

# Renaissance d'un City-Bécane



Francis Ziegeltrum  
Janvier 2022

C'est en 1924 que Charles Benoît et Abel Bardin créent la marque Motobécane et conçoivent leur premier motorcycle, la MB1 à Pantin. Avant d'être une marque de vélos, Motobécane est une marque de motos.

Puis en 1926, Motobécane crée la marque Motoconfort avec la sortie de la MC1 de 308 cm<sup>3</sup> avec une plaque rivetée « Moteur breveté Motobécane ». Cette marque est aussi créée dans le but de ne pas compromettre le nouveau succès de l'entreprise en cas d'échec des ventes.

La gamme vedette de la marque qui s'impose est la Mobylette, fabriquée à partir de 1949, et vendue à 14 millions d'exemplaires.

En 1975, la société prend le contrôle de son concurrent VéloSoleX et rapatrie sa fabrication dans une de ses usines à Saint-Quentin.

Au début des années 1980, Motobécane tente une incursion dans le monde porteur des vélos-cross, avec des mini-vélos pour enfants aux couleurs vives avec suspensions centrales et avant, des plaques de numérotation dans le style des cycles de compétition, des pneus à crampons et des selles confortables.



<https://encycloduvélo.fr/motobecane-mbk/>

Dès 1982, Motobécane devient un des leaders du marché du bicrossing



# BICROSS 1982 MOTOBECANE A FOND DANS LA COMPETITION



**CROSS COMPETITION**

**MX 10**

- Cadre cross renforcé
- Ensemble de pédalier «une seule pièce» renforcé
- Pédales cross axe chrome-molybdène
- Selle perforée type compétition
- Levier de freins dural «2 doigts»
- Potence 4 vis
- Rembourrage de protection cintre de guidon et tube supérieur de cadre
- Prix public T.T.C. 948 F

**EN 82, MOTOBECANE, LEADER DU MARCHE DU BICROSSING, SE LANCE A FOND DANS LA COMPETITION.**

**Devant le développement considérable du phénomène Vélocross en France, à l'instar de ce qui s'est passé aux U.S.A., MOTOBECANE, LA 1<sup>re</sup> firme française à s'être intéressée à ce produit en présentant dès 79 plusieurs modèles de Vélocross pour les jeunes de 8 à 16 ans (monopolisant donc un marché en constant développement, et réalisant actuellement plus de 50% des ventes dans un marché de 150 000 machines en 82), MOTOBECANE donc se lance à fond dans la compétition Bi-crossing, avec les objectifs suivants :**



**MX 25**

- Cadre renforcé au chrome-molybdène
- Fourche chromée à axe déporté de section ovale au chrome-molybdène
- Guidon et selle cross
- Ensemble pédalier à réglage par excentrique
- Dérailleur 2 vitesses commandé par manette au guidon «Push-Pull»
- Frein arrière avec levier de frein «2 doigts»
- Jantes dural anodisées
- Pneus cross compétition
- Prix public T.T.C. 2388 F

**Où et comment**

Stimuler et favoriser la création de pistes permanentes à l'échelon national. Ces pistes devront être conformes aux normes américaines et homologuées par l'Association française de Bicrossing (AFB), et pourront être construites et animées avec le concours des concessionnaires MOTOBECANE.

**Pour les champions et les autres :**

MOTOBECANE organise en 82 le Trophée MOTOBECANE qui sera réparti sur 10 villes dans les régions INSEE avec une finale à Paris sur une piste qui sera construite avec le concours du Bicross Club de Paris, club dont la formation est actuellement en cours et qui sera opérationnel dans les prochaines semaines. Ce trophée sera bien sûr patronné par Moto Verte.

Ce Trophée sera offert à tous les jeunes de 8 à 16 ans, quel que soit leur type de machine présentée. Étant entendu que par le biais de séries, une juste répartition des chances des concurrents sera établie en fonction de leur âge.

A noter qu'au moins 5 de ces épreuves se dérouleront en parallèle et sur le même terrain que le Championnat de France 82.



**CROSS TOUT TERRAIN**

**MX 15**

- Cadre cross et fourche cross renforcés
- Guidon et selle cross
- Dérailleur 2 vitesses commandé par manette au guidon «Push-Pull»
- Jantes dural
- Prix public T.T.C. 1496 F

**L'embaras du choix :**

Parallèlement à cet effort de développement d'un nouveau sport, MOTOBECANE a créé une gamme de produits parfaitement adaptés à tous les désirs de cette jeune et nouvelle clientèle, et c'est la seule firme française à pouvoir actuellement offrir le choix entre :

- 1) des modèles Cross Compétition directement dérivés de produits américains et seuls susceptibles de courir les compétitions nationales et internationales qui exigent un matériel bien spécifique MX 15, MX 25 et MX 10
- 2) des modèles Cross tout terrain (MX 41, MX 21 et MX 31) équipés de suspensions Cantilever avec des fourches télescopiques et destinés aux jeunes qui veulent se défouler dans la nature et sur les pistes locales, hors compétitions nationales.



**MX 41**

- Vélocross avec suspension à amortisseur central "Type cantilever".
- Guidon et selle Cross.
- Roues à bâtons plastique jaune.
- Garde-boue souple AV et AR.
- Bleu lumière.
- Prix public T.T.C. 899 F



**MX 21**

- Modèle Cross d'entraînement avec :
- Fourche à axe déporté, guidon et selle Cross
- Jaune lumière
- Suspension à amortisseur central type Cantilever.
- Prix public T.T.C. 1279 F



**MX 31**

- Vélo Cross avec :
- 3 vitesses STURMAY, commandées par poignée tournante.
- Fourche (à axe déporté), guidon et selle Cross.
- Garde-boue souple AV et AR.
- Porte-bagage arrière.
- Phare à pile (éclairage à l'arrêt).
- Rouge lumière.
- Suspension à amortisseur central type Cantilever.
- Prix public T.T.C. 1485 F

**REPLISSEZ ET RENVOYEZ CE COUPON A MOTO VERTE/BICROSS, 15/17, Quai de l'Oise, 75019 PARIS**

NOM : ..... PRENOM : ..... AGE : .....

ADRESSE : .....

☐ Je possède un vélocross : Marque : ..... Type : .....

☐ Je désire des renseignements sur le Trophée Motobécane 82

**DERNIERE MINUTE...**

**ÇA BOUGE DANS LE MONDE DU BICROSS.**

Dernière nouvelle : le Bicross Club de Paris vient d'être créé. Ce club dispose d'un terrain dans notre capitale. À partir du 1<sup>er</sup> mars 82, des moniteurs spécialisés vous y attendront. Des séances d'entraînement, des stages y seront organisés.

Pour tous renseignements ou inscriptions, adressez-vous vite à G.B.W., 344, rue de Vaugirard, 75015 PARIS.

Pour sa publicité, Motobécane n'hésite pas à surfer sur la notoriété du film « E.T. l'extra terrestre » sorti en 1982



**MOTOBECANE**  
**14 VELOCROSS EXTRA-TERRIBLES**

La gamme de bicross de Motobécane est à son apogée



## LES VELOS CROSS

Ces vélos sont conçus pour rouler par tous chemins et notamment en tout terrain. Ils permettent aux Jeunes de 6 à 16 ans de pratiquer une excellente activité sportive. Les Vélos Cross de compétition représentent ce qui se fait de mieux comparé aux modèles américains (le Vélo Cross de compétition se pratique beaucoup aux États-Unis).



Lever de frein  
"un seul doigt"



2 vitesses sur pédalier



MX 31

MX 21



## 41 MX

Le mini vélo cross à suspension AR de type CANTILEVER, roues à bâtons, guidon large... une véritable petite "moto tout terrain" pour les très jeunes à partir de 4 ans.

Pour la sécurité, deux freins "tambour", protège-chaîne, leviers de freins à boule.

Garde-boue AV et AR type tout terrain.



## MX 21

Le MX 21 est le champion de l'évasion tout terrain. Pour un prix raisonnable avec le MX 21, vous aurez un vélo cross à suspension oscillante et amortisseur monté en CANTILEVER.

Plaque porte-numéro, selle spéciale cross, poignées de guidon style moto, de couleur jaune fluorescent.

Le premier prix des vélos cross MOTOBECANE à roues de 20" à suspension.



## MX 32

Super robuste, avec une suspension à amortisseur central, une vraie fourche télescopique, des moyeux tambours en alliage léger, le MX 32 est le champion des vélos cross tous chemins.

Super pratique, avec ses trois vitesses dans le moyeu commandées par poignées tournantes.

Une selle confortable, un porte-bagages, une béquille latérale et un projecteur qui fonctionne même à l'arrêt.



En 1982 Motobécane crée sur la base du vélo cross MX31 deux vélos tout terrain les vélover VX50 et VX60 véritables ancêtres du VTT français



Le VX50 s'inspire beaucoup du Schwinn Manta Ray produit en 1972



Mais le VX60 avec son amortisseur est une création Motobécane



**VELOVERT**

Un modèle multi-taille pour tous, hommes et femmes.  
**Une bicyclette passe-partout de conception révolutionnaire.**

**Équipement exceptionnel :**

- Affichage digital des vitesses
- Frein tambour intégré
- Pneus tous chemins
- Éclairage à piles

Pour vous convaincre,  
 il vous suffira de l'essayer  
 chez votre agent



**MOTOBÉCANE**

**AUTO  
MOTO**

## LE VELOVERT VX 60 MOTOBÉCANE



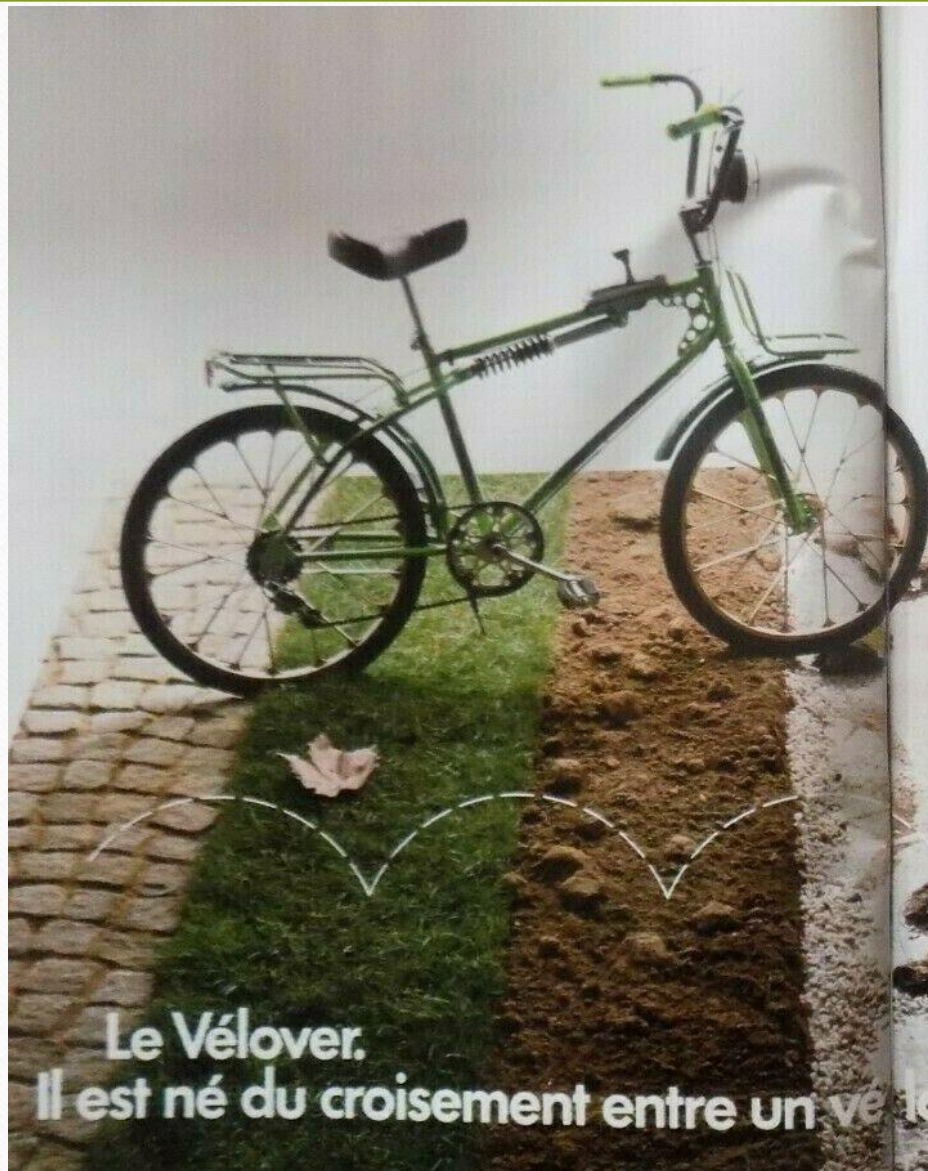
**A**U 68<sup>e</sup> Salon du Cycle et du Motocycle de Paris, Motobécane vient de lancer un vélo fantastique, vraiment différent des bicyclettes classiques. Unisexes et multitaille, supersophistiqués et super-confortables, ils sont conçus pour permettre de rouler n'importe où : dans les pires chemins, à travers champs, en forêt, sur les terrains de golf, ou même sur le sable, au bord de la mer. C'est le premier vélo « tous chemins » pour adultes ; un « vélo vert » qui donne une dimension nouvelle aux week-ends et aux vacances et qui est aussi très agréable en ville.

une architecture spécifique très robuste, avec suspension cantilever à ressort hélicoïdal et amortisseur hydro-pneumatique monté sur silent-bloc, qui absorbe en douceur bosses et nids de poule. Les roues sont en alliage léger, du type « à bâtons » et recouvertes de peinture époxy anti-corrosion. Des pneus Hutchinson spéciaux, à pavés latéraux, assurent une forte adhérence dans le sable, la boue et la pierraille, et deux freins à tambour apportent une véritable sécurité tout-temps. La selle de grand confort et le guidon, avec poignées enroulées, peuvent se régler de

aux goûts et à la taille de chacun. Les petits garde-boue sont indéformables.

- **Un dérailleur électronique** à six vitesses, avec affichage digital de la vitesse enclenchée — une autre exclusivité de Motobécane —, offre une gamme de démultiplications convenant à toutes les conditions de circulation. Un « bip » se fait entendre à chaque changement de vitesse, que l'on peut effectuer même à l'arrêt.
- **L'équipement** comporte encore deux porte-bagages, avec serre-paquets, un phare et une béquille à hauteur réglable.

page issue d'une revue de 1982



**Le Vélover.**  
**Il est né du croisement entre un vélo et une sauterelle.**

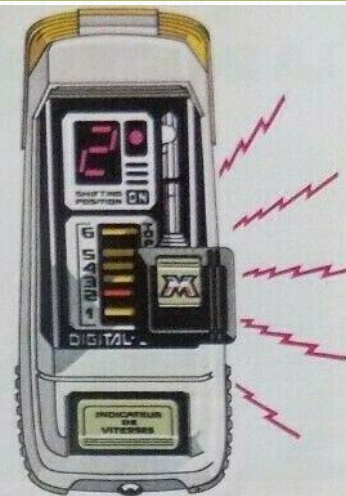
Le Vélover, c'est la dernière invention de Motobécane ; un drôle de phénomène qui s'adapte à tout le monde et qui est bien partout.

Côté champs. Outre sa sympathique couleur verte, le Vélover est capable de bondir sur tous les terrains. Son cadre renforcé le rend assez coriace pour tout affronter. Ses pneus haute pression s'adaptent à n'importe quel sol. Sa suspension à amortisseur central assure un confort maximum.

Côté ville et route. Le Vélover est un chef-d'œuvre de technique cycliste : mixte, multi-tailles, multi-usages, il est universel. Il est construit avec les matériaux les plus sophistiqués : ses roues sont en alliage léger anti-corrosion et il possède des freins à tambour.

Son prix : 1740 F.

(prix maximum conseillé au 19.4.82).



#### 6 vitesses signalées électroniquement.

Le Vélover possède 6 vitesses que l'on peut sélectionner à l'arrêt. Et pour toujours savoir où l'on en est, un boîtier sur le cadre du Vélover signale électroniquement le rapport choisi.

Un changement de vitesse pratique, c'est bien pour ne pas descendre de vélo quand on veut monter une côte.



**Le modernisme sur 2 roues.**

En 1983 apparait dans le catalogue Motobécane le VX601



**VX 601** - Conçu pour une utilisation "tous chemins", multitalle, suspension par amortisseur central, 6 vitesses à présélection.

**MOTOBECANE** LE MODERNISME SUR 2 ROUES

En 1983, fort de ces expériences, Motobécane met sur le marché deux étonnants vélos à la même silhouette mais dont plusieurs détails les distinguent et du coup classent l'un dans la catégorie des «off-road» et l'autre dans la catégorie des «mountain bike».

Il s'agit des premiers VTC et VTT fabriqués en France.

### CITY-BECANE

**INEXTERNAL™ BRAZING**

Rugged construction and advance engineering are combined in the state of the art INEXTERNAL™ Brazing chrom-moly frame of the CITY-BECANE. A heavy-duty Cantilever brake system, MAILLARD HELICOMATIC hub and DUOPAR ECO wide range derailleurs are but a few of the sophisticated components that assure exceptional riding quality. The CITY-BECANE is designed to challenge off road conditions on city streets with equal enthusiasm.

12 speed - 32.5 lbs.

**3 TUBES**  
**Cr Mo**  
100-36-3040

**SAND**

1 - "ESPACE" ORIGINAL MOTOBECANE HANDLEBAR WITH EXCLUSIVE STEM PADDING. - 2 - DETAILS OF SEAT POST ASSEMBLY FINE WORKMANSHIP AND QUICK RELEASE SEAT POST ADJUSTMENT. - 3 - HURET DUOPAR DERAILLEUR AND VERTICAL DROPOUT. - 4 - REINFORCED FORK, CANTILEVER BRAKES.

### MT. BECANE

**INEXTERNAL™ BRAZING**

The 1984 MT. BECANE is crafted to meet the demands of the most discriminating off road rider. The built in stability of its hi-tech INEXTERNAL™ Brazing chrom-moly frame offers amazing responsiveness. A carefully selected group of specialized components featuring: DUOPAR titanium derailleurs, WOLBER rims, MAILLARD HELICOMATIC hub and TA triple plateau forge alloy crankset makes the MT. BECANE a perfect companion to share any challenge.

18 speed - 30.5 lbs.

**INEXTERNAL™**  
**3 TUBES**  
**Cr Mo**  
100-36-3040

**FLAG BLUE**

1 - TRIPLE PLATEAU TA CRANKSET. - 2 - WOLBER ANODIZED ALLOY RIMS. - 3 - SPECIAL MTP ALLOY PEDALS. - 4 - MAILLARD HELICOMATIC SEALED HUB WITH 36 SPOKES WHEEL.

