# SOMMAIRE

# Contents


| | | |
|---|---|---|
| **INTRODUCTION** | | **INTRODUCTION** |
| **LES JANTES** | **8** | **THE RIMS** |
| *Jantes polies pour pneu* | 9 | *Polished rims for H.P. tires* |
| *Jantes polies pour boyau* | 11 | *Polished rims for tubular tires* |
| *Jantes anodisées pour pneu* | 12 | *Anodised rims for H.P. tires* |
| *Jantes anodisées pour boyau* | 13 | *Anodised rims for tubular tires* |
| *Jantes traitées couche dure pour pneu* | 14 | *Hard surface rims for H.P. tires* |
| *Jantes traitées couche dure pour boyau* | 15 | *Hard surface rims for tubular tires* |
| *Jantes Special Service Course* | 16 | *Special racing service rims* |
| **LES MOYEUX** | **18** | **THE HUBS** |
| *Moyeux route* | 20 21 | *Road hubs* |
| *Moyeux piste* | 22 23 | *Track hubs* |
| **GUIDON** | **24** | **HANDLE BAR** |
| *Potences* | 24 | *Stems* |
| *Cintre* | 25 | *Bend* |
| **FREINS** | **26** | **BRAKES** |
| **DIRECTION** | **28** | **HEAD SETS** |
| **GROUPE PEDALIER** | **29** | **CRANK SET W/BB** |
| *Plateaux manivelles* | 30 | *Crank chain rings* |
| *Pédales* | 31 | *Pedals* |
| *Boîtiers de pédalier* | 32 34 | *Sealed bottom bracket* |
| **DERAILLEURS** | **35** | **DERAILLEURS** |
| *Dérailleurs avant* | 36 | *Front derailleur* |
| *Manettes* | 37 | *Control levers* |
| *Dérailleurs arrière* | 38 39 | *Rear derailleur* |
| **ENSEMBLES** | **40** | **SETS** |
| **BICROSS** | **42** | **B.M.X.** |
| *Jantes bicross* | 42 | *B.M.X. type rims* |
| *Moyeux bicross* | 42 | *B.M.X. type hubs* |
| *Roues bicross* | 43 | *B.M.X. type wheels* |
| **OUTILLAGE, ENTRETIEN** | **44** | **TOOLS, MAINTENANCE** |
| **CONSEILS PRATIQUES** | **46** | **PRACTICAL ADVICES** |

# INTERVIEW DE BRUNO GORMAND P.D.G. DE MAVIC



*MAVIC est présent sur toutes les lignes d'arrivées des compétitions cyclistes du monde entier. Dans la course, MAVIC cherche-t-il la consécration? Est-ce un banc d'essai? Comment cette PMI a-t-elle installé sa suprématie sur des produits aussi essentiels qu'une jante ou un moyeu? Il est apparu intéressant de poser ces questions au Président de MAVIC.*

## QUELQUES CHIFFRES SUR VOTRE DÉVELOPPEMENT

TROIS chiffres sont significatifs. Nous produisons 1200000 jantes. Nous sommes, dans le monde, le leader des jantes compétition : nos produits sont vendus dans presque tous les pays du monde. C'est pourquoi nous réalisons plus de 50 % de notre chiffre d'affaires sur les marchés d'exportation.

## QUELS SONT VOS OBJECTIFS ?

AU risque de vous décevoir, je pourrais presque dire que nous les avons atteints. Non, en réalité, soyons sérieux, nous avons toujours les mêmes objectifs. Nous considérons chez MAVIC que rien n'est jamais acquis, qu'il faut toujours lutter pour maintenir notre avance et aussi conquérir des positions nouvelles. Parce que le monde va vite.

Nos objectifs permanents sont de trois ordres :
— le premier concerne notre firme
— le second nos produits
— le troisième notre place de fabricant de composants de cycle, dans le monde.

### 1. Pour notre Firme

Nous ne cherchons pas à être les plus gros ni les plus forts. Non. Nous voulons tout simplement être les meilleurs, c'est-à-dire offrir chaque année pour chaque pièce, la meilleure qualité sur le marché. Quand on dit que nous sommes "les horlogers du vélo", c'est vrai parce que nous avons introduit, dans le cycle, des précisions uniques au monde.

### 2. L'objectif pour nos produits

C'est de toujours maintenir notre avance technologique, "l'avance MAVIC" par rapport à nos concurrents et amis. Les alliages ou les technologies que nous introduisons depuis 10 ans dans le cycle, sont repris , c'est normal, au fur et à mesure par d'autres fabricants au moment où MAVIC est déjà ailleurs, car nous nous employons à garder notre "longueur d'avance technologique". Notre ambition reste aussi d'apporter des articles nouveaux car certains composants du vélo sont encore, j'en suis convaincu, améliorables.

### 3. Troisième objectif enfin, notre place dans le monde

Leader mondial en matière de jantes compétition, nous sommes diffusé dans plus de 74 pays. C'est toujours une de mes grandes surprises, lors de mes voyages à l'étranger, de constater l'importance de notre notoriété internationale. Savez-vous que dans certains pays on ne dit plus des "jantes" mais des "MAVIC". Cette place, dans un monde de concurrence acharnée, nous devons encore l'améliorer grâce à de nouvelles innovations.

## COMMENT VOYEZ-VOUS L'AVENIR DU CYCLISME EN GÉNÉRAL ?

JE crois au cyclisme. Pas seulement parce que c'est ma passion mais parce que le vélo franchit chaque année de nouvelles frontières dans le monde et investit plus largement certains continents. Regardez son développement en Extrême-Orient, en Amérique du Sud et aux Etats-Unis. Je reste convaincu que la bicyclette et la pratique du vélo dans les sociétés industrielles, n'ont pas encore connu leur plein essor. L'évolution, hélas, toujours plus contraignante des modes de vie en France et ailleurs doivent renforcer chez les hommes et les femmes ce besoin de développement personnel, d'évasion que satisfait justement la pratique de la bicyclette.

Je crois aussi au sport cycliste parce que c'est dans la compétition qu'apparaît le mieux la nécessité impérieuse d'améliorer la fiabilité, la légèreté et la facilité d'usage d'un vélo. Bref, tout ce qui favorise la vitesse et l'endurance. Après avoir observé, nous imaginons et réalisons les améliorations à apporter aux accessoires. Ensuite nous revenons, pour tester en course sur la route, la piste et sur le terrain de cyclo-cross. Quelques années après nous mettons ce matériel à la portée du grand public. Ce mouvement perpétuel, c'est notre raison d'être et c'est le fondement de notre activité.

## QUEL EST LE RÉSULTAT CONCRET DE CETTE MANIÈRE DE FAIRE, PROPRE A MAVIC ?

POUR vous répondre, vous m'obligez à ne pas être tout à fait modeste. Mais, je dois reconnaître que les mécanos, les coureurs et les directeurs sportifs constatent que 90 % des coureurs dans le monde, quelle que soit la compétition, roulent sur des jantes MAVIC et sans entrer dans les détails, de nombreux spécialistes prétendent que nos moyeux et nos dérailleurs sont aujourd'hui les meilleurs du monde.

## QUELLES SONT LES RAISONS DE CETTE "AVANCE" DE MAVIC ET COMMENT FAITES-VOUS POUR LA CONSERVER ?

JE me limiterai à vous rappeler quelques raisons essentielles : par la maîtrise des technologies nouvelles que nous introduisons dans le cycle, notre capacité d'imagination dans la conception et surtout notre réalisme car, pour nous, une contrainte reste une contrainte. Enfin, la rigueur dans la fabrication et notre rigueur se mesurent au micron. J'ajoute, pour expliquer notre avance que nous avons un secret que je peux dévoiler. Nous sommes une PMI, sans procédures excessives, sans lourdeurs administratives. Il ne faut pas un mois, chez nous, pour prendre une décision. Notre force pour atteindre l'efficacité, c'est notre souplesse au prix d'un immense travail.

J'ai pu observer le travail d'une équipe d'ingénieurs et de mécaniciens dans le sport automobile, dans la Formule 1. En une nuit ou en quelques jours, tout peut être amélioré, réglé et mis au point. Chez nous, c'est pareil.





# INTERVIEW WITH BRUNO GORMAND CHAIRMAN OF MAVIC

*MAVIC is attending at all finishing-lines of cycle competitions, throughout the world.*

*In those races, is MAVIC going after fame? Is it a testing-stand? By what means could that small Company set up its supremacy concerning so very important articles as rims and hubs?*

*It seemed interesting to ask those questions to MAVIC's Chairman and managing Director.*

## SOME STATISTICS ON YOUR DEVELOPMENT

THREE figures are significant. We produce about 1200000 rims. Worldwide, we are the leader in competition rims: our products are sold in almost every country in the world. That is why more than 50 % of our total sales come from exports.

## WHAT ARE YOUR OBJECTIVES?

AT the risk of disappointing you, I could almost say that we have reached them. No, in truth, let's be serious, we always have the same objectives. At MAVIC we consider that nothing can be taken for granted, that we must always fight to maintain our lead and also acquire new markets, because you know the world changes quickly.

We have three permanent objectives:

— The first concerns our company
— The second our products
— The third our place as a manufacturer of bicycle components throughout the world.

**1. For our company**

We are not trying to be the biggest or the strongest. No, we simply want to be the best, that is each year, for each part, to offer the best quality on the market. When they say that we are the "watchmakers of the bicycle trade", it is true, because we have introduced a precision in bicycle parts which is unique throughout the world.

**2. The objective for our products**

It is always to maintain our technological lead, "the MAVIC lead" with respect to our friends and competitors. The alloys or technologies which we have introduced during the past 10 years have been taken over, which is quite normal, by other manufacturers while MAVIC

is already working on something else, for we busy trying to keep our "long technological advance". Our ambition is also to introduce new articles because certain bicycle components can still, and I am convinced of this, be improved.

**3. Finally our third objectives, our place in the world**

As world leader in competition rims, our products are distributed in more than 74 countries. It's always one of my big surprises during my trips abroad to observe the importance of our international notoriety. Do you know that in some countries they don't say "rims" anymore, but "MAVIC". This place, in a world of unbridled competition, we must continue to improve thanks to our innovative technology.

## *HOW DO YOU SEE THE FUTURE OF CYCLING IN GENERAL ?*

I believe in cycling. Not only because it is my passion, but because each year the bicycle leaps across new frontiers throughout the world and is more widely used on certain continents. Look at its development in the Far East, in South America, and in the United States. I am convinced that the bicycle and the practice of cycling in industrial societies, have still not reached their full potential. Evolution, which is, unfortunately, more restrictive of life styles in France and elsewhere, will inevitably reinforce the needs of men and women for personal development, and for an escape which can be easily satisfied by the practice of cycling.

I also believe in the sport of cycling because competition provides the best motivation for improving the reliability, the lightness, and the ease of use of a bicycle. In brief, everything which favors speed and endurance. Then after having observed, we imagine and design the improvements to be applied to accessories. Then we come back to test them on road racing, on the track and on cross-country terrain. After a few years, we place this material within reach of the general public. This perpetual movement, is our motivation and it is the foundation of our activity.

## *WHAT IS THE CONCRETE RESULT OF THIS WAY OF DOING BUSINESS, PROPER TO MAVIC?*

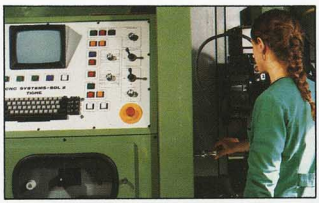
IN order to answer you, I am obliged to be somewhat less modest. But I have to recognize that the mechanics, the racers and the sporting managers have observed that: 90 % of the racers in the world, regardless of the competition, roll on MAVIC rims, and without going into details, many specialists assert that our hubs and derailleurs are the best in the world today.

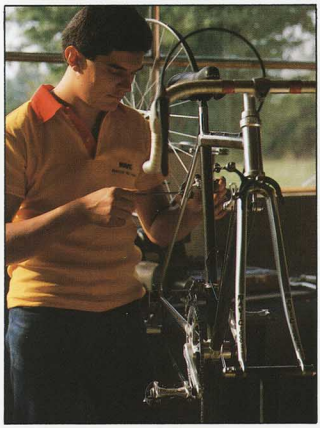
## *WHAT ARE THE REASONS FOR THIS "ADVANCE" OF MAVIC AND HOW ARE YOU GOING TO KEEP IT?*

I shall have to limit myself to recalling some of the essential reasons: through the mastery of the new technologies which we are introducing for the bicycle, through our capacity of imagination in design, and especially through our realism, for we know that a limitation remains a limitation, and finally, through our strict control of production: The measure of our rigour is the micron.

I can add that, in order to explain our lead, we have a secret which I can divulge. We are a small company, without procedures, without heavy administrative overhead. In our company, it does not take a month to come to a decision. The key to our success in becoming efficient is flexibility, at the price of a huge work.

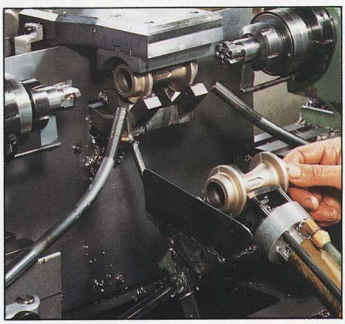
I have been able to observe the work of a team of engineers and mechanics in automobile racing, in Formula 1. In one night, or in a few days, everything can be improved, adjusted, and perfected. With us, the same is true.














# LES JANTES

*the rims*

# JANTES POLIES POUR PNEU

## *Polished rims for H.P. tires :*

**MODULE E**

Ce profil de jante représente une mutation dans l'évolution de la jante pour pneumatiques. Sortie en 1975, elle a bouleversé le marché des jantes. Le module E a suscité un nombre incroyable de copies dans le monde. Pour pneus étroits de 20 à 25 mm. Utilisée par le constructeur pour la première monte.

**MODULE E2**

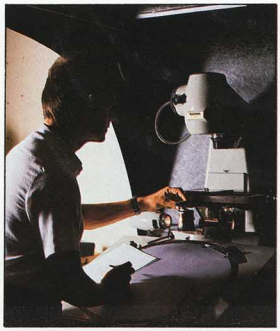
Montage de vélos cyclotouristes. Pour la construction. Rechange chez le détaillant. Le double œilletage permet d'utiliser cette jante dans des conditions difficiles. Pour le cyclotouriste, le cyclo sportif et le coureur à l'entraînement (pour pneus de 20 à 25 mm).

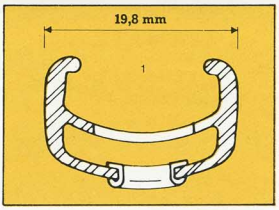
**MODULE 3**

Utilisée en première monte pour des pneus de 25 à 28 mm simple œillet.

**MODULE 4**

Jante du cyclotouriste, du cyclo campeur, du tandem. Double œillet. Très résistante. Montage de pneu de 28, 32 et 35 mm.






**MODULE E**

This rim profile is a mutation in the evolution of H.P. rims. Introduced in 1975, it revolutionized the rim market. The Module E has motivated a flood of copies throughout the world.
For narrow tires, 20 to 25 mm. Used by OEMs.

**MODULE E2**

Fitting on tourist bicycles. For manufacturers. Replacement rim at the retailer. The double eyeletting makes it possible to use this rim under difficult conditions. For the tourist cyclist, the sporting cyclist, and the racer in training. For 20 to 25 mm tires.

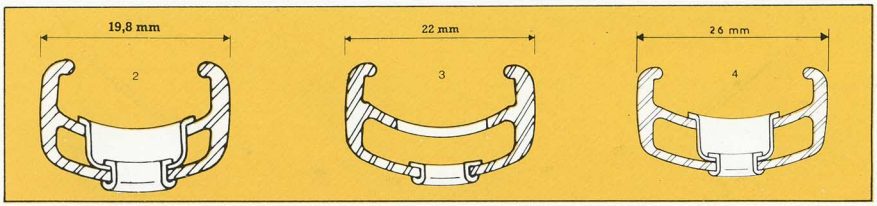
**MODULE 3**

Single eyelet, used by OEMs for 25 to 28 mm tires.

