

BICROSS

MAGAZINE

60 FB - 3,50 FS

8F.

BICROSS. n°1. Juillet. Août. Septembre.



3 POSTERS

Sport: championnats et bicross inter à Vaux

Gamme bicross Yamaha

Super essai: Raleigh Ultra Burner

M.1005.1.87

LES CHAMPIONS ONT CHOISI



CARRERA

le n° 1 de la lunette de sport



IMPORTATEUR EXCLUSIF
6, rue de l'Electricité
Z.I. BISCHEIM (88) 62.49.71



POWER SILENCER

MALHERBE

LACKEY



**JACQUES
LAFFITE**
LIGNES LOISIRS S.A.

Les imbattables!

Fabrication française
Garantie 2 ans
Cadre 5 ans

**SUPER X
1250 F TTC**

selle
design BMX

frein
alu

levier de frein
anatomique

Potence
4 points

Guidon
alu

jante alu
anodisée
bleu

Pédalier alu
emmanchement

Pédales
alu carré

Jacques Laffite : toute une gamme de vélos bicross à partir de 675 F TTC.

Bon de commande et d'essai de 15 jours à domicile à retourner à Sté Jacques Laffite Lignes Loisirs - 54, rte de Paris
Veuillez m'envoyer à mon domicile et sans frais (expédition par SNCF)

31150 FENOUILLET - Tél. 70.21.36

- ☐ 1 vélo Super X au prix exceptionnel de 1250 F TTC, ☐ Votre documentation complète et gratuite.
☐ Je joins à ma commande 1 chèque bancaire ou postal à l'ordre de Jacques Laffite.
☐ Je demande l'envoi contre-remboursement, je paierai alors 30 F pour frais.

NOM : _____ PRENOM : _____ SIGNATURE : _____

ADRESSE : _____

C. POSTAL : _____ VILLE : _____ TEL : _____

BICROSS MAGAZINE

Sommaire



Couverture

Claude Vuillemot en action à Vaux-le-Pénil

4

Edito

5

Infos bicross

Bruits, chuchotements et dernières nouvelles

6

Essai

Chaud, chaud, le Raleigh Ultra Burner

8

Nouveautés

Peugeot, Raleigh, Red-line, Lafitte

14

Shopping

Des accessoires bicross

16

Technique

Régler son bicross

26

Présentation

Nouvelle gamme Yamaha bicross

30

Sport

Inter à Vaux-le-Pénil - Trophée Motobécane
Championnat de France à Vaudoucourt - Résultats

32



Directeur de la publication :
Patrick Casanovas
Rédacteur en chef :
Alain Kuligowski
Rédaction :
Alan J.-Beck — D. Peyre
Secrétariat :



Patricia Pény
Direction artistique :
Claude Porchet
Conception graphique :
Thierry Lepori
Publicité : E.A. Bahman
Assistante : Yasmina Challal
Conception publicité : Enrico Carosi
Marc Blanchard
Les manuscrits et documents non
insérés ne sont pas rendus.
Imprimé par la S.N.I.L. Paris

2, rue Chaptal, Aulnay-s-Bois, Z.I.
Bicross magazine est une publication
des
Editions Larivière
S.A. au capital de 2 500 000 francs
R.C. Seine 57 E 7. 188
15-17, quai de l'Oise, 75019 Paris
Tél. : 200.22.07
Télx : Motorvu 211 678F
C.C.P. : 115915 Paris
Président : Patrick Casanovas
Directeur Général : Serge Pozzoli

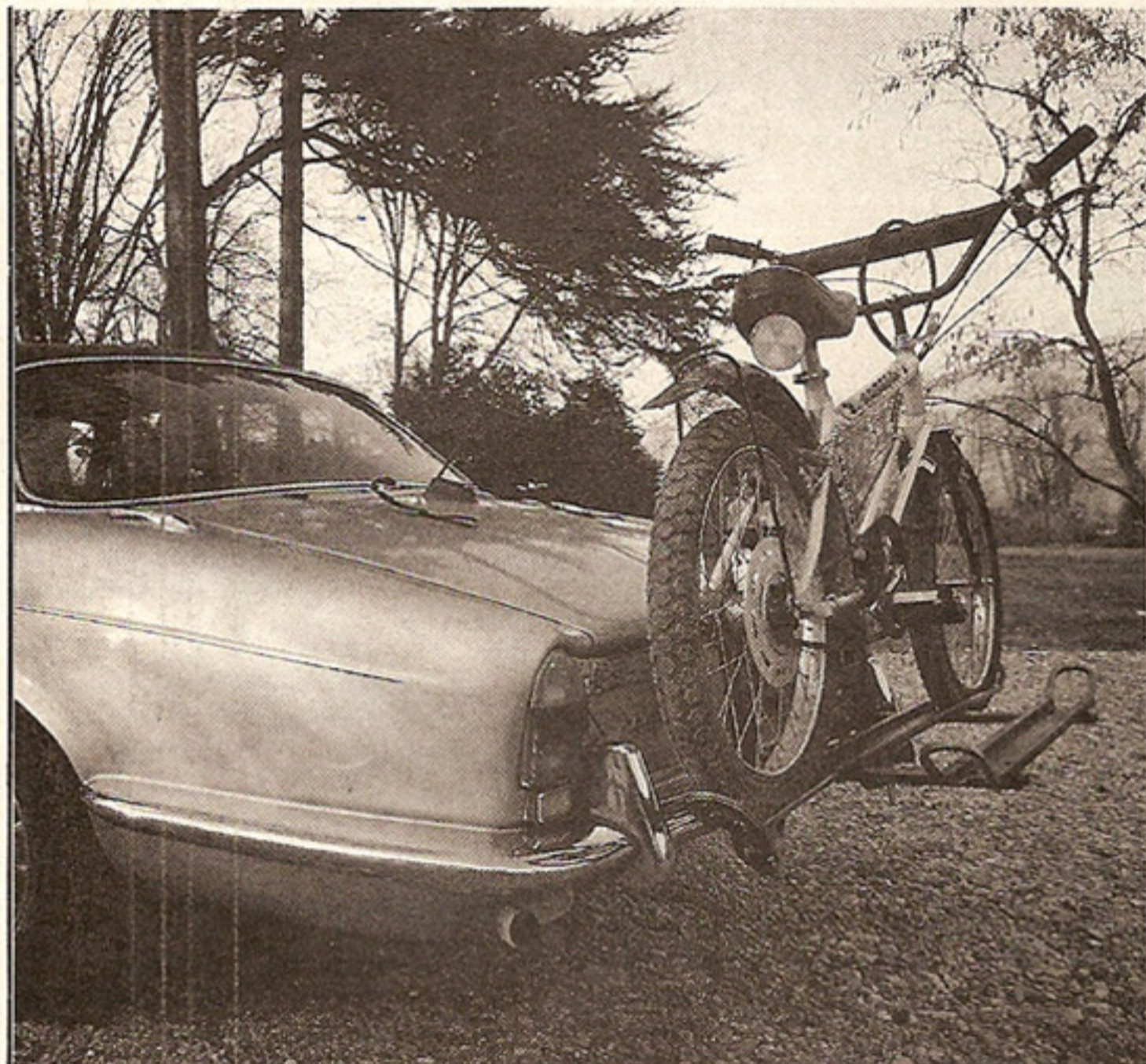
Directeur : Georges-Alain Mahé
Secrétaire Général : Grégoire Perrin
Directeur de la publicité : Henri Guével
Directeur des Ventes : Jacques Houlmann
Abonnements : Monique Derégard
Petites Annonces : Véronique
Abonnement 1 an ou 12 numéros :
80 F.
(étranger : 140 F).
Commission paritaire : en cours
Dépôt légal : 3^e trimestre 1982.

PRATIQUE !

le porteur universel
pour 2 vélos, bagages, skis...

CYCLO CAR.
Modèle brevété

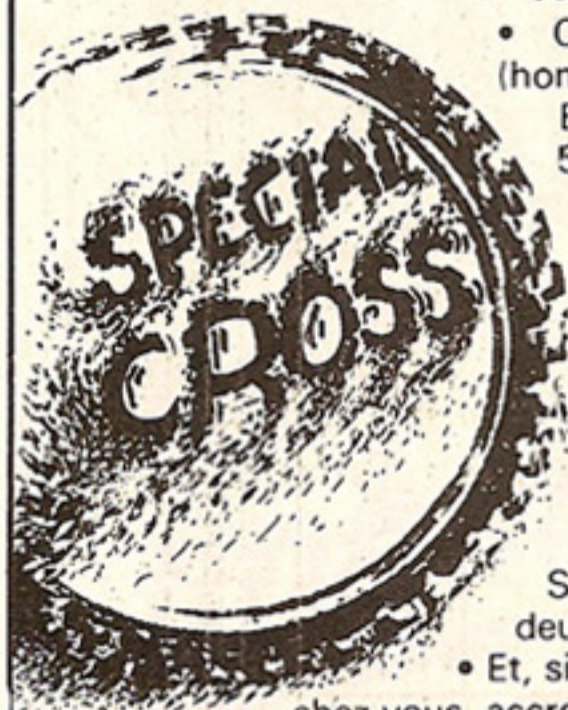
500 francs



* Ainsi équipé, le véhicule reste conforme au Code de la route en ne dépassant pas la largeur réglementaire de 2,10 m et 1 m de profondeur (art. R 61 et R 86).

Spécifications techniques: CYCLO-CAR est fabriqué en acier galvanisé peint epoxy noir. Son poids est de 10 Kg. Dimensions repliées: 0,70 x 0,60 x 0,06 m. Profondeur de la plateforme: 0,36 m. La résistance des sangles est de 900 Kg. Un porte-plaque minéralogique vous est offert avec le CYCLO-CAR.

GARANTIE 1 AN



CYCLO-CAR, le sac à dos de votre voiture

- se pose en moins de 3 minutes
- CYCLO-CAR transporte un ou deux vélos (homme, femme ou enfant), ou bien 2 vélos de cross BMX, ou bien encore une mobylette de moins de 50 kg.
- Pour le départ en vacances, "Cyclo-Car" vous permettra de dégager vos bicyclettes de la galerie de votre voiture (ou d'ôter de votre coffre quelques valises)...
- L'automne, vous pourrez transporter -sans abîmer votre voiture- les fagots et les bûches qui garniront votre cheminée...
- L'hiver, vous pourrez sans crainte prendre la route de la montagne et de la neige.

Sans encombrer votre coffre, "Cyclo-Car" portera deux pneus cloutés.

• Et, si par un hasard extraordinaire vous vous reposez chez vous, accroché à un mur de votre cave ou de votre grenier,

"Cyclo-Car" prendra soin de vos précieuses bicyclettes...

INTELLIGENT (c'est le sac à dos de votre voiture!), **DISCRET** (il ne prend pas de place), **PRATIQUE, FACILE ET RAPIDE A MONTER ET A DEFAIRE** (moins de trois minutes!).

Votre ami des quatre saisons !

BON DE COMMANDE A DECOUPER

(à envoyer à la Société EXIMPRESS - 40, rue de Cronstadt 75015 Paris) - Tél. (1) 828.48.09

Veuillez m'envoyer un Cyclo-Car que je vous règle par chèque ☐ mandat ☐ contre-remboursement au prix de 500 F (+ 72 F de frais d'envoi), soit la somme de 572 F tout compris (ajouter 31 F pour paiement contre remboursement) à l'ordre de la Société Exim-press.

Si je n'étais pas entièrement satisfait de Cyclo-Car, je vous le renverrai dans son emballage d'origine, dans les 10 jours suivant la réception.

Nom

Adresse

Téléphone

Délai de livraison: 2 semaines

Signature

SATISFAIT
OU REMBOURSE

Bc

7/82

* ACS * HUTCH * BELL * SUZUE *

GT-BMX

* SUNTOUR

* SUGINO

* RED LINE

* TORKER

* TANGE

* OAKLEY

PRENEZ UN BON DEPART
AVEC...

NUMBER ONE

35, RUE DES CHAVANNES

71380 St-MARCEL

Tél. : (85) 93.21.49

DISTRIBUTION

import

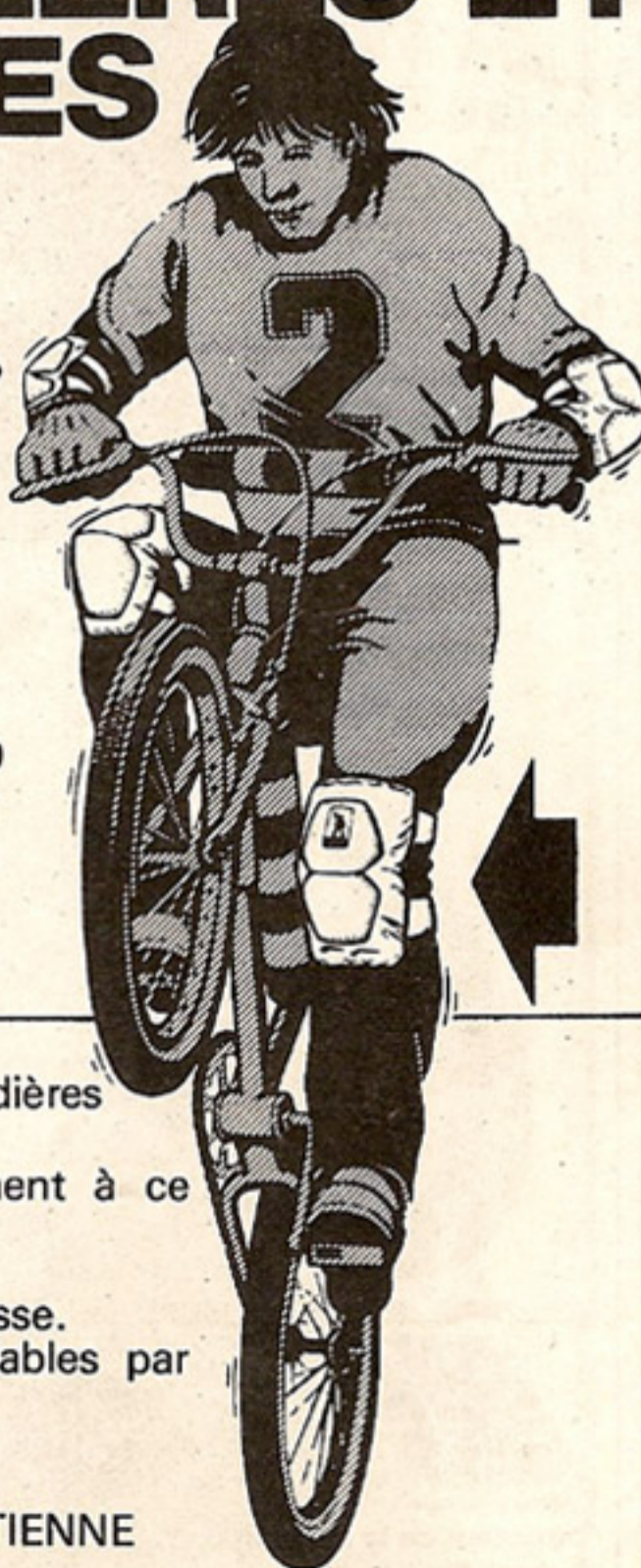


* TORKER * TANGE * OAKLEY *

GENOUILLERES ET COUDIERES

"SPECIAL
BICROSS"

Novélastic



Mieux vaut prévenir...
Adoptez les genouillères et coudières
NOVELASTIC «spécial bicross»,
pour vous adonner plus librement à ce
nouveau sport.
Tissu plastifié renfort cuir.
Protection par matelassage mousse.
Largeurs bracelets élastiques réglables par
auto-agrippant. Taille unique.

THUASNE TEXTILE

59, Bd Valbenoîte - 42100 ST-ETIENNE

Tél. (77) 21.32.42

Bon pour documentation «Bicross» et liste des revendeurs :

NOM

ADRESSE

C.P.

VILLE

MCS

* ARAYA

* SHIMANO

* SE-RACING

* TORKER

* TANGE

* OAKLEY

* BICROSS

Vive le bicrossing, Vive bicross magazine!

EDITO

Quatre ans, quatre ans déjà ont passé depuis ma première rencontre avec le bicross, à l'occasion d'un séjour en Californie. A l'époque, le BMX était encore en gestation. Il devait rapidement prendre l'allure d'un ouragan et conquérir une grande partie de la jeunesse californienne, voire américaine.

Avec une poignée d'amis, vite contaminés et aussi enthousiastes que votre serviteur, nous avons tenté la transplantation du vélo-cross en France. La greffe a subi quelques phénomènes de rejet puis elle a fini par prendre sur l'hexagone. Ensuite, d'autres ont repris le flambeau, puis d'autres encore, tous animés de la même passion, tous remplis de la même foi dans une activité sportive qui n'est pas seulement un « truc » à la mode mais un sport véritable, parfaitement en harmonie avec les goûts et les nécessités de cette fin de vingtième siècle.

L'Association Française de Bicrossing enregistre chaque jour l'adhésion de nouveaux clubs, les épreuves attirent toujours plus de participants, les constructeurs et importateurs vendent chaque mois davantage d'engins spécialisés et enrichissent régulièrement leur gamme de nouveaux modèles. Certes, nous sommes encore loin des chiffres américains où le phénomène BMX se traduit en millions (de Dollars, de bicross vendus et de licenciés), mais force est de reconnaître que le bicrossing a pris, en France, un excellent départ.

Pour consacrer son essor il ne manquait plus qu'une revue spécialisée. Une revue bien illustrée qui, chaque mois apporte à ses lecteurs toutes les informations indispensables sur ce nouveau sport, qui annonce les manifestations, qui fasse connaître ses champions, qui présente et teste en toute objectivité les nouveaux matériels proposés sur le marché et qui se fasse l'écho de la vie sportive nationale et internationale.

Cette revue fort attendue la voici : elle s'appelle Bicross Magazine. Vous tenez entre vos mains non seulement son numéro un, mais aussi son sort. Car si Bicross Magazine est une revue faite par des journalistes et des professionnels qui connaissent parfaitement leur métier du stade de la rédaction jusqu'à l'édition et l'impression, elle appartient aussi et surtout à ses lecteurs.

Bicross Magazine est également votre propriété, chers amis passionnés de bicrossing. Vous pouvez donc en infléchir le cours, en orienter le contenu rédactionnel et le modeler selon vos désirs. Toutes vos informations, vos recommandations, vos suggestions, voire vos critiques seront les bienvenues. N'hésitez pas à nous écrire, à nous contacter, que vous soyez pratiquant, président de club, spectateur, vélociste, motociste, importateur ou simple curieux de ce sport nouveau qui entretient au sein de la jeunesse le goût de l'effort physique, le sens de la compétition et le respect de la belle mécanique. Lisez-nous, informez-nous, écrivez-nous pour que vive Bicross Magazine, mais surtout pour que vive le bicrossing !

Alain Kuligowski





« CPX team à la Japonaise » !

Pour bien réussir cette recette :

- Prendre en premier lieu une entreprise de vélos reconnue Peugeot par exemple.
- Y mêler une grosse nation industrialisée pour la fabrication : le Japon.
- Ensuite, choisir une belle journée ensoleillée et un cadre agréable : l'île de Puteau en bord de Seine.
- Puis ajouter une grosse pincée de journalistes spécialisés, deux doigts de représentants du gouvernement et laisser faire l'organisateur...
- Solliciter six des meilleurs bicrossmen Français sans oublier d'y mêler le champion du monde 1981.
- Choisir un entraîneur de qualité et une gamme de BMX ultra performante y rajouter quelques sauts vertigineux et pirouettes incroyables, résultat : « toujours satisfaisant ».

Le Peugeot CPX TEAM est composé de six coureurs, six lions, tous recrutés dans l'Est de la France autour des usines Peugeot, et d'un manager qui a fort à faire pour « compter » ce joli monde.

qui sont ces gaillards ?

— **Francis Petersen** (catégorie 15 ans) surnommé « la malchance » et bien décidé d'habituer ses copains à compter les crampons de son pneu arrière.

— **Pascal Guionnet** (catégorie 16 ans et +) parmi les meilleurs dans cette catégorie et le plus spectaculaire... un fou du free style.

— **Olivier Munch** (catégorie 16 ans et +) une sacrée santé, deux courses gagnées sur deux courses courues en 1982.

— **Romain Martini** (catégorie 11 ans) un jeune loup très... aérodynamique et encore fougueux. A MELUN, il pousse tellement fort sur la planche de départ qu'il passe par dessus, avant qu'elle ne s'abaisse.

— **Valérie Hubert** (catégorie 10 ans) fait des ravages chez les garçons, deux places en finale sur deux courses courues en 1982.

— **Olivier Imbert** (catégorie 10 ans) à la une des journaux avec un super titre de champion du monde gagné aux Etats-Uns devant tous les américains.



Bientôt des cadres 100 % made in France

Depuis la cessation de la fabrication des vélos Bicross, on ne trouvait plus, sur le marché des cadres véritablement « made in France ». Cette situation paradoxale va bientôt prendre fin. En effet deux sociétés stéphanoises, les Ateliers de la Rive et Bador ont uni leurs efforts pour concevoir et mettre au point des cadres de vélo-cross parfaitement compétitifs face aux productions nipponnes ou américaines. Les cadres sont réalisés en tube Vitus ou Super-Vitus s'il vous plaît ! Bien connus des coureurs cyclistes ces tubes en acier spécial sont unanimement appréciés pour leur légèreté et leur fiabilité. C'est ainsi que le châssis Vitus ne pèse que 1 880 gr. Une fourche conçue dans le même matériau est également en cours de fabrication. Précisons que ces châssis ont été testés par le team Number-One. Les recherches et

la mise au point sont menées en collaboration avec le magasin de Chalon qui devrait, dans un premier temps assurer la commercialisation de ces châssis.

Des équipements et vêtements compétition Raleigh

Parallèlement au lancement de la nouvelle gamme bicross et de la création d'un team Sportif, TI Raleigh France SA commercialise dans son réseau, tout un équipement destiné aux utilisateurs des engins britanniques. Les bicrossers trouveront ainsi un maillot de course, un pantalon bicross, une casquette « US Style », un blouson et un débardeur.

Les coloris sont bien-sûr, le rouge-jaune et noir, chers à la marque. Pour connaître la liste des dépositaires, vous pouvez vous renseigner auprès de TI Raleigh France, Avenue Blaise Pascal, 78310 Coignières. Tél. : (3) 062.02.13.

Les rendez-vous bicross de l'été

Profitez de vos vacances pour faire du bicross ! Tout d'abord en roulant avec vos copains, mais aussi en allant participer à des courses où en assistant aux diverses rencontres prévues dans notre beau pays, durant les mois de juillet et août.

Le 1^{er} août aura lieu à Altkirch, en Alsace, le GP de France.

Le 8 août, Championnat de France et Trophée Motobécane-Lois à Gruissan, près de Narbonne. L'épreuve, cette fois est ouverte à tous, les licences étant délivrées sur place. Gruissan est situé dans l'Aude près de Narbonne.

Avant la rentrée, il devrait encore y avoir une épreuve du Trophée Motobécane quelquepart dans le Sud-Ouest, le 5 septembre.

