

DECEMBRE 1993 N°19

26 FF - 120 FB - 7 FS

# Motocross

## MAGAZINE

CROSS - SUPERCROSS ET MINI CROSS



**TEST 94  
125 KX :  
THE BEST**

**300 KTM**

**ET**

**320 MAICO**

**BAYLE  
GOLDEN BOY !**

**MINICROSS  
A PERNES**

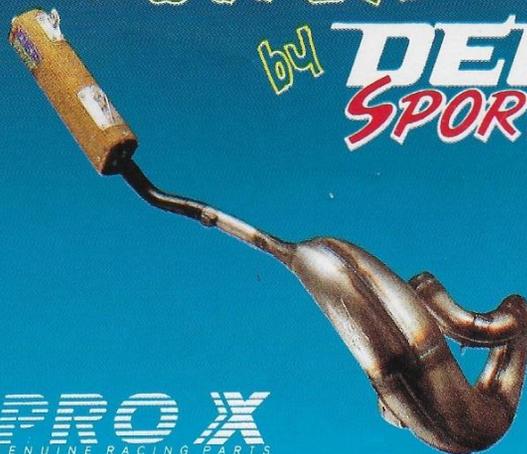
**SX FOLIES**

**LE MYSTERE STEFAN EVERTS  
MILAN : DES NOUVEAUTES ET UN 80 HONDA "GR"  
LE MONDIAL 125 DE "TEFLI"  
PAR "MAXI VIMOND"**

M 5282 - 19 - 26,00 F



**MAXI  
POWER**  
by **DEP  
SPORT**



**PRO X**  
GENUINE RACING PARTS

*PRO-X Sport distribue en exclusivité  
les systèmes d'échappement DEP SPORT  
Pots racing très hautes performances  
Silencieux Carbone-Kevlar ou Alu  
Haut de gamme*

**PRO-X SPORT - 60810 VILLIERS-ST-FRAMBOURG  
Tél. : 44.54.44.56. - Fax : 44.54.44.92.**

## LES CRIS DU YEN

**E**ntendez-vous, parfois les cris du Yen, le soir au fond de vos campagnes. Non ? Dommage car il se font de plus en plus aigus ces derniers temps. A la grande joie d'ailleurs des constructeurs européens qui profitent de la flambée japonaise pour reconstituer leurs marges. Les Japonais ont mal au Yen, c'est évident. Celui-ci monte, monte mais, en raison de la récession économique qui réduit la demande, les marques nipponnes ne peuvent répercuter sur leurs prix, la flambée de leur monnaie. Du coup il assistent impuissants, à la fonte de leurs profits.

Cette situation est un rude retour de bâton pour les statèges en marketing du Soleil Levant. Il leur a fallu 15 ans pour conquérir le marché cross mondial avec comme armes, la sophistication mécanique, une dose de dumping, un art consommé du commerce, et pas mal d'argent.

Ce fric leur a permis de se payer les meilleurs pilotes, les meilleurs mécanos et d'étouffer leurs rivaux européens.

**A**ttention, nous ne voulons pas dire que la disparition de firmes comme Monark, Ossa, Bultaco, Ancillotti, Gori... et les difficultés de Maico, KTM ont seulement pour origine l'impérialisme nippon. Chacun, ici a sa part de responsabilité, à commencer par les dirigeants qui ont trop tardé à moderniser leurs installations.

Les survivants commencent à relever la tête et c'est au tour des "conquérants" de se trouver en mauvaise posture.

Certes, le mal est fait et le crossman ne disposera plus jamais du choix mécanique qui pouvait exister dans les années 70-80. Mais, n'en déplaise aux augures des grandes écoles, généralement incapables de boucler un tour sur un circuit boueux, le moto cross va continuer à vivre, envers et contre tous. Peut être avec moins de moyens, mais toujours avec plus de passion.

"Lorsque la passion est réellement forte, il n'est ni digue ni mur que son courant n'emporte" (Emile Augier).

**C**ette passion, vous l'avez chevillée au cœur et au corps, amis lecteurs puisque vous êtes chaque mois plus nombreux à rejoindre la "MX Mag Family". Continuez, vos abonnements nous encouragent à poursuivre la lutte pour développer MX Mag et en faire une revue toujours plus attractive.

A propos, Maurice Aubert vous remercie, il a pu éviter le jeûne fatal !

DECEMBRE 1993 26 FF - 120 FB - 7 FS

<b>E</b>	<b>EN COUVERTURE :</b> Pichon au top (photo Luc Legros)	
<b>R</b>	<b>ECHAPPEMENTS LIBRES</b> .....	<b>4</b>
<b>I</b>	<b>ZOOM</b>	
<b>A</b>	Salon de Milan .....	<b>6</b>
<b>M</b>	Le Mondial 93 de Téflé par J. Vimond .....	<b>16</b>
<b>M</b>	<b>MX MAG FAMILY</b>	
<b>O</b>	Courrier et photos lecteurs .....	<b>8</b>
<b>S</b>	<b>UN PILOTE, UNE MOTO</b>	
	Greg Fabrié, 80 KX .....	<b>10</b>
	<b>PAROLE DE PRO</b>	
	J.L. Dechorain JLD .....	<b>12</b>
	<b>ENQUETE</b>	
	Le mystère Stefan Everts .....	<b>19</b>
	<b>SPORT</b>	
	SX de Rennes .....	<b>24</b>
	5e Guidon d'Or .....	<b>38</b>
	Mini-cross de Provence à Pernes .....	<b>42</b>
	Mini-motard à Toulouse .....	<b>44</b>
	<b>POSTER</b>	
	SX Folies .....	<b>26</b>
	<b>ESSAI</b>	
	125 Kawa KX 94 .....	<b>28</b>
	320 Maico et 300 KTM .....	<b>32</b>
	<b>LAURIERS</b>	
	Les résultats du mois .....	<b>46</b>
	<b>PETITES ANNONCES</b> .....	<b>50</b>

Motocross Magazine est édité par Sportissimo Productions et Publications, SARL au capital de 50 000F. RCS Manosque B384 237 762.  
 • Siège Social : "La Filature" 43-45 Boulevard des Tilleuls 04100-Manosque • Rédaction : 43 Bd des Tilleuls 04100-Manosque •  
 Téléphone : 92 72 24 65 - FAX : 92 87 35 73 • Rédacteur en chef : Alain J. Beck • Rédaction : Corinne Borde - Jean Bougie - Richard Delefosse  
 - Georges Delbos - Jean Marc Faivre - Maurice Aubert - Livio De Nadal - Jérôme Grégoire - Anouk Julien - Michel Lacombe - Yves Lebrun -  
 Denis Maffre - Jean-Pierre Noret - Danièle Peyre - Jean-Marie Rieu - François Thoretton - Jean Paul Tourte - Florence Wolff - Denis Zanon •  
 Belgique : Gérard Wéry • Dessins : Fabrice Bailly • Conception graphique : Galets Bleus • Maquette : Anne Bousser •  
 Photographie : Quadriscan • Impression : Léonce Desprez • 62401 Béthune • Distribution : NMPP • Publicité : au journal • Abonnements : 250F  
 (France) 1 an, Belgique : 990 FB - Suisse : 50 FS • Dépôt légal : 4ème trimestre 1993 • Commission Paritaire : N°73935 • ISSN : 1168 - 609 X •  
 Directeur de la Publication : Alain Kullgowski • Les manuscrits et documents, insérés ou non ne sont pas rendus. Tous droits réservés.

# ECHAPPEME

## WINTER SERIES DE SUPERMOTARD

Pas de raison que le supermotard-circus s'interrompte avec l'hiver se sont dit quelques organisateurs. Ils ont décidé de créer les Winter Séries 93-94. Trois épreuves sont inscrites au calendrier : Strasbourg les 13 et 14 novembre (c'est passé), Bordeaux les 27 et 28 novembre (c'est bientôt) et Angers les 26 et 27 février (l'an prochain). A chaque fois ces compétitions sur circuit mixte, terre et bitume se dérouleront dans le cadre d'un Salon de la compétition ou des sports mécaniques. Précisons, pour les pilotes que la dotation est très importante : 100 000 F par épreuve. Où s'engager ? Bordeaux : Tél 56 81 21 71, Angers : 41 93 22 20

Un supermotard en indoor ? C'était à Lyon en 91, l'idée était dans l'air, comme on le voit sur la photo avec un Hoog plein d'ardeur sur une 400 HVA.



## LES AMIS D'HUBERT

A l'occasion de l'épreuve de championnat Elite qui aura lieu le 17 avril 94 à Pernes les Fontaines, le sympathique moniteur de l'école de pilotage de Pernes, Hubert Guérin convie tous les pilotes qui ont, dans les années 70-80, disputé une course à ses côtés à venir participer à une "épreuve de l'amitié". L'objectif étant de se rappeler les bons moments passés un guidon à la main. (l'autre tiendra sans doute un verre !).

Il sera possible de souscrire une licence. Pour en savoir plus, les "amis" d'Hubert peuvent d'ores et déjà contacter le Pernois, en appelant le 90 69 90 80.

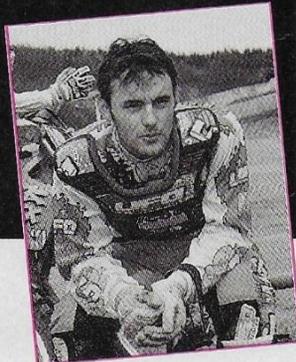
## RONNIE TICHENOR "JAPAN CHAMP"

Juste retour des choses : les japonais nous envahissent de leurs motos de cross et les occidentaux vont leur faire la leçon pour ce qui est du pilotage des dites machines. On se souvient, voici quelques années d'un Gaston Rahier se faisant sacrer champion du Japon 125 et 250. En 1993 c'est au tour de l'Américain Ronnie Tichenor de décrocher la timbale en s'octroyant le titre 250cc, également sur Suzuki. Une affaire d'Export-Import en somme...

## THIEB'S NEWS

Absent des terrains depuis Iffendic, Alexandre Thiébault a renoncé à la saison 93, histoire de faire un break dans un emploi du temps très chargé. Il faut savoir qu'il est entré en terminale, avec en juin prochain le Bac G.

Pourtant, le virus du cross est toujours présent. De surcroît il aimerait bien changer de cylindrée afin, dit-il de "retrouver de nouvelles sensations. J'ai envie de retrouver le même plaisir que celui que j'éprouvais en 80cc, lorsque j'avais l'impression de m'amuser et où les enjeux me paraissaient moins importants". C'est pas un Bac G, mais un Bac philo qu'il devrait préparer l'Alex ! En attendant, il songe à participer au 250 National. (Eric Maillard)



## VIALLE AVEC PICPUS

En 94, Frédéric Vialle poursuivra sa carrière sportive sur Kawa, toujours avec un KX 125. Toutefois, il quitte Kawa France et Patrick Boniface pour rouler au sein du Team Picpus. La comparaison entre les résultats du Vauclusien chez KMF, puis chez les "puces", ne manquera pas d'intérêt. En effet, on ne peut pas dire, pour l'instant, que les efforts déployés par ce team à gros budget aient été couronnés de succès. Wait and see...

## 2 ROUES DE PLUS

Généralement, c'est après une carrière bien remplie que les as du deux roues passent sur quatre roues, mais le jeune Seb Wallet, disparu des terrains cette année en a eu assez des chutes et des fractures à répétition. Considérant qu'il avait assez donné au cross, il se tourne désormais vers un autre type de compétition, le Karting. A quand la F1 ? (E. Maillard)

## Avo Leok

Bien connu dans les cross inters l'Estonien Avo Leok a choisi de faire faire un nouveau saut à sa carrière. Il a décidé, en 94, de participer au mondial 500, au guidon d'une 500 Kawa.

## MARTENS ET KING REJOignent L'INTERNATIONAL MOTORCROSSTEAM.

Jos Van Tichelen, l'infatigable animateur de l'International Motocross team, nous informe que Jacky Martens, champion du monde 500 et Shayne King, frère de l'autre ont décidé de lui confier leur représentation auprès des organisateurs de cross inter. Si vous souhaitez engager l'un de ces larrons, ou des gaillards, comme Smets, Boonen, Van Loon, Leok etc, vous pouvez contacter Jos Van Tichelen Tél : (32) 16 65 10 60 ou Fax : (32) 15 41 13 23.

## EL BULTACO CLUB !

Devant l'augmentation croissante du nombre de passionnés de Bultaco, quelques inconditionnels ont eut l'idée de constituer une association réunissant le maximum d'amateurs de vieilles Bul. Un bulletin de liaison sera ainsi édité, pour parler des belles catalanes et surtout pour répertorier les machines et les pièces encore en circulation. Voilà qui facilitera la tâche des restaurateurs.

Pour tous renseignements sur la "quadrilla Bultaco", contactez J.Ch Boulland, Le Bourg, 50310-Fresville Tél : 33 41 24 28



## AIDE TOI...

Maître Marcellin, père du pilote provençal du même nom à pris la plume avec humour pour défendre la cause de l'Equipe de Provence victorieuse de la Coupe des Provinces 80cc et ce, dans le plus stricte anonymat. Pourtant leur exploit mérite un beau coup de chapeau. Cela s'est passé le 28 août dernier à Tonneins et les couleurs provençales ont été brillamment mises en évidence par le quatuor Demartis, Sorby, Marcellin et Perrino, que l'on voit dans cet ordre, en compagnie de JL Chauveau, le délégué de la Ligue, sur notre document. Ce "silence minéral" impose plusieurs remarques : d'abord le club de Tonneins est meilleur organisateur que communicateur, car il n'a pas jugé utile de faire la moindre pub, ni avant, ni après l'épreuve. Pourtant MX Mag a consacré un article à ce club l'an dernier lors du Trophée 125cc, donc il ne peut prétendre ignorer notre existence.

On fera le même reproche à la Fédé qui ne semble pas spécialement attentive à la promotion de ses Coupes des Provinces. En conclusion, aide toi le ciel t'aidera ! Malgré les efforts de ses collaborateurs; Mx Mag ne possède pas le don d'universalité. Nous ne pouvons être partout. En revanche, nous nous faisons un point d'honneur, à rendre compte de toutes les épreuves officielles...lorsqu'on nous communique les résultats !



# NTS LIBRES

## ALBERTIJN SANS DEGROOT

On sait que Greg Albertijn, double champion du monde 125-250 est passé chez Suzuki. Mais il perd son fidèle préparateur Jan Degroot qui va assister Stefan Everts chez Kawa. Ce sera un vide difficile à combler pour le Sud Africain, comme le confirme Jos Van Tichelen, expert dans les choses du cross : "Je crois que Greg va regretter Jan à un moment donné. En fait, il avait une dette de reconnaissance envers lui, après son titre 125. S'il est passé chez Suzuki, c'est qu'à un moment donné, il faut trouver l'argent car une carrière de crossman est excessivement limitée. Greg Albertijn, c'est le seul pilote, à mon humble avis, qui a été assez reconnaissant après son titre en 125 pour dire à son Jan Degroot "Je peux avoir plus d'argent ailleurs mais je reste avec toi car tu m'as fait champion du monde". Maintenant, il peut dire qu'il a rempli son contrat. Il a voulu partir en Amérique comme Bayle l'a fait. Ça n'a pas réussi, il n'y a pas toujours des Roger De Coster pour vous accueillir de l'autre côté ! Ici, on lui a proposé un contrat qu'on ne pouvait pas lui garantir en Europe avec Suzuki, une équipe japonaise de très haut niveau, il prend un an de recul, mais ça ne m'étonnerait pas qu'il parte en 95. Maintenant, va-t-il devenir champion du monde en 250 avec Suzuki ? Là, je n'ose rien dire !"



## MINI VERTS ET GRANDS CHAMPIONS



A l'occasion du Mondial du 2 roues, Kawa qui reste le seul japonais à maintenir une formule de promotion cross, dans le cadre du Trophée Minivert de surcroît, a fêté ses lauréats 93 : Freddy Pilon, Nicolas Charlier, Laurent Jardon, Greg Fabrie, Mathieu Lafaix et Régis Oliveira. Nous les voyons tous beaux, tous propres et tous souriants sur notre photo. Souhaitons que d'autres constructeurs se penchent aussi sur la catégorie 80 qui est la pépinière du cross tricolore. Il faut bien reconnaître qu'à part MX mag, il n'est pas grand monde pour se soucier de nos futurs champions.

## LES G.P. DE FRANCE 94

La FIM qui a tenu son congrès annuel à Dublin a pris plusieurs mesures concernant les championnats du Monde et d'Europe de cross. Ainsi, dès 94, le schéma des Grands prix est à nouveau modifié, passant à 2 manches de 30 mn et 2 tours pour les championnats du Monde solo et Sidecars. Les pilotes du championnat d'Europe 250 et 125cc se contenteront de deux manches de 25mn et 2 tours. Le mois prochain, nous publierons le calendrier complet des différentes catégories pour 94, mais sachez déjà que les Grands Prix de France 94 auront lieu à Arbis pour les 80cc, à Sourdeval pour les 125 (10 avril), à Ernée pour les 250cc (8 mai), à Blargies pour les 500 (26 juin), à Villars (15 mai) et Castelnau (12 juin) pour les Sidecars. Enfin, les "Euro Séries" feront étape à Bitche (1er mai), pour les 125cc et à Iffendic (3 juillet), pour les 250cc. Sacré calendrier hein ?

## MONDIAL DE SX EVERTS A AMSTERDAM

La seconde épreuve du championnat du monde de SX s'est déroulée à Amsterdam. Stefan Everts y a fait un festival, s'imposant dans toutes les courses auxquelles il a pris part (série, 1/2 et finale). Dans cette ultime confrontation, il a trouvé dans ses roues, le Néo-Zélandais Darryl King, pourtant spécialiste du cross 500. Greg Albertijn termine 3ème, devant l'Américain Cooper. Ce dernier, qui l'avait emporté en Suède dans la première épreuve reste en tête du classement provisoire. A noter l'absence inexplicable des tricolores. Faire la loi chez soi c'est bien, mais progresser au contact des supercrossmen ! Prochains rounds : Barcelone, Tokyo et Genève.

**Classement provisoire :** 1. Cooper (USA-Suz) 33 pts - 2. King (NZ - Kaw) 28pts - 3. Everts (B - Suz) 20 pts - 4. Ward (USA - Suz) 17pts - 5. Aaltonen (S - Hon) 16pts - 6es Albertijn et Antunez 15pts...

## Chris Vimond "adieu les bacchantes"...

Ils n'étaient que deux, avant Villars à prétendre au titre Elite 500 93. Christian Vimond menait son pote Simon de 5 petits points. Avantage annulé au départ de la première manche, lors de la chute du Normand. Régis entamait même la super finale avec, à son tour, une avance de 5 points. Holeshoot du "petit bolide", mais chute quelques mètres plus loin. La chance avait choisi son camp et Christian Vimond obtenait la couronne qui manquait à son palmarès. Pour être titré dans les 3 cylindrées, tout comme l'ont été, avant lui, son frère Jacky et Patrick Boniface.

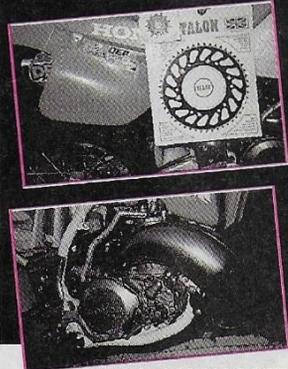
Cet exploit valait bien un petit délire : le soir même, Titi se rasait la moustache, résultat d'un pari avec Olivier Robert. Conséquence, sans ses bacchantes, Chris rajeunissait de 10 ans ! Compliments au champion "dépoilé" (texte et photo Flo)...

## TEFLI SUR HONDA AVEC RDC

C'est confirmé, Yves Demaria roulera sur Honda dans le mondial 250 en 94. Le Marseillais qui se remet parfaitement de son opération à l'épaule a décroché la timbale puisqu'il intègre le Team "Honda-Pepsi-De Coster", monté par Becchi, gros dealer Honda en Italie. Téfli disposera d'une 250 HRC. Il sera épaulé par Tallon Vohland (sacrée émulation!). Bien sûr, il disposera des conseils du "King", Roger. Après ceux de Jacky Vimond, avouez que Téfli est plutôt chanceux, question "conseillers". S'il ne pense pas pouvoir briguer le titre mondial dès la première année, Yves Demaria annonce qu'il faudra compter avec lui en 95. En tout cas on a hâte de voir le premier G.P. 250 du team Téfli-Pepsi-Honda De Coster. Ce sera à Jerez, le 20 mars 94. Evidemment, MX mag y sera !

## POTS COMPET DEP

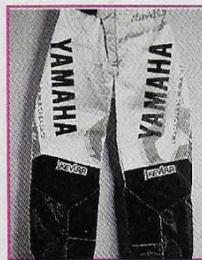
Enfin ! Les voilà enfin disponibles en France, les pots DEP que tous les spécialistes connaissent bien. De nombreux pilotes de renom utilisent déjà ces échappements compétition réalisés en Angleterre, avec tous le sérieux qu'on imagine. Ils sont disponibles pour la plupart des motos de cross. Ces pots hautes performances sont complétés par des silencieux hi-tech en alu et carbone kevlar. "C'est super léger et archi performant", dit Prox France qui distribue ces accessoires chez nous. Profitons-en pour signaler que Prox enrichit également son catalogue déjà très riche, des pignons et couronnes Talon. "Made in GB". Ces éléments réversibles sont en alu aviation, traités pour une durée de vie prolongée. Ils sont disponibles pour les cross, les trails et les enduros. Talon fait également des moyeux qui seront bientôt dispos, tout comme les jantes Excel. Décidemment Prox, c'est toujours plus fort ! Renseignements au 44 54 44 56



MOTOCROSS MAGAZINE

## EQUIPEMENT CHAMPION

Yamaha commercialise une gamme d'équipements cross Bolley Réplica. Très "flashy", bien pensée, parfaitement finie, cette tenue cross est réalisée dans des matériaux hi-tech (Montecarlo Cordura et Kevlar). Il y a des protections amovibles dans la doublure, des renforts aux genoux, plus un graphisme top, dans des couleurs jaune, orange, rouge et noir. Et puis, le prix est alléchant puisque l'ensemble pantalon et maillot "Bolley réplique" ne coûte que 1290F chez les concessionnaires

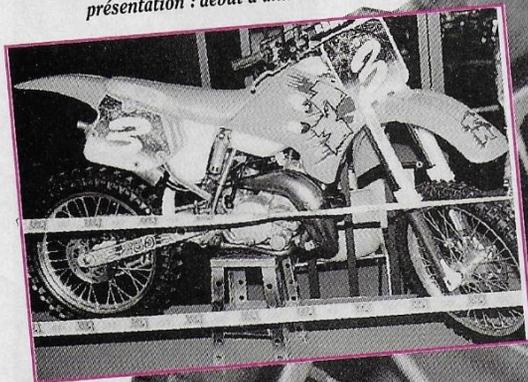




Les KTM cross distribuées en Italie le sont avec la fourche conventionnelle Marzocchi traitée titanium, identique à celle équipant la monture de Parker. On sait que Farioli, l'importateur Italien est aussi le principal actionnaire de KTM. Ceci explique cela.

*Grand-messe pour tout ce qui roule sur deux roues, le traditionnel Salon de Milan a déployé ses fastes devant des milliers de tifosi. Peu de nouveautés cross à se mettre sous la dent puisque les constructeurs japonais n'attendent plus les salons pour dévoiler leurs derniers modèles. Il n'empêche nos limiers ont découverts quelques perles inédites, notamment un superbe CR 80 Honda "Grandes Roues" qui va faire parler de lui dans le Landerneau du mini cross.*

TM poursuit sa montée en cylindrée. A Milan, nous avons eu la primeur d'une magnifique 250. Très fun avec son habillage Acerbis rose fluo. Très séduisante avec son équipement de grande classe : suspension avant Marzocchi, amorto Ohlins, freins à disque Brembo, partie arrière du chassis en alu. Le nouveau bloc moteur 100% TM adopte un carbu Del'Orto avec une admission directe dans le bas-moteur. Le refroidissement est bien sûr liquide. Disponibilité de cette 250, qui complète la gamme TM, déjà riche d'un 80 et d'un 125, adoptant la même présentation : début d'année 94.





*Est-ce un proto sans avenir ou une machine qui l'on verra bientôt sur les circuits ? En tous cas, la Bucci racing exposée sur le stand White Power ne manque pas de sexe appeal. Of course, les suspensions sont assurées par White Power, avec notamment un très beau monochoc arrière qui inspire confiance. Le cadre est périmétrique, les disques et les étriers sont des Brembo. Et la mécanique est une Husaberg 4T. La livrée noire et jaune ajoute une note supplémentaire de séduction. La finition est exemplaire. Dès lors, la Bucci pourrait être commercialisée dans cette forme immédiatement. Ne reste plus que le feu vert d'Husaberg. Et là c'est loin d'être gagné car les Suédois se font tirer l'oreille pour vendre des moteurs.*



*Tout le monde sait que le 80 CR Honda est un sacré bolide. Son moteur est une bombe qui demande certes de l'entretien mais qui réunit puissance et souplesse. Seul hic : pas de version "grandes roues". Et pourtant, cette version existe. En effet, nous l'avons rencontrée en Italie, où elle est commercialisée par le distributeur Honda. Dès lors, puisque l'Europe est désormais une réalité, rien ne vous interdit d'aller faire votre shopping cross de l'autre côté des Alpes et d'en ramener ce magnifique CR !*

*Principales différences par rapport au mini 80 distribué chez nous : les roues : 19 à l'avant et 16 à l'arrière. La fourche est également plus longue de 30 mm. Même chose pour le bras oscillant qui s'allonge*

*de 30 mm. Les cables, la chaîne sont également un peu plus longs. Le poids passe à 65,5kg.*

*Le reste ne change pas, en particulier la mécanique qui conserve son mono 2T de 79,4cc de 46mm d'alésage pour 47,8mm de course. Alimenté par un carbu de 28 mm, il produit 26,2 ch à 12 000 tr/mn. Et le prix ? vous-demandez-vous...Sachez qu'en Italie ce superbe CR 80 est proposé à 6 500 000 livres ce qui correspond à 23 000 F chez nous. Un peu plus cher que le KX mais nettement moins que l'YZ !*

## LE 50 DU MOIS

Il s'appelle Quentin, Quentin Foubert, on peut le voir chevaucher son bitza Yam du côté de Bezu St Eloi dans l'Eure. Il faut dire qu'il s'entraîne avec les conseils de son père, un ancien crossman.



## DU SIDE SVP

Passionnée de Side Car cross et fréquentant assiduellement les terrains de cross j'ai été déçue de constater, dans vos derniers numéros, qu'aucun article n'avait été consacré à ce sport. (...) Dois-je vous apprendre que l'équipage Barat-Belland a été sacré champion de France lors de l'épreuve finale de saint Aignan le Jaillard, le 18 juillet ?

Katia Rouleux 41-Huisseau.

*Bigre, Katia, vous êtes sévère ! Dois-je vous faire remarquer que nous avons annoncé le sacré du tandem Barat-Belland à la page 4 de notre N° 17 ? C'est vrai que l'info était brève, mais nous avons déjà anticipé la victoire de ce tandem de choc lors des compte rendus de championnat parus dans les précédentes éditions. Il est vrai que le Side car cross n'a pas la place qu'il mérite. Nous essayons, d'en loger un maxi dans nos colonnes, malheureusement nous devons faire MX Mag pour l'intégralité des passionnés de cross. Du coup les amateurs de trois roues qui restent un peu minoritaires peuvent s'estimer sacrifiés. Mais, vérifiez-bien : nous sommes sans doute la revue qui traite le plus des sides.*

## ECOLE DE PILOTAGE

"Je me présente, je suis Gilles, le papa de Jean Patrick Andréo et c'est moi qui ai décidé d'abonner mon fils à Motocross Magazine, car je me suis aperçu qu'il aimait tout d'abord la rubrique consacrée aux nouveaux abonnés et ensuite, le côté familial de la revue, avec les résultats de la plus petite ligue. Il a commencé la compétition cette année, en Languedoc-Roussillon. Il n'a fait que les 3 dernières courses et il a fini 6ème de la dernière. pas mal pour un début. Ces résultats, il les a obtenus avec l'aide d'une école de pilotage qui s'est créée en janvier 93 dans le M.C de Frontignan, Hérault. Ecole qui fonctionne les mercredi, samedi et dimanche sous la houlette de son professeur diplômé d'état, David Lopez, très compétent et disponible. Il ne doit pas y avoir beaucoup de clubs qui disposent d'une telle structure ! Félicitations pour votre magazine que j'apprécie aussi." Gilles Andréo 34 - Mézé.

**U**ne nouvelle rubrique dans Motocross Magazine ! En effet, devant la recrudescence de votre verve épistolaire et la quantité de photos d'abonnés que nous recevons, il nous a paru indispensable, d'ouvrir un coin convivial, rien que pour vous. Le courrier c'est un échange, les photos c'est sympa, ça fait plaisir et ça entretient la passion. Bienvenue dans MX mag Family !

## ANCIENS NUMEROS

Fidèle lecteur de votre magazine, je vous écris pour vous demander où je pouvais me procurer le numéro 7, de novembre 92 de MX mag. C'est le seul qui manque à ma collection mais c'est un vide que je considère comme inacceptable ! Avec mes remerciements anticipés et surtout mes félicitations pour l'équipe produisant la meilleure revue moto de France (Peut-être la meilleure revue tout cours d'ailleurs).

Guilhem Dubourdieu 34-Saint Chinian.

*N'en jetez plus. Là notre proverbiale modestie en prend un sacré coup ! A la lecture de votre lettre il a fallu agrandir les portes de nos bureaux, les têtes de passaient plus. Sans rire, ça nous fait très plaisir. Nous nous donnons beaucoup de mal pour tenter de vous faire plaisir et il est réconfortant de savoir qu'on y arrive parfois. En ce qui concerne le N° 7, nous vous l'avons envoyé. Et on en profite pour rappeler à nos lecteurs que les anciens numéros sont disponibles à nos bureaux, moyennant 25F en timbres poste. Attention, les N° 7 et 10 sont définitivement, et irrémédiablement épuisés. Ceux qui en ont un peuvent le conserver, il va devenir une pièce de collection. Au marché noir, il coûte déjà, 25F,0002 !...*

## PILOTES MECONNUS

Vous lisant depuis 3 mois, je décide de m'abonner car j'ai eu quelques difficultés à me procurer le N° 17. Etant un grand fan de MX depuis une dizaine d'années, le fait d'avoir un magazine entièrement consacré à ce sport est vraiment génial. Aussi je tiens à vous faire part de quelques idées. Vous pourriez parler plus longuement de la carrière de pilotes trop méconnus tels Fanton, Boonen, Bervoets, Jared Smith etc. Vous pourriez créer des fiches pré-découpées avec des

## "LE PROGRESSEUR" DU MOIS

Après trois courses, Jean Patrick Andréo qui habite à Méze, dans l'Hérault manifeste une progression de bonne aloi. Il se classe 6ème dans cette ultime confrontation. C'est de la graine de champion, un futur espoir pour la Ligue chère à Jean Marie Rieu.



thèmes, circuits, pilotes, équipements courses historiques etc.

