

BIGCROSS

MAGAZINE

12F n°19 Avril 84 4fs.95fb

Essai

**BUFALO
PRO RACE**

Sport

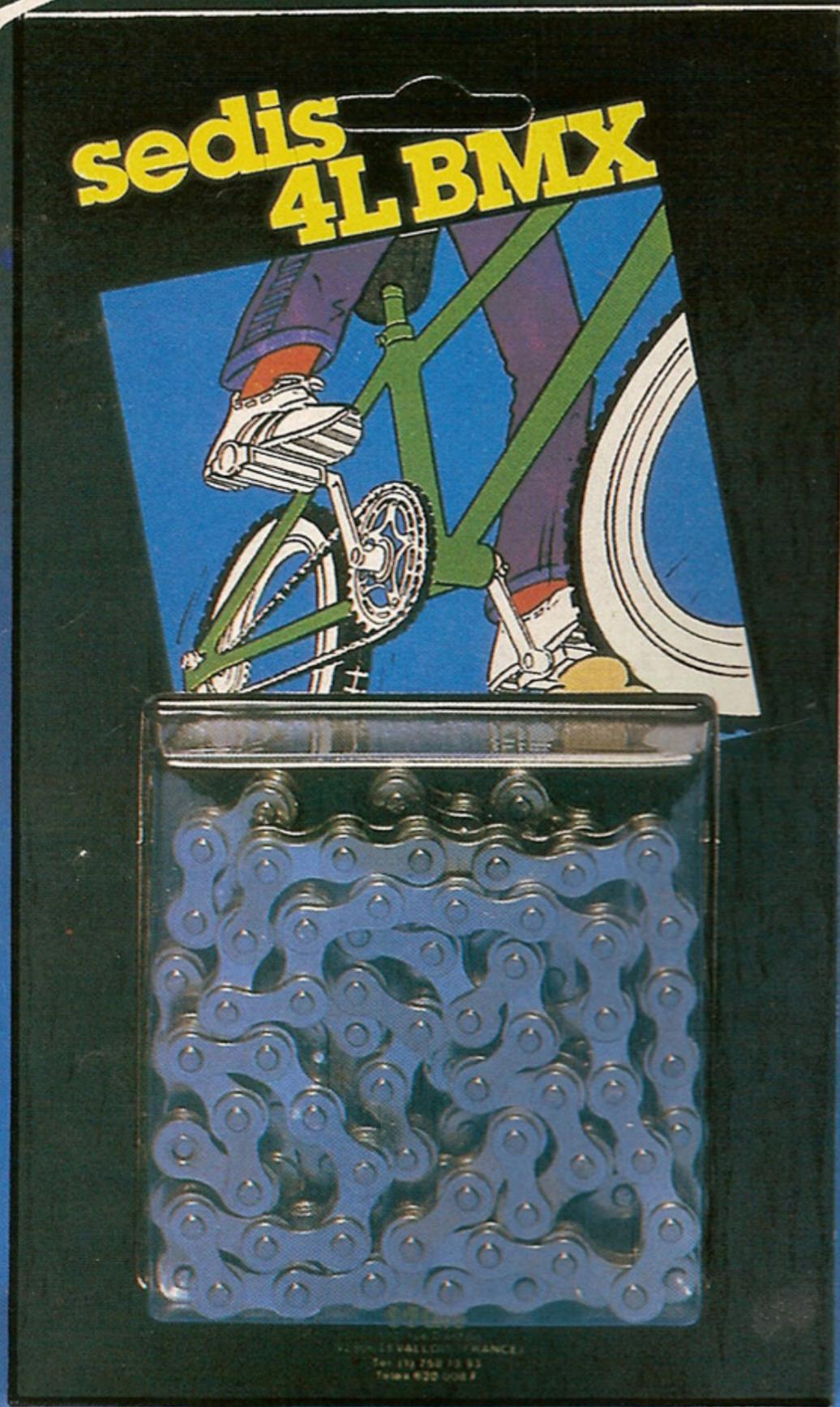
**LES EXPERTS
A CAVAILLON**

**4
POSTERS**

Exclusif

**LES NOUVEAUX MX
MOTOBECANE**

Défiliez les pistes!



sedis

102 rue danton 92306 levallois-perret - France
tél. (1) 758 13 93 - télex 620 008 F

PRET ? PARTEZ !

Une course de vélocross, c'est 3 minutes d'efforts intenses pour le pilote et sa machine. En 3 minutes, tout est joué : un titre, une coupe...

Vous ne pouvez prendre de risques dans le choix de votre matériel, tous les éléments doivent vous assurer un maximum de rendement.

Et la chaîne ?

C'est avant le départ qu'il faut y penser !

SEDIS a mis au point la chaîne 4L BMX pour que vous n'ayez plus à vous en soucier.

Issue d'une recherche axée sur la performance au plus haut niveau, la chaîne 4L BMX est présentée avec des plaques extérieures et intérieures nickelées selon un procédé spécial qui la protège de la corrosion et de l'oxydation (plaques argentées). Les axes sont chromisés suivant un traitement breveté DELTA qui empêche la chaîne de s'allonger. Enfin un avantage supplémentaire, il suffit de repousser l'axe du maillon de jonction pour fermer la chaîne 4L BMX.

Le tour est joué, **SEDIS** s'est penché sur votre problème.

COMMUNIQUE

FICHE TECHNIQUE

DIMENSIONS :

PAS 12,7 mm

Ø ROULEAU 7,75 mm

LARGEUR INTERIEURE 3,3 mm

CHARGE DE RUPTURE 805 daN

MASSE 0,265 kg/m

SOMMAIRE

Paraît le 20 de chaque mois

Infos Bicross 4

Essai : Bufalo Pro Race 84 8

Un bicross réalisé sur mesure pour pilote exigeant. La qualité des composants et le sérieux de la réalisation font de cet engin un « must » pour bicross-seur snob ou pour les vainqueurs en puissance.

Exclusif : gamme MX Motobécane 84 18

Bicross Magazine vous gâte : vous êtes les premiers à découvrir les nouveaux fleurons de la marque de Pantin.

Sport : finale Ice Races 22

Le bicross qui vient du froid va céder la place aux évolutions plus terre à terre.

Quatre posters 25

Présentation : Vaux-le-Pénil, le club fort ! 33

Technique : roulements, des billes précieuses 37

Ces petites billes qui vous font perdre la boule et qui sont les pièces les plus précieuses de vos engins !

Fiches Bicross 42

Nouveauté : Asco Turbo Cruiser 44

Sport : Cavillon, 1^{er} round Championnat 84 46

Les Experts, les filles et les cruisers se sont retrouvés à Cavillon à l'occasion de la première épreuve du Championnat de France de bicrossing Lee Cooper.

Courrier des lecteurs 52

Petites annonces gratuites 54



éditions larivière

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. Châllal
 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 Chaptal, Aulnay-s-Bois, Z.I.
 Bicross magazine est une publication des Editions Larivière
 S.A. au capital de 2 500 000 francs
 R.C. Seine 57 E7.188
 15-17, quai de l'Oise, 75019 Paris
 Tél. : 200.22.07
 Téléx : 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 11 numéros : 120 F (étranger : 161 F)
 Commission paritaire : N° 64668
 Dépôt légal : 2^e trimestre 1983.

MOBY SHOP 93

92 bis, rue Gabriel-Péri (face au marché)
 93200 SAINT-DENIS
 (1) 821.22.51



SPÉCIALISTE



SUPER PROMO
 * Kit GT4
 2 190 F

*Sous-ensemble monté comprenant :
 CADRE GT4 tout chromoly, fourche PRO tout chromoly, guidon PRO tout chromoly, tige de selle coudée chromoly, assemblés avec un jeu direction TANGE AW 27, une potence TUFF NECK (plongeur chromoly et tête alliage) et un collier selle alliage.

PROMOTIONS

du 20 MARS au 20 AVRIL 1984

CADRES

MONGOOSE chromoly 895,00 F
 MX 172 3 tubes chromoly 495,00 F
 FOURCHE GT tout chromoly 475,00 F

GUIDON

GT tout chromoly 275,00 F
 ASCO Mod. CW acier 75,00 F

TIGES DE SELLE

GT coudée chromoly 78,50 F
 GT droite chromoly 68,50 F

ROUES

SKYWAY TUFF II, la paire
 rouge, noir, blanc, bleu 795,00 F
 PRO-CLASS la paire 454,00 F
 Pneu MITSUBISHI Compé III 74,50 F

SELLES

KASHIMAX Aéro, noire 75,00 F
 Aéro damiers 35,00 F
 CHAÎNE IZUMI 48,00 F

ROUE LIBRE SHIMANO chromoly 40,00 F

DIVERS

Levier frein MX 1000, la paire 25,00 F
 Pédales Genre SUNTOUR CX2, la paire 88,00 F
 Potence MONGOOSE Pro-Class F4 140,00 F
 Potence TUFF NECK, plongeur Chro-Moly 200,00 F
 Poignée à pois (noir, bleu, rouge), la paire 11,50 F

JEU DE MOUSSES

GT (noir, bleu, rouge, jaune) 110,00 F
 GT chromé 120,00 F

EXPÉDITION DANS TOUTE LA FRANCE

Joindre votre règlement à la commande
 + frais de port 20 F - Roues 30 F - Cadre et Kits 60 F

Toute la gamme Bi-Cross « MOTOBÉCANE MONGOOSE »
 Ouvert le dimanche matin

• Service après-vente
 • Carte bleue

• Garantie 2 ans
 • Crédit ORCOVE

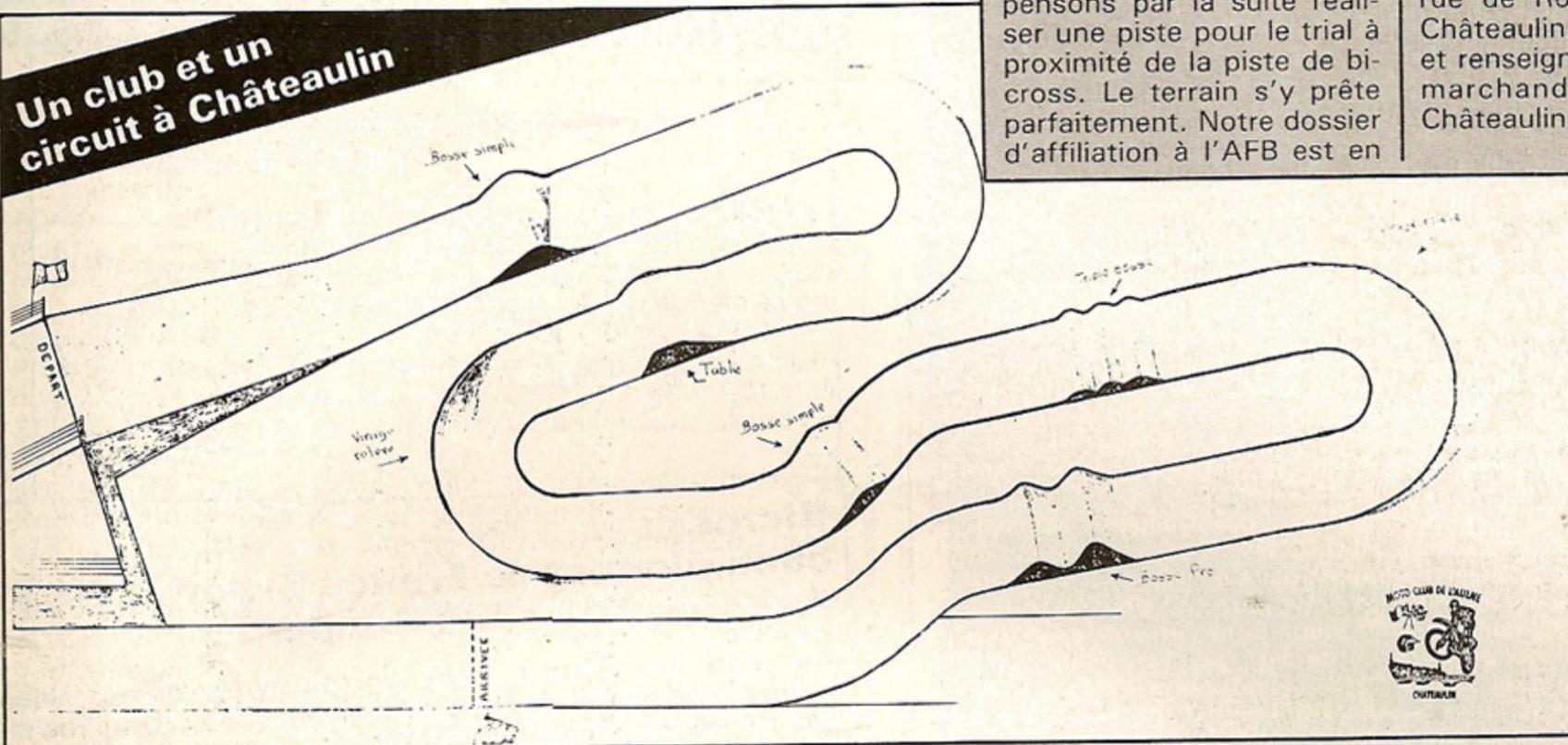
INFOS BICROSS



Le Moto club de l'Aulne à Châteaulin (Finistère), vient de créer une section de bicrossing qui compte à l'heure actuelle une trentaine d'adhérents. Nous possédons une piste qui a été en grande partie réalisée par les membres du Moto club. Cette piste est située dans un terrain de 6 hectares environ en agglomération de Châteaulin (voir les plans joints). Nous pensons par la suite réaliser une piste pour le trial à proximité de la piste de bicross. Le terrain s'y prête parfaitement. Notre dossier d'affiliation à l'AFB est en

cours, celui-ci a été déposé il y a une dizaine de jours. Le dimanche 5 février, on a procédé à l'inauguration officielle de ce terrain, avec l'organisation de la première épreuve du Challenge de Bretagne Ouest de bicrossing. La piste de bicrossing est ouverte aux adhérents, le mercredi après-midi, le samedi après-midi et le dimanche. Le siège social est situé 9, rue de Rostomic, 29150 Châteaulin, les inscriptions et renseignements chez les marchands de cycles de Châteaulin.

Un club et un circuit à Châteaulin



Demandez les stickers AFB !

Avisse aux présidents de clubs ! Des stickers AFB, des porte-clefs et d'autres babioles sont disponibles au secrétariat de l'AFB. Demandez-les au secrétaire Bernard Nicolas, qui se fera un plaisir de vous envoyer tout cela contre une somme tellement modique que ça ne vaut même pas le coup d'en parler !

Les gammes Motobécane et Mongoose chez Yamaha Belgique !

Si les bicrosso Yamaha sont réalisés en France chez Motobécane, il faut savoir qu'en Belgique, les gammes Mongoose et Motobécane sont, depuis peu, distribuées par d'Ieteren, importateur belge pour les produits Yamaha. Un bel exemple de collaboration belgo-nippo-française !

Brian Patterson, numéro 1 US fédé ABA

Pour la deuxième année consécutive, Brian Patterson vient de conquérir la plaque N° 1 du championnat ABA et ce, devant Clint Miller, champion du monde IBMXF. Bien que ce championnat fût déserté par les grandes vedettes (Greg Hill, Stu Thomsen, Eric Rupe), cette victoire devrait consoler l'ami Patterson, qui, souvenez-vous, avait perdu « in extrémis » le titre attribué par la fédé NBL !

Attention au team Gitane !

Un nouveau PDG vient de prendre en main les destinées de la firme de Macheoul. Comme il n'a que 34 ans, on veut bien croire qu'il ne restera pas insensible au phénomène bicrosso. Quoi qu'il en soit, un team officiel vient d'être créé pour la saison 84. Ce team Gitane BMX représentera la marque dans les grandes rencontres, en particulier, le championnat de France de bicrossing Lee Cooper. La composition du team Gitane est la suivante : Xavier Redois, catégorie 17 ans et classé 4^e du championnat de France 83, sans oublier une 4^e place l'an dernier à Dijon en super classe.

Le « second couteau » est Fabrice Bertin qui s'aligne en catégorie 15 ans. Enfin, le dernier larron est Franck Henaff, catégorie 14 ans qui a mis la pâtée à tous ses rivaux dans la Coupe de France 83 à Macheoul !



25 mars à Mours (Drôme) : 2^e manche du championnat de France de bicrossing Lee Cooper

Après Cavaillon en février, c'est au tour de Mours (Drôme) de vivre à l'heure du bicrossing. Cette pittoresque localité de 1 500 habitants, située entre Romans et Bourg-de-Péage, accueillera dimanche 25 mars la seconde étape du championnat de France de bicrossing Lee Cooper 1984. Organisée par le Bicross club de Mours, avec le concours de l'Association Française de Bicrossing et des jeans Lee Cooper, cette manifestation devrait accueillir près de 500 jeunes concurrents, originaires de toute la France.

Né aux USA, le bicross connaît actuellement une formidable explosion dans notre pays. Ainsi, de 1 000 en 1982, le nombre de licenciés a bondi à 3 000 en 1983 et l'AFB (instance dirigeante de ce sport en France) en escompte 5 000 en 84.

C'est pour favoriser le développement du bicrossing, sport exaltant, sain et spectaculaire, que Lee Cooper a décidé d'apporter une contribution très importante au championnat de France et aux organisateurs. Ainsi, à Mours, toutes les coupes récompensant les lauréats dans chacune des catégories d'âge, sont offertes par Lee Cooper.

Le championnat de France de bicrossing Lee Cooper s'adresse, cette année, aux pilotes Experts, ainsi qu'aux filles — nombreuses en bicross — et aux concurrents roulant dans la classe cruiser. Ces engins, munis de roues de plus grand diamètre (24 pouces au lieu de 20 sur les bicross traditionnels), permettent désormais aux parents de s'affronter eux aussi sur le terrain, sous les regards souvent amusés de leur progéniture. Car le bicrossing, s'il est un sport avant tout destiné aux jeunes, est aussi une activité familiale qui permet à tous de se défouler et de goûter dans les meilleures conditions aux joies de la compétition.

Dans la catégorie Expert, les classes d'âge débutent à 7 ans et se poursuivent graduellement, d'année en année, jusqu'à 16 ans et plus. Les pilotes sont devenus Experts en raison des résultats acquis sur l'ensemble de la saison précédente. Ils constituent, en quelque sorte, l'élite tricolore du bicrossing. Et ce sont ces pilotes que nous pourrions voir évoluer à Mours, qui seront chargés de représenter la France dans les grandes rencontres internationales, championnat d'Europe et championnat du monde.

En complément des compétitions Experts, filles et cruisers, cette épreuve de Mours accueillera des courses open, ouvertes aux concurrents débutants nationaux et régionaux.

Précisons que le Bicross club de Mours, conscient de l'importance de cette seconde étape du championnat de France de bicrossing Lee Cooper, a décidé de faire de cette manifestation un grand événement sportif.

Les pilotes et les centaines de spectateurs attendus à cette occasion garderont sans doute un excellent souvenir de l'accueil provençal et « bicrossistique » que leur réserve Mours-Saint-Eusèbe.

En juillet 83, on se souvient de cette chaude journée qui fut une apothéose pour certains, une cruelle déception pour d'autres.

Cette année, la 2^e manche du championnat de France se déroulera sur la piste René-Vicat, une des premières pistes de France qui, cette année, a été remodelée par les soins de René Vicat et Luc Arnaud, aidés dans leur tâche par les bénévoles locaux.

Une course open Juniors sera organisée en parallèle, mais on veut innover cette année. La journée sera précédée, samedi 24, par le 1^{er} bal du bicross sous la houlette de Dany Morland et de Jo Dona de France Inter.

Les billets d'entrée (50 F) donneront droit au tirage d'une tombola et le couple gagnant partira une semaine aux Baléares, avec la participation du Crédit agricole de la Drôme.

Alors, amis sportifs, retenez dès maintenant vos invitations auprès du Bicross club de Mours (chez René Vicat à Mours-St-Eusèbe), car le nombre de places sera limité.

Programme du 2^e round championnat de Mours

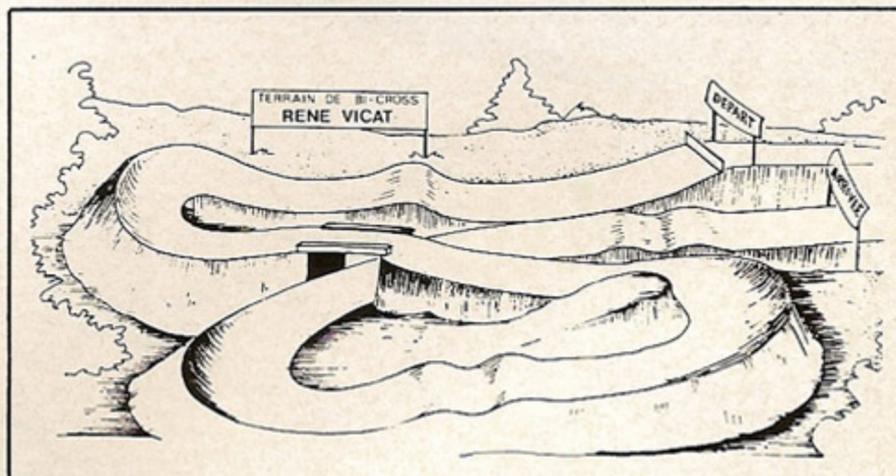
Samedi 24 mars : 12 h : apéritif d'honneur avec Anisette 51.

14 h : séance d'essais.

21 h 30 : grand bal avec Dany Morland et Jo Dona (Inter Danse sur France Inter).

Dimanche 25 : 9 h : championnat de France Experts, Filles, Open, Juniors.

17 h : remise des coupes Lee Cooper.



Bicross : championnat de France Experts 1984. Avec les jeans Lee Cooper !

Les jeans Lee Cooper, dont l'image dynamique est bien connue, ont décidé de soutenir, en 1984, un sport dynamique s'il en est : le bicrossing. Un accord vient d'être conclu entre l'Association Française de Bicrossing et Lee Cooper. Ce contrat prévoit le patronage intégral du championnat de France de bicrossing 84, catégorie Experts. Du coup, cette compétition prend l'appellation de « championnat de France de bicrossing Lee Cooper ».

En 1984, le championnat de France s'adresse donc fort logiquement aux pilotes les plus confirmés, titulaires d'une licence Expert. Il se déroulera sur huit épreuves réparties à travers la France, de février à septembre.

La première étape du championnat de France de bicrossing Lee Cooper s'est courue le 12 février à Cavaillon. Disputée sur un circuit très spectaculaire et par un temps radieux, elle devait rassembler plus de 400 concurrents et un public estimé à plus de 1 000 personnes.

La prochaine étape du championnat de France de bicrossing Lee Cooper se déroulera de nouveau dans le sud de la France, précisément à Mours dans la Drôme, le 25 mars.

L'apport de Lee Cooper est considérable. Il devrait permettre à ce nouveau sport qu'est le bicrossing de franchir une nouvelle étape. Ainsi, les jeans Lee Cooper ont-ils décidé d'intervenir à plusieurs niveaux en dispensant une aide qui revêt plusieurs formes :

— Matérielle d'abord, avec l'attribution à l'AFB de nouveaux moyens financiers destinés à lui permettre de poursuivre le développement du bicrossing et d'atteindre, en 84, le nombre de 5 000 licenciés.

— Logistique ensuite, puisque Lee Cooper fournit aux clubs organisateurs, outre un soutien matériel, l'ensemble de l'affichage destiné à faire connaître leur manifestation en particulier et le bicrossing en général.

— Enfin, les pilotes n'ont pas été oubliés puisque Lee Cooper a pris en charge les centaines de coupes et trophées offerts aux vainqueurs des diverses catégories comptant pour le championnat de France Expert 84.

Toutes les conditions sont donc réunies pour que le championnat de France de bicrossing 1984 se déroule dans les meilleures conditions et pulvérise tous les records d'affluence.

A l'évidence, avec appui de Lee Cooper, ce sport jeune qu'est le bicross devrait, en 1984, passer véritablement au stade adulte.