Le 12 septembre, une course est annoncée en Normandie et enfin, le 19 septembre ce sera le grand rendez-vous du Bol d'Or, sur le circuit du Castellet dans le Var. Pour tous renseignements concernant ces trois épreuves du Trophée Motobécane du mois de septembre, contactez Motobécane, 16, rue Lesault, 93500 Pantin. Nous vous signalons que la grande course prévue au Bol d'Or sera patronnée par Bicross Magazine qui réserve une super surprise à tous les participants.

« Un nouveau team : l'équipe Raleigh Number One »

Après la constitution des teams Motobécane, Lafitte, Rainbow et Peugeot, une nouvelle équipe de bicrossing vient de voir le jour. Il s'agit du team constitué par le grand constructeur Anglais TI Raleigh. Rencontré à Vaux le Pénit, à l'occasion de l'épreuve internationale de bicrossing, M. Saphir, Directeur Général de TI Raleigh France SA, nous a confié : « Après une petite période d'attente imposée par la mise en place opérationnelle de Raleigh France et par l'élaboration d'une nouvelle gamme bicross, nous nous engageons maintenant sur la scène sportive ».

Double offensive Raleigh donc, avec le lancement de nouveaux engins, (les Burner présentés par ailleurs) et la prise sous contrat de trois pilotes officiels.

Pour créer son team, Raleigh s'est associé à Number One qui apporte son expérience sportive, sa logistique et la direction compétente de l'ami Jeannin. Les trois pilotes officiels sont : Christophe Emotte, Serge Fèvre (dit Achille) et Philippe Nicolas (fils de Bernard). Les trois veinards sont équipés du nouveau Raleigh « Pro Burner ».

Bicross-clubs à vos plumes !

Vous avez des informations inédites ? Vous voulez annoncer une épreuve de bicrossing, des stages, la naissance d'un circuit, d'un nouveau club... Responsables de bicross-clubs à vos plumes !

« Bicross Magazine » vous ouvre toutes grandes ses colonnes. N'hésitez pas à nous envoyer toutes les infos que vous voulez porter à la connaissance de l'assistance publique : elles trouveront une place dans notre revue.

Toute correspondance doit être adressée à : Bicross Magazine, 15-17, quai de l'Oise, 75019 Paris.

Attention il s'agit d'annoncer une manifestation ou une compétition, vos informations doivent nous parvenir avant le 30 pour parution le 15 du mois qui suit.

Autre petite prière : vous organisez une course, envoyez nous une info avant, mais surtout adressez-nous toujours les résultats après !

Inauguration du circuit de Créteil

Moment historique à Créteil le 15 juin. Ce samedi là en effet, on a inauguré la nouvelle piste de bicross réalisée en collaboration par les cycles Lejeune et la municipalité de Créteil. La piste est intégrée au site magnifique de la base de loisirs.

Elle est technique et sélective à souhait et devrait permettre l'organisation d'épreuves de très haut niveau.

L'inauguration s'est effectuée en présence de M. Laurent Cathala, Député-Maire de Créteil, de M. Lejeune, des membres du conseil municipal et de la section cyclisme de l'US Créteil à qui est confiée la gestion de la piste.

Une nouvelle gamme bicross en septembre

La chose est encore confidentielle mais « Bicross Magazine » en est déjà informé : l'un des grands constructeurs français présentera en septembre une nouvelle gamme bicross. Celle-ci, selon nos informations exclusives serait particulièrement élaborée et super-performante.

De quelle marque s'agit-il ? Chut ! c'est un secret, mais sachez que ce constructeur possède son siège social dans la banlieue parisienne, qu'il est dans le bicrossing depuis la naissance de ce sport en France et que ses efforts constant pour le

développement de cette discipline mériteraient qu'on lui décerne un Trophée !...

L'Equipe de France aux States

A l'heure où vous lirez ces lignes, les meilleurs bicrossers français (ou ceux qui ont la chance d'avoir des parents argentés), seront dans l'avion qui doit les conduire d'Amsterdam aux USA, pour y disputer le Championnat du Monde de bicrossing.

Le périple des bicrossers tricolores et de leurs accompagnateurs débutera par le G.P. de Hollande qui se disputera le 18 juillet. Puis, le 21, ce sera le voyage outre-Atlantique via un charter affrété conjointement par l'AFB et la Fédération hollandaise. Arrivée à Chicago, notre délégation française (une vingtaine de personnes au total) se rendra dans l'Ohio, à Dayton où nos pilotes devront affronter les meilleurs spécialistes mondiaux. Attention : à leur retour, nous serons là pour compter les médailles d'or !

Pour ceux qui voudraient aller le 25 juillet à Dayton encourager l'équipe de France, nous signalons que Dayton se trouve dans l'Ohio entre Cincinnati et Columbus, exactement sur l'autoroute interstate 75.

Toutefois, sachez que si le cours actuel du dollar est trop élevé pour votre petite bourse, vous pourrez revivre, en images le voyage des français aux USA dans « Bicross Magazine » de septembre.

Première coupe d'Europe de Vélo-Trial

Le 27 juin s'est courue en Espagne, à San Fost de Capcentelles, en Catalogne, la première Coupe d'Europe de vélo-trial. Inventeurs de cette spécialité (appelé là-bas Trialsin, du nom des engins conçus par Montesa), les espagnols ont largement dominé la compétition sur le plan numérique. Ils ont cependant eut fort à faire contre les meilleurs spécialistes étrangers tels les Allemands Schlieper, Willer et Wisotzky.

Dans le prochain numéro de « Bicross Magazine », un reportage en couleurs sur cette compétition.

Un Vélo-trial chez Lafitte

La société Jacques Lafitte Ligue Loisirs SA, poursuit l'extension de sa gamme. A côté des VLX 16-20-30 et Super X, voici qu'apparaît le Vélo-Trial.

Destiné aux équilibristes, aux as de la roue arrière comme Thierry Girard, cet engin s'inspire des canons mis à l'honneur par le « Trialsin » Montesa.

Parmi les diverses caractéristiques techniques, signalons la fourche trial, La transmission ultra courte, Ces roues à rayons renforcés et le sabot de protection du pédalier.

Prix : 1 350 F, livraison immédiate.

Résultats du Peugeot CPX Team :

Beaune le 18 avril

16 ans et + : Olivier Munch 1^{er}.

Pascal Guionnet 2^e.

15 ans : Francis Petersen 4^e en finale (et vainqueur des exhibitions avec un saut en longueur de 9m28).

12 ans : Romain Martini 2^e.

10 ans : Olivier Impert 1^{er}.

Valérie Hubert 6^e.

Résultats à Vaulx le Pénit le 25 avril (1^{re} manche Championnat de France)

16 ans et + : Olivier Munch 1^{er}.

Pascal Guionnet 3^e.

15 ans : Francis Petersen 5^e.

11 ans : Romain Martini (éliminé en demi-finale).

10 ans : Olivier Impert 1^{er}.

Valérie Hubert 4^e.

Résultats du grand prix d'Espagne à Barcelone le 2 mai

16 ans et + : Olivier Munch 1^{er}.

Pascal Guionnet 4^e.

15 ans : Francis Petersen 3^e.

11 ans : Romain Martini 2^e.

10 ans : Olivier Impert forfait.

Valérie Hubert 1^{re}.

Résultats à Clermont-Ferrand le 23 mai (2^e manche Championnat de France)

16 ans et + Pascal Guionnet 3^e.

Olivier Munch (blessé).

15 ans : Francis Petersen 2^e.

11 ans : Romain Martini 2^e.

10 ans : Olivier Imbert 1^{er}.

Valérie Hubert 3^e.

RIDERS! READY GO!



ABONNEZ-VOUS A:

BICROSS MAGAZINE

mensuel, paraît le 15 de chaque mois

... des essais... des actualités... du sport... des nouveautés...
des adresses... des conseils pour préparer votre machine...
Comment démarrer en compétition... et bien d'autres choses encore.

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



15-17, quai de l'Oise
75019 Paris

Veuillez m'abonner à « BICROSS MAGAZINE » à partir du prochain numéro
FRANCE: 1 AN 80F ttc ☐ ETRANGER: 1 AN 140F ☐

Ci-joint, mon règlement par

☐ C.C.P. 1159-15 Paris

☐ Mandat

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

Supplément pour envoi avion : nous consulter.

A remplir très lisiblement en majuscules

Mme ☐
Mlle ☐
M ☐

Nom

Adresse

Code postal

Ville Pays

Cadre réservé au secrétariat

Tab

Nex

Prix

Prénom



par Alan J. Beck
avec la collaboration technique de Christophe Callardo

Vénérable firme anglaise, Raleigh s'est très tôt intéressée au bicrossing. Mais aux Etats-Unis ! En effet, outre-Atlantique, Raleigh U.S.A. a fait rouler quelques-uns des meilleurs pilotes yankees. En Europe en revanche, la firme de Nottingham a commencé par attendre et voir. Puis, devant l'ampleur du phénomène, une véritable gamme bicross a enfin été proposée à la clientèle. Dans cette gamme qui vous est présentée page 15, nous avons choisi d'essayer l'Ultra Burner, un engin qui, par son prix et son équipement, s'adresse à une couche importante de bicrossers.



Essai

RALEIGH ULTRA BURNER.

CHAUD,
CHAUD LE E



BURNER!



Esthétique - Finition

La chose est trop rare pour ne pas être signalée : le Raleigh Ultra Bruner est proposé en deux présentations. Ainsi, l'acheteur a le choix entre le modèle noir et or ou le modèle argent et bleu. Le noir et or fait penser au team John Players de Formule 1. C'est la classe, mais l'ensemble exige de rester impeccable. La robe noire ne supporte ni la poussière, ni la moindre tache de saleté... La version qui nous a été confiée est argentée. L'émailage gris est vernis. Des paillettes ont été introduites dans la peinture, elles brillent au soleil, comme un bon élève le jour d'examen !

Toutes les pièces en dural : jantes, guidon, potence, freins, sont anodisés bleu. Cette teinte est également celle des manchons de mousse qui protègent la potence, le renfort de guidon et la barre du cadre. Le mariage argent et bleu est en définitive assez réussi, mais il manque à l'évidence une « hot plate » à l'avant qui donnerait un aspect plus agressif à la bécane.

Présentation

L'Ultra Bruner est généralement livré en caisse au concessionnaire. C'est donc à lui d'effectuer le montage et la préparation. Le travail est aisé car seuls sont démontés le guidon et les pédales.

Il faut une petite heure pour placer les accessoires et régler le tout. Dans notre colis, il manquait le manuel d'utilisation, ainsi que la petite pochette contenant une clef universelle permettant de visser ou de débloquer les principaux écrous, ainsi qu'une clef BTR pour les vis de la potence. L'emballage est robuste et la protection du vélo est parfaitement assurée pendant le transport. C'est qu'il ne faut pas abîmer le « beau joujou » avant de le livrer à la clientèle !

En dépit de son empattement réduit, l'Ultra saute et réceptionne en ligne.

En courbe, le Bruner Ultra fait merveille. De plus sa démultiplication contre lui autorise de bonnes reprises.



Equipement

La charpente de l'Ultra, c'est-à-dire son châssis, est « made in England ». C'est un cadre tubulaire classique en acier normal du type « à ferrer les ânes ». Les soudures sont réalisées à l'arc. A cet égard, la partie la plus curieuse se trouve être la fixation des tubes au niveau du boîtier de pédalier. Les tubes du berceau arrière sont aplatis et fixés par un cordon de soudure. Cette façon de procéder paraît un peu artisanale. Elle permet à coup sûr de gagner du temps à la construction. Nous espérons simplement qu'elle n'aura pas d'incidence sur la longévité.

Autrement, on note un souci de robustesse évident, avec la platine de renfort au niveau de la colonne de direction et le gros boîtier de pédalier. La fourche est une Tange TX 1200 chromée et marquée Raleigh Tange. L'axe de roue avant est déporté.

Cette fourche est équipée d'un frein en dural forgé. Il est d'ailleurs identique à l'élément arrière. Ce sont des Dia-Compé, commandés par câble au moyen de courts leviers anatomiques en dural anodisé bleu. Le guidage des câbles est excellent, et le réglage de la tension très facile grâce à un tendeur vissé, muni d'un contre-écrou.

Au-dessus du frein arrière, une petite patte sert à fixer le petit catadioptré rond, lequel n'est pas réellement indispensable en course. Nous l'avons naturellement éliminé pour notre essai. Les roues sont très robustes. Ainsi nous trouvons des moyeux Sun Tour en alliage, fixés par rayons spéciaux sur des jantes Araya dural, anodisées bleu comme les moyeux. Elles sont chaussées de pneus Cheng-Shin Nylon à bande de roulement bleue et petites sculptures en chevrons. Les dimensions sont classiques : 20 x 2,215 à l'avant, et 20 x 1,75 à l'arrière.

La potence est une Sun Tour en dural avec axe en acier au chrome molybdène. La fixation du guidon s'effectue par 4 vis BTR. Ce guidon, lui aussi en dural, est bien sûr anodisé. Sa barre de renfort en V est équipée d'un bourrelet mousse. Les poignées sont très agréables à prendre en main car elles sont, elles aussi, en mousse.

La selle en plastique bleu est une MX italienne montée sur une tige en acier maintenue par une vis de 13. Un collier dural avec vis BTR sera le bienvenu. Le pédalier est un monobloc acier au chrome moly, réalisé par Tange Seiki. Il reçoit une couronne dural Sugino de 40 dents. Les pédales sont des Sakae dural. L'axe est en acier au chrome molybdène. Le blocage, grâce au large écrou est

Pour terminer, signalons que l'engin pèse à sa naissance 12,4 kg. C'est un beau bébé, et nous allons toute de suite tenter de voir ce qu'il a dans le ventre !

Position de conduite

Première constatation, dès que l'on enfourche l'Ultra : il est très compact. En effet, l'empattement n'est que de 920 mm, et la longueur du tube principal est limitée. La selle n'est donc pas très éloignée du guidon. La hauteur mini de la selle est de 700 mm, ce qui est intéressant pour les jeunes enfants. Les plus grands auront du mal à loger leurs genoux notamment en effectuant des figures acrobatiques : le guidon vient buter contre les rotules ! C'est à l'évidence un inconvénient pour ceux qui mesurent plus de 1,60 m. En revanche, le galbe du guidon est parfaitement adapté. Les poignées mousse sont très confortables. Les dentelures des pédales accrochent parfaitement les semelles. Un reproche : le guidon pourrait être muni de canelures au niveau de la potence. En effet, même lorsque l'on serre les vis à fond, le guidon parvient à basculer sur l'avant à la réception de sauts. Un petit coup de papier de verre est indispensable.

Notons que la largeur de ce guidon : 600 mm, apparaît bien calculée, y compris pour un conducteur large d'épaules.

Sécurité

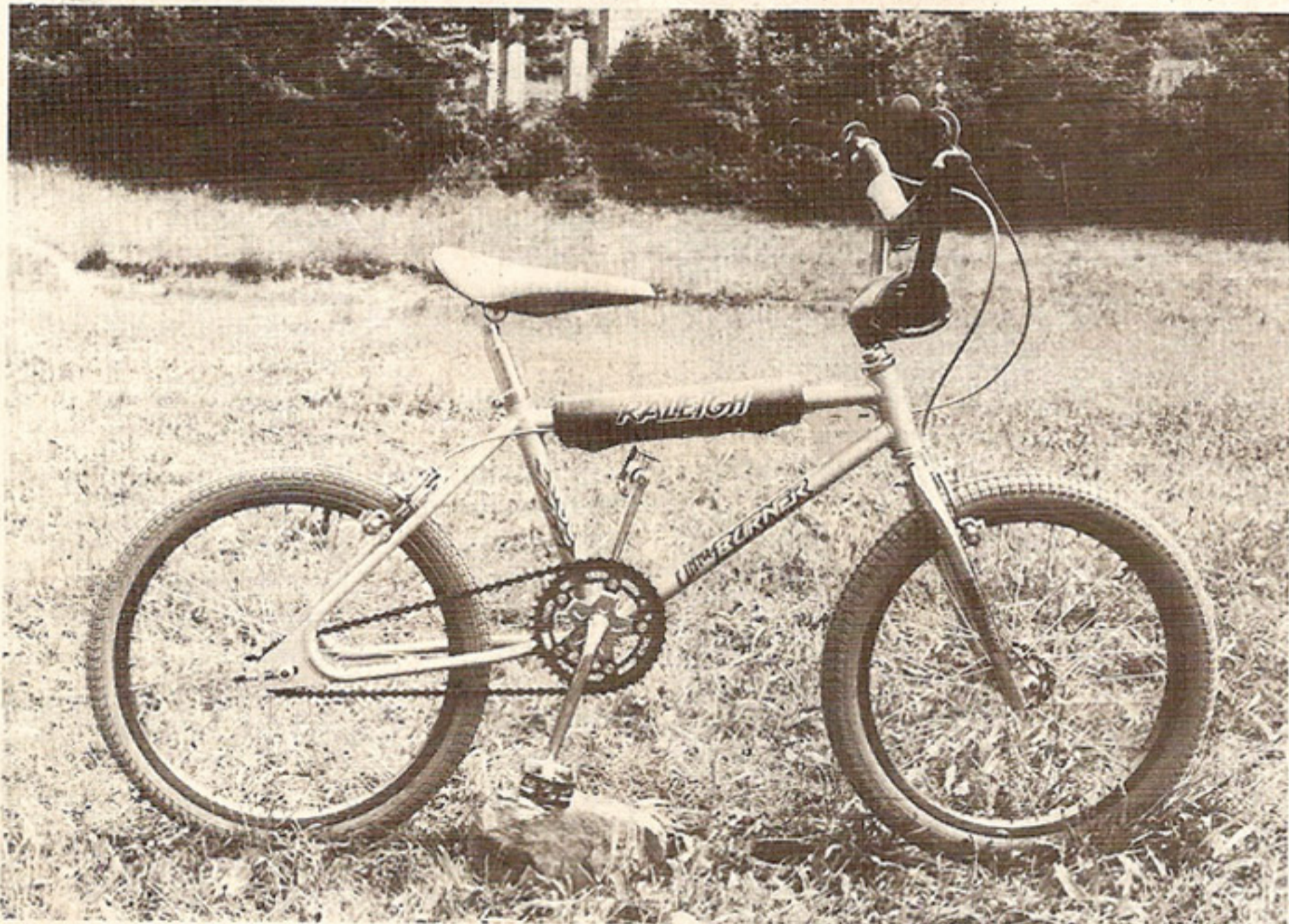
Hormis la patte de fixation du catadioptré qui peut s'avérer coupante, la sécurité de l'utilisateur est correctement garantie. Les courts leviers de freins reçoivent des boules, les pédales sont arrondies, les extrémités du guidon sont bouchées, les écrous de tension de chaîne sont même munis de capuchons en plastiques. Le guidon, la potence et le tube du cadre reçoivent des manchons de protection très efficaces. Rien à dire, ce vélo apparaît bien pensé avant d'offrir le maximum de garanties pour celui qui l'utilise, comme pour ceux qui risquent, au départ, de le prendre sur le dos !

Accélérations

Vélo court, l'Ultra tire court. Avec un braquet de 40 x 16, le pilote, s'il a plus de 8 ans, va très vite avoir la regrettable sensation de mouliner, tant sur le plat que dans les descentes. C'est un sérieux handicap au départ ! Il n'y a qu'en sortie de courbe que ce braquet procure



La fourche à axe déporté est une Tange chromée.



Compact et bien équilibré le Burner Ultra est disponible en argent et bleu ou en or et noir. Dans les deux cas la finition est soignée.

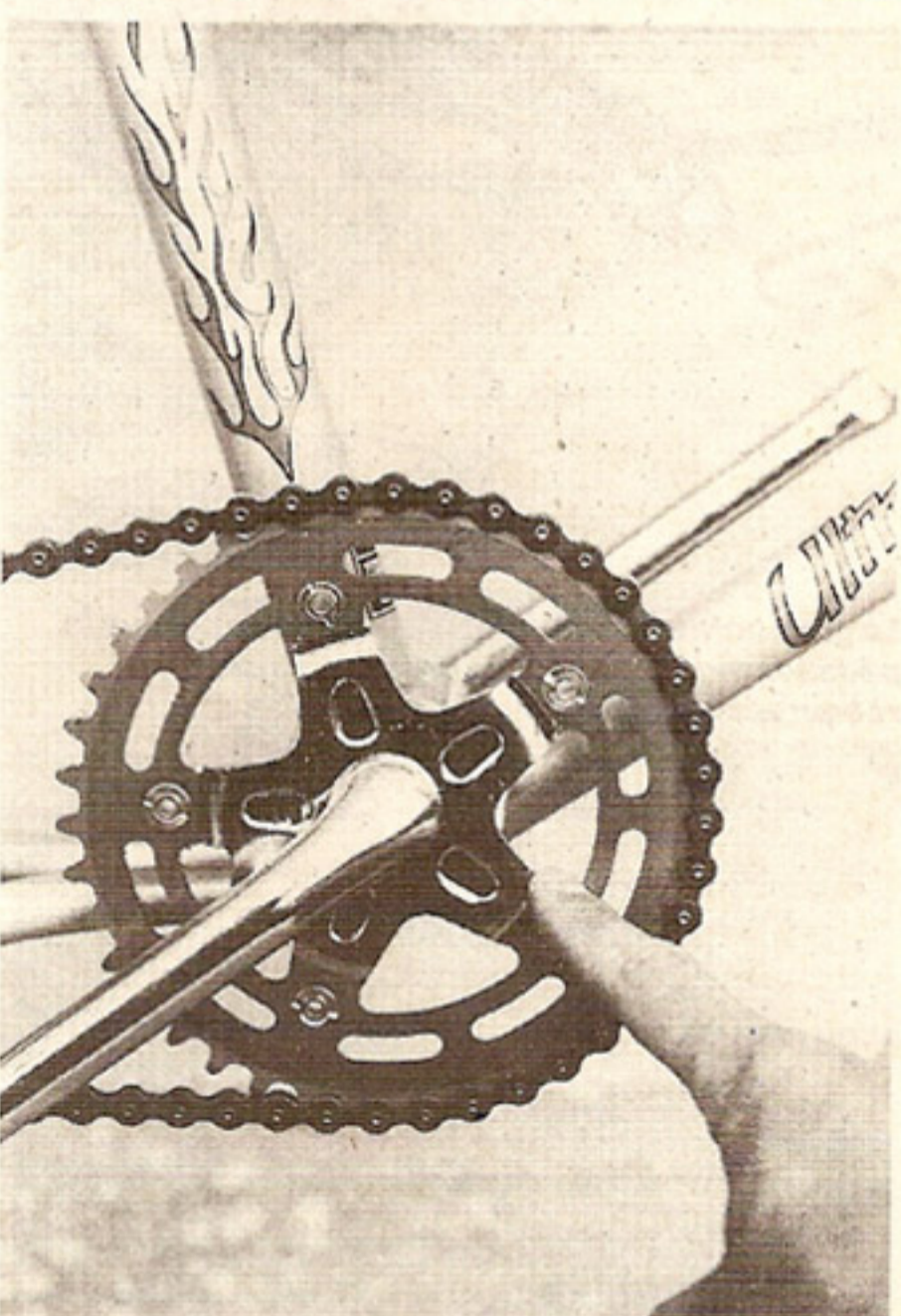
très facile. Attention, les petites vis BTR qui tiennent la couronne dentée au moyeu de la pédale doivent être resserrées avant usage !