Jean Philippe Bourget 76000-Rouen

*Cher Jean Phi, nous regrettons également les difficultés éprouvées par certains lecteurs pour trouver MX mag en kiosque. Il ne faut pas hésiter à demander, redemander notre Magazine. Vous avez eu le bon réflexe en vous abonnant. En fait, c'est la meilleure solution. Pour ce qui est des pilotes "deuxième couteaux", nous prenons acte de votre demande, pareil pour les fiches. ce sont de bonnes idées que nous n'allons pas manquer d'exploiter, dans les mois qui viennent.*

## LE SUIVI DES 500

Je tiens à vous féliciter pour la composition et l'évolution d'un vrai magazine consacré au cross. Surtout, continuez à nous faire suivre les G.P. 500, dans une période où les 250 et les 125 sont privilégiés. Mais aussi de consacrer autant d'importance à toutes les catégories, G.P., cross inter ou cross de ligue. Dommage qu'il n'y ait pas plus de résultats de la Ligue Midi Pyrénées.

Carole Bagneris 32130-Samatan.

*Seul parmi tous les spécialisés, nous avons effectivement assuré une couverture complète du mondial 500, tous comme des cross Inters. Nous pensons qu'il s'agit de la mission d'un magazine consacré au moto cross. Même si elle n'a plus le lustre de ces dernières années, la catégorie 500 est quand même celle où les pilotes doivent avoir du coeur, du métier et de la santé. La mécanique passe un peu au second plan car ils ont tous assez de chevaux, c'est donc le meilleur qui gagne.*

*En revanche, la place nous manque pour donner tous les résultats des Ligues et nous allons sans doute être obligés de revoir la formule des lauriers.*

## LE PRECURSEUR DU MOIS

Maxime Armangau ne perd pas de temps. Avec son abonnement, il nous envoie ses meilleurs vœux, avec sa photo en action. On veut croire qu'il s'agit de vœux pour 94 sinon... Sinon, Maxime on devrait en déduire que tu es plus souvent en queue de peloton qu'en tête de course. Mais ça, on n'ose y penser...



## MX MAG "SX-PHOBE" ?

Michel Joguet, de Notre Dame de Bellecombe est à l'évidence doté d'un beau talent épistolaire. Il nous a adressé une lettre de 5 pages, contenant des remarques plutôt pertinentes. Tout commence par un flot de louanges relatives à l'évolution de MX mag qui, selon-lui, va dans le bon sens; mais comme il le dit lui-même "pour l'instant je m'aperçois que je n'ai pas beaucoup critiqué MX Mag (vous pensiez y échapper !). Commençons donc par une remarque concernant la couverture comme celle du 15 où Greg Albertijn était complètement caché. Donc évitez de trop en mettre. De plus soignez la photo, certaines sont super, (7-9-12), d'autres plus discutables (11-16-17). (...)

Ma seconde critique relève d'une impression. Je m'aperçois à travers certains articles que le supercross n'est pas très bien apprécié par une partie de votre équipe, partie plutôt nostalgique des Maico et des poum poum, bref les plus anciens. Ceux-ci ne semblent pas avoir assimilé le moto cross moderne et je ne pense pas qu'il faille marginaliser le SX.. Certes, la compétition en SX ne s'adresse qu'à un petit nombre de pilotes, les meilleurs, mais je pense que la pratique du supercross s'adresse à tout le monde. Exemple personnel, je suis, ou plutôt j'étais un pilote niveau ligue, dans les premiers, en partant de la fin... (donc nul) et en 89, je me suis inscrit à un stage à Manosque avoir les frères Bayles. Et bien j'avoue ne jamais avoir autant pris plaisir à rouler que sur ce "tourniquet" de terrain de SX. Et, petit à petit, je me suis dégouté de rouler en ligue sur des terrains "merd..." pleins de cailloux et je me suis fait, chez moi, un terrain de SX (comme les pros hé hé). c'est maintenant pratiquement le seul endroit où je roule ! Tout cela pour vous dire que le SX procure, au niveau pilotage, plus de sensations que le cross classique.

Revenons à MX Mag pour dire que le SX ne semble pas traiter avec autant de passion que pour un G.P. 500, comme s'il faisait de l'ombre au SX". Et ça continue comme cela pendant encore quelques pages, avec de multiples conseils pour mettre en valeur le SX et améliorer la revue.

*Cher Michel, des lettres comme la tienne on voudrait en recevoir des dizaines. D'accord, tu n'y vas pas avec le dos de la cuillère dans tes critiques mais, il s'agit là de remarques constructives, et tu défends ton point de vue avec passion et logique. Bravo. Nous te répondrons d'une manière plus concise que ta lettre (il faut laisser de la place aux autres lecteurs), en convenant que le SX n'est pas le premier sujet traité dans MX Mag. A cela plusieurs raisons. La première tu l'as dit toi-même, il s'adresse à une minorité. La seconde c'est qu'il s'agit, hormis les grandes épreuves, d'un show, d'une super exhibition, plutôt que d'une véritable épreuve sportive. De plus, tous les SX estivaux sont loin d'avoir la qualité de Bercy ou du championnat de France. Reste que, nous aussi nous apprécions les prouesses des Guédard, Vialle, Pichon ou Témoréré. En plus ça fait de belles photos. De plus on ne doute pas une seconde que le free style, l'entraînement en solitaire sur un circuit soit source de joie et de plaisir. Si nous avions une critique à formuler au SX, c'est*

# N° 1

## DES VENTES YZ EN FRANCE

# J.L.D. MOTOS

# YAMAHA



- 50 Occasions cross /enduro en stock

- Pièces détachées expéditions tous les jours

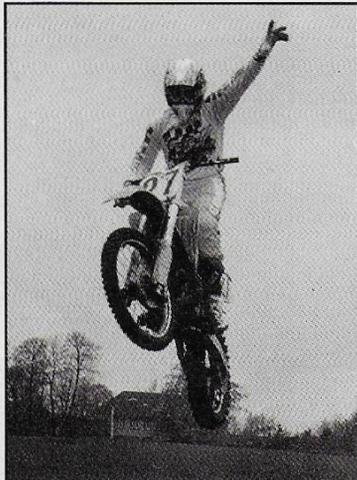
142, Avenue Général Leclerc - 38200 Vienne

Tél. 74 31 59 46

Fax: 74 31 69 23

*qu'il est terriblement dangereux sur le plan physique. Mieux vaut faire un stage sérieux avant de prétendre imiter JMB !*

## LE BLESSE DU MOIS



## LE PUPILLE DU MOIS

Kevin Berthommé participe au Mini-cross de Provence en 80 Pupilles. Agé de 11 ans il lit assidument MX Mag, D'ailleurs il s'y est abonné, comme bon nombre de mini crosseurs. On le voit ici en action à Brue Auriac et l'on peut constater qu'il a déjà un sacré style, le Kevin.



Blessé, G. Marcellini, de Dutrau dans le Pas de calais conserve son sens de l'humour. Il nous adresse un cliché accompagné de ces commentaires : "Voici une photo en pleine action, là où je m'éclatais comme un fou. Malheureusement, je ne pourrais plus courir avant l'an prochain. en effet, lors du championnat Ufolep à Croisilles, à l'atterrissage d'une table j'ai fait une lourde chute. Résultat : fractures de l'orteil (gros), du talon droit, du genou droit et rupture totale des ligaments croisés et pose immédiate d'une prothèse articulée. Bonjour les dégâts ! Cela m'est arrivé le 8 mai et je suis toujours dans l'attente d'une intervention chirurgicale M. Barrents, à Autreau, le kiné m'assure que je pourrais reprendre le cross, mais après l'intervention chirurgicale. Je me console en lisant Motocross Mag". Dur, dur le cross ! Enfin, comme dit l'autre ça aurait pu être pire. Tiens bon le ch'ti. Sûr qu'on te reverra bientôt sur un circuit. Mais finis les excès de table promis hein ?...

# MX MAG FAMILY

**A** MX Mag, nous sommes convaincus qu'avant d'accéder aux lauriers de la gloire, le crossman passe par bien des étapes. C'est le gros bébé joufflu qui montre papa du doigt dans le parc à coureurs. Puis c'est le petit mioche, à cheval sur son PW 50 qui sillonne le chemin de terre qui va du parc à la piste. Enfin, l'oeil pétillant, le même a enfourché son 80 rugissant pour s'aligner derrière une grille de départ. Là, tout commence vraiment. Alors, ces mômes, qui sont-ils?, que font-ils?, que disent-ils?. Celui-ci c'est Greg Fabrié, vainqueur du Trophée Kawa 93 et 3ème du Minivert 80. Il recule le fauteuil, s'assied, sourit largement et, avant que j'annonce la couleur, il parle déjà! Pas tristes les gamins!...

**MX Mag :** Allez, présentes-toi, âge, poids, signe astrologique, le paquetage complet!

**Grég Fabrié :** J'ai 14 ans, 1m68, 58kg, je suis Bélier. Sur le plan du cross, j'ai fait le Minivert où j'ai fini 3è. J'ai aussi remporté le trophée Kawa Minivert, j'ai fait le championnat de France Espoirs-Cadets où je termine 7ème. Je suis aussi champion de Ligue Charente-Poitou.93.

**MX Mag :** Deux mots sur ta bécane et pourquoi un Kawa?

**GF :** Pourquoi ? Tant qu'on me donne des affaires, moi, je ne refuse pas. Vainqueur du Trophée Kawa, l'an prochain, j'aurai une 125 Kawa. De plus, Kawa c'est un pilotage qui me convient à peu près avec une plage puissance qui me va.

**MX Mag :** Pourquoi le cross?

**GF :** C'est mon père qui en faisait. Un Noël, j'ai trouvé un PW 50 dans le couloir. J'ai commencé à m'amuser et je m'amuse d'ailleurs encore...car je pense que je ne vivrais pas de la moto.

**MX Mag :** Racontes-nous la veille d'une course, du sommeil, les copains, allez racontes!

**GF :** La veille d'une course, je me couche tôt, mais avant je me détends avec les copains. J'essaie de ne pas penser à la course du lendemain. Chose qui est difficile si la course est importante.

**MX Mag :** La semaine qui précède la course, ça se passe comment à l'école, c'est du style "dans les nuages"?

**GF :** Pas du tout! Car avec mes parents on a un pacte. Si la moyenne baisse...plus de moto. Alors j'ai intérêt à me concentrer sur mes études.

**MX Mag :** Quand on saute les doubles, que l'on se jette dans les descentes gaz en grand...La peur, ça existe à 14 ans?

**GF :** Je n'ai pas peur en général. Par contre, si je me suis pris une galette au dernier tour des essais, je suis un peu frileux au départ de la course.

**MX Mag :** Plaisir de faire du moto-cross...n'empêche que par moments, ça doit être dur, pénible, pas toujours marrant?

**GF :** Si j'ai du plaisir sur la piste, je souffre la semaine au niveau de la préparation physique, course à pied, vélo, musculation. Je trouve ça dur et pas plaisant.

**MX Mag :** Avec ton image de crossman, tu roules les mécaniques avec les mecs, les filles?

**GF :** Les mecs croient qu'il suffit de tourner la poignée. Par contre avec les filles, c'est bien. Elles me trouvent bien.

**MX Mag :** Le cross c'est le côté dur. Parles moi du côté tendre de toi. Tu fais quoi à part du cross?

**GF :** Je fais de la natation, surtout l'hiver pour la condition physique.

**MX Mag :** Non, on revient au cross...moi, ce que je souhaite entendre, c'est ce à quoi tu t'intéresses à part le cross OK ? La télé, Hélène et les garçons, la F1, je sais pas moi...

**GF :** J'aime bien faire des roues arrières à vélo, la télé, je la regarde pas trop. Trop de violence tout le temps. En fait, ce qui est important pour moi, c'est ma moto et ma famille.

**MX Mag :** Tu sais que tu es en pleine croissance, et que le cross ça n'est pas vraiment fait pour arranger tout ça, alors?

**GF :** On en parle souvent avec mon kiné. J'ai mon idée, si je me fais mal, j'arrête le temps qu'il faut pour bien guérir. Je ne fais pas d'excès.

**MX Mag :** Un peu de "cross-culture", pour rire. Je vais te citer des noms et tu vas me dire ce qu'ils représentent pour toi. OK ? Par exemple; Sten Lundin, Joël Robert, Serge Bacou, J.J. Bruno, J. Vimond, Yves Demaria...

**GF :** Le premier rien...Robert, j'en ai entendu parler car j'ai un copain du Minivert qui se fait entraîner par lui. Je crois qu'il a roulé en 500 mondial. Bacou, c'est très vague. Bruno, je connais très bien! Car Aubert roule avec moi et Jean-Jacques y est parfois. Vimond, c'est le meilleur pilote que je connaisse. Demaria, lui je le connais.

**MX Mag :** Allez, une parenthèse sur Johnny "AU". Il est comment?

**GF :** Très gentil dans le parc. Il parle avec tout le monde et il ne fait jamais d'histoires. C'est un mec bien, un bon copain. Au niveau moto, il va très vite, mais il fait de la moto tous les jours et ne va plus à l'école.

**MX Mag :** Qui commande à l'extérieur de la piste, papa, maman, toi?

**GF :** Quand mon père dit quelque chose, j'écoute, bêta et discipliné. Pas pour tout. Pour ma moto, je sais ce que je veux. S'il lui arrive de se tromper (c'est rare), je le lui fais remarquer et il le prend à la rigolade.

**MX Mag :** Tes impressions sur la presse moto, tous azimuts?

**GF :** Je lis France-Moto, car il arrive dans ma boîte aux lettres. En librairie, je feuillette toutes les revues. J'achète Motocross Mag, car tous les mois il y a quelque chose sur le Minivert, sur le championnat Cadet-Junior. Alors que sur les autres magazines c'est très rare, on y trouve parfois quelques petites lignes. Par contre, on peut y lire 2 ou 3 pages sur Demaria ou Pichon...

**MX Mag :** Pour terminer, tu as des conseils à donner aux copains qui veulent débiter?

**GF :** Travailler la condition et le pilotage. Le reste vient tout seul. Le cross doit rester un sport plaisir. La grosse tête, ça peut venir vite, il faut essayer de l'éviter. C'est dommage que l'ambiance soit bonne tant qu'il n'y a pas d'enjeux et qu'ensuite elle se dégrade. Certains parents se font la gueule, critiquent. Les enfants font de même. C'est la jalousie quoi. Et ça, c'est absolument à éviter.

## 80 KAWA OU LA PREPARATION "HOMEOPATHIQUE".

**MX Mag :** As-tu l'impression ou la certitude de tirer le maximum de ton 80 Kawa. Cela est-il suffisant?

**GF :** Les 2 ou 3 premiers tours, oui. Après...je me donne partout à fond. Le jugement peut varier en fonction des réglages moteur et suspensions.

**MX Mag :** Donc...globalement, ça marche. Mais ça on le sait. C'est valable pour toutes les bécanes. Non, dis ce qui va bien et ce qui va moins bien.

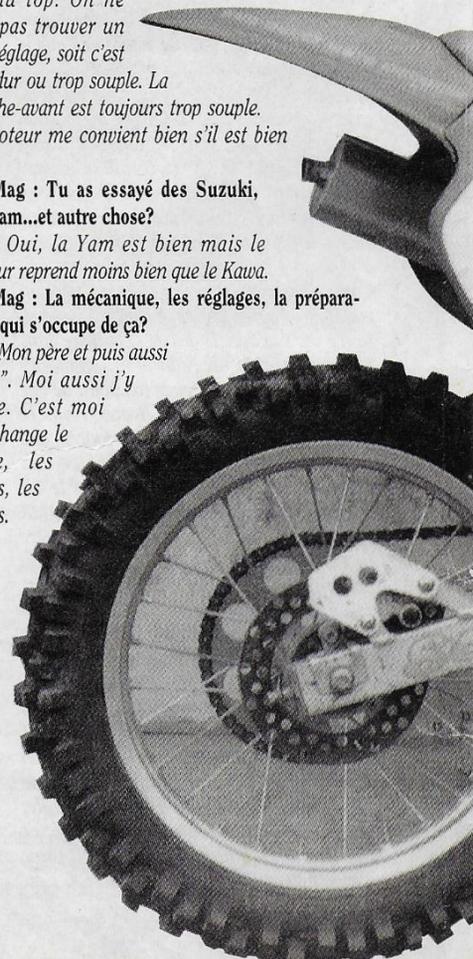
**GF :** Chez Kawa, au niveau amortisseur, ils ne sont pas au top. On ne peut pas trouver un bon réglage, soit c'est trop dur ou trop souple. La fourche-avant est toujours trop souple. Le moteur me convient bien s'il est bien réglé.

**MX Mag :** Tu as essayé des Suzuki, des Yam...et autre chose?

**GF :** Oui, la Yam est bien mais le moteur reprend moins bien que le Kawa.

**MX Mag :** La mécanique, les réglages, la préparation, qui s'occupe de ça?

**GF :** Mon père et puis aussi "Bill". Moi aussi j'y bosse. C'est moi qui change le filtre, les roues, les pneus.



# FABRIE, 80 KAWA

## UN PILOTE, UNE MOTO

En course, je roule, je rentre au parc, je dis à mon père les améliorations qu'il faut faire et il me les fait. La grosse préparation, c'est "Bill".

**MX Mag :** Alors on va voir "Bill"?

C'est un mécano moto cross chez Sud-Ouest-Moto à Libourne. Ancien pilote et encore enduriste, "Bill" Dos Santos a donc caressé de ses fraises et tournevis la Kawa 80 de Grégory.

**MX Mag :** Quel est le travail qui est fait sur le moteur du 80 Kawa et pourquoi?

**Bill :** On y travaille peu, car il est satisfaisant. En fait on se borne à améliorer le balayage des gaz de l'entrée à la sortie. Ensuite, il convient : d'ébavurer les transferts admission et d'échappement - d'ajouter des petits transferts

à l'admission. - de polir l'intérieur de la culasse - de polir la sortie d'échappement - d'ouvrir légèrement, de 3mm, les clapets, sinon le moteur régule à haut régime - d'améliorer l'entrée d'air au filtre, par le perçage de 5 à 6 trous de 10mm de diamètre - de travailler le pot d'échappement, par rapport à l'origine. Deux possibilités : cross et SX On allonge le trajet ou on le diminue et on obtient un tempérament différent.

- de régler le carburateur en fonction du temps et du type de circuit. C'est très important. C'est ce qui fait que la bécane est un avion ou pas.

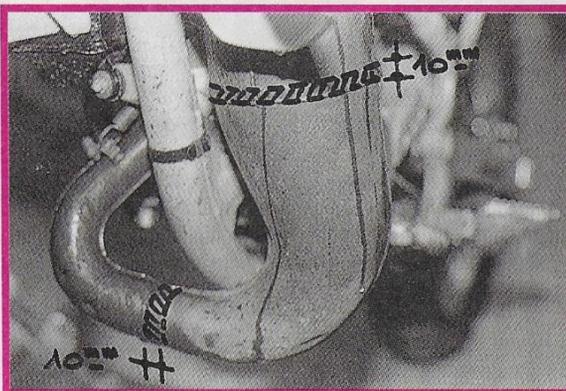
Voilà, pas la peine d'en faire plus. Elle va bien comme ça. Sinon il y a deux types de risques. La casse pure ou un moteur qui ne marche jamais bien.

**MX Mag :** Et côté suspensions ?

**Bill :** Sur la fourche avant, on ne touche à rien. Il faut cependant démonter, vidanger, remplacer bagues et joints toutes les 3 ou 4 courses. On met de l'huile Bel-Ray 5.

A l'arrière, vidanger l'huile d'origine et refaire le plein en Bel-Ray.

Idem devant. Sur notre clientèle 80 Kawa en 93, 90% des pilotes sont restés "s t a n - dard".



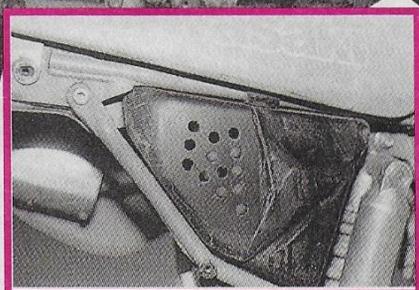
Voici les points de coupe. Si l'on enlève de la longueur, le moteur est plus vif (SX) et si l'on ajoute le moteur est plus onctueux (cross).

Très peu ont monté du WP ou autre. Le kit WP est supérieur, mais à ce niveau là n'est pas très justifié par rapport à l'origine. Encore une fois, j'insiste, l'important c'est le réglage, de l'avant, de l'arrière, de l'avant par rapport à l'arrière ou inversement. Et puis, après plusieurs essais, le pilote donne son avis.

**MX Mag :** La partis cycle, les accessoires, bref tout le reste?

**Bill :** L'important au niveau partie cycle c'est de remplacer le roulement de bras oscillant de temps à autre. Sinon, on conserve le guidon, qu'il faut régler en position, mais qui, il faut reconnaître, est bien dessiné mais pas très solide. Freins, leviers, reposes-pieds, selle...RAS...on reste standard.

C'est évident, la préparation du 80 Kawa n'est pas une révolution. Comme bien des bécanes de cross d'aujourd'hui, si le pilote est bon, la machine d'origine reste efficace sans casser. Comme nous l'a bien expliqué "Bill", il faut s'assurer le meilleur compromis, efficacité- dépense- fiabilité. Ici donc, pas de super kits mais une bonne préparation moteur doublée d'un réglage pointu et c'est tout bon.



5 à 6 trous de 10 mm percés dans le boîtier de filtre améliorent le rendement. Attention à la boue !

**MX Mag :** Vous êtes un "concessionnaire sportif", parlez nous de vos débuts en compétition.

**J.L.D :** J'ai commencé par le trial, j'ai fait le championnat de France, j'ai même fait un peu de mondial. Le meilleur résultat en championnat de France c'est 12ème en national. Depuis quelques années je fais de l'enduro et du moto cross. Sur le tard, je me suis mis au cross. J'ai une 500 WR et je fais le championnat de Ligue du Lyonnais, en Open.

**MX Mag :** Venons-en au commerce. Pourriez-vous nous présenter cette concession Yam qui, à ce qu'on dit, fait bien des envieux.

**J.L.D :** Depuis 3 ans, ce magasin est installé sur une surface de 1200m<sup>2</sup>. C'est donc un très grand magasin, avec une vaste zone d'exposition d'occasions. On fait 400 véhicules neufs à l'année et, en occasion on est entre 350 et 450 motos par an. Il y a 10 salariés et nous réalisons 18 millions de francs de chiffre d'affaires annuel.

**MX Mag :** Et côté machines de cross ?

**J.L.D :** En cross, nous sommes le premier vendeur d'YZ de France. Quand nous parlons cross c'est YZ et WR 250, là on frôle les 100 machines. En occasion, je n'ai jamais fait de ratio, mais nous vendons entre 150 et 200 motos à l'année.

**MX Mag :** Comment expliquez-vous ces résultats exceptionnels qui doivent laisser rêveurs certains confrères concessionnaires ?

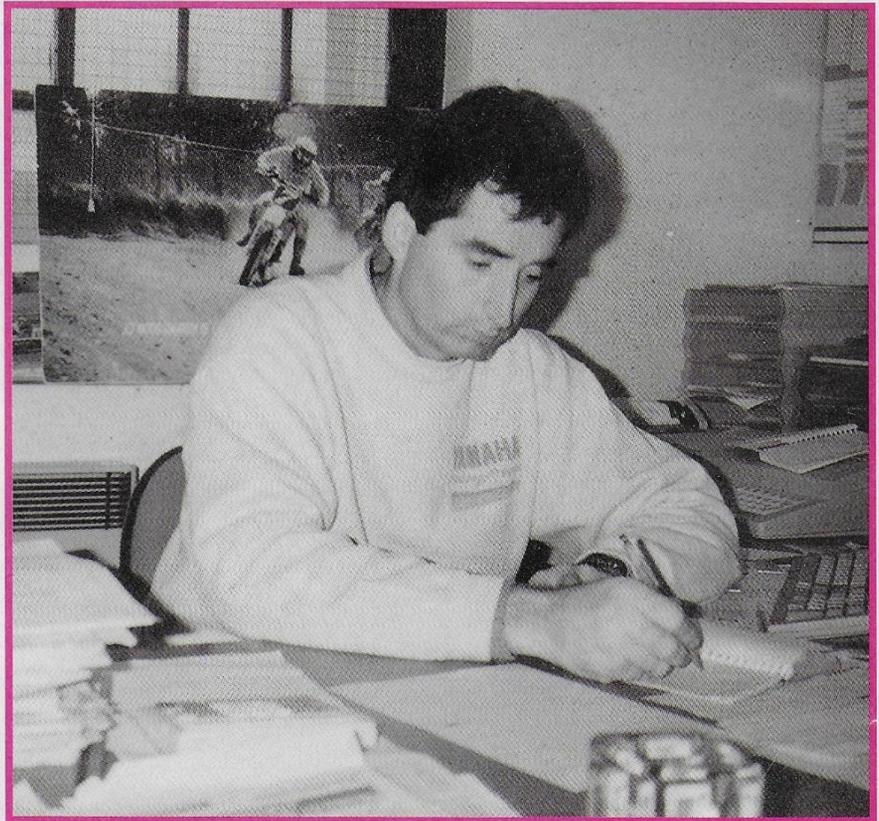
**J.L.D :** La passion déjà et puis l'implication constante. Nous sommes partout, partout. Dans tous les moto cross régionaux évidemment, mais aussi au travers de pilotes divers et variés que nous aidons. Dans notre région naturellement. Et puis la présence en enduro joue beaucoup, car nous avons énormément de clients qui font du cross et de l'enduro.

**MX Mag :** Qui sont les pilotes que vous aidez ?

**J.L.D :** Il y avait Jean Michel, jamais en Supermotard. On aide Joël Billard qui a gagné le Trophée de supercross l'année passée, on assiste aussi Pascal Cominotti en ligue. On soutient un petit jeune en Minivert qui s'appelle Thierry Didier. Il est champion de Ligue Dauphinée-Savoie, Rhône-Alpes et Drôme-Ardèche. Il a tout gagné sur son YZ 80. Ensuite on aide plusieurs pilotes en enduro, où nous avons eu deux titres.

**Concessionnaire exclusif Yamaha à Vienne depuis 6 ans, Jean Louis Dechorain est à 35 ans le plus gros vendeur d'YZ de France. Venu au commerce moto par passion, à l'instar de nombreux collègues, il cultive cette passion en participant au championnat de Ligue du Lyonnais de cross, au guidon...d'une Yam bien sûr. 500cc qui plus est !**

**Au moment où Yamaha France, semble décidé à redorer son blason dans les milieux du cross, il nous a semblé intéressant d'ouvrir un "dialogue avec la base". Nul doute que si le réseau Yam avait le dynamisme et la foi d'un Jean Louis Dechorain, il y aurait beaucoup plus de "taches blanches" sur les grilles de départ.**



Jean Louis Dechorain, tient les rênes de son affaire avec la même vigueur que le guidon de son WR.



**MX Mag :** L'un des gros problèmes du commerce cross, surtout chez Yam, c'est la pièce détachée. Comment le gérez-vous ?

**J.L.D :** Nous sommes en très nette progression sur la pièce détachée. Il faut reconnaître que cette année a été un peu difficile au niveau des pièces chez Yamaha. Et nous, nous avons un très gros stock de base et on a pu dépasser énormément de clients. J'ai envoyé pas mal de pièces un peu partout en France parce qu'il y avait un petit manque de pièces spécifiques YZ.

**MX Mag :** Il y a quelques années de cela, Yamaha était le leader incontesté du marché cross, en particulier dans la catégorie 125cc. Ce n'est plus le cas aujourd'hui, pourquoi selon-vous ?

**J.L.D :** En ce qui concerne la 125cc, je crois, tout simplement qu'il n'y a pas eu d'évolution suffisamment

*En course comme pour les ventes c'est "tous derrière et JLD devant !"...*



Comme ses jeunes clients M. Dechorain déplore le prix un peu élevé de l'YZ 80

importante sur le moteur. La moto est une très bonne moto, vraiment une très très bonne moto. Elle est facile et accessible à tout le monde, mais la presse a fait des essais avec des tops pilotes qui n'ont pas les exigences du client normal. Et c'est pour cela que nous n'avons pas vendu beaucoup de 125cc. De son côté, Honda a été très virulent, ils avaient une très bonne moto, ils ont pris des parts de marché mais, à mon avis ce n'est que temporaire.

Il y a aussi un réseau qui n'est pas trop impliqué dans la moto cross. Ce qui fait que pour beaucoup de concessionnaires, l'YZ c'est un peu la plaie. D'ailleurs il y a peu de concessionnaires Yamaha qui ont des YZ en stock.

**MX Mag :** Comment expliquez-vous le manque de motivation de certains confrères ?

**J.L.D :** Je l'explique tout simplement par le fait qu'il y a des gens qui sont spécialisés dans le tout terrain et ces gens font, bon an mal an certainement 80% des ventes. Les 20% restant sont répartis chez les autres concessionnaires, ce qui ne représente pratiquement rien. De nombreux concessionnaires vont vendre une YZ par an, donc ce n'est pas représentatif du tout.

**MX Mag :** Mais si l'on compare les résultats de Yam avec ceux d'Honda et l'action dans le cross du réseau Yam, avec celle du réseau Honda, on peut dire que Yamaha est un peu à la traîne non ?

**J.L.D :** Le volume des ventes est plus important chez Honda. Comme ils vendent plus de motos, il y a des concessionnaires Honda qui vendent vraiment beaucoup de motos. Mais il y en a aussi qui en vendent beaucoup moins. Le ratio entre les plus gros vendeurs et les plus petits ne doit pas être loin du notre. Je suis persuadé qu'il y a des concessions Honda qui vendent une, voire deux CR par an. Il y a aussi le phénomène cadre Rouge. De nombreux "Cadres Rouges" sont devenus concessionnaires à part entière, avec toute la gamme, mais c'étaient des gens très impliqués dans le cross. Et il est clair que ce sont encore des bons points de vente tout terrain.

**MX Mag :** Nous avons pu entendre certains de vos confrères dire "le cross c'est un marché pourri". D'une certaine manière, vous apportez la preuve du contraire non ?

**J.L.D :** Je ne crois pas que le cross soit un marché pourri. Il s'est amélioré sur beaucoup de points. Certainement qu'en volume de ventes c'est un peu plus difficile, mais les clients n'ont plus les exigences d'il y a quelques années. Avant, la seule et unique exigence du crossman c'était le prix. Il ne demandait rien d'autre que de la remise. Maintenant ce n'est plus du tout ça. On a plein de crossmen, qui n'ont pas l'intention d'être des champions, ils roulent pour se faire plaisir et pour s'amuser. Ce sont des amis, avec lesquels nous n'avons pas du tout les mêmes relations. Ils veulent nous voir sur les terrains, ils veulent avoir des relations très amicales. Bon, ils aiment bien quand on fait un petit geste commercial, ça c'est clair, mais, ce n'est plus du tout l'argument principal !

**MX Mag :** Quelles sont les modèles qui font les meilleures ventes ?

**J.L.D :** Nous, il est clair que cette année, c'est surtout la 250 qu'on a vendue. Elle est très bien partie parce que c'est vraiment une moto exceptionnelle. La 125 s'est pas mal vendue aussi. Le 80, dans nos régions, n'est pas très bien implanté. Il n'y a pas beaucoup de courses, donc c'est une catégorie un peu difficile.

