

BICROSS

MAGAZINE

60 FB - 3,50 FS

BICROSS. n°3. NOV 82

8F



3 POSTERS

Spécial Salon:

Toutes les nouveautés 83!

les champions de France 82

le bicross en Australie

M1005. 3 .8F

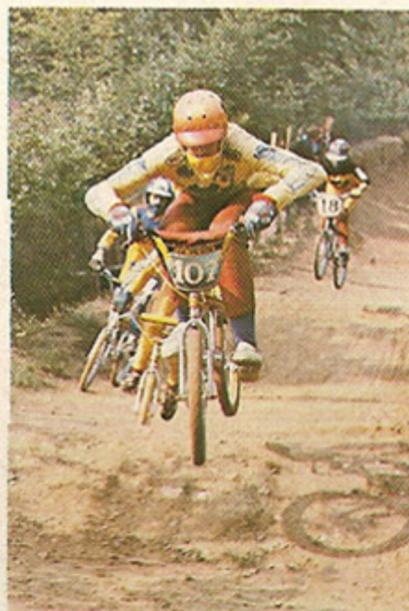
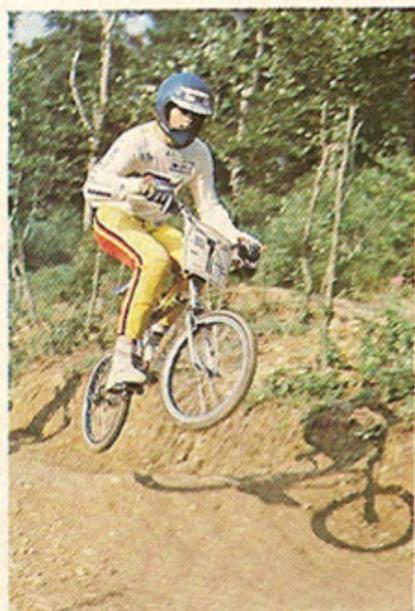
BICROSS

MAGAZINE

Novembre 82 - 8 F

Bicross Magazine N°3

Sommaire



Courrier des lecteurs

4

Infos bicross

Bruits, chuchotements et dernières nouvelles

6

Nouveautés

La production internationale en images à Cologne

8

Portrait

Les champions de France 1982

26

Reportage

Le bicrossing en Australie

30

Sport

Les courses du mois :

– Nationale à Rixheim

– Trophée Motobécane à Mours et au Castellet

34



Directeur de la publication :
Patrick Casasnovas
Rédacteur en chef :
Alain Kuligowski
Rédaction :
Alan J.-Beck – D. Peyre – René Nicolas

Direction artistique :
Claude Porchet
Conception graphique :
Thierry Lepori
Publicité : E.A. Bahman
Assitant : Stéphane Khong
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
Télex : Motorvu 211 678 F
C.C.P. : 115915 Paris
Président : Patrick Casasnovas
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 Deregard
Petites Annonces : Véronique
Abonnement 1 an ou 12 numéros :
80 F.
(étranger : 140 F).
Commission paritaire : N° 64668
Dépôt légal : 4^e trimestre 1982.

Il y a quelques jours, un bon copain, comme moi passionné de bicross, m'a conté cette anecdote. Je ne résiste pas à l'envie de vous la relater car elle me semble édifiante à bien des égards.

« J'assistais à une super épreuve de bicrossing. C'était pendant les vacances et l'ambiance était formidable. Dans le parc, on trouvait près de mille pilotes, venus de tous les coins, de Bretagne, de Bourgogne, du Béarn, de la Lorraine, de la Provence, de l'Alsace... Il y avait des gamins de 4-5 ans fringués comme des stars américaines. Les plus vieux, baraqués comme des lutteurs de foire, portaient sur le visage cette mâle assurance que confère un nombre respectable de victoires.

« Et puis, il y avait des bicross partout. Dans tous les azimuts, couchés, retournés, démontés, de toutes les teintes, avec les équipements les plus « hot » et les accessoires les plus performants. J'étais comme hypnotisé, car je suis fou de belle mécanique. Je vibre à la technique vélo comme un loup de Tex Avery devant une pin-up. En effet, je me demande ce qui peut prétendre rivaliser avec la silhouette racée d'un beau pédalier dural. Aucun accessoire auto ou moto n'arrivera jamais à la perfection quasi sensuelle d'une manivelle en alu anodisé. Et ces guidons ? Et ces roues alu également fourrées d'un moyeu rayonné par une délicate chevelure de tiges d'acier ? Réellement, tous ces bicross étaient magnifiques. Je ne savais plus où donner de la tête. J'aurais voulu tous les emmener avec moi ou, au moins, pouvoir les photographier. Soudain, je songeai à regarder leur marque. Rien que des noms familiers à l' amateur que je suis : Lejeune, Peugeot, Motobécane, Dangres, Gitane, Libéria Cizeron, France-Loire, Lapierre, Mercier... Et les accessoires ? D'autres noms réputés : Mafac, CLB, Sedis, Mavic, Maillard, Spidel, Michelin, etc. D'un seul coup une illumination envahissait mon esprit : « Mais, c'est français, tout ça ! ». C'est alors que mon radio-réveil se mit à chanter m'indiquant qu'il était l'heure de me lever pour me rendre au lycée... »

Le rêve était trop beau ! A l'évidence, nous n'en sommes pas encore là. Avant que nous puissions rouler 100 % français, le prix du chocolat aura atteint de nouveaux sommets. Ces constructeurs et fabricants tricolores qui font une moue sceptique en entendant parler de bicross me font songer aux constructeurs moto qui ne croyaient pas à la renaissance de la motocyclette en 1965. On sait où les ont conduit leurs œillères... !

A l'heure où l'on nous parle de reconquête du marché intérieur, il est râlant de constater que, dans le domaine qui nous intéresse, il n'est pas besoin de reconquérir, seulement d'occuper le terrain avant les autres. En tout cas, les producteurs étrangers, anglais, japonais, américains, hollandais, sont convaincus et commencent à se régaler d'un gâteau qui ne cesse de gonfler. A l'exception de Motobécane et de quelques autres entrepreneurs plus courageux, le mot d'ordre dans la profession est « wait and see ». Mais à force d'attendre, on va voir. Voir les étrangers s'emparer du marché comme cela s'est produit pour les chaînes hi-fi, les motos, les magnétoscopes et les montres à quartz. Ensuite, on viendra pleurer pour obtenir des subventions afin de tenter la reconquête du marché...

Bon, c'est pas tout ça. Assez parlé, j'arrête de taper sur mon Olivetti, j'enfile mon Lewis, une paire de Vans, je file charger mon Red Line dans ma VW, je n'oublie pas mon Bell et cap sur mon terrain préféré. Amis du bicrossing et de la fabrication nationale, ciao !

Alain Kuligowski



CHOISISIS BH!

**NOS MODELES BMX TRES ROBUSTES
ONT ETE UTILISES DANS TOUTE
L'EUROPE
FRANCE - HOLLANDE -
ANGLETERRE - ESPAGNE**

**UNE DES PLUS IMPORTANTES
MARQUES DE BICYCLETTE
SPECIALISEE EN BI-CROSSING**



Si vous voulez de plus amples renseignements écrivez à «BH» qui vous indiquera son distributeur le plus proche.

BEISTEGUI HERMANOS S.A.
13 AV. GRANDE ARMEE 75116 PARIS TEL. 501 91 86
Nom
Prénom
Adresse

Courrier des lecteurs



Nous tenons tout d'abord à souhaiter bonne chance et longue vie à Bicross Magazine. Nous attendions depuis longtemps une revue mensuelle spécialisée dans notre discipline si peu connue du grand public. J'espère que par le biais de votre revue, cela attirera de nouveaux adeptes et plus de public lors des réunions sportives, celui-ci se faisant rare quelque-fois.

Le but de cette lettre est tout à fait dans la ligne de l'information. Nous vous signalons la naissance officielle d'un nouveau club dans la région lyonnaise : le « Bicrossing Club Givordin » dont le siège social se trouve au 5, place Pasteur à Givors. Givors se trouvant à 25 km au sud de Lyon. Nous comptons 6 adhérents dont 3 ont participé au championnat de France 82.

De plus, grâce à une municipalité sympathique, nous allons bénéficier d'une piste de bicross permanente ouverte tous les mercredi, samedi et dimanche. Ce circuit sera opérationnel dès la mi-septembre. Nous organiserons bien entendu des compétitions dès que cela sera possible avec l'accord de la fédération. Vous pourrez d'ailleurs compter sur nous pour vous en avertir suffisamment à l'avance.

Pour tous renseignements complémentaires, s'adresser au président Frigout Pascal, soit au siège social, soit à l'adresse suivante : 13 C, bd Kennedy, 69600 Oullins. Tél. : 850.26.17.

Merci Monsieur le Président pour cette information. N'hésitez pas à nous signaler les dates de vos prochaines compétitions, les nombreux lecteurs du Rhône et de la région lyonnaise les attendent avec impatience. Longue vie au Bicrossing Club Givordin !

Je m'appelle Fernand Xavier, j'ai 12 ans, j'habite 7, rue Voltaire, 93400 St-Ouen, et je vous écris pour vous demander deux petits renseignements.

Où se trouve le club de bicross le plus proche de chez moi ? Comment faut-il faire pour rentrer dans l'équipe Motobécane. Merci, à bientôt, et répondez-moi vite.

Fernand, il n'y a pas encore de Bicross club à Paris, ni à St-Ouen. Toutefois, un club s'est créé à St-Leu-la-Forêt. Tu peux contacter son président : M. Lagelée, 83, rue de Paris, 95320 St-Leu-la-Forêt. Pour entrer dans le team Motobécane, il n'y a pas de mystères : il faut gagner le Trophée Motobécane (trop tard pour cette année si tu n'y a pas encore pris part) ou signer de super prestations au guidon d'un bicross Motobec et espérer que le manager-team te remarque. A 12 ans, tu as encore le temps de devenir pilote officiel...

Bonjour Bicross Magazine, je suis passionné par ce nouveau sport, mais il n'y a pas de club, ni de terrain dans le coin (j'habite à côté de Grenoble). Je m'entraîne un peu autour de chez moi, mais ce n'est pas suffisant. J'aimerais bien trouver dans Bicross Magazine une page « infos régionales » (naissance de clubs, compétitions). Je vous demande aussi : va-t-il y avoir un club à Grenoble parce que je vais avoir 14 ans et je ne peux pas continuer à m'entraîner autour de chez moi, un peu partout ? Je désirerais aussi recevoir des

autocollants Bicross Magazine, s'il y en a.

A part ça, je suis bien content qu'il y ait une revue rien que sur le bicross. Vive bicross Magazine et le Bicrossing...

Pierre Lary, 10, allée des Cottages, 38240 Meylan.

Des infos régionales, il y en a déjà dans Bicross Magazine et il y en aura de plus en plus lorsque les clubs nous en adresseront. Bien entendu, nous annoncerons la naissance des nouveaux clubs et les compétitions du mois. Pour les autocollants, il va falloir attendre encore un peu car ils sont en préparation. Enfin, Pierre, tu n'as pas de chance, car il n'y a pas encore de club à Grenoble. Les plus proches sont le Bicross Club de Mours, 28, rue Estiennes-d'Orves, 26300 Bourg-de-Péage et le Bicross Club de Manosque, 13 bis, bd Martin-Bret, 04100 Manosque.

Une suggestion : pourquoi ne pas trouver quelques copains et créer votre propre club ?

Ja m'appelle Philippe Moulène, j'ai 17 ans, j'habite une petite ville, Le Blanc, à 60 km de Châteauroux, et je suis un vert assez spécial. Malgré mon âge, je n'ai pour ainsi dire jamais eu de moteur sous mon cadre. Je fais du « Tacot » ; du moins c'est sous ce nom que j'appelle mon vélo.

Voilà bientôt 3 ans que je fais du vélo tout-terrain. Au départ, je faisais beaucoup de cross, mais depuis que je me suis cassé une jambe avec mon tank, je ne fais pratiquement que du trial. Mon vélo préparé à cet effet est sûrement introuvable, c'est du « fait maison » à 80 %.

Le cadre est un vieux cyclo Peugeot d'il y a 15 à 20 ans, la fourche est une Motobécane avec un demi-ressort en plus dans chaque fourreau, la selle vient d'un bicross Motobec, le guidon est en acier et d'enduro, les leviers en alu forgés viennent de chez « Domino », le garde-boue AV ainsi que la roue sont Peugeot, les pneus trial Michelin et l'assemblage tout ce qu'il y a de plus maison...

Parfois, je vais au terrain de cross, mais pas souvent car il y a trop de pierres et puis descendre c'est marquant mais remonter ça l'est beaucoup moins !

Enfin, je m'amuse comme je peux. Du moment que j'ai un guidon large entre les mains, c'est le principal ! Mon histoire (sûrement trop longue) vous a peut-être embêtés, mais je ne sais pas s'il y a beaucoup de mecs de mon âge assez fous pour faire encore du tout-terrain en vélo.

J'aimerais si c'est possible entrer en contact avec des jeunes dans mon cas, dont les parents ont toujours eu peur d'acheter une moto à leurs enfants.

Philippe Moulène, 31 Le Blanc.

Bravo Philippe, continue à entretenir ta passion pour le vélo trial et le bicross. Un conseil quand même : tu obtiendrais de meilleurs résultats avec un véritable vélo-trial.

Si vous partagez les goûts de Philippe, n'hésitez pas à lui écrire !

Bonjour Bicross Magazine ! Avant de vous critiquer, j'aimerais vous dire un grand bravo pour cette

revue tant attendue. Ayant suivi les premiers articles dans Moto Verte dont je suis un fervent lecteur, j'attendais avec impatience votre n°1.

Et maintenant, place aux critiques dont vous êtes si friands. Je voudrais, dans « Bicross Mag », des essais comme vous le faites, mais à la manière « un match pour un choix », comme dans Moto Verte. Les dessins de Yann me feraient beaucoup plaisir (bravo à lui). Des photos de Free Style seraient les bienvenues.

Enfin, je n'aime pas du tout votre manière d'annoncer 3 posters, alors qu'en fait ça n'en fait qu'un. Pour moi, 3 posters ce sont 3 feuilles avec chacune une face vierge et de l'autre une belle photo. Mis à part tout ça, la revue m'a beaucoup plu.

Je suis assez curieux et si vous pouviez m'expliquer les choses que je vais vous demander, vous auriez une grosse bise en prime. Pourquoi une telle différence de prix entre un CPX 600 et un BYZ 501 ou entre un Red-Line Superpro et un Raleigh Pro-Burner pourtant aussi bien équipés les uns que les autres ?

Pourquoi aussi, dans la photo double page de l'article « Les mollets du Benelux font la loi », on voit nettement plusieurs vélos qui ont un frein avant alors que vous répétez souvent qu'il est interdit d'avoir un frein avant en compétition ? Mon petit frère me demande aussi la différence de poids qu'il y a entre une roue avant de MX 1E et une roue avant de Raleigh Burner 2, car mon frère a un Raleigh du même type. Personnellement, je suis très content des deux, mais je trouve le MX 15 un peu lourd pour faire de la roue arrière, à moins que ce soit la géométrie du cadre.

Quelque chose qui manque cruellement en Picardie, c'est une piste. En effet, dans Amiens et ses environs, il n'y a absolument pas de club ni de pistes. Il y a bien eu une course à Elixecourt (un bled tout près d'Amiens) mais c'était ouvert aussi bien aux bicross qu'aux vieux solex... Alors je m'entraîne sur les bas-côtés des talus et aussi sur un tremplin en planches que je me suis fabriqué.

Bon, j'arrête d'écrire et je vous dis au revoir et bonne continuation.

Benjamin Lavallard, 17, rue Léon-Dupontreiré, 8000 Amiens.

Salut Benjamin (le malade du MX 15) et Gauthier (le fou du Burner 2). Les roues du MX 15 ET DU Burner pèsent sensiblement le même poids. C'est la géométrie du cadre (empattement long) qui altère les prestations du Motobéc en wheeling.

Venons-en maintenant aux autres sujets abordés dans ta lettre : les posters d'abord. Il y en a effectivement 3 mais des raisons techniques nous obligent à les placer ainsi car une page vierge coûte très cher et nous préférons limiter au maximum le prix de vente de la revue. 8 F, ce n'est pas trop cher, non ?...

Les différences de prix entre certains vélos de haut de gamme équipés sensiblement de la même manière s'expliquent par la provenance de l'engin. Le Red Line « made in Japan » mais importé des USA supporte le cours actuel du dollar. De surcroît, certains importateurs exagèrent parfois côté prix. Enfin, pour ce qui est du frein

avant, nous te renvoyons à la réponse donnée à un autre correspondant : certaines fédérations étrangères tolèrent le frein avant pour les experts des catégories supérieures et l'AFB est en train de leur emboîter le pas.

Je m'appelle Laurent, j'ai un MX 30. Ce qui m'embête c'est qu'il y a des suspensions et il pèse 17 kg. Que puis-je faire ? Y a-t-il un moyen pour enlever les suspensions et en faire un vrai bicross ?

P.S. Pouvez-vous m'indiquer les clubs de bicross dans le Val-de-Marne ou Paris Sud ?

Laurent Le Manach 77, rue de Seine 94140 Alfortville.

Pas facile à résoudre ton problème Laurent. Supprimer les suspensions sur un vélo cross n'est pas chose évidente. Tu peux essayer de remplacer l'amortisseur central par un simple tube de même longueur et boulonné aux deux extrémités. Pour la fourche, c'est plus dur car la colonne de direction n'accepte pas une fourche droite style Tange. Il faudrait en bricoler une à partir de la tienne. Si quelqu'un peut te faire la soudure ce n'est pas impossible. Sinon, tu va devoir changer de vélo. Le mieux est sans doute de vendre ton engin d'occasion (par les petites annonces de Bicross Magazine) et d'en acquérir un plus conforme à ces aspirations. Côté club, en Val-de-Marne il existe la section bicross du club de Créteil qui gère d'ailleurs le beau circuit de Créteil. Il y a aussi le bicross club d'Orly, 1, rue Emile Zola à Orly.

