

BICROSS

MAGAZINE

4FS 95FB

12F. n°16 JANVIER 84

**Technique pilotage
le départ**

3 POSTERS

Essai Peugeot CPX 601

CONCOURS BICROSS MAGAZINE-TINTIN

Le règlement et les premières questions!

M1005.16.12f.

**ROULE
AVEC LE TEAM**

LEE COOPER

**BICROSS
MAGAZINE**

**Offre
exceptionnelle**

- Un Abonnement à Bicross Magazine et en cadeau
- Un Super Tee-Shirt « Team Lee Cooper/Bicross Magazine » spécialement réalisé pour cette occasion.

Offre valable jusqu'au 30/01/84
uniquement pour la France
Métropolitaine.



Bulletin d'abonnement
à découper ou à recopier et à adresser
à BICROSS MAGAZINE - 15/17, quai de l'Oise, 75019 Paris -

OUI, je m'abonne à Bicross Magazine

- ☐ 1 an au prix de 110 Frs (34 Frs d'économie)
☐ 2 ans au prix de 200 Frs (88 Frs d'économie).

et je reçois en cadeau le Tee-Shirt « Team Lee Cooper/Bicross Magazine » d'une valeur de 50 Frs.

Si tu es déjà abonné (e) *

OUI, je me réabonne à Bicross Magazine

- ☐ 2 ans au prix de 200 Frs (88 Frs d'économie)
et je reçois moi aussi en cadeau le Tee-Shirt « Team Lee Cooper/Bicross Magazine »

* Ci-joint mon étiquette-adresse.

A remplir très lisiblement en majuscules

Mme ☐ Nom _____ Prénom _____
Mlle ☐ _____
M ☐ _____

Adresse _____

Code postal _____ Ville Pays _____

Cadre réservé au secrétariat

Tab _____ Pns _____ Prix _____ P 4 4
ORG _____

Ci-joint, mon règlement par

- ☐ Mandat ☐ C.C.P. 1159-15 Paris
☐ chèque bancaire à l'ordre de « BICROSS MAGAZINE »

Vignette
spéciale Concours « Bicross BD »
donnant droit à une 2^e participation
au Grand Concours.
Vignette



SOMMAIRE

Paraît le 20 de chaque mois

Courrier des lecteurs 4

Dossier : le bicross, c'est aussi un sacré cinéma 6

Les coulisses du spot télé Motobécane et une rencontre avec deux jeunes vedettes de l'écran qui découvrent le bicross, le tout en cinémascope !

Infos Bicross 12

Technique pilotage : l'art de prendre le départ 16

Une nouvelle rubrique qui vous permettra, chaque mois, grâce aux trucs de nos spécialistes, d'améliorer votre technique et de gagner davantage de courses !

La vie des clubs : Cavaillon 20

Un club : Cavaillon, passé à la loupe par *Bicross Magazine*.

Les coulisses des clubs qui marchent !

Magazine : la première pirouette vélo 33

Enquete : cruiser, mountain bike, bicross 34

Pour choisir votre vélo tout-terrain. Mais l'engin idéal existe-t-il ?

Shopping 38

Essai : Peugeot CPX 601 40

Peugeot passe à l'attaque. Son CPX 601 entend bien faire de la concurrence aux Mongoose, Raleigh et autres Motobec « haut de gamme ».

Fiches bicross 47

Concours journal Tintin-Bicross Magazine : le règlement 48

Technique bicross : le rayonnage des roues 50

Petites annonces gratuites 54

MEILLEURS VŒUX POUR 84 !

A l'aube d'une nouvelle année que peut-on souhaiter à un bicrosser si ce n'est de remporter de nombreuses coupes ? Nous espérons que tous nos lecteurs en gagneront. De toutes les tailles, de toutes les formes, et de toutes les couleurs ! Difficile de vous souhaiter à tous de gagner toutes les courses auxquelles vous participerez. C'est impossible car dans toute compétition il faut, comme chacun sait, un premier et un dernier !...

Bonne année, bonne santé. Sauter, foncez, mais prenez soin de vos abattis. Le bicrossing est un sport, ne le transformez pas en « retraite de Russie » ! Nous désirons des lecteurs en super forme, pas des éclopés. S'il y a une chose que déteste toute l'équipe de *Bicross Magazine*, c'est que nos articles soient lus sur un lit d'hôpital...

Au bicrossing français en général nous souhaitons de poursuivre sur sa lancée 83. Avec toujours plus de clubs, toujours plus de circuits et encore davantage d'épreuves.

A nos amis de l'AFB nous souhaitons d'imprimer, en 84 la licence n° 5000. Bernard Nicolas va devoir apprendre à se servir d'un ordinateur. C'est facile Nanard, ça fonctionne comme un tire-bouchon !

La liste des bons vœux ne serait pas complète si nous ne pensions pas également aux constructeurs, importateurs et autres vélocistes qui nous approvisionnent en matériel et accessoires toujours plus performants. Que l'année 84 vous apporte à tous une légitime prospérité ! Mais attention hein, le gouvernement et les bicrossers comptent sur vous pour vaincre l'inflation. Alors léger, le doigt sur la caisse enregistreuse !...

Enfin, dernier vœu et non le moindre : nous souhaitons que l'inspiration nous visite régulièrement afin de pouvoir vous pondre chaque mois des articles toujours plus passionnants. Et surtout que nos appareils photos nous permettent de vous présenter des illustrations toujours plus spectaculaires, afin de vous proposer des « *Bicross Magazine* » encore plus percutants.

Mais trêve de paroles, nous savons que vous êtes tous impatients de passer aux pages suivantes. Alors au diable les discours : meilleurs vœux à tous !



Directeur de la publication : Patrick Casasnovas
 Rédacteur en chef : Alain Kuligowski
 Rédaction : Alan J. Beck — D. Peyre — René Nicolas — Didier Piotrowski
 Secrétariat : Patricia Peny
 Direction artistique : Claude Porchet
 Maquette : Nadine Gros
 Publicité : S. Khong
 Assistante : Y. Challa
 Conception publicité : Enrico Carosi
 Marc Blanchard
 Les manuscrits et documents non insérés ne sont pas rendus.

Promotion : Jean-Louis Dronne
 Imprimé par la S.N.I.L. Paris
 2, rue Chapal, Aulnay-s-Bois, Z.I.
 Bicross magazine est une publication des Editions Larivière
 S.A. au capital de 2 500 000 francs
 R.C. Seine 57 E7.188
 15-17, quai de l'Oise, 75019 Paris
 Tél. : 200.22.07
 Téléc. : Motorvu 211 678 F
 C.C.P. : 115915 Paris
 Président : Patrick Casasnovas
 Directeur général : Serge Pozzoli
 Directeur : Georges-Alain Mahé
 Directeur de la publicité : E.A. Bahman
 Directeur des ventes : Robert Shomann
 Abonnements : Monique Deregard
 Petites annonces : Véronique
 Abonnement 1 an ou 12 numéros : 80 F (étranger : 140 F)
 Commission paritaire : N° 64668
 Dépôt légal : 2^e trimestre 1983.



DBM DISCOUNT BY MAIL

OUF!

LES PRIX EN LIBERTE

- PLAQUE COURSE TYPE AMERICAIN, TEAM CP France, livré avec un autocollant. Couleurs : Noir, Blanc, Rouge, Jaune, Vert, Bleu..... 40 F
- PAIRE DE LEVIERS AMERICAINS 2 DOIGTS AVEC COCOTTE. Couleurs : Noir, Blanc, Rouge, Vert, Bleu, Jaune..... 54 F
- ENSEMBLE DE PROTECTION BICROSS COMPRENANT UNE MOUSSE POUR : Guidon, Cadre, Potence. Couleurs Fluo : Jaune, Orange, Vert..... 86,50 F
- MOUSSE DE CADRE. Couleurs Fluo : Jaune, Orange, Vert..... 36,50 F
- MOUSSE DE POTENCE. Couleurs Fluo : Jaune, Orange, Vert..... 27 F
- MOUSSE DE GUIDON. Couleurs Fluo : Jaune, Orange, Vert..... 38,50 F
- MAILLOT AERE RENFORCE COUDE, COMPETITION, FOND BLANC, MARQUE PEUGEOT, MOTOBECANE. Taille : 4/6, 6/8, 8/10, 10/12..... 150 F
- MAILLOT AERE RENFORCE COUDE COMPETITION, MARQUE MX..... 150 F
- COUDIERE TYPE AMERICAIN BLANCHE ET ROUGE COQUILLE PLASTIQUE POUR RENFORT, TYPE KOHO..... 180 F
- GENOUILLERE TYPE AMERICAIN BLANCHE ET ROUGE COQUILLE PLASTIQUE POUR RENFORT TYPE KOHO..... 152 F
- MENTONNIERE DE CROSS REPLIQUAT ARAI, toutes couleurs, REMBOUEE MOUSSE, ADAPTABLE TOUS CASQUES JET..... 50 F
- PIF PROTEGE-NEZ TYPE JOBE. Adaptable tous casques..... 50 F
- MOUSSE DE GUIDON « NOUVEAU MODELE » TEAM CP France, MARQUE MX SURPIQUE CUIR..... 48,90 F
- PANTALON NYLON RENFORT CUIR TEAM INTERNATIONAL. NOUS CONSULTER. PRECISER LA TAILLE.

- FRAIS DE PORT ET EMBALLAGE : 25 F
 - ENVOI RECOMMANDE. Supplément : 15 F
 - ETRANGER. DOM/TOM. Port spécial : 40 F
- Demandez notre catalogue, contre 10 F en timbres.
Vous retournez votre commande + règlement à DBM, sarl, 27, rue du Pré-au-Clerc, 94370 Sucy-en-Brie. Tél. (1) 590.72.40.



BRUXELLES
62^e SALON
13-23 JAN.



Le facteur b

Le plus léger

Salut, *Bicross mag.* Je m'appelle Christian, j'ai 14 ans et je suis atteints de la maladie du bicross. Nous sommes environ 50 à faire du vélo-cross et il y a une question qui nous tracasse : « combien pèse le vélo le plus léger du monde ? ». Existe-t-il des pièces de cross de couleur verte ? J'ai certains copains qui veulent avoir le vélo le plus léger, alors ils ôtent les freins, les mousses, la plaque, etc. A-t-on le droit, au départ d'une course, de rouler sans freins ? Bon, je vous laisse et longue vie à *Bicross Magazine*.

Christian Junkermann, 18, rue des Rises, 67100 Strasbourg.

Salut, Christian. Le vélo le plus léger ? Excellente question et nous te remercions de nous l'avoir posée. Mais, compte tenu des fluctuations saisonnières de la balance commerciale (ou pas), nous n'y répondrons pas ! Pour plusieurs raisons. D'abord, impossible de le savoir dans la mesure où les vélos d'origine peuvent être modifiés, donc allégés par chacun. Et, comme nous n'avons pas l'intention d'interroger tous les bicrosses du monde, cette question qui vous tracasse continuera à vous tracasser ! Inutilement d'ailleurs, car si un bon bicross doit être léger (11 kg environ), il n'est pas évident qu'un vélo pesant moins de 10 kg soit meilleur. Vu les matériaux couramment employés dans la fabrication, les quelques centaines de grammes gagnées peuvent affecter la rigidité et la solidité de l'engin. Bref, le vélo le plus léger du monde n'est pas forcément l'arme absolue pour la compétition. Sachez tout de même que ce vélo doit se trouver parmi les 20 pouces mini. Utilisant des éléments (cadre, fourche...) proportionnés pour les moins de 10 ans, ces 20 pouces « format réduit » pèsent environ 6 kg.

Quant aux pièces anodisées vert, à notre connaissance, il n'y en a pas. Le vert n'est, semble-t-il, pas à la mode. Ça viendra peut-être un jour ! Enfin, pour tes copains, ôter les mousses et les freins est une ineptie, bonjour l'hosto ! De plus, les vélos dépouillés de la sorte sont formellement interdits dans les compétitions et le gain de poids est ridicule !

Paris, morne plaine

Salut à toute l'équipe de *Bicross magazine*. Tout d'abord, bravo pour votre n° 14, je l'ai trouvé complet et j'ai beaucoup aimé vos articles ainsi que la tranche

de Bi...(cross). Je m'appelle Bertil et je possède un Pk Ripper SE Racing qui me donne entière satisfaction. Voilà notre problème, nous sommes une bande de bicrosses et nous habitons Paris, nous sommes très embêtés car nous ne pouvons pas faire un terrain à Paris, comment faire... ? L'AFB pourra peut-être résoudre ce problème. Nous nous réunissons tous les week-ends pour faire nos exhibitions de free-style sur la place des Invalides devant les passants étonnés ; nous voulons former un club mais sans terrain... Nous avons acquis un bon niveau en matière de bicrossing et nous possédons des BMX équipés top-niveau : Red Line MX II, et MX III, Skyway, MCS, 3 Pk Ripper, un Hutch et 2 GT. Voilà, j'aimerais donc beaucoup savoir comment faire pour fonder un terrain à Paris, je voudrais aussi demander aux bicrosses parisiens de venir nous voir aux Invalides pour qu'ils s'entraînent avec nous et qu'ils nous apprennent de nouvelles figures. Voilà, mon histoire se termine, encore bravo à *Bicross Mag.*

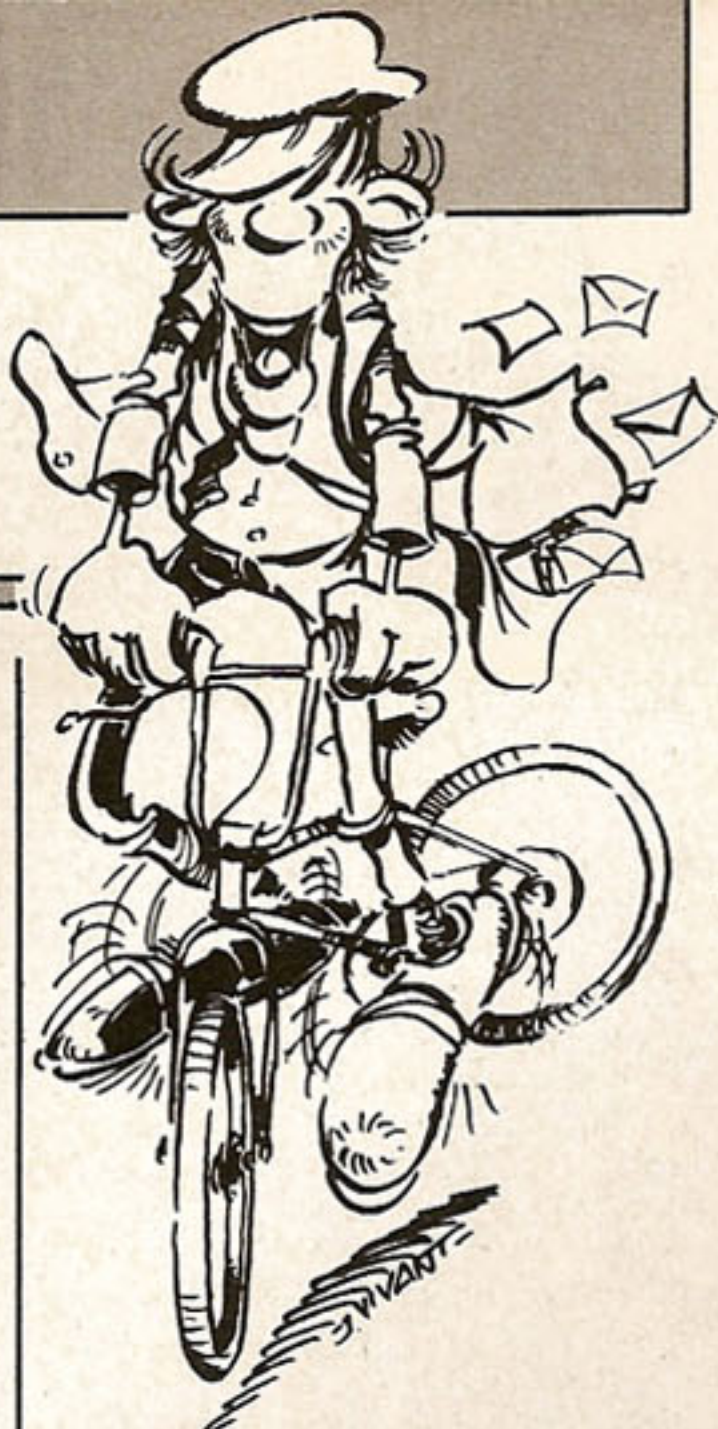
Bertil Bluet, 171, rue de l'Université, 75007 Paris. Tél. : (1) 705.46.46.

Salut, Bertil. En effet, Paris, capitale de la France SVP, brille par l'absence totale de terrain. Une situation intolérable qui ne peut plus durer. Les Invalides, le Trocadéro, c'est bien beau mais ce n'est pas vraiment étudié pour la pratique du bicross. Une solution ? Oui, peut-être existe-t-elle et rien n'empêche d'essayer. Dans un premier temps, réunissez un maximum de signatures sur une pétition demandant la création d'un circuit. Faites signer vos copains, vos parents, les passants étonnés des Invalides, bref, toute âme qui vive. Deuxième temps : prendre contact avec M. Violet, maire adjoint chargé des Sports (Tél. : (1) 276.40.40), puis adresser la pétition en expliquant ce qu'est le bicross et son indispensable infrastructure, le circuit. Bicrosses parisiens, tous aux Invalides, l'heure d'agir a sonné et n'oubliez pas de nous communiquer le résultat de vos démarches.

Mountain bike !

Messieurs, bonjour. Voilà le problème ! J'ai 35 ans, 1,73 m, 65 kg, montagnard chevronné, j'aimerais pouvoir faire de la randonnée en vélo soit dans nos montagnes dijonnaises, soit des parcours type G.R. du Mont-Blanc. Cela implique : sentiers étroits, descentes d'éboulis

BICROSS



40 % et même névé, cela sur deux jours ou une semaine. Donc, sacs à dos, bivouacs etc... Seulement, je ne sais pas quel vélo choisir. Bicross, trial ou Mountain bike. Le vélo sera mené à dure épreuve, le poids pour moi n'est pas un problème. Pouvez-vous me conseiller ? Merci d'avance, et si vous connaissez d'autres cinglés prêts à partir une semaine en montagne, passez-moi leurs adresses.

M. Trécourt, HLM, route de Pontailier, 21310 Mirebeau s/Bèze.

Vélo de randonnée ? Bicross, non ! Vélo trial, non ! Que reste-t-il ? Le Mountain bike ! Eh oui ! Spécialement conçu pour ce genre d'exercice, c'est le vélo qu'il vous faut. Reste un problème : l'embarras du choix parmi tous les modèles que proposent nos constructeurs français.

Sachant que, à l'instar du bicross et du vélo trial, le poids de l'engin est un facteur primordial. Plus léger il sera, plus la randonnée sera agréable. Pour contacter d'autres « cinglés », une adresse, une seule. Celle de l'Association française de Mountain bike : Stéphane Hauvette, 118, rue de la Boétie, 75008 Paris. Bonne balade, les verts pédaleurs !

Poignées sur orbite

Salut à toute l'équipe de Bicross Mag ! Je m'appelle Nicolas et je fais partie du Bicrossins club Grenoblois. J'ai un CPX 150 façon chef (c'est-à-dire que beaucoup de choses ont changé). Tout d'abord, je voudrais vous dire que je viens d'acquérir un guidon GT chrome-moly et sur ce superbe cintre mes poignées tournent. Que me conseillez-vous pour les fixer ? La colle Glu est très efficace mais après on ne peut plus les enlever si elles sont usées. Pour terminer, je vais vous dire que ce sublime journal qui se respecte m'apprend beaucoup de choses.

Nicolas Faubert, 12, rue V.-d'Indy, 38000 Grenoble.

Salut, Nicolas. Coller les poignées n'est plus une bonne solution, tu as dû t'en rendre compte. Pour calmer ces poignées tournantes, c'est facile. Il suffit d'apposer du ruban adhésif sur le guidon, ce qui permet d'augmenter son diamètre extérieur. Les poignées seront plus difficiles à enlever mais normalement cela ne doit plus bouger. Si ce n'est pas le cas, une nouvelle épaisseur d'adhésif et le tour est joué.

Roue moins large

Je profite que je suis malade et cloué au lit pour vous écrire. Avant tout, bravo pour votre magazine qui me passionne (je ne suis sûrement pas le seul). Je voudrais savoir pourquoi, sur la plupart des bicross, la roue arrière est moins large que la roue avant de même pour le pneu. Je ne possède, hélas, pas encore de bicross, mais je pense que la roue arrière étant la plus exposée aux chocs (traduisez à l'atterrissage), le pneu et la jante devraient être de dimensions supérieures à celles de la roue avant. Votre réponse écarterait le doute qui est en moi, et sûrement aussi chez d'autres bicrosseurs. Merci.

Jean-Paul Breuil, route du Pont de Chaumont, 10200 Bar-sur-Aube.

Salut, Jean-Paul. Avant de répondre à ta question, précisons un petit détail. La roue se compose d'un pneu, de la jante et du moyeu. Les jantes avant et arrière sont de mêmes dimensions. Ce n'est donc pas la roue arrière qui est moins large mais simplement le pneu. CQFD. Pourquoi un pneu AR moins large ? Il y a une raison essentielle : le gain de poids. Le pneu AR transmet directement au sol l'effort de pédalage. Un pneu plus large, donc de poids supérieur, est plus difficile à entraîner. En clair, il « bouffe » la puissance et ce, pour un « plus » peu significatif dans l'adhérence et la solidité. Voilà pourquoi le pneu AR est généralement un 20 x 1,75 contre un 20 x 2,125 à l'avant. Du reste, toujours pour gagner du poids sur les masses en mouvement, de plus en plus de bikes sont montés avec des 20 x 1,75 à l'arrière comme à l'avant. En fait, le pneu avant 20 x 2,125 ne trouve sa justification réelle que pour les grands gabarits. Pour eux, leurs muscles d'enfer s'accommodent de ces grammes supplémentaires, et le gros pneu leur assure une adhérence optimale.

MX FRANCE

pièces détachées/accessoires

5, rue des Lilas. 31520 RAMONVILLE
Tél: (61) 75-62-25- Télex 521 644F

plaques numeros	89,00
petit format extra léger	16,00
paire de poignées à pois	30,00
selle plastique comp. MX	52,00
cintre acier 20'	106,00
cintre alu couleur	185,00
cintre crmo GT	195,00
cintre crmo droit	70,00
levier alu MX court (la paire)	73,00
chaîne couleur bleu ou rouge/noir	75,80
tube de selle avec chariot	59,00
tube de selle coudé crmo Ø 22	59,00
tube de selle droit crmo Ø 22	28,00
tube de selle alu anodisé Ø 22	38,00
tube de selle alu anodisé Ø 25	84,00
paire de freins alu couleur	486,00
cadre acier 20' chr gros boitier	110,00
fourche MX acier 20' chr.	254,00
survêtement BMX à partir de	84,00
Potence alu 0 21 plongeur CRMO	18,00
Colliers de selle alu couleur	

Tarif au 01.12.83 valable pour la France Métropolitaine chez votre revendeur MX FRANCE.

en BELGIQUE. LIGNE SPORT SA.
98 B avenue de la chasse
BRUXELLES. Tél.(02) 733.40.46

BICROSS LAMOURET

212, Av. de la Victoire, 77100 MEAUX. Tél. : (16-6) 434.34.32



NOUVEAU
HOT PLATE EN
polypropylène
injecté.
Attache Velcro
en vert-Junior
Bleu-Filles
Rouge-Cruiser
Free-Style
Blanc-Expert
Jaune-Expert
International
Noire-
Professionnel

65 F

Protection Levier
(la paire) 12 F

PLAQUE LATÉRALE
la paire 100 F

Kit mousse
(3 pièces) .60 F

existe en
blanc, noir, rouge,
bleu, jaune, vert.

Tige de selle Ø 22
coudée ou droite
en acier chromé 60 F
ou
en acier chromé renforcé (type Pro-Neck) 80 F

NOUVEAU Chiffre spécial Bicross (140 x 40 mm) 3 F pièce, jaune - noir - blanc.
Chez ton marchand de cycles ou par correspondance. Vente en gros, nous contacter.