A l'arrière, le pignon de roue-libre Sun Tour possède 16 dents. Il est monté sur canelures et fixé par un clips. On doit également saluer la présence de deux boulons de tension de chaîne avec contre-écrous. S'il y avait des repères sur le cadre pour aligner parfaitement la roue, notre plaisir serait total ! Dans le même ordre d'idées, on vérifiera immédiatement la tension de chaîne, car elle était excessive, d'origine sur notre modèle d'essai.

d'intéressantes remises en vitesse. Mais après quelques mètres, on a tôt fait de « pédaler dans la choucroute ». C'est dommage car le vélo lui-même, de par sa faible longueur et de par son poids de 12,4 kg, est plutôt nerveux. D'emblée, l'utilisateur va devoir monter une couronne de 42, voire 43 ou 44 dents.

Tenue de piste

Pour être honnête, ici le Raleigh Ultra nous a surpris. Avec son cadre court en acier normal, nous nous attendions à



Le moyeu du pédalier est en acier. La couronne est toutefois en dural.

le mettre en difficulté au premier passage de bosse : que nenni. Le bougre est très rigide, il tient bien le cap et donne très vite une excellente impression de sécurité.

La réalisation soignée et l'emploi d'accessoires de qualité sont à l'origine de ce remarquable comportement. Ainsi la redoutable première bosse qui suit la descente de départ de tout circuit de bicross est avalée sans problème. Ensuite, le passage des doubles ou triples bosses s'effectue sans difficulté : le vélo avale l'obstacle sans guidonner.

Comportement en courbe

A l'évidence, la maniabilité est la grande qualité de l'Ultra Burner. Avec ses 920 mm, il passe sans problème à l'intérieur du virage, coupant la trajectoire des adversaires. Il sait aussi virer large sans dévier le moins du monde. La direction s'avère légère et précise. Certes, au dérapage, le poids se fait sentir. Il y a ici 2 kg de trop, et l'on s'en aperçoit en survirant plus qu'il n'est souhaitable, mais on s'habitue aisément à ce petit travers, et l'on apprécie encore davantage l'agilité du « petit monstre » ! Ce comportement est sans aucun doute renforcé par l'excellente distribution des masses. Ainsi, l'ensemble bloc pédalier pénalise côté poids, mais abaisse aussi le centre de gravité.

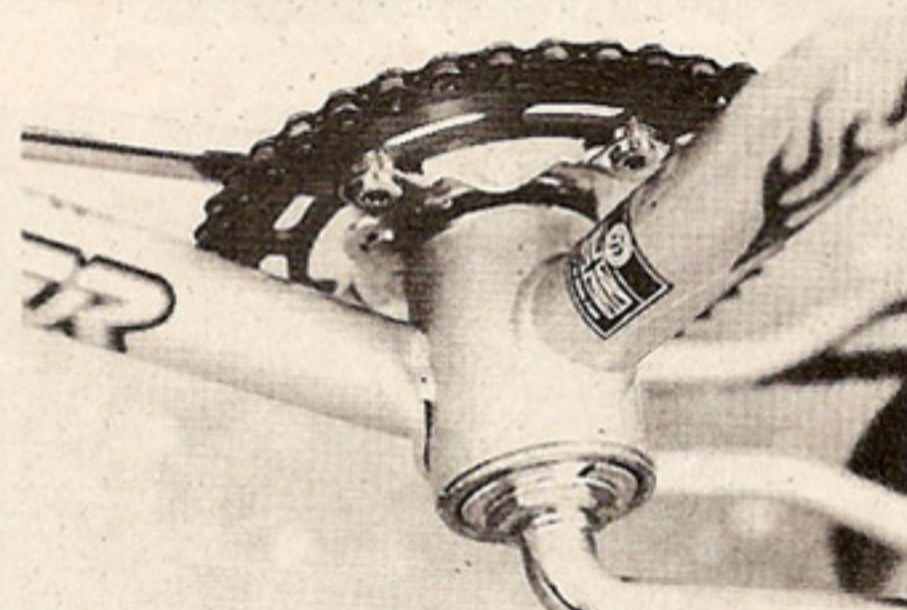
Aptitude aux sauts

Pour sauter, en long, en large, et en travers, l'Ultra est super ! Ses points forts sont la rigidité du cadre, la qualité des équipements (moyeux, jantes et pédalier), et sa grande mobilité entre les jambes de son pilote. Là encore ce bicross surprend favorablement car il ne manifeste aucune tendance vicieuse à la réception des sauts. En raison de la longueur réduite, on aurait pu craindre des atterrissages problématiques : il n'en est rien. Le vélo retombe en ligne, et retrouve facilement son cap. A son guidon, il n'est pas nécessaire d'être un spécialiste de la voltige pour effectuer des figures déjà spectaculaires. Prenez tout de même garde à bien bloquer les vis de la potence !

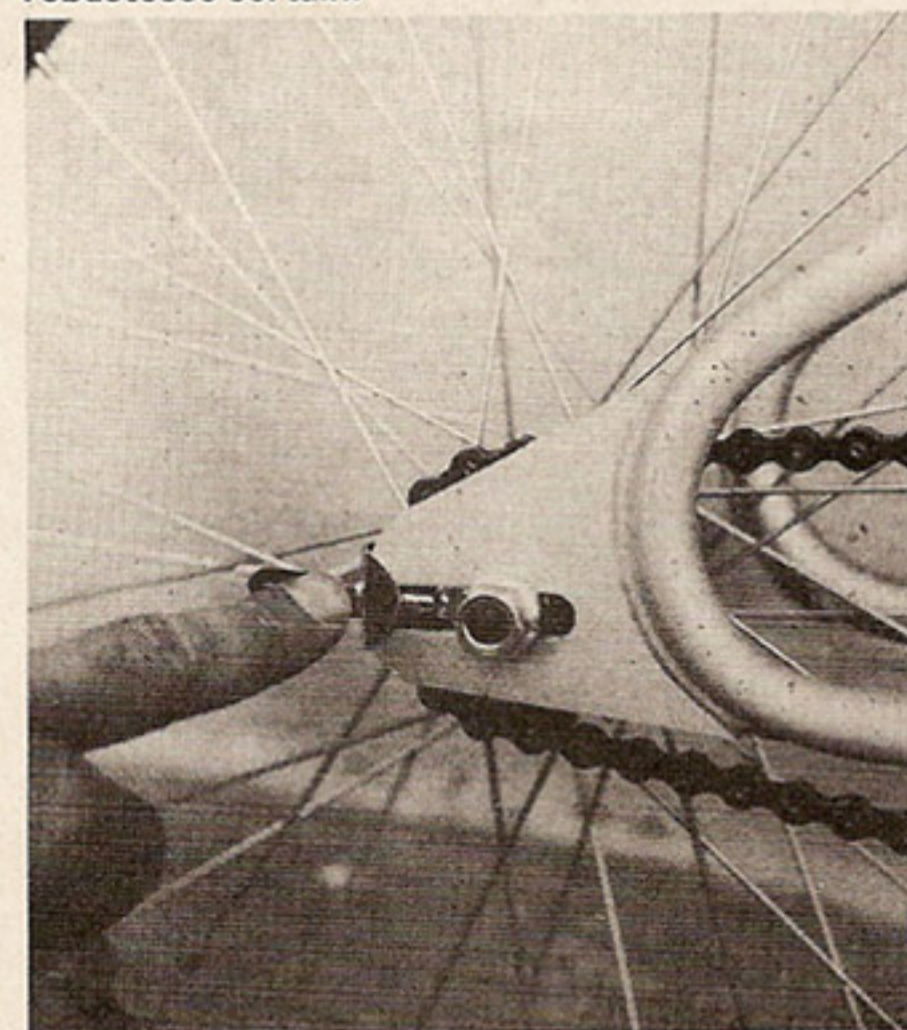
Freinage

De série, l'Ultra Raleigh est pourvu de deux freins. Ce sont des Dia-Compé en dural forgé. Les patins à coupe oblique pour mieux coller aux flancs de jante sont réalisés dans une matière tendre. Des entailles facilitent la dissipation de la chaleur. Pour éviter l'effet néfaste de torsion, les patins de frein arrière sont équipés de cales qui retiennent le mécanisme lorsqu'on actionne le levier. L'efficacité s'en trouve sensiblement accrue. Utile avec les grands gabarits ou les vétérans « poids lourds », le frein avant pourra facilement être supprimé pour la compétition.

D'abord parce que le règlement l'exige, ensuite parce qu'il n'est qu'un simple ralentisseur.



Le gros boîtier de pédalier est rassurant. Avec le pédalier monobloc il constitue un gage de robustesse certain.



La partie postérieure du cadre est pourvue de tendeurs de chaîne. Ils gagneraient à posséder des repères pour faciliter l'alignement de la roue.

Le seul frein arrière donnera en définitive des résultats satisfaisants à condition de bien nettoyer périodiquement les flancs de jante.

Fiabilité

Tout au long de notre essai, nous n'avons enregistré aucun problème, aucune faiblesse au niveau de l'équipement. Rien n'a été cassé par nos tests vigoureux. Il faut dire que le Raleigh possède une solide réputation ! De surcroît, en privilégiant des accessoires de qualité comme les moyeux Sun-Tour et les jantes Araya, ou la fourche Tange ; la fiabilité se trouve sensiblement accrue. Ainsi les jantes sont encore quasiment rondes, le pédalier ni la direction n'ont pris de jeu et le châssis ne souffre d'aucune flexion inquiétante.

« Ya, mon bon monsieur, z'est du solide ! »

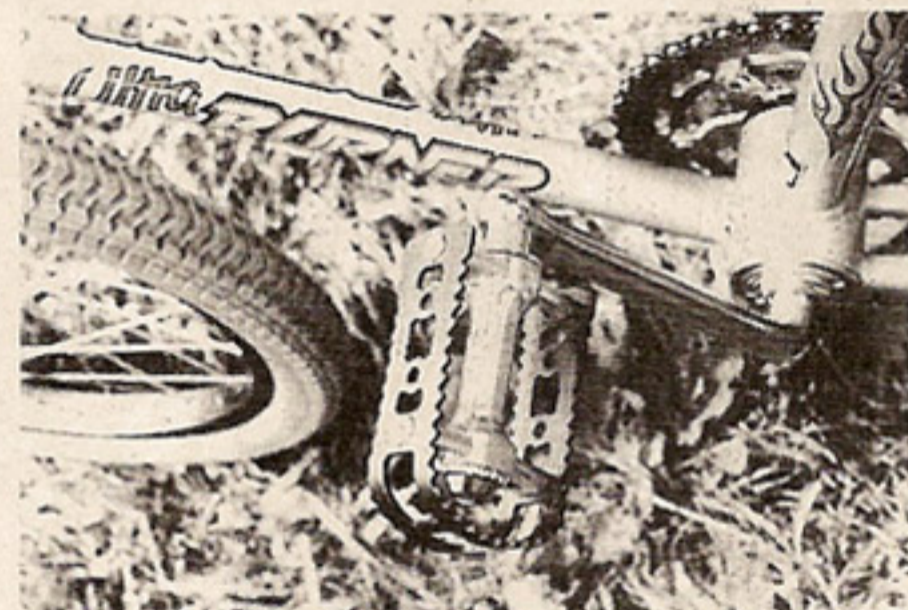
Prix

A 1 400 F, on peut dire que le Raleigh Ultra Burner constitue une très bonne affaire. Certes, l'investissement n'est pas à la portée de toutes les tirelles, mais ce bicross anglais propose à l'évidence un excellent rapport qualité-prix. Il est tout de même réalisé avec quelques-uns des meilleurs accessoires japonais. De plus, hormis le changement de plateau pratiquement indispensable, il est prêt à courir et « prêt à gagner ».

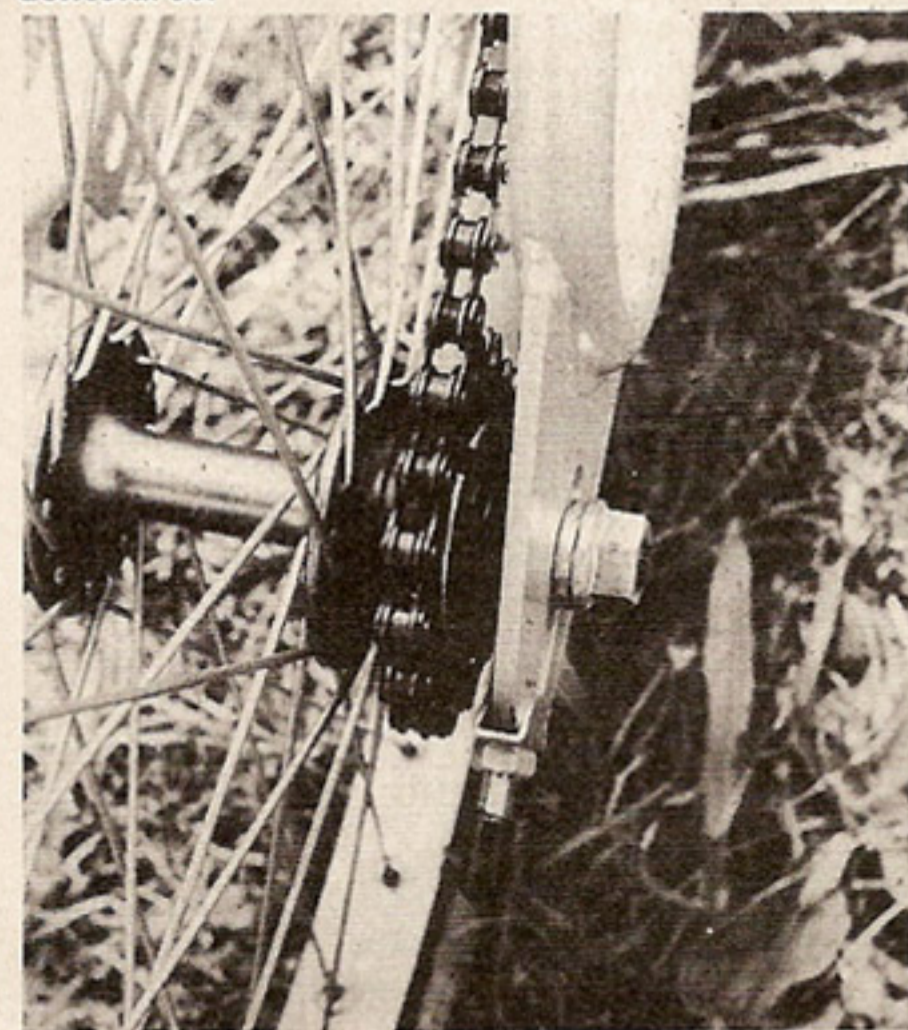
Conclusion

Le Raleigh Ultra Burner a été une excellente découverte. S'il ne frime pas excessivement de prime d'abord, il ne cesse de surprendre favorablement, à mesure que l'on fait sa connaissance.

Son châssis court aurait pu faire de lui un simple « jouet » réservé aux débutants de petite taille. Pourtant, cet Ultra révèle un caractère de « pro » grâce à un équipement de qualité. Il fournit d'excellentes prestations en compétition, et en définitive, il donnera toute satisfaction à tous les bicrossers qui désirent un vélo solide, facile à utiliser, que ce soit pour s'amuser ou pour disputer des courses. Sans être le « nec plus ultra », ce Burner constitue donc pour 1 400 F un bicross sympathique et plein de ressources.



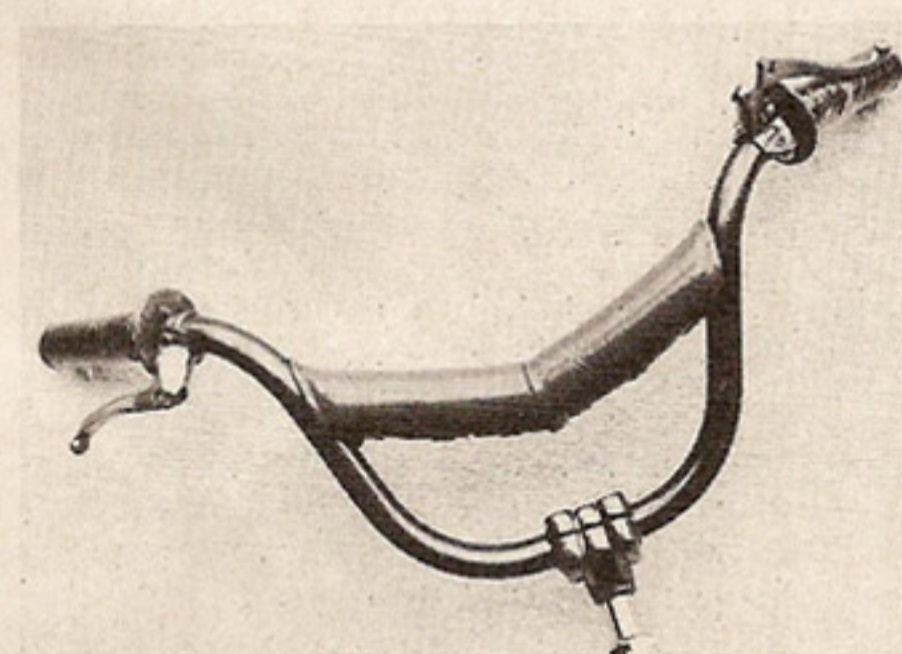
Les pédales Sakae dural sont anodisées. Les semelles accrochent convenablement grâce aux dentelures.



La roue libre à canelures reçoit un pignon de 16 dents.



Les pneus Cheng Shin adoptent des crampons en chevron. Ils confèrent une adhérence correcte.



Le guidon alu anodisé est bien galbé. Attention au bon serrage de la platine de potence !

Fiche technique

Marque :	Raleigh
Modèle :	Ultra Burner
Châssis :	Tubulaire - acier
Fourche :	Tange acier chrome moly TX 1200
Jantes :	Araya dural
Pneus :	Cheng-Shin Nylon
Dimension AV :	20 x 2,125
Dimension AR :	20 x 1,75
Moyeux :	Sun Tour dural
Pédalier :	Tang Seiki monobloc acier
Couronne :	Sugino dural
Pédales :	Alu Sakae
Roue libre :	Sun Tour à canelures
Guidon :	Dural
Potence :	Dural Sun Tour
Braquet :	40 x 16
Freins :	Dia-Compé dural forgé
Largeur guidon :	600 mm
Empattement :	920 mm
Hauteur mini de selle :	700 mm
Poids :	12,4 kg
Prix T.T.C. :	1 400 F
Coloris :	Argent et bleu ; noir et or
Disponibilité :	Immédiate
Diffusion :	TI Raleigh France - Av Blaise-Pascal, Z.I. Coignières-Maurepas, 78310 Coignières. Tél. (3) 062.02.13.

BICROSSERS

de 6 à 16 ans.

Organisée par l'Association Française de Bi-Crossing, l'avant-dernière épreuve 82 du **Trophée Motobécane-Loïs** aura lieu le **19 Septembre** dans le cadre du **46^e Bol d'Or** au circuit Paul Ricard du Castellet et vous assisterez à l'arrivée du Bol.

Entrée gratuite pour les concurrents et un membre accompagnateur (et les clubs de Bi-Crossing).

Venez nombreux participer à ce nouveau sport. Engagement sur place Samedi 18 toute la journée ou Dimanche 19 (attention horaire à partir de 7 h.) ou mieux par correspondance à l'aide du coupon ci-dessous.



Compétition à 9 h.
le Dimanche 19 Septembre



ENGAGEMENT TROPHÉE MOTOBÉCANE/LOÏS SPÉCIAL BOL D'OR.

Nom _____

Adresse _____

Age _____

Machine compétition possédée _____

Marque _____ Type _____

Retournez ce bon dûment rempli et accompagné d'un chèque de F. : 20 (Engagement pour licencié) ou 50 (Engagement + licence journée) accompagné de 2 photos d'identité et d'un certificat médical, à l'Association Française de Bi-Crossing. B. NICOLAS, rue des Crais-Challanges - 21200 BEAUNE.

Règlement et renseignements chez tous les agents MOTOBECANE en France.





Nouveautés

Avec le soleil, les vacances, le marché du bicross a tendance à croître et à se multiplier. Tout le monde n'est pas sur les plages à faire de la bronzette. Il y en a qui travaillent, notamment les vendeurs de bicross et d'accessoires. Ils ont fort à faire car les nouveautés arrivent comme les voitures sur l'autoroute du Soleil : en rangs serrés.

Voici donc les nouveaux Raleigh, Peugeot, Red Line et Lafitte, sans oublier quelques accessoires « de course ».

ENCORE DES NOUVEAUTES BICROSS:

Toujours plus beaux, les vélos!

Peugeot CPX 101, 150, 300 et 600.

En même temps que son team officiel, Peugeot vient de dévoiler quelques nouveaux modèles qui vont permettre aux concessionnaires d'enrichir leur gamme, et aux bicrossmen équipés d'un CPX de faire des perfs !

En bas de gamme, à côté du CPX 100 à freinage par rétro-pédalage, voici désormais le CPX 101, doté, lui, de freins classiques avant et arrière. On remarque aussi l'adoption de protection mousse sur le cadre, la potence et la barre du guidon. En outre, la tige de selle est maintenue par un nouveau collier en alu. Le pédalier reste monobloc et, en définitive, ce CPX 101 devient pour moins de 1 000 F, un excellent engin pour débiter en course.

Le CPX 150 est une nouveauté de taille. Dans la gamme « Peugeot » il remplace désormais le CPX 300. Le cadre est au chrome molybdène, le pédalier monobloc acier reçoit un plateau alu. On remarque les jantes dural équipées de pneus couleur, une fourche Tange, un frein arrière dural commandé par levier 2 doigts. De la belle ouvrage en vérité que ce CPX 150 qui devient le modèle « intermédiaire » de la gamme. Son prix sera de l'ordre de 1 500 F, ce qui fera de lui un engin « compétition-client » susceptible de recueillir une large audience.

Au sommet de la gamme apparaît le CPX 600. Là c'est le vélo des stars, le matériel adopté par les officiels du team Peugeot ! Couleur bleu métal, l'engin est encore mieux équipé que le CPX 500, ce qui n'est pas peu dire. En fait, il adopte les meilleurs éléments japonais, d'ailleurs, il est fabriqué au Japon à 100 %. Le châssis en acier au chrome moly est fait par Tange, comme la fourche TRX. Le boîtier de direction est également d'origine Tange. Le pédalier, quant à lui, est un Shimano MX 61 monté sur petit boîtier. Il est en dural évidemment. Le reste de l'équipement est assez semblable à celui du CPX 500, mais le guidon alu reçoit des poignées en mousse. Dommage que l'on n'ait pas cru devoir changer la lourde selle déjà décriée par ailleurs. Le prix de ce CPX 600 sera de l'ordre de 4 000 F.



Peugeot CPX 101



Peugeot CPX 150



Lafitte Super X



Pro Burner



Lafitte Super X

Commercialisé au prix de 1 250 F, le nouveau Super X Lafitte a reçu de multiples modifications au niveau du cadre. Celui-ci est toujours chromé. Les jantes sont désormais en dural, couleur bleue comme le guidon. Le frein arrière en dural forgé Weinmann est commandé par un court levier « deux doigts ». De nouveaux pneus Sheng-Shin de couleur font également leur apparition. A noter, la roue libre de 16 dents et le plateau alu de 42 dents désormais interchangeable.