Je vous félicite pour votre revue qui est à la hauteur. Je vous écris également pour vous demander quelques renseignements : jusqu'à quel âge peut-on faire du Bicross ? J'ai 19 ans et j'adore ce sport. Dans vos lignes, on ne parle presque jamais des plus de 16 ans. Pourriez-vous aussi me donner l'adresse d'un magazine américain de bicross. Combien y a-t-il de pistes en France et où se trouvent-elles ? D'autre part, j'aimerais entrer en contact avec quelqu'un de mon âge faisant de la compétition pour l'accompagner et échanger des idées. Jean-Louis Yves, 17, rue Voltaire, 94400 Vitry. Tél. : 682.02.47.

Il n'y a pas d'âge pour les braves, Jean-Louis ! Pour l'instant, les bicrosses français sont assez jeunes car ce sport démarre. Mais aux USA, il y a des pros qui ont plus de 20 ans. D'ailleurs, nous passons toujours les classements des courses 16 ans et plus. Là, il y a des pilotes qui ont ton âge. Pour les plus de 25 ans, il existe de surcroît une catégorie spéciale donc il n'est pas trop tard pour te lancer dans la compétition !

Côté magazine ricain, il en existe plusieurs. Le meilleur et le plus « crazy » est BMX Action. Il est édité par Wizard Publications, 3162 Kashiwa Street, Torrance California - 90505. L'abonnement annuel coûte 22, 50 dollars, (160 F). Ça vaut le coup car il est presque aussi bien fait que Bicross Magazine... Ça va, les chevilles ? Trêve de plaisanterie : il est impossible de répertorier toutes les pistes existantes en France car il en naît une presque chaque semaine. L'AFB en a déjà homologué quelques dizaines. Rien que près de chez toi, il y en a une à Créteil et une autre, un peu plus loin, à Vaux-le-Pénil, du côté de Melun. Enfin, nous passons ton numéro de tube. Les lecteurs pourront ainsi te contacter très facilement. Salut, le « vieux »...



PREMIER SPECIALISTE EN ILE-DE-FRANCE
DU B.M.X.

DES PRIX FOUS!

- Pédales Shimano DX	140 F
- Tige Selle Shimano DX	110 F
- Fourche TRX	170 F
- Paire roues ARYA	360 F
- Pédales KKT	120 F
- Pédales SAKAE « Custom »	80 F
- Selle ITALIA AERO	30 F
- Tige selle SAKAE type SHIMANO DX	70 F
- Pneu couleur CHENG SHIN	45 F
- Casque	168 F
- Casque Protec Eliminator	380 F
- Guidon Alu	de 120 F à 140 F
- Potence alu, type Suntour	60 F
- Frein Dia Compé	40 F
- Jeux de direction Tange MX3 perforé, bleu, or, rouge	90 F
etc.	

ENVOI DANS TOUTE LA FRANCE

L'AMI DES SPORTIFS :

CENTRE COMMERCIAL DES MOUSTIERS
77530 VAUX-LE-PENIL - TEL. : (6) 452.48.70

* ACS * HUTCH * BELL * SUZUE *

GT-BMX

* SUNTOUR

* SUGINO

* RED LINE

* SHIMANO

* SE-RACING

* TORKER * TANGE * OAKLEY *

PRENEZ UN BON DEPART
AVEC...

Bientôt disponibles
les Vélos Trial
GILLES BURGAT
RENSEIGNEZ-VOUS.

NUMBER ONE

35, RUE DES CHAVANNES
71380 St-MARCEL
Tél. : (85) 93.21.49

DISTRIBUTION

import



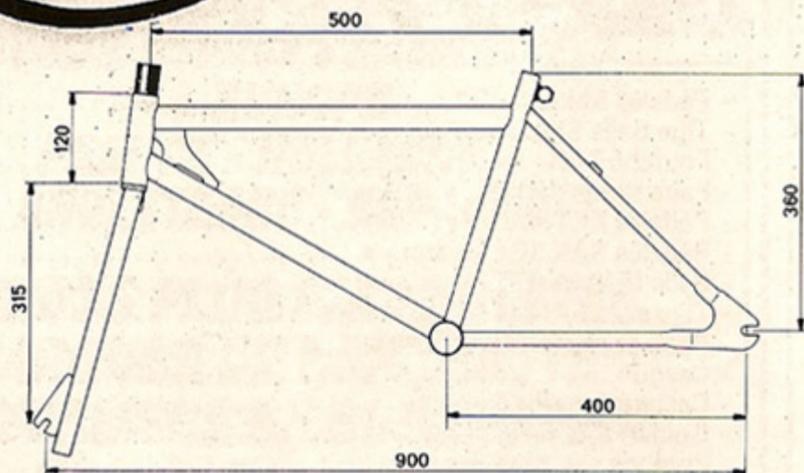
cadre BMX 20 pouces

FABRICATION FRANÇAISE

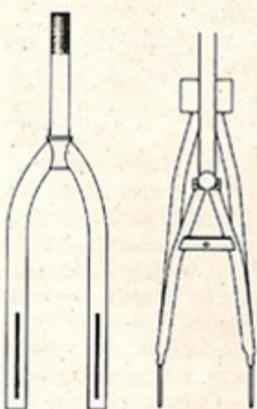
LE VELO CROSS A LA CARTE
DEBUTE PAR ÇA!

240^F_{TTC}
CADRE ET FOURCHE
SANS PEINTURE

CADRE ACIER QUALITE 102



Fourche avant Fourche arrière



Construction tube tout acier soudé électriquement sous gaz neutre.

CADRE : Profil tube ovoïde 30 x 20 tube de selle Ø 25

BOITE DE PEDALIER : Boîte 68 x 40 taraudé 35 x 100 ou boîte 68 x 57 monobloc

FOURCHE ARRIERE : Tube Ø 16 pattes arrière ép. 3 mm

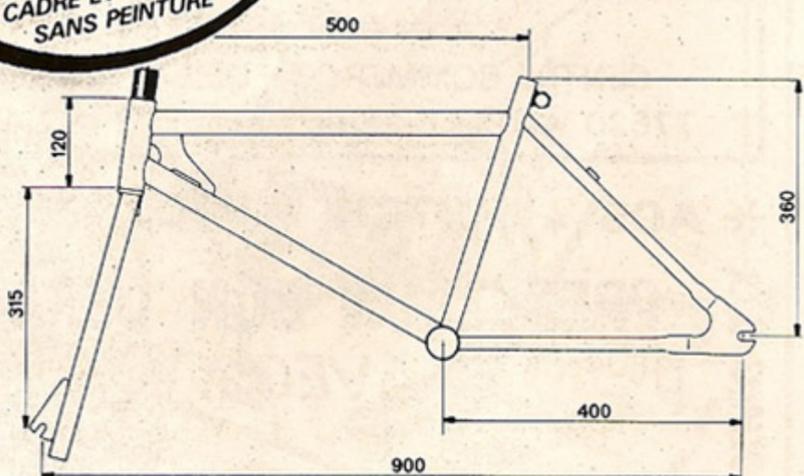
FOURCHE AVANT : Tube Ø 25 pattes avant ép. 3 mm tube pivot fileté 25 x 100

POIDS DU CADRE : BMX (sans tige de selle) 2545 grammes

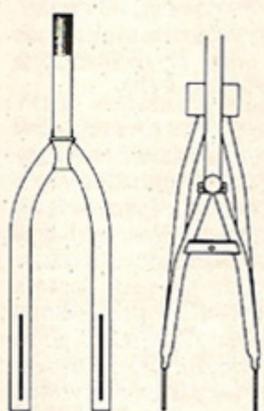
POIDS FOURCHE AV. : BMX 985 grammes

690^F_{TTC}
CADRE ET FOURCHE
SANS PEINTURE

SUPER VITUS BMX SERIE LEGERE



Fourche avant Fourche arrière



Construction tube acier chrome molybdène.

CADRE : Tube Ø 28 ép. 8/10 tube selle Ø 25 ép. 15/10

BOITE DE PEDALIER : 68 x 57 monobloc ép. 30/10

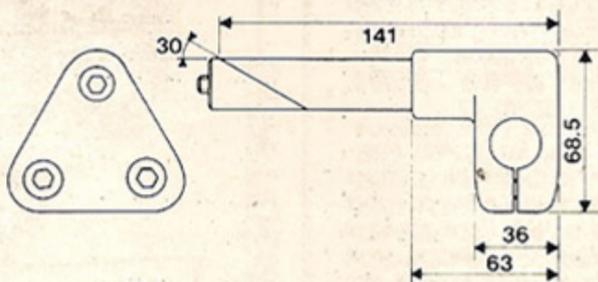
FOURCHE ARRIERE : Tube Ø 16 ép. 8/10 pattes arrière ép. 3 mm

FOURCHE AVANT : Tube Ø 26 ép. 10/10 poids 820 grammes

POIDS DU CADRE : BMX (sans tige de selle) 1860 grammes

POTENCE BMX

90^F_{TTC}



POTENCE : BMX alu pour cintre Ø 22

MATIERE : Alu AS 13 x 30

PLONGEUR : Tube acier Ø 22 x 2

SERRAGE : Tripode vis BTR 80 kg

BON DE COMMANDE A RETOURNER A :

s.a. LAFFITE 54 Rte de Paris 31150 FENOUILLET

Veillez m'envoyer à domicile sans frais (par SNCF)

- 1 cadre et fourche classique BMX 20 à 240 F TTC x = _____
- 1 cadre et fourche SUPER VITUS BMX 20 à 690 F TTC x = _____
- 1 potence BMX à 90 F TTC x = _____
- Peinture bleu métal à 40 F TTC x = _____
- TOTAL = _____

Je joins à la commande 1 chèque bancaire ou postal à l'ordre d'ALVA INTERNATIONAL.

Je demande l'envoi contre-remboursement, je paierai alors 30 F pour frais.

NOM _____

PRENOM _____

ADRESSE _____

CODE POSTAL _____

VILLE _____

TEL _____

SIGNATURE _____



Le vélo trial Gilles Burgat

Le mois dernier nous vous annonçons la sortie prochaine d'un vélo trial signé Gilles Burgat. Voici la première photo de cet engin très séduisant dont la principale qualité repose sur la légèreté.



Circuit de Bagnères : une inauguration sur les chapeaux de roues.

Nous vous avons relaté la naissance du tout nouveau circuit de bicross de Bagnères-de-Bigorre dans un récent numéro. Depuis, de l'eau a coulé dans le gave et, le 29 août s'est déroulée, en fanfare, l'inauguration sportive de ce terrain. Comme nous le narre par écrit M. Plantat, le président, ce circuit désormais permanent accueillait ce jour-là une quarantaine de pilotes, lesquels se sont affrontés sous les yeux intéressés de près de 500 spectateurs. Parmi les concurrents, il y avait naturellement une présence féminine : en l'occurrence Sylvie Verdoux, 12 ans, de Bagnères.

Les pilotes locaux ont d'ailleurs fait un « carton » puisque Bagnères remporte 5 catégories sur 7 ! (St Pol en 6/9 ans ; Hournarete en 11 ans ; Cibac en 12 ans ; Gouézé en 13 ans et Ducasse en 15 ans et plus). Seuls Pujol, de Tarbes et Champagne, de Lespourcy sont parvenus à limiter les dégâts, gagnant respectivement en 5 ans et 10 ans.

Il a fait très beau pour l'occasion. Les notables étaient de la fête dont M. Barbe adjoint au maire qui devait remettre la coupe de la ville. A l'heure où nous écrivons ces lignes une autre course s'est déroulée sur ce beau circuit, fin septembre. Naturellement vous aurez les résultats dès réception. En tout cas bravo au vélo-cross club Bagnérais et merci M. Plantat pour vos informations et vos photos !



Finale trophée Motobécane à Vaux-le-Pénil

Initialement prévue en indoor dans la capitale, la finale du trophée Motobécane-Lois 1982 aura finalement lieu près de Melun, sur le circuit de Vaux-le-Pénil. L'épreuve se déroulera le 24 octobre.

Souhaitons que l'été indien se prolonge jusqu'à cette date pour permettre à Sylvain Billon et son équipe d'organiser cette compétition dans les meilleures conditions et, si possible, sous le soleil.

L'événement sera en effet très important pour les participants à ce Trophée puisque les lauréats 82 seront sacrés à l'issue de cette finale. Rappelons que tous les bicrosses sont cordialement invités. Le circuit se trouve situé dans la zone industrielle de Melun, Vaux-le-Pénil. Les courses sont cependant réservées aux pilotes qualifiés durant les diverses épreuves de sélection organisées durant la saison.

Bicross magazine au G.P. des USA 82 !

Nous ne ferons pas l'injure de rappeler aux supers initiés que vous êtes tous, amis lecteurs de Bicross Magazine, que le G.P. des USA de bicrossing se déroulera les 29-30 et 31 octobre prochains. Ce sera le sommet de la saison 82 américaine et l'on y attend toutes les stars du bicrossing yankee. Ce Grand Prix élira domicile à « Magic Mountain », un super parc d'attractions situé au nord de Los Angeles, en Californie. Magic Mountain vous connaissez ? Mais si, c'est là qu'on trouve ces montagnes russes géantes, ce grand huit diabolique et ce toboggan de la mort infernal. Wahou !... Ce Grand Prix des USA est organisé par la NBL et l'IBMXF sous le patronnage de Mongoose. Comme cet événement tombe en plein dans les vacances scolaires de la Toussaint, il n'est pas impossible que quelques pilotes français soient de la partie. De toute manière Bicross Magazine sera présent. En effet, dans un de ces grands élans de générosité qui lui sont habituels, notre directeur bien aimé a décidé d'y expédier les envoyés très spéciaux de Bicross Magazine.

Ceux-ci ont eu beau refuser, expliquer que le voyage était trop onéreux, que le cours du Dollar... que ci, que ça : rien n'y a fait, il a tenu bon et ceux-ci ont dû s'incliner. Ils iront en Californie, un point c'est tout ! Naturellement vous pourrez lire leur prose dans le numéro « spécial G.P. des USA » qui paraîtra le 20 novembre. Un numéro à retenir dès maintenant chez votre marchand de hot-dogs habituel...

Stages de Bi-Crossing Prom'Obi à Gruissan : Ça continue !

Les stages de formation organisés dans l'Aude à Gruissan ont connu un grand succès l'été dernier. Il a été décidé de renouveler l'expérience, et ce pendant toutes les périodes de congés scolaires. Pour la fin de la saison 1982, 3 stages ont été retenus : du 24 au 27 octobre, du 28 au 31 octobre et du 27 au 30 décembre.

Rappelons que Gruissan est un petit village, sur la côte Languedocienne à 14 km de Narbonne, et que l'on peut s'y rendre par l'autoroute ou le train ou encore l'avion.

La piste de cross est très technique et sera encore modifiée. La société d'économie mixte qui se charge de l'aménagement de la station balnéaire mettra encore à la disposition des stagiaires de nouveaux équipements (trial, atelier, enduro, formule week-ends, etc.)

Le prix du stage est de 300 F.

Les stagiaires peuvent être hébergés dans un hôtel 2 étoiles en pension complète, pour une somme très modique.

Vous êtes intéressés, alors renseignez-vous à l'A.F.B. Tél. : (80) 22.66.98, qui vous donnera toutes les informations.

Championnat d'Europe : à Dijon en 83

On savait depuis plusieurs mois que la France avait été désignée pour organiser, en 1983, le Championnat d'Europe de bicrossing. Au départ il était question de Gruissan pour accueillir cette importante compétition réunissant l'élite européenne du « pneu à tétines ». Mais l'AFB, après réflexion a pensé que Gruissan « la station du bicross » apparaissait bien excentrée par rapport au reste de la France et aux pays de l'Europe du Nord et du Bénélux qui fournissent les plus gros bataillons de coureurs. Voilà pourquoi il a été décidé d'organiser cette compétition à Dijon, en Bourgogne, berceau français du bicrossing. Mieux, l'épreuve qui se déroulera dans le palais des expositions de la capitale de la moutarde se disputera en indoor et en soirée. Tout est déjà quasiment réglé et l'on va bientôt pouvoir retenir ses places pour cet événement sans précédent. Au surplus, un salon du bicross devrait être organisé conjointement, dans la même enceinte.

Un club de bicross à Issoire.

Après avoir conquis l'est de la France le bicross est en train de gagner doucement la partie centre de notre si beau pays. Récemment, la ville d'Issoire, située à 30 km de Clermont s'est dotée d'un club de bicrossing. Le

bureau est composé de MM. Garbio, président ; Marchand, vice-président ; Mestre, trésorier et Guillot, secrétaire ; sans oublier le médecin attaché au club : M. Gauthier.

Patrick Guillot, qui nous informe de la création de ce club nous signale aussi qu'un mois après naissait un terrain aménagé grâce à la coopération du dynamique député-maire. C'est une piste de 250 mètres comportant trois virages relevés, une butte de départ de 3,50 m et les divers obstacles que réclame la bonne pratique de ce sport. Inauguré par les pilotes du club et les petits copains du bicross club d'Auvergne, le terrain d'Issoire sera prochainement le cadre de compétitions. Pour tous renseignements vous pouvez contacter le secrétaire : Patrick Guillot, Ortaix, 63500 Issoire. Tél. : 89.14.68.

Les derniers clubs de bicrossing

Moto Club de Thuir

section Bicrossing, café de France, boulevard Kléber, 66300 Thuir. Tél. : (68) 06.41.38 (M. Cortie).

Bi-Cross Club de Romans

9, rue de Staubing, 26100 Romans. Tél. : (75) 02.10.05 (M. Cugerone).

Bi-Cross Club Luron

23, rue des Gleux, 70200 Lure. Tél. : (84) 30.14.87 (M. Scalvinoni).

Bi-Cross Club de Grenoble

2, rue Paul-Monval, 38400 Saint-Martin-d'Hères. Tél. : (76) 88.03.59 (M. Villet).

Bi-Cross Club de Cavailon

197, cours Carnot, 84300 Cavailon. (M. Leray).

Bi-Cross Club Rennais

33, avenue Monseigneur-Mouézy, 35100 Rennes. (M. Fourel)

Un vélo trial à Lyon le 24 octobre

L'équipe de Nyons, Thierry Girard en tête, participera le 24 octobre prochain à une épreuve de vélotrial qui sera une sorte de prologue à un futur championnat de France de la spécialité. Bien entendu, cette compétition se déroulera en zones naturelles sur le terrain de Jonage 6 ou 7 km à l'est de Lyon.

Pour les engagements vous pouvez contacter M. Dimota. Tél. : (7) 804.29.19. En tous cas les engagements pourront se faire sur place jusqu'à 10 h. L'épreuve est ouverte à tous les vélotrialistes.

