Fackie Step In, Cancan, et un 540 pour finir, suivi des cris du public qui appelle au 900, mais n'y a pas droit.

Le second Pro ramprider du jour est Dennis Mac Coy, qui après son semi-échec au sol, se démène comme un furieux au cours de son run à la rampe. Dennis part de la plate forme

sur un 360 Drop In, suivi d'un aerial à 3,50 m, et de sa panoplie d'aero-tricks, Cancan Look Back, Fackie No Hand, Look Back, montée sur la plate forme en 360, puis Abubaca, One Foot Cancan, No Foot, Cherry Picker Drop In, et pour finir un Fackie Look Back démentiel.

Le troisième est Joe Johnson qui, d'entrée, atteint les 3,50 m, passe ensuite à un Cancan No Foot, puis fait un No Hand. Joe rate un Acid Drop, et rentre ensuite Fackie Look Back, Cancan Foot Plant, No Foot, Look Down, Cancan No Foot In'N'Out et One Foot pour finir.

Ron Wilkerson se classe quatrième avec un run hyper sympa : Overflat, No Hand, Pedals Picker Drop In, Rocket Air, Miami Hopper Acid Drop. Ron clôture son show sur un No Hand No Foot simultané qui embrase le Manatee Civic Center.

Cinquième : Dennis Langlais : sixième : Rick Moliterno ; et septième... : Josh White, dont les chutes répétées le désavouent auprès des juges.

Résultats

● **Expert 13 ans et moins sol** : 1. David Dugger, 2. Gregg Micomber, 3. Matt Smith, 4. Dave Mirra, 5. Johnathan Rugg.

● **Expert 14 ans sol** : 1. Carl Argila, 2. Jamie West, 3. Andy Sanesi, 4. Bill Gawrych, 5. Sandy Crawford.

● **Experts 15 ans sol** : 1. Ruben Castillo, 2. Jeff Rugg, 3. Park Carter, 4. Derek Shott, 5. Hamid Rachidzada.

● **Expert 16 ans sol** : 1. Gerry Smith, 2. Joe Gruttola, 3. Bill Swoop, 4. John Huddleston, 5. Aaron Dull.

● **Expert 17 ans sol** : 1. Jason Geoffrey, 2. Jiml Johnson, 3. Garry Pollack, 4. Steve Kiander, 4. Eddie Vinglik, 6. Paul Mackles.

● **Expert 18 ans sol** : 1. Darren Pelio, 2. George Smoot, 3. Brett Hernandez, 4. Paul Levering, 5. Chris Rothlock.

● **Expert 19 ans et plus sol** : 1. Robert Castillo, 2. Nathan Shimisu, 3. Bruce King, 4. Dino De Luca, 5. Greg Tinkle.

● **Pros sol** : 1. Rick Moliterno, 2. R.L. Osborn, 3. Dennis Mac Coy, 4. Chris Lashua, 5. Woodie Itson, 6. Rick Allison, 7. Martin Aparijo, 8. Ron Wilkerson, 9. Pet Augustin.

● **Expert 13 ans et moins rampe** : 1. Gregg Macomber, 2. Jamie Mac Pherson, 3. Dave Mirra.

● **Expert 14 ans rampe** : 1. Eben Kaackau, 2. Rian Dunman, 3. Bill Gawrych.

● **Expert 15 ans rampe** : 1. Joel Alamo, 2. Jeff Rugg, 3. Tim Ledim.

● **Expert 16 ans rampe** : 1. Matt Hoffman, 2. Jeremy Alder, 3. Corey Beaman, 4. Bill Swoop.

● **Expert 17 ans rampe** : 1. Bob Kohl, 2. Chris Potts, 3. Danny Hubbard, 4. Jon Byers, 5. Kevin Gutierrez.

● **Expert 18 ans rampe** : 1. Christ Rothrock, 2. Eddie Roman, 3. George Smoot, 4. Duane Duncan, 5. George « Banzai » Silver, 6. James Patterson.

● **Expert 19 ans Rampe** : 1. Dave Voelker, 2. Dino De Luca, 3. Steve Broderson, 4. Kenny Lawson, 5. Brian Dahl.

● **Pros rampe** : 1. Brian Blyther, 2. Dennis Mac Coy, 3. Joe Johnson, 4. Ron Wilkerson, 5. Dennis Langlais, 6. Rick Moliterno, 7. Josh White.

● **13 ans et moins Overall** : 1. Greg Macomber.

● **14 ans** : 1. Bill Gawrych.

● **15 ans** : 1. Jeff Rugg.

● **16 ans** : 1. Matt Hoffman.

● **17 ans** : 1. Bob Kohl.

● **18 ans** : 1. George Smoot.

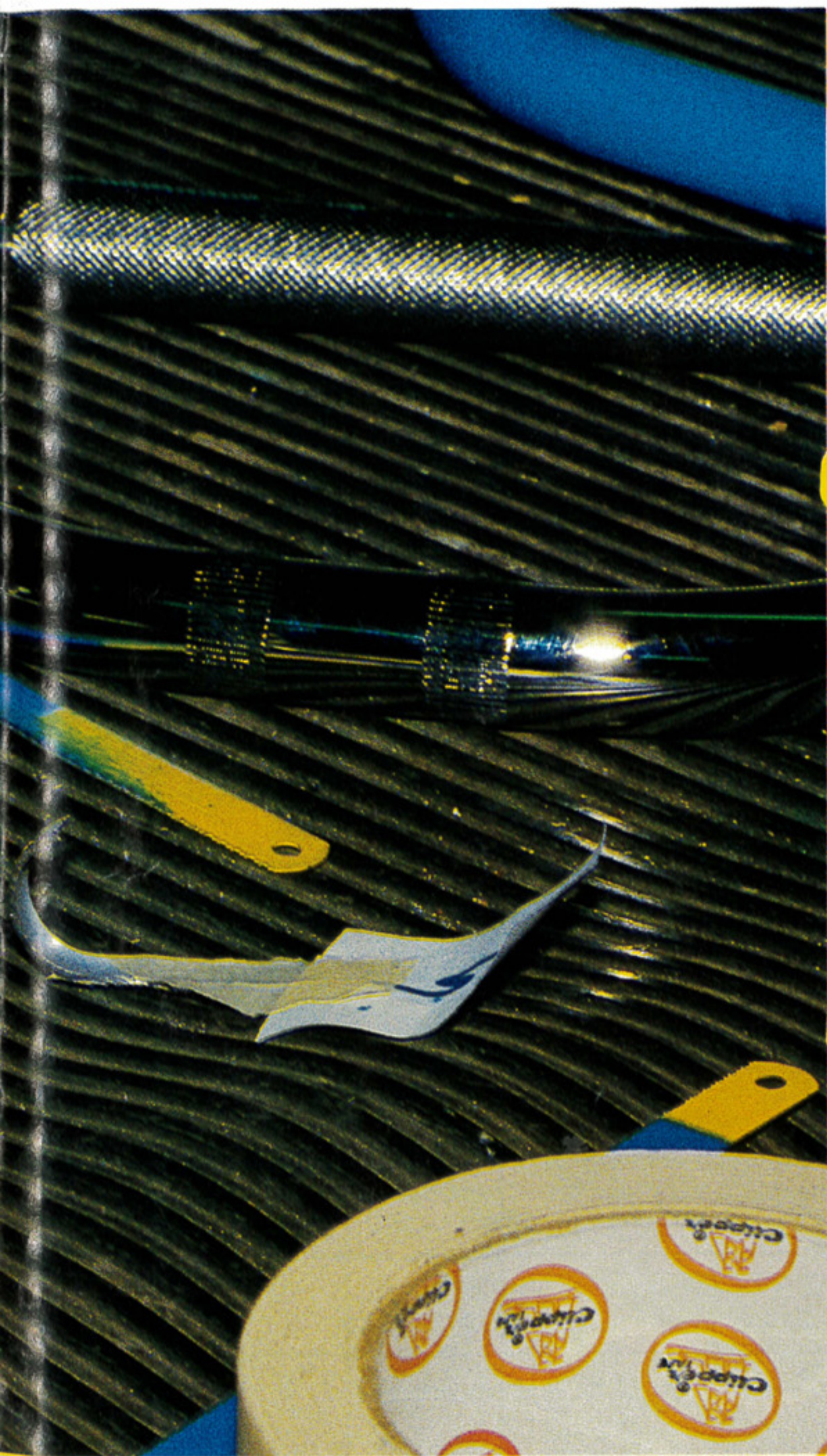
● **19 ans** : 1. Dave Voelker.

● **Pros** : 1. Rick Moliterno, 2. Dennis Mac Coy.

TEST DESTROY



GUIDE OY GUIDONS



Dix huit guidons de différentes marques, imitations ou non, sont passées au testeur de résistance.

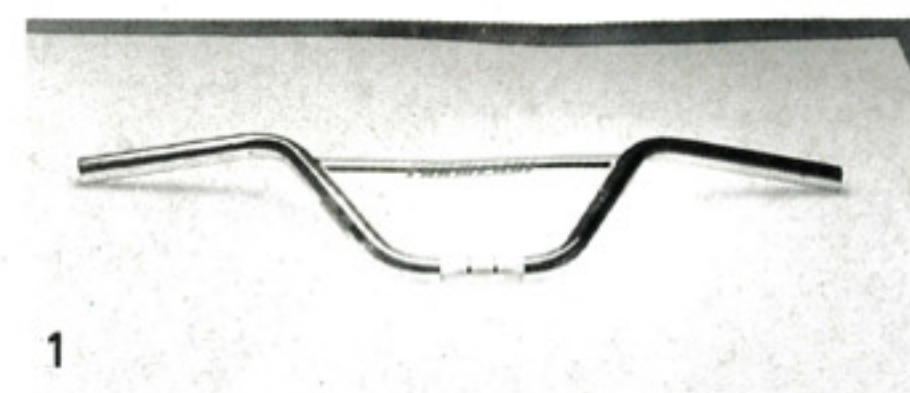
Les résultats obtenus sont en kg/mm^2 .

C'est simple, efficace et imparable. Le roi des guidons est signé Robinson...

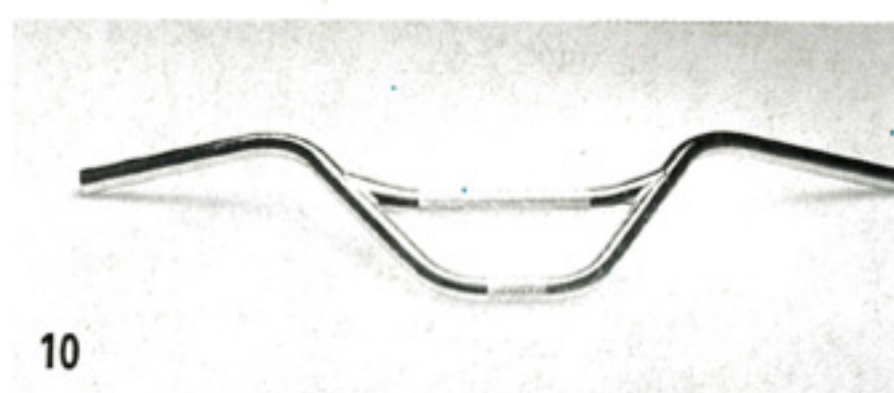
C'est pas bidon.