Ce tableau synthétise les différences notables entre les deux modèles.

|                                | TEAM CHAMPION<br>12 Speed<br>21.0 lbs                                                                                              | LE CHAMPION<br>12 Speed<br>22.8 lbs                                                                                                                            | PROLIGHT<br>12 Speed<br>19.9 lbs                                                                                                                                                                  | GRAND JUBILEE<br>12 Speed<br>22.9 lbs                                                                                        | JUBILEE SPORT<br>12 Speed<br>23.1 lbs                                                                                              | MIRAGE SPORT<br>12 Speed<br>25.0 lbs                                                                                                                          | MIRAGE<br>12 Speed<br>28.0 lbs                                                                                                                      | NOMADE<br>12 Speed<br>28.5 lbs                                                                                                              | CITY-BECANE<br>12 Speed<br>32.5 lbs                                                                                                                    | MT. BECANE<br>18 Speed<br>30.5 lbs                                                                                                                                                       | GRAND TOURING<br>12 Speed<br>28.0 lbs                                                                                                             | SUPER MIRAGE<br>12 Speed<br>26.6 lbs                                                                                                             | INTERCLUB<br>10 Speed<br>44.9 lbs                                                                                                   |
|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| COLORS<br>COSMETICS            | Night Blue<br>Team graphics                                                                                                        | Night Blue<br>Silk-screen graphics                                                                                                                             | Motobecane anodized blue<br>Anodized Finish/silk-<br>screen graphics                                                                                                                              | Night blue<br>Two tone w/silk-screen<br>graphics                                                                             | Silver blue, Palomino<br>Two tone w/silk-screen<br>graphics                                                                        | Men's : sand, coccinella<br>red, flag blue<br>Ladies : sand<br>Silk-screen graphics                                                                           | Men's : silver blue, black,<br>maroon<br>Ladies : maroon<br>Two tone w/silk-<br>screen graphics                                                     | Men's : black, coccinella<br>red, flag blue<br>Ladies : flag blue<br>Silk-screen graphics                                                   | Sand<br>Silk-screen graphics                                                                                                                           | Flag blue<br>Silk-screen graphics                                                                                                                                                        | Men's : night blue,<br>metal grey<br>Ladies : gun metal grey<br>Two tone w/silk-screen<br>graphics                                                | Men's : gun metal grey,<br>black, pistachio<br>Ladies : gun metal grey<br>Two tone w/silk-screen<br>graphics                                     | Silver blue<br>Silk-screen graphics                                                                                                 |
| FRAME<br>FORK<br>SIZES         | Fully lugged Columbus SL<br>w/fully chromed rear.<br>Columbus SL w/Cinelli<br>crown, fully chromed fork<br>21", 22", 23", 24", 25" | Lugless Columbus SL<br>Inexternal brazing<br>Columbus SL Italian<br>type crown<br>21", 22", 23", 24", 25"                                                      | Vitus 979 Duralinox<br>Vitus 979 Duralinox<br>21", 22", 23", 24"                                                                                                                                  | Lugless Columbus<br>Inexternal CR-MO<br>21", 23", 25"                                                                        | Lugless Columbus<br>Inexternal CR-MO<br>w/bottle cage bosses<br>Italian type crown/<br>fully chromed<br>19 1/2", 21", 23", 25"     | Lugless Motolite Tubing<br>Inexternal w/bottle cage<br>bosses - Inexternal Italian<br>type crown<br>Men's : 19 1/2", 21", 23", 25"<br>Ladies : 19 1/2", Sport | Lugless Motolite tubing<br>Inexternal<br>Drop shoulder crown<br>Men's : 19 1/2", 21", 23",<br>25"<br>Ladies : 19 1/2", 21", Mixte                   | Lugless 2040 tubing<br>Men's : 19 1/2", 21", 23",<br>25"<br>Ladies : 19 1/2", Mixte                                                         | Lugless Inexternal, chrom-<br>moly, w/dual bottle<br>cage bosses<br>Tandem type<br>18", 19 1/2", 22"                                                   | Lugless Inexternal chrom-<br>moly, w/dual bottle<br>cage bosses<br>Tandem type<br>18", 19 1/2", 22"                                                                                      | Fully lugged Vitus 668 w/<br>dual bottle cage bosses<br>Vitus 668 w/chromed tips<br>Men's : 19 1/2", 21", 23",<br>25"<br>Ladies : 19 1/2", Mixte  | Lugless CR-MO Inexternal<br>w/bottle cage bosses<br>2040<br>Men's : 19 1/2", 21", 23",<br>25"<br>Ladies : 19 1/2", Mixte                         | Lugless 2040 w/dual<br>bottle cage bosses<br>Tandem type<br>Front : 22"<br>Rear : 20 1/2"                                           |
| HANDLEBAR<br>STEM<br>HEADSET   | Cinelli Giro d'Italia<br>66/white leather tape<br>Cinelli Record No 1<br>Stronglight D 9                                           | Philippe Professional<br>anodized/Motobecane<br>sleeves/hooded levers<br>Atax anodized<br>Campagnolo Record                                                    | Alloy racing<br>w/Motobecane sleeves<br>and hooded levers<br>Atax aero<br>Motobecane black                                                                                                        | Alloy racing<br>w/Motobecane sleeves<br>hooded levers<br>Aero CTA<br>Motobecane black                                        | Alloy racing<br>w/Motobecane sleeves<br>Alloy aero CTA<br>Motobecane black                                                         | Alloy racing<br>w/Motobecane sleeves<br>w/hooded levers<br>Alloy CTA<br>Standard w/plastic cover                                                              | Chromed randonneur<br>w/Motobecane sleeves<br>Alloy CTA<br>Classical with plastic<br>cover                                                          | Chromed randonneur<br>w/Motobecane sleeves<br>Alloy CTA<br>Classical                                                                        | "Espace", chrome<br>Polygon 10440, chrom-<br>moly, w/Motobecane<br>patented protection pad<br>Tange AW27, chrome                                       | "Espace" chrom-moly<br>Polygon 10440 chrom-<br>moly w/Motobecane<br>patented protection pad<br>Tange AW27, chrome                                                                        | Alloy randonneur/<br>Motobecane sleeves<br>w/hooded levers<br>Alloy CTA<br>Motobecane black                                                       | Alloy randonneur/<br>Motobecane sleeves<br>w/hooded levers<br>Alloy CTA<br>Standard with plastic cover                                           | Alloy racing front/Moto-<br>becane sleeves • Alloy<br>touring rear/Motobecane<br>sleeves - Alloy CTA aero<br>Bardon special tandem  |
| BRAKES                         | Weinmann Super Carrera<br>400/recessed nuts<br>front and rear                                                                      | Campagnolo Record, drilled<br>levers/recessed front<br>and rear nuts                                                                                           | Weinmann 405,<br>Alloy cables w/lining                                                                                                                                                            | Weinmann 506 w/wheel<br>guides and quick<br>release                                                                          | Weinmann 506/quick<br>release front and rear/<br>recessed front nut                                                                | Weinmann 501 with quick<br>release front and rear/<br>recessed front nut                                                                                      | Alloy Weinmann side<br>pull w/quick release<br>w/ extension levers                                                                                  | Alloy Weinmann side<br>pull w/quick release<br>w/extension levers                                                                           | Cantilever                                                                                                                                             | Cantilever                                                                                                                                                                               | Weinmann Vainqueur 999<br>cable pull w/quick release/<br>recessed front nut                                                                       | Alloy Weinmann side<br>pull w/quick release/<br>recessed front nut                                                                               | Weinmann 999 rear/<br>Cantilever front/<br>Maillard rear drum brake                                                                 |
| DERAILLEUR<br>CLUSTER<br>CHAIN | Motobecane Simplex<br>6600/SL JA 522<br>Maillard 700 (6) 13x18<br>Sedisport chain                                                  | Campagnolo Record<br>1020<br>Maillard Atom 77 (6)<br>13x22<br>Sedisport chain                                                                                  | Simplex 610/SJA 102<br>Helicomatic (6) 13x22<br>Sedisport chain                                                                                                                                   | Campagnolo 980<br>Helicomatic (6) 13x26<br>Sedisport silver chain                                                            | Sun Tour ARX front and<br>rear<br>Maillard Helicomatic<br>(6) 13x28<br>Sedisport silver chain                                      | Huret Pilot/Rival<br>downtube brazed-on<br>shifters<br>Maillard (6) - 13x28<br>Sedisport chain                                                                | Sun Tour AR<br>Maillard (6) 14x32<br>Sedisport chain                                                                                                | Huret Eco w/stem<br>shifters<br>Maillard (6) 14x28<br>Sedisport chain                                                                       | Huret Duopar/Club<br>Handlebar ratchet shifter<br>Maillard Helicomatic<br>(6)<br>13x32 w/Helicomatic<br>clear spoke protector<br>Sedisport black chain | Huret Duopar titanium/<br>High Stepper / handlebar<br>ratchet shifters - Maillard<br>Helicomatic sealed hub<br>(6) 13x32 w/Helicomatic<br>clear spoke protector<br>Sedisport black chain | Huret Duopar/Hi-stepper<br>w/duopar<br>ratchet shifters<br>Maillard Helicomatic<br>(6) 14x34<br>Sedisport chain                                   | Huret Duopar/S PP<br>w/stem shifters<br>Helicomatic (6) 14x34<br>Sedisport chain                                                                 | Huret Duopar/<br>Challenger S<br>Stem shifters<br>Maillard (5) 14x32                                                                |
| CRANKSET<br>PEDALS             | Stronglight 107 SP 42x52<br>Maillard 700<br>w/Christophe toe clips<br>and straps                                                   | Campagnolo Super Record<br>42x53 - Campagnolo<br>Record/Christophe<br>toe clips and straps                                                                     | Omega CX 42x52<br>Helicomatic (6) 13x22<br>CX 500 w/toe clips and<br>straps                                                                                                                       | Nervar 3020 - 42x52<br>Platform Maillard CX 500<br>w/toe clips and straps                                                    | Nervar 3020 - 42x52<br>Alloy platform Maillard<br>CX 500 w/toe clips and<br>straps                                                 | Nervar 3020 - 42x52<br>Maillard RA 500                                                                                                                        | Solida by Stronglight<br>42x52 fully alloy<br>Road type w/reflectors                                                                                | Solida by Stronglight<br>42x52<br>Road type w/reflectors                                                                                    | Nervar 3020 - 40x50,<br>170 mm crankarms<br>Shimano Full-Fit                                                                                           | TA 26x34x46,<br>175 mm crankarms<br>SR MTP 110 alloy                                                                                                                                     | Stronglight 99,<br>34x52<br>Maillard RA 500                                                                                                       | Nervar 3020 fully alloy<br>42x52 w/interchangeable<br>rings<br>Alloy racing Atom 440                                                             | TA Cycle Tourist/<br>30 front/40x52 rear<br>Atom 440 Touring                                                                        |
| RIMS<br>TIRES<br>HUBS          | Mavic SSC black<br>Clement Critérium<br>12 bis tubulars<br>Maillard 700 hubs                                                       | LC 40 : Wolber Super<br>Champion 27x1 - Hutchin-<br>son Corsa Senior tubulars<br>LC 41 : Mavic Module E<br>700C - Michelin BIB TS 20<br>Campagnolo Record hubs | PL 40 : Wolber Super<br>Champion 27x1 - Hutchin-<br>son Corsa Senior tubulars<br>PL 41 : Mavic Module E<br>anodized 700 C - Michelin<br>BIB TS 20 - Maillard quick<br>release front and rear hubs | Wolber Super Champion<br>Gentleman 27x1<br>Michelin BIB TS 23<br>27x1<br>Alloy Maillard quick release<br>front and rear hubs | Alloy Wolber Super<br>Champion Gentleman 27x1<br>Michelin BIB TS 23<br>27x1<br>Alloy Maillard quick release<br>front and rear hubs | Alloy Rigide 1320 27x1<br>Michelin or Hutchinson<br>27x1 1/4 w/high profile<br>top thread<br>Maillard alloy front<br>and rear w/quick<br>release front        | Weinmann alloy 27x1<br>Michelin or Hutchinson<br>27x1 1/4 w/high profile<br>top thread<br>Maillard alloy front<br>and rear w/quick<br>release front | Rigide 27x1<br>Hutchinson or Michelin<br>27x1 1/4 w/high profile<br>top thread<br>Maillard alloy front<br>and rear w/quick<br>release front | Weinmann 431 26x1.75<br>alloy<br>Hutchinson 26x2.125<br>tires w/high profile<br>top thread<br>Maillard Helicomatic<br>36 spoke-2.3 gauge               | Wolber alloy rims<br>26x1.75<br>Wolber 26x2.125<br>w/high profile top<br>thread<br>Maillard Helicomatic<br>hubs                                                                          | Weinmann A 124 concave<br>Michelin or Hutchinson<br>27 1/4 w/high profile<br>top thread<br>Alloy Maillard/quick<br>release front and rear<br>hubs | Alloy Weinmann 27x1<br>Michelin or Hutchinson<br>27x1 1/4 w/high profile<br>top thread<br>Alloy Maillard/quick<br>release front and rear<br>hubs | Weinmann A 129 concave<br>700 C<br>700x32 C Michelin or<br>Hutchinson tires<br>Maillard tandem front<br>Maillard drum brake<br>rear |
| SADDLE<br>SEAT POST            | Turbo leather<br>Simplex micro adjuster<br>seat post                                                                               | RS suede<br>Atax micro adjuster<br>seat post                                                                                                                   | RS suede<br>CTP5 seat post                                                                                                                                                                        | RS suede w/Atax<br>micro adjuster seat<br>post                                                                               | RS<br>Alloy seat post                                                                                                              | Racing padded<br>Alloy seat post                                                                                                                              | Motobecane anatomique<br>Steel seat post                                                                                                            | Touring padded<br>Steel seat post                                                                                                           | Sella Italia<br>SR CTP5 E seat post<br>w/quick release                                                                                                 | Anatomique<br>SR CTP5 E seat<br>post w/quick release                                                                                                                                     | Anatomique suede top<br>CCTP 6 seat post                                                                                                          | Anatomique Motobecane<br>Alloy CTP 6 seat post                                                                                                   | Anatomique Touring<br>padded - Alloy seat posts                                                                                     |
| EQUIPMENT                      | CPSC reflectors/water<br>bottle                                                                                                    | CPSC reflectors                                                                                                                                                | CPSC reflectors                                                                                                                                                                                   | CPSC reflectors                                                                                                              | CPSC reflectors                                                                                                                    | CPSC reflectors                                                                                                                                               | CPSC reflectors                                                                                                                                     | CPSC reflectors                                                                                                                             | CPSC reflectors                                                                                                                                        | CPSC reflectors                                                                                                                                                                          | Alloy rear luggage-carrier<br>anodized silver<br>CCTC reflectors                                                                                  | CPSC reflectors                                                                                                                                  | CPSC reflectors                                                                                                                     |

Specifications subject to change without notice.

En 1983 Motobécane fait faillite, et les Ateliers de la Motobécane ferment leurs portes.  
Motobécane devient **MBK Industrie** à la suite de la reprise par différents actionnaires dont Yamaha.

ARCHIVES

## Motobécane est au bord de la faillite

Publié le 07 février 1983 à 00h00 - Mis à jour le 07 février 1983 à 00h00

🕒 Lecture 1 min.

🔒 Article réservé aux abonnés

Le président du numéro deux français du motocycle, M. Jean-Claude Noblet, a démissionné, vendredi soir 4 février. Aucun candidat à sa succession ne s'étant présenté, le conseil d'administration a décidé de s'en remettre au tribunal de commerce pour la désignation d'un administrateur provisoire. La société ne peut plus faire face à ses échéances. L'aide des pouvoirs publics a été demandée, mais le plan de restructuration présenté à l'administration, pour obtenir un appui financier, a été rejeté. Les fournisseurs demandent maintenant à être réglés comptant. M. Noblet, ne pouvant plus faire face, a préféré se retirer. En 1981, le déficit de la société s'était élevé à 24,6 millions de francs. Il serait très supérieur à ce chiffre pour l'année écoulée.

Une association avec Cycles Peugeot aurait permis d'abaisser le coût de fabrication des moteurs de 20 %. Mais l'étude, qui, dit-on, aurait été menée à ce sujet, aurait échoué en raison de ses implications sociales (mise au chômage de 750 personnes) mais aussi industrielle (situation de monopole).

Le capital de Motobécane est détenu à 11 % par la famille Noblet, à 16,5 % par la holding Motoconfort liée à la même famille, à 12% environ par la société centrale d'études Marcel Dassault et à 12 % environ par le groupe Peugeot. Le reste des titres est réparti dans le public. L'identité du mystérieux acheteur d'actions Motobécane qui opère depuis plusieurs mois n'est toujours pas connu.



MBK industrie  
Société nouvelle Motobécane

Paris, le 12 janvier 1984

Monsieur,

Nous sommes particulièrement heureux de vous informer que notre plan de reprise de Motobécane, agréé par les Pouvoirs Publics, vient de recevoir l'accord du Tribunal de Commerce de Paris, suivant jugement en date de ce jour.

Nous tenons tout d'abord à vous remercier sincèrement de votre attachement à Motobécane pendant la période difficile qu'elle a traversée. Votre attitude a été incontestablement un élément favorable permettant aujourd'hui à la marque à laquelle nous sommes tous attachés un redémarrage plein d'espoir.

L'avenir étant désormais assuré, il convient que chacun retrouve le dynamisme sans lequel aucune grande oeuvre n'est possible.

- Un effort important de publicité, de relations publiques et de promotion,
- la commercialisation d'un scooter 50 cc à un prix compétitif, ainsi que l'introduction dans le réseau d'une moto de route,
- et l'amélioration progressive des produits traditionnels du cyclo et du vélo, ainsi que du service après-vente,

Tels sont les trois atouts majeurs que nous vous apporterons en 1984 pour qu'il nous soit permis, ensemble, de reconquérir notre place sur le marché français.

Dès le début de février, des réunions seront organisées dans vos régions. Ces rencontres, animées par Monsieur Xavier Maugendre, seront l'occasion non seulement d'une première prise de contact, mais aussi de renouer des liens d'efficacité et de prospérité.

Dans cette attente,

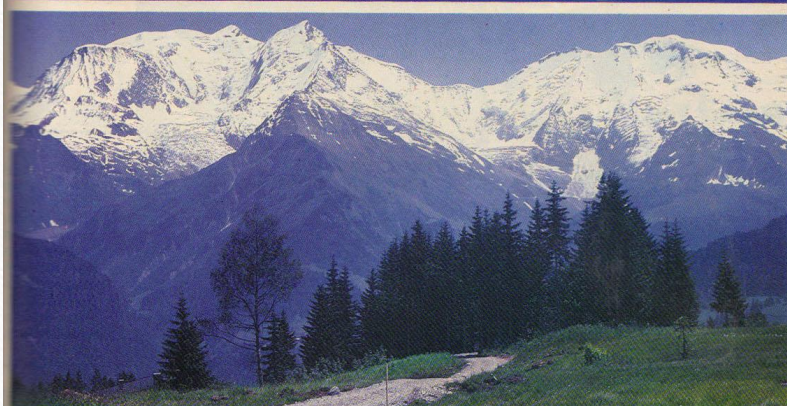
Nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments distingués.