Premier bicross à Lunelle le 7 novembre.

Un nouveau bicross club vient de naître à Lunel. Il est présidé par M. Adrien D'émblée, un terrain a été réalisé et sa première épreuve aura lieu le dimanche 7 novembre.



IFMA.82.
COLONIA



olé les no



SALON DE COLOGNE

Certes, il n'existe pas encore, en France, un Salon spécifique du bicross, à l'instar du Salon de l'Auto ou de la Moto. De surcroît, le Salon du Cycle qui se tient un an sur deux n'aura pas lieu cette année. Toutefois, en cette période d'expositions, Bicross Magazine ne pouvait demeurer en retrait. Dès lors nous avons décidé de pallier cette lacune en vous présentant notre propre « Salon du bicross 1982 »



cl. F. H. ST
September 82



Nouveautés



Pour ce faire, nous nous sommes rendus à la mi-septembre à Cologne, en Allemagne, où s'est tenue l'IFMA, le plus important salon mondial consacré aux deux-roues. Bien entendu, le bicross n'y a pas été oublié. On peut même dire qu'il a effectué une entrée en force puisque quasiment tous les exposants « cycle » présentaient au moins un modèle de vélo-cross. Ce déferlement a surpris plus d'un observateur. Nul doute qu'il a également fait changer d'avis plus d'un sceptique qui ne croyait pas encore en l'avenir du bicross.

Des centaines et des centaines de bicross — les uns nouveaux, les autres déjà connus — voilà ce qui attendait le visiteur à l'IFMA de Cologne. Bien entendu, il est impossible de vous montrer ici tous les BMX vus à Cologne : un seul numéro de votre revue préférée n'y suffirait pas (il faudrait y consacrer l'ensemble de la parution annuelle). Cependant, nous allons

essayer de vous présenter les nouveautés les plus représentatives et les plus intéressantes. Pour ce faire, il nous a fallu opérer un choix. Peut-être y oublions-nous quelques marques mais nous leur présentons par avance nos plus plates excuses...

Pour faciliter la visite dans ce Salon du bicross « Bicross Magazine », nous avons regroupé les marques par pays. L'Europe d'abord, puis les USA, le Japon et Taiwan. Faites une bonne visite, mais attention : ne vous enflammez pas trop vite pour un modèle : la grande majorité d'entre eux ne sont pas disponibles dans notre bel hexagone, faute d'importateur. Que l'on se rassure : le bicrossing n'en est qu'à ses premiers balbutiements et cette situation devrait évoluer à très grande vitesse dans l'avenir.

Ci-dessus : la plaque « tigre », les super potences et autres accessoires « dyno » témoignent des recherches entreprises à Taiwan.

Les jantes plastique européennes viennent généralement d'Italie. Grimeca est le fournisseur n° 1, avec ou sans frein-tambour. Pour les amateurs de bicross attelé voici le side-car bicross Schauff : à deux ou fait mieux !



France

Les principaux constructeurs français n'ont pas attendu Cologne pour présenter leurs nouveautés. Les lecteurs de Bicross Magazine ont déjà eu la primeur des nouveaux Peugeot, des Yamaha et, récemment, des Motobécane. Aussi ne restait-il plus grand-chose de nouveau à se mettre sous la dent, à l'exception des Gitane. Remarquons aussi les tentatives de France-Loire et Cizeron qui ont osé présenter des produits 100 % made in France. Hélas, comme nous le verrons plus loin, ni le ramage, ni surtout le plumage ne sont à la hauteur des productions concurrentes « étrangères »...

Gitane : il semble que l'on soit enfin décidé à se lancer dans le bicross du côté de Machecoul. En 1983, une équipe officielle participera aux grandes épreuves. De surcroît, la gamme spécifique bicross commence à s'étoffer. Nous avons remarqué deux nouveaux engins. Tout d'abord le Seven EMC. Il s'agit d'un engin d'initiation. Cadre acier, belle finition, jantes alu mais, hélas, un petit boîtier de pédalier, avec toutefois des manivelles montées sur emmanchements carrés.

Le « Race » est destiné à la compétition. Le châssis est en acier au chrome moly. Il possède un gros boîtier de pédalier qui reçoit un ensemble alu Sugino. Les pédales sont des Sun Tour. A l'arrière, le freinage est assuré par des patins. Une belle bête dont les premiers protos ont déjà commencé à faire parler d'eux.

Cizeron : spécialisée dans la distribution en hypermarchés, cette firme stéphanoise commercialise ses produits sous la marque Bernard Thévenet. Elle se lance à son tour dans le bicross avec des vélos qui exigent, en premier lieu, une finition un peu plus soignée et, surtout, un design et une décoration un peu plus flatteurs. Le modèle de base ressemble aux engins italiens : tube acier normal, petit boîtier, pédalier claveté, et équipement très spartiate : pas de quoi pavoiser !

En revanche, le modèle supérieur se rapproche davantage des canons en vigueur dans la concurrence. Le cadre est disponible, au choix, en tube acier normal ou en très léger Vitus. C'est déjà mieux. On remarque un ensemble pédalier Nerver en dural, un frein arrière à patins CLB dural et quelques équipements assez sérieux. Mais, là aussi, la présentation laisse à désirer. Déjà que le nom Cizeron n'est pas très vendeur, si en plus le vélo est attirant comme une porte de prison...

Lejeune : fort présent dans le vélo-cross de très bas de gamme, le constructeur de Maison Alfort augmente peu à peu la compétitivité sportive de ses produits tout en restant très bien placé au point de vue prix. La nouveauté Lejeune à Cologne est le RMX 20. Vendu 599 F, cet engin existe en deux versions. Dans les deux cas, le cadre type « vélo », avec petit boîtier de pédalier et manivelles clavetées, est équipé de roues acier. La tige de selle et le guidon à barre de renfort sont également en acier. La selle est dorénavant du type BMX, tandis que la fourche est à axe déporté. Le RMX 20/1 est doté d'un moyeu arrière Torpedo qui permet le freinage par rétro-pédalage. Le 20/2, en revanche, reçoit deux freins à patins sur jante. En vérité, à l'exception des jantes plastique, ce RMX 20 évoque très nettement le Laffite essayé dans notre précédente édition.

France-Loire : ce constructeur stéphanois, grand spécialiste du vélo de course, s'intéresse désormais au bicross. Mieux : c'est une gamme complète pour tous les âges et toutes les utilisations que prépare France-Loire. Pour l'instant, il existe déjà les modèles 12, 14, 16, 20, qui se distinguent par le diamètre des jantes. Les jantes sont des Rigida, mais des Mavic dural compétition sont attendues. Pour l'heure, si l'on désire acquérir un

bicross France-Loire, on se voit offrir par exemple le Mars, un engin chaussé de gros pneus Hutchinson qui pour être de couleur jaune, n'en sont pas moins démesurés pour la compétition. Le cadre chromé n'était pas exposé, laissant la place à un homologue émaillé « caca d'oie » qui ravira les nostalgiques de la guerre de 40... Saura-t-il séduire les jeunes ? C'est une autre histoire. Heureusement un modèle « Compétition », l'Alcyone, plus élaboré, de même qu'une version « Super compétition » tout dural, sont en préparation. Wait and see...

Espagne

Au pays du flamenco le bicross (baptisé là-bas « bici-cross »), est en train d'effectuer une belle percée. Certes il est largement concurrencé par le vélo-trial, spécialité inventée ici. Le chef de file du vélo-trial, Montesa, ne propose pour l'instant rien de très nouveau en matière de « trialsin ». En revanche, B.H., le « grand » du cycle ibérique dont la production approche désormais les 600 000 unités par an, réalise de très notables investissements. Automatisation et robotisation permettent d'accroître la production, mais aussi la qualité générale.

BH : le bicross ibérique c'est naturellement BH. Pour l'instant, cette firme ne s'est pas exactement fait connaître par la sophistication de ses produits (encore qu'ils puissent en remonter à certains vélo-cross français). Toutefois, il semble qu'une évolution soit en vue « tras los montes ». Ainsi, après avoir présenté un nouveau frein à patins hyper puissant (voir Bicross Magazine n° 2), Beistegui Hermanos propose deux nouveautés dignes d'intérêt. Voyons d'abord le « California Star ». Il s'agit d'un véritable engin de compétition. Le cadre chromé est renforcé, la fourche à axe droit est en acier au chrome moly. Les jantes alu sont anodisées. Les freins avant et arrière sont en dural forgé, tout comme le pédalier à manivelles montées sur emmanchements carrés. Les pneus Cheng Shin sont teintés.

Par ailleurs, BH prend en marche le train du « Beach Cruiser », avec le « Running Bull ». L'inspiration est très américaine, avec roues de 26 pouces chaussées de pneus cross. La réalisation est assez soignée mais on se demande ce que vient faire le changement de vitesses par dérailleur, très vulnérable.

Portugal

Pays voisin de l'Espagne, le Portugal découvre à son tour le bicross. Comme les difficultés économiques que connaît cette contrée obligent son gouvernement à limiter strictement les importations, il s'est créé une petite fabrication locale. Celle-ci est principalement assurée par la firme Esmaltina qui songe même à exporter ses produits, en « paquet-fado ».

Esmaltina : un seul vélo est pour l'instant produit par cette marque plutôt spécialisée dans les bicyclettes utilitaires : le Ranger. Il s'agit d'un engin très simple, sans suspensions (c'est déjà ça). Le dessin du cadre est copié sur les productions américaines. Toutefois, l'équipement est des plus spartiates, avec des jantes acier, des pneus très faiblement cramponnés et un boîtier de pédalier de petit diamètre, avec manivelles simplement clavetées. Certes, l'engin ne vaut pas un coup de cidre et nous ne le mentionnons que pour montrer que le vélo-cross se répand du côté de Lisbonne.

Pologne

Des bicross polonais ? Mais oui, car malgré les difficultés que connaît actuellement cette contrée, il existe là-bas une industrie cycliste dont le porte-flambeau est la firme nationale

Universal. Comme la Pologne est un pays très ouvert au motocross il était naturel que le bicross y prenne pied un jour ou l'autre. Toutefois le bicross Universal est un engin de bas, bas de gamme monté très simplement à l'aide de composants les plus hétéroclites. Cela arrive à peine à la cheville d'un engin italien vendu en hypermarché mais ça a le mérite d'exister. A noter les pneus aux crampons manquant réellement de mordant : ce sont des pneus Raleigh, déclassés depuis belle lurette...

Allemagne

Le pays qui accueillait l'IFMA réserve désormais une large place au bicrossing. Les premiers adeptes ont naturellement utilisé des bicross importés des USA mais, peu à peu, une industrie locale a pris le relais. Certes, certains constructeurs allemands procèdent comme Peugeot ou Motobécane (à ses débuts), en important des engins de Taïwan et en se contentant d'y apposer une étiquette. Mais d'autres préfèrent, courageusement, tenter l'aventure d'une construction originale.

Vaterland : c'est là un des grands de la construction cycliste germanique. Un nom pourtant inconnu chez nous puisque ses productions ne sont pas distribuées de ce côté du Rhin. La gamme comprend le XM9 pour les enfants, le XM 1 000 pour les plus grands et le BMX 20, un engin fabriqué en Allemagne sur le modèle italien, c'est-à-dire avec petit pédalier claveté. La finition est assez propre et l'on remarque en particulier les pneus couleur « Mountainer » et les freins Lee chi, venus tout droit de Taïwan.

Schauff : autre grand du cycle allemand, Schauff qui n'est pas non plus importé en France, a enrichi sa gamme BMX d'un très intéressant vélo-cross attelé. Pour l'instant il s'agit surtout d'un exercice de style, d'un prototype de salon qui connaîtra peut-être des suites commerciales si la demande apparaît.

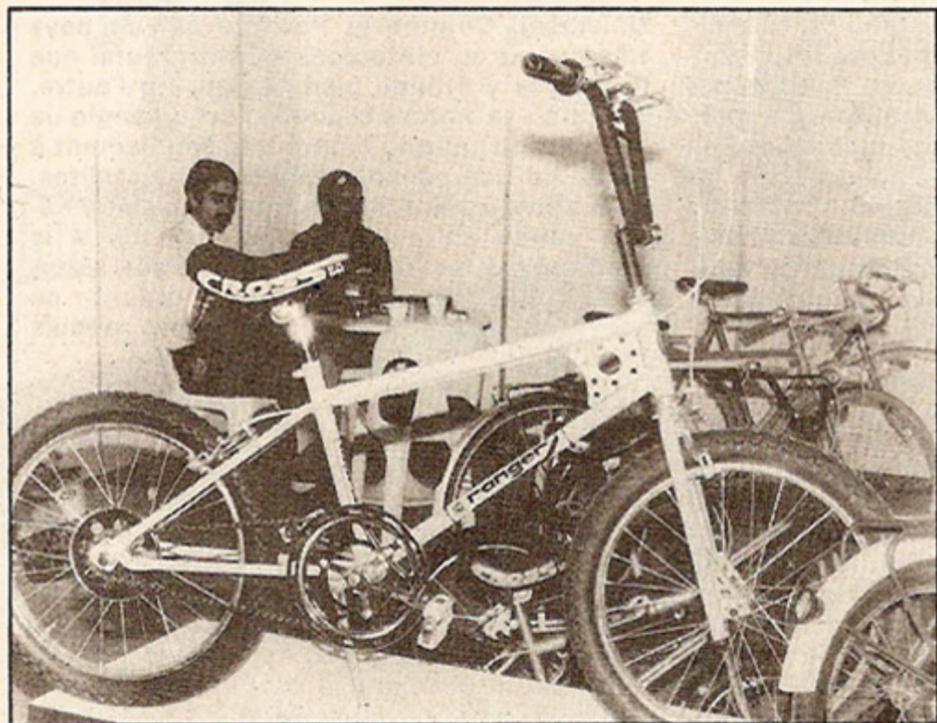
La gamme Schauff BMX solo commence avec le « Cross Master », un vélo bon marché avec pédalier claveté, jantes acier et frein arrière par rétro-pédalage. Le Cross Magnum est très voisin mais il est plus sportif avec ses pneus couleur et ses freins avant et arrière à patins.

Le « Golden Mile » est fort bien équipé. C'est un véritable modèle compétition avec jantes alu, pédalier dural à gros boîtier et emmanchements carrés.

Au sommet nous trouvons l'« aérodynamique ». Là, c'est du très, très haut de gamme. La fabrication et l'équipement sont 100 % « made in Japan » avec cadre chrome moly de section ovale, fourche du même métal profilée, potence dural forgé Win, pédalier Takagi monté dans un gros boîtier « Aéro-dyno ».

Jobafa : un seul engin bicross chez ce petit fabricant allemand. L'équipement est sommaire avec jantes acier, petit pédalier, pneus swallow et frein arrière Torpedo dans le moyeu. En revanche, la finition est très soignée.

Centurion : une gamme complète de bicross chez ce constructeur installé à Magstad. A l'évidence, il s'agit de produits « made in Taïwan », importés et revêtus de stickers portant la marque. Le Spider 1 est en bas de gamme, il ressemble à un Peugeot CPX 101, avec cadre renforcé, pédalier acier monobloc en gros boîtier, fourche à axe droit. Les jantes acier sont chaussées de pneus Cheng Shin, mais les moyeux et le frein arrière sont en dural anodisé. Le Spider 2 adopte une fourche Tange chromée, une potence 4 points en dural, des jantes dural équipées de pneus couleur. Le pédalier monobloc acier est équipé d'un pla-



Fabriqué au Portugal par Esmaltina, le Ranger témoigne de l'arrivée du bicross au pays du fado. Très simple, l'ensemble fait songer aux productions italiennes.



Accessoiriste distingué, Shimano fait très mal lorsqu'il réunit en un même vélo (Tange) ses produits les plus élaborés. Du pédalier à la selle, en passant par le dérailleur et les freins, c'est une débauche de dural trop poli pour être malhonnête...



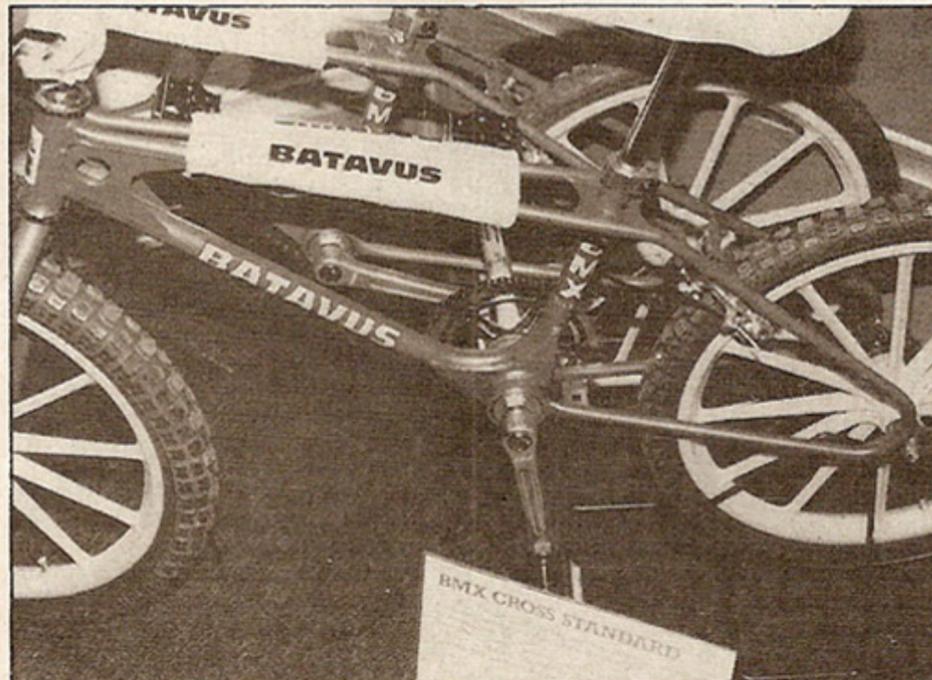
Le nouveau « California Star » chez B.H. est sans doute le modèle le plus compétitif de la péninsule ibérique. Cadre chromé, pédalier, guidon et jantes dural : les arguments ne manquent pas. Notez les pneus couleur Cheng Shin.