INFOS BICROSS

Championnat d'Auvergne de bicross 1^{re} manche à Mably

Après une longue période d'hibernation, le petit monde du bicross auvergnat s'était retrouvé le dimanche 5 février sur le circuit de Mably où a été donné le coup d'envoi du deuxième (eh oui, déjà !) championnat de ligue d'Auvergne de bicross 1984.

Près de cent coureurs ont pu goûter les joies du bicrossing hivernal sur une piste très technique, d'une longueur de 280 m au revêtement impeccable et très roulant, même par temps pluvieux.

Les responsables du club de Mably ont effectué un très gros travail durant l'hiver pour présenter aux bicrosses un circuit qui accueillera une manche du championnat de France en septembre.

Les clubs de Mably, Issoire, Mojac, du BCA, Cournon, Ussel et Le Puy, étaient représentés, soit près d'une centaine d'engagés.

Le coup d'envoi était donné à 14 h et les séries allaient se succéder à un rythme vif, sous un ciel menaçant, un froid omniprésent et, finalement, une pluie glaciale transformant nos coureurs en « Miko ».

Les gars de Mably

6 ans : Poussin, de Mably, s'impose chez lui, devant Lavigne et Vincent. **7 ans** : une fille vainqueur dans cette série en la personne de Marlène Monier (Mably), devant Faure. **8 ans** : Machado domine Meneroux (Mozac) et Bardet. **9 ans** : Couffignal, du BCA, l'emporte devant Laroche. **10 ans** : Beaulieu, du Puy, n'a pas fait ce long déplacement pour rien et emporte la coupe du vainqueur. **11 ans** : Poussin devance Deux (Mably). **12 ans** : Artus « se fait » Lamour (Issoire), d'une longueur... **13 ans** : Faure passe la ligne en vainqueur devant Floquet, tous deux de Mably. **14 ans** : Issoire, le club qui monte, s'impose avec Bourdier. **15 ans** : Malaval, de Mably, bat « Magoo Chandler Veru » d'une longueur. **16-24 ans** : Reure, de Mably, devance son copain Valois de très peu. + **25 ans** : chez les « croulants », tonton Couffignal l'emporte devant « César » Zapparoli !

Cette première manche du championnat d'Auvergne a donc été dominée par les coureurs de Mably dans leur « jardin », mais qui ont accompli de gros progrès durant l'intersaison.

Tout le monde est reparti dans ses foyers, enchanté de cette première course, les uns avec des coupes, les autres avec des bosses et votre serviteur avec une bonne grippe.

A... tchoum et à bientôt !

(P. Guillot)

Les classements

6 ans : 1. Poussin (Mably) ; 2. Lavigne (BCA) ; 3. Vincent (BCA). **7 ans** : 1. Monier (Mably) ; 2. Faure (Mably) ; 3. Oriol (BCA). **8 ans** : 1. Machado (BCA) ; 2. Meneroux (Mozac) ; 3. Bardet (Mably). **9 ans** : 1. Couffignal (BCA) ; 2. Laroche (Mozac) ; 3. Testard (Mably). **10 ans** : 1. Beaulieu (Le Puy) ; 2. Yeux (Ussel) ; 3. Michel (Mably). **11 ans** : 1. Poussin (Mably) ; 2. Deux (Mably). **12 ans** : 1. Artus (Mably) ; 2. Lamour (USI) ; 3. Plavinet (Mably). **13 ans** : 1. Faure (Mably) ; 2. Floquet (Mably) ; 3. Exbrayat (Le Puy). **14 ans** : 1. Bourdier (USI) ; 2. Valladier (BCA). **15 ans** : 1. Malaval (Mably) ; 2. Veru (USI). **16/24 ans** : 1. Reure (Mably) ; 2. Valois (Mably) ; 3. Owdet (Courron). + **25 ans** : 1. Couffignal ; 2. Zapparoli.

Une course au pied des Pyrénées

Le Bear Bicross Club organise une course promotionnelle le 8 avril 1984 sur la piste de Gélos-Rapaut, près de Pau.

Tous renseignements ou inscriptions auprès du Bearn Bicross Club, Robert Lacoste-Seris, 193, chemin Capdebarthe, 64110 Gélos. Tél. : (59) 06.10.74.

Inauguration du terrain d'Agde

C'est par un temps épouvantable — mais il paraît que cela porte bonheur ! — qu'a été inaugurée la piste nouvellement créée à Agde. Inauguration oblige, le ruban tricolore a été coupé en présence des édiles municipaux. Sitôt la piste ouverte, celle-ci a été livrée aux bicrosses qui étaient au nombre de 265. Tous attendaient avec une légitime impatience le moment de s'élancer sur cette piste accueillante. Bien entendu, tous les clubs du Languedoc-Roussillon étaient représentés, avec des pilotes de Carnon, Béziers, Lunel, Gruissan, Sète et bien sûr Agde.

Des dizaines de coupes furent partagées entre les lauréats. Radio Cap d'Agde était naturellement de la

fête, couvrant comme il se doit cet événement sportif et amical.

Le 22 janvier 84 est donc une date mémorable pour les bicrosses locaux qui peuvent désormais s'entraîner sur une véritable piste, parfaitement adaptée à la pratique du bicross.

Sur la photo montrant l'instant fatidique de l'inauguration, on reconnaît, de gauche à droite : M. Vincent Calabuig, président du Bicross club Agathois, André Toulliou, journaliste de Radio Cap d'Agde, interviewant M. Tourreau, maire adjoint et conseiller général, de dos, M. Hordoneau, président de ligue Languedoc-Roussillon ; M. Crebière, représentant la Caisse d'épargne et Mme Anne-Marie Dille de Radio Cap d'Agde, sans oublier Mme Dechomenil, responsable des sports.

Enduro de Dijon : Jean-Michel Chataux gagne au scratch

La première course organisée par le Bicross Club Dijonnais fut un véritable succès.

Dimanche 4 mars, vers 10 h 30, 98 pilotes venus des différents clubs de Bourgogne-Franche-Comté, étaient au rendez-vous.

Ils devaient parcourir près de vingt kilomètres dans les sentiers odorants de la forêt de Gevrey Chambertin. Une boucle de plus de neuf kilomètres devait être parcourue deux fois, ils y rencontrèrent une carrière dans laquelle se déroula (non sans quelques difficultés dans le premier passage), une épreuve de vitesse, puis dans le second passage, l'épreuve trial.

Claude Vuillemot (team Motobécane), devait se distinguer dans l'épreuve de vitesse en exécutant le parcours en 41''60, suivi de Bertrand Aigon (12-13 ans de Dijon) en 48''02 (temps maxi enregistré 2'44''08 !).

Mais le scratch fut enlevé par un jeune de Talant : Jean-Michel Chataux, en catégorie 16 ans et plus, qui avait déjà gagné à Talant au cours de l'enduro du 8 janvier dernier. Encore bravo, Jean-Michel !

Trente-cinq pilotes devaient s'affronter en catégorie 12-13 ans, elle fut remportée par Frédéric Prudent et Eric Besancenot, tous deux de Dijon, suivis par Fabrice Denis de Longvic.

Seize coupes et de nombreux lots devaient récompenser les 10 premiers de chaque catégorie, lors de la remise des prix qui se déroula vers 16 h.

Toute la presse locale était présente, ainsi que FR3 Dijon. Grâce au soleil et à la bonne humeur de tous, ce fut une très belle journée pour le bicrossing, l'enduro et les bicrosses !

Résultats

Catégorie 10-11 ans

1. Pareno Geoffroy (Dijon) ; 2. Hinault Philippe (Beaune) ; 3. Fournier Philippe (Beaune) ; 4. Fraisse Stéphane (Talant) ; 5. Bechellerie Stève (Longvic) ; 6. Passarelli Fabrice (Beaune) ; 7. Rapiteau Rémi (Beaune) ; 8. Richard Gérald (Dijon) ; 9. Deschamps Sébast. (Beaune) ; 10. Bellang Christ. (Beaune).

12-13 ans

1. Prudent Frédéric. (Dijon) ; 2. Besancenot Eric (Dijon) ; 3. Denis Fabrice (Longvic) ; 4. Laronie Alexis (Beaune) ; 5. Grenom Christelle (Talant) ; 6. Vettoretti Fabrice (Beaune) ; 7. Begue Yann (Dijon) ; 8. Ramage Christ. (Longvic) ; 9. Aigon Bertrand (Dijon) ; 10. L'Hoste Stéphane (Talant).

14-15 ans

1. Plissonien Jérôme (Beaune) ; 2. Villanova Phil. (Talant) ; 3. Dupasquier Richard (Talant) ; 4. Lallemand Phil. (Beaune) ; 5. Juillerat Vincent (Champey) ; 6. Laronze Fabrice (Beaune) ; 7. Vion Christian (Longvic) ; 8. Martin Francis (Dijon) ; 9. Matot Thierry (Dijon) ; 10. Castel Laurent (Talant).

16 ans et plus

1. Chataux J.-M. (Talant) ; 2. Vuillemot Claude (team Motob.) ; 3. Petit Edouard (Talant) ; 4. Jourmet Thierry (Beaune) ; 5. Poisot J.-Luc (Beaune) ; 6. Demtal Domi. (Beaune) ; 7. Jacquemin Marc (Champey) ; 8. Petit Joël (Talant).

Vétérans

1. Bougé Guy (Talant) ; 2. July Daniel (Talant) ; 3. Dupasquier Bern. (Talant) ; 4. Grebot Damien (Dijon).



BUFFALO PRO RACE 84

L'expérience de la compétition

par Didier Piotrowski

Championnat de France 83. Yves Langlade, couronné en 15 ans, Emmanuel Rodriguez et Philippe Loche, vice-champions en 13 ans et 14 ans. Point commun à ces trois pilotes ? Leur monture : un Buffalo pro-race 83. Sous cette appellation se cache un vélo conçu et assemblé chez un vélociste. Il ne s'agit donc pas d'un vélo de grande marque, mais la question est posée : un montage artisanal peut-il tirer son épingle du jeu ? C'est ce que nous avons voulu savoir en essayant le nouveau Buffalo, cuvée 84.

Un vélo de connaisseur

Engin un peu à part, le Buffalo pro-race est donc l'œuvre du magasin « l'Ami des sportifs ». Une officine bien connue dans le milieu des bicrosses, puisque c'est l'une des premières à s'être spécialisée dans le BMX. Cette expérience acquise sur le terrain se manifeste dans la réalisation de ce modèle 84, radicalement différent de son prédécesseur. Le cadre tout chrome-moly est le rhino-charge de chez Tange, un nom synonyme de qualité, au cas où vous l'auriez oublié. Même métal et même marque pour la fourche ARX profilée. Ça commence sympathiquement ! Deuxième élément à prendre en considération : le pédalier. Là non plus, pas de problème, c'est

Essai





du Takagi monobloc chrome-moly. Petit détail au look professionnel, la couronne dural est montée sur un « power disc ». Encore plus « pro » et c'est le cas de le dire dans la mesure où une majorité de pilotes américains les ont choisies, ce sont les pédales Suntour XCII. De véritables bijoux, et nous le verrons plus loin, leur réputation n'est pas usurpée !

ACS Z rim, telle est l'inscription déchiffrable sur les flancs de jante. Eh oui ! Les ACS utilisées par le free-styler rikain Mike Buff ont élu domicile sur ce Bufalo pro-race. Plus légères que les Araya profilées ADX (mais un poil plus lourdes que les Araya 7x), ces jantes sont en Zytel, un matériau plastique qui les rend incassables. Elles plient mais ne rompent pas comme le roseau de la fable !

Deux autres accessoires méritent notre attention. Les moyeux Suntour dural dont la qualité n'est plus à démontrer et le guidon chrome-moly Asco, réplique du CW. Important ce guidon, car c'est la première fois que nous essayons un vélo équipé d'un cintre adapté aux plus de 12-13 ans. Pour le reste, ôtez vos lunettes protectrices, c'est du matériel honnête, mais rien d'ex-

traordinaire : pneus Cheng-Shin imitation compé III ; freins Horng-Jia, copie des Dia-compé MX 1000 ; potence Polygon et nous nous arrêtons là pour parler gros sous.

Le prix de l'engin ? 2 860 F, plaque à numéro Lamouret comprise. Intéressant sur le papier. Dernière précision avant d'attaquer l'essai dynamique : le poids de 11,7 kg qui ne place pas le Bufalo parmi les plus légers des top-modèles. Rien de grave puisque avec son guidon, sa tige de selle courbée (Asco) et ses dimensions de cadre, cet engin s'adresse idéalement aux grands gabarits.

A l'usage

Avec un équipement flatteur, le Bufalo tient ses promesses... après quelques tours d'adaptation ! En effet, le bestiau, surtout sur les bosses, semble piquer du nez et la fourche donne l'impression de vouloir s'engouffrer sous l'engin. Un comportement qui n'est pas sans rappeler celui du Raleigh Aéro. Rien d'étonnant, le cadre Tange du Pro-Burner et le rhino-charge du Bufalo possèdent une géométrie proche. Ajoutez-y

la même fourche ARX et vous comprendrez pourquoi ces deux vélos réagissent presque identiquement (ce comportement est moins gênant sur le Bufalo).

Après ces quelques tours d'assimilation, la bête dévoile ses qualités. Avec le grand guidon, la position de conduite est parfaite pour les plus de 12-13 ans. Les pédales Suntour accrochent divinement. L'efficacité des freins Horng-Jia s'approche de celle des Dia-Compé. Et les performances sportives prises dans leur ensemble passent au travers des critiques. Au total, tout semble parfait et, avec angoisse, on s'interroge : ce vélo serait-il sans défauts ? Ne vous inquiétez pas, on va lui en trouver !

D'abord, les poignées « made in Taiwan » dont le « grip » se montre dur. Ensuite, les jantes ACS. Certes, elles sont indestructibles mais, manifestement, elles souffrent d'un manque de rigidité. Conséquence : les rayons se déforment, les roues prennent facilement du voile. Et l'élasticité de ces jantes ne convient guère à une utilisation en course. Deux détails qui pourraient être revus pour faire du Bufalo pro-race un bicross hyper compétitif.

Esthétique - Finition

Un look d'enfer avec, en prime, un petit arrière-goût « pro ». Excellente finition. Soudure héli-arc « made by Tange » : un label de compétence.

Présentation

Livré avec une « hot-plate » Lamouret. Châssis entièrement chromé. Mousses à damiers chrome et noir, virant rapidement au chrome car les carrés noirs s'écaillent.

Équipement

Du top-quality avec des noms comme Tange, Suntour, Takagi, Shimano (roue libre). De la copie d'accessoires réputés pour d'autres éléments comme les freins, les pneus, le guidon, la tige de selle.

Position

Parfaite pour les plus de 12-13 ans, avec le guidon large de 71 cm et un espace important dans le triangle avant. Les leviers tombent bien sous les doigts. Les perfectionnistes opteront pour d'autres poignées plus souples.

Sécurité

Un seul mot : R.A.S.

Accélérations

Ça pousse fort même si, parmi les top-modèles, ce vélo n'est pas l'un des plus prompts sur la grille.

Tenue de piste

Avec son empattement long, la stabilité est au rendez-vous. Mais les jantes ACS manquent de rigidité et les roues semblent louver.

En courbe

Pneus accrocheurs, bonne géométrie du châssis, maniabilité satisfaisante ; c'est OK.

Aptitude au saut

Comme sur le Raleigh Aéro, mais à un degré moindre, le Bufalo semble piquer du nez. Après une courte période d'adaptation, tout rentre dans l'ordre et l'engin peut exprimer ses talents de sauteur.

Freinage

Sans atteindre la rigidité et la puissance des Dia-Compé, les Horng-Jia apportent un excellent freinage.

Fiabilité

Avec du chrome-moly pour les accessoires les plus exposés, la fiabilité est au-dessus de tout soupçon. Restent les jantes ACS qui vous obligeront à conserver sur vous une clé à rayons.

Prix

2 860 F. Bonne affaire pour un vélo pratiquement prêt à s'illustrer dans les grandes compétitions.

Catégorie

Bicross top-compétition pour les plus de 12-13 ans.

Note dans la catégorie : 16/20

Conclusion

Conçu par une boutique branchée sur la compétition et vendu à un prix serré, la preuve est faite qu'un montage artisanal a sa place sur le marché des modèles haut de gamme. Une allure « pro », des performances au top-niveau, ce Bufalo pro-race 84 peut, sur certains points, servir d'exemple aux grandes marques. Toutefois, en étant sévère, et il faut l'être avec des spécialistes, les jantes ACS avouent leurs limites pour une utilisation en compétition. Enfin, commercialement parlant, il ne faut pas oublier que la fabrication à l'unité sous-entend une diffusion, hélas, limitée.

**ÇA
CRAINT**



jantes inadaptées à la compétition
diffusion restreinte

**C'EST
TOUT BON**



Esthétique-finition
rapport qualité-prix
Performances sportives

2 - Les freins Horng-Jia, copie des Dia-Compé, donnent de bons résultats. Pas de problèmes non plus avec les pneus Cheng-Shin.

FICHE TECHNIQUE

Marque : Buffalo
Type : Pro-race 84
Châssis : Tange rhino-charge chrome-moly
Fourche : Tange ARX chrome-moly
Jantes : ACS Z
Pneus AV et AR : Cheng-Shin 20 x 1,75
Moyeux : Suntour dural
Pédalier : monobloc Takagi chrome-moly
couronne Takagi
Couronne : Takagi dural 44 dents
Pédales : Suntour XC II
Freins AV et AR : Horng-Jia dural
Tige de selle : Asco courbée chrome-moly
Cintre : Asco chrome-moly
Potence : Polygon dural
Largeur guidon : 710 mm
Empattement : 940 mm
Poids : 11,7 kg
Prix : 2 860 F
Coloris : chromé
Garantie : cadre et fourche 1 an
Diffusion : « L'Ami des sportifs » centre commercial « les Moustiers », 77000 Vaux-le-Pénil. Tél. : (6) 452.48.70. « Jacky », av. de Montjay, 91400 Orsay. Tél. : (1) 907.15.49, « Simon » 8, rue de Verdun, 77320 La Ferté-Gaucher. Tél. : (6) 404.01.65.

BUFFALO PRO RACE
34 *L'expérience de la compétition*



5 - Avec le grand guidon (Asco en chrome-moly), la position de conduite est parfaite pour les plus de 12-13 ans. Les leviers de frein sont des Horng-Jia. La plaque à numéro est livrée sans supplément ! Les poignées Strongman pourront être changées. Visez l'écrou de serrage Tange.

6 - La potence dural est une polygon. Le jeu de direction est un Hatta MX II.

1 - Pédalier monobloc Takagi chrome-moly avec « power disc », pédales Suntour XCII : du matériel de pro. Notez le cache noir antipoussière. Un regret tout de même : les jantes ACS. C'est tout nouveau en France, c'est tout beau, ça frime mais, malheureusement, ces jantes ne sont pas adaptées à une utilisation top-compétition.

4 - La tige de selle courbée Asco est en chrome-moly. Le collier de serrage articulé (en dural) est un Li-Tchi. La selle est une copie de la Kashimax aéro.

3 - Moyeu Suntour dural à roulements étanches et roue libre Shimano chrome-moly. Avec la chaîne Sedis 4L, voilà qui est du meilleur niveau.



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

PROMOTIONS

Du 20 MARS au 31 AVRIL 1984

- Paire de leviers type Dia Compé 25,00 F
- Kit 3 mousses damiers 50,00 F
- Guidon GT chro-moly (Expert-Pro) 275,00 F
- Paire de roues SKYWAY TUFF WHEEL II (noire, bleue, rouge) 795,00 F
- Cadre MX 113 (BMX chromé) 350,00 F
- Pneu SWALLOW (20 x 1.75, noir, rouge, bleu) 39,50 F
- Potence Pro-Class « Modèle Pro » 140,00 F
- Manivelle TAKAGI chro-moly (noire) ... 95,00 F
- Tige de selle coudée chro-moly 45,00 F

NOUVEAUTES DISPONIBLES

- Fourche ARX TIOGA 1 ange - Pédales SUNTOUR CX 2
- Pneu Compét.III (20 x 1.50), Compét.IV (20 x 1.75)
- Roue MAVIC - Cadre HARO Free Styler
- PK RIPPER HUTCH SKYWAY CRUISER GT



OUVERT MÊME
LE DIMANCHE MATIN

Beaufort & Poujettoux



GT
BMX
NOUVEAU

LE KIT GT4 (COMPLET)
Cadre, fourche, potence,
tige de selle
coudée, jeu de direction,
collier de tige de selle,
guidon GT
2 190 F

EXPEDITION DANS TOUTE LA FRANCE

Joindre votre règlement + frais de port 20 F
(roues 30 F et cadre 140 F)
Un service Expédition à votre disposition

**Pierre
OGNIER**
un spécialiste.

AGENT OFFICIEL GT
168, boulevard de Créteil
94100 Saint-Maur
Téléphone 883.58.97

Doyle Dane Bernbach

BICROSS PEUGEOT.

Ça déménage!

Résultats CPX TEAM PEUGEOT.

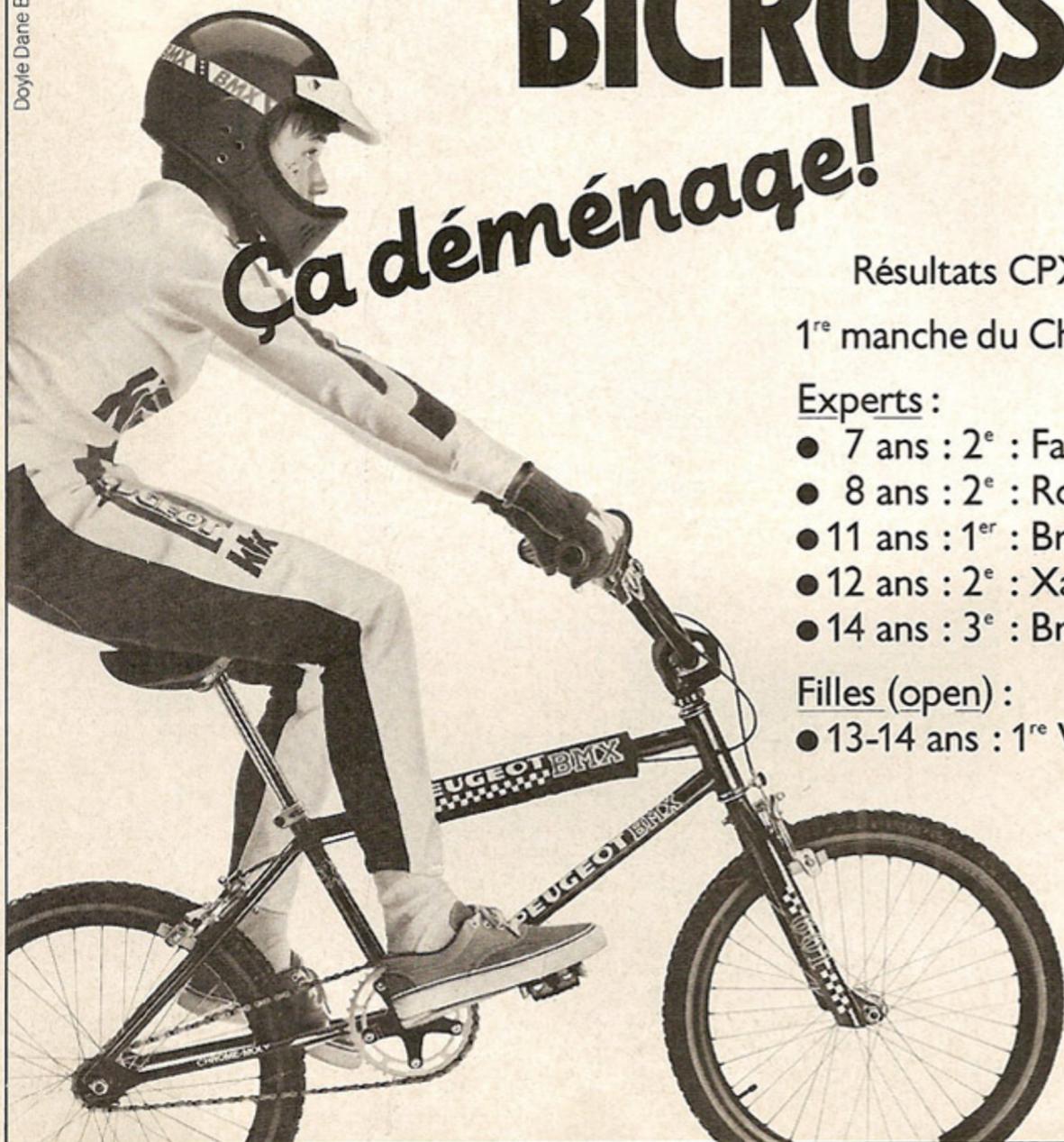
1^{re} manche du Championnat de France Cavillon (19 fév.).