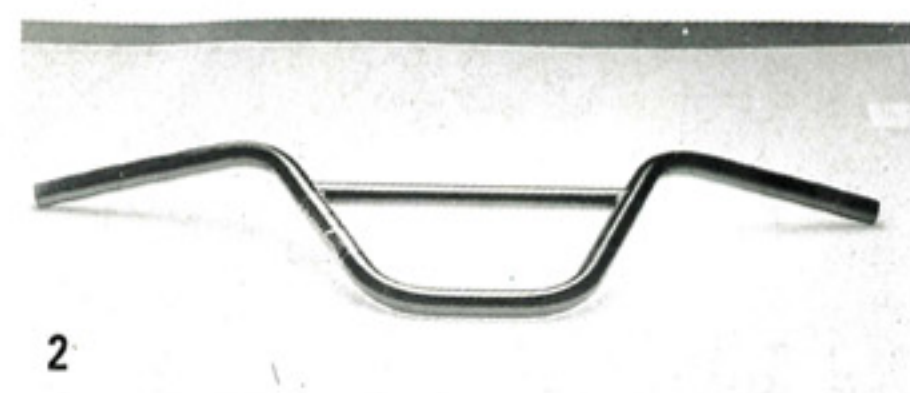
par P. Paret



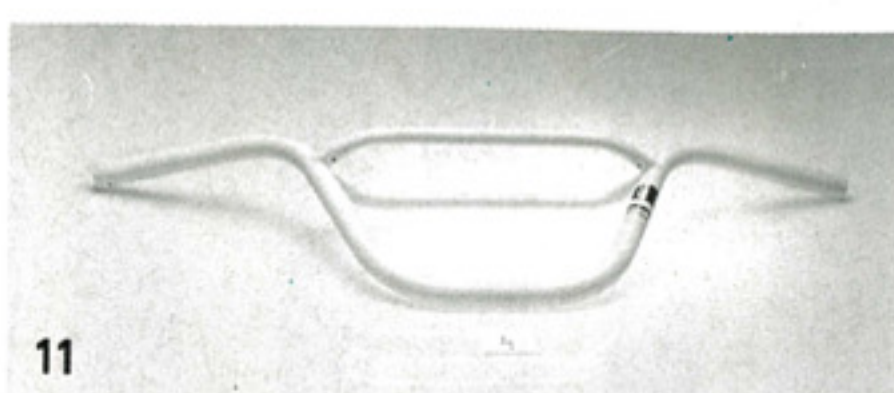
1



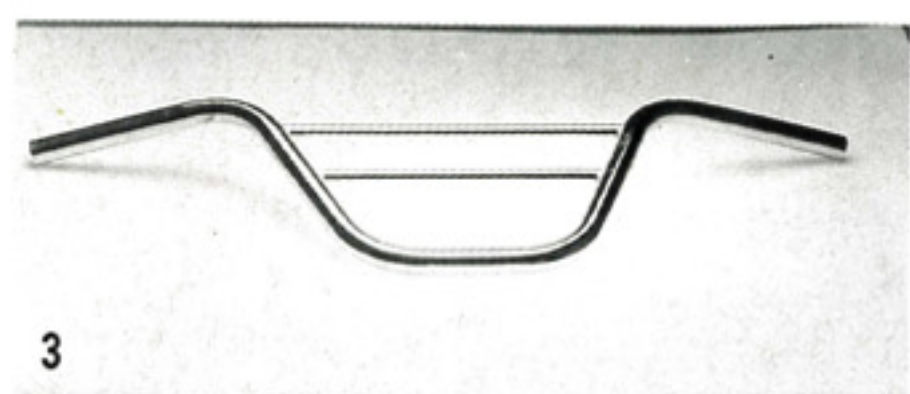
10



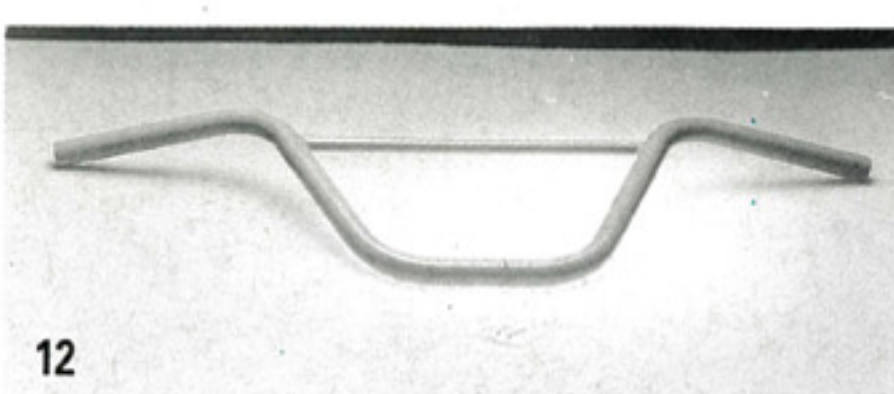
2



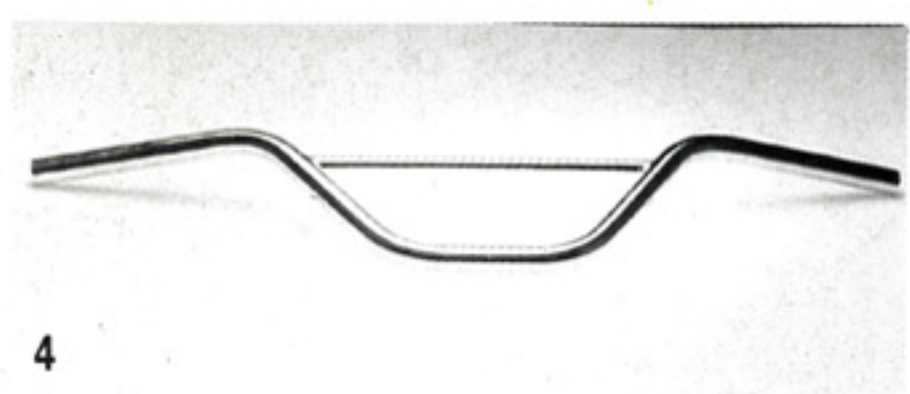
11



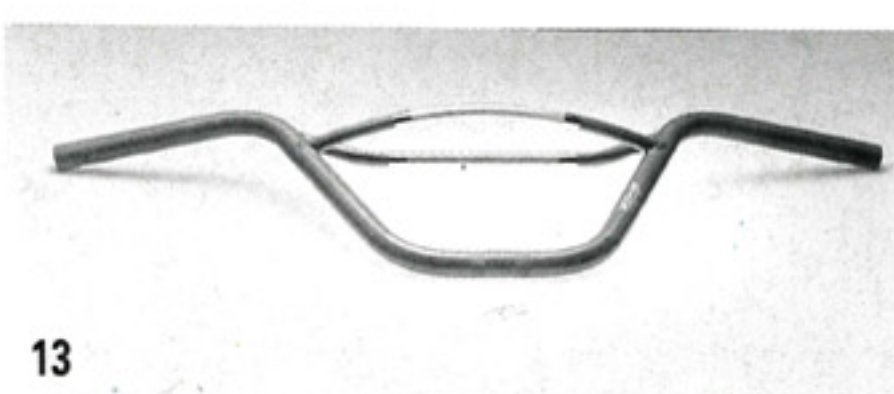
3



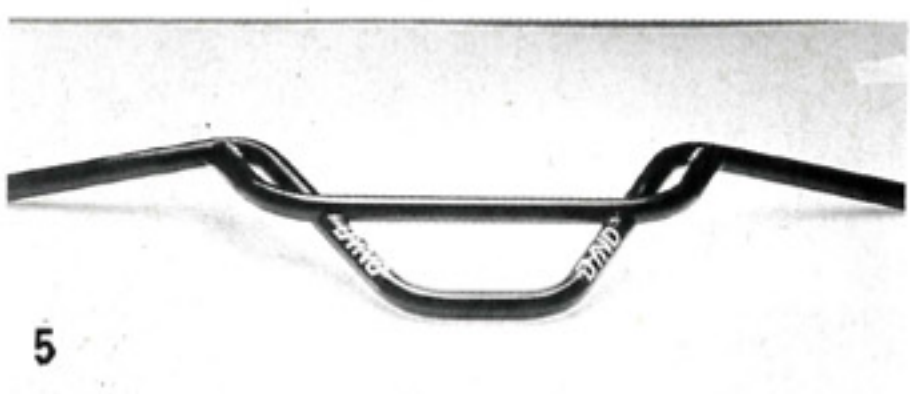
12



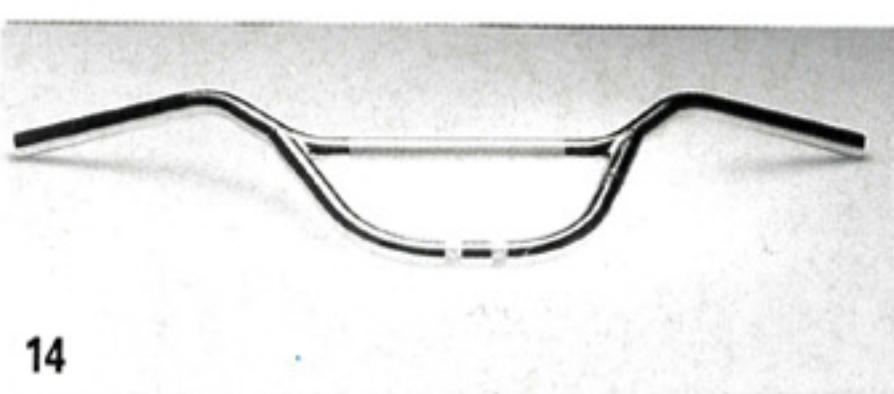
4



13



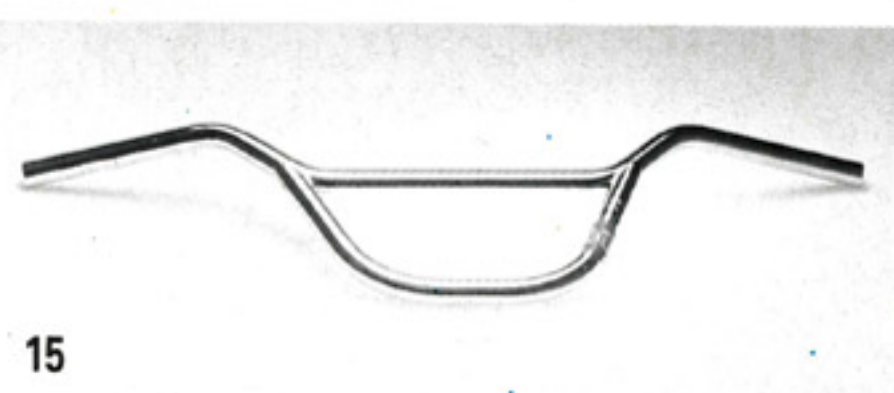
5



14



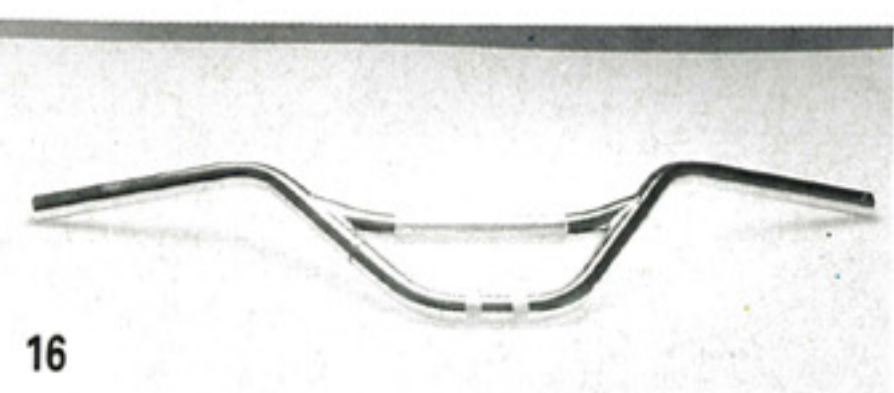
6



15



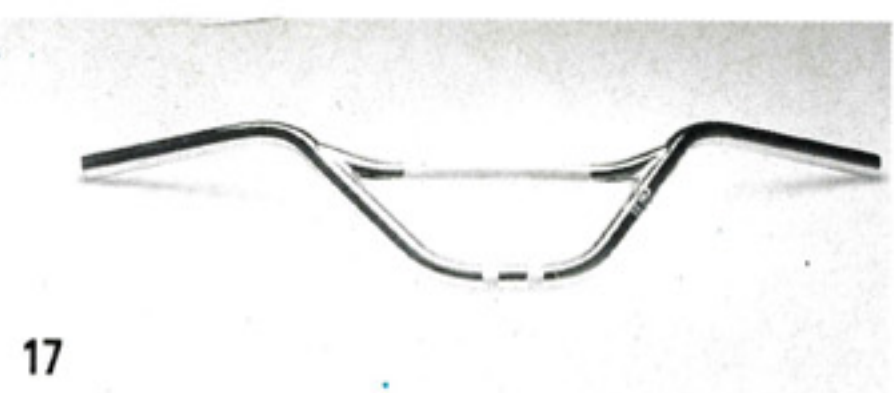
7



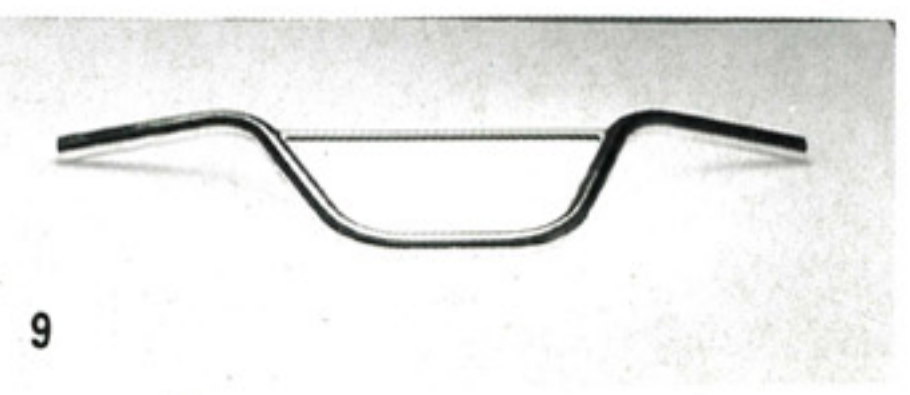
16



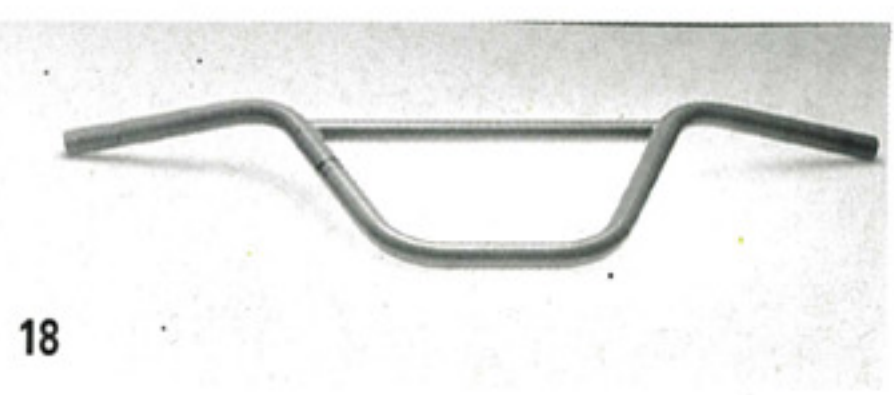
8



17



9



18

Type	Désignation
Robinson	Race chromoly
1	
Woody Itson Hutch	Free chromoly
2	
Double barre Hutch	Free chromoly
3	
Hutch	Cruiser chromoly
4	
Dyno	Free chromoly
5	
GT non gravé	Race chromoly
6	
Haro	Race chromoly
7	
V2000 double barre	Free chromoly
8	
Hutch Expert	Race
9	
Haro	Free chromoly
10	
V2000 double barre	Free chromoly
11	
Hutch Pro Racer	Race
12	
Skyway Street Beat	Free
13	
Imitation GT	Free chromoly
14	
GT Pro Performer gravé	Free chromoly
15	
Imitation Haro	Race chromoly
16	
Wheel III Imitation Haro	Acier
17	
Imitation GT	Race chromoly
18	

	Résistance en kg/mm ²	Poids en g	Conclusion
	77	632	C'est pas vraiment une surprise de découvrir à la lueur de ce test que le Robinson est fabriqué avec un chromoly hyper résistant. Le test confirme l'image haut de gamme du produit. Le rapport qualité/poids résistance est performant.
	75	715	Y'a bon le guidon. Très beau le chromo. Le Woody Itson est l'un des guidons les plus utilisés par les tops en free. Confirmation !
	75	790	Les kamis, les casseurs de guidons utilisent ce dirigeoir même en race. La double barre renforce l'ensemble au détriment du poids bien sûr.
	75	625	Le guidon cruiser se comporte bien. Plus petit, ce guidon est évidemment plus léger.
	75	+ de 900 g	La balance utilisée se limitait à 900 g. C'est le guidon le plus lourd mais fait d'un bon chromoly.
	74	873	Ce guidon d'une fabrication assez ancienne fait en Espagne sous licence GT est tout à fait dans les normes du point de vue des caractéristiques du matériau.
	71	680	Le compromis poids-résistance est ici respecté. C'est un bon dirigeoir.
	71	757	Bien situé vu son prix.
	67	591	C'est un guidon moins large que le Pro. Il est moins sollicité en course. C'est correct.
	64	805	La solidité de ce guidon a souvent été mise en doute par les pratiquants. Y'a pas de miracle.
	60,6	738	Passable et un peu vieillot comme conception.
	60	682	Le Pro Racer mériterait un 70.
	60	749	Vu sa géométrie compacte, ce 60 n'est pas catastrophique.
	56	759	C'est une imitation donc automatiquement moins performant. On s'en doutait.
	54	774	C'est la claque, une grosse surprise. La rumeur disant que le matériel GT gravé est un gage de sérieux semble n'être qu'une légende. En ce qui concerne les guidons toutefois.
	42	850	Annoncé avec l'étiquette cr-mo, ce guidon est en ferraille à tuyaux de poêle.
	36	868	C'est de l'acier, c'est marqué dessus. Pas de surprise.
	35	837	Marqué cr-mo, ce guidon c'est du grugu.

C'est au cours d'un de nos nombreux déplacements que j'ai rencontré M. Marquis, PDG de la SAFIAL, dans l'avion qui nous conduisait à Toulouse. M. Marquis dirige une entreprise de pointe spécialisée dans l'aéronautique, plutôt axée sur la fabrication et l'étude de prototypes. La SAFIAL manie des matériaux comme le titane, l'aluminium, l'incox... et travaille au 1 000^e voir au 10 000^e près. Parmi l'outillage sophistiqué qu'utilise la société, il existe un testeur de résistance. Une machine aussi indispensable pour la SAFIAL qu'un aspirateur pour Rad Mam.

Vous comprenez mon intérêt subit pour la vie des torpilles et celle des missiles. J'explique ma profession et la lourde tâche qui m'incombe chaque mois à M. Marquis qui accepte tout naturellement de mettre à ma disposition un testeur et un technicien. Sympa le mec ! Pour moi, l'idée est simple : récolter un maximum de guidons, faire une descente à la SAFIAL et passer à l'action.

Le test sans bla bla

Une des extrémités du guidon est sciée, découpée, aplatie et poncée pour que disparaissent toutes traces de chrome ou de peinture. Le métal est mis à nu. Les échantillons sont numérotés, à aucun moment nous ne connaissons la marque et l'origine du guidon. C'est seulement plus tard que l'on pointra le numéro et le résultat en face de la marque.



Les tests s'effectuent sur des échantillons métalliques.

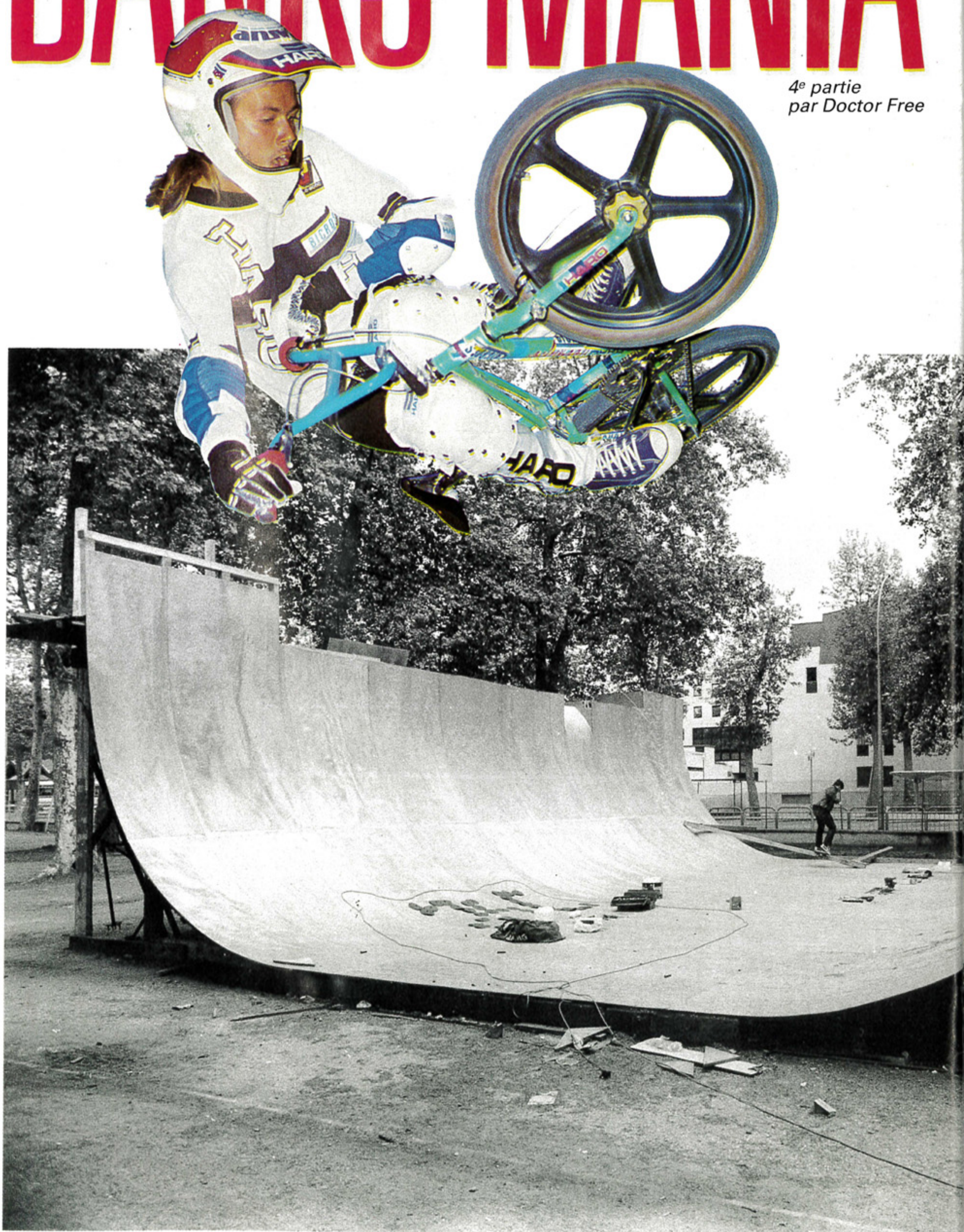
Le principe du test est assez simple. Une bille pénètre dans l'échantillon de métal. Plus le métal est tendre, plus elle s'enfonce. Ce qui ressemble à un compteur affiche une valeur qui est interprétée par le technicien en Newton par mm² (N/mm²) ou en kilo par mm² (kg/mm²). Un chromoly varie entre 60 et 75 kg/mm². Une simple ferraille entre 20 et 35 kg/mm². La marge d'erreur du testeur est de 10 %. Voilà un système simple et imparable, à nous de tirer les conclusions.