Guy BLANC  
Président Directeur Général

Jean-Michel BASSET  
Directeur Général

Xavier MAUGENDRE  
Directeur Général Adjoint

## WHERE TO GO



## HOW TO GO



You may never ride to the top of Mont Blanc, but if you enjoy the adventure of the wilderness, MT BECANE is the perfect all-terrain companion to share the experience. Whether exploring mountain trails or country lanes you'll appreciate the MT BECANE for what it is: a highly individualized bicycle endowed with technical sophistication beyond the ordinary.

The 1984 MT BECANE is crafted to meet the demands of the most discriminating off-road rider.



**MOTOBECANE**

The built-in stability of its rugged hi-tech IN-EXTERNAL™ brazing chrome-moly frame offers instant responsiveness with precise handling characteristics. A carefully selected group of specialized components featuring: Huret Duoport titanium derailleur, Wolber rims, Maillard Helicomatic hub and TA triple plateau forged alloy crankset makes the MT BECANE highly functional and fun to ride.

MT BECANE... there is no other choice.

## A TASTE FOR CRAFTSMANSHIP

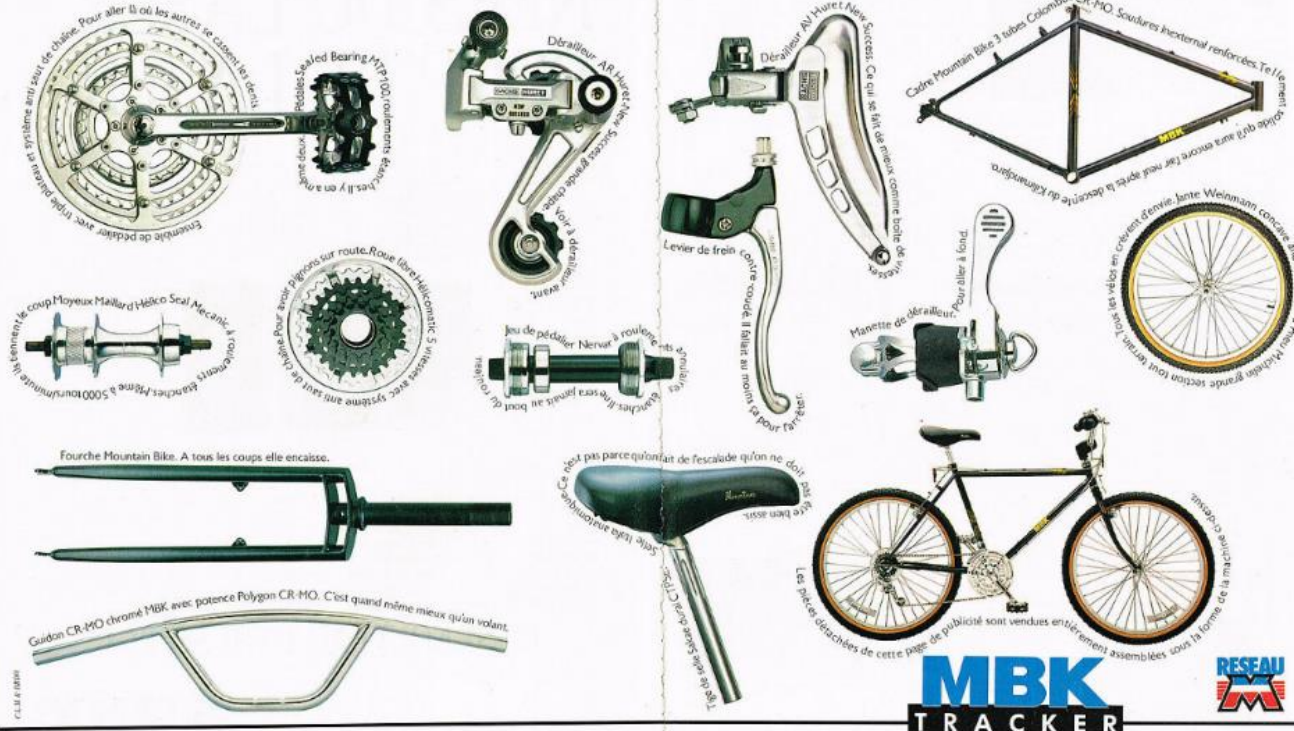
WHEELER CYCLE SUPPLY, INC. 404 Third Ave. North, MINNEAPOLIS, MN 55401 (612) 333-2581 Iowa, Minnesota, Nebraska, North Dakota, South Dakota, Wisconsin - NORTH AMERICA TRADIMPEX CYCLES, INC. 7 Park Drive MELVILLE, NY 11747 (516) 249-2462 Connecticut, Delaware, District of Columbia, Indiana, Maine, Maryland, Massachusetts, Michigan, New Hampshire, New Jersey, New York, Pennsylvania, Rhode Island, Vermont, Virginia - PORTER EQUIPMENT 90 Rio Grande Blvd DENVER, CO 80223 Utah, Wyoming, Nebraska, Kansas, Colorado, New Mexico - QUENTIN DISTRIBUTORS 1000 North Main Street, GLEN ELLYN, IL 60137 (312) 790-2122 Illinois - SOUTH COAST CYCLE SUPPLY 1826 Kaiser Ave. IRVINE, CA 92714 (714) 261-2453 Arizona, Southern California, Southern Nevada - VELO-SPORT, IMPORTEX 1160 Hillborough Road, DUBLIN, IRELAND, SC 27705 (919) 383-6529 Alabama, Florida, Georgia, Kentucky, Mississippi, North Carolina, South Carolina, Tennessee.

Dès lors le modèle MT Bécane devient MBK Tracker.

MBK

MBK

## Les mécaniques qui vont remplacer les vélos.



**MBK**  
TRACKER







Publicité TV avril 1987

Et le City Bécane devient le MBK Ranger bien moins « class » que son prédécesseur. Pourtant il avait été élu vélo de l'année 1985.



En 1984 , il se vend en France environ 180 VTT, en 1985 la vente passe à 4000 unités puis durant 1986 elle atteint les 60000 VTT.

Ici un MBK Ranger avec une fourche de City Bécane . L'évolution a donc été progressive.





MBK RANGER HITECH presque neuf  
sur Facebook de Vélo World

Comme le modèle City Bécane n'a pas été fabriqué en grandes séries et surtout n'a pas survécu au changement de propriétaire il est aujourd'hui très coté sur le marché de l'occasion.



### Motobecane Mountain bike vintage Mt city became 1984 mtb rare mint condition 10+

Occasion

**1 500,00 EUR**

ou Offre directe

+25,00 EUR de frais de livraison

Provenance : Italie



### Motobecane City-Becane Mountain Bicycle

[Email to a Friend](#)

[Be the first to review this product](#)

**Hurry... Last One!**

**In stock - Ships in 1-2 Days**

**\$2,250.00**

[Add to Cart](#)

[Live near Madison, WI? We Offer A Free Local Pickup/Shipping Option!](#)

OR

[Add to Compare](#)

### [Quick Overview](#)

This Motobecane was one of the first mountain bikes on the market. You could own a piece of history!

Exemple de City Bécane équipé d'un porte bagage et d'une béquille.



Plusieurs City Bécane en très bon état sont en vente sur un site américain.



<https://www.shoppok.com/indianapolis/a,28,283904,Motobecane-City-Becane---140--Downtown-.htm>

A partir de 1987, MBK étend sa gamme de VTT...

## NOUVELLE GAMME MBK

**O**n connaissait les chaînes hi-fi, les voitures de Formule 1, il y a maintenant les Mountain Bikes High-Tech. **Ranger** et **Tracker** étaient déjà les chouchoux des randonneurs. Avec leur nouvel équipement, leur nouveau look et leur nouveau nom, ça va être l'adoration.

MBK qui a beaucoup œuvré ces dernières années pour le développement du VTT en soutenant les compétitions du Championnat de France ou des événements comme la Funny Bike, innove encore aujourd'hui avec sa gamme 87.

Les enfants auront leur VTT et le **Trappeur** 20 pouces bénéficie de tous les avantages des grands: fourche unicrown, double plateau, 10 vitesses et pneus tout-terrain.

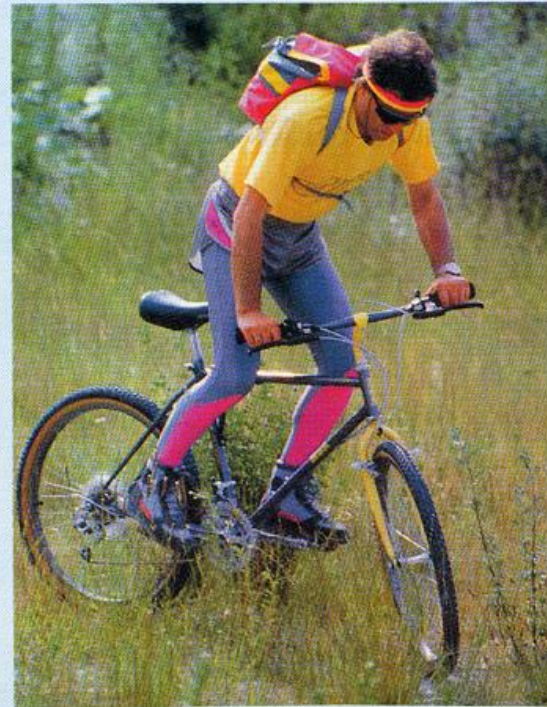
Le **Baroudeur** a troqué son treillis contre un costume de ville bon chic bon genre bleu azur et blanc. Avec ses 10 vitesses et ses gros pneus, il passe partout. Attention aux feux rouges et aux agents!

Même à la campagne, quittez les chemins pour une aventure champêtre avec l'**Aventure**. Rouge et noir pour des descentes d'enfer, biorythm Nervar pour la grimpe, tout dural pour le (petit) poids, c'est vraiment un Adventure Bike.

Dans sa nouvelle livrée grise et jaune, le **Tracker** sera dès septembre le roi des pistes. La géométrie du cadre en columbus OR lui confère une approche dynamique de tous les reliefs. Les bases courtes (45 cm) lui donnent de la nervosité en montée sans lui ôter la stabilité nécessaire à la descente et la fourche Unicrown assure une grande souplesse dans les terrains cahotiques. A modèle High-Tech, composants High-Tech. Son équipement complet Shimano Deore XT est un gage d'efficacité, tant au point de vue freinage que passage de vitesses. Rappelons que cette série comporte des dérailleurs indexés qui, une fois réglés, ne bougent plus. Rien n'empêche d'ailleurs de retirer l'automatisme si on veut retrouver les anciens errements.

Une sangle de portage, des déflecteurs de chaîne et un protège-dérailleur complètent cette merveille de technique.

Qui peut le plus, peut le moins. Aussi ce Mountain Bike pourrait bien devenir votre vélo en 87, comme cadeau de Noël par exemple, à moins que vous ne préfériez le commander au Salon de Paris dont il sera la vedette.



Le titre de vélo de l'année 88 vient d'être décerné à l'unanimité au **Descender** de MKB. Ce modèle, primitivement destiné au parc de location, était depuis cet été en vente au public qui en raffole. Avec ses trois vitesses dans le moyeu, sa géométrie dynamique et son ralentisseur, il est le compagnon idéal pour les petites balades en montagne et méritait bien le titre. Pas de doute, le **Descender** va faire monter le cote du Mountain Bike. Nous vous en parlerons bientôt.



MBK TRACKER HI-TECH. Le plus ultra des modèles en V.



MBK RANGER HI-TECH. Taillé pour le fun. Cadre en titane.



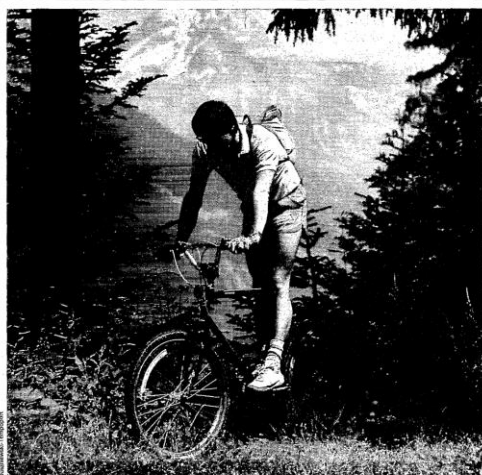
MBK AVENTURE. Avec la toute dernière technique. Cadre spécial.



MBK BAROUEUR. Au comment s'en aller au tout terrain 88.

## CYCLE: LA FIN DE LA GRANDE DESCENTE

Le look cycliste redevient branché.  
Une aubaine pour les constructeurs tricolores



LA MOUNTAIN-BIKE DEVRAIT DONNER UNE BOUFFÉE D'OXYGÈNE À L'INDUSTRIE DU CYCLE

**P**remier cliché : le vélo, c'est sympa. Le Salon international du Cycle qui s'est tenu au Parc floral de Vincennes était donc sympa. Il y avait : un raséap d'Alger-Tombouctou, un solitaire sur un vélo-chenille à trois roues, long de quatre mètres ; des dingues du free-style qui cherchent désespérément à faire du vélo autre chose qu'un moyen de transport ; Jeanne Manson, qui est la marraine du Descender de MBK, le tout-terrain élu « meilleur vélo de l'année 1988 » ; des types qui courent dans tous les sens pour décrocher un sponsor sur Lhasa-Katmandou ; deux bicyclettes révolutionnaires à courroie (exit la chaîne pleine de cambouis qui saute tout le temps) ; un vélo-tennis pour transporter raquettes et balles ; un vélo-golf pour tirer le caddy jusqu'au green ; le vélo fou de Pignon, carrossé comme une

formule 1. Sans oublier, bien sûr, Raymond Poullidor qui avait, quitté Saint-Léonard-de-Noblat pour le stand Mercier.

Deuxième cliché : le vélo, ça n'est pas facile et, en plus, ça ne rapporte pas gros. Depuis le début de la décennie, c'est la Bérézina pour les constructeurs français. En 1980, ils produisaient plus de 2 millions de bicyclettes et régnaient en maîtres sur 80 % du marché national. Six ans plus tard, ils fabriquaient 1,3 million de vélos et n'assuraient plus que la moitié des ventes. Le nombre de salariés de la profession est tombé de 6 000 à 2 200. Certes la productivité par ouvrier s'est améliorée d'un tiers. Mais la purge a été sévère. Et si la balance commerciale est encore légèrement excédentaire (de 72 millions de francs l'an dernier), c'est que les vélos français sont plus chers que leurs

concurrents étrangers. La bicyclette tricolore est vendue 690 francs en moyenne contre 350 pour les importations. A défaut de volume, on se rattrape sur le chiffre d'affaires. Pour combien de temps ? Pendant ces années noires, ce fut l'éclatante chez les constructeurs : licenciements, restructurations, dépôts de bilan. MKB (ex-Motobécane) a été sauvée de la faillite par Yamaha. L'entreprise est toujours la seconde sur le marché (264 000 unités) mais son avenir reste incertain. « Personne ne sait ce que les Japonais veulent vraiment faire, prévient un concurrent. Abandonner le vélo ou bien continuer ? » Renault s'est délesté de Micromécaniques, le numéro trois de la profession (180 000 vélos). Raleigh vient d'être repris par Polymark, une société française spécialiste de blanchisserie industrielle. Les frères Lejeune, légendaires jumeaux du Tour, ont passé la main ; ils ont revendu leur entreprise à Alain Baumann, ex-Peugeot et actuel président de la chambre syndicale. Quant à Peugeot, leader incontesté du marché, sa production a chuté à 600 000 unités. Les mauvaises langues des concurrents chuchotent que Jacques Calvet pourrait chercher à se débarrasser du cycle.

« Leur problème, souffle un concurrent bien intentionné, c'est qu'ils ne veulent pas céder la marque Peugeot avec l'outil de travail. Du coup, ils ne trouvent personne. » « Faux et archi-faux », rétorque Patrick Ennery, directeur de la petite reine à Cycles Peugeot. « Nous sommes présents dans 35 pays, nous exportons 55 % de notre production, nous investissons à tour de bras et nous allons sortir du rouge l'année prochaine. »

Pourquoi un tel effondrement de la bécane nationale ? Premier réflexe des constructeurs : on n'est pas les seuls. La concurrence de Taïwan, de la Corée, de l'Inde et des pays de l'Est a fait des ravages ; mais surtout la concurrence italienne, qui représente 70 % des importations françaises (essentiellement dans le vélo pour enfant). « Les bicyclettes italiennes arrivent en France à des prix incroyablement bas et sont vendues à des prix coûtants par les grandes surfaces », accusent les concurrents. Dumping. Est-ce la bonne explication ? Non, répond le franc-tireur Alain Baumann (qui importe, il est vrai, 70 000 bicyclettes par an). Pour lui les vraies raisons sont à rechercher chez nous. D'abord, les deux leaders MBK et Peugeot sont, selon lui, malades du cyclomoteur et de leurs alliances nipponnes. Ensuite, les constructeurs n'ont pas assez investi, n'ont pas innové et ont complètement raté la mode du bicross (BMX). Enfin, ils n'ont pas mis sur pied de coopération pour certaines pièces communes qui auraient pu leur permettre d'atteindre de grandes séries et de relever le défi des prix.

L'avenir des constructeurs nationaux devrait s'éclaircir en 1988. Les Français redécouvrent le vélo ; de rigueur, le look cycliste est devenu branché. La pénétration étrangère devrait être enrayée : la plupart des positions dans le bas de gamme ont été emportées et les constructeurs tricolores estiment tenir solidement le haut de gamme. Mais c'est surtout le vélo tout-terrain qui devrait donner la bouffée d'oxygène nécessaire : 60 000 mountain-bikes ont été vendues cette année mais le marché potentiel atteindrait 300 000 unités.

THIERRY GANDILLOT

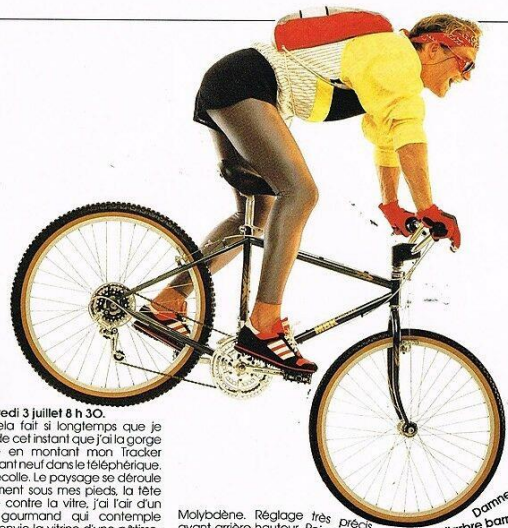
En 1987, MBK développe également le Descender pour la location, un ancêtre du vélo de descente avec un seul plateau et des freins mixtes, patins et tambour à l'avant



### DESCENDER

Hauteur : 50.  
Coloris : blanc et vert.  
Cadre et fourche : tête CR. MO  
Pédalier : type Bicross.  
Dérailleurs : Intégré dans le moyeux.  
Vitesses : 3.  
Freins : Sachs à tambour.  
Guidon : cintre cornes de vache sur potence courte.  
Selle : Mountain Pro.  
Jantes : alu.  
Moyeux : Sachs.  
Pneus : 26 x 1.75  
Accessoires : ralentisseur avant Huret cantilever.  
CAT (4). Pour loueurs uniquement.