Raleigh Burner, Super, Ultra et Pro

Chez Raleigh, on a également décidé de prendre le taureau par les cornes. Le constructeur anglais commercialise désormais cinq bicross, via sa filiale française.

Nous trouvons tout d'abord le Burner, un engin simple, solide et bien conçu, avec fourche à axe déporté, pédalier monobloc acier, guidon et freins en dural. Les jantes sont en acier avec pneus de couleur, « Chen-Shin 20 ».

Vendu 899 F, ce Burner constitue un excellent rapport qualité-prix. Cet engin est flanqué du Burner II, lequel est encore appelé « Tuf Burner », en raison de ses jantes jaunes en plastique moulé.

Ici, on retrouve toutes les caractéristiques du Burner, plus des roues à gros bâtons indestructibles (prix : 1 199 F).

Le Super Burner se caractérise par une super finition. Ainsi le cadre est-il émaillé or, la selle, les pneus, la fourche et les protections sont couleur noire pour réhausser la ligne.

Les jantes sont également dorées sur tranche, comme le guidon. En outre, la potence est ici une Sun Tour alu. Prix : 999 F. Nous ne nous attarderons pas sur l'Ultra Burner, largement disséqué dans notre essai. Vous pouvez vous y reporter. Au sommet de la gamme, le « Pro-Burner » mérite l'attention des bicrossmen les plus difficiles. Tout chromé, du cadre à la fourche Tange, il est réalisé au Japon avec des accessoires réputés comme le pédalier monobloc Sugino, en acier au chrome moly (comme le châssis et le guidon). Les jantes sont des Araya dural et les moyeux des Sun Tour également en dural.

Autres éléments dural : les freins, la tige de selle, la potence, les pédales, le plateau de pédalier, les leviers, etc... Résultat : le Pro-Burner est un engin super élaboré, léger, mais également très fiable. A son guidon, un bon pilote devrait pouvoir faire une saison avec un minimum de frais.

Prix : 2 400 F.



Burner 2

Red Line

Pour les fans du bicrossing, Red Line, c'est la Rolls Royce du bicross, le vélo mythique, le grand luxe en même temps que l'arme suprême.

Le Red Line compétition est désormais distribué par Sportica 7 place Félix-Barret à Marseille. Cette même Société a repris l'importation des « Fréjust-Rainbow » et distribue les « Super Cross ». Pour en revenir au Red Line, disons tout de suite que l'engin vaut 4 450 F. Cher ? Et oui, mais pour cette somme vous emportez un morceau de légende, un bloc de dynamite, songez : cadre au chrome moly nickelé, jantes dural anodisées or, fourche Tange TRX, moyeux Suzue dural, pédalier acier monobloc Sugino, pédales KKT, guidon acier chrome moly monté avec potence Red Line. Etc...

Ce modèle est entièrement réalisé au Japon. La finition est parfaite et l'équipement ferait pâlir d'envie le plus exigeant des pilotes d'usine ! Si après ça vous n'avez pas envie de casser votre tirelire...

Red line Super Pro

Comparé au marché U.S., il faut bien convenir que le marché Français de l'accessoire Bicross fait encore figure de parent pauvre. Toutefois, là aussi cela commence à bouger et pour vous informer et stimuler la vocation des accessoiristes - nous nous efforcerons de vous présenter chaque mois une sélection de produits qui nous ont frappé dans la rétine.

Casque intégral Pro Tec

Pas facile encore de trouver un casque adapté au bicross. Il y a bien des casques moto, mais ils sont généralement lourds et surtout il est difficile d'y découvrir de petites tailles. Tout le monde dit le plus grand bien du nouveau Pro-Tec intégral. C'est un casque américain véritablement conçu pour le bicross. Il est léger, bien aéré et assure une excellente protection de la boîte crânienne et du menton. Disponible en blanc, rouge-noir et en trois tailles (small, médium, et large) : 380 F. Chez l'ami des Sportifs à Vaux-le-Pénil (77).



Porte-Vélo Cyclo-Car

Placer un bicross sur une galerie ? Pas vraiment commode. Dans un coffre ? Il faut une grande voiture et laisser les bagages à la maison. Si l'on ne possède pas break, ou un fourgon, reste la solution du porteur universel Cyclo-Car, véritable « sac à dos de la voiture ».

Son principe est simple : il s'agit d'une plate-forme en acier galvanisé qui se pose sur le pare-choc de la voiture. Le maintien s'effectue par des sangles qui s'accrochent au niveau du hayon et sous le pare-choc.

Les réglages ne sont à faire qu'une seule fois, et chaque sangle possède une boucle qui résiste à une traction de 900 kg.

Le Cyclo-Car s'adapte sur les voitures particulières, les vans, les camping-car. Garanti 1 ans, il vaut 610 F. avec les fixations spéciales. Magasin d'exposition : Exim Press - 40, rue de Cronstadt 75015 Paris. Tél. : 828.48.09.



Pantalons Bufalo bicross

Fournisseur attitré de l'équipe Motobécane, Bufalo réalise et commercialise de beaux pantalons destinés aux bicrossers. Ils sont en nylon. On découvre des protections sur les genoux et aux hanches. Coloris : rouge et blanc. Prix : 250 F. A Vaux-le-Pénil, chez l'Ami de Sportifs.



Tige de selle Shimano DX

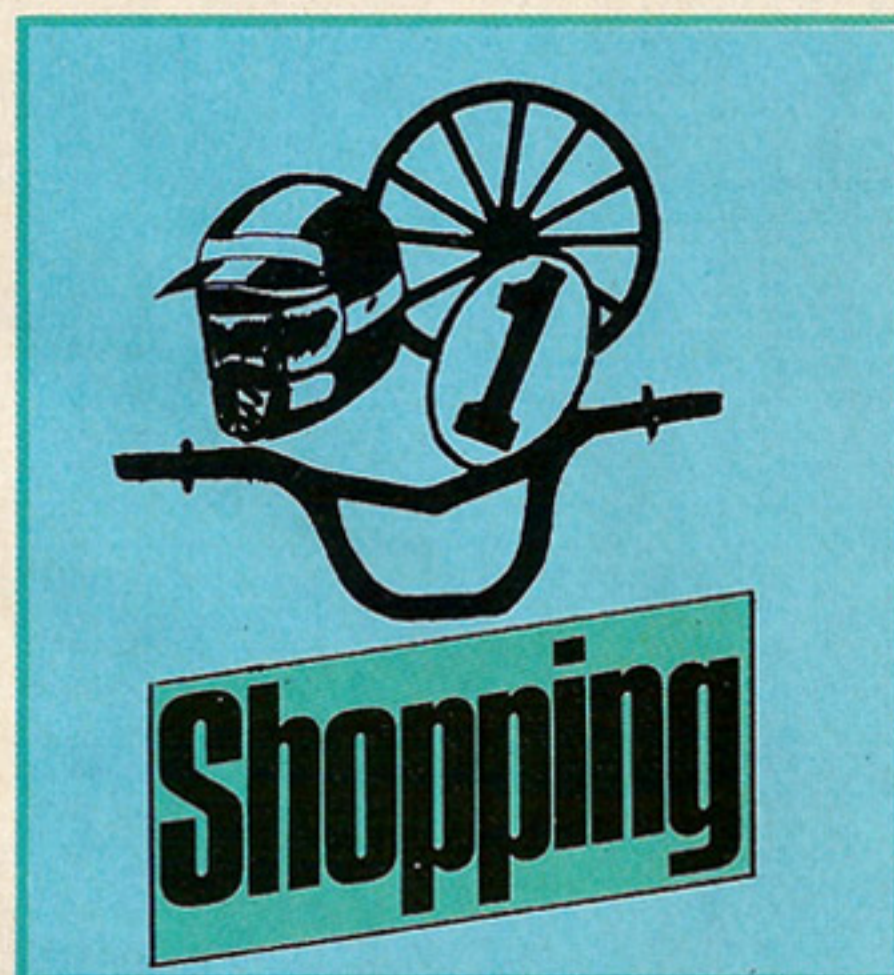
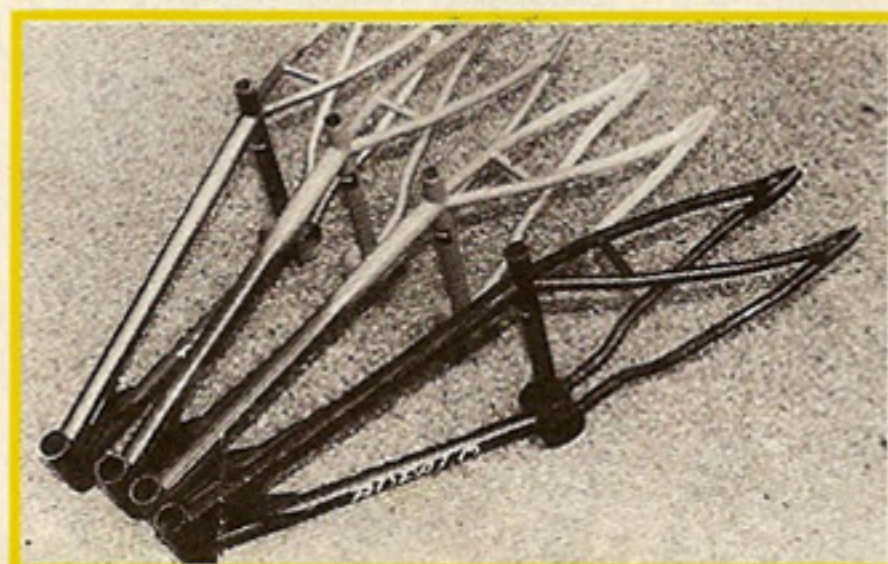
Pour aller de paire avec les pédales DX, Shimano propose une super tige de selle en dural forgé. Attention, elle s'adapte seulement sur les vélos de fabrication nipponne ou américaine. Prix : 160 à 170 F.



Cadres Bufalo

Ceux qui veulent avoir un cadre personnalisé peuvent s'adresser à Bufalo qui commercialise des châssis en acier au chrome moly « made in Japan » émaillés et cuits au four. On peut choisir dans une gamme infinie de coloris, avec ou sans paillettes, avec vernis, etc. De quoi rendre dingue de jalousie les pilotes Yankees !

Prix : 760 à 820 F, selon les degrés de finition. A signaler que ces châssis Bufalo reçoivent tous les accessoires Motobécane et les fourches Tange. Ils sont en vente chez l'Ami des Sportifs à Vaux-le-Vénil.



Pantalons Raleigh

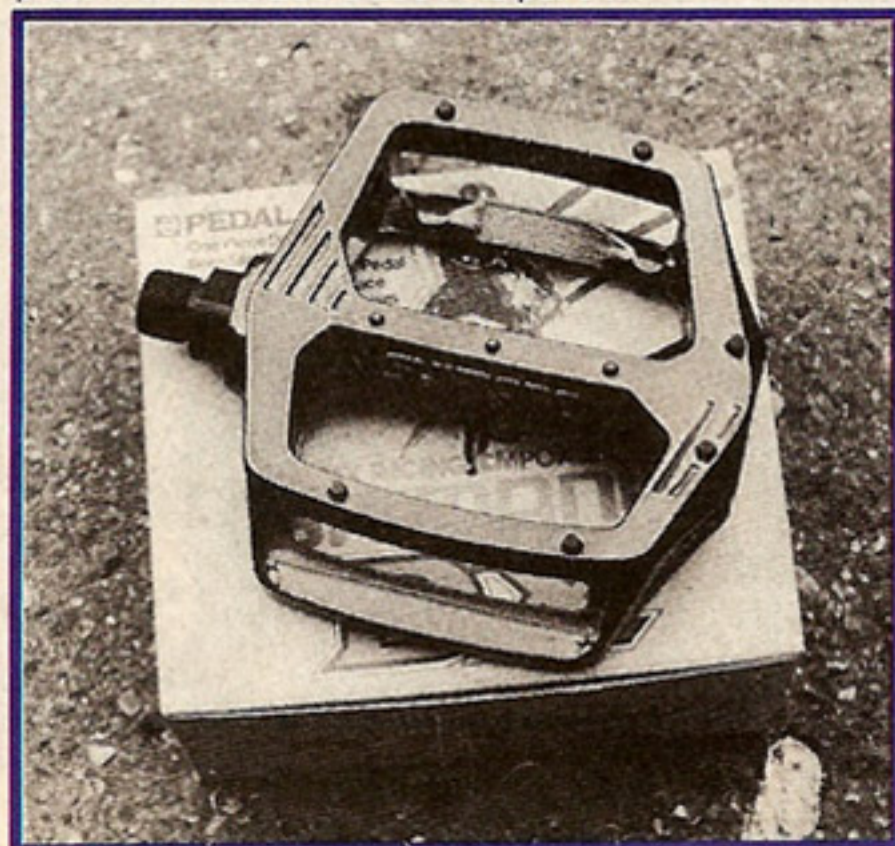
Bonne initiative de Raleigh qui ne se contente pas de commercialiser une belle gamme de bicross, mais sort également une ligne de vêtements et d'équipements. L'achat le plus urgent pour le possesseur d'un vélo Raleigh, est sans doute le pantalon.

Il est en toile nylon avec renforts. La couleur est celle du team officiel Ti Raleigh : rouge-jaune-noir, et le prix de 200 F, seulement ! En vente chez tous les concessionnaires de la vénérable marque britannique.



Pédales Shimano DX

Les vélos des team officiels Motobécane et Peugeot en sont équipés : c'est une référence, non ? Tout dural, avec axe acier au chrome moly et super roulements. La forme est trapézoïdale avec de petits tétons qui tiennent la semelle mais ne blessent pas. Bien entendu, le dural est anodisé en différents coloris. Le prix est à la mesure de prétentions : de 200 à 230 F. la paire !...



La plus grande course moto du monde le 46ème **BOL D'OR**

Radio
Monte Carlo
TOTAL

**Moto
revue**



18-19 SEPTEMBRE 1982 - Circuit PAUL RICARD



Championnat du Monde d'Endurance



LEÇON N°1

Apprenez à régler votre engin



Lorsqu'on achète son premier bicross, on s'imagine facilement en tête d'un paquet de furieux, sautant plus haut que tout le monde, gagnant avec plusieurs longueurs d'avance et montant sur le podium ! Mais avant d'en arriver là, il faut pas mal s'entraîner, faire de nombreuses courses, et apprendre à régler son bicross « aux petits oignons ». En fait, dès que l'on prend possession de son engin, l'adaptation au gabarit du pilote, à sa taille, à son style de conduite est la première chose à considérer.

Pour vous aider à procéder à ces réglages de base qui vous permettront ensuite de tirer le meilleur parti de votre mécanique et de progresser à la vitesse grand V, nous avons contacté Sylvain Billon, team-manager de l'équipe Motobécane, lequel, avec le concours de ses jeunes virtuoses du bicrossing, nous a fourni de précieuses informations sur l'art et la manière de régler son bicross. A lire avant de se lancer dans le grand bain de la compétition, ou tout simplement de s'entraîner avec les copains...

Guidon

Le guidon et la selle sont les éléments essentiels. De leur bon réglage et de leur position adéquate dépendent le contrôle du bicross et la facilité d'utilisation. Car il convient, aux commandes d'être à l'aise en toutes occasions.

Pour régler la hauteur du guidon, on peut descendre ou monter la potence. Pour cela on dévisse l'écrou central, on frappe avec la clé pour débloquent le frein, et l'axe se met à jouer. La hauteur de la potence dépend bien sûr de la morphologie du pilote. En général, elle doit se trouver de 5 à 8 centimètres sous l'axe de la selle.

Ensuite, on passe à l'inclinaison du guidon. Vous savez que pour une bonne position de conduite, on incline le cintre vers l'avant. Si l'on considère l'axe vertical passant par la potence, le guidon doit se trouver 2 à 3 centimètres vers l'avant. Pilote assis sur le siège, les bras doivent être pratiquement tendus, avec, néanmoins une petite flexion au niveau du coude. Pour incliner le guidon, on desserre les quatre vis qui tiennent généralement la coquille supérieure de la potence. Une clé BTR est souvent nécessaire. Une autre méthode pour régler le guidon consiste à se placer debout à côté de la bécane. Les paumes des mains étant placées aux extrémités du guidon, les coudes se trouvent à une douzaine de centimètres au-dessus du guidon. Ensuite on procède à un essai et si l'on ne se sent pas à l'aise à 100 %, on recommence !

Selle :

En général, les bicross destinés à la compétition sont équipés d'une selle correcte, avec revêtement plastique la plupart du temps. On peut régler l'inclinaison de la selle et sa hauteur.

Hormis quelques originaux, une majorité de pilotes préfèrent disposer leur selle verticale, avec la partie étroite vers l'avant...

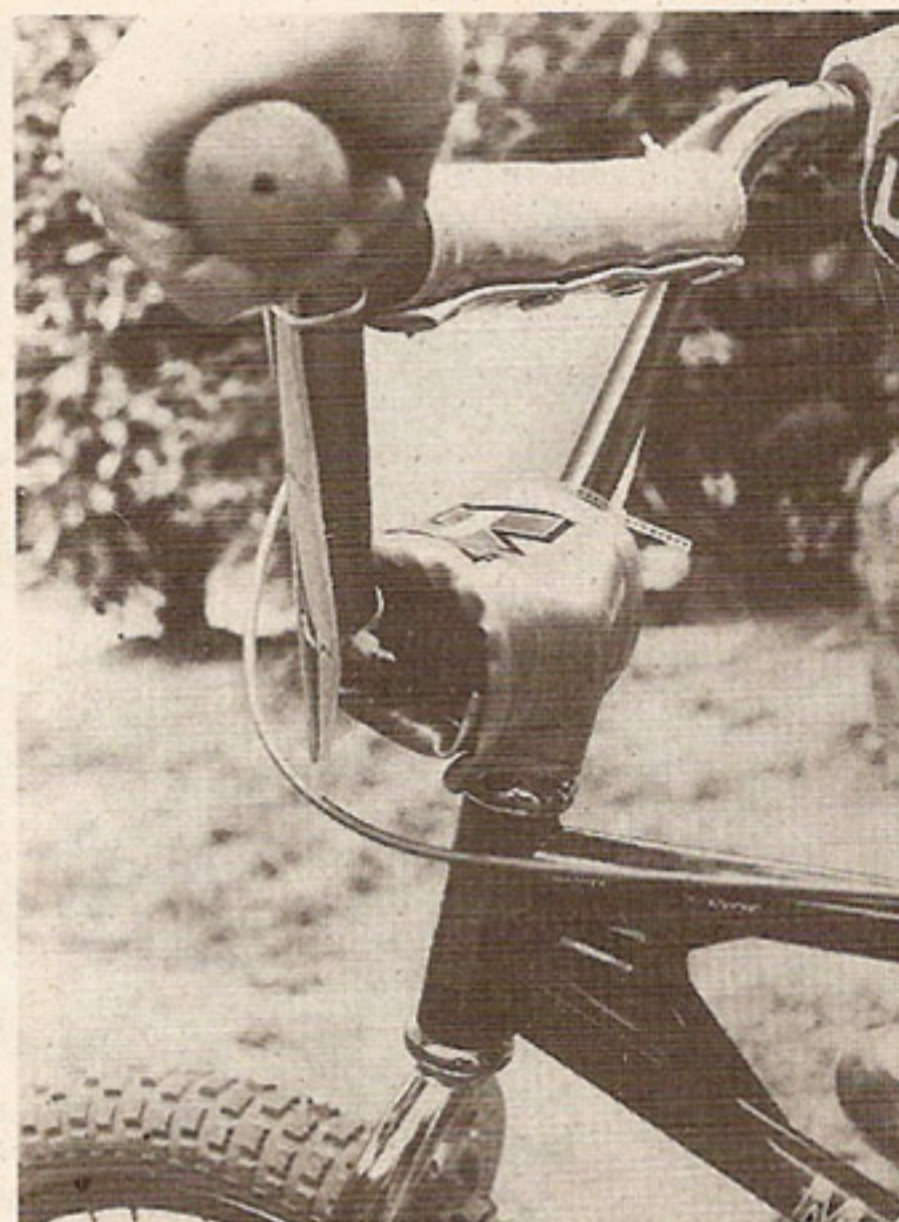
La tige coulisse dans le cadre. Elle est maintenue au moyen d'un collier. Pour la fixation, mieux vaut une vis BTR. La définition de la hauteur adéquate implique que la selle passe librement entre les jambes lorsque le pilote est debout, au-dessus de sa monture. En virages, vélo incliné, la selle doit arriver légèrement au-dessous de l'articulation du genou.

Certains pilotes, même très grands, préfèrent placer la selle très bas. En courbe, ils peuvent incliner davantage le bicross et le diriger en appuyant le mollet sur le siège.

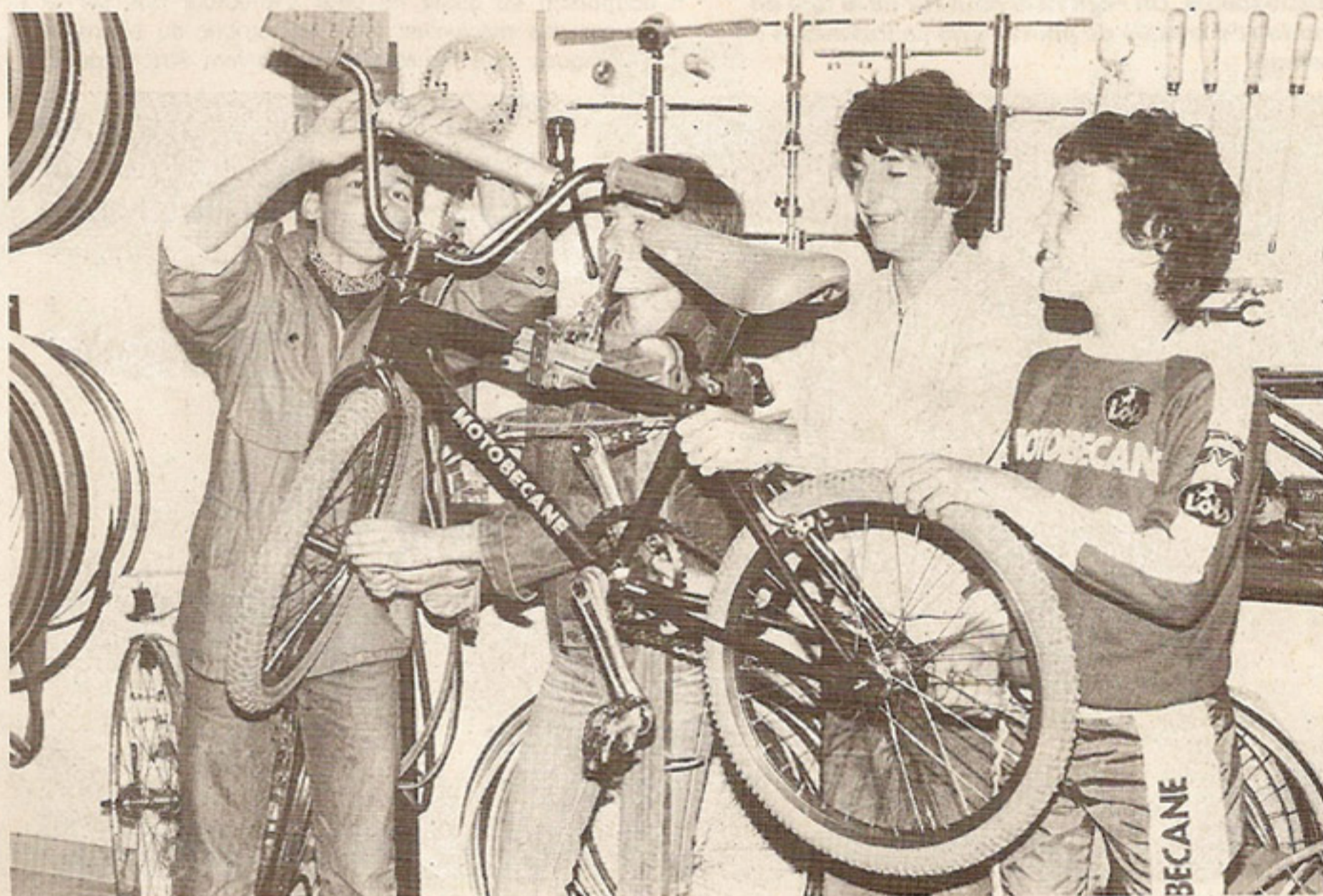
Quoi qu'il en soit, il faut savoir que pour faire du wheeling et tenter de battre le record de roue arrière de Stéphane Collet (9 km), il est indispensable de remonter le siège au maxi pour pouvoir pédaler les jambes bien tendues.