Le nouveau Super X « Professional » de chez Fréjus reçoit un nouveau châssis au chrome moly, des pédales dural, de nouvelles jantes chaussées de pneus couleur à petits crampons.



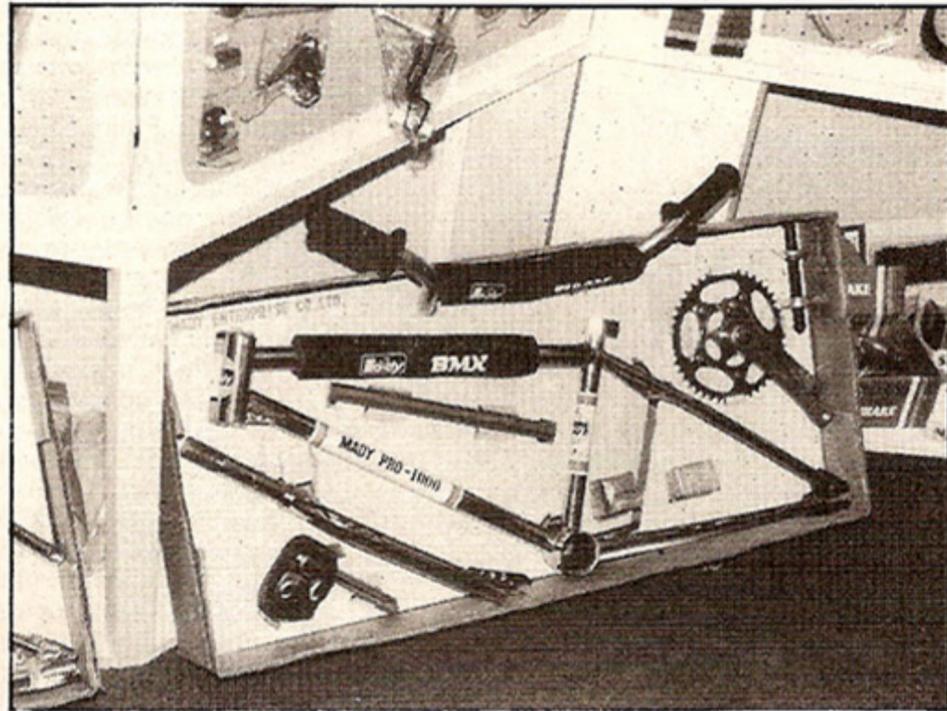
Aux U.S.A. la vogue du « 24 » gagne du terrain. Pour les bicrossers les plus grands, Murray propose son « Team Murray 24 c » dont le cadre au chrome moly reçoit des jantes dural de 24 pouces. Le pédalier est un monobloc acier Cr Mo.

La gamme bicross Batavus dispose d'un nouveau cadre avec gros boîtier de pédalier super renforcé. Ainsi disparaît la critique majeure ormulée à l'encontre de ce matériel.





Toujours à la pointe du progrès, Red Line ! Du châssis aux accessoires, tout est traité avec un soin du bétail impressionnant. Notez la nouvelle potence Red Line et surtout le pédalier étudié et mis au point par Red Line.



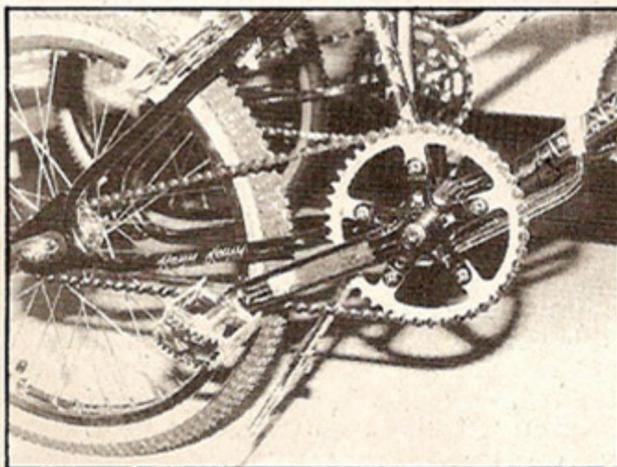
Pour les bricoleurs, Mady (Taiwan) propose ce vélo en kit à monter soi-même. C'est une solution économique et intéressante car elle permet de connaître le vélo de fond en comble. Les composants sont ici de bonne qualité (modèle Pro).



Les meilleures productions taiwanaises n'ont plus à rougir face aux réalisations U.S. ou japonaises. Ainsi le « Team Giant » construit par le principal fabricant de l'île est-il traité avec un soin indéniable. Cadre, pédalier et guidon sont en acier au chrome moly. Les jantes à bâtons sont originales.



La star du bicross nippon : le Diamond Back. Ligne agressive, esthétique exceptionnelle (chrome et noir), plus des composants hyper sophistiqués et éprouvés, voilà qui produit un vélo de grande classe. Même les pneus sont des Diamond Back, tout comme la potence et la fourche en acier Cr Mo à axe droit. La selle profilée est une Aers.



Sur le Diamond Back « Turbo » qui se trouve au sommet de la gamme, on découvre ce pédalier dural original. Le gros boîtier est équipé de roulement protégés de la poussière ; les manivelles forgées sont de pures merveilles de finition. Naturellement, le plateau dural est interchangeable.

teau en dural. Le Centurion « Force » est très proche du Spider mais le châssis est réalisé en acier au chrome moly. La tige de selle, le guidon, la potence, les moyeux sont en dural anodisé. Au sommet de cette gamme, Centurion présente le « Professional-Line ». Sa robe blanche fait songer au Yamaha. Le cadre est en acier au chrome moly. Le pédalier est tout alu, avec plateau dural ajouré interchangeable. Pour une plus grande robustesse, le guidon et la tige de selle sont en acier au chrome moly. Centurion croit également au Cruiser mais son modèle multivitesses possède un dérailleur inadapté au tout-terrain.

Heidemann : très grand nom du cycle allemand, Heidemann ne propose qu'un seul bicross. C'est un vélo de haut de gamme, « made in Japan », le Zodiac Horn. Le cadre acier chrome moly est renforcé trois points à la colonne. Il adopte un gros boîtier équipé d'un pédalier acier monobloc. Les jantes alu sont anodisées. Les freins avant et arrière sont les nouveaux Dia-Compé en dural forgé et renforcé. Une belle bête en vérité !

Kalkhoff : à côté du BMX 1, un classique bicross « made in Taiwan » et très bien équipé. On découvre le « Moto One » dont la poutre supérieure est dédoublée et incurvée. Une robustesse à toute épreuve !

Italie

L'Italie est comme la France une patrie d'élection du cyclisme. Pourtant le bicross peine à y prendre pied. C'est fort curieux si l'on songe au succès que connaît le motocross de l'autre côté des Alpes. On nous rétorquera bien sûr que l'Italie produit plusieurs centaines de milliers de vélos-cross. Certes, mais il s'agit soit d'engins à suspension qui sont des vélos-jouets et non des vélos-cross susceptibles de courir, soit des bicross « bas de gamme » fabriqués par Ital-Vélo. Ces engins se retrouvent affublés de noms divers chez de nombreux constructeurs transalpins. Leur principale caractéristique est le petit boîtier de pédalier avec manivelles clavetées. Chacun sait qu'il ne s'agit pas là du nec plus ultra pour la compétition ! En vérité, pour trouver une production bicross originale et digne de



Nouveautés

ce nom, il convient de chercher chez Fréjus ou Cinelli. Le premier possède une gamme complète. Le second ne produit qu'un seul engin, mais de grande classe.

Atala Rizato : ce constructeur de cyclomoteurs propose un BMX qui est l'archétype des productions italiennes. Il s'agit d'un vélo de bas de gamme avec petit pédalier claveté, accessoires bon marché et sans sophistication. Seul point digne d'intérêt : les jantes moulées en plastique à douze rayons, intégrant deux freins tambours. Cet engin ne doit pas aller très vite mais au moins il freine !

Cinelli : nous avons déjà rencontré les premiers protos bicross Cinelli. En fait ils évoluent depuis quelques mois sur les circuits français aux mains de la famille Sireix. C'est réellement du très beau travail, avec châssis tout Columbus. L'équipement est de grande classe : pédalier dural forgé Ofmega, moyeux Campagnolo, frein du même nom, plus une potence Cinelli, véritable oeuvre d'art. Nul doute que cet engin sera très attendu en France dans les mois qui viennent, car l'ensemble pèse moins de 10 kg.

Fréjus : Le constructeur de Cunéo est désormais représenté en France par un agent commercial qui traite directement pour le compte de l'usine. Il s'agit de Bernard Metzger, 103, av. Zenatti, 13008 Marseille. Tél. : (91) 73.27.61 ou 73.54.34. Les nouveautés Fréjus sont dignes d'intérêt. Tout d'abord, en haut de gamme, le super X éclate en plusieurs versions. Il adopte un nouveau cadre, toujours en acier au chrome moly. Le modèle que nous connaissions devient le Super X compétition. Mais il est coiffé désormais par le Super X « Professional », avec guidon et tige de selle en dural, jantes alu, pédales dural forgé, etc. A noter aussi le levier de frein court, lui aussi en dural. En bas de gamme, un autre Super X : le modèle Action dont le cadre est peint dans une teinte or qui manque un peu de brillant. Heureusement, l'esthétique est rehaussée par de nombreux équipements rouge vermillon : protections mousse, pneus, poignées et selle. Les jantes, le pédalier, le guidon, la potence et la tige de selle sont ici en acier. Normal, l'engin ne vaut que 1 000 F.

Autre nouveauté chez Fréjus : le « Super Cruiser » : un vélo de balade, avec roues de 26 pouces. La fourche est à axe déporté, le cadre possède une poutre dédoublée renforçant l'ensemble. Un bon point, il n'y a pas de dérailleur. Dommage, en revanche, que le pédalier claveté paraisse aussi fragile. Au premier saut que fera un adulte ça lâchera ! Vous me direz, les adultes ont autre chose à faire que de sauter...

Hollande

Les Pays-Bas, on le sait, sont la tête de pont du bicross US en Europe. Ce sport y a pris là-bas une extension foudroyante. Il est vrai que pour ce qui est de rouler à vélo les Hollandais ne craignent personne. Très fiers de pédaler, les Bataves sont aussi de respectables commerçants. « Dans le port d'Amsterdam il y a des marins qui boivent et qui pissent comme je pleure sur les femmes infidèles », chante Jacques Brel. Il y a aussi des cargos rameant de pleins chargements de vélos fabriqués aux USA. Dès lors il n'est pas étonnant

que la majorité des pilotes hollandais roule US. Toutefois, le succès du BMX a donné des idées à certains. A Batavus, d'abord, l'un des gros du vélo batave, mais aussi à de petits constructeurs comme EML ou Pioner. Pioner : Retiré dans un petit coin du hall réservé aux Hollandais, ce nouveau venu dans le BMX méritait infiniment mieux. En effet, nous avons été surpris par la qualité des engins présentés, mais aussi par quelques astuces dont ils sont dotés, astuces que l'on retrouvera certainement très prochainement sur la concurrence. Tout d'abord, les cadres sont réalisés en tubes d'acier au chrome moly dont la section est, fort étrangement, en huit. Cela confère une indéniable rigidité et une robustesse à toute épreuve. Le boîtier de pédalier est de gros diamètre. Il reçoit un ensemble monobloc en acier.

Cet acier est au chrome moly pour les versions les plus élaborées. La fourche est une classique tubulaire à axe déporté. Mais ici il y a deux placements possibles pour la roue avant. Cela permet de varier la chasse et l'empattement. Dès lors, en adoptant l'une ou l'autre position, on obtient un vélo pour faire du free style ou pour courir ! A l'arrière on découvre une autre astuce : le moyeu est fileté de chaque côté. Ainsi peut-on y monter deux pignons avec un nombre de dents différents. Voilà qui permet de changer de braquet très très vite, simplement en retournant la roue... Nous avons noté également les jantes dural Pioner équipées de pneus de même marque. Tout cela est fabriqué à Taïwan.

Batavus : Ce géant hollandais du vélo ne présente pas de nouveauté révolutionnaire dans le domaine du bicross. Toujours un châssis original avec une partie supérieure dédoublée. Le BMX standard possède cependant un gros boîtier de pédalier dans lequel est monté un monobloc Sakae. Grosse nouveauté : un gros boîtier également pour le « Cross Luxe » qui conserve ses jantes moulées en plastique. En revanche, le pédalier est désormais un très bel ensemble dural Sakae Aéro-M. Ces modifications vont certainement augmenter la diffusion et la compétitivité des Batavus. Car il faut bien avouer que le petit boîtier du Cross Luxe constituait jusqu'à présent un sérieux handicap.

EML : déjà connu dans le monde de la moto avec ses attelages équipant bon nombre de side-cars cross, EML se lance dorénavant dans le bicross. Tradition oblige, sur le stand trônait un très beau bicross attelé à un non moins beau side-car. Mais pour les responsables de la firme, il ne s'agit là que d'un rappel de la principale activité de la maison. Aucune production n'est encore envisagée.

En revanche, les 4 modèles solos sont d'ores et déjà disponibles avec de nombreux arguments. Ils sont tous réalisés sur la même base, avec un cadre tubulaire en acier au chrome moly soigneusement renforcé. Les équipements sont soit nippons, soit américains. A noter que les fourches tubulaires à axe déporté sont réalisées maison, comme le cadre acier au chrome moly. Tous ces engins ont un gros boîtier de pédalier. Celui-ci est doté d'un monobloc acier sur les modèles cross et sport. La potence est une SR dural. Les jantes sont du même métal, tout comme la tige de selle et les moyeux. Sur le modèle « Grand Prix » qui constitue ici le sommet de la gamme, le pédalier est un Shimano, tandis que les pédales sont les nouvelles KKT. La Potence est une Aéro M, la fourche est spécialement incurvée et les pneus sont les Mitsuboshi Compé III dont nous pensons le plus grand bien.

Japon

Par la qualité de ses composants, la fiabilité de ses produits, et leur incomparable réussite esthétique,

les bicross japonais tiennent désormais le haut du pavé. Certes en quantité le Japon est désormais dépassé par l'île de Taïwan, toutefois, pour ce qui est des performances, c'est une autre histoire. Ne cherchez pas : les meilleurs accessoires, les meilleurs châssis, les meilleurs moyeux, pédaliers, les meilleurs pneus : tout cela nous vient du Japon ! Cette supériorité est à ce point admise que même des constructeurs américains spécialistes du BMX comme Red Line font désormais fabriquer leurs engins au pays du Soleil Levant. Belle référence non ? Les marques européennes utilisent sans vergogne les services du Japon dès qu'il s'agit d'inclure un produit de prestige dans leur gamme...

Bien entendu, la production japonaise est impressionnante et les marques sont très nombreuses. Nous ne prétendons pas les citer toutes ici. D'ailleurs, elles n'étaient pas très nombreuses « officiellement » à Cologne. Normal, une bonne partie de la production est désormais visible sous le masque d'autres marques. Nous avons toutefois retenu deux grands noms qui nous ont littéralement coupé le souffle par la splendeur de leurs nouveaux modèles : Kuwahara et Diamond Back.

Kuwahara

Avec un nom comme cela, la marque a du mal à cacher ses origines nipponnes ! Pourtant « Kuwa » est une firme très liée avec les U.S.A. Des capitaux yankees y sont investis. De surcroît, les études et les prototypes sont réalisés aux States, par l'intermédiaire de l'importateur qui dirige le service compétition.

Chez Kuwa la gamme débute désormais par les modèles « E.T. » dérivés du bicross qui a tourné dans le film « Extra-Terrestre », un engin réalisé spécialement par Kuwahara pour l'occasion.

Ces E.T. se distinguent en premier lieu par l'émailage du cadre, un dégradé de rouge, blanc et noir très psychédélique. Les modèles E.T. 1, 2, 3, sont bâtis autour d'un cadre acier très robuste, sérieusement renforcé et disposant d'un gros boîtier de pédalier. Les jantes sont en acier. Sur la version de base, le n° 1, le freinage arrière est assuré par rétro-pédalage, le n° 2 possède un frein arrière Dia Compé, une potence 4 points, un guidon acier avec barre en V, une tige de selle alu et un pédalier monobloc en acier au chrome moly.

Sur le modèle n° 3, les jantes, toujours en acier, sont chaussées de pneus IRC et d'une potence alu 4 points.

L'E.T. « Pro » dispose d'un cadre Kuwahara en acier au chrome moly. La fourche à axe déporté est du même métal, elle est réalisée également par « Kuwa ». Le guidon acier au chrome vient de chez Kusuki, monté sur une potence Sugino. Les jantes sont des Ukai alu (marque japonaise qui concurrence dangereusement Araya). Elles sont rayonnées par 36 rayons sur des moyeux dural Sun Tour. Le frein arrière à patin est un Dia Compé 890 en dural forgé. Le levier de commande est de même marque et de même métal, le pédalier monobloc Sugino prend place dans un gros boîtier, le plateau de 44 dents est lui aussi en acier (Sugino), tandis qu'à l'arrière, on trouve une roue libre Sun Tour. Notons encore la selle Elina avec tige alu Nagaoka, les pneus IRC et les pédales KKT-AMX-dural.

Pour ceux qui n'en auront pas suffisamment avec le « Pro », Kuwa propose le super-Pro, avec tube profilé, tige de selle incurvée, et bien d'autres raffinements (pédalier dural, super potence, etc.).

Dernier point : Kuwahara pourrait être prochainement importée en France. On parle pour cela du distributeur du film E.T. Quelle surprise !

Diamond Back

Contrairement à ce que semble indiquer son nom à consonance américaine, Diamond Back n'est pas une marque yankee. C'est du matériel 100 %

réalisé du côté de Tokyo. C'est aussi du super bicross !

Voyons tout d'abord le « Silver Streak ». Déjà une super bécane avec cadre original 100 % chrome moly renforcé largement à la colonne de direction. La fourche « maison » est à axe droit. Les jantes dural Araya sont noires, ce qui fait ressortir le chromage du châssis. Le pédalier en gros boîtier est un Sugino monobloc au chrome, les pneus des Diamond Back, le frein un Dia Compé dural.

Déjà exceptionnel côté qualité de fabrication, le Silver Streak est encore coiffé par le « Turbo ». C'est de la dynamite à l'état pur : un magnifique châssis, tout chrome moly émaillé noir métal, avec super freins (Dia Compé 1 000), super potence dural (Diamond Back), et un pédalier dural également Diamond Back qui entrera sans doute dans les annales de la mécanique. Difficile à décrire, cet engin, tant il est super ci, super ça. Nous dirons de lui qu'il est « tout chrome moly » et « tout dural ».