BON DE COMMANDE

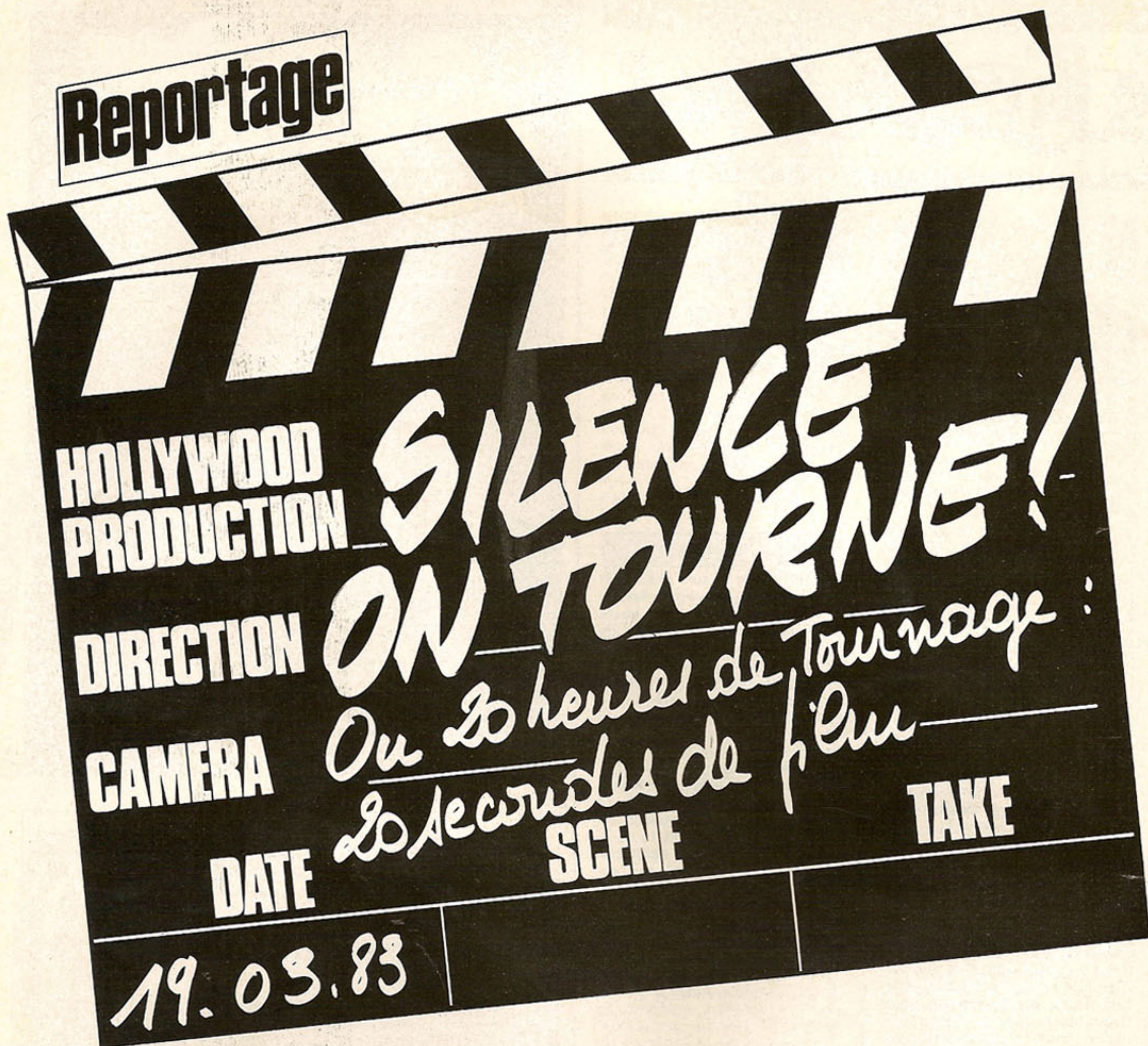
		+ frais de port
<input type="checkbox"/> Hot-Plate	F	7 F
<input type="checkbox"/> Kit mousse	F	7 F
<input type="checkbox"/> Protège levier	F	5 F
<input type="checkbox"/> Tige de selle	F	7 F
<input type="checkbox"/> Plaque latérale	F	10 F

TOTAL F + F

Ci-joint règlement par chèque ☐ ou CCP ☐

NOM PRENOM
N° Rue
CP Ville

Reportage



Bon, parlons franchement : que celui qui n'a jamais rêvé de participer au tournage d'un film lève le doigt.

Comme tous les ans, en fin d'année, Motobécane fait de la publicité à la télévision. Et cette année, c'est le vélo-cross qui aura droit aux honneurs du « petit écran », alors on est allé voir pour vous raconter.

Mercredi 19 octobre

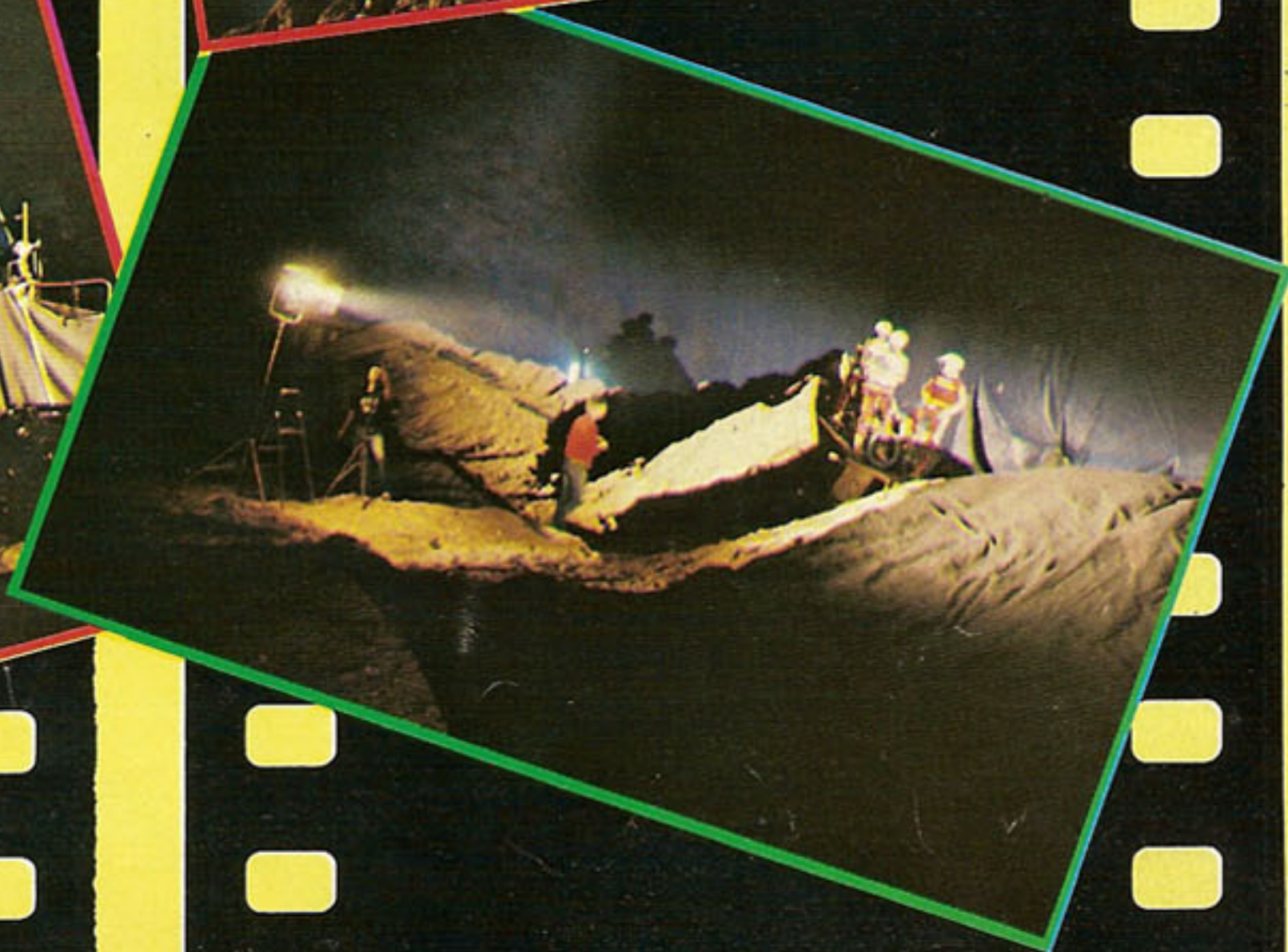
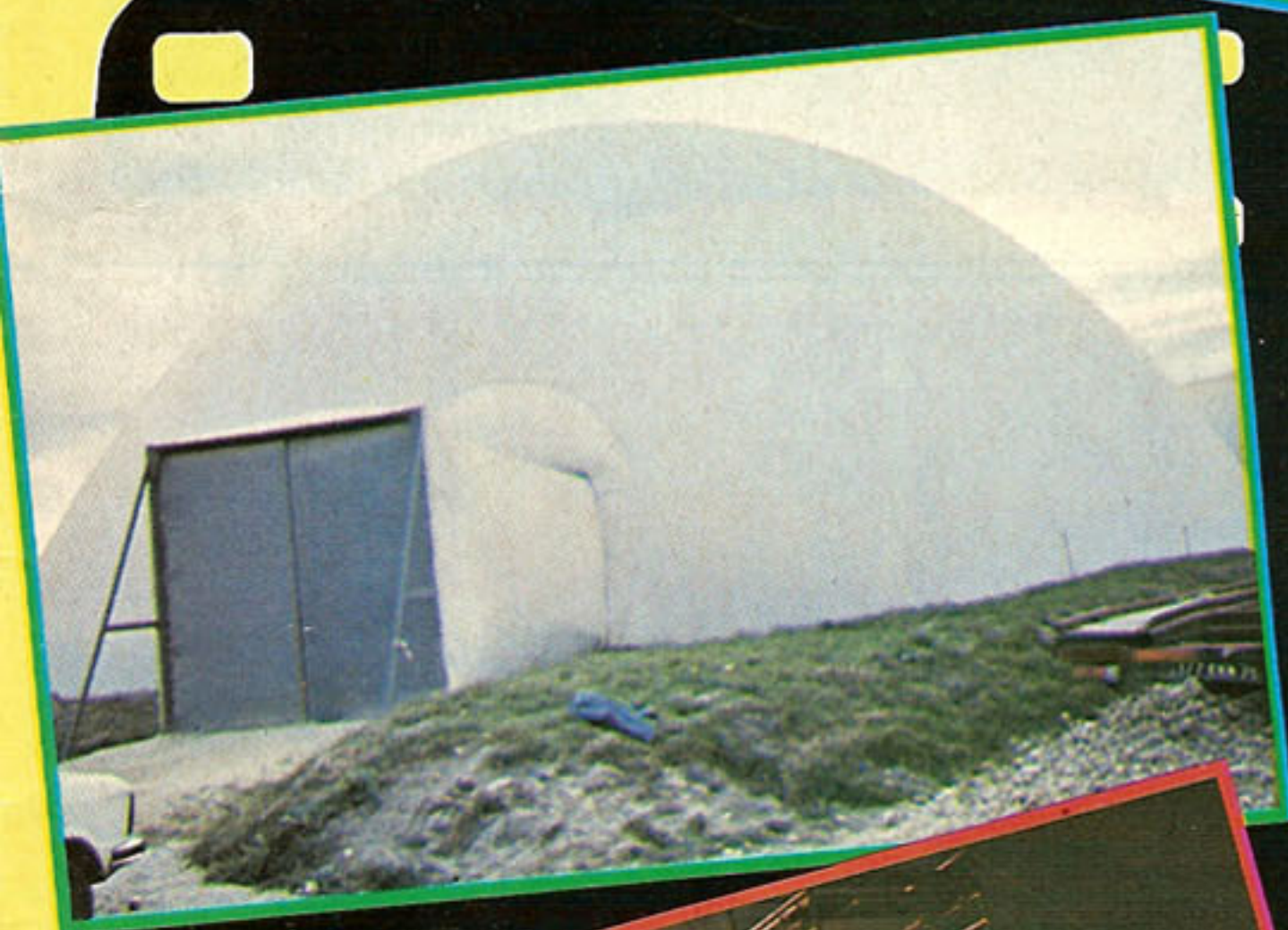
Après un jeu de piste assez serré en banlieue parisienne, j'arrive devant trois énormes bulles blanches : pour un peu, il va en sortir des petits bonshommes verts ! Je commence à fabuler doucement, style science-fiction, heureusement le guide des lieux n'a pas le petit doigt tordu ! Il me fait pénétrer dans la plus grosse bulle par un sas sous pression et soudain, j'arrive sur la lune ; fantastique, le nez en l'air je cherche le clair de Terre et ce ne sont que des spots ultrapuissants. Dans un décor de montagnes arides, sous une voûte de ciel bleu étoilé, une vingtaine de personnes s'affairent.

Ces décors merveilleux ont servi au tournage du film « Little Nemo » qui doit sortir en 84 au cinéma. Maintenant, ils sont utilisés par les sociétés de production à la recherche de lieux irréels. Rapide présentation des responsables de la production : metteur en scène, réalisateur, producteurs, script, etc. Il y a du monde ! Puis je retrouve les responsables Motobécane. Sylvain Billon, team manager Mongoose/Motobécane, est là, chargé de l'encadrement d'une petite, mais super, équipe : Jean-Luc Ferré, Luc Khoeler, David Kastlen, Jean-François Lalli. La veille déjà, une longue mise en place des décors a fait travailler l'équipe de production jus-

qu'à une heure tardive et ce matin commence le tournage.

Premier « clap » sur les scènes demandant la participation de deux jeunes « vedettes » : Cindy, 5 ans, et Christophe, 6 ans, des pros de la publicité. Ce n'est qu'après deux heures de travail qu'ils commencent tous les deux à donner des signes d'impatience. Il faut dire qu'avec les éclairages dans les yeux, assis sur une pierre, je voudrais vous y voir.

Quand la dernière prise est finie, il est 14 heures. Dans ce décor surnaturel, à la lumière des projecteurs, on perd la notion du temps.



Reportage

L'après-midi, c'est au tour des quatre bi-crossers d'exercer leur talent. Ils se sont montrés plus professionnels que l'été : repérages, aménagement du terrain pelle en main, essais parfois agrémentés de belles chutes et, finalement des prises de vue superbes avec des sauts que l'on espère photographiques.

Silence ! On tourne... trois, quatre, cinq fois, on recommence la même scène. On peut dire que le cinéma est une belle école de patience et de perfectionnisme. Il y avait plusieurs scènes prévues avec les bicrossers et je peux vous garantir qu'ils n'ont pas chômé. Je peux même vous révéler que le tournage a continué bien au-delà des horaires syndicaux. C'est ça le cinéma, et pour les fêtes vous savourerez en 20 secondes un remake de E.T. made in Pantin !

Merci !

A monsieur Gourault, directeur de la publicité de la Société Motobécane, et Sylvain Billon, de nous avoir conviés à ce tournage.

Ce n'est pas tous les jours que l'on pénètre dans les coulisses du cinéma, même si c'est pour du cinéma publicitaire.

A la société de production Pick-Up, par l'intermédiaire de Pierre Roda, Marc Cadieux et Nicolas Daguet qui m'ont gracieusement prêté les superbes photos de cet article et qui m'ont accueilli sur les lieux de tournage.



VAINCRE

L'action, la compétition,
le plaisir de la lutte...
vous êtes comme ça !
Foncer, serrer les dents,
piloter en vous jouant
des obstacles, vous envoler, être libre,
ça vous plaît.
OK ! A vous de jouer.
A fond la caisse !

Mais il faut pouvoir retomber
sur ses pattes... sur ses roues ;
pour ça, outre le pilote,
il faut une bête,
une vraie bête,
solide, maniable.
Tous ceux qui courent
le savent bien.
Un BMX Gitane ça tient le coup.
Dans le vélo, la moto,
le cyclo-cross,
Gitane c'est une équipe française,
avec du savoir faire,
l'expérience de la compétition
(de la victoire) et le goût
de se battre... pour gagner.

CITANE BMX

Rachid Ferrache

Portrait

& Hito Jaulmes découvrent le bicross!



L'« As des As », c'est « Bébel ». C'est aussi Rachid Ferrache qui a récemment attrapé un virus : non pas de la scarlatine, mais du bicrossing en compagnie d'un autre comédien de votre âge : Hito Jaulmes !



EN BEAUTE

Une victoire ça se prépare et le BMX, nous Gitane, avons pris le temps de l'étudier car nous voulions "bien prendre la vague", être "encore plus fort". Jamais vous ne ferez subir à votre BMX ce que nos techniciens et essayeurs lui ont infligé : un massacre. Le résultat est là. Une gamme de 8 modèles Gitane BMX en 16 et 20, d'une robustesse et d'une fiabilité à toute épreuve. Un cadre qui ne casse pas, des équipements testés et sélectionnés rigoureusement. Nous l'avons fait beau. Il est fun. Parce qu'un Gitane BMX c'est fait pour vaincre... en beauté.



MICMO
Groupe Renault

Pour recevoir gratuitement une magnifique documentation gamme BMX et la liste des concessionnaires, écrivez-nous à : Cycles GITANE. 44270 MACHECOUL.





© LANDI 1990/91

Matine

GABRIEL AGHION

MUEL et HELLA PETRI

COGNAMILLO, DAVID AULHAUS et GABRIEL AGHION

L'AS des AS

attrape

la

SCARLATINE

Portrait

C'est sur le stand Peugeot que les deux jeunes comédiens, Rachid et Hito, se sont rencontrés durant leur visite au salon du cycle et de la moto.

Rachid a 12 ans, vous l'avez tous vu au volant d'une ancienne Mercedes lancée à 100 à l'heure, avec un passager devenu son meilleur ami : Jean-Paul Belmondo, pour le tournage du film « L'As des As », de Gérard Oury. Depuis, Rachid a eu pour partenaire Coluche dans « Benzai », de Claude Zidi et Miou-Miou dans « Attention, une femme peut en cacher une autre... », de Georges Lautner. Il vient de terminer « L'Engrenage », de Nicolas Ribowsky, que nous verrons l'année prochaine sur les écrans. Dans la foulée, il tourne pendant six semaines une télé pour Guy Lessertisseur à Lyon ; cette dramatique s'appellera « RHADI NOIR » et ce sera le nom de Rachid lorsqu'elle sera programmée sur FR3 courant 84.

Hito a 13 ans, c'est le jeune garçon assis

devant l'énorme orange sur l'affiche du film « La Scarlatine », de Gabriel Aghion, titre qui, comme son nom ne l'indique pas, n'est pas l'histoire d'une maladie sauf pour l'orange qui est très mal en point... Hito interprète le rôle du fils de Brigitte Fossey entouré de femmes. Il essaye d'échapper à cette folle ambiance en créant, entre autres, une « assurance antisadique » dans son lycée pour protéger des bizutages moyennant une cotisation de 20 francs... Vous le verrez également dans « L'œil du mort », de Fabrice Cazeneuve, qu'il vient de tourner pour FR3. Sortie, février prochain !

Rachid et Hito, en plus d'avoir en commun le cinéma et FR3... ont une passion pour le cross sur deux bécans : une Malagutti et une YZ avec lesquelles ils s'éclatent sur les talus à la campagne. Depuis quelque temps ils s'intéressent au bicross. La découverte de la piste de bicrossing du salon du cycle leur a donné des idées. Ainsi, après être

passés sur le stand Peugeot pour y choisir un CPX, ils sont allés essayer la piste qu'ils ont trouvée extraordinaire. R. et H. ont pu admirer les démonstrations du team Peugeot et, après avoir enfilé deux superbes combinaisons, ont essayé d'en faire autant... « pas facile », m'a confié Hito, « il faut de l'entraînement pour en arriver là »... Et c'est ce qu'ils vont faire, ils se sont promis de se rencontrer le plus souvent possible pour s'entraîner dans le Bois de Boulogne près du Vieux Gallion où il existe un terrain de cross.

Leur rêve : avoir un bicross le plus léger possible et du temps libre pour pouvoir en faire le plus possible afin de s'inscrire à des compétitions. Avec la carrière qu'ils ont commencée, il n'est pas toujours facile d'organiser ses loisirs, mais nous leur faisons confiance, ils feront le maximum pour être performants car ils aiment se surpasser...

par Eric Forestier



Special Belge

COURRIER DES LECTEURS BELGES

Vous faites du bicross, vous aimez la bécane et les pistes ? Vous vous posez des questions ? Posez-les nous ! Vous avez, en Belgique, un correspondant qui vous répondra personnellement dans « Bicross Magazine » ou par courrier si la question est... indiscrete !
Son adresse : « Bicross Magazine » Belgique, Marc Bossuyt, 79 Lenniksebaan, 1771 Isterbeek.

FESTIVAL BICROSS A ENGHEN : 4 jours de festivités !

par Marc Bossuyt

La deuxième édition du « Festival Bicross » de Belgique s'est déroulée du 10 au 13 novembre, à Enghien et non à Wauthier-Braine comme l'année passée. « Festival » n'est pas une appellation exagérée, d'une part en ce qui concerne la durée des festivités : 4 jours ; d'autre part, le nombre et la qualité des compétitions. Le programme était copieux et s'ouvrait le jeudi en nocturne par un « Challenge open Raleigh », pour lequel le patron de la marque avait même fait le déplacement ! Le vendredi, se disputait pour la deuxième fois le Grand Championnat Open de Bicross. Enfin, le samedi, se clôturait le Championnat de Belgique réservé exclusivement aux porteurs de licence annuelle. Le soir, question de ne pas laisser les muscles se refroidir, un bal sous chapiteau réunissait tout le monde dans une excellente ambiance, bicrossistique et chorégraphique ! Pour terminer en beauté, le dimanche fut consacré au Free Style : c'était le premier championnat d'Europe des acrobates du bicross. A retenir : la bonne organisation de ce week-end due au BMX Club Nautisport d'Enghien, sous l'égide de la Ligue nationale L.B.MX.B., avec la collaboration des Fédérations provinciales et du BMX Race Club Binchois. Nautisport est un complexe sportif (vous l'aviez deviné !) qui comprend un circuit permanent comme on en voit peu : piste très bien dessinée, virages bien relevés, buttes et bosses sélectives... le pied quoi !

Au niveau de l'organisation générale, un double contrôle technique avait été instauré : avant les entraînements et avant chaque manche, de telle sorte que les incidents techniques des essais devaient être réparés pour revenir sur la piste.

Du charme, oui.
Mais quel punch sur la piste !

Challenge Raleigh Belgique

Le premier jour du festival annuel de la L.BMX.B. a permis à plus de 360 pilotes de participer au CHALLENGE RALEIGH. La direction anglaise avait délégué un de ses représentants très britannique pour remettre les trophées du jour. Il faut souligner que chaque participant fut récompensé puisque RALEIGH remit des trophées aux trois premiers de chaque classe et des médailles souvenirs aux autres. Ce challenge se déroula en nocturne, et pour la circonstance démarra aux environs de 20 h pour se terminer, remise des prix comprise, vers les 1 heure du matin !

RÉSULTATS PARTIELS DU CHALLENGE RALEIGH :

6 ans : Altruye Hans, 2. Dejasse F., 3. Devers L., 4. Van Wayenberg G., 5. Vandevyvre C. 7 ans : 1. Wilhelmi Dominique, 2. Prégaldien F., 3. Heylen B., 4. Laloux M., 5. Van Reusel S. 8 ans : 1. Lemal Laurent, 2. Vandrogenbroeck V., 3. Masy S., 4. Leveugle F., 5. Prégaldien V. 9 ans : 1. Vroonen Hervé, 2. Ocila N., 3. Peeters J., 4. Meyer P., 5. Hupez D. 10 ans : 1. Masson Frédéric, 2. Willems S., 3. Genova M., 4. Mertens C., 5. Van Heck P. 11 ans : 1. Idalzoaga Leonardo, 2. Schelfout G., 3. Anome D., 4. Zelck J., 5. Adriaens M. 12 ans : 1. Demour Didier, 2. Crohin F., 3. Ferretti M., 4. Heere J., 5. Wezel L. 13 ans : 1. Bravin Patrice, 2. Miecret T., 3. Camps J., 4. Verheye M., 5. Cottoi C. 14 ans : 1. Wouters Chris, 2. Libouton D., 3. Eeckhout T., 4. Bernaerts J., 5. Willems V. 15 ans : 1. Demoor Patrick, 2. Jacowick J., 3. Tampaxis S., 4. Fasseel D., 5. Travieso J. 16 ans : 1. Libouton Patrick, 2. V.D. Abeele P., 3. V.D. Ouderaa M., 4. De Munter A., 5. Larock P.

Le second jour du festival fut laissé au deuxième championnat de Belgique « OPEN » 1983. Une participation plus imposante que l'an dernier fut remarquée. En raison d'une déféctuosité technique du service de presse de la L.BMX.B., il nous est impossible de communiquer même en partie les résultats de cette journée. Quoi qu'il en soit la participation fut de six cents pilotes, sous un soleil resplendissant mais par une température assez fraîche. Une température normale pour la saison, qui n'empêcha pas les pilotes accourus pour la circonstance et le nombreux public (plus de trois mille spectateurs !) de passer d'agréables moments et des heures mémorables. Le sport était au rendez-vous ainsi que le véritable fair-play empli d'amitié, choses que nos voisins des Pays-Bas ont depuis belle lurette oubliées !

CALENDRIER L.BMX.B.

Dans notre prochain numéro, vous trouverez le calendrier complet de toutes les manifestations organisées et/ou patronnées par la L.BMX.B., championnats provinciaux et national. Dès à présent, nous pouvons déjà vous annoncer que le programme sera copieux et très attractif.



Au centre, Mertens Junior : bon sang ne peut mentir !



Les champions de Belgique 83 !

La dernière épreuve comptant pour le championnat de Belgique s'est déroulée dans le cadre du festival de bicrossing, second du genre en Belgique et unique en Europe. Pour se retrouver classé au championnat de Belgique 1983, il fallait participer à un minimum de cinq épreuves sur les sept prévues, dont la dernière à Enghien. Le total des points récoltés a désigné le champion de Belgique dans sa classe et catégorie d'âge.