**MX Mag :** Le prix élevé du 80 YZ a peut être refroidi certains clients ?

**J.L.D :** C'est vrai, il est cher, mais c'est aussi une très bonne moto. Ce qui se passe c'est qu'il y a beaucoup de jeunes qui ont eu des 60 Kawasaki et qui achètent ensuite un 80 KX. C'est sûr que là, Kawa fait vraiment très fort parce qu'ils ont une gamme qui prend les coureurs à la base et qui les emmène jusqu'en haut. Mais il leur manque notre PW !

**MX Mag :** J.L.D Moto c'est, si on en croit votre pub "50 occasions en permanence en stock". Pourquoi une telle implication dans l'occasion ?

**J.L.D Moto :** C'est complètement volontaire. D'abord il faut savoir que pour vendre du neuf, il faut faire des reprises. Par contre, sur l'occasion c'est difficile de gagner de l'argent. Mais, ne pas en perdre c'est tout à fait possible. Nous, c'est une grosse arme pour vendre des machines neuves. Enormément de concessionnaires ne veulent pas entendre parler de reprise, nous on en fait et ça se sait. Alors, on a des clients qui, régulièrement tous les ans ou tous les deux ans, nous

ramènent leur ancienne moto. On leur reprend, ils nous rachètent une machine neuve. Et c'est un roulement tout à fait normal et naturel.

**MX Mag :** Une moto de cross ça souffre beaucoup, surtout si c'est mal entretenu. Comment pouvez-vous assurer à vos acheteurs un certains degré de longévité ?



Chez JLD Moto, il y a du stock en occases et ça se sait !

**J.L.D :** Nous avons l'habitude de remettre ce type de machines en état. Toutes les motos d'occasion qui ont moins de 4 ans et qui nous appartiennent sont vendues avec une garantie de 3 mois. Mais attention, 3 mois pour toutes les pièces mécaniques ! Ce qui fait que, s'il y a le moindre problème, on répare sans discussion. Cela s'est déjà produit, mais nous prenons nos responsabilités et nous couvrons, quoi qu'il advienne.

**MX Mag :** D'où viennent vos clients ?

**J.L.D :** Pour le neuf nous avons notre secteur, mais pour les machines d'occasion nous avons des clients qui viennent de toute la France. Il y en a qui nous appellent d'un peu partout, pour avoir notre liste de machines d'occasion. Il nous est même arrivé de vendre des motos d'occasion par correspondance. Nous les avons expédiés sans que les clients les aient vues. Là c'est pareil, c'est en toute confiance, parce que nous n'avons pas du tout des rapports classiques. Et dans le cas où la moto ne plaît pas, le client nous la retourne et... affaire classée !

**MX Mag :** Nous allons clore cet intéressant dialogue en parlant d'avenir. Vos perspectives pour 94, en cross ?

**J.L.D :** Très optimiste pour la 125cc. Nous avons vraiment un nouveau produit très performant donc il va y avoir de la demande. La 250, pas de problème, c'est une référence. Bon le 80, ce sera un peu plus dur à cause du prix. Le modèle à grandes roues est vraiment superbe, mais le prix risque de freiner certains acheteurs. Tout ça c'est à cause du yen qui a beaucoup monté. Il faut savoir que nous sommes encore bien loin du réajustement qu'il devrait y avoir à cause de la différence entre le franc et le yen. Mais je suis très optimiste pour Yamaha en cross.

**MX MAG :** Vous ne rêvez pas, parfois de distribuer une autre marque, avec peut-être une gamme plus complète et une politique plus dynamique ?

**J.L.D :** Ma première moto ça a été une 125 TY. Les premières amours on les garde toute la vie, normalement. Je suis complètement Yamaha, à 100%. Et si c'était à refaire, on re-signe instantanément !

# ABONNE

*Vous lisez MX Mag ? Vous appréciez MX Mag ? Vous voulez que Motocross Magazine poursuive son parcours et s'améliore ?*

**ABONNEZ VOUS !...**

*Vous voulez recevoir, chaque mois, chez vous Motocross Magazine ? Vous voulez faire une économie substantielle ?*

**ABONNEZ VOUS !**

*Vous voulez recevoir gratuitement, une vidéo K7 Motocross Magazine ?*

**ABONNEZ VOUS !**

*Vous voulez faire passer, gratuitement vos petites annonces ?*

**ABONNEZ VOUS !**

**12 MOIS - 12 NUMEROS - UNE VIDEO K7  
EN CADEAU POUR SEULEMENT 250 F**

*Crée par des passionnés de cross, pour des passionnés de cross, Motocross Magazine s'efforce de maintenir une ligne rédactionnelle conforme à sa devise : "rien que le moto cross, mais tout le moto cross" Bien sûr cette démarche ambitieuse n'est pas sans obstacles. Comme toutes les autres activités, la presse est touchée par la récession . Pourtant, Motocross Magazine reste optimiste. Vous êtes déjà des milliers à nous lire chaque mois, vous êtes des milliers à prouver que la moto cross reste un grand et noble sport que chacun doit défendre et promouvoir à sa façon. Nos avons choisi le vecteur médiatique et, avec vous tous nous pouvons prouver à tous les sceptiques, à tous les esprits chagrins que le moto cross reste, en France, le Numero Un des sports motocyclistes!*

*Pour que vive et prospère le moto cross, il lui faut un organe de presse reconnu, puissant et indépendant.*

*En nous lisant chaque mois, vous aidez à cette évolution. Mais vous pouvez faire plus encore.*

*Comment ? En vous abonnant.*

*Dès aujourd'hui, souscrivez un abonnement d'un an à Motocross Magazine et vous lui donnerez ainsi la possibilité d'assurer son développement, de mieux vous informer, de mieux vous distraire et cela, chaque mois.*

# Z VOUS !

## AU SERVICE DES CLUBS !

Dès les premiers numéros, l'équipe des correspondants de Motocross Magazine s'est mise au service des clubs, en publiant leurs infos, leurs résultats. Que vous soyez club UFOLEP, Club F.F.M, soutenez les efforts de Motocross Magazine pour véhiculer au mieux vos infos: Abonnez-vous et établissez une relation privilégiée avec le seul organe de presse moto to-ta-le-ment indépendant ! Si vous souscrivez au minimum 5 abonnements dans notre Formule Spéciale Club vous recevrez un avoir pour un huitième de page de publicité gratuite dans nos colonnes, et bien sûr la possibilité de faire paraître toutes vos infos. Comment procéder ? Le membre du club chargé de la collecte des bulletins regroupe ceux-ci et nous les adresse, avec le règlement correspondant. Chaque nouvel abonné recevra son cadeau et le club son avoir pour la pub. Facile non ?

## DEVENEZ UN LECTEUR PRIVILEGIE !

En vous abonnant à Motocross Mag, vous affirmez votre volonté de voir survivre, dans le paysage motocycliste, un organe de presse indépendant et, surtout, vous devenez un lecteur privilégié. En effet, votre abonnement vous donne droit à une Video K7 N° 2 d'une valeur de 160 F; à une petite annonce dans nos colonnes d'une valeur de 100 F soit déjà, 260 F. En outre, vous recevrez pendant 12 mois Motocross Mag à domicile, ce qui, au numéro représente 312 F.

Enfin vous pouvez nous adresser une photo vous montrant en action. Photo que nous publierons dans la rubrique "la photo du mois". Et, cerise sur le gâteau, vous pouvez participer au tirage au sort permettant de gagner de magnifiques cadeaux. Alors on hésite encore ?

**990 FB\***

Amis Belges, vous aussi vous pouvez vous abonner à Motocross Mag ! Il ne vous en coûtera que 990 FB pour recevoir, chaque mois chez vous, toute l'actua du cross, en couleurs. Règlement par mandat poste international, à adresser à Sportissimo 43 Bd des Tilleuls 04100 Manosque.  
\* Abonnement pour un an à Motocross Mag (avec possibilité de faire passer une photo, plus une P.A. gratuite).

### BULLETIN D'ABONNEMENT

(à copier, découper ou photocopier)

Oui, je souhaite que vive, en France une revue indépendante consacrée au moto cross, Oui, je m'abonne à Motocross Magazine, pour devenir un lecteur privilégié et recevoir, chaque mois, à domicile, Motocross Mag. Comme cadeau de bienvenue, je souhaite recevoir la K7 video Motocross Mag N° 2. Je joins à mon bulletin mon règlement de 250 F et j'adresse le tout à : Sportissimo, 43 Bd des Tilleuls 04100 - Manosque.

Nom : \_\_\_\_\_ Prénom : \_\_\_\_\_  
Adresse : N° \_\_\_\_\_ .Rue \_\_\_\_\_  
Ville : \_\_\_\_\_ Code Postal : \_\_\_\_\_  
Profession : \_\_\_\_\_ Age: \_\_\_\_\_ Moto : . \_\_\_\_\_  
Début d'abonnement à compter du N° : \_\_\_\_\_

PROPOS RECUEILLIS PAR FLORENCE WOLFF. PHOTOS FLO.

**Jacky Vimond, conseiller technique d'Yves Demaria : le pari paraît osé. Deux crocodiles dans le même marigot ne font pas toujours bon ménage...D'où un gros point d'interrogation. Pourtant en fin de saison, Téfli devient vice-champion du Monde 125, après avoir manqué le titre de très peu. "Super Téfli" associé à "Maximum Vimond", à l'évidence le tandem s'est révélé particulièrement performant. Mais laissons la parole à Jacky...**

"Entrer en collaboration avec Yves sur l'ensemble d'une saison de championnat du monde était, au départ, une sorte de challenge que nous lançions à tous. Et, à l'époque, je n'ai pas reçu beaucoup d'encouragements pour cette entreprise. On cherchait plutôt à me mettre en garde : c'est vrai que jusqu'alors, Yves n'avait connu que des échecs à ce niveau-là (cf Bruno). De mon côté, j'étais plutôt confiant, j'avais beaucoup discuté avec Téfli sur ce qu'il attendait de moi. Certes l'expérience était nouvelle, j'avais dans l'inconnu mais je ne m'étais pas engagé à la légère !

Finalement, en travaillant avec Yves, j'ai découvert un tout autre personnage que celui qu'on m'avait décrit. C'est maintenant quelqu'un de très déterminé, très fort mentalement et qui savait exactement ce qu'il voulait ; notre collaboration n'en n'a été que plus facile.

En début d'année, Téfli était loin d'être à 100 % de ses possibilités. Il se remettait de sa fracture de la jambe, souvenir récent du Supercross de Bercy et n'avait pu commencer un véritable entraînement avant la mi-février. Il a donc démarré la saison avec un sérieux handicap. Durant 3 Grand-Prix (l'Italie, la Belgique et l'Angleterre), il a surtout tenté de limiter les dégâts. Mais Tragter avait déjà pris 60 points d'avance...

Puis est arrivé le GP de Pologne. Le circuit y est pourtant sablonneux, avec de grandes tables, mais il s'y sentait bien. Ses courses ont vraiment été de toute beauté. Cette première victoire a été une sorte de déclic et a marqué, si l'on peut dire, le début de SON championnat.

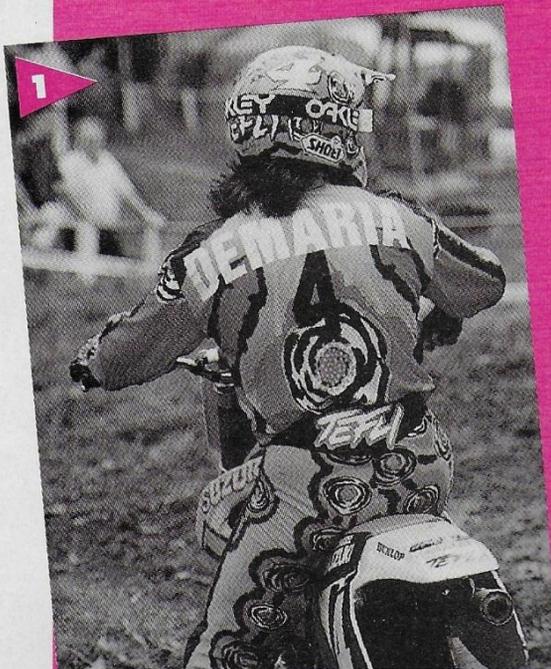
Au chapitre des belles courses, il faut citer celles du GP de Tchéco. Et pourtant, ce dimanche avait plutôt mal commencé : chute d'Yves dès les tous premiers tours aux essais chrono...5mn de coma, etc. Quand Téfli est revenu à lui, il ne savait plus ce qu'il faisait là ! Il était vraiment mal. J'ai dû user de tous mes moyens de persuasion pour le faire repartir immédia-

tement : il devait absolument boucler 5 tours pendant la séance chronométrée sous peine de ne pouvoir participer au Grand-Prix. Il a dû signer le 40ème temps !! Pendant la pause de midi, je me suis souvenu de mon expérience personnelle pour lui parler, pour le masser, etc. Malgré sa douleur et le handicap qu'il avait sur la grille de départ, jamais il ne s'est senti foutu. Et il a roulé comme jamais, signant de superbes remontées. A Laguépie, son Grand-Prix s'est bien passé, même s'il aurait pu être meilleur. Je le sentais encore plus tendu qu'à l'habitude. Il faut dire que cette année, Yves n'a jamais été détendu à l'approche d'un GP, ce qui en général lui a valu de faire une première manche moins bonne que les suivantes, où il était plus décontracté. Il n'a pas abordé le G.P. de France comme un autre : il se devait de faire bien devant son public (depuis qu'il se bat pour un titre, Yves a davantage de supporters, c'est normal). La fin de saison arrivait, il devait combler son

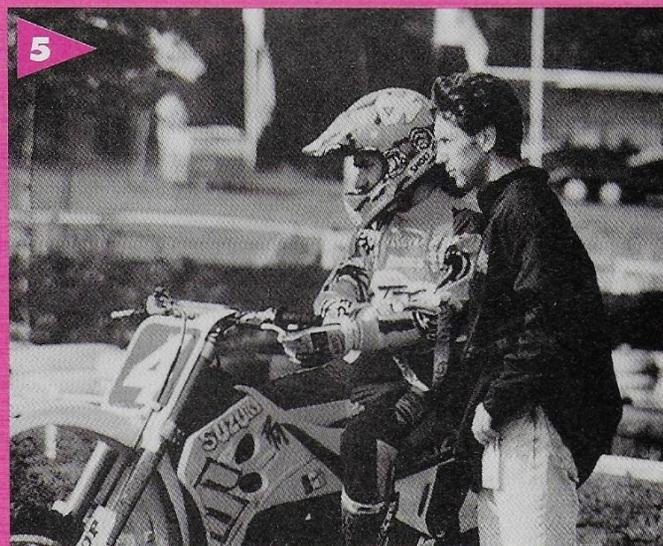
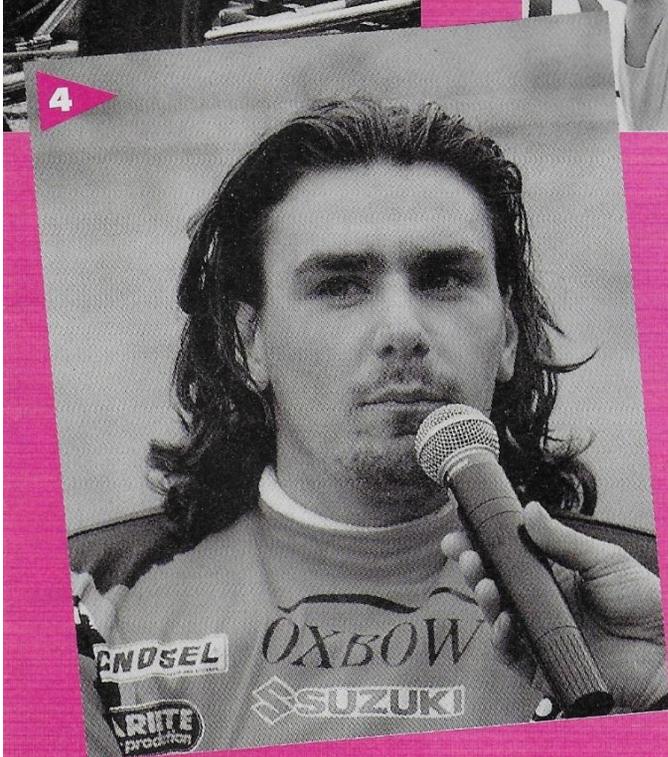
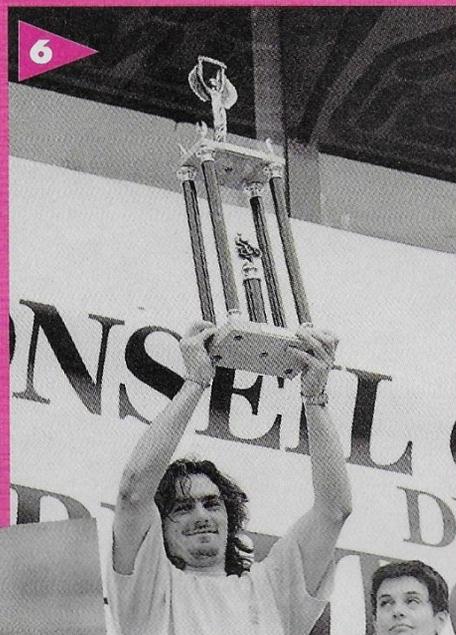
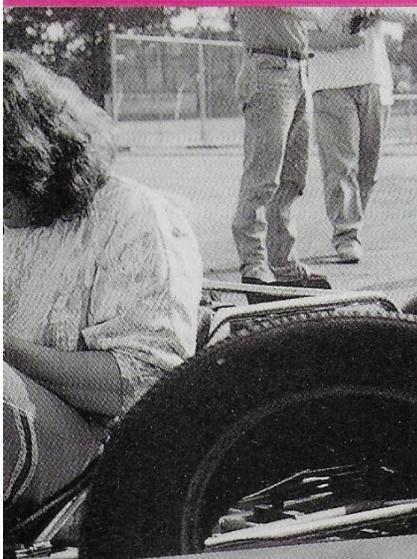
retard. Bref beaucoup d'enjeu pesait sur cette course et tout le team s'en ressentait. Les mécanos étaient eux aussi, beaucoup plus contractés qu'à l'habitude. Je me suis efforcé de détendre l'atmosphère !

Pour ces mêmes raisons, Téfli avait deux adversaires de plus sur cette épreuve : Pichon et Vialle. En 1ère manche, son duel avec Mickaël les a beaucoup freinés tous les deux. Yves avait pris un faux rythme et roulait loin de son meilleur niveau. Ils se sont neutralisés ! En deuxième manche, Yves, malgré un plus mauvais départ, a parfaitement roulé, il se sentait mieux. En finale, il a commis une petite erreur, comme cela arrive parfois en course. La seule faute qu'il a commise a été de repartir trop tôt, alors que la moto n'était pas encore en ligne. S'il avait réussi son coup, tout le monde aurait applaudi...On ne peut lui reprocher d'avoir essayé.

On a également beaucoup parlé des trajectoires diffé-



# TEFLI VU PAR MAXI VIMOND



1. Une prestance de champion du monde !

2. A Mons, en début de saison, Téflé a souffert.

3. Détente au "guidon" d'un kart en Hollande.

4. A Laguëpie, la pression était sur Yves, à son corps défendant.

5. Yves et son "conseiller spécial".

6. Des Trophée Téflé en a conquis cette saison, seul le suprême fait défaut...

rentes prises par Tragter et les Français au départ. Je reste persuadé que l'intérieur; beaucoup plus propre et sec était le meilleur choix. Certes Tragter a réalisé le holeshot en première manche en partant du milieu mais il était sorti de la grille beaucoup plus vite que les autres. Yves a changé de trajectoire pour les autres départs, cela ne lui a pas mieux réussi.

Si on peut dire que Pichon a fait rater quelques points à Téflé à Laguëpie, Mickaël s'est mis de son côté au Brésil et l'a aidé en 1ère manche. Téflé a connu là-bas deux courses laborieuses. En première, il est tombé au départ, il pilotait avec difficulté et a terminé 7ème. En deuxième, il est resté bloqué par Karlsson, sans trouver son rythme. Nous avons dû attendre la troisième manche pour retrouver le Demaria des grands jours : parti 2ème, il a facilement doublé Bartolini, pourtant vainqueur des deux premiers débats. Là-bas, le circuit était petit, sablonneux, truffé d'ornières, mono-trajec-

toire. Côté infrastructures, ce n'était pas brillant non plus. Bud, le mécano d'Yves, devait partir sur la Suzuki en Ville pour laver la moto ! Cela mis à part, notre voyage brésilien a été plutôt sympa : les Français avaient tous pris le même avion, ils se sont retrouvés au même hôtel, dans une bonne ambiance. Demaria, Pichon et Vialle ont improvisé un véritable tournoi de tennis ! On les avait déjà vu s'arsouiller ensemble sur des karts en Hollande, au Brésil, sur le "court central" de l'Hôtel Casa Grande, ils se sont pris encore plus au jeu, chacun enregistrant les paris sur sa propre victoire. Yves est sorti vainqueur ! Avec la somme récoltée, il a "payé le coup" à ses adversaires ! J'ai aussi le souvenir d'un mémorable match de foot en Australie...

Nous avons abordé ce dernier Grand-Prix avec le même état d'esprit que les autres. C'est-à-dire...de le gagner. Téflé avait pas mal de retard au championnat du monde, nous ne nous en sommes pas souciés. Il fal-

lait qu'il fasse sa course et "advienne que pourra". Sur le circuit de Manjimup, Yves était vraiment le plus fort. Il a dominé toutes les séances d'essais libres. S'il a raté ses essais chrono, en 1ère manche, il était le plus vite et dominait largement la course. Une petite faute, une pierre qui se coince dans la chaîne à 400 mètres de l'arrivée et il rétrograde à la 4ème place. Ensuite, il se laisse bouchonner par Karlsson (le Belval du Mondial 125) et en 3ème, il se crashe violemment, passant par dessus le guidon. C'est le seul G.P de la saison qui était à sa portée et qu'il a laissé passer. Je ne pense pas qu'il ait à regretter quelque chose d'autre cette année. Il a fait un très bon championnat du monde. Sa place de Vice Champion n'est pas un échec, loin de là. Yves n'en n'est ni déçu, ni amer. La preuve, il a payé une bouteille de champagne pour trinquer avec Tragter et Stribjos dans l'avion du retour. Ca s'est terminé en une bataille folle de polochons avec les Hollandais et

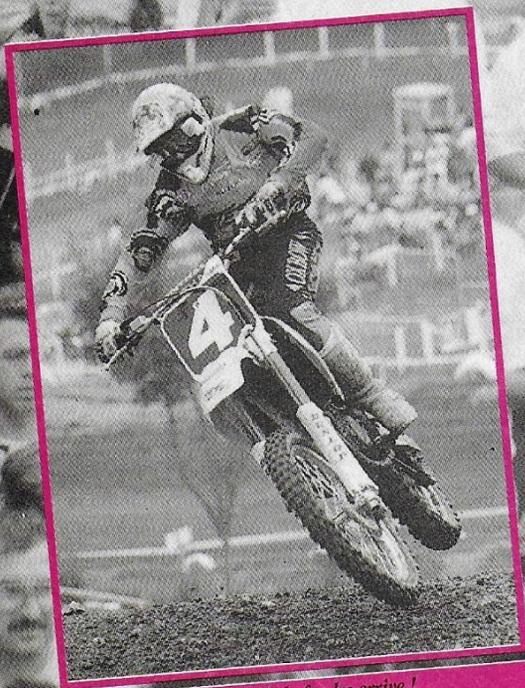
les Italiens, Bartolini et Chiodi ! Certains voyageurs n'ont pas apprécié la plaisanterie, le commandant est venu nous intimer l'ordre d'arrêter le chafut sous peine d'être débarqués à Singapour ! Le plus drôle, c'est que Tragter a été pris sur le fait alors qu'il était le plus timoré de tous et qu'il commençait à peine à rigoler ! C'est aussi ça le championnat du monde...

De mon côté, je suis entièrement satisfait de notre collaboration. La mission, déterminée avant la saison, a été respectée. J'étais bien conseiller technique avec pour rôle de : conseiller sur le terrain (choix des pneus, des réglages de la moto mais aussi des trajectoires, des tactiques de course...), conseiller pendant les compétitions (avoir un regard extérieur sur la course qu'Yves ne peut avoir dans l'action). Être un homme de confiance, quelqu'un sur qui on peut compter quand on rencontre un problème. Confronté à la réalité de la course, ce rôle s'est révélé être plus

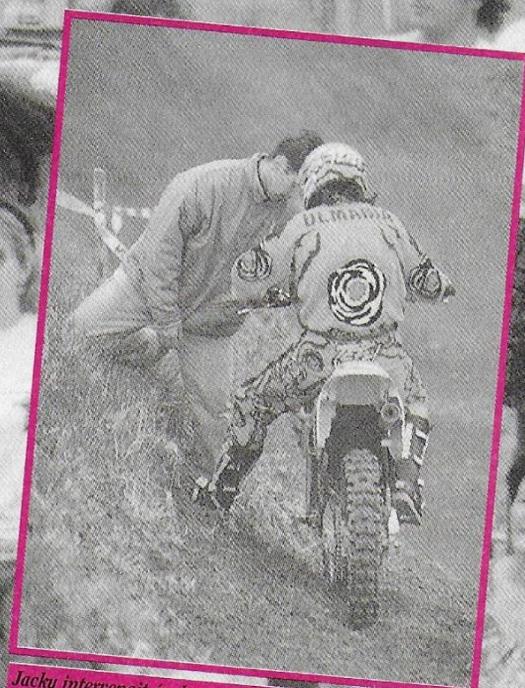
important qu'il ne l'était sur le papier. Yves était d'autant plus fort dans sa tête qu'il n'était plus seul dans ses choix. Quand il avait confiance dans ses décisions, je n'intervenais pas. Mais il est aussi arrivé qu'il s'en remette totalement à moi, pour ses pneus, par exemple. Je le conseillais également sur des trajectoires nouvelles. Même s'il n'en adoptait que 2 ou 3, c'était déjà un avantage pour lui. Je crois avoir réussi à trouver les mots qui mettent en confiance, même dans les cas difficiles, pour qu'il trouve lui-même sa solution. Mon rôle était complémentaire de celui de manager, de celui des mécanos, de celui de Christine, son amie. Je ne remplace ni les uns, ni les autres, j'apporte un plus dans l'équipe.

Il y a d'ailleurs de plus en plus d'anciens pilotes auprès des prétendants au titre (Rinaldi, Van Der Ven, Jobé...). Je pense que le rôle de Kees Van Der Ven auprès de Tragter a été prépondérant pour son titre mondial. Si

VdV était manager du team, c'est-à-dire qu'il s'occupait du côté financier, ce que je ne faisais pas, je le retrouvais également sur la piste à étudier les mêmes choses que moi. Contrairement aux autres années, Pédro a été consistant sur l'ensemble de la saison, ne ratant qu'un seul Grand-Prix, celui d'Allemagne. Dans tous les autres cas, il n'a jamais fini bien plus loin de la 5ème ou 6ème place. Karlsson aussi a eu un rôle déterminant. Si Tragter s'en défend, c'est qu'en début de saison, ils se sont plusieurs fois tirés la bourre. Mais vers la fin du championnat, Joachim ne jouait plus seulement sa carte mais celle du team. Rien à dire ! Pour ma part également, l'expérience a été enrichissante. J'ai appris beaucoup de choses cette saison, surtout sur le plan humain. Je suis prêt pour une nouvelle aventure !



Banzai, Teffi la foudre arrive !



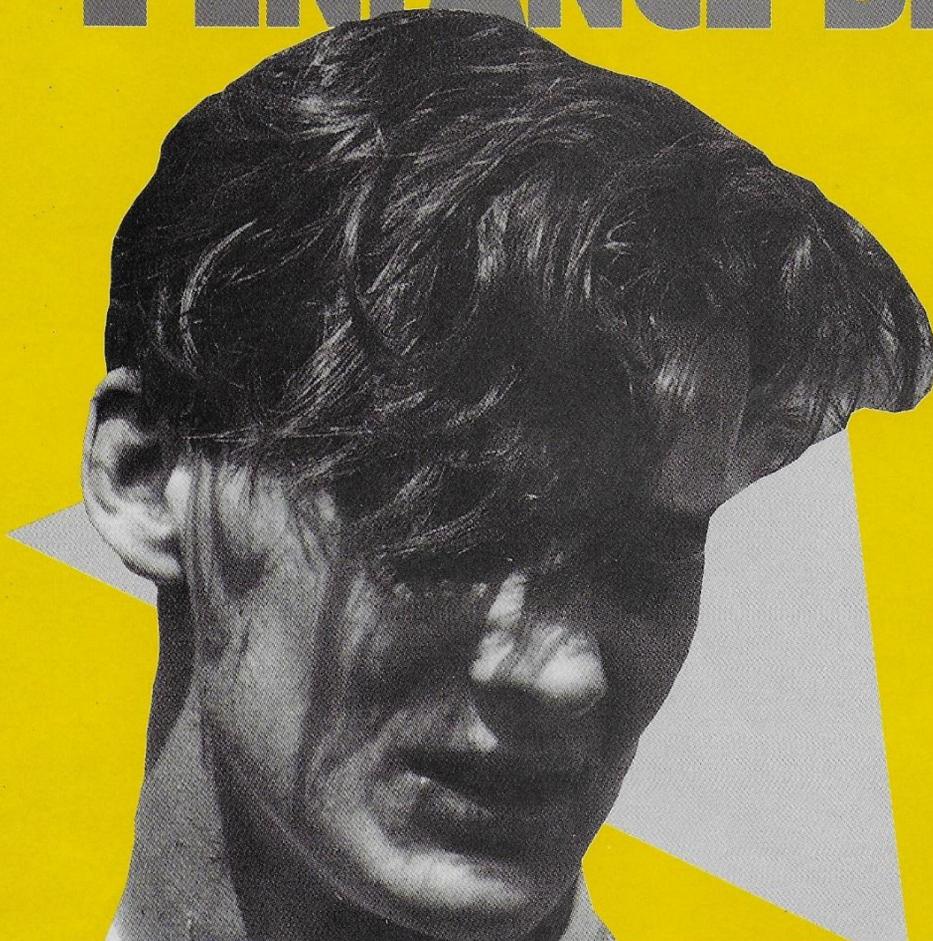
Jacky intervenait également dans le choix des trajectoires.

# ENQUETE

Par Gérald Wéry

## STEFAN EVERTS

# L'ENFANCE BRISEE ?



*Fils d'un quadruple champion du monde de cross, champion du monde lui-même, Stéphan Everts est entré dans le livre d'or du cross mondial avec une rare précocité. Tous les spécialistes voyaient en lui, le successeur des Robert, De Coster et autres Rahier, voire un futur J.M.B. Las depuis 92 la fusée Everts tarde à décoller. Tout semblait pourtant prêt pour la mise à feu des réacteurs. Mais il y a comme un hic. Lequel? C'est ce que MX Mag a essayé de découvrir en enquêtant dans l'entourage du gamin de Neeroeteren.*

Champion du monde 125 en 1991, victime d'un accident au GP d'Allemagne 1992 le privant (vraisemblablement) du titre mondial 250, Stefan Everts apparaissait comme l'homme à battre en deux et demi cette saison. Mais, Greg Albertyn ne lui a laissé aucune chance. L'homme qu'on imaginait déjà éclabousser de tout son talent les championnats US après un second titre mondial n'a toujours pas réalisé ses objectifs. Pire, il stagne, ou se montre irrégulier, semble fragile et troublé dans son ascension vers l'Olympe du moto cross. Everts n'est-il pas en train de passer à côté d'une carrière étincelante?