Poignées — leviers

Pour les poignées de maintien au guidon, deux écoles se partagent la faveur des utilisateurs : les poignées anatomiques en caoutchouc ou en plastique (genre moto), ou les simples cylindres de mousse très souple. Nous ne trancherons pas, car cela dépend des goûts. La mousse



Le guidon est légèrement incliné vers l'avant. En règle commune, l'axe passant par les extrémités du guidon doit se trouver à 2 ou 3 centimètres de l'axe de la potence.



Le team Motobécane composé de David Lebrun, Yan Catel, Yan Pucel, Eric Billon, etc., assure lui-même la préparation de ses montures. Dans la joie...



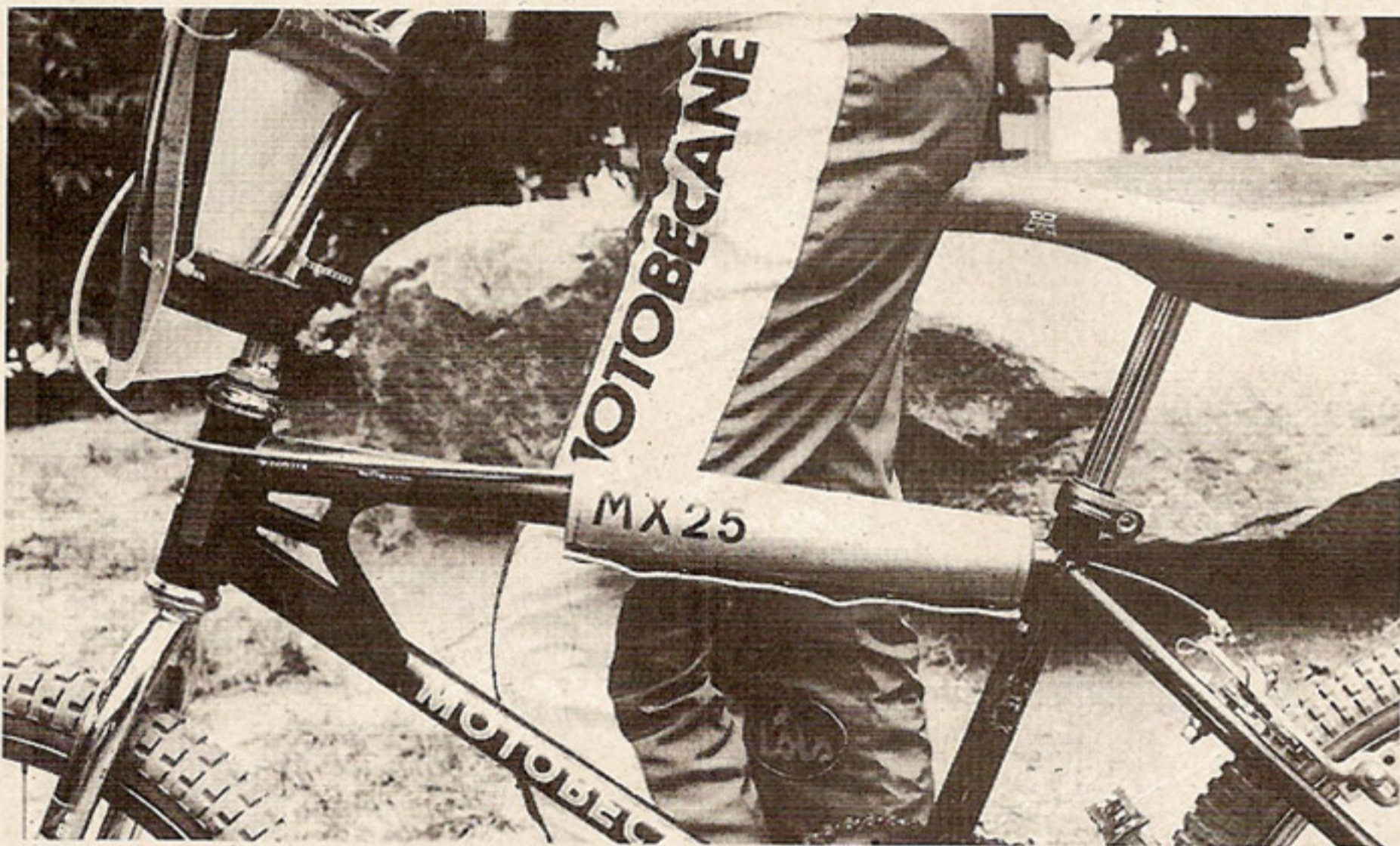
Au guidon on aura intérêt à monter des poignées en caoutchouc assez souple ou en mousse. Les extrémités du guidon seront impérativement bouchées.



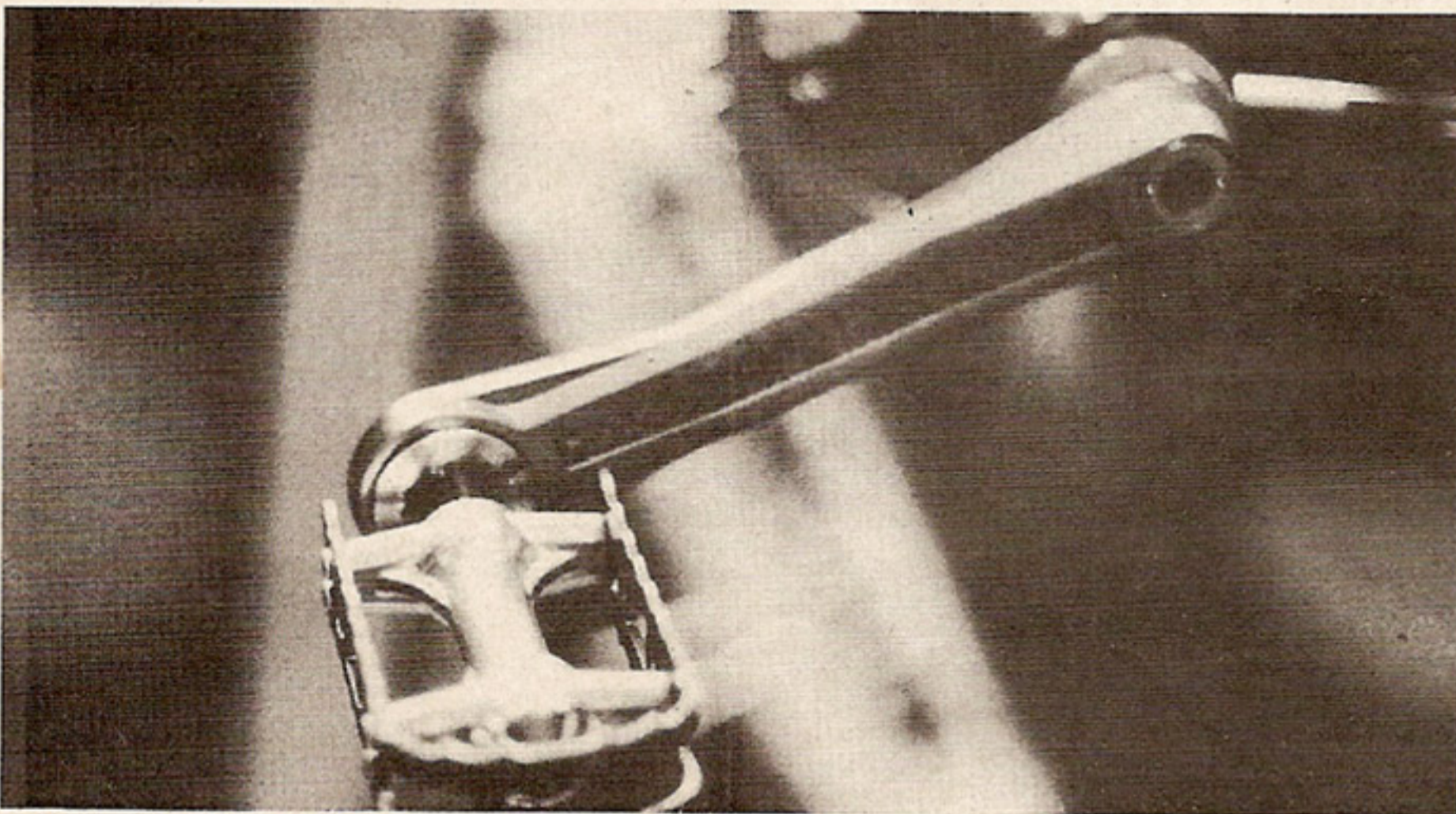
Pilote debout à côté du vélo, mains sur le guidon, les bras doivent être légèrement fléchis et les coudes à une douzaine de centimètres du guidon.



Une selle bien dessinée, en plastique moulé est indispensable. On réglera la hauteur de la tige en fonction de la taille du pilote et de sa technique de pilotage.



La selle se trouve placée à 7 ou 8 centimètres sous l'axe des poignées du guidon.



La longueur des manivelles dépend de la taille du pilote et de sa vigueur. Les manivelles Shimano DX sont pourvues d'un réglage de hauteur des pédales par un excentrique.

est généralement préférable pour éviter les ampoules. Plus important : les extrémités du guidon doivent impérativement être bouchées ! Par ailleurs, il faut savoir que les poignées anatomiques ne sont pas toujours faciles à monter.

Les leviers, ou plutôt le levier — car ici le singulier s'impose dans la mesure où, pour courir on ne peut utiliser qu'un frein arrière — ne doit pas blesser en cas de chute. C'est la raison pour laquelle il possède une boule à son extrémité. Fréquemment, ce levier est en dural forgé. Actuellement, les leviers « deux doigts » ont la faveur.

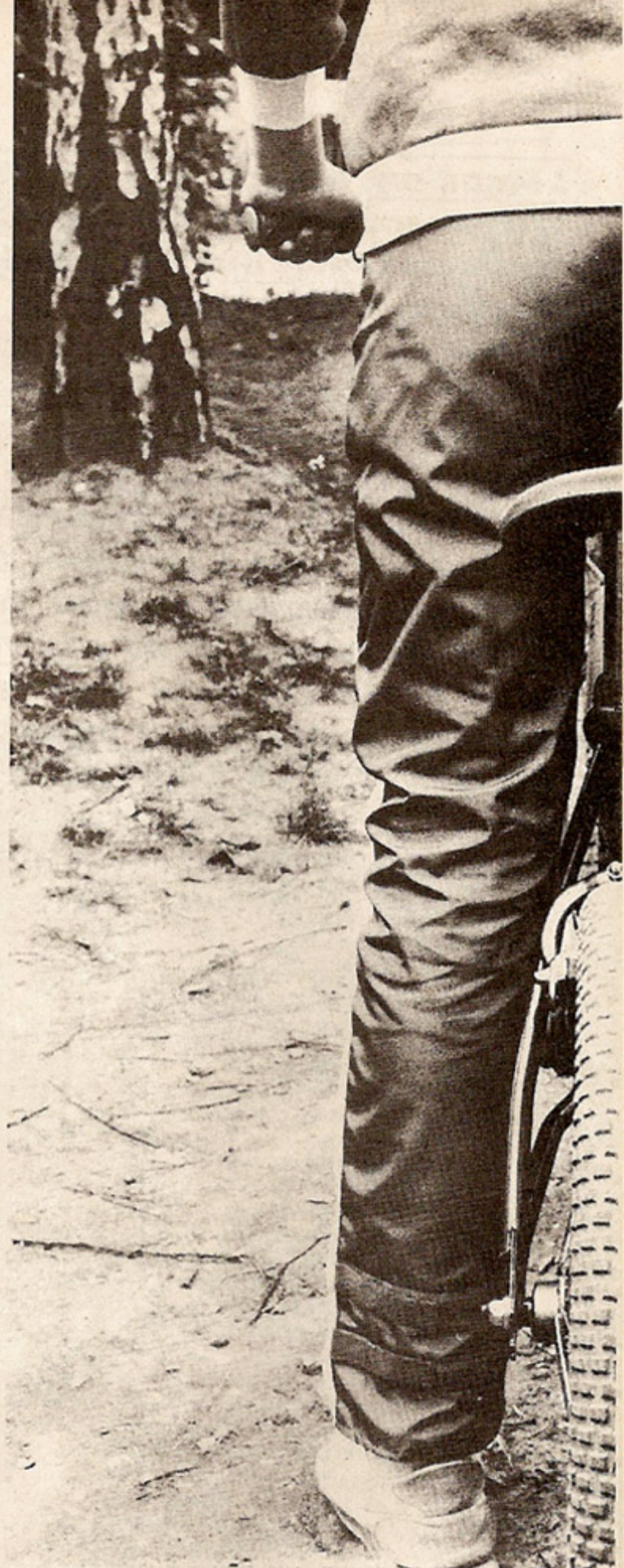
Pour les actionner, deux doigts suffisent, à condition que le mécanisme ne soit pas trop ferme ! Les leviers anatomiques ou incurvés présentent souvent des avantages pour les « petites mains » des 6 — 8 ans. Sur les Motobécane, le freinage est confié à un frein Shimano. Le levier ne tire pas le câble, mais pousse la gaine. C'est un système particulièrement efficace. Quoiqu'il en soit, il importe d'incliner légèrement la poignée de frein vers l'avant, et, surtout, de ne pas serrer exagérément le collier. En cas de chute ou d'accrochage, le frein doit pouvoir tourner sur le guidon. On évitera ainsi de casser le levier ou de se blesser.

Pédaliers

Toute la puissance du bicross réside dans son pédalier. La sagesse veut que l'on choisisse un engin équipé d'un gros boîtier. Les roulements sont alors les plus gros et l'ensemble s'avère plus costaud. Si le vélo est pourvu d'un petit boîtier, l'axe de pédalier doit impérativement être à emmanchement carré.

Le gros boîtier permet le montage d'un pédalier monobloc en acier. S'il est en acier spécial au chrome molybdène, il est alors plus léger et plus résistant.

L'adaptation au pilote ne peut s'effectuer que sur la longueur des manivelles. Plus les jambes du bicrosser sont longues, plus les manivelles peuvent être longues.



Dans sa hauteur maxie, la selle doit jouer librement dans l'o

Attention, elles doivent pouvoir tourner sans buter au sol ! Le nouvel ensemble pédalier Shimano DX adopté par Motobécane sur ses MX 25 possède une particularité intéressante. En effet, on peut régler la position des pédales. La modification de leur position équivaut, en fait à modifier la longueur des manivelles puisque la pédale peut monter ou descendre. Ce système ingénieux évite de changer de pédalier en fonction du pilote ou lorsque le bambin commence à grandir !

Braquets

Tous les coureurs cyclistes, sur piste, sur route ou en bicross, sont obsédés par le choix d'un bon braquet, c'est-à-dire de la démultiplication appropriée entre le plateau de pédalier et le pignon de roue. Sur les vélos de course on a trouvé des systèmes de dérailleur et de double, voire de triple plateau pour procurer au conducteur une démultiplication adéquate. En bicrossing, l'expérience montre que le pilote n'a pas le temps de changer de vitesse pendant la course. C'est la raison pour laquelle le double plateau disponible en série sur les MX 15 et MX 25 Motobécane est supprimé pour la compétition. Reste le choix du braquet. Ce n'est pas une mince affaire car le bon braquet dépend du pilote et du circuit.

Le pilote doit avoir suffisamment de force dans les jambes pour emmener le braquet choisi. Plus le bicrosser est jeune, plus le vélo devra tirer « court ». A mesure que ses forces augmentent, on pourra augmenter la taille du plateau de pédalier. Car ici, la grande règle veut que l'on agisse de préférence sur le plateau de pédalier plutôt que sur le pignon de roue libre. Il est préférable d'avoir un grand plateau avant et un pignon moyen à l'arrière, qu'un plateau moyen avec un petit pignon à la roue libre.



rejambe du pilote.

D'ailleurs avec une roue libre sur laquelle le pignon est vissé, on ne peut descendre au-dessous de 16 dents. En revanche, les roues libres à « cassette » sur lesquelles le pignon est monté sur des canelures et fixé par un clips permettent de descendre à 13 dents. Les moyeux de ce type sont les Sun Tour, Shimano ou Maillard hélicomatic. Ce système offre l'avantage d'un changement de pignon très rapide. Sinon il faut dévisser en frappant avec un burin !

Avec un pignon arrière de 16 dents, le braquet classique pour un pilote de 14 ans correspond à un plateau de 44 dents. On peut réduire d'une dent ou de deux dents, pour des pilotes plus jeunes ou des circuits plus sinueux. Les « grands » arriveront parfois à emmener 45-46 dents. Car en bicross, une grande part de la réussite réside dans le départ. Et tout le jeu consiste à arriver si possible en tête dans le premier virage. Dans la descente de la rampe de lancement, le pilote ne doit pas mouliner s'il veut prendre le commandement...

Pour définir le bon braquet, on aura intérêt à procéder à de nombreux essais. Sur le circuit, on profitera également des séances d'entraînement pour déterminer la meilleure démultiplication en fonction du circuit.

C'est souvent une question de compromis, car il faut également pouvoir reprendre de la vitesse et accélérer en sortie de virage. Là c'est le mollet qui parle, et le poids du vélo qui joue !

Pneus

C'est le dernier volet, le dernier aspect à prendre en compte pour ce premier réglage du bicross. Quel diamètre choisir ? C'est facile, sauf si l'on a 6 ans ou moins on sera obligé d'avoir des roues de 20 pouces, tant

à l'avant qu'à l'arrière...

De série de nombreux vélos sont équipés d'un pneu avant plus gros que l'élément arrière. Chacun sait que les pneus « mangent » une partie de la puissance. Et plus la bande de roulement est large, plus le pneu « bouffe » ! A l'arrière, on monte généralement un 20 x 1,750 pour un 20 x 2,125 à l'avant. Sur terrain très sec on peut adopter un pneu avant identique au pneu arrière, donc un 20 x 1,750.

Attention dans ce cas gare aux amorces de guidonnage et aux dérapages !

Aux U.S.A., dans certaines courses, des pilotes roulent avec des boyaux ! Bien sûr, ça va très vite, mais ça glisse terriblement.

Les pneus doivent être accrocheurs et on préférera les petits crampons, voire les stries, aux grosses têtes.

Pour un terrain très sec, on pourra augmenter la pression. Avec les pneus à carcasse nylon genre Cheng-Shin on peut gonfler jusqu'à 2,5 kg.

Lorsque la piste est grasse ou glissante, on aura intérêt à dégonfler. On peut baisser à 1,5 kg, mais attention : moins il y a de pression, plus il faut appuyer sur les manivelles ! En ce cas, il faut également se méfier des crevaisons...

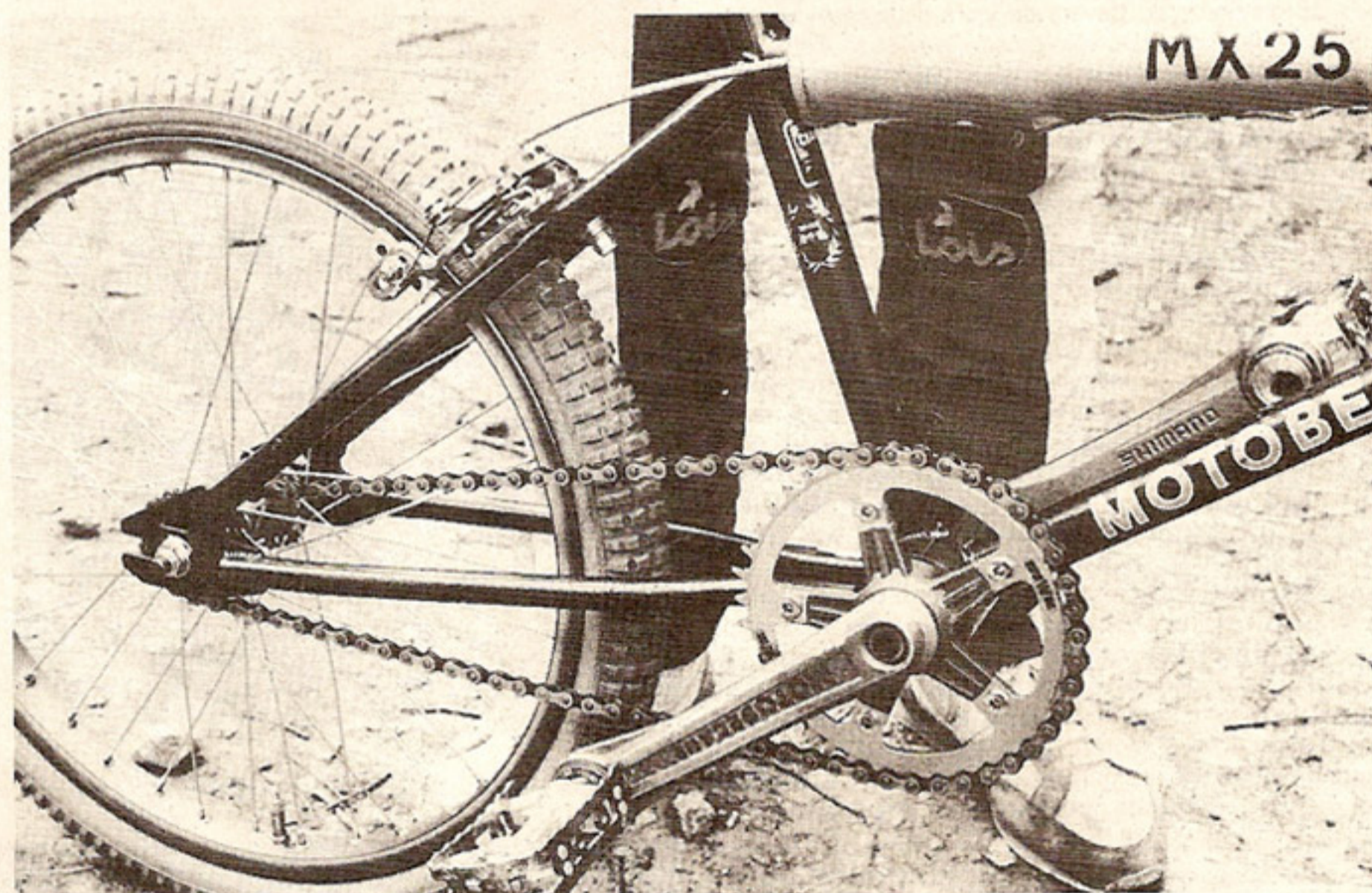
Bien entendu, l'adhérence dépend de la marque et du type de l'enveloppe. Les pneus NTKK ou Mitsuboshi sont réputés pour leur adhérence. Ils sont également plus chers que le concurrence !