Experts :

- 7 ans : 2^e : Fabrice PRUNELLE (Mours).
- 8 ans : 2^e : Romain HORDEL (Rouen).
- 11 ans : 1^{er} : Bruno PANETIER (Mours).
- 12 ans : 2^e : Xavier ROBLEDA (Béziers).
- 14 ans : 3^e : Bruno CHABALIER (Digne).

Filles (open) :

- 13-14 ans : 1^{re} Valérie HUBER (Altkirch).



 **PEUGEOT**



LE BICROSS PEUGEOT. IL VOUS EMMENE PLUS LOIN.

Difficile de suivre le bicross Peugeot sur son propre terrain. Les creux et les bosses, c'est tout ce qu'il aime.

Léger comme le vent, il bondit dès le premier coup de pédale. Mais attention, le bicross Peugeot est aussi doué d'une résistance à toute épreuve. Léger mais pas fragile. Il y a 6 modèles bicross chez Peugeot. En essayer un, c'est déjà sortir des sentiers battus.



PEUGEOT

6 500 spécialistes Peugeot en France.



PRESENTE LE HI-TECH

TROPHEE BH 1984
 Première épreuve
 Région Sud-Ouest
 31 mai à AGEN
 Deuxième épreuve
 Région Sud-Est
 17 Juin
 à Ste-Cécile-des-Vignes.



MESSEURS LES PROFESSIONNELS:
 Pour mieux vous servir, nous avons désormais
 un stock permanent de toute notre gamme de vélos
 bicross, cruiser et de nos accessoires en Région Parisienne.
 Contactez-nous

Cadre et fourche 100 %
 chro-moly - REYNOLDS 501.
 Tube renforcé.

Poids : 10,60 kg. Prix : 1 999 F TTC.

BEISTEGUI HERMANOS, S.A.

13, AV GRANDE-ARMEE, 75116 PARIS. TEL. : 501.91.86

5 BONNES RAISONS POUR NOUS FAIRE CONFIANCE

Notre Amitié

Notre Expérience

Notre Compétence

Nos Produits

VELOS COMPLETS

1. Buffalo Pro-Race, 84 (20 pouces)
 Cadre Tange tout chro-moly rhino
 charge, fourche ARX, roues ACS
 ZRIMS, moyeu étanche à roulement
 SUNTOUR, roue libre SHIMANO
 chromée ou chro-moly, pédalier
 TAKAGI monobloc chro-moly +
 Power disk, pédales CX2 SUNTOUR,
 cintre CW ASCO...
 Prix : 2 860 F

2. Cruiser 24 pouces : SBJ
 Cadre + fourche tout chro-moly
 Tange Aéro, roue dural ARAYA +
 moyeux SHIMANO, pneus Comp. III
 etc. (voir fiche technique Bicross
 Magazine)
 Prix canon : 3 619 F

CADRE + FOURCHE

- MONGOOSE F4
- GT4
- SKYWAY
- CW.Z
- HUTCH
- VITUS DURAL

FOURCHE

TANGE ARX 248 F

JEU DIRECTION

Ecrou de blocage dural 79 F

JEUX PEDALIER

TANGE à roulement étanche pour
 emmanchement carré 220 F

FREINS

• Leviers Dia-Compé - Teck 3 -
 (noir ou chromé), la paire 75 F

- Leviers imitation « Teck 3 »,
 la paire 38 F
- Freins complets type MX 1000
 Dia-Compé chromé AV + AR 169 F

TIGE DE SELLE

Coudée chro-moly 63 F

SELLE

• KASHIMAX aéro 79 F

• Type KASHIMAX
 aéro chromée 60 F

• Type KASHIMAX
 à damiers noir/blanc 38 F

ROUES

à boyaux ARAYA + moyeux
 SUNTOUR

à roulement étanche, rayon étanche,
 roue libre SHIMANO chro-moly
 chromée avec les boyaux, rayon
 INOX, la paire1 150 F

• 20x1 3/8

Paire complète : jante ARAYA,
 moyeux étanche, SUNTOUR à roulement,
 roue libre chro-moly
 SHIMANO chromée, pneu 20x1 3/8,
 type comp. III820 F

• 20x1.75

ARAYA profilée 7x
 la paire (sans pneus,
 ni roue libre) 500 F

ROUE LIBRE

SHIMANO chro-moly
 chromée 16dts 40 F

PNEUS
 20x1 3/8, noir 65 F

PROTEGE-CHAINE Promo 10 F

NOS PRIX

PEDALES

• SUNTOUR CX2 (Promo) 199 F

• Type CX2 (Taiwan) 99 F

CINTRE

• CW ASCO (71 cm) 92 F

POWER DISK

• ASCO 61 F

• ANLUN 59 F

MOYEURS

SUNTOUR à roulement étanche,
 la paire 210 F

DECOR CADRE

• SKYWAY 18 F

• RED-LINE 26 F

BADGES A COUDRE

• ACS, BMX Actign, VANS,
 SKYWAY 30 F

CASQUETTES

• SKYWAY, HUTCH, HARO,
 VANS 51 F

MENTONNIERES

• JT 80 F

• Type JT 49 F

POIGNEES GUIDONS

• à damiers, noir/blanc, rouge/
 blanc, bleu/blanc 28 F

JEUX PROTECTIONS

• à damiers 55 F

• à damiers chromés 89 F

• SHIMANO (Promo) 89 F

• Type JT USA 190 F

CASQUES

Nouveau

MDS Intégral FIBERGLASS
 (jaune, rouge, blanc, bleu) Tailles S2-
 S4-S6 380 F

PLAQUES Porte-numéros
 HURRICANE 50 F

NOUVEAUTE GT

• Kit GT4 comprenant : cadre +
 fourche GT4, jeux direction, MX2,
 Potence TUFF-NECK, guidon GT
 Pro, collier dural, tige selle GT
 chro-moly coudée

PRIX LANCEMENT 2 190 F

• Potence TUFF-NECK Pro 180 F

• Cintre GT chro-moly 288 F

• Tige selle coudée

GT chro-moly 85 F

• Tige selle droite GT chro-moly 78 F

• Kit mousse bleu, jaune, noire 120 F

• Kit mousse chromé 130 F

MOTOBECAINE JACKY

Avenue de Montjay

91400 ORSAY

16 (6) 907.15.49.

L'AMI DES SPORTIFS

Centre Commercial Les Moustiers

77000 VAUX-LE-PENIL

16 (6) 452.48.70.

Joindre votre règlement à la commande.

Frais de port jusqu'à 2,50 kg = 20 F.

Roue port dû 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'appro-

visionnement de nos fournisseurs.

(OBLIGATOIRE)

NOM : Prénom :

N° : Rue :

Code postal : Ville :

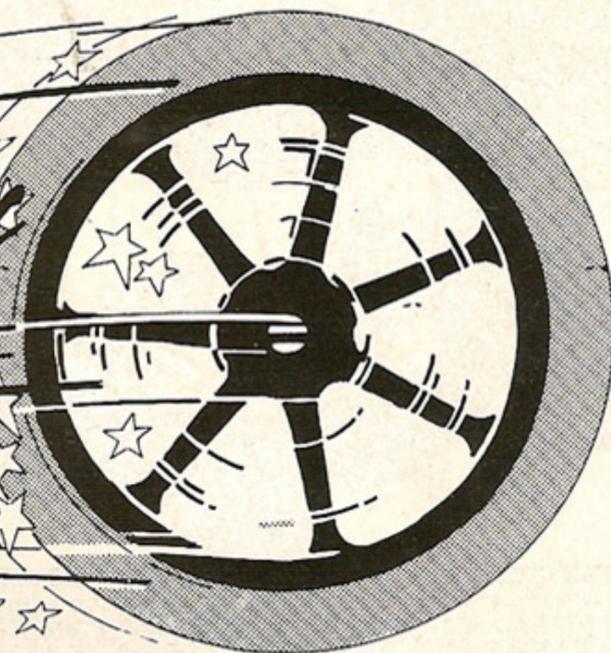
Tél. :

Signature des parents :

Ci-joint règlement par chèque CCP Mandat

RÈGLEMENT DU CHALLENGE SIMPLEX ROUE D'OR

Roue d'Or
Challenge Simplex



Ce Challenge est destiné à encourager les débutants et, par une aide matérielle, leur permettre d'exercer leur talent dans le cadre des courses de ligue.

1 Ce Challenge est réservé à la catégorie 12 ans et s'adresse EXCLUSIVEMENT aux jeunes qui prendront leur 1^{re} licence à l'année en 1984, catégorie JUNIOR.

2 Ce Challenge se déroule dans les 10 ligues françaises :

Région Sud-Est :
Provence
Rhône-Alpes

Région Ouest :
Bretagne-Pays de Loire

Région Sud-Ouest :
Languedoc-Roussillon
Midi-Pyrénées, Aquitaine Auvergne

Région Nord-Est :
Bourgogne
Franche-Comté
Alsace-Lorraine

Région Nord :
Ile-de-France
Nord-Picardie
Haute-Normandie

Dans chacune de ces ligues, les courses déterminées dans le calendrier ci-dessous permettront l'attribution des « Roues d'Or » Simplex.

3 Les gagnants de ces courses de ligues sont conviés à participer aux courses interligues de leur région, en septembre et octobre, se verront attribuer les « Vélos d'Or » Simplex.

4 Les sélectionnés des 11 courses interligues pourront participer aux épreuves du championnat de France Junior à Lyon en novembre 1984. Le vainqueur de la catégorie 12 ans cumulera le titre envié de champion de France et de super vainqueur du Challenge Simplex.

5 Une épreuve spéciale se déroulera pendant le Bol d'Or, les 22 et 23 septembre 1984. Le gagnant de la catégorie 12 ans de cette course hors calendrier AFB gagnera une paire de roues « d'Or » Simplex et sera sacré « Challenger Roue d'Or Simplex-Bol d'Or ».

COURSE INTERLIGUE Course hors challenge

CALENDRIER 1984

| Avril | Mai | Juin | Juillet | Août | Septembre | Octobre | Novembre |
|--|--|---|---|--|--|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> Le 1^{er} Talent Manosque Le 8 Issoire Le 15 La Ferté-Gaucher Gruissan Le Puy St-Réparate Romans Le 22 Le Puy-en-Velay Le 29 Vandoncourt Norroy Grenoble | <ul style="list-style-type: none"> Le 1^{er} Rochechouart Le 6 Givors Franconville Carnon Pau-Gélos Ste-Suzanne Le 13 Beynost Thuir Le 20 La Chapelle Ste-Maxime Quimper Nevers Rixheim Agen Le 27 Bédarieux Mozac Le 31 Froideval | <ul style="list-style-type: none"> Le 3 Cléon Vern Beaune Commercy Le 10 Cavaillon Mâchecoul Mours Lunel Le 17 Clermont Chambéry Le 24 Morcourt Lure Altkirch Digne Lorient | <ul style="list-style-type: none"> Le 1^{er} Montbéliard Lourdes Le 8 Dijon Belfort Mably MOURS Le 15 Bagnères | <ul style="list-style-type: none"> Le 12 Bordoverto | <ul style="list-style-type: none"> Le 2 GIVORS FROIDEVAL Le 9 DIGNE Le 23 Bol d'Or Castellet MOZAC Le 30 ALTKIRCH CHAPPELLE- ST-MESMIN | <ul style="list-style-type: none"> Le 7 CAVAILLON VILLEFRANCHE Le 14 BREST Le 21 BEZIERS | <ul style="list-style-type: none"> Le 4 - Finale Lyon |

Pour participer : C'est très simple, il suffit de courir en catégorie 12 ans dans l'une des courses figurant sur le calendrier et de gagner ! Votre club envoie alors vos coordonnées à :

« Challenge Roue d'Or-Simplex »
ABZ -3, rue de Gramont - 75002 Paris
et vous recevrez en retour votre cadeau :

* Course de Ligue : 1 paire de roues « d'Or » Simplex

* Course Interligue : 1 vélo « d'Or »

* Championnat de France : 1 superbe trophée « Roue d'Or » ainsi que des autocollants qui devront obligatoirement être collés sur la plaque n° de votre vélo pendant toute la saison 84. Les résultats seront publiés tous les mois dans « Bicross Magazine » dans la rubrique « Roue d'Or - Challenge Simplex », et les gagnants du mois auront le plaisir de figurer en photo dans votre journal préféré.

Exclusif

par Didier Piotrowski

la gamme

Somnolence ! Telle était l'impression laissée par le stand Motobécane lors du Salon de Paris, en octobre dernier. Face à l'offensive des autres constructeurs, le numéro 1 français exposait des modèles sortis six mois auparavant. En fait, sous cette apparence trompeuse, nous savions que Motobecane mettait secrètement au point une nouvelle gamme que nous vous présentons aujourd'hui en avant-première. Ces nouveaux modèles, dotés de solutions techniques originales, montrent que Motobécane entend bien se démarquer d'une concurrence de plus en plus sévère.

Motobecane contre- attaque!

Le BX 100. Ici, dans la version chromée (BX 100 C). C'est le bas de gamme. Comme sur les autres modèles, la géométrie du cadre est nouvelle, les tubes sont plus épais et le gousset de renfort de la direction a disparu.



Nouveautés

ne Motobécane 84

Six modèles

BX 21, MX 103, MX 113, MX 172, MX 253, c'est fini, on n'en parle plus. Désormais, il vous faudra bannir de votre vocabulaire ces termes désignant les bi-cross Motobécane. Du bas de gamme à 815 francs au top-modèle à 2 650 francs, les appellations (contrôlées d'origine) deviennent BX 100, BX 100 C, MX 200, MX 200 C, MX 300 et enfin MX 400. Et vous allez pouvoir vous en rendre compte, les modifications ne s'arrêtent pas aux appellations. Ces modèles 84 n'ont plus grand-chose de commun avec leurs prédécesseurs. Des cadres aux accessoires en passant par les procédés de fabrication, Motobecane innove. Comment se traduit ce second souffle ? C'est ce que nous allons voir incessamment, en disséquant ces vélos disponibles dans quelques jours chez votre concessionnaire préféré.

BX 100 : pour l'initiation

Vendu 815 francs, c'est le premier modèle de cette gamme. Il succède au BX 21 et s'adresse donc aux débutants. Hormis la potence dural (plongeur acier), l'équipement est bien sûr tout acier. Signalons le pédalier monobloc Thun (type Faubert), les pneus Hutchinson 20 x 1,75 à l'avant comme à l'arrière avec un profil rappelant le caïman de Wolber, un guidon de 67 cm adapté à une majorité de pilotes. Mais la modification importante concerne le cadre. La géométrie est toute nouvelle ; l'empattement gagne quelques centimètres. Mais surtout, les tubes sont plus épais pour augmenter la fiabilité. Conséquence : le gousset de renfort de la direction disparaît, donnant une allure épurée. Cette caractéristique est d'ailleurs reprise sur les autres modèles de cette gamme 84. Finissons-en avec ce BX 100 pour signaler le poids constructeur de 14,5 kg et le coloris : cadre argent et fourche bleue ou rouge.

BX 100 C : version chromée

BX 100, BX 100 C, une seule lettre de plus pour ce modèle : un C signifiant chromage. C'est en effet la version chromée du BX 100. Avantage : une meilleure protection contre les éléments extérieurs (chocs, intempéries). L'équipement est identique au BX 100. Prix : 965 francs.



Le BX 200. Belle allure pour ce vélo à 1 150 francs. Notez le guidon « espace » (type CW), la mousse de potence intégrale et les soudures « in external ».

Cadre chromé et jantes à bâtons Simplex pour le MX 200 C.



MX 200 : soudures « in external »

Avec ce MX 200 apparaît la grande innovation technique de cette gamme : les soudures « in external ». Employé au niveau du tube de direction et du tube de selle dans sa partie supérieure, ce procédé supprime les cordons de soudure externes. Outre l'aspect technique (voir encadré), c'est véritablement un plus sur le plan esthétique, la soudure étant invisible. A 1 150 francs, ce vélo est lui aussi destiné aux débutants. Le cadre, la fourche chromée, les moyeux, le pédalier monobloc (Thun) et les jantes sont en acier. Du plastique pour les pédales Victor (axe chrome-moly). Du dural pour le collier de selle articulé, les freins (type Weinmann 1 020) et la potence Polygon (avec mousse de protection intégrale comme sur les mountain-bikes de la marque). Tous ces éléments portent le poids à 14,4 kg. Autre nouveauté à partir de ce modèle : le cintre dénommé « espace ». Particularité : sa largeur de 69 cm. Voilà qui ravira bon nombre de pilotes obligés de changer le guidon d'origine souvent étriqué. Enfin, mentionnons les pneus Cheng-shin (imitation Compé 3) pour ce MX 200 au look flatteur avec ses mousses blanches tranchant sur le noir mat du cadre.

MX 200 C : jantes à bâtons

Comme pour les BX 100, le C indique que le cadre est chromé. Mais la différence avec le 200 ne s'arrête pas là. Les jantes acier Rigida font place à des Sim-

plex à bâtons (plastique). Le prix passe à 1 290 francs pour un poids approximativement identique.

MX 300 : successeur du MX 172

Avec ce MX 300, nous entrons de plain-pied dans le domaine de la compétition. Le cadre chromé possède 3 tubes chrome-moly. Même métal pour la fourche, la tige de selle, le pédalier monobloc avec couronne interchangeable en dural. Dural également pour les jantes Weinmann, les moyeux Maillard, les pédales SR MP 468, la potence (plongeur chrome-moly) et les freins MX 1 000 estampillés Polygon. Les pneus sont les Michelin TS compétition (20 x 1,50). Un poids de 11,7 kg pour un prix de 1 830 francs.

MX 400 : débauche de nouveautés

Ce modèle est la clé de toute cette gamme 84. Figurez-vous qu'on en parle depuis neuf mois de ce MX 400 ! C'est en effet en juin 83 qu'a été réalisé le premier prototype. Et il en aura fallu deux autres pour aboutir à la version définitive. Essayé et testé par Jean-Luc Ferré, ce vélo affiche bien haut ses prétentions. Mais laissez-moi vous décrire cette bête qui équipera les pilotes du team officiel. La première chose qu'on remarque, c'est le cadre chromé avec sa barre supérieure se dédoublant. Voilà qui ne manque pas d'allure et d'originalité. Ce cadre, comme la fourche, est au chrome-moly. Pour le reste, on retrouve les nouveautés aper-

çues sur le MX 200 et MX 300 : soudures « in external », guidon « espace » chrome-moly et mousse de potence intégrale. Mais la liste n'est pas close : une tige de selle courbée (chrome-moly), des pneus Michelin montés sur des jantes Mavic TTM4 dural, des moyeux dural Maillard, mais attention, des nouveaux Maillard à roulements étanches. Innovation aussi avec les pédales Shimano PDM15 (SX). Du matériel de qualité. Le pédalier est un Takagi monobloc chrome-moly, avec couronne dural. Potence dural Polygon. Poids de l'engin : 11,4 kg. Au prix serré de 2 450 francs, ce top-modèle semble promis à un bel avenir. D'ailleurs, la firme Motobécane ne cache pas son intention d'attaquer le marché américain avec ce BX 400. Ni plus, ni moins ! Voilà, on a fait le tour de cette gamme pour le moins étonnante. Evidemment, nous en saurons plus après essai de ces engins. En attendant, guettez leur apparition, courant avril, chez les dépositaires de la marque.

Cadre 3 tubes chrome-moly, fourche du même métal et pneus Michelin TS compétition pour le MX 300.

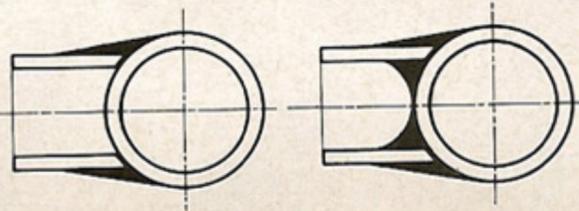


Nouveautés

Pleins feux sur le tube supérieur du MX 400. Un petit coup d'œil sur les pédales Shimano PDM15 : première apparition en France sur un vélo de série.

Les soudures « in external »

Un petit croquis vaut mieux qu'un long baratin. Sur cette vue en coupe d'un raccord entre deux tubes, vous allez tout de suite comprendre le principe. A gauche : soudure classique. Le brasage est effectué à l'extérieur. A droite : la soudure « in external ». La bague de soudure est placée à l'intérieur. Déjà utilisé par Motobécane sur certains vélos de course, ce type de soudure permet de diminuer les contraintes physiques exercées sur le métal. En effet, avec la soudure classique, la zone d'échauffement est circonscrite aux abords du point de soudure, provoquant ainsi (because différence de température) une zone de fragilité. Dans le procédé « in external », l'ensemble du cadre est chauffé uniformément. Conséquence : une meilleure rigidité. A solidité égale, un gain de poids, et ce n'est pas le moindre, des cordons de soudure invisibles.



Les roues du MX 400 valent de l'or ! Pneus Michelin TS compétition, jantes Mavic et nouveaux moyeux Maillard à roulements étanches.

Gros plan sur les tubes soudés « in external ». Joli, non ? Visez la mousse de potence intégrale.

Le MX 400. Ce superbe vélo équipera les pilotes du team officiel.



FINALE ICE RACE

Par René Nicolas

Dernière épreuve du mini championnat d'Ice Race. Dammarie-les-Lys accueillait, le samedi 4 février, en nocturne, 91 coureurs et 10 équipages de side-cars sur sa patinoire, luisante et surchauffée par l'ambiance.

Après les trois épreuves de Dammarie, du Havre et du Vésinet, rien n'était joué dans le championnat et chacun se devait de participer à la finale, soit pour confirmer sa position, soit pour gagner une petite place dans le classement final.

Le championnat d'Ice Race, hormis pour les Chalonnais de Number One, les Normands du Havre et de Rouen ainsi que pour ceux du club de Rochecorbon, fut une chasse gardée des coureurs d'Ile-de-France. La dernière course de Dammarie permit aux équipages de side-cars de s'essayer sur la glace. Ce ne fut pas triste du tout !

A partir de cette quatrième épreuve, le fait de se rencontrer dans cette ambiance particulière de courses nocturnes devint presque une habitude. Les coureurs s'élancent sur la piste sans aucune appréhension et la compétition devient une épreuve comme toutes les autres pour ne pas dire banale. Une semaine plus tard, les compétitions sur terre reprendront par la première épreuve du championnat de France à Cavaillon et il faudra attendre l'hiver prochain pour revoir peut-être une course sur glace. Il est fort probable que dans le futur des compétitions du même genre se dérouleront sur tout le territoire !

De l'avis unanime, ces épreuves hivernales permettent de rester dans l'ambiance des courses, en évitant de se « rouiller ». Elles donnent en plus aux pilotes le sens de l'équilibre. Ceci ne peut être que profitable pour les compétitions de bicrossing actuelles, se déroulant sur des pistes de plus en plus techniques.