Les explications sont multiples bien sûr, comme toujours lorsqu'il s'agit d'une vedette sportive, qui plus est d'un champion en devenir. Nous nous sommes efforcés d'en découvrir les raisons, en restant objectif. Traiter ce genre de sujet est toujours un exercice délicat. Certains échos mettent en cause son milieu familial plus que le pilote lui-même. Nous avons voulu vérifier.

Il était pilote d'usine Suzuki et vient de signer avec Kawa pour 1994. Il a un style flamboyant, un pilotage exceptionnel. Il a même réussi à se faire un prénom, c'est une star. Tout devrait donc aller pour le mieux. Donc si Stefan ne réunit pas tous les suffrages actuellement, ce n'est pas faute de talent. Des qualités, il en a, et il en aurait même à revendre. Le problème, c'est tout d'abord "l'adolescent Stefan Everts". De l'avis de familiers qui le cotoient depuis suffisamment longtemps, Stef reste un gamin. Il a beau avoir sa propre maison et beaucoup d'argent, la maturité semble encore lui faire défaut. Sa vie reste un jeu. Mais attention, ce serait un peu trop facile de lui jeter la pierre. En creusant un petit peu, on découvre une hérédité





assez lourde. En effet, quel fan de cross n'aimerait pas être le fils d'un champion du monde ? Baigner dès son plus jeune âge dans l'ambiance du cross mondial ? Et apparaître dès cinq ans comme le digne successeur du glorieux paternel ? Personne bien sûr, et pourtant...

## CONTE DE FEE

Stefan, lui, n'a pas eu le temps de rêver, il a tout simplement vécu ce "conte de fée". Le fiston Everts, "cocooné" par ses parents, s'est trouvé propulsé vers une carrière prédestinée. Il ne l'a pas vraiment choisie, mais qui d'autre y aurait résisté? Jusqu'à son premier titre de champion du monde, tout baigne. Stefan n'a de

compte à rendre à personne et joue son rôle d'enfant terrible à la perfection. La presse et les sponsors commencent à se régaler. Everts-junior fait vendre! C'est ici qu'apparaissent les premières difficultés. Projeté au devant de la scène par un passage en 250 très attendu, Stefan passe du statut d'enfant terrible à celui de pilote européen numéro 1, figurant même au top 5 mondial des pronostiqueurs. Rien que ça!

Garder la tête froide à cet âge étant plutôt difficile, on n'est pas surpris de le voir commencer à vaciller. Son statut d'enfant unique n'arrange rien. Il n'a pas de vraie référence (de son âge), pas de véritable opposition familiale. Rien donc pour l'aider à mûrir à un rythme aussi rapide que celui de sa progression. La

précocité en moto cross touche peut-être ici ses limites ?

Faisant l'affaire des couturiers car il a dû réajuster des cols de chemises devenus trop étroits, Stefan se met alors lui-même la pression, autant qu'on la lui met. Ceci explique ses meilleurs résultats hors-championnat que dans le mondial où l'enjeu semble le "figer", voire ses résultats croissant en fin de saison 1993. Son comportement "public" semble également avoir changé. Il a parfois donné lieu à des scènes disons...pas toujours à son honneur. Ainsi, la nouvelle "terreur du cross" n'apprécie guère de devoir s'entraîner en compagnie d'amateurs. Il y a quelque temps de ça, il s'est opposé au responsable d'une piste belge

## STAR MEDIATIQUE

Il ne faut pas non plus négliger le rôle négatif de la presse flamande. Elle a fait du jeune Everts une star hyper médiatique et manque régulièrement d'objectivité à son égard. Voilà qui n'arrange rien au problème de col de chemise du jeune homme ! Ainsi, à l'occasion du GP de Finlande remporté cette année par Stefan devant un Albertijn, qui devenait par la même occasion champion du monde (important, non?), les gros titres de la presse flamande étaient du genre "Everts joue un tour à Albertijn" alors qu'en plus petits caractères on mentionnait le titre mondial du Sud-africain. Quel était réellement l'information la plus importante de ce GP? D'autant qu'Everts n'y remportait finalement qu'une seule manche... tout comme Albertijn! Le problème, c'est qu'en lisant cela, Stefan se dit "j'suis quand même un crac, hein!" et doit de nouveau repasser chez le couturier...Ceci ne concourt pas à l'humilité du "crac de la presse flamande".

L'équilibre de Stefan Everts passe aussi par ses relations fami-

liales. Mais justement, peut-on parler d'équilibre à ce sujet? Ce n'est plus un secret, "papa Harry" Everts aime les jolies filles et ne se prive pas de leur montrer. Francine, sa femme, n'apprécie guère et ne tarde pas à prendre ses clics et ses clacs. Le couple se sépare. Côté équilibre familial, il y a mieux pour un adolescent vivant un tournant décisif dans sa jeune carrière sportive. Les choses vont encore s'aggraver car Stef n'est pas un fils à papa, mais un "fils à maman", qui a toujours été influencé par un "Oedipe" très fort avec sa mère. Patatras, lorsqu'au retour d'une tournée au Japon, Stefan découvre sa mère avec un homme autre que son père ! Pas besoin d'un dessin pour comprendre le choc psychologique ressenti.

## EQUILIBRE

Un grand champion, quel que soit le sport qu'il pratique a autant besoin d'un équilibre physique qu'affectif. L'un et l'autre sont complémentaires et ne se dissocient que très rarement. Une star du cross, au sens noble et plein de l'acceptation, doit être plus qu'un pilote talentueux ou rapide. Il se doit également d'être un homme, un être humain épanoui, sociable et communicatif. Pour cela, il n'y a pas pas de miracle. Equilibre humain et affectif font plus qu'entraînement et machine d'usine. Ce serait trop facile...Et justement, la carrière de Stefan Everts n'est pas facile à gérer. Son environnement ne lui permet pas encore d'être lui-même, un être aussi accompli que le pilote archi-doué au guidon d'une machine de cross. Il a beau être une star, il ne doit pas oublier que les étoiles, un jour ou l'autre, s'éteignent un jour, alors que les belles âmes, elles, ne meurent jamais !

## "UN SUPER DOUE"

Jos Vantichelen, manager international depuis des dizaines d'années, a accepté d'éclairer cette réflexion à la lumière de son expérience. Il connaît bien Stefan Everts, il a été manager de son père à la glorieuse époque et peut se vanter d'avoir collectionné les trois titres mondiaux pendant trois saisons consécutives. De Coster, Rahier, Malherbe, Jobé, Everts, Hansen, Lundin, Lackey et consorts sont passés sous sa férule, à l'époque. Aujourd'hui encore, nombreux sont ceux qui lui accordent leur confiance, tel Jacky Martens. Jos nous parle de l'éducation de Stefan, de ses problèmes familiaux, des perspectives "réjouissantes" de l'association Everts-Jan Degroot-Kawasaki. Il évoque aussi l'ex-poulain du sorcier hollandais, Greg Albertijn. Instructif!

"Au point de vue talent, Stefan est parmi les meilleurs du monde, Américains y compris. Le meilleur ? Il ne faut tout de même pas exagérer, car il faudrait pour ça qu'il parte un certain temps en Amérique. Il a gagné le GP d'Amérique, oui, mais avec 10% des pilotes valables aux USA. S'il participe à des courses normales là-bas, avec tous les meilleurs pilotes US, avec ce qu'on appelle l'élite, ce sera autre chose. Je ne dis pas ça pour le diminuer car, j'insiste, c'est un super-doué. Dommage, il a une situation familiale très embêtante. Papa et maman ne s'entendent pas, etc., mais ça c'est leur vie privée. Et puis, il n'a pas eu une adolescence "normale". D'abord, au point de vue technique, Stefan, je ne vais pas exagérer, mais je ne crois pas qu'il connaisse la différence entre un moteur 250 et un moteur 300. Il n'a jamais vu un moteur ouvert. D'autre part, je ne peux pas dire qu'il soit un enfant pourri gâté, mais

comme on lui a toujours tout apporté... Pour faire une comparaison, prenez Johan Boonen : c'est aussi un fils de "richards". Il a du pognon autant qu'il veut, mais lui a été élevé d'une autre façon. Lui, a dû apprendre la mécanique moto. Il a dû se faire ce qu'on appelle la condition physique. Comme son père, le beau-frère de Jaak Van Velthoven, était dans le milieu, Johan a pu faire une sélection. C'est un type intelligent. Il a reçu une éducation exceptionnelle. Il est libre, je dirais même libertin. Il est technicien et, il bénéficie des conseils de tous les gens compétents. Il fait alors lui-même la sélection tout en parlant à son père qui n'est pas un père autoritaire, mais qui est aussi son ami et son conseiller. Et ça, je crois que c'est presque unique!

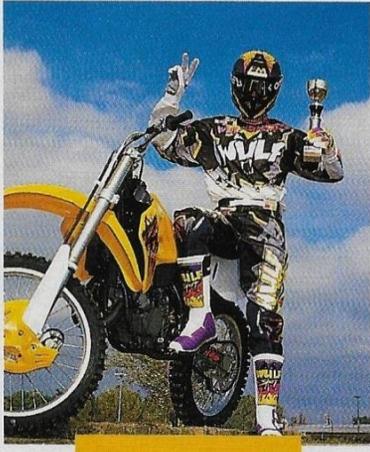
Stefan Everts, son père a été quatre fois champion du monde, mais il n'a pas eu cette éducation, il n'a pas eu cette opportunité. Entre temps, Harry Everts est devenu "quelqu'un" de connu dans le monde, il peut se permettre certaines fantaisies qu'un autre ne pourrait pas, mais a-t-il jamais pensé au destin de Stefan ?

Son fils a réagi en quittant le milieu familial. Par dessus le marché, "couper le cordon" cela voulait aussi dire qu'il quittait le milieu Geboers-Everts. En effet, Sylvain Geboers et Harry Everts, s'ils ne sont pas mariés, sont très liés côté commerce. Je crois que, si Stefan Everts est épaulé par Jan Degroot chez Kawasaki (qui est vraiment le sorcier-mécanicien qu'on ignore au Japon et qu'aucune usine n'a pu se payer), la possibilité qu'il soit champion du monde 250 avec Kawasaki est réelle. Que l'on confie des Suzuki, KTM ou Husaberg à Jan Degroot et il fera la même chose!".

"tout public", lui demandant d'interdire le circuit aux amateurs lorsqu'il venait rouler (sic !). Son interlocuteur, qui le connaît depuis toujours, lui a répondu en substance : "Ecoutes Stefan, primo, tu oublies peut-être qu'un jour tu as été débutant comme eux et que tu appréciais aussi de venir rouler ici. Secundo, ces amateurs, ce sont eux qui nous font vivre. Tertio, tu rates régulièrement tes départs en G.P., alors exerce-toi justement ici à remonter un maximum de pilotes. Quatro, si tu as envie de rouler seul, tu peux toujours louer le circuit !" .Conséquence : "Stefan est parti, fâché, comme un gamin, sans mot dire ! Voici pour ses "caprices de stars". No comment.!

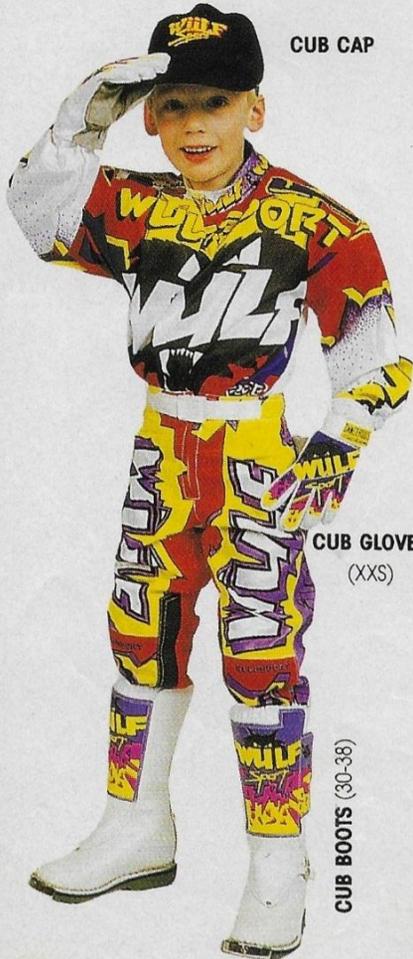


# MAILLOTS CROSS BREED II (S M L XL) : 290 F



Maillot RS 941- Pantalon RJ 941

## PANTALONS PREFORMES 980 F



CUB CAP

CUB GLOVES  
(XXS)

CUB BOOTS (30-38)



RS943

RS942

RS944



RS945

RS946

RS947

RJ943

RJ942

RJ944



RJ945

RJ946

RJ947

# VESTES ENDURO BREED II (manches amovibles) : 980 F (S - XL)



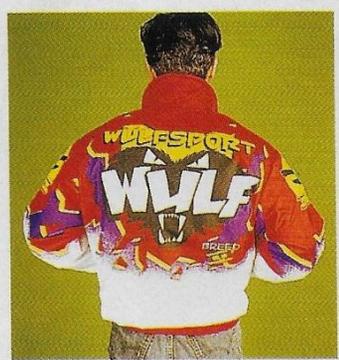
(S - XL)



# BLOUSONS SPORT (S - XL) : 690 F



(S - XL)



# WULF SPORT : L'ETOFFE DES HEROS !



Bottes renforcées grand confort (39-48) : 1250F  
Enfant (30-38) : 880F



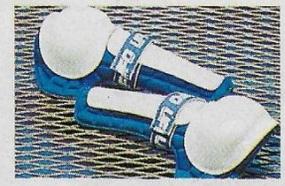
Gants "Clarino" (XXS-XXL) : 230F



Ceinture "Thermo" : 350F



Ceinture aérée : 250F



Genouillère Vektro : 190F



Mousse guidon : 60F

**WULFSport FRANCE**  
JB'S MOTO - Jean BIRBES  
111, rue du Faubourg Bonnefoy  
31500 TOULOUSE  
TÉLÉPHONE : 61 48 35 94 - FAX : 61 99 95 23



Parapluie géant : 300F



Epaulière double : 890F



Epaulière simple SX: 660F



Sac géant : 380F

**BON DE COMMANDE**  
(à découper ou recopier et à expédier par courrier ou fax)

Nom : \_\_\_\_\_ Adresse : \_\_\_\_\_  
Code Postal : \_\_\_\_\_ Ville : \_\_\_\_\_

RÉFÉRENCE	TAILLE	PRIX	QUANTITÉ	TOTAL
MONTANT TOTAL DE LA COMMANDE				



**SX RENNES**

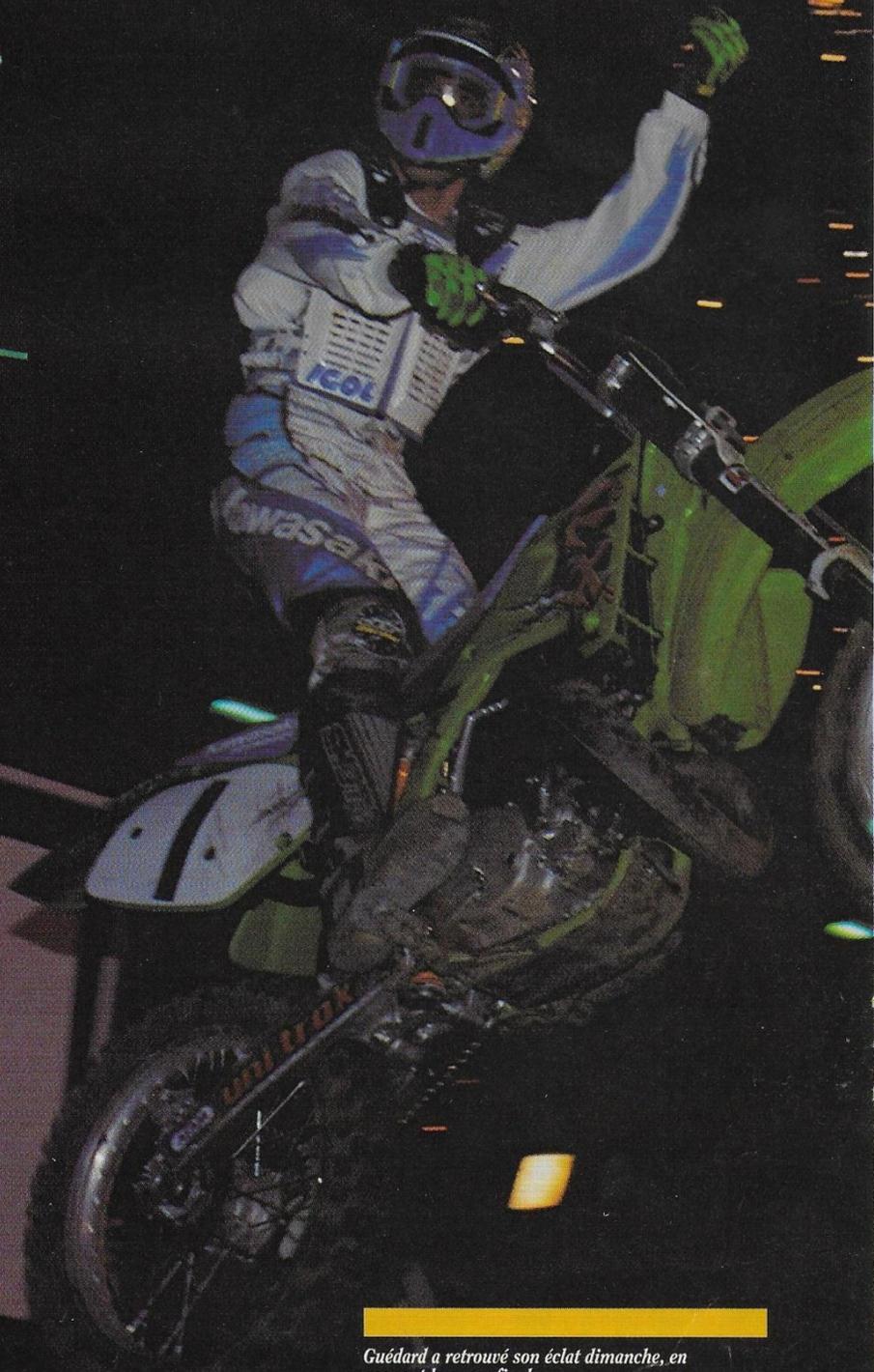
# **BOLLEY, LE RETOUR !**

*L'étape bretonne du SX circus a marqué le retour de Fred Bolley. Le 1er soir, le Marseillais a été irrésistible, remportant la finale 250 et la super-finale. On croyait la mono-nucléose réduite au rang de mauvais souvenir, mais Fred a payé, le lendemain sa débauche d'efforts en subissant le loi du duo Pichon-Guédard. En revanche, pour l'autre Fred, Vialle, pas de problèmes puisqu'il signe un doublé en 125cc et conforte son leadership au général.*

*Moyennement inspiré sur ses terres, Yann Guédard a marqué le pas samedi, terminant derrière Bolley et Pichon en finale 250 et ratant la super finale (4ème). Il prendra sa revanche dans cette ultime confrontation, dimanche. Mais Pichon, en lui collant aux basques conforte sa première place au classement général provisoire du SX circus 250. Prochaine étape : Amneville les 27 et 28 novembre. (Photo Luc Legros)*



*Vialle, double vainqueur 125 à Rennes est solidement installé en tête de sa catégorie.*



*Guédard a retrouvé son éclat dimanche, en gagnant la super finale.*

# 4:

machine ne p  
té, son cadre  
Le chassis, c  
vers l'intér  
froid, tu  
Thierry  
un no  
dor  
s



En résumé, c'est un moteur plein, prenant ses tours de façon phénoménale, mais parfois un peu creux à bas régime (désavantage pour les amateurs) et manquant un peu d'allonge tout en haut (désavantage pour les pros).

Le chassis périmétrique épouse encore plus étroitement la mécanique. C'est presque un cadre de bicross, la masse à vide descend à 86,5 kg.

*„Super la stabilité et les suspensions. même les réceptions les plus acrobatiques sont fort bien acceptées.*

## UN RAIL

En ce qui concerne la partie-cycle, Thierry constate que la moto est plus petite, plus ramassée. Il s'agit en effet d'un véritable bicross. Mais et c'est fort heureux, la KX conserve sa légendaire stabilité. Les freinages dans les trous ou les lignes droites bosselées, c'est sa tasse de thé. Relayée par des suspensions ne souffrant aucune critique, Kawa reste un ton au dessus de la concurrence à ce sujet. La KX est un véritable rail. Revers de la médaille, elle est toujours un peu difficile à inscrire "dans un mouchoir". En fait, il faut l'aider à virer. A cet égard, ce n'est pas une Suz', encore moins une Honda.

Par contre, côté freinage elle entre peut être dans le cercle très fermé des "freineuses de choc". Le nouvel étrier avant faisant un boulot fantastique. Jamais brutal, il offre cependant un mordant remarquable. "Le disque est semi-flottant", ajoute Thierry, car l'élément flottant d'il y a deux ans avait des problèmes et faisait du bruit".

Quant à la position de pilotage, Mick, pilote Honda, trouve qu'elle se rapproche de plus en plus de celle de sa marque fétiche. Elle est très efficace.

"Tu vois qu'ils ont tout peaufiné, enchaîne Thierry. Avant, la selle et les plaques latérales s'alignaient mal. De plus, on cassait les garde-boue arrière en soulevant la moto. Aujourd'hui, il existe une ouïe pour lever la bécane". Ce sérieux dans la construction de ce KX transparaît résolument à son guidon. Cette moto est faite pour le cross et elle vous offre la meilleure du cross. Elle a été bien étudiée : on se sent d'attaque à son guidon. Est-elle la meilleure ? Pour les inconditionnels, cela ne fait pas de doute, pour les sceptiques, elle n'a pas de défaut majeur. Alors ? Ben nous on serait plutôt du genre sceptique-inconditionnel !...

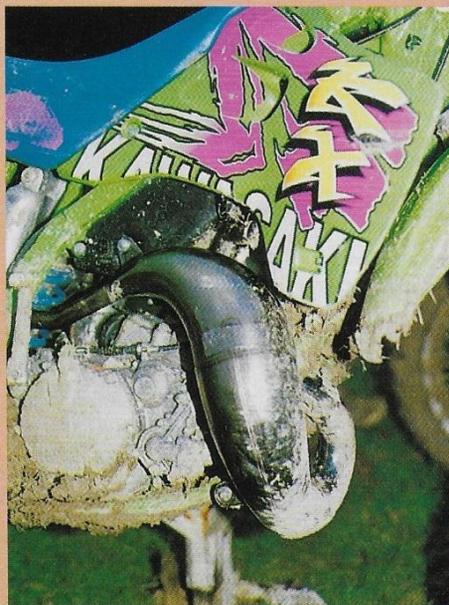
## ET UN MILLET, UN

Vous avez pu le lire, la KX 94 manque encore un peu de punch et d'allonge à très haut régime. La solution ? Le montage d'un pot Millet. Nous en avons fait l'expérience avec une version 93.

Quelques minutes suffisent à installer l'échappement en question. Celui-ci est plus léger que l'élément d'origine, voire qu'un FMF. De surcroît sa finition est splendide. mais ce n'est pas ce qui nous intéresse au premier chef. Nous ce qu'on veut c'est du rendement. Et là nous n'avons pas été déçus. Avec cet organe le KX prend des tours comme un fou (carburateur d'origine). Il est encore plus plein en haut. Mieux, ses accélérations vous donnent l'impression de n'avoir aucune limite. Revers de la médaille, le comportement est un peu

plus pointu. Il convient donc d'avoir un peu de métier pour exploiter au mieux la "bombe Millet".

Par rapport à un pot FMF que nous avons testé par la même occasion, c'est le jour et la nuit. L'échap-



pement ricain est efficace à bas et moyen régimes mais n'apporte rien en haut. Le Millet c'est le contraire. Un peu moins en bas, mais une

débauche de puissance en haut. Sur les grands circuits, ceux exigeant beaucoup de chevaux c'est d'enfer. Et on vous le conseille en toute objectivité. (On va certainement perdre la pub FMF mais ce n'est pas grave, pour nous l'information correcte de nos lecteurs passe avant tout). Dernier conseil, si vous montez un Millet,

n'oubliez pas de fixer une protection car la tôle est réellement très fine.



## FICHE TECHNIQUE

### MODELE : 125 KX K1 94

#### MOTEUR

Type : K1 KX 125  
 Cycle : 2 Temps  
 Refroidissement : liquide  
 Alésage-course : 54 x 54,5 mm  
 Cylindrée : 124 cc  
 Compression : 8,7 : 1  
 Puissance maxi : 39,9 ch à 11600 tr/mn  
 Couple maxi : 2,6 m/kg à 11000 tr/mn  
 Carbu : Keihin PWK 36  
 Allumage : CDI

#### TRANSMISSIONS

Type : boîte six rapports  
 Demul primaire : 3,20  
 Démul secondaire : 4,083 (49x12)

#### PARTIE CYCLE

Cadre : simple berceau dédoublé  
 Chasse : 109 mm  
 Matériaux : acier cr mo  
 Suspension Av : Upside down 43 mm

Débattement : 310 mm

Susp Ar : Uni Trak

Débattement : 330 mm

#### FREINS

Av : hydraulique, disque semi-flottant

Diamètre : 220 mm

Ar : hydraulique

Diamètre : 190 mm

#### ROUES

Pneu Av : 80/100 x 21 - 51M

Pneu Ar : 100/90 x 19 - 57 M

#### DIMENSIONS

L x l x H : 2150 x 815 x 1215 mm

Réservoir : 8,5 l

Hauteur selle : 950 mm

Empattement : 1455 mm

Garde au sol : 395 mm

Poids à vide : 86,5 kg

Prix : 32 265 FF - 219 000 FB

*Alors the Best le KX 94 ? Pas facile à dire,  
 mais elle culmine au sommet sans  
 la moindre hésitation.*

## CONSEILS

■ Pour les pilotes moyens, Thierry recommande un changement dans la transmission secondaire. Le remplacement de la couronne de 49 dents par un élément de 50 dents conviendra mieux au commun des pilotes. Si la température extérieure varie, il faut démonter le boiseau de carbu par le haut. Enlevez l'aiguille. Dans la rainure du milieu, vous trouverez un clips que vous remonterez d'un cran s'il fait plus chaud ou redescendrez d'un cran si l'air est plus froid. Ceci afin d'éviter les "trous" à la reprise, lors des réceptions de saut.

■ La manière la plus intelligente de traiter votre moteur, c'est de faire traiter son cylindre au nykasil. "On sent la différence à tous les régimes", certifie Thierry. Cela contre 7000-8000 FB. (1200 FF)

■ Un grand merci à Yamaha Motoland pour son accueil. C'est à Tielp-Winge près de Louvain en Belgique. Le domaine est ouvert Ma, Mc, Jd, Sa, Di de 10h à 19h et à partir de 12h en hiver. Accès par l'autoroute A2 Brussel- Hasselt. Tel : 016-50-11-18.

# ESSAI PARALLELE

*Il existe parfois des mystères mécaniques que la raison pure n'a jamais pu expliquer. C'est le cas pour la cylindrée des motos. Souvent, plus elle est batarde, et mieux ça marche. Avec 30cc de plus qu'un 50, un 80 cross est une petite bombe qui renvoie son petit frère au rang de cyclo. Il en va de même pour les 175cc et les 300cc et quelques. D'ailleurs toute une génération de crossmen garde un souvenir ému et jamais retrouvé, pour les 360 CZ, Bul ou Husky. Mais, comme l'histoire est un éternel recommencement, les "mini-grosses" reviennent à l'aube du 3ème millénaire. Mieux, on doit ce retour au européens car les nippons, trop occupés par leurs volumes de ventes, négligent le cross 500 et plus encore ces "marchés-niches" que sont les cylindrées comprises entre 250 et 500. Dès lors, pour connaître exactement le potentiel de ces "petites grosses", MX Mag vous offre un essai parallèle réalisé au guidon de deux machines tout à fait représentatives de cette catégorie, la Maico MC 320 et la KTM SX 300.*

# 320 MAICO ET 300 KT

Pour tout vous dire, nous avons projeté un match triangulaire en associant la 360 Husky, à cette rencontre. Las, dépassé par son succès, Cagiva ne peut fournir la demande et les nouvelles Husky 94 n'étaient toujours pas disponibles, début novembre, lorsque nous avons enfourché ces bestiaux. Retrouvons donc notre duo Austro-germa-



# M : VIVE LES PETITES GROSSES !

nique. Les deux machines sont sur le splendide terrain de Gaillac Toulza, à quelques encablures de Toulouse. Un vrai circuit de 500, dont l'épreuve inter accueille, chaque année les meilleurs pilotes mondiaux. D'ailleurs 94 ne fera pas exception à la règle. Mais revenons à nos moutons, où plutôt à nos deux brebis qui brûlent de partir à l'assaut des pentes boueuses du terrain.

Dissemblables elles sont ça c'est sûr ! L'Allemande et l'Autrichienne n'ont vraiment rien en commun. La

320 Maico reste fidèle à une présentation plutôt tapageuse, avec sa robe bleu soulignée de jaune. La déco 94 est également très fun au niveau du réservoir. C'est flashy en diable ! La KTM nous la joue sobre et de bon goût, avec un mélange de blanc et de violet plein d'élégance. C'est aussi plus sophistiqué au niveau de la finition. La KTM c'est "Sissi Impératrice", avec une pointe de sang bleu, tandis que notre Maico nous le fait dans le rustique genre "gross bavaroise". Chacun ses goûts, mais il est indéniable que la 300 SX se rapproche des canons japonais. A l'inverse, la 320 MC, même si les progrès réalisés par Maico sont indéniables, conserve un petit aspect artisanal, mis en évidence par la petite plaque de protection, rivetée-collée sur le boîtier de filtre, au niveau de l'échappement.



*Séduisante et raffinée, la 300 SX réussit de surcroît le tour de force d'être très compétitive au niveau du prix.*

*La Maico MC 320 est réalisée sur le modèle de la 250 version 94. Elle débarque sur le marché français avec beaucoup d'arguments.*





Pascal Teso, nos "flying rider" du jour s'en donne à coeur joie au guidon de la Maico

## DERIVEES 250

Ces deux machines ont en commun une hérédité 250cc très marquée. L'une comme l'autre dérive de la deux et demi de la gamme. Voyons cela d'un peu plus près.