**MODULE 4**

Double eyelet, rim for tourist cyclist, camping cyclist, and tandem cycles. Very resistant. Fitting on 28, 32 and 35 mm tires.

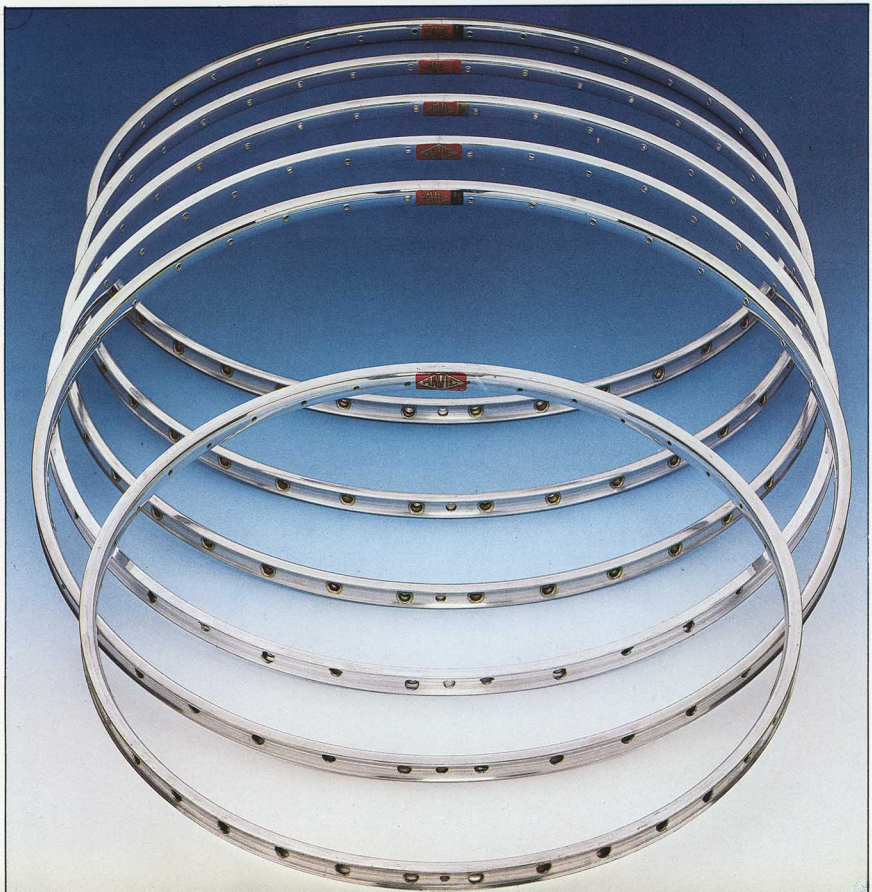
| ***Croquis N°*** **Sketch** | ***Dénomination*** **Denomination** | ***Dimensions*** **Dimensions** | ***Perçages*** **Drilling** | ***Poids*** **Weight** | ***Œillet*** **Eyelet** |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | *Module E* | 700 c<br>27 × 1 1/4 | 36<br>36 | 410<br>" | *simple œillet*<br>single eyelet |
| 2 | *Module E 2* | 700 c<br>27 × 1 1/4<br>650 A (26 × 1 3/8) | 32-36-40<br>32-36-40<br>36 | 430<br>"<br>400 | *double œillet*<br>double eyelet<br>" |
| 3 | *Module 3* | 700 c<br>27 × 1 1/4<br>650 B<br>650 A (26 × 1 3/8) | 36-40<br>36-40<br>36-40<br>36-40 | 510<br>"<br>470<br>" | *simple œillet*<br>"<br>single eyelet<br>" |
| 4 | *Module 4* | 650 A<br>650 B<br>700 C<br>27 × 1 1/4 | 36-40<br>36-40<br>36-40<br>36-40 | 520<br>520<br>550<br>550 | *double œillet*<br>"<br>double eyelet<br>" |





***JANTES POLIES POUR PNEUMATIQUES***
**POLISHED RIMS FOR TYRES**

***JANTES POLIES POUR BOYAUX***
**POLISHED TUBULAR RIMS**



# JANTES POLIES POUR BOYAU

## *Polished rims for tubular tires*

**SPORT 600**

Jantes 24" pour vélos enfants.

**SPÉCIALE SPORT**

Jante simple œillet pour la première monte chez les constructeurs.

**MONTLHÉRY ROUTE**

Première monte chez les constructeurs, roues d'entraînement, cyclo-cross, utilisables, dans des conditions difficiles.

**MONTLHÉRY PRO**

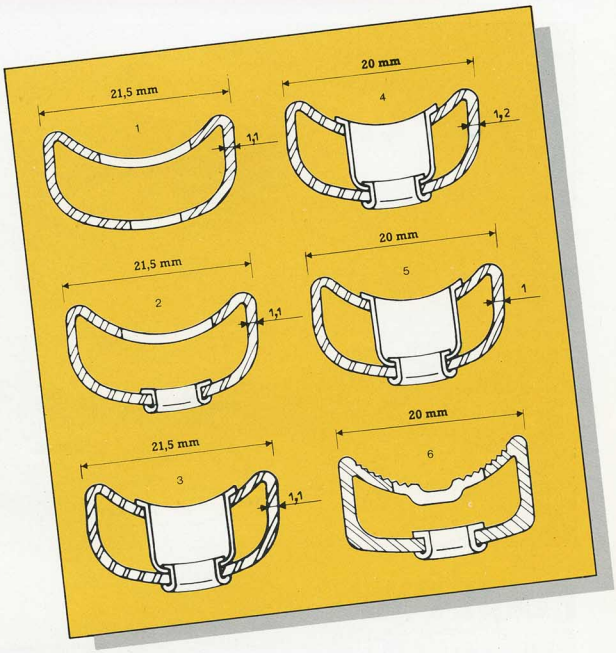
Construction, montage de roues de rechange chez les détaillants. Jantes très compétitives grâce à un bon rapport qualité/prix, utilisables pour les courses, l'entraînement, et pour les cyclo-sportifs. C'est une jante sans problème pour satisfaire un large éventail de clientèle.

**MONTLHÉRY LÉGÈRE**

Montage de roues chez le détaillant, jante intéressante pour la course sur route. Rapport poids/résistance excellent.

**PISTE**

Une gorge longitudinale permet le logement de la couture du boyau. Le crantage du profil sert d'accrochage à la colle.




**SPORT 600**

24" Rims for children's cycles.

**SPÉCIALE SPORT**

Single eyelet rims for OEMs (Original equipment manufacturers)

**MONTLHERY ROUTE**

For OEMs, cyclo cross training bicycles, for use under difficult conditions.

**MONTLHERY PRO**

Construction, fitting of replacement wheels at the retailers. Rims having a very competitive price thanks to a good quality ratio, suitable for racing, training, and for sporting cycles. This is a problem-free rim to satisfy a large range of customers.

**MONTLHERY LEGERE**

For fitting wheels at the retailer, this rim is interesting for road racing. Excellent weight/resistance ratio.

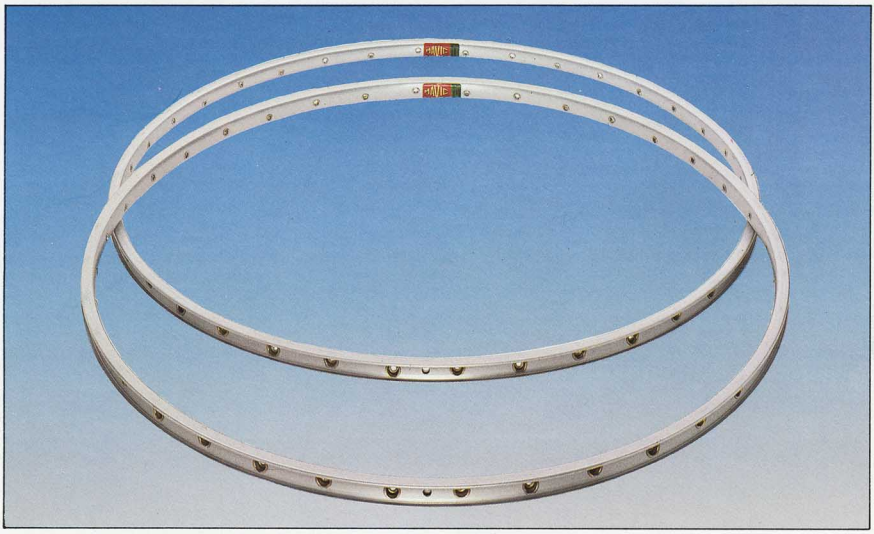
**PISTE**

A longitudinal groove permits seating of the tubular tire seam. Embossed profile makes the glue hold better.

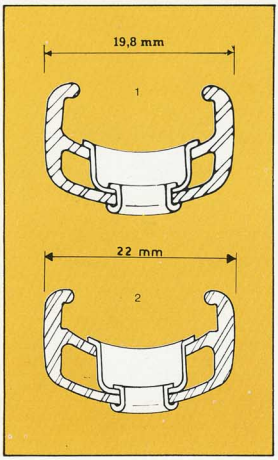
| *Croquis N°* **Sketch** | *Dénomination* **Denomination** | *Dimensions* **Dimensions** | *Perçages* **Drilling** | *Poids* **Weight** | *Œillet* **Eyelet** |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | *Sport 600* | 600 | 28-32-36 | 300 | *Rondelle plate acier* Flat steel washer |
| 2 | *Spéciale Sport* | 700 c | 32-36-40 | 400 | *simple* - single |
| 3 | *Montlhéry Route* | 700 c | 24-28-32-36-40 | 420 | *double* - double |
| 4 | *Montlhéry Pro* | 700 c | 24-28-32-36-40 | 395 | *double* - double |
| 5 | *Montlhéry légère* | 700 c | 24-28-32-36 | 310 | *double* - double |
| 6 | *Piste* | 700 c | 24-28-32-36-40 | 370 | *simple* - single |

# JANTES ANODISÉES
## Anodized rims

*L'anodisation : traitement de surface augmente la dureté superficielle du produit, améliore l'aspect et la finition, facilite l'entretien.*



# POUR PNEU
## for H.P. tires




**MODULE E2 ARGENT**

Pour l'équipement de bicyclettes cyclotouristes et cyclo-sportives de haut de gamme.

**MODULE 3D ARGENT**

Pour le cyclotouriste, montage de pneus de 25 et 28 mm, double œillettage, très résistante.

**MODULE E2 ARGENT**

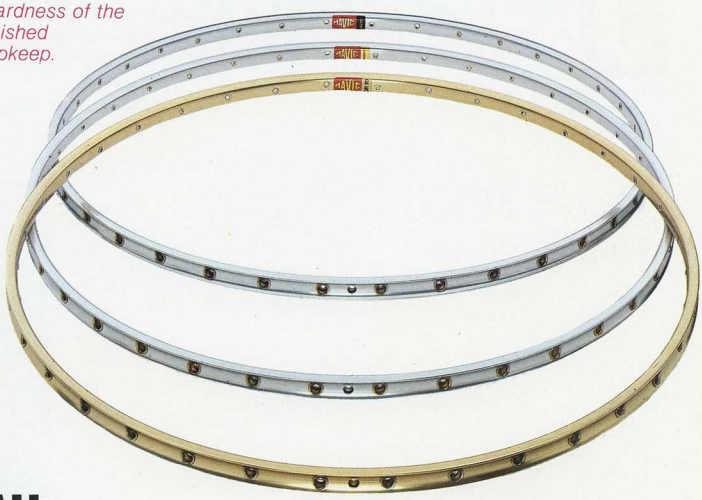
For equipping top-of-the-line touring cycles and sporting cycles (silver anodized).

**MODULE 3D ARGENT**

For the tourist cyclist, fitting with 25 and 28 mm tires. Very resistant eyeletting (silver anodized).

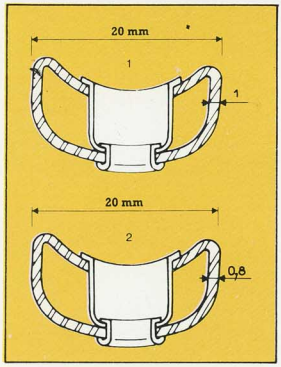
| *Croquis* Sketch | *Dénomination* Denomination | *Dimensions* Dimensions | *Perçages* Drilling | *Poids* Weight | *Œillet* Eyelet |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | *Module E2 argent* | 700 c<br>27 × 1 1/4<br>32-36 | 32-36<br>32-36 | 430<br>430 | *double*<br>double |
| 2 | *Module 3D argent* | 700 c<br>27 × 1 1/4<br>650 B | 36-40<br>36-40<br>36-40 | 530<br>530<br>480 | *double*<br>double<br>" |

*Anodization : surface treatment increases the surface hardness of the product, improves the finished appearance, facilitates upkeep.*



# POUR BOYAU

## *for tubular tires*




**ARGENT 10**

De couleur argent légèrement satinée, ces jantes légères sont montées sur des bicyclettes de haut de gamme ; leur faible poids et leur très bonne rigidité permettent leur utilisation dans toutes les disciplines, sauf dans des conditions particulières du type cyclo-cross.

**OR 10**

Même modèle que l'ARGENT 10, mais de coloration OR.

**ARGENT 8**

Nouveau modèle extra-léger, créé tout spécialement pour les contre la montre et les courses de côtes. Peut être utilisée pour des parcours sur bonne route.

**ARGENT 10**

These light, slightly satiny, silver tone rims are fitted on top-of-the-line bicycles; their light weight and their excellent rigidity makes their utilization possible in all applications, except in particularly difficult conditions such as cyclo-cross.

**OR 10**

Same as SILVER 10 model, but gold tone.

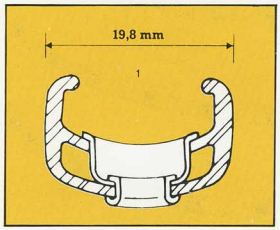
**ARGENT 8**

New, extra-light model, created especially for racing against the clock and hill racing. Can also be used for circuits on good roads.

| ***Croquis*** **Sketch** | ***Dénomination*** **Denomination** | ***Dimensions*** **Dimensions** | ***Perçages*** **Drilling** | ***Poids*** **Weight** | ***Œillet*** **Eyelet** |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | *Argent 10* | 700 c | 24-28-32-36 | 310 | *double* double |
| 1 | *Or 10* | 700 c | 24-28-32-36 | 310 | *double* double |
| 2 | *Argent 8* | 700 c | 28-32-36 | 280 | *double* double |

# JANTES TRAITÉES COUCHE DURE
## *Hard surface rims*

## POUR PNEU
### *for H.P. tires*




**G 40**

La jante à pneu du cyclo-sportif ou du coureur. Montée avec un nouveau pneu étroit type course, cette jante créée il y a 2 ans connaît un succès grandissant comme en témoigne son utilisation par plusieurs équipes cyclistes professionnelles.

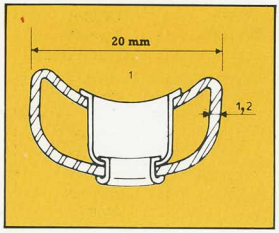
**G 40**

The H.P. tire rim for the sporting cyclist and the racer. Fitted with a new, narrow, racing type tire, this rim, which was created two years ago, has been increasingly successful, as evidenced in its utilization by several professional cycling teams.



| *Croquis* Sketch | *Dénomination* Denomination | *Dimensions* Dimensions | *Perçages* Drilling | *Poids* Weight | *Œillet* Eyelet |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | *G 40* | 700 c<br>*27 × 1 1/4* | 32-36-40 | 430 | *double*<br>double |

## POUR BOYAU
### *for tubular tires*




**GP 4**

La jante du coureur amateur par excellence, utilisable dans les pires conditions et sur tous les terrains.

**GL 330**

Plus légère que la GP 4, cette jante peut être utilisée sur toutes les routes, sauf dans les conditions les plus extrêmes.