Les accessoires américains Haro se sont taillés une solide réputation. Les plaques, numéros, leviers de freins en plastique moulé sont tous plus « hot » les uns que les autres.

Chez Huffy, le haut de la gamme est assuré par le « Pro Lightning ». Le châssis est en acier chrome moly. Les tubes sont profilés, y compris la fourche. La réalisation est de très grande qualité. Le pédalier monobloc reçoit un gros boîtier et des leviers en acier au chrome moly. Tous les accessoires sont de très haut niveau.

Au sommet de la gamme Kuwahara, le Super Pro. On ne sait ce qu'il convient d'admirer en premier lieu : le cadre ? le pédalier ? la tige de selle incurvée ? tout est de grande grande classe.



C'est la réplique du bicross de l'as américain Harry Leary's, un engin qui, s'il était importé, vaudrait en France dans les 5 000 F !

U.S.A.

Il faudrait être bien présomptueux pour essayer de présenter une synthèse de la production ou même de simples nouveautés U.S.

Là-bas, et spécialement en Californie, les constructeurs fleurissent un peu partout, comme chez nous les radars un premier week-end de printemps. Mais aux U.S.A. il y a de tout. De petits artisans spécialisés dans un seul type de produit comme Excel et ses pédales plastique, Skyway et ses jantes, Victor et ses guidons... Il y a des constructeurs de châssis Torker, G.T., Haro ou Hutch. Il y a aussi les spécialistes du bicross comme Mongoose, Scorpion, Red Line, Se, Procraft, etc. Il y a également les grands du cycle qui possèdent désormais une gamme bicross très étendue et maintenant parfaitement compétitive avec les modèles « haut de gamme ».

C'est là que nous trouvons des noms comme Schwinn et sa nouvelle série « Predator », mais aussi Huffy (le sponsor du championnat du Monde à Dayton), sans oublier Murray, l'autre grand de l'Ohio.

Plutôt que de discourir longuement, nous préférons vous faire découvrir à l'aide de photos les modèles les plus intéressants présentés à Cologne.

Angleterre

La Grande-Bretagne bouge beaucoup dans le domaine du bicross. Il est vrai que la langue commune entre la terre natale du BMX, les U.S.A., et les Iles Britanniques facilite les échanges. Côté construction, seul Raleigh joue pour l'heure un rôle véritable.

Raleigh : Fer de lance de l'industrie anglaise, Raleigh ne modifie pas sa gamme de Burner. Ils donnent entière satisfaction et leur succès ne se dément pas. Pourquoi changer ? Toutefois, cette gamme s'enrichit de deux cruisers. L'un, le Bomber 24 est un modèle du genre. Bien entendu, il a des roues de 24 pouces, une fourche à axe





Nouveautés

Le châssis Haro Freestyler, conçu et réalisé sous la direction de Bob Haro. Pour le pilotage acrobatique, c'est un gage de réussite, avec une conception révolutionnaire et un acier très spécial, léger, robuste et suffisamment élastique.

France-Loire croit au Bicross, mais les bicrossers conception révolutionnaire et un acier très spécial, ce modèle en tout cas, car il manque singulièrement de séduction.

« E.T. for ever » dit l'affiche Kuwahara. Il est vrai que son bicross E.T. réunit tous les suffrages et risque de connaître un gros succès à la sortie du film !



déporté, des pneus cross, un pédalier renforcé. C'est un monovitesse. Le Bomber 26 est un vélo de plage traité « à l'européenne » : roues de 26 pouces, changement de vitesses 3 rapports Sturmey mais, hélas, aussi un petit boîtier de pédalier et des manivelles clavetées.

Taiwan

Savez-vous que la production cycliste de la petite île de Taiwan a dépassé en 81 les 3 millions d'unités ?

Dans tous ces vélos, une bonne moitié de BMX, auxquels s'ajoute un très important volume de pièces détachées et de composants divers. Aujourd'hui, Taiwan est le premier producteur mondial de bicross, devant le Japon. A Cologne, l'industrie de cette île était présente en force. Cela allait des accessoires comme Jou Yu, T.P., Formos, King Co, etc. aux constructeurs patentés tels que Tsunoda, Musashi, Idéal Cycle, Mérida, Golden Lion, Dodsun, Pacific, E.F., Mingtien, Eskei, Wu-Lien et Giant. Impossible de détailler toute cette production. Toutefois, il convient de prendre conscience de la constante progression en qualité des productions taiwanaises. Jadis, « made in Taiwan » était synonyme de produits bon marché, mais peu élaborés. Désormais les composants « made in Taiwan » sont adoptés par bon nombre des constructeurs américains, européens, voire japonais.

Ainsi la gamme Giant (lequel est à juste titre le géant de l'industrie chinoise nationaliste) est à même de rivaliser avec les meilleures productions étrangères. Le bicross « Team Giant », avec son cadre au chrome moly, son pédalier Sugino et ses freins Chang Star est bien armé.

Que dire aussi du 350 Super Pro « tout alu », avec pédalier Sugino Maxi Cross, jantes Araya dural, pneus Giant, etc. ? De la belle ouvrage !

Chez Mady Enterprise, on propose un vélo en kit à monter soi-même. Tous les composants

sont de qualité : cadre au chrome moly à gros boîtier, pédalier monobloc acier, fourche style Tange, etc. Une grande boîte, des outils, à vous de jouer !

Nous avons également été impressionnés par la gamme Mingtien, avec ses Silver Fox, Super Fox et Aéro-Fox. Tous trois ont un cadre chromé équipé d'accessoires alu de qualité. Mais, surtout, l'« Aéro » possède un châssis en tubes profilés du plus bel aspect. Il ne pèse que 9,9 kg. A l'évidence on trouvera de plus en plus de produits « made in Taiwan » sur notre marché, car à une qualité irréprochable s'ajoutent une finition impeccable, une esthétique souvent originale et toujours séduisante, et, enfin, des prix de vente toujours extrêmement compétitifs.

Nous allons être méchants mais, comparés à certains produits réalisés par de petites boîtes taiwanaises, notre industrie bicross nationale peut avoir encore bien du mourron à se faire pour son avenir !



LES CHAMPIONS DE FRANCE 82

Pour la seconde année consécutive, l'A.F.B. a organisé un championnat de France et décerné des titres. Les nouveaux champions ont coiffé leur couronne à Gruissan au terme d'une saison plus ou moins difficile selon les catégories. Le nouveau Numéro Un pour 83 est certes Olivier Munsch mais chacun, dans sa catégorie d'âge, est également un « number one ». Voilà pourquoi nous vous convions à faire connaissance avec les bicrosseurs — et la bicrosseuse — qui, tout au long de l'année 82, ont su imposer leur loi à des adversaires de plus en plus incisifs.

On connaît la formule choisie par l'A.F.B. pour l'attribution des titres de champion de France : cinq épreuves courues sur cinq circuits différents. A l'arrivée de chaque finale les pilotes les plus rapides marquent des points selon un barème variable. Celui-ci dépend en effet du nombre de pilotes présents dans la catégorie en question. Ce système qui peut sembler équitable a priori ne remporte pas une adhésion totale auprès de toutes les parties concernées. Les journa-

listes et les spectateurs lui reprochent sa complexité qui ne permet pas le calcul immédiat des points marqués par les coureurs. Il est ainsi très difficile de calculer le classement provisoire à l'issue de chaque épreuve comptant pour le championnat de France. Les pilotes font remarquer fort justement qu'ils ne sont pour rien dans la fréquentation enregistrée au départ de telle ou telle épreuve. Ainsi, un coureur qui gagnera une finale devant sept pilotes pourra, la fois sui-



vante, toujours devant les sept mêmes adversaires, marquer plus ou moins de points... C'est comme si, à l'arrivée d'un Grand Prix de F1 on décernait tel ou tel score au vainqueur selon la distance parcourue... A l'évidence il faudra tôt ou tard en venir à un barème fixe. Car, en vérité, la difficulté est la même pour tous les pilotes en lice. Et s'il y a beaucoup d'engagés dans une même catégorie, c'est plus dur pour tout le monde ! Un autre problème se pose : faut-il ou non prendre en compte tous les résultats ? Cette année on a retranché un résultat sur le total des points marqués. Voilà qui a permis à Olivier Munsch de conserver son titre bien que totalisant moins de points bruts que son rival Jean-Luc Ferré. A ce sujet, partisans et adversaires s'affrontent.

Lorsque l'on enlève un résultat (le moins bon), on élimine en partie les effets d'une contre-performance, d'une chute ou d'une absence à l'une ou l'autre épreuve. D'un autre côté on pénalise d'une certaine façon l'assiduité et la régularité dans le classement. Alors ? C'est à l'A.F.B. de trancher. A notre avis, avec un nombre limité d'épreuves comptant pour le championnat, il convient de prendre en compte tous les résultats. Nous avons entendu parler d'un championnat 83 qui se disputerait sur trois épreuves. Si cette évolution se confirme il faudra alors additionner tous les points marqués. A l'évidence, la réduction du nombre de courses pour le championnat de France serait une excellente initiative. Le bicross reste pour l'instant un sport amateur. Les déplacements sont onéreux. Les pilotes sont encore écoliers ou étudiants et il n'est pas facile d'être attentif en classe le lundi matin lorsque l'on a couru et fait quelques centaines de kilomètres en voiture, la veille... Il serait souhaitable que les clubs qui soumettent une date pour l'organisation d'une épreuve de championnat tiennent compte du calendrier des vacances scolaires. Cela, jusqu'à ce que le lundi devienne un jour férié pour les bicrosses. Et leurs parents bien sûr...

On peut imaginer que dans quelques années, lorsque la France sera convenablement découpée en ligues, le championnat de France ne réunira qu'une fois par an les divers lauréats des championnats de ligue. Voilà qui résoudra bien des problèmes. Nous n'en sommes hélas pas encore là bien que l'A.F.B. prépare farouchement le découpage du pays en ligues régionales. De toute manière, tout ce qui a été dit plus haut restera valable pour les championnats de ligue, lesquels éclateront peut-être en championnats départementaux, voire championnats cantonnaux si le succès du bicrossing se poursuit.

Avant de voir les effets concrets d'une telle décentralisation, les courses resteront essentiellement nationales et les teams vont devoir fourbir leurs armes.

L'équipe Number One, pour l'instant encore la mieux structurée, va toutefois subir de plein fouet l'assaut des teams rivaux. 1982 a vu l'entrée en lice de puissantes équipes Motobécane et Peugeot, lesquelles ont fait

davantage que de la figuration. Raleigh a également fait une incursion remarquée, de même que Gitane, BH et Fréjus. L'an prochain il faudra compter avec Yamaha (qui recrute des pilotes, avis aux amateurs !), de Mongoose (associé à Motobécane), de Gitane, de Fréjus et sans doute de quelques autres. Saluons l'arrivée de cette concurrence en espérant toutefois que l'esprit sportif du bicrossing demeure, en dépit de l'inévitable professionnalisation de ce sport.

Et, pendant que nous en sommes aux souhaits, suggérons à l'A.F.B. de valoriser au maximum les catégories « féminines » et « plus de 25 ans ». Dans la première classe, Valérie Huber et Nadège Grillet — pour ne citer qu'elles — se sont montrées de redoutables ambassadrices du bicross « en jupons ». Quant à la seconde, celle des « gentlemen », il conviendrait sans doute de la dynamiser en l'ouvrant aux bicross à roues de 24 ou 26 pouces et autres cruisers en tous genres.

En tout cas bravo à tous les champions 82. Et quant aux aspirants vedettes 83, nous leur conseillons de s'entraîner ferme et de lire régulièrement Bicross Magazine, le seul « journal fortifiant » vendu partout, sauf en pharmacie...

Valérie Huber

Championne de France « Féminine »

Date de naissance : 12 mars 1970.

Lieu : Altkirch.

Domicile : Altkirch.

Débuts en bicross : 1980.

Palmarès : titre féminin en 1981, 3^e au championnat du monde 82 à Dayton.

Club : Bicross club d'Altkirch.

Vélo : Peugeot.

Sponsor : Peugeot.



Christophe Emotte

Champion de France « 6 ans »

Date de naissance : 22 janvier 1975.

Lieu : Beaune.

Domicile : Meloissey (Beaune).

Profession des parents : père : chauffeur routier ; mère : secrétaire.

Niveau scolaire : entre en CE2 à Nantoux.

Premiers débuts bicross : En 1981.

Palmarès : 1^{er} titre de champion de France.

Club : Bicross club de Bourgogne.

Vélo : Raleigh.

Sponsors : Raleigh et Number One.



Rudy Nicolas

Champion de France « 7 ans ».

Date de naissance : 2 juin 1974.

Lieu : Beaune.

Résidence : Beaune.

Profession des parents : père : directeur sportif de l'AFB.

Niveau scolaire : entre en CE2 à Beaune.

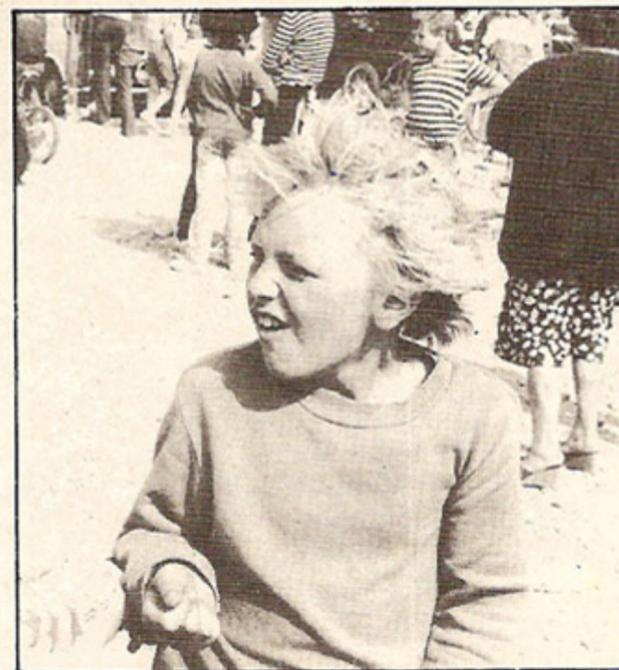
Premiers débuts bicross : en 1980.

Palmarès : champion « 6 ans » en 81, 1^{er} en Belgique (Experts 7 ans), 1^{er} en Angleterre, 7^e au championnat d'Europe 82.

Club : Bicross club de Bourgogne.

Vélo : Red Line et PK Ripper.

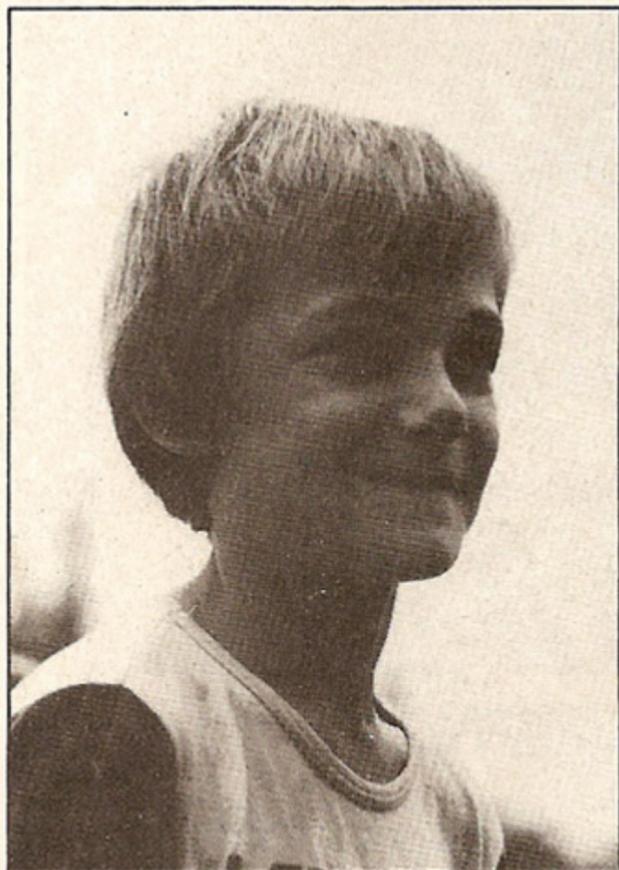
Sponsor : Number One.





Philippe Hinault

Champion de France « 8 ans »
Date de naissance : 18 février 1973.
Lieu : Beaune.
Domicile : Beaune-Savigny.
Profession des parents : père : menuisier ;
 mère : sans profession.
Niveau scolaire : CM1 à Beaune.
Premiers débuts bicross : 1980.
Palmarès : 29 coupes et médailles.
Club : Bicross club de Bourgogne.
Vélo : Torker.
Sponsors : les parents.



Christophe Bellang

Champion de France « 9 ans »
Date de naissance : 27 juin 1972.
Lieu : Beaune.
Domicile : Meursault.
Profession des parents : père : vigneron ;
 mère : sans profession.
Niveau scolaire : CM2 à Meursault.
Premiers débuts bicross : 1981.
Palmarès : 1^{er} titre.
Club : Bicross club de Bourgogne.
Vélo : Torker.
Sponsor : Number One.



Frédéric Cassan

Champion de France « 10 ans ».
Date de naissance : 29 avril 1971.
Lieu : Apt.
Résidence : Apt.
Profession des parents : père : agent des PTT ;
 mère : sans profession.
Niveau scolaire : entre en CM2 à Apt.
Premiers débuts bicross : 1982.
Palmarès : victoires en championnat à Beaune,
 Vandoncourt et Gruissan.
Club : Bicross club d'Apt.
Vélo : Motobécane MX 25.
Sponsors : les parents.