Qui viendra détrôner Christophe Leroux, Eric Minozzi et Jean-Raphaël Fischer l'hiver prochain ? L'A.F.B. devra-t-elle se pencher sur des règlements particuliers régissant les courses sur glace ? C'est à vous de nous le dire si l'on veut préparer, dès maintenant, un « super championnat glacé » mais enflammé !...

A TOUTE VAPEUR SUR LA GLACE

Les finalistes du championnat, catégorie 16 ans et plus.



Jean-Daniel Daviot aux commandes de la sono sait combiner ses fonctions de responsable régional A.F.B. avec celles d'animateur d'un soir.

À DAMMARIÉ

CLASSEMENT FINAL CHAMPIONNAT ICE RACE 1983 1984

Organisation
Locasports
Prom'Obi Wolber

Catégorie 12/13 ans

1. Leroux Christophe (B.C. des Yvelines) 230 points ;
2. Gueho Pierre (B.C. des Hauts-de-Seine) 215 ; 2.
Morain Jean-François (B.C. Rochecorbon) 215 ; 4.
Leroux Loïc (B.C. des Yvelines) 205 ; 5. Macoine
Stéphane (B.C. de Goussainville) 200 .

Catégorie 14 15 ans :

1. Minozzi Eric (B.C. des Hauts-de-Seine) 220 ; 2.
Masczak Nicolas (B.C. des Yvelines) 205 ; 3. Goncalves
Agostino (B.C. des Yvelines) 195 ; 4. Durand Oli-
vier (B.C. Marcoussis) 145 ; 4. Cauvin Frédéric (B.C.
des Hauts-de-Seine) 145 ; 4. Orange Sylvain (B.C.
Rouen) 145.

Catégorie 16 ans et plus :

1. Fischer Jean-Raphaël (B.C. des Yvelines) 270 ; 2.
Sautivet Philippe (B.C. des Yvelines) 265 ; 3. Forche
Eric (B.C. Marcoussis) 170 ; 4. Renard Gabriel (B.C.
Marcoussis) 155 ; 5. Cauvin Olivier (B.C. des Hauts-
de-Seine) 140.



Agostino Goncalves (N° 190) ne pourra rien faire contre son compagnon de club Fabrice Gely (N° 1 345) dans cette manche. Il prouve toutefois qu'il reste un des meilleurs avec Minozzi et Masczak. Nous saurons en 84/85 si nous nous sommes trompés.



EPREUVE DE DAMMARIÉ-LES-LYS : 4 FEVRIER 1984

Catégorie 12 13 ans :

1. Macoine Stéphane (B.C. Goussainville) ; 2. Vallet Stéphane (B.C. Meaux) ; 3. Perez Fabrice (B.C. Chalon-sur-Saône) ; 4. Maertens William (B.C. La Ferté-Gaucher).

Catégorie 14 15 ans :

1. Minozzi Eric (B.C. des Hauts-de-Seine) ; 2. Serre

Jean-Michel (M.J.C. du Plateau Rouen) ; 3. Mutin Nicolas (B.C. Chalon-sur-Saône) ; 4. Baud Jean-Jacques (B.C. La Ferté-Gaucher).

Catégorie 16 ans et plus :

1. Fischer Jean-Raphaël (B.C. des Yvelines) ; 2. Fosse Frédéric (B.C. de Marcoussis) ; 3. Forche Eric (B.C. de Marcoussis) ; 4. Sautivet Philippe (B.C. des Yvelines).

Ice Race side-cars :

1. B.C. (La Ferté-Gaucher) ; 2. B.C. Rouen (Side N° 1) ; 3. B.C. Le Havre ; 4. B.C. Rouen (side-car NR 2) ; 5. Number One (B.C. Chalon-sur-Saône).

Dans une course sur glace, le départ se fait à 4. Le président Macoine de Goussainville est devenu spécialiste en la matière.

RIDERS! READY! GO!



ABONNEZ-VOUS A:

BICROSS MAGAZINE

mensuel, paraît le 20 de chaque mois

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

à découper ou à recopier et à adresser à :



15-17, quai de l'Oise
75019 Paris

France: 1 AN 120 ttc ETRANGER: 1 AN 161
Ci-joint, mon règlement par C.C.P.

A remplir très lisiblement en majuscules

Mme
Mlle
M

Nom
Adresse

Prénom

Code postal

Ville Pays

Mandat

chèque bancaire à l'ordre de « BICROSS MAGAZINE »

Supplément pour envoi avion : nous consulter.

Vaux-le-Pénil

Portrait

Un îlot de bicross en Ile-de-France!

Début 82, le bicrossing pointe son nez en France. Tout le monde en parle, des clubs sont fondés et les parents sont harcelés par la frénésie des futurs pilotes. On commence même à trouver des vélos dans les vitrines de quelques concessionnaires. Ils osent vous proposer de vrais **BMX**, pas ces imitations à vitesses et rétropédalage que nos grands-parents connaissaient déjà ! Finis, les problèmes d'amortos et de dérailleurs. Planquez-vous, le bicross est arrivé !



Ci-dessus : les ténors du club et trois des responsables. De gauche à droite : Yannick Pucel, David Lebrun, Virginie Billon, Erika Legrand, Olivier Zavitnick, Jérôme Ferrat et, en bas, M. Jacob, Patrick Legrand et M. Beuzit.

Ci-contre : photo de famille en fin de journée, après l'entraînement. De gauche à droite : Cyrille Jacob, Jérôme Ferrat, Yannick Pucel, David Lebrun, Franck Buléon, Laurent Caren. Devant, à vélo : Olivier Zavitnick, Fabrice Jacob, Christelle et Erika Legrand et, tout à fait à gauche, Virginie Billon.

Seulement, voilà ! User les tétines sur le bitume ou dans les escaliers de l'immeuble n'a jamais arrangé vos rapports avec la concierge ni fait progresser technique de course et classement. Car c'est un fait, en ce début d'année prometteur : il n'existe pas de grande piste en région Parisienne et il n'était pas facile de trouver l'emplacement idéal.

La solution viendra de Sylvain Billon, du maire de Vaux-le-Pénil (dont le fils fait du motocross en inter), ainsi que de quelques autres précurseurs. Le circuit a été réalisé en bordure de la zone industrielle, sur une superficie de 12 hectares prêtés pour 5 ans par la commune, avec des fonds de chez Motobécane qui a déjà dans ses tiroirs la grande idée du futur challenge. Il faut dire qu'à l'époque personne n'avait l'expérience nécessaire à la réalisation d'une telle entreprise et on était loin de penser que les prochaines courses déplaceraient près de 1 500 spectateurs pour 400 pilotes. Ce qui amènera des critiques tant sur le circuit lui-même que sur l'organisation. Quoi qu'il en soit, le club ratisse dès le début plus de 60 licenciés dont certains viendront de St-Germain-en-Laye pour s'entraîner tous les week-ends. Pour ceux qui ne connaissent pas la région, cela représente environ 160 km aller-retour ! Il fallait voir les « autochtones » découvrant ces merveilleux fous sautants sur leurs drôles de machines, s'interpellant les uns les autres par des : Kawabunga ! Ultradyno ! Totally insane ! (ce qui, si je ne me trompe, doit vouloir dire complètement maboul !).

De toute manière, le club a été immédiatement admis au sein de l'union sportive de Vaux-le-Pénil, avec laquelle l'actuel président de club entretient de très bonnes relations puisqu'il était gardien de buts de l'équipe locale...

DATE HISTORIQUE

Premier essai : 25 avril 82, date historique qui en a marqué plus d'un. C'est en présence d'Alain Vivien, député de Seine-et-Marne, et de Jean-Claude Noblet, président de Motobécane, que furent inaugurés : le terrain, le championnat de France, organisé par une AFB naissante, et le trophée Motobec.

A part quelques-uns ayant tourné un temps certain dans la zone industrielle, on put inscrire dès les premières heures de la matinée 247 pilotes pour le championnat et 158 pour le trophée. C'est à partir de 13 h 30 que les choses sérieuses commencèrent et il fut proposé aux spectateurs un show à la française qui n'avait rien à envier aux exhibitions organisées outre-Atlantique. Mais on put rapidement détecter des erreurs de jeunesse bien compréhensibles au niveau de l'encadrement des courses et de la réalisation du circuit. En effet, il y eut quelques fautes de classement (pas pire qu'à Birmingham) qui donnèrent aux Méridionaux l'occasion de montrer leur art de la discussion. Le circuit, jugé relativement lent (chicane d'entrée, trop d'obstacles cassant l'élan des pilotes), était de plus affublé d'un revêtement noirâtre en mal d'altitude qu'on trouvait autant sur



David Lebrun qui ne craint pas la flaque d'eau à la réception de la triple bosse. Un bon lavage en perspective.

Yann Catel (14 ans Expert), inventeur du « pompom aérodynamique », expérimente sa trouvaille.

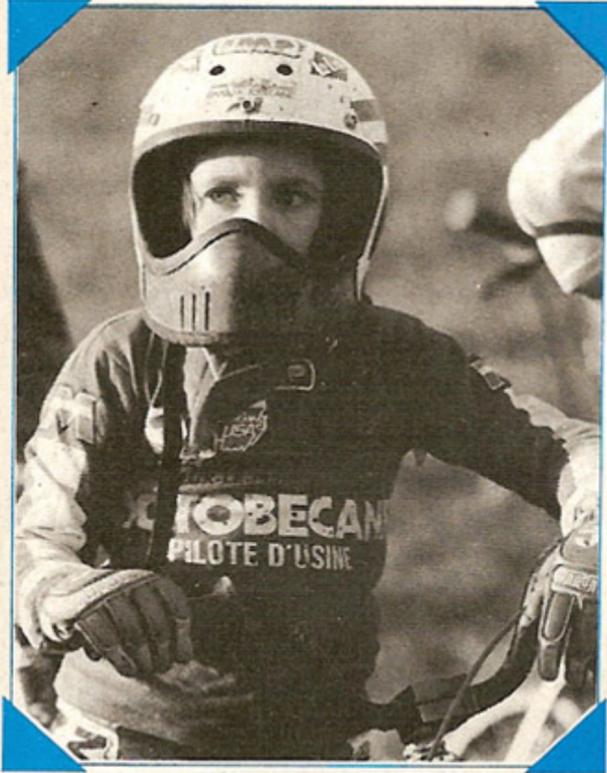


Yannick Pucel (13 ans Expert), à la réception du double cône.



concurrents et spectateurs qu'au niveau du sol. On apprit un peu plus tard que les responsables du club ne pensaient pas obtenir un pareil succès dès ce premier essai et avouèrent avoir été surpris par l'ampleur de l'événement.

Quoi qu'il en soit, c'est au terme de chaleureuses empoignades que montèrent pour la première fois sur un podium les représentants du Bicross Vaux-le-Pénilois tels que : Karl Catel (1^{er} en 13 ans), David Lebrun (2^e en 14 ans), et bien sûr Jean-Luc Ferré (2^e en 16 ans et +), sans oublier Marc Beulze, Yannick Pucel, Yann Catel (le frère), Jean-Paul de Santos et Mario Antunes.

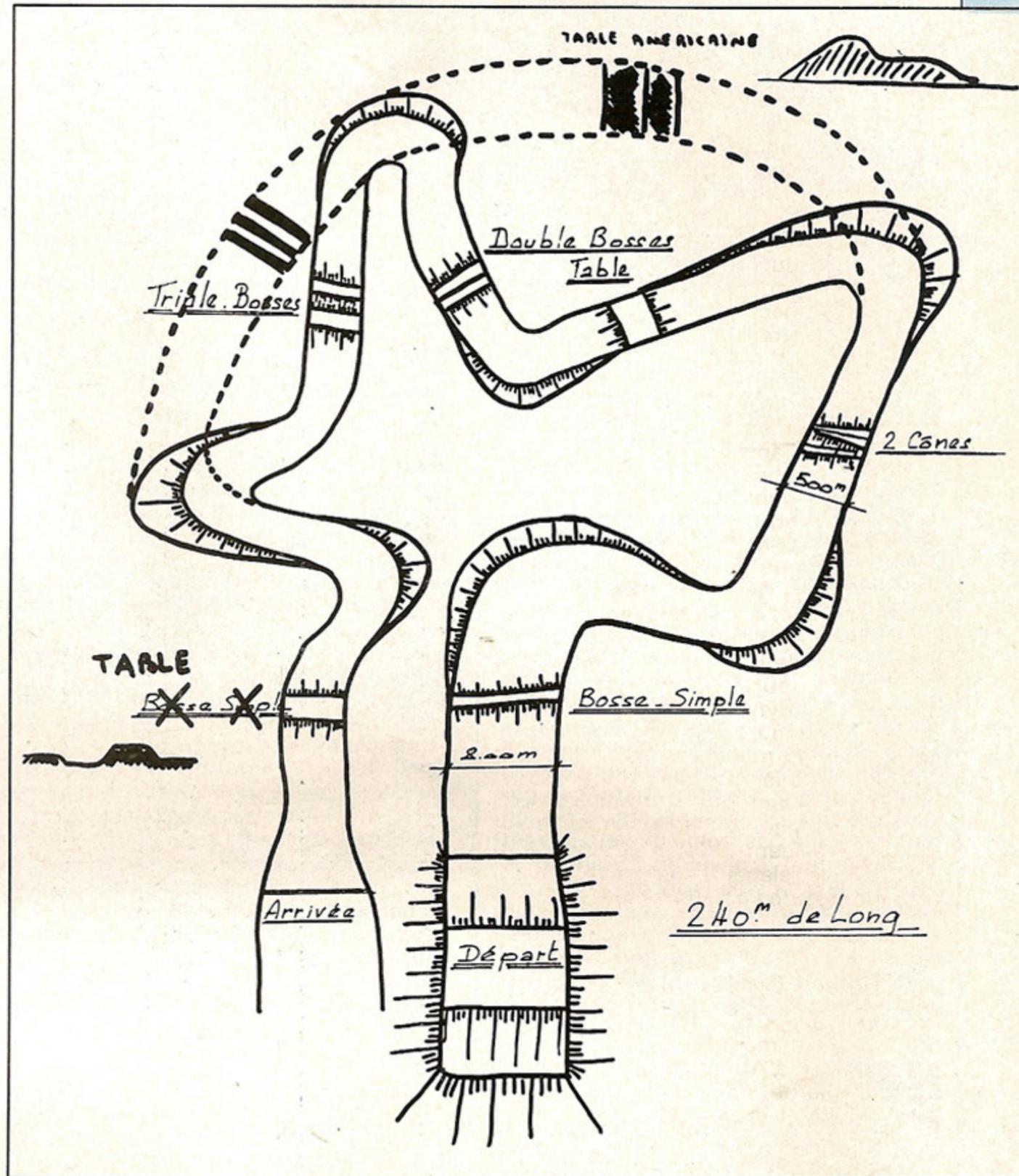


Erika Legrand, la terrain chez les filles !

DEUXIEME ESSAI

Deuxième essai : 27 juin 82. Première épreuve internationale sur le circuit. Ce furent près de 200 concurrents venus de Belgique, des Pays-Bas, d'Allemagne fédérale et des quatre coins de la France qui, toute la journée, offrirent au public des « races » où les habitués du terrain ne furent pas ridicules puisque Pucel 12 ans se classa second et Catel 13 ans premier. Il est toutefois dommage que cette manifestation de niveau européen (qui ne fut peut-être pas suffisamment annoncée par la presse locale) ne déplaça pas les foules qu'on était en droit d'attendre. Mais les visiteurs, contents du déplacement, promirent tous de revenir en 83.

Transformation : 24 octobre 82. Au programme : une des épreuves reines de cette année, la finale du Trophée Motobécane/Lois. Toute la grosse artillerie du bicross s'est retrouvée sur le circuit, ce qui promettait de belles courses, et on ne fut pas déçu ! Le terrain avait même, pour l'occasion, reçu un nouveau revêtement qui ne s'envolait pas au premier coup de vent. Il est vrai que l'ancien ressemblait plus à du charbon pilé qu'à de la farine ! Et tout le monde se souvient du bus de sonorisation décoré aux couleurs d'une célèbre marque de pneus. Qui a dit Michelin ?



Toute la journée, vu le nombre des concurrents (plus de 300), les courses se suivirent à belle allure, seulement interrompues par la pause de midi, où marchands de frites et dépositaires vendirent de quoi restaurer les 2 000 spectateurs présents et de quoi remettre un vélo en super forme en un tour de main. C'est vers 18 heures que fut courue la dernière finale et on put juste assister à la remise des coupes aux leurs du soleil couchant. Les représentants du club se classèrent très bien, puisque Yann Catel, entre autres, finit 1^{er} de sa catégorie (13 ans).

En 1983, le nombre des clubs ayant la possibilité d'accueillir de grandes compétitions allant grandissant, et le nombre des dites épreuves restant stable, il ne fut proposé à nos « Vaux-le-Pénilois » que l'organisation d'une rencontre inter qui fut annulée pour raisons météorologiques, le terrain res-

semblant plus à une pataugeoire qu'à un circuit digne de ce nom. Eh, oui ! la Seine-et-Marne, question soleil, c'est pas terrible...

Et ces gens-là, y n'se déplacent pas ? N'en croyez rien, puisqu'en 1983 50 % des licenciés ont participé au championnat de France et 70 % à la coupe du même nom. Il fallut même pour les besoins des déplacements louer un petit car et la somme des kilomètres effectués par les bénévoles (à leurs frais) atteignit cette année près de 10 000 ! Il est à noter que, malheureusement, trop de parents considèrent encore le bicross comme un agréable sport pour leur progéniture mais que, peu d'entre eux réalisent qu'il y a, derrière les entraînements du mercredi et du samedi, une structure parfaitement rodée aux niveaux européen et mondial capable d'organiser des championnats à tous les niveaux. C'est pourquoi il est

souvent très difficile d'organiser des voyages de quelque 800 km pour aller courir, par exemple, une manche du championnat.

UNE SOLIDE EQUIPE

Quoi qu'il en soit, le club a quand même de belles réussites à son palmarès, puisqu'en 82 Jean-Luc Ferré a décroché le titre de champion d'Europe dans sa catégorie (qui n'est pas, et de loin, une des moins disputées) et que, sur 15 Français sélectionnés au championnat du monde de Daytona, quatre coureurs : Yanick Pucel (3^e en 12 ans), Yann Catel (8^e en 13 ans), David Lebrun (5^e en 14 ans) et bien sûr Jean-Luc Ferré (3^e en 16 ans et +), étaient envoyés par le club de Vaux.

Pour ce qui est de la saison 83, le club n'a pas lésiné sur les moyens puisqu'il a participé au championnat et à la coupe de France, ainsi qu'aux championnats d'Europe et du monde. Ne pouvant donner tous les résultats, sachez simplement qu'on trouvait couramment les pilotes du club dans les cinq premiers. Citons juste pour mémoire la 3^e place d'Erika Legrand à Birmingham ainsi que sa 5^e place à Slagharen en août dernier. Car, si vous ne la connaissez pas, notez qu'Erika sur un vélo c'est un vrai bulldozer et, malgré ses maintenant 8 ans, tous les pilotes devant elle n'ont qu'un destin, passer derrière, tant elle dose savamment force vociférations et coups de pédales. Un sacré caractère, quoi !

Ah ! J'oubliais : le patron court aussi. Il n'a peut-être pas une technique parfaite et avoue se faire distancer par quelques-uns de ses pilotes, mais en tout cas il n'a pas froid aux yeux, ayant décroché une 2^e place en 25 ans et + expert à la coupe de France.

Sachez enfin que cette année, le club se classa second au challenge inter-clubs avec 1 959 pts derrière Cavaillon 2 437 pts et devant Apt et Baune respectivement 1 798 et 1 724 pts. A

quoi sont dus tous ces résultats ? Essentiellement à la qualité des pilotes mais aussi à un entraînement rigoureux dispensé pendant quatre heures par M. Legrand, mercredi et samedi après-midi. Entraînement qui commence par un petit footing d'échauffement (ce n'est pas ce qui enthousiasme le plus les adhérents). Viennent ensuite quelques essais de départs (application de l'article de janvier), puis une analyse technique de chaque obstacle, et enfin tout le monde s'élançe (entraîneur compris) dans des « races » où personne ne se fait de cadeau ! Seul le coucher du soleil oblige tous les bicrosses à démonter chaîne et guidon pour rentrer ! A quand des projecteurs style Parc des Princes sur le terrain ?

Vous le saurez en lisant les prévisions 84...

PREVISIONS 84

Déjà, il faut signaler que le club sera handicapé par la défection d'un de ses membres : Jean-Luc Ferré qui prend une année « sabbatique » pour se consacrer à ses études. Sans compter que le nombre des licenciés est passé de soixante à environ une trentaine cette année. Pourquoi ? Simplement parce que et c'est heureux il existe maintenant dans la région une pléiade de nouveaux clubs disposant d'un circuit. Donc, les coureurs, dont certains habitent à soixante kilomètres de Vaux-le-Pénil, sont allés s'inscrire dans des clubs plus proches. (Il y a, à ce jour, 21 terrains homologués en Ile-de-France.) Et si cette diminution ne permettra peut-être pas à nos joyeux lurons de venir encore une fois venir talonner Cavaillon au challenge inter-clubs, elle va en revanche résoudre certains problèmes. En effet, l'organisation des déplacements va s'en trouver simplifiée. Il sera maintenant possible d'emmener tout le monde aux différentes compétitions. Ainsi, le club de Vaux-le-Pénil 84 sera d'une échelle plus réduite, mais on

aura la possibilité de s'attarder sur chaque pilote de manière à tirer le maximum de chacun, un service personnalisé, quoi !

Il est, de plus, prévu de faire une campagne de sensibilisation auprès des habitants de la région et des parents. Campagne qui a déjà commencé par une émission sur le bicross avec M. Legrand (actuel président), diffusée par une radio locale. Ainsi, le club ambitionne cette année, en plus des courses régionales, de participer à toutes les compétitions du championnat de France et d'Europe, et pourquoi pas, comme ces deux dernières années, d'envoyer quelques représentants à Hokkaido le 16 août prochain, pour le mondial ?

Mais tous ces beaux espoirs ne se réaliseront pas sans quelques améliorations du circuit. La première chose à faire sera de clôturer celui-ci. En effet, certains conducteurs de camions de la zone industrielle n'ont visiblement pas compris que le terrain est exclusivement réservé au bicross ! Ensuite, les bords mêmes de la piste seront balisés avec de vieux pneus et des banderoles. De plus, il est prévu de modifier le tracé afin de rendre le circuit plus rapide et spectaculaire surtout qu'il bénéficiera d'un nouveau revêtement (encore un). Eh oui ! Les habitants du coin ont l'habitude de dire que, pour trois tonnes de terre, on en retire quatre de cailloux ! Voilà qui, à l'aide des eaux de pluie (prochainement canalisées), rend le terrain quelque peu abrasif pour le moment. Gageons qu'une couche de terre fraîche et tassée résoudra le problème... Les travaux débiteront dès que les dirigeants du club obtiendront l'autorisation (et les fonds) de la mairie. Mais, au fait, qui sont-ils, ces dirigeants ?

L'ancien bureau s'étant retiré après la démission de Sylvain Billon pour raisons professionnelles, le nouvel encadrement fut élu par l'assemblée générale du 26 novembre. On trouve aux commandes Patrick Legrand avec Guy Vincent comme copilote. Au secrétariat, Hervé Beuzit et Pierre Guetto (ad-joint) ainsi qu'à la navigation financière Alain Buléon, aidé dans sa lourde tâche par André Jacob.

En somme, voilà un club qui, dès sa fondation, a bénéficié de circonstances favorables et obtenu un succès appréciable grâce aux initiatives de ses dirigeants. Vous savez maintenant tout sur le pourquoi, les réalisations, et les espoirs de cette sympathique équipe qui, n'en doutons pas, sera présente à toutes les rencontres de votre sport favori. Méfiez-vous sur tous les terrains de France et de Navarre, les Vaux-les-Pénixois seront là !

Pour tous renseignements sur le club : Bicross club de Vaux-le-Pénil. M. Beuzit, 17, rue du Pré-Vert, 77130 ST-GERMAIN-LAVAL. Tél. : (6) 452.71.20.