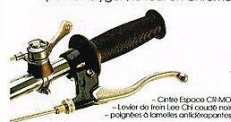
## Publicité VTT MBK de 1987



Mercredi 3 juillet 8 h 30.

Cela fait si longtemps que je rêve de cet instant que j'ai la gorge serrée en montant mon Tracker flambant neuf dans le téléphérique. On décolle. Le paysage se déroule lentement sous mes pieds, la tête collée contre la vitre, j'ai l'air d'un petit gourmand qui contemple avec envie la vitrine d'une pâtisserie. C'est encore mieux que dans mes rêves, rochers, sentiers, cailloux, herbe, sable, autant de sucreries que nous allons déguster goulûment mon Tracker et moi. C'est bon les vacances.

Altitude 2600m. On distingue à peine la vallée dans la brume. Première bonne surprise : la selle. Tige Sakae, verrouillage à blocage rapide, hauteur réglée en un clin d'œil. Deuxième bonne surprise : le guidon. Cintre monté sur potence 4 points Polygon, le tout en Chrome.



Cintre Epoca CR-MO  
Lever de frein Leo CR coulé noir  
- poignées à lamelles antidérapantes

Molybdène. Réglage très précis avant-arrière-hauteur. Poignées à lamelles antidérapantes.

C'est parti. Un vent glacé glisse sur mon visage.

8 h 45 freins réglés. Tout est en ordre. J'endosse la touche lecture de mon walkman. Le funk inonde mes oreilles. Au break de batterie, je décolle. C'est parti. Un vent glacé glisse sur mon visage. Je suis bien. Les rochers défilent sous mon Tracker qui encaisse sans broncher. Son guidon large est un vrai bijou, je calcule mes trajectoires au centimètre près. Je me sens invincible.

Devant moi, les rochers font place à un sentier caillouteux et sinueux. Parfaitement équilibré, mon Tracker s'incline docilement à chaque virage. Les pneus Michelin 26 x 2.125 à pavés autorisent des angles complètement fous.

Un tronc d'arbre barre la route.

J'attaque de plus en plus fort. La pente s'accroît, je dévale comme un fou. Virage à gauche, damned! Un tronc d'arbre barre la route. Mes doigts s'accrochent désespérément aux leviers de frein. Miracle! Ça répond parfaitement. Malgré la roue arrière bloquée, mon Tracker tient fidèlement sa trajectoire et vient s'immobiliser à quelques centimètres de l'arbre. J'arrête mon walkman, je retire mon casque et je respire à fond. Merci les freins Cantilever Dia Compé.

Décidément, cette machine est une petite merveille. A peine remis de mes émotions, j'attaque un passage en plat qui me permet d'apprécier la propulsion de mon Tracker : Hurel New Success pour le dérailleur, Sédès pour la chaîne, Mailard pour la roue libre et les moyeux.

### LES SENSATIONS QUE L'ON ÉPROUVE SUR UN MOUNTAIN BIKE TRACKER SONT INDESCRITIBLES MAIS PAS INRACONTABLES.

dales. Je vois, chez MBK on ne fait pas les choses à moitié. L'étagement des vitesses est parfait. Avec ses quinze rapports, le Tracker est paré pour donner le meilleur de lui-même sur tous les types de terrains.

Je défie allègrement les lois de l'équilibre.

Ici, je suis en 48 x 14 et je file comme l'éclair. Le temps de reprendre mon souffle et j'attaque un passage trial sur les rochers. Je passe en 28 x 32, un système anti-saut de chaîne permet de ne rien casser en cas de fausse manœuvre. Bien vu MBK! Les pédales Suntour s'accrochent très fort à mes semelles. Je fais corps avec ma machine et je défie allègrement les lois de l'équilibre.

Je me sens invincible.

Dernière descente, nouveau terrain : l'herbe. Du rock plein les oreilles, je me mets en position de recherche de vitesse pour arriver le plus vite possible dans ce qui me servira de bouquet final : la rivière. Tra-

verser des rivières à vélo a toujours été l'un des mes grands plaisirs. Malheureusement, j'en ai sacrifié pas mal sur l'autel de la rouille. Avec le Tracker pas d'angoisse : roulements étanches et équipements dur.

Cent mètres, cinquante mètres, vingt mètres, dix mètres, cinq mètres, splash...

Si je ne rate pas le téléphérique, dans une demi-heure je suis à nouveau là-haut.



dérailleur  
Hurel New Success  
pédalier Hurel  
roulements annulaires étanches  
- pédales Suntour S.A.  
- pédales Suntour XCB

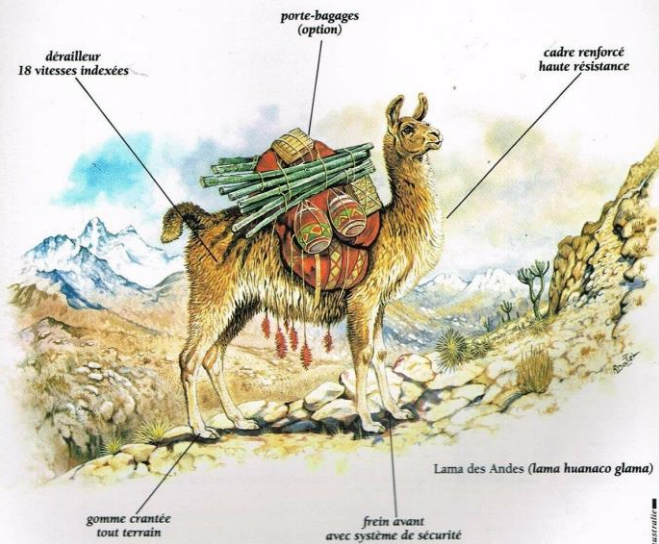
C'EST PAS UN TOUT-TERRAIN C'EST UN

# MBK



## Publicité VTT MBK de 1989

UN MBK AVENTURE A TOUTES LES QUALITÉS D'UN LAMA,  
L'AVANTAGE C'EST QU'IL EST TOUJOURS D'HUMEUR ÉGALE.



Le lama des Andes (lama huanaco glama) est probablement la créature qui a le meilleur rapport prix/kilomètres : une poignée de ronces, un peu d'herbe pour 100 km environ. Plus proche de nous mais beaucoup plus docile, le MBK Adventure est bâti sur le même principe :

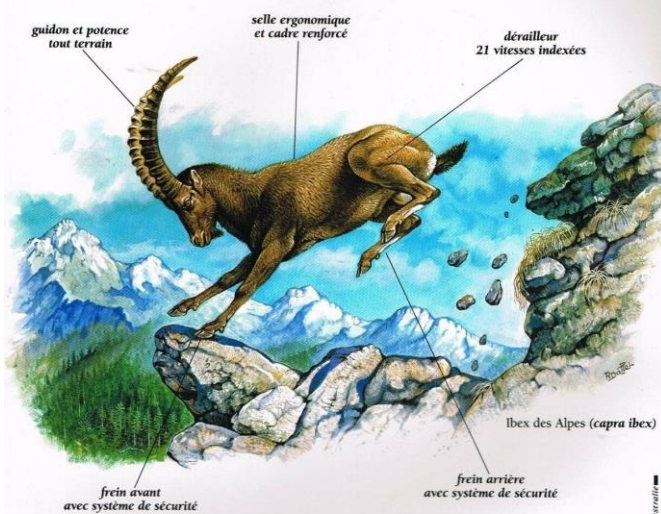
avec son cadre VTT, son pédalier triple plateaux 28/38/48 dents, ses freins Cantilever à l'avant et à l'arrière, ses 18 vitesses indexées Shimano, ses jantes durales concaves, ses 2 fixes porte-bidon, son porte bagages (en option) et sa selle anatomique, le MBK Adventure est un compagnon docile qui ne vous impose aucune saute d'humour.

Sachez enfin que la gamme MBK tient à votre disposition 9 autres Vélos Tout Terrain (homme, femme, enfant, débutant ou confirmé) parfaitement indiqués pour la Cordillère des Andes, le Jura ou la place de la Concorde.

CE N'EST PAS UN  C'EST UN MBK



REGARDEZ BIEN CET ANIMAL ET VOUS AUREZ UNE IDÉE  
ASSEZ PRÉCISE DE CE QU'EST UN MBK TRACKER HI TECH.



Certains détails exceptés, la ressemblance entre l'ibex des alpes (*capra ibex*) et le Tracher Hi Tech est saisissante - vous ne trouvez pas, ah bon ? Tout comme l'ibex, le MBK Tracher Hi Tech montre une vive inclination pour les déclivités :

Son cadre série II tubés Columbus Cromor-Or, ainsi que son équipement complet Shimano New Deore XT II, 21 vitesses inédites, freins U-Brake à l'arrière, pneu type Farmer, déflecteur de chaîne Shimano, protège-dérailleur, sécurite de freins AV, 2 jocs porte-bidon, sacoches et sangle de portage)... respirez - font du MBK Tracher Hi Tech un compagnon parmi les plus fideles, qui contrairement à son homologue à cornes, supporte très bien la captivité.

Sachez enfin que la gamme MBK tient à votre disposition 9 autres Vélos Tout Terrain (homme, femme, enfant, débutant ou confirmé) parfaitement indiqués pour les Alpes, la Cordillère des Andes ou la place de la Concorde.

CE N'EST PAS UN  C'EST UN MBK



POUR CONCEVOIR LE MBK PERFORMER, NOUS AVONS PENSÉ À CERTAINS FÉLINS, EN PRÉFÉRANT TOUTEFOIS LA PEINTURE MÉTALLISÉE AUX RAYURES SPORTS.



La Nature est un grand riche d'enseignements et sa rubrique "filins" nous a été particulièrement utile pour concevoir le MBK Performer 352 : cadre sloping renforcé, poulie triple plateau 28-36-48 dents, 21 vitesses indexées, Shimano 300 LX-STI, manettes de changement de vitesse système "push-push" (terme adapté du bengali qui signifie machine ergonomique, excellent contrôle et rapidité de fonctionnement accrues)... toutes ces innovations concourent à faire du Performer une splendide machine qui passe-nous l'expression: "c'est comme une bête". Le faux pot-bidon, le déflecteur de boue Mud Pro Tech et le protège-démarrateur Crash Pro-Tech ne font que compléter cette impression.

Une petite précision: la gamme MBK tient aussi à votre disposition 16 autres Vélos tout Terrain (homme, femme, enfant, débutant ou confirmé) tous parfaitement adaptés pour la savane ou la jungle de l'asphalte.

CE N'EST PAS UN  C'EST UN MBK



## Publicité VTT MBK de 1991



MBK A INVENTÉ UNE MACHINE À RECOLLER LES FEUILLES AUX ARBRES.

M'en allant promener dans les bois, j'ai rencontré une étrange machine. Chemin faisant je découvris le Rockfighter MBK et une étrange passion. Le nouveau cadre High Power Frame (en français comprenez cadre constitué de tubes à ellipses orientées conçu pour optimiser les transferts d'énergie. Voir schéma, un dessin vaut mieux qu'un long discours) en avait fait une force de la nature. Il déployait



une puissance inhumaine pour aider les feuilles à remonter aux arbres, là où est leur vraie place. La morale de cette histoire serait : si vous aimez la nature vous aimerez le cadre High Power Frame qui équipe maintenant la plupart des VTT MBK.

**MBK**



CE N'EST PAS UN VTT, C'EST UN MBK.



MBK A INVENTÉ UNE MACHINE À FAIRE DE LA FUMÉE SANS FEU.

Ce sont les indiens qui vont être contents. Imaginez le temps perdu pour faire des signaux de fumée : trouver du bois, disposer d'une couverture, faire du feu (même sous la pluie). Ils peuvent dire merci à MBK qui a équipé son Tracker Hi-Tech, comme la plupart de ses VTT, du fameux cadre High Power Frame constitué de tubes à ellipses orientées (voir schéma, un dessin vaut mieux qu'un long discours). Résultat, un cadre plus rigide pour



optimiser les transferts d'énergie. D'une puissance incomparable, les nouveaux MBK sont des monstres de performance et d'efficacité qui vous emporteront sur toutes les routes que vous vous êtes tracées. Un dernier mot, en indien MBK High Power Frame se dit "petit nuage".

**MBK**



CE N'EST PAS UN VTT, C'EST UN MBK.

[illegible]

**OFFRE VALABLE JUSQU'AU 31 DECEMBRE 1991  
DANS LES MAGASINS MBK AFFICHANT L'OPERATION**

**MBK** 

## Publicité VT MBK de 1992

### MBK et le Fonds Français pour la Nature et l'Environnement.

**MBK** 

### Une certaine idée de l'environnement

A l'heure de la protection de l'environnement et du respect de la nature, il n'y a rien de plus sain et de plus naturel que de rouler à vélo. C'est pourquoi MBK s'engage, pour l'achat d'un vélo MBK porteur de l'offre, à planter un arbre avec le concours du Fonds Français pour la Nature et l'Environnement, et à remettre à l'acheteur un certificat de membre bienfaiteur de la forêt.

Alors pour que la forêt française soit encore plus belle et que les arbres soient encore plus nombreux, nous n'avons pas hésité à vous proposer une large gamme de vélos à prix "taillés".



Pour connaître les points de vente MBK  
associés à l'opération,  
tapez 3615 code MBK

### La technologie et le service MBK



MBK, l'un des leaders européens du marché de la bicyclette, commercialise chaque année plus de 400 000 vélos, dans le monde entier... Par sa volonté constante d'innovation, MBK est désormais, en France, le N°1 du Vélo Tout Terrain ! MBK propose une gamme forte de plus de 100 modèles différents, pour enfants et pour adultes, pour le sport et les loisirs. Sécurité, performances et qualité sont les trois axes de la créativité MBK.



Cette créativité s'exprime pleinement sur les gammes sportives (COURSE, VTT, TREKKING), avec l'apparition d'un nouveau type de cadre, le fameux "HIGH-POWER FRAME" (HPF) : au cadre à ellipses orientées. Les trois tubes principaux qui composent le cadre, ne sont plus ronds, mais ovalisés en leurs extrémités. Résultats ? Des performances inégalées, une résistance à toute épreuve, et une habilité hors du commun.





Les bicyclettes MBK sont distribuées en France par un réseau de 2000 concessionnaires, distributeurs et agents de la marque. La densité du réseau MBK vous permet de trouver aisément un distributeur spécialiste agréé ou, en plus d'un large choix de bicyclettes et d'équipements, vous sont assurés les conseils de professionnels passionnés, la préparation à la route, la garantie et le service après-vente, sans oublier un financement personnalisé.

**MBK** 

DU 1er AVRIL AU 31 JUILLET 1992

**MBK** 

PRESENTE

# UN VELO UN ARBRE



GRACE A VOUS  
UN VELO MBK ACHETE  
C'EST UN ARBRE PLANTE



AL DENT 82, NANTES 8 361 607 704 B.V. 1992

## Pour que les arbres poussent plus nombreux nous n'avons pas hésité à couper nos prix



**EXPLORER (24 M 46)**  
Les fondus du hors-piste vont apprécier l'EXPLORER. Cadre VTT, fourche Shimano, jantes durul de 24", 18 vitesses indexées, freins cantilever.

**1890 F. 1695 F.**



**CLUB (T 350 - T 350 D)**  
A la pointe de la technique pour la ville et les loisirs, le CLUB met avant tout l'accent sur l'ergonomie et la qualité des équipements : 7 vitesses indexées Shimano STI, cadre muni renforcé CR MO, fourche crownless, équipement durul, pneus rétrovibrants.

**3395 F. 1995 F.**



**ROCKFIGHTER (M 353 - M 353 D)**  
Sensibiliser l'âme citadine! Cadre HFF 3 tubes CR MO ou cadre mixte, fourche fourche CR MO, 21 vitesses indexées Shimano 300 LX STI, le ROCKFIGHTER ne manque pas de munitions.

**3490 F. 2895 F.**



**SPRINT (C 116)**  
Pour prendre un bon départ, rien de tel que le SPRINT. Son cadre course et ses 12 vitesses Shimano en font un modèle idéal pour l'entretien.

**1525 F. 1295 F.**



**MIRAGE (C 227)**  
La vitesse, c'est son rayon ! Un vélo fait pour procurer un plaisir intense, grâce à son cadre HIGH POWER FRAME - CR MO - et à son groupe complet Shimano.

**3490 F. 2995 F.**



**COMPETITION (MX 240)**  
Tous derrière et moi devant ! La COMPETITION, avec son cadre 3 tubes CR MO, sa fourche ultra profilée, et ses pneus SKIN WALL, nous propulse en tête de tous les pelotons.

**925 F. 750 F.**



**OUTSCAPER (M 343 - M 343 D)**  
MBK vous propose l'OUTSCAPER. Au menu, cadre HFF 3 tubes CR MO, fourche fourche CR MO et poignées fourchettes de sélection des 21 vitesses SACHS 2500 ATB : un vrai régal ! Deux versions de cadre sont proposées, cadre homme ou cadre mixte.

**3490 F. 2595 F.**



**RANGER HI-TECH (M 453)**  
Pour les élitistes professionnels, MBK a créé le RANGER HI-TECH cadre HFF 100% CR MO et série complète Shimano DEORE LX, voilà de quoi repousser vos limites.

**5690 F. 3895 F.**



**TRAINER (C 207)**  
Un vélo HI-TECH pour les amoureux du sport de la balle et de la détente. Il est équipé d'un cadre HFF 3 tubes CR MO, d'une transmission complète Shimano 300 LX.

**2880 F. 2495 F.**



**NOMADE (CY 40 - CY 40 D)**  
Le NOMADE est un hymne à la ville. Il reçoit un cadre city, homme ou baroque, une fourche crownless CR MO et des équipements durul, lui procurant une grande facilité d'entretien.

**3395 F. 1495 F.**



**GRAND SPORT (D 25)**  
Le GRAND SPORT, équipé de 12 vitesses, est particulièrement performant. Son garde-boue, son porte-bagages et son éclairage, participent activement au confort et à la sécurité. Le GRAND SPORT, pour les grandes villes du week-end !

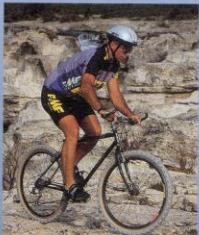
**1790 F. 1395 F.**



**CLIMBER HI-TECH (M 463)**  
HFF 100% CR MO pour le cadre, poignées fourchettes et transmission, SACHS 7000 ATB pour la série, le CLIMBER HI-TECH fait voler la poudre.