Dans un prochain chapitre, nous traiterons de la préparation-course, des accessoires « top niveau » qui font gagner ce dixième de seconde entre chaque virage. Mais nous n'en sommes pas encore là et les conseils contenus dans cet article, s'ils sont suivis, peuvent déjà transformer le néophyte que tu es, cher lecteur, en « gagnant de races ». Bonne chance !

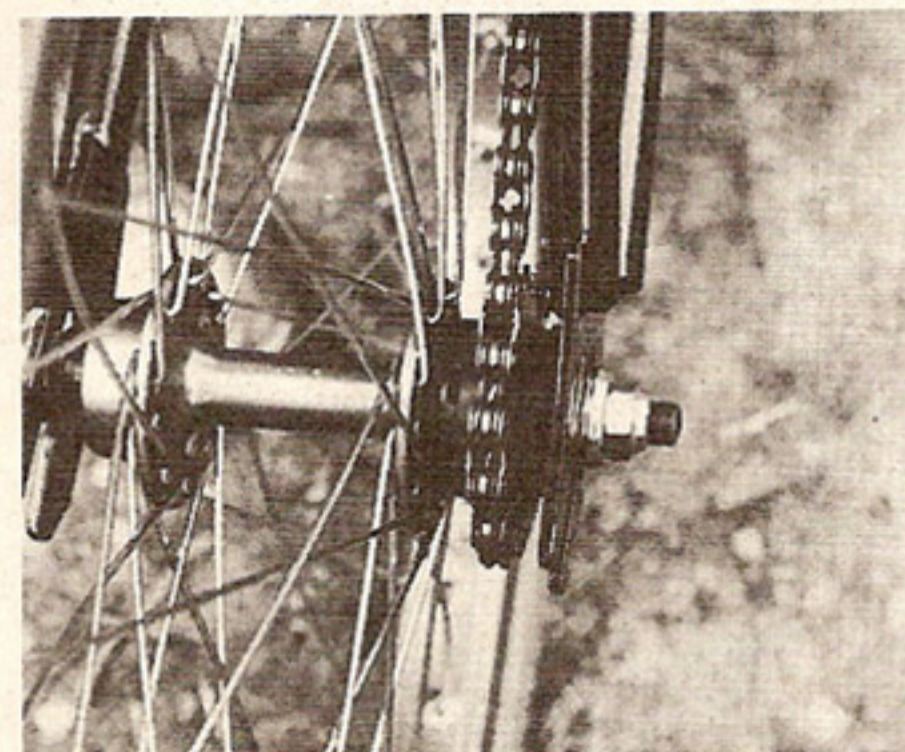


Le levier de frein arrière prend place à main droite. On l'actionne avec deux doigts s'il est correctement galbé et s'il n'agit pas sur un mécanisme trop brutal.

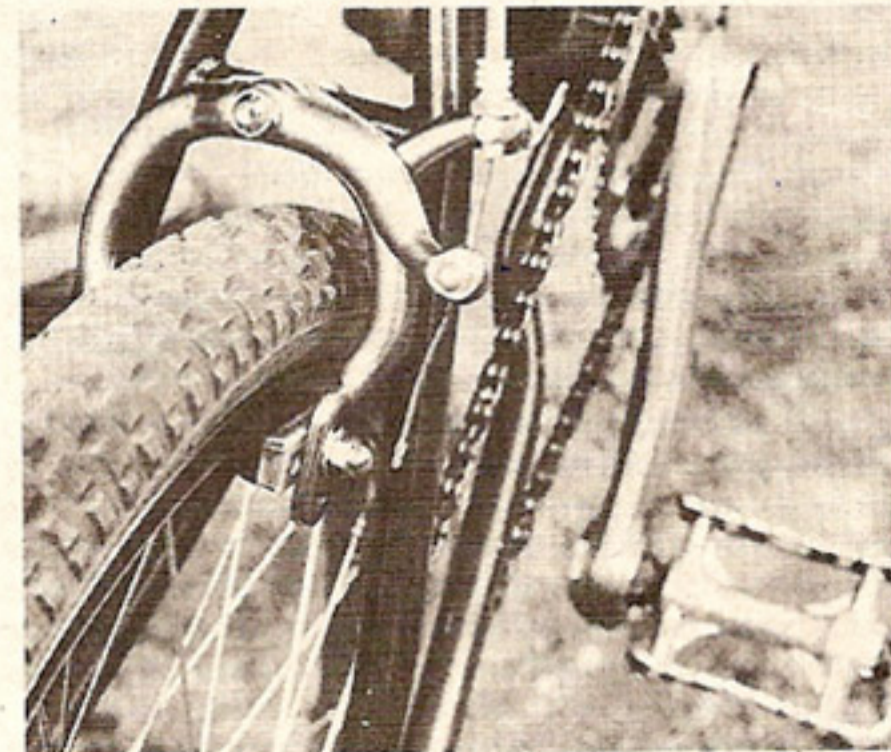
Le système Shimano du Motobécane pousse la gaine au lieu de tirer le câble.



Le choix du bon braquet est un « casse-tête » que connaît tout cycliste. Mieux vaut jouer sur la taille du plateau que sur la « dentition » du pignon. Les plateaux alus interchangeables autorisent de très rapides changements de braquet.



Les MX 35 Motobécane ainsi qu'un certain nombre de bicross modernes tels Raleigh, Yamaha, etc., sont équipés d'un pignon de roue « à cassette ». Le pignon est monté sur des canelures et fixé par clips. Pour modifier le braquet on démonte la roue, puis une pince suffit à libérer le pignon.



Le pneu arrière possède une section inférieure à celle du pneu avant afin de ne pas manger trop de puissance. Les patins de freins arrière doivent « lécher » les flancs de jante sans altérer la rotation. Notez les petits crampons du pneu 20 x 1,750.

Présentation



Une gamme bicross chez Yamaha

Pour une fois, la France est en avance sur l'Amérique ! Et dans le bicross s'il vous plaît... C'est un comble car ce n'est pas un poisson d'avril tardif !... En effet, le 29 juin dernier le P.D.G. de Yamaha Motor, géant mondial de la moto s'est rendu à Paris pour y présenter, en première mondiale, une gamme de bicross portant le sigle Yamaha. C'est un événement qui ne manquera pas d'avoir de multiples retentissements dans le monde du bicrossing international, d'autant que la gamme bicross Yamaha, qui comprend cinq modèles, ne sera pas importée du Japon mais construite en France, à Pantin, dans les ateliers de Motobécane.

Il y a quelques semaines, un communiqué conjoint, émanant de Sonauto Yamaha et de Motobécane annonçait l'instauration d'une coopération technique et commerciale entre les deux firmes. Les co-signataires se promettaient de fabriquer, en commun des cyclomoteurs, de les distribuer au travers de leurs deux réseaux, mais aussi de fabriquer des vélo-cross. Ceux-ci seraient construits par Motobécane et distribués par Yamaha, chez les concessionnaires français et européens.

Les choses sont allées très vite. Ainsi, les accords d'avril, ont été ratifiés le 29 juin par M. Hisao Koike, PDG de Yamaha Motor LTD et M. Jean-Claude Noblet, PDG de Motobécane. Mieux, au cours de la conférence les cinq bicross Yamaha « made in France » qui seront commercialisés très bientôt par les concessionnaires de la marque aux trois diapasons ont été présentés.

Lances sous le sigle BYZ (B comme bicross et YZ comme les autres engins de moto cross vendus par Yamaha) ces vélo-cross sont donc au nombre de cinq, comme les doigts de la main de tout honnête bicross-man... Ils ont été conçus par Motobécane pour le compte de Yam et seront fabriqués à Pantin dans les ateliers de la marque française. Mais précisons tout de suite qu'il ne s'agit pas là d'un simple contrat de sous-traitance. Yam et Motobécane sont maintenant unis pour le meilleur et pour le pire. Les jeunes mariés ont plein de projets en commun dans le domaine des vélos, cyclo, voire motos.

Précisons cependant que les bicross Yamaha seront exclusivement commercialisés par le réseau Yam français et international. Motobécane conservera sa propre gamme de vélo-cross qui sera prochainement renouvelée et devrait posséder de notables différences.

Trois vrais, deux faux.

Cinq vélo-cross donc, que les fans de la marque Yamaha vont pouvoir se mettre d'abord sous la prune puis sous la dent. Leur succès semble assuré, ne serait-ce qu'en raison de l'image de marque de Yamaha qui fait la loi sur le marché du cross français mais aussi sur les plus grands circuits internationaux.

Parmi ces quintuplés, distinguons immédiatement trois vrais bicross et deux faux lesquels sont, en fait des engins à suspensions avec amortisseurs central très proches, sur le plan technique des MX 21 et 42 commercialisés depuis belle lurette par Motobécane.

Le BYZ 101 est donc le frère jumeau du MX 41, avec ses roues en plastique à bâtons et ses pneus de 16 pouces. Le BYZ 201 est la copie quasi-conforme du MX 21. Il ne diffère que par la belle robe blanche et le graphisme Yamaha sur le cadre. Le châssis renforcé possède un bras oscillant et un amortisseur central type cantilever (une technique mise à l'honneur par Yamaha voici 10 ans sur ses motos de cross...).

Les roues en acier sont teintées « or » et reçoivent des pneus de 20 pouces ainsi que des freins à tambour. Naturellement, la fourche avant est rigide, mais l'axe de roue est déporté.

Passons maintenant aux vraies nouveautés que sont les modèles référencés 301, 401 et 501. Ici commencent les choses sérieuses puisque nous sommes en présence de

LE N°1 MONDIAL DU CROSS ATTAQUE LE BICROSS



Le BYZ est le frère jumeau de Motobécane MX 21. Ne changent que la robe blanche et la marque...



Le BYZ est à l'évidence le modèle « d'attaque » de la gamme bicross. Présentation séduisante, équipement de qualité et prix compétitif : voici pour les arguments.



Au firmament de la gamme, le BYZ 501 « tout Shimano ». Avec cet engin, Yam fait très fort. La bête s'adresse aux véritables « pro ». Vus les accessoires, elle risque de faire fort en compétition.



Le BYZ 401 propose plusieurs arguments flatteurs : d'abord un super cachet sportif, mais aussi des jantes dural, une fourche Tange et un ensemble pédalier en alu Mafac bien français.

trois véritables bicross qui peuvent s'aligner en compétition sans la moindre modification.

Sur les 301 et 401, le cadre est en acier. Il adopte une configuration compétition, avec fourche avant Tange TMX chromée sur le 401, gros boîtier de pédalier et gousset de renfort à la direction. Là aussi, la robe est banche, avec de nombreux accessoires rouges (moyeux, bourrelets de protection, guidon, selle, freins, jantes... Pour les roues, on a fait appel à des jantes dural anodisées fabriquées en Belgique par Weinmann. Le frein arrière en dural est également de marque Weinmann il est en dural forgé avec tirage latéral. Les moyeux sont des Maillard caractérisés par des flasques en dural anodisées rouge. Sur le 301, le pédalier est du type monobloc. Il est en acier au chrome molybdène, tout comme les axes de pédales. La roue libre Maillard possède un pignon de 16 dents, pour un plateau avant de 44 ce qui donne un braquet des plus classiques. A l'évidence, le BYZ 301 est le modèle initiation de la gamme. Bien fini, très beau et très correctement équipé il sera certainement le cheval de bataille de la marque, notamment si son prix reste dans les 1 300 F.

La BYZ 401 est en fait un super 301. Il en emprunte le cadre, et la fourche Tange TMX mais il joue à fond la légèreté. Celle-ci est obtenue à grand renfort d'accessoires en dural. En alu anodisé donc le pédalier Mafac, les pédales, la tige de selle, la potence de guidon, les moyeux hélicosport Maillard et les jantes Weinmann. Celles-ci sont équipées de pneus Cheng Shin à bande de roulement rouge. Le freinage est confié à un seul frein Weinmann en dural forgé actionné par un court levier du même métal. Et ici encore la robe blanche et rouge donne un « look » très aguicheur. « Un vrai Red Line » diront les connaisseurs... Engin de course de bon niveau, parfaitement compétitif de série, le BYZ 401 devrait coûter dans les 1 800 F.

Le BYZ 501 est le modèle de prestige de la gamme, le d'Artagnan de ces « cinq Mousquetaires », le Platini de cette « équipe de France »... Ici tout est « haut de gamme », à commencer par le prix : autour de 2 600 F. Ce n'est pas rien, mais pour cette grosse poignée de Francs on recevra un châssis en acier au chrome moly, avec fourche Tange compétition à section ovale. La présentation générale est « chromée » et les tubes sont assemblés par procédé « Héliarc » (une soudure électrique très spéciale).

L'ensemble pédalier (manivelles et pédales) est d'origine Shimano Du DX même, avec donc des pédales réglables en hauteur et un profil « parallélogramme » plus des ergots anti-dérappant. La selle est également une Shimano DX avec tige nervurée, en dural. Toutes les parties dural sont anodisées rose. Le frein arrière et les jantes restent des Weinmann, tandis que les moyeux sont des Maillard Hélicosport, tout comme la roue libre de 16 dents, (pour 44 dents au plateau de pédalier avant). Chrome, rouge métal et rouge pour les protections mousse et la super plaque à numéro au design très agressif : l'ensemble à fière allure et ne demande qu'à être enfourché au plus vite !

En définitive ces bicross Yamaha sont plus européens que les bicross Motobécane. Ils empruntent de nombreux accessoires en provenance du Marché Commun (France, Belgique, Italie), associés à des éléments japonais éprouvés. Beaux, bien équipés, pas trop chers et bientôt largement diffusés par un réseau compétent ils devraient rapidement envahir les circuits de bicross. Car ils ont, au surplus un argument que n'ont pas leurs concurrents : ce sont des Yamaha...

Yamaha en images

Créée en 1955 par Nippon Gakki, la firme Yamaha est le numéro deux mondial de la construction moto derrière Honda. Dirigée par M. Hisao Koike, 61 ans, la société comptait 9050 employés en 1981. Sa production est largement diversifiée. Ainsi, à côté des quelques 2 millions de 2 roues fabriqués en 1981, Yamaha construit aussi des voiliers, des scooters des neiges, des moteurs de hors bords, des générateurs etc. Son chiffre d'affaires 1981 a été de 11,5 milliards de francs... Ce n'est pas la première fois que Yamaha signe un accord avec une firme étrangère pour une collaboration industrielle. Elle possède déjà une dizaine de sociétés associées, au Brésil, Mexique, Pakistan, Iran, Nigeria, Espagne... Dernier chiffre intéressant : les ventes de motos représentent 62 % du chiffre d'affaires de Yamaha. Mais attention : le bicross arrive.

1982 sera la grande année du Bicross club d'Ile de France et du circuit de Vaux le Pénil. En effet, après avoir été inauguré en avril dernier à l'occasion du coup d'envoi du Championnat de France, le circuit de la banlieue de Melun a reçu, dimanche 27 juin sa consécration internationale en accueillant le premier meeting inter de la saison. Les meilleurs bicrossers français ont ainsi pu affronter devant leur public leurs homologues Belges, Espagnols et Hollandais.

Cette opposition redoutable nous a valu une compétition pleine d'intensité et de multiples empoignades qui dans les catégories supérieures ont généralement tourné à l'avantage de nos « visiteurs ».



**1^{er} Bicross international
de Vaux-le-Pénil**

**LES MOLLETS
DU BENELUX
FONT LA LOI**



Sport





Belle bagarres à Vaux. Imbert emmène ici un peloton de Hollandais volants.



Fièvre allure l'équipe de France. De loin la plus nombreuse à Vaux-le-Pénit, hélas le nombre n'a pas suffi à endiguer les assauts des « visiteurs ».



Dans le team Motobecane on sait déjà se concentrer pour ne pas rater ce moment clef de la course : le départ !



C'est donc au tout jeune Bicross club de l'île de France animé par l'infatigable Sylvain Billon qu'est revenu l'honneur d'organiser ce premier débat international. Certes, il s'agissait d'une épreuve officieuse, c'est à dire hors championnat d'Europe, pourtant, c'est à un véritable GP qu'il nous a été donné d'assister sur la nouvelle piste de Vaux le Pénit, en Seine et Marne.

Toute l'équipe organisatrice avait bien fait les choses. Le circuit avait été préparé à merveille pour une confrontation au sommet entre les meilleurs européens. Seule petite inquiétude : dimanche matin, le climat faisait davantage songer à la Hollande qu'aux rivages méditerranéens. Heureusement, après une dernière averse durant l'entracte de midi, la manifestation a pu se dérouler avec une météo assez clémente, le soleil faisant rutiler les bécans et resplendir les tenues des bicrossmen.

Lors du tour de présentation, on pouvait noter un certain déséquilibre parmi les concurrents engagés. Ainsi, sur les quelques 150 pilotes présents, la France alignait la plus forte représentation avec près de 100 pilotes contre quelques 25 belges- 22 pilotes des Pays-Bas et seulement 6 espagnols. Ceux-ci formaient, en fait le team BH, venu au grand complet. Côté tricolore, toutes les équipes officielles étaient évidemment de la fête : les verts de chez Number One, les rouges de chez Motobécane, les bleus de chez Peugeot et — c'est nouveau — les jaune-rouge-noir de chez Raleigh.

Côté matériel et équipement, un grand coup de chapeau aux pilotes du Bénélux. Les Belges et plus encore des Néerlandais sont super équipés et roulent sur des engins « haut de gamme » essentiellement importés des USA. Il est vrai que le Florin hollandais suit de près les fluctuations du Dollar...

Allez la France !

Races, demi-finales, finales, courses open, les quelques centaines de spectateurs présents ont pu découvrir, dans les meilleures conditions toute la magie des compétitions de bicrossing. Et ce d'autant mieux que le circuit de Vaux le Pénit avec sa double bosse et même son triple « woop de doos » se prête aux évolutions les plus acrobatiques. Sur le plan sécurité, nous n'avons pas eu à déplorer d'accidents trop sérieux. Des chutes certes, mais pas trop de « bobos » pour les victimes vite revenues de leur voyage en ambulance vers l'hôpital de Melun. A cet égard, la piste de Vaux pourrait recevoir quelques améliorations qui renforceraient encore la sécurité des concurrents. Ainsi ses successions trop rapprochées de virages favorisent trop la conduite en paquet, notamment dans les catégories 14-15 ans et plus. Les courbes trop proches et notamment la première après le tremplin ne facilitent pas les échappées et c'est souvent le plus gonflé ou le plus brutal qui passe.

A ce petit jeu, les pilotes étrangers, les Hollandais notamment sont souvent parvenus à tirer leur épingle du jeu car plus aguerris et déjà formés aux « combats de rue » qui sont le lot des départs inters. C'est ainsi qu'en catégorie 6 ans, la Belge Wendy Van Osch imposait sa loi à sa compatriote Bart Heylen et Danièle Ermers. Une mention pour le moustique de 4 ans, Benoît Bellang qui a courageusement effectué les 3 races et la finale en dépit d'une chute. Chez les 8 ans, victoire hollandaise remportée en finale par Jurgens Peeters devant Philippe Hinault et le Belge Denis Verspaget, expert comme Hinault alors que le vainqueur était encore Junior.

La finale des 9 ans était enlevée par le Torkker de Christophe Bellang devant le Hollandais Peter Heymans, suivi de Jérôme Ferat. Chez les 10 ans, nouvelle domination Batave avec la victoire de Jan Willen Gottenbos, expert équipé par Red Line qui réglait son compte à Olivier Imbert et Serge Debie.

La course des 11 ans était enlevée par Fabrice Perez sur Magnum devant Sylvain Grillet.

Fantastique arrivée pour la finale des 12 ans qui voyait le « Motobécane-boy » Yannick Pucel faire un beau forcing et coincer involontairement le Belge Stéphane Heymans. Après intervention de la direction de course la victoire était finalement attribuée à Emmanuel Jeannin, tandis que Pucel était rétrogradé d'une place. Dommage ! Les choses se précisaient en 13 ans avec un rythme de plus en plus rapide et une victoire incontestable de Yann Catel (Motobécane), devant le Belge Mario Slegers et Olivier Guinot, expert comme les deux autres.

La finale des 14 ans, une catégorie réunissant de

nombreuses et ravissantes pédaleuse étrangères était gagnée par le néerlandais Chris Jabos, devant Christophe Delarche et le Belge Jelke Boogaard. La Hollandaise Monique gagnant chez les filles.

En 15 ans, Peter Van den Abeele plaçait son EML au commandant et gagnait devant Chris Jenkins et Claude Vuillemot.

Enfin la finale 16 ans terminait la compétition en apothéose par une magnifique performance du brillant Hollandais Addie Van de Ven victorieux sur son Torkker devant Gérard Hinault et Edouard Cordier. C'étaient ensuite les courses Open, disputées il faut le reconnaître dans une certaine confusion. Dame ! tout ce petit monde était bien fatigué et n'avait plus qu'une idée en tête : la remise des dizaines de trophées octroyés aux vainqueurs. Au revoir, Bye Bye, Adios, on s'est quitté en se jurant de se retrouver au plus vite ; en Angleterre, en Hollande, aux USA, voire à Altkirch le 1^{er} août lors de la prochaine rencontre internationale. Ce sera cette fois le Grand Prix de France et nous serons de la fête.