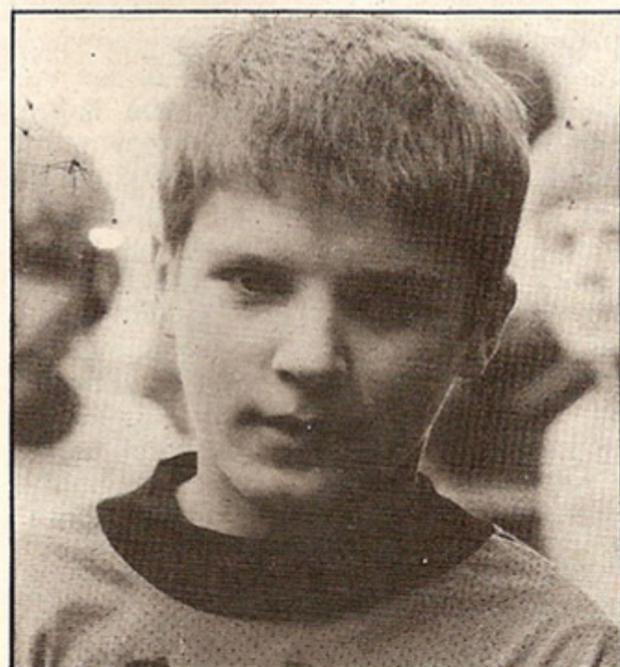
Fabrice Perez

Champion de France « 11 ans »
Date de naissance : 6 mai 1970.
Lieu : Beaune.
Domicile : Beaune.
Profession des parents : père : menuisier ;
 mère : ouvrière.
Niveau scolaire : 6^e au lycée de Beaune.
Premiers débuts bicross : en 1980.
Palmarès : champion de France 1981, 2^e au
 championnat d'Europe 82 en « 11 ans Experts ».
Club : Bicross club de Bourgogne.
Vélo : MCS Magnum.
Sponsor : Number One.



David Kastler

Champion de France « 12 ans »
Date de naissance : 15 novembre 1969.
Lieu : Schirmeck.
Profession des parents : père : chauffeur à
 l'ONF ; mère : employée centre médical.
Niveau scolaire : 5^e au lycée de La Broque.
Premiers débuts bicross : Noël 1981.
Palmarès : 1^{er} titre.
Club : Bicross club de la vallée de la Brüche.
Vélo : MCS Magnum.
Sponsors : les parents.



Philippe Leleu

Champion de France « 13 ans ».
Date de naissance : 21 mai 1968.
Lieu : Bourg de Péage.
Résidence : Mours (26).
Profession des parents : commerçants.
Niveau scolaire : 1^{re} année mécanique lycée
 technique.
Premiers débuts bicross : 1980.
Palmarès : 1^{er} titre.
Club : Bicross club de Mours.
Vélo : Bitza Peugeot CPX100 et Motobécane,
 etc.
Sponsors : parents.



Christophe Delarche

Champion de France « 14 ans »

Date de naissance : 6 janvier 1967.

Lieu : Beaune.

Domicile : Beaune.

Profession des parents : père : gérant de société.

Niveau scolaire : seconde lycée de Dijon.

Premiers débuts bicross : 1981.

Palmarès : champion de France 81 en 13 ans, 2^e en Experts à Melun, 1^{er} en Open.

Club : Bicross club de Bourgogne.

Vélo : MCS Magnum.

Sponsor : Number One.



Claude Vuillemot

Champion de France « 15 ans »

Date de naissance : 5 novembre 1966.

Lieu : Nuit Saint-Georges.

Domicile : Quincey.

Profession des parents : exploitants agricoles.

Niveau scolaire : seconde au lycée de Beaune.

Premiers débuts bicross : 1980.

Palmarès : champion de France 14 ans en 81, 5^e en Open à Pontiac au championnat du monde 81.

Club : Bicross club de Bourgogne.

Vélo : MCS Magnum 2000.

Sponsors : MCS Magnum et Number One.



Olivier Munsch

Champion de France « 16 ans et plus ».

Date de naissance : 13 juillet 1965.

Lieu : Mulhouse.

Domicile : Rixheim.

Profession des parents : père : technicien chez Peugeot ; mère : sans profession.

Niveau scolaire : prépare CAP de carrossier à

Rixheim.

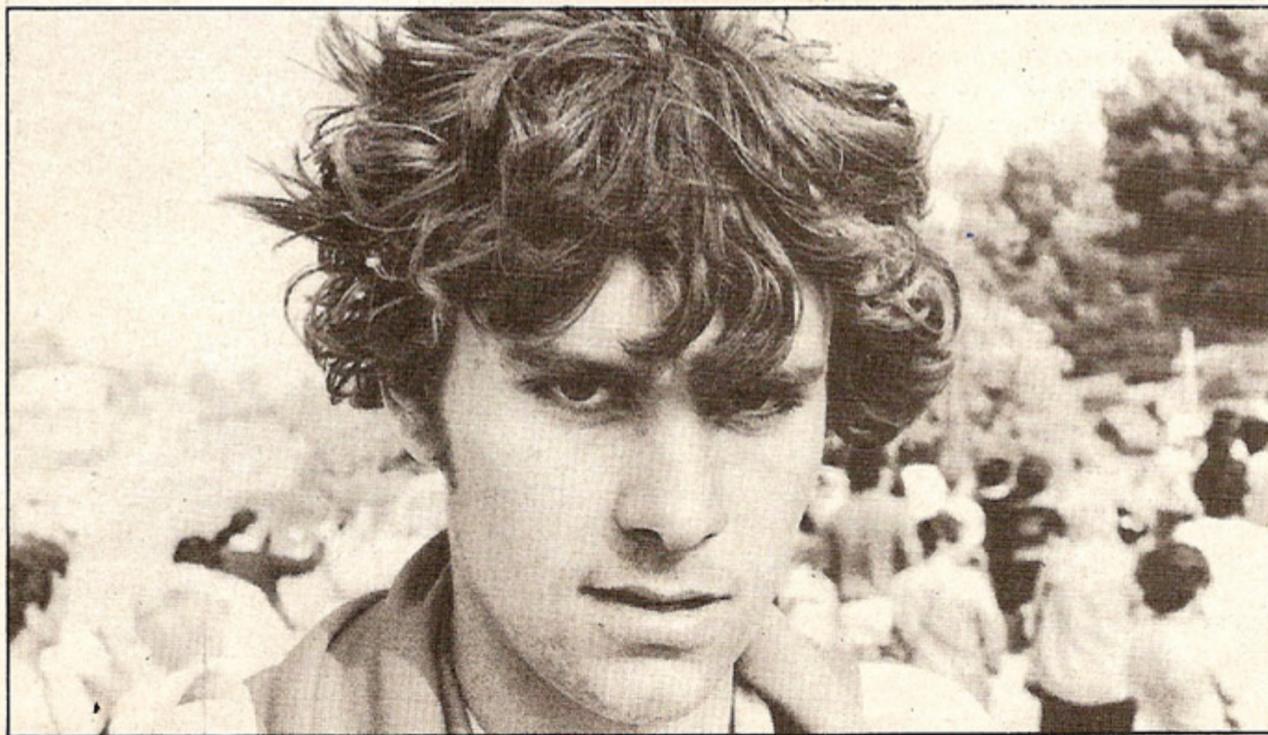
F5débuts bicross : 1981.

Palmarès : numéro 1 en 1981, 2^e en Open Experts à Vaux-le-Pénit 82.

Club : Bicross club de Rixheim.

Vélo : Peugeot CPX 600.

Sponsor : Peugeot.





Reportage

Le Bicross en Australie :

ÇA SAUTE AU PAYS DES KANGOUROUS!

Le bicrossing n'a plus de frontières. Inventé aux USA, il a progressivement contaminé la France en même temps qu'une bonne partie de l'Europe, puis le Japon et... les antipodes. Ainsi, alors que nous nous préparons à affronter l'hiver, l'été arrive à l'autre bout du monde. La saison sportive commence en Australie où le bicross est en pleine expansion. Son succès est tel là-bas que lorsque quelqu'un fait un bon en l'air on ne dit plus : « il saute comme un kangourou » mais : « il saute comme un bicross ! » Amis du bicross exotique et des kangourous, bonjour ! C'est à vous que nous dédions ce reportage sur le bicrossing australien...

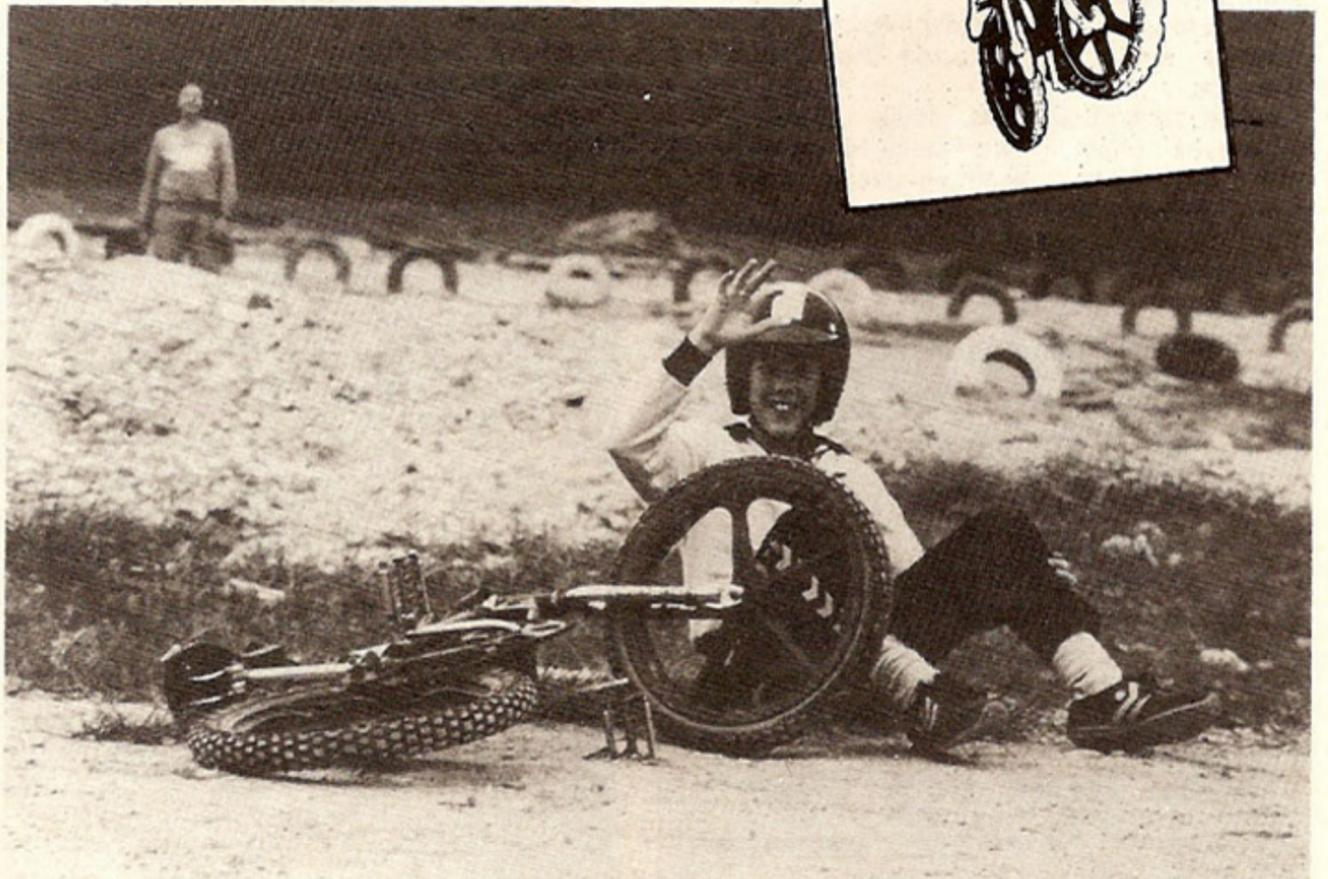
Texte et photos : Christiane d'Hotel

Eux, on les surnomme les « dust eaters », les mangeurs de poussière ; elles, les « powder puffs », les houpettes poudrées. Le plus jeune licencié, Jamie O'Brien, est âgé de trois ans. Le champion d'Australie, Jamie Hales, en a dix-sept. Tous sont des « BMXers », des bicrosseurs, et leur mascotte, Auska, est naturellement un kangourou monté sur un bicross...

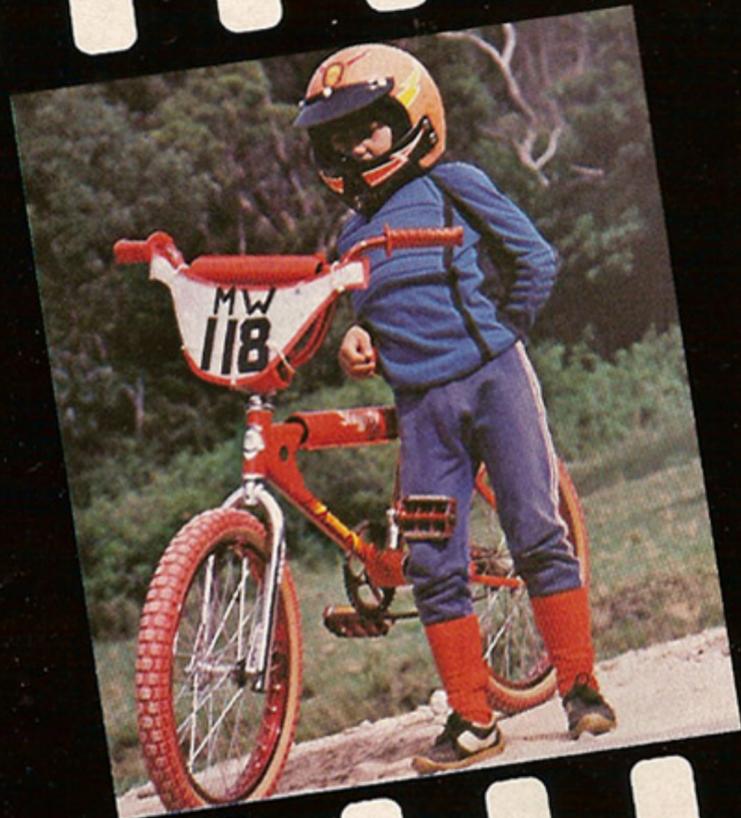
Comme en France, le phénomène vélocross s'est abattu sur l'Australie avec la puissance d'une vague de fond. Et Scott Breithaup, le Californien qui inventa ce nouveau sport en 1970, vient de faire une tournée triomphale dans ce pays de quatorze millions d'habitants qui compte près de deux cents clubs recensés et soixante mille licenciés. Le nom de Scott Breithaup est mieux connu des écoliers australiens que celui de Napoléon !

La visite de Scott n'était pas innocente. Pendant une dizaine d'années, les bicrosseurs australiens ont consommé américain : les vélos, les casques, les gants, les chaussures et jusqu'à la presse spécialisée étaient importés des Etats-Unis. Sponsorisé par une vingtaine de firmes Scott Breithaup a été une espèce de super champion doublé d'un super voyageur de commerce. Jusqu'en 1982, date à laquelle les Australiens se sont dotés d'équipements fabriqués « au pays ». Cela a commencé par l'édition, avec la publication d'un trimestriel, « Pancake », la « crêpe », du nom donné au bicrossieur virant en position horizontale. Depuis le mois d'août dernier, Pancake est devenu mensuel. A suivi un concours organisé l'an passé, par une grande marque de chaussu-

res de sport au travers du quotidien « The Australian » sur le thème : « BMXers » quelles chaussures voulez-vous ? » Quelques mois plus tard, la « Dunlop Pancake » était commercialisée. Depuis, les Australiens ont commencé à fabriquer des pneumatiques, puis des roues, puis des pédales, puis des pédales, pour enfin aboutir à la fabrication, par Malvern Star, la plus ancienne firme australienne de vélos, de la série des « supermax ». Laquelle propose cinq modèles aux amateurs.



Même en Australie les gamelles se prennent à la rigolade.



Ci-dessus à gauche : en tenue sport, survêtement avec chaussettes montantes et casque Bell.

Ci-dessus à droite : le pantalon JT est un peu large, ça ne fait rien, Max va grandir !

Ci-dessous : Go ! Départ-canon pour Max au guidon de son « Super-Max »





Parmi les jeunes Australiens, l'inventeur du bicross est bien plus célèbre que Napoléon.

Le n°15 est « schmick ». Dans le premier « moto » il fait un « Bunny hop » sur son « dragster ».

Nous ne nous étendrons pas sur les qualités ou les défauts des trois premiers modèles de cette gamme, le « Maxi » (noir-jaune), le « Supermax Tuff » (blanc-bleu) et le « Supermax Alloy » (bleu rouge). Bien que réalisés avec beaucoup de soins et un grand souci d'élégance, bien que pourvus de tous les accessoires, y compris les réflecteurs de roues et de pédales, il s'agit d'engins d'initiation destinés à l'entraînement ou à l'amusement des enfants, encore que ces derniers participent aux centaines de compétitions organisées ici pour les moins de dix ans.

Les deux modèles de compétition, le « Supermax Cr Mo » et le « Supermax Cr Mo C.P. », ajoutent aux qualités de base de tous les modèles cross de la firme Malvern Star une recherche de l'efficacité qui en font des modèles parmi les plus légers et les plus solides disponibles sur le marché.

Le « Supermax Cr Mo », tout en chrome moly, est proposé avec un cadre de couleur noire. Les roues, les pédales, le guidon (anodisé), le pédalier, les protections sont de couleur jaune. La fourche TRX est chromée. Le « Supermax Cr Mo C.P. », tout en chrome moly, cadre chromé, couleur bleue, est un même modèle, mais de luxe et encore allégé par le gain de quelques grammes aux roues et à la selle.

L'un et l'autre sont dotés d'un pédalier monobloc, de moyeux interchangeables (les BMXers n'ayant été convaincus ni par le dérailleur, ni par les suspensions, réputés trop fragiles), de freins de type Shimano, d'une selle en plastique, d'une chaîne course. L'un comme l'autre ont été conçus pour la haute compétition, semi-professionnelle en Australie où certaines courses sont dotées de prix atteignant 10 000 dollars australiens.

Le « Supermax Cr Mo P.T. » pèse moins de onze kilos. Bien dessiné, il assure une position convenable, assis ou debout, et un maximum de sécurité ; son point faible, à notre avis, étant des pédales qui risquent de couper lors d'une chute.

En ce qui concerne les accélérations, le débat qui s'est engagé entre ses utilisateurs par l'intermédiaire du journal « Pancake » se résume à la question de savoir s'il vaut mieux partir avec les deux pieds sur les pédales ou un pied à terre. La majorité des coureurs australiens sont partisans de la première formule, mais il semble que le débat déborde le « Supermax » pour atteindre la tactique de course, les Australiens, contrairement aux Américains, étant convaincus qu'une course se gagne dans les premiers mètres.