Voici donc les champions et championnes de Belgique 1983 :

Catégorie girls :

8/9 ans : Vandrogenbroek Vicky (Huizingen)
10/11 ans : Deplukker Saskia (St-Gillis Waas)
12/13 ans : Crohin Florence (Braine-le-Comte)

Catégorie juniors :

6 ans : Altruye Hans (Borsbeek)
7 ans : Heylen Bart (Borsbeek)
8 ans : Vermeir Stéphane (Rebecq)

9 ans : Decoux David (Braine-l'Alleud)
10 ans : Masson Frédéric (Limal)
11 ans : Bulens Alain (Borgerhout)
12 ans : Vroonen Hervé (Genval)
13 ans : Miecret Thierry (Bruxelles)
14 ans : Wouters Chris (Mol)
15 ans : Leb Jean-Louis (Bruxelles)
16 ans : Vandervoort Peter (Mol)

Catégorie experts :

7 ans : Wilhelmi Dominique (Limal)
8 ans : Van Riet Jordi (Moerbeke-Waas)
9 ans : Grodrian Renaud (Namur-Jambes)
10 ans : Corbeels Kurt (Begijnendijk)
11 ans : Zelck Joël (Buizingen)
12 ans : Demour Didier (Braine-l'Alleud)
13 ans : Camps Johan (Boortmeerbeek)
16 ans : Vandenaabeele Peter (Landegem)

INFOS BICROSS



LE BICROSS AU SALON DE BRUXELLES !

Le 62^e Salon de l'Auto de Bruxelles se tiendra du 13 au 23 janvier au Parc des Expositions. Une nouveauté de taille : FEBIAC, l'organisateur du Salon a loué tous les Palais disponibles et en a réservé un : le Palais 7, aux cycles.

Mais les innovations ne s'arrêtent pas là : en effet une piste de bicross sera installée dans le Palais avec la collaboration des exposants belges et étrangers. La Febiac a vu grand : des tonnes de terre seront amenées sur place pour créer le circuit permanent, avec virages relevés, buttes etc. Au centre, une zone sera réservée au trial et aux démonstrations de free-style. Tous les pilotes auront accès à la piste sur laquelle ils pourront donc tester les nouvelles machines exposées.

Les visiteurs ne devront pas se limiter à admirer sans toucher, mais ils auront également la possibilité de vérifier « sur le terrain » si les promesses des constructeurs sont bien réelles !... Dans le même palais, les pilotes trouveront ce qui se fait de mieux en matière d'accessoires en provenance de tous les pays... Enfin, à côté de la piste, ils trouveront le stand de Bicross Magazine ! On ne peut rêver programme plus complet. (Marc Bossuyt).

Merci les copains !

Dans la rubrique « les compliments ça fait du bien par où ça passe » nous vous faisons part de cette lettre qui est également une excellente info pour nos lecteurs méridionaux.

Nous, « PROVENCE, COTE D'AZUR CYCLISTE » affirmons : « BI CROSS Magazine » est très bien étudié sur le plan national et nous sommes persuadés que vous continuerez longuement à l'apprécier.

Notre mensuel « LA PROVENCE CYCLISTE » traite du cyclisme sur le plan régional et c'est là que nous pensons venir en aide à cette magnifique revue. Nous traitons de BI-CROSS sur les épreuves courues en PROVENCE et bientôt COTE D'AZUR ; et qui sait, peut-être un jour viendra où BICROSS Magazine nous demandera de couvrir une manifestation.

Bref ! Vous pouvez à présent lire ou vous abonner à « La Provence Cycliste », c'est un bon complément à BI-CROSS Magazine, pour tous ceux qui apprécient le vélo ! LA PROVENCE CYCLISTE, 15, rue Robert, 13007 MARSEILLE, tél. : (91) 54.21.22.

A l'Ouest du nouveau : Quimper organise la première épreuve d'endurance bicross !

Décidément les Bretons nous étonnent toujours. Non contents d'avoir inventé les célèbres galettes au sarrasin que le monde entier nous envie, voilà qu'ils découvrent une nouvelle discipline bicrossiste : l'endurance bicross. Nous devons cette initiative au Bicross Club de Quimper lequel a récemment réuni 110 pilotes de l'ouest de la France pour une compétition d'endurance par équipes de quatre. Pour gagner il fallait du souffle, de la résistance et des gros mollets ! Sans oublier un engin en pleine forme pour

ne pas perdre de temps à faire de la mécanique. Les documents que nous a envoyé le B.C. Quimper se passent de commentaires. Remarquez en particulier le super départ « type Le Mans » ! Nous retiendrons de cette « première » que la victoire scratch est allée à une équipe de Machecoul tandis que le Trophée « Ker Elagage » est revenu à l'équipe de Quimper, première équipe féminine au classement.

Le Bicross Club de Quimper adresse ses bons vœux à tous les autres clubs de France. Ils peuvent sans problème copier cette initiative pour aider leurs membres à affronter l'ennui des courts dimanches d'hiver. Et comme le dit le responsable sportif du club qui envisage déjà un challenge régional d'endurance : « vive les gros mollets ». Et vive les galettes et le cidre bouché !

Des nouvelles du championnat du monde 1984 !

La date du prochain Championnat du Monde qui, comme chacun sait, doit se tenir au Japon est désormais connue. Ce sera du 16 au 19 août 1984. Initialement cette épreuve devait se tenir à Tokyo. Finalement, c'est OTARU, une ville située sur l'île d'Hokkaido qui a été retenue. OTARU est à 40 minutes de Sapporo par le train. Les compétitions auront lieu durant l'EXPO OTARU 84. Cette exposition est organisée sous le contrôle de l'état japonais pour promouvoir le tourisme dans l'île de Hokkaido. Cette manifestation doit drainer des millions de spectateurs... !

Le circuit sera outdoor, donc à l'extérieur, sur une piste en terre battue.

Les premiers sponsors connus sont : Hokkaido News Paper Co. Ltd, U.H.B. TV, 84 Otaru Expo Office, Honda, Japan Air Line, Coca Cola. Bicross Mag aurait bien voulu s'associer mais il n'est pas encore exporté au Japon ! (René NICOLAS).

Un nouveau circuit pour le Bicross Club de Verrières-le-Buisson !

Amis de l'école buissonnière, vous serez très heureux d'apprendre que le Bicross Club de Verrières-le-Buisson (Essonne) vient de terminer l'aménagement d'un nouveau circuit. Ce véritable paradis du bicrossing (et des écoliers buissonniers) se situe en haut de la route des Gâtines. Du circuit on jouit d'une très belle vue sur les alentours (les Gâtines sont si belles au printemps ! Demandez à votre grand frère...). Mais surtout ce circuit offre une belle brochette d'obstacles à faire plier de plaisir les roues de vos bicross : doubles, triples bosses, table américaine, virages relevés, tremplins etc. Pour tous renseignements (sur le circuit pas sur l'école buissonnière) vous pouvez contacter le président du B.C. Verrières : M. Daniel Le Badezet, 1, square des Pâquerettes, 91370 VERRIERES-LE-BUISSON.

TROPHÉE B.H. : avec Kellogg's en 84 !

Le Trophée B.H. qui a remporté un vif succès en 83 repart en 84. Mais il sera organisé avec le concours d'un super sponsor : Kellogg's Corn Flake. Au menu de la saison 84, des céréales bien sûr, mais aussi 10 épreuves réservées aux débutants plus une super finale, en fin d'année, dans la région parisienne. Pour tous renseignements, vous êtes priés de contacter René Nicolas. Tél. : (80) 22.66.98.

Attention, ce n'est pas la peine de lui envoyer vos paquets de corn flakes vides pour lui prouver que vous connaissez Kellogg's !...

Les prochains championnats d'Europe !

L'I.BMX.F vient de définir les dates et lieux des futurs championnats d'Europe pour les années à venir. Les voici :

1984 : Angleterre ; 1985 : Espagne ; 1986 : Allemagne ; 1987 : Belgique.

René Nicolas

Un concours de free style en mars

Dans le cadre de l'épreuve du « Super-motard » qui aura lieu le 18 mars sur le circuit Carole, à Tremblay-lès-Gonesse, dans la banlieue nord de Paris, nous pourrions suivre le premier concours de free style jamais organisé en France. En effet tous les adeptes du bicrossing acrobatique pourront venir exercer leur talent sous les yeux d'un jury qui récompensera les meilleurs. Bien entendu il y aura aussi des milliers de spectateurs pour encourager les évolutions des concurrents. Au programme, free style sur banks, saut en hauteur, en longueur, exhibitions au tremplin, le tout permettant aux meilleurs de chaque catégorie de gagner un trophée et un chèque très substantiel. Un conseil entraînez-vous bien et affûtez vos figures pour le 18 mars. Dans un prochain numéro, d'autres renseignements sur cette compétition inédite qui sera patronnée par Bicross Magazine.

LE CALENDRIER DEFINITIF I.BMX.F 1984

18, 19 février	NBL Race Massachusetts	(Etats-Unis)
29 avril	Beringen	(Belgique)
6 mai	Palau-de-Plegamans	(Espagne)
13 mai	Pinerolo	(Italie)
20 mai	Munich	(Allemagne)
17 juin	Slagharen European Challenge Cup	(Hollande)
24 juin	Murray World Cup à Nashville	(Etats-Unis)
8 juillet	(lieu à définir)	(Belgique)
21, 22 juillet	Championnat d'Europe à Birmingham	(Angleterre)
28, 29 juillet	Huffy Global à Dayton (Ohio)	(Etats-Unis)
17, 18, 19 août	Championnat du Monde à Otaru	(Japon)
25, 26 août	(lieu à définir)	(Australie)
16 septembre	(lieu à définir)	(Hollande)
23 septembre	Cologne	(Allemagne)

Avis à tous les esseulés du bicrossing !

Il n'existe encore aucun club dans votre ville, mais vous aimeriez courir ! Comme on vous comprend. Bon ne pleurez plus. Voici une bonne nouvelle : pour avoir accès à l'information AFB et prendre une licence, vous pouvez, dans l'attente de la création d'un club dans votre région, adhérer à : PROM'OB, 59, Faubourg Saint-Nicolas, 21200 BEAUNE.

Sur simple demande, on vous enverra tous les renseignements nécessaires. Merci Prom'Ob !

Le Bicross Club de Lunel change d'adresse

Le Bicross Club de Lunel (pas lunettes, Lunel eh banane !) nous informe qu'il a changé d'adresse. Si vous voulez correspondre avec ce dynamique club de l'Hérault prenez votre agenda et notez : Siège social : B.C. Lunel, M.J.C., 34400 LUNEL.

Pour toute correspondance et renseignements : Jacques Legrand, Le Trianon, av. du Colonel-Simon, 34400 LUNEL. Tél. : (67) 71.34.32 h.r., 70.34.11. h.b.



Le premier circuit du Nord

Enfin un terrain opérationnel dans le Nord. Et cela grâce au bicrossing club Marchiennois qui nous annonce l'ouverture de son circuit — seul et unique — dans le département du Nord (59 pour les nuls en géo). Il y a des entraîneurs le dimanche. Alors amis nordistes vous n'avez plus d'excuses pour ne pas faire de bicrossing. Tous au charbon !



Bientôt un super livre sur le bicrossing !

Attention, amis bicrosseurs, ne cassez pas complètement votre tirelire lors des fêtes de Noël et du nouvel an ! Gardez quelques économies pour 84. En effet, nous avons eu vent de la préparation d'un super livre sur le bicrossing. Cet ouvrage vous dira tout ce qu'il faut savoir sur le bicross : son histoire, ses règlements, sa technique. Mais surtout, ce sera un véritable mode d'emploi de ce sport, avec des chapitres entiers consacrés à la pratique. Vous y apprendrez les trucs des champions pour virer, sauter, prendre des départs-canon etc. La préparation physique ne sera pas oubliée, ni la préparation de votre engin. L'auteur de cette véritable « bible du bicross » ? ou plutôt les

auteurs, car ils sont deux, vous les connaissez bien : il s'agit de René Nicolas, secrétaire de l'AFB, assisté pour la partie technique de Claude Vuillemot, notre number one et surtout la récente vedette des championnats d'Europe à Dijon.

Bien entendu, nous vous reparlerons de ce livre qui sera super illustré de magnifiques photos et comptera pas moins de 164 pages.

Vive le vélo. Bravo la F.N.C.R.M. !

Bravo à la F.N.C.R.M. (Fédération Nationale du Commerce et de la Réparation du Cycle et du Moto-cycle) qui vient d'éditer à 1 million d'exemplaires une brochure intitulée « Vive le vélo » ! Cette brochure en couleurs vante le

Le Bicross Club Sétois, c'est lui !

Au mois d'octobre dernier, est né à SETE le BICROSS CLUB SETOIS. Il a été créé sous l'impulsion de M. SCICOLONE, déjà président de l'Etoile Cycliste Sétoise, donc un connaisseur en matière de vélo. Grâce à une municipalité jeune et dynamique, qui fait le maximum pour le sport à SETE, un circuit digne des meilleurs pilotes internationaux, va être construit prochainement dans la zone industrielle de SETE.

Les projets du Bicross Club de Sète sont ambitieux : faire connaître le Bicross aux jeunes garçons et filles de SETE et de ses environs. La pratique de ce sport viendra ajouter à la ville une nouvelle activité spectaculaire.

Par la suite, pour la saison 84, le Bicross Club organisera plusieurs bicross interrégionaux, voire nationaux.

Déjà composé d'une trentaine de membres, le BICROSS CLUB SÉTOIS informe tous les jeunes tentés par la pratique du bicross de compétition qu'ils peuvent s'inscrire auprès de : M. SCICOLONE Antoine, 29, rue Honoré-Euzet, 34200 SETE. Tél. : 74.91.87 Indicateur (67).

En souhaitant à ce jeune club une longue vie, nous ne pouvons que féliciter M. SCICOLONE pour son dynamisme en espérant pouvoir applaudir ses pilotes sur tous les circuits de l'Hérault, de France et même de Navarre !

OU IREZ-VOUS COURIR EN JANVIER 1984 ? DE LA GLACE ET UN ENDURO, Brr !

C'est pas la bousculade dans le calendrier à cette époque de l'année. On dénombre deux courses sur glace et un enduro. Pour la glace ce sera à nouveau en nocturne les samedis 7 et samedi 21 janvier, en région parisienne. Pour les renseignements, contactez : M. Didier Pouvreau, 19, rue Louis-Blot, St-Cyr-sur-Loire, 37100 TOURS. Tél. : (47) 51.94.44.

L'Enduro est organisé par le Bicross Club des Ducs de Bourgogne, le dimanche 8 janvier. Pour participer, il faut s'adresser à : B.C.D.B., Daniel July, 32, avenue de la Citadelle, 21240 TALANT. Tél. : (80) 57.43.90. (René Nicolas).

cycle sous toutes ses formes et vous invite à faire confiance, pour vos achats, aux vélocistes membres de cette Fédération. Bien entendu, le bicross n'est pas oublié, il figure même en couverture, preuve qu'il constitue désormais un atout commercial non négligeable. Dans cette brochure, vous apprendrez comment choisir un vélo. De plus, la page 15 vous propose un intéressant tableau de braquets. La formule indiquée vous permettra de calculer exactement le développement de votre vélo en fonction de votre braquet (plateau et roue libre). A noter que certaines brochures possèdent, en dernière page, un bon de réduction de 50 F à valoir sur l'achat d'un bicross de 500 F minimum. Par les temps qui courent, c'est toujours bon à prendre !

Aux « Portes du soleil », on pense déjà à l'été

Le 1^{er} juillet 1984 aura lieu le 2^e Brevet Cyclotouristique des Portes du Soleil. Cette manifestation sportive, ouverte à tous les cyclistes âgés de plus de 18 ans allie intérêts touristiques et intérêts sportifs.

Les participants découvriront la région des Portes du Soleil qui réunit 12 stations (Abondance, Avoriaz, Châtel, La Chapelle-d'Abondance, Morzine, Montriond, Saint-Jean-d'Aulps, et Les Gets en France, Morgins, Torgon, Champéry - Planachaux, Val-d'Ille - Les Crosets - Champoussin en Suisse). Le circuit traverse alpages et forêts et franchit plusieurs cols : Joux Plane, Joux Verte, Corbier, Pas de Morgins. La dénivellation proposée aux randonneurs est de 4 900 m, pour une boucle de 240 km, le départ et l'arrivée étant aux Gets.

Des postes de ravitaillement où les participants prendront peut-être le temps de déguster le jambon à l'os, et des postes d'assistance technique où les malchanceux pourront réparer seront répartis sur tout le circuit.

Pourquoi ne pas réserver votre 1^{er} juillet pour participer à cette épreuve tant sportive qu'amicale ?

Faire part de naissance : le Thélus Bicross Club

Décidément les provençaux vont devoir se méfier s'ils veulent conserver le leadership du bicross français ! En effet le nord de la France bouge sacrément ces derniers temps. Nous vous parlons par ailleurs du terrain qui vient de naître à Marchienne. Mais ne voilà-t'y pas que les feux de l'actualité se portent sur le Pas-de-Calais, pour saluer la naissance du premier club avec terrain dans ce département cher à « l'ami bidasse ». Il s'agit du Thélus Bicross Club, installé, comme son nom l'indique à Thélus. Naturellement nous ne vous ferons pas l'injure de vous apprendre que Thélus se trouve près de Vimy (célèbre cimetière canadien). Et Vimy où est-ce ? Seuls les cancrs ignorent que Vimy est situé entre Lens et Arras...

Le circuit a été réalisé grâce à la municipalité très sportive laquelle a fourni l'emplacement ainsi que les fonds permettant son aménagement.

Pour tous renseignements vous pouvez envoyer un pigeon voyageur à l'adresse suivante : M. Christian Caron, président du Thélus Bicross Club, 12, chemin des Sept à Thélus, 62580 Vimy. Les gens pressés peuvent aussi téléphoner au (21) 73.78.69 !

Mercier a déposé son bilan

L'industrie française du cycle en général ne va pas fort. Peugeot Cycles perd toujours de l'argent en dépit d'un accroissement des ventes. Et voici qu'après Motobécane, c'est au tour de Mercier de déposer son bilan. La firme stéphanoise était certes avant tout connue pour ses magnifiques vélos de course, mais au salon de Paris nous l'avions vue effectuer une timide entrée dans le bicross. Placée en règlement judiciaire, Mercier n'en continue pas moins sa production. Nous lui souhaitons, — grâce au bicross qui sait ? — de parvenir à un redressement en 84.

INFOS BICROSS



EUROPEAN CHALLENGE CUP I - Pony Park Slagharen - HOLLANDE Huit briques de prix !

Pour la première fois dans l'histoire du bicrossing européen une compétition sera dotée de prix en espèces comme cela se pratique régulièrement aux Etats-Unis.

Cette bourse réservée à la Pro-class s'élèvera à 10 000 dollars. (8 briques). Cette compétition se déroulera au Pony Park de Slagharen sur la piste qui a servi au Championnat du Monde 1983. La course est programmée les 16 et 17 juin 84.

On sait d'ores et déjà que 24 américains participeront à la course « Pro » dotée de 4 900 dollars en catégorie 20" et autant en « Pro cruiser ». Les amateurs n'ont pas été oubliés et 16 parmi les meilleurs ex-

perts de la catégorie 16 ans et plus, pourront participer en catégorie Amateur Class. Ces 16 amateurs seront, bien sûr, Européens. Les prix seront beaucoup moins élevés puisque le 1^{er} recevra 100 dollars, le 2^e 75 et ainsi de suite jusqu'au 8^e. Ils pourront également courir dans la catégorie Cruiser Amateur. Dans les 2 cas la bourse s'élève à 440 dollars au total. 2 autres courses réservées aux Cruisers et aux Filles (hollandais seulement), auront lieu à la même date.

Les organisateurs prévoient environ 1 000 coureurs pour cette première européenne. Avec une telle manne pour les pilotes, le succès est assuré ! (René NICOLAS).



COURSE « DE LA ROSE » A MARSEILLE En attendant un circuit

Le 6 novembre dernier, c'était la Fête de la Rose dans la Cité Phocéenne et le Club de Marseille en a profité pour y organiser une course de bicrossing. Les dirigeants locaux ont voulu ainsi sensibiliser les élus de la municipalité au phénomène bicross.

La ville de Marseille compte quand même 1 million d'habitants, ce qui doit faire pas mal de coureurs potentiels. Le hic, c'est qu'il n'y a pas de piste. Avez-vous déjà imaginé une équipe de foot sans terrain ? Sous l'impulsion de Jean Coué, de l'importateur Flying Star ainsi que de tous les responsables du club, une piste a été réalisée au parc Chanot dans l'enceinte de la Foire pour prouver qu'en fait un terrain de bicross ne prenait pas tant de place que ça. Et qu'il pouvait même se réaliser dans un centre ville ! Attendons maintenant les résultats de l'opération. Dimanche, près de 150 coureurs régionaux se sont bagarrés 3 heures durant.

La remise des prix a eu lieu en présence de Lionel Jospin et du Président du Conseil Régional de Provence qui a offert les coupes pour la circonstance. Pacific, de Ricard assurait la sonorisation avec un car podium de la Société.

Bref, c'était le grand jour à Marseille, en attendant « Le Circuit » de la Canebière. Merci M. Deferre ! (René Nicolas).

Résultats

Catégorie 6 ans et moins :

1. Pinson Michaël (B.C. Cavaillon) ; 2. Metivier Stéphane (B.C. Cavaillon) ; 3. Cagniard Thibault (B.C. Marseille) ; 4. Coué Jean-Damien (B.C. Marseille).

Catégorie 7 ans :

1. Prat Céline (B.C. Arles) ; 2. Reynaud Christophe (B.C. Saint-Martin-de-Crau) ; 3. Surl Cédric (B.C. Arles).

Catégorie 8 ans :

1. Dieulle Guillaume (B.C. Arles) ; 2. Clément Jérôme (B.C. Cavaillon) ; 3. Garcia Stéphane (B.C. Cavaillon) ; 4. Arputzo Stéphane (B.C. Marseille) ; 5. Pitrat Fabrice (B.C. Arles) ; 6. Duwyn Jonathan (B.C. Bédarieux) ; 7. Pilat Virginie (B.C. Cavaillon) ; 8. Clevet Benjamin (B.C. Marseille).

Catégorie 9 ans :

1. Schneider Frédéric (B.C. Apt) ; 2. Pitrat Eric (B.C. Arles) ; 3. Maschio Michaël (B.C. Digne) ; 4. Ayasse Vincent (B.C. Cavaillon) ; 5. Hein William (B.C. Manosque) ; 6. Bourriou Thierry (B.C. Apt) ; 7. Muzzazi Eric (B.C. Cavaillon) ; 8. Olivier Benjamin (B.C. Marseille).

Catégorie 10 ans :

1. Hetmanczic Frédéric (B.C. Arles) ; 2. Bernard Christophe (B.C. Arles) ; 3. Rochette Thierry (B.C. Manosque) ; 4. Dosne William (B.C. Cavaillon) ; 5. Ollivier André (Aubagne) ; 6. Vermeuil Laurent (B.C. Cavaillon) ; 7. Vico Thierry (B.C. Apt) ; 8. Dalco Gilles (B.C. Marseille).

Catégorie 11 ans :

1. Cassan Frédéric (B.C. Apt) ; 2. Clerici Olivier (B.C. Apt) ; 3. Genet Xavier (B.C. Hyères) ; 4. Bourgeat Joan (B.C. Saint-Martin-de-Crau) ; 5. Lavandet Michel (B.C. Hyères) ; 6. Grand Jean-Michel (B.C. Cavaillon) ;

7. Prat Lionel (B.C. Arles) ; 8. Bastolet Christophe (B.C. Cavaillon).

Catégorie 12 ans :

1. Roman Patrick (B.C. Arles) ; 2. Pilat Bruno (B.C. Cavaillon) ; 3. Muzzazi Laurent (B.C. Cavaillon) ; 4. Segura David (B.C. Cavaillon) ; 5. Cattaneo Jean-François (B.C. Cavaillon) ; 6. Houssaye Sébastien (La Ciotat) ; 7. Morucci Frédéric (Aubagne) ; 8. Ayassa Philippe (B.C. Apt).

Catégorie 13 ans :

1. Bertolotto Eric (B.C. Marseille) ; 2. Hass Olivier (B.C. Cavaillon) ; 3. Ruiz Nicolas (B.C. Cavaillon) ; 4. Pailien Lionel (B.C. Digne) ; 5. Zodan Olivier (B.C. Apt) ; 6. Sauze Pierre-Henri (B.C. Cavaillon) ; 7. Fiore Franck (Marseille) ; 8. Chaballier Bruno (B.C. Digne).

Catégorie 14 ans :

1. Gallardo Christophe (B.C. Digne) ; 2. Vico Christophe (B.C. Apt) ; 3. Dieulle Nicolas (B.C. Arles) ; 4. Lévê Sylvain (B.C. Apt) ; 5. Martin Rémy (B.C. Manosque) ; 6. Roman Thierry (B.C. Arles) ; 7. Martinez Luc (B.C. Marseille) ; 8. Guerrero Manuel (B.C. Digne).