**G.E.L. 280**

Pour les contre la montre, les courses de côte et courses sur bonne route ; cette jante est très intéressante pour le montage de roues "extra-légères".

**CX 18**

De 18 mm de section, pour la piste, pour les courses contre la montre, cette jante très rigide ne doit être utilisée qu'avec des boyaux de 18 à 20 mm maximum. Elle bénéficie d'une très bonne pénétration dans l'air grâce à sa faible largeur.

**GP 4**

The rim "par excellence" of the amateur racer, for use under the worst conditions and on all kinds of surfaces.

**GL 330**

Lighter than the GP 4, this rim can be used on all roads, except under the most extreme conditions.

**G.E.L. 280**

For racing against the clock, hill racing, racing over good roads, this rim is very interesting for the fitting of "extra-lightweight" wheels.

**CX 18**

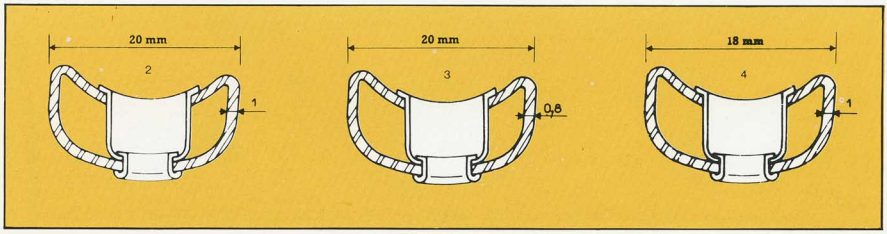
With an 18 mm section, this very rigid rim for the track, and racing against the clock, must only be used with tubular tires measuring 18 to 20 mm, maximum. It provides low air resistance, thanks to its narrow width.

*Par l'oxydation couche dure, la dureté superficielle de la pièce traitée est multipliée par 10. Sur une jante, ce traitement augmente la rigidité.*

*By hard layer oxydation, the surface hardness of the part treated is multiplied by 10. Applied to a rim, this treatment increases the rigidity.*




| **Croquis** **Sketch** | **Dénomination** **Denomination** | **Dimensions** **Dimensions** | **Perçages** **Drilling** | **Poids** **Weight** | **Œillet** **Eyelet** |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | *GP 4* | 700 c | 24-28-32-36-40 | 395 | *double* - double |
| 2 | *GL 330* | 700 c | 24-28-32-36 | 330 | *double* - double |
| 3 | *G.E.L. 280* | 700 c | 28-32-36 | 280 | *double* - double |
| 4 | *CX 18* | 700 c | 24-28-32-36-40 | 300 | *double* - double |

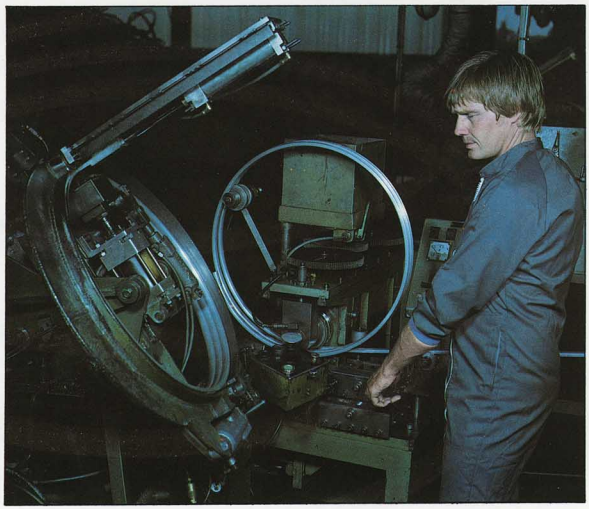


# JANTES SPÉCIAL SERVICE COURSE

## *Special service course*

*The rims of the PROFESSIONAL groups. A single example: the TOUR DE FRANCE 83: of the 14 starting groups, 13 were entirely equipped with SSC MAVIC rims.*

*Les jantes du peloton des PROS. Un seul exemple : le TOUR DE FRANCE 83 : sur 14 équipes au départ, 13 étaient entièrement équipées de jantes SSC MAVIC.*



**BLEU SSC ET ARGENT 12 SSC**

Un métal de haute qualité, une fabrication très soignée, une anodisation en profondeur pour ces deux modèles de jantes de luxe.

**PARIS-ROUBAIX SSC GRISE**

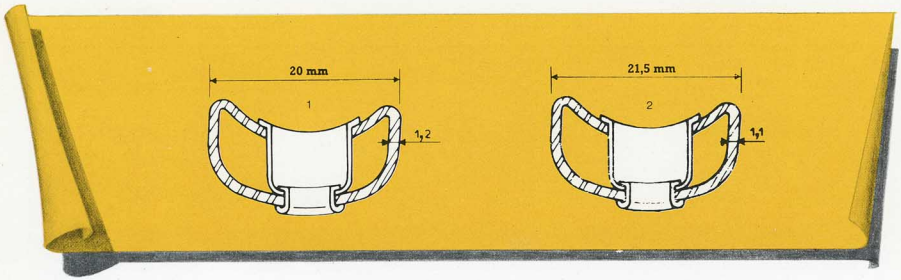
C'est la jante. La MAVIC ! Celle de toutes les grandes épreuves et de tous les champions. Le métal spécial, le soin particulier apporté à son façonnage, le traitement couche dure maximal donnent un résultat tout à fait étonnant de rigidité et de fiabilité.

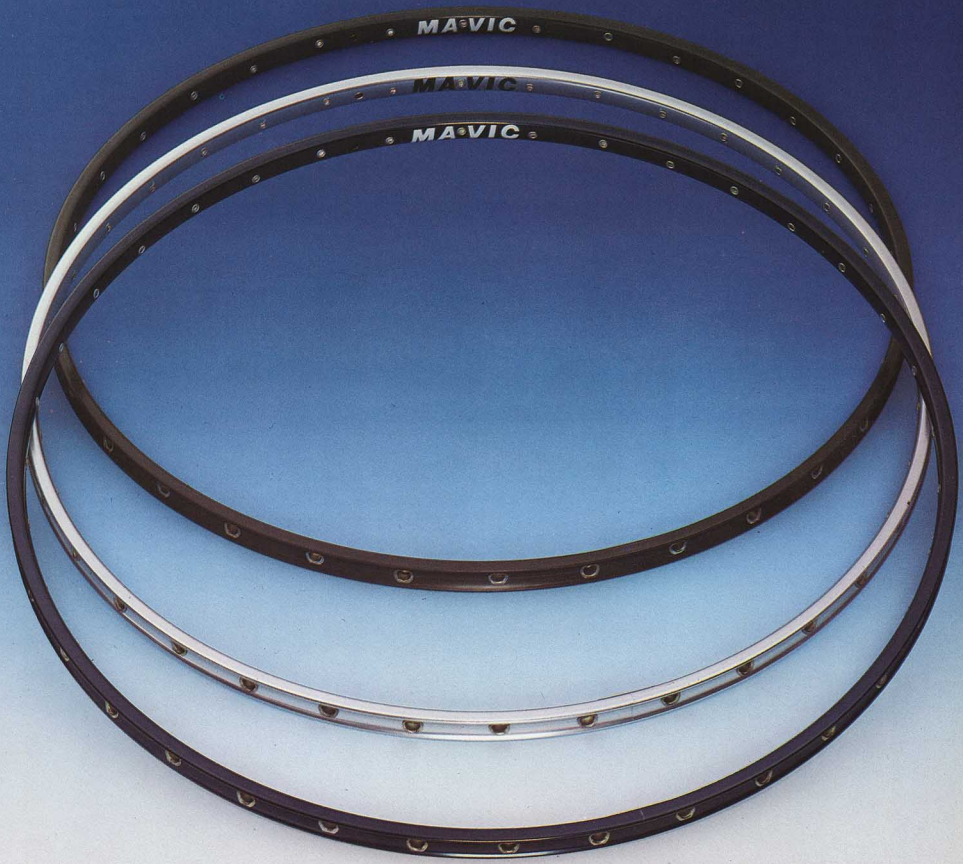
**BLEUE SSC ARGENT 12 SSC**

The MAVIC rim: top quality metal, carefully finished fabrication, a deep anodization for these two de luxe model rims.

**PARIS-ROUBAIX SSC GREY**

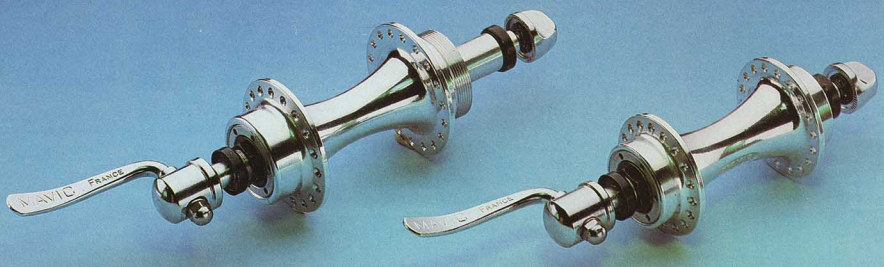
The rim of all the great events and favorite of all the champions. The special metal used, the particular care given to its working, the maximum surface hardening treatment produce a result with astonishing rigidity and reliability.



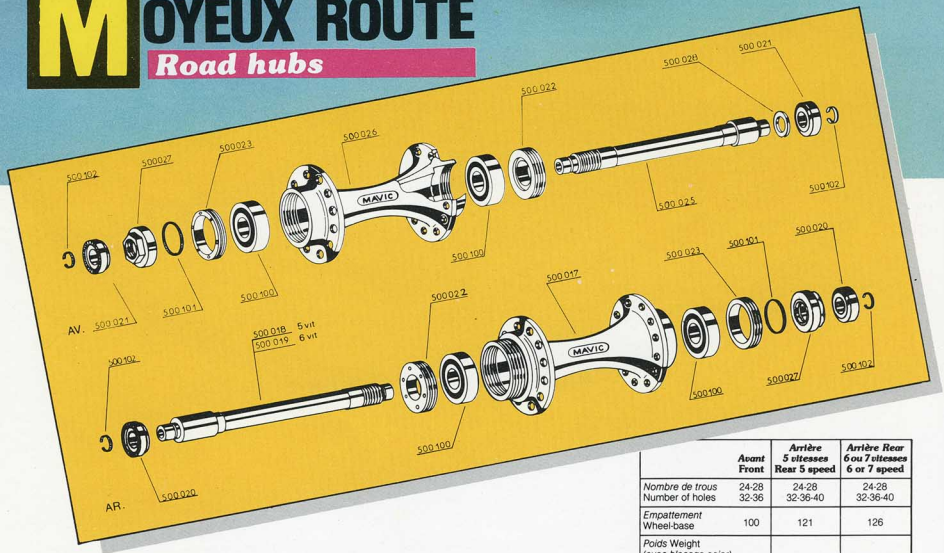



| ***Croquis*** **Sketch** | ***Dénomination*** **Denomination** | ***Dimensions*** **Dimensions** | ***Perçages*** **Drilling** | ***Poids*** **Weight** | ***Œillet*** **Eyelet** |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | *Bleu SSC* | 700 c | 24-28-32-36-40 | 395 | *double* - double |
| 1 | *Argent 12 SSC* | 700 c | 24-28-32-36-40 | 395 | *double* - double |
| 2 | *Paris-Roubaix SSC grise* | 700 c | 24-28-32-36-40 | 400 | *double* - double |

# LES MOYEUX
## *the hubs*




## MOYEUX ROUTE
### *Road hubs*




**MOYEU 500 RD**

Moyeu à roulements annulaires réglable et démontable. Le corps forgé, les roulements étanches, la précision d'usinage, le procédé de réglage sur le cadre, l'interchangeabilité de chaque pièce, font que ce moyeu a une génération d'avance sur ses concurrents. Il peut être livré avec un blocage acier ou un blocage dural.

**HUB 500 RD**

Hub with adjustable and removable ring bearings. The forged body, the sealed bearings, the precision machining, the adjustment process on the frame and the interchangeability of each part, make this hub a generation ahead of its competitors. It can be delivered with steel or duraluminium quick release.

| | *Avant* Front | *Arrière 5 vitesses* Rear 5 speed | *Arrière Rear 6 ou 7 vitesses* 6 or 7 speed |
|---|---|---|---|
| *Nombre de trous* Number of holes | 24-28 32-36 | 24-28 32-36-40 | 24-28 32-36-40 |
| *Empattement* Wheel-base | 100 | 121 | 126 |
| *Poids* Weight *(avec blocage acier)* (with steel quick release) | 236 g | 275 g | 286 g |
| *Poids Weight (avec blocage dural)* (with dural release) | 212 g | 250 g | 261 g |
| *Référence de la paire (avec blocage acier)* Reference. of the pair (with steel quick release) | | 505 RD | 506 RD |
| *Référence de la paire (avec blocage dural)* Reference of the pair (with dural release) | | | 506 RD *blocage dural* dural release |
| *Départ réglable* Adjustable offset | | 31-32-33 | 35-36-37 |



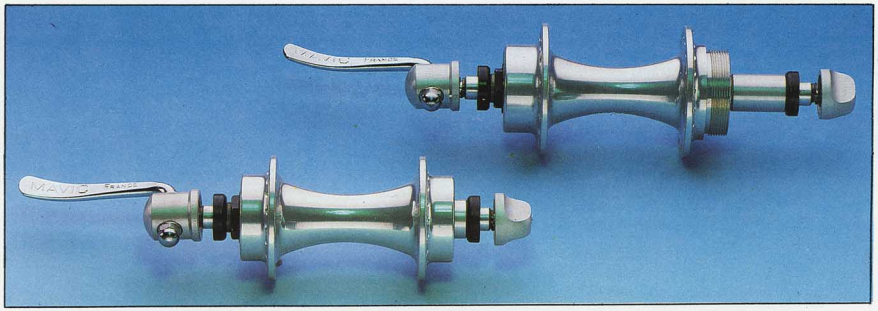

| | *Avant* Front | *Arrière 6 ou 7 vitesses* Rear 6 or 7 speed |
|---|---|---|
| *Nombre de trous* Number of holes | 24-28-32-36 | 24-28-32-36-40 |
| *Empattement* Whell-base | 100 | 126 |
| *Poids (avec blocage acier)* Weight (with steel quick release | 236 g | 275 g |
| *Poids (avec blocage dural)* Weight (with dural release) | 212 g | 250 g |
| *Référence de la paire (avec blocage acier)* Reference of the pair (with steel quick release) | | 556 RD |
| *Référence de la paire (avec blocage dural)* Reference of the pair (with dural release) | | *556 RD blocage dural* dural release |
| *Deport réglable* Adjustable offset | | 35-36-37 |

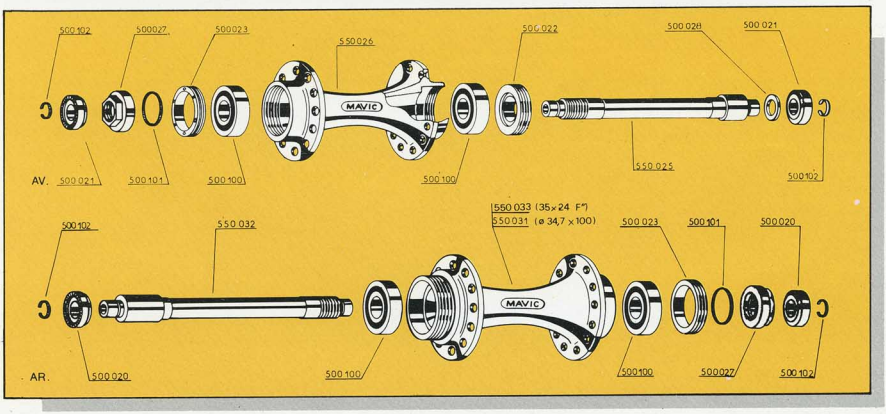
## MOYEU 550 RD

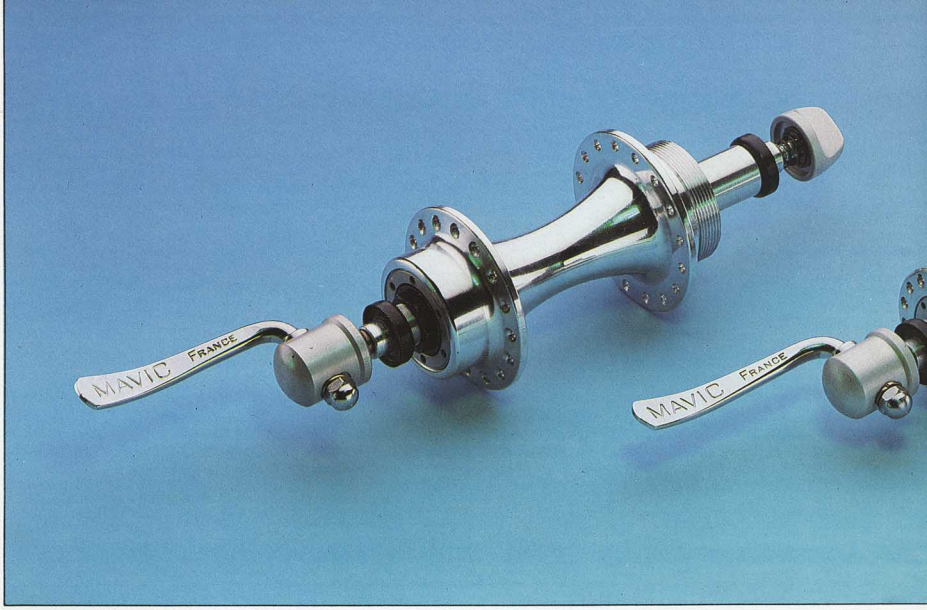
C'est le moyeu 500 RD modifié pour les équipes professionnelles. Le corps et l'axe sont anodisés. Afin d'éviter au maximum la flexion de l'axe, le roulement côté roue libre est disposé à l'extrémité du corps.