**5690 F. 3395 F.**

**D**epuis plusieurs années déjà, la firme française a développé un cadre spécifique dénommé HPF pour High Power Frame. Il s'agit en fait d'un cadre dont les tubes ont la particularité d'avoir des sections elliptiques orientées de façon sélective en fonction des principales contraintes exercées sur le cadre. Cette forme particulière, associée à un acier de très haute qualité (Columbus EL), donne un produit particulièrement rigide et tout le monde sait que c'est excellent pour le rendement. Les modèles 1996, dénommés HPF New, voient l'ocostage des haubans (tubes arrière supérieurs) remonté pour plus de solidité. Le M 584 (MBK a toujours eu un faible pour les références codées) fait la fierté de la marque. Il faut dire que derrière une apparence classique se cache une véritable bête de course. Ce VTT a été primé plusieurs fois par nos confrères de la presse spécialisée. Un preuve, s'il devait y en avoir une, de sa reconnaissance par le milieu des spécialistes. Si la qualité du cadre y est pour beaucoup, la géométrie sportive contribue également à ce succès. S'il vous plaît, monsieur MBK, ne changez rien ! Équipé d'une transmission et d'un freinage irréprochables, le M 584 est également doté de roues ultrarigides à rayonnage droit, une particularité que chacun appréciera à sa juste valeur : on obtient ainsi une véritable petite bombe mais au prix d'un manque de confort évident, surtout lorsque le terrain devient irrégulier. Nous allons faire la même remarque que précédemment, tout acheteur d'un M 584 est un futur acquéreur de fourche télescopique s'il n'en a pas déjà une sur son VTT du moment. La pose d'une fourche rigide d'origine chez MBK a au moins l'avantage de laisser le choix du modèle au futur acquéreur, bien vu ! ●



# MBK M584

## Une référence



### FICHE TECHNIQUE

**Cadre**  
Columbus EL HPF 2 Light.

**Fourche**  
Chromoly Lungi Triple Butted.

**Guidon**  
Jeu de direction Aheadset YST 228 A, cintre zoom 6000 Aluminium, potence Meng Jin Aheadset, embouts finition carbone.

**Transmission**  
Dérailleur arrière Shimano Deore XT, dérailleur avant Shimano Deore LX, pédalier Sugino Mighty 22/32/42, cassette de roue libre Shimano Deore LX 8 vitesses 11/28, commandes Shimano Deore XT Rapidfire New.

**Freinage**  
Léviers Shimano Deore XT New, étriers Shimano Deore XT V-Brake.

**Roue avant**  
Mayau Shimano Deore LX 32 rayons, jante Rigida DP22 CSB, pneu Hutchinson Rock X-country 1.95.

**Roue arrière**  
Mayau Shimano Deore LX 32 rayons, jante Rigida DP22 CSB, pneu Hutchinson Rock X-country 1.95.

**Poids VTT Mag**  
11,1 kg en taille 44.

**Prix**  
Environ 8 500 F.

**Tailles disponibles**  
44/48/52.

### GÉOMÉTRIE

|     |                   |
|-----|-------------------|
|     | (en taille 44 cm) |
| A = | 440 mm            |
| B = | 541 mm            |
| C = | NC                |
| D = | 425 mm            |
| E = | 1039 mm           |
| F = | 73°               |
| G = | 72°               |



Seulement trois tailles disponibles.

### CADRE ✓✓✓✓✓

Chez MBK, on a choisi le célèbre acier Columbus EL que l'on ne présente plus. Il s'agit d'un acier Nivacrom (alliage au Vanadium et au Niobium) étudié pour offrir une légèreté maximum sans nuire à la rigidité. Incontestablement, on est dans le domaine de l'acier haut de gamme. Le noir profond sied bien au modèle, on ne peut guère faire plus sobre et les soudures T.L.G. (Tungsten Inert Gas) sont correctement réalisées.



### TRANSMISSION ✓✓✓✓✓



Le pédalier Sugino Mighty est la seule entorse au « tout Shimano » sur ce modèle et on ne va pas s'en plaindre car cela lui confère une certaine originalité. Rappelons que Sugino est le sous-traitant japonais de nombreuses marques réputées, la médiocrité n'est donc pas de mise. Les nouvelles commandes Shimano Deore XT Rapidfire sont encore plus légères et encore plus ergonomiques et la sélection d'un dérailleur Deore LX ainsi que d'une roue libre issue du même groupe nous apparaît comme un bon choix car cela permet de maintenir ce VTT à un prix « raisonnable ».

### FREINAGE ✓✓✓✓✓

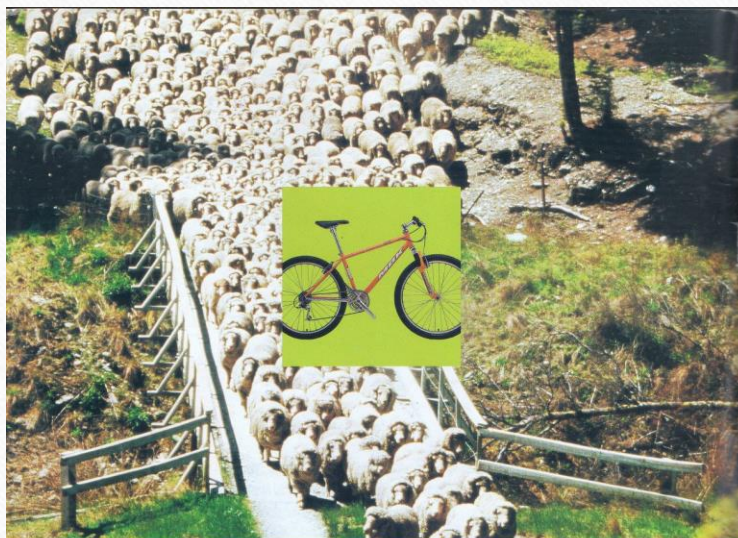


Rien à dire, avec l'ensemble de freinage Shimano Deore XT V-Brake (prononcez vibrabrique), MBK a fait le bon choix. C'est puissant (trop même si vous ne réglez pas les patins de façon absolument parallèle à la jante) et progressif à la fois. Un excellent produit pour ceux qui aiment les freinages secs quelles que soient les conditions atmosphériques. Avec cette grande nouveauté 1996, Shimano a pris une nouvelle fois quelques longueurs d'avance sur la concurrence. Une seule inconnue : nous n'avons pas encore testé la longévité des patins sur terrain gras, car ce début d'automne a été « trop » élément.

### PÉRIPHÉRIQUES ✓✓✓✓✓

L'originalité est là mais l'efficacité n'est pas à la hauteur, le rayonnage droit n'est pas vraiment recommandé pour un véritable usage tout terrain. Si vous êtes un pro qui veut se distinguer sur terrain cassant, revenez à un rayonnage normal ou adoptez d'emblée une fourche à suspension. Par ailleurs, on a bien aimé les petits embouts de guidon en finition carbone, la potence très relevée et la selle Fitte Titanium qui reste un must en la matière.





# MBK. LE VÉLO CONTRE LES SENTIERS REBATTUS.



Fuyez la foule moutonnaire et les ornières cent fois rebattues. Sur Stonefire Comp SP de MBK, élansez-vous vers de nouveaux horizons, relevez les défis impossibles, tracez la voie et passez là où personne n'est encore passé: vous avez entre les mains le nec plus ultra, le VTT du Team MBK, la marque de ceux qui vont toujours de l'avant. Cadre 8 tubes Columbus Genius (0.7/0.4./0.7), bases et haubans en S, base arrière droite chromée, fourche à suspension Manitou Pro C, groupe Shimano Deore XT 24 vitesses, freins Shimano V-Brake, jantes Mavic X 517, Grips Catane. 600 revendeurs en France - Adresses: 3615 MBK. (1,29 F/min).



TRACEZ LA VOIE.

VTT Mag N°101 Février 1998

## GAMMES 1998

### Massi

### Hard Swing LX

Tendance 98 : options autour d'un cadre

Casa Masferrer

Nombre de modèles : 22

Pol. Ind. Congost-Arda. San Julian, s/n-08 400 Granollers (España)

Bon plan : Voodoo LX

Tél. : 00 34 07 25 09 59



| Modèle            | Cadre          | Fourche      | Susp. AR | Transmission | Commandes | Freins         | Prix     |
|-------------------|----------------|--------------|----------|--------------|-----------|----------------|----------|
| Over Speed        | Tange          | Tange        | -        | Alivio       | Alivio    | Alivio         | 4015 F   |
| Over Speed STX    | Tange          | Tange        | -        | STX          | STX       | STX V-Brake    | 4 426 F  |
| Over Speed STX-RC | Tange          | Tange        | -        | STX-RC       | STX-RC    | STX-RC V-Brake | 4 838 F  |
| Hard Swing STX-RC | Tange ultimate | Tange        | -        | STX-RC       | STX-RC    | STX-RC V-Brake | 5 840 F  |
| Voodoo STX-RC     | CrMo Ritchey   | Ritchey      | -        | STX-RC       | STX-RC    | STX-RC V-Brake | 6 085 F  |
| Hard Swing LX     | Tange ultimate | Tange        | -        | LX           | LX        | LX V-Brake     | 6 443 F  |
| Voodoo LX         | CrMo Ritchey   | Ritchey      | -        | LX           | LX        | LX V-Brake     | 7 126 F  |
| Scorpio           | Alu 7005       | RST Mazo Pro | Dyna     | Alivio       | Alivio    | Alivio         | 4 015 F  |
| Hard Swing XT     | Tange ultimate | Tange        | -        | XT           | XT        | XT V-Brake     | 9 089 F  |
| Scorpio STX-RC    | Alu 7005       | RST Mazo Pro | Dyna     | STX-RC       | STX-RC    | STX-RC V-Brake | 9 173 F  |
| Voodoo XT         | CrMo Ritchey   | Ritchey      | -        | XT           | XT        | XT V-Brake     | 9 381 F  |
| Scorpio LX        | Alu 7005       | RST Mazo Pro | NC       | LX           | LX        | LX V-Brake     | 9 776 F  |
| Scorpio XT        | Alu 7005       | RST Mazo Pro | Dyna     | XT           | XT        | XT V-Brake     | 12 422 F |

Options :

Sur Over Speed : RST 381 : + 590 F - Sur Hard Swing : RST 461 : + 810 F - Sur Voodoo : RST Mazo Pro : + 1 275 F



### Stone Fire Comp SP

MBK

Tendance 98 : acier et rando

Nombre de modèles : 11

Bon plan : Stone Fire Comp SP

MBK  
ZI Rouvray BP 639 02322 Saint-Quentin Cedex  
Tél. : 03 23 51 44 44, Fax : 03 23 51 44 00

| Modèle                   | Cadre           | Fourche             | Susp. AR | Transmission            | Commandes          | Freins           | Prix    |
|--------------------------|-----------------|---------------------|----------|-------------------------|--------------------|------------------|---------|
| Stoneclimber Sport SP    | Hi-Ten          | Top Gun             | -        | TK-30/TK-30/Alivio      | Grip Shift MXR 170 | Conti-levers alu | 2 195 F |
| Stoneclimber Comp        | CrMo/Hi-Ten     | Hi-Ten              | -        | Suntour/Acero-X/Alivio  | Alivio             | Alu V-Brake      | 2 495 F |
| Stoneclimber Sport AL    | Alu             | Hi-Ten              | -        | Suntour/Acero-X/Acero-X | EZ Fire            | Alu V-Brake      | 2 795 F |
| Stoneclimber Comp SP     | CrMo/Hi-Ten     | Big Bang            | -        | Suntour/Acero-X/Alivio  | Alivio             | Alu V-Brake      | 2 995 F |
| Stoneclimber Sport AL SP | Alu             | Big Bang            | -        | Suntour/Acero-X/Acero-X | EZ Fire            | Alu V-Brake      | 3 195 F |
| Stoneclimber             | CrMo            | CrMo                | -        | Suntour/Alivio/STX      | Alivio             | STX V-Brake      | 3 495 F |
| Stoneclimber SP          | CrMo            | Suntour 8500V       | -        | Suntour/Alivio/STX      | Alivio             | STX V-Brake      | 3 995 F |
| Stoneclimber AL SP       | Alu 7005        | Suntour 8500V       | -        | Suntour/Alivio/STX      | Alivio             | STX V-Brake      | 4 595 F |
| Stoneclimber Comp SP     | CrMo            | Marzocchi Zakes Pro | -        | Suntour/STX/LX          | Alivio             | LX V-Brake       | 5 795 F |
| Stoneclimber SP          | Columbus Cyber  | Manitou SX          | -        | LX/LX/XT                | XT                 | XT V-Brake       | 7 995 F |
| Stoneclimber Comp SP     | Columbus Genius | Manitou Pro SX-R    | -        | XT                      | XT                 | XT V-Brake       | 9 995 F |

### Megamo

Tendance 98 : uniquement du trial

Nombre de modèles : 3

Bon plan : Junior Racing

Willtec distribution Sarl  
155, rue de l'Agout 81 100 Castres  
Tél. : 05 63 59 87 77, Fax : 05 63 59 87 88

| Modèle              | Cadre          | Fourche | Susp. AR | Transmission          | Commandes          | Freins          | Prix    |
|---------------------|----------------|---------|----------|-----------------------|--------------------|-----------------|---------|
| Trial Junior        | Tange          | CrMo    | -        | Megamo/Acero-X/400 EX | Grip Shift MXR 170 | Conti-levers    | 5 990 F |
| Trial Junior Racing | Tange          | CrMo    | -        | Megamo/Acero-X/RSX    | Grip Shift SRT 400 | Megamo HS 22    | 7 370 F |
| Trial Pro           | Tange Ultimate | CrMo    | -        | Megamo/STX-RC/STX-RC  | Grip Shift SRT 400 | Megamo Johnny T | 9 890 F |

80

Dans la colonne transmission, sont indiqués dans l'ordre : pédalier, dérailleur AV, dérailleur AR.

Le VTT futuriste MBK Bzzz, petit retour dans les années 90. C'est sous la forme d'un VTT tout suspendu, sur la base d'un cadre carbone en forme de boomerang avec un look avant-gardiste, que la marque MBK voyait le vélo tout terrain du futur. Le design met en avant l'intégration des différents éléments pour un design épuré et fonctionnel. La forme du cadre par exemple devait permettre de porter facilement le vélo sur l'épaule pour les franchissements. Le vélo était équipé de freins à disque hydrauliques, équipement encore rare à cette période. Les très belles jantes à batons étaient réalisées en carbone. Le côté "too much" était peut être l'éclairage avant arrière avec la petite grille de protection façon 4X4. Sacha Lakic, le créateur de ce vélo c'est fait depuis une belle renommé dans le monde du design en travaillant sur de nombreux projets variés, en rapport ou non avec le transport.



27 mars 2015

Modèle : Ax-ion - 1997

Conçu par MBK, Ax-ion est le premier vélo à pédalage assisté proposé sur le marché. Grâce à son système électrique débrayable, Ax-ion utilise votre énergie pour fournir la sienne, et démultiplie ainsi votre force.

MBK Ax-ion, le vélo qui va plus loin. Ax-ion aplanit les côtes, neutralise le vent contraire et vous pousse à aller beaucoup plus loin que vous ne pensiez.

Avec Ax-ion, tracez la voie sans bruit, sans pollution, et presque sans effort.

MBK Ax-ion, le vélo qui pédale autant que vous !  
Le système électrique de l'Ax-ion double la puissance de votre pédalage. Dès le démarrage, son énergie est disponible. A partir de 16 km/h, le cerveau de commande diminue progressivement la puissance, pour se mettre en veille lorsque vous atteignez les 25 km/h. Un simple interrupteur vous permet d'actionner ou non ce système, et d'utiliser Ax-ion comme un vélo normal, quand l'énergie d'appoint n'est pas nécessaire.

MBK Ax-ion, le vélo des temps modernes. Ax-ion allie la technologie de pointe à l'esthétique la plus novatrice.



Après plusieurs années d'absence sur le segment, MBK réinvestit le marché du vélo à assistance électrique avec sa nouvelle gamme AX-ION composée de six vélos.

« Sur un marché en constante augmentation depuis 2005, MBK ne pouvait qu'être partie prenante » nous explique Catherine Hauet marketing manager des produits MBK qui ambitionne d'écouler 1.000 unités en 2014.

Sous l'appellation AX-ION, la gamme de vélos électriques de MBK est composée de 6 vélos, chacun disponible en 3 tailles de cadre



**AX-ION 1.1**



**AX-ION 2.2**

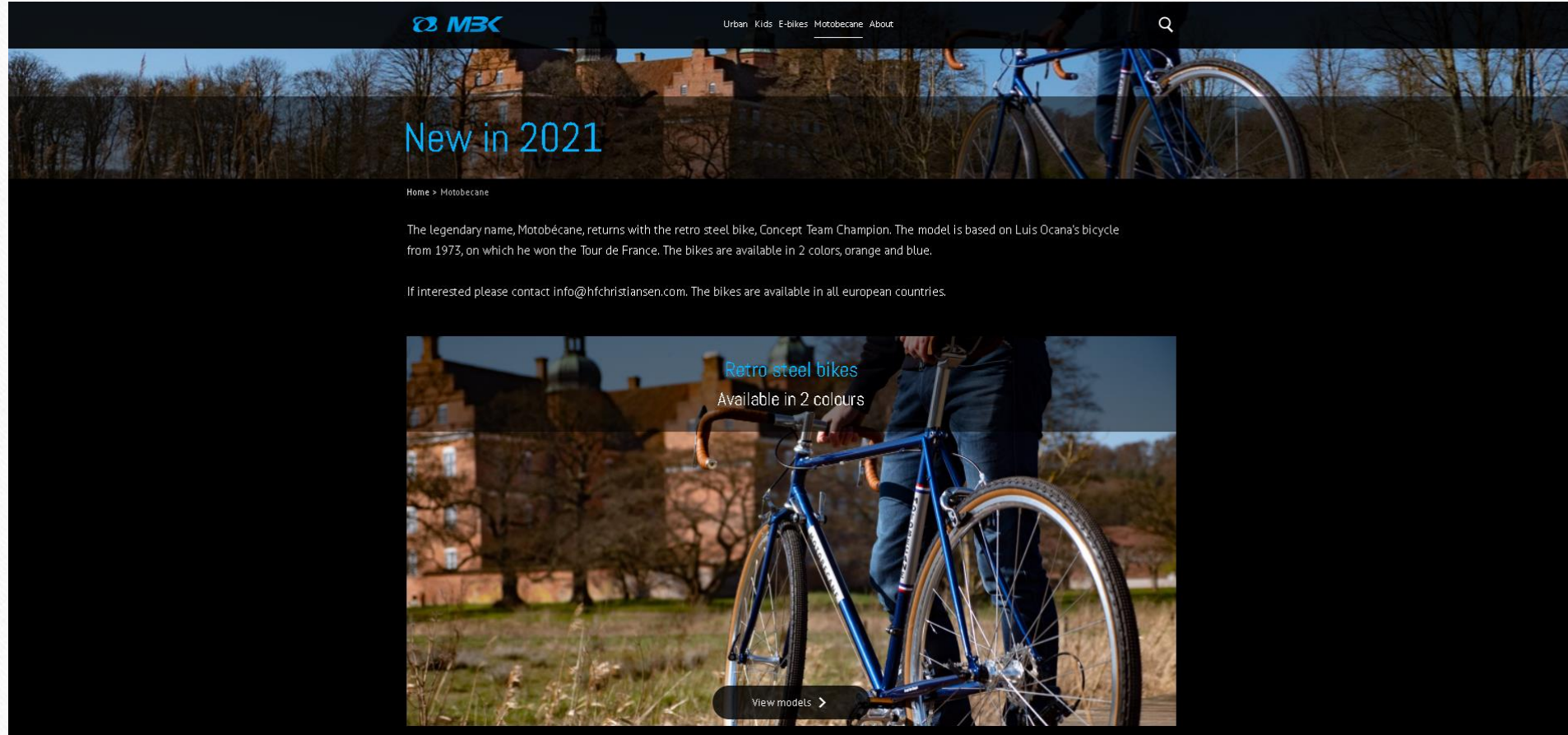


**AX-ION 3.3**



**AX-ION 5.5**

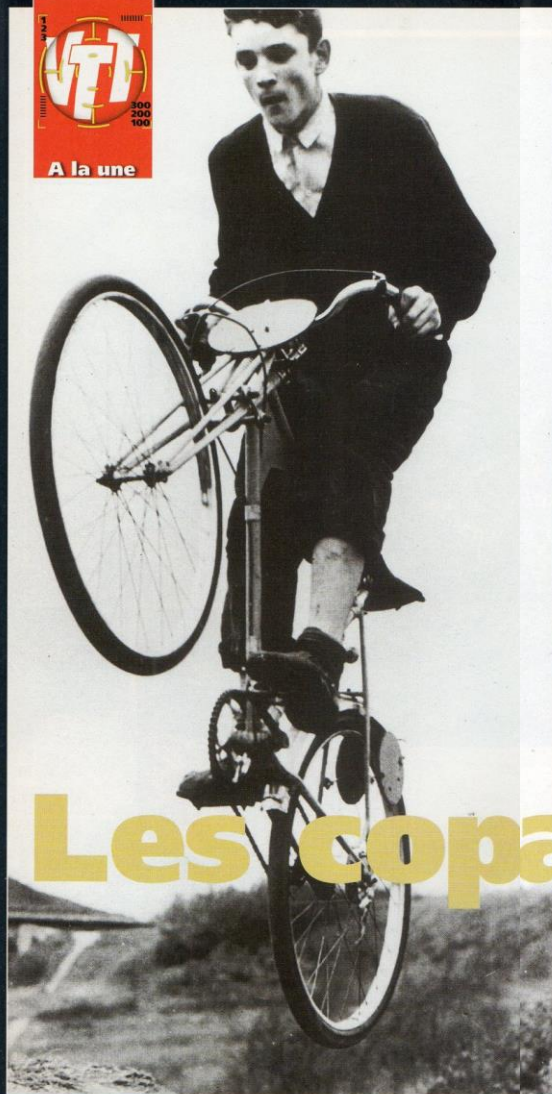
En 2006, la société danoise HF Christiansen a repris  
CycleVision A/S et ainsi les marques MBK et Motobécane



La marque Motobecane continue d'exister aux Etats Unis et propose des vélos hybrides lointains cousins du City Bécane made in Taiwan.