Catégorie 15 ans :

1. Bey Philippe (B.C. Cavaillon) ; 2. Benvenuti David (B.C. Marseille) ; 3. Ohbre Alain (B.C. Marseille) ; 4. Michel Fabrice (Aubagne) ; 5. Comont Didier (B.C. Marseille) ; 6. Kartalian Eric (B.C. Marseille).

Catégorie 16 ans et plus :

1. Bonis Armand (B.C. Cavaillon) ; 2. Beck Christophe (B.C. Cavaillon) ; 3. Maximin Thierry (B.C. Cavaillon) ; 4. Fournier Pascal (Marseille) ; 5. Guillen Lionel (B.C. Apt) ; 6. Zodan Pierre-Willy (Apt) ; 7. Gilly Jean-François (Marseille) ; 8. Ruiz Michel (B.C. Cavaillon).



Comment prendre un bon départ

DÉPART

DES



Par René Nicolas.

Parmi les bonnes résolutions que nous avons prises pour 1984, il en est une qui donnera satisfaction à nombre d'entre vous puisqu'il s'agit de vous aider à améliorer votre pilotage. Vous êtes nombreux, chaque mois, à nous écrire pour nous demander des tuyaux sur la pratique du bicrossing. Cette fois, c'est promis, juré, chaque numéro de *Bicross Magazine* vous proposera un article de formation ou de perfectionnement au pilotage bicross.

Pour cet article inaugural - et comme il fallait bien commencer par quelque chose - nous avons choisi, en bonne logique, de vous parler du départ, ces quelques secondes au cours desquelles une course se gagne ou se perd. « Pour bien courir, il faut partir à point », aurait dit La Fontaine si son lièvre avait connu le bicrossing...

Technique

Un bon départ

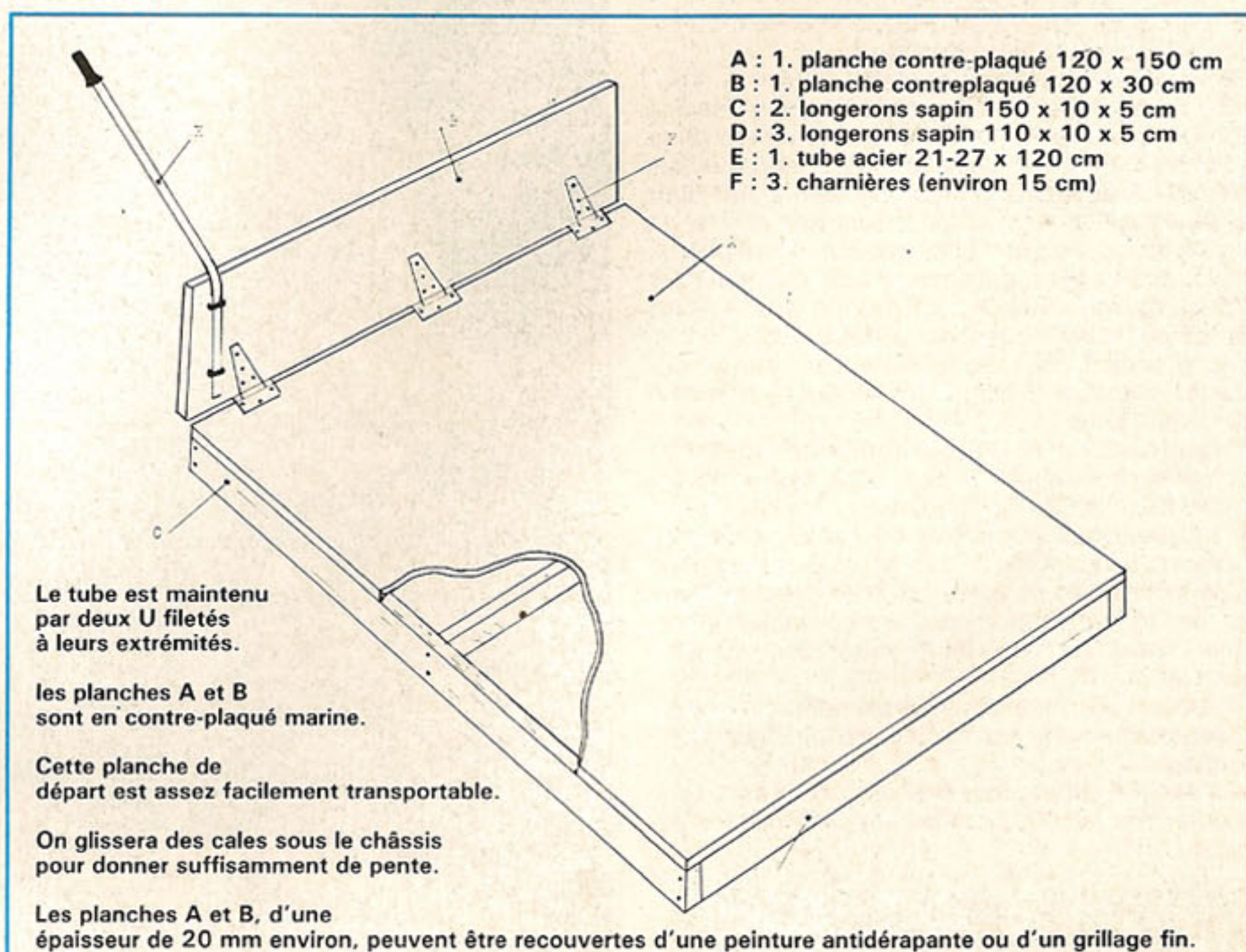
Discutez un peu autour de vous. Ecoutez les commentaires des coureurs après une course. Allez jeter un œil près de la grille de départ, à l'occasion des manches et finales ! Il semble que toute la course soit entièrement axée sur les quelques secondes que dure un départ. Effectivement, le coureur qui se détache immédiatement a de grandes chances de franchir la ligne d'arrivée en tête. Ceux qui ont vu courir des pros américains, ne serait-ce que Andy Patterson lors de sa course dijonnaise, ont bien vite réalisé que arrivé à un certain niveau de compétition, il n'y a plus que la technique qui compte. Il ne faut pas croire non plus que l'on est doué ou que l'on n'y est pas ! Avec un minimum de volonté, mais surtout à force d'entraînement, un sportif doit pouvoir s'améliorer dans des proportions non négligeables, et c'est ce petit plus qui souvent fait la différence...

Nous allons, à partir de ce numéro de *Bicross Magazine*, et dans l'avenir, consacrer quelques pages techniques au pilotage et à l'entraînement en général. Aujourd'hui, nous parlerons du départ. Tout d'abord, il faut se souvenir d'une chose : on ne peut mettre en application une certaine technique que lorsqu'on la maîtrise parfaitement. Il est bien évident que ce n'est pas le jour d'une finale de championnat que l'on monte pour la première fois sur un nouveau vélo. Il en sera de même pour le départ. Lorsque vous aurez parfaitement assimilé le processus, à force d'entraînement, vous pourrez essayer en course. Jamais auparavant ! Il y a deux possibilités pour prendre un départ : avec un pied, ou deux pieds sur les pédales. La deuxième solution est de loin la plus efficace, mais pas si évidente qu'elle en a l'air au premier abord.

Un ou deux pieds ?

Commençons donc par la première formule. Laurent Sireix, animateur de la catégorie 15 ans Expert en 1983, prend toujours ses départs de cette façon. Sur les deux jambes de votre corps, l'une vous paraît plus puissante. Supposons qu'il s'agisse de la droite. Vous mettez donc celle-ci en appui sur la pédale. Le pied gauche viendra se placer au niveau de la roue arrière. La manivelle droite sera sensiblement parallèle au tube inférieur du cadre, de manière que la jambe ne soit ni trop tendue, ni trop pliée. Dans ces deux cas, le couple serait diminué. La pédale doit maintenir parfaitement le pied, en avant de la voûte plantaire. La pédale libre doit être perpendiculaire à la manivelle. Ainsi, au premier coup de pédale,

Exemple type d'un départ à un pied. Dans ce cas, la manivelle droite est un peu haute.



- A : 1. planche contre-plaqué 120 x 150 cm
- B : 1. planche contreplaqué 120 x 30 cm
- C : 2. longerons sapin 150 x 10 x 5 cm
- D : 3. longerons sapin 110 x 10 x 5 cm
- E : 1. tube acier 21-27 x 120 cm
- F : 3. charnières (environ 15 cm)

Le tube est maintenu par deux U filetés à leurs extrémités.

les planches A et B sont en contre-plaqué marine.

Cette planche de départ est assez facilement transportable.

On glissera des cales sous le châssis pour donner suffisamment de pente.

Les planches A et B, d'une épaisseur de 20 mm environ, peuvent être recouvertes d'une peinture antidérapante ou d'un grillage fin.

lorsque la manivelle droite sera en position basse, le pied gauche tombera tout de suite à plat et ce sera quelques centièmes de seconde de gagnés. On peut s'assurer que cette pédale ne tourne pas trop librement sur son axe et, au besoin, resserrer très légèrement la cuvette de roulements.

Un tel départ possède peu d'avantages, sinon de tenir le centre de gravité en bas et sur l'arrière et d'assurer ainsi une bonne motricité à la roue arrière. En maîtrisant parfaitement cette technique, on peut également donner une impulsion au vélo en jetant le corps en avant, au moment précis où la planche est libérée. En revanche, les inconvénients sont parfois lourds de conséquences. Dans le cas cité précédemment, on a une chance sur 10 de passer par-dessus la grille de départ, pour peu que le starter n'ait pas conjugué le geste à la parole !...

Dans pratiquement tous les cas, le vélo est déséquilibré et l'on risque de partir en zigzag. Automatiquement, le départ sera plus lent, du fait du temps perdu à récupérer la pédale. On se souviendra de trois points pour un départ à un pied :

- a) position des manivelles ;
- b) position de la pédale libre ;
- c) position du corps (bras tendus, pied au niveau de la roue arrière).

A deux, on fait mieux !

Un départ à deux pieds permet d'éviter les inconvénients pré-cités. Le terrain derrière la grille de départ doit être en pente pour permettre une meilleure tenue sur le vélo, mais aussi pour éviter de voler le départ.

Les deux pieds sont donc en appui sur les pédales. La manivelle qui se trouve en avant doit être placée légèrement plus haute que sa copine. Le dos est droit, bras et jambes tendus, les hanches légèrement en arrière, la tête et les épaules forment un bloc, la tête est à la verticale de la potence. Le corps est parfaitement immobile.

Riders, Ready... 2 secondes... Pedals ready Go ! Au mot « Pedals », le bassin se porte sur l'avant. A Ready, les bras tirent sur le guidon, à Go la jambe appuie de toutes ses forces sur la manivelle. Les trois derniers mots doivent être dits en 1 seconde. La planche tombe (normalement) et la roue avant doit suivre la planche dans toute sa course... sinon, c'était pas bon !

Dès que le bicross commence à rouler, le coureur reprend sa position normale de pédalage afin d'assurer la motricité de la roue arrière. Si le vélo a tendance à délester de l'avant, ne pas s'affoler. Ramener le corps en avant aurait pour effet néfaste d'augmenter le wheeling. Il suffit d'arrêter de pédaler une fraction de seconde. Mais, si tous les mouvements sont correctement effectués, cela ne devrait pas se produire et, après quelques coups de pédales, vous devez déjà posséder une longueur d'avance sur les copains... A moins qu'ils ne soient allés à la même école que vous !

Il faudra tenir compte encore de quelques conseils pour mener à bien cette opération essentielle qu'est un bon départ.

- Habituez-vous aux ordres du starter, à l'entraînement, pendant les autres courses. Essayez de repérer le moment exact où il actionne le levier de départ par rapport aux ordres préparatoires. Répétez-les avec lui, dans votre tête, les yeux fermés.

— Soyez décontracté au maximum au départ. L'angoisse peut se vaincre en maîtrisant sa respiration.

— Faites le vide autour de vous, ce n'est pas le moment de faire des risettes aux filles dans le public !

— Muscliez-vous les jambes à temps perdu, le rendement va s'en ressentir en compétition.

— Aux essais, essayez toutes les places de la grille (gauche, droite, milieu).



Dès le départ, le pilote de gauche a déjà de l'avance. Sa roue avant accompagne la grille lorsque celle-ci tombe.

Très bon départ malgré que le buste soit trop en avant, ce qui a pour effet de délester la roue avant.

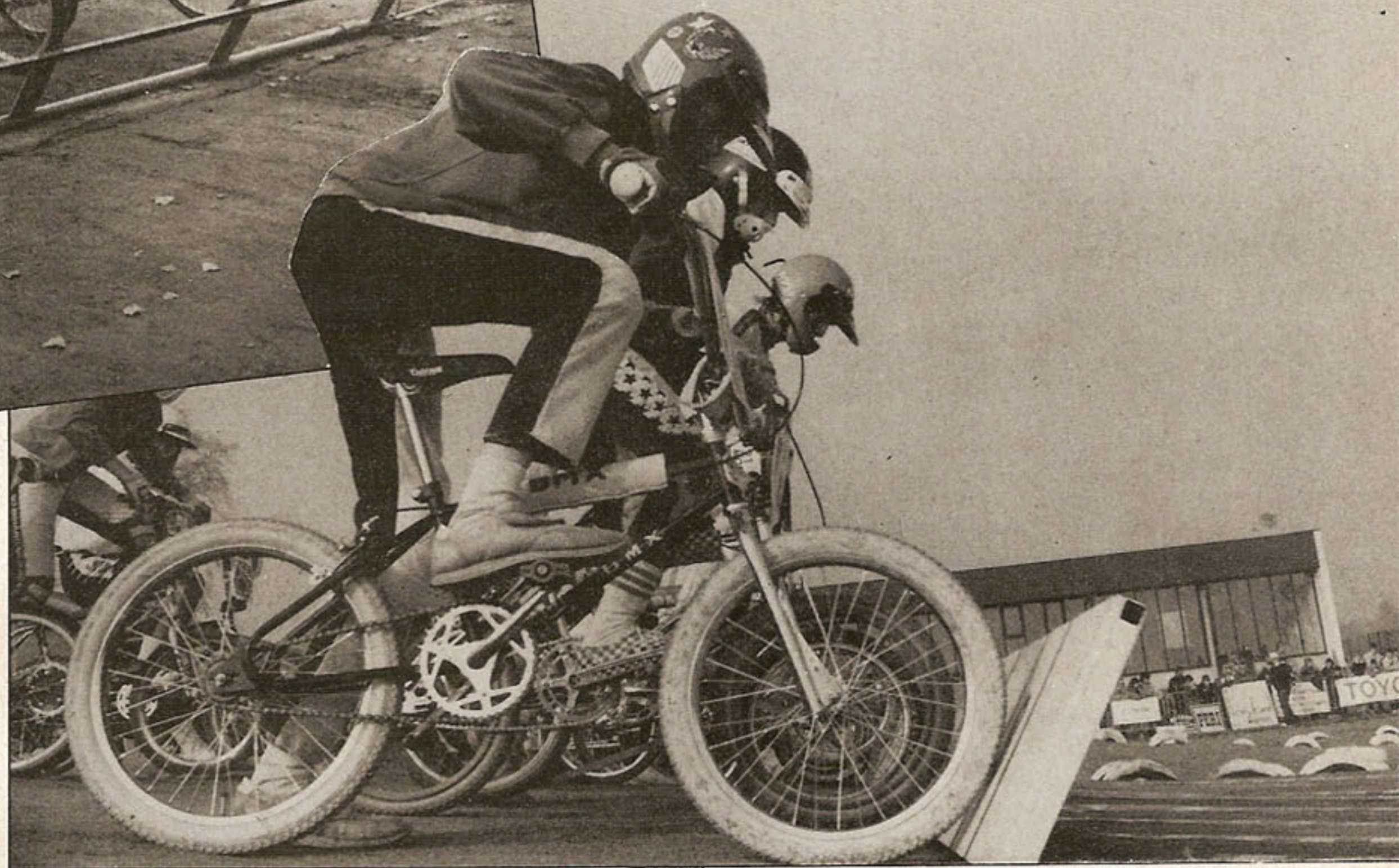


La position idéale pour un départ à deux pieds. L'équilibre sera facilité si la butte est en pente derrière la grille.

Notez les 2 positions différentes des coureurs. Le pilote de gauche semble plus à l'aise. Son large guidon droit y est certainement pour quelque chose. La grille commence seulement à tomber. Le coureur tient fermement son guidon avec seulement un doigt sur le levier de frein.

Technique

Départ à un pied. Le pilote est placé trop en avant. Dès que la planche s'abaisse, il est en déséquilibre et ne peut donner toute la puissance sur la pédale droite. Son pied gauche n'est pas assez en arrière !



Départ à un pied. Remarquez la position de la pédale gauche. Dès le 1^{er} tour de roue, lorsque la manivelle droite sera en bas, le pied gauche tombera parfaitement sur la pédale car elle sera en position horizontale.

L'entraînement est indispensable. C'est bien connu, c'est en forgeant que l'on devient forgeron. Les pros américains s'entraînent au moins 3 jours par semaine. Un garçon comme Harry Leary prétend se faire une **centaine** de départs par jour en entraînement. Vous ne disposez certainement pas d'autant de temps. En revanche, rien ne vous empêche de faire quelques départs chez vous, dans la cour ou le jardin, le soir en rentrant de l'école.

Comment, vous n'avez pas de grille de départ dans votre jardin ? Eh bien, vous allez en fabriquer une, ou demander au paternel qu'il le fasse pour vous, si vous n'êtes pas très doué pour la menuiserie. Pour l'aider dans sa tâche, nous vous présentons ici un plan tout simple pour réaliser « votre » grille de départ. A deux places, vous pourrez ainsi vous comparer avec un copain. Ça aide ! La petite sœur donnera les départs.

Les frères Patterson, Brian et Brent, utilisent ce système pour s'entraîner à la maison. A la différence près que, lorsque la planche tombe, elle déclenche un chrono électrique relié à une plateforme située quelques dizaines de mètres plus loin ! Ainsi, en passant sur cette plate-forme, on arrête le chrono. Astucieux pour contrôler ses progrès ! Entre parenthèses, ils ne marchent pas trop mal, les « Patterson brothers », en ce moment ! Peut-être qu'en vous mettant tout de suite au boulot... Riders, Ready ?

La photo de famille avec l'imposante coupe
du Challenge AFB. La Provence et le
Vaucluse peuvent être fiers de Cavaillon !



Quelques vedettes ou futures vedettes du
club. De gauche à droite : Stéphane
Métivier, Cédric Clément, Franck Valéro,
Jean-Michel Grand, Philippe Bey, Armand
Bonis, Franck Roman, Christelle Maurin,
Laurent Verneuil, Pierre-Henri Sauze.



CAVAILLON

par D. Piotrowski

Cavaillon, c'est la capitale du melon mais pour nous autres bicrosseurs, c'est deux chiffres pour le moins éloquentes. Jugez plutôt : cent vingt pilotes licenciés pour une ville de 20 000 habitants. Qui dit mieux ? Pas grand-monde et l'étonnante vitalité de ce club méritait un détour. On voulait savoir comment cela était possible. Maintenant, on sait !

Un club jeune

Très jeune même, puisque le B.C. Cavaillon n'existe que depuis un an. L'énigme des 120 licenciés prend donc toute sa valeur ; surtout lorsque vous saurez qu'à la naissance du club, ils n'étaient que quinze. Peut-on expliquer cette formidable progression ? Oui, et dans la série « l'inspecteur mène l'enquête », c'est ce que nous allons essayer de faire. Mais, avant tout, remontons dans le temps pour évoquer la genèse du club.

Au départ, un homme, un seul, Claude Leray, enseignant de son état. Bien placé pour comprendre les aspirations des jeunes, ce monsieur eût le bon déclic en voyant les rares bicross qui écumèrent Cavaillon. Avril 82, l'annonce d'une course à Apt paraît dans la presse régionale. Notre homme s'y rend en simple observateur et il n'en faut pas plus pour qu'il trouve sa voie (alléluia !). Cavaillon se lancerait dans le bicross ! Facile à dire, mais restait à trouver les personnes prêtes à s'engager dans l'aventure, le plus gros écueil en théorie. Le problème est rapidement surmonté par Claude Leray. M. Michel et Clément entrent dans la danse, remorquant derrière eux quelques parents. Pour tâter le terrain, décision est prise d'emmener quelques pilotes à Mours pour une course régionale.

Une première expérience marquée par la victoire d'un de leurs poulains, sur David Tourniaire, la terreur régionale en 12 ans. Ce poulain, c'est Franck Roman et c'était sa première course. Un résultat prometteur qui ne pouvait qu'encourager nos mousquetaires.

Conséquence inéluctable : octobre 82, le Bicross club de Cavaillon voit le jour. Un premier pas concrétisé, trois mois plus tard, par l'inauguration d'un circuit. Mais si le terrain est généreusement offert par une municipalité compréhensive et sensibilisée, la construction proprement dite n'est l'œuvre que du club. Une collaboration étroite entre les parents, les dirigeants, les membres ; une débrouillardise pour que tout le monde coopère et un démarchage systématique des entrepreneurs de la région. Voilà les premiers signes du dynamisme cavare. La suite logique, c'est l'organisation d'une course nationale réunissant près de 400 coureurs en mars 83, suivie un mois après par une régionale.

Déjà un bel effort accompli en peu de temps, mais applicable à d'autres clubs français. Voilà qui n'éclaire guère notre lanterne sur cet étonnant (et détonant) nombre de licenciés. Les raisons, il faut les chercher dans les initiatives et l'encadrement omniprésent des dirigeants du club.

Ainsi, c'est en moyenne une trentaine de pilotes du club qui ont pu participer au dernier championnat de France. Tout simplement en trouvant les meilleurs prix pour les déplacements en car. Déplacements parfois groupés avec les clubs voisins d'Arles et d'Apt.

Cavaillon s'est aussi appliqué sur d'autres épreuves, réussissant l'exploit d'emmener jusqu'à 60 pilotes sur des courses régionales.

Certains se contenteraient de ce tour de force. C'est mal connaître nos cavares. Leur action s'exprime sur d'autres terrains et, en particulier, sur celui de l'entraînement. Prodigé par Claude Leray, il a lieu tous les mercredis et samedis. Un entraînement fortement prisé car nos pilotes viennent de la région entière, certains parcourant des dizaines de kilomètres pour venir à Cavaillon. Ces entraînements auxquels se joignent parfois les clubs d'Arles et d'Apt, sont assurément l'une des grandes raisons du succès de ce club. Constantement présents sur le circuit, les dirigeants peuvent et savent créer un climat de motivation et d'enthousiasme. Dès lors, on comprend mieux ces 120 licenciés, parfois débauchés chez les clubs voisins. Normal, nos bambins savent qu'à Cavaillon, les meilleures conditions sont offertes pour la pratique du bicross.

Une autre idée qui fait son chemin, c'est l'organisation de stages. A la Toussaint, c'est une centaine de pilotes qui ont reçu les conseils de vedettes régionales : Gallardo, Gassin, Cassan, Cléricki et Roman. On pourrait s'arrêter là. Eh bien, non ! L'action du club est aussi extramuros. La ligue sud-est est en effet présidée par M. Clément, une des figures de proue du B.C. Cavaillon. C'est tout naturellement que notre club n'hésite pas à donner un coup de main aux voisins moins épanouis. Exemple : la fête de la Rose à Marseille où les cavares étaient venus en masse appuyer le B.C. Marseille à la recherche d'un terrain. Cavaillon, c'est aussi une locomotive pour cette région et je pense que vous comprenez maintenant le pourquoi du comment !

Les pilotes-phares

Ce sont, bien sûr, des confirmés d'abord, comme Franck Roman, Cédric Clément, Franck Valéro, Christelle Maurin, tous vice-champions de France, ou encore Stéphane Métivier, Jérôme Clément, Eric Musazzi, Bruno Pilat, classés dans les cinq premiers du championnat de France. Mais c'est aussi des pilotes moins connus comme W. Rayne, P.-H. Sauze, L. Musazzi ou pas encore connus comme A. Bonis, J.-M. Grand, R. Biancotti. Bref, du beau monde dont les résultats en championnat de ligue et coupe de France à Grenoble sont éloquentes.




Officiel Motobécane, Franck Roman a loupé de peu le titre de champion de France en 12 ans juniors. Compensation : une 4^e place au championnat d'Europe.

Superbe circuit

En plus, c'est important aussi, leur circuit est une réussite. Situé à 300 mètres de la ville, technique, rapide et spectaculaire, sa conception donne dans le haut de gamme.

Large, émaillé d'obstacles conséquents et de virages vélodromes, ce circuit est exempt de tous les défauts de jeunes-
ses émis à l'encontre de nombreux circuits français. C'est en effet avec l'avis des pilotes que l'ancien circuit a été remodelé, il y a trois mois. Ils n'ont pas fait d'erreurs, les bougres. Et, à propos d'avis des pilotes, sachez que ces derniers possèdent des délégués par lesquels leurs voix peuvent se faire entendre.



Une des valeurs montantes du club : Philippe Bey. Un pilote à surveiller de près dans la catégorie 16 ans et plus juniors.

CAVAILLON

Portrait

club phare!