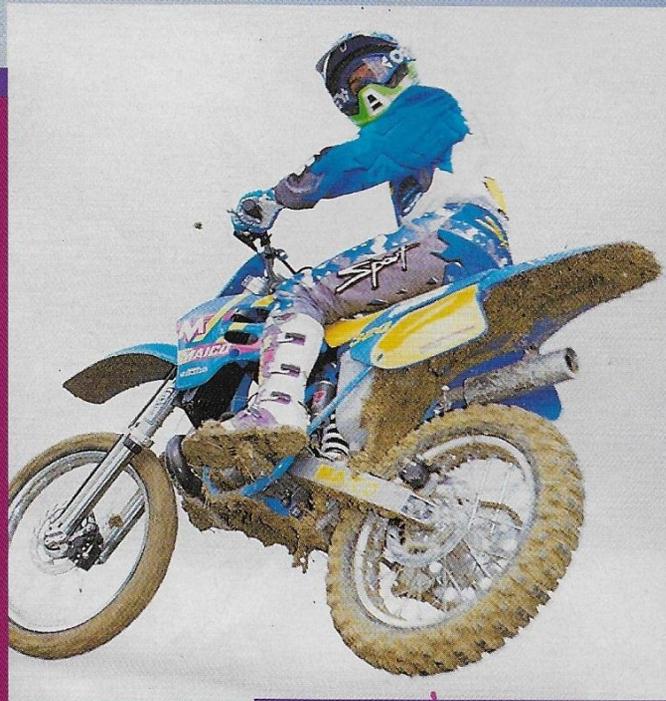
La Maico MC 320 reprend donc l'architecture de sa petite soeur, avec un châssis simple berceau dédoublé en acier au chrome moly. Ce cadre a été sérieusement redessiné sur la gamme 94. Il enserré étroitement le bloc-moteur, tandis que la partie arrière en acier, est démontable. Les suspensions restent de haut niveau, avec, à l'avant, l'originale fourche inversée MDS à double réglage qui débat sur 305 mm. A l'arrière, on retrouve le monobras dural et l'articulation Twin Link 2 qui agit sur un amortisseur White Power, réglable en détente et en compression. Le débattement est impressionnant : 350 mm s'il vous plaît. Le freinage est évidemment confié à deux disques, des Grimeca en l'occurrence. L'élément avant est à double piston, avec un disque de 236mm. Le frein arrière à simple piston adopte également un disque de 236mm.

Le moteur est un monocylindre 2 temps à refroidissement liquide. L'admission est à clapets, avec une valve pneumatique pour l'échappement. Tous les éléments mécaniques sont ceux de la 2 et demi, à l'exception du piston et du cylindre. La cylindrée exacte de 318cc est obtenue au moyen d'un alésage de 76mm, pour une course de 70mm (idem 250cc). Le carbu, sur les versions françaises, est un Mikuni TMS 38. Avec cet équipement la Maico délivre 55ch à 7800 tr/mn.

La boîte de vitesses reste à cinq rapports. L'étagement

de la 250cc est conservée. Même chose pour l'embrayage. Celui-ci a d'ailleurs tendance à voire sa garde se rallonger au rodage. Ensuite, après réglage, tout rentre dans l'ordre. Précisons encore que l'allumage est électronique (Motoplat), que le kick est à gauche et que le démarrage est facilité par la présence d'un décompresseur au guidon.

A l'instar de la Maico, la 300 KTM est une 250 SX disposant d'une plus grosse cylindrée. Pourtant ici, l'alésage et la course sont différents, avec 72mm x 73mm. Voilà qui nous donne un moteur presque carré de 297cc. Le carbu est un Keihin de 39mm à boisseau plat. L'admission s'effectue directement dans le bas-moteur. L'échappement est commandé par une triple valve TVC. La boîte est également à 5 rapports. L'allumage est électronique, confié à un volant SEM. Cette mécanique, qui délivre quelques 56 ch est logée dans un cadre simple berceau dédoublé. La partie arrière en alu est démontable. Les suspensions sont confiées à White Power, avec une upside-down débattant sur 300mm et un monobras Pro Lever avec un mono-amortisseur Super

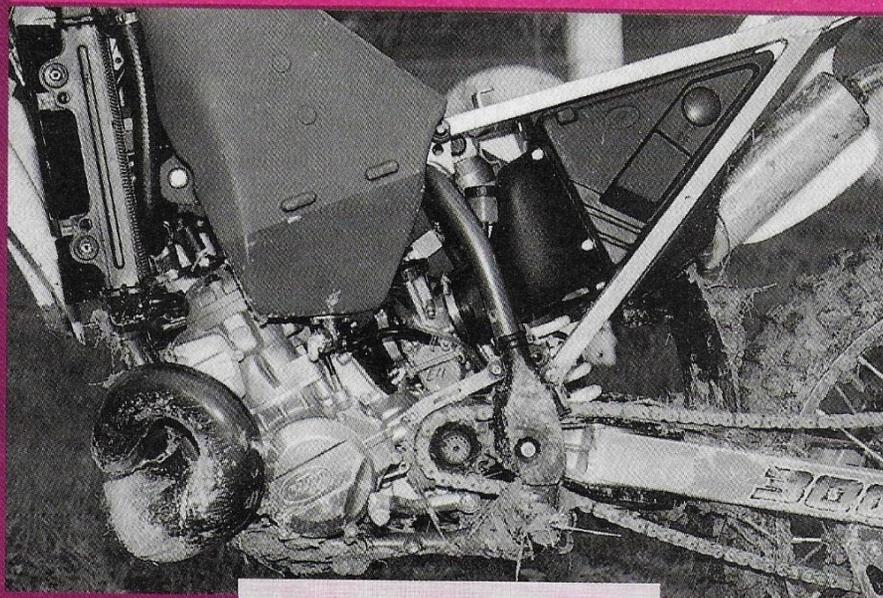


La KTM SX 300 ne peut renier une conception inspirée du supercross. D'ailleurs c'est écrit dessus.

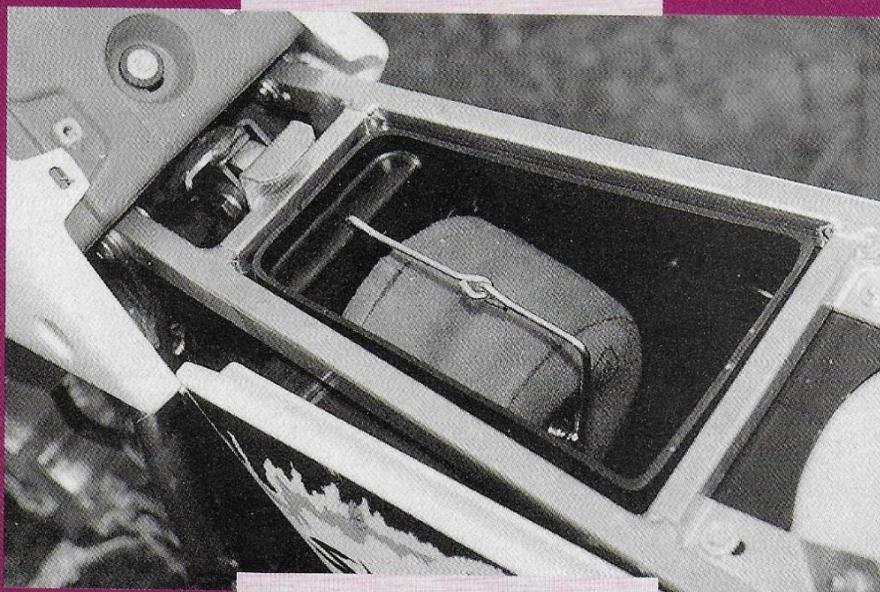
adjuster réglable qui confère à la roue motrice une course de 340mm. Le freinage est confié à Brembo, avec des disques respectivement de 260mm à l'avant et de 220mm, à l'arrière.

On notera également la présence de belles jantes Excel, chaussées de pneus Dunlop 701, en 19" à l'arrière (la Maico se contente d'une 18", avec pneus Metzeler)

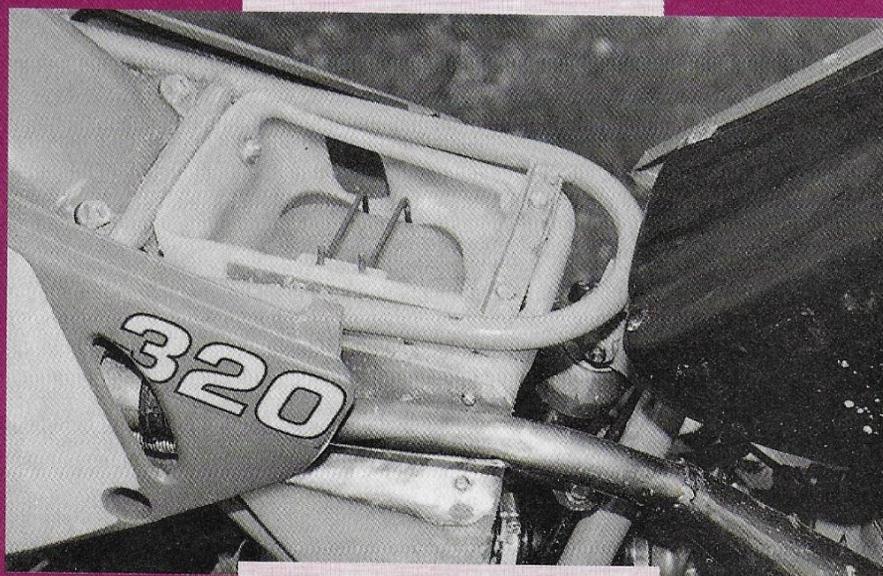
La 300 SX a reçu de nombreuses modifications sur



Belle mécanique. Sur le plan finition la firme autrichienne se rapproche des canons nippons. Notez l'admission directe dans le carter moteur et la forme torturée de l'échappement.



Logé dans le berceau en dural démontable le filtre de la SX 300 est bien protégé.



C'est surtout à ce niveau que la Maico trahit une finition encore artisanale. La plaque de protection du filtre fait "bricolée". Le reste est heureusement en net progrès.

cette version 94. On citera le bras oscillant raccourci de 10mm, l'angle de chasse réduit, le nouveau maître cylindre de freins, les nouveaux radiateurs plus étroits, le réservoir de 9 litres plus fin et placé plus bas. Et, enfin le nouvel étrier de frein postérieur qui permet le changement de plaquettes sans démontage de roue.

A vide, la SX 300 avoue un poids de 98 kg, identique à celui de la Maico. Ce n'est donc pas sur ce plan qu'on départagera les deux montures. Si le look et la finition plaident en faveur de l'Autrichienne, tout comme le prix de vente : 35800F à la SX, contre 38200F pour la 320 MC, le contact dynamique va faire évoluer le jugement.

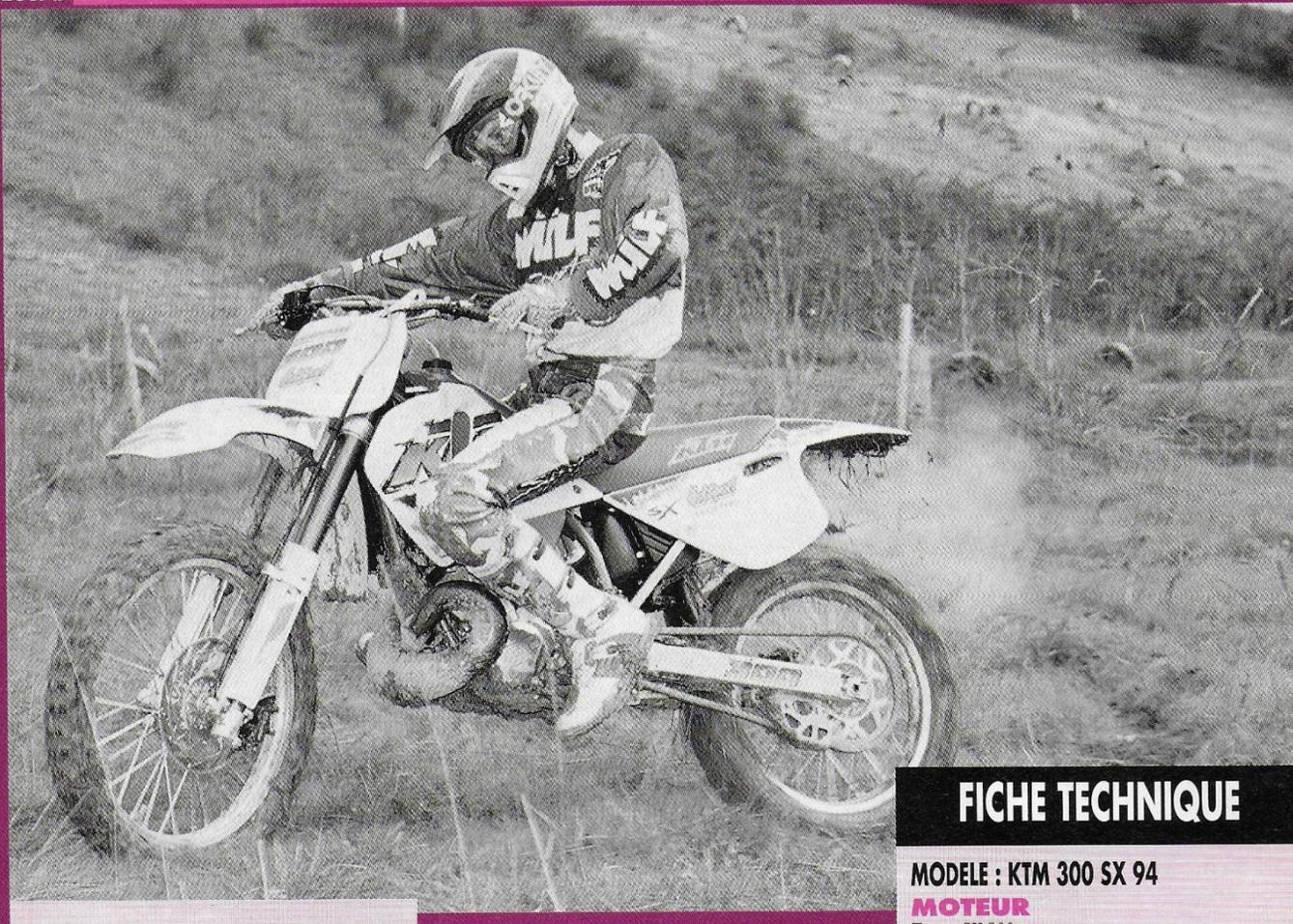
## CARACTERES MARQUES.

Lorsqu'on enfourche la KTM, on est frappé par l'excellente ergonomie et la douceur des commandes. Domage que cette douceur ne soit pas partagée par le siège. A côté de la mousse choisie ici, un pain de béton paraît moelleux... Le démarrage est très facile, en dépit d'un kick placé assez haut. L'embrayage est doux, les vitesses passent en douceur, avec une course limitée du selecteur. En dépit de l'augmentation de la cylindrée, les vibrations restent fort contenues. On sent des montées en régime linéaires, électriques. La chemise "liquide" du cylindre réduit passablement les bruits mécaniques.

La Maico est un peu aux antipodes. Le siège Technosel, traité avec "écaillés" anti-dérapantes est onctueux et confortable. La position de conduite est mieux adaptée aux grands gabarits. Par contre, le moteur émet davantage de vibrations et la course du selecteur est plus longue. Certes cela ne nuit pas à l'engagement des rapports, mais le fonctionnement est moins agréable que sur la KTM.

Restons avec la Maico pour saluer la réaction très vive du moteur à la moindre action de la poignée des gaz. A l'évidence il y a moins d'inertie que sur la SX 300. Quelques tours de circuits suffisent à constater que les 70cc gagnés sur la 250cc transforment le caractère de cette machine. Le moteur est un vrai puncheur, avec des accélérations très incisives. Et comme cette 320 MC a conservé la légendaire motricité Maico, le rendement est exemplaire. En fait, la prise en main est facile. on se sent parfaitement à l'aise au guidon et l'on parvient aisément à exploiter cette mécanique, y compris et surtout dans les portions glissantes. Les reprises sont très franches en sortie de courbe. L'allonge est impressionnante et l'on peut très rapidement adopter une cadence bien supérieure à celle d'une 250. Cela sans la moindre fatigue supplémentaire. Le moteur est ici parfaitement secondé par la partie cycle. Les modifs 94 n'ont pas altéré la stabilité ni le rendement des suspensions, ni même le bon compromis entre la tenue de cap invariable et la docilité en virage. C'est réellement une très bonne surprise. Rien à voir en fait avec la 250cc, ni avec la 440, quand même plus fatigante à exploiter, surtout sur un circuit comme Gaillac.

Au guidon de la KTM on découvre une personnalité totalement différente. Très souple en bas, le moteur est velouté, mais il possède aussi pas mal d'inertie. Il lui faut donc prendre des tours pour exprimer toute sa puissance. Plus on ouvre les gaz, plus ça vient. Cela avec une allonge appréciable sur les grandes pistes. En revanche, on ne fait pas un bond en avant moindre coup de gaz comme sur la Maico. A l'évidence, le bloc autrichien est moins coupleux. Et ce n'est pas seulement les 20cc qu'il rend à la Maico qui expliquent ce caractère. Sans doute est-ce plutôt sa configuration super carrée qui explique cette nonchalance, ainsi qu'une démultiplication un peu longue



*Courte, compacte, vive, agile, la 300 SX est une petite boule de nerfs, au comportement comparable à celui d'une 250cc.*

Restons côté transmissions pour saluer l'excellente boîte de vitesses, à la sélection d'une douceur toute japonaise. L'étagement est optimisé pour une exploitation facile à tous les régimes. Et l'embrayage est un régal, tout comme le freinage. Les décélérations offertes par les Brembo sont de haute tenue. Puissance et facilité de dosage sont au rendez-vous. Mais la pédale du frein arrière est toujours aussi surprenante. Très

*Fourche avant WP aux tubes protégés, disque Brembo très efficace, jantes Excel, c'est tout bon.*



*Le Pro Lever reste assez ferme, comme le siège d'ailleurs.*

étroite, on la rate une fois sur deux, surtout dans la boue. Pourtant, globalement le freinage est plus incisif que celui de la Maico.

Cette dernière peut en revanche servir d'exemple pour ce qui est du travail des suspensions. En effet, l'équilibre avant-arrière de la KTM n'est pas au top. Le Pro Lever est vraiment ferme, tandis que la fourche est douce et permissive. Du coup le train antérieur passe sans coup férir et glong, vous prenez un grand coup dans les fesses. Certes, à l'usage, le White Power

## FICHE TECHNIQUE

**MODELE : KTM 300 SX 94**

### MOTEUR

Type : SX 300

Cycle : 2 temps

Refroidissement : liquide

Alésage-course : 72 x 73 mm

Cylindrée : 297cc

Compression : 8,1 : 1

Puissance maxi : 56 ch à 7600 tr/mn

Carbu : Keihin PWK 39

Allumage : Cdi SEM

### TRANSMISSIONS

Type : boîte à cinq rapports

Demul primaire : 25:72

Démul secondaire : 14 : 50

Angle de chasse : 27°

### PARTIE CYCLE

Cadre : simple berceau dédoublé

Matériaux : acier Cr Mo

Suspension Av : White Power upside-down

Débattement : 300mm

Susp Ar : Monocross Pro Lever WP

Débattement : 340mm

### FREINS

Av : hydraulique, Brembo

Diamètre : 260mm

Ar : hydraulique Brembo

Diamètre : 220mm

### ROUES

Jantes : Excel

Pneu Av : 80/100 - 21 Dunlop D 701

Pneu Ar : 110/90 - 19 Dunlop D 701

### DIMENSIONS

Réservoir : 9 l

Hauteur selle : 940mm

Empattement : 1475mm

Garde au sol : 385mm

Poids à vide : 98,5kg

Prix : 35 800 FF - 210 000 FB

s'assouplit un peu, mais, il n'empêche, sur ce plan nous avons préféré le velouté de la Maico. Précisons aussi que la SX est un peu desservie par une selle, également taillée pour le supercross.

Le chassis KTM est rigide. La moto accepte les grandes vitesses sans broncher, même sur piste détériorée. En revanche la réduction de la chasse et de l'empattement lui confère des réactions parfois plus versatiles qu'une Maico.

En courbe, les deux motos font quasiment jeu égal. La SX 300 s'inscrit sans difficulté. Trajectoire intérieure, extérieure, pas de soucis elle aime tout. Seuls finalement ses pneus d'origine (des Dunlop 701) la pénalisent sur le gras. Dès que c'est glissant, la motricité et la stabilité s'évanouissent.

## DEUX CARACTERES.

L'essai de ces deux 300 impose quelques réflexions. La première est une bonne surprise. Ces deux machines se pilotent avec la facilité de leurs soeurs 250cc et offrent des performances proches de celles fournies (pour le commun des crossmen) par une 500. Et surtout, on fatigue beaucoup moins à leur guidon que sur une "full size". Donc sur ce plan là c'est une réussite. Maintenant reste à définir la personnalité de chacune d'entre-elles.

La Maico, possède un caractère affirmé. Pour résumer,

## FICHE TECHNIQUE

### MODELE : MAICO MC 320

#### MOTEUR

Type : MC 320

Cycle : 2T

Refroidissement : liquide

Alésage-course : 76 x 70 mm

Cylindrée : 318cc

Compression : NP

Puissance maxi : 55 ch à 7800 tr/mn

Carbu : Mikuni TMS 38

Allumage : Motoplat cdi

#### TRANSMISSIONS

Type : boîte : cinq rapports

#### PARTIE CYCLE

Cadre : simple berceau dédoublé

Matériaux : acier cr mo

Suspension Av : MDS Télépneumatique inversée

Débattement : 305 mm

Susp Ar : Twin Link WP

Débattement : 350 mm

#### FREINS

Av : hydraulique, Grimeca

Diamètre : 260mm

Ar : hydraulique Grimeca

Diamètre : 260mm

#### ROUES

Jantes : Akront

Pneu Av : 300 x 21 Metzeler

Pneu Ar : 450 x 18 Metzeler

#### DIMENSIONS

Réservoir : 9,5 l

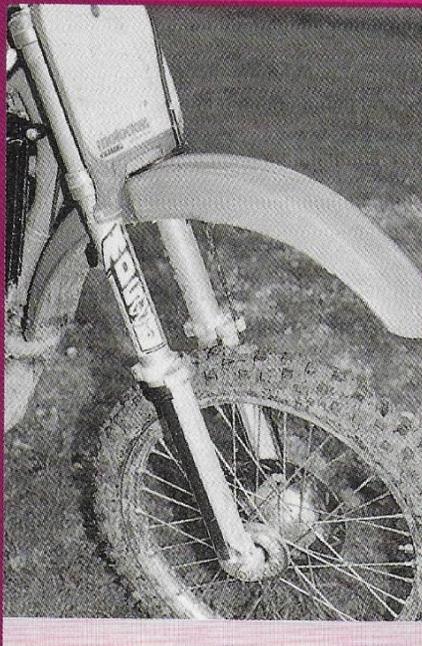
Hauteur selle : 960 mm

Empattement : 1480 mm

Garde au sol : 388 mm

Poids à vide : 98 kg

Prix : 38 200 FF



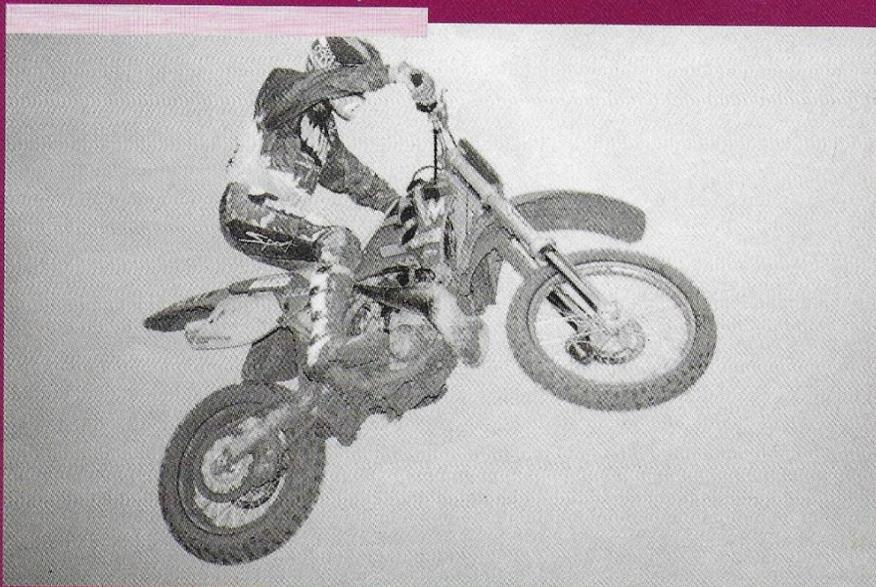
*Maico reste fidèle à l'originale fourche allemande MDS. Rien à lui reprocher !*

on dira qu'elle se comporte comme une "petite 500". Elle a du coffre, du punch, d'excellentes suspensions. Elle permet d'aller vite en toute décontraction et sans éprouver outrageusement son pilote.

La 300 KTM SX est plus typée. Elle doit être conduite comme une "grosse 250", c'est à dire dans les tours. Elle est plus impulsive, plus vive à tous les niveaux. En fait son appellation SX est confirmée par une aptitude à se distinguer dans les épingles, dans les réceptions de saut peu académiques. En revanche, elle est nettement plus épuisante à mener. Que ce soit pour exploiter sa mécanique ou sa partie cycle, le pilote ne peut se relâcher un instant.

A ce niveau, le duel tourne court. Nos deux rivales sont bien pourvues en qualités et n'avouent que de modestes défauts. Du coup chacun choisira en fonction de ses attentes. Une grosse 2 et demi, vive mais exigeante pour les inconditionnels de KTM et une "petite 500", puissante, coupleuse, parfaitement suspendue et hyper stable pour les fans de Maico. On conclura en disant que, pour ce qui est du plaisir, l'Allemande et

*Pilotée par Pascal Teso la 320 MC s'avère très performante sur sol boueux. Eh oui, le cross ce n'est pas seulement à l'abri, dans un parc des Expos !*

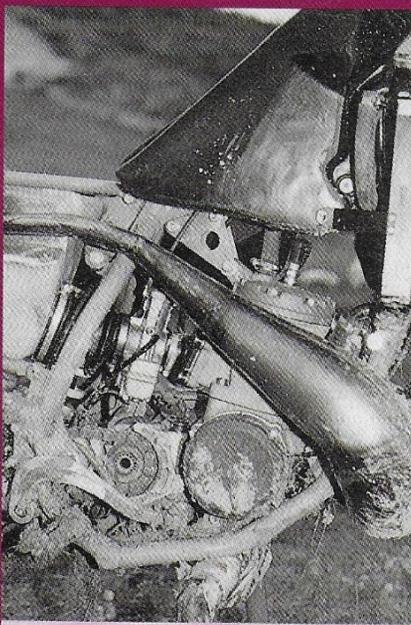


l'Autrichienne remplissent leur contrat. A 300 % ! Mais on trouvera une morale à l'histoire dans cette réflexion de Voltaire qui écrivait : "les hommes sont comme les animaux, les gros mangent les petits, mais les petits les piquent"... Remplacez hommes par motos et vous avez gagné !

## UN GROS "PETIT MERCI" !

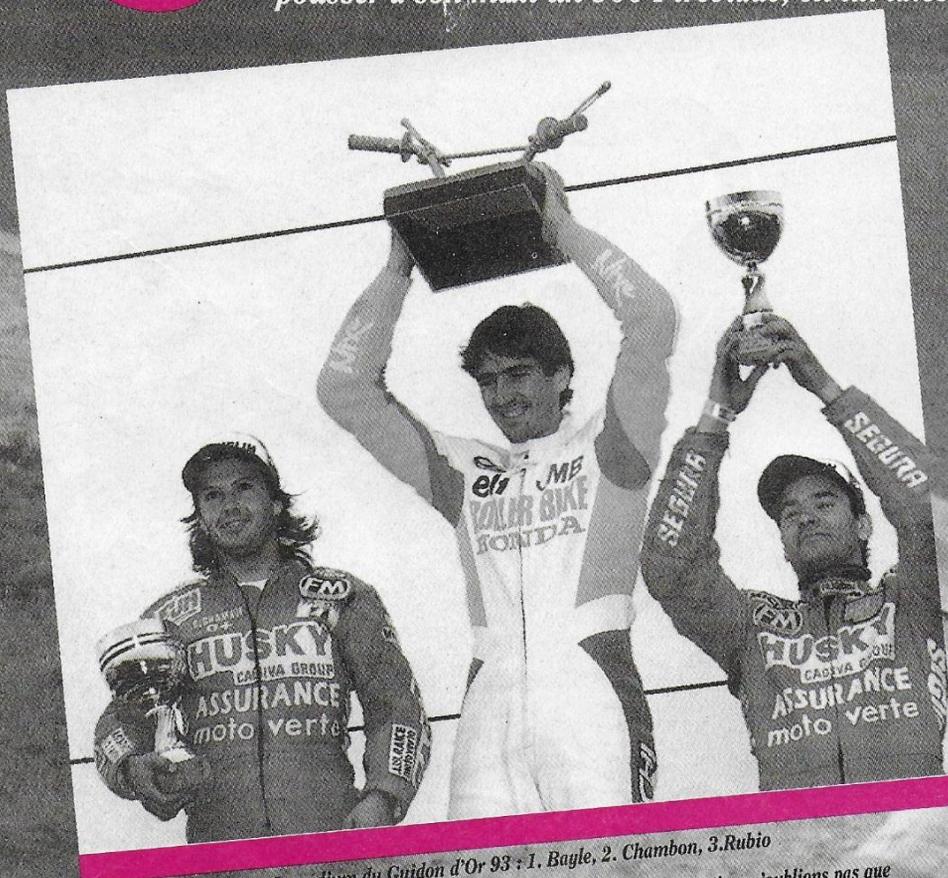
Nous ne pouvons oublier ceux qui ont rendu possible cet essai. Ainsi, nous voudrions exprimer toute notre gratitude à M. et Mme Donat du Toulouse Moto Sport pour leur accueil sur le circuit de Gaillac Toulza et leur hospitalité. Merci également à Gilbert Galinier, inconditionnel de KTM sil en est, pour le prêt de la 300SX. Vous pouvez apprécier sa compétence en lui rendant visite à Hot Sport 113 Route de Toulouse 31270-Cugnaux. Tél : 61 92 19 92.

Enfin nos remerciements à Jean Birbès, importateur Maico, pour son aide efficace, ainsi qu'à Patrick Bordenave, perle des mécanos, qui officie chez JB'S Moto et qui nous a pris en charge avec compétence et beaucoup de civilité. Faire des tests dans ces conditions c'est le Nirvana...