<https://www.motobecane.com/lifestyle/efs.html>



# 1951

Tous les "branchés" du VTT vous le diront : notre sport est né en Californie, du côté de Marin County, dans les années 70. C'est un fait acquis et bien ancré dans les esprits. Pourtant, au vu de ce que nous savons aujourd'hui, nous pouvons dire que, s'il a obtenu sa reconnaissance de l'autre côté de l'Atlantique, le VTT trouve ses racines dans la banlieue nord-est de Paris, à proximité de la Porte des Lilas.

# 52

# 53

# 54

# 55

# 56

## Les copains d'abord



**N**ous sommes au début des années 50. A cette époque, Bobet n'a pas encore gagné son premier Tour de France, et le grand Fausto Coppi n'est pas encore champion du monde. Non, à cette époque, le sport à la mode dans les banlieues populaires, c'est le moto-cross. Des compétitions, attirant des milliers de spectateurs, sont organisées aux portes de la capitale, sur les anciennes fortifications.

Dans la grande famille qu'est alors cette discipline, un groupe de 18 adolescents, dont la plupart se sont connus sur les bancs de la communale, rêve de marcher sur les traces de leurs aînés. Faute de motos, ils utiliseront des vélos. Pour "s'amuser", ils s'organisent alors en association, et créent le VCCP (Vélo Cross Club Parisien).

Dans le seul but de ressembler "aux grands", Jean Duda décide, le premier, de réaliser un vélo spécifique et de l'équiper d'une fourche à suspension récupérée sur une moto. Ses copains suivent rapidement. Les premières fourches sont récupérées sur des épaves de petites motos de 100 cm<sup>3</sup>. Les diamètres de pivots différents et le jeu invraisemblable de l'ensemble, poussent certains à se tourner vers les fourches de motos "Souplex", à parallélogramme. De bricolages en améliorations, le résultat est étonnant. En effet, sur ces vélos, on retrouve, une fourche suspendue, des changements de vitesses au guidon, des renforts de cadre, et un cintre relevé (les premiers VTT de Tom Ritchey ou Joe Breeze, vers 1975, n'avaient pas tout ça !). Dans un souci de solidarité, les jantes et les rayons proviennent également de petites motos. La roue arrière, munie d'un frein à tambour est d'ailleurs surdimensionnée par rapport à la roue avant.

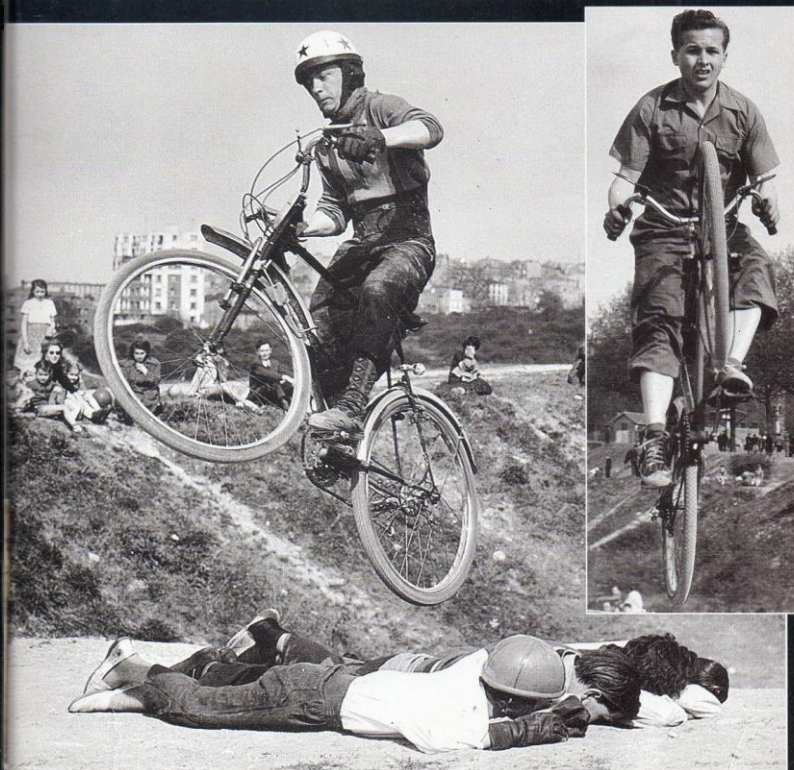
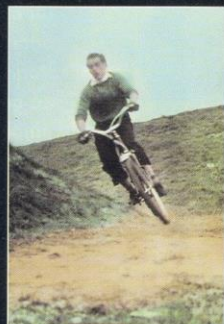
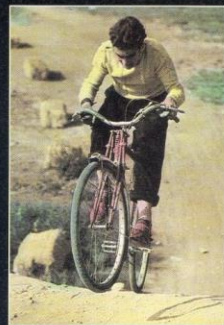
Profitant du fait qu'ils évoluaient depuis toujours dans ce milieu, les jeunes banlieusards arrivent à convaincre les organisateurs de les laisser courir sur les circuits à l'entree des courses de moto-cross. Lors de la première, à Ivry en 1951, lorsque le speaker annonce que des vélos vont emprunter la piste de cross, peu de gens y croient. Pourtant, les compères se taillent rapidement la part belle, et connaissent un franc succès. De 1951 à 1956, ils se "produisent" aux Lilas, puis à Pantin, Bobigny, Montreuil et Montmorency. Au fil des compétitions (3 ou 4 par an), le matériel évolue. Les cadres sont

renforcées, souvent de manière... artisanale. Suite à une rupture, certains, comme Gérard Gartner (qui, après une carrière de boxeur, et un titre de champion de France, est aujourd'hui sculpteur), n'hésitent pas à insérer un autre tube à l'intérieur du cadre, avant de rebrasser le tout... Un ancêtre du double-butted en somme ! L'autre petite révolution intervient lorsque Jean-Claude Serre (qui deviendra champion de France de vitesse moto au début des années 60, puis ingénieur) conçoit sa propre fourche. Le VCCP atteint alors son paroxysme. Les copains s'entraînent tous les jours, sitôt l'école terminée. Les concours de wheelings (le "record" est détenu par Henri Albiou, avec 52 mètres !) et de bunny-up font leur apparition.

Seul de la troupe à être conscient de l'intérêt que représente ce nouveau sport, et plus ambitieux que ses camarades, Georges Leskovak (qui créera plus tard la Fédération Française de Karting), effectue des démarches auprès des fédérations motocyclistes et cyclistes. Les premiers ne peuvent reconnaître cette discipline "non motorisée", tandis que la fédération de cyclisme impose des conditions telles (casques, assurances, autorisations...) que l'affiliation ne se fera jamais.

Le temps passant, le groupe se désunit quelque peu. Les plus âgés du groupe sont appelés sous les drapeaux, d'autres ayant l'âge et les moyens, réalisent leur rêve : avoir une moto.

De plus, les "crossmen", trouvant que les p'tits gars du VCCP leur font de l'ombre, se montrent moins accueillants



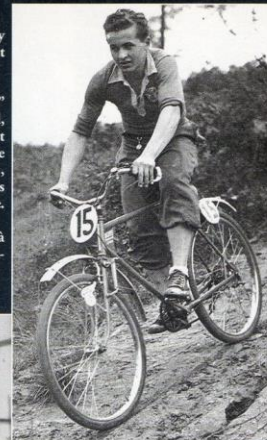
et, bien aidé par l'incompréhension des instances dirigeantes, le VCCP s'éteint lentement au cours de l'année 1956. Ce n'est que 30 ans plus tard que ses créateurs s'apercevront qu'ils sont passés tout près de la légende. ■

Nous ne pouvions pas évoquer l'aventure du VCCP sans en citer tous les protagonistes. Un amical salut à : Henri Albiisson, Claude Biraud, Serge Douvil, Jacques Bouquetel, François Dehorniat, Jean Duda, Guy Hermand, Georges Leskowak, Alain Lyver, Lucien Picou, "petit

Prousky", "grand Prousky", Guy Sentucq, Jean-Claude Serre et Georges Voutsas.

Un grand merci aux "VCCPistes" Gérard Gartner et Jacques Michel, sans lesquels cette épopée serait tombée dans l'oubli. Et surtout, une pensée pour Clément Guilbert, récemment décédé, et à qui ses copains souhaitent dédier cet article.

Enfin, tous nos remerciements à Laurent Dibos de «Canal, le magazine de Pantin».



L'histoire du VTT commence aux Etats Unis, mais il est difficile de dire par qui et quand exactement le montain bike a été imaginé. Toutefois c'est à partir de la fin des années 70 qu'il commence à être fabriqué en petites séries.



Breezer number one 1977



Stumpjumper de Specialized 1983



Ross Mountain Bike 1984



Cannondale SM500 1984

<https://mmbhof.org/mtn-bike-hall-of-fame/history/mountain-bikings-first-bikes/>

En France c'est Motobécane et Peugeot qui démarrent en 1983 la fabrication de leur premier modèle bientôt suivis par d'autres marques.



Peugeot VVT1 1984



Sunn 5003R 1993

Industrialisé depuis deux ans, ce nouveau type de vélo que l'on appelle mountain bike, commence à s'exporter des États-Unis et fait sa première apparition médiatique en France cette année-là (1985). Sous l'impulsion de Stéphane Hauvette, quelques personnalités sportives du moment comme Cyril Neveu (multiple vainqueur du Paris Dakar) seront filmées à La Plagne sur des mountain bikes siglés Peugeot, principal concurrent de Motobécane. Le mountain bike interroge. Aussi, Peugeot et Motobécane vont-ils chacun réaliser des VTT en pré-série pour la Chambre Syndicale du Cycles, qui seront mis à disposition de l'AFB (Association Française de Bicrossing) pour promouvoir cette nouvelle machine. Le BMX, pratique en pleine progression, sera le plus indiqué pour assurer l'opération. Bien sûr, fallait-il faire le buzz. En parallèle de l'AFMB (Association française de Mountain Bike) créée par Stéphane Hauvette, l'AFB, relayée par la presse spécialisée du moment, proposera quelques événements où ces VTT fabriqués par Peugeot et MBK seront essayés par les participants : au Puy de Dôme en juillet 1984 et 1985, organisé par Pierre Brondello puis lors de la Vallée des Roys de Jacky Aubert à Amboise où fut utilisé le Motobécane ici présenté. Vous prenez un BMX et un vélo de course. Vous secouez le tout et vous obtenez un MT Bécane de Motobécane! Le cadre est réalisé en tubes d'acier Cromo Columbus brasés en interne. La géométrie est très éloignée des canons actuels avec un tube supérieur plongeant comme sur une machine de contre la montre et un boîtier de pédalier haut perché. Pas génial pour la stabilité, mais intéressant pour le franchissement d'obstacles. La fourche est une Bi-Plane réputée plus résistante aux chocs frontaux que sa classique homologue à raccord. Les dérailleurs Sachs-Huret et le pédalier triple plateau sont récupérés d'une randonneuse et les freins Dia-Compe sont originaires du Cyclo Cross. Enfin, le guidon, la potence et les pédales proviennent d'un BMX. Si possible, évitons la descente et la vitesse ! Le MT Bécane est plutôt un vélo maniable, plus adapté aux rallyes organisés par l'AFB et ses épreuves variées qu'aux courses en ligne genre Roc d'Azur. Une approche du mountain bike plus loisir que réellement compétition, une voie différente que celle choisie par le VTT moderne, mais pas pour autant inintéressante...

Texte et Photos : ©24Pouces - Génération Mountain Bike  
Vélo Tout Terrain 1 Jul 2018

## 92 RÉTRO Motobécane MT Bécane (1983)

### VTT D'ANTAN

Voici une pièce incontournable de l'histoire du VTT français, puisqu'il s'agit d'une des toutes premières réalisations. Nous sommes en 1983 et le mountain bike explose. Motobécane lance le MT Bécane !

Texte et Photos : ©24Pouces - Génération Mountain Bike

Industrialisé depuis deux ans, ce nouveau type de vélo que l'on appelle mountain bike, commence à s'exporter des États-Unis et fait sa première apparition médiatique en France cette année-là (1985). Sous l'impulsion de Stéphane Hauvette, quelques personnalités sportives du moment comme Cyril Neveu (multiple vainqueur du Paris Dakar) seront filmées à La Plagne sur des mountain bikes siglés Peugeot, principal concurrent de Motobécane. Le mountain bike interroge. Aussi, Peugeot et Motobécane vont-ils chacun réaliser des VTT en pré-série pour la Chambre Syndicale du Cycles, qui seront mis à disposition de l'AFB (Association Française de Bicrossing) pour promouvoir cette nouvelle machine. Le BMX, pratique en pleine progression, sera le plus indiqué pour assurer l'opération. Bien sûr, fallait-il faire le buzz. En parallèle de l'AFMB (Association française de Mountain Bike) créée par Stéphane Hauvette, l'AFB, relayée par la presse spécialisée du moment, proposera quelques événements où ces VTT fabriqués par Peugeot et MBK seront essayés par les participants : au Puy de Dôme en juillet 1984 et 1985, organisé par Pierre Brondello puis lors de la Vallée des Roys de Jacky Aubert à Amboise où fut utilisé le Motobécane ici présenté. Vous prenez un BMX et un vélo de course. Vous secouez le tout et vous obtenez un MT Bécane de Motobécane ! Le cadre est réalisé en tubes d'acier Cromo Columbus



brasés en interne. La géométrie est très éloignée des canons actuels avec un tube supérieur plongeant comme sur une machine de contre la montre et un boîtier de pédalier haut perché. Pas génial pour la stabilité, mais intéressant pour le franchissement d'obstacles. La fourche est une Bi-Plane réputée plus résistante aux chocs frontaux que sa classique homologue à raccord. Les dérailleurs Sachs-Huret et le pédalier triple plateau sont récupérés d'une randonneuse et les freins Dia-Compe sont originaires du Cyclo Cross. Enfin, le guidon, la potence et les pédales proviennent d'un BMX. Si possible, évitons la descente et la vitesse ! Le MT Bécane est plutôt un vélo maniable, plus adapté aux rallyes organisés par l'AFB et ses épreuves variées qu'aux courses en ligne genre Roc d'Azur. Une approche du mountain bike plus loisir que réellement compétition, une voie différente que celle choisie par le VTT moderne, mais pas pour autant inintéressante...



1. La fourche à Bi-Plane, très éloignée des canons actuels avec un tube supérieur plongeant comme sur une machine de contre la montre et un boîtier de pédalier haut perché. Pas génial pour la stabilité, mais intéressant pour le franchissement d'obstacles.
2. Le tube supérieur plongeant comme sur une machine de contre la montre et un boîtier de pédalier haut perché. Pas génial pour la stabilité, mais intéressant pour le franchissement d'obstacles.
3. Le tube supérieur plongeant comme sur une machine de contre la montre et un boîtier de pédalier haut perché. Pas génial pour la stabilité, mais intéressant pour le franchissement d'obstacles.



Génération Mountain Bike est la première association d'histoire de passionnés de ce sport à être l'histoire du mountain bike. Son tout objet à la principale est la location d'un musée du mountain bike, l'organisation des événements et la valorisation, l'archivage et le stockage des publications, images, composants, accessoires et vélos datant d'avant 1990. Elle s'adresse à tous les cyclistes, à tous les pratiquants de la première heure et à tous ceux qui possèdent une part de l'histoire du mountain bike au fond de leur garage ou dans un coin de leur tête... [www.generationmountainbike.beucos](http://www.generationmountainbike.beucos) - [contact@generationmountainbike.beucos](mailto:contact@generationmountainbike.beucos)

Les VTT français fabriqués dans les années 80 sont très robustes et sont équipés de composants haut de gamme.

Ils sont à plus de 70% de fabrication française. Malheureusement la plupart des équipementiers ont aujourd'hui disparu.