Conclusion

A la vue des résultats, on remarque qu'une imitation n'est toujours qu'une imitation. La difficulté qu'ont les Taïwanais à se procurer des bons chromoly explique cet état de fait et semble confirmer la différence existant entre un guidon GT fabriqué en Espagne et un taïwanais. Le matériel made in US, comme le Robinson, est quant à lui sans reproche. Je tiens à mettre en garde les lecteurs sur le fait que les résultats du test ne pourraient être élargis aux cadre et fourche. Il serait idiot d'appliquer ces conclusions au reste d'une gamme. Ce destroy test concerne exclusivement les dirigeoirs.

BANKS MANIA

4^e partie
par Doctor Free



L'encyclopédie du Free fait une pose technique de deux mois. Il est en effet urgent que le peuple du Free construise banks et half-pipes à travers le pays... Que sonne le bruit des marteaux.



De tout temps, le bipède moyen a cherché le bon plan pour quitter le plancher des vaches et ainsi, s'envoyer en l'air.

Dans cette grande quête du septième ciel, le génie n'a jamais fait défaut. Citons Icare qui, le premier, a embrassé la Grèce, l'inférial Léonard et ses machines diaboliques, Pilatre de Rozier et sa baudruche multicolore, les Japs et leurs estampes etc...

Plus près de nous on a les pionniers de l'aviation et, et... direct from the heighties une nouvelle race de kidz qui, avec rampes et scoots, a inventé un néo-must dans la façon de taquiner les nuages. Les scoots, on les connaît. Les banks un peu moins !

Suivez nous dans cette investigation au pays de la nouvelle glisse. Techno-fun !!!

Vous êtes vraiment impitoyables. Une proportion non négligeable du courrier que vous nous adressez c'est : des banks, des plans, des prix, des adresses, et j'en passe.

Doctor Free himself vient donc d'annuler ses vacances aux sports d'hiver pour se plonger dans la mouvance de ce sujet infernal. Bonjour le cadeau. Aussi vaste que le savoir de Killer en matière de vie nocturne, le sujet banks est également en constante évolution. Il suit la tendance des tricks.

Pas simple non plus d'avoir un avis unanime. Chacun à sa conception de la chose, chacun fait dans son coin sa rampe idéale, malheureusement très souvent sans consulter les principaux intéressés, les jumpers.

Dr Free a donc pris conseil auprès de deux authentiques spécialistes, peut-être les seuls en France, à savoir Bernard Curaudeau l'auteur des banks du Supertour 87 et de nombre d'autres pour son fils Stéphane, et bien sûr Jacky Frattini, Monsieur Longjumeau et concepteur de la rampe sur laquelle Dave Voelker nous a assassiné avec ses foot-plants lors de Bercy IV. No grugru donc, surtout si l'on sait que Jacky crée ses courbes à l'aide d'ordinateurs et de données géométriques très pointues.

Bon, voilà ce qui vous attend. Dr Free a pitié de vous. Le morceau est tellement gros à avaler qu'il va vous le servir en deux fois. Ce mois-ci nous allons voir les généralités, comment faire sa courbe et son raide, ce qu'il faut éviter de faire, bref tout ce qu'il faut savoir avant de se cracher dans les mains et enfiler le bleu. Attention on va parfois faire appel à des données physiques et géométriques sur lesquelles vous avez sûrement planché, alors vous avez deux secondes pour retrouver vos cours.

Le mois prochain, plus pratique que théorique nous parlerons plans, avec des exemples classes qui sont actuellement sur les tables à dessins de fous furieux de la chose.

Bienvenus au pays des banks, le pays d'Oz bien sûr !

Généralités, trucs et bidules

Au départ, on voulait vous livrer les secrets de deux types de banks. Un qui servirait à l'entraînement, l'autre, plus pointu, pour la compétition.

Grosse erreur nous a-t-on dit. Entraînement

ou compétition, pour progresser un jumper doit toujours tourner sur une bonne rampe et si l'on sait que bonne ou moyenne une rampe restera toujours assez délicate à réaliser, autant en faire une bonne dès le départ. CQFD ! Si différence il doit y avoir, elle se trouvera dans le choix des matériaux et de l'option banks transportable ou à demeure.

Pour chasser d'entrée toute fausse idée, il faut savoir qu'au niveau coût des matières premières le banks en bois revient sensiblement au même prix que celui en acier. Et inversement !

C'est après que ça se gâte puisque pour travailler le bois il suffira d'une scie, d'un marteau et de clous alors que pour l'acier il faudra un matos nettement plus important et plus complexe. Sans compter les connaissances qui vont avec.

Autre conséquence du choix des matériaux, un banks en bois sera forcément lourd et peu transportable. En général on préconise du sapin. L'acier lui, sera plus léger, pourra être démontable et tractable derrière un véhicule.

Et pour ceux qui ne regardent pas à la dépense (quand on aime, on ne compte pas) l'aluminium sera encore plus léger que l'acier, mais il faudra tabler sur un minimum de 10 à 15 000 F de matériau. Il n'y a pas vraiment de schéma type en ce qui concerne l'armature, seulement quelques règles à respecter comme par exemple les renforts sous la courbe, les jambes de force et contreventements qui éviteront au banks de bouger lors des sauts. Nous verrons ça le mois prochain. Mais à la limite, l'armature peut passer au second plan face à deux points qui sont de réels problèmes et qui conditionneront la qualité de votre rampe, à savoir la courbe et le raide (ou droit).

L'aisance dans vos sauts et leur efficacité passe obligatoirement par une courbe et un droit vraiment nickel. Si vous faites Mickey dans vos aérials vous pouvez éventuellement accuser la rampe tant tout ici se joue au quart de millipoil. Sur une rampe grugru on ne fera jamais rien de bon, alors on ne le répètera jamais assez, soignez ces deux facteurs.

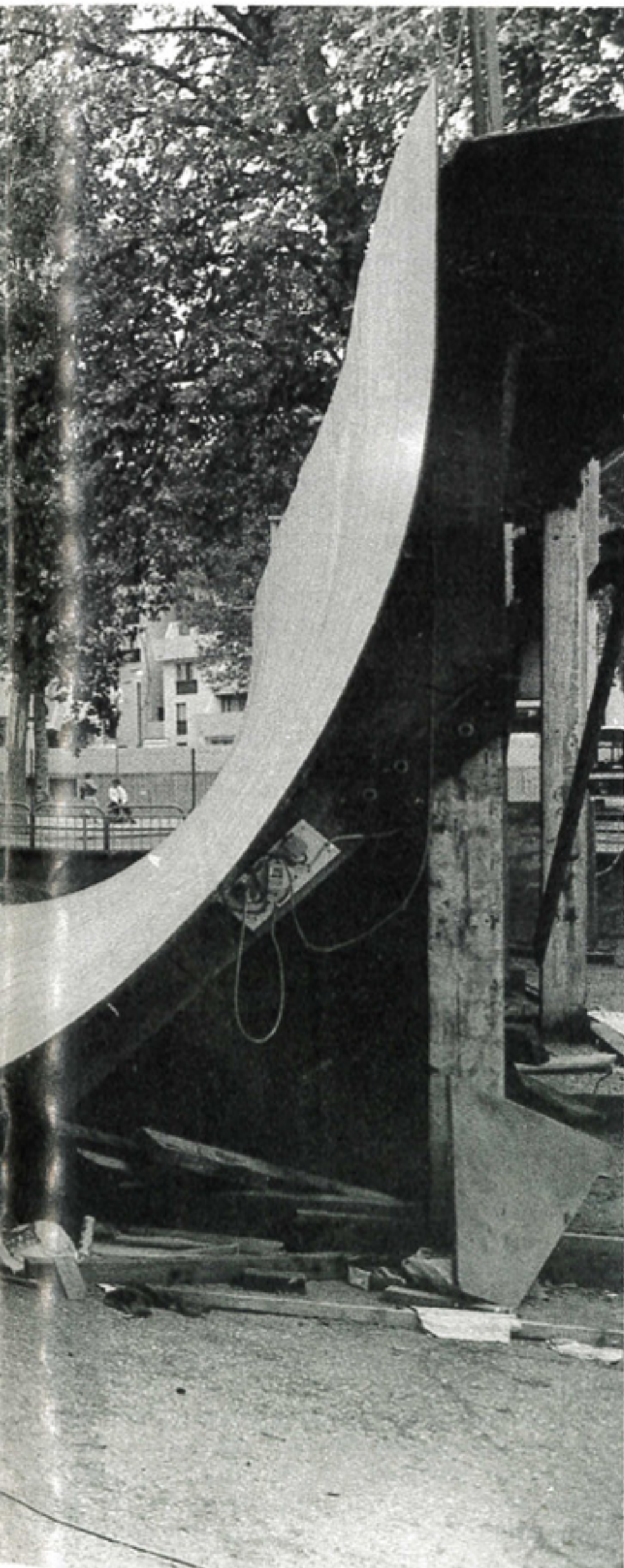
Avant de passer au sérieux, ceci : il est préférable de faire réaliser son banks par un professionnel (menuisier ou charpentier pour le bois, serrurier pour l'acier) surtout si l'on n'est pas master en bricolage. Imaginez-vous sautant sur une rampe qui va s'écrouler à la première réception.

Même si vous touchez en travail manuel il est toujours enrichissant de bosser en collaboration avec les pros. Leurs conseils sont toujours avisés. Et des mecs sympas, quoi qu'on dise, il y en a partout. Demandez quand même un devis avant toute opération.

Courbe et attaque

Dixit Jacky Frattini, un banks se décompose en deux parties : l'attaque et la projection. L'attaque c'est la courbe la projection c'est le sommet de cette courbe. Vous verrez pourquoi je n'emploie pas ici le mode raide.

L'attaque doit se faire très progressivement,

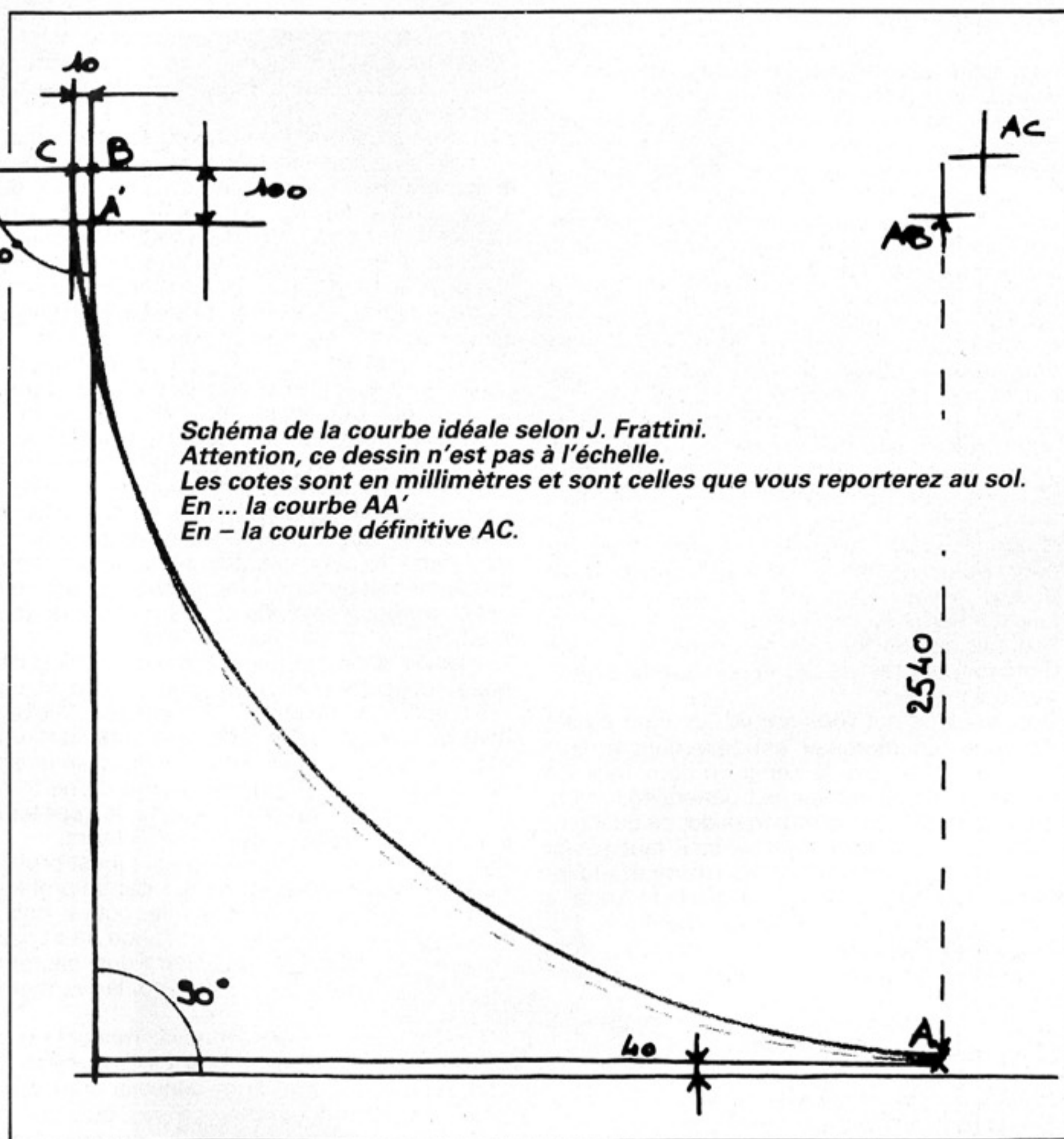
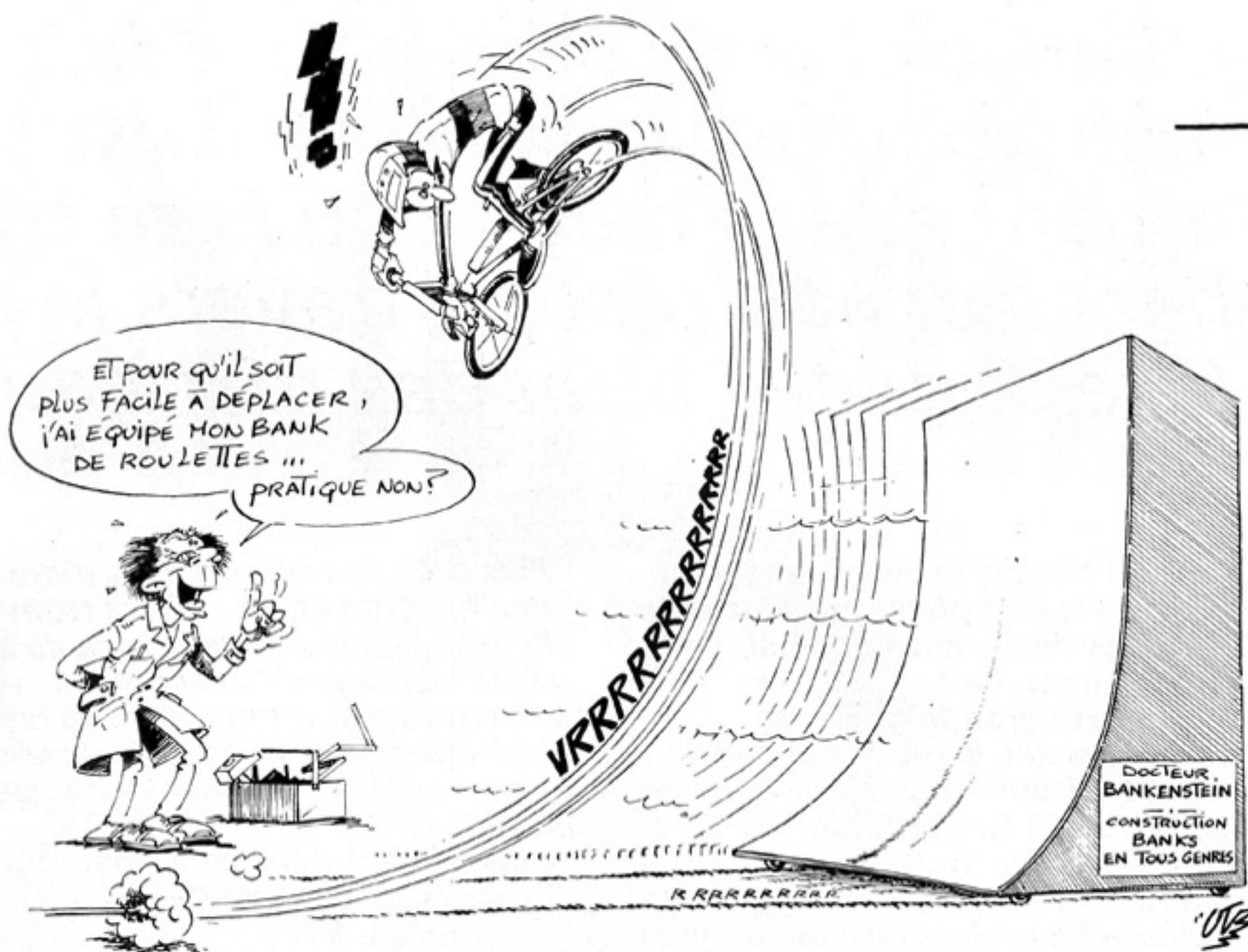


sans « à coups ». C'est pour cela que la courbe doit s'infléchir en un quart de cercle rigoureusement parfait.