## HUB 550 RD

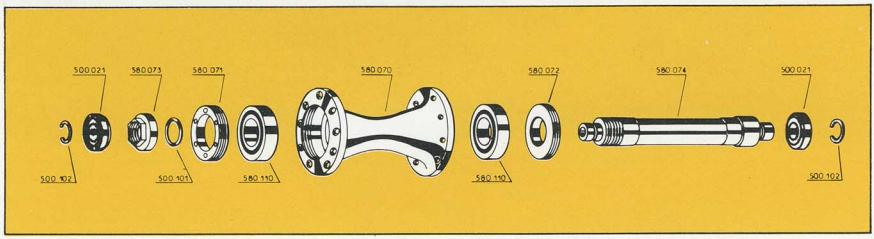
It is the 500 RD hub modified for Professional Teams. The housing and the axle are anodized. In order to eliminate any bending of the axis, the bearing on the freewheel side is set at the extremity of the housing.






# MOYEUX ROUTE
## *Road hubs*




**MOYEU 580 CX**

Le moyeu avant doit être monté sur une fourche de 80 mm d'empattement. Le procédé mécanique est le même que pour le 500 RD, seule la section des composants a été réduite. Le moyeu arrière est identique au moyeu arrière 500 RD.

**HUB 580 CX**

The front hub must be assembled on a fork with a width of 80 mm. The mechanical process is the same as for the 500 RD, only the components section has been reduced. The rear hub is identical to the 500 RD rear hub.

| | ***Avant*** **Front** | ***Arrière*** ***6 ou 7 vitesses*** **Rear 6 or 7 speed** |
|---|---|---|
| *Nombre de trous* Number of holes | 24-28-32-36 | 24-28-32-36-40 |
| *Empattement* Wheel - base | 80 | 126 |
| *Poids (avec blocage dural)* Weight (with dural release) | 150 g | 261 g |



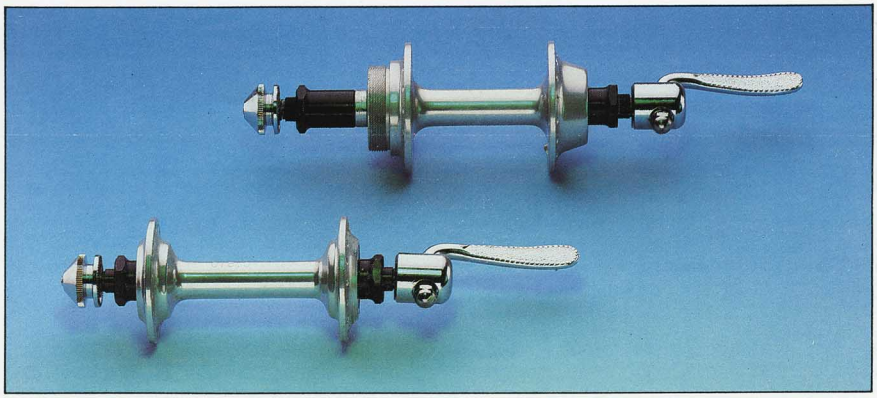
| | *Avant* **Front** | *Arrière* *5 vitesses* **Rear 5 speed** | *Arrière* *6 vitesses* **Rear 6 speed** |
|---|---|---|---|
| *Nombre de trous* Number of holes | | 32-36 | |
| *Empattement* Wheel - base | 100 | 121 | 126 |
| *Poids (avec blocage acier)* Weight (with steel quick release) | 210 g | 295 g | 305 g |
| *Référence de la paire* Reference of the pair | | 515 RD | 516 RD |

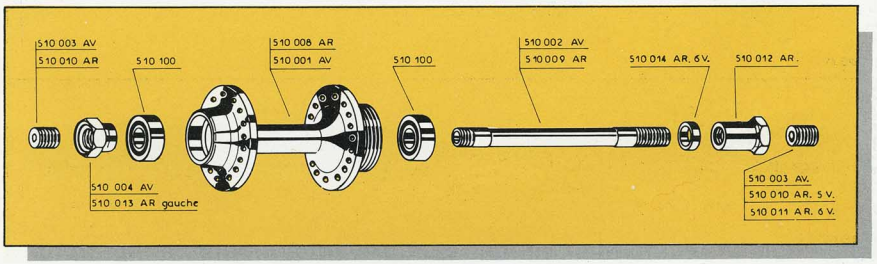
**MOYEU 510**

Un modèle de moyeu tout à fait original par sa conception : les roulements sont annulaires et étanches ; le corps forgé est anodisé ; tous les composants sont interchangeables. Grâce à son prix intéressant, il convient très bien à la première monte d'un vélo de bonne gamme ou pour le montage de roues d'entraînement.

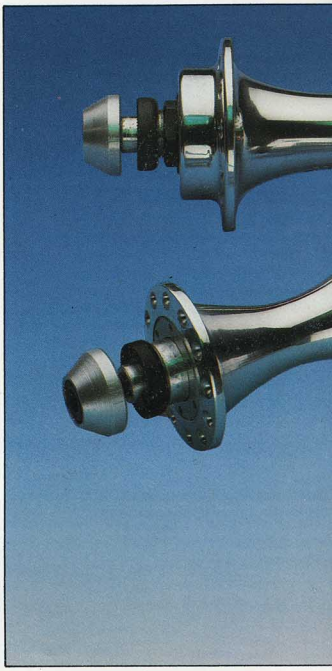
**HUB 510**

A hub model with an entirely original design: the bearings are annular and sealed; the forged housing is anodized; all components are interchangeable. Thanks to its interesting pricing, it is extremely suitable for a good quality OEM product, or for the fitting of training wheels.





# MOYEUX PISTE
## *track hubs*



### MOYEU 520 PISTE

Toujours du même type que le 500 RD, ce moyeu apporte une douceur de roulement unique pour pistard.

### HUB 520 TRACK

Still the same type as the 500 RD, this hub provides a unique running smoothness for the track cyclist.

| | ***Avant* Front** | ***Arrière* Rear** |
|---|---|---|
| *Nombre de trous*<br>Number of holes | 24-28-32-36 | 24-28-32-36-40 |
| *Empattement*<br>Wheel - base | 100 | 120 |
| *Poids*<br>Weight | 185 g | 247 g |

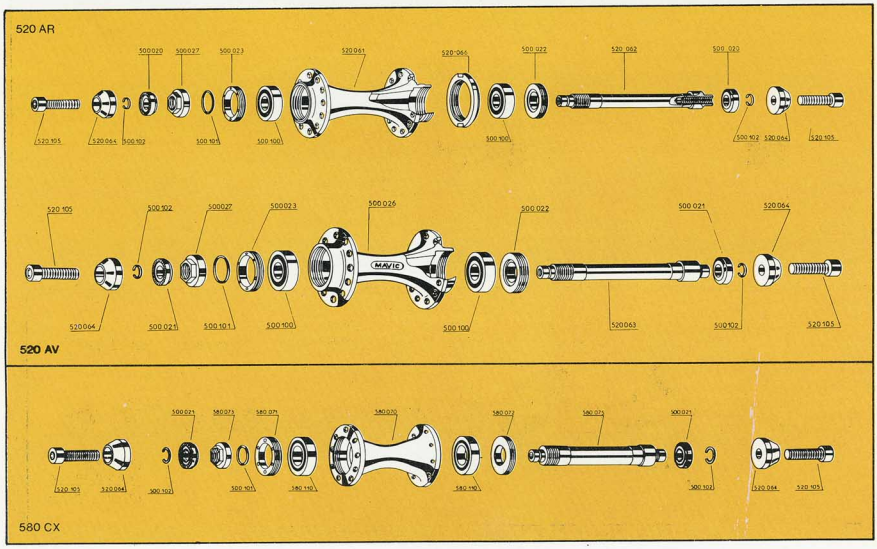
### MOYEU 580 CX PISTE

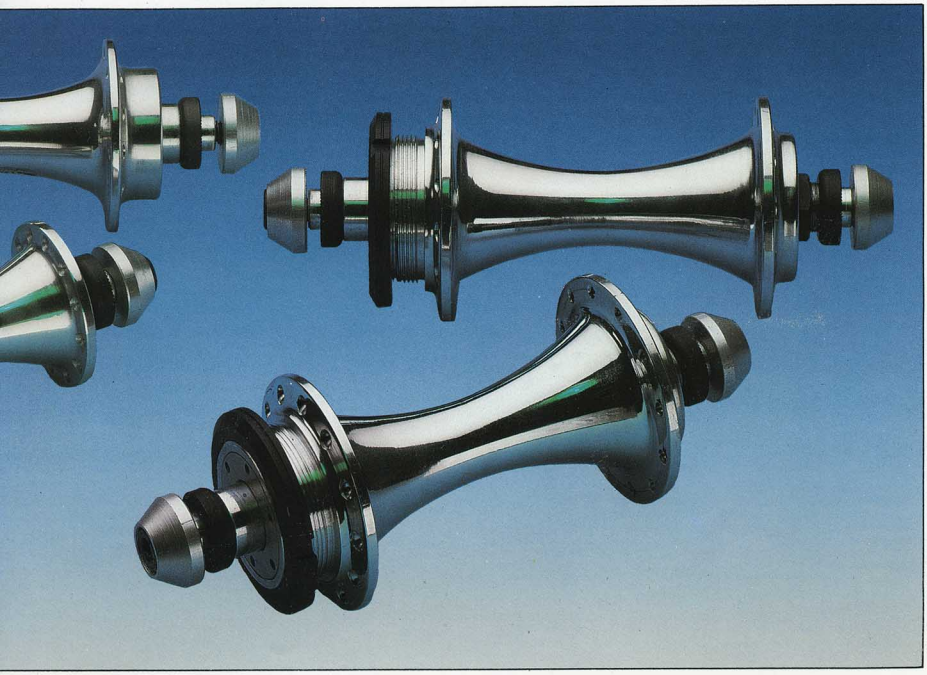
Moyeu piste pour fourche avant de 80 mm. Le moyeu arrière est le même que le 520 PISTE.

### HUB 580 CX TRACK

Track hub for 80 mm front fork. The rear hub is the same as the 520 TRACK.

| | ***Avant* Front** | ***Arrière* Rear** |
|---|---|---|
| *Nombre de trous*<br>Number of holes | 24-28-32-36 | 24-28-32-36-40 |
| *Empattement*<br>Wheel - base | 80 | 120 |
| *Poids*<br>Weight | 150 g | 247 g |





# SULKY

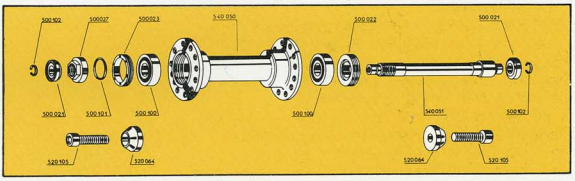
## MOYEU SULKY 540

La légèreté et la robustesse du moyeu 500 RD au service du cheval.

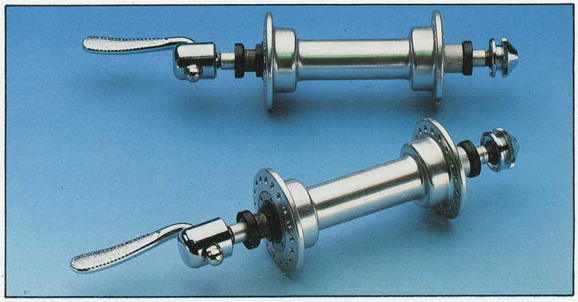
Le montage de ces moyeux avec des jantes MODULE 3 ou MODULE 4, produit certainement les roues de sulky les plus légères du marché. D'autre part, les roulements annulaires étanches sont très appréciés sur les cendrées.

## HUB SULKY 540

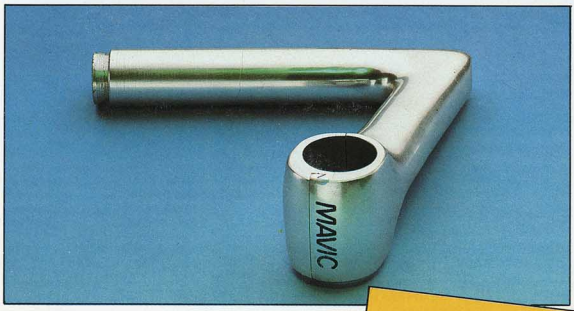
The lightness and sturdiness of the 500 RD hub for sulky racing. The fitting of these hubs with MODULE 3 or MODULE 4 rims certainly produces the lightest sulky wheels on the market. In addition, the sealed annular bearings are greatly appreciated on cinder tracks.

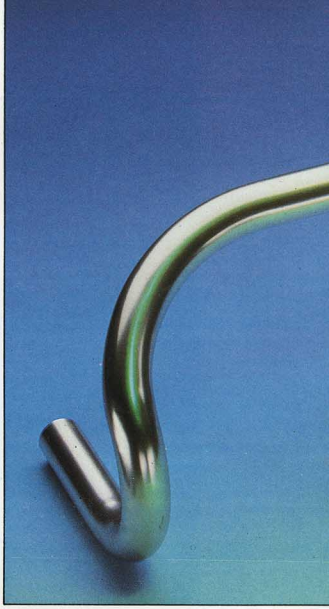



| *Nombre de trous* Number of holes 36 | *Empattement* Wheel-base 120 | *Poids (avec blocage acier)* 290 g Weight (with steel quick release) |
|---|---|---|



# GUIDON
## handle bar



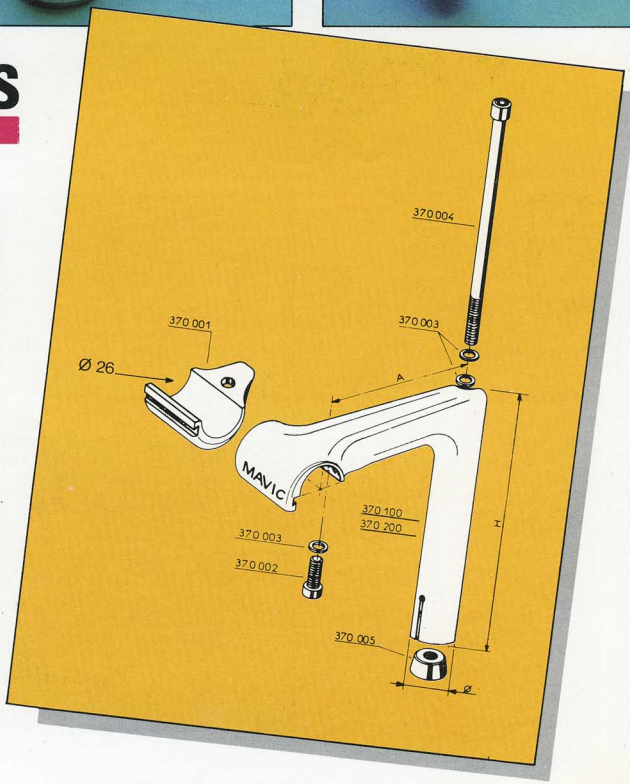
## POTENCES
### stems

**POTENCE 370**

La potence 370 inaugure une nouvelle génération de potence par sa forme très pure et son principe de démontage du demi-collier en queue d'aronde. Cette conception augmente la portée du cintre et favorise une meilleure tenue. Il est en outre désormais possible de changer de potence sans retirer les accessoires du cintre (poignées de frein et tresse).