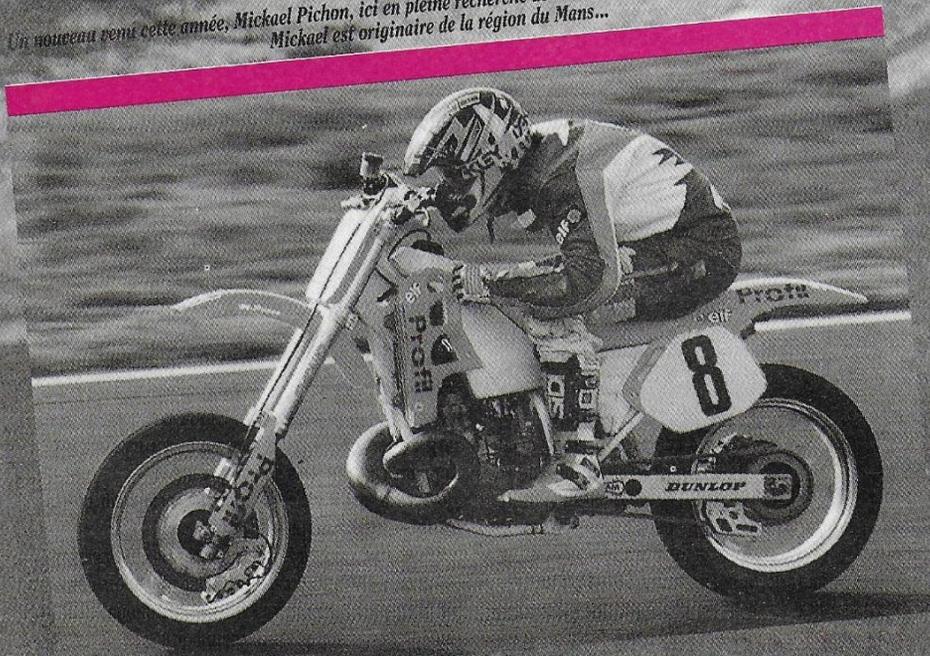
*Le bloc 250 "vitaminé" est d'une exploitation facile. La conception reste classique, mais efficace.*

**C**hambon n'a pas réussi la passe de trois. Il a trouvé sur son chemin un autre passionné de vitesse pure, à savoir le néo-pistard Jean Michel Bayle. Et la bagarre entre Provençaux a tourné au bénéfice du Manosquin. Pour vous compter en détail ce duel d'anthologie, nous sommes fiers d'accueillir dans ces colonnes Jean François Tenay, alias "Monsieur Sud Motard". Jeff est en effet l'animateur de l'émission Sud Motard, diffusée tous les jeudi à 19h sur Sud Radio. C'est dire si le gaillard connaît son sujet. Et comme il sait également pousser à son maxi un 900 Fireblade, on lui laisse la plume...



Le podium du Guidon d'Or 93 : 1. Bayle, 2. Chambon, 3. Rubio

Un nouveau venu cette année, Mickael Pichon, ici en pleine recherche de vitesse. Mais attention, n'oublions pas que Mickael est originaire de la région du Mans...



Steph Chambon et Jean Michel Bayle au coude à coude. Un duel de titans.

# E QUI VAILLE" !

## 5<sup>E</sup> GUIDON D'OR

Si comme chaque année fin octobre le circuit de Carole accueillait le Guidon d'Or, cette 5<sup>ème</sup> édition ne fut pas sans surprise. En effet, lorsqu'une brochette de stars comme Stef Chambon, Lawson, Pichon, Martens, Puig ou J.M.B se tirent la bourre, y a du "riffifi" coté pneus arrière, Baston, glisse et gaz ouverts en grand, au Guidon d'Or, y a pas de place pour les "blaireaux". Comme chaque année, la question se pose : le vainqueur sera-t-il un bitumeux ou un crossman ? Difficile de répondre, mais il faut bien avouer que les pronostiqueurs se sont tous fourrés le gant dand l'oeil jusqu'à la coudière quand, dès les premiers tour JMB colle 6 secondes à Chambon dans la 1<sup>ère</sup> finale. Pour une surprise, elle est de taille mais elle ne fait pas

rire tout le monde. Les supporters de Steph "The bike" riront encore moins dimanche, lorsqu'après une chute en début de course, JMB va remonter, rattrapper "little Big Man" et le doubler pour gagner à nouveau. Du grand art qui va éclipser les autres vedettes, pire les rabaisser au rang de faire valoir.

## STUPÉFACTION CHEZ LES SIMA BOYS

A commencer par the "big" boss de la SIMA, importateur Husky, Marcel Seurat. Verdict : "On a été battu par plus fort que nous, le pilotage de JMB a énormément évolué, sa machine était au point... Nous on était un peu fainéant. On s'est endormi sur nos lauriers. On gagnait tout depuis plusieurs années. Aujourd'hui, nous avons enfin trouvé un adversaire à notre hauteur. Maintenant on va se remettre au travail et puis rendez-vous l'année prochaine".

Dès le premier jour Stéphane Chambon a connu quelques problèmes de suspension sur son HVA 610. Mais, force est de constater que JMB reste encore le plus vite en effectuant toujours une seconde de mieux au tour durant la course. Stéphane raconte : "Là, je me suis fait avoir ! Jean-Mi s'est entraîné toute l'année pour cette course, moi je ne m'en suis pas soucié. Ici Jean-Michel était très vite sur le bitume, mais je pense que s'il y avait eu

plus de terre je l'aurais battu". Stéphane va quitter le championnat de France de Supermotard en 94 pour se consacrer au championnat de France de Superbike sur Ducati. Il espère bien profiter de l'occasion pour accumuler l'expérience nécessaire afin de remporter le prochain Guidon d'Or. Côté ambiance, le Guidon d'Or c'est du béton. Ici les paddocks ressemblent à ceux des circuits de vitesse. Seule différence : tout le monde y est cool. C'est la décontraction pour tous. Le public peut causer avec les teams et les pilotes. Ça sent la saucisse grillée et la sono nous envoie du rock'n roll. On peut aussi faire ses emplettes dans la miriade de guitounes en tous genres, entre accessoires, tatoueurs, bidons d'huile et bibelots...

## TIENS VOILÀ JMB!

J'en profite donc pour m'éclipser avec lui afin de glaner sous son auvent quelques précieuses informations pour MX Mag.

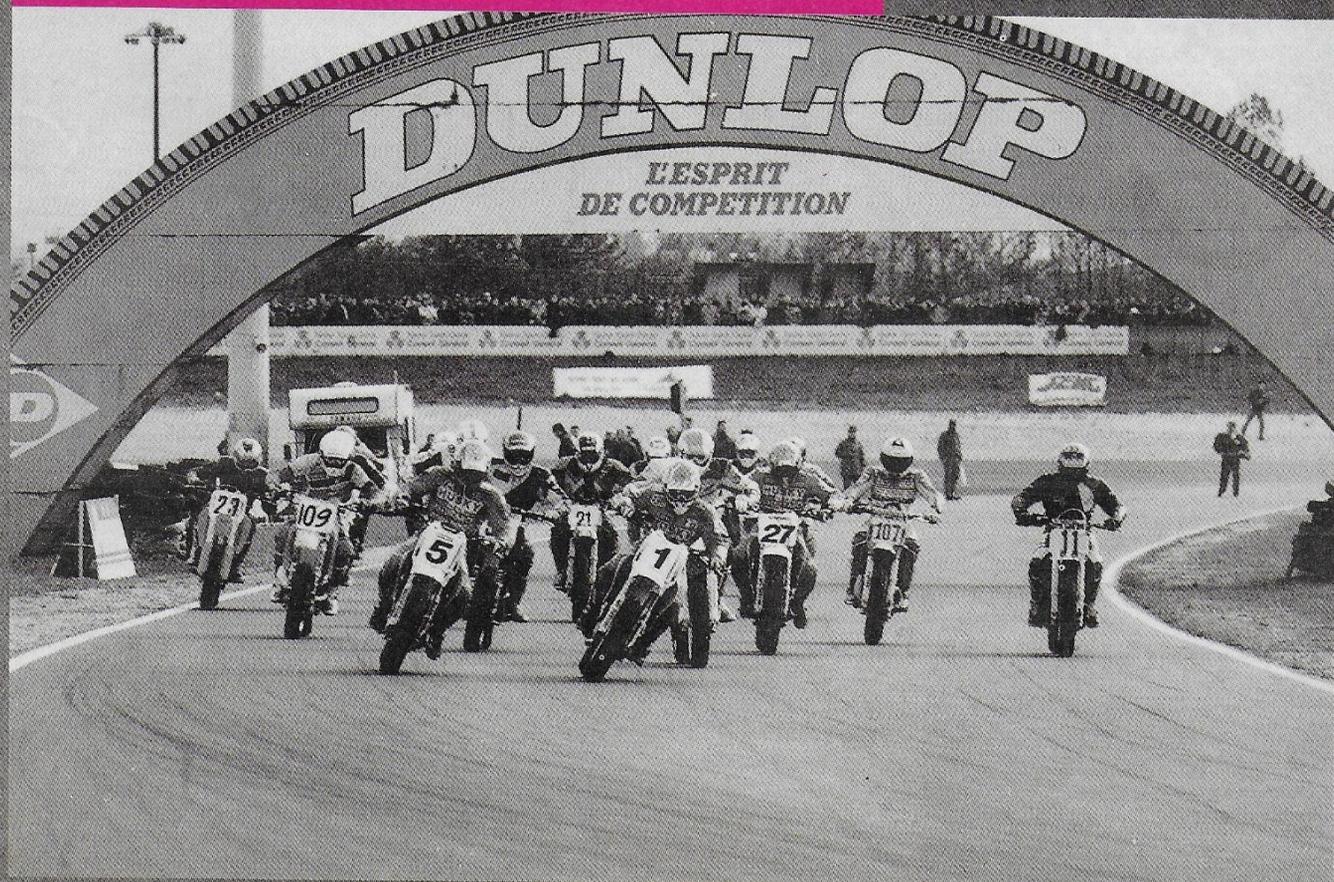
Difficile pour moi de rester calme à la vue de sa 500 CR Honda, la N°4 préparée aux petits oignons par Roller Bike. Cette moto est un boulet de canon dont le degré de finition et les performances ne sont certainement pas le fruit du hasard.

**Motocross Magazine : Jean-Michel, beaucoup de travail pour cette victoire au Guidon d'Or?**

**JMB :** Effectivement; Il y a eu un gros travail de mise au point de la machine. Elle n'était pas dans le coup l'année dernière. Pour moi, l'entraînement s'est effectué naturellement durant les Grands Prix de vitesse. C'est vrai que ces G.P m'ont été profitables, sachant qu'il y a tout juste un an, j'avais du mal à prendre la grande parabolique à plus de 160km/h, alors qu'aujourd'hui, cela ne m'impressionne plus.

Les grandes vitesses atteintes en circuit ne me font

*Chambon n'a pas failli à la règle, il a toujours conduit la meute, au départ.*



## 5<sup>E</sup> GUIDON D'OR

plus rien. Je trouve même cela de plus en plus facile. En outre, ça m'a fait énormément plaisir de renouer avec la victoire, ici, puisque c'est la première pour moi, cette année sur le bitume.

### PARMI LES "JEUNES QUI MONTENT"

Un nouveau cette année : Mickael Pichon. Pour lui le Supermotard est une grande découverte. Il nous le confirme. "Ca a été très difficile. Au début j'étais pas sûr de moi. La 250 CR est très puissante, c'est la première fois que je roulais sur le bitume. Ca m'a un peu surpris au début, j'ai donc pris quelques gamelles mais il faut avouer que la combinaison de cuir a bien rempli son rôle!

La difficulté pour moi et les mécanos, ça a été le choix des pneus puis la mise au point de la partie cycle. Je suis très à l'aise dans la portion tout-terrain, pour le reste... En tout cas, c'est sûr, cette année je vais m'entraîner sur une 500 CR pour l'an prochain et tenter de finir dans les 3 premiers".

Autre lacune regrettée par Pichon : "L'année prochaine, j'aimerais qu'il y ait davantage de crossmen pour qu'on puisse encore plus se tirer la bourre". Avis aux amateurs...

Il se fait tard, le soleil se couche sur le 5ème Guidon d'Or. Les derniers rayons de soleil reflètent le sourire ravi de JMB, le grand triomphateur cette année. Stéphane Chambon, très déçu, ronge son frein, pensant déjà à la revanche en 94. Rubio sur la 3ème marche du podium se dit que désormais l'avenir en Supermotard est plus serein pour lui.

A l'année prochaine les gars !...

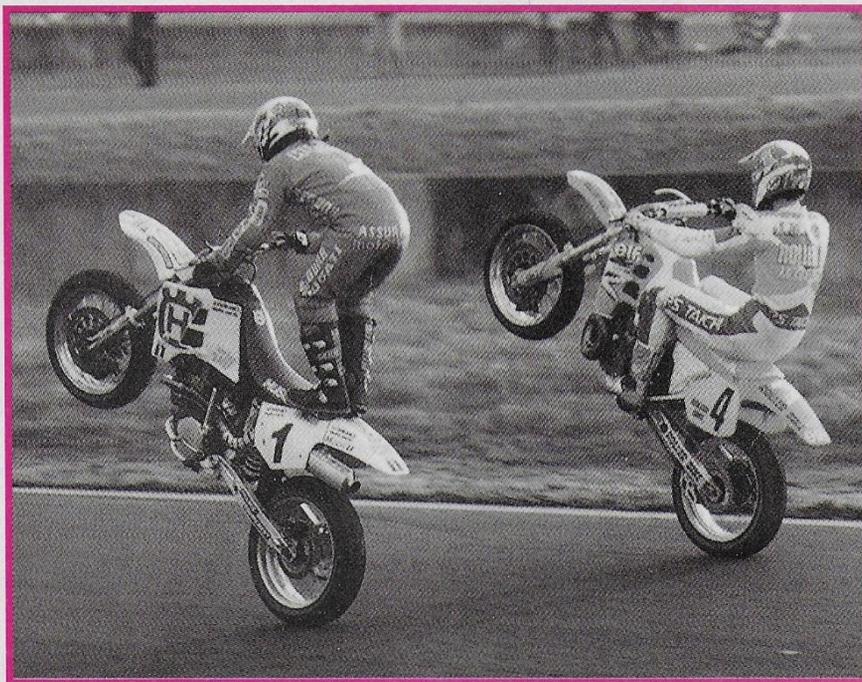
### CLASSEMENTS :

**Finale Guidon d'Or (samedi) :** 1. Bayle (Hond) - 2. S. Chambon S (HVA) - 3. Rubio (HVA) - 4. B. Chambon (HVA) - 5. Ott (Kawa) - 6. Martens (HVA) - 7. Lawson (Hond) - 8. Maurel (Kawa) - 9. Jove (Kawa) - 10. Prière - 11. Giabbani (Yam) - 12. Duchène (Hond) - 13. Pichon (Hond) - 14. Pongot (HVA) - 15. Saulnier (Kawa)...

**Finale Guidon d'Or (dimanche) :** 1. Bayle - 2. S.Chambon - 3. Rubio - 4. Salvador - 5. Widmer - 6. Chambon.B - 7. Ott - 8. François - 9. Giabbani - 10. Jeandat - 11. Mézard - 12. Chopineaux - 13. Pichon - 14. Prière - 15. Boulisset...

Photos : "Jeff", Flo and Co

Parfois ça glisse un peu trop !



Bravo les virtuoses ! Les deux Provençaux ont imposé leur loi au...reste du monde

Le style JMB dans toute sa splendeur. Genoux sur les vibreurs, et que ça glisse !



# GRAND PRIX

25 ans de passion TT !

ANNECY

✓ CONCESSIONNAIRE

 Husqvarna

 **KTM**  
SPORT MOTORCYCLES

 **BETA**

 **Kawasaki**

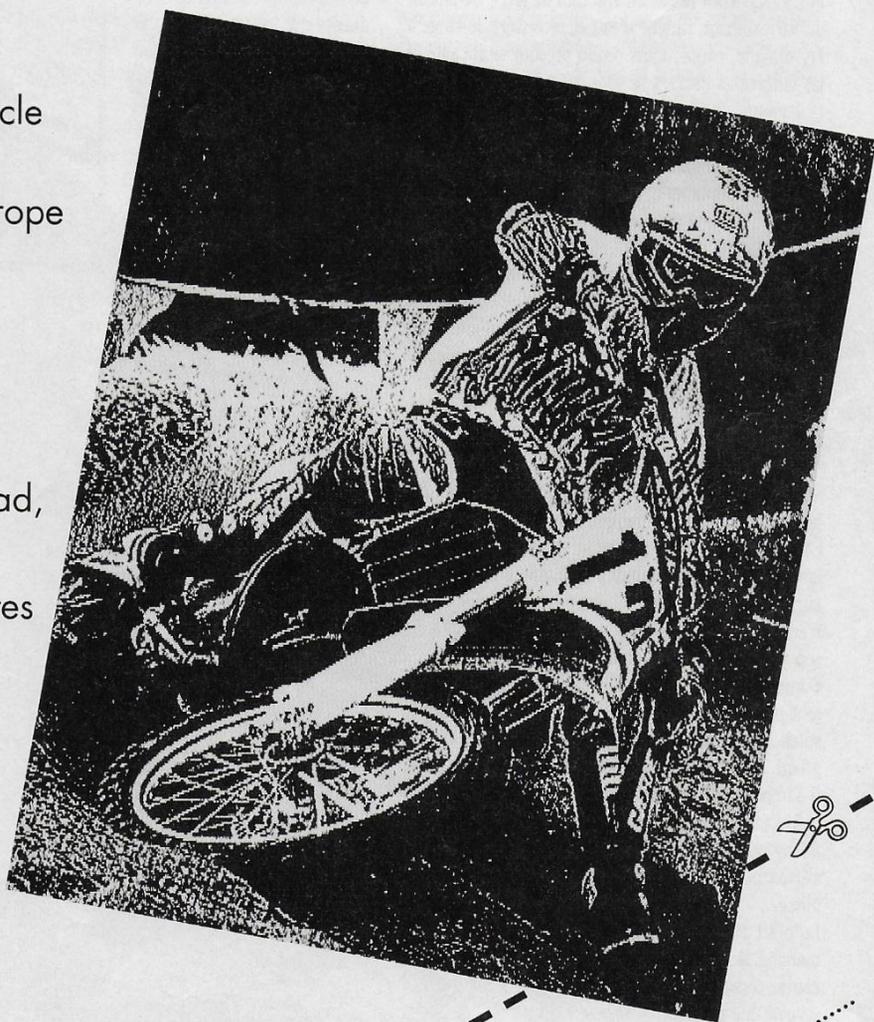
✓ Préparation moteur et partie-cycle  
par les "Sorcières" maison :  
Claude Debroux (Champion d'Europe  
side vitesse) et Marc Vincent  
(4° au Championnat de France  
monobike'93)...

Laissez-vous tenter par un moteur  
infernal !

(Supermotard, MX, SX, vitesse, quad,  
rallye).

✓ Des occasions TT révisées, toutes  
marques; liste sur simple demande  
grâce au coupon ci-dessous ...

✓ Le plus grand choix  
d'accessoires TT de la région,  
toutes les nouveautés dans toutes  
les tailles chez AXO, JT, FOX,  
SCOTT, EVS, GAERNE, TRAPP ...



STATION

 **ÖHLINS**

 **WP**

RACING  
SUSPENSION

**GRAND PRIX**

6, ch. du Vieran  
74960 Meythet

Tél. : 50 67 40 99

Fax : 50 57 71 25

OUI ! Je souhaite recevoir  
la liste des occasions du mois !

Nom.....

Adresse.....

Code postal.....

Ville.....

Tél.:

Prénom.....

**P**rofitant, d'une toute petite journée d'éclaircie, entre des semaines de pluie, le Mini-cross de Provence a enfin pu reprendre les hostilités. Annulée une première fois, cette épreuve de Pernes s'est déroulée à peu près normalement (pour des normands peut-être...). Mais personne ne s'est trop plaint de devoir rouler dans un océan de boue. Dame c'était ça ou rien !

Réunis dans un même effort et une même volonté de surmonter les obstacles, la bande à Max ( les organisateurs du Mini-cross) et les troupes à Roger Blanc, le M.C Pernois ont réussi un vrai tour de force. Le circuit du val Guillhaut, imbibé d'eau et recouvert de fange a été modifié, coupé, mais rendu presque praticable et les différentes courses se sont déroulées presque normalement.

En 60cc éducatif, intensification du duel Specel - Berthomé. Profitant d'une chute de son rival, Berthomé enlève brillamment la première manche, devant Olivier. Celui-ci prend sa revanche dans l'autre, en menant dès le départ et en résistant aux assauts d'un Vincent vraiment très inspiré dans la boue. Fabrice Lecoanet, Johan Lazard, Florian Nalin se sont tour à tour mis en valeur. Le tout dans un rythme impressionnant, et avec moult chutes, remontées et rechutes. Un sacré spectacle !

En 80 Pupilles, Antoine Letellier est resté fidèle à lui-même. Très inspiré par l'état marécageux du circuit, "crapo" s'adjuge la première confrontation devant Gambertoglio et Hervé Versace. La seconde course disputée sur une piste presque sèche met aux prises Letellier et Versace dans une lutte infernale. Les deux larrons sont tour à tour en pôle, mais le Monégasque aura finalement le dernier mot sur le Manosquin. Il n'empêche, celui-ci l'emporte au général et conforte son avance au classement de sa catégorie.

Confondus pour l'occasion, les 80 Minimes et Cadets font parler la poudre. Le premier débat, couru sous le soleil est mené de bout en bout par un Jérôme Guignard, bien remis de ses récents problèmes physiques. Il s'impose facilement devant la KTM de Charlie Marcellin et Antony Perrino. Superbe remontée d'Eric Sorby qui passe le drapeau en 4ème position, après s'être trouvé englué dans le peloton suite à un excès de glisse...

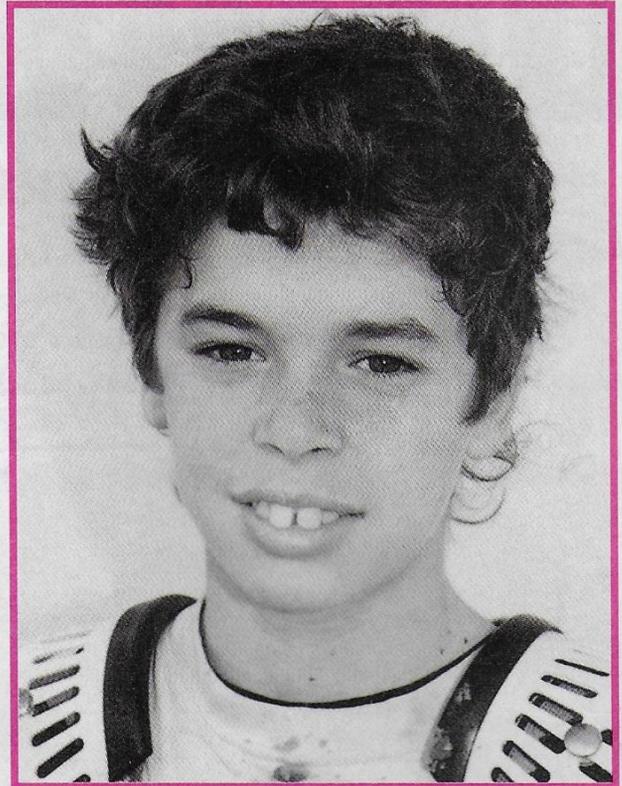
Le petit Marseillais prend sa revanche en seconde manche. là, il file au départ et tchao la compagnie ! La course sera animée par Jérôme Guignard. Mal parti, il revient une première fois dans le groupe de tête, mais fait une pirouette. Qu'importe, il repart, le guidon entre les dents et remonte second, après avoir surclassé Perrino, Julien et Demartis.

En 125 cc, Cyril Clop ne sera pas prophète en son pays. Pourtant il s'élance sur les talons de Stamegna mais une chute en bout de ligne droite annule toutes ses chances et laisse la victoire à Stamegna devant Guillaume Porte et Cabrol en 1ère manche. Par la suite, Clop fait fumer la Honda et remporte aisément le 2ème set, devant Stamegna et Maluski.

Les première gouttes réapparaîtront pour la seconde

course Open qui voit Mickaël Alamo se livrer à une promenade de santé identique à celle de la première manche. Décidemment, Alamo n'a pas d'adversaire à sa hauteur dans cette catégorie. Au général, il devance Levasseur, Roure et Garcia.

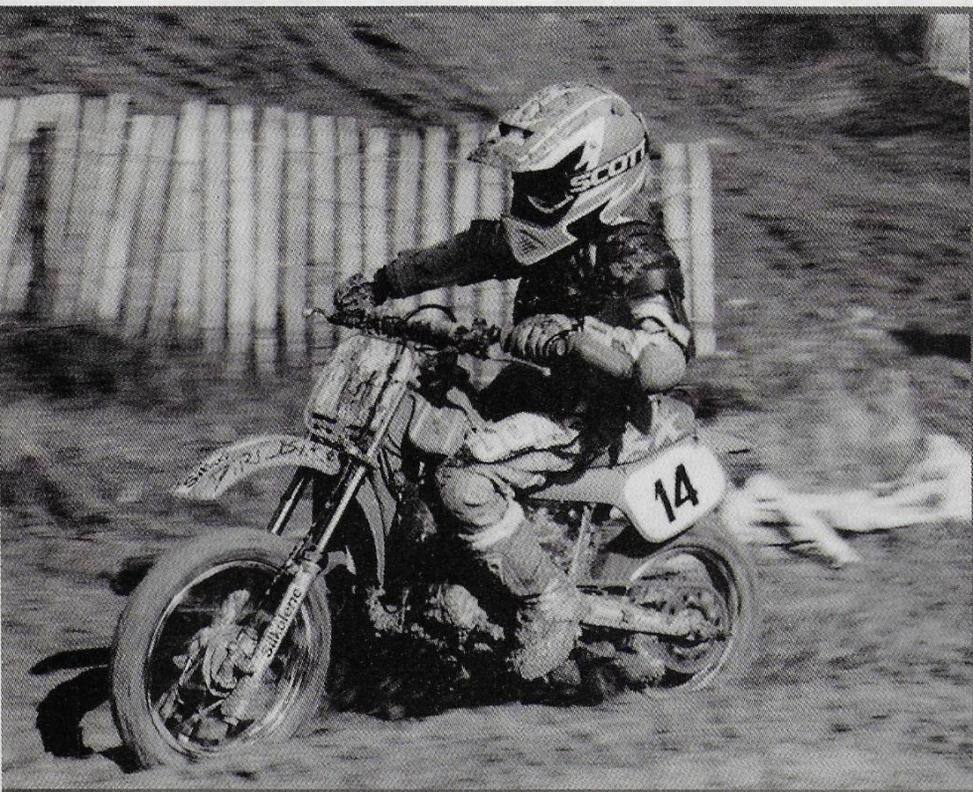
Cette étape Pernoise finalement très réussie sur le plan sportif, les Mini-crossmen provençaux vont en découvrir à Port St Louis et à Pertuis. On vous tiendra au courant , Ciao !



Du marécage pernois, "crapo" Letellier se sort à son avantage !



"Crap Letellier" dans ses oeuvres. Il a Versace à ses trousses...



Vincent Berthomé en pleine attaque. Il gagne d'abord devant Specel puis échoue de peu, derrière son rival.



Jérôme Guignard, vainqueur puis second enlève le général 80 Cadets Minimes.

## CLASSEMENTS.

### 60 Pupilles

**1ère manche :** 1. Vincent Berthomé - 2. Olivier Specel - 3. Fabrice Lecoanet - 4. Johan Lazard - 5. Jérémy Cerdan - 6. Julien Vanni - 7. Florian Nalin - 8. Christophe Barthes - 9. Loïc Dujard - 10. Antoine Néo...

**2ème manche :** 1. Specel - 2. Berthomé - 3. Nalin - 4. Loïc Dujard - 5. Antony Penone - 6. Nicolas Delepierre - 7. Julien Vanini - 8. Lazard - 9. Léon Thibault - 10. Marrone...

**Général :** 1. Specel - 2. Berthomé - 3. Nalin - 4. Lazard - 5. Dujard...

### 80 Pupilles :

**1ère manche :** 1. Antoine Letellier - 2. David Gambertoglio - 3. Hervé Versace - 4. Stéphane Cousin - 5. Olivier Specel - 6. Julien Mercader - 7. Aurelien Rolando - 8. Benjamin Robert - 9. Cédric Hannevy - 10. Loïc Ferec...

**2ème manche :** 1. Versace - 2. Letellier - 3. Tammaro - 4. Gardette - 5. Specel - 6. Yannick Marie - 7. Stephen Cousin - 8. Rolando - 9. Gambertoglio - 10. Kevin Berthomé...

### 80 Cadets Minimes

**1ère manche :** 1. Jérôme Guignard - 2. Charlie Marcellin - 3. Eric Sorby - 4. Antony Perrino - 5. François Giannini - 6. Laurier Maunier - 7. Benjamin Julien - 8. Nicolas Lagleyze - 9. Cédric Lopez - 10. Hervé Granon...

**2ème manche :** 1. Sorby - 2. Guignard - 3. B. Julien - 4. Perrino - 5. Stephan Demartis - 6. Julien Stephen - 7. Lopez - 8. Nicolas Laglaize - 9. Cédric Bertoloti - 10. Melkonian...

### 125cc Juniors

**1ère manche :** 1. Yannick Stamegna - 2. Guillaume Porte - 3. Cabrol - 4. Jérôme Blanc - 5. Jérôme Blanc - 6. Eric Bout - 7. Bruno Nardi - 8. Marc Fiumara - 9. Jérôme Gadal - 10. Olivier Arbis...

**2ème manche :** 1. Cyril Clop - 2. Stamegna - 3. Maluski - 4. Porte - 5. Cabrol - 6. Blanc - 7. Fiumara - 8. Bout - 9. Pluchaut - 10. Demichelis...

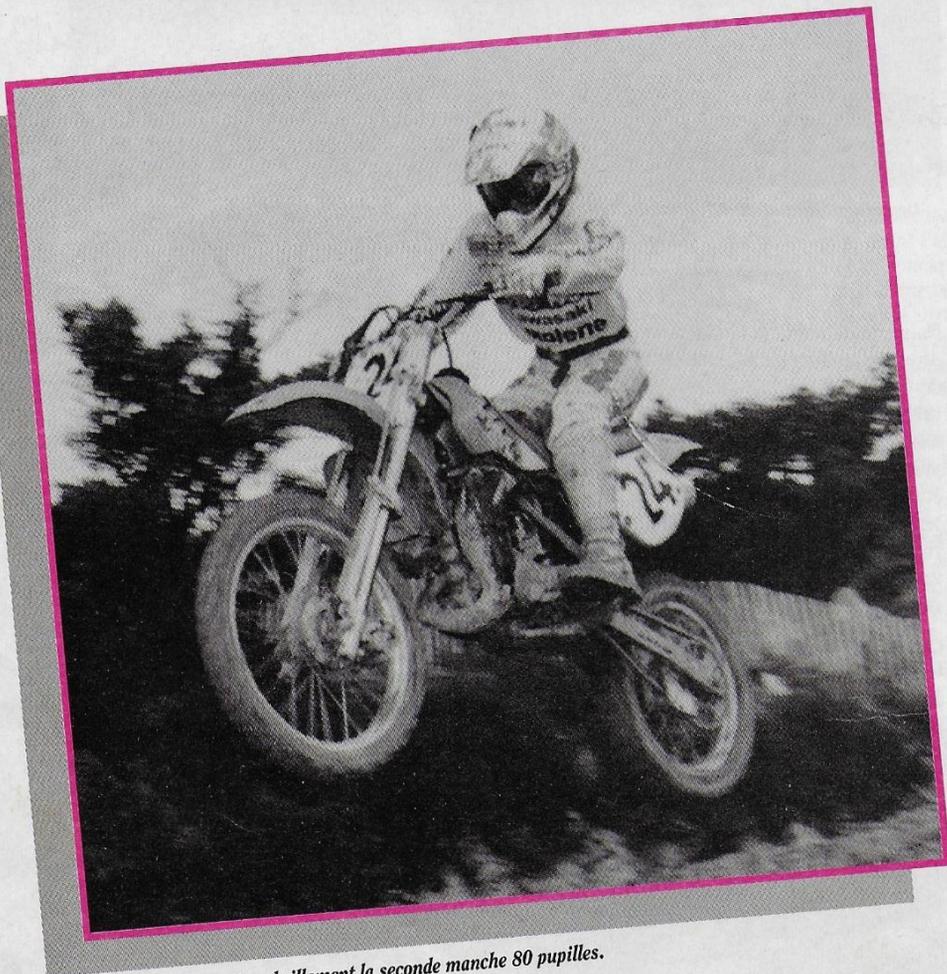
**Général :** 1. Stamegna - 2. Porte - 3. Maluski - 4. Cabrol - 5. Blanc...