Le rayon ? C'est au choix. Aux States, la tendance est de 8,5 à 9 pieds soit 2,59 à 2,74 m. Les banks européens et plus précisément français sont à peine dans cette fourchette. La version Bercy de Frattini fait 2,54 m de rayon et B. Curaudeau préconise 2,50 m. Il faut savoir qu'en-dessous de 2,40 m la courbe sera très brutale et qu'au-dessus de 2,65 m il faudra arriver plus vite pour espérer faire quelque chose de bien.

Il faut dire que les 9 pieds américains s'appliquent à des rampes qui restent à demeure ou qui sont amenées aux contests avec des moyens considérables. La démesure américaine !

La largeur, elle, est plus du domaine du pratique. En effet, pour limiter les frais il est bon d'employer des plaques entières de contre-plaqué pour le plancher. Or les plaques de CP



(abréviation de contre-plaqué que nous retrouverons plus loin) sont normalisées aux dimensions suivantes : 3,10 x 1,53 et 2,10 x 1,54 mètres. On peut composer avec cela. Ainsi à Longjumeau Jacky F. a fait des rampes de 3,06 m de large en utilisant deux plaques de 1,50 m. Ça fait des aires de réception vraiment limite. Mais d'un autre côté, certains facteurs limitent la largeur des rampes et il faut y penser

suivant l'utilisation que l'on va en faire. Ainsi, si votre rampe est itinérante et que vous comptez l'installer dans un gymnase sachez que les portes ne sont pas larges, en général 1,40 m, c'est la norme. Certains, plus avisés, ont des portes plus larges mais ils sont peu nombreux. Alors pour faire rentrer un banks dans un gymnase il sera préférable qu'il comporte quelques éléments démontables. Autre chose. Si vous devez tracter votre

rampe derrière votre voiture elle ne devra pas faire plus de 500 kg et sa largeur ne pourra excéder celle du véhicule. Sinon il faut un permis spécial. Ce sont des détails, mais il faut y penser.

Ceci dit, la fourchette raisonnable pour la largeur de la rampe sera de 2 à 2,50 m, mais d'un autre côté, plus celle-ci sera large plus le banks sera sécurisant. Forts de ces éléments c'est à vous de voir.

On a les dimensions, voyons le revêtement. Pas de pétard, ce sera du contre-plaqué et rien que du contre-plaqué. Pourquoi ? Très bonne question !

Parce que c'est un matériau assez facile à travailler. Il se plie bien à la forme de la courbe et il est suffisamment costaud pour subir vos assauts.

Mais dans la gamme des différents CP il ne faut en retenir que deux. Le CTBX et le Marine. Ceux-ci ont l'avantage de résister aux mauvaises conditions extérieures sans traitement préalable. Le Marine est meilleur car fait de bois exotiques, mais deux fois plus cher que le CTBX. Comptez 100 F/m² pour le CTBX et le double pour le Marine, en 10 mm d'épaisseur.

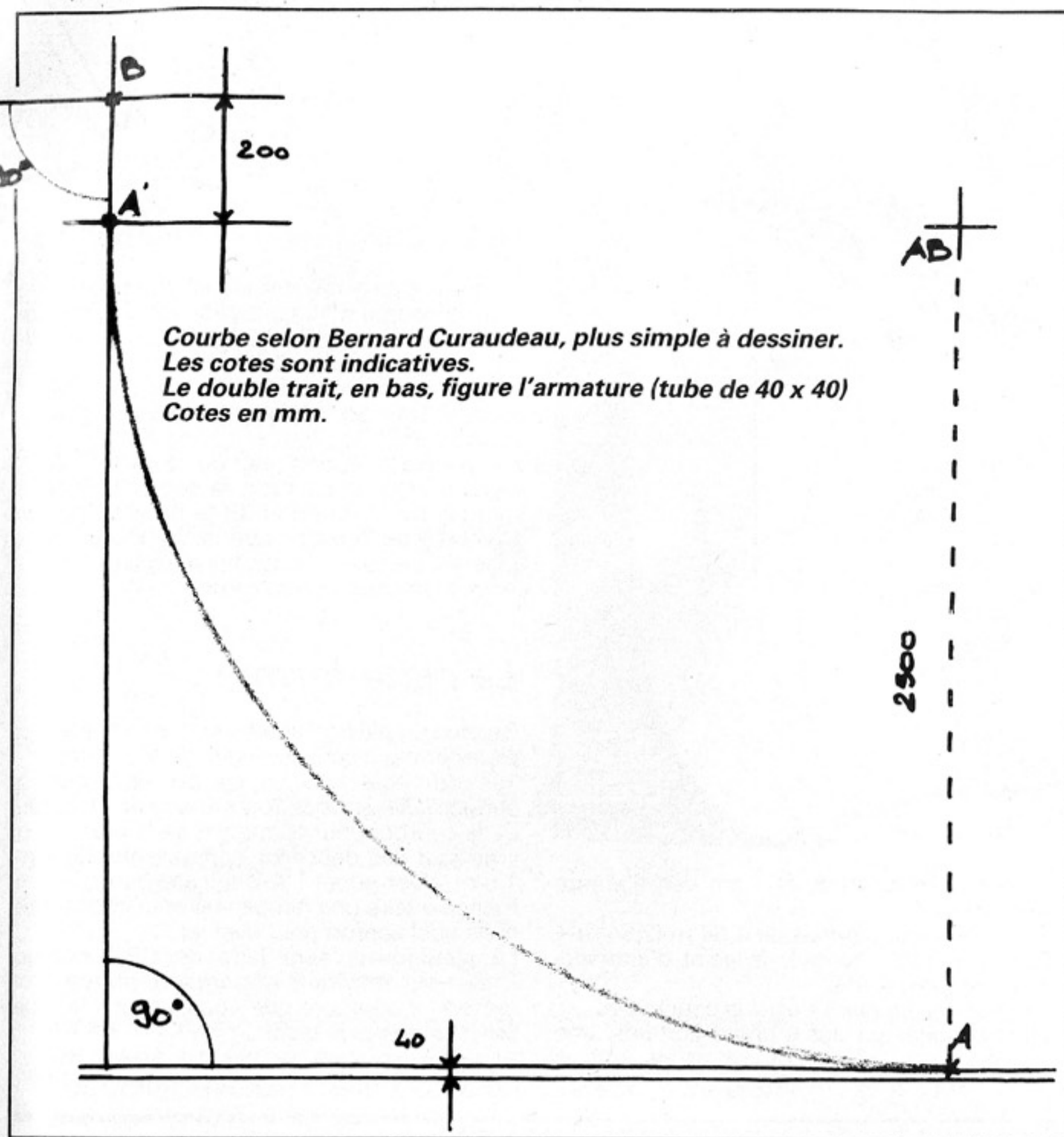
La courbe doit être extrêmement rigide, en aucun cas elle ne doit travailler sous l'impulsion du jumper. On a ainsi constaté que le plancher métallique c'est grugru, que celui en CP c'est très bien, mais qu'il y a beaucoup mieux. Il s'agit alors de panacher métal et bois, à savoir de poser une plaque de métal (acier ou alu) directement sur l'armature et de fixer par-dessus un plancher de CP de 10 mm d'épaisseur. C'est l'option qu'ont retenue MM. Curaudeau et Frattini, ça ne peut pas être mauvais.

Bon, pour ceux qui ne veulent pas se casser le chou avec deux matériaux, le CP only est très satisfaisant. Mais là encore deux options se présentent : l'épaisseur unique ou multiple.

Pour ne pas passer au travers, le plancher ne doit pas faire moins de 10 mm d'épaisseur. 15, c'est mieux, 20 c'est l'idéal et au-delà c'est inutile.

Si vous optez pour l'épaisseur unique, sachez qu'au-delà de 15 mm vous ne pourrez plus plier votre plaque.

Le bon deal pour arriver à 20 mm c'est alors de prendre quatre plaques de 5 mm, de les préformer au rayon de la courbe et de les coller entre elles. On appelle ça du lamellé-collé et c'est le fin du fin pour tout ce qui est construction en bois.



Courbe selon Bernard Curaudeau, plus simple à dessiner.
Les cotes sont indicatives.
Le double trait, en bas, figure l'armature (tube de 40 x 40)
Cotes en mm.

L'estampille FNAFB

Très bientôt, la FNAFB va normaliser toutes ses rampes afin que tous les contests se fassent sur des banks similaires et ainsi égaliser les chances. Les locaux qui tourneront sur leurs rampes ne seront aucunement avantagés.

Autre but assez génial de ce projet, quand toutes les rampes seront semblables il sera possible de les accoler les unes aux autres et ainsi faire des spots monstrueux genre half-pipe itinérant, murs de rampes où plusieurs jumpers sauteront simultanément etc...

Les normes sont déjà sur le papier, il ne reste plus qu'à entériner le projet.

En grande avant première BXM vous délivre le secret caché de la FNAFB.

— Le rayon doit se situer entre 2,54 et 2,64 m.

— La hauteur sera comprise entre 2,54 et 2,70 m.

— La plate-forme devra faire un minimum de 1,2 m de profondeur.

— Elle comportera une rambarde à l'arrière, d'une hauteur de 1 m minimum.

— L'armature sera faite en tubes de 40 x 40 mm.

— Le plancher sera en CP CTBX ou Marine de 10 mm d'épaisseur et tôle de 6 à 8/10^e mm.

Les clubs recevront le projet final de la FNAFB. Pour tous renseignements contactez : Jacky Frattini, rue Pipien, 91160 Longjumeau, Tél. : 69.09.49.14 (soir).

Et alors vous vous dites : le plancher, il tient tout seul ?

J'explique. Le meilleur moyen de ne pas se faire ch... c'est de prendre trois longueurs de fer plat de 40 x 3 mm, de les faire rouler par un professionnel (cad : leur donner la forme de la courbe). Vous fixez ces trois formes sur l'armature et vous posez le plancher dessus. Simple, non ? On verra la manip ultérieurement.

Dernier point, la peinture. Un mot : Gâffe !!! Vous pouvez très bien faire une rampe canon et tout gâcher à cause de la peinture.

A éviter : la peinture automobile passée au rouleau. Vous enduisez ainsi votre magnifique rampe d'une couche très glissante qui, de plus va partir par plaques au bout de quelques mois.

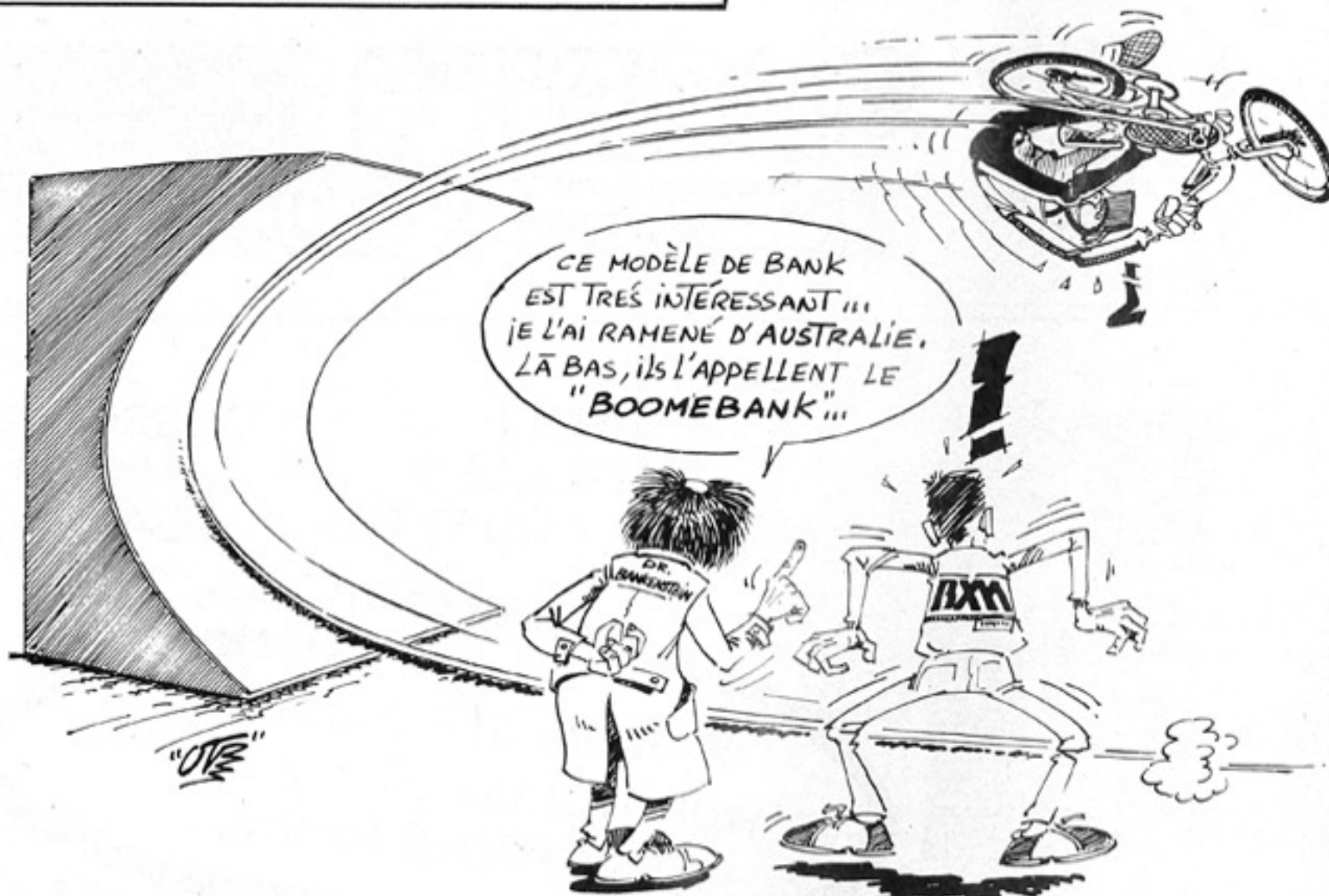
Il y a un truc qui consiste à diluer beaucoup la peinture et la passer par couches très très fines. Le bois s'imprègne de la teinte qui ne laisse ainsi pas de pellicule en surface.

Attention aux rampes uniformément blanches. Par grand soleil c'est l'éblouissement assuré. Ajoutez des motifs ou mieux, de la pub que vous vous serez fait payer.