Il demeure que tous s'accordent à reconnaître au bicross australien une grande fiabilité et un excellent comportement, y compris dans les courbes et les sauts, qui lui permet de concurrencer les Shimano, Hotfoot, et Mongoose qui jusqu'à l'année dernière se taillaient la part du lion sur le marché.

Leur seul inconvénient est le prix de l'engin, près de trois mille francs en dollars australiens, qui interdit pratiquement sa vente en Europe continentale. Il y a donc peu de chances de le rencontrer sur nos pistes, sinon à l'occasion d'une tournée des cham-

pions australiens sous nos latitudes. Il demeure que sa fabrication dans un pays sous-peuplé comme l'Australie est une cinglante réponse aux constructeurs français qui prétendent que le marché français est trop petit pour absorber une production nationale rentable.

Le vocabulaire des bicrosseurs australiens :

- BMX** : Bicycle moto cross
- Bunnyhop** (faire un...) : lever l'avant de son bicross
- Dragster** : bicross de compétition
- Fishtail** : queue de poisson (littéralement), mais en fait déplacer la roue arrière de son bicross de gauche à droite et de droite à gauche
- Grid** : ligne de départ
- Harbourg Bridge** : c'est le nom du pont de Sydney et celui de la grille de départ (starting gate)
- Iron jaw** : mâchoire de fer. La partie du casque qui protège la mâchoire
- Moto** : un tour de circuit, une course
- Pancake** : coucher le vélocross aussi près du sol que possible
- Schmick** : excellent
- Wheelie** : rouler sur la seule roue arrière
- Whoop-de-doo** : petites bosses successives de 10 cm de haut qui éprouvent les coureurs et les machines
- 360 S** : tête à queue.



Teigneux les australiens. Meilleurs sur gazon que sur terre battue en tennis, ils n'ont de comptes à rendre à personne en bicross !



Short anglais et tenue coloniale pour l'instructeur, mais équipement « super dyno » pour les kids !

Les Fédérations australiennes

Comme les Etats-Unis, l'Australie est divisée en Etats très autonomes du pouvoir central. Chaque Etat a sa fédération. Si un jour vous allez faire des bicross au pays des kangourous, voici quelques adresses utiles.

Nouvelles Galles du Sud :

NSW BMXA.
Secrétaire : Mr Don Palmer, Unit 10, 464 Pacific Highway, Artarmon NSW 2064 (024124087)

Ouest Australie :

WABMXA
Secrétaire : Mr John Jenkins, 28 Corbel street, Shelley WA 6155

Victoria :

VBMXA
Secrétaire : Mrs Brends Lorme Mac cycles 69, Boronia Road Boronia, Vic 3155 (037624081)

Sud Australie :

SABMXA
Secrétaire : Mr Warren Young, PO Box 13, Inglefarm, SA 5098 (082631118)

Queensland :

QBMXA
Secrétaire : Mr John Richard, GPO Box 2111, Brisbane QLD 4001 (07313051)



Les Super Max au pays de Mad Max

Vous savez certainement que Mad Max est un personnage et un film imaginés en Australie. Max est là-bas un prénom fort répandu et très à la mode. Voilà sans doute pourquoi il a été choisi par la firme nationale australienne Malvern Star pour sa gamme bicross. A quand un Mad Max 3 avec des cascades et des crash en bicross !

C'est un modèle pour débuter. Très sérieusement conçu, il est, comme on peut le constater, inspiré des productions américaines.

D'ailleurs, les roues moulées sont « made in U.S.A. ». Notez le pédalier monobloc avec carter de chaîne, la fourche à axe déporté et les deux freins à patins. Pour courir, les gamins australiens sont tenus de démonter le frein avant.

Le Supermax est destiné aux débutants. Pour les plus expérimentés, il existe les modèles Cr Mo. Malgré leurs qualités, ces bicross ne sont pas sur le point de débarquer chez nous en raison d'un prix un peu trop élevé pour votre bourse.

En dépit de l'arrivée de l'automne, l'activité sportive française ne faiblit pas. Des courses nationales et régionales ont lieu un peu partout, spécialement dans le Sud où le soleil reste très chaud. Chaque mois, nous vous présentons, par l'intermédiaire des épreuves les plus importantes, le reflet de cette vie sportive. Cette rubrique essentielle sera désormais assurée par une nouvelle recrue pour Bicross Magazine : René Nicolas. C'est un garçon bien connu de tous nos amis sportifs, c'est aussi le secrétaire sportif de l'AFB. Nul mieux que lui ne pouvait faire revivre par le texte et l'image les instants les plus chauds du Trophée Motobécane à Mours et au Castellet, ainsi que la course nationale de Rixheim.



COURSES EN FRANCE



Rixheim : la déroute des favoris !

par René Nicolas

Pour la deuxième fois cette année, la section Bicross du Moto Club de la Hardt organisait une épreuve nationale de bicrossing. Et, en cette journée de canicule, 96 coureurs ont répondu présent.

Rixheim est un village situé au nord de Mulhouse à quelques tours de roue de la frontière franco-allemande, près du complexe industriel Peugeot. Le circuit de bicrossing est intégré au milieu du circuit de motocross entre l'autoroute Mulhouse-Bâle et la magnifique forêt de la Hardt.

Il est dommage que l'emplacement réservé à cette piste soit trop exigu. La piste est un peu courte et souffre d'un manque de lignes droites où les costauds pourraient compenser en puissance le côté technique. Il est en effet très difficile de se faire un passage sur ce tracé sélectif qui d'autre part n'autorise que 6 places sur la grille de départ. Les responsables locaux ne désespèrent pourtant pas de nous recevoir en 1983 sur un tout autre circuit.

Nous retrouvons au départ les champions de France 1982 des catégories 6, 7, 9, 11, 14, 15 et 16 ans.

Les teams officiels aussi avaient fait le déplacement : Peugeot (chez lui), Motobécane et Number One/Raleigh. En fait un plateau que l'on a l'habitude de retrouver chaque week-end. A signaler la présence d'un nouveau club venu de Sarrebourg ainsi que des représentants de Strasbourg.

Les courses

En catégorie 6 ans, la victoire revenait une fois de plus au coureur du team Raleigh-Number One Christophe Emotte lequel laissait la seconde place à la Franc-Comtoise Fanny Schreiner.

En remportant 2 manches sur 3, Vianney Weller s'adjuge la coupe des 7 ans. Dans cette catégorie Rudy Nicolas étrennait de nouveaux produits sur son SE Racing, à savoir un guidon Vector de facture américaine, très original puisque la potence est intégrée au guidon ainsi que de nouvelles roues Araya à boyaux de 20 pouces. A noter également des plaques latérales à l'arrière très efficaces pour le pointage et le speaker.

Frank Fontaine, très à l'aise sur ce circuit tourmenté, gagne l'épreuve dès 8 ans alors qu'à l'issue de la finale des 9 ans, c'est le souriant Christophe Bellang qui montera sur la plus haute marche du podium.

Chez les 10 ans, répartis en 2 séries, nous eûmes droit à l'éternel duel « mixte » Valérie Huber-Olivier Imbert. La course tournait à l'avantage du champion de France et du monde 1981.

Christophe Meunier, un autre Alsacien, comptait pourtant gagner (il nous l'a dit) mais il devait se contenter de la seconde place.

Seulement 3 pilotes engagés en 11 ans. Les 3 manches étaient remportées par Fabrice Perez devant Romain Martini et Vincent Muller. Un tiércé logique.

Les choses risquaient de se gâter en 12 ans avec toute la bande de furieux qui ont animé le championnat de France tout au long de la saison. Wenzinger, Mutin, Pucel, Jeannin, Kastler, Stieffater, Sireix... Au moins 5 prétendants possibles à la victoire ! Les demi-finales sélectionnaient Kastler, Sireix, Mangel d'une part et Jeannin, Mutin et Pucel d'autre part.

Sous les hurlements d'un public très sportif David Kastler de Schirmeck s'imposait, laissant la deuxième place au Bourguignon Nicolas Mutin et la troisième place à un autre licencié de Schirmeck : Laurent Mangel. Toujours très belles, les empoignades en catégorie 12 ans !

C'est encore un coureur de la vallée de la Bruche, Christophe Weissenberger qui remportait la classe

13 ans. On n'a pas fini d'entendre parler de ce club du Bas-Rhin, pépinière de champions en puissance. Gare à 1983 !

En 14 ans, on attendait Delarche mais ce fut Laurent Sireix, la bête locale, qui mit tout le monde d'accord dans son style très particulier.

Un autre coup de théâtre en catégorie 15 ans : on attendait normalement Claude Vuillemot et ce fut à nouveau un coureur de la vallée de la Bruche qui gagnait : Jean-François Lalli. La série des surprises ne s'arrêtait pas là : on espérait Olivier Munsch en 16 ans, le pilote à la plaque n° 1, favori sur son circuit à Rixheim ; on espérait aussi Jean-Luc Ferré, tout fier de son titre de champion d'Europe, mais c'est Stéphane Colley, le « Luron », qui gagnera. Dans son genre Stéphane est aussi un grand champion. Souvenez-vous de ce jeune garçon qui s'est promené devant huissier pendant 9 kilomètres sur la roue arrière. Eh bien oui, c'est lui qui en ce dimanche 5 septembre remportait l'épreuve reine de la journée !

Ne nous quittons pas sans souligner la victoire du vétéran moustachu Patrice Roger, de Vaux-le-Pénil, dans la catégorie « gentlemen » et, dès maintenant, rendez-vous en 1983 à Rixheim sur, peut-être, un tout nouveau terrain !

Résultats

Cat. 6 ans

1. Christophe Emotte (Raleigh/Number One) - BC Bourgogne ; 2. Fanny Schreiner (Peugeot) - BC Vandoncourt ; 3. Michael Kronberger (Motobécane) - BC vallée de la Bruche ; 4. Julien Lalli (MCS) BC Vallée de la Bruche - 5. Erika Legrand (Team Motobécane Lois) BC Ile de France ; 6. Stéphanie Imbert (Torker) BC Alsace.

Cat. 7 ans

1. Vianney Weller (Peugeot) BC Alsace ; 2. Rudy Nicolas (SE Racing/Number One) BC Bourgogne ; 3. Céline Herrmann (Motobécane) BC Alsace ; 4. Philippe Selva (Motobécane) BC Aaaace ; 4. Philippe Selva (Motobécane) BC Vallée de la Bruche ; 5. John Heinrich (Thruster) BC Alsace.

Cat. 8 ans

1. Frank Fontaine (Torker) BC Alsace ; 2. Stéphane Walter (Hagenbach) BC Alsace ; 3. Xavier Maumier (Torker) BC Vandoncourt ; 4. Christine Selva (Giant) BC Vallée de la Bruche.

Cat. 9 ans

1. Christophe Bellang (Torker/Number one) BC Bourgogne ; 2. Hubert Meunier (JMC Racing) BC Alsace ; 3. David Huss (Peugeot) BC Vallée de la Bruche ; 4. Nicolas Schreiner (Torker) BC Vandoncourt ; 5. François Ott (Peugeot) BC Rixheim ; 6. Muriel Maumier (Panter) BC Vandoncourt.

Cat. 10 ans

1. Olivier Imbert (Team Peugeot) BC Alsace ; 2. Christophe Meunier (Peugeot) BC Alsace ; 3. Ludovic Buri (Motobécane) BC Luron ; David Lapeyrade (Thruster) BC Vallée de la Bruche ; 5. Valérie Huber (Team Peugeot) BC Alsace ; 6. Christophe Herrmann (Peugeot) BC Alsace.

Cat. 11 ans

1. Fabrice Perez (MCS/Number One) BC Bourgogne ; 2. Romain Martini (Team Peugeot) BC Alsace ; 3. Vincent Muller (Peugeot) BC Alsace.

Cat. 12 ans

1. David Kastler (MCS) BC Vallée de la Bruche ; 2. Nicolas Mutin (SE Racing/Number One) BC Bourgogne ; 3. Laurent Mangel (Motobécane) BC Vallée de la Bruche ; 4. Emmanuel Jean-

nin (Hutch/Number One) BC Chalon-sur-Saône ; 5. Yannick Pucel (Team Motobécane Lois) BC Ile-de-France ; 6. Arnaud Sireix (Cinelli) BC Rixheim.

Cat. 13 ans

1. Christophe Weissenberger (MCS) BC vallée de la Bruche ; 2. Marcel Girny (Peugeot) BC Heimersdorf ; 3. Stéphane Chevrier (Giant) BC Vallée de la Bruche ; 4. Serge Wenzinger (Motobécane) BC Rixheim ; 5. Francis Leone (Peugeot) BC Heimersdorf ; 6. Eric Lièvre (Peugeot) BC Heimersdorf.

Cat. 14 ans

1. Laurent Sireix (Cinelli) BC Rixheim ; 2. Luc Koehler (Shogun) BC Vallée de la Bruche ; 3. Christophe Delarche (MCS/Number One) BC Bourgogne ; 4. Stéphane Munsch (Torker) BC Rixheim ; 5. Sébastien Wirth (Peugeot) BC Rixheim ; 6. David Lebrun (Team Motobécane Lois) BC Ile-de-France.

Cat. 15 ans

1. Jean-François Lalli (Torker) BC vallée de la Bruche ; 2. Thierry Fritz (Torker) BC Rixheim ; 3. Francis Petersen (Team Peugeot) BC Alsace ; 4. Eric De Lyster (Motobécane) BC Ile-de-France ; 5. Philippe Mathis (Giant) BC Vallée de la Bruche ; 6. Claude Vuillemot (MCS/Number One) BC Bourgogne.

Cat. 16 ans

1. Stéphane Colley (Motobécane) BC Luron ; 2. Pascal Guionnet (Team Peugeot) BC Alsace ; 3. Olivier Munsch (Team Peugeot) BC Rixheim ; 4. Philippe Nicolas (Raleigh/Number One) BC Bourgogne ; 5. Jean-Luc Ferré (Team Motobécane Lois) BC Ile-de-France ; 6. Alain Pierre (Giant) BC Vallée de la Bruche.

Cat. Vétérans + de 25 ans

1. Patrice Roger (Buffalo) BC Ile-de-France ; 2. Daniel Herrmann (Peugeot) BC Alsace ; 3. Georges Sireix (Cinelli) BC Rixheim ; 4. Patrick Legrand (Motobécane) BC Ile-de-France ; 5. Georges Lalli (Torker) BC Vallée de la Bruche ; 6. Sylvain Billon (Motobécane) BC Ile-de-France.



Rudy Nicolas, second en 7 ans inaugurerait des jantes Araya à boyaux et le nouveau guidon Vector en « hirondelle ».



National à Mours Au pays de la chaussure, les nouveaux mettent les pieds dans le plat

Vous ne connaissiez pas les Clément, Roman, Rodriguez et autres Slifirski... Eh bien, maintenant, il faudra retenir ces noms qui risquent fort d'animer à nouveau les courses nationales.

Idem en ce qui concerne les clubs : Cavaillon, Manosque, Grenoble, Arles : les nouveaux venus sur la scène française ont fait une entrée en fanfare, qui n'est pas passée inaperçue dans le petit monde des compétitions de bicrossing.

Le Trophée Motobécane, pour sa 8^e représentation, a tapé dans le mille en atteignant de façon magistrale le but qu'il s'était donné : faire découvrir la compétition aux jeunes, même débutants, aux quatre coins de la France.

Parmi les 93 concurrents participant le 12 septembre à l'épreuve de Mours, beaucoup venaient du Sud-Est, bien sûr ; mais la région parisienne et le Sud-Ouest étaient bien représentés également.

Avec la création de nombreux clubs dans le midi de la France, tout laisse supposer que dans un avenir proche cette région deviendra le haut lieu pour la pratique du BMX en France, la « Californie de l'Hexagone ».

A Mours, petite localité de la Drôme, toute proche de Romans, le soleil était à nouveau au rendez-vous. Les courses se sont déroulées sur un rythme soutenu. La plus belle victoire revient certainement à Franck Roman de Cavaillon qui se permet de gagner à la régulière devant le local David Tourniaire. (A signaler que David Tourniaire a terminé 3^e au championnat du monde en juillet dernier aux Etats-Unis.) Aussi la victoire de Franck Roman autorise-t-elle tous les espoirs quant à la future carrière sportive de ce jeune Cavaillonnais ! Inutile de préciser l'ambiance parmi les gens du club vauclusien, venus en force, à Mours...

Que dire également de Benoît Villet de Grenoble, qui gagne les « doigts dans le nez », et d'Emmanuel Rodriguez, le Lyonnais ou encore du Toulousain Fabien Slifirski ?... De la graine de champion ! Et peut-être une nouvelle génération de coureurs, qui arrive d'une façon éclatante. En jetant un grand coup de pied dans la fourmilière,



Philippe Leleux, très inspiré à Mours, sur son terrain. Il est vrai qu'il est champion en titre chez les 13 ans !

elle peut remettre en question l'ordre établi... Wait and see !...