L'ossature

Très structuré, ce club, les membres du bureau se sont ainsi définis des tâches personnelles précises (entretien piste, inscriptions, etc.) Et le moins que l'on puisse dire est que la machine tourne comme une horloge. Quels en sont les rouages ? M. Cattaneo, président ; M. Clément, Mme Roman, M. Barbenson, vice-présidents ; M. Vermeuil, trésorier ; Mmes Lagarrigue, Ayasse, Maurin, secrétaires ; et enfin, M. Leray, entraîneur.

Beau style déjà pour cet autre espoir qui se nomme Armand Bonis.



Bobo = cadeau

Un cadeau ! Voilà à quoi ont droit les pilotes du club qui, par malheur, se blessent. Un côté peut-être un peu mère poule, mais, en tout cas, un geste réconfortant qui en dit long sur la nature des rapports entre les dirigeants et leurs protégés.

Les fruits

Ils sont nombreux. Déjà, totaliser 120 licenciés est une belle récompense. Les dirigeants en espèrent d'ailleurs 150 bientôt. Une autre récompense, c'est la victoire dans le challenge inter-clubs de l'AFB comptabilisant tous les points glanés sur les circuits français (championnat, nationales, etc.). C'est une excellente 8^e place pour un club dans sa première année au classement *Bicross Mag*. Classement s'appuyant sur les cinq premiers de chaque catégorie au championnat de France et dont la hiérarchie privilégie plus -évidemment- les résultats qua-li-ta-tifs (petit rappel pour ceux qui auraient mal lu ou mal compris l'article paru dans le n° 14).

En championnat de France, c'est quatre pilotes vice-champions et quatre autres classés dans les cinq premiers. A la coupe de France à Grenoble, c'est deux pilotes qui sont montés sur la plus haute marche du podium et cinq (sur 12 catégories) dans le championnat de ligue.

Terminons en citant les sélections : 20 pilotes pour le championnat d'Europe, 4 pour le mondial, et 15 pour le trophée BH.

Voilà globalement le bilan que peuvent dresser les dirigeants après un an d'existence. Aucun commentaire, les chiffres parlent d'eux-mêmes.

L'avenir

L'année 84 sera le franchissement d'une étape supplémentaire pour Cavaillon : Création d'une équipe de free-style. Côté organisation, une course de ligue et d'interligue sont déjà programmées. Comme le sont les déplacements, sur les courses régionales et sur toutes les épreuves du championnat de France dont justement la grande première se déroulera à Cavaillon. Et, croyez-moi, pour cette occasion, toute l'équipe du club y travaille depuis près d'un mois. De façon minutieuse et on ne voit pas comment ils pourraient louper leur affaire si la météo joue le jeu.

Résumons-nous en quelques mots pour expliquer le succès et l'efficacité de ce club. Dynamisme, dévouement, pédagogie et encadrement des pilotes. Voilà les idées fortes qui se dégagent sur les dirigeants de Cavaillon. Un club qui sera difficile à détrôner du Challenge AFB et qui, avec ses nouveaux pilotes experts et ses juniors prometteurs, fera assurément un bond en avant au classement *Bicross Mag*.

On parie ?

Fabrication
Française



cross et trial

5, rue des Lilas. 31520 RAMONVILLE
Tél: (61) 75-62-25- Télex 521 644F



DEXTER CONCEPTION

trial.....1390 fr.*

CHEZ VOTRE REVENDEUR MX

*Tarif au 01.12.83 valable pour la France Métropolitaine
chez votre revendeur MX FRANCE.

en BELGIQUE. LIGNE SPORT SA.
98 B avenue de la chasse
BRUXELLES. Tél.(02) 733.40.46



**CYCLES MOTOBECA
ROUGEMONT**

21, rue Victor-Hugo, 69700 Givors
Tél. : 16 (7) 873.47.16.
Spécialiste BMX Rhône -Alpes

CADRES + FOURCHES

- HUTCH 2 265 F
- VITUS Chro Moly. 1 050 F
- VITUS Dural 1 880 F
- MCS MAGNUM 2000 2 149 F

FOURCHES

- Tange ARX 262 F
- VITUS Dural 430 F
- MCS MAGNUM 499 F

TIGES DE SELLES

- HUTCH Courbée 95 F
- HUTCH Droite 90 F

SELLES

- KASHIMAX rouge/bleue 85 F

GUIDONS

- ROBINSON 300 F
- MCS 300 F
- HUTCH 300 F
- Guidon droit,
type CW chro. Moly 195 F
- Guidon droit,
type CW acier 95 F

POIGNEES

- MONGOOSE noire

jaune, rouge, bleue 40 F

• A'ME noire 50 F

PEDALIERS

- Complet (monobloc SR creux) 650 F
- TAKAGI chro Moly
noir 175-180..... 120 F
- TAKAGI chromé 175 130 F

ROUES

- SKYWAY Tuff II
blanche/noire, la paire 950 F
- ACS moyeux Suntour,
roulement étanche 650 F
- WOLBER, moyeux Suntour,
roulement étanche 450 F
- MAVIC TTM 504 CD,
roulement étanche 1 250 F
- Patins SKYWAY, blanc, noir,
la paire 58 F

PROTECTION 3 PIECES

- SKYWAY 160 F
- Damier
rouge/blanc
noir/jaune 69 F
- Etoile
bleu/blanc
rouge/blanc 69 F

ENVOI DANS TOUTE LA FRANCE

ENVOI
DANS TOUTE
LA FRANCE
TARIF AU
20.12.83

**ENFIN! DES
PIECES BICROSS
PAR CORRESPONDANCE**

Faites votre commande
vous-même...!

EGALEMENT
TOUS LES VELOS
MOTOBECA-
MONGOOSE
ET RALEIGH

ACCESSOIRES

- Poignées guidon « Mongoose »
☐ Rouge ☐ Noir ☐ Jaune 39 F
- Poignées guidon à POIS 18 F
- Kit Mousse 3 pièces « MILITARY » 138 F
- Kit Mousse 3 pièces « MONGOOSE »
☐ Rouge ☐ Jaune ☐ Noir 128 F
- Kit Mousse 3 pièces « Motobécane »
☐ Rouge ☐ Bleu 60 F
- Kit Mousse 3 pièces « Skyways » 160 F
- Kit Mousse 3 pièces « Damiers » 138 F
- Kit Mousse 3 pièces « Etoiles » 138 F
- Plaque numéros « Mongoose » 90 F
- Plaque numéros « Lamouret » 60 F
- Plaques latérales « Hurricane » 100 F
- Écusson JT RACING Autocollant 15 F
- CADRES**
Supergoose F4 (tout chrome Moly) 999 F
- Mongoose F3 (3 tubes chro Moly) 772 F
- Mongoose F2 (3 tubes chro Moly) 599 F
- Mongoose (avec Fourche) chro Moly 921 F
- Vitus Dural
☐ Bleu ☐ Argent ☐ Rouge ☐ Noir 1 450 F
- CHAINES**
Sedis 4L BMX (argent) 52 F
- Izumi BMX (couleur) 59 F
- COLLIER DE SELLE**
« SR » Dural 20 F
- ☐ Rouge ☐ Noir ☐ Bleu ☐ Arg.
- FOURCHES**
Tange TRX chro moly 178 F
- Tange ARX chro moly 265 F
- Mongoose F2 chro moly 128 F
- Mongoose F3 chro droite 196 F
- Mongoose F4 chro Moly droite 290 F
- Vitus Dural 430 F
- FREINS**
Polygon Rouge ☐ AV ☐ AR 61 F
- Polygon Noir ☐ AV ☐ AR 61 F
- Dia compé chromé ☐ AV ☐ AR 132 F
- Leviere freins Polygon (la paire) (F4)
☐ Rouge ☐ Noir ☐ Jaune 28 F
- Leviere freins courts (la paire)
☐ Rouge ☐ Bleu ☐ Noir 38 F
- Leviere type « Shimano » 38 F
- Patins « Kool Stop » (la paire) 78 F
- GUIDONS**
« Mongoose » F4 Inox (650 g) 195 F

Prix

Cde

- « Pro Class » large (cruiser) 248 F
- « Pro Class » large et haut 260 F
- « Fly » inox 197 F
- « Pro-Neck » Prof. 312 F
- « CW » Prof. 426 F
- « Dural » renforcé (MX252) 128 F
- POTENCES**
« SR » 4 points (MX252) 82 F
- « Polygon » argent (F2) 74 F
- « Pro Class » (F3-F4) 165 F
- « Pro-Neck » 246 F
- PEDALIERS**
Takagi chro Moly ☐ 175 ☐ 180 129 F
- Takagi acier forgé 170 65 F
- Takagi mini-goose 150 62 F
- Etoile Takagi avec 44 dents 72 F
- Disque nu support « Pro-Neck » 126 F
- Plateau seul Takagi et Shimano
☐ 39 d ☐ 40 d ☐ 41 d ☐ 42 d } Promo
☐ 43 d ☐ 44 d ☐ 45 d ☐ 46 d }
Jeu pédalier cpt TANGE (B.S.C.) 92 F
- Jeu pédalier cpt pour 170 (I.S.O.) 62 F
- POWER DISC DURAL**
☐ Bleu ☐ Rouge ☐ Noir 41 F
- PEDALES**
« Shimano » large (monte sur tout Monobloc)
☐ Bleu ☐ Rouge 146 F
- « SR » ou « Custom » (Petit Ø) 94 F
- ROUES - PNEUS**
Proclass Avant (800 g) 230 F
- Proclass Arrière (800 g) 240 F
- SKYWAY « Freehub » ☐ Rouge ☐ Noir 997 F
- Pneus CAIMAN 20 x 1,75 69 F
- Pneus CAIMAN 20 x 2,125 75 F
- Pneus COMPET III 20 x 1,75 76 F
- Pneus COMPET III 24 x 1,75 (CRUISER) 140 F
- Pneus COMPET III 24 x 2,125 (CRUISER) 164 F
- ROUES LIBRES**
Maillard hélico (1^{er} modèle)
☐ 16 d ☐ 17 d ☐ 18 d 38 F
- Vissée pas B.S.C. (Skyway)
☐ 16 d ☐ 17 d ☐ 18 d 30 F
- SELLES**
Mongoose - BMX
☐ Jau ☐ Noir ☐ Rge ☐ Bleu 27 F
- AERORAYAL ajourée BMX
☐ Jau ☐ Noir ☐ Rge ☐ Bleu 34 F

Prix

Cde

- Kashimax Aéro 98 F
- Kashimax Aéro daim 199 F
- BMX Aéro ☐ Bleu ☐ Rouge 38 F
- TIGES DE SELLE**
Shimano DX ☐ Bleu ☐ Rge 118 F
- SR Ø22 ☐ Arg ☐ Rge 76 F
- Inox droite Ø22 (F4) 66 F
- Coudée Dural Ø22 65 F
- Pro-Neck cintrée Ø22 178 F
- G.T. cintrée Ø22 (Chro Moly) 100 F
- Coudée Acier Ø22 60 F
- VETEMENTS**
Gilets BMX « West Coat » (Koffac)
☐ 4 ans ☐ 6 ans ☐ 8 ans ☐ 10 ans 200 F
- Survêtement Bicross Qualité
☐ 8 ans ☐ 12 ans ☐ 16 ans 210 F
- Pantalons BMX « Win » (terrible)
☐ 12 ans ☐ 14 ans ☐ 16 ans 354 F
- Gilets BMX « Win » (préciser la taille) 310 F
- Casques**
BMX « Sure » avec Visière et Menton
☐ Petit ☐ Moy. ☐ Large 170 F
- « M.P. » idem que ARAI (copie)
☐ Petit ☐ Moyen ☐ Large 340 F
- PROTECT ELIMINATOR Noir 330 F
- GANTS**
« SINISALO » (le Gant des Pros.)
☐ T5 ☐ T6 ☐ T7 ☐ T8 (enfants) 212 F
- ☐ T9 ☐ T10 ☐ T11 ☐ T12 (adultes) 242 F

Tous les vélos
- MOTOBECA - MONGOOSE - RALEIGH
Renseignez-vous sur les prix !

COUT TOTAL de la COMMANDE

- Supplément frais de port à rajouter
- Envoi ordinaire (moins de 5 kg) 20 F
- Envoi CADRE 60 F
- Envoi vélo complet
(assurance comprise) 90 F

COUT TOTAL A REGLER

Ci-joint règlement par chèque ☐ CCP ☐ Mandat ☐
(OBLIGATOIRE)

NOM : Prénom :

N° : Rue :

Code postal : Ville :

Tél. :

R.SIMON

8, rue de Verdun La Ferté Gaucher 77320.
16 (6) 404.01.65.



IMPORTANT

Nous pouvons vous monter
votre vélo à votre convenance.
Faites la liste, le prix, le
montage sera gratuit.

ET POURTANT IL TOURNE!

Magazine

3. Olivier Jamain et Jean Iriart ont plus d'une corde à leur arc. Leur side-car trial est également utilisé pour quelques équilibres de belle facture. Surtout sur une table à un mètre du sol !

Contrairement à une idée généralement répandue, le vélo-trial ne se cantonne pas à la région de Nyons, ce sport est en train de se développer à l'opposé de Nyons, tout là-bas, en Pays Basque et Béarn. Et récemment, à l'occasion du trial indoor de Pau, organisé par le Trial Club Basque, les limites de l'équilibre ont de nouveau été repoussées avec l'exécution de la première pirouette à vélo !

A l'origine, nous trouvons l'exploit réalisé l'an dernier par le moto trialiste Christian Alex. Au moyen d'une moto spécialement équipée d'un arceau intégral, celui-ci devait réaliser la première pirouette complète. Incroyable mais vrai ! On devine que cette prouesse n'allait pas tarder à donner des idées à certains vélo-trialistes. Premiers à relever le défi, deux membres du Trial Club Basque, qui, sitôt dit sitôt fait, ont mis au point un engin ad hoc, c'est-à-dire un bicross pourvu d'un arceau spécial enfermant complètement le pilote et lui permettant de réaliser une pirouette avant :

Les spectateurs du trial indoor de Pau ont donc eu la primeur de cet exploit peu commun. En première mondiale, Olivier Jamain et Jean Iriart ont tour à tour roulé « sur leur tête ». Rassurez-vous, ils sont sortis indemnes de l'expérience grâce au casque et à un solide sanglage du pilote à la selle. Comment s'effectue la pirouette ? C'est très simple, le pilote arrive en roulant sur deux roues. Au moment opportun, il freine très vigoureusement de l'avant et donne une solide impulsion dans l'arceau. Et c'est parti ! La cabriolet commence et toute la difficulté consiste à revenir sur les roues ! Comme on peut le voir sur les photos montrant Olivier Jamain en action, la scène ne manque pas de piment. Cette pirouette est tellement spectaculaire qu'elle vient d'être reprise par Serge Froissart, le coéquipier de Thierry Girard. Désormais intégré au team de Christian Alex, « l'inventeur de l'exploit », Froissart a effectué à son tour une belle pirouette à vélo lors du Trial indoor de Bordeaux. Ils sont fous, ces bicrosses, ma brave dame !

1. Un bon coup de frein avant et, hop, le pilote commence à voir la terre à l'envers !



2. Bon, c'est pas tout ça, maintenant il faut revenir sur les roues.



Incroyable mais vrais...

VELO TOUT-TERRAIN



Cruiser, Mountain-bike, bicross: lequel choisir?

Enquête

Dans notre précédente édition, nous vous avons présenté les grandes familles de vélos tout-terrain : mountain bikes, cruisers, beach cruisers, etc. Pour aller plus loin dans notre enquête nous avons testé, à l'occasion du dernier Enduro de La Clape-de-Gruissan, quelques-uns des principaux engins disponibles. Les résultats de ces essais qui ont tour à tour sollicité un cruiser 24 pouces, deux mountain bikes (Peugeot et Mécanocycle), un « trail », le BH Running Bull, et des bicross 20 pouces ont de quoi laisser songeur. Voyez plutôt...

Bicross « 20 pouces » : la solution pour les enfants !

Quel ne fut pas notre étonnement, à l'arrivée de l'enduro de Gruissan, d'apprendre que le vainqueur scratch avait effectué la course au guidon d'un classique bicross à roues de 20 ! Comment un vélo « à petites roues », sans vitesse et avec un petit braquet peut-il parvenir à un tel résultat ? L'explication n'est pas aussi surprenante. En vérité, pour la balade tout-terrain, en montagne ou en forêt, les qualités du bicross sont nombreuses : légèreté, fiabilité, simplicité et compacité.

En montée, le bicross fait merveille grâce à son faible poids et son développement assez court, amélioré par les petites roues. Dans les passages techniques, sa compacité et son centre de gravité placé bas améliorent sensiblement l'agilité, y compris sur terrain rocheux ou défoncé. Et puis, lorsque l'escalade devient trop ardue, reste toujours la possibilité de charger l'engin sur l'épaule pour arriver, à pied, au sommet !

Autre qualité du bicross compétition : sa fiabilité. Conçu pour encaisser les plus durs traitements du cross, il reste très robuste en enduro, et surtout en balade. Ce qui n'est pas le cas de tous les autres engins. En descente, le bicross reste très performant à condition de ne pas avoir un trop grand gabarit. Plus de 1,70 m s'abstenir ! Si la descente est goudronnée, on souffre de la démultiplication trop courte. En revanche, sur terre, le bicross permet de descendre « au taquet ». Les seules limites sont alors celles du pilote et de sa faculté de supporter l'inconfort de la selle ! Le « 20 pouces » possède toutefois quelques défauts. D'ailleurs ce sont plutôt les revers de ses qualités. En premier lieu, il manque un peu de stabilité à grande vitesse. Cette instabilité augmente d'ailleurs avec le poids du pilote. Seconde faiblesse, le bicross n'aime pas l'asphalte. Si le parcours comporte une bonne partie de liaisons goudronnées, en montée comme en descente, le bicross va souffrir ! A cause du développement trop court, naturellement. C'est là qu'un moyeu arrière équipé de deux roues libres (une de chaque côté) serait le bienvenu !

Reste le plus gros point faible du bicross : son freinage. Prévu pour des courses de 30 secondes maxi, les freins classiques manquent considérablement d'endurance. En descente, il faut songer à refroidir au maximum les patins, sinon, il devient vite impossible de décélérer convenablement l'en-

gin. Pour un usage enduro du bicross, il faudra donc songer à monter des freins à tirage central comme les Dia Compé montés sur les mountains bikes (Peugeot ou Mécacycle). Ce sera un palliatif. En effet, les « petites jantes » de 20 pouces auront toujours plus de difficultés à évacuer les calories que leurs grandes sœurs de 26 pouces !

En conclusion, nous dirons que, dans la plupart des aspects de la balade en montagne ou de l'enduro, le bicross reste un très bon choix, avec quelques aménagements mineurs. Et un nécessaire à réparer les crevaisons ! (because petites roues).

Mountain bike

Comme son nom l'indique, le mountain bike est le vélo conçu pour la balade en montagne. Mais qui peut le plus peut le moins ! Et un mountain peut aussi être utilisé en enduro comme en simple balade forestière. Pour cette dernière utilisation, le Peugeot « Canyon Express », tout comme le Mécacycle conçu par un artisan stéphanois, se sont avérés très à l'aise. « Made in Japan », le Peugeot est sensiblement plus lourd que le Mécacycle « made in France ». Celui-ci apporte d'ailleurs plusieurs innovations, avec un cadre profilé et de multiples accessoires en alliage léger (guidon, jantes, pédalier, etc). Voilà qui permet d'abaisser le poids à quelque 13 kg, contre 16 environ au Peugeot, disponible en deux hauteurs de cadre. Bien entendu, les roues sont des 26 pouces chaussées de pneus cross. Des Hutchinson pour le Mécacycle. Signalons au passage que Wolber commercialise déjà des pneus cross de 26 pouces pour ce type d'engin. Le Peugeot comme le Mécacycle possède 18 vitesses grâce à une roue libre à six vitesses et un triple plateau. Le tout est commandé par deux leviers situés au guidon, à main gauche et main droite. Côté équipement, le Peugeot fait appel à ce qui se fait de mieux : jeu de direction Tange, jantes dural Araya, pédales Sakae, dérailleur Sun Tour, etc. Le cadre est également en acier au chrome moly, tout comme la fourche. Celle-ci n'est pas de forme cross mais type route sur le Peugeot. Le Mécacycle hérite d'une cross. Les deux engins ont également en commun une selle bien rembourrée et des poignées anatomiques en caoutchouc « absorbant » une partie des chocs. Comment ça se passe à l'usage ? Pas mal merci ! Dans un premier temps, il faut s'habituer à la position très en avant, avec le buste incliné sur le guidon très plat. De plus, en raison du cadre assez proche d'un vélo de route, le pilote est juché plutôt haut. Cela n'est pas très heureux pour le centre de gravité. Sur chemin facile, le confort est au-dessus de la moyenne grâce aux gros pneus et à la selle rembourrée, et aux poignées qui amortissent un peu les chocs transmis par le guidon. La seconde difficulté consiste à s'habituer au mouvement des leviers de dérailleur et de triple plateau. Force est de reconnaître que, au début, on s'emmêle les manivelles à tenter de jouer avec les 18 vitesses ! L'habitude aidant, cela se passe mieux, mais, avec l'expérience, on comprend qu'il vaut mieux se contenter d'un nombre limité de combinaisons. Par exemple, en jouant simplement avec les trois plateaux. Sur le Peugeot, la précision du dérailleur est un bon point. En revanche, sur le Mécacycle, on tombe parfois entre deux rapports. Puis les vitesses se mettent à sauter. De surcroît, le choix judicieux n'est pas toujours évident : sauf en descente sur asphalté, le braquet le plus long est trop long et, en montée difficile, le braquet le plus court est trop court, ce qui occasionne des pertes d'adhérence ! Voilà qui pose de manière criante l'utilité de toutes ces vitesses. Et pour apporter une pierre au débat, voilà qu'apparaît le problème de



Fière allure, le BH Running Bull. Mais, à l'usage, il apparaît davantage comme un vélo de balade, de randonnée, qu'un véritable engin tout-terrain. Il est vrai que son prix ne permet de nourrir aucune illusion.



A ma gauche, le Mécacycle ; à ma droite, le Peugeot. Au centre, un cruiser 24 pouces qui tire très honorablement son épingle du jeu.

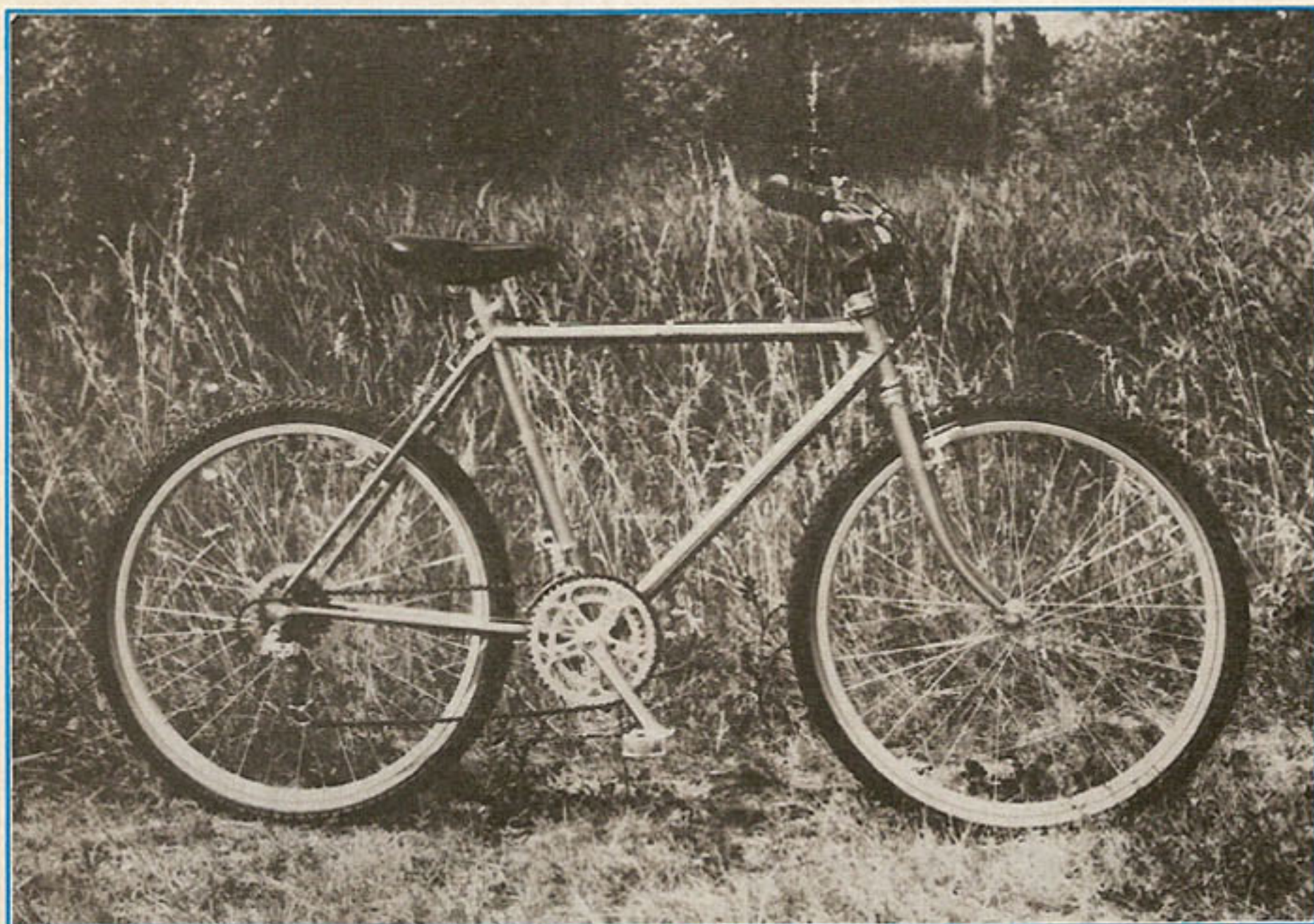
4. Très léger, le Mécacycle est sérieusement réalisé. Ses principaux handicaps ? Un prix bien élevé : plus de 4 000 F, et un système de changement de vitesses « à problèmes ».

vulnérabilité de ce système. En effet, la protection est des plus précaires. Une pierre et la chaîne déraile. Un rocher et l'un des plateaux est vite voilé, avec les mêmes conséquences : le déraillement. Autre problème : le poids. Certes, l'exemple de Mécacycle prouve que l'on peut parvenir à un allègement correct. Mais lorsqu'il faut hisser le Peugeot sur un raidillon, à la force des pédales, c'est le calvaire. Mieux vaut descendre et pousser ! Inversement, un vélo trop léger manque de stabilité sur un sentier caillouteux pris en descente. Autre aspect plutôt négatif : la maniabilité. En vérité, ce n'est pas le point fort de nos mountain



Avec une selle plus confortable et des freins à tirage Cantilever, genre mountain bike, le cruiser 24 pouces est sans doute l'arme absolue en tout-terrain. Ne manquent plus que quelques vitesses, à condition de trouver un mécanisme plus fiable que l'actuel dérailleur !