Traiter le CP au Xylophène ou autre produits similaires n'est pas non plus un bon plan. Si ça protège bien le bois, en revanche ça le rend très glissant dès les moindres soupçons d'humidité ambiante. Enfin, à bannir impérativement : les stickers, non seulement les passages successifs les arracheront rapidement mais une réception sur un sticker c'est « holiday on ice ».

Projection et raide

Attention, on quitte la courbe et on décolle. Le raide c'est le point hyper sensible de la



rampe, celui qui va conditionner la qualité de la projection et surtout de la réception. A ce sujet il y a actuellement une petite polémique entre la FNAFB et les autres. Pour ou contre le raide et quelle forme lui donner ?

BXM met tout le monde d'accord. Tout le monde il a raison ! Etonnant. D'abord pour, quoi ce raide si cher aux freestylers ?

Ici entre en jeu la notion de force centrifuge. Vous savez que cette force tend à éloigner tout corps du centre de sa trajectoire. Sur le banks ça donne ceci : le pilote entre dans la courbe et suit bien la trajectoire parce que le plancher annule l'effet de la force centrifuge. Mais dès que le pilote quitte la courbe la force reprend ses droits et l'expulse derrière le banks. Génant !

Des petits mâlins ont découvert qu'en ajoutant quelques centimètres de plancher bien à la verticale, on annulait définitivement cette maudite force. Le jumper s'élève ainsi bien dans l'axe et retombe exactement dans la courbe.

Mais attention, ceci s'avère exact si le raide est bien perpendiculaire... au sol. Votre raide aura beau être bien vertical par rapport à la courbe, si vous posez la rampe sur un terrain légèrement pentu, c'est retour à la case départ. De même beaucoup de freestylers commettent la même erreur : quand ils accrochent l'arête à la réception ils décalent le banks vers l'arrière en mettant des cales sous l'armature, à l'avant de la courbe. Résultat, ils accrochent encore plus tout simplement

parce qu'ils ont décalé le raide vers l'arrière et subissent plus qu'avant la force centrifuge. Donc, si vous accrochez pensez à décaler le raide vers l'avant en mettant des cales à l'arrière du banks.

Pour ce qui est de la hauteur de ce raide, 10 à 20 cm suffisent. Au-dessus c'est comme s'il était inexistant.

Et le secret d'un bon raide, c'est de le rendre réglable (ça évite la gymnastique des cales). Pour ce faire, B. Curaudeau fixe un vérin qui prend appui au sommet du raide, dans l'angle de la plate-forme, et en un point de l'armature. En agissant sur le vérin il fait varier la verticalité du raide. Simple et efficace sur tout-terrain ! Mais le raide est presque du domaine du passé depuis que les intello-jumpers et leurs ordinateurs se sont penchés sur le sujet et ont mis au point une forme de courbe sans raide mais qui procure les effets du raide. Diabolique !

Pour bien expliquer, le plus simple est de donner un exemple pratique. Carrément, voici le principe appliqué à la rampe Frattini de Bercy, celle que Dave Voelker a qualifié de géniale.

Lisez en conservant un œil sur le dessin ci-contre :

- Au sol, tracez un 1/4 de cercle de 2,54 m de rayon.
- Placez les points A et A'.
- Ajoutez 10 cm de verticale à A' pour obtenir le point B.



— Décalez ce point B et 1 cm vers l'arrière pour obtenir C.

— En ouvrant le compas de 1,64 m (2,54 m + 10 cm de droit) cherchez le point d'intersection commun à A et C.

— A partir de ce point tracez la courbe A/C. (Pour fabriquer un aussi grand compas, une

ficelle à la bonne longueur fait très bien l'affaire).

En traçant directement au sol vous visualisez ainsi la courbe et si vous pliez vous-même les fers plats qui recevront le plancher, il suffit de suivre le dessin. Fastoche !

La guerre des raides n'a donc pas lieu. Tout le monde a raison, les résultats sont là pour le prouver.

La première option est du domaine de la logique et de la tradition, la seconde est plus fondée sur la réflexion. Et je ne vous dit pas l'éventail de courbes que Jacky Frattini a en réserve. Le sujet n'a pas fini d'évoluer.

A vous de choisir votre camp !

La plate-forme

De plus en plus de figures se font à l'aide de la plate-forme. Il convient donc de s'y pencher.

Pas de règle fixe en ce qui concerne sa surface. Elle sera de toute façon de la largeur de la courbe. Pour ce qui est de la profondeur il ne faut pas descendre en-dessous de 1 m/1,5 m c'est super ! A partir de 2 m ça commence à faire une rampe vraiment imposante, mais quel confort pour évoluer.

La plate-forme sera faite de CP, pourquoi chercher compliqué, et comportera quelques renforts d'armature que nous verrons le mois prochain avec les plans.



SPORTS TROPHEES

- COUPES
- TROPHÉES
- MÉDAILLES
- PLAQUETTES
- ÉCUSSENS
- FANIONS
- GADGETS...



à partir de 40 F*

- Catalogue sur demande
- Choix important et de qualité
- Gravure ou sérigraphie personnalisée
- SALLE D'EXPOSITION

ouverte du lundi au vendredi de 9 h à 12 h et de 14 h à 18 h 30, le samedi de 9 h à 12 heures.

Plus de 300 modèles pour toutes disciplines sportives et loisirs...



37 bis, rue du Manoir-de-Servigné
35000 RENNES
☎ 99.54.29.00

Demande de renseignements à retourner à :

SPORTS TROPHEES

37 bis rue du Manoir de Servigné, 35000 RENNES

NOM PRENOM
ADRESSE
VILLE



SPORTS TROPHEES

le spécialiste de la coupe...

C U R R I E R



*Fun
Ramon, Fun
Tolerance
et
Liberte'...*

C'EST LE DÉLIRE

Après les critiques de Ruan et de TNT, les réactions pleuvent sur la rédaction, à tel point que ce mois-ci, le courrier déborde sur le concours dessin consacré au logo du Mega Free.

Déchaînez-vous, on vous réserve de la couleur pour le mois prochain. Et puis de toute façon, c'est un peu nul. Donc, place à l'actualité qui défraie la chronique avec pour commencer une réponse sympa de Ruan himself qui justifie ses sentiments... Ça chauffe les kids...

La réponse de Ruan

Salut BXM,
C'est moi Ruan. « L'ennemi du fun », je pense que vous avez « mal » interprété ma lettre. Certaines allusions dans votre réponse me laisse quelque peu perplexe (cf. « vieux ringard »). Vous semblez penser que je n'aime pas le fun : j'aime bien le skate, le funboard, le surf, et porte des sapes « fun » (Converse, OP). Mais je suis contre le fait que ces disciplines se trouvent dans votre magazine qui a pour sujet le bicross. Je souhaite que vous réalisiez un autre magazine qui aurait pour titre « Fun Mag. » et qui considérerait le fun comme autre chose qu'un phénomène ou une mode. Vous croyez que je suis contre l'évolution du bicross, c'est faux, mais selon moi, l'évolution de ce sport ce n'est pas le VTT ou le trottisoot (ces sports sont différents, ce ne sont pas des aspects nouveaux du bicross). BXM et le bicross évoluent, mais dans un sens qui, pour l'instant, reste confus (Formula One, free ?).

Je voudrais que le fun sorte de BXM afin de trouver un plus grand développement dans un magazine qui y soit entièrement consacré, le

fun ne doit pas « gêner » l'évolution du bicross en occupant toute la place dans BXM. Je pense vous avoir prouvé que je n'avais pas un esprit rétrograde mais que je souhaite une plus grande place pour le bicross dans le monde du sport, c'est pour cela que notre sport ne doit pas être effacé par le fun. A bientôt et bonne chance ! Vive le Mega Free ! (j'ai déjà réservé des places au 1^{er} rang). Ruan.

Déchaînés ki sont !

Hello, rad cover clickers and rad reporters,
First, je voudrais dire que je trouve votre magazine totally rad and wang (OTB, you're down by law). La dernière fois j'ouvre mon magazine préféré et regarde le courrier, et là, que vois-je, des bozos qui critiquent OTB et votre mag. Même un qui trouve que l'on attache trop d'importance au fun (non mais, ferme-là espèce de break-drake).

Le premier, un lâche et un faux jeton comme on n'en fait plus, qui a peur de se nommer et qui critique dans le dos. C'est facile de critiquer, essaie déjà de dessiner comme OTB ou de réussir ce que font les kids avec leurs VTT. Per-

sonnellement, je suis pour le free à fond et même si quelquefois y'a des articles qui m'intéressent moins, je pense aux autres qui aiment ça. Je parle aussi de l'autre Ruan qui, lui, à part son petit « bicross » (que j'apprécie) râle dès qu'on lui parle d'un truc qu'il ne comprend pas, le fun. Et c'est pas avec sa mentalité d'« Ozone layer » qu'il risque de devenir un rad boy.

Alors je lance un appel à tous ceux qui voudraient envoyer des lettres de mécontentement parce qu'on a pas parlé de ce qui les intéresse, Bicross Mag. est un journal fun. La Californie vous connaissez, c'est le fun, l'éclate, là-bas, y'a de tout : le bicross, le free, le skate, le VTT and a lot of cool things. Et le premier, celui qui critique OTB et Bicross Mag. au lieu de faire ton humour de dégénéré, je cite « regardez pas dans l'enveloppe, c'est pas là qu'on habite, ni les empreintes, on a mis des gants, ha ! ha ! l'arnaque, pour vous ». Franchement, il a quel âge, ce bozo, pour écrire des choses pareilles. Apprends naze que tous les mecs qui travaillent à BXM sont tous plus cool que toi et que moi. J'ai pas peur de marquer mon nom. Bicross Mag. c'est pour tous les « Fun Boys » avec une ambiance californienne où on trouve toutes les passions et pas que des gens qui ne pense qu'à eux.

Et j'espère que ma lettre sera publiée pour bien montrer que BXM est un magazine pour tous et pour le fun.

Mon nom : Stéphane Djordjevic' (Brie - 77).

Salut à ceux qui se « prennent » les neurones pour nous assurer un mag. d'enfer, « Dehors le fun ». Je rêve ! Mes oreilles ont mal lu.

Le fun, bon, parlons-en, ça va

chauffer. Etre fun, trasher, ce n'est pas se fringuer avec le porte-monnaie de papa ou maman : « Ox-bow, ouah ! Tu l'as vu, et mon Quicksilver ».

Blaireaux oui. Pauvre rampant le fun ce n'est pas seulement le look : « l'habit ne fait pas le moine ». Le fun, c'est un état d'esprit, c'est de l'intérieur que tout arrive. Bozo, tu n'as rien compris au film. Dans 2 ans, ton esprit sera toujours le même (malheureusement). De plus tu n'es pas le seul. Maintenant, tu t'en prends à BXM, personne ne t'oblige à l'acheter. Si tu ressens de la friture sur les ondes, abonne-toi absent.

Si tu voyais plus loin que le bout de tes Vans, tu te rendrais compte qu'en diversifiant ses thèmes, BXM touche plus d'accros, donc la monnaie rentre. Cette monnaie permet à rad-dad et sa horde de « cover clickers » de partir plus souvent, afin de te faire rêver. Arrête de faire souffrir ton crayon ! Secoue tes méninges, et tu t'apercevras qu'il te manque quelque chose : « La case du fun ».

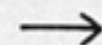
Bravo à Stéph de Fouilloy, extériorisez-vous, montrez à ces automates du « métro-boulot-dodo » ce qu'est la vraie vie.

Un freestyler qui pratique le skate ainsi que le fun board et le surf.

Dit : « Jo Trasher » pour JM V7 ou « DB ».

So long.

Thierry Bertrand (Cely-en-Bière - 77).



Même les FFC Boys s'en mêlent

Une petite lettre rapide pour vous dire que votre magazine est vraiment super, extrasensoriel... Je n'arrive pas à comprendre les mecs qui osent dire que OTB est nul. Le reportage sur « No Way in London » m'a horrifié (dans le bon sens du terme)... Je suis FFC (hé, oui !) et trouve nul le sectarisme qu'il y a : la cohabitation existe (ex : super entente avec les Funnoos du gang de Condat) de toute façon, ce n'est pas notre faute, mais celle des dirigeants. Mon bled, Brive (en Corrèze), pays paumé et pourtant free, skate et fun, se développe vraiment. Message terminé, à vous. Vivement le Mega Free. Christophe « Krap » Sirac.

Et le trial alors ?

Salut BXM,

J'écris au meilleur des magazines pour répondre à la bande de clochards véreux qui ont osé enfoncer le magazine préféré de tout bon bicrosser, tas de petits merdeux.

Dans le (1) de la lettre, ils critiquent le VTT et le trial. Les cons !

Je suis venu au trial par hasard, et je peux dire que cela apporte au bicross de compétition une technique infailible, précise. Après avoir fait un mois de trial, un mois, je n'avais quasiment plus de problèmes techniques sur la piste !

De plus, pour la forme, je fais quarante-cinq bornes par week-end en VTT et c'est super, le nouveau fun, le second souffle du bicross.

C'est super (...).

Autre chose, ils ont traîné OTB dans la boue, gros lâches. Les mots ne manquent pour vous qualifier ; puisque vous faites la fine bouche, occupez-vous des dessins de BXM, bande de nuls ! On verra de quoi vous êtes capables !

A vous autres, amateurs du fun, de l'éclate, mes frères vrais bicrossers, réagissons face aux lâches qui se prétendent bicrossers. Ne les laissons pas ternir le nom d'un si joli sport par leurs réflexions dignes d'une ambition de crapaud !

OTB, ne les crois pas, tu es le meilleur, un vrai « Top Gun » dans ta catégorie. T'es un killer.

Mais, au fait, vous de la rédaction de BXM, que pensez-vous de ces faux mecs ?

Ben oui ! C'est vrai ça, qu'est-ce qu'on en pense nous ?

Généreux

Référendum VTT

J'ai été honteusement indigné par la lettre de Frédéric Cousin car moi, personnellement, j'ai horreur, mais alors horreur du VTT, mais ce dégoût ne m'empêche pas de respecter ce sport qui, il faut l'admettre, est proche du bicross. Le VTT a droit à une part dans Bicross Magazine ainsi que le skate (mais

il ne faut pas que cela prenne de l'ampleur, hein !) alors cinq ou six pages sur cent, qu'est-ce. Allons, cessons cette polémique et vive le fun (mère patrie de tous les bicrossers).

Guillaume Fillon (Fontenay-aux-Roses - 92).

Et ça continue !

Touche pas à mon fun !

Horreur ! Que vois-je dans le courrier du mois ! Il a osé ! Halte ! Pas de bâtons dans les Araya ! Que tous les kids vêtus d'Oxbow, de Gotcha ou de tout autres fringues démoniaques me soutiennent : ne laissons pas ce Ruan (BXM n° 65), qui prétend que le fun n'a pas sa place dans notre magazine préféré, tomber dans l'ignorance. Le fun n'est pas exactement une mode, mais une façon de vivre, qui, certes, ne plaît pas à tout le monde, mais plaît sûrement à beaucoup de lecteurs de BXM. Si l'on établissait un sondage, toi, cher Ruan, tu ne ferais pas le poids avec ta bande de copains. Si vous n'êtes pas content, alors achetez « l'Equipe » et faites donc le Tour de France ou autre Paris-Roubaix. Par ailleurs, si le VTT, le surf ou le skate ne te branchent pas, laisse au moins les autres en profiter, ne sois pas égoïste : BXM n'est pas fait que pour te satisfaire, toi et tes potes !

D'autre part, c'est bien grâce au fun que BXM a évolué. Jette donc un coup d'œil sur les anciens numéros, et tu verras toi-même la différence.

Bravo à BXM ! Vous êtes sur la bonne voie.

Non, mais !...

Philippe Fizet (Orgeval - 78).

A qui la bible ?

Oh l'autre, de quoi y s'mêle ! Dans le n° 65 y dis que BXM est malade. Complètement targé le mec (y'en

a marre du fun qui dit). BXM est le seul mag qui traite de tous les sujets fun. Pourtant, tous ceux qui font du bicross sont sensés être fun, ce qui n'est pas le cas de certains ! Vu le nombre de pages qui traitent du bicross et du skate, le bicross l'emporte haut la main alors de quoi se plaignent-ils. 90 pages pour 87 de bicross et 3 de skate. Alors bicrossers des prairies, si vous voulez garder votre bible pour vous, bonjour la mentalité les mecs, salut !!! Milipe (St-Malô).

Dégoûté

Salut les kids ! Lorsque je lis le courrier de BXM, je me marre et je suis dégoûté. Je ne citerais pas de noms (il n'y a qu'à se reporter au n° 65 et en avant la rigolade).

Lorsqu'un bozo écrit pour critiquer toute sorte de choses et même OTB, laissez-le passer ses nerfs et la honte pour lui. Pitié ne lui répondez pas. Ça n'en fini plus ! (...) Et si vous voulez vous engueuler par correspondance, envoyez vos lettres à OK Magazine, mais pas à BXM !!