**HANDLEBAR STEM 370**

The 370 handlebar stem inaugurates a new generation with its very pure form and its dismantling principle using a half collar in dovetail. This design increases the seat of the handlebar bend and favors a better grip. Now it is possible to change the stem without removing the bend accessories (brake levers and ribbons).




| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| *A mm* | 95 | 105 | 115 | 125 |
| *Ø mm* | 21,95 ou 22,2 | | | |
| *H mm* | 135 | 135 | 135 | 135 |
| *Poids (g)* Weight (g) | 290 | 300 | 325 | 350 |

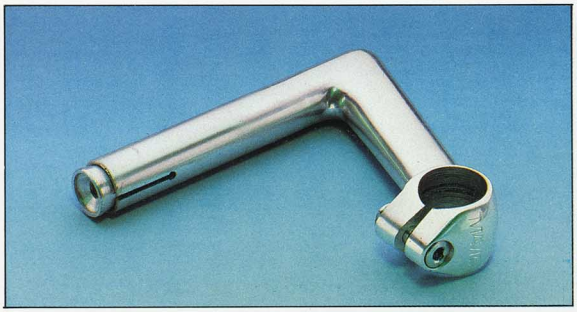


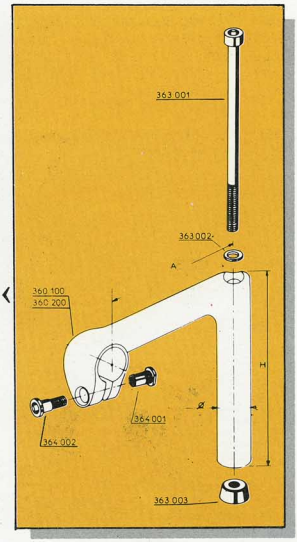

# CINTRE
## Bend

**CINTRE 350**
Un nouveau cintre. Parce qu'il est un point d'appui important pour le coureur comme pour tous les cyclistes, nous avons étudié une forme qui s'adapte mieux aux différentes morphologies des coureurs. Il est par ailleurs manchonné, ce qui lui confère une rigidité accrue et, anodisé argent, ce qui améliore l'esthétique d'un beau vélo.

**HANDLEBAR BEND 350**
A new handlebar bend. Because it is an important supporting point for the racer as well as all other cyclists, we have designed a form which is better adapted to the varied morphologies of the racers. In addition, its is sleeved to provide extra rigidity, and silver anodized to improve the appearance of any bicycle.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| *Largeur entre axe*<br>Width | 40 | 41 | 42 | 43 | 44 |
| *Poids*<br>Weight | 340 | 340 | 350 | 350 | 355 |

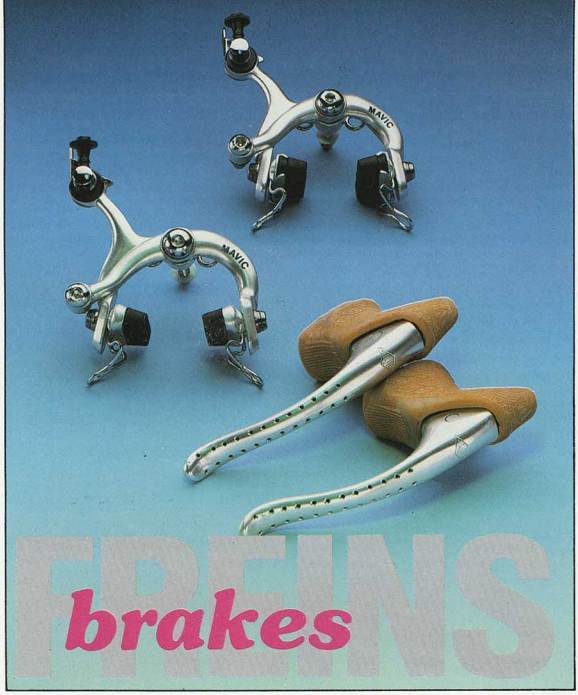




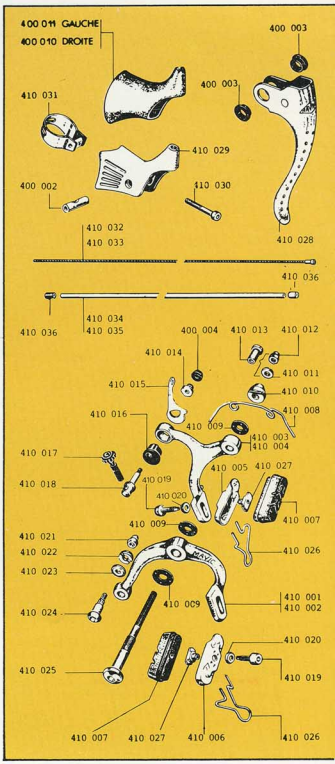

**POTENCE 360**
Potence traditionnelle. Dural forgé et anodisé argent.

**HANDLEBAR STEM 360**
Traditional stem. Forged duraluminium with silver anodization.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| *A mm* | 75 | 85 | 95 | 105 | 115 |
| *Ø mm* | 21,95 ou 22,2 | | | | |
| *H mm* | 135 | 135 | 135 | 135 | 135 |
| *Poids (g)*<br>Weight (g) | 255 | 265 | 270 | 280 | 305 |




# FREINS
# brakes




## FREINS ROUTE 410

Un rapport qualité/prix très intéressant. Les étriers de ces freins, très rigides, sont forgés et anodisés. Poignées allégées et anodisées argent. Toutes les pièces acier sont chromées. C'est une paire de freins idéale pour une bicyclette de haut de gamme (poids 570 g).

## 410 ROAD BRAKES

A very interesting price/quality ratio. The calipers of these very rigid brakes are forged and anodized. The levers are lightened and silver anodized. All steel parts are chromed. These are an ideal pair of brakes for a top-of-the-line bicycle (weight 570 gr).



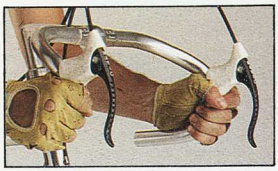

## FREINS PRO 420

La paire de freins des professionnels. Etriers forgés polis puis anodisés argent, pièces d'articulation chromées, poignées allégées et anodisées,gaines autolubrifiantes. Ils constituent un ensemble de pièces très fiables pour une bicyclette de luxe (poids 600 g).

## PRO 420 BRAKES

The professional's pair of brakes. Forged calipers are polished, then silver anodized. Moving parts chromed, levers lightened and anodized, cable sheathing self-lubricated. All these very reliable parts constitute an ideal ensemble for a de luxe bicycle (weight 600 gr).



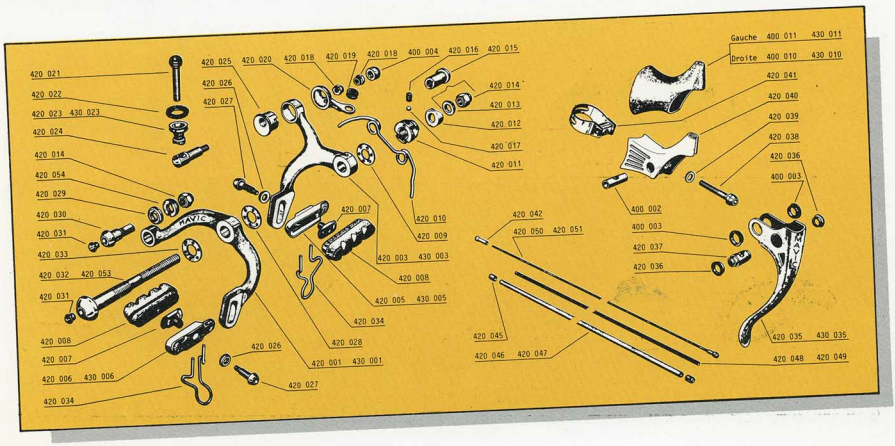



## FREINS SUPER PRO 430

La dernière paire de freins pour les équipes professionnelles. Afin d'augmenter la rigidité, les étriers forgés sont traités couche dure ; les tolérances d'usinage très serrées et la finition parfaite font de cette paire de freins un produit exceptionnel (poids 590 g).

## SUPER PRO 430 BRAKES

The latest pair of brakes for Professional Teams. In order to increase rigidity, the forged calipers have been given a surface hardening treatment, the machining tolerances have been decreased, and the perfect finish makes this pair of brakes a very exceptional product (weight 590 gr).



# DIRECTION

## *head sets*



### DIRECTION 300

Tout est en dural anodisé.
Réf. 301 : filetage métrique 25 × 100, poids 82 g.
Réf. 302. : filetage BSA 25,4 × 24 F/'', poids 82 g.

### DIRECTION 310

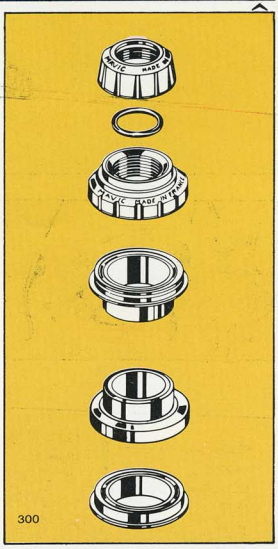
Ce nouveau jeu de direction a été mis au point pour les équipes PRO. La forme extérieure est identique à celle du 300. Les portées et les billes sont en acier à roulements inoxydables. La géométrie des portées particulièrement étudiée donne au jeu de direction une très grande douceur de roulement et une longévité étonnante.
Réf. 311 : filetage métrique 25 × 100, poids 102 g.
Réf. 312 : filetage BSA 25,4 × 24/'', poids 102 g.

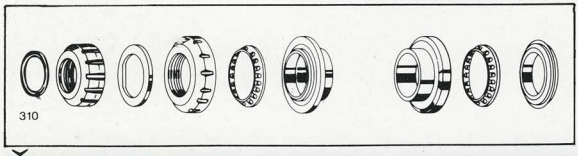
### HEAD SET 300

Entirely in anodized duraluminium.
References 301 : metric thread 25/100 weight 82 gr.
302 : BSA thread 25,4 × 24 F/'' weight 82 gr.

### HEAD SET 310

This new headset has been developed for PRO teams. The exterior form is identical to that of the 300. The bearing seats and ball bearings are built of stainless steel. The geometry of the seats has been studied especially to provide the steering assembly with an exceptional running smoothness and an astonishingly long working life.
Ref 311 : metric thread 25 × 100 weight 102 gr.
réf. 312 : BSA thread 25,4 × 24/'' weight 102 gr.









# PEDALIER

## *bottom bracket*

# PLATEAUX MANIVELLES

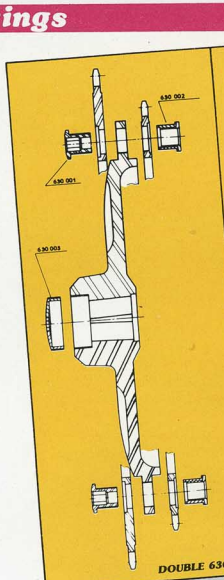
## *crank chain rings*

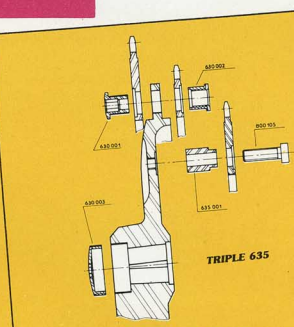
Les manivelles sont en alliage d'aluminium à hautes caractéristiques mécaniques forgées. L'usinage est précis, le polissage et l'anodisation sont très soignés. Les plateaux sont en zicral, les dents réalisées par taillage ; les parties intérieures sont retouchées par fraisage afin d'améliorer la présentation. Ils sont polis et anodisés argent.

NOUVEAU !! Le pédalier à triple plateau (nouveau et attendu !!!) spécialement conçu pour les cyclotouristes.

The cranks are made from an aluminium alloy with improved mechanical forged characteristics. The machining is precise; the polishing and anodizing have been carried out with great care. The chain wheel is made of zicral, the teeth formed by cutting; the inside parts are retouched by milling in order to improve the presentation. They are polished and anodized in silver.

NEW ! The crank gear with triple chain wheel. (The long awaited-for development is here !!!) Specially designed for the touring cyclists.



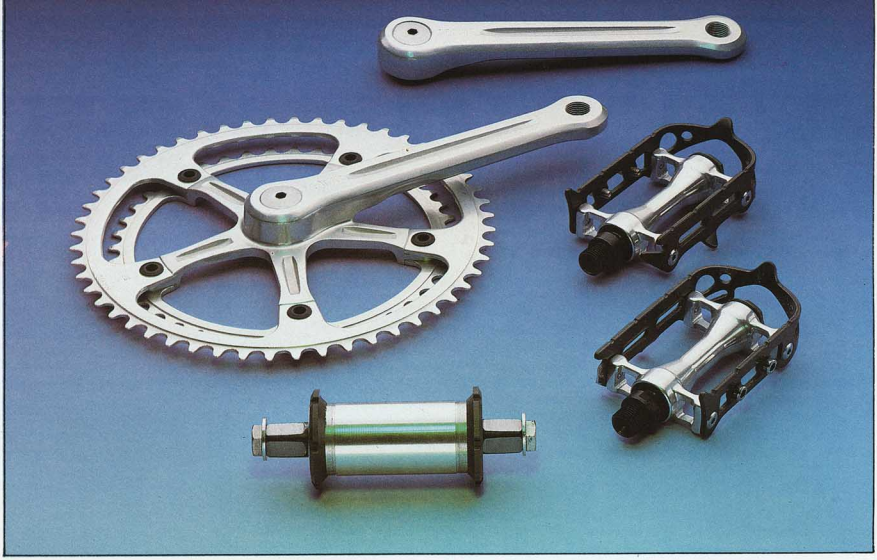

**TRIPLE 635** (670g)

| *Plateaux* Chain wheels | *Manivelles* Pedal cranks | *Taraudage* Tapping |
|---|---|---|
| 32 - 33 - 34 - 35 - 36 - 37 - 38 - 39<br>40 - 41 - 42 - 43 - 44 - 45 - 46 - 47<br>48 - 49 - 50 - 51 - 52 - 53 - 54 | 170<br>172.5<br>175 | Métrique 14/125<br>ou<br>BSA 9/16 x 20 F" |

**DOUBLE 630** (615g)

| *Plateaux* Chain wheels | *Manivelles* Pedal cranks | *Taraudage* Tapping |
|---|---|---|
| 42 - 43 - 44 - 45 - 46<br>47 - 48 - 49 - 50 - 51<br>52 - 53 - 54 | 170<br>172.5<br>175 | Métrique 14/125<br>ou<br>BSA 9/16 x 20 F" |