12 septembre 1982 — Mours (26) - 93 engagés.
Résultats

Catégorie 6 ans :

1. Benoît Villet (Shogun - Grenoble) ;
2. Jessica Bassanelli (Fréjus - Cavaillon) ;
3. Fabrice Prunelle (Laffite - Mours) ;
4. Cedric Clément (Mercier - Cavaillon) ;
5. Alexandre Schwartz (Motobécane - Mours) ;
6. Fanny Sapin (Raleigh - Manosque) ;
7. Jérôme Collanges (motobécane - Mours) ;

Catégorie 7 ans :

1. Jérôme Clément (Peugeot - Cavaillon) ;
2. Fabrice Montagard (Raleigh - Cavaillon) ;
3. Jérôme Falque (Peugeot - Brignais) ;

Catégorie 8 ans :

1. Frédéric Gougelin (Raleigh - Norroy) ;
2. Christian Toussent (Giant - Norroy) ;
3. Virginie Basse-Billon (Motobécane - Vaux-le-Pénil) ;
4. Lionel Mondelin (Peugeot - Brignais) ;

Catégorie 9 ans :

1. Bruno Panetier (Motobécane - Mours) ;
2. William Rayne (Motobécane - Cavaillon) ;
3. Laurent Villet (Batavius - Grenoble) ;
4. Carl Catel (Motobécane - Vaux-le-Pénil) ;
5. Alain Michalet (Motobécane - Grenoble) ;
6. Pascal Paget (Motobécane - Cavaillon) ;
7. Cédric Roger (Shogun - Vaux-le-Pénil) ;
8. Damien Clergerie (Motobécane - Mours) ;

Catégorie 10 ans :

1. Frédéric Cassan (Motobécane - Apt) ;
2. Xavier Robleda (Raleigh - Béziers) ;
3. Robert Chalot (Motobécane - Vaux-le-Pénil) ;
4. Lionel Guers (Laffite - Grenoble) ;
5. Sandy Arjonilla (Raleigh - Manosque) ;

Catégorie 11 ans :

1. Franck Roman (Vélor Cavaillon) ;
2. David Tourniaire (MCS - Mours) ;
3. Laurent Tregots (MCS Yerres) ;
4. Christophe Habrard (Lafitte - Mours) ;
5. Jean-François Cattaneo (Motobécane - Cavaillon) ;
6. Jérôme Poveda (MCS - Arles) ;
7. Stéphane Collanges (MCS - Mours) ;
8. Pierre Mantellier (Motobécane - Valence) ;

Catégorie 12 ans :

1. Emmanuel Rodrigues (Motobécane - Lyon) ;
2. Stéphane Merle (Motobécane - Mours) ;
3. Yannick Pucel (Motobécane - Vaux-le-Pénil) ;
4. Olivier Bello (Raleigh - Norroy) ;
5. Eric Povero (Raleigh - Béziers) ;
6. Nicolas Vallée (Motobécane - Vaux-le-Pénil) ;

Catégorie 13 ans :

1. Philippe Leleux (Motobécane - Mours) ;
2. Philippe Coustaury (Motobécane - Mours) ;
3. Christophe Barbut (Raleigh - Givors) ;
4. Eric Lesage (Raleigh - Mours) ;
5. Etienne Passevent (Motobécane - Mours) ;
6. Laurent Vicat (Motobécane - Mours) ;
7. Hervé Hernandez (Buffalo - Vaux-le-Pénil) ;
8. Emmanuel Pagani (Proto - Mours) ;

Catégorie 14 ans :

1. David Lebrun (Motobécane - Vaux-le-Pénil) ;
2. Luc Payot (Motobécane - Mours) ;
3. Michel Carrayon (Peugeot - Béziers) ;
4. Yves-Bernard Beeuwsaert (Raleigh - Manosque) ;
5. Bruno Barbut (Raleigh - Givors) ;
6. Christophe Arpino (Raleigh - Givors) ;
7. Christophe Allegre (Motobécane - Auvergne) ;

Catégorie 15 ans :

1. Hervé Courbis (Peugeot - Mours) ;
2. Jean-Charles Laborde (Motobécane - Mours) ;
3. Gilles Monsang (Motobécane - Yerres) ;



Franck Roman, le « Cavaillonnais » s'impose en 11 ans au guidon d'un Vecto.

Catégorie 16 ans :

1. Fabien Slifirski (Motobécane - Toulouse) ;
2. Eric Pariset (Diamond Back - Norroy) ;
3. Didier Reure (Motobécane - Roanne) ;
4. Thierry Allegre (Motobécane - Auvergne) ;
5. Guillaume Gerin (Raleigh - Manosque) ;
6. Jean-François Valois (Motobécane - Roanne) ;

Vétérans : 25 ans et plus :

1. Régis Maddalon (Diamond Back - Norroy) ;
2. Patrice Roger (Buffalo - Vaux-le-Pénil) ;
3. Patrick Lamouret (Golden Lion - Meaux) ;
4. Sylvain Billon (Motobécane - Vaux-le-Pénil) ;

Le bicross dans les Pyrénées, ça existe !

A l'évidence le Sud-Ouest est en train de combler à grands pas le retard « bicrossistique » qu'il avait accumulé à côté de régions plus développées comme la Bourgogne ou la Provence. A cet égard Bagnères-de-Bigorre dont les résultats de la course inaugurale sont présentés dans cette page n'est plus seul. Un fidèle lecteur, Jean-François Lacoste-Seris nous écrit pour nous présenter les rencontres auxquelles il a apporté son concours : (Sedzère-Morlaas ; Nousty-Soumoulon et Gelos).

Ainsi, le 19 septembre dernier, tandis que l'on bicrossait ferme au Bol d'Or, à l'opposé, à Gelos, sur un circuit fabriqué en un rien de temps, 76 bicrosses n'en pédalaient pas moins ferme. Malgré quelques gouttes de pluie le matin, un soleil étouffant l'après-midi et un public trop clairsemé, l'épreuve a remporté un succès reconfortant.

Dès lors il n'en fallait pas davantage pour que Jean-François fasse le siège de la mairie de Gelos-Rapatout. Mais laissons-lui la parole : « En ce moment, je « pommade » le maire pour qu'il finance une belle piste (au bourg), dans un complexe sportif qui possède déjà 10 courts de tennis, deux frontons, des terrains de foot, basket, hand, bar, très beau camping, haras et un gave où les truites se ramassent comme les feuilles mortes en automne ! A cet endroit vacant, le maire me donne la permission de réaliser un ensemble bicross-trial. Bientôt, ce complexe vélo-cross et vélo-trial sera une réalité. Mais il manque encore à nos amis 800 à 1000 mètres cubes de terre propre. Alors, si de bonnes volontés locales peuvent intervenir pour aider Jean-François à réaliser ce centre de bicross elles sont les bienvenues ! Si vous voulez vous associer à cette initiative, si vous voulez que le bicross rivalise avec la pelote basque du côté de Pau, vous pouvez contacter Jean-François Lacoste-Seris, chemin de Capdebarthe Gelos le Hameau. 64110-Jurançon. Tél. : (59) 06.10.04.

Les classements de Gelos.

- 5 à 7 ans : 1. Lacoste Sérif F. (Gelos) ; 2. Puyo S. ; 3. Pedemarie E. (Bosdarros) ; 4. St-Pol (Bagnères).
8 ans : 1. Mouhape S. (Sedzère) ; 2. Boumera F. (Pau) ; 3. Gaunchar P. (Lgon).
9 ans : 1. Foucat S. (Gelos fille) ; 2. Labialle N. (Morlaas) ; 3. St-Pol P. (Bagnères).
10 ans : 1. Nouny H. (Pau) ; 2. Berge B. (Mazères) ; 3. Junqua P. (Gelos).
11 ans : 1. Champagne E. (Souès) ; 2. Lobit D. (Aire) ; 3. Lasserre J. (Gelos) ; 3. Cazenave S. (Gelos).
12 ans A : Gonzales (Tournay) ; 2. Legault C. (Pau) ; 3. Adamczwky (Pau).
12 ans B : 1. Mirgebielle L. (Gelos) ; 2. Oyarçabal Ph. (Pau) ; 3. Gassiot M. (Mazères).
13 ans A : 1. Nougared L. (Billère) ; 2. Labialle P. (Morlaas) ; 3. Dupeillet (Aire).
13 ans B : 1. Barrère F. (Gelos) ; 2. Benibelli (Gelos fille) ; 3. Cazcarra M. (Bagnères).
13 ans C : 1. Metras B. (Pau) ; 2. Bauchamp (Pau).
14 ans : 1. Lasserre J.-M. (Gelos) ; 2. Canguillem (Gelos) ; 3. Carrère (Gelos).
15 ans : 1. Legault F. (Pau) ; 2. Bauchamp J.-P. (Billère) ; 3. Busard E. (Pau).

Trophée Motobécane au Castellet L'or des braves !

A 15 heures précises, 80 bolides s'élancent sur la piste du circuit Paul-Ricard, au Castellet, c'est le traditionnel départ du Bol d'Or.

Pendant 24 heures, machines et pilotes vont s'affronter dans un gigantesque combat, spectacle non stop, pour la marée humaine qui s'agglutine autour des grillages qui bordent la piste d'un, peut-être du plus beau, des circuits de vitesse du monde.

Malgré la passion que l'on peut avoir pour les sports mécaniques, 24 heures, c'est long, tout de même ! Mais, au Ricard, on a pensé aux spectateurs. Bien sûr, la mer est toute proche, bien sûr le parc d'attractions d'OK Corral n'est qu'à 5 kilomètres, mais le mieux reste encore la distraction sur place, pour « occuper » la foule.

Alors on fait appel aux vaches landaises, au moto ball, au cross, au trial, acrobaties diverses, au village avec sa fête foraine... j'en passe et des meilleures ! On ne peut pas s'ennuyer pendant le Bol d'Or à moins d'être terriblement blasé.

Et puis, tiens, pourquoi pas le bicrossing ! Pour vous, évidemment, le bicross, c'est du connu ! Une course de plus parmi toutes celles courues cette saison ! Mais ce n'est pas le cas de tout le monde. Et, au Bol d'Or, il fallait profiter de ces dizaines de milliers de spectateurs avertis, tous passionnés de sports mécaniques, pour leur faire découvrir le bicrossing... C'est maintenant chose faite !

La majorité des coureurs venaient bien sûr des nombreux clubs provençaux, mais il faut souligner le déplacement des amis de Norroy-les-Pont-à-Mousson, Vaux-le-Pénil, et même Rennes, en la personne d'Edouard Cordier, le sympathique animateur de la catégorie 25 ans et plus.

En tout, ils étaient 137 qui prirent possession de la piste, dès le samedi après-midi, après avoir « viré » les campeurs-motards qui ne s'étaient pas rendu compte qu'ils avaient installé leurs tentes sur la piste de bicross.

La piste, réalisée au cours de la semaine précédant l'épreuve, n'était pas assez compactée. Il aurait fallu de la pluie, mais dans cette région... Qu'à cela ne tienne, on envoie les pompiers, un bulldozer pour tasser le tout. Et le tour est joué !

A 10 h 30, le dimanche, tout le monde se retrouve sur la butte de départ. Il y a beaucoup de débutants et on est un peu perdu au milieu de tous ces vélos... Finalement toutes les courses se déroulent sur un rythme soutenu et vers 13 heures, tout sera terminé.

Les nombreux spectateurs présents ne furent pas avares d'encouragements pour les plus jeunes coureurs, à coup sûr le bicrossing a fait ici de nouveaux adeptes.

Une fois de plus, les nouvelles vedettes de la fin de saison firent impression. On ne fait plus le trophée Motobécane/Lois pour l'amusement. Non, c'est du sérieux ! Etant donné qu'il s'agissait de la dernière épreuve avant la finale, il fallait à tout prix marquer des points. Toutes les catégories furent âprement disputées.

Chez les benjamins, le N° 281, Benoît Villet, s'impose à nouveau. Toujours peu d'engagés en 7 et 8 ans. Ces 2 courses disputées sur 3 manches verraient respectivement les victoires de Jérôme Clément et de Benjamin Olivier du B.C. Provence. 11 engagés en 9 ans : Bruno Panetier, de Mours renoue avec le succès une semaine après sa victoire sur son circuit.

En 10 ans, le favori, Frédéric Cassan, devra s'incliner ici, au Castellet, devant son rival Xavier Robleda. Xavier a toujours très bien marché en course et il est dommage pour lui, habitant



Serge Géant, est allé « au feu » bien protégé. Ça fait G.I. en diable !

Béziers, qu'il n'ait pas pu être présent plus souvent sur la scène française.

Bis repetita aussi pour Franck Roman, le Cavaillonnais qui avait fait une forte impression à Mours. Il domine au Ricard de la tête et des épaules ! Le trophée Motobécane-Lois a toujours réussi à l'Aptésien Eric Gassin qui remporte à nouveau une magnifique victoire devant Yannick Pucel en catégorie 12 ans.

Christophe Gallardo, le « solitaire de Digne », s'impose normalement chez les 13 ans, catégorie qui voyait 20 concurrents au départ.

C'est à nouveau un Aptésien, Hugues Decarnin, qui montera sur la plus haute marche du podium, laissant l'étage inférieur à Serge Géant, en catégorie 14 ans. Pour la petite histoire, Serge arborait un casque militaire du plus vilain effet. Cette entorse au règlement fut acceptée uniquement parce que Serge s'était fait arracher une oreille la veille (sic) et ne pouvait pas porter d'autre couvre-chef ce jour...

Eric De Lyjster remporte enfin une épreuve cette saison. Il fut toujours un outsider chez les 15 ans et courait après cette victoire depuis fort longtemps.

Pas de surprise par contre en 16 ans : Jean-Luc Ferré signe une victoire nette et sans bavure. Il n'y avait malheureusement que 6 pilotes au départ.

Et chez les vétérans, l'ami Edouard Cordier, le jovial Breton, s'adjugera les 15 points de la victoire. C'est qu'il a fait plus de 1 000 km, le bougre, pour venir gagner sa coupe. Un bel exemple de sportivité, car Edouard ne court pas pour amuser les copains, non, cet ancien coureur de cyclo-cross a trouvé dans le bicrossing une nouvelle façon de se faire plaisir. On aimerait que cet exemple incite beaucoup d'autres adultes à le rejoindre sur les circuits.

Et puis, comme c'est la tradition pour un Bol d'Or qui se respecte, la foule a envahi la piste pour la remise des prix !

Résultats

Catégorie 6 ans et moins

1. Benoît Villet (Grenoble) ; 2. Fanny Sapin (BC Manosque) ; 3. Julien Lalli (BC vallée de la Bruche) ; 4. Yannick Dujardin ; 5. Cédric Clément ; 6. Didier Sanchez (BC Provence).

Catégorie 7 ans

1. Jérôme Clément ; 2. David Rey ; 3. Yann Gille (Aix-en-Provence) ; 4. Fabrice Montagnard (Cavaillon).

Catégorie 8 ans

1. Benjamin Olivier (BC Provence) ; 2. Bruno François (BC Pays d'Apt) ; 3. Bruno Pothier ;



Frédéric Cassan, champion de France 10 ans s'est fait ravir la victoire par Xavier Robleda.

4. Frédéric Vormbrock (BC Provence) ; 5. Thierry Bourrioux (BC Pays d'Apt).

catégorie 9 ans

1. Bruno Panetier (BC Mours) ; 2. William Rayne (Cavaillon) ; 3. Thierry Vico (BC Pays d'Apt) ; 4. Pascal Paget ; 5. Eric Musazzi ; 6. Laurent Villet (Grenoble).

Catégorie 10 ans

1. Xavier Robleda (BC biterrois) ; 2. Frédéric Cassan (BC Pays d'Apt) ; 3. David Lapeyrade (BC vallée de la Bruche) ; 4. Olivier Clerici (BC Pays d'Apt) ; 5. Sébastien Jacqueline (83140 Six Fours) ; 6. Sandy Arjonilla (BC Manosque).

Catégorie 11 ans

1. Franck Roman (Cavaillon) ; 2. Laurent Duprat (BC Provence) ; 3. Pascal Marc ; 4. Laurent Musazzi ; 5. Vianney Decarnin (84400 Gargas) ; 6. Pascal François (BC Pays d'Apt).

Catégorie 12 ans

1. Eric Gassin (BC Pays d'Apt) ; 2. Yannick Pucel (BC Ile-de-France - Team Motobécane) ; 3. Olivier Nitard ; 4. René Ramello (BC Provence) ; 5. Gilles Ceccarini (13 La Bedoule).

Catégorie 13 ans

1. Christophe Gallardo (BC Provence-Digne) ; 2. Yann Catel (BC Ile-de-France - Team Motobécane) ; 3. Christophe Vico (BC Pays d'Apt) ; 4. François Drouy (BC Norroy-les-Pont-à-Mousson).

Catégorie 14 ans

1. Hughes Decarnin (BC Pays d'Apt) ; 2. Serge Géant (BC Provence) ; 3. Michel Carrayon (BC Biterrois) ; 4. Didier Comont (BC Provence) ; 5. Gérard Milhaud (BC Provence) ; 6. David Lebrun (BC Ile-de-France - Team Motobécane).

Catégorie 15 ans

1. Eric De Lyjster (BC Ile-de-France) ; 2. Stéphane Lafay ; 3. Claude Rognan (BC Norroy-les-Pont-à-Mousson) ; 4. Yves Martinez (BC Provence) ; 5. Lionel Guillen (BC Mours) ; 6. David Gurle (Azur Bicross Club Cannes).

Catégorie 16 ans

1. Jean-Luc Ferré (BC Ile-de-France - Team Motobécane) ; 2. Eric Pariset (BC Norroy-les-Pont-à-Mousson) ; 3. Fabien Slifirski (BC Pays d'Apt) ; 5. Christian Demay (Marseille) ; 6. Jean-Luc Morinet (Pont-à-Mousson).

Catégorie 25 ans et plus

1. Edouard Cordier (Rennes) ; 2. Régis Maddalon (BC Norroy-les-Pont-à-Mousson) ; 3. Patrick Lapouret (BC Meaux) ; 4. Patrice Roger (BC Ile-de-France) ; 5. Sylvain Billon (BC Ile-de-France).

RIDERS! READY! GO!



ABONNEZ-VOUS A:

BICROSS MAGAZINE

mensuel, paraît le 20 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 »

A remplir très lisiblement en majuscules

Mme Mlle M

Nom Prénom

Adresse

Code postal Ville Pays

Cadre réservé au secrétariat

Tab Pns Prix

Supplément pour envoi avion : nous consulter.

...Gants



JT HALF-BREED™

22-251



22-252

Détails: le dessus en nylon aéré permet aux vapeurs de transpiration de s'échapper et à l'air de circuler. Le cuir d'agneau sélectionné pour sa grande souplesse offre un maximum de contact et de contrôle et prévient des ampoules. 22-238 Bleu-Blanc-Rouge.



22-246



22-248

Leur dessin et leur construction suivent de si près la ligne de la main, qu'avec le molletonage intérieur de la paume et le renfort du pouce ces gants sont ce qu'il y a de mieux en matière de tenue et de protection.

Tailles: 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11...



22-245

JT WET WEATHER GLOVE

Détails: gants 100% coton avec paumes couvertes de points d'adhérence en latex. Couleur unique. - Taille unique.



20-249

Détails: un velcro souple, étroit et ajustable a été ajouté sur tous les gants JT HALF-BREED. Le but de cette amélioration est d'éviter la formation de plis dans le creux de la main et d'éliminer l'incursion de poussière et de boue à l'intérieur des gants.



Représenté par:



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

Vente exclusive
aux revendeurs