Sur ce, salut les boys, et vive la course, le free, le VTT et vive BXM qui est vraiment 2 Rad 4 U !

« Rad Toto ».

Peace and love !

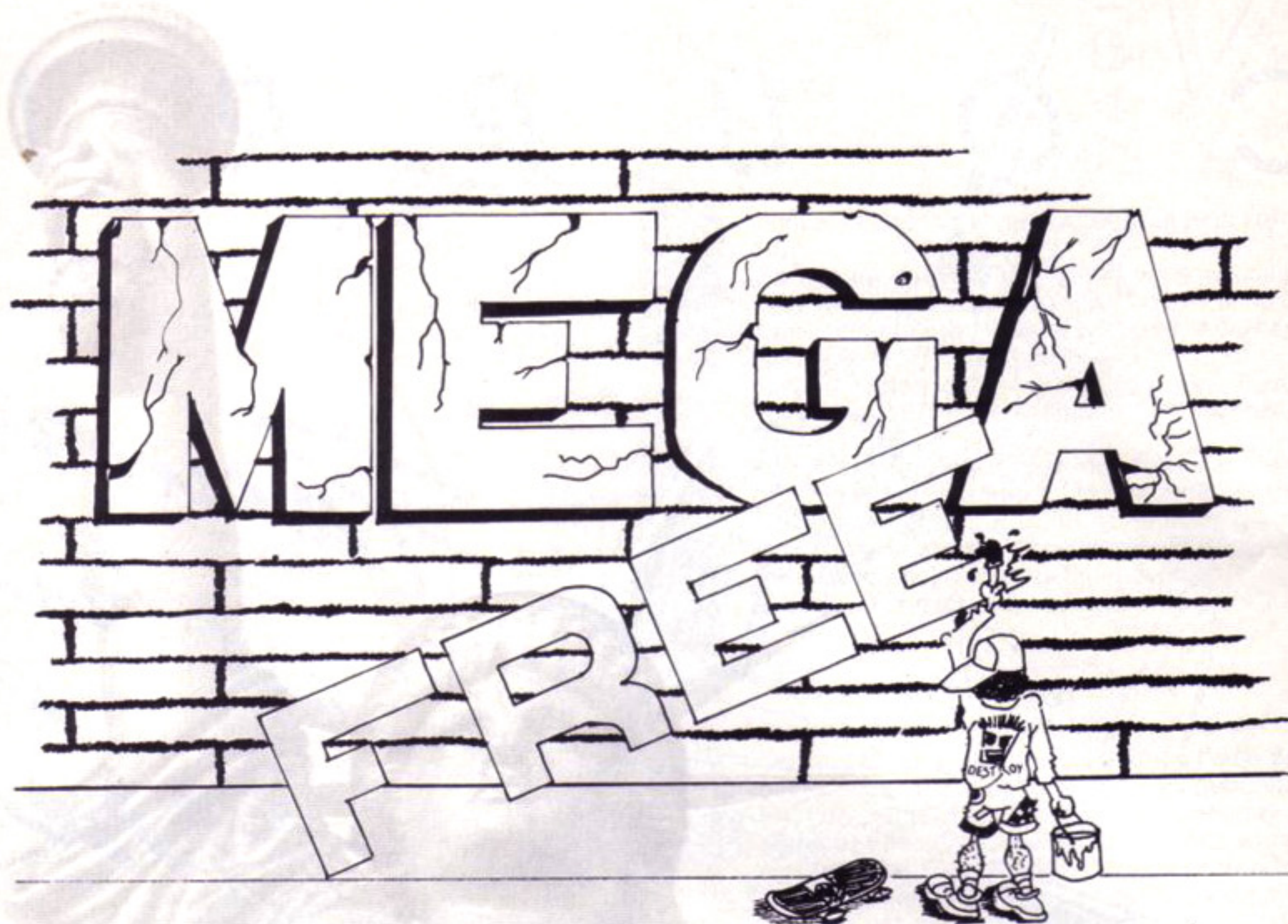
Et vive vous ! Voilà, comme ça c'est dit !

Je voudrais faire de ma lettre une protestation (encore une !!), contre toutes les protestations. Je m'explique, il règne en ce moment une certaine tendance à l'agressivité (et c'est le moins qu'on puisse dire) dans votre courrier. C'est déplorable. Que chacun ait son avis et le fasse entendre, c'est normal, après tout, même le bicross est démocratique. Mais de là à se bouffer pour des histoires de fun ou pas fun, de Bercy 4 nul

ou over the top, de trop de VTT et de skate ou pas assez de free... (et j'en passe), c'est le délire le plus complet. Eh les kids, quelle mouche vous a piqués, vous avez déclaré la guerre ou quoi ?

Lorsque c'est une révolte contre le « zig-zag » d'un certain A.H. de l'Equipe (comment un tel enfoiré peut-il voir le droit chemin ?), je suis tout à fait d'accord. Là la critique est bien fondée. Mais les 8 % du courrier (les critiques), c'est du grugru ! Il est certes intéressant d'avoir un regard critique sur l'évolution vertigineuse du phénomène qu'est le bicross, mais que ce soit après avoir pris du recul pour soupeser le pour et le contre. Le bicross, sous n'importe quelle forme que ce soit, représente un formidable moyen d'expression et de défonce pour les jeunes comme pour les moins jeunes. Il appartient à chacun de le pratiquer de la manière dont il le désire. Tous les goûts sont dans la nature et a priori aussi dans le bicross. C'est le rôle de BXM que de les retransmettre dans leur totalité ; la force de notre sport vient en partie du fait qu'il est très diversifié (looks, disciplines, etc...). Et c'est avec ses diversifications qu'il pourra se développer et évoluer encore et toujours. A une condition, que nous restions tous unis dans la même passion. Moi, je vous aime tous ! Et vous ? En espérant être publié, parce qu'il est nécessaire parfois de calmer le jeu.

Vincent Borel (Marseille - 13).



TRUC ET TROC

Faudrait se creuser le bulbe rachidien les kidz, on note une certaine baisse dans la fréquence des trucs. Je vous rappelle qu'un abonnement récompense les meilleurs trucs, tout est accepté, même les délires.

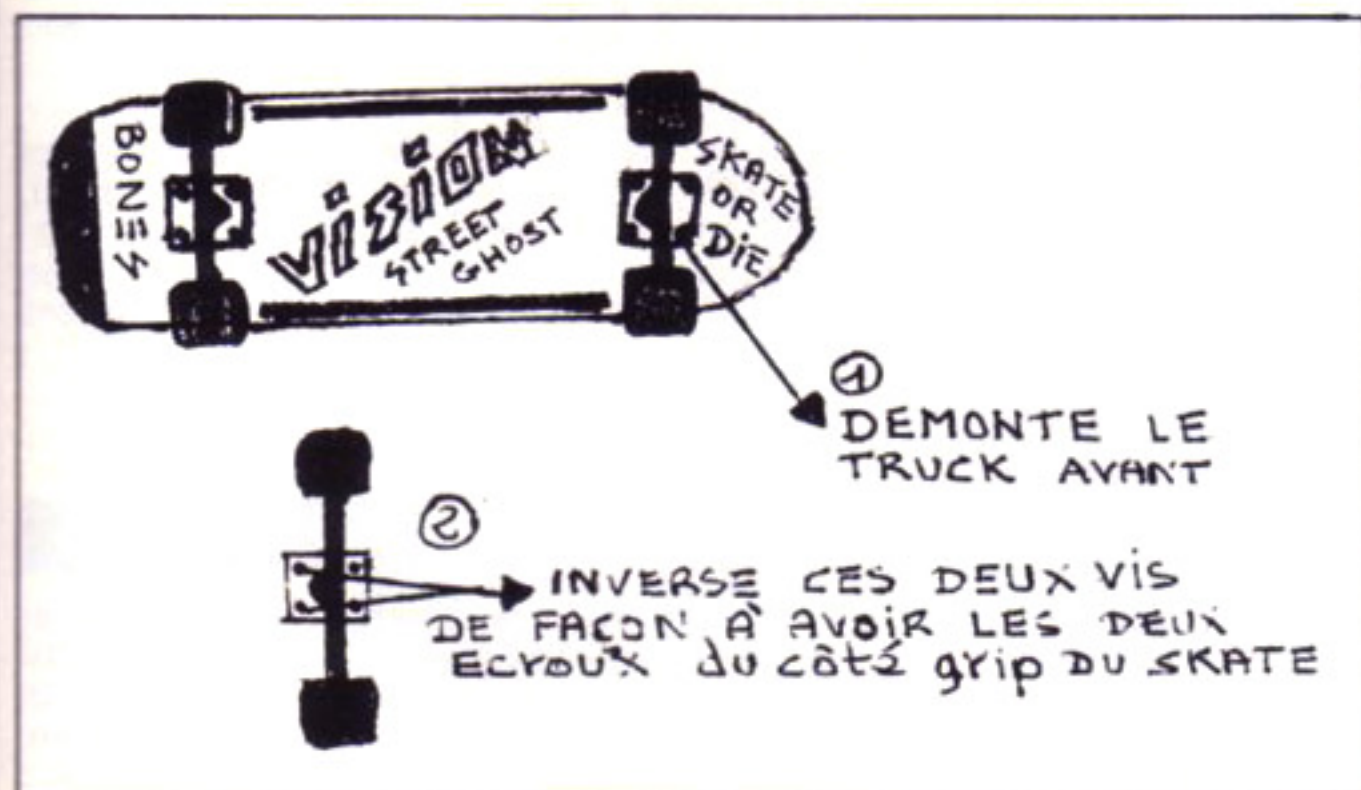
Ce mois-ci, Yann revient sur le coster break et ajoute une indication utile. Et puis François donne

un truc judicieux pour les débutants en skate... Au mois prochain.

Salut à toute l'équipe de Bicross Mag et à tous les mad de free. Je vous écris au sujet du Truc du n° 62 où Ugo Geneste a trouvé un système radical pour pouvoir mettre deux mâchoires à l'arrière. Mais souvent, la mâchoire qui est placée sur le hauban inférieur frotte sur la manivelle de pédalier. Pour ne pas avoir ce problème, il suffit de mettre une mâchoire du style « Weiman Symetric » ou autre mâchoire de vélo de course et là, plus de problème, et en plus cela donne un super freinage. Yann Colignon, rue du Bas, Petit Chemin Dominois, 80120 Rue.

Salut les kids ! Je fais du freestyle et également du skate. Je vous présente donc deux trucs pratiques pour le skate. Le premier est destiné aux skateurs qui font du skate les pieds trop écartés (ce qui est un défaut). En effet, le pied avant ne devrait pas dépasser les vis du truck avant. Et voici un système très

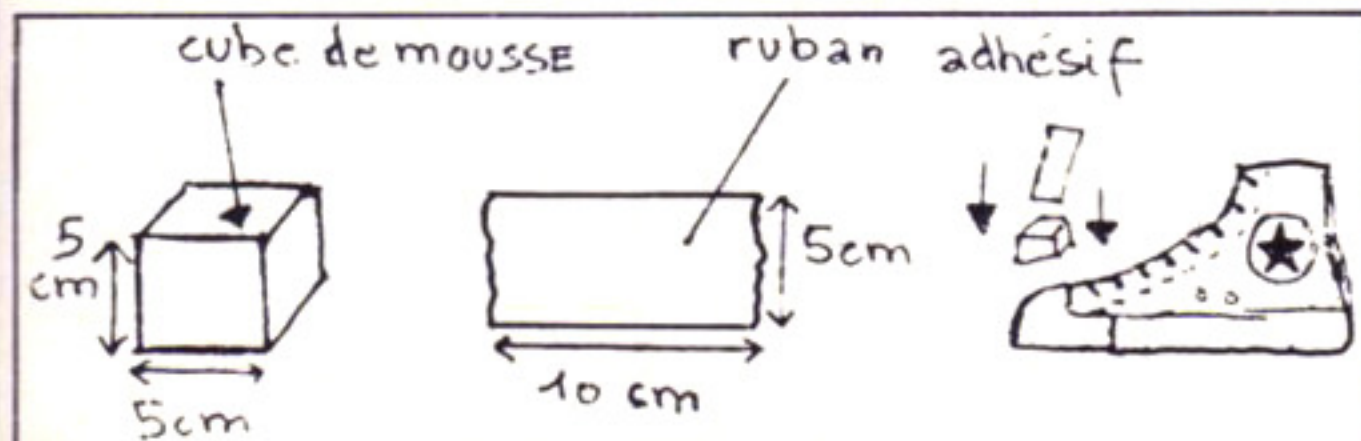
pratique et facile à monter qui vous évitera ce défaut. Le truc consiste à inverser les vis du truck avant de façon à avoir les écrous côté grip. Ces écrous forment donc une sorte de butoir qui vous empêchera d'avancer trop votre pied avant. P.S. Ce truc n'est pas dangereux.



Deuxièmement, mieux vaut prévenir que guérir. Voici un système qui évite de vous faire mal quand votre skate vous tombe sur le bout des orteils. Prenez deux cubes de mousse (5 x 5 cm) + deux morceaux de ruban adhésif (5 x 10 cm). C'est très facile, vous posez le cube de mousse sur le bout de vos Vans ou Converse et collez-le avec le ruban. Ce système n'est peut-être pas très esthétique, mais il est très efficace. Alors maintenant, à vos skates. P.S. J'aimerais correspondre avec des skateurs habitant la ville de Bourges. Voici mon adresse : François Colo, 112, allée des Til- leuls, 33127 Martignas-s/Jalles.

Two

• Echange cadre + fourche GT p. perf. blanc TBE hbs chromés + potence Tuff Neck free noire + guidon GT chromé + poignées GT contre cadre + fourche Haro Master ch, bc, bl, ou vert si possible avec hbs chromés. Attention : j'offre nbx magazines américains. Tél. : 48.96.61.93 (HR) Fred.



• Echange paire de jantes à bâton blanche + potence ITM contre une selle blanche GT World 88 ou 87 + une tige de selle Haro cr + poignées Hutch ou A'Me Try round ou Uniron. Tél. : 74.39.10.47.

• Urgent. Echange C + F free acier blanc RP AV et AR + pédalier monobloc + pédales + potence ITM verte + guidon double barre blanc contre freins complets mâchoires AV et AR Dia Compé Nippon ou MX 901 ou MX 880 ou MX 1000 ou Odyssey System 2000 + leviers Dia Compé Teck 5, 6 ou 7 ou Odyssey R X 3 mais avec stopper, n'importe quelle couleur (chromé si possible) + RP AR GT Piranas ou Tioga chromé, blanc ou vert. Tél. : 46.05.03.73 demander Gaël (après 19 h).

• Echange Redline course + 2 paires de Skyway + 2 monoblocs + MX 1000 + 2 paires de Shimano + 2 Comp III + 2 Comp ST + potence Tuff Neck + guidon imitation Perf + Mushroom + guidon imitation CW free + 2 Kashimax + écrous Skyway + pegs Tioga + cadre + f. Moto One poncé + tige de selle, power Tioga, plateau Sugino... contre vélo complet de course (bonne marque : GT, Hutch...) avec jantes à rayons (Mavic, Araya). Tél. : 428.43.10 (Belgique) demander Roland.

• MBK Freestyler Pro, neuf (servi 2 fois), TBE (Anlun, Profil, freins Lee Chi tirage inversé, guidon type GT) contre vélo piste en bon état CW, MBK, Haro ou autres marques, faire propositions. Tél. : 49.60.20.69 demander Didier (région Poitou-Charentes) après 19 h.

• Echange C + F GT Pro free Tour orange fluo TBE contre C + F Haro Sport (88) noir + guidon Haro large. Echange également contre pièces casque Bell Moto 4 ttes couleurs, même si peinture en mauvais état. Tél. : 60.25.40.75 après 19 h 30.

• Echange cadre Skyway Street Beat en bleu/gris + fourche Haro Master en chromé + RP ou fourche Skyway (bleu/gris) en TBE, achetés en décembre 87 + pédalier Tioga Task force avec roulement étanche Tioga + couronne (compact disc) Tioga monté sur cadre + direction Tioga, contre cadre et fourche Haro Master + RP AV et AR + direction. Le tout en BE, et de couleur chromé. Contactez-moi au 47.24.28.75 entre 17 h 30 et 18 h, demander Frédéric (Nanterre).

• Echange une paire de roues Skyway avec roue libre plus une paire de roues ACS « Z » vertes TBE contre 1 paire de roues 48 rayons chrome Araya ou Peregrine TBE avec roue libre. Tél. : 43.87.53.15 Alexis (après 17 h).