### Open

**1ère manche :** 1. Alamo - 2. Roure - 3. Levasseur - 4. Vrontos - 5. Doucet - 6. Garcia - 7. Rossi - 9. Bouveyron - 9. Roussel - 10. Charpin...

**2ème manche :** 1. Alamo - 2. Sozzio - 3. Colin - 4. Levasseur - 5. Cassar - 6. Doucet - 7. Ministeri - 8. Bouveyron - 9. Roure - 10. Jaine...

**Général :** 1. Alamo - 2. Levasseur - 3. Roure - 4. Garcia - 5. Doucet...



Hervé Versace s'adjuge brillamment la seconde manche 80 pupilles.

# DE LA GLISSE POUR LES 80cc

Daniel Pescheur, l'infatigable animateur du circuit permanent de Candie ne manque jamais une occasion de faire vibrer ce complexe motocycliste unique en son genre. Au menu de ce week end, un supermotard Ufolep, ouvert à toutes les catégories, 80 -125 - 250/500 et 4 Temps. Une centaine de concurrents ont participé à la fête. Les meilleurs pilotes locaux bien sûr plus, en "guest star", un invité d'honneur, Laurent Pidoux qui, on le sait, a élu domicile dans le Sud-Ouest. Venu en voisin, le "grand" n'a, une fois de plus pas ménagé ses efforts. Le nombreux public présent -l'entrée étant gratuite- a pu apprécier son festival de glisse. Lorsque Laurent coince la poignée d'un 500 CR, croyez-nous ça déménage et la roue arrière n'a que rarement l'occasion de s'aligner avec sa copine avant...

Sportivement, Laurent s'est engagé dans toutes les catégories. De surcroit, il a eu l'élégance rare de partir en dernière ligne, de manière à ne pas trop gêner les p'tits-jeunes. En 125, il a trouvé Pascal Teso sur son chemin. Il s'est rattrapé en 250-500 après des remontés fantastiques. Nouvelle remontée pour Laurent en super-finale, regroupant les meilleurs de chaque caté-



Norman Ferrari dans ses oeuvres.

gorie. Mais là, Lorenzato et sa 125 Suzuki ont tenu bon. Installé en tête après l'abandon de Pascal Teso (crevaisson), Christophe Lorenzato a résisté jusqu'au bout au retour d'un Pidoux déchaîné. Le "grand" a dû se contenter de la seconde place, devant Munoz.

## 80cc EN DELIRE

Des 80cc en supermotard, cela faisait un peu gag. Mais d'une part, le tracé choisi, avec près de 45% de portions terre, permettait aux crossmen de s'exprimer. De surcroit la dizaine de "mini-motards" engagés n'avait pas froid aux yeux. Du coup, les minis nous ont fait un spectacle d'enfer, avec notamment un Norman Ferrari qui a fait honneur à son illustre patronyme. Piaffant comme un cheval fougueux, - à défaut d'être cabré-, Norman a survolé la course, passant partout presque aussi vite, si ce n'est plus vite que les 125cc. Votre serviteur n'en revient toujours pas de la manière dont la petite Honda rouge l'a doublé dans une courbe très rapide. Il est vrai qu'avec le centre de gravité placé bas et leur étonnante puissance, les 80, sont de vrais bolides qui ne craignent pas grand chose sur ce type de piste. Vainqueur à deux reprises, Norman Ferrari roule depuis 3 ans en Ufolep. Agé de 15 ans, il a décidé de passer en 125cc l'an prochain. Nul doute qu'on reparlera de ce garçon de Villeneuve les Bouloc au nom prédestiné, pour la compétition. On reparlera aussi de Vincent Guindani et Damien Cabadi qui sont montés avec lui sur le podium.

*Certains considèrent le supermotard comme un moyen, pour les vieux crossmen de prendre une retraite active. Les Chambons, Rubio, Pidoux et consort ont prouvé que ce n'était pas le cas, depuis belle lurette. Preuve qu'il s'agit maintenant d'une discipline à part entière qui intéresse toutes les catégories de pilotes et toutes les cylindrées : la présence d'un plateau 80cc dans le "Sud-per Motard" organisé à la Toussaint sur le circuit de Toulouse Candie.*



Départ des "Mini-motards". Ferrari est en pôle.

## LE 19 DECEMBRE

On pourra retrouver la plupart de ces pilotes le 19 décembre prochain sur cette même piste, à l'occasion du "Noël des Motards", organisé par nos confrères de "Sud Motard". Au programme, encore de la glisse, mais aussi des cadeaux et une sacrée fiesta. Avec toujours au micro l'ami Christian Zamberlan. Speaker attiré de Candie, Christian met toute sa fougue au service de la moto. Lui aussi mérite un joli coup de chapeau, car il sait animer les débats, avec la même verve que celle déployée par Pidoux pour glisser. C'est rien de le dire, faut le voir, et l'entendre !

**Grand vainqueur en 125 et en finale, Christophe Lorenzato.**



le podium 80 : Cabadi, Ferrari et Guindani...et Ch. Zamberlan !

## CLASSEMENTS

**80** : 1. Ferrari (Hon) - 2. Guindani (Hon) - 3. Cabadi (Kaw) - 4. Pages (Kaw) - 5. Bruc (Kaw) - 6. Brugidou (Kaw) - 7. Bergé (Yam) - 8. Nauroy (Hon) - 9. Berdeil (Yam).

**125cc** : 1. Lorenzato (Suz) - 2. Teso (Kaw) - 3. Fabre (Kaw) - 4. Pidoux (Hon) - 5. Fonville J.M. (Kaw) etc...

**250-500** : 1. Munoz (Hon) - 2. Gomez (Kaw) - 3. Dabernat (Maico) - 4. Pidoux-Fonville - 5. Birbes (Maico) etc...

**4 Temps** : 1. Pousse (HVA) - 2. Cabal (HVA) - 3. Falguières (Hon) - 4. Bonneil (Suz) - 5. Esclassans (KTM)...

**Super-finale** : 1. Lorenzato - 2. Pidoux - 3. Munoz - 4. Gomez - 5. Esclassans - 6. Moncassin (Hon) - 7. Fabre - 8. Lozano - 9. J.M. Fonville - 10. Birbes.



# ARISTOTE MOTO II

LE SPECIALISTE CROSS  
DE LA CÔTE D'AZUR



**TOUTES LES SUZUKI RM 94 (80 - 125 - 250)  
TOUTES LES KTM SX (125 - 250 - 300 - 500)  
TOUTES LES ENDURO**

**SONT CHEZ ARISTOTE MOTO II  
CONDITIONS SPECIALES AUX LICENCIES !  
ACCESSOIRES - PIECES - TUNING - PLUS UN ACCUEIL "TOP".  
VOUS AIMEZ LE CROSS ? NOUS AUSSI,  
ALORS VENEZ NOUS RENDRE VISITE !**

ARISTOTE MOTO II 7 Route de Toulon 83400-Hyères - Tél : 94 65 93 50 - Fax 94 65 06 03

## PAYS DE LOIRE

par Georges Delbos

### FLASH BACK TROPHÉE UFOLEP

Malgré le désistement de plusieurs pilotes à cause de leurs blessures, le comportement des pilotes régionaux du Pays de Loire et du Poitou Charentes a été assez satisfaisant dans cette épreuve disputée dans une région ou le "Champagne" est obligatoire.

#### LES MEILLEURS RÉSULTATS :

**80 cm :** Poitou : 3 : Christophe Cégia : 11 : Loïc Le Stir

**Pays de Loire :** 5 : Fabrice Pineau : 7 : Guénoël Cléchi

**125 cm :** Poitou : 2 : J.P. Certain

**Pays de Loire :** 16 : Laurent Piel

J.P. Certain de M.C. Bel Air est champion de France Ufolep de super cross en catégorie 125. Tandis que le jeune Julien Gousse, du M.C. Nieul Les Aubiers est vice champion de SX en catégorie 80.

#### RETOUR SUR IMAGE

Lors de l'épreuve de side car cross du grand Ouest qui vient de se dérouler à Bougneau, (où nous étions les hôtes du Président Alain Rohdes) quelques résultats ont été oubliés... Ne tirez pas sur le pistage...

En catégorie Open, victoire et carton plein pour C. Hippot devant J. Viaud, S. Royer et M. Girault.

Il y avait également une catégorie pousm :

1. JM. Gauthier - 2. JP. Pigeaud - 3. A. Seguinéau - 4. R. Bruneteau.

#### SUPER CHAMPIONNAT DU POITOU

Une nouvelle fois le circuit des "Séverins" à la Couronne a prouvé qu'il était praticable dans toutes les conditions météo. En effet après une semaine de pluie battante, le circuit et le parc coureur ne présentaient pas de trace de boue ou d'eau. Par contre le public, qui craignait le pire, a boudé. L'épreuve phare était le super championnat qui regroupait les meilleurs des 125 et 250. Laurent Pannetier du M.C. Cognac a pris sa revanche en remportant les 3 manches assez facilement en laissant les accès à S. Aiguedieu, C. Ferrand, C. Lapou, O. Lambert, T. Begue (qui se ressentait de ses efforts lors du SX de Bordeaux) et Bernard, Mirebeau. Grégory Fabrie du M.C. Vouherte, qui a véritablement éclaté cette saison, remporte l'épreuve et le titre de CL 80. - 2 Artault - 3 Lascoux - 4 Lechelle - 5 Dupont - 6 Imbert.

Après avoir dominé pratiquement toutes les épreuves au cours de la saison, Didier Gay gagne l'épreuve avec en plus le titre en catégorie 250. Derrière on trouve, 2ème Bossuet - 3 J.C. Grelier - 4 Fradin - 5 Héraud - 6 Heuvelmans - 7 C. Rossy. Le rideau de la saison 93 tombe sur une brillante démonstration de nos "bambinos motards" qui ont roulé comme des Grands.

Bravo à Tony Barret puis R. Largeaud - 3ème A. Grélier - 4 A. Poirier - 5 Dall - Suivent, Armillina - C. Frioux - M. Martin - C. Chauvin - A. Lopes - J. Hervé - N.

Martineau - J. Guy - L. Longuetaud - G. Mesnier - V. Buch - L. Boursier - Katia Martin - J. Thébault et J. Junay.

#### BERSON JULIEN CL CADET

Les cadets avaient 5 étapes au programme ; Aigne, Gennes, La Flèche, La Meilleraye, pour terminer à Pouille les Côteaux. Seuls 5 pilotes ont effectué les 5 épreuves en glissant à chaque sortie un maximum de points. Mis à part le loupé de C. Rattier à Pouille, tous les favoris sont au rendez-vous. Le jeune espoir de Château du Loir, Julien Berson remporte le titre 93, avec 297 points. Derrière arrivent 2ème Christophe Clouet 234 pts - 3 Elvis Sabin 193 pts - 4 C. Rattier 143 pts, - 5 Mathieu Jauffraud 141 pts - 6 Sébastien Lecuit 116 points - 7 J.F. Blanchard 114 pts - 8 Emmanuel Viémond 101 pts, - 9 M. Rivet 98 pts - 10 J.C. Lebeau 79 pts. Trois pilotes du M.C. Meilleraye clôturent ce palmarès : -11 M. Raguin avec 51 pts, - 12 J. Douet 28 pts et S. Retière.

#### CRITÉRIUM : J.P. BRILLET

Très régulier, il a joué les premiers rôles dans les 8 épreuves de ce championnat sans jamais empocher les 60 points de l'étape. En plus de sa régularité, sa participation à chaque épreuve (en marquant un maximum de points), lui permet de remporter le titre de champion de ligue, bien mérité avec 395 points. Le vice champion ; Denis Rouault du M.C. de Loire Atlantique remporte la dernière manche de Château Gontier et totalise 329 pts. Suivent Gilbert Meignan 311 pts - 4 D. Rouiller 250 pts, - 5 C. Guichard 208 pts - 6 C. Blondeau 208 pts - 7 Y. Bahuaud 174 pts - 8 P. Ballut 139 pts - 9 D. Crespin 121 pts - 10 J.S. Bodin 120 pts. Une mention spéciale est accordée à notre "miss" de service, Karine Jausseau du M.C. du Don qui se classe 25ème et prend 15 points à Château Gontier.

#### 125 : STANISLAS BRIAN

Mis à part un faux pas à Barbechat, le sociétaire du M.C. de Bauge, Stanislas Brian s'est montré brillant et a réalisé le beau score de 215 points pour les 5 épreuves qu'il a disputées. Son second, Mickaël Gentil du M.C. de Castelorian totalise 171 points. A remarquer, l'exploit de Christophe Mathe qui, en une seule épreuve a engrangé 60 points et la 9ème place ! C'est la seule catégorie où les 8 premiers du classement ont effectué toutes les manches de ce championnat 125. - 3ème R. Lefeuvre 136 points - 4 M. Lecuit 136 pts - 5 T. Dugue du M.C. 135 pts - 6 T. Gaultier 108 pts - 7 G. Bovagnet 105 pts - 8 S. Garraud 81 pts - 9 C. Mathe 60 pts - 10 W. Haude Bault 58 pts.

#### 250/500 THIERRY BLANCHET (CHATEAU GONTIER)

C'est dans son jardin, et devant les supporters du club que Thierry Blanchet a obtenu ce titre 93 de la catégorie 250/500, ainsi que la première manche du classement scratch TC. Lors de la saison 93 T. Blanchet a été très sollicité mais il a toujours fait le maximum pour obtenir un résultat et ne pas décevoir ses nombreux amis. - 1 T. Blancet du M.C. de Château Gontier avec 224 points - 2 B. Briand 187 points - 3 C. Guérinet 157 points - 4 X. Galmard 129 points - 5 P.

Garciau 120 points - 6 S. Bréton 111 points - 7 O. Guillot 109 points - 8 D. Barthelemy 97 points - 9 F. Chauvire 88 points - 10 P. Courant.

A l'analyse de ce championnat, qui a bien tenu la "piste", beaucoup de clubs sont représentés notamment ceux des départements de la Loire Atlantique, le Maine et Loire, la Mayenne, la Sarthe. Par contre la Vendée est peu représentée, pourtant le moto cross se porte bien mais sous les couleurs d'une autre fédération...

#### ENDURANCE VENDÉENNE

Le rideau de la saison sportive de la ligue des Pays de Loire vient de se terminer par une épreuve d'endurance TT (organisée par le M.C. Yonnais). En raison du terrain boueux à souhait, elle s'est terminée après 3 h de combat livré entre pilotes et éléments naturels. Le temps de la semaine précédente avait été si mauvais que l'épreuve risquait de se voir annulée. Mais en raison des 90 équipages engagés, le tout fut tenté, en modifiant certains passages. Après 2 h de course, il devenait pratiquement impossible de rouler et de faire un pointage correct. (Le tracé ne pouvait plus être respecté). Pourtant à ce petit jeu, les 10 premiers du classement se régaleront. Mais après 3 h de course la Direction stoppa l'épreuve au grand soulagement de tous. La remise des coupes se déroula dans une bonne ambiance, ce qui reconforta les organisateurs. Il faut remercier les commissaires de piste qui furent mis à rude épreuve, et les agriculteurs qui sortirent les véhicules du parc coureur avec leurs tracteurs. Un grand merci pour leur solidarité vis à vis de la moto car leurs champs s'étaient transformés en champ de bataille.

A ce petit jeu de boue, l'équipe victorieuse Payen/Guillemot du M.T.T de St Herblain effectua 34 tours de circuits devant de quelques mètres Lebrasseur /Rabaud MCY 34 T - 3 Cantin/Buequet - 4 Brais/Maudet - 5 Fleury/Leroux - 6 Elineau/Lheriteau - 1er promotion 7 Gautin/Bovagnet - 8 Grellier/Dronet - 9 Bageot/Mabo - 10 Teillet/Elineau - 2ème promo. 11 Pret/Babu - 12 Sacchetini/Lavigne, 2ème promo. L'équipe féminine Pazur/Bernard ne purent effectuer que 8 tours et se classent 82, les derniers 89ème Massicot/Blouin ne firent qu'un tour.

Pour 1994, le M.C. Yonnais vous annonce 2 rendez-vous ; le 30 janvier " la 1ère Rond'Enfer des Sables", endurance de 3 h T.T. et le second avec "1 moto et 1 pilote", qui se déroulera, le 15 mai, sur une partie du circuit du Puits d'Enfer des Sables d'Olonne (qui sert de cadre au super motard).

Claude Lebrasseur est à votre disposition pour tous renseignements au 51 37 05 59, ou Jean Morin, 36 rue des Primevères 85 000 La Roche/Yon au 51 62 24 68.

#### CHAMPIONNATS DE VENDÉE

Il faut avouer que dans ce département, l'Ufolep est number one pour le moto cross. Ayant la poignée dans le coin avec 14 clubs moto et 5 clubs moto cross. A noter la bagatelle de 28 épreuves sur la Vendée. Pratiquement une manifestation chaque dimanche, avec une participation plus importante que la moyenne nationale. Chaque épreuve du championnat de

Vendée a été très disputée et suivie par un public nombreux, dans de bonnes conditions de sécurité et de visibilité.

**80 cm :** afin de donner de l'étoffe à chaque manche, plusieurs pilotes étaient invités à participer hors Vendée, nous offrant de belles empoignées. Le jeune Boris Racaud de la Chapelle a bien contrôlé son sujet en prenant la 1ère place avec 522 points - 2 David Guignard 474 pts - 3 Thomas Nauleau 462 ts - 4 Raphaël Menard 392 pts - 5 C. Delaval 316 pts - 6 T. Babu 304 pts - 7 F. Biron 290 pts - 8 G. Dahai 233 pts - 9 J.L. Favreau 220 pts - 10 Angélique Drapeau 213 points - 11 M. Boisseleau 181 points - 12 M. Parois 172 pts.

**125 cm :** Le titre est la propriété de la famille Elineau du M.C. Challans. Avec 42 pilotes classés (dont 38 marquent des points), cette catégorie a toujours été un des moments forts de ce championnat. Les pilotes sont très près les uns des autres, avec un goût prononcé pour la victoire. Antony Elineau du M.C. de Challans est l'homme fort du 125, avec un total de 519 points - 2. David Elineau 503 pts, - 3 W. Herbretau 469 pts - 4 A. Rousseau 438 pts - 5 O. Babu 425 pts - 6 F. Favreau 396 pts - 7 L. Ferré 332 pts - 8 J. Bretaudeau 315 pts - 9 R. Bernard 272 pts - 10 S. Drouin avec 223 pts et notre "miss" Sandrine Ventroux de Vix avec 211 points qui finit 11ème.

**250 cm :** Catégorie aux résultats incertains jusqu'à la dernière manche. En effet les candidats pour le championnat de Vendée étaient nombreux. C'est finalement Grégory Drapeau, qui dans son style et sa volonté habituelles, s'est imposé avec fougue avec un total de 534 points - 2 S. Teillet 506 points, - 3 J. Babu 485 points, - 4 A. Gilbert 387 points - 5 C. Ventroux 375 points, - 6 F. Delaval 350 points, - 7 L. Payneau 348 points, - 8 G. Thomazeau 284 points, - 9 J.L. Greliera 272 points, - 10 C. Dugoigt 262 points, - 11 T. Mocquillon 247 points, - 12 L. Robin 240 points.

**Super trophée :** la cerise sur le gâteau. Pourtant absent de l'épreuve organisée par son club et son circuit, Wilfrid Herbretau du M.C. d'Appremont remporte ce super trophée. L'ambiance était chaude, avec un record de 49 pilotes rentrés dans les points. Cette manche était disputée en finale de chaque épreuve de championnat et regroupait les meilleurs des 125 et 250.

Classement général où nous retrouvons tous les favoris des 2 championnats : - 1 W. Herbretau 211 points, - 2 Babu Jacques 200 points, - 3 David Elineau 196 points, - 4 Anthony Elineau 187 points, - 5 Alain Rousseau 147 points, - 6 Franck Favreau 142 points, - 7 Babu 135 points, - 8 Laurent Payneau 118 points, - 9 Grégory Drapeau 117 points, - 10 S. Teillet 100 points.

#### SUPER TROPHÉE DE FRANCE

Classement assez moyen des pilotes des Pays de Loire pour cette épreuve de type national Ufolep.

**80 cm :** - 5 Fabrice Pineau, - 7 Guénoël Clech, - 20 Boris Racaud, - 22 J.F. Blanchard, - 26 Cédric Livoireau.

**125 cm :** - 4 Eric Herbretau - 6 Cyril Dufroux

**250/500 :** - 16 Laurent Prel  
Finale Prestige - 12 Denis Frogers.

**TARASCON : IL A FAIT  
FORT ALAMO!...**

par M. Lacombe.

Pour la reprise des Trophées de ligue de Provence, sur le circuit de la Gonio, l'heure était à l'attaque dans toutes les catégories pour ceux qui ambitionnent de revenir sur les hommes de tête.

Eric Sorby s'y est livré avec succès en 80, profitant du handicap de Guignard dont le poignet est encore douloureux et pour lequel, il est temps de "monter" en 125 compte tenu de sa croissance actuelle. En 125 justement, le panache était pour Laurent Rogier, lui aussi double vainqueur de manche avant de monter sur le podium de la Superfinale. Mais, en assurant de gros points malgré des départs moyens, Ubassy se réservait encore une petite marge au classement général.

Chez les 250/500, Michaël Alamo se montrait quant à lui plus laborieux, contraint qu'il était à d'épuisantes remontées vers la tête de la course où Cyril Pascal avait déjà pris le large depuis longtemps. Le varois va cependant connaître son heure de gloire lors de la super finale, disputée à la nuit tombante, où il se débarasse rapidement de son rival pour filer vers un succès qui lui laisse encore plein d'espoirs pour la suite du feuilleton régional.

**80cc :** 1. Sorby (Kawa) - 2. De Martis (Kawa) - 3. Guignard (Kawa) - 4. Marcelin (KTM) - 5. Julien (Kawa&) - 6. Perrino (Kawa)...

**125cc :** 1. Rogier (Hond) - 2. Ubassy (Kawa) - 3. Clop (Hond) - 4. Abonnel (Yam) - 5. Garcia (Suz) - 6. Guillermin (Kawa)...

**250cc :** 1. Pascal (Hond) - 2. Colin (Kawa) - 3. Alamo (Kawa) - 4. Lombard (Yam) - 5. Scipilitti (Kawa) - 6. Jouve (Yam)...

**Super Finale :** 1. Alamo - 2. Pascal - 3. Rogier - 4. Ubassy - 5. Colin - 6. Martinez (Hond 250) - 7. Guillermin - 8. Lombard - 9. Clop - 10. Chaix (Suz-125)...

**CHATEAUNEUF LES MARTIGUES.**

**UBASSY CONSTRUIT, PASCAL S'ÉCOULE.**

La pénultième épreuve des Trophées de Ligue PACA a présenté un profil à deux faces. Autant, en 125cc, le local Christophe Ubassy a consolidé son leadership en prenant par deux fois la seconde place derrière un Yannick Stamegna survolté. Autant, dans la catégorie supérieure, Cyril Pascal a totalement craqué sur un circuit où il ne s'est jamais senti à l'aise. Sa chute en première manche, alors qu'il occupait une tranquille 4ème position, annule la plus grande partie de la marge de sécurité dont il disposait au classement général. C'est d'autant plus regrettable pour lui que Michaël Alamo, supérieur ce jour là, a réussi "la totale" (2 manches et la superfinale) exerçant ainsi une réelle pression à la veille de l'ultime confrontation. Parmi les autres perdants du jour, signalons en 125, le vaclusien

Laurent Rogier, victime d'excès de précipitation en seconde manche où il est allé deux fois au tapis après un mauvais départ. En 250, David Colin a cassé sa Kawa, alors qu'il pouvait espérer le podium et Rémy Lombard est impliqué dans une chute au départ de la Super Finale avec Richard Romano.

**LES CLASSEMENT :**

**Catégorie 125cc A (A l'issue de 2 manches) :** 1. Stamegna Yannick - 2. Ubassy Christophe - 3. Cassan Landry - 4. Rogier Laurent - 5. Clop Cyril - 6. Garcia Stéphane - 7. Chaix Sylvain - 8. Guillermin Philippe - 9. Abonnel Frédéric - 10. Jaïne Eric.

**Catégorie 250cc A (A l'issue de 2 manches) :** 1. Alamo Mickaël - 2. Lombard Rémy - 3. Scipilitti Christophe - 4. Martinez Fabrice - 5. Romano Richard - 6. Vrontos Yannis - 7. Colin David - 8. Marchini Michel - 9. Lebeau Didier - 10. Pascal Cyril

**Catégorie 125cc B (A l'issue de 2 manches) :** 1. Poli Serge - 2. Léone Patrick - 3. Arnaud Franck - 4. Vandenberghe Johann - 5. Tédesco Franck - 6. Maïda Philippe

**Catégorie 250cc B (A l'issue de 2 manches) :** 1. Paret Richard - 2. Pourcel Roger - 3. Cazorla Vincent - 4. Beghin Jacques - 5. Collard Dominique.

**Catégorie Vétérans (A l'issue de 2 manches) :** 1. Fulgini Raymond - 2. Buisson Jean-Paul - 3. Wilson Colin - 4. Guillermin Claude - 5. Volle Yves.

**Superfinale (Regroupe les 15 premiers 125cc A et les 15 premiers 250cc A) :** 1. Alamo Mickaël - 2. Clop Cyril - 3. Stamegna Yannick - 4. Scipilitti Christophe - 5. Pascal Cyril - 6. Ubassy Christophe - 7. Rogier Laurent - 8. Abonnel Frédéric - 9. Cassan Landry - 10. Guillermin Jean-Philippe - 11. Colin David - 12. Chaix Sylvain - 13. Lombard Rémy - 14. Charpin Jean-Marc - 15. Jouve Philippe.

**Classement provisoire du trophée de ligue de Provence :** A l'issue de la 5ème épreuve. Reste une épreuve à Cavalaire.

**Catégorie 125cc :** 1. Ubassy Christophe (237 points) - 2. Rogier Laurent (205 points) - 3. Abonnel Frédéric (184 points) - 4. Clop Cyril (183 points) - 5. Stamegna Yannick (173 points).

**Catégorie 250/500cc :** 1. Pascal Cyril (221 points) - 2. Alamo Mickaël (218 points) - 3. Lombard Rémy (209 points) - 4. Colin David (190 points) - 5. Marchini Michel (115 points).

**MOTO MÔMES.**

L'Association azuréenne Moto-Mômes s'est donnée pour but "de permettre à des jeunes de 6 à 16 ans de pratiquer la moto à moindres frais, de les aider dans la pratique de ce sport de compétition en leur apportant un soutien technique et financier (prêt de moto, bourse d'échange pour le matériel, coopérative d'achat, recherche d'aides etc...) et de favoriser l'accession à ce sport onéreux par des enfants défavorisés". Ceci est possible grâce au matériel appartenant à l'association et aux journées organisées deux fois

par semaine par Aristote et des éducateurs passionnés.

Ces louables intentions que nous ne saurions trop soutenir, se concrétiseront déjà les 27 et 28 novembre prochains avec l'essai, sur le circuit de Vitrolles (13) des nouvelles TM 80 et 125cc que l'importateur de la firme italienne amènera sur le terrain. Pour tout contact : Moto Mômes, 9 route de Toulon - 83400 Hyères. Tél : 94-35-46-64

**LES COMMISSAIRES**

Les commissaires n'ont pas froid aux yeux, ni ailleurs, puisque ceux de la ligue de Provence organisent à Pernes les Fontaines, sur le circuit Alfred Gérent, un moto cross national hivernal 125-250-500 et quads le dimanche 12 décembre. Les engagements, accompagnés d'un chèque de 50F et d'une enveloppe timbrée au nom du concurrent, sont à envoyer au Moto Club pernois - BP 14-84210 Pernes les Fontaines.

**ENTRE RHONE  
ET PYRENEES**

J.M RIEU

**FRONTIGNAN (34)  
SUPERBES FINALES**

Les pilotes du Languedoc Roussillon s'étaient donnés rendez-vous sur la piste de la cible à Frontignan pour la dernière épreuve de la saison 93.

Le provençal Guignard remportait les deux manches de la catégorie 80cc. Cabrol en 1ère manche et Ouddane dans la 2ème étaient les meilleurs régionaux tandis que Barbosa assurait à la 3ème place son titre 6-93. Hélas, Couderc chutait lors des essais et ne put défendre sa 3ème place finale.

La victoire de la journée revient à Aubanel 2ème de la 1ère manche après un mauvais départ et vainqueur de la dernière. Goth décrochera une honorable 3ème place face à Bonnet et Cavailles.

La catégorie 125cc a tenu ses promesses... Ciampi et Ortiz remportaient les séries. Bonnal termine 2è et gagne le titre 93.

**CLASSEMENTS :**

**80cc :** 1. Guignard - 2. Ouddane - 3. Barbosa - 4. Cabrol - 5. Assenat - 6. Andréo - 7. Emuli - 8. Couderc - 9. Blanc - 10. Belmonte...

**125cc :** 1. Ciampi - 2. Bonnal - 3. Font - 4. Poll - 5. Carmenes - 6. Platéro - 7. Lopez - 8. Ortiz - 9. Rey - 10. Alcazar...

**250/500cc :** 1. Aubanel - 2. Hermet - 3. Goth - 4. Bonnet - 5. Cavailles - 6. Wocieszko - 7. Ciampi - 8. Espinadel - 9. Puerto - 10. Fischer...

**FRONTIGNAN (34)**

**FANTINO CAUSE LA SURPRISE.**

Le trophée de France des vétérans, zone sud est dominé cette saison par deux jeunes : Dordé et Buffard. Pourtant sur la piste de la cible, l'air de la méditerranée donna des ailes à l'azuréen Fantino - Lorenzo termina 3-2è de la 1ère manche

et s'offrit la finale. Lorenzo Fantino collectionna les podiums dans la région au cours des années 70. Il n'a rien perdu de son pilotage, ni son accent ! Dordé, vainqueur de la 1ère manche, a presque le titre en poche.

**Classement :**

1. Fantino - 2. Dordé - 3. Gomez - 4. Buffard - 5. Buisson - 6. Fulgini - 7. Buisson J.P. - 8. Nodenot - 9. Grasset - 10. Guillermon...

**PAMIER (09)**

**ZAYSSER CHAMPION AU FINISH.**

M. Laur et toute l'équipe de l'AM Appaméenne avait encore une fois réalisé un travail titanesque pour offrir un circuit impeccable, richement décoré aux couleurs des nombreux sponsors.