Enquête



Vendu 3 200 F, le Peugeot « Canyon Express » est le type même de l'excellent mountain bike. Fiable, confortable, performant, il reste un peu lourd pour un usage intensif. Mais 18 vitesses, est-ce bien raisonnable ?



bikes avec leurs roues de 26 pouces, leur grand cadre et leur selle située bien haut. A cet égard, il serait intéressant de juger les performances d'un vélo doté d'une roue avant de plus grand diamètre que la roue arrière, comme cela se pratique sur les motos de T.T. Dans un autre domaine, nous avons été sidérés par la qualité de freinage tant avant qu'arrière de ces deux mountain bikes. Avec leurs Dia Compé « Cantilever », ces engins disposent d'un freinage au-dessus de la moyenne ; il faut vraiment solliciter très énergiquement les freins, en descente prolongée, pour enregistrer une baisse d'efficacité.

Le « Running Bull » de BH

Disponible pour 1 400 F, ce mountain bike 26 pouces s'inscrit dans le bas de gamme. Avec de nombreux éléments acier, la fiabilité est là. Mais le poids aussi ! Malgré les 5 vitesses, dès qu'on aborde les pentes, le pilote souffre.

C'est un randonneur destiné aux costauds ou à la balade relax. D'ailleurs, la chasse un peu faible, le poids et le dérailleur parfois long à la détente vous ôtent rapidement l'envie d'attaquer. En revanche, grâce aux patins BH, le freinage est bon. Bon point aussi pour la fourche et le guidon style BMX. Un guidon qui procure une position nettement plus agréable que sur les autres mountain bikes équipés d'un guidon bas type « cornes de vaches ». Sur le BH, vous êtes un vrai sénateur et vous avez le temps d'admirer le paysage. A bas prix !

National Pro 24 pouces

Vélo américain, c'est un cruiser, donc un engin dont la vocation première est la course sur circuit, la compétition. Léger, bien équipé, avec une bonne conception du cadre, ses qualités sportives et sa fiabilité (pédalier monobloc entre autres) font du cruiser un vélo adapté à l'enduro. Avec néanmoins quelques améliorations. Trois ou quatre rapports en place du seul et unique d'origine qui ne permet pas d'exploiter à fond l'engin. Une tige de selle longue et une selle confortable pour adopter une position assise naturelle. Ou encore des freins à tirage central lorsqu'il est conduit par les grands gabarits. Mais, somme toute, pour les plus de 14 ans, après ces améliorations, le cruiser 24 pouces ou même 26 pouces semble l'idéal pour une utilisation compétition-enduro.

Reste un problème : le prix élevé (4 000-6 000 F) des rares cruisers disponibles sur le marché français. L'enduro élargissant leur créneau commercial, espérons que la situation se débloquera rapidement.

Conclusion

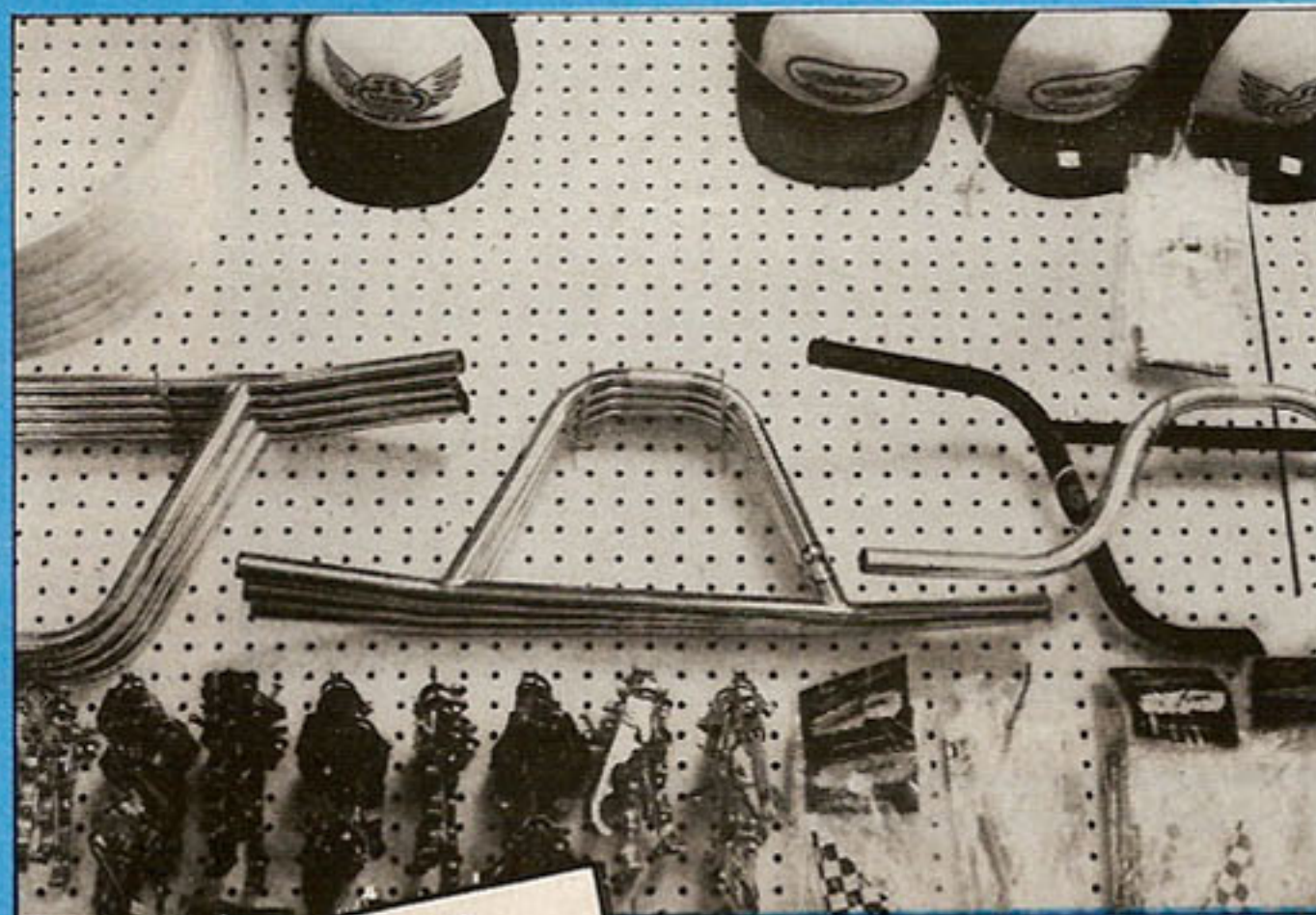
Alors, lequel choisir ? Le bicross, le cruiser de compétition, le vélo de randonnée comme le BH ou le mountain bike style Peugeot ou Mécacycle ? A notre avis, l'engin pour un usage intensif de l'enduro (auquel s'apparente la course en montagne) n'existe pas encore. Tous ont de grandes qualités mais aussi pas mal de défauts. En définitive, l'engin de tout-terrain idéal reste à inventer. Ce serait un cruiser 24 pouces (ou 24 et 26 pouces) avec freins, selle et poignées de mountain bike, plus trois ou cinq vitesses ! Un mouton à cinq pattes en somme. Ou un chamois, pour la montagne !...

Vite, vite, c'est bientôt Noël et je vois encore des indécis qui ne savent pas quoi se faire offrir. Voici quelques accessoires que vous trouverez chez votre détaillant préféré.

Pédales Suntour : merci Hutch



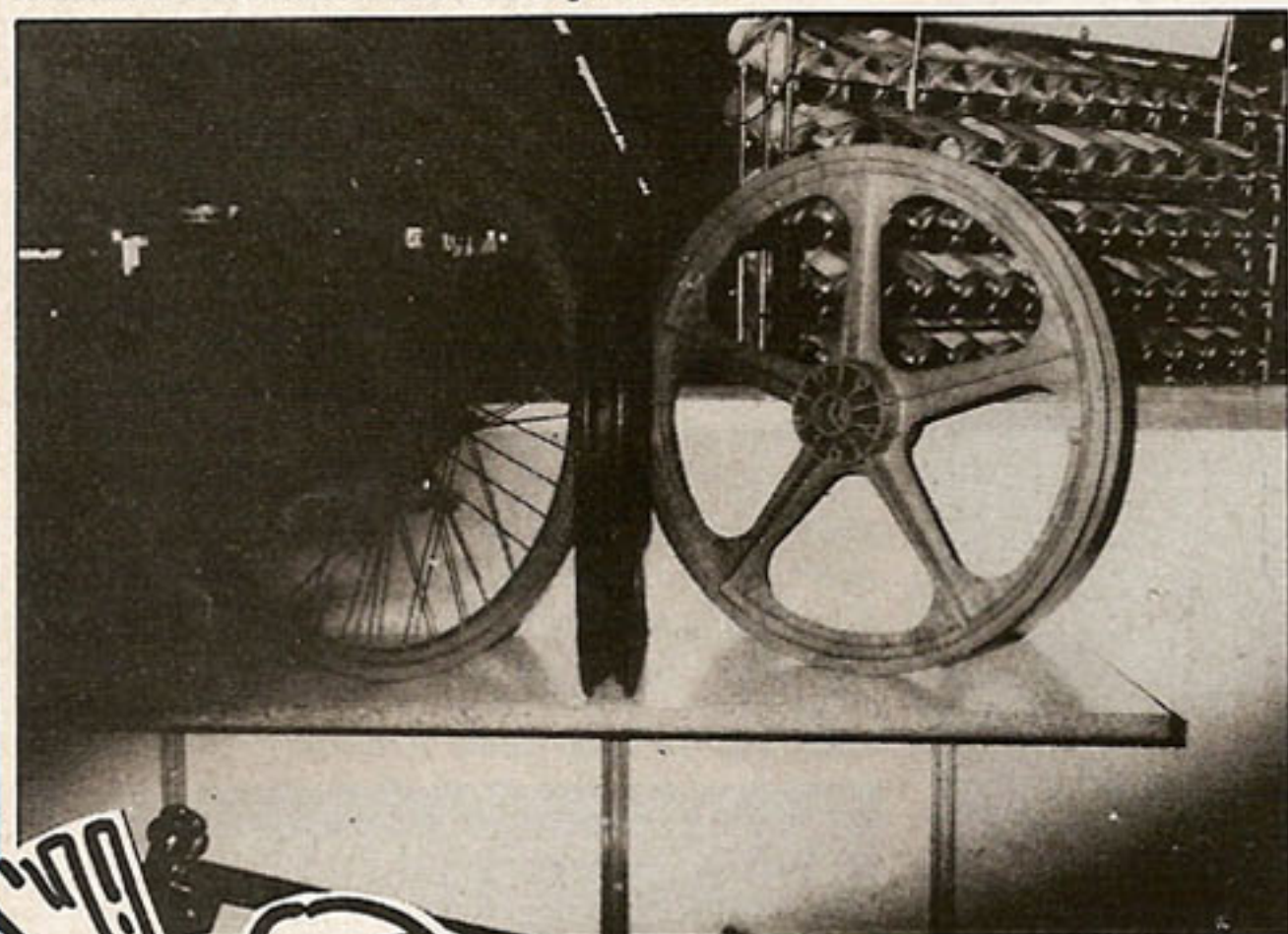
Les pédales Hutch type « piège à loup » ont fait des émules. Voici la copie japonaise que l'on doit à Suntour. Remarquez, c'est une bonne idée car ces pédales valent nettement moins cher ! De plus, la couronne circulaire aux dents nettement moins acérées que les Hutch est interchangeable. Le corps de la pédale est en dural, avec axe bien dégagé en acier au chrome moly. Aux USA leur prix est de quelque 200 F. Elles commencent à apparaître en France.



Guidons droits C.W.

Si vous êtes « branchés », vous n'ignorez pas que tous les grands pilotes se ruent actuellement sur les guidons droits. La position des poignets est plus naturelle pour le pédaleur. Au surplus, le guidon droit autorise un meilleur maintien de la direction, notamment en courbe. Avec de tels guidons, il paraît que le droit prime la force ! Prix : dans les 300 F.

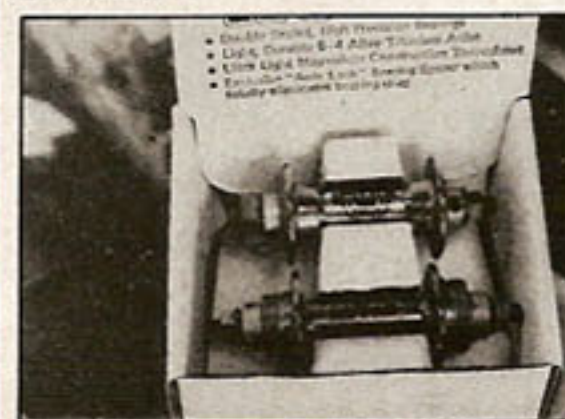
Jantes en matériau de synthèse



Nous connaissons déjà les roues en nylon (Skyway), mais voici qu'apparaissent divers matériaux composites qui, après l'aéronautique et la Formule 1, pourraient se vulgariser sur les bicross. Témoins, ces jantes (au centre et à gauche) qu'il est possible de rayonner de manière classique. Principal avantage : la roue est plus légère qu'une roue à bâtons. De surcroît, la jante est indéformable, ce qui évite le difficile travail de dévoilage. Prix de ces super jantes made in USA : dans les 300 F.



Moyeux Hutch : pour une poignée de dollars !



Il vous faudra déboursier une grosse poignée de dollars pour vous procurer les nouveaux moyeux Hutch : l'équivalent de 1 000 F environ la paire ! Mais pour ce prix vous aurez ce qui se fait de mieux en ce domaine. Vos roues deviendront dignes d'une Rolls Royce. Les axes sont en alliage duralitane ! Le corps du moyeu est en magnésium. Les roulements de précision sont scellés. De plus, un système original de blocage fait appel à de petites vis six pans creux. Impossible de voir naître le moindre dixième de millimètre de jeu. A notre avis, pour valoriser de tels moyeux, il vous faudra monter des jantes plaquées or !

Belleri

Ce fabricant de cintres commercialise depuis longtemps des cintres BMX de type compétition en dural haute résistance. Ils sont maintenant disponibles dans le réseau français et sont même en « première monte » sur certains vélocross. Les modèles sont disponibles en protection par anodisation : rouge, bleu, or, argent, noir, avec barre droite ou en V.

Tous les modèles ont un molletage de sécurité. Il existe aussi des modèles acier pour 12, 16, 18 et 20 pouces ainsi que des potences (nouveaux modèles en préparation).

KVAS

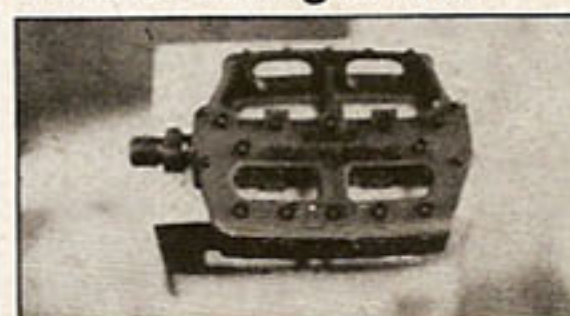
C'est un nom que les motards connaissent bien, et comme cela arrive fréquemment, les bicrosses vont le connaître à leur tour. En effet, c'est le premier fabricant français de casques. Venu à la moto depuis deux ans, l'usine utilise des techniques de pointe et propose un casque de cross correspondant réellement à l'anatomie d'un jeune. Enfin vous ne porterez plus le casque de votre grand frère !

De plus, ces casques sont réalisés en stratifié de tissu de verre, d'où une protection supérieure (à celle d'un casque en ABS ou polycarbonate) et une longévité nettement accrue. Disponible en blanc à partir du 52, le prix est celui de la qualité... et protéger sa tête, cela ne doit pas avoir de prix !

Chaîne-gaine

Vous voulez protéger votre chaîne et augmenter sa longévité ? Les Ricains, qui ont répondu à tout, vous proposent cette gaine en nylon qui recouvre toute la chaîne. Totalement articulée, elle tourne bien entendu avec la chaîne. Autre avantage de cette chaîne-gaine : elle est en couleur (bonjour la frime) et évite de se salir les mains lorsqu'il faut remettre celle-ci en place après un dérèglement intempestif !

Pédales MKS « Graflight X »



Encore un matériau composite ! Du graphite cette fois, utilisé par MKS pour des pédales aérodynamiques terriblement accrocheuses. Bien entendu l'axe et les roulements sont toujours en acier. Mais ils sont lubrifiés avec une graisse au graphite !

JMP



Grâce à notre shopping « spécial vêtements » du dernier numéro, vous avez déjà pu vous habiller JT Racing. Alors, maintenant, pensez à votre vélo qui a peut-être besoin d'une nouvelle jeunesse pour la saison prochaine.

Nous avons sélectionné quatre accessoires parmi les centaines que vous pouvez découvrir dans le catalogue grand luxe JMP.

* Le guidon Fly BMX en acier inox : il allie légèreté, résistance et confort de pilotage.

* Les poignées Oakley BIB, composées de deux parties :

— une base en caoutchouc dure pour la résistance ;

— une couche de surface tendre pour tenir « la bête ».

Disponibles en 4 coloris : rouge/blanc, bleu/blanc, bleu/jaune, noir/blanc.

* Les poignées True Grip sont en caoutchouc très résistant. Elles ont un dessin original avec de grandes alvéoles pour l'emplacement des doigts et des petits pavés pour la paume de la main. Ce sont les poignées les plus fines du marché, avec elles vous gardez le contact ! (5 couleurs au choix).

* JMP est soucieux du look de votre vélo et il vous propose des kits de stickers aux couleurs de JT Racing. Le kit « Rainbow bag » est superbe et personnalisera vos affaires à coup sûr.

Comme il y a vraiment beaucoup d'accessoires sympas chez JMP, on vous distillera toutes ces bonnes choses peu à peu. Il ne faut jamais abuser... au moment des fêtes, je crois que c'est un bon conseil pour les amateurs de chocolats !

Hurricane

Alias Bicross Lamouret, il vous propose depuis quelque temps des plaques latérales porte-numéro. En polypropylène souple, elles sont disponibles en blanc. Suivant la catégorie, on adapte un autocollant dans la couleur choisie : rouge, bleu, jaune ou vert.

Elles sont livrées avec des colliers de fixation en plastique et valent **100 F la pièce**.



« Vélo 5 »

C'est tout beau, c'est tout nouveau et c'est chez « Vélo 5 ». Ce pantalon de bicross est aux nouvelles couleurs Raleigh : bleu, rouge, jaune, et le bas des jambes est bleu avec des étoiles jaunes, voilà de quoi mettre en valeur vos mollets !

Pour le côté sérieux, ce pantalon est en nylon brillant, doublé jersey nylon, avec les

très classiques renforts en mousse sur les hanches, les genoux et les tibias. Une bonne innovation : la bande de tissus « gaufrée » qui donne de l'aisance. Et à la ceinture, un système de fermeture « velcro » simple, mais qui a fait ses preuves.

Pour la modique somme de **449 F** (en taille 10-12 ans) dans l'un des quatre magasins « Vélo 5 ».



- Service après-vente
- Garantie 2 ans
- Carte Bleue
- Crédit Orcove/Sofinco

PROMOTIONS

du 15 Décembre au 31 Janvier 84.

Pédales SKYWAY (la paire)	220,00 F
Pédales Type MKS (la paire)	98,00 F
Pédales SX SHIMANO	120,00 F
Selle KASHIMAX AERO	75,00 F
Tige de Selle coudée Chro Moly	60,00 F
Levier de Freins type Dia Compé (la paire)	25,00 F
Roue libre SHIMANO Chro Moly	40,00 F
Cassette Vidéo VHS SKYWAY	280,00 F
Manivelle monobloc SUGINO, noire, chro Moly	130,00 F
Cadre MONGOOSE F4 Chro Moly	895,00 F
Potence Type MX2	60,00 F
Pneus SWALLOW	49,90 F

28 MODELES DE BICROSS A PARTIR DE 635 F

(400 VELOS EN STOCK)
EXPEDITION DANS TOUTE LA FRANCE

NOUVEAU
CINTRE USA MX FRANCE
en Chro Moly

195 F

Envois dans toute la France :
joindre votre règlement + frais de port 20 F (roues 30 F)
Un service Expédition à votre disposition.



OUVERT MEME
LE DIMANCHE MATIN

**Pierre
OGNIER**
un spécialiste.

168, boulevard de Créteil
94100 Saint-Maur
Téléphone 883.58.97
Métro RER Parc St-Maur

Essai

ESSAI PEUGEOT CPX 601

**L'ANTI
FRIME!**



par Didier Piotrowski

Comme beaucoup de constructeurs, c'est à l'occasion du Salon de Paris que Peugeot a présenté sa gamme 84. Au sommet de celle-ci, le CPX 601, qui succède ainsi au fantomatique 600. Ce 601 équipera d'ailleurs les pilotes officiels de la marque. Une bonne affaire pour eux ? Possible ! Car si son design fait classique, pour ne pas dire rétro, ce Peugeot cache diablement son jeu !

Made in Taïwan

Taïwan (ou Formose), vous connaissez ? Située en mer de Chine, cette petite île fait preuve d'une éclatante santé économique. Des coûts de fabrication faibles grâce à une main-d'œuvre bon marché, voilà qui engage de nombreux constructeurs à utiliser cette filière économique dans les deux sens du terme ! Parmi eux, Peugeot. Ils ne sont pas les seuls. Un exemple : les Raleigh vendus aux USA utilisent ce même tour de passe-passe. Bref, rien d'étonnant jusqu'à là. Là où cela le devient, c'est que si Raleigh est pris comme exemple, ce n'est pas par hasard, les gars ! Sachant que Taïwan est une petite île, les plus malins d'entre vous comprendront où je veux en venir. Pour les autres, ne cherchez plus, voilà la réponse. Figurez-vous que ce CPX 601 est strictement le même engin que le haut de gamme Raleigh — R 6000 de son petit nom — vendu aux States ! Oui ! Le monde est petit !... Ceci dit, si l'engin est valable notre portefeuille ne peut s'en plaindre !

Dans le cas précis de ce Peugeot-Raleigh, l'équipement, offert pour 2 650 francs, est généreux. Le cadre est tout chrome-moly. Même métal pour la fourche profilée, inspirée de la Tange ARX qui décidément suscite des émules. Chrome-moly encore pour le pédalier monobloc Sugino ou la tige de selle. De l'alliage léger, autrement dit du dural pour les jantes Araya aéro, les moyeux, les pédales, la potence estampil-

lée Suntour ou encore les freins Dia Compé MX 1000. Taïwan est à quelques encablures du Japon, cela se voit et ce n'est pas pour nous déplaire, car tous ces accessoires sont du meilleur niveau. Côté gueule, habitués que nous sommes à la parure chrome de plus en plus répandue, il faut bien dire que la robe noire du 601 flashe moins. C'est sobre, de bon goût mais ça manque d'éclat. Couac cela soit très subjectif, les goûts et les couleurs, ça ne se discute pas, paraît-il ! Je vous laisse seuls juges.

En tout cas, quand les vélos chromés auront complètement envahi les parcs coureurs, il n'est pas interdit de penser que l'attraction pourra être ce CPX 601 à l'habillage classique, qui sait ? Dernier détail : la bête est chaussée de pneus Cheng-Shin imitation Compé III de même dimension à l'avant et à l'arrière... 20 x 1.75 en déduisez-vous ? Oui, c'est cela même ! Enfin, n'oublions pas de préciser le poids de notre bike aux yeux bridés : 11,1 kg. Tout à fait acceptable (de jardin, bien sûr).