• Echange Profile Champ Pro TBE équipé Hutch, Ukaï chromé, moyeux Hutch, guidon Torker, etc... (valeur neuf 5 400 F) contre toutes propositions intéressantes. Appels à 20 h demander Mathieu au 37.36.05.38.

Le sport des tox

• Un team toxique de free vient de se former à Echirrolles. Il est composé de Christophe et Vincent, d'un niveau moyen : Bar Stand, Around the World, Around the Moon, Nose, Squeaker, Boomerangs en tous genres...

Cherche bankeurs et banks dans le département (Isère) pas trop chers.

Recherche aussi sponsor intéressant.

Vincent - Tél. : 76.22.67.12.

• Quatre freestylers cherchent à agrandir leur team. Leur nom, les Stee Kidz. Ils assurent leurs démos à Bapaume et possèdent un banks tout neuf.

• Les Fun Stylers, composés de trois freestylers, sévissent à Haguenau (lieu de rencontre : place de l'Etoile). Ils recherchent des stylers fous pour s'éclater le week-end ou pendant les vacances (habitant de préférence à côté de Strasbourg), spécialisés au sol, ils rentrent quelques tricks, Frame Drop, Quick Spin, Boomerang, Surfer, Tail Whip, Nose Squeaker. Ils espèrent avoir de nombreuses réponses et sont toujours prêts pour les démos. Pour tout contact, Tél. : 88.93.00.30 demander Stéphane ou Tél. : 88.73.16.74 demander Yann.

• Je suis fou de BMX et le magasin BMX Shop a déménagé (ancienne adresse, Cour St-Michel, 1040 Etterbeek - Belgique). Je lance un appel au secours afin de le retrouver.

Tél. : 428.43.10 (Belgique) demander Roland.

• Dans la White Chocolate City de Grasse, un customizing zonk et un Flake def, deux rad totally grommet out skate parc s'entraînent le mercredi après-midi. Le team s'appelle « the Gaga Fun Boy » (ex Captain Desing de Cannes).

• Les Wild Dog's de Neuville-sur-Saône à Lyon aimeraient faire connaissance avec les « Devils Free » qui disent être les toxiques de notre grande région.

Nous assurons des démos au sol, nous sommes trois et cherchons d'autres freestylers pour mieux s'éclater. Nous rentrons Infinity Roll, Squeaker, Tail Whip, Bar Hop, Quick Spin, Boomegrankle, Surfer, etc...

Pour tout contact : Tél. : 78.98.19.33 après 20 h, demander Patrice ou Hervé.

ABONNEMENT

BICROSS
MAGAZINE

it's so fun!

Non, c'est génial!

Great...

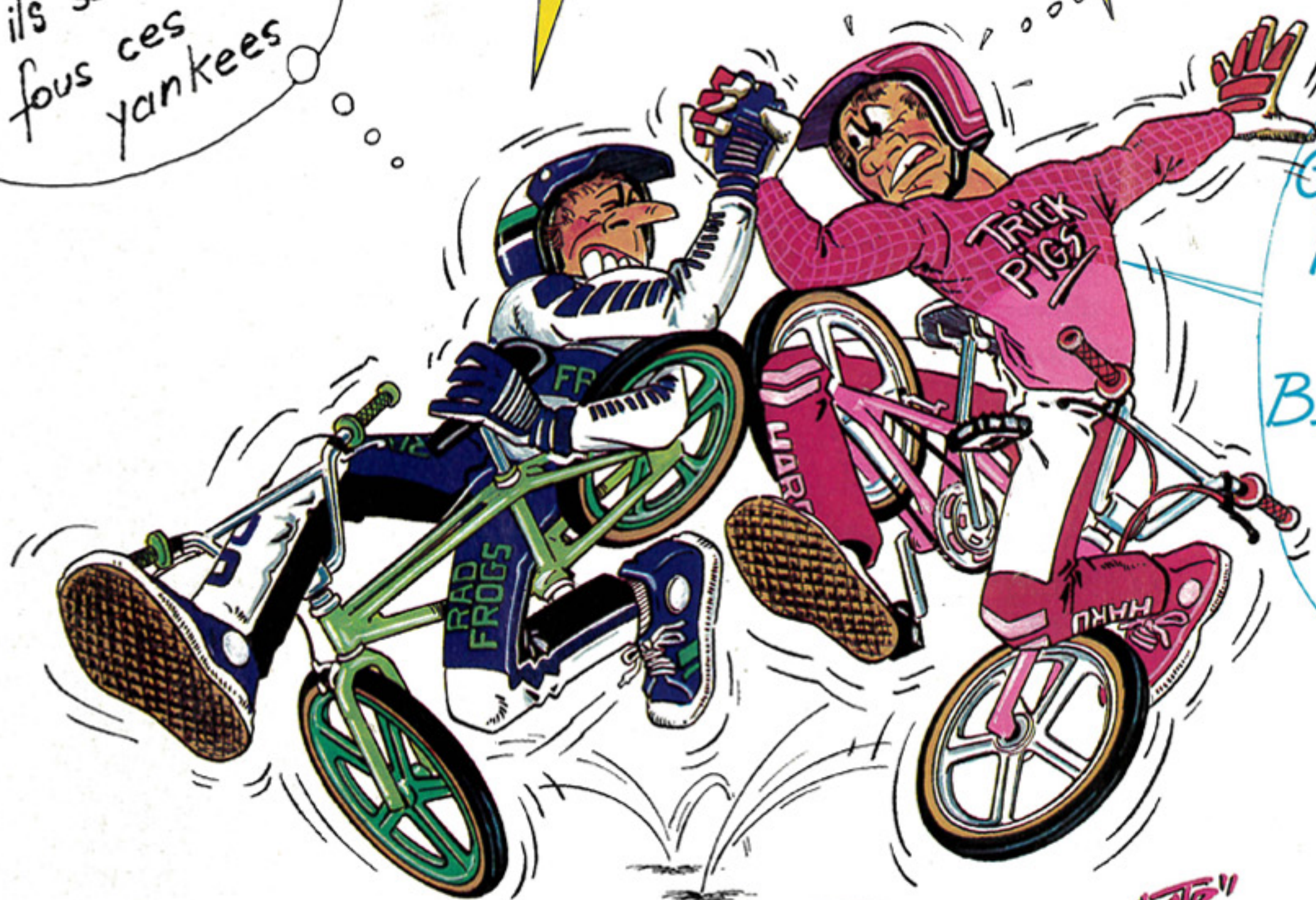
c'est fou.

Totally Rad

l'abonnement à BX 7!!

those
bloody
French kids!

ils sont
fous ces
yankees



avec,
GRATIS,
la plaque
YOP
BERCY IV



bulletin d'abonnement

BICROSS
MAGAZINE

à découper ou à recopier et à adresser à :
15-17, quai de l'Oise, 75019 PARIS
Tél. : (1) 200.22.07 + Telex 211 678 F

POUR QUE JE REÇOIVE LA PLAQUE NUMÉRO « YOP »

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

A remplir très lisiblement en majuscules

Mme ☐ Nom ☐ Prénom

Mlle ☐

M ☐

Adresse

Code postal

Ville Pays

un abonnement de 1 an (12 numéros)

FRANCE: 1 AN 180F ttc ☐

ETRANGER: 1 AN 225F ☐

Ci-joint, mon règlement par ☐ C.C.P.

☐ Mandat ☐ cheque bancaire à l'ordre de

« **BICROSS MAGAZINE** »

Supplément pour envoi avion : nous consulter.



DANS LA LIMITE DES STOCKS
par rapport au prix au numéro



VÉLO 2000[®]

INTERNATIONAL

LE N° 1 EUROPÉEN DU BMX ET DU FREESTYLE

IMPORTATEUR EXCLUSIF DES PLUS GRANDES MARQUES MONDIALES

DÉSORMAIS adressez-vous aux points confiances VÉLO 2000 et profitez des nombreux avantages que VÉLO 2000 offre à ses meilleurs clients (les Meilleurs Prix, la Qualité, la Garantie, la Rapidité, l'Exclusivité, des pièces détachées d'Origine... etc.).

ALLEMAGNE FA SIMON

Wüchenberg Strasse 48 - 6680 Neunkirchen 7
Ravenna/Italie Freewheeling
Liliane Raimondi/Via S. Gaetano, 72-48100,
0544/36595 Italie

01700 Beynost Moto Avalan

121, route de Genève. Tél. : 78.55.23.63.

02170 La Nouvion-Thiérache Breillat Guy Cycles

27, rue Ernest - Lavis. Tél. : 23.97.01.82.

02200 Soissons - Fosse Andrée Cycles

6, rue Georges-Muzart. Tél. : 23.53.46.09.

02200 Villeneuve-St-Germain Lefebvre Cycles/Cyclo Sport

71, avenue de Reims. Tél. : 23.59.37.42.

03200 D.R.D.

13, allées Mesdames. Tél. : 70.97.84.13.

03200 Vichy Au tour de France

51, avenue Victoria. Tél. : (70) 31.00.67.

06000 Nice Arnaud M.-J. Cycles Raleigh

4, place Grimaldi. Tél. : 93.87.88.55.

06000 Nice Eslan Claude

40, rue Verdi. Tél. : 93.82.30.57.

06600 Antibes Chenu Michel Cycles

12, bd Dugommier. Tél. : 93.33.89.75.

06700 St-Laurent-du-Var Barelli Gabriel Cycles

348, avenue du Général-Leclerc. Tél. : 93.31.12.10.

07100 Annonay Cyclo New Style

4, avenue de l'Europe. Tél. : 75.67.71.67.

10600 La Chappelle-St-Luc Sport BMX

Rue Teihard de Charbin. Tél. : 25.78.07.20.

12000 Rodez Boutonnet Cycles

25, avenue de Paris. Tél. : 65.67.34.29.

1201 Genève Suisse Pro Cycle S.A. (maison)

17, place Montbrillant. Tél. : 41.22.34.26.22.

1207 Genève G.D. Diffusion

116, rue D.-Eaux-Vives. Tél. : 022.86.08.81.

13006 Marseille Prin-Abeil Cycles

68, cours Lieutaud. Tél. : 91.54.33.14.

13100 Aix-en-Provence Ferraris Ets

8, place Jeanne-d'Arc. Tél. : 42.26.27.05.

13600 La Ciotat Lieba Cycles

1, avenue Frédéric-Mistral. Tél. : 42.83.60.30.

13700 Marignane Neri Ets

10, place de la République. Tél. : 42.88.73.41.

14000 Caen Rallye Shop

Centre Commercial Côte de Nacre. Tél. : 31.44.27.12.

14370 Argences Degray Cycles

1, rue des Jardins. Tél. : 31.23.00.38.

14700 Falaise Le Faucheur Gilbert

9, rue Gambetta. Tél. : 31.90.13.23.

15000 Aurillac Pouget et Fils cycles

11, avenue Gambetta. Tél. : 71.48.32.25.

17000 La Rochelle Gandouin Cycles

B.P. N° 1001. Tél. : 46.41.24.13.

17150 Mirambeau Perret Michel Cycles

Rue de Presbytre. Tél. : 46.49.68.74.

18004 Bourges Nancy Cycles

31, Marx-Dormoy, B.P. 211. Tél. : 48.70.90.28.

18200 St-Amand-Montrond Jean Auduge Cycles

18, rue Benjamin-Constant. Tél. : 48.96.55.42.

19000 Tulle Tulle 2 Roues Brivial

40, avenue Victor-Hugo. Tél. : 55.20.05.67.

21000 Dijon Degueurce Cycles

97, rue d'Auxonne. Tél. : 80.65.18.88.

22002 St-Brieuc M.A.G.

16, rue St-Guillaume. Tél. : 96.33.90.40.

22100 Dinan Gauthier Yves Cycles

15, rue Déroier. Tél. : 96.85.07.60.

23000 Gueret Durand Patrick Cycles

14, avenue Pasteur. Tél. : 55.52.16.24.

23500 Felletin Girard Joël Cycles

Grande-Rue. Tél. : 55.66.40.07.

24100 Bergerac Barbier Guy

Place Doublet. Tél. : 53.27.29.40.

25048 Besançon Robert Cycles Ets.

Z.A.C. de Valentin. Tél. : 33.53.64.68.

25300 Pontarlier Favrot

57, avenue de Neufchatel. Tél. : 81.39.22.92.

25660 Saône Coop-Verte Cycles

14, rue des Ronces. Tél. : 81.55.71.99.

26000 Valence Goguet Sports

331, avenue Victor-Hugo. Tél. : 75.40.10.04.

27000 Evreux Jacky Chasserez

63, rue Isambart. Tél. : 32.33.32.17.

27400 Louviers Georget Olivier

24, rue St-Jean. Tél. : 32.40.06.22.

27620 Gasny Binob Cycles

10, avenue du Général-de-Gaulle. Tél. : 32.52.84.71.

28210 Nogent-le-Roi Griard Jean

28, faubourg Valmorin. Tél. : 37.51.40.78.

29200 Brest BMX Racing

256, rue Jean-Jaurès. Tél. : 98.41.78.22.

29220 Landerneau Guy Le Gall Cycles

10, rue Alain-Daniel. Tél. : 98.21.50.62.

30340 Salindres Bourret Robert SARL

Station de Service B.P. Tél. : 66.56.80.84.

31000 Toulouse Marc Cycles

33, bd Carnot. Tél. : 61.21.65.30.

31240 L'Union Moto 31 l'Union

Ctre Leon Cogez, St-Caprais III. Tél. : 61.74.54.42.

31700 Blagnac Ginestar SARL

2, plan du Port. Tél. : 61.71.45.62.

33100 Bordeaux Sunn BMX

353, avenue Thiers. Tél. : 56.32.73.26.

33600 Pessac Charrier Cycles

9, avenue Félix-Faure. Tél. : 56.36.54.80.

34280 Carnon Cycloport Carnon (M. Berthelot)

Atrium. Tél. : 67.68.19.14.

34440 Nissan Hammel Cycles

10, place de la République. Tél. : 67.37.12.51.

35000 Rennes Guédard

13, bd Beaumont. Tél. : 99.30.43.78.

35100 Rennes Cotin R. Ets

29, rue de Vern. Tél. : 99.50.56.25.

35400 Saint-Malo Le Gallec

Centre Commercial la Découverte.

Tél. : 99.81.39.65.

35600 Redon Redon Sports Cycles Gicquel

12, place St-Sauveur. Tél. : 99.71.02.82.

36000 Châteauroux Briand Cycles

37, rue Paul-Louis-Courier. Tél. : 54.34.93.75.

37000 Tours Barat Michel Cycles

28, rue Néricault-Destouches. Tél. : 47.20.89.17.

37100 Tours Cycleurope

7, av. de l'Europe. Tél. : 47.54.66.51.

38000 Grenoble Menduni Aldo Motobécane

3, place de la Bastille. Tél. : 76.46.05.79.

38100 Grenoble Tout pour le Deux Roues

40, cours Jean Jaurès. Tél. : 76.46.46.56.

38500 Voiron Cochet Cycles

21, Grande Rue. Tél. : 76.65.81.11.

39000 Lons le Saunier Maillard Dominique SARL

32, rue des Cordeliers. Tél. : 84.24.24.07.

39100 Dole Charlier Michel Cycles

56 bis, av. de Genève. Tél. : 84.72.97.76.

40000 Mont de Marsan Ets J. Colle

24, allée Brouchet. Tél. : 58.75.35.75.

41100 Vendôme Besnard J.C. Cycles

37-39, Fbg Chartreux. Tél. : 54.77.21.02.

42000 Saint Etienne Thollot Société

31, rue Charles de Gaulle. Tél. : 77.32.33.51.

42300 Roanne Matel Cycles

90, rue de Charlieu. Tél. : 77.72.24.46.

42300 Roanne Moby Sport (M. Elas)

R.N.7 Buttes-Malby. Tél. : 77.71.25.96.

44600 Saint Nazaire Le n° 1 du BMX

105, av. de la République. Tél. : 40.22.38.55.

44803 St Herblain Cedex Docam

B.P. n° 66. Tél. : 40.46.25.17.

45100 Orléans Cassegrain Cycles

57, av. Dauphine. Tél. : 38.66.16.62.

45120 Chalette Ets. Goussard

74 bis, rue L. Carnot. Tél. : 38.85.26.12.

45120 Chalette s/Loing Sport 45

4, rue Gambetta. Tél. : 38.98.02.47.

45140 St Jean de la Ruelle Bicross Mob 45

50, av. Georges Clémenceau. Tél. : 38.88.71.84.

47200 Marmande Figueu Cycles

19, av. Foch. Tél. : 53.64.03.48.

49000 Angers Mocycyca

Bld Eugène Chaumin Parking du Super M.

Tél. : 41.66.53.92.

49400 Saumur Carlos

29, av. Général de Gaulle. Tél. : 41.67.69.32.

50100 Cherbourg Lamy Cycles

52, rue du Val de Saïre. Tél. : 33.44.33.04.