Le City Bécane est réalisé à partir des composants suivants:

|                            |                          |                                                 |
|----------------------------|--------------------------|-------------------------------------------------|
| Cadre et fourche           |                          | Cr-Mo soudures « inexternal » <b>Motobécane</b> |
| Guidon et potence en dural |                          | Type cross Espace <b>Motobécane</b>             |
| Roues avant et arrière     |                          |                                                 |
|                            | Jante                    | Weinmann 431 26x1.75 en aluminium               |
|                            | Moyeux                   | <b>Maillard</b>                                 |
|                            | Pneu                     | <b>Michelin</b>                                 |
| Transmission               |                          |                                                 |
|                            | Dérailleur arrière       | <b>Sachs Huret DUOPAR-ECO</b>                   |
|                            | Dérailleur avant         | <b>Sachs Huret</b>                              |
|                            | Manettes dérailleurs     | <b>Sachs Huret</b>                              |
|                            | Manivelles avec plateaux | <b>Nervar</b> 170mm plateaux 50/40              |
|                            | Pédales                  | SHIMANO ADAMAS AX PD-AD20                       |
|                            | Cassette                 | <b>Maillard - Helico Matic</b>                  |
|                            | Chaîne                   | <b>Sedisport</b>                                |
| Selle                      |                          | Motobécane Touring                              |
| Tige de selle              |                          | <b>Laprade</b>                                  |
| Vis serrage tige de selle  |                          | <b>Maillard Spidel</b>                          |
| Frein avant et arrière     |                          | Cantilever Dia Compe 980                        |
| Leviers de frein           |                          | Domino                                          |

**Composants fabriqués en France**

## Cadre en acier Chrome-Molybdène soudé « inexternal »

### L'acier au Chrome-Molybdène

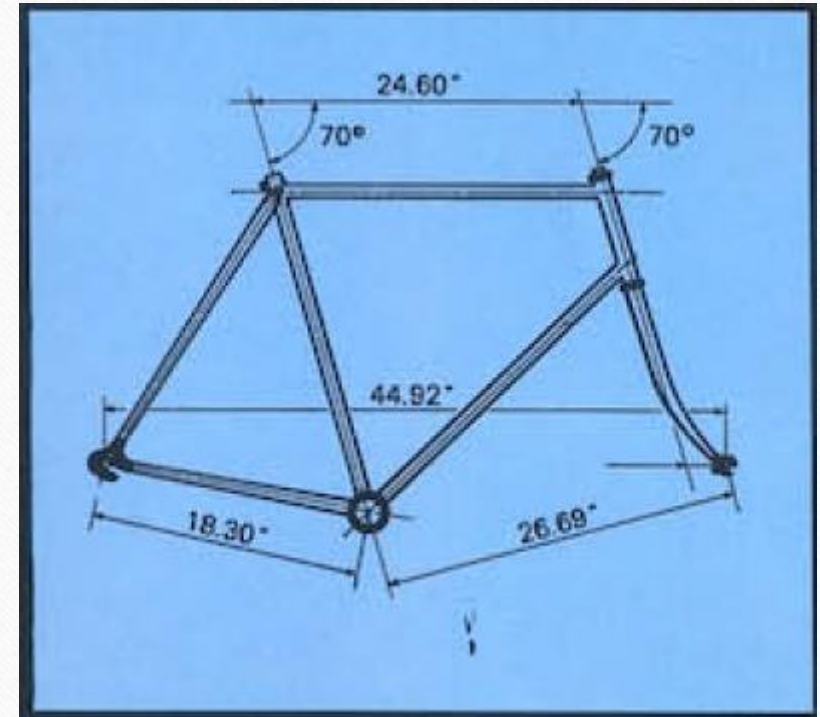
Cet acier porte plusieurs noms 4130, Cr-Mo, 25CD4, cromoly... Derrière toutes ces appellations, se cache le fameux 4130, utilisé sur la plupart des cadres de BMX milieu et haut de gamme. Pour obtenir des tubes de 4130, on ajoute au fer et au carbone (qui compose l'acier de base) 1 % de chrome et un peu moins de 1 % de molybdène. C'est peu mais pourtant suffisant pour améliorer grandement la résistance des tubes. En effet, le 4130 est environ 2 fois plus solide que l'Hi-Ten.

L'utilisation du 4130 permet d'obtenir 2 types de cadres :

- Des cadres très costauds, par le maintien d'épaisseurs de tubes assez importantes.
- Des cadres un peu plus légers, par l'affinage des épaisseurs de tubes..

### L'acier au Chrome-Molybdène traité thermiquement

Il est possible d'augmenter de 20% à 40% la solidité du 4130 en procédant à un traitement thermique des tubes avant qu'ils ne soient soudés. Les principaux fabricants de tubes 4130 traités sont Reynolds, True Temper, Fuji, Columbus.



### INEXTERNAL™ BRAZING

Unlike the conventional method that only brazes frame tubes externally, Motobecane's exclusive INEXTERNAL™ BRAZING manufacturing process brazes frame tubes internally and externally. The result is a more rigid and stronger frame.



COLUMBUS  
TUBI SPECIALI TRAVIATI

## ESSAI DOSSIER ACIER

# L'acier reste d'actualité

### S O M M A I R E

**p. 48 :** l'acier est une valeur sûre depuis le début du vélo. Nous vous présentons en détail les différentes catégories de ce matériau plus que centenaire.

**p. 50 :** toutes les marques et tous les tubes, voici un panorama complet de tous les aciers disponibles.

**p. 52 :** notre match du mois porte bien évidemment sur cinq modèles en acier. Cinq bêtes de course dont les cadres sont assemblés à partir des meilleurs aciers du moment.



vitius  
ALPINE



# Une valeur sûre

Malgré l'apparition récente de matériaux dits modernes, comme l'aluminium, le titane, le carbone ou les composites à matrice métallique, l'acier reste une valeur sûre pour la construction de cadres de vélos. Redécouverte d'un matériau qui existe depuis l'invention de la petite reine...

Par Luc Cavé

**P**armi tous les matériaux utilisés par l'homme depuis son apparition sur terre, l'acier est l'un de ceux qui a été le plus massivement et universellement mis en œuvre. La naissance du vélo tel que nous le connaissons coïncide avec le développement de l'ère industrielle débutée au siècle dernier où l'acier a pris une place prépondérante. Il est donc tout naturel que, pendant des décennies, les cadres de vélo soient composés à partir de tubes en acier. L'apparition et le développement de nouveaux matériaux (alliages d'aluminium, matériaux composites, titane, etc.) n'ont pas du tout signé l'arrêt de mort de l'acier. Malgré cette concurrence nouvelle, l'acier reste un produit d'avenir car il présente un ensemble particulièrement unique de propriétés de haut niveau que peu d'autres matériaux arrivent à réunir. D'autre part, l'acier est un matériau bon marché car les matières premières nécessaires à sa production sont très répandues à travers le monde. L'énergie nécessaire à sa production est également réduite en comparaison à d'autres matériaux et, enfin, les méthodes de production de l'acier peuvent être par-

faitement automatisées, ce qui génère des gains de productivité et de fiabilité appréciables. Dernier point important, les fabricants de tubes en acier ont développé de nouveaux produits de plus en plus performants pour concurrencer les « nouveaux » matériaux.

## IL Y A ACIER ET ACIER

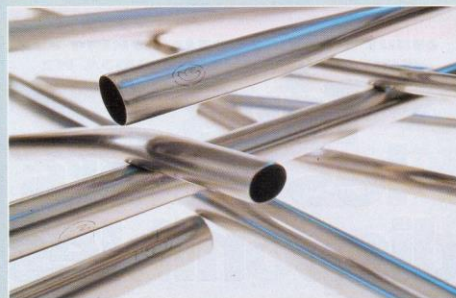
Comme pour tous les matériaux industriels, il existe sur le marché différentes qualités de tubes en acier. Depuis les simples tubes en acier « ordinaire » que l'on retrouve sur

des vélos de premier prix, appelés avec malice, mais non sans discernement, « tuyaux de chauffage », jusqu'aux aciers spéciaux ultra-légers utilisés pour réaliser les cadres des champions. Il y a un monde entre ces produits, et il ne viendrait à aucun spécialiste l'idée de faire un quelconque amalgame. Cependant, dans l'esprit du grand public, c'est beaucoup moins évident, et la confusion est entretenue par certains vendeurs peu scrupuleux qui jouent sur les mots. Heureusement, le verdict impitoyable de la balance est là pour remettre les choses à leur place, un acier basique sera toujours

## CARACTÉRISTIQUES DE DIFFÉRENTS MATÉRIAUX

| Matériau            | Densité (g/cm <sup>3</sup> ) | Module d'élasticité (kg/mm <sup>2</sup> ) | Résistance à la rupture (kg/mm <sup>2</sup> ) | Résistance à la traction (kg/mm <sup>2</sup> ) |
|---------------------|------------------------------|-------------------------------------------|-----------------------------------------------|------------------------------------------------|
| Acier chromoly 4130 | 7,87                         | 21000                                     | 78                                            | 85                                             |
| Aluminium 6061 T6   | 2,7                          | 7300                                      | 28                                            | 40                                             |
| Titane 3Al2,5V      | 4,54                         | 11900                                     | 74                                            | 88                                             |

Une petite explication de texte s'impose pour interpréter correctement le tableau ci-contre. L'acier est le plus lourd des matériaux comparés mais il est très résistant à la rupture et à la traction, donc très solide. On peut donc, pour une résistance identique, fabriquer des tubes plus fins que les autres matériaux. Au bout du compte, le cadre sera plus léger (ou, si on exagère rien, aussi léger). Dans un autre domaine, la finesse des tubes rendra ce cadre plus souple malgré un module d'élasticité élevé. CQFD !



beaucoup plus lourd, et surtout nettement moins performant, que les aciers spéciaux.

## RECETTES SECRÈTES

Dans sa composition théorique, la plus simple, l'acier est constitué de fer pur contenant moins de 2 % de carbone. Dans la pratique, on rencontre systématiquement d'autres éléments en quantité très variable. On remarque toujours, en quantités infinitésimales, des éléments résiduels provenant des matières premières utilisées pour l'élaboration des aciers. Ils sont générés au cours des opérations d'aciérie où les phases d'affinage ne les ont pas entièrement éliminés. On trouve bien souvent du cuivre, de l'étain, du zinc, du soufre, du phosphore ou des gaz comme de l'hydrogène de l'azote, de l'oxygène. Les industriels doivent vivre avec et ils en tiennent compte dans leurs cahiers des charges.

Dans un pourcentage non négligeable, on ajoute volontairement d'autres éléments généralement métalliques. Le silicium, le manganèse, le chrome, le molybdène, l'aluminium, le magnésium, le vanadium sont les principaux éléments ajoutés. On parle alors d'alliage puisqu'il y a mélange intime des composants. Par exemple, le fameux chromoly, qui sert à fabriquer de nombreux cadres de qualité, n'est pas autre chose qu'un acier allié au chrome et au molybdène. Inutile de vous dire que tous les fabricants de tubes, sans exception, gardent jalousement au secret les différentes compositions de leurs alliages même s'ils révèlent, pour la forme, les principaux composants utilisés.

## LES DIFFÉRENTES CATÉGORIES D'ACIER

Il n'y a pas de normalisation officielle internationale pour classer les différents aciers. Mais il a été élaboré, depuis plusieurs années et dans un souci de clarification, une double distinction complémentaire des différents aciers. On remarque les aciers non alliés et les aciers alliés (distinction basée sur l'analyse chimique) ainsi que les aciers de base, les aciers de qualité et les aciers spéciaux (distinction basée sur la composition et la qualité de fabrication). Dans le cas qui nous intéresse (tubes pour la construction de vélos), on peut remarquer des cadres en acier de base, c'est le très bas de gamme vendu en général, moins de 1 000 F au prix po-

## DICO

**Alliage** : ajout d'éléments (en général métalliques) à un métal ou à une base métallique pour en modifier les caractéristiques.

**Chromoly** : alliage d'acier au chrome et au molybdène, c'est l'alliage le plus courant pour fabriquer des tubes pour cadre.

**Double butted ou triple butted** : se dit d'un tube qui a reçu un double renfort ou un triple renfort aux extrémités et qui est donc plus fin en son milieu.

**Module d'élasticité** : parfois appelé module de Young, cette mesure exprimée en kg par mm<sup>2</sup> quantifie l'élasticité d'un matériau, c'est-à-dire sa déformation sous l'effet d'une charge.

**Nivacrom** : alliage d'acier spécial mis au point par Columbus et dont la formule reste secrète, on sait seulement qu'il y a du vanadium et du Niobium.

**Résistance à la rupture et résistance à la traction** : mesures de laboratoire qui permettent de déterminer la solidité d'un matériau.

**Série de tubes** : ensemble de onze tubes (avec la fourche) permettant d'assembler entièrement un cadre.

ble. Il ne s'agit en aucun cas de vrais VTT et nous ne nous attarderons pas plus sur le sujet. Les aciers de qualité recouvrent des classes d'acier non alliés et alliés. Ils satisfont à des critères d'utilisation plus sévères. Leur élaboration et leur transformation sont beaucoup plus soignées. L'acier Hi-Tensile (référéncé 1020 aux États-Unis) fait partie de cette catégorie. En haut de l'échelle, se classent les aciers spéciaux (chromoly, Nivacrom, acier au manganèse-molybdène, etc.) qui peuvent être également alliés ou non alliés. Ils satisfont à des critères d'utilisation encore plus sévères ou plus nombreux que les aciers de qualité et peuvent acquérir des propriétés particulières au cours de certains traitements spéciaux. Toutes les grandes marques de tubes utilisent presque exclusivement des aciers spéciaux. ●

# PLUS

Solidité.  
Très bonne soudabilité.  
Confort.

# MOINS

Faible résistance à la corrosion.  
Fatigabilité dans le temps.

## DOSSIER TUBES

**COLUMBUS**  
TUBI SPECIAL TRAMPANTI  
**ARETO**

Cette marque taiwanaise est encore peu connue du grand public. C'est pourtant le principal fournisseur du constructeur de cadres A-pro, une référence ! Aretto ne propose dans son catalogue que du chromoly 4130. On distingue le **850 HT MTB**, une série de tubes « double butted » ayant subi un traitement à chaud (HT) renforçant les qualités de base du matériau. Le **960 OS MTB** est une série oversize, autrement dit surdimensionnée, pour répondre à un certain phénomène de mode. Le **070 MTB** constitue la série de base de la marque, les tubes sont déjà à double renfort. Enfin, Aretto a développé deux nouvelles séries **860 OS MTB** et **860 MTB** à partir du concept « Spiral » qui consiste à placer, à l'intérieur des tubes, un renfort continu épousant la forme d'une spirale. La marque peut ainsi diminuer l'épaisseur des tubes sans nuire à leur solidité.

### COLUMBUS

Incontestablement, le fabricant italien Columbus est le plus prolifique en la matière avec plus de dix séries différentes de tubes pour le VTT. Columbus, qui existe depuis 1919, est une référence incontournable et les aciers spéciaux produits par la marque sont utilisés par les plus grands fabricants de VTT. Le **Nivacrom**, un alliage spécial mis au point par les ingénieurs de la marque est le cheval de bataille de l'entreprise. On ne présente plus les séries **Max** et **EL** à section elliptique spécialement développées pour la compétition. À côté de ces tubes de prestige, on trouve les séries **Gara** (alliage ou chrome et au molybdène) et **Aelle** (acier au carbone manganésé) plus spécialement destinées à la fabrication de VTT « ordinaires ». Jugeant ces séries vieillissantes, les ingénieurs de la marque ont développé de nouveaux produits. Le **Genius MTB** (acier Nivacrom) fait un tabac actuellement auprès des compétiteurs grâce à sa légèreté, sa solidité, sa rigidité et son excellent confort. Pour 1995, la firme milanaise a développé deux autres séries en acier Nivacrom appelées **Cybernauta** et **Cyber MTB**. Il ne faut pas oublier les séries chromoly **Thron** (MTB), **MTB Oversize** et **Evolution** (MTB) qui sont

# Tous les aciers disponibles

Les fabricants de tubes en acier pour cadre sont nombreux à travers le monde et l'éventail des produits proposés est très important. Voici un panorama quasiment complet de ce qui est disponible actuellement pour vous aider à vous y retrouver parmi les multiples références.

Par Hub Spoke

très appréciées pour construire des VTT solides, légers et bon marché. On remarque, pour les dernières séries sorties, des hauts en forme de « S » très à la mode actuellement.

### EXCELL

Cette société française est d'une discrétion exemplaire, peut-être pour conserver le plus longtemps possible ses secrets de fabrication ? Travaillant principalement pour l'aéronautique et certains secteurs industriels de pointe, Excell ne fabrique que des aciers spéciaux ultra-légers et sait très bien les faire. Beaucoup de VTT d'exception sont fabriqués à partir de tubes Excell (même les Américains s'y intéressent). Ces bêtes de course sont particulièrement appréciées par de nombreux champions. Sunn est l'un des quelques constructeurs à avoir référencé dans son catalogue des VTT en tubes Excell.

### FUJI

Une marque d'origine asiatique qui brille également par sa discrétion. Les construc-

teurs français Lapierre et Sunn font largement appel à ce fabricant pour élaborer leurs cadres. La série chromoly **Fuji Stout** est particulièrement réputée pour sa légèreté.

### GIANT

Giant a développé ses propres séries d'acier chromoly 4130. La grande firme taiwanaise sait très bien utiliser des tubes à double, triple, voire quadruple renforts pour une plus grande légèreté. Chaque nouvelle découverte en la matière est appliquée sur les modèles haut de gamme, les VTT de gamme inférieure bénéficiant automatiquement des améliorations précédentes.

### OPTIMA

Optima est la marque de fabrication des tubes en chromoly **Wheeler**. D'origine asiatique, ce chromoly n'a pas à rougir face aux marques plus prestigieuses. Tubes à doubles ou triple renforts, hauts en « S », les tubes Optima bénéficient des dernières améliorations en la matière.

## LES PRINCIPALES SÉRIES DE TUBES EN ACIER ET LEUR UTILISATION

|                     |                                 |                                                                                                                                          |
|---------------------|---------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| COLUMBUS GENIUS MTB | acier Nivacrom                  | Cette nouvelle série réunit les dernières découvertes en matière de tubes en acier. L'un des aciers les plus légers pour la compétition. |
| COLUMBUS MAX MTB    | acier Nivacrom                  | Un peu plus lourd que la série Genius, le Max a les mêmes qualités tout en étant moins cher.                                             |
| COLUMBUS THRON MTB  | acier chromoly                  | Un acier de qualité pour construire des cadres de prix abordable et très solides.                                                        |
| REYNOLDS 753 ATB    | acier manganèse molybdène       | Le haut de gamme de la marque. Une série très légère spécialement destinée à la performance.                                             |
| REYNOLDS 531 ATB    | acier manganèse molybdène       | Le 531 ATB est réputé indestructible, il est un peu plus lourd que le 753.                                                               |
| REYNOLDS 501 ATB    | acier chromoly                  | Une série pour construire des cadres de VTT solides.                                                                                     |
| TANGE PRESTIGE MTB  | acier chromoly                  | Une série de référence de haute performance créée pour ceux qui cherchent légèreté et solidité.                                          |
| TANGE MTB           | acier chromoly                  | Une série qui présente un excellent rapport performance-prix.                                                                            |
| TANGE INFINITY MTB  | acier chromoly                  | Série de base pour construire des cadres de prix abordable.                                                                              |
| VITUS ROCKY         | acier chrome molybdène vanadium | Le Vitus Rocky allie légèreté et solidité, c'est le haut de gamme de la marque française.                                                |
| VITUS ALPINE        | acier chromoly                  | Cette série a été conçue pour construire des cadres résistants à toute épreuve.                                                          |
| VITUS STONE         | acier carbo-manganèse           | Une série de base pour assembler des cadres de prix abordable.                                                                           |

Oria est une marque italienne qui a la cote auprès des petits artisans constructeurs de ce pays. À côté d'une gamme de tubes en aluminium très développée, Oria propose quelques séries de tubes en acier.