Riders, ready, go ! C'est parti pour Cyrille Jacob, Yannick Pucel, David Lebrun et Franck Buléon.



Technique

BOÏERS

des petites billes qui rendent maboul!

Toutes les pièces mécaniques de notre engin de compétition ont une importance vitale, nous le savons. Seulement, certaines sont plus populaires que d'autres. Vérifiées, comparées, photographiées mille et une fois, tels les freins, pédaliers, jantes, etc. Ce sont les « stars » de la pièce détachée. Mais celles que nous ne voyons pas ? Elles travaillent dans les coulisses. Labeur souvent méconnu, mais tellement nécessaire ! Si tu demandais à ton pilote favori « quelle est la pièce la plus importante de ton bicross ? », il serait sans doute gêné pour fournir une réponse. Ne ris tout de même pas s'il réplique : « les roulements, parce que ce sont les seuls que je pose sur une serviette en démontant mon vélo ». A-t-il raison ? Peu importe, une soigneuse vérification s'avère nécessaire.

Il existe plusieurs systèmes de roulements :

- le roulement à billes libres ;
- le roulement à billes encagées (cage à billes) ;
- le roulement étanche ;
- le roulement cylindrique.

Cedernier n'est pas utilisé sur nos vélos.

Boîtier - pédalier

Dans les cuvettes du boîtier, se trouvent les cages à billes. Pour attraper ces bijoux, nous démontons tout. Prenons d'abord le cas d'un monobloc, qui compte un très grand nombre d'adeptes cette année et sans doute, longtemps après, jusqu'à invention d'un système encore plus solide. Si vous décidez de monter un nouveau jeu de roulements, précisez au vendeur s'il s'agit d'un monobloc ou non ; mieux : montrez-lui le pédalier, car le diamètre de l'axe et les filetages diffèrent d'un modèle à un autre. Au boulot.

- Enlever les pédales ; attention, filetage à l'envers pour la pédale de gauche.
- Desserer l'écrou de blocage (vers la droite, toujours à cause du filetage à l'anglaise). Bien positionner la clé, car

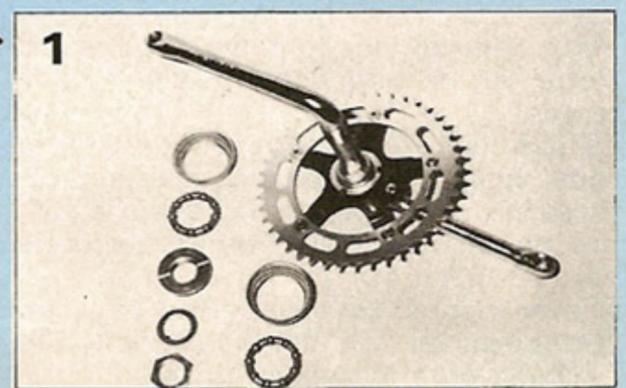
on a vite fait d'arrondir cet écrou et pour trouver un remplaçant, vous seriez obligé d'acheter un jeu complet !

- Retirer la rondelle-frein (photo 2), la petite languette l'empêche de tourner et donc, d'entraîner la pièce suivante, en l'occurrence :
- L'écrou-cuvette. On le dévisse avec une pince extracteur, fabriquée pour le modèle d'écrou en question ou, en donnant un petit coup sec sur les ouvertures à l'aide d'une pointe.
- La cage à billes... Eh bien... posez-la sur une serviette... Rangez bien vos découvertes ! Les pièces d'un côté restent ensemble. Les mélanger avec celles de l'autre côté serait plus tard, la raison d'un mauvais fonctionnement des roulements, car billes et cuvettes de gauche s'usent ensemble et vice-versa.
- Reste à retirer le pédalier et dévisser l'écrou-cuvette de droite (filetage normal).
- La grande rondelle qui suit, sert à maintenir le plateau à la bonne distance du boîtier, en ligne droite par rapport à la roue libre.
- Nettoyer le tout au pétrole (du pétrole sans odeur - pour les filles - est disponible dans la droguerie). Et on vérifie.

Les écrous-cuvette ne sont-ils pas trop

creusés par les billes ou rayés par des grains de sable ? Les billes ne tombent-elles pas toutes seules de leur logement ? Le roulement entier est parfois déformé par un mauvais montage auparavant ou à force de rouler avec un pédalier plein de jeu. Cela ne vous arrivera pas si vous effectuez une petite inspection avec réglage au moindre bruit suspect. Quand ça cloche, échange standard. Une pièce d'un autre vélo ne tournera pas bien dans le vôtre. S'il ne s'agit pas d'un simple nettoyage mais de renouveler le jeu, il va falloir retirer les cuvettes, logées dans le boîtier. Elles ont l'air bien coincées. Pas de panique ! Vous les aurez désormais sur votre assiette, en un clin d'œil. Il suffit de ne pas attaquer au burin ou d'autres outils sauvages. On se sert de la surface plus douce d'un manche en bois (le bout d'un vieux manche de pelle p.e, fera l'affaire) ou mieux : un chasse en bronze ; le bronze est un métal doux et n'abîme pas l'acier.

- Faire rentrer l'outil-chasse dans le boîtier (photo 3).
- Le poser sur le bord de la cuvette, du côté opposé.
- Par légères frappes tout autour, elle sortira en douceur. J'ai bien dit « tout autour et en douceur ». On ne cogne pas comme un dingue. A part si vous aviez l'intention de transformer le cadre en chef d'œuvre artistique.
- Pour mettre la nouvelle cuvette en place, on la présente à la main, bien parallèle au bord du boîtier.
- Ensuite, poser le bronze ou le bois sur le bord extérieur de la cuvette. De nouveau, on donne des coups légers en déplaçant la cale pour éviter que la pièce se coince (photo 4).



— Graisser cages à billes et cuvettes, sans mettre le paquet, sans économiser une pincée non plus.

— Attention, avant de remettre les cages à billes en place : elles ont un côté creux et un côté arrondi. La face arrondie ira dans la cuvette, tandis que la face creuse recevra l'écrou-cuvette. Revisser en faisant bien attention de ne pas déformer les filetages.

Réglage - serrage

— L'écrou-cuvette se règle à la main (photo 5). Indispensable pour trouver l'emplacement exact.

— Vérifier si votre pédalier tourne comme une roulette.

— Serrer l'écrou de blocage et revérifier ! Ça devrait mouliner d'une poussée de doigt. Eh oui, Prosper, on cherche la perfection. Pour avoir une chance contre Vuillemont et Co, il n'y a pas que les muscles qui jouent...

— Sur un pédalier à manivelles emmanchées, le travail est plus ou moins identique, mais il va falloir enlever ces manivelles, non ? On a inventé un petit instrument malin pour cette intervention. S'offrir cet arrache n'est pas un luxe. Il évitera de marteler le matériel et servira éventuellement à retirer le volant magnétique de la... mobylette.

— Après avoir éliminé les vis de blocage, on fait rentrer l'appareil dans l'œil de la manivelle (jusqu'au bout).

— Ensuite, serrer le boulon-arrache à la clé ; la manivelle se retire en même temps (photo 6).

— Commencez avec la manivelle de gauche, celle de droite servira de levier pour desserrer l'écrou de blocage.

— Une fois arrivé à l'écrou-cuvette de droite, on ne s'énerve pas, encore un filetage à l'envers !

Ces écrous côniques sont en général équipés de deux petits trous qui permettent d'utiliser une pince extracteur pour desserrer (photo 7). Si cet outil demeure introuvable dans votre caisse à outils, vous auriez le droit de recourir aux services du chasse-goupille.

— Ne cherchez pas de rondelle entre plateau et cuvette, il n'y en a pas.

Le jeu de direction

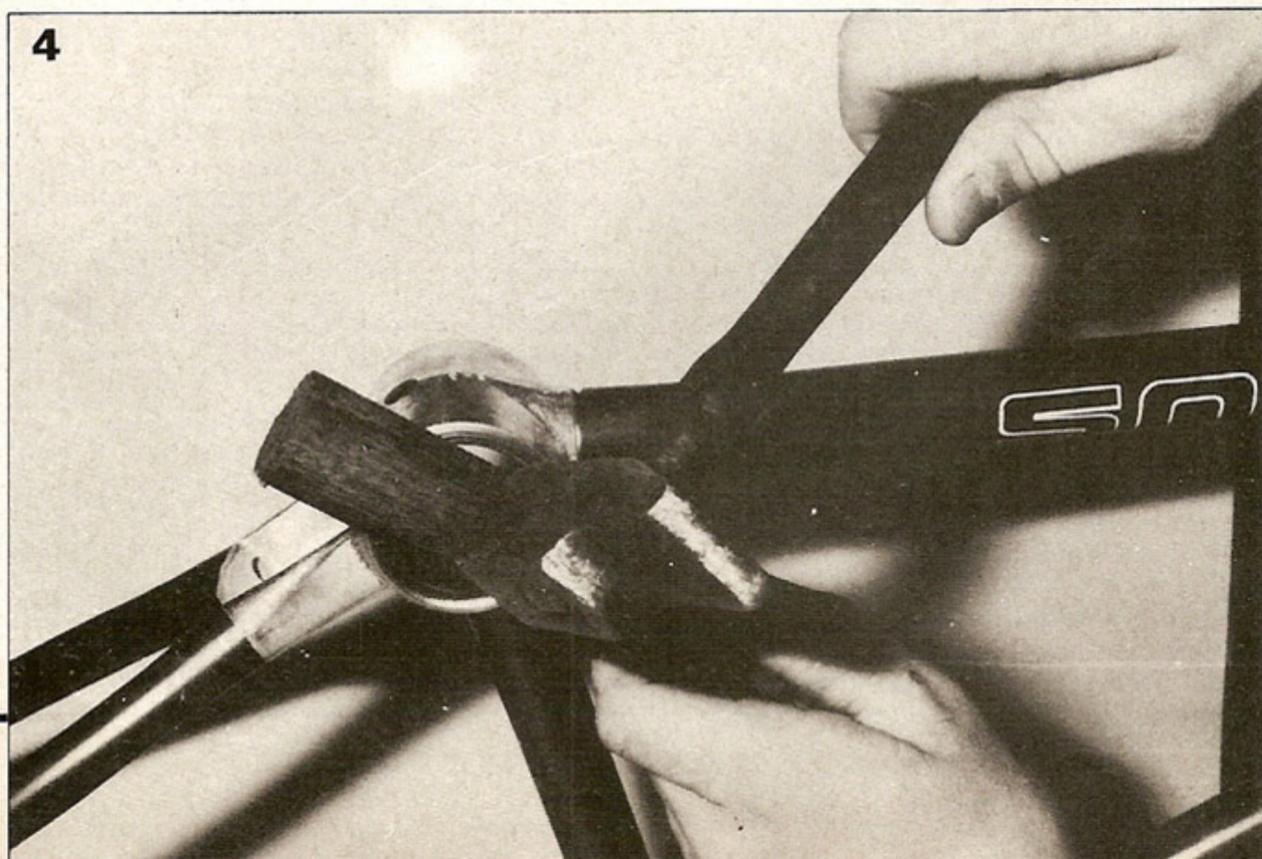
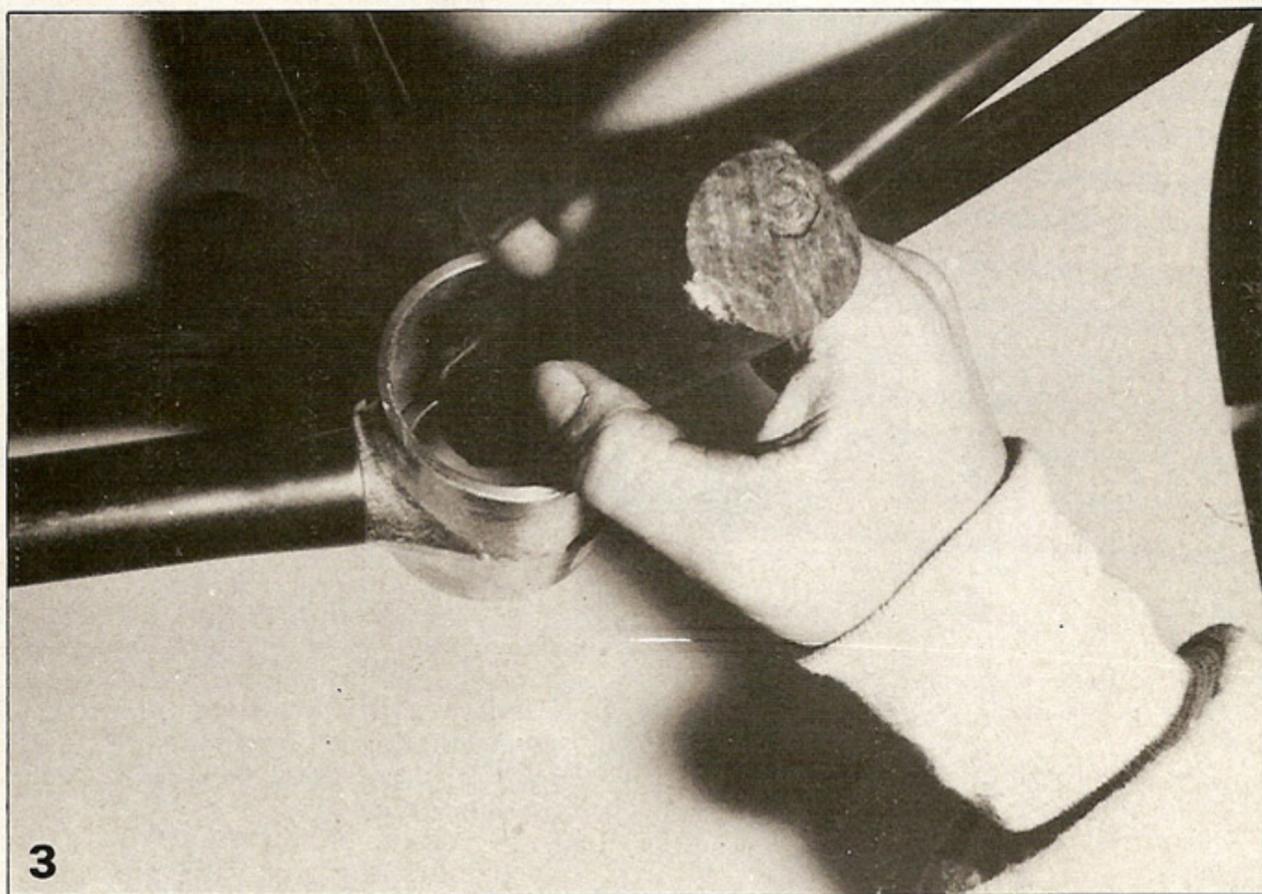
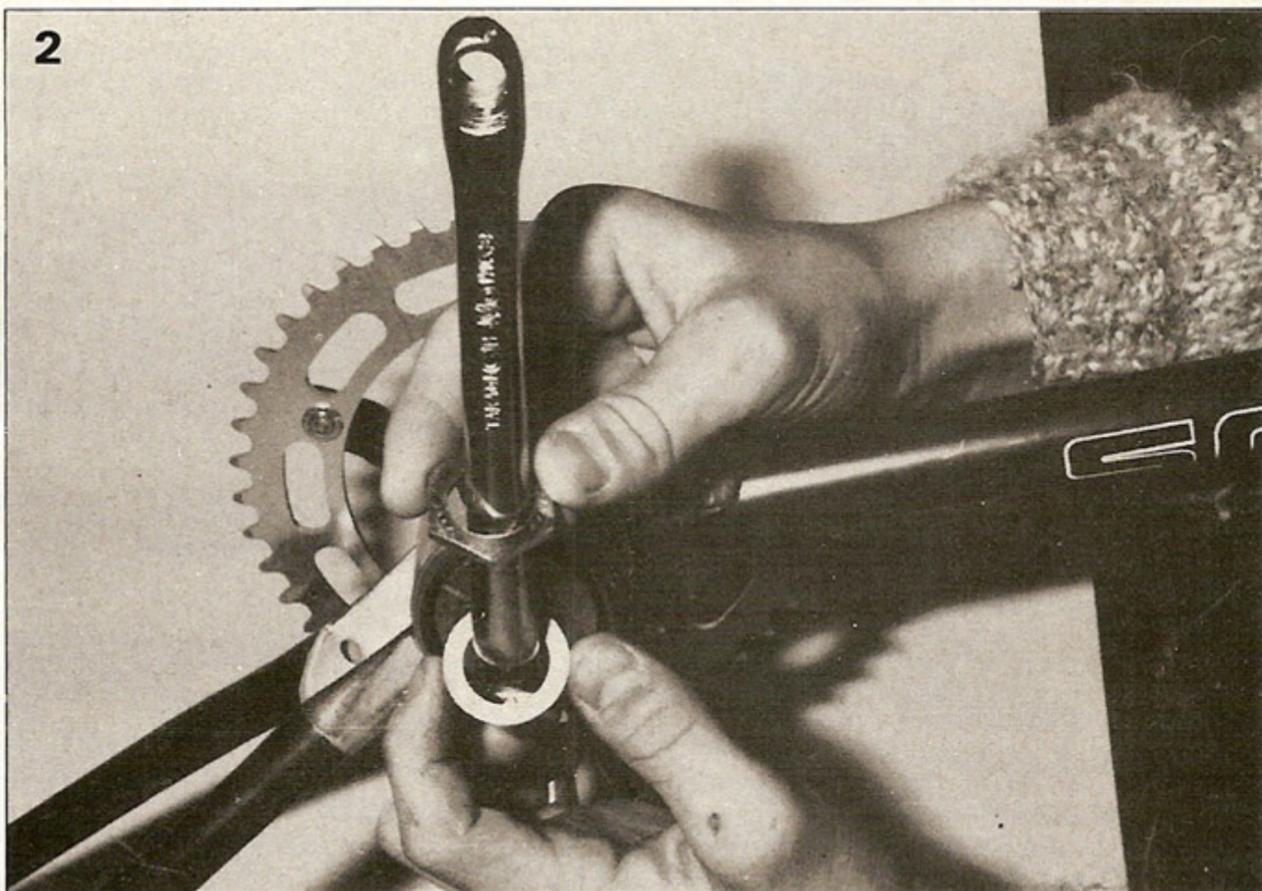
Pour rouler, faut que ça tourne ; pour tourner, faut que ça roule, tiens... Eh oui, là aussi, c'est plein de billes.