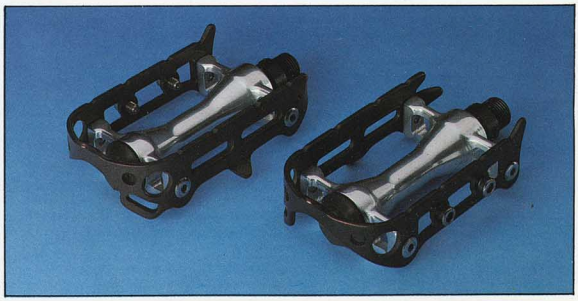
# PEDALES
## Pedals

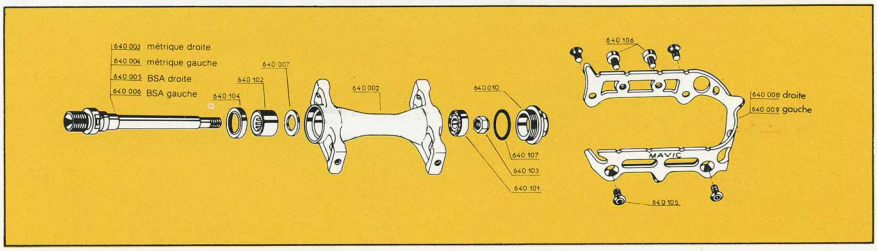
### PEDALE 640

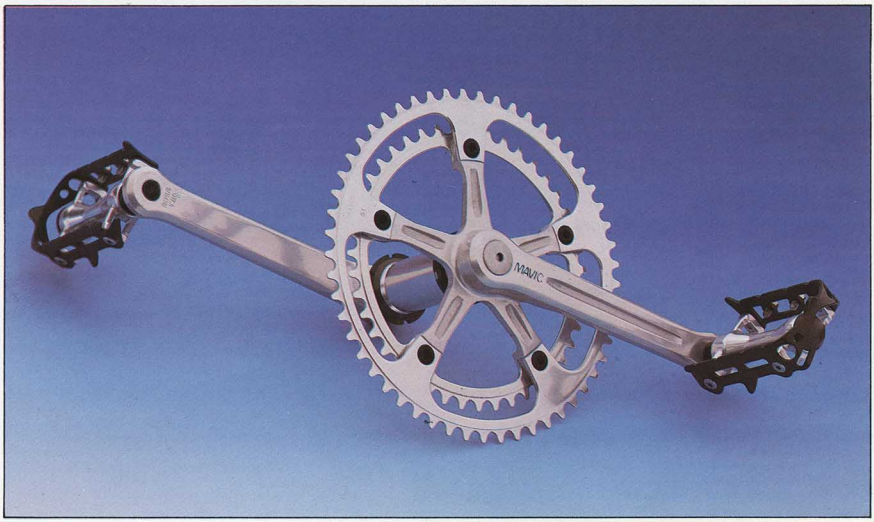
Cette nouvelle pédale comporte plusieurs points particulièrement originaux. Le résultat : elle est entièrement démontable.
— Le corps est forgé et anodisé.
— La cage en zicral traité couche dure est interchangeable.
— Les roulements démontables sont à aiguilles et à billes.
— L'axe est en acier à haute résistance trempé et rectifié.
— L'étanchéité est assurée par un joint à lèvre.
— C'est la seule pédale sur le marché dont les composants sont tous interchangeables.
Réf. 640 : filetage métrique 14 × 125, poids 340 g ; filetage BSA 9/16 × 20 F, poids 340 g.

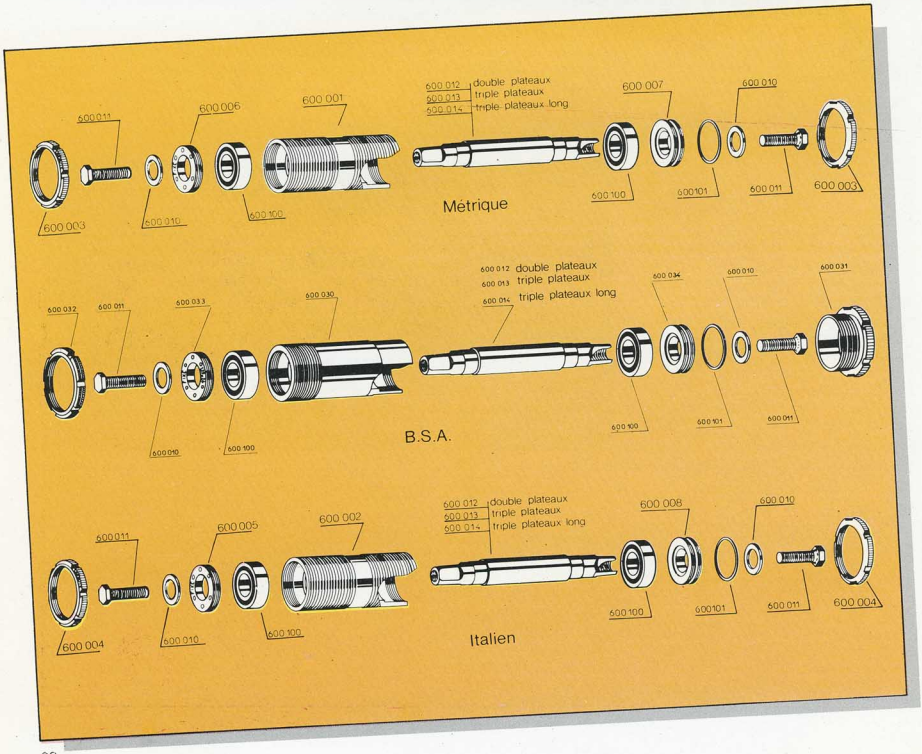
### PEDAL 640

This new pedal has several particularly original advantages. It can be completely dismantled:
— the body is cast and anodized
— the surface hardened, zicral cage is interchangeable
— the needle and ball bearings are removable
— the axle is made of high strength steel, tempered and straightened
— tightness is provided by means of a lip seal.
— This is the only pedal on the market whose components are completely interchangeable.
Ref. 640: Metric thread: 14.25. Weight: 340 g.
BSA thread 9/16 × 20 F. Weight: 340 g.






MAVIC

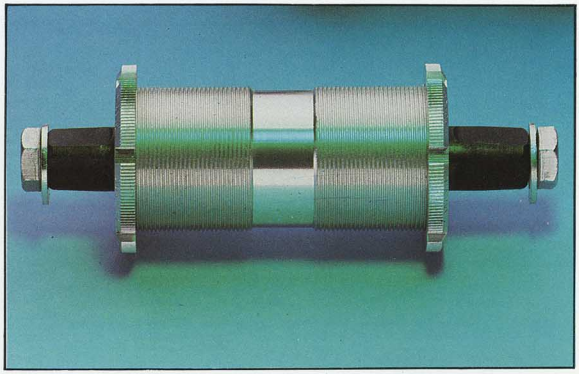

600 011
600 006
600 001
600 012 double plateaux
600 013 triple plateaux
600 014 triple plateaux long
600 007
600 010
600 003
600 010
600 100
600 100
600 101
600 011
600 003
Métrique
600 012 double plateaux
600 013 triple plateaux
600 014 triple plateaux long
600 032
600 011
600 033
600 030
600 034
600 010
600 031
600 010
600 100
600 100
600 101
600 011
B.S.A.
600 012 double plateaux
600 013 triple plateaux
600 014 triple plateaux long
600 011
600 005
600 002
600 008
600 010
600 004
600 010
600 100
600 100
600 101
600 011
600 004
Italien

# BOITIERS DE PEDALIER
## Sealed bottom brackets

### BOÎTIER DE PÉDALIER 600 RD

- Métrique.
- BSA.
- Italien.

Ces trois boîtiers de pédalier réalisés pour les différents filetages de cadre, sont vissés à l'intérieur des boîtes de pédalier. Le corps monobloc, les roulements annulaires étanches, l'usinage très précis de l'axe donnent une douceur de fonctionnement incomparable avec un jeu de pédalier classique. Le réglage du jeu, le changement des roulements sont facilement réalisables car il n'est pas utile de retirer le boîtier du cadre. D'autre part, il est possible de déplacer latéralement le pédalier afin d'améliorer la ligne de chaîne ou le passage d'un plateau sur le cadre.



***METRIQUE*** (35x100)

| | ***Références*** **References** | ***Longueur de l'axe*** **Length of axle** | ***Poids g*** **Weight g** |
|---|---|---|---|
| *Double plateau* Double chain wheel | 602 AM RD | 116 | 310 |
| *Triple plateau* Triple chain wheel | 603 AM RD | 121 | 320 |
| *Triple plateau long* Triple long chain wheel | 603 AML RD | 125 | 325 |

***BSA*** (1"370 x 24 f")

| | ***Références*** **References** | ***Longueur de l'axe*** **Length of axle** | ***Poids g*** **Weight g** |
|---|---|---|---|
| *Double plateau* Double chain wheel | 602 A BSA RD | 116 | 325 |
| *Triple plateau* Triple chain wheel | 603 A BSA RD | 121 | 335 |
| *Triple plateau long* Triple long chain wheel | 603 A BSA LRD | 125 | 340 |

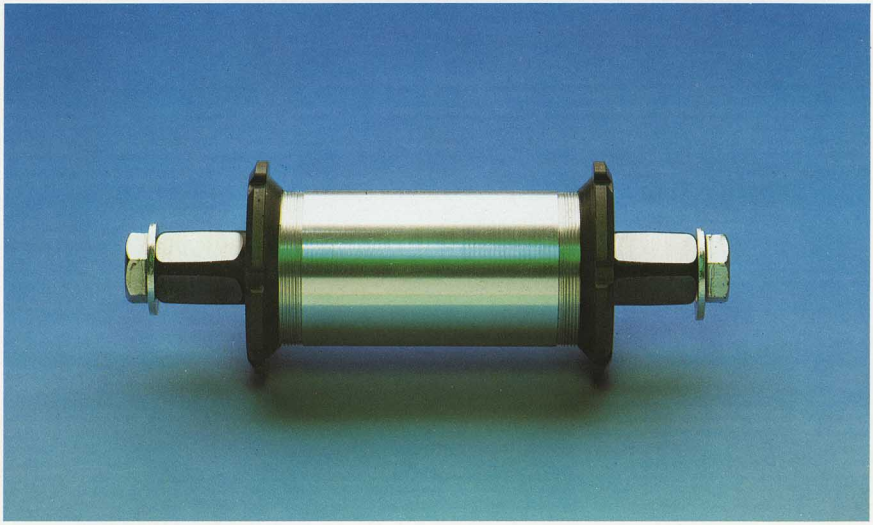
### BOTTOM BRACKET UNIT 600 RD

- METRIC
- BSA
- ITALIAN

These three bottom brackets units, created for the different housing threads, are screwed on the inside of the bottom brackets units. The single piece housing, the sealed ring ball bearings, the very precise machining of the axis provides an operating smoothness far beyond the classical crank gear assembly. Clearance adjustment, or change of bearings can be carried out easily as it is not necessary to remove the housing from the frame. On the other hand, it is possible to move the bottom bracket laterally in order to improve the chain line, or the passage of a chain wheel on the frame.

***ITALIEN*** (36 x 24 f")

| | ***Références*** **References** | ***Longueur de l'axe*** **Length of axle** | ***Poids g*** **Weight g** |
|---|---|---|---|
| *Double plateau* Double chain wheel | 602 A It. RD | 116 | 325 |
| *Triple plateau* Triple chain wheel | 603 A It. RD | 121 | 335 |
| *Triple plateau long* Triple long chain wheel | 603 A It. LRD | 125 | 340 |

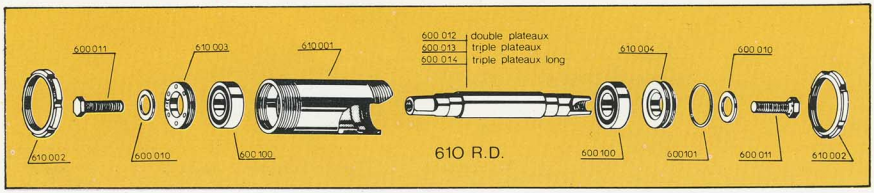


## BOÎTIER DE PÉDALIER 610 RD

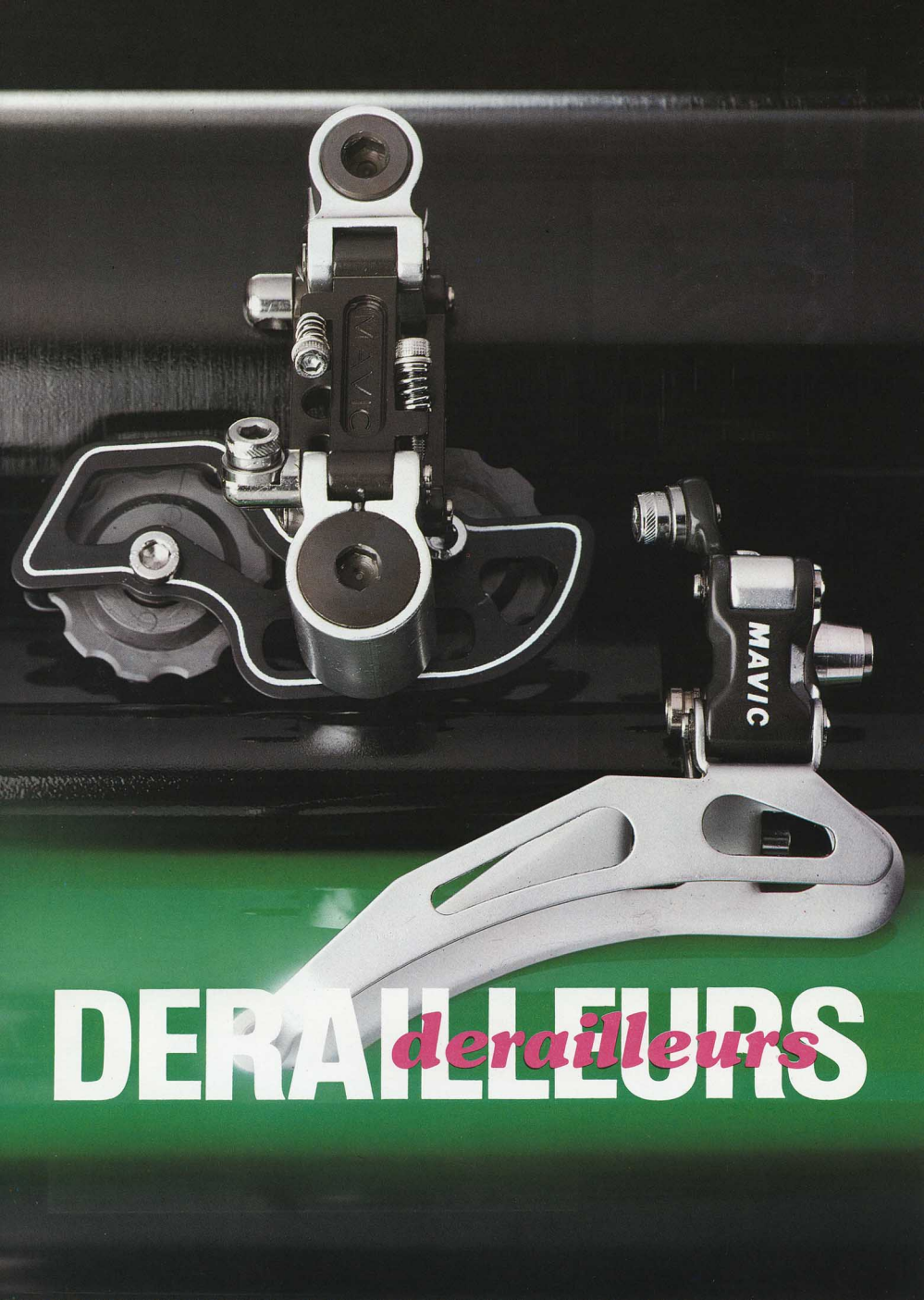
Une technique révolutionnaire de montage de boîtier de pédalier sans filetage, en exécutant un chanfrein de chaque côté de la boîte de pédalier (à l'aide de l'outil 652/653 page46) ; quel que soit le filetage du cadre, il est possible de monter ce nouveau boîtier de pédalier. Les composants sont les mêmes que ceux de la série 600, seuls le corps et les deux écrous sont différents.
Les avantages de cette nouvelle technique sont nombreux :
— facilité de montage,
— ligne de chaîne réglable,
— un seul modèle en stock,
— réparation d'une boîte "foirée",
— chaque pièce est interchangeable.