Roulez, jeunesse !

Si la production taïwanaise est massive et économique, elle n'est pas toujours assimilée à une notion de compétence et, au bout du compte, synonyme de qualités sportives. Il en va autrement pour CPX 601.

Monté avec du matériel éprouvé, son

comportement sportif en piste est conforme à ce que l'on attend d'un modèle top-compétition. Tenue de parquet, efficacité dans les sauts ou les virages, freinage à la hauteur, tout est là, rien ne pêche. La bête a été pensée et bien pensée. Etonnant pour un engin made in Taïwan ? Dans un sens, oui ! Mais pas tant que cela lorsque l'on sait que ce vélo est en fait entièrement conçu aux Etats-Unis, chez Huffy, cette marque ayant racheté Raleigh-USA. Des bruits précisent même que, sur place, à Taïwan donc, la fabrication est rigoureusement contrôlée par des Huffy'men. Voilà qui explique beaucoup de choses quant aux performances et à la finition de l'engin...

Malgré tout, nul n'est parfait et ce R 6000... pardon, ce CPX 601, n'échappé pas à quelques critiques mineures. La plus flagrante : le braquet de 39 x 16. Ça mouline, mouline et mouline encore... que cela en devient — vous l'avez compris — rapidement pénible. Trois ou quatre dents de plus à la couronne sont indispensables pour une utilisation sur circuit.

Autre point névralgique : la potence Suntour toute dural. Certes, c'est léger, mais c'est aussi un peu frêle pour les plus de 13 ans. Ceux-là auront intérêt à opter pour une potence classique à platine dural et tige chrome-moly. Cela leur évitera une désagréable surprise. Vous êtes prévenus !







Essai

Résumé essai

Note dans la catégorie

17/20



C'EST TOUT BON
Rapport qualité/prix
performances sportives
équipement top-niveau

Ça craint

Braquet trop court

Potence faible pour les plus de 13 ans

Look terne ?

Pas de plaque à numéro

Esthétique-Finition

Antifrime, ce vélo ! Le traditionnel test « attroupements de foule » n'a pas été positif. Significatif, non ? Seuls les connaisseurs pourront admirer la qualité de tous les accessoires et l'excellente finition des soudures héli-arc.

Présentation

Pas de plaque à numéro. Un seul coloris qui... euh ! ... enfin, bref, vous m'avez compris !

Équipement

Fabriquée à Taïwan mais approvisionnée en grande partie par du top-quality japonais : Araya, Sugino, Suntour, Dia Compé.

Position

Poignée imitation oakley, leviers deux doigts Dia Compé, guidon de 61 cm, pas de problème pour une majorité de pilotes. En revanche, les plus de 13 ans devront changer pour une potence à platine déportée. Un gain de place pour leurs genoux un peu à l'étroit avec la potence d'origine. Les grands gabarits préféreront aussi un guidon plus large.

Sécurité

Mousses de protection au rendez-vous, pas d'aspérités douloureuses, c'est OK ? Non ! Les extrémités de l'axe de roue AR sont trop proéminentes. La scie à métaux, vite !

Accélérations

Sans être canonesque, ça pousse suffisamment fort pour entrer en tête au premier virage, faire le « holeshot », en termes consacrés.

Tenue de piste

Applaudissements dans la foule, SVP ! Un châssis rigide doté d'un empattement long et d'une chasse impeccable, la tenue de cap est une réussite. Et sans être au détriment de la maniabilité.

En courbe

Le terrain de chasse du CPX 601. Malgré l'empattement long, la géométrie du châssis compense largement et même au-delà. On entre vite dans le virage, on y passe vite et on en ressort aussi vite !

Aptitude au saut

Bonne répartition des masses, l'engin saute bien en ligne, sans tendance au looping. Avec les Araya, la réception se fait en toute quiétude.

Freinage

Dia Compé MX 1000. Ça veut tout dire et c'est, bien sûr, du super freinage !

Fiabilité

Si on oublie la potence toute dural un peu faible pour les plus de 13 ans, le reste ne souffre d'aucune critique.

Prix

2 650 francs. Très bonne affaire. Si la filière taïwanaise, solution de facilité, peut être jugée indigne d'une grande marque comme Peugeot, il faut bien avouer que notre porte-monnaie est gagnant dans l'histoire.

Catégorie

Bicross Top compétition pour plus de 10 ans.

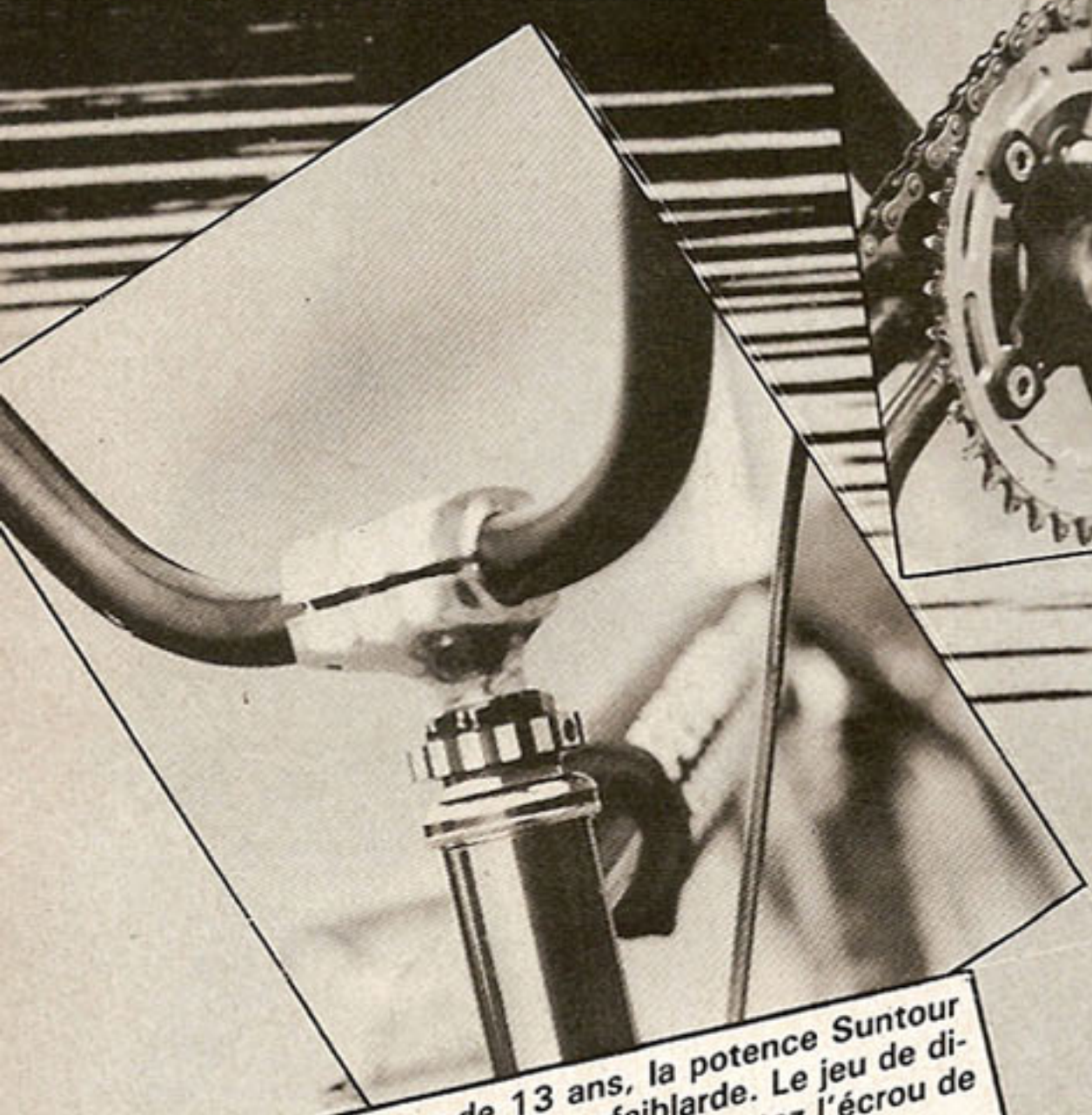
Conclusion

Français par le nom, américain par la conception, et taïwanais par la fabrication, ce vélo multinational s'impose d'emblée comme l'un des meilleurs rapports qualité/prix du marché français. Le comportement sportif est du meilleur niveau et l'équipement largement japonais est au-dessus de tout soupçon. Son esthétisme séduira-t-il ? C'est une autre histoire et chacun jugera en son âme et conscience !

De la meilleure qualité pour le pédalier monobloc chrome-moly Sugino. En revanche, point d'interrogation pour la couronne dural. Quelques dents ont été oubliées, semble-t-il. Les pédales Suntour sont accrocheuses, rien à redire.



Pour les plus de 13 ans, la potence Suntour toute dural est un peu faiblarde. Le jeu de direction est un Tange MX III. Notez l'écrou de serrage rapide Suntour.



Fourche chrome-moly profilée. Avec leur anodisation noire, les jantes Araya aéro passent pratiquement inaperçues.



Essai

Marque : Peugeot
 Type : CPX 601
 Châssis : acier au chrome-moly
 Fourche : acier au chrome-moly
 Jantes : Araya aéro dural
 Pneus AV et AR : Cheng-Shin
 Moyeux : 20 x 1,75
 Pédalier : Suntour dural
 Couronne : Sugino dural
 Pédales : Suntour 16 dents
 Roue libre : 39 x 16
 Braquet : Dia Compé MX 1000
 Freins AV et AR : acier chrome-moly
 Tige de selle : dural
 Cintre : Suntour toute dural
 Potence : 610 mm
 Largeur guidon : 940 mm
 Empattement : 11,1 kg
 Poids : 2 650 francs
 Prix : réseau Peugeot
 Diffusion : 251, boulevard Péreire,
 PEUGEOT : 75127 Paris Cedex 17.
 Tél. : (1) 574.97.48

Selle viscount aéro. Tige de selle au chrome-moly. Collier de serrage dural Suntour. C'est okay. Les freins ? No problem. C'est du Dia Compé MX 1000, la référence ! Un des rares éléments d'origine taiwanaise : les pneus Cheng-Shin imitation Compé III.

Regardez l'inclinaison importante du tube de selle. Conséquence : assis, les grands pilotes se sentiront à l'aise. Debouts, en action sur les pédales, ils n'apprécieront plus du tout et se sentiront trop à l'étroit. Une situation en partie compensable par la pose d'une potence à axe déporté. En partie seulement, car ce vélo s'adresse surtout aux moins de 1 m 75.

Le moyeu arrière Suntour possède un 2° filetage pour la pose éventuelle d'une 2° roue libre. On peut ainsi modifier son braquet en retournant simplement la roue. Une solution rapide mais peu intéressante, vu le poids supplémentaire de la 2° roue libre.

RIDERS READY... GO!



**ET
COMMANDE
UN
VELO
BH
POUR
NOEL !**



BEISTEGUI HERMANOS, S.A.

13 AV. GRANDE ARMEE 75116 PARIS TEL. 501 91 86

chez MERTENS

VOUS TROUVEREZ TOUTES LES SPECIALITES U.S.
POUR LA COMPETITION ET L'EQUIPEMENT.

Cadres	HUTCH, noir ou chromé plus fourche	12 465 FB	1 889 FF
	P.K., noir, chromé ou blanc	14 565	2 207
	G.T., noir ou chromé	13 000	1 971
	SE QUADRANGLE avec fourche, tige de selle, guidon et mousses	19 190	2 908
Pédaliers	Skyway, plus fourche	11 345	1 719
	Monobloc chrome moly	435	66
	Powerdisq	365	55
	Etoile Sujino	330	50
Pédales	Tourney, complet avec plateau	1 280	194
	Sujino, complet avec plateau	1 365	207
	Shimano MX15	420	63
	Suntour	1 130	170
Fourches	SR	450	68
	ARX	1 290	194
	Tang alu	2 145	337
	Hutch	3 250	485
Roues (paire)	SE Racing	3 250	485
	Skyway Tuff II	4 680	710
	Aray profil	3 168	480
	ACS	3 550	538
Guidons	Weinmann	2 160	327
	GT	1 800	270
	Hutch	1 285	193
	American CW	420	63
Tige de selle	Alu	570	86
	GT	500	75
	Hutch	470	71
	Coudée	260	40
Plaques	Pro-Neck, renforcée	750	113
	Haro	775	116
	Dyno	635	95
	Aero	185	28
Plaques arr.	La paire	320	49
	SE Racing	495	77
	Hutch	950	143
	Californie Lite	595	89
Mousse - Kit	Etoile	280	42
	Damier	280	42

PRIX T.T.C., départ magasin. Envoi dans toute la France et la Belgique.

SPRL MERTENS - Av. L. Jourez 69 - 1420 BRAINE L'ALLEUD (Belgique).
Tél. : 02/384 31 67 (au départ de la France : 19.322.384.31.67).

ADHEREZ AU « CLUB-BUFALO »

et vous bénéficierez des meilleurs prix.

Remise de 10 % sur l'ensemble des accessoires

- de 6 % sur les cadres et fourches
- de 5 % sur les vélos de séries.

Chaque mois quelques articles Super, à prix Club* (réservés aux membres du Club uniquement).

1 seul exemple : Paire Roue ACS ZRIM'S couleur noire, moyeux Maillard Hélicomatic

montées 495 F (offre valable jusqu'au 20 janvier 1984).

* Aucune remise ne sera faite sur les prix club.

DROIT D'ENTREE AU CLUB

- Verser un droit de 100 F pour une durée de un an
- Il vous sera retourné une carte de membre, numérotée, qu'il vous faudra me renvoyer avec chaque commande accompagnée de votre règlement.
- Remplissez le bulletin d'inscription ci-dessous :

CADRES ET FOURCHES

• G.T.4	2 120 F
• SKYWAY T.A.	2 350 F
• MONGOOSE F4	1 150 F
• MINIGOOSE	995 F
• S.E. RACING P.K. Ripper 20"	2 680 F
• S.E. RACING Quad. Angle 20"	2 780 F
CRUISER	
• S.E. RACING Floval Flyer 24"	2 780 F
SPIDER POWER DISC	
(Pouvant recevoir plateaux Shimano Takagi ou Sujino) en noir, argent, bleu, rouge, jaune	
	59 F l'un
	100 F les 2

PLATEAUX

Dural (40, 42, 44, 46)	59 F l'un
en noir, rouge, bleu, jaune	100 F les 2

ROUES

SKYWAY TUFF Wheel II	950 F
----------------------	-------

Prix Club 910 F

VELOS COMPLETS

(montage artisanal)

• SKYWAY T.A. (avec roues Skyway)	4 200 F
• BUFALO All-Black	2 380 F
• MINIGOOSE	2 800 F
• G.T.4	3 900 F

Joindre votre règlement à la commande

Frais de port jusqu'à 2,50 kg = 20 F

Roue port du S.N.C.F.

Cadre 65 F

Vélo (avec assurance) 90 F

Délai de livraison 5 jours à 3 semaines pour les vélos en fonction de l'approvisionnement de nos fournisseurs.

Ci-joint règlement par chèque ☐ CCP ☐ Mandat ☐
(OBLIGATOIRE)

NOM : Prénom :

N° : Rue :

Code postal : Ville :

Tél. :

Signature des parents :

**L'AMI
DES SPORTIFS**
Centre Commercial
des Moustiers
77530
VAUX-LE-PENIL
16 (6) 452.48.70

FICHES BICROSS A DÉCOUPER

FICHE BICROSS



Raleigh Chrome Burner

Marque : Raleigh
 Type : Chrome Burner
 Châssis : cadre en carbospec 23 chromé
 Fourche : fourche en carbospec 23 noir
 Jantes : renforcé acier chromé
 Pneu avant : 20 x 2,125 noir
 Pneu arrière : 20 x 1,75 noir
 Moyeux : acier chromé
 Pédales : monobloc acier chromé
 Couronne : 40 dents
 Pédales : Sugino maxy cross avec axe au chrome molybdène
 Roue libre : 16 dents
 Freins : Weinmann Dural
 Tige de selle : haute résistance chromée
 Cintre : chromé avec renfort
 Potence : Sakae Dural acier 4 attaches
 Jeu de direction : Tange
 Poignées : Mousse noire
 Selle : aéro avec écrou de sûreté
 Largeur du guidon : 585 mm
 Empattement : 920 mm
 Hauteur de selle maxi : 740 mm
 Prix TTC : 1 219 F
 Coloris : chromé
 Disponibilité : immédiate
 Diffusion : réseau Raleigh

FICHE BICROSS



F1 Mongoose

Marque : Mongoose
 Type : F1
 Châssis : tubulaire acier émaillé avec double renfort
 Fourche : acier émaillé
 Jantes : acier chromé
 Pneus AV et AR : 20 x 1,75 et 20 x 2,125 jaune à crampons
 Moyeux : acier chromé, flasques dural
 Pédales : Takagi monobloc 1 pièce acier traité long. ; 170
 Couronne : plateau 1 pièce acier chromé 44 dts
 Pédales : K.K.T. axe chromomolybdène
 Roue libre : 16 dts à visser
 Braquet : 44 x 16
 Freins AV/AR : dural Polygon MX1020
 Tige de selle : acier chromé
 Cintre : acier chromé barre droite
 Potence : potence Dural et chromoly Polygon 4 points (vis B.T.R.)
 Largeur guidon : 600m/m
 Empattement : 920m/m
 Empattement selle mini : 640m/m
 Poids : 13 kg
 Prix : 1 250 F
 Coloris : bleu et jaune
 Diffusion : Réseau Motobécane-Mongoose (10 000 points de vente)
 Motobécane : 8, rue des Vignes 93502 PANTIN Cedex

GRAND JEU CONCO

Organisé par Journal Tintin,
Raleigh, Bicross Magazine.

Comment participer ?

Pour participer au jeu-concours Journal Tintin, Raleigh, Bicross Magazine, c'est très simple.

Il y a dans ce numéro quatre questions ; pour chacune des questions, trois ou quatre réponses proposées, la vraie est parmi celles-là.

Ceci ne constitue que **LA PREMIERE PARTIE** de ce jeu-concours.

Dans Bicross Magazine du 20 février 84 (n° 17) et le Journal Tintin du 17 janvier 84 (n° 436), vous trouverez quatre autres questions, plus la question subsidiaire, ainsi que le bulletin-réponse.

Alors, réfléchissez bien et consultez vos archives. Remplissez ensuite le bulletin-réponse et expédiez-le à :

Bicross Magazine, 15-17 quai de l'Oise, 75019 Paris.

Avant le 29 février 1984. Bonne chance à tous.

Extraits du règlement

Article 1

Le Journal Tintin, Raleigh et Bicross Magazine organisent du 20 décembre 83 au 29 février 84 un jeu-concours.

Article 2

Ce concours est ouvert gratuitement à toute personne résidant en France, Belgique et Suisse. En sont exclus les collaborateurs du Journal Tintin, Raleigh et Bicross Magazine, ainsi que les membres de leurs familles.

Le jeu-concours est doté de 50 000 F de prix environ. La liste complète peut être obtenue en écrivant à l'adresse du siège de l'une ou l'autre revue. Le Journal Tintin et Bicross Magazine publieront la liste des principaux prix.

Article 3

Les concurrents doivent répondre à toutes les questions du concours en utilisant le bulletin-réponse prévu à cet effet. Un bulletin-réponse à découper sera présent dans le numéro 17 daté février 84 de Bicross Magazine et dans le numéro 436 du 17 janvier 84 du Journal Tintin.

Des bulletins seront disponibles gratuitement au siège de chaque revue.

Article 4

Chaque bulletin-réponse devra être complet, lisible, non raturé. Tout bulletin-réponse non conforme sera éliminé. Le jury se réserve le droit de vérifier l'identité des participants et l'exactitude des renseignements donnés.

Article 5

Un seul concurrent ne peut envoyer plus d'un bulletin à son nom. Dans le cas où cela se produirait, l'ensemble des bulletins envoyés par ce concurrent sera considéré comme nul.

Article 6

Un même concurrent ne peut prétendre qu'à un seul prix. Ceux-ci seront remis à Paris lors d'une manifestation courant avril 84 ou expédiés directement au domicile du concurrent.

Article 7

Les bulletins-réponses doivent être expédiés sous enveloppe timbrée à Bicross Magazine ou au Journal Tintin. La date de clôture des envois est le 29 février 84 à minuit, le cachet de la poste faisant foi.

Article 8

Le dépouillement sera effectué de la manière suivante :

- seront retenus en premier lieu des bulletins répondant exactement à l'ensemble des questions ;
- puis, ceux répondant exactement à l'ensemble des questions moins une, moins deux et ainsi de suite.

Article 9

Les concurrents, ayant répondu à l'ensemble des questions, et se trouvant donc dans la position d'ex aequo, seront départagés selon leurs réponses à la question subsidiaire. Le classement final se fera selon le rapprochement le plus exact (par excès ou par défaut) de la réponse à cette question déposée auprès d'un huissier de justice.

Article 10

Un jury composé de M. Billet, directeur des Editions Lombard-France, M. Casasnovas, directeur de la publication Bicross Magazine, M. Kuligowski, rédacteur en chef de Bicross Magazine, surveillera le dépouillement et sera souverain en cas de litige. Ce jury pourra éliminer du concours toute personne n'ayant pas participé dans l'esprit de l'article 5 notamment, ou ayant tourné le présent règlement en adressant par l'intermédiaire de prête-noms un nombre de bulletins-réponses en contravention avec l'article 5, ou ayant trahi l'esprit du concours ou tourné son règlement. Le jury est souverain pour trancher quel que problème que ce soit. La réunion du jury se fera en présence de l'huissier du concours.

Article 11

Les 10 premiers gagnants seront prévenus personnellement des résultats à l'adresse indiquée par eux sur le bulletin. Journal Tintin et Bicross Magazine se réservent le droit de publier la liste complète des gagnants. Les mineurs gagnants devront être accompagnés de leurs parents lors de la remise des prix ou présenter aux organisateurs une autorisation parentale en bonne et due forme.

Article 12

Journal Tintin et Bicross Magazine ne sauraient en aucun cas être tenus pour responsables si, suite à un cas de force majeure, le concours devrait être reporté ou annulé.

Article 13

La participation à ce concours implique l'acceptation de son règlement.

Article 14

Le présent règlement, les réponses au concours ainsi que la réponse à la question subsidiaire ont été déposés chez un huissier de justice dont les coordonnées peuvent être données à quiconque le réclamera. Ce règlement pourra être obtenu en écrivant à l'adresse du concours.

Principaux prix

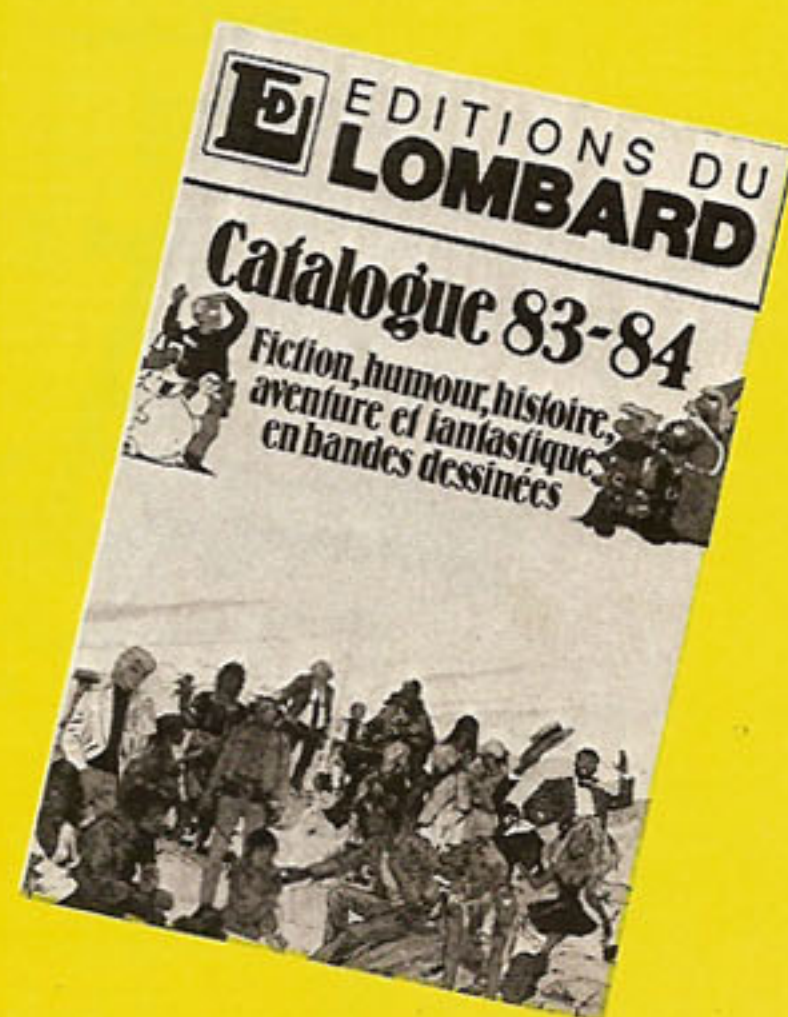
- 10 vélos Raleigh Bruner II
- Le poids du gagnant en albums de bandes dessinées (Ed. du Lombard)
- 3 équipements complets M. Robert
- 10 parures draps Tintin et Milou
- Et des tee-shirts Motocross Marketing, des réveils Tintin et Milou, des west-coats Bicross Magazine, des plaques numéro Hurricane, des albums et des cassettes Tintin, des sacs Basket, des tee-shirts, des abonnements Bicross Magazine, etc. et des dizaines d'autres prix.