La ligue MP Sénior allait vivre son dénouement. 2 points seulement séparant le lotis Ayrolles de Zaysser. A mi-course, Bernardis abandonnait sur casse permettant ainsi à Tésou, Bragatto, Vergé de se mêler à la bagarre. Avant la finale, Zatsser se retrouve leader avec...un point d'avance sur Ayrolles. L'ambiance est électrique lorsque la herse tombe...Zaysser pour la 7è fois de l'année conduit la meute. Il ne sera jamais rejoint. Ayrolles chutera au 3è tour alors qu'il occupait la 2ème place. Un des animateurs de ce championnat, Denis Gazaïgne chutait lourdement en fin de manche, dommage. Les languedociens Poll et Aubanel animèrent la 1ère manche devant le Toulousain Wojcieszko. Poll connut quelques problèmes en 2è manche, Aubanel en profita pour imposer son rythme à la course devant le jeune Wojcieszko et Bottanelli. Bordignon, en mal de compétition, montrait son casque au départ de la finale devant Poll, Ortiz et Bottanelli. Hélas, Aubanel passait en queue de peloton voyant filer une victoire possible. Poll, sur une 250 Honda, pour la 1ère fois en cross classique, doublait Bordignon à mi-course et remportait la finale, victoire qui lui permet de monter sur la plus haute marche du podium. S'illustrèrent dans cette finale Ortiz 3è, Botanelli 4ème et Viali 5ème.

La finale du Trophée de France des Vétérans zone Sud fut à l'image de la saison avec la domination de Didier Dordé. Il signa un sans faute qui ne laissa planer aucun doute.

**Classements :**

**Seniors :** 1. Zaysser - 2. Teso - 3. Ayrolles - 4. Vergé - 5. Bragatto - 6. Pélissier - 7. Spotti - 8. Bouissou D - 9. Bouissou F - 10. Spotti...

**National :** 1. Poll - 2. Bordignon - 3. Wojcieszko - 4. Bottanelli - 5. Aubanel - 6. Ortiz - 7. Fabre - 8. Bonnal - 9. Platéro - 10. Fontes...

**Vétérans :** Argent - 1. Dordé - 2. Buffard - 3. Fantino - 4. Gomez - 5. Buisson J.P. - 6. Nodenot - 7. Guison P - 8. Lebrun - 9. Milani - 10. Wilsson.

**Or :** 1. Fabre - 2. Chany A - 3. Estaque - 4. Guayral - 5. Chany J.C - 6. Rivals - 7. Clapier - 8. Roses - 9. Bonnet...



**3615  
EURO AS**

**EURO-ASSURANCE, la Super Assurance Moto au meilleur prix**  
Renseignements, devis gratuit et assurance immédiate sur 3615 EURO AS

## ECHOS

## OUVERTURE :

Le Moto club Chaurien ouvre sa piste de motocross située à Salles sur l'Hers (11) un dimanche sur deux. Le premier jour d'ouverture fut le dimanche 24 octobre. Pour tous renseignements : Tel-68.23.06.83.

## REMISE DES PRIX :

Les récompenses aux champions de la saison 93 se dérouleront le 17 décembre à Mazamet pour la ligue Midi-Pyrénées et le samedi après midi 22 janvier à Salindres pour les pilotes de la ligue Languedoc Roussillon.

## ATTENTION, L'ELITE ARRIVE

Le président Audoubert et sa commission ont décidé de bouleverser les championnats ligue MP pour 94. Calqué sur le championnat de France, les pilotes pyrénéens Séniors et 250/500 auront leur championnat Elite avec la finale mixte qui clôturera l'après midi. Une initiative appréciée par les pilotes et les organisateurs. A côté, demeurent le championnat 80 et le championnat Junior.

## INCROYABLE

Lorsque le président de L'AM Pamiers, M. Laur, s'est entendu dire à 8h du matin que le médecin prévu pour assurer la sécurité de l'épreuve avait décidé d'aller passer le dimanche à Toulouse, il n'en crut pas ses oreilles! Pourtant, c'était vrai...Le responsable de la croix rouge utilisa son carnet d'adresses médicales pour trouver aux alentours de 11h un médecin qui veuille bien venir au pied levé passer un dimanche à la campagne...Si maintenant, un club ne peut compter sur la parole d'un médecin, c'est très très grave pour l'avenir de nos manifestations.

## QUI DIT MIEUX :

En général, le dimanche, nous ne sommes pas bousculés par les personnalités qui s'intéressent à la moto. A Pamiers, le club a réussi le tour de force de déplacer : le député de l'Ariège (M. Trigano), le conseiller général (M. Vigneron), l'adjoint au maire de Pamiers (M. Québre), l'adjoint aux sports (M. Mourlane), le secrétaire de préfecture, le directeur départemental de la J et S (M. VotEAU), le président de l'amicale des sociétés sportives de Pamiers (M. Turbé), le directeur de la maison de Pamiers (M. Goudy), le président de la chambre de commerce et d'industrie (M. San Miguel), le receveur des postes de Pamiers, le commandant David (Gendarmerie), le capitaine Legros (9è RCP) ainsi que M. Descoins (président de la ligue MP), M. Audoubert (président de la commission moto cross MP), Sautière (secrétaire ligue) et Abadie (trésorier)...Ouf! J'espère que le club pourra profiter de toutes ses relations pour continuer à nous proposer des épreuves de qualité.

## 20è ANNIVERSAIRE.

A l'occasion du 20ème anniversaire, l'Appaméenne décida de remettre aux commissaires et speaker, fidèles de l'épreuve des médailles et plaquettes souvenir. Un geste très apprécié par les récipiendaires.

CHAMPIONNAT LIGUE 94  
MIDI-PYRENEES.

Attention : Certaines épreuves peuvent se rajouter en cours de saison.

**Elite :** 03/04 Galez - 10/04 Auterive - 17/04 Figeac - 24/04 Bruguières - 01/05 Gaillac - 08/05 Trèbas - 22/05 Naves - 05/06 Lacaune - 19/06 Moissac - 07/08 Lauzerte - 15/08 Durenque - 11/09 Lavaur - 18/09 Pamiers.

**Cadet :** 13/03 Colomiers - 03/04 Galez - 24/04 Bruguières - 15/05 Villefranche de Rouergue - 28/08 Lacrouzette - 18/08 Pamiers - 25/09 Rodez - 06/11 Castelnau de Lévis.

**Junior :** 03/04 Galez - 15/05 Villefranche de Rouergue - 26/06 Villefranche de Lauragais - 24/07 Laguérie - 31/07 Rabastens - 14/08 Lacapelle Marival - 28/08 Lacrouzette.

**Promotion :** 13/03 Colomiers - 08/05 Trèbas - 22/05 Naves - 05/06 Lacaune - 19/06 Moissac - 26/06 Villefranche de Lauragais - 31/07 Rabastens - 07/08 Lauzerte - 11/09 Lavaur.

**Promocross :** 12/05 pamiers - 13/02 Castelnau de Lévis.

NORMANDIE  
NORMANDIE

par Alain Besnard

TER MINI-CROSS DE NORMANDIE  
À THOMER

Le froid était de la partie pour cette finale qui a eu lieu au cours du dernier stage éducatif (sur 13 journées), le samedi 23 octobre. Après un dégrasage matinal, suivi d'une balade en V.T.T. à travers les plaines normandes, accompagnés, bien sûr, des éducateurs, les pilotes prirent connaissance, à pied, du tracé du terrain de cross.

Après la mise en place des commissaires de piste et de l'ambulance, essai de 10 à 15 mn, dans les catégories respectives. Enfin, le moment tant attendu arrive.

En catégorie 1/50cc : par manque de concurrents, seul Nicolas Mietton (6 ans) représentait la catégorie. Ce petit pilote ira loin, c'est de la graine de champion!

En catégorie 2/60cc : on a retrouvé 3 groupes. Un premier formé de Julien Mabile, Jérôme Pierrine, Pierre Alexandre Renet, Baptiste Marie et Ludovic Demoète, suivi d'un deuxième composé de Bertrand Domet, Arnaud Pivarczyk, Nicolas Levallois, Rémi Arnould, Hervé Morgan, François Brandeau et Yann Besnard...



En catégorie 3/80cc : Nous retrouvons 2 groupes très disputés. Premier groupe : Stève Blériot, Julien Veneroux, Nicolas Deparrois et Thomas Lecoq. Le deuxième groupe rassemble tous les autres pilotes.



Victoire ou 5ème place, la bagarre fit rage tout au long de la saison.. Un grand bravo aux organisateurs (Dieu c'est que ça n'a pas été facile), aux parents, aux sponsors et surtout aux pilotes qui n'ont pas démissionnés, encouragements également aux spectateurs.

Tous les participants du challenge ont été récompensés pour ce 1er mini-cross et nous ne pouvons que leur souhaiter un avenir identique à celui chanté par Queen "We are the champion", musique qui accompagnait la remise des coupes et trophées, puis suivi du "pot de l'amitié", clôturant une saison très bien remplie.

**Classement 50 cc/Cat. 1 :** 1. Nicolas Mietton (MC Thomer)

**Classement 60 cc/Cat. 2 :** 1. Julien Mabile (MC Basly) - 2. Jérôme Pierrine (MC Clecy) - 3. Baptiste Marie (MC Clecy) - 4. Pierre Alexandre Renet (Maxi Club 50) - 5. Ludovic Demoète (MC Thomel) - 6. Bertrand Domet (MC Val de Bray) - 7. Arnaud Pivarczyk (MC Thomer) - 8. Rémi Arnould (MC des Andelys) - 9. Nicolas Levallois (MC Basly) - 10. Hervé Morgan (MC Caen) - 11. Loïc Mansot (MC Thomer) - 12. François Brindeau (MC Thomer) - 13. Yann Besnard (MC Thomer) - 14. Alexis Boucher (MC des Andelys) - 15. Arnaud Domet (MC Val de Bray) - 16. Bastien Groux (MC des Andelys) - 17. Vincent Rebi (MC Thiberville) - 18. Aurélien Moulard (MC Thomer) - 19. Pierrick Hébert (MC Thomer) - 20. Jérôme Neveu (MC du Havre) - 21. Sébastien Groux (MC des Andelys) - 22. Longuer (MC Basly) - 23. Harivel (MC Basly)

**Classement 80cc/Cat. 3 :** 1. Stève Blériot (MC Thomer) - 2. Julien Ventroux (MC Saint-Lô) - 3. Nicolas Deparrois (MC Thomer) - 4. Thomas Lecoq (MC Tribenou) - 5. Laurent Horvat (MC des Andelys) - 6. Stéphane Lefevre (MC des Angelys) - 7. Cyrille Barbier (MC Basly) - 8. Joaquim Qua Da Fouseca (MC Kicf 27) - 9. Antonin Darmoy (MC Thomer) - 10. Gérard Mouret (MC Basly) - 11. Loïc Henry (MC Thomer) - 12. Jérôme Loeb (MC Thomer) - 13. Alexandre Lefebvre (MC Tribenou) - 14. Benoît Horvat (MC des Angelys) - 15. Gaëtan Delarue (MC Flère) - 16. John Mayne (MC Clécy) - 17. Michaël Malot (MC des Andelys) - 18. Cyrille Tranchard (MC du havre) - 19. Mansard (MC Caen) - 20. Virgile Guéret (MC Thomer).

SUD  
OUEST

## CHALLENGE UFOLEP.

Le challenge cross s'est terminé sur le superbe terrain de Moissac (82) où le soleil était cette fois au rendez-vous. Une finale sans trop de suspens, mais nos futurs champions ont dû rester vigilants jusqu'à leur dernière manche.

En 80cc : Gasparini (vice champion de France) a assuré sa course en laissant ses 2 poursuivants se disputer la 2ème place au général, place qui reviendra finalement à Guindani malgré la progression de Buffard de plus en plus rapide.

En 125cc, pas de surprise. Laurey ayant survolé toutes les épreuves, Ferraris et Canillas respectivement 2ème et 3ème ont eux joué la régularité devant un Guibbal qui a eu un début de saison difficile. Mais attention pour 94!

Pour les 250-500cc, Brocque, enfin champion devant Lille très rapide mais pas assez régulier. Quant à Hernandez toujours présent et bon 3ème. En vétérans, une fois de plus la couronne est pour Chauderon. Bravo! Forgues et Marciel conservent leur 2ème et 3ème place, malgré l'attaque tardive de Outre. Nous remercions tous les pilotes de ces challenges UFOlep pour la qualité de toutes ces courses et la sportivité qu'ils y ont amené et nous espérons les revoir aussi nombreux pour 94.

## CLASSEMENTS 93

**80cc :** 1. Gasparini - 2. Guindani - 3. Buffard - 4. Ferraris - 5. Cabadi - 6. Mucke - 7. Dupouy - 8. Bensaoud - 9. Broc - 10. Finos - 11. Delcourt - 12. Boulet - 13. Dassain - 14. Fuertes - 15. Algay - 16. Nauroy - 17. Bouysson - 18. Pages - 19. Daurat - 20. Causero...

**125cc :** 1. Laurey - 2. Ferraris - 3. Canillas - 4. Champagnol - 5. Bourrec - 6. Guibral - 7. Rembliez - 8. Villebasse - 9. Caunezil - 10. Marciel - 11. Cassaing - 12. Bouffartigue - 13. Lafontan - 14. Ransou - 15. Outre - 16. Poujols Phil - 17. Jahn - 18. Poujols Cedr - 19. Gomez - 20. Bendaoud...

**250/500cc :** 1. Brocque - 2. Lille - 3. Hernandez - 4. Canillas - 5. Drulhe - 6. Stachowski - 7. Birbes - 8. De Bisshop - 9. Ginies - 10. Salvo - 11. Billanou - 12. Balthe - 13. Bocquet - 14. Loche - 15. Barthe - 16. Averseng - 17. Puser - 18. Obin - 19. Roca - 20. Junca...

**Vétérans :** 1. Chauderon - 2. Forgues - 3. Marciel - 4. Outre - 5. Raymond - 6. Pustienne - 7. Algay - 8. Cabannes - 9. Chauderon - 10. Oliver - 11. Montary - 12. Belin - 13. Combalt - 14. Caumont - 15. Chinicci - 16. De Chaunau - 17. Ciunelis D. - 18. Ciunelis M. - 19. Gourgues - 20. Soule...

## EST

## NOUVELLE FORMULE

La ligue de Lorraine Motocycliste propose un championnat "Excellence" qui se déroulera de façon suivante : A l'image du championnat de France Elite, deux manches 125cc, 2 manches 250/500 et une finale, (rassemblant les 18 premiers de chaque cylindrée), seront proposées. Chacune de ces 5 manches se disputera pendant 20 minutes et en un seul tour. (Anouk Julien)

3615  
EURO AS

EURO-ASSURANCE, la Super Assurance Moto au meilleur prix  
Renseignements, devis gratuit et assurance immédiate sur 3615 EURO AS



## ET BIEN, SHOOTEZ MAINTENANT !

*Pour Motocross Mag, la solidarité n'est pas un vain mot. Vous le savez sans doute, mais on peut le rappeler : en vous abonnant, vous devenez un lecteur privilégié. Outre la lecture de MX mag, pendant un an, outre une vidéo gratuite vous avez aussi la possibilité de nous adresser une PA pour acheter, vendre, chercher des sponsors, etc. Vous pouvez aussi nous envoyer un cliché de vous en action. Photo qui sera publiée, dès que possible, dans rubrique "MX Mag Family".*

*Justement, pour vous permettre de faire un tas de belles et bonnes photos, nous avons obtenu de notre fournisseur, qu'il fasse profiter les lecteurs de Motocross Mag des conditions qu'il nous consent (nous sommes gros consommateurs vous vous en doutez!).*

*Cédant à notre pression, celui-ci vous offre la possibilité d'acquérir des films, de grande marque pour tirages papier, à un prix vraiment exceptionnel (50% de réduction en moyenne). Cette offre est bien sûr réservée aux membres de la "grande famille MX Mag". Profitez de ces prix exceptionnels, shootez, mitraillez, et...n'oubliez pas de nous adresser vos meilleurs clichés !*

**FUJICOLOR 100 SUPER HG 24 POSES - LE PACK DE 3 FILMS : ~~100 F~~ 50 F !**  
**KONICA 200 XG 24 POSES LES 3 FILMS : ~~120 F~~ 60 F !**  
**AGFA XRG 100 24 POSES + 3 : LES 3 FILMS : ~~110 F~~ 55 F !**

### BON DE COMMANDE

NOM

Prénom

ADRESSE

CODE POSTAL

Veuillez m'adresser \_\_\_\_\_ pack de films \_\_\_\_\_ (indiquer type choisi)  
 soit un montant de commande de \_\_\_\_\_ F + 2 timbres, tarif lettre de port.(par pack de 3 films) Libellez votre règlement à l'ordre de LUCOLOR et adressez l'ensemble à MX Mag -service photo, qui transmettra.

Motocross Mag 43 Bd des Tilleuls 04100-Manosque.

# PETITES ANNONCES

## HONDA

CR 250 93 Très bon état - Prix 22500 F - Dept 49 - Christelle Briand Tél : 41 76 41 04

CR 125 91. Kit Mugen - Nbres pièces - Kit Werx - Echap Neuf. Px 15000F. Dept 77. Tél : 16 (1) 60 25 63 12.

Vds 250 CR 93 TBE Déco + selle MXA - Amorto White Power Tél : 44 22 16 78 et 44 22 15 84.

## HVA

125 Husky cross 91 - Très belle - Prix 15000 F - Possibilité échange contre Blaster 91-92 - Raphaël Ferretti 9, rue Blesseau 21500-St Rémy Tél : 80 92 04 59

360 Husky Enduro 93 - Ent révisée - Px : 28000F. Denis Grégoire, route de Valiagues 19200 Mestes. Tél : 55-72-84-46.

## KAWASAKI

KX 125 93. Dernière moto utilisée pour le Cht Junior à Arbis. Refaite neuf. Prix 25000F - Dept 47 - S'ad. à Seb Tortelli 53 84 80 65 (H.R)

Vds KX 80 "G.R" - Px 9000F + KX 80 GR 93 Px : 12000F Dept 74 - Decroux Tél : 50 95 81 65.

Vds KX 125 92. BE. Px : 14000F. Patrick Beau, 2 rue du lac 86190 Villiers. Tél : 49-51-96-27.

A Saisir : KX 500 mod 93 - Excellent état - Px 23000 F - Dept 21 - M. Cartier Tél : 80 51 97 13

Vds 2 KX 80 petites roues. 1 mod 92 : 10000 F et 1 mod 93 : 13000 F Bon état - Dépt 35. M. Beaudoin Tél : 99 52 76 02

Vds KX 60cc mod 93 + pièces : 9000 F - Dept 63 - S. Hasko Tél : 73 24 50 92

Vds KX 80 Grandes Roues - Px : 13000 F Super état - Dépt 74 - S. Gautier - Tél 50 68.13.16

A vendre KX 80 GR 93 Px : 12 000 F et KX 80 GR 92 Px : 9000 F M.Parfait Tél : 94 33 64 12

## SIDE CAR

Vds Sidecar cross EML avec 500 Kawa 89 TBE - Px : 20000F à débattre - Dept 89 - Patrice Camus, Tél : 86 64 58 93

## SUZUKI

125 RM 92 Très bon état - Prix 13000 F - Dépt 17 - M. Jacinto Agostino - Tél : 46 09 19 03.

DR 800 Mai 92 Bleue 11 000 kms - Parfait état - Px. 25 000 F - Dept 38 - Tél : 74 84 15 61 (soir).

## YAMAHA

Vds YZ 92 Très bon état 9/92 - peu roulé - protections Techno-sel - Prix int. - Possibilité reprise 80 (P.R) Tél : 40 01 60 10.

Vds moto enfant à partir de 8 ans proto Yam 50 auto sur base YZ 80, avec Nbres pièces Px : 3500 F Dept 27. Tél : 32 55 23 05

Vds 250YZ 91. Moteur neuf. Px : 15000F. Patrick Beau - 2 rue du lac 86190 Villiers. Tél : 49-51-96-27.

A vendre YZ 250 année 87 - entièrement révisée - amorto AR neuf cross stadium - Px : 8000F - Dept 57 - M. Bormas Tél : 87 92 79 13.

## OCCASIONS JB'S MOTO :

- Yamaha YZ 125 89 : 10 000 F  
 - Yamaha YZ 125 91 : 12 000 F  
 - Yamaha YZ 125 92 : 15 000 F  
 - Yamaha YZ 125.93 : 19 000 F  
 - Suzuki RM 125.92 : 16 000 F  
 - Suzuki RM 125.91 : 13 000 F  
 - Kawasaki KX 125.92 : 17 000 F  
 - Kawasaki KX 125.93 : 19 000 F  
 - Kawasaki KX 125.93 : 20 000 F  
 - Kawasaki KX 250.93 : 22 000 F  
 - Kawasaki KX 250.91 : 15 000 F  
 - Kawasaki KX 250.90 : 12 000 F  
 - Maico 500 Cross 93 : 24 000 F  
 - Maico 500 Enduro 93 : 24 000 F  
 - Maico 250 Enduro 93 : 24 000 F  
 - Maico 250 Cross 93 : 22 000 F  
 - Maico 250 Enduro 93 : 22 000 F  
 111 rue du Fbg Bonnefoy -  
 31 500 TOULOUSE -  
 Tél 61 48 35 94

## PHOTO :

Vds Nikon 801, Flash SB 24-zoom Nikkon AF 35-105. Très bon état, peu servi - Pour Nikon 301 - 401 - 501 ou 801. Prix 1600 F à débattre Tél 92 72 24 65 ou 92 87 86 54 (soir).

Vds Camescope Sony 8mm Pro CCD V 2000. Parfait état avec accessoires. Très peu servi. Px. 8000 F à débattre Tél : 92 87 86 54

## AUTO :

Vds Golf GTI 3 portes année 91 Bleu marine métal - T.O.coulissant (origine vw) - 70 000 km Radio K7 - Alarme - volant cuir - vitres teintées - ordinateur - Amortos neufs - Prix 55 000 F à débattre - Tél : 92 72 24 65 ou 92 87 86 54 (soir).

## EMPLOI

Recrute mécano moto pour sportives et T.T. Bonne expérience. Poste sur Toulouse. Tél : 61 48 35 94

# ABONNEZ-VOUS !

Devenez un lecteur privilégié, recevez une video K7 Motocross Mag gratuite; bénéficiez d'une P.A. gratuite et de votre photo dans MX Mag !

# ABONNEZ-VOUS !

## POUR VENDRE VOTRE MOTO PASSEZ UNE PETITE ANNONCE

100 F (Offre réservée aux particuliers)

Marque :

Modèle (ex : YZ 125) :

Prix (obligatoire) :

Description (2 lignes maxi)

Nom, Prénom :

Adresse :

Localité :

Dépt. :

Tél :

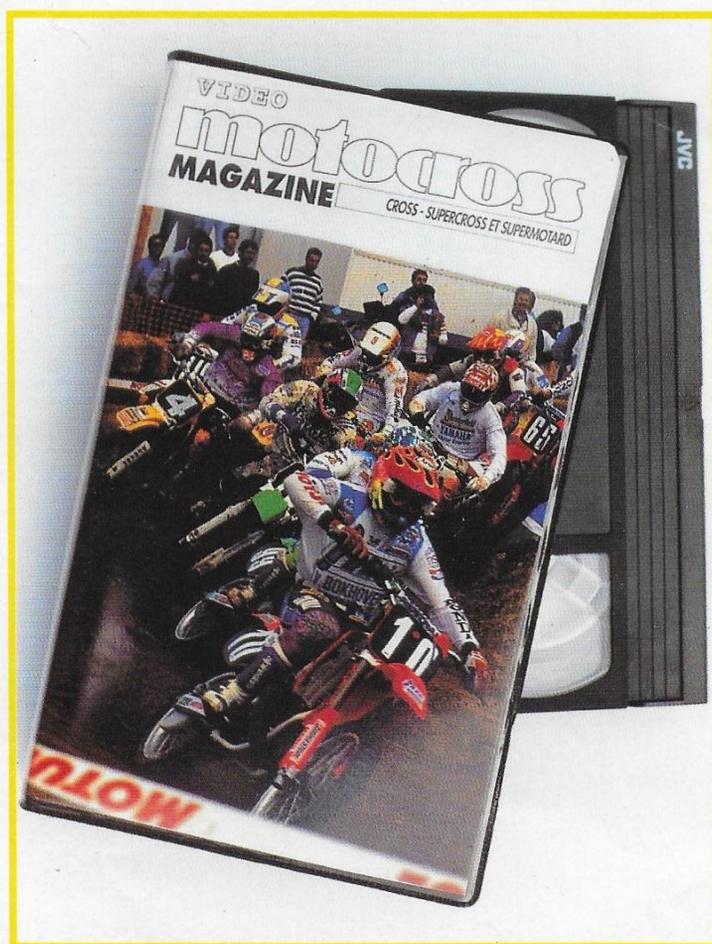
Retournez ce bon à Sportissimo PP, 43 bd des Tilleuls, 04100 Manosque.

Nous devons recevoir votre annonce au plus tard le 30 pour parution le mois suivant. Ci-joint mon règlement à l'ordre de Sportissimo, d'un montant de 100,00 F (ce règlement nous reste acquis en cas d'annulation).

# OFFREZ-VOUS MOTOCROSS MAGAZINE VIDEO

## 60 MINUTES DE CROSS !

Chaque trimestre, Motocross Magazine vous invite à profiter, en vidéo, des meilleurs moments de la vie du cross, du supercross et du supermotard. Motocross Magazine Vidéo est un véritable vidéo magazine qui vous permet de découvrir ou redécouvrir les personnages et les grands moments du cross. Au travers de reportages inédits, réalisés avec l'équipe de Canal Jimmy, vous retrouverez Bayle, Demaria, Everts, Jobé, Chambon, mais aussi les crossmen ricains en Europe. Pour obtenir, chez vous, Motocross Magazine Vidéo N°1, copiez ou photocopiez le bon de commande ci-dessous et adressez votre règlement de 140 F, plus 20 F de frais de port à Sportissimo Productions et Publications, 43 Bd des Tilleuls 04100-Manosque.



## SOMMAIRE DE MOTOCROSS MAGAZINE Video N°1

### LES SUPERCROSSMEN YANKEES EN EUROPE

Mais qu'est-ce qui fait gagner les ricains ?

### LES EVERTS : SOLO POUR UN DUO

Papa Harry et fiston Stéfan ...

### QUAD AUX MENUIRES

La glisse sur quatre roues !

### NICOLAS RIUS, PRINCE DU JET

Le JMB du Jet Ski.

### TEFLI ET SES RIVAUX .

En 91, le regard des autres

### SHORT TRACK A LA CIPALE

Festival des Stéphane.

### MINICROSSMEN

Les supermoutards...

### JOBE CHAMPION DU MONDE

King Georges à Namur.

### JEAN MICHEL S'ENTRAINE.

Une journée à Semi-Valley avec JMB.

## BON DE COMMANDE

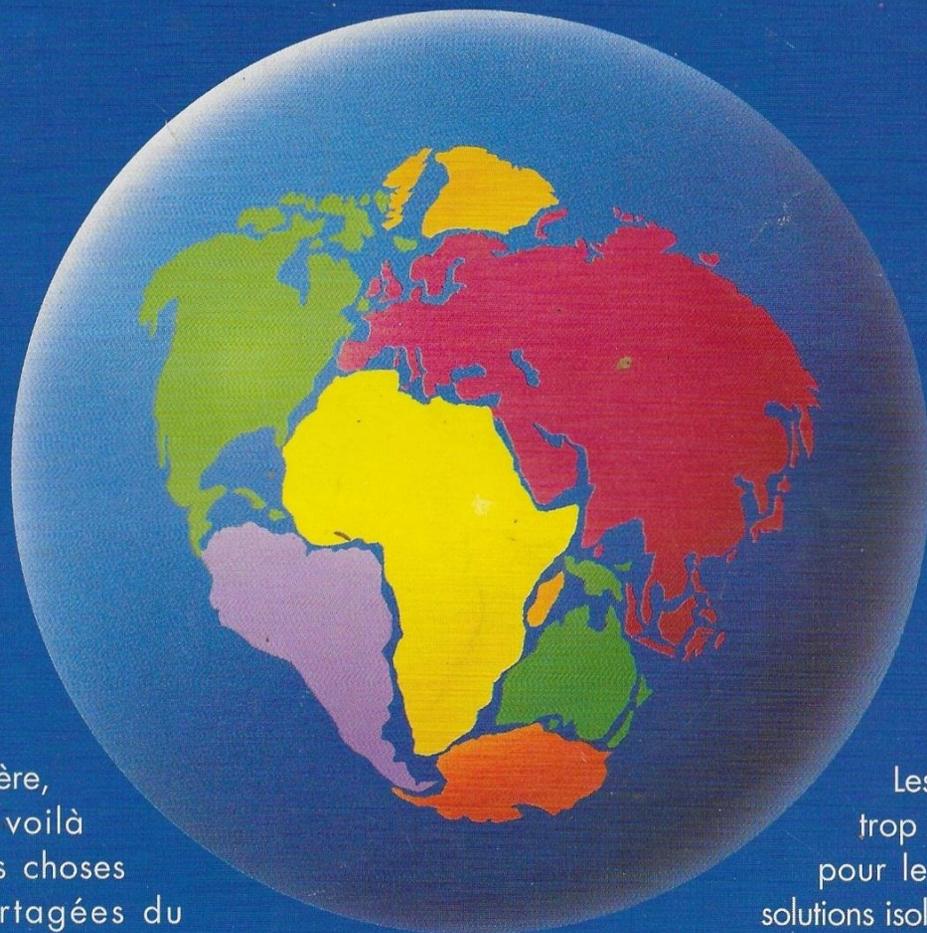
Nom..... Prénom.....  
Adresse:..... Ville.....  
Code Postal:.....

Oui, je désire recevoir Motocross Magazine Vidéo. Je joins à ma commande un chèque de 140 F plus 20 F de participation aux frais de port. (A l'ordre de Sportissimo)

Comptez environ 15 jours pour recevoir, chez vous, Motocross Magazine Vidéo.

# **TERRE D'AVENIR**

## **UN NOUVEAU MONDE DE SOLIDARITE**



La faim, la misère, la détresse... voilà aujourd'hui les choses les mieux partagées du monde. Elles existent partout. Même dans les pays riches, qui ne parlent plus que de récession, chômage, individualisme, crise mondiale et préférence nationale ! Alors, chacun y va de sa solution : interdisons les importations, stoppons les délocalisations, boutons l'étranger hors de nos frontières ! Chacun pour soi, chacun chez soi et les devises seront bien gardées... Non, mille fois non !

Les problèmes sont trop interdépendants pour leur apporter des solutions isolées, des réponses fragmentaires ou simplistes. Le développement séparé, le "chacun pour soi", sont des voies sans issue. Pour que tout le monde s'en sorte, il faut une véritable stratégie planétaire, fondée sur le développement solidaire. Oui, il nous faut bâtir un nouveau monde de partage et d'entraide, un nouveau monde de fraternité. Oui, cette Terre d'Avenir est possible. Construisons-la ensemble.

### **MAINTENANT, C'EST CHACUN POUR TOUS.**



**COMITE CATHOLIQUE CONTRE LA FAIM ET POUR LE DEVELOPPEMENT**

"Grande Cause Nationale 1993" — CCFD 4, rue Jean Lantier 75001 PARIS