## BOTTOM BRACKET 610 RD

A revolutionary technique for fitting the bottom bracket unit without threads. By executing a champfer on each side of the housing (with the use of 1 tool 652/653, page46).Regardless of the thread of the frame, it is possible to fit this new bottom bracket unit. The components are the same as those of the 600 series, only the housing and the two screws are different. This new technique provides numerous advantages:
— ease of assembly
— chain line adjustment
— one model to stock
— repair of a "damaged" housing
— each part is interchangeable.



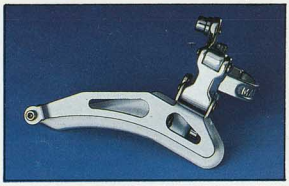

| | *Références* **References** | *Longueur de l'axe* **Length of axle** | *Poids g* **Weight g** |
|---|---|---|---|
| *Double plateau* Double chain wheel | 612 RD | 116 | 300 |
| *Triple plateau* Triple chain wheel | 613 RD | 121 | 310 |
| *Triple plateau long* Triple long chain wheel | 613 LRD | 125 | 315 |




# DERAILLEURS

*derailleurs*

# DERAILLEURS AVANT
## *Front derailleurs*



### DÉRAILLEURS AVANT

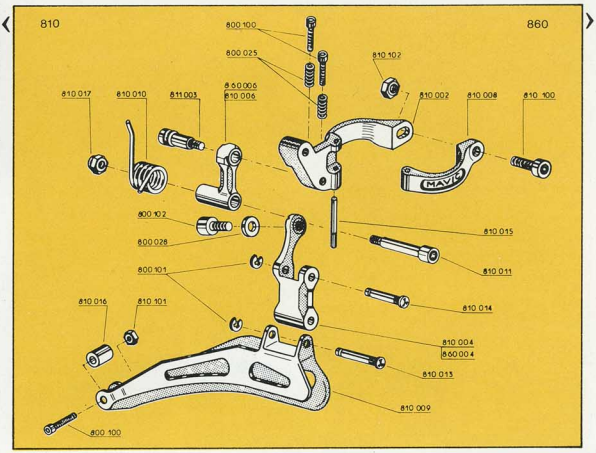
Trois corps de dérailleurs avant sont disponibles suivant le cadre à monter ;
— 810 : à collier (poids 100 g).
— 811 : pour support brasé sur le cadre (voir croquis de montage dans les planches techniques) (poids 100 g).
— 812 : pour support brasé type italien (poids 90 g).

Sur ces trois dérailleurs avant, le corps et les biellettes sont en dural poli puis anodisé. La fourchette est en acier cémenté, trempé et chromé.

Ces trois dérailleurs avant existent en version service courses : les biellettes sont traitées couche dure ; la précision et la finition sont améliorées :
— 860 : à collier (poids 100 g).
— 861 : pour support brasé (poids 100 g).
— 862 : pour support brasé type italien (poids 90 g).

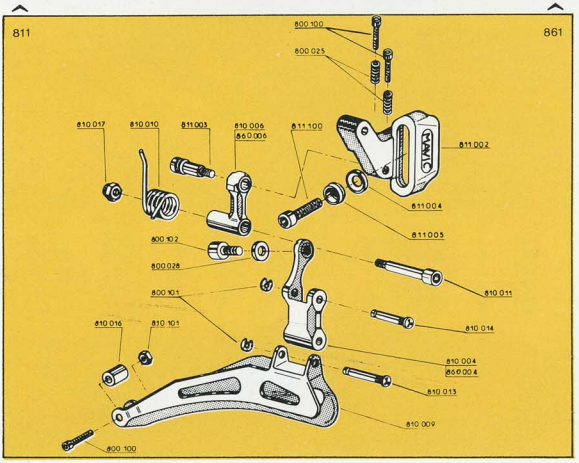
### FRONT DERAILLEURS

Three front derailleur housings are available depending on the frame utilized.
*810 :* with collar (weight 100 gr)
*811 :* for support brazed on the frame (see assembly drawing on the technical sheets).
*812 :* for Italian type brazed support (weight 90 gr).
On these three front derailleurs, the housings and the link rods are of polished and anodized dural. The fork is made of casted hardened steel, tempered and chromed. These 3 front derailleurs exist in racing service versions. The link rods are hard surface treated; the finish and the precision is improved.
*860 :* SSC with clip-on collar (weight 100 gr)
*861 :* SSC for brazed support (weight 100 gr).
*862 :* SSC for Italian brazed support (weight 90 gr).

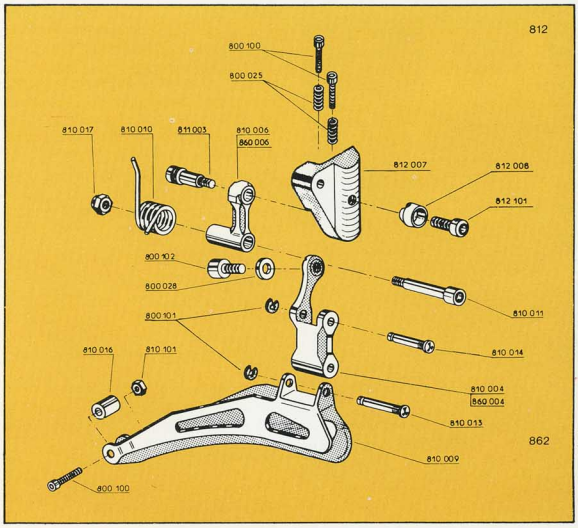














# MANETTES
## control levers

Manettes anodisées.
A rétrofriction.

Anodized control levers.
With return friction.



# DÉRAILLEURS ARRIÈRE
## *rear derailleurs*




### DÉRAILLEUR ARRIÈRE A CHAPE RÉGLABLE 851

C'est le dérailleur arrière des équipes PRO.

Le principe mécanique est le même que celui du dérailleur 801. Les biellettes scnt traitées couche dure. La précision et la finition sont encore supérieures (poids 182 g).

### REAR DERAILLEUR WITH ADJUSTABLE CHAIN GUIDE 851

This is the rear derailleur for PRO teams. The mechanical principles are the same as for the 801, but the link rods are given a surface hardening treatment. The precision and finishing is even greater (weight 182 gr).

### DÉRAILLEUR ARRIÈRE A CHAPE RÉGLABLE 801

Un ensemble de pièces de très haute précision :
— tout est en alliage léger anodisé,
— sa géométrie lui donne une rigidité exceptionnelle,
— un système inédit de chape réglable permet le passage de couronnes de 12 à 32 dents (poids 182 g).

Comment cela fonctionne-t-il ?

En desserrant d'un quart de tour l'axe d'articulation inférieur, il est possible de faire coulisser le guide chaîne porte-galet de 25 mm

*Exemple n° 1* (avec croquis) : p.47
Une roue libre équipée de pignons de 12 à 18 dents, la chape est réglée au maximum vers le haut, le brin de chaîne mort est au plus court pour une grande précision de changement.

*Exemple n° 2* (avec croquis) : p.47
Roue libre équipée de pignons de 13 à 32 dents, la chape est réglée au maximum vers le bas.

### REAR DERAILLEUR WITH ADJUSTABLE CHAIN GUIDE 801

An assembly of very high precision parts:
— all anodized, light alloy
— its geometry gives it an exceptional rigidity
— an original, adjustable chain guide

Dérailleur 801

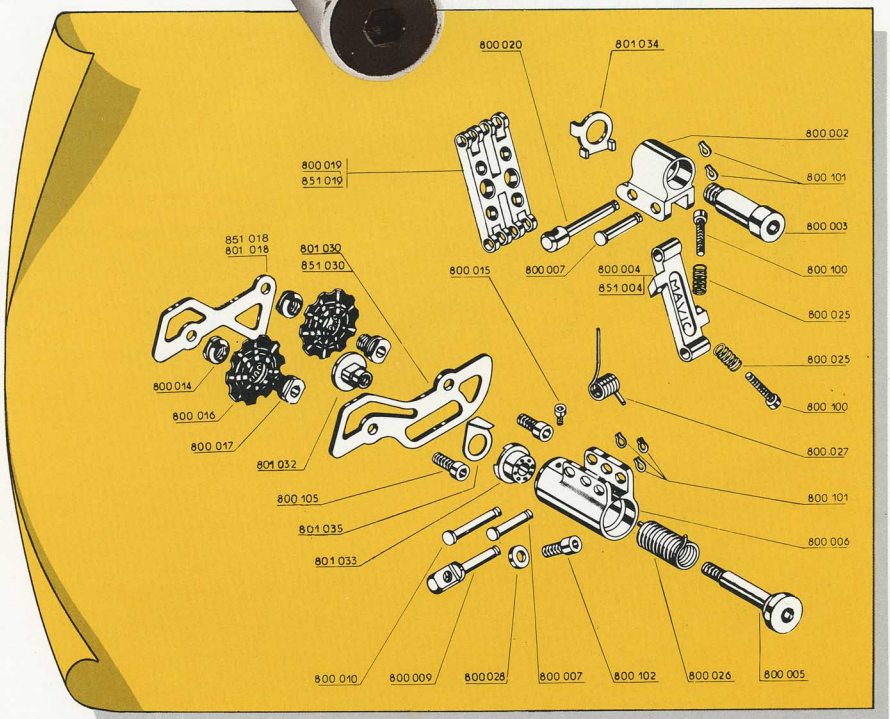



system makes it possible to pass from 12 to 32 teeth gears (weight 182 gr).

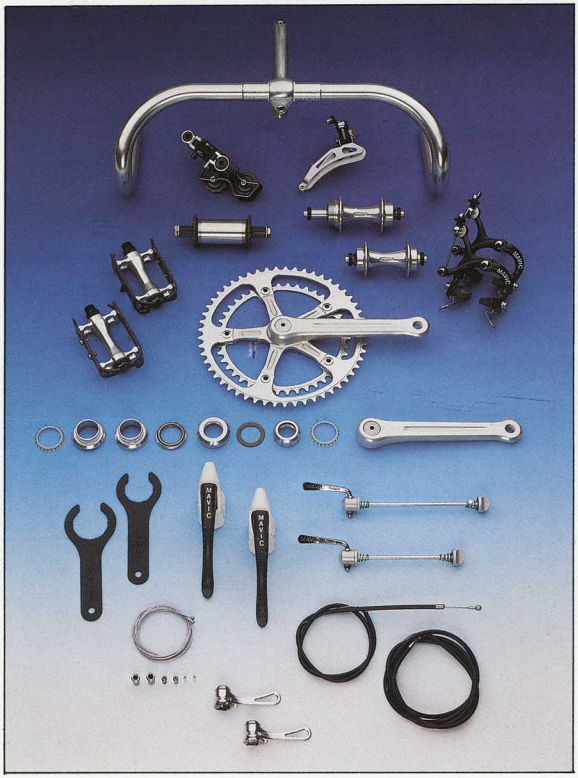
How does it function?
By loosening the lower jointing spindle a quarter turn, it is possible to make the chain guide roller support slide 25 mm.

*Example N° 1* (with drawing): p 47
A freewheel equipped with 12 to 18 tooth pignons, the chain guide is adjusted the maximum toward the top, and the chain slack is shortest for extra gear change precision.

*Example N° 2* (with drawing): p 47
Freewheel equipped with 13 to 32 teeth pignons, the chain guide is adjusted the maximum toward the bottom.



# ENSEMBLES
# sets




## ENSEMBLE SPÉCIAL SERVICE COURSE 1000

L'ensemble, qui est monté sur les vélos des équipes professionnelles, c'est le fameux "Tout MAVIC", en noir, qui permet aux mécanos des Services Course de ne plus passer de nuits blanches. Après avoir subi le banc d'essai de la course professionnelle pendant la saison 1983, il est aujourd'hui commercialisé. C'est un événement. On trouve, dans l'ensemble 1000 SSC, le nouveau moyeu 550 RD anodisé et les dernières productions de MAVIC : le dérailleur, le jeu de direction et les freins 430 qui ont été mis au point et améliorés avec le concours des pros et de leurs mécanos.

## ENSEMBLE PROFESSIONNEL 1010

Cet ensemble "Tout MAVIC" est monté sur des vélos très haut de gamme, c'est-à-dire pour la compétition des cyclo-sportifs et des cyclo-touristes (il dispose désormais de l'option triple plateau). Il est destiné à être monté par des "couturiers du cycle" sur des cadres prestigieux.

## ENSEMBLE ROUTE 1012

Cet ensemble, qui peut être monté par des artisans-vélocistes, est d'un très bon rapport qualité/prix. Il est dertiné aux cyclo-sportifs et aux cyclo-touristes (option triple plateau).

## ENSEMBLE SPORT 1013

Cet ensemble est idéal pour la première monte d'un vélo de bonne gamme car il bénéficie d'un rapport qualité/prix excellent.

## SET "SPECIAL SERVICE COURSE" 1000

This unit, which is mounted on professional team bicycles, the famous "ALL MAVIC", in black, is so reliable that even the Racing Service mechanics no longer have nightmares. After having been subjected to the test bench of the professional racing during the 1983 season, it is now on the market. This is quite an event. In the 1000 SSC set can be found the new 55O RD anodized hub and the very latest MAVIC products : the derailleur, the headset, and the 430 brakes which have been developed and improved according to designs provided by the mechanics.

## SET "PROFESSIONNEL" 1010

This "ALL MAVIC" set is mounted on top-of-the-line bicycles, that is, those used in competition, sporting cycles, and touring cycles (from now on, the triple chain wheel will be available on option). It is designed to be mounted by "cycle craftsmen" on prestige frames.

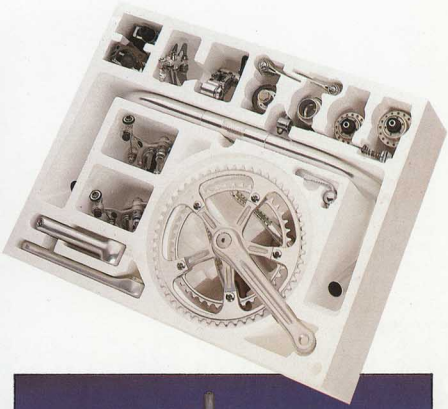
## SET "ROUTE" 1012

This set, which can be mounted by cycle hobbyists, has an excellent price/-quality ratio. It is designed for sporting cyclists and touring cyclists (triple chain wheel optional).

## SET "SPORT" 1013

This is the ideal set for OEM to use on quality range bicycle owing to its excellent price/quality advantages.