Classements Vaux-le-Pénit

(Experts et juniors groupés)

Catégorie 6/7 ans — finalistes — 10 engagés

1. Van Osch Wendy (Hollande - Expert)
2. Heylen Bart (Belgique - 1. Junior)
3. Ermers Danielle (Hollande - Expert)
4. Emotte Christophe (B.C. Bourgogne - 2^e Junior - Team Raleigh - Number One)
5. Legrand Erika (B.C. Ile-de-France - 3. Junior - Team Motobécane)
6. Seuillot Yann (B.C. Bourgogne)
7. Bellang Benoît (B.C. Bourgogne - Team Number One)
8. Tholimet Damien (B.C. Ile-de-France)

Catégorie 8 ans - 9 engagés

1. Peeters Jurgens (Belgique - Junior)
2. Hinault Philippe (B.C. Bourgogne - Expert)
3. Verspaget Denis (Expert - Hollande)
4. Brondello Frédéric (B.C. Auvergne - 2. Junior)
5. Grillet Nadège (B.C. Bourgogne - 3. Junior)
6. Billon Virginie (B.C. Ile-de-France)
7. Zavitnik Olivier (B.C. Ile-de-France)
8. Garcia Romuald (Poissy)

Catégories 9 ans - 10 engagés - Finalistes

1. Bellang Christophe (B.C. Bourgogne - Expert - Team Number One)
2. Heymans Peter (Belgique - Junior)
3. Ferrat Jérôme (B.C. Ile-de-France - 2. Junior)
4. Catel Carl - B.C. Ile-de-France - 3. Junior)
5. Pasquier Fabrice (B.C. Ile-de-France - 4. Junior)
6. Fournier Philippe (B.C. Bourgogne - Expert)
7. Pouzot Fabrice (B.C. Ile-de-France - Junior)
8. De Lijster Nicolas (B.C. Ile-de-France - Junior)

Catégorie 10 ans - 11 engagés - Finalistes

1. Gottenbos Janvillen - (Hollande - Expert)
2. Imbert Olivier - (B.C. Altkirch - Expert - Team Peugeot)
3. Debie Serge (Belgique - 1. Junior)
4. Hubert Valérie - (B.C. Altkirch - 2. Junior - Team Peugeot)
5. Chalot Robert - (B.C. Ile-de-France - 3^e junior)
6. Adriaens Marc (Belgique - Junior)
7. Canters Monique - (Hollande - Expert)
8. Meunier J.-Christophe (Rixheim - Expert)

Catégorie 11 ans - 17 engagés - Finalistes

1. Perez Fabrice - (B.C. Bourgogne - Expert - Team Number One)
2. Grillet Sylvain - (B.C. Bourgogne - 1. Junior)
3. Escollan Nicolas - (Flixecourt - 2. Junior)
4. Tresgot Laurent - (Yverres - 3^e Junior)
5. Amand Stéphane - (B.C. Roissy en Brie - Junior)
6. De Pooter Peter - (Belgique - Junior)
7. Camara Deen Michiels - (Roc Roissy en Brie - Junior)
8. Dehedin Stéphane - (Flixecourt - Junior)

Catégorie 12 ans - 26 engagés - Finalistes

1. Jeannin Emmanuel - (B.C. Chalonais - Expert - Team Number One)
2. Pucel Yannick - (B.C. Ile-de-France - 1. Junior - Team Motobécane)
3. Heymans Stéphane - (Belgique - 2. Junior)
4. Cuppen Marc - (Hollande - Expert)
5. Mutin Nicolas - (B.C. Bourgogne - expert - Team Number One)
6. Debie Adelin - (Belgique - 3^e Junior)
7. Slegers Benny - (Belgique - Junior)
8. Gautheron Sylvain - (B.C. Roissy en Brie - Junior)

Catégorie 13 ans - 16 engagés - Finalistes

1. Catel Yann - (B.C. Ile-de-France - Junior - Team Motobécane)
2. Slegers Mario - (Hollande - Expert)
3. Guinot Olivier - (B.C. Chalonais - Expert)
4. Cornis Vincent - (Bailly - 2. Junior)
5. Mees Raymond - (Belgique - 3. Junior)
6. Vanhees Win - (Belgique - Junior)
7. Cortot Pierre - (B.C. Bourgogne - Junior)
8. Schellekens - (Hollande - Expert)

Catégorie 14 ans - 16 engagés - Finalistes

1. Jabos Chris - (Belgique - Junior)
2. Delarche Christophe - (B.C. Bourgogne - Expert - Team Number One)
3. V.D. Boogaards Felke - (Hollande - Expert)
4. Lebrun David - (B.C. Ile-de-France - 2. Junior)
5. Beauquesne Danny - (Belgique - 3. Junior)
6. Moerman Laurmert - (Hollande - Expert)
7. Schepers Christian - (Belgique - Junior)
8. Langlade Yves - (B.C. Ile-de-France - Junior)

Catégorie 14 ans - filles - 7 engagés - Classement sur 3 manches

1. Franssen Monique - (Hollande)
2. V.D. Mortel Anita - (Hollande)
3. Langers Karin - (Hollande)
4. Verwisst Margo - (Hollande)
5. Van Meurs Marianne - (Hollande)
6. Van Raaij José - (Hollande)
7. Van Meurs Jacqueline (N.L.)

Catégorie 15 ans - 15 engagés - Finalistes

1. V.D. Abeele Peter - (Belgique - Junior)
2. Jenkins Chris - (Hollande - Expert)
3. Vuillemot Claude - (B.C. Bourgogne - Expert - Team Number One)
4. Dukino Eric - (Hollande - Expert)
5. Fritz Thierry - (B.C. Rixheim - 2. Junior)
6. Redoux Xavier - (Machecoul - 3^e Junior)
7. Schuurmans Yvo - (Belgique - 4. Junior)
8. Deglandre Serge - (Ducs de Bourgogne - Talant - 5. Junior)

Catégorie 16 ans - 16 engagés - finalistes

1. V.D. Ven Addie - (Hollande - Expert)
2. Hinault Gérard - (B.C. Bourgogne - Expert)
3. Cordier Edouard - (Rennes - 1. Junior)
4. Ferre J.-Luc - (B.C. Ile-de-France - 2. Junior)
5. V.D. Ouderaa Michel - (Belgique - 3. Junior)
6. Walravens Léon - (Hollande - Expert)
7. Kaes Menk - (Belgique - 4. Junior)
8. Munsch Olivier - (B.C. Rixheim - expert)

Des classements clairs SVP !

Si l'organisation de cette épreuve internationale confiée à l'équipe du Bicross Club d'île de France, épaulé par les responsables sportifs de AFB n'a pas souffert de véritables lacunes ; il n'en est pas allé de même en ce qui concerne les informations sportives. En effet, il était très difficile pour les spectateurs présents comme pour les journalistes d'obtenir des informations complètes sur les pilotes et les classements.

A l'évidence, le système de classement en vigueur est encore perfectible. Ne jetons pas la pierre aux gens de l'AFB qui font ce qu'ils peuvent toutefois il importe de prendre conscience que le développements des épreuves de bicrossing l'écho qu'elles peuvent trouver dans la presse régionale, la grande presse et la presse spécialisée est conditionné par la diffusion rapide d'informations claires sur les pilotes, le matériel et les classements.

Car dans l'état actuel, il est pratiquement impossible, à moins de faire soi-même le pointage, d'obtenir au soir de la course les résultats complets des races et des finales. C'est dommage et cela doit changer tant pour le respect des coureurs que celui du public !

Pauvres Espagnols ?

La délégation ibérique portant les couleurs de BH, n'a pas été très chanceuse à Vaux le Pénit. A vrai dire, ils faisaient un peu peine à voir les copains espagnols. Vêtus pauvrement : jeans et maillots, ils étaient encore plus mal équipés côté vélo. A l'évidence, leurs bécans avaient de nombreuses « heures de vol » dans les roues et les manivelles ! Résultats : les pilotes d'outre-Pyrénées n'ont pu faire que de la figuration. Dommage, car ils étaient bien sympas les Ibères !

Sport



CHAMPIONNAT DE FRANCE ET TROPHÉE MOTOBECANE A VANDONCOURT :

FANTASIA AU PAYS DU LION!

Date : dimanche 11 juillet

Circuit : Vandoncourt (25)

Longueur : 340 mètres

**Epreuve : 4^e manche championnat de France et trophée
Motobécane-Loïs.**

Participants : 150

Organisateur : Bicross Club de Vandoncourt.

Météo : Soleil, ciel bleu et canicule !

Comme à Beaune, le soleil était de la fête à Vandoncourt pour la 4^e épreuve du championnat de France et le trophée Motobécane-Loïs.

Comment ne pas saluer tout de suite le site dans lequel est inscrit le circuit de Vandoncourt ? Une vaste clairière entourée de sapins, une piste bien conçue, longue de 340 mètres, aux difficultés assez faciles.

L'organisateur, le Bicross Club de Vandoncourt animé par Denis Maumier, mérite un satisfecit pour le beau travail réalisé à cette occasion. L'A.F.B. était bien sûr de la fête, avec Raymond Imbert son président, René et Bernard Nicolas (et Mesdames toujours aussi efficaces), ainsi que de nombreux présidents de bicross-clubs aux endroits stratégiques.

Les courses de championnat comme celles du trophée Motobécane-Loïs ont été largement disputées. Nous étions en plein fief Peugeot (les usines de Valentigney n'étant distantes que de quelques tours de roues) aussi nous attendions un festival des Lions du team officiel.

Certes, ceux-ci ont animé les races mais ils ont été quelques peu malmenés par leurs adversaires. Olivier Munsch a néanmoins sauvé l'honneur en catégorie 16 ans, tandis que Francis Petersen prenait le 3^e accessit en 15 ans. Le Dignois Christophe Gallardo, lui aussi sur Peugeot CPX 600, venait au secours du team en gagnant dans les 13 ans.

Dans l'ensemble, les crossmen méridionaux se sont parfaitement comportés puisque les Aptésiens Frédéric Cassan et Manuel Prospero s'imposaient en 10 ans, tandis qu'Eric Gassin enlevait brillamment la classe 12 ans du trophée Motobécane. A signaler aussi, la brillante victoire de Laurent Sireix, de Rixheim, en championnat, catégorie 14 ans, et celle de Claude Vuillemot (B.C. Bourgogne) très à l'aise en 15 ans.

Les jeunes « bicross-girls » méritent une mention spéciale. Ainsi Nadège Grillet (B.C. Bourgogne) a-t-elle pris la 2^e place en catégorie 7 ans, tandis que Valérie Hubert, d'Altkirch, se classait 3^e en finale 10 ans. De plus en plus teigneuses, les filles ! Attention les garçons, il va falloir vous réveiller, sinon, vous allez devoir compter les coups derrière les nénétes ! En tous cas, un grand coup de chapeau à tous ces bicrossers des deux sexes, et rendez-vous à Gruissan les 7 et 8 août pour la dernière course du championnat, pour le sympathique trophée Motobécane-Loïs, et pour des courses que nous espérons aussi disputées et spectaculaires qu'à Vandoncourt !

Déjà beaucoup de style pour ce trophéiste !

*On ne se fait pas de cadeaux dans le
Trophée-Motobécane Loïs ! Le virage en
vélodrome est facilement escaladé et l'on se
retrouve en « hors piste ».*

*L'Aptésien Eric Gassin (n° 48) attaque par
l'extérieur et va bientôt passer pour remporter la
catégorie 12 ans.*



CHAMPIONNAT DE FRANCE (Vandoncourt)

Finales

6 ans :

1. Genin (Auvergne) ; 2. Emotte Christophe (Bourgogne) ; 3. Lalli Julien (Bruche) ; 4. Kronberger Michaël (Bruche) ; 5. Glaive Julien (Bourgogne).

7 ans :

1. Nicolas Rudy (B.C. de Bourgogne) ; 2. Grillet Nadège (B.C. de Bourgogne) ; 3. Plissonnier Thomas (B.C. De Bourgogne) ; 4. Zavitnick Olivier (B.C. Ile de France) ; 5. Selva Philippe (B.C. Vallée de Bruche).

8 ans :

1. Brandello Frédéric (Auvergne) ; 2. Maumier Xavier (Vandoncourt) ; 3. Waliko Yannick (Auvergne) ; 4. Gougelin Frédéric (Noroy) ; 5. Bassebillion Virginie (Ile de France).

9 ans :

1. Bellang Christophe (Beune) ; 2. Schreiner Nicolas (Vandoncourt) ; 3. Fournier Philippe (Bourgogne) ; 4. Meunier Hubert (Altkirch) ; 5. Ropiteau Rémy (Bourgogne).

10 ans :

1. Cassan Frédéric (apt) ; 2. Prospero Manuel (apt) ; 3. Hubert Valérie (Auvergne Bicross Club) ; 4. Chalet Robert (BC Ile de France) ; 5. Toussent Philippe (Noroy).

12 ans :

1. Kastler David (BC Vallée de Bruche) ; 2. Sireix Arnaud (Rixheim) ; 3. Laronze Fabrice (Bourgogne) ; 4. Jeanin Emmanuel (Châlon) ; 5. Bello Olibier (Noroy).

13 ans :

1. Gallardo Christophe (Digne) ; 2. Leleur Philippe (Mours) ; 3. Guinot Olivier (Chalon) ; 4. Dufouleur Vincent (Bourgogne) ; 5. Levet Sylvain (Apt).

14 ans :

1. Sireix Laurent (Rixheim) ; 2. Koehner Luc (Rixheim) ; 3. Munsch (Rixheim) ; 4. Lebrun David (B.C. Provence) ; 5. Citerne Denis (Auvergne).

15 ans :

1. Vuillemot Claude (B.C. Bourgogne) ; 2. Redois Yves (Machecoul) ; 3. Petersen Francis (B.C. D'Auvergne) ; 4. Fritz Thierry (Rixheim) ; 5. Piot Philippe (B.C.B. Bourgogne).

16 ans :

1. Munsch Olivier (Rixheim) ; 2. Hinault Gérard (Bourgogne) ; 3. Ferré J-Luc (Ile de France) ; 4. Caliset Eric (Noroy) ; 5. Laboreau Bertrand (Bourgogne).

Classement :

TROPHÉE MOTOBECANE Lois (Vandoncourt). FINALES

6 ans :

1. Genin Antoine ; 2. Michaud Michel ; 3. Schreiner Fanny ; 4. Erb Loïc ; 5. Kronberger.

Hors course Delang Johnny (1^{er}).

7 ans :

1. Selva Philippe ; 2. Hermance.

8 ans :

1. Gougelin ; 2. Brondello François ; 3. Waliko Yannick.

9 ans :

1. Mosnier Cyril ; 2. Vilo Thierry ; 3. Beraud Stéphane ; 4. Ropiteau Rémy ; 5. Gougelin Valérie.

10 ans :

1. Prospiro Manuel ; 2. Lapeyrate David ; 3. Buri Ludovic ; 4. Andrieux Emmanuel ; 5. Toussent Philippe.

11 ans :

1. Tournaire Didier ; 2. Grillet Serge ; 3. Laronze Alexis ; 4. Vancina Franck ; 5. Marechal Thierry.

12 ans :

1. Gassin Eric ; 2. Bello Olibier ; 3. Pernot François ; 4. Scalvinoni Frédéric ; 5. Lallement Bruno.

13 ans :

1. Leleux Philippe ; 2. Gallardo Ch. ; 3. Drouy François ; 4. Levet Sylvain ; 5. Bussy Fabrice.

14 ans :

1. Koehler Luc ; 2. Allegre Christophe ; 3. Cornu F. ; 4. Citerne Denis ; 5. Ortega William.

15 ans :

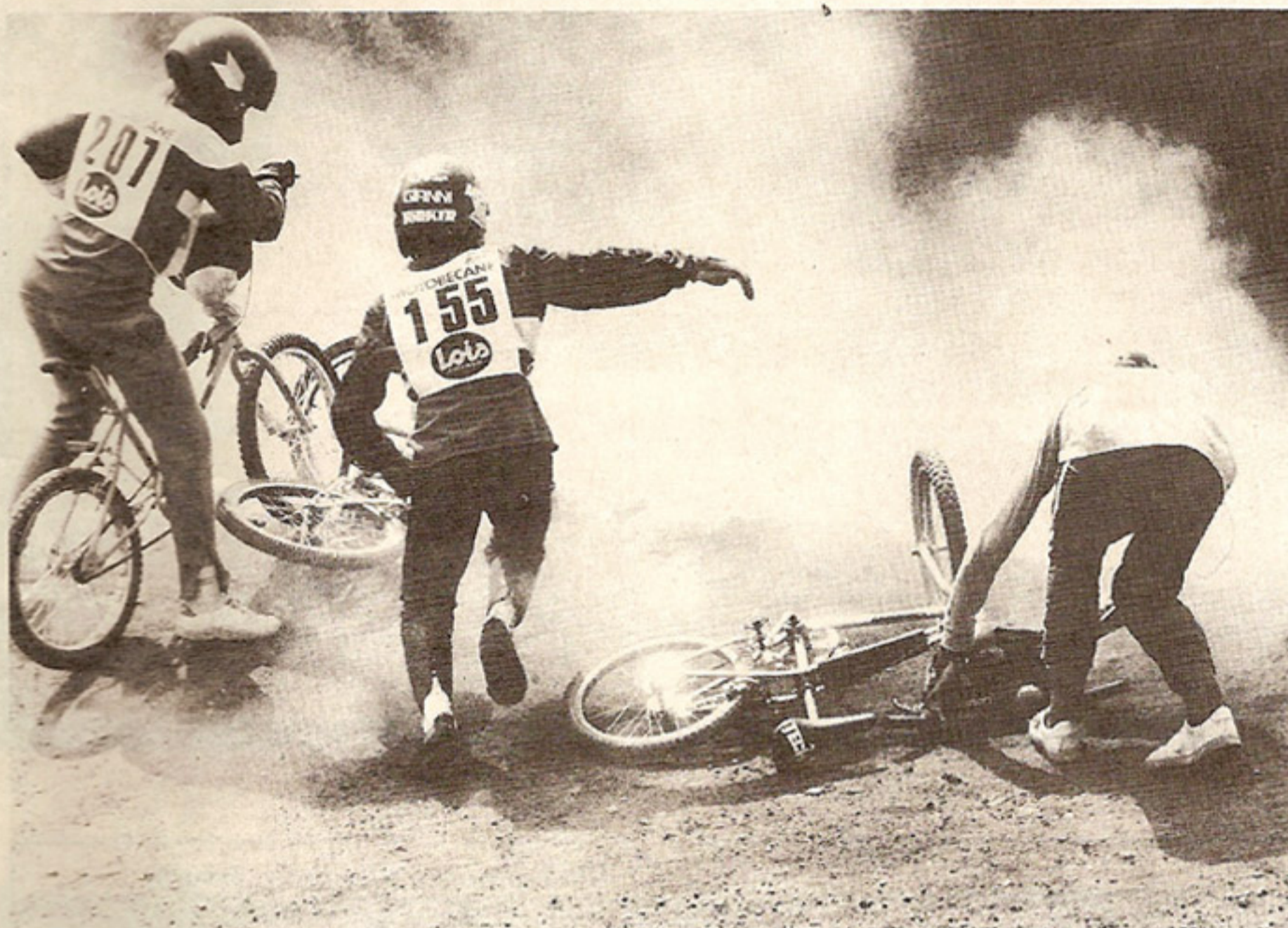
1. Redois Xavier ; 2. Fritz ; 3. Yvernobeau ; 4. Delister Eric ; 5. Millet Dominique.

16 ans :

1. Colley Stéphane ; 2. Allègre Thierry ; 3. Frigout P. ; 4. Pariset Eric ; 5. Delferrière Sylvain.

Vétérans :

1. Cornier Edouard ; 2. Bamattion ; 3. Sireix Georges ; 4. Kuligowski Alain ; 5. Walikos.



1^{er} Bicross indoor de Mulhouse

Dans le cadre des fêtes d'été, la municipalité de Mulhouse et le Bicross Club d'Altkirch ont organisé, samedi 10 juillet, le 1^{er} Bicross indoor français. Une grande salle du palais des expositions, quelques mètres cubes de terre pour obtenir un tracé technique et spectaculaire imaginé par l'ami Theubet, une soixantaine de pilotes (Bourguignons et Alsaciens en majorité) et l'on a obtenu une belle journée sportive suivie par de nombreux spectateurs. Une expérience à reconduire surtout durant les longs mois d'hiver et en nocturne si possible !

Classements finales open :

6 - 7 - 8 ans :

1^{er} Franck Fontaine ; 2^e Frédéric Gougelin ; 3^e Christian Toussent ; 4^e Rudy Nicolas ; 5^e Johnny De Lang (NL).

9 - 10 ans :

1^{er} Olivier Imbert ; 2^e Philippe Toussent ; 3^e Valéri Hubert ; 4^e Hubert Meunier ; 5^e David Lapeyrate.

11 - 12 ans :

1^{er} David Kastler ; 2^e Arnaud Sireix ; 3^e Emmanuel Jeannin ; 4^e Olivier Beno ; 5^e Romain Martini.

13 - 14 ans :

1^{er} Christophe Delarche ; 2^e Stéphane Munsch ; 3^e Christophe Weissen-Berger ; 4^e Laurent Sireix ; 5^e Serge Wenzinger.

15 - 16 ans :

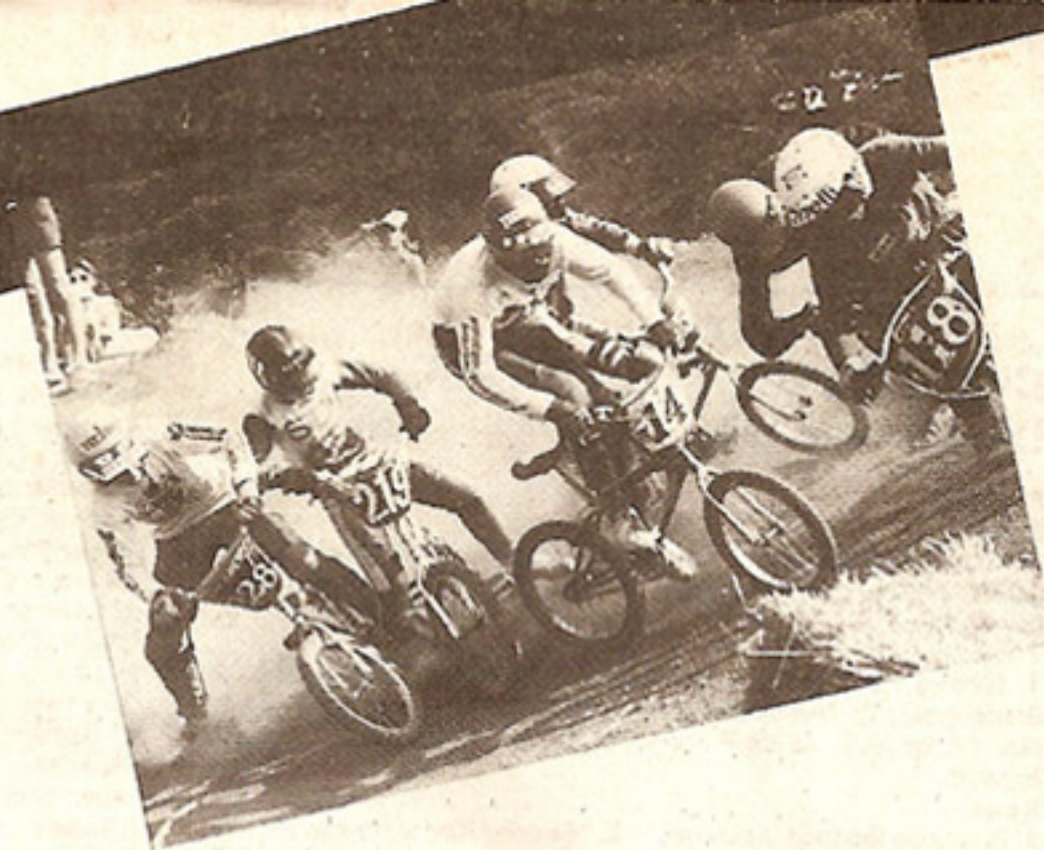
1^{er} Olivier Munsch ; 2^e Thierry Fritz ; 3^e J. François Lalli ; 4^e Francis Petersen ; 5^e Philippe Piot.