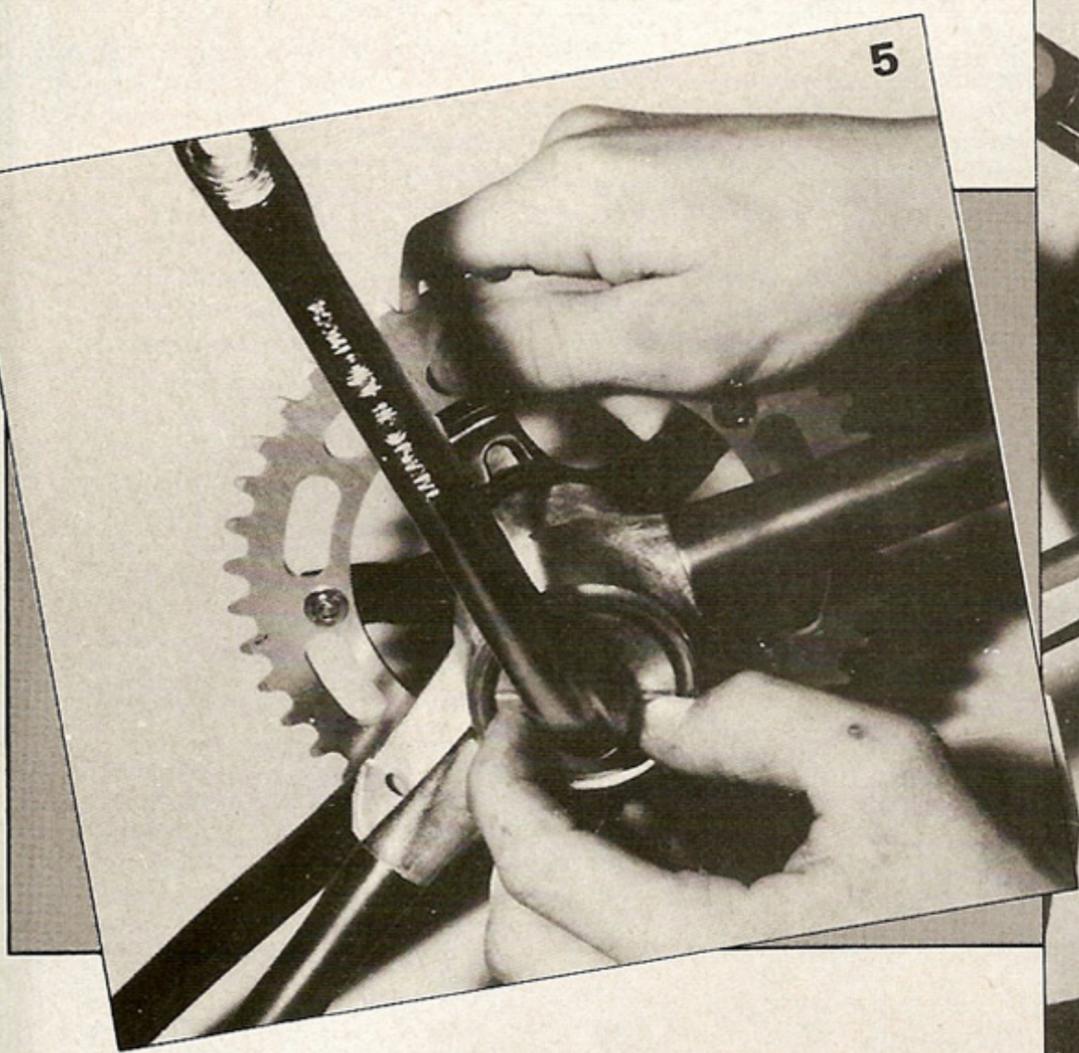
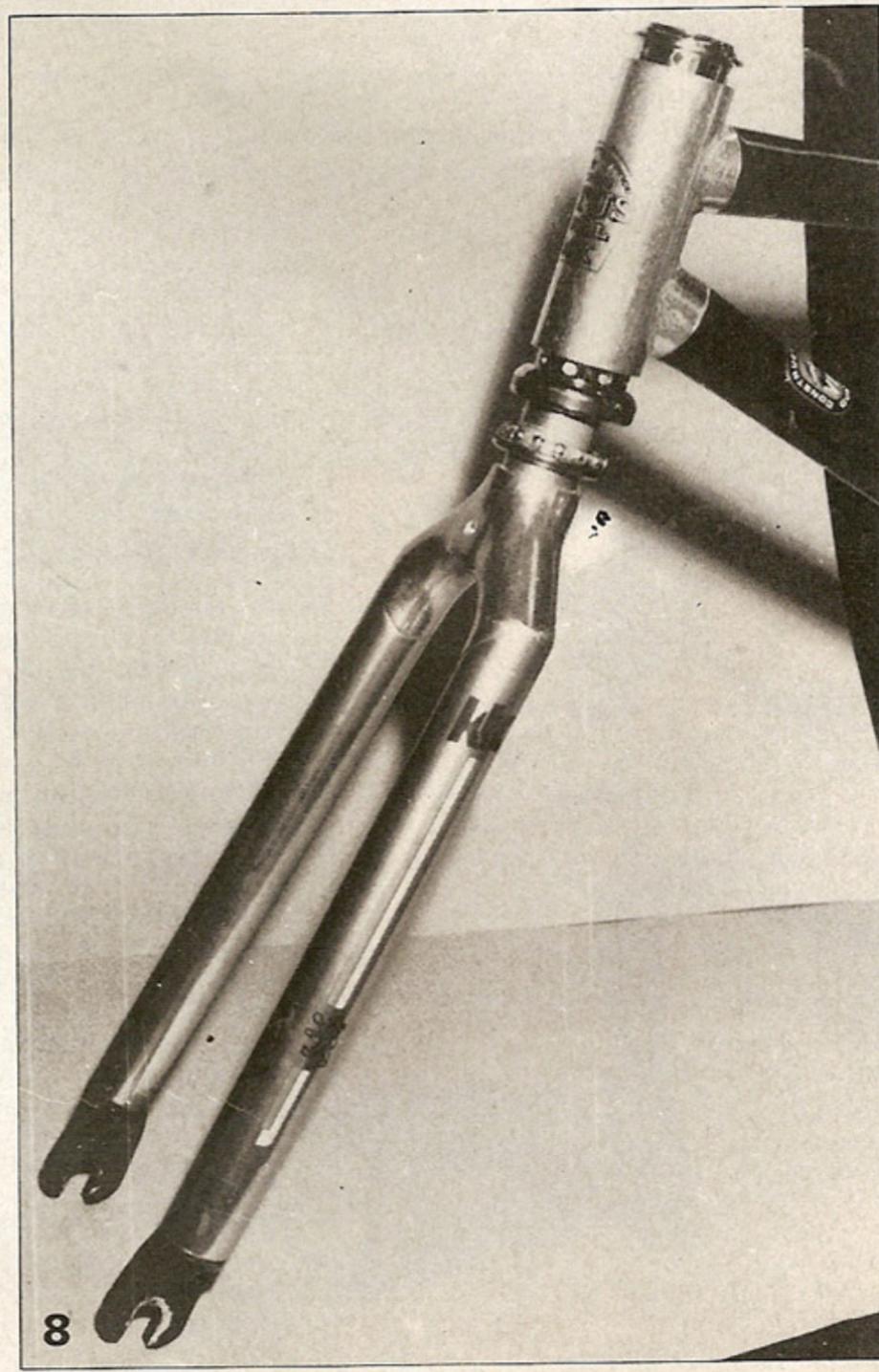
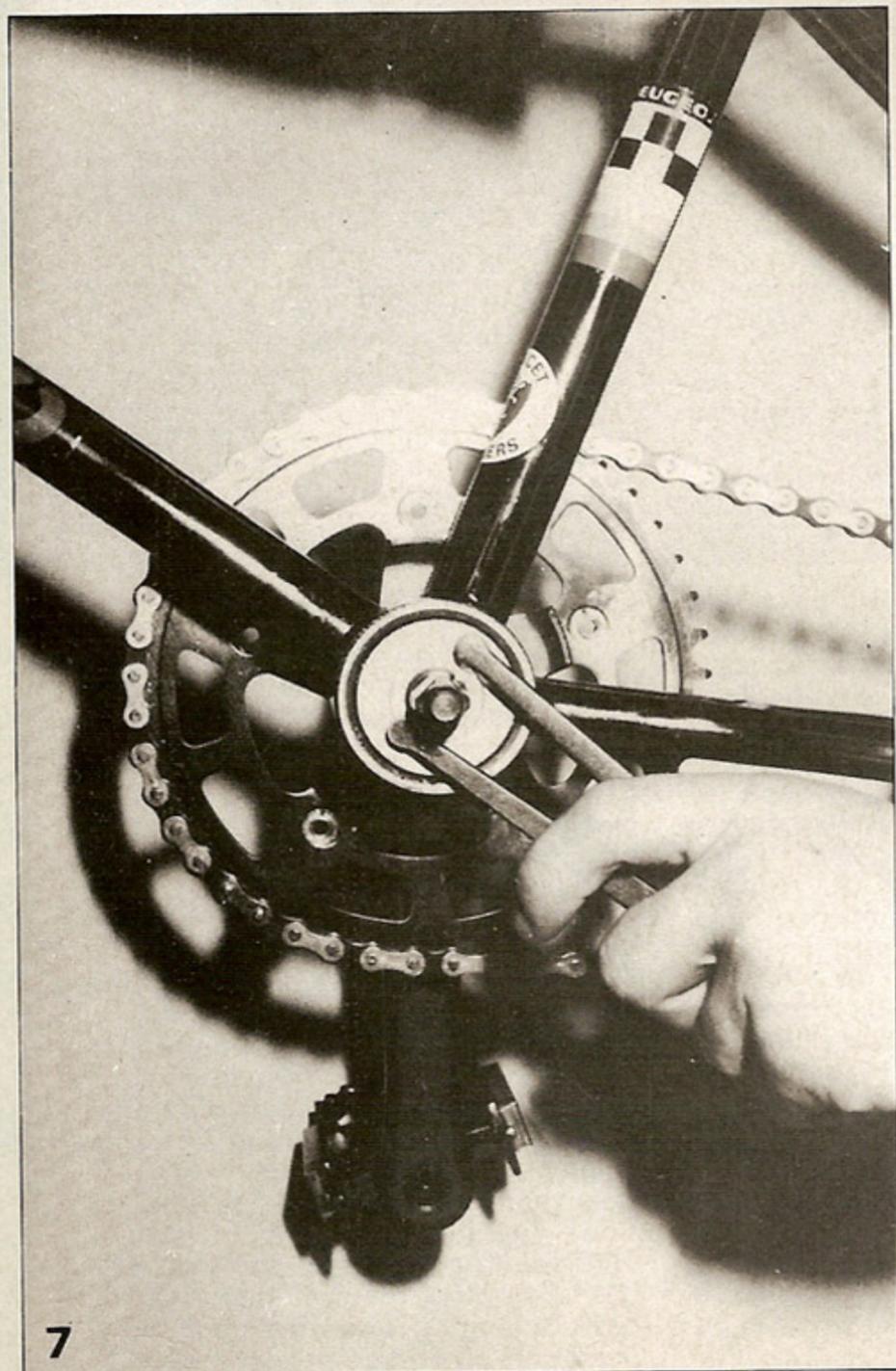
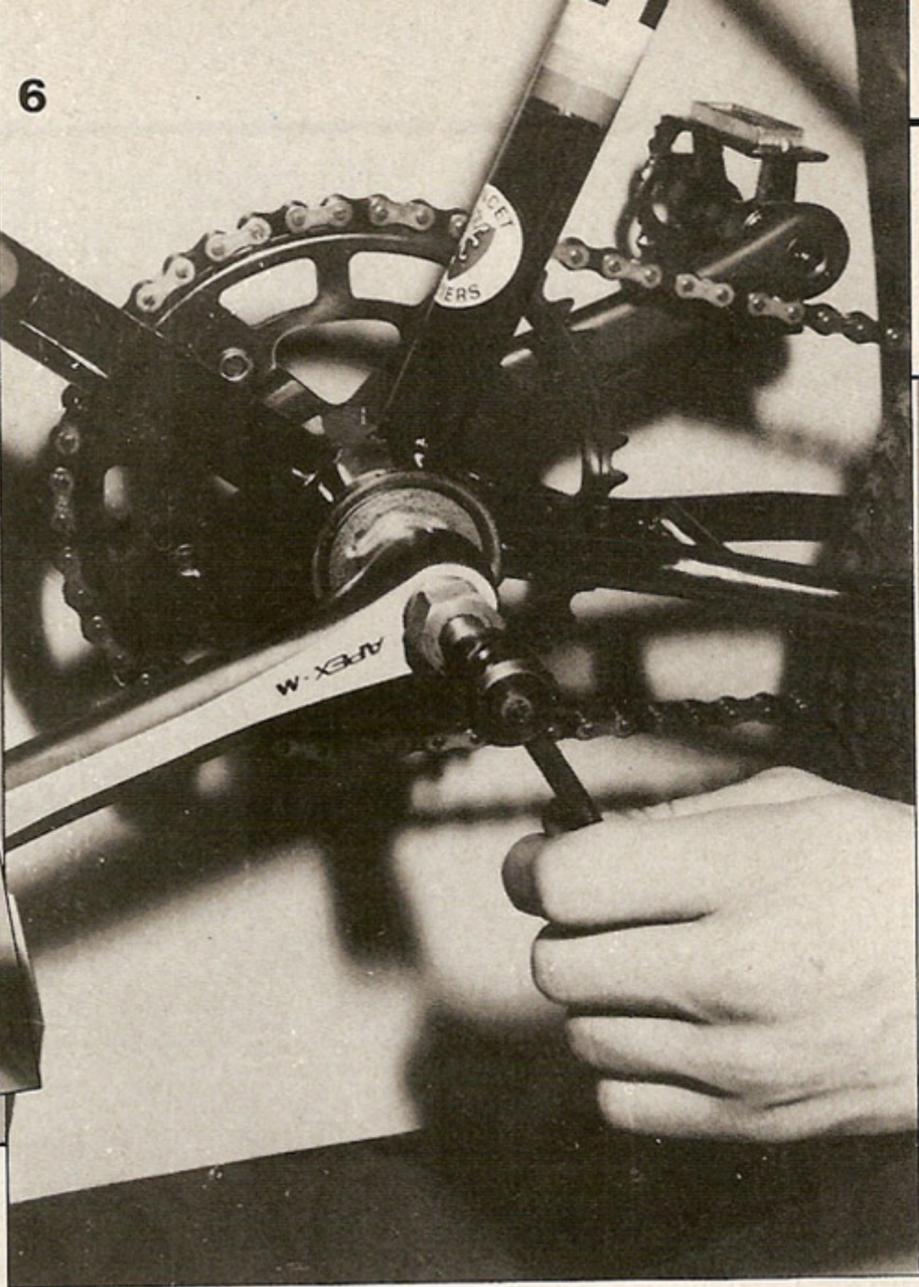
Le jeu complet est vendu avec cages à billes, l'époque des billes libres dans la partie direction est loin.

On n'attend pas l'heure de manger du sable à cause d'une direction défectueuse. Vérifiez régulièrement, car il se passe des choses derrière votre plaque verte (pardon mademoiselle : bleue). Votre jeu de direction travaille tout le temps !

La fourche — et par conséquent — la roue avant, sont continuellement redressées par ce système. Votre équilibre en dépend pour une très grande partie !

Mieux : vous vous imaginez faire un saut mains en l'air comme Anthony Sewell et atterrir la roue en travers ?





Suffit, au boulot. On pose le beau guidon sur la cheminée, la fourche, sans roue, sur la table de travail, on lève la potence (1 boulon au centre) et on achète la grande clé plate qui dévissera l'écrou de blocage. (Vous revendez la pince à étau au voisin bricoleur.)

- Retirer la rondelle-frein.
- Dévisser la bague-cuvette.
- Plonger la cage à billes dans le pé-trole.
- Maintenir la fourche d'une main et soulever le cadre de façon prudente, car le roulement en bas se libère en même temps (photo 8).

- Ranger les pièces d'en haut, bien séparées de celles d'en bas (rappel : usage différent !).

- Fixer la colonne de direction dans l'étau en prévoyant une protection (p.e. un morceau de cuir) pour chasser les cuvettes.

- Si vous ne trouvez pas l'outil prévu (photo 9), dans ce cas, la tige en bronze fera encore le travail.

Essayez de vous procurer deux ou trois de ces tiges, de différentes longueurs et diamètres. Plus tard, vous serez surpris du confort qu'elles fournissent en mécanique !

- Finalement on découvre, sur la fourche, la rondelle-cuvette. Nous terminons avec le même refrain du pédalier : nettoyer, vérifier et au besoin, échange standard.

- Pour replacer les cuvettes, les bons mécanos utilisent un grand serre-joint, dont les bouts se logent dans les creux et qui fait rentrer les deux à la fois. Pratique. Ici, uniquement le bois dur et le marteau léger jouent remplaçant.

Note : sans outillage adéquat, on fait toujours mieux de confier le bicross au mécanicien spécialisé.

- Serrer la bague-cuvette et l'écrou de blocage, à la main.

- Vérifier en faisant tourner plusieurs fois. L'aller et le retour doivent s'effectuer sans aucune gêne. Précision !



Réglage

- Si on sent un freinage au bout d'un quart de tour, regardez les cuvettes : sont-elles bien en place ? Ou pire : n'a-t-on pas abimé les filetages ? (dans ce cas, la bague-cuvette se déplace.) Mais non, on n'est pas débutant... tu penses !

- Une fois trouvé le bon réglage, bien serrer l'écrou de blocage.

Roue libre

La roue libre cache, à l'évidence, un roulement. On retrouve ici les billes libres (c'est-à-dire si vous les retrouvez). Notre petit frère sur ses pneus ballon et son « pignon fixe » est obligé de lâcher les pédales s'il est fatigué, à voir s'il a l'intention de sauter un obstacle... Il s'est fait avoir, car il est privé des plaisirs du bicross.

Heureusement, nous pouvons nous relaxer un instant, en sautant cette triple table américaine. C'est ingénieux et simple en même temps.

- La partie centrale (montée sur le moyeu) tourne libre, du moment qu'on arrête de pédaler. Une roue libre, en pitteux état... freine !

- Nous ne voulons pas freiner, au contraire. Donc, vérification. Ouvrons avec un bon conseil, posez-là dans le couvercle d'une boîte à chaussures, car des billes, il y en a.

- La bague-cuvette se dévisse encore vers la droite, à l'aide d'une pince extracteur, comme celle du pédalier.

- Les billes sont prises entre cette bague et l'intérieur de la couronne, qui fonctionne comme cuvette.

- A part ces nombreuses mini billes, nous remarquons plusieurs bagues fines qui servent de joints entre les cuvettes, et deux cliquets qui bloquent la couronne dès qu'elle est entraînée par la chaîne.

- Après le nettoyage, on n'oublie pas de graisser et... faut pas trembler à l'assemblage !

- Du calme en reposant les cliquets, ainsi qu'au moment de revisser la bague-cuvette, dont le pas de vis est très fin.

- Si vous réalisez ce petit travail de moine avec succès, vous aurez votre diplôme de chirurgien mécano, promis. Ne désespérez pas si vous vous êtes trompés de métier, une roue libre neuve ne mange pas beaucoup de dollars.

Avant de courir au rayon pièces détachées, comptez le nombre de dents. Eventuellement, vous profiterez de ce moment pour changer le développement de votre bike.

Pour les moins de 12 ans qui s'épuisent encore trop souvent en tirant un 16 dents, sachez qu'un plus grand diamètre de roue libre offre un meilleur enroulement ; en général la 17 dents permet de trouver la bonne combinaison (les impairs devraient être disponibles dans tous les magasins valables).

Maillart et Suntour p.e. usinent du bon matos, mais je n'ai pas l'intention de faire une étude de marché ici. Lisez attentivement votre *Bicross Magazine* chaque mois, vous serez au courant de tout.

Les moyeux

(Courage Gaston, encore trois tours de clé.) Le système classique consiste en cuvettes qui font partie du moyeu, billes libres ou encagées, l'écrou cuvette (contre cuvette), et le contre écrou de blocage.

Répetons en bref le travail qui se présente (détail en *Bicross Magazine* n° 11).

- Poser la roue dans l'étau, pourvu de mordaches.

- Desserrer le contre écrou, tout en maintenant l'écrou-cuvette.

- Enlever ou ramasser les billes.

- Nettoyage et vérification.

- Remontage. Régler l'écrou cuvette à la main, ensuite l'écrou de blocage.

- Faire tourner la roue (vous la tenez par les deux bouts de l'axe).

- Ajuster l'écrou cuvette jusqu'au point d'obtenir un minimum de jeu et un maximum de roulement.

- Serrer le contre écrou en maintenant l'écrou cuvette avec la clé extra plate.

Vous n'avez pas oublié de graisser ? Indispensable, sauf pour les heureux propriétaires d'une paire de moyeux Mavic à roulements étanches. Il s'agit ici de roulements annulaires, qui sont pris entre moyeu et axe.

Alors là, c'est le pied. Peu d'entretien. La roue tourne comme une moulinette.

Quand la souplesse de rotation diminue, vous pouvez faire goutter un peu d'huile épaisse dans les roulements. En dépit de la bonne qualité, un jour vous aurez à procéder au changement de ces pièces.

- Desserrer l'écrou de blocage.

- Avec la pince extracteur on dévisse la bague qui bloque le roulement (elle joue en même temps le rôle d'anti poussière).

- Le roulement apparaît. Comment l'enlever ? Ici, l'outillage est primordial, sinon... déménagement du vélo vers le spécialiste.

- On chauffe légèrement le roulement et l'axe (petit chalumeau à gaz).

- A l'aide de l'arrache roulements, votre bijou rejoindra bientôt son copain, logé dans l'autre bout du moyeu.

- Pour mettre de nouveaux roulements étanches en place, on les pose sur l'axe (faire rentrer l'axe dans le moyeu, avant la pose du deuxième).

- Visser les bagues de blocage et les serrer jusqu'au bout. Un des grands avantages de ce système est la suppression quasi totale du réglage.

Une fois en place, votre roulement annulaire tournera parfaitement, il est préparé pour.

Deuxième avantage : le minimum d'entretien.

Troisième (grand) avantage : sa durée de vie.

Vu le kilométrage que supportent ces roulements dans une moto ou dans une voiture (plus grand, la seule différence), ils devraient tourner dans votre machine pendant une éternité.

Désavantage momentané : le prix.

Vous y êtes toujours ?

Eh bien, il ne me reste qu'à vous féliciter. Le meilleur d'entre vous sera invité gratuitement à remettre mon bicross personnel en état de gagnant. Merci.

4 ATOUTS POUR GAGNER



Les cadres GT font les champions : Greg HILL, Nelson CHANABY, Robert FEHD, ont acquis leur palmarès et leur notoriété au guidon d'un GT.

Chez GT à Hungtinton Beach en Californie, il n'entre que du tube chromoly : c'est l'assurance que les BMX montés avec le cadre, la fourche, le guidon et la tige de selle GT sont plus légers, plus résistants et répondent avec plus de souplesse et d'élasticité aux sollicitations du

pilote et lors des "atterrissages".

Aujourd'hui, GT arrive en France et apporte d'un coup les 4 atouts essentiels pour la compétition. En plus, une offre spéciale pour fêter l'événement : Le Kit GT4* 2190 F (offre limitée à 350 exemplaires). La saison 84 s'annonce bien : avec le kit GT4, les plus fins pilotes BMX jouent "servis".

* KIT GT4 : SOUS-ENSEMBLE MONTÉ, COMPRENANT : CADRE GT4, FOURCHE PRO FORK GT, GUIDON PRO BAR GT, TIGE DE SELLE COUDÉE GT, ASSEMBLÉS AVEC UN JEU DE DIRECTION TANGE AW 27 (OU HATTA MX2), UNE POTENCE TUF NECK PRO, UN COLLIER DE SELLE EN ALLIAGE.



UNQUESTIONABLY NUMBER ONE

DISTRIBUÉ EN FRANCE PAR : MOBYCYCLE - BP 1206 44082 NANTES CEDEX TÉL. (40) 49.43.85 TÉLEX 711 935 F

FIGHES BICROSS A DÉCOUPER



FIGHE BICROSS



B.H.

Marque : B.H.
Type : 83/500 HI-TECH
Châssis : 100 % chrome-moly,
 Reynolds 501, tube renforcé
Fourche : 100 % chrome-moly,
 Reynolds 501, tube renforcé
Jantes : .. Ambrosio (anodisé noir) Dural
Pneu AV : Wolber Caiman
Pneu AR : Wolber Caiman
Dimensions AV : 20"x2.125"
Dimensions AR : 20"x1.75"
Moyeux : B.H. Alu (anodisé noir)
Pédalier : Thun Dural (anodisé noir)
Couronne : Thun Dural (anodisé noir)
Pédales : B.H. Irompium
Roue-libre : B.H.
Braquet : 45-18
Frein AV : Weinmann BMX Mod.
 1028 (anodisé noir) Dural
Frein AR : .. Weinmann BMX Mod. 1025
 (anodisé noir) Dural
Tige de selle : (selle) B.H. aéroyale
Cintre : B.H. spécial (+ protecteur-
 nylon)
Potence : B.H. forgée - 4PT.
 (+ Protecteur-nylon)
Largeur guidon : 590 mm
Empattement : 940 mm
Hauteur de selle mini : 600 mm
Poids : 10,60 kg
Prix TTC : 1 999 F
Coloris : Chrome
Garantie : 12 mois
Disponibilité : Immédiate
Diffusion : Réseau B.H.



FIGHE BICROSS



MX FRANCE

Marque : MX France
Type : Trial
Châssis : ... Acier tubulaire avec sabot
Fourche : Acier
Jantes : Acier
Pneu AV : 20 x 2,125 trial
Pneu AR : 20 x 2,125 trial
Moyeux : Acier
Pédalier : Alu emm. carré
Couronne : 28 dents
Pédales : Acier renforcé
Roue-libre : 20 D Maillard
Braquet : 28 x 20
Frein AV : ... CLB Racer tirage central
Frein AR : ... CLB Racer tirage central
Tige de selle : Droite ou coudée
Cintre : Acier
Potence : Pontets Dural moto
Largeur guidon : 690 mm
Empattement : 990 mm
Hauteur de selle mini : 690 mm
Poids : 13 kg
Prix TTC : 1 390 F
Coloris : Blanc
Disponibilité : Immédiate
Diffusion : Réseau MX France

WEINMANN EST DANS LE VENT

Pour vous, les passionnés du bicross,
Weinmann a mis au point un nouveau frein.

le Weinmann BMX

Réf. 1028, coloris : bleu, or, rouge.

Utilisable avec levier coudé ou levier
2 doigts spécial BMX.

Options : détenteur,
équerre d'appui sur frein arrière
Une grande expérience, une parfaite
connaissance de la technique du freinage,
ont permis à Weinmann de concevoir
un modèle BMX

**Haute sécurité,
haute performance.**

WEINMANN

En vente chez les spécialistes
Dépôt Weinmann
André Desvages
Rue du Château d'Eau
37360 Rouziers
Tél. (47) 56.71.77



ASCO TURBO

Un cruiser d'attaque!

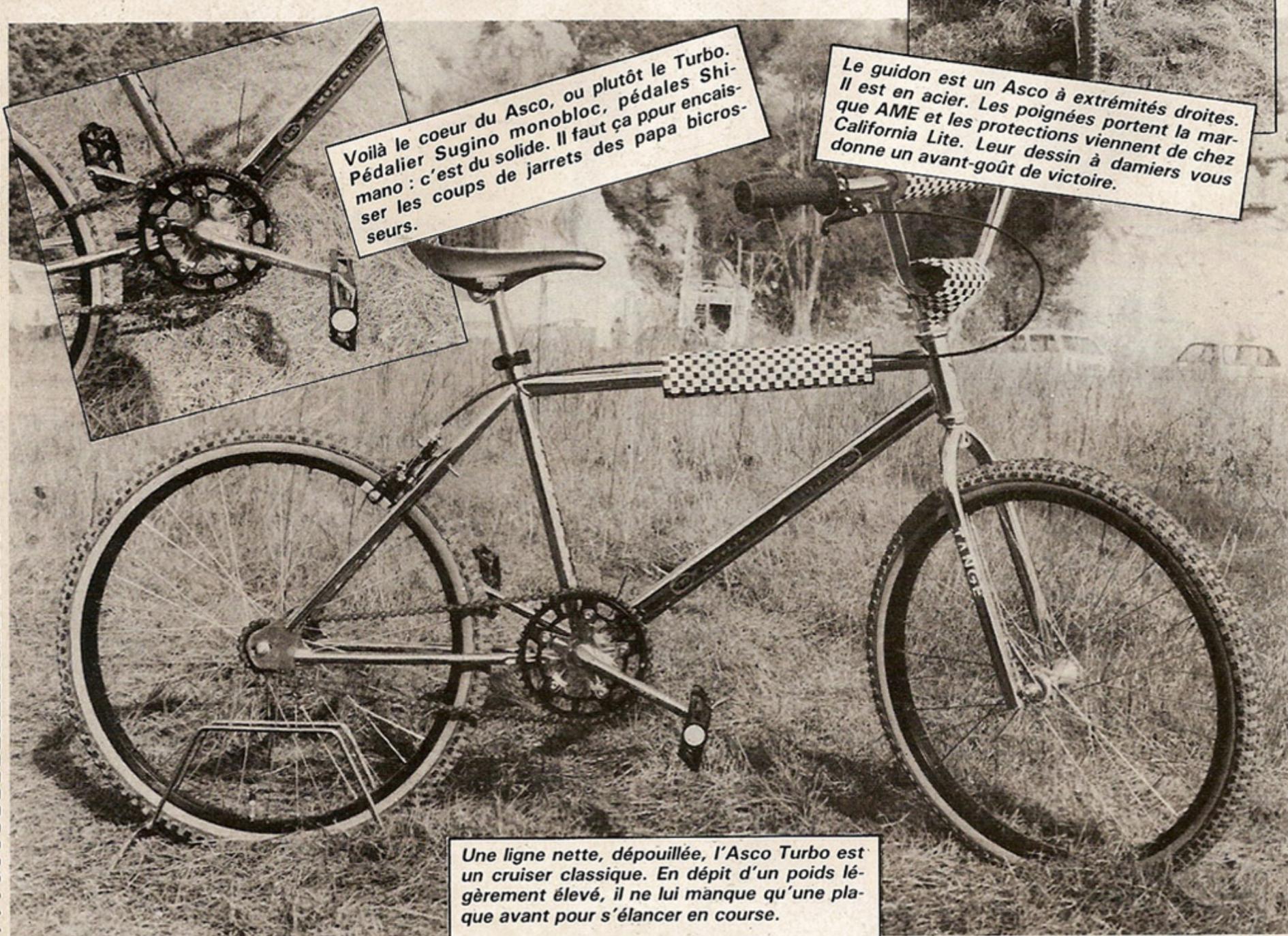
Depuis 1984, il existe des classes cruiser dans chacune des épreuves du championnat de France Lee Cooper 84. Mais, faire des courses, c'est bien beau, encore faudrait-il qu'il y ait des participants. C'est là le hic ! Il faut bien reconnaître que, pour l'instant, les pilotes ne se bousculent pas au portillon.