51000 Chalons sur Marne Loisir Cycle Sport

32, rue du Lycée F. Boiteux Grosse. Tél. : 26.68.19.07.

51100 Reims Deubelbeis Gilles

137, rue de Vesle. Tél. : 26.47.92.03.

51100 Reims Hubert Bernard Cycles

84, rue de Neufchatel. Tél. : 26.09.16.93.

53000 Laval Lemoine Ets. Motobécane

97, bd Félix Grat. Tél. : 43.53.88.67.

54000 Nancy Michenon S.A.

91, rue des Quatre-Eglises. Tél. : 83.36.44.97.

56000 Vannes Bicross Accessoires

3, rue de Bermus. Tél. : 97.63.62.85.

56000 Vannes Sports 56 (M. Lemellec)

51 ter, J. Gougard La Madeleine. Tél. : 97.63.00.24.

56100 Lorient Le Fur Cycles

37, rue de Belgique. Tél. : 97.83.72.41.

56100 Lorient Litoux René Cycles

11 bis, Rue de Kermelo. Tél. : 97.37.09.78.

57101 Thionville Garzi Cycles

Rue des Artisans B.P. n° 22.

58000 Nevers Denegre Cycles

7, rue du Rempart. Tél. : 86.61.10.79.

58000 Nevers Dossang Cycles

Place Mancini. Tél. : 86.61.09.24.

59168 Boussois Lamat Gérard Cycles

52 ter, rue E. Chimot. Tél. : 27.68.94.37.

59200 Tourcoing Flipo Pieters

49, rue du Tounai. Tél. : 20.25.34.99.

59260 Hellemes Lilles V.F.C. Société

1 et 3, rue Roger Salengro. Tél. : 20.56.52.66.

59610 Fourmies Prissettes André Cycles

93, rue Jules Guesde. Tél. : 27.60.20.13.

59700 Marcq-en-Baroeuil Février Cycles

18-20, rue Jean Jaurès. Tél. : 20.55.43.94.

59720 Louvroil Vreck et Crapez

31, 33 rue d'Hautmont. Tél. : 27.64.68.42.

60000 Beauvais Roussel Didier Cycles

24, rue de Malherbe. Tél. : 44.45.11.71.

60200 Compiègne Coquerel Jacques Cycles

7, rue Hippolyte Bottier. Tél. : 44.40.15.24.

60270 Gouvieux Ducoudret Pierre Cycles

2, rue Colliou. Tél. : 44.57.23.49.

60340 St Lau d'Esserent Cycles Girard

6, place de la Mairie. Tél. : 44.56.67.89.

60400 Noyon Roche Patrice

1, place G. Pompidou. Tél. : 44.09.11.87.

60560 Orry la Ville Maison Orry Sport

3, rue de la Chapelle. Tél. : 44.58.92.45.

61100 Flers Lemoine Bernard Cycles

24, place Paulette Duhalde. Tél. : 33.65.10.88.

62200 Boulogne S/Mer Berquez Cycles

20, place de France. Tél. : 21.31.34.41.

62300 Lens Wojtecki Ets.

6, route de la Basse. Tél. : 21.78.62.23.

62510 Arques Boulet Cycles

14, rue Adrien Denvers. Tél. : 21.98.85.12.

62630 Etaples La Maison du Cycle (Etaples)

52, bd Impératrice. Tél. : 21.94.65.21.

63000 Clermont-Ferrand Mazeyrat Cycles

3, bd Gergovia. Tél. : 73.91.44.74.

63800 Courmon Boyer et fils SARL

14, rue du Commerce. Tél. : 73.84.80.90.

64100 Bayonne Etcheverlepo Cycles Motobécane

3, quai Jaureguiberry. Tél. : 59.25.66.67.

64100 Bayonne Morin Ets. Motobécane

15-17, rue Frédéric Bastiat. Tél. : 59.59.00.14.</

89330 Meyzieu Guerin D. Cycles et Motos
28, rue de la République. Tél. : 78.31.45.68
89330 Meyzieu Guerin Ets.
28, rue de la République. Tél. : 78.31.45.68
89700 Givors Rougemont Cycles
21, rue Victor Hugo. Tél. : 78.73.47.16
71100 Chalon sur Saône Hourte Polato Société
12, rue de la Citadelle. Tél. : 85.48.00.65
71850 Charnay les Maçon Bicmaq (Lagrange Patrick)
62, Grd. R. de la Coupée. Tél. : 85.34.51.38
72000 Le Mans Top Team BMX
9, place St Pierre. Tél. : 43.24.88.32
72100 Le Mans Metayer Loisirs
73, av. Jean Jaurès. Tél. : 43.85.58.28
73000 Chambéry Brouard Ets.
556, av. de Turin. Tél. : 79.70.13.54
74000 Annecy-Novel Fumex Cycles
8, rue L. Armand. Tél. : 50.23.72.20
74000 Cran Gévrier Cran Cycles
7, av. de la République. Tél. : 50.57.21.73
74300 Thiez Plagnat Gérard Cycles
21, Thiez. Tél. : 50.98.16.02
75015 Paris Pacific Fun
3 et 5, rue Olivier de Serre. Tél. : 45.31.12.11
75017 Paris Bicross Time
45, rue de Rome. Tél. : 42.94.07.73
75017 Paris Monde Cycles
36, av. de la Grande Armée. Tél. : 43.80.66.89
76000 Rouen Poittevin Cycles
144, rue Albert Dupuis. Tél. : 35.60.39.44
76000 Rouen Rouen Cycles et Motos Ets
45, rue St Eloi. Tél. : 35.71.34.30
76120 Grand Quevilly Calenge Ets.
227, rue de la République. Tél. : 35.69.60.33
76170 Lillebonne Greverend Cycles
2, rue de Normandie Le Becquet. Tél. : 35.38.02.48
76320 Caudebec-les-Elbeuf Doucet Jean François
141, rue de la République. Tél. : 35.77.55.58
76400 Fecamp Folio Cycles
17, Porteur du Marché. Tél. : 35.28.45.09
76500 Elbeuf Vigneux Claude Cycles
42, cours Carnot. Tél. : 35.77.19.88
76600 Le Havre Delamotte Velodor
52, rue de l'Eglise. Tél. : 35.26.59.12
76600 Le Havre Picot Ets.
102, rue Jean-Jacques Rousseau. Tél. : 35.42.29.94
76600 Le Havre Rando Loisirs (M. Minard)
47, rue Louis Brindeau. Tél. : 35.21.03.36
77100 Meaux Richard Cycles
8, bd Cours Raoul. Tél. : 64.34.07.57
77270 Villeparisis Cyclo Sport Société
21, Av. E. Branly. Tél. : 64.27.58.12
77300 Fontainebleau A la Petite Reine
14, rue de la Paroisse. Tél. : 60.63.22.96
77330 Lesigny Lesigny Motos Cycles
Cours Villarcieu-Vieux-Village. Tél. : 60.02.33.39
77380 Combs la Ville Colombo Cycles
31, rue Sermonoise. Tél. : 60.60.46.51
77500 Chelles Jean Claude Egal Cycles
41, av. de la Résistance. Tél. : 60.08.10.28
78000 Versailles Rolland Cycles
14, rue Carnot. Tél. : 39.50.06.17
78110 Le Vesinet Barreau Cycles
73, bd Carnot. Tél. : 39.76.04.25
78130 Les Mureaux Lecoulant Cycles
12, rue Aristide Briand. Tél. : 34.74.17.65
78140 Velizy Le Guellec Gabriel
19, rue Jules Guesde. Tél. : 39.46.09.10
78170 La Celle Saint-Cloud La Petite Reine
29, av. de Versailles. Tél. : 39.18.35.74
78180 Voisins le Bretonneux Barba Cycles
10, rue Hélène Boucher. Tél. : 30.43.50.12
78190 Trappes Trujas Ets
83 bis, rue Jean Jaurès. Tél. : 30.62.86.15
78200 Mantes La Ville Mantes Cyclisme
7 bis, Jean Jaurès. Tél. : 30.92.43.22
78210 Saint Cyr l'Ecole Rabot Pierre Cycles Peugeot
4, av. de la Division Leclerc. Tél. : 30.45.05.12
78260 Achères Marex Bernard Cycles
32, av. de Stalingrad. Tél. : 39.11.19.14
78300 Bougival Carrefour du Cycles
67, rue du Gal Leclerc. Tél. : 39.69.01.07
78300 Carrières-sous-Poissy Menier Cycles
483, rue Georges Clémenceau. Tél. : 39.74.74.80
78340 Les Clayes sous Bois Funny Bike
14, av. du Bois. Tél. : 30.55.28.33
78470 Cressy Bisch René Cycles
75, Route Nationale. Tél. : 30.52.62.05
78480 Verneuil-sur-Seine Legrand G. Cycles
6, rue Delapierre. Tél. : 39.65.63.25
78500 Sartrouville ARCC SARL
48, av. Maurice Berteaux. Tél. : 39.14.06.75
78690 Les Essarts le Roi Jacquot Jean Pierre Cycles
10, rue de l'Artoire. Tél. : 30.41.58.02
78730 St Arnoult en Yveline Leroy Cycles
7, rue Henri Grivot. Tél. : 30.41.23.77
78800 Houilles SA Cycles Rolland
23, bd Henri Barbusse. Tél. : 39.68.16.72
78870 Bailly Bike Sport
12, rue de Maule. Tél. : 44.62.67.32
79500 Melles H.D.M.
Route de Royan St Lég.D.L. Martinier.
Tél. : 49.27.18.67
80000 Amiens Duquesnoy Cycles
25, rue Terral. Tél. : 22.43.51.53
80220 Gamaches Chasse-Pêche Motoculture Cycles
16, place Gal Leclerc. Tél. : 22.26.11.59

83000 Toulon Merviel Cycles
22, rue Jean Jaurès. Tél. : 94.92.23.41
83130 Toulon la Garde Funway
RN 98 Les 4 Chemins. Tél. : 94.75.97.89
83140 Six Fours Cap 83 (M. Capron)
34, rue de la République. Tél. : 94.07.48.29
83170 Brignoles Cedex Escudier Alain Cycles
B.P. n° 136 rue des Bains. Tél. : 94.69.16.05
83200 Toulon Audrat
53, av. du 15^e Corps. Tél. : 94.24.35.22
83400 Hyères C.A.D.
Rue Soldat Bellon. Tél. : 94.35.38.77
83500 La Seyne-sur-Mer Cervetto Claude Cycles
1, rue Ambroise Croizat. Tél. : 94.94.75.42
84800 L'Isle sur la Sorgue Comtat Motobécane
1, av. de la Libération. Tél. : 90.38.18.27
86000 Poitiers Gauffreteau Jean Cycles
120-126, Fbg du Pont Neuf. Tél. : 49.46.14.73
87920 Condat s/Vienne Pépé Shop BMX
18, rue de la Valoine. Tél. : 55.30.77.59
88000 Epinal Ca Roule 88
19-21, rue St Michel. Tél. : 29.34.71.21
90000 Belfort Rayot Roger Cycles
32, rue Voltaire. Tél. : 84.21.69.66
91130 Ris Orangis Sports 91 (M. Jean Courtial)
39, rue J. Reckitt. Tél. : 69.43.20.31
91190 Gif-sur-Yvette Bellouis Cycles
20, rue Raoul Dauet. Tél. : 69.28.62.78
91210 Draveil Moby Draveil
194, av. H. Barbusse. Tél. : 69.40.47.99
91270 Vigneux Gallin Cycles
32, av. Henri Barbusse. Tél. : 69.42.97.94
91290 Arpajon Davilene Cycles
116, Grande Rue. Tél. : 64.90.01.88
91300 Massy Chardonnet Alain Ets.
23, rue Marx Dormoy. Tél. : 69.20.59.26
91370 Verrières le Buisson Clevede Cycles
38, rue d'Estienne d'Orves. Tél. : 60.11.60.50
91400 Orsay Jacky Motobécane
24, av. de Montjay. Tél. : 69.07.15.49
91420 Morangis Aux Champions
75, av. Aristide Briand. Tél. : 69.09.30.02
91600 Savigny sur Orge Athlète 2000
2, place de la Gare. Tél. : 69.05.10.35
92100 Boulogne Loisirs
145, rue de Paris. Tél. : 46.03.65.78
92150 Suresnes Legreves Cycles
70, av. Jean Jaurès. Tél. : 45.06.22.93
92330 Sceaux Dalioli-Naud Cycles Peugeot
73, av. des 4 chemins (Ed. Depreux). Tél. : 47.02.32.75
92330 Garches Bike 2000
29, Rue de la Porte Jaune. Tél. : 47.95.12.61
92700 Colombes Hostier Philippe Cycles
35, bd de Valmy. Tél. : 47.80.69.19
92700 Colombes Moisson Cycles
122, rue Gabriel Peri. Tél. : 42.42.66.02
93150 Le Blanc Mesnil Mortelet Philippe Ets
61-63, av. Henri Barbusse. Tél. : 48.65.20.88
93600 Aulnay sous Bois Tilly
14, rue Anatole France. Tél. : 48.69.62.44
94100 Saint-Maur Ognier Pierre Cycles
168, bd de Créteil. Tél. : 48.83.58.97
94230 Cachan M.C.M. Société
16, av. Vatier. Tél. : 46.65.11.11
94270 Le Kremlin Bicêtre Kremlin Cycles
25 bis, av. Eugène Thom. Tél. : 46.70.63.37
94700 Maisons-Alfort Clerice Claude Cycles
26, av. de la République. Tél. : 43.76.62.95
95130 Plessis Bouchard Darcel et fils Cycles
24, Chaussée Jules César. Tél. : 34.13.83.30
95220 Herblay Cyclo Moto d'Herblay
11, rue d'Argenteuil. Tél. : 39.78.66.72
95320 St-Leu la Forêt Kiki Cross
16, av. de la Gare. Tél. : 39.95.73.64
95340 Persan Quedoc J. Claude
Les Arcades. Tél. : 30.34.50.32
95500 Gonesse C.A.T. A.C.
8-10, rue M. Berthelot BP 99. Tél. : 39.87.20.40
95600 Eaubonne Serin Jean Louis Cycles
40, av. de Paris. Tél. : 39.59.31.00
95800 Cergy St Christophe St Christophe Loisirs
14, av. Mon Détour. Tél. : 30.73.03.62
95870 Bezons Profil 2000
69 bis, rue Emile Zola. Tél. : 39.61.15.67
97110 Pointe à Pitre Flanville Denis Cycles
45, rue Schoelcher. Tél. : 90.06.96
97140 Capesterre Zelateur Alexandre
Marie Galante, section Robert. Tél. : 97.98.89
97200 Fort de France Pop Sports
24, bd de G. de Gaulle. Tél. : 19.596.73.35.39
97232 Lamentin Centrale du Cycle
Zone Industrielle Les Mangles Acajou. Tél. : 50.28.54
97240 François Martinique Neror Patrick Cycles
Morne Gabelle. Tél. : 54.44.45
97300 Cayenne Lux-Auto
50, rue Lieutenant Goinet. Tél. : 19.594.33.30.31
97331 Cayenne Cedex C.J.M.B. Import
65, av. Voltaire B.P. 473.
97400 Ile de la Réunion Auto Moto Sport
63, Angles des Rues Pasteur & Jules à St Denis.
Tél. : 41.21.40
97400 Saint Denis Réunion Madred
01 24 allée Bonnier. Tél. : 19.262.21.01.20
97430 Le Tampon Famprix SARL

VÉLO 2000[®]

INTERNATIONAL

LE N° 1 EUROPÉEN
DU BMX ET
DU FREESTYLE



POTENCE DYNO
SPIN TECH



▲ GT PRO SERIES
Chromé ou Couleur
CRMO 100 %



▲ GT PRO FREESTYLE TOUR
Chromé ou Couleur
CRMO 100 %



▲ ENSEMBLE DE PÉDALIER
Manivelles GT Power Series
en Alu forgé. Axe CRMO,

Roulements étanches
175 ou 180 mm



143-145 Avenue du Maréchal Foch — 92210 SAINT-CLOUD
Tél. : (1) 47.71.10.01 — Télex : 206992 F

UNE EXCLUSIVITÉ DE VÉLO 2000

VÉLO 2000 INTERNATIONAL est une marque déposée
* Marques déposées et designs protégés

VÉLO 2000®

INTERNATIONAL

LE N° 1 EUROPEEN DU BMX ET DU FREESTYLE

36 RAYON

Freins LEE CHI

Wrap around head tube gusset

Guidon CHROME

Potence CHROME

36's, FSX with

Skyway

ROUES

SKYWAY

Bleues

Bolt on fork pegs

Dia Compe FS880's

Odyssey, Gyro

Chromoly cranks

VENTE EXCLUSIVE EN GROS