Grand Prix de France à Altkirch

Le Grand Prix de France de Bicrossing sera organisé le 1^{er} août par le Bicross Club d'Altkirch, sur le circuit d'Altkirch (68). Cette rencontre internationale est ouverte à tous les licenciés français qui pourront à cette occasion rencontrer et affronter les meilleurs pilotes belges, hollandais, anglais, espagnols, allemands.

Du beau monde au départ, du bicross de très haut niveau, ne manquez pas cette grande manifestation de bicrossing sur le beau circuit d'Altkirch, en Alsace.





Classements course open (1 manche plus 1 finale) Vaux-le-Pénit

Catégorie 6/7/8 ans - 5 engagés

1. Brondello Frédéric - (B.C Auvergne - Junior)
2. Zavitnik Olivier - (B.C Ile-de-France - Junior)
3. Emotte Christophe - (B.C Bourgogne - Junior - Team Ralieg Number One)
4. Billon Virginie - (N.C Ile-de-France - Junior)
5. Bellang Benoît - (B.C Bourgogne - Junior - Team Number One)

Catégorie 9/10 ans - 9 engagés

1. Gottenbos Janvillen - (Hollande - Expert)
2. Imbert Olivier - (B.C Altkirch - Expert - Team Peugeot)
3. Meunier J. Christophe - (B.C Altkirch - Expert - Team Peugeot)
4. Catel Carl - (B.C Ile-de-France - Junior)
5. Huber Valérie - (B.C Altkirch - Junior - Team Peugeot)
6. Roger Cédric - (B.C Ile-de-France - Junior)
7. Rigault Fabrice - (B.C Ile-de-France - Junior)
8. Fournier Philippe - (B.C Bourgogne - Expert)

Catégorie 11/12 ans - 11 engagés

1. Perez Fabrice - (B.C Bourgogne - Expert - Team Number One)
2. Fevre Serge - (B.C Bourgogne - Expert - Team Raleigh Number One)
3. Grillet Sylvain - (B.C Bourgogne - Junior)
4. Martini Romain - (B.C Altkirch - Expert - Team Peugeot)
5. Roth Stéphane - (B.C Bourgogne - Junior)
6. Gauthier Stéphane - (B.C Ile-de-France - Junior)
7. De Lyster Fabrice - (B.C Ile-de-France - Junior)
8. Hourdin Christophe - (Rennes - Junior)

Catégorie 13/14 ans - 12 engagés

1. Delarche Christophe - (B.C Bourgogne - Expert - Team Number One)
2. Hammer Mairman - (Hollande - Expert)
3. Schelkens Toontje - (Hollande - Expert)
4. Slegers Mario - (Hollande - Expert)
5. Hernandez Hervé - (B.C Ile-de-France - Junior)
6. Citerne Denis - (B.C Auvergne - Junior)
7. Bertin Fabrice - (Machecoul - Junior)
8. Perrotte Didier - (B.C Bourgogne - Junior)

Catégories 15/16 ans - 21 engagés

1. Walravens Léon - (Hollande - Expert)
2. Munsch Olivier - (B.C Rixheim - Expert - Team Peugeot)
3. Jenkins Chris - (Hollande - Expert)
4. De Kino Eric - (Hollande - Expert)
5. Redois Xavier - (Machecoul - Junior)

Résultats Trophée Motobécane - Lois 13 Juin 1982 Vern sur Seiche - 4^e épreuve

Catégorie 6-7-8 ans

1. Rimasson Eddy - (Amor Bi-Cross Club 15 points)
2. Zeghers Gilles - (Plelan le Grand « 35 12 »)
3. Legrand Erika - (B.C Ile-de-France 9 »)

Catégorie 9 ans

1. Catel Carl - (B.C Ile-de-France 15 points)
2. Da Silva Stéphane - (B.C Saint-Leu 15 »)
3. Roger Cédric - (B.C Ile-de-France 12 »)
4. Degert Pierre Alain - (B.C Chalonnais 7 »)
5. Lemoine Franck - (Amor B.C 9 »)
6. Martin Valérie - (B.C Brestois 12 »)
7. Medois David - (Machecoul 7 »)
8. Parizot Marc - (B.C Saint-Leu 9 »)
- Guillemont Vincent - (Armor B.C 7 »)

Catégories 10 ans

1. Chalot Robert - (Ile-de-France - 15 points)
2. Borcier Jean-Côme - (Normandy B.C 12 »)
3. Guillemot Sylvain - (Armor B.C 9 »)

Catégorie 11 ans

1. Vancina Franck - (B.C Saint-Leu 15 points)
2. Wurcker Xavier - (B.C Saint-Leu 12 »)
3. Lodeho Christophe - (B.C Saint-Leu 9 »)
4. Rimasson David - (Amor B.C 7 »)
5. Stephan Richard - (Normandy B.C 5 »)
6. Lagelée Guillaume - (B.C Saint-Leu 3 »)
7. Chambard Christophe - (B.C Saint-Leu 2 »)
8. Depince Laurent - (Vern s-Seiche - 35 1 »)

Catégorie 12 ans :

1. Pucel Yannick - (B.C Ile-de-France - 15 points)
2. Mathieu Stéphane - (B.C Ile-de-France 12)
3. Valle Nicolas - (B.C Ile-de-France - 9)
4. Lallau William (Normandy B.C 7)
5. Mulot Bertrand - (Valognes 50 - 5)
6. Gourault Olivier - (B.C St-Leu 3).

Catégorie 13 ans

1. Catel Yann - (B.C Ile-de-France - 12 points)
2. Hernandez Hervé - (B.C Ile-de-France 9)
3. Germain Eric - (Saint-Jean-de-Thouars 79 - 15)
4. Marion Stéphane - (B.C Brestois - 12)
5. Fortin Sébastien - (B.C Ile-de-France 7)
6. Bertin Fabrice - (Machecoul 44 - 15)
7. Maximovitch Fabrice - (Normandy B.C 7)
8. Flambard Hugues - (Vern-s-Seiche 35 9)
- Le Berre Stéphane - (B.C Brestois 3)
- Fagu Serge - (B.C Brestois 5)
- Perron Franck - (Armor B.C 5 »)
- Zeghers Eric - (Plelan le Grand 35 - 3).

Catégories 14 ans :

1. Lebrun David - (B.C Ile-de-France 15)
2. Mardelay Philippe - (B.C Brestois - 12)
3. Gahaignon Bertrand - (B.C Brestois 15)
4. Philpott Frédéric - (St-Nicolas de Redon 44 7)
5. Parizot Luc - (B.C Saint-Leu 9)
6. Mainguene Christophe - (Amor B.C 9)
7. Kuehl Matthias - (35 Rennes 7)
- Truchau Gérard - (B.C Vrestois 5)
- Kermaidic Bertrand - (Armor B.C 12)
- Lallau Franck - (Normandy B.C 5).

Catégories 15 ans :

1. Redois Xavier - (Machecoul 44 15 points)
2. Noury Luc - (Armor B.C 12)
3. Yvernogean Yves - (Machecoul 44 9).

Catégorie 16 ans :

1. Delabost Alain - (Normandy B.C 15 points)
2. Marion Claude - 35 Rennes 12)
3. Godie Luc - (44 Montoir de Bretagne 9)
4. Philpott Christophe (44 St-Nicolas de Redon 7)
5. Martin Christophe - (B.C Saint-Leu 5).

Catégorie 25 ans et plus

1. Legrand Patrick - (B.C Ile-de-France 15 points)
2. Billon Sylvain - (B.C Ile-de-France 12)
3. Carey Jean-Luc - (B.C Saint-Leu 9)
4. Da Silva Carlos - (B.C Saint-Leu 7)
5. Chambard J.-Noël - (B.C Saint-Leu 5)

Trophée Motobécane lois Résultats de Beaune (20 juin 1982)

Catégorie 6 ans et moins (finalistes 16 engagés)

1. Genin Antoine - (B.C Auvergne)
2. Schreiner Fanny (B.C Vandoucourt)
3. Kronberger Michael - (Vallée de la Bruche)
4. Michaud Michael - (B.C Chalonnais)
5. Lalli Julien - (B.C Vallée de la Bruche)
6. Glaive Julien - (B.C Bourgogne)
7. Sarron Sébastien - (B.C Auvergne)
8. Meneroux Flavien - (B.C Auvergne).

Catégorie 7 ans - (6 engagés)

1. Rimasson Eddy - (Armor B.C)
2. Hermann Céline (B.C Altkirch)
3. Selva Philippe - (Vallée de la Bruche)
4. Cleuvet Benjamin - (B.C Provence)
5. Lapeyre Eric - (B.C Evasion - Vedene)
6. Fernandez Rodrigue (Beaujeu).

Catégorie 8 ans - (finalistes - 12 engagés)

1. Valero Franck - (B.C Evasion - Vedene)
2. Brondello Frédéric - (B.C Auvergne)
3. Gougelin Frédéric - (B.C Lorrain)
4. Genin Elisabeth - (B.C Roissy en Brie)
5. Toussnot Christian - (Norroy les Pont à Mousson)
6. Waliko Yannick - (B.C Auvergne)
7. Lafouge Eric (B.C Bourgogne)
8. Grenon Raphael - (B.C Ducs de Bourgogne Talant).

Catégories 13 ans - (finalistes - 39 engagés)

1. Leleux Philippe - (B.C Bourg de Péage)
2. Berthaud Christophe - (B.C Bourg de Péage)
3. Bleton Ant hony - (Beaujeu)
4. Maurel Frédéric - (B.C Marseille)
5. Bertin Fabrice - (Machecoul).

Catégories 13 ans - (finalistes - 39 engagés)

1. Geant Serge - (B.C Provence)
2. Koehler Luc - (B.C Vallée de la Bruche)
3. Sireix Laurent - (B.C Rixheim)
4. Roulet Olivier - (Suisse) B.C Altkirch)
5. Gahaignon Bertrand - (B.C Brestois)
6. Mainguene Christophe - (Armor B.C)
7. Payot Luc Jean (B.C Bourg de Péage).

Catégorie 15 ans - (finalistes - 15 engagés)

1. Fritz Thierry - (B.C Rixheim)
2. Redois Xavier - (Machecoul)
3. De Lyster Eric - (B.C Ile-de-France)
4. Lalli J. François - (B.C Vallée de la Bruche)
5. Giquel Daniel - (Jargeau 45)
6. Deflandre Serge - (Ducs de Bourgogne - Talant 21)
7. Rognan Claude (B.C Norroy les Pont à Mousson 54)
8. Noury Eric - (Armor B.C).

Catégories 16 ans - (finalistes - 14 engagés)

1. Colley Stéphane - (B.C Luron)
2. Godie Luc - (Montoir de Bretagne 44)
3. Juven Pascal - (B.C Bourg de Péage)
4. Reure Didier - (Regny 42630)
5. Pappola J. Michel (B.C Ile-de-France)
6. Valois J. François - (Regny 42630)
7. Marion Claude - (Vern sur Seiche 35)
8. Delferrière Sylvain - (B.C Ducs de Bourgogne - Talant 21)

Catégorie 25 ans et plus - (finalistes - 9 engagés)

1. Maddalon Régis - (B.C Norroy les Pont à Mousson)
2. Legrand Patrick - (B.C Ile-de-France)
3. Waliko J. Claude - (B.C Auvergne)
4. Catel Jacques - (B.C Ile-de-France)
5. Billon Sylvain - (B.C Ile-de-France)
6. Regnaud Pierre - (B.C Chalonnais)
7. De Silva Carlos - (B.C Saint-Leu la Forêt)
8. Roger Patrice - (B.C Ile-de-France).

Classements Vern-sur-Seiche Couse Open (13 Juin 82)

Catégorie 6-7-8 ans

1. Rimasson Eddy - (Armor Bi-cross Club)
2. Zeghers Gilles - (Plelan le Grand (35)
3. Legrand Erika - (B.C Ile-de-France).

Catégorie 9/10 ans — finalistes :

1. Chalot Robert - (B.C Ile-de-France)
2. Catel Carl (B.C Ile-de-France)
3. Roger Cédric - (B.C Ile-de-France)
4. Guillemot Sylvain - (Vern sur Seiche 35)
5. Borcier Jean Côme - (Normandy B.C)
6. Lemoine Franck - (Vern sur Seiche - 35)
7. Degert Pierre Alain - (B.C Chalonnais)
8. Da Silv Stéphane - (B.C Saint-Leu La Forêt).

Catégorie 11/12 ans

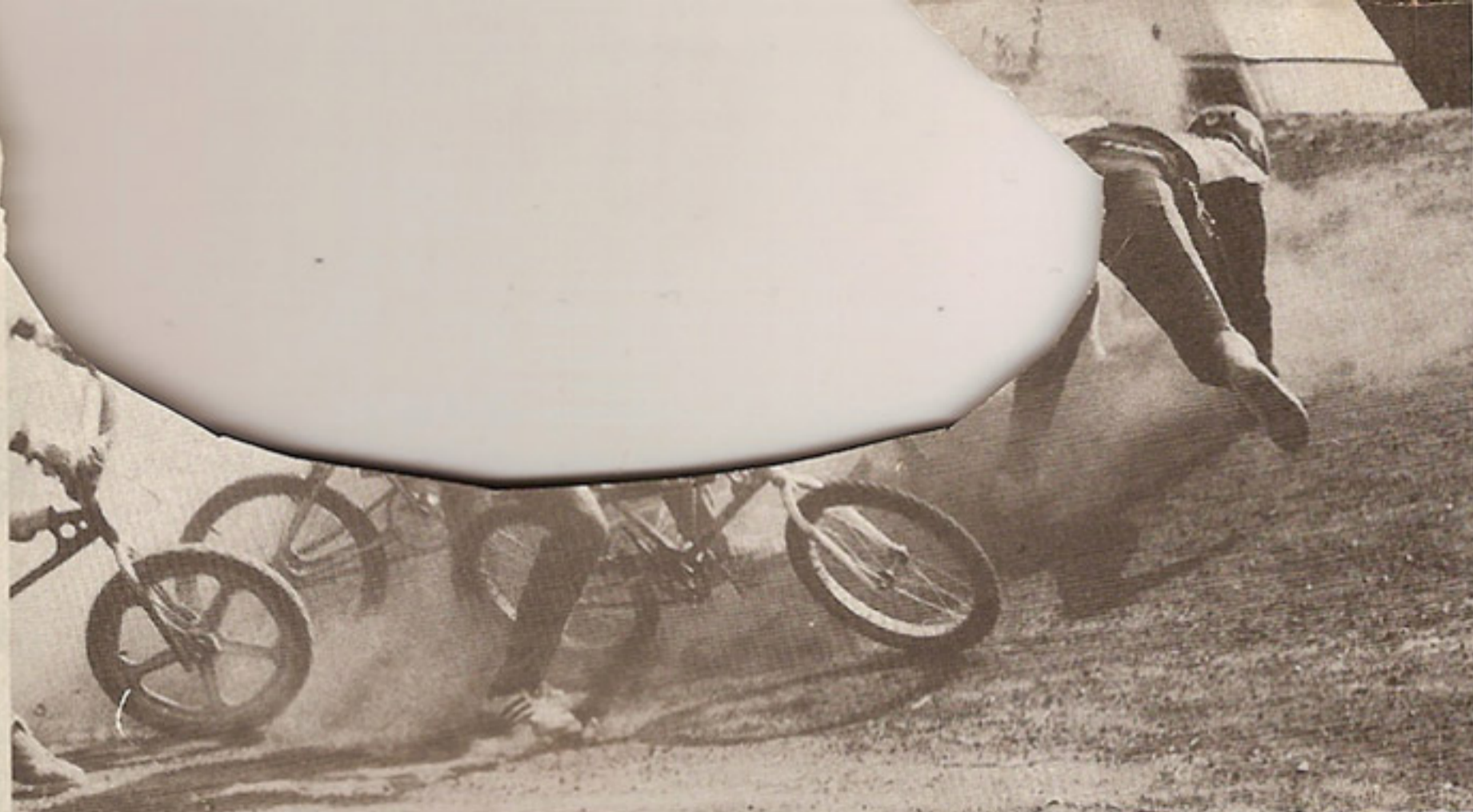
1. Pucel Yannick - (B.C Ile-de-France)
2. Mathieu Stéphane - (B.C Ile-de-France)
3. Wurcker Xavier - (B.C Saint-Leu la Forêt)
4. Vallée Nicolas - (B.C Ile-de-France)
5. Lodeho Christophe - (B.C Saint-Leu la forêt)
6. Stephan Richard (Normandy B.C)

Catégorie 13/14 ans : (finalistes) :

1. Lebrun David - (B.C Ile-de-France)
2. Catel Yann (B.C Ile-de-France)
3. Cruchau Gérard - (B.C Brestois)
4. Germain Eric - (Saint-Jean de Thouard)
5. Hernandez Hervé - (B.C Ile-de-France)
6. Mainguery Christophe (B.C Brestois)
7. Fortin Sébastien - (B.C Ile-de-France)
8. Marion Stéphane - (B.C Brestois)

Catégorie 15/16 ans (finalistes)

1. Redois Xavier - (Machecoul 44)
2. Delabost Alain (Normandy B.C)
3. Nicolas Philippe (B.C Bourgogne)
4. Piot Philippe - (B.C Bourgogne)
5. Marion Claude (Rennes 35)
6. Noury Eric - (Vern sur Seiche 35)
7. Yvernogean Yvan - (Machecoul 44)
8. Philpott Christophe - (Saint Nicolas de Redon 4460)



80 pilotes pour le Criterium du Sancerrois I

L'As de Veaugues à laquelle on doit l'organisation de l'un des tous premiers meeting de vélo-trial a mis sur pied, durant la saison 81-82 une compétition unique en France : le Critérium du Sancerrois du Vélo tout-terrain.

Cette compétition a regroupé 80 pilotes de 10 à 16 ans.

Cette compétition a regroupé 80 pilotes de 10 à 16 ans. Elle s'est disputée sur 7 épreuves : 3 bicross, 3 trial, et une course sur sable. Les vélos ont été fournis par Motobécane et l'épreuve était patronnée par Elf, Pampryl, Casterman et Adidas. A signaler, qu'outre ce criterium, l'AS de Vesugues a créé une école de vélo tout-terrain qui fonctionne tous les week-end à Vesugues (Cher). Pour tous renseignements, contactez Mr J.-P. Audry - 18300 Vesugues.

Resultats :

Débutants :

Debutants :
68 participants - 17 classés

1. Hervé Poubeau	(Verdigny)	72 pts
2. Sébastien Soulet	(Veaugues)	52 pts
3. Benoît Girard	(Verdigny)	26 pts
4. Eric Dumontent	(Veaugues)	16 pts
Denis Bonnard	(Salognes)	16 pts
5. Sylvain Gaudry	(Verdingy)	14 pts

Experts : 12 participants

Experts : 12 participants

1. Xavier Soulet	(Veaugues)
2. Christophe Godon	(Verdigny)
3. Loïc Sarraich	(Veaugues)
4. Pascal Dubois	(Salognes)
5. David Millet	(Veaugues)
Roger Gillet	(Ste Gemme)

Petites annonces Bicross

Pour acheter ou vendre un Bicross, des accessoires, ou bien d'autres choses encore, Bicross Magazine vous propose ses petites annonces.

Grille à nous adresser : 15, 17, quai de l'Oise — 75019 Paris

Annonce particulier : 10 F T.T.C. la ligne (24 signes et espaces)

Annnonce professionnel : 30 F.T.T.C. la ligne (24 signes et espaces)

Laissez une case vide entre vos mots : toute ligne commencée en vaut une entière. Les « petites annonces Bicross » doivent nous parvenir avec le règlement (chèque bancaire, mandat ou C.C.P.) au plus tard, le dernier jour du mois précédent la parution (par exemple : le 30 septembre pour le numéro du 15 octobre). Les lignes en capitales maigres valent le double du prix, et celles en capitales grasses le triple. Aucun texte ne pourra être modifié après enregistrement à nos bureaux.

Rubriques à reporter sur la grille :

Ventes moins de 500 F — ventes 500 F à 1 000 F — Ventes de 1 000 F à 2 000 F — ventes de plus de 2 000 F — achats -accessoires — divers.

RUBRIQUE :

**A nous adresser
MOTO REVUE
Service des Petites annonces
15-17, quai de l'Oise
75019 PARIS
accompagné du règlement**

...T-shirts

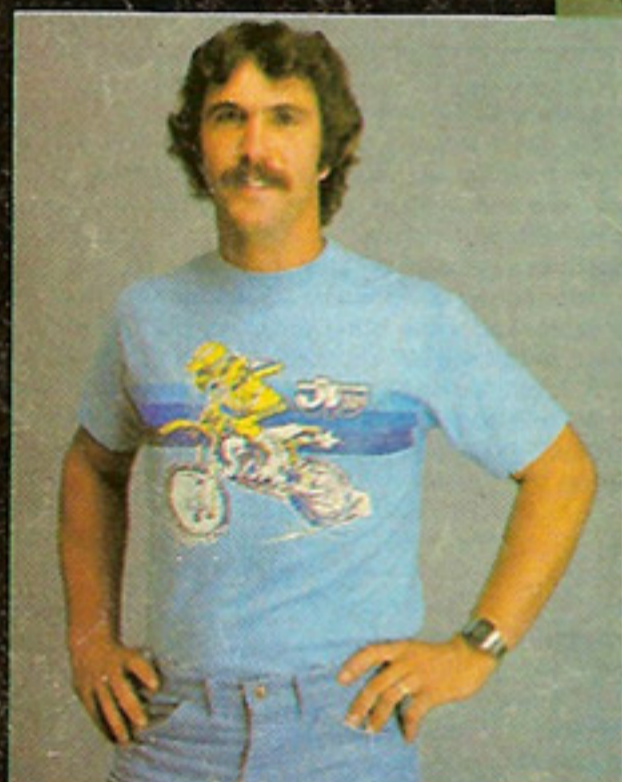


JT RIDER/KAWASAKI
07-552

JT RIDER/YAMAHA - 07-551



JT RIDER/SUZUKI
07-550



Les T-shirts RIDER
existent également
en maillots manches
longues.



**JT
RIDER/
HONDA**
07-553



JT-VICTORY 07-619

PERSONNALISATION...

Nous pouvons vous faire les
inscriptions que vous désirez, dans
des délais très brefs.



T-shirts 100% coton.

Autres modèles non présentés:

JT-Logo, JMP-Moto-Products.



**JT-RAD
ROOSTER**
07-535

**JT MOTO-CROSS
JIGSAW** 07-548
JT MOTO-XING 07-547
JT HOT STUFF
RAINBOW 07-537



J5 - I love... Yamaha, Honda, Suzuki,
Kawa, Husky, SWM.
Blanc, jaune, bleu,
(impression face et dos).



Représenté par:

Vente exclusive
aux revendeurs



6, rue de l'Electricité
67800 BISCHHEIM (France)
Tél. (88) 62.49.71 - Télex 890 334

Catalogue complet
sur demande: 15,-
(Chèque bancaire
ou timbres)

Moto Products