Ils ont des excuses, les bougres. Car, pour l'heure, notre pays manque cruellement de cruisers. Dans ce contexte, l'apparition en France d'un cruiser distribué régulièrement et à un prix abordable est un événement que nous ne pouvons laisser passer.



Le guidon est un Asco à extrémités droites. Il est en acier. Les poignées portent la marque AME et les protections viennent de chez California Lite. Leur dessin à damiers vous donne un avant-goût de victoire.

Voilà le coeur du Asco, ou plutôt le Turbo. Pédalier Sugino monobloc, pédales Shimano : c'est du solide. Il faut ça pour encaisser les coups de jarrets des papa bicrosses.



Une ligne nette, dépouillée, l'Asco Turbo est un cruiser classique. En dépit d'un poids légèrement élevé, il ne lui manque qu'une plaque avant pour s'élancer en course.

Difficile d'expliquer pourquoi la diffusion des cruisers reste pour l'instant confidentielle. Alors qu'il n'existe pratiquement pas de marché véritable pour eux, les mountains bikes sont en masse dans les échopes des revendeurs. En revanche, ces cruisers que chacun réclame à corps et à cris font toujours cruellement défaut. Les pilotes se disputent donc les quelques Mongoose et autres vélos américains importés à l'unité, quasiment sous le manteau. Qu'attendent donc les grands du marché ? Les Motobécane, Peugeot Raleigh et consort ? Une loi du gouvernement ?...

Dans ces conditions, l'arrivée de l'Asco Turbo 24 pouces est fort réconfortante. Elle ouvre peut-être la voie à une arrivée massive de petites marques qui pourraient bien, avant les gros, s'installer sur ce marché qui promet d'être fort juteux, si l'on se réfère à ce qui se passe outre-Atlantique.

Le souffle turbo

Comment se présente-t-il, cet Asco, celui par qui le scandale arrive ? Pas mal, ma foi, et le moins que l'on puisse dire, est que l'on a d'emblée envie de l'enfourcher. Mais ce sera pour plus tard. Pour l'instant, contentons-nous de l'explorer de fond en comble !

Côté châssis, on trouve un beau cadre

tubulaire en acier chromé. Attention, ici l'acier est recouvert de chrome. En revanche, l'acier choisi est du type classique. Pas de Cr Mo, hélas, ce qui a pour effet de grever un peu le poids de la bête. Comme le veut l'usage, les dimensions sont supérieures à celles d'un bicross de 20 pouces. En conséquence, l'Asco Turbo s'adresse en priorité aux pilotes de grande taille, voire aux adultes. La fourche est une Tange, simplement tubulaire. Le modèle aéro a été délaissé en raison d'un prix excessif. Car – n'oublions pas que cet engin – c'est une bonne surprise, reste dans une norme de prix fort raisonnable : 3 300 F. C'est ce qui explique le choix de certains composants. Si l'on se penche sur les roues, on ne trouve nulle trace d'économie de bout de chandelle puisque les jantes sont des Araya dural noires. Elles sont chaussées de pneus Mitsubishi Compé 3, s'il vous plaît. A l'intérieur – des roues, pas des pneus – nous trouvons des moyeux Maillard. Cocorico !

La selle est une Kashimax Aéro. Le frein arrière et son levier de commande sont des Dia Compé. Le guidon droit Asco est fixé au moyen d'une potence dural ACS.

Et le turbo ? Eh bien, le constructeur veut sans doute parler ici du pédalier. Il s'agit pour la circonstance d'un monobloc Sugino en acier au chrome moly.

Nouveautés

Le plateau est un Sakae en dural. Il actionne la roue arrière, au moyen d'une chaîne Sedis. Lorsque nous aurons ajouté que les protections sont des California Lite et que, au guidon, les poignées sont des AME, vous en saurez autant sur ce cruiser qu'un marchand de frites sur l'art de couper les patates. Il ne nous reste plus qu'à vous indiquer le nom du distributeur de ce beau joujou. Il s'agit de BMX Star, une boîte dynamique installée 47, avenue Stalingrad, 13200 Arles. Ne me dites pas que vous voulez aussi le numéro de téléphone ? Quels indiscrets vous faites... Enfin, nous nous inclinons devant une curiosité bien légitime. C'est le (90) 96.49.87.

La fourche Tange est certes un peu désuète, mais il a fallu serrer le prix. En revanche, bravo pour les jantes, les pneus et les moyeux. Attention, il faudra prévoir un frein avant si vous voulez attaquer.

Bien campé sur ses roues de 24 pouces, l'Asco ne demande qu'à user ses Compé 3 sur les circuits tricolores.



CHAMPIONNAT DE FRANCE DE BICROSSING



*Cavaillon:
la hiérarchie
bousculée!*

Ça y est ! Nous y sommes ! Quatrième du nom, le championnat de France (sponsoré par Lee Cooper) est reparti le 12 février dernier. C'est au club de Cavaillon que revenait l'honneur d'accueillir cette épreuve inaugurale. Une ouverture en fanfare où les tout-nouveaux experts on fait parler la poudre !



Initialement prévu sur 9 épreuves, ce championnat de France experts, filles et cruisers ne comportera, en fait, que huit manches, celle de Bretagne ayant été annulée. Pour le classement, seuls les cinq meilleurs résultats compteront. Il n'était donc pas étonnant de constater l'absence de plusieurs pilotes, dont deux champions de France en titre : Michael Kronberger et Yves Langlade. Tous ces absents risquent fort d'être surpris dans les prochaines courses car, incontestablement, le rythme s'est accéléré et le niveau des pilotes a fait un bond en avant par rapport à l'an dernier. A n'en pas douter, certains se sont entraînés ferme cet hiver. Et peut-être cet automne, puisque la dernière confrontation entre les meilleurs français remonte à la finale du championnat 83, il y a près de 7 mois. Une longue période parfaitement mise à profit par ceux qui passaient experts cette année ; autrement dit, les bons juniors de l'an dernier. En effet, ces « petits nouveaux » ont réussi une entrée remarquée. Ils ont dominé de la tête et des épaules, dans une majorité de caté-

gories, les « vieux experts » conservant tout de même la suprématie dans les tranches d'âges supérieures. Cela dit, cet apport de sang neuf aurait pu être élargi. Si le nombre d'experts, très faible en 83, est plus conséquent cette année, il demeure des catégories où l'on a vu des manches qualificatives à six pilotes ou même un classement sur trois manches. Un peu dommage ! L'AFB aurait peut-être pu pallier cet inconvénient, soit en abaissant la limite des points nécessaires pour devenir expert, soit en offrant la possibilité aux clubs de faire accéder un junior supplémentaire au rang d'expert B. Championnat de France experts, mais aussi filles et cruisers. Pour les filles, pas de problème, elles sont de plus en plus nombreuses (près d'une trentaine), et leurs évolutions n'ont rien de ridicule. Mesdemoiselles (et Mesdames), n'hésitez plus, lancez-vous dans la compétition, vous y avez votre place. Le bicross au féminin, nous sommes pour à trois cent pour cent ! Faible participation, en revanche, dans les nouvelles catégories cruisers créées cette année. Pas par

manque de candidats mais, hélas, parce que les cruisers de 24 pouces restent une denrée rare sur notre territoire. Ainsi, quelques-uns se sont trouvés dans l'obligation d'utiliser un cruiser pour deux, donnant lieu à une véritable course de relais ! Sans compter ceux qui, privés de bécane, sont restés sur la touche ! Bref, messieurs les constructeurs ou importateurs, des milliers de pilotes (j'exagère à peine) attendent ces cruisers. Heureusement, quelques commercialisations apparaissent ici et là. Elles devraient permettre l'envol de cette catégorie très prisée. Experts, filles et cruisers. Au total deux cent pilotes avaient fait le déplacement en Provence. Ajoutez-y deux cent autres pilotes pour la course nationale jumelée, et vous imaginerez facilement l'effervescence régnant sur le circuit baigné par le soleil et miraculeusement épargné par le mistral des jours précédents.

Philippe Leleu en action. Facile vainqueur en 15 ans, l'officiel Mongoose n'a rien perdu de son style spectaculaire... et efficace !

Sport





Super circuit : super spectacle !

Coup de théâtre, le samedi à l'entraînement, notre vice-champion du monde, Edouard Cordier, se blessait à la main. Rien de grave, mais cette blessure l'empêchera de courir en 17 ans experts (où il pouvait tirer son épingle du jeu) et surtout en 25 ans cruizers, laissant à ses challengers le libre accès à la victoire. Pas content le père Edouard, on le comprend ! Et le lendemain, c'est dans le public, fort nombreux au demeurant, qu'Edouard allait vivre cette première course du championnat de France de bi-crossing Lee Cooper.

D'emblée, les manches qualificatives annonçaient la couleur. Grâce au superbe circuit peaufiné par le club de Cavaillon, le spectacle était là et bien là. Les coureurs nous offraient un show jamais vu en championnat de France. Pourtant, ce n'était que le début des hostilités ! Qui dit circuit spectaculaire, dit circuit technique. Les juniors de la course nationale allaient s'en rendre compte, en particulier sur la première bosse très sèche et diffi-



Classement team

Cette année, l'AFB a décidé de créer un classement team (trois pilotes par team), reposant sur un barème de points attribués dans les manches qualificatives et les finales. Ce système a beau être calqué sur les règlements internationaux, il y aurait beaucoup de choses à dire puisque certaines catégories n'avaient pas de finales. A l'AFB de régler ce problème et voici en tout cas ce classement à l'issue de cette première manche.



CHAMPIONNAT DE FRANCE PAR TEAM

1. Team Motobécane n° 1 : Claude Vuillemot, Benoît Villet, Fred. Cassan.
2. Team Mongoose n° 2 : J.-F. Lalli, Laurent Villet, David Kastler.
3. Team Motobécane n° 3 : Eddy Rimasson, Stéphane Colley, Jérôme Ferrat.
4. Team Mongoose n° 3 : Julien Lalli, Chris. Berthiaux, Manuel Prospero.
5. Team Peugeot Altkirch : Pascal Guionnet, Thierry Fritz, Valérie Huber.
6. Team Motobécane n° 2 : Roux Laurent, Vandrascio Nathalie, Roman Franck.
7. Team Mongoose n° 1 : Ed. Cordier, Luc Koehler, Philippe Leleu.
8. Team Motobécane n° 4 : Erika Legrand, Hervé Pécou, J.-C. Waliko.
8. ex aequo Team Skyway France : Emmanuel Rodriguez, Patrick Roman, Laurent Sireix.
10. Team Peugeot Moncet/Béziers : Laurent Fettuciari, Parfait Robleda, Xavier Robleda.
11. Team Gitane Micmo : Xavier Redois, Fabrice Bertin, Franck Henaff.
12. Team Peugeot/Gallardo - Digne : Bruno Chabaliere, Philippe Saunier, Christophe Gallardo.

cile à enrouler. Du monde au tapis. Deux ou trois blessés. Il n'en fallait pas plus pour déclencher la polémique. Résultat : les courses s'interrompaient pendant près d'une heure. Discussions, palabres et finalement suppression de la difficulté sous les yeux horrifiés des pilotes cavaillonnais et sous le regard désapprobateur des concurrents experts.

Le rythme de la course cassé, les qualifications reprenaient, et déjà certaines têtes de série tombaient. Parmi elles, Nicolas Schreiner, Laurent Roux et Luc Martinez. Dur ! Dur ! Le championnat de France 84 !

Les surprises n'allaient pas s'arrêter là. Les finales tant attendues confirmaient ce bouleversement des valeurs chez les experts. L'analyse des résultats le montre.

En 7 ans, le local Michael Pinson, expert B de surcroît, taxait le champion en titre Fabrice Punelle.

En 8 ans, Michael Kronberger absent, Benoît Villet, nouvel expert, raflait les palmes.

Catégorie 8 ans : Thomas Plissonnier, champion expert 83, devait se contenter de la troisième place derrière deux « nouveaux » : Guillaume Dieulle et Eddy Rimasson.

Même topo en 10 ans où Sébastien Fer réglait son compte au champion de France Philippe Hinault. On continue ?... On continue !

En 11 ans, re-belotte, et même plus, car un seul expert 83 se hissait en finale, ne pouvant faire mieux que sixième. Victoire de Bruno Pannetier.

Catégorie 12 ans. Ah ! Enfin une victoire d'un expert 83 : Frédéric Cassan, champion d'Europe. Oui ! Mais il faut préciser que Fred, bien servi par la chance, s'en est tiré à bon compte. Deux p'tits jeunes ont failli le reléguer à la troisième place, mais une chute en a décidé autrement.

Enfin, dernière catégorie où les nouveaux promus ont fait la loi : les 13 ans. Fabrice Perez, triple champion de France (excusez du peu) échouait à la quatrième place. Les deux Roman, Franck et Patrick se livrèrent à un duel farouche jusqu'à ce que Patrick chute, laissant ainsi son homonyme empocher la victoire.

Organisation impeccable

Rendons grâce aux dirigeants de Cavaillon, car l'infrastructure mise en place fut à la hauteur. Un circuit parfaitement préparé, clôturé par des barrières ; une sono efficace ; un speaker, Claude Leray pour ne pas le nommer, parfaitement dans le coup ; un baraquement accueillant la partie restauration ; des entraînements encadrés à la perfection. Bref, hormis la zizanie suscitée par la première bosse du circuit, l'organisation fut irréprochable.

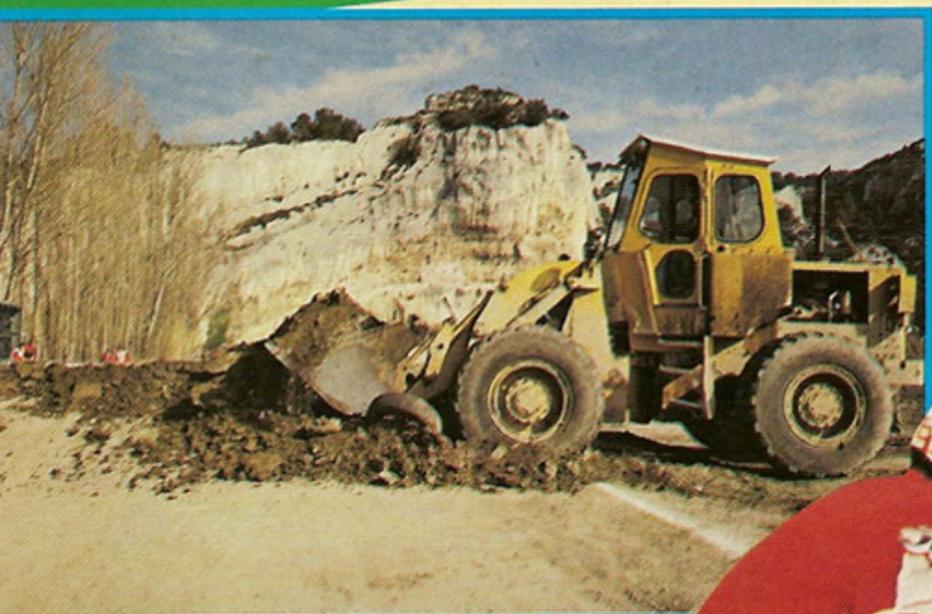


(ci-contre) Les 14 ans experts à l'attaque sur la redoutable première bosse. La position de conduire de nos pilotes vous montre la technicité de cet obstacle.

(ci-dessus) Illustration parfaite du spectacle offert à Cavaillon : encore un petit effort et les américains n'auront qu'à bien se tenir !

«Chapeau Cavaillon!»

Par Alain Kuligowski



huilee vienne se glisser un grain de sable qui a bien failli compromettre irrémédiablement cette première épreuve de championnat ? Pour bien comprendre le fond du problème, un petit retour sur les événements s'impose. Vers 10 heures après la première série des experts, c'est au tour des concurrents de la course open de prendre possession du circuit. Moins aguerris que leurs aînés, ceux-ci sont très nombreux à trébucher sur le pain de sucre d'environ un mètre de hauteur qui ponctue la descente de départ. Plusieurs pilotes sont très sérieusement blessés et doivent être dirigés vers l'hôpital de Cavaillon. Monsieur Citerne, directeur de course juge alors qu'il est temps d'arrêter les frais. Juge suprême sur le plan sportif, le directeur de course est en droit de prendre toute décision qu'il juge opportune pour le déroulement sportif de l'épreuve. M. Citerne dont la compétence ne peut être mise en cause demande que ce pain de sucre fatal aux plus jeunes pilotes soit remodelé. Il suffirait de raboter un peu sa crête pour qu'il devienne d'emblée inoffensif. Hélas, le directeur de course ne connaissait pas la mentalité spéciale de la Provence ! Il butte tout d'abord sur le responsable de Ligue qui ne veut rien entendre et l'envoie quasiment promener. Puis c'est au tour des dirigeants de faire la sourde oreille. Leur argumentation est simple, pour ne pas dire simpliste : pour une épreuve de ce niveau il faut un circuit sélectif. Et puis, personne n'a rien dit la veille lors des essais libres ! Cela signifie que la piste est excellente. Parfaite elle l'était votre piste Messieurs de Cavaillon. En tous cas pour les experts. Seulement un peu de bon sens et de pragmatisme ne font pas de mal lorsque l'on se veut organisateur responsable. Nous aussi à Bicross Magazine, nous sommes partisans de terrain difficiles et sélectifs. Toutefois il ne faut pas être borné. Lorsque de nombreux accidents se produisent au même endroit il ne faut pas se retrancher derrière les principes du bon droit comme l'ont fait les responsables de Cavaillon, il faut intervenir sans délai. Certes sur le fond le B.C. Cavaillon était légitimé à ne pas modifier son circuit. Mais son entêtement devait atteindre des limites proches de la puérilité. Ainsi, après environ une heure de tergiversation et tandis que de nombreux parents se préparaient à reprendre la route, le président cédait enfin. Mais dans une grosse colère il décidait de supprimer purement et simplement la bosse, objet de litige. Nous revenions donc au point de départ... Et en traînant la patte le club devait se résoudre à reformer un nouveau petit pain de sucre, moins haut que celui qui avait créé tous ces drames. En vérité, l'incident ne mériterait pas de tels développements. Avec un peu de réalisme et de bonne volonté, les choses auraient pu s'arranger en quelques minutes, à la satisfaction générale. A l'avenir, amis de Cavaillon, évitez de camper ainsi sur vos positions lorsque tout vous donne tort. Mettez un tout petit peu plus de bonne volonté et ainsi nous pourrions dire, sans arrière pensée : chapeau Cavaillon...





Classements Cavillon

EXPERTS 7 ANS ET MOINS

1. Pinson Michaël (Cavillon) ; 2. Prunelle Fabrice (Mours) ; 3. Metivier Stéphane (Cavillon) ; 4. Barbenson Fabien (Cavillon) ; 5. Lalli Julien (Vallée-de-la-Bruche - team Mongoose) ; 6. Goroneskoul Ilya (Lunel) ; 7. Flocquet Nicolas (Mably) ; 8. Sarron Sébastien (Auvergne).

EXPERTS 8 ANS

1. Villet Benoît (Grenoble - team Motobécane 1) ; 2. Hordel Romain (Normandy) ; 3. Taravel Jérôme (Romans) ; 4. Michaud Michaël (Chalon) ; 5. Genin Antoine (Auvergne) ; 6. Clément Cédric (Cavillon).

EXPERTS 9 ANS

1. Dieulle Guillaume (Arles) ; 2. Rimasson Eddy (Vern-sur-Seiche - team Motobécane 3) ; 3. Plissonnier Thomas (Beaune) ; 4. Ollagnier Arnaud (Mably) ; 5. Zavitnik Olivier (Vaux-le-Pénit) ; 6. Clément Jérôme (Cavillon) ; 7. Weller Vianney (Altkirch) ; 8. Nicolas Rudy (Beaune).

EXPERTS 10 ANS

1. Fer Sébastien (Grenoble) ; 2. Hinault Philippe (Beaune) ; 3. Brondello Frédéric (Auvergne) ; 4. Gackel Jérôme (Vallée-de-la-Bruche) ; 5. Schneider Frédéric (Apt) ; 6. Musazzi Eric (Cavillon) ; 7. Valero Franck (Cavillon) ; 8. Fontaine Franck (Altkirch).

EXPERTS 11 ANS

1. Panetier Bruno (Mours) ; 2. Gandin James (Givors) ; 3. Rayne William (Cavillon) ; 4. Garnier Jean-René (Lunel) ; 5. Ferrat Jérôme (Vaux-le-Pénit - Team Motobécane 3) ; 6. Beraud Stéphane (Cournon) ; 7. Huss David (Vallée-de-la-Bruche) ; 8. Villet Laurent (Grenoble - team Mongoose 2).

EXPERTS 12 ANS

1. Cassan Frédéric (Apt - team Motobécane 1) ; 2. Robleda Xavier (Béziers - team Peugeot Moncet) ; 3. Malaplate Olivier (Lunel-Bénédict) ; 4. Arjonilla Sabdy (Manosque) ; 5. Le Fur Olivier (Lanester) ; 6. Prospero Manuel (Apt - team Mongoose 3) ; 7. Clerici Olivier (Apt) ; 8. Lapégrade David (Vallée-de-la-Bruche).

EXPERTS 13 ANS

1. Roman Franck (Cavillon - team Motobécane 2) ; 2. Musazzi Laurent (Cavillon) ; 3. Izquierdo Didier (Cournon) ; 4. Perez Fabrice (Chalon) ; 5. Pilat Bruno (Cavillon) ; 6. Gueho Pierre (Hauts-de-Seine) ; 7. Bonjean Nicolas (Auvergne) ; 8. Roman Patrick (Arles - Team Skyway France).

EXPERTS 14 ANS

1. Kastler David (Vallée-de-la-Bruche - team Mongoose 2) ; 2. Gassin Eric (Apt) ; 3. Chaballier Bruno (Digne - team Peugeot) ; 4. Rodriguez Emmanuel (Givors - Team Skyway France) ; 5. Bertoloto Eric (Marseille) ; 6. Henaff Franck (Lorient - team Gitane Micmo) ; 7. Laronze Fabrice (Beaune) ; 8. Jeannin Emmanuel (Chalon-sur-Saône).