1^{re} question : Quel fut le premier rédacteur en chef du Journal TINTIN ?

1. HERGÉ ; 2. J. LAUDY ; 3. J. VAN MELKEBEKE.

2^e question : Le catalogue de librairie LOMBARD 83-84 vient de paraître (demandez-le à votre libraire).

Quel est le nombre exact d'albums de BD actuellement disponibles, figurant sur ce catalogue ? 1. 356 ; 2. 412 ; 3. 520.



URS "BICROSS-BD"



3° question : Christophe Sainrat, recordman du monde de roue arrière, a porté son record à :
1. 13,6 km ; 2. 24,9 km ; 3. 59,7 km ; 4. 71,2 km.



4° question : Ce circuit de bicrossing français très sélectif a suscité l'éclosion d'une pléiade de vedettes. Il s'agit de :

1. Beaune ; 2. Cavaillon ; 3. Apt ; 4. Thuir.



Vous avez trouvé les réponses à ces quatre premières questions ? Bravo ! Gardez-les précieusement en attendant le prochain numéro du Journal Tintin et de Bicross Magazine. Vous y trouverez quatre nouvelles questions, plus la question subsidiaire pour départager les éventuels ex aequo et, bien sûr, le bulletin-réponse à remplir minutieusement et à retourner à Bicross Magazine.



LES ROUES

rayonnage

Montage, démontage et dévissage par R. Nicol

Technique

Il est fort peu probable que vous achetiez vos roues en kit. Moi, ça m'est arrivé une fois ! J'avais acheté un petit 50 cm³ de vitesse d'occasion dans les années 70. J'étais assez satisfait de cette petite merveille. En revanche, les roues ne me plaisaient pas du tout pour la bonne raison que les jantes étaient en acier et que, même à cette époque, cela faisait assez déplacé sur un engin où le facteur poids est primordial. Alors, je me suis payé une paire de jantes en alu, aie, aie, aie !

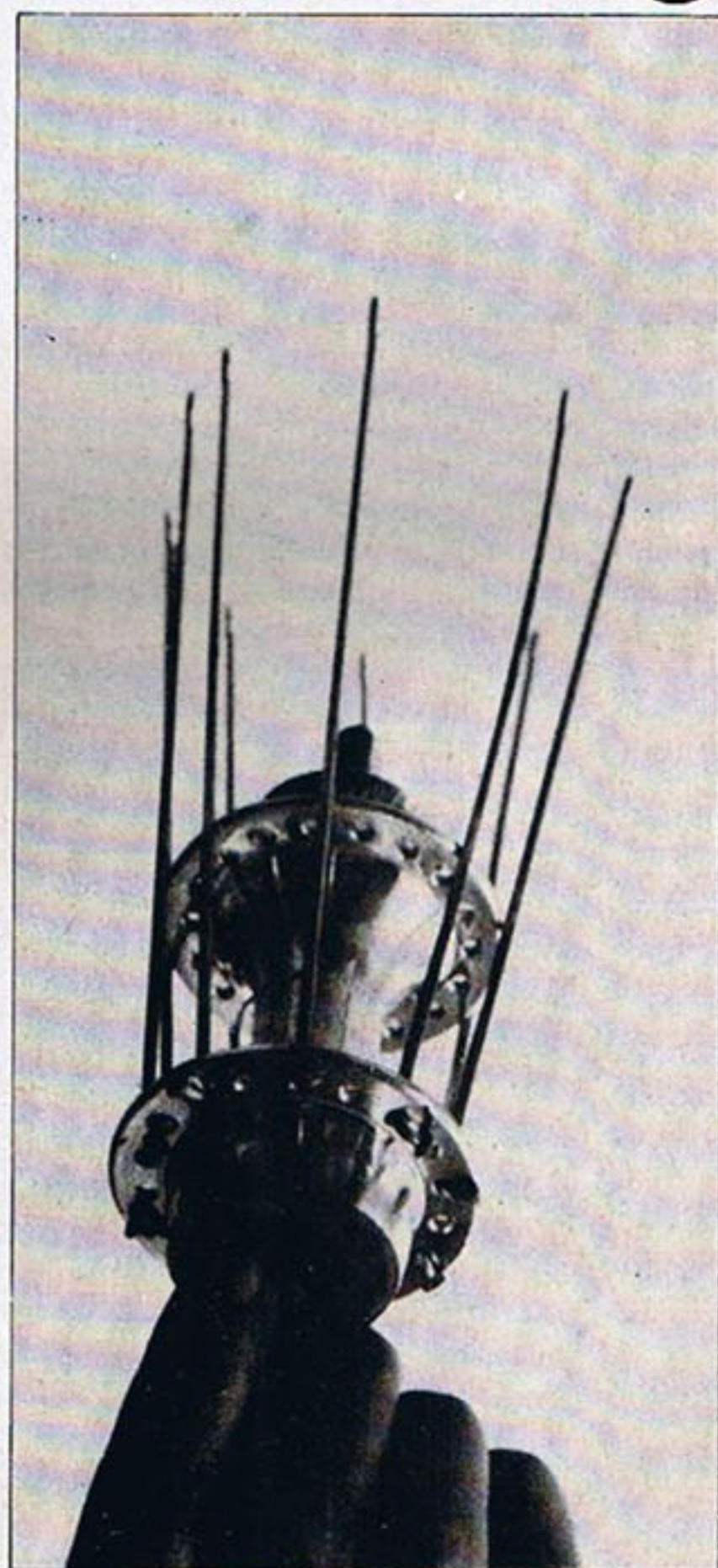
Après des heures et des heures d'essais, de démontage, de remontage, et de crises de nerfs, je suis enfin arrivé à un rayonnage correct. Les roues ne tournaient pas rond pour autant et c'est finalement un vieux mécano du coin qui me les a mises d'aplomb !

Maintenant, cette opération me demande une heure pour les deux roues. Mais, maintenant, je sais ! Et, en fait, c'est tout simple. Pour le rayonnage, tout du moins. Dévoiler et supprimer le saut demande un peu plus d'entraînement.

Il est bon de s'essayer, sur une vieille roue par exemple, car les occasions où vous devrez vous servir d'une clé à rayons seront nombreuses dans votre vie de coureur. Nous allons prendre une roue de 36 rayons abîmée. L'opération consiste à changer la jante. Nous nous servirons au fur et à mesure des photos qui illustrent cet article.

Avant de commencer le démontage, regardez comment est percée la jante (photo N° 1). On remarque tout d'abord que les trous des rayons sont percés en oblique deux par deux. C'est la direction qu'il faudra donner aux rayons lors du remontage. Pas de gros problème pour le démontage. Après avoir retiré pneu, chambre et fond de jante, on prendra un tournevis pour dévisser les écrous de rayons. On en profitera pour remettre le moyeu en état (voir *Bicross Mag* N° 11) et pour astiquer les rayons. Si ceux-ci

Dans notre numéro spécial Vacances, nous vous avons promis de terminer l'étude des roues par un chapitre concernant le rayonnage et le dévoilage. Les vacances sont finies, il faut se remettre au travail (snif !).



sont rouillés autant les changer, ce n'est pas la ruine.

La première opération consiste à passer 9 rayons dans le moyeu de façon que les têtes se retrouvent à l'extérieur du moyeu (photo N° 2).

Placez les rayons dans les trous inférieurs de la jante (du côté de la joue que l'on rayonne) tous les 4 trous, et vissez les écrous au fur et à mesure (photo N° 3).

Le rayon A venant de la joue supérieure sera placé dans le trou supérieur de la jante. Le rayon B, provenant de la joue inférieure, sera placé sur la partie inférieure de la jante. On tournera le moyeu de manière à ce que le rayon A et le rayon B correspondent au sens de perçage de la jante. Les trous des deux joues du moyeu ne sont pas percés de la même façon, ainsi le trou de la joue du rayon A est placé en amont de celui du rayon B (photo N° 4).

L'opération suivante consiste à croiser les rayons (nouvelle série de 9) en les faisant passer par l'intérieur du moyeu. Ici, ils sont croisés par 3, c'est-à-dire qu'ils recouvrent 3 rayons opposés. Le rayon B recouvre les 3 rayons A et vient se visser du côté de la joue concernée. Il ne reste plus qu'à terminer la roue en procédant toujours de la même façon (photo N° 5).

Dans le cas où l'on change la jante, s'assurer que son diamètre intérieur est le même que celui de l'ancienne jante, sinon il faudra choisir des rayons adaptés. Les longueurs de rayons varient de 2 à 3 mm.

Le saut et le voile. On dit qu'une roue a du saut lorsque la jante est excentrée par rapport au moyeu. Quand on monte une jante neuve, donc théoriquement ronde, on fera une approche régulière des écrous. Le filetage des rayons servant de repère.

Il faudra ensuite serrer les 36 rayons en partant du trou de valve, en agissant demi-tour par demi-tour. Lorsque la roue commence à se tenir, on la placera dans un appareil de contrôle.

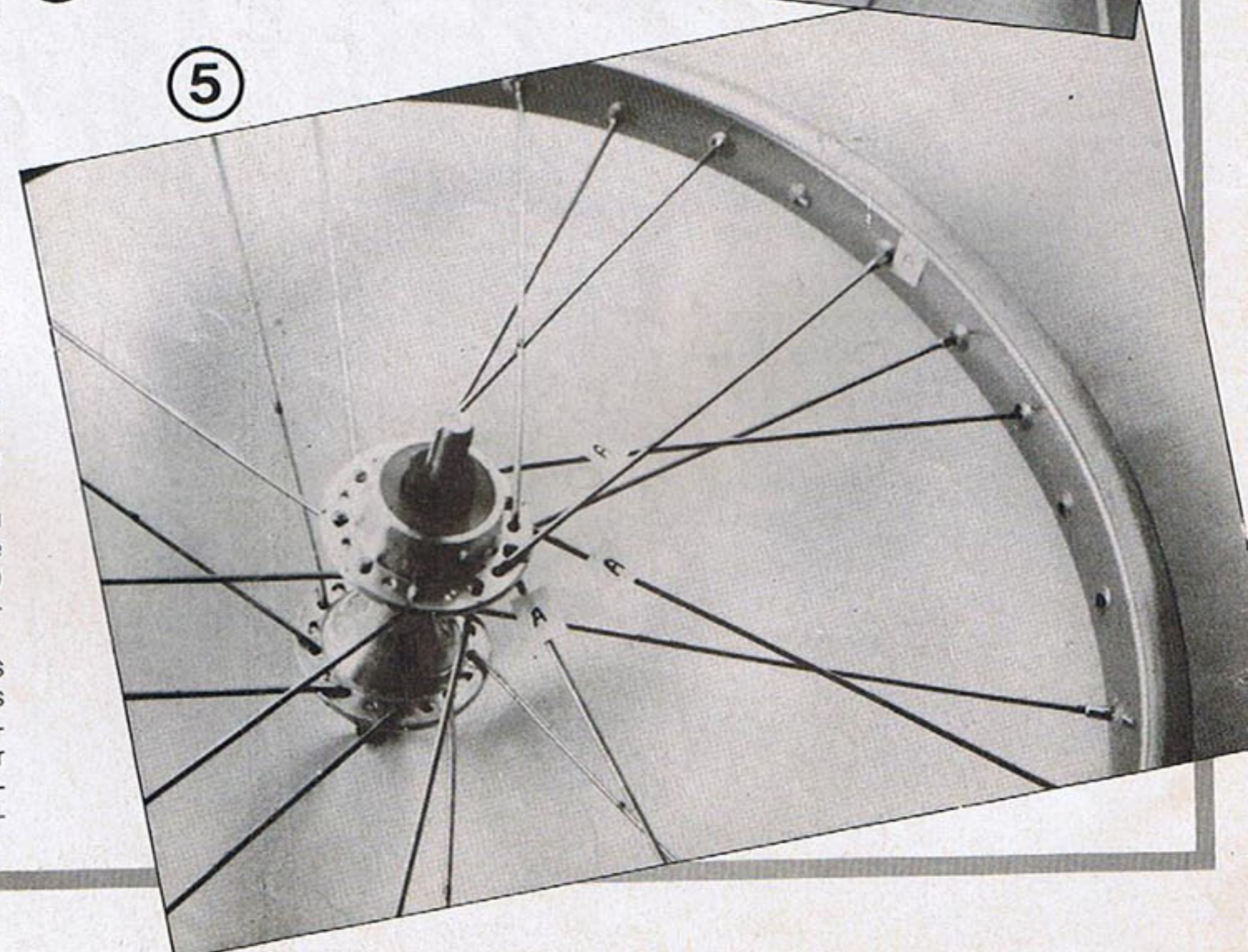
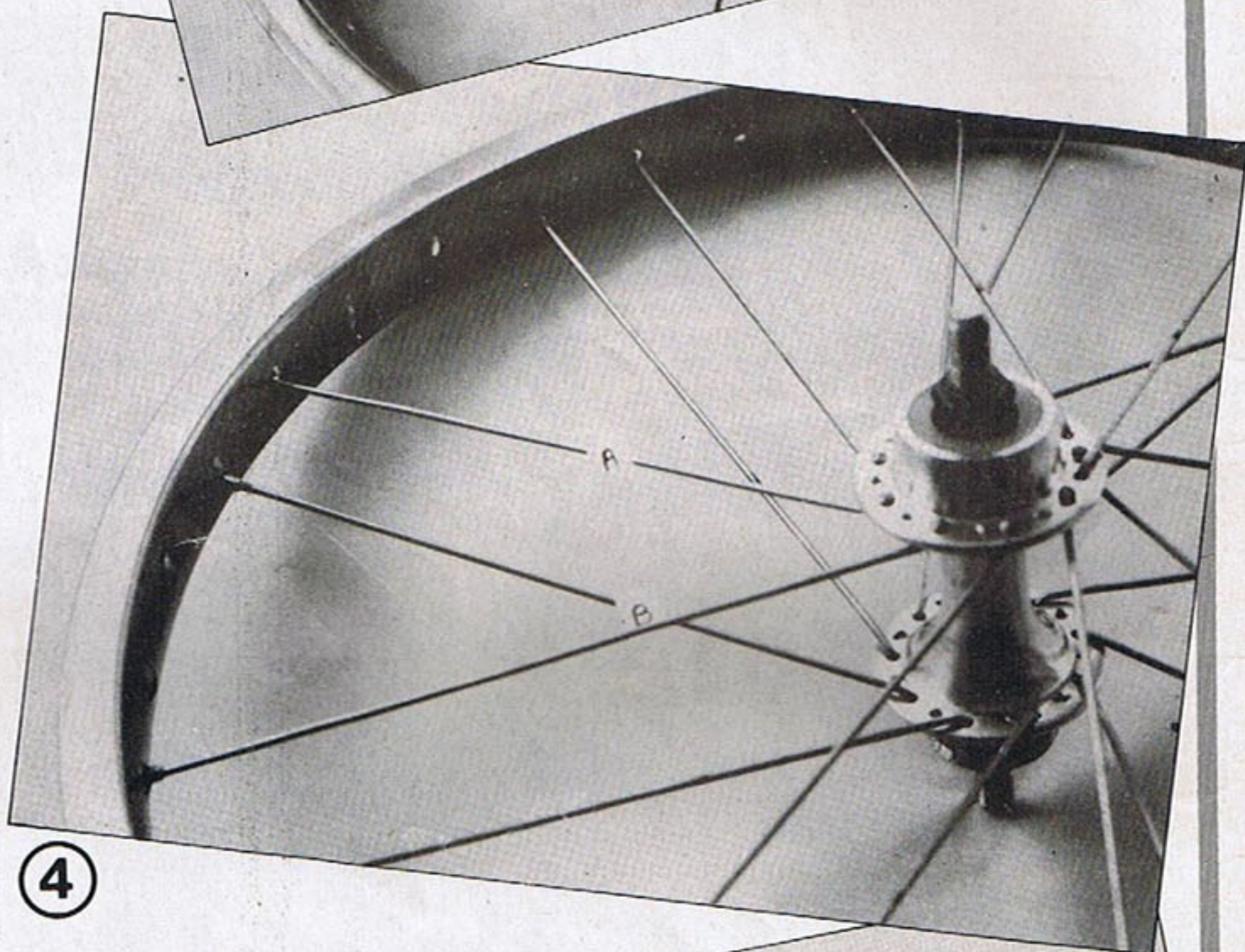
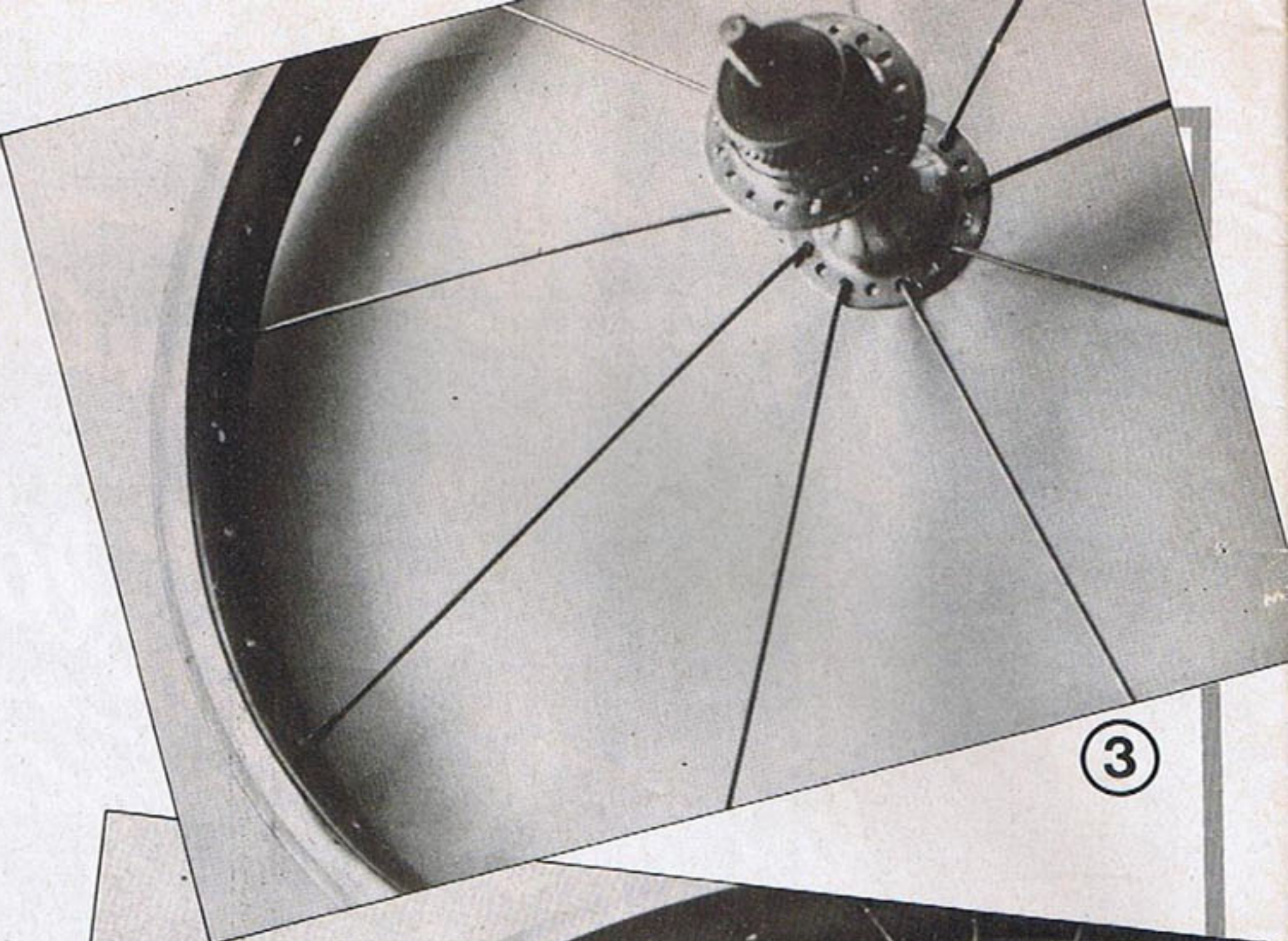
La photo N° 6 montre un engin de contrôle « fabrication maison ». Une vieille fourche de récupération sur laquelle on a soudé des pattes (pour les roues AR) et une tige qui servira de support au palpeur.

Il est possible d'effectuer cette opération en retournant le bicross et en se servant de la fourche et des bases (ou haubans) du cadre. Il suffit d'adapter un vieux rayon en le tenant avec une pince étau, par exemple, et de se servir de ce guide improvisé.

On supprime en premier le saut en serrant ou en desserrant régulièrement toute une série de rayons (gauches et droits) (photo N° 7).

Dévoiler consiste à rapprocher la jante du palpeur. On agira sur les rayons de droite à l'aide d'une clé à rayons (photo N° 9) jusqu'à ce que la roue vienne lécher régulièrement le palpeur (photo N° 10).

Vous voyez, c'était tout simple. Si vous essayez sur une roue carrée, vous n'êtes pas au bout de vos peines, mais je le répète, essayez sur une vieille roue pour vous entraîner. Allez, au boulot, les mécanos. Et si vous n'y arrivez pas, offrez-vous des Skyway !



⑥

Technique

⑨

⑦

⑩

⑧

LA CLASSE DES CHAMPIONS A LA BOUTIQUE «BICROSS»



WEST-COAT

Tailles 6-8 ans
10-12 ans } 195 F
Small (14 ans)
Médium (16 ans) } 215 F
Large

+ Frais d'expédition
France 18,60 F
Etranger 25,80 F



MAILLOT BICROSS

MANCHES LONGUES 125 F

Taille 8-10-12 ans (enfant)
Taille 1 (14-16 ans), Tailles 2 et 3
+ Frais d'expédition : France 18,60 F
Etranger 25,80 F



BOB 20 F 2 tailles : petit, grand + Frais d'expédition : France 11 F
Etranger 18 F

BON DE COMMANDE

A découper ou à recopier et à envoyer à

BOUTIQUE BICROSS 15, quai de l'Oise 75019 PARIS

Ci-joint mon règlement

☐ Chèque bancaire ☐ CCP ☐ Mandat

Aucun envoi sans chèque ni mandat Envoi recommandé

Supplément pour envoi avion : nous consulter.

A remplir très lisiblement

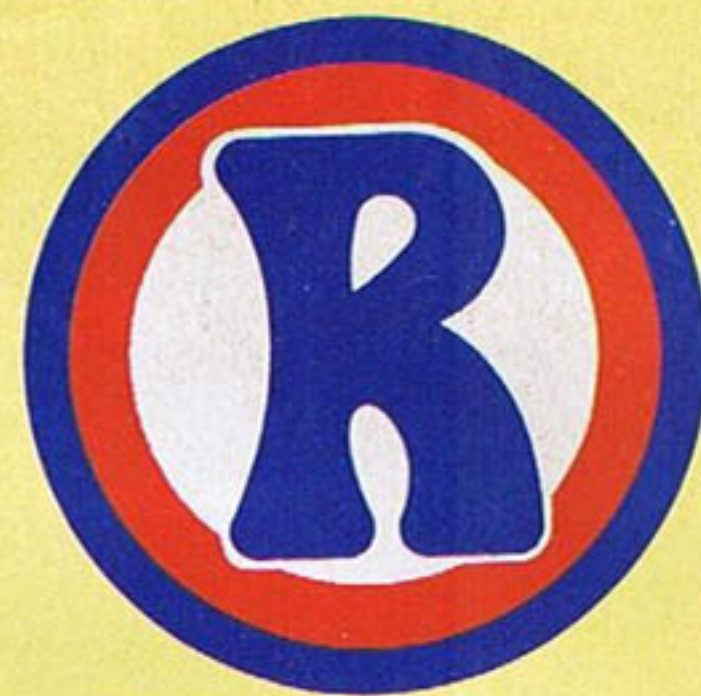
Mme ☐ Mlle ☐ M. ☐ Nom Prénom

Adresse

Département, Ville (Pays)

Article	Quantité	Taille	Prix
TOTAL			

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



M. ROBERT



- CHAUSSURES A SEMELLES ALVEOLEES
- PANTALONS HAUTE RESISTANCE
- GANTS AERES RENFORCES CUIR
- PARE-PIERRE AERE
- COUDIERES
- MAILLOTS AERES

Tailles enfants à partir de 5 ans et adultes

Catalogues couleur contre 12 F en timbres.

MRF - 9, rue Branly, 95220 HERBLAY
Tél. : 16 (3) 997.48.44

L'ETOFFE D'UN CHAMPION



PROVIDENCE 1

MAILLOT BICROSSING
EN VENTE DANS LE RÉSEAU MOTOBÉCANE

80F


MOTOBECANE