1010




1013


1012

***TABLEAU DES ENSEMBLES***

| | ***Ensemble 1000 SSC*** | ***Ensemble professionnel 1010*** | ***Ensemble route 1012*** | ***Ensemble sport 1013*** |
|---|---|---|---|---|
| *Moyeux* | Réf. 556 | Réf. 556 | Réf. 505 ou 506 | Réf. 515 ou 516 |
| *Freins* | Réf. 430 | Réf. 420 | Réf. 410 | Réf. 410 |
| *Boîtier de pédalier* | Réf. 610 | Réf. 610 | Réf. 610 | Réf. 610 |
| *Cintre* | Réf. 350 | Réf. 350 | Réf. 350 | Réf. 350 |
| *Potence* | Réf. 360 | Réf. 360 | Réf. 360 | Réf. 360 |
| *Direction* | Réf. 310 | Réf. 310 | Réf. 300 | Réf. 300 |
| *Plateaux-manivelles* | Réf. 630 | Réf. 630 | Réf. 630 | Réf. 630 |
| *Pédales* | Réf. 640 | Réf. 640 | Réf. 640 | Réf. 640 |
| *Dérailleur AV* | Réf. 860 | Réf. 810 | Réf. 810 | Réf. 810 |
| *(3 options)* | Réf. 861 | Réf. 811 | Réf. 811 | Réf. 811 |
| | Réf. 862 | Réf. 812 | Réf. 812 | Réf. 812 |
| *Dérailleur AR* | Réf. 851 | Réf. 801 | Réf. 801 | Réf. 801 |
| *Manettes* | Réf. 820 | Réf. 820 | Réf. 820 | Réf. 820 |
| *Option triple plateau* | | Réf. 635 | Réf. 635 | |
| *Outillage* | 1 jeu clé de direction | 1 jeu clé de direction | 1 jeu clé de direction | 1 jeu clé de direction |

# BICROSS
## b.m.x.

La plupart des constructeurs attendaient de MAVIC une roue bicross. Notre production dans le bicross est le résultat d'un transfert de technologie et de l'expérience MAVIC dans la compétition cycliste sur route. Dans le domaine des compétitions bicross, nous présentons deux produits et un assemblage :

Most manufacturers have been waiting for a MAVIC bicross wheel. Our production in bicross is the result of a transfer of MAVIC technology and experience in road competition cycling. In the field of bicross competition, we are presenting two products and set.




# JANTES BICROSS
## b.m.x. type rims

| Dénomination<br>Dénomination | Dimensions<br>Dimensions | Perçages<br>Drilling | Poids<br>Weight | Œillet<br>Eyelet |
|---|---|---|---|---|
| TTM 4 | 20 pouces | 36 | 375 | double œillet<br>double eyelet |
| TTM 4 CD | 20 pouces | 36 | 375 | double œillet<br>double eyelet |

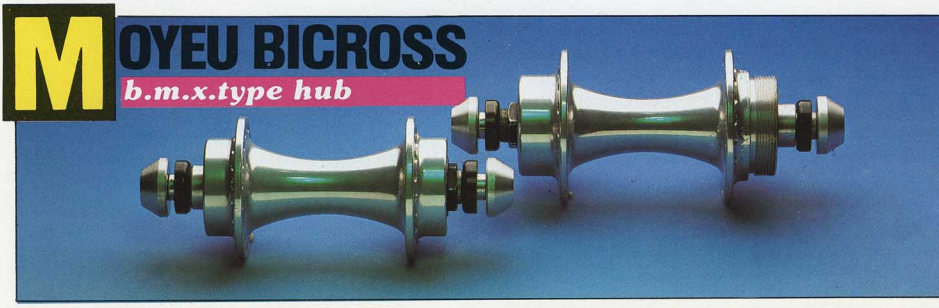
**TTM 4**

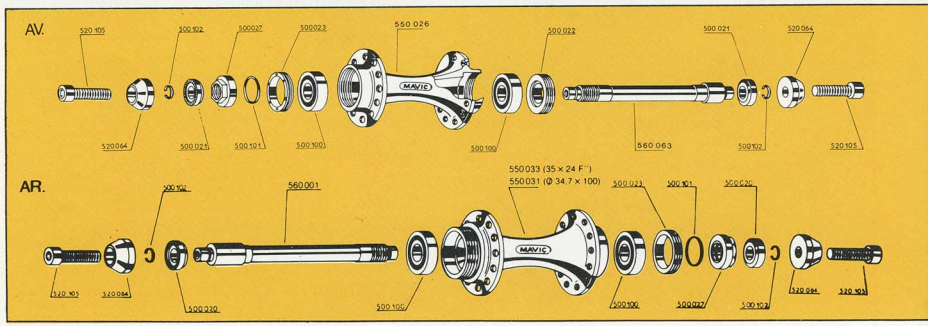
Nouvelle jante pour l'équipement des BICROSS de compétition. C'est la première jante de BICROSS à profil creux, ce qui permet un double œillettage et donne un rapport poids/rigidité exceptionnel. Anodisation argent.

**TTM 4 CD**

Même modèle, à rigidité accrue grâce au traitement couche dure. Couleur gris anthracite.

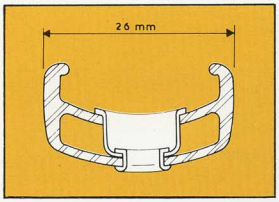
# MOYEU BICROSS
## b.m.x.type hub





# ROUES BICROSS

## b.m.x.type wheels




### *TTM 4*

New rim for BICROSS competition equipment. This is the first BICROSS rim with a hollow profile which makes it possible to give an exceptional weight/rigidity ratio on a double eyeletting. Silver anodization.

### TTM 4 CD

Same model, but with an increased rigidity thanks to the surface hardening treatment. Grey anthracite color.

| ***MOYEUX*** **HUBS** | ***Avant*** **Front** | ***Arrière*** **Rear** |
|---|---|---|
| *Nombre de trous* Number of holes | 36 | |
| *Empattement* Wheel-base | 100 | 115 |
| *Poids* Weight | 185 g | 247 g |

### MOYEU TTM 560

C'est un moyeu qui appartient à la famille du fameux 550 service course. Il a été adapté, grâce à un certain nombre de modifications, aux contraintes particulières du bicross. C'est un moyeu très haut de gamme qui apporte aux adeptes du bicross un roulage qu'ils ne peuvent connaître avec d'autres moyeux.

### TTM 560 HUBS

This hub belongs to the famous 550 service course family. A certain number of modifications have been carried out to adapt it to the special riguors of bicross.
It is a top-of-the-line hub providing bicross enthusiasts with a running smoothness which they do not find on other hubs.




Pour satisfaire le client, nous avons décidé de commercialiser deux roues :

### TTM 504

Elle comprend la jante TTM 4 et le moyeu TTM 560. Le poids de la roue avant est de 730 g et celui de la roue arrière est de 760 g.

### TTM 504 CD

Elle comprend la jante TTM 4 CD et le moyeu TTM 560. Le poids de la roue avant est de 730 g et celui de la roue arrière de 760 g.

To satisfy our customers, we have decided to market two wheels:

### The TTM 504

Composed of the TTM 4 rim and the TTM 560 hub. The front wheel weighs 730 g and the rear wheel, 760 g.

### The TTM 504 CD

Consisting of the TTM 4 CD rim and the TTM 560 hub. The front wheel weighs 730 g and the rear wheel, 760 g.

# OUTILLAGE *tools*

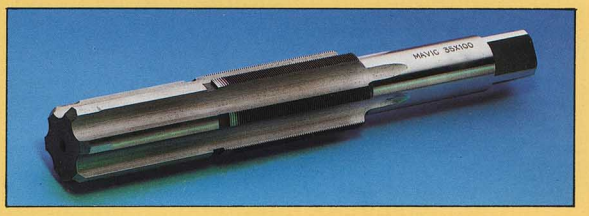
**TARAUD 651**

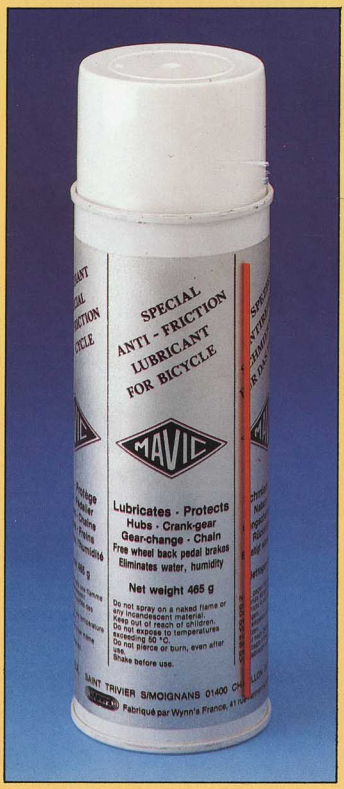
En acier rapide supérieur, pour le montage des boîtiers 600 RD.

Filetage 35 × 100.
Filetage 36 × 24.

**TAP 651**

Made of high grade steel, for the fitting of 600 RD housings.
Thread 35 × 100
Thread 36 × 24.




**PORTE-FRAISE 654**

Pour le fraisage des boîtes de pédalier avec les outils 652/653.

**MILLING SPINDLE 654**

For milling the crank gear housings with the 652/653 tools.



**BOMBE DE LUBRIFIANT**

Une huile sous pression très fluide, hydrofuge et pénétrante. Très pratique pour le graissage des organes de la bicyclette.

**LUBRICANT SPRAY CAN**

A very fluid oil, under pressure, water-repellent and penetrating. Extremely practical for the lubrication of bicycle components.

# ENTRETIEN
# *maintenance*

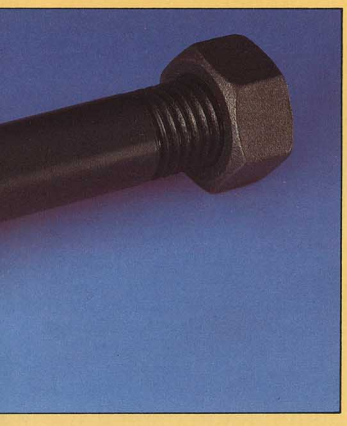
**JEU DE CLÉS 671/672**

Montage et réglage des jeux de direction 300 et 310.

**SET OF KEYS 671/672**

For assembly and adjustment of the headsets 300 and 310.



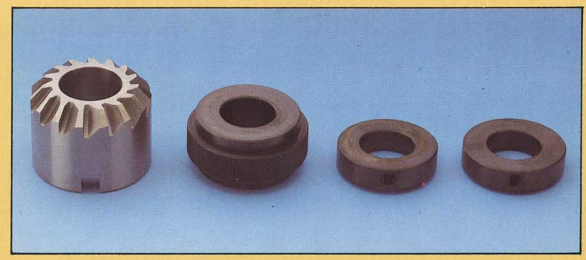


**CLÉ 670**

Pour le montage et le démontage des pédaliers 600 RD et 610 et des moyeux 500 RD et 550 RD.

**KEY 670**

For the assembly and disassembly of crank gears 600 RD and 610, and the hubs 500 RD and 550 RD.



**JEU DE FRAISE PLUS CENTREURS 652/653**

Pour le fraisage des boîtes de pédalier en vue du montage d'un boîtier 610. Adaptable aux porte-outils italiens ou au porte-fraise MAVIC réf. 654.

**SET OF CUTTER AND PILOT PINS 652/653**

For the milling of crank gear housing to be used in the fitting of a 610 housing. Adaptable to Italian tool holders or to the MAVIC milling spindle, ref. 654.

# CONSEILS practical

## TABLEAU DES LONGUEURS DES RAYONS

*Longueur de rayons pour montage des jantes et moyeux MAVIC.*
*Croisement à trois.*
*Les moyeux peuvent être montés de rayons de jauge 13 et 14.*

## TABLE OF SPOKES LENGTHS

Spokes length for assembly of MAVIC rims and hubs.
Triple crossing.
The hubs can be equipped with 13 and 14 gauge spokes.

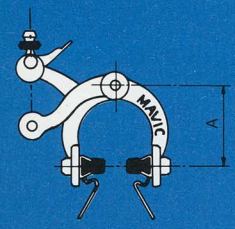
### *JANTES 700 C A BOYAUX* TUBULAR RIMS 700 C

| *Perçages* Drilling | *Avant* Front | *Arrière gauche* Left rear | *Arrière côté roue libre* Rear free-wheeling side |
|---|---|---|---|
| 36 | 300 | 300 | 298 |
| 32 | 302 | 302 | 300 |
| 28 | 305 | 305 | 303 |

### *JANTES 700 C A PNEUMATIQUES* RIMS FOR H.P.TIRES 700 C

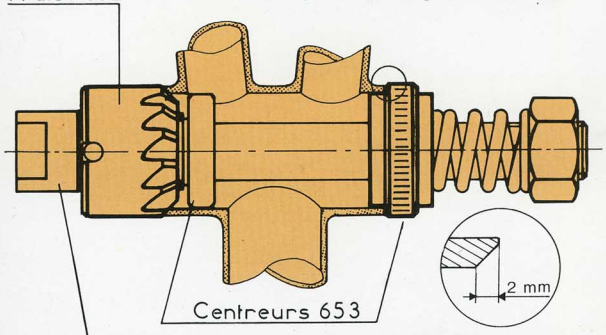
| *Perçages* Drilling | *Avant* Front | *Arrière gauche* Left rear | *Arrière côté roue libre* Rear free-wheeling side |
|---|---|---|---|
| 36 | 298 | 298 | 296 |
| 32 | 300 | 300 | 298 |

***Réglage d'un frein***



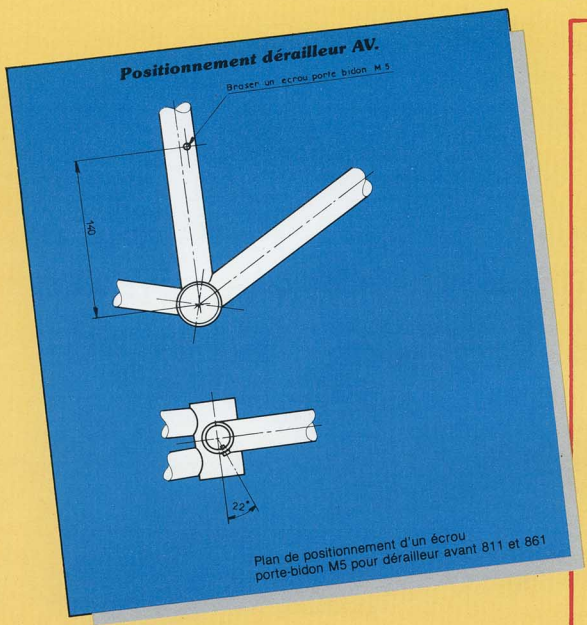

Petit étrier A = 42 à 48
Grand étrier A = 46 à 54

***Fraisage d'un cadre pour boîtier 610***

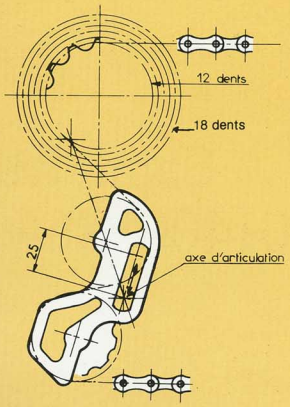



Fraisage d'une boîte de cadre en vue du montage d'un boîtier 610

# PRATIQUES *advices*

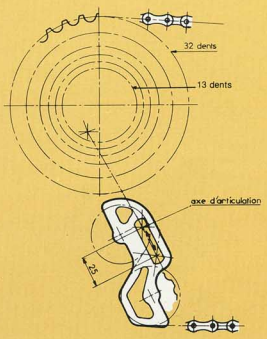



Plan de positionnement d'un écrou porte-bidon M5 pour dérailleur avant 811 et 861

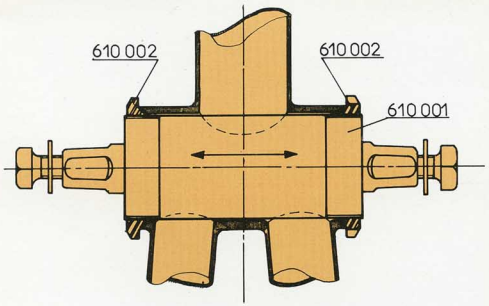



Exemple N° 1

***Réglage dérailleur AR.***
*(voir page 38)*




Exemple N° 2




Montage d'un boîtier 610 à l'intérieur d'un cadre

MAVIC

Saint-Trivier-sur-Moignans
01400 Châtillon-sur-Chalaronne
France

Tél. (74) 55.80.55
Télex 310090

**RÉALISATION : AGENCE PAYS**
**CONCEPTION ARTISTIQUE : ALAIN VANDENBROUCK**
**PHOTOGRAPHES : ALAIN COLLET - D.D.P. - GILBERT PICHON - VINCENT AUFFRAY**
**PHOTOCOMPOSITION : POINT VIRGULE PHOTOCOMPO**
**IMPRESSION : IMPRIMERIE MULTITUDE 01400 CHATILLON SUR CHALARONNE**