EXPERTS 15 ANS

1. Leleu Philippe (Mours - Team Mongoose 1) ; 2. Vico Christophe (Apt) ; 3. Gouze Eric (Lourdes) ; 4. Passevent Etienne (Mours) ; 5. Genre Vincent (Commercy) ; 6. Perraguin David (Chalon) ; 7. Loche Philippe (Créteil) ; 8. Berthiaud Christophe (Romans - Team Mongoose 3).

EXPERTS 16 ANS

1. Koehler Luc (Vallée-de-la-Bruche - team Mongoose 1) ; 2. Sireix Laurent (Rixheim - Team Skyway France) ; 3. Delarche Christophe (Chalon-sur-Saône) ; 4. Lebrun David (Vaux-le-Pénit) ; 5. Citerne Denis (Auvergne) ; 6. Bruley Pascal (Jargeau) ; 7. Calderoni Gilles (Lyon) ; 8. Cottendin Jean-Marc (Givors).

EXPERTS 17 ANS ET PLUS

1. Vuillemot Claude (Beaune - team Motobécane 1) ; 2. Redois Xavier (Machecoul - team Gitane Micmo) ; 3. Colley Stéphane (Lure - team Motobécane 3) ; 4. Guionnet Pascal (Altkirch - Team Peugeot Altkirch) ; 5. Gicquel Daniel (Jargeau) ; 6. Guillen Lionel (Apt) ; 7. Piot Philippe (Chalon-sur-Saône) ; 8. Lalli Jean-François (Vallée-de-la-Bruche - team Mongoose 1).

CRUISERS 13 ANS ET MOINS

1. Le Fur Olivier (Lanester).

CRUISERS 14/15 ANS

1. Berthiaud Christophe (Romans - team Mongoose) ; 2. Vicat Laurent (Mours) ; 3. Cauvin Frédéric (Hauts-de-Seine).

CRUISERS 16/17 ANS

1. Lalli Jean-François (Vallée-de-la-Bruche - team Mongoose) ; 2. Grousset Hervé (Lanester).

CRUISERS 18/24 ANS

1. Pecoul Hervé (Cran-Gevrier - team Motobécane) ; 2. Cauvin Olivier (Hauts-de-Seine).

CRUISERS 25 ANS ET PLUS

1. Piotrowski Didier (Créteil) ; 2. Lamouret Patrick (Meaux) ; 3. Villet Jean-Claude (Grenoble) ; 4. Robleda Parfait (Béziers - team Peugeot) ; 5. Guers Gérard (Grenoble) ; 6. Pouvreau Didier (Rochecorbon).

FILLES 7 ANS ET MOINS

1. Legrand Erika (Vaux-le-Pénit - team Motobécane 4) ; 2. Aubert Sandra (Mours) ; 3. Rougemont Anne (Givors) ; 4. Cugerone Julie (Romans).

FILLES 8/9 ANS

1. Vallet Karine (La Ferté-Gaucher) ; 2. Prat Céline (Arles) ; 3. Schreiner Fanny (Vandoncourt) ; 4. Monier Marlène (Mably) ; 5. Maurin Christelle (Cavillon).

FILLES 10/11 ANS

1. Jac Corinne (Arles) ; 2. Poveda Marjorie (Arles) ; 3. Poveda Sandrine (Arles) ; 4. Grillet Nadège (Beaune) ; 5. Bruguier Sabine (Cavillon) ; 6. Basse Billon Virginie (Vaux-le-Pénit) ; 7. Gueho Sonia (Hauts-de-Seine) ; 8. Sol Sandrine (La Ferté-Gaucher).

FILLES 12/13 ANS

1. Huber Valérie (Altkirch - team Peugeot) ; 2. Simon Laurence (La Ferté-Gaucher) ; 3. Moreac Catherine (Lanester) ; 4. Maumier Murielle (Vandoncourt) ; 5. Citerne Pascale (Auvergne) ; 6. Citerne Sylvie (Auvergne) ; 7. Deux Rachelle (Mably) ; 8. Bey Sandrine (Cavillon).

FILLES 14 ANS ET PLUS

1. Varis Stella (Saint-Martin-de-Crau) ; 2. Vicat Corinne (Mours) ; 3. Vandrasco Nathalie (Mours - Team Motobécane 2) ; 4. Michelot Marylène (La Ferté-Gaucher) ; 5. Lebeau Florence (Gran-Gevrier) ; 6. Weller Sandrine (Altkirch) ; 7. Hein Nathalie (Manosque) ; 8. Biancotti Laure (Cavillon).

Somme toute, la démonstration est éclatante. Dans ces sept catégories, les experts 83, les « anciens », ont été rudement malmenés, pour ne pas dire dépassés par les événements. C'est un véritable raz de marée qui s'est abattu sur eux. Va falloir réagir, Messieurs !

La logique, par contre, a été respectée en 14, 15 et 16 ans avec les victoires respectives de David Kastler, Philippe Leleu et Luc Koehler.

La journée voyait son apothéose avec la finale des 17 ans et plus.

Au départ, les favoris sont là : Claude Vuillemot, Xavier Redois, Jean-François Lalli et Stéphane Colley. La tension est à son comble quand la grille s'abaisse. Premiers mètres de course, Jean-François Lalli s'arrête, victime de crampes (dommage, dans les qualifications, Jean-François s'était montré redoutable). La bataille s'engage alors entre Claude Vuillemot et Xavier Redois. Au bout de la ligne droite, Xavier hisse son Gitane en tête, poursuivi comme son ombre par le Motobécane de Claude. A l'abord du deuxième virage en vélodrome, Xavier conserve un léger avantage mais la course va se jouer là. Xavier pique à l'intérieur, Claude choisit une trajectoire plus large, monte haut dans le virage et, en sortie, aidé par la pente, il double irrémédiablement Xavier qui ne pourra revenir. Propre et sans bavure ! Derrière Stéphane, Colley assure facilement la troisième place. Magnifique course en vérité. On ne pouvait espérer mieux pour ponctuer cette journée fertile en rebondissements. Voilà qui laisse augurer un championnat de France palpitant. Rendez-vous à Mours, le 25 mars, pour la deuxième manche !



COURSE OPEN JUNIORS

Catégorie 7 ans et moins :

1. Moreno Gaëtan (Carnon) ; 2. Barres Laurent (Cavillon) ; 3. Roux Thierry (Carnon) ; 4. Antoine Wilfried (Arles) ; 5. Martin Peter (Jargeau) ; 6. Rouquette Nicolas (Carnon) ; 7. Doero Stéphane (Arles) ; 8. Coue Jean-Damien (Marseille).

8/9 ans :

1. Rey David (Cavillon) ; 2. Roux Didier (Carnon) ; 3. Garcia Stéphane (Cavillon) ; 4. Durandeu Fabrice (Brignolles) ; 5. Maina Michel (Mours) ; 6. Gros Patrick (Cavillon) ; 7. Gauthier Michel (Les Angles) ; 8. Hetmanczyk Alex (Arles).

10/11 ans :

1. Makowski Sébastien (Ste-Cécile-Les-Vignes) ; 2. Poussin Emmanuel (Mably) ; 3. Hetmanczyk Thierry (Arles) ; 4. Maschio Mickael (Digne) ; 5. Rochette Thierry (Manosque) ; 6. Métivier Jérôme (Cavillon) ; 7. Monier Stéphane (Mably) ; 8. Perrault Steve (Jargeau).

12/13 ans :

1. Mazue Bruno (Mours) ; 2. Bruguier Laurent (Cavillon) ; 3. Cattaneo Jean-F. (Cavillon) ; 4. Faurebrac David (Mably) ; 5. Jacob Cyril (Vaux-le-Pénit) ; 6. Grellier Cédric (Jargeau) ; 7. Rebatet Jean-Marc (Digne) ; 8. Salas Jean-Christ. (Cavillon).

14/15 ans :

1. Sauze Pierre-Henri (Cavillon) ; 2. Vallier Didier (Cavillon) ; 3. Bueb Laurent (vallée de la Bruche) ; 4. Estratat Patrice (Cavillon) ; 5. Bourdon Cyrille (Carnon) ; 6. Kaufmann Mathieu (Cavillon) ; 7. Foraison William (Lyon) ; 8. Ayasse Thibault (Cavillon).

16 ans et plus :

1. Bonis Armand (Cavillon) ; 2. Bey Philippe (Cavillon) ; 3. Bauzil Laurent (Béziers) ; 4. Beck Christophe (Cavillon) ; 5. Valentin Raphaël (Romans) ; 6. Reuze Didier (Mably) ; 7. Delijster Jacky (Jargeau) ; 8. Barbut Bruno (Givors).



Le tiercé gagnant pour les 17 ans. De gauche à droite : Claude Vuillemot, Xavier Redois et Stéphane Colley. « OK ! OK ! J'ai fait une erreur mais la prochaine fois, ça ne se passera pas comme ça » ! semble dire Xavier.

La Vélocipédie de la Grande Gerbe Parc de St. Cloud

Tél. : 771.64.29
OUVERT TOUS LES JOURS
DE 9 H à 19 H SANS INTERRUPTION

Location de cycles

MOUNTAIN BIKE
CROSS BMX « Motobécane » pour tous les âges
VELOVERT « Motobécane »
VELOS HOLLANDAIS « Batavus »
VELOS ANGLAIS « Raleigh »
TANDEMS TRIPLOS-QUADRUPLOS
VOITURES A PEDALES « Gitane » 3-6-9 places

Pistes naturelles dans sous-bois
pour cross et trial
dans le cadre somptueux
du Parc de St-Cloud

PIECE D'IDENTITE OBLIGATOIRE POUR LA LOCATION

MAX

FRANCE

pièces détachées/accessoires

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

| | |
|--|-----------|
| PLAQUES NUMERO | |
| Plastique type 2 | 65,00 F |
| Aérée HURRICANE V/B/R/W | 49,00 F |
| JEUX DE MOUSSES | |
| 3 pièces velcro | 49,00 F |
| TUBES DE SELLE | |
| Acier CRMO droite D 22 DIAMOND | 49,00 F |
| Acier CRMO coudée D 22 DIAMOND | 59,00 F |
| Acier coudée D 25 avec renfort | 59,00 F |
| Aluminium D 22 chariot aluminium | 69,00 F |
| PNEUS | |
| Hutchinson noir/brun 20 x 1,75 | 59,00 F |
| Wolber Caiman noir/brun 20 x 1,75 | 69,00 F |
| ROUES (PR) | |
| SIMPLEX plastique couleur | 339,00 F |
| CINTRES | |
| Cintre droit type CW acier | 99,00 F |
| Cintre droit type CW CRMO/TIG DIAMOND | 195,00 F |
| Cintre type GT CRMO DIAMOND | 185,00 F |
| POTENCE | |
| Aluminium plongeur CRMO D 21 | 79,00 F |
| PEDALIERS | |
| Monobloc acier forgé complet | 119,00 F |
| Monobloc TAGARI CRMO complet | 269,00 F |
| Monobloc SAKAE CRMO creux complet | 599,00 F |
| ENSEMBLE CADRE-FOURCHE | |
| 20 pouces gros boîtier chromé | 459,00 F |
| 20 pouces tous tubes CRMO chromé Série 1 | 1079,00 F |
| CHAINE | |
| Couleur ou or : ISUMI (boîte) | 69,00 F |
| VETEMENTS | |
| Survêtement complet | 239,00 F |
| CASQUES | |
| Modèle JET taille 50/52/54 | 139,00 F |
| MONTAGE DE VELOS A LA CARTE POSSIBLE - NOUS CONSULTER POUR DEVIS ET DELAIS | |
| Chez votre revendeur MX (Demandez notre liste) ou 20,00 F pour transport (Roues/cadre 50,00 F) | |
| Documentation contre 2 timbres | |
| En Belgique : Ligne sport sa - 98 B, av. de la Chasse - BRUXELLES - Tél.(02) 733.40.46 | |

Le facteur b

Record battu ?

Salut, amis du bicrossing ! D'abord, je tiens à vous dire que votre revue est extra (il manque peut-être un peu d'essais de vélos bas de gamme). Je vous écris car, depuis plusieurs semaines, je m'entraîne à faire comme Christophe Delarche qui saute 3,10 m sans tremplin. Avec un copain, ayant emmené le mètre avec nous, j'ai voulu mesurer à mon tour la distance que je pouvais faire. Au bout de plusieurs essais, nous avons mesuré : surprise ! Sans tremplin, je venais de sauter 4,10 m (avec un vélo de 13,7 kg). Je voudrais savoir si, lorsque vous avez publié le record de Delarche, il ne s'est pas glissé une erreur dans les chiffres. Un fan de bicross.

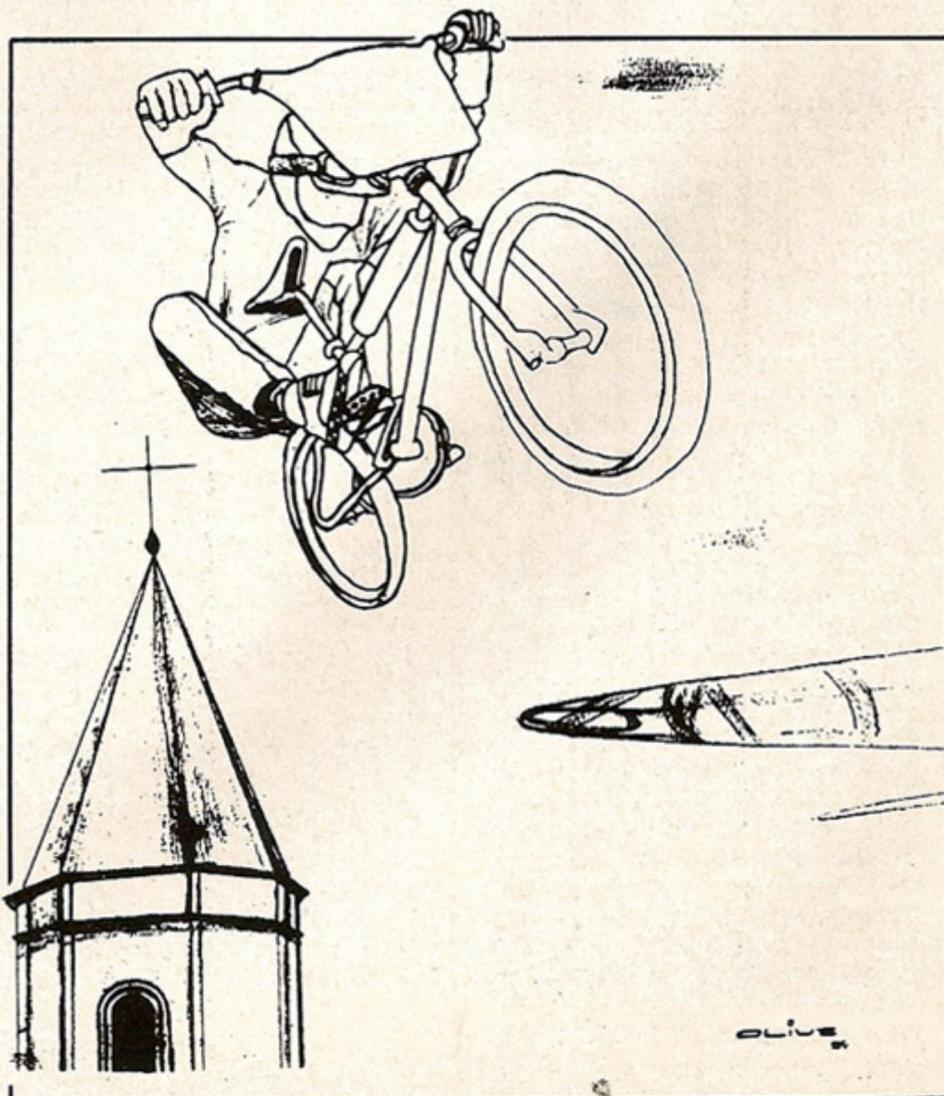
Jean-François Lussier, 36, rue du Breuil, 17300 Rochefort.

Salut, J.-F., Christophe Delarche a effectivement réalisé un saut de 3,10 m. Officieusement, avec tes 4,10 m, son record est battu. Il te reste une chose à faire : l'homologation en présence d'un responsable de ta ligue (renseigne-toi à l'AFB : (80) 22.66.98 ou d'un huissier (solution nettement plus onéreuse) pour officialiser ce record.

Presque insoluble !

Mon fils va avoir 6 ans au mois de mars. Pour Noël, il a eu un bicross 20 pouces. Il a fait rapidement de gros progrès, se débrouille pas trop mal. Il s'entraîne dans un club avec des plus vieux qui lui ont indiqué que son vélo était trop grand pour son âge. J'ai lu dans votre courrier des lecteurs qu'il existait des vélos pour les moins de 10 ans, 20 pouces, pesant 6 kg. Pour la compétition, quel type de vélo lui faudrait-il, 16 ou 20 pouces ? Qui fabrique des minis 20 pouces ? Jacques Gauthier, 84110 Vaison.

Pour la compétition, le 20 pouces s'impose. Les 16 pouces s'adressent aux tout-petits, ce sont des engins d'initiation au bicross. Leurs roues de petit diamètre, leur braquet hypercourt limitent leurs prétentions sportives à la figuration. Le choix doit donc se porter sur un 20 pouces. Malheureusement, ces derniers, à l'empechement long et au poids relativement élevé, sont difficilement manœuvrables par les jeunes pilotes. Du coup, la solution idéale est le 20 pouces mini. Hélas ! Hélas ! Ces minis spécialement conçus pour les moins de 10



BICROSS



ans sont presque introuvables en France. Nos constructeurs n'ont toujours pas pris de dispositions pour sortir un modèle et, quant aux importations éventuelles, c'est à peu près le désert. Seuls quelques magasins spécialisés (Simon, « l'ami des sportifs ») commercialisent des minigooses (Mongoose). Essayez de les contacter.

Documentation ?

Je suis en 6^e à Rixensart (Brabant Wallon). Je voudrais faire connaître le bicross à mes amis lors d'une élocution. Je vous demande de bien vouloir, s'il vous plaît, m'envoyer de la documentation sur l'histoire du bicross et sur quelques marques telles que Motobécane, Mongoose, Gitane, Raleigh, etc.
Christian Esser, 15, résidence de l'Amblève, 1350 Limal (Belgique).

Salut, Christian. Vous êtes nombreux à nous demander de la documentation en vue d'exposés en classe ou autres. Malheureusement, nous ne pouvons y satisfaire. Pour la doc' sur les marques, adressez-vous directement aux constructeurs ou piochez dans Bicross Mag. les informations qui peuvent vous aider. Quant à l'historique du bicross, cela fera certainement l'objet d'un prochain article.

La dernière fois

Je trouve votre revue extra-super-clas. Toutefois, si vous pouviez mettre quelques leçons de free-style, j'en serais ravi car je suis casse-cou. Mon frère a un BX 20 de chez Motobécane. J'aurai sûrement un CPX 301 dont je vous demande le prix. J'aimerais aussi connaître le poids des nouveaux CPX 601, 501, 400, 350 et 301.
Roman Croguennec, 7, rue de la Malonerie, Lèves, 28339 Mainvilliers.

Salut Roman ! Les leçons de free-style ? On y pense, on y pense. Mais pour cela, il faut des pilotes maîtres en la matière. Le concours du super free-style, les 17 et 18 mars, nous permettra de faire le point et de voir en sont les pilotes français. De là, nous pourrions sûrement choisir le spécialiste qui sera bien placé pour vous donner des leçons dans Bicross Mag. Alors, un peu de patience.

Deuxième point : le poids des Peugeot. Les voici : CPX 201/301/350 : 13,8 kg ; CPX 400/500 : 13 kg et CPX 601 : 11,1 kg.

Petite précision qui a son importance : nous ne répondrons plus à ce genre de questions sur le poids des engins. D'une part, parce que les chiffres annoncés par les constructeurs sont parfois inexacts, et, d'autre part, parce que ces questions doivent être posées à vos concessionnaires. Ils sont là pour ça. C'est leur boulot de vous donner des indications techniques sur ce qu'ils vendent.

Ainsi soit-il !

Valérie Rasigade-Vernière (13 ans) de Montpellier semble divinement inspirée par le bicross. Elle nous a envoyé cette petite prière qui devait bientôt faire fureur au catéchisme ! Bravo, Valérie !
Mon MX 172
Mon MX qui est en place
Que ton numéro soit qualifié
Que ton honneur règne
Que ma volonté soit exécutée
Sur les pistes comme en dehors
Donne-moi aujourd'hui une chance de gagner
Pardonne-moi mes insultes
Comme je pardonne les courses ratées
Mais soumetts-moi à la tentation
D'aller en championnat du monde
Car c'est à toi qu'appartiennent le règne, la robustesse et la légèreté pour des siècles et des siècles.

Olivier Dujols (1, rue du Maréchal-Juin, 57070 Metz) nous a adressé ce petit dessin totally supersonique ! Jugez vous-même.

TEAM AVALON MX France

Poids léger - Prix léger

GLX 10,8 kg 1 500 F
Guidon droit chro - Moly 195 F
Survêtement, gants, Casques TECHNO-MP

121, route de Genève
01700 BEYNOST
Sortie A42 n° 5
Tél. : 16 (7) 855.63.07

DBM ^{DISCOUNT BY MAIL} OUF! LES PRIX EN LIBERTE

- PLAQUE COURSE AVEC AUTOCOLLANT 41 F
- LEVIER AMERICAIN 2 DOIGTS la paire 55 F
- MOUSSE : GUIDON + CADRE + POTENCE à la marque MX étoilé 90 F
- COUDIERE BICROSS, modèle KOHO 185 F
- GENOUILLERE BICROSS, modèle KOHO 156 F
- CEINTURE DE MAINTIEN BICROSS 158 F
- MAILLOT AERE, marque MOTOBECANE 154 F
- MAILLOT AERE, marque MX 154 F
- Maillot enfant, marque MOTOBECANE 154 F
- CASQUE BMX JUMBO 215 F
- PNEUS BMX, avant-arrière, nous consulter 20 x 2.125, 20 x 1.75 couleurs.
- MENTONNIERE DE CROSS REPLICAT ARAI, toutes couleurs; 50 F
- REMBOURES, MOUSSE, ADAPTABLE TOUS CASQUES JET 50 F
- PIF PROTEGE-NEZ TYPE JOBE. Adaptable tous casques

Commande + règlement à adresser : DBM, 27, rue du Pré-au-Clerc, 94370 SUCY-en-BRY. TEL. : (1) 590.72.40.

Demandez notre catalogue contre 10 F en timbres.

Plusieurs choix de coloris et tailles.

- FRAIS DE PORT : 25 F.
- INTERNATIONAL ET DOM/TOM : 40 F.
- ENVOI DE RECOMMANDE : Sup. 15 F.

ma famille s'agrandit...

20 x 1,75

20 x 2,125

20 x 1³/₈

Le **Caiman**  de
WOLBER

c'est caïman le plus fort...

Ces enveloppes, constituent la deuxième génération du BMX.
La sculpture a été spécialement étudiée pour améliorer
les performances en compétition.
Chape enveloppante à petits crampons. Résistance à l'usure et
adhérence exceptionnelle.
Enveloppes skinwall - Chape : noire, rouge, bleue, jaune.

WOLBER
SUPER CHAMPION

Eh! T'as vu mes roues?



LES NOUVELLES ROUES
SIMPLEX, C'EST PLUS MODE.
20 POUCES, 7 BATONS, ELLES
SONT EN POLYAMIDE
ET FIBRES DE VERRE.
C'EST SOLIDE ET C'EST GENIAL
POUR LE FREE STYLE.
LES COULEURS SONT SUPER:
JAUNE, NOIR, ROUGE OU BLEU.



Simplex

21019 Dijon Cedex

BP.6 Dijon Grésilles

*Roue d'Or
Challenge Simplex*

TROPHÉE ORGANISÉ
AVEC BICROSS MAGAZINE,
UN VÉLO D'OR POUR LES
CHAMPIONS DU TEAM SIMPLEX!