### REYNOLDS

La vénérable firme britannique est en pleine restructuration et de nouvelles séries de tubes apparaissent au catalogue, c'est un événement ! Malgré une concurrence mondiale acharnée, Reynolds reste une référence dans notre vieille Europe, et de nombreux constructeurs et petits artisans ont toujours confiance en cette marque. La série la plus connue est à coup sûr le Reynolds **531 All Terrain**, un alliage spécifique de la marque au manganèse molybdène. C'est une série réputée incassable. Comme beaucoup d'autres marques, on retrouve la série sœur surdimensionnée appelée **531 Magnum**. Toujours dans la catégorie manga-

nèse molybdène, on trouve le Reynolds **653 All Terrain**, une série plutôt destinée aux baroudeurs, et le Reynolds **753 All Terrain**, haut de gamme pour les adeptes de compétition qui est une adaptation au VTT de la célèbre série route 753. Plus classiques sont les séries **500** et **501** (Standard ou Magnum) en chromoly, légèrement plus lourdes que les séries 531. Enfin, en bas de gamme, on retrouve une série de trois tubes, dénommée **Cromoly** tout simplement, pour les VTT de premier prix, c'est la petite dernière de chez Reynolds.

### TANGE

On ne présente plus le fabricant japonais Tange qui bénéficie de plus de soixante ans d'expérience en matière de fabrication de tubes et qui a été le premier à fournir les pionniers du VTT. Le Tange Prestige reste une incontestable référence en la matière, et les constructeurs de VTT les plus anciens, comme Tom Ritchey,

l'Américain, ou Alain Ferraroli, le Suisse, sont des inconditionnels du produit. Ce produit phare de la marque, qui est un alliage au chrome et au molybdène (chromoly) spécialement traité, présente une incroyable solidité pour une extrême légèreté. Actuellement, le Tange Prestige se décline en trois séries distinctes : Tange **Prestige MTB** (le standard), Tange **Prestige OS** (avec des tubes surdimensionnés pour faire face à la mode) et Tange **Prestige Concept** (avec des tubes spécialement étudiés au niveau des extrémités pour de meilleures soudures). La société japonaise a récemment créé des séries très haut de gamme appelées **Ultimate Prestige**. On distingue le Tange **Ultimate Superlight** qui est l'une des séries les plus légères du marché, le Tange **Ultimate Ultralight** qui présente une bonne soudabilité et le Tange **Ultimate Ultrastrong** renforcé par des nervures externes. Plus bas dans la gamme, on distingue le Tange **MTB** qui se décline en séries Seamless oversize ou standard et séries Plain Gauge oversize ou standard. Le Tange **Infinity** qui représente le bas de l'échelle reste un chromoly de grande qualité.

### TRUE TEMPER

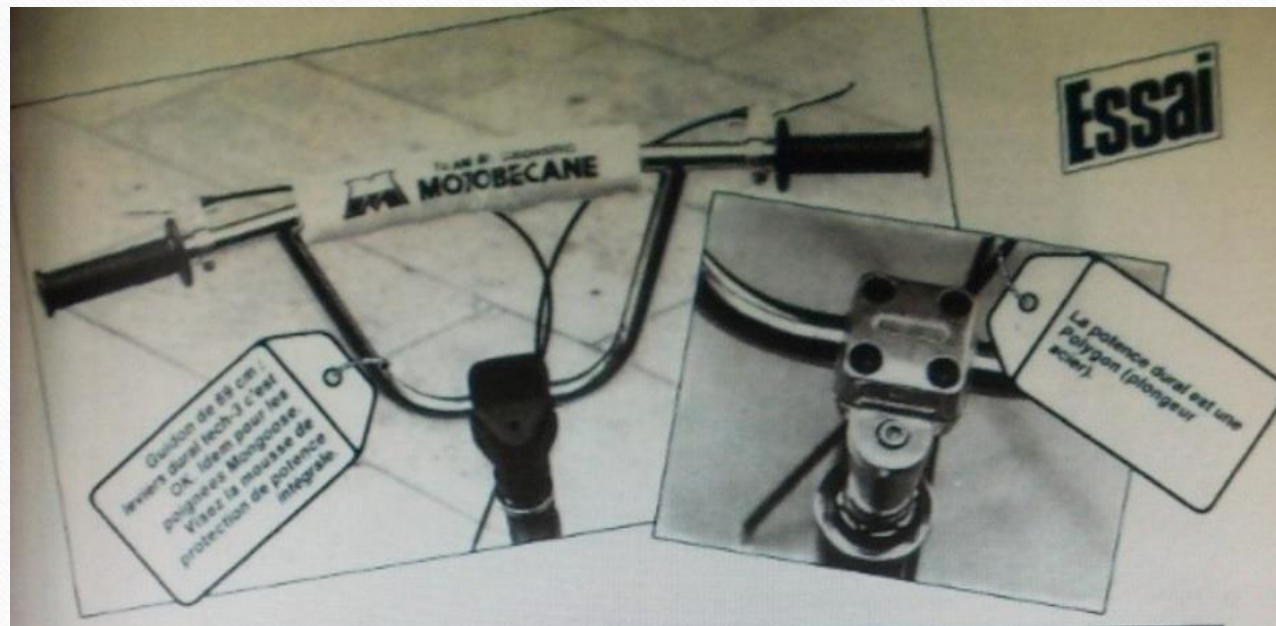
Firme typiquement américaine, True Temper qui est une division de la marque Black and Decker, ne vend pas ailleurs que dans son pays d'origine. Cela ne nous empêche pas de retrouver des cadres en True Temper proposés par de prestigieuses marques américaines comme Trek. Les séries chromoly True Temper sont réputées pour leur extrême rigidité.

### VITUS

Vitus est l'un des derniers fabricants français de tubes pour cadre. La réputation de la firme stéphanoise est établie de longue date et les tubes à épaisseur constante **Stone** (acier carbo-manganésé) ou **Alpine** (acier chrome-molybdène-vanadium) ainsi que les tubes à double renfort **Rocky** (acier chrome-molybdène-vanadium) en standard ou en oversize sont encore beaucoup utilisés par les constructeurs ou artisans français. La série **Corax** est une grande nouveauté, mais elle n'est pas encore disponible pour le VTT. ●

## Guidon et potence

Le guidon et la potence en dural proviennent de la gamme des bicross MX



**MX 400 :  
débauche de nouveautés**

Ce modèle est la clé de toute cette gamme 84. Figurez-vous qu'on en parle depuis neuf mois de ce MX 400 ! C'est en effet en juin 83 qu'a été réalisé le premier prototype. Et il en aura fallu deux autres pour aboutir à la version définitive. Essayé et testé par Jean-Luc Ferré, ce vélo affiche bien haut ses prétentions. Mais laissez-moi vous décrire cette bête qui équipera les pilotes du team officiel. La première chose qu'on remarque, c'est le cadre chromé avec sa barre supérieure se dédoublant. Voilà qui ne manque pas d'allure et d'originalité. Ce cadre, comme la fourche, est en chrome-moly. Pour le reste, on retrouve les nouveautés aperçues sur le MX 200 et MX 300 : soudures « in external », guidon « espace » chrome-moly et mousse de potence intégrale. Mais la liste n'est pas close : une tige de selle courbée (chrome-moly), des pneus Michelin montés sur des jantes Mavic TTM4 dural, des moyeux dural Maillard, mais attention, des nouveaux Maillard à roulements étanches. Innovation aussi avec les pédales Shimano PDM15 (SX). Du matériel de qualité. Le pédalier est un Takagi monobloc chrome-moly, avec couronne dural. Potence dural Polygon. Poids de l'engin : 11,4 kg. Au prix serré de 2 450 francs, ce top-modèle semble promis à un bel avenir. D'ailleurs, la firme Motobecane ne cache pas son intention d'attaquer le marché américain avec ce BX 400. Ni plus, ni moins ! Voilà, on a fait le tour de cette gamme pour le moins étonnante. Evidemment, nous en saurons plus après essai de ces engins. En attendant, guettez leur apparition, courant avril, chez les dépositaires de la marque.

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

Les roues du MX 400 valent de l'or ! Pneu Michelin 28 couronné, jante Mavic et nouveaux moyeux Maillard à roulements étanches.

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

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

**Nouveautés**

## Dérailleur DUOPAR ECO



L'aventure Huret démarre en 1920 à Nanterre, dans la banlieue parisienne, avec la création d'une société de mécanique pour pièces de vélos. André Huret devient au passage agent exclusif pour la marque de cycles Alléluia, qui équipe alors l'équipe olympique française et un certains nombres de coureurs individuels.

Dans les années 80, la marque se fait absorber par l'allemand Sachs et rejoint le contingent des marques françaises passées sous pavillon allemand (Maillard, Sedis, CLB). Elle poursuivra sa route encore quelques années sous l'appellation Sachs-Huret avant de disparaître totalement dans Sachs. L'américain SRAM mettra un terme définitif à l'aventure Huret en rachetant à son tour Sachs en 1997.

**Schaltgruppe HI-STEPPER – HI-STEPPER set**



**Spezial ATB**

Ref. 2690-00 H

**Schaltwerk DUOPAR ECO**

**Material:** Aluminium-Legierung und Stahl "Satin Finish".  
**Gewicht:** 330 g.  
**Ausführung:** Doppelparallelogramm, HURET-Patent.  
**Freilauf, maximal:**  
 38 Zähne: Ref. 2690-00 GC.  
 34 Zähne: Ref. 2690-00 H.  
**Gesamtkapazität (Freilauf + Tretlager):** 36 Zähne.  
**Anmerkung:** Funktionsprinzip identisch mit "Duopar-Titan"; wirtschaftlichere Ausführung für Cross-Räder.

**DUOPAR ECO rear derailleur**

**Material:** Light alloy and steel "Satin Finish".  
**Weight:** 11.70 oz.  
**Type:** Double parallelogram, HURET patent.  
**Maximum freewheel:**  
 38 teeth: ref. 2690-00 GC.  
 34 teeth: ref. 2690-00 H.  
**Total capacity (freewheel + chainwheel):** 36 teeth.  
**Note:** Same design and function as Duopar titanium, this economic version is recommended for "all terrain" bicycles.



**NEW Spezial ATB**

Ref. 3080-00 S

**Kettenwerfer HI-STEPPER**

**Material:** Aluminium-Legierung (Mechanismus) Stahl (Kettenführung), "Satin Finish".  
**Gewicht:** 140 g.  
**Ausführung:** Parallelogramm, Rohrschelle ø 28 / 28.6.  
**Kapazität:** 26 Zähne oder weniger.  
**Anmerkung:** Kettenführung wurde speziell für Dreifach-Kettenblatt entworfen; wird für Cross-Räder empfohlen.

**HI-STEPPER front derailleur**

**Material:** Light alloy (mechanism); steel (cage), "Satin Finish".  
**Weight:** 5.00 oz.  
**Type:** Parallelogram with clip ø 28-28.6.  
**Capacity:** 26 teeth or less.  
**Note:** Chain guide specially designed for triple chainwheel, recommended for "all terrain" bicycles.



**NEW Spezial ATB**

Ref. 3300 / 3303

**Schalter HI-STEPPER**

**Material:** Aluminium-Legierung (Hebel) Stahl (Rohrschelle).  
**Gewicht:** 65 g pro Einheit.  
**Ausführung:** Ratchet, hochliegende Befestigung auf dem Lenker ø 22 / 23.5.  
**Anmerkung:** Hebel und Rohrschellen wurden speziell so konzipiert, daß sie ohne den Lenker loszulassen betätigt werden können; empfohlen für Cross- und City-Bikes. In Links- und Rechtsausführung lieferbar.

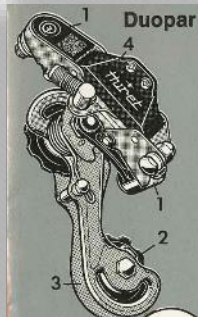
**HI-STEPPER shifting lever**

**Material:** Light alloy (levers); steel (clip).  
**Weight:** 2.30 oz per unit.  
**Type:** Ratchet, handlebar mounting, clip ø 22 / 23.5.  
**Note:** Levers and mounting specially designed for easy thumb shifting; recommended for "all terrain" bicycles and urban bicycles. Available right and left version.

\* ATB = "All terrain" bicycles oder Gelände Fahrrad.

Änderungen vorbehalten. Specifications are subject to change without notice.

# Dérailleur DUOPAR ECO



## Duopar

Alliage léger acier  
331 grammes (11.10 OZ)  
Fonctionnement  
identique au  
DUOPAR TITANE  
Capacité :  
13 x 34 à la roue libre.  
17 dents d'écart au  
pédalier  
13 x 28 à la roue libre  
27 dents d'écart au  
pédalier  
Réf. 2690.01  
avec patte d'ancrage  
Réf. 2690.01 H  
montage sur pattes  
forgées HURET  
Réf. 2690.01 C  
montage sur pattes  
forgées étrangères

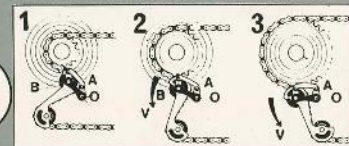
## Duopar TITANE

Alliage léger forgé.  
254 grammes (8.15 OZ)

Pour vous les cyclotouristes, HURET a conçu un dérailleur unique au monde : **LE DUOPAR : DERAILEUR A 2 PARALLELOGRAMMES\***

Capacité 12 x 34 à la roue libre, 17 dents d'écart au pédalier  
12 x 28 à la roue libre, 27 dents d'écart au pédalier

1 Supports supérieur et inférieur en **TITANE** très haute résistance mécanique.  
2 Galets toutes billes et cônes réglables : meilleur rendement, friction minimale, possibilité de réglage des galets.  
3 Chapes intérieure et extérieure en **TITANE** matricée et rayonnée : légèreté et rigidité permettant l'élimination des torsions pendant le passage des vitesses.  
4 Bielles en alliage léger spécial : légèreté.



Dérailleur avant : S.P.P. SYSTEM  
Alliage léger avec chape guide chaîne  
équipée d'une "plaque pousseur"  
en acier ressort traité : supprime  
les "hésitations" de la chaîne qui  
accroche instantanément le  
plateau supérieur.

\* Brevets Huret

Le 1<sup>er</sup> parallélogramme de ce dérailleur est traditionnel, c'est-à-dire qu'il permet un mouvement de translation identique à celui du mécanisme que vous utilisez couramment.

L'innovation réside dans le 2<sup>e</sup> parallélogramme d'où le nom du dérailleur : **DUOPAR - Deux parallélogrammes.**

Ce 2<sup>e</sup> parallélogramme A support de chape porte-galet fonctionne librement dans un plan vertical V (fig. 2 et 3) autour d'un point fixe O en suivant les cônes de la roue libre.

Grâce au déplacement de ce parallélogramme la longueur de chaîne entre le galet supérieur guide chaîne B et chaque couronne de la roue libre, est toujours minimale et constante (voir schéma 1 : 13 dents, schéma 2 : 24 dents par exemple ou schéma 3 : 36 dents), ce qui permet lors du fonctionnement de l'ensemble de l'appareil, une parfaite sélection des vitesses car le 1<sup>er</sup> parallélogramme vient pousser sur un seul maillon de chaîne : élimination de la flexion de chaîne, donc précision et douceur du passage des vitesses.

Le 2<sup>e</sup> avantage est que cette précision et cette douceur sont obtenues avec des écarts de denture impressionnants.

C'est pourquoi ce dérailleur unique au monde doit vous convenir.



Chape spéciale  
évitant que la  
chaîne « saute »  
lors de fausses  
manœuvres

Réf. 2746  
avec patte  
d'ancrage rivée  
Réf. 2746 H  
montage sur pattes  
forgées HURET  
Réf. 2749  
montage sur pattes  
forgées étrangères



## Super Allvit III

Acier  
312 grammes (11 OZ)  
Capacité :  
12 x 34 - roue libre  
26 x 53 - pédalier  
Recommandé pour les  
cyclotouristes  
Réf. 2748  
avec patte  
d'ancrage rivée  
Réf. 2748 H  
montage sur pattes  
forgées HURET  
Réf. 2754  
montage sur pattes  
forgées étrangères



## Challenger II

180 grammes (6.35 OZ)

Biellette en alliage  
léger spécial : légèreté

Chape en alliage léger  
matricée et rayonnée :  
légèreté-rigidité

Capacité : 12 x 24 ou 28  
dents à la roue libre  
36 x 53 au pédalier

Réf. 2440  
montage sur pattes  
forgées HURET  
ou étrangères



Calo de butée réglable\* :  
possibilité d'ajuster  
la position du dérailleur  
en fonction de la  
roue libre

Support  
inférieur  
alliage léger  
2 positions\* :  
réglage 24 ou  
28 dents selon  
la roue libre  
\* Brevet Huret

Réf. 2400  
avec patte d'ancrage  
non rivée

## Challenger II

Alliage léger  
120 g (4.23 OZ)  
Double ou triple  
plateaux  
Réf. 1050.00  
Ø 28 - 28,6

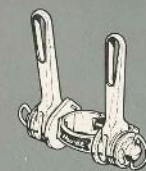


Unique au monde

« S.P.P. SYSTEM »  
Alliage léger  
132 grammes (4.65 OZ)  
Double ou triple  
plateaux  
Réf. 1050.00 CPSC  
Ø 28 et 28,6



Plaque pousseur  
en acier  
Ressort traité



## Jubilee, Success, Duopar.

Alliage léger forgé  
80 g (2.82 OZ) avec collier  
Réf. 1164.00 : Ø 28 (1" 1/8)  
60 g (2.11 OZ) sans collier  
Réf. 2390.00 D/G  
Réf. 2380.00 D/G spécial  
pour plots italiens.



## Luxe

Zamak chromé  
128 g (4.51 OZ)  
Réf.  
1136.01 : Ø 28 (1" 1/8)  
1134.01 : Ø 25.4 (1")



## Eco

Acier  
239 grammes (8.44 OZ)  
Capacité :  
12 x 24 ou 28 roue libre  
36 x 53 - pédalier  
Support inférieur  
à 2 positions\*  
réglage 24 ou 28 dents  
selon la roue libre  
\* Brevet Huret  
Réf. 2490.01  
avec patte  
d'ancrage rivée  
Réf. 2490.01 H  
montage sur pattes  
forgées HURET  
Réf. 2490.01 C  
montage sur pattes  
forgées étrangères

Unique au monde  
« S.P.P. SYSTEM »

Acier  
158 g (5.58 OZ)  
Double ou triple  
plateaux  
Réf.  
1000.01 CPSC  
Ø 28 (1" 1/8)  
Réf.  
1001.01 CPSC  
Ø 25.4 (1")



## Club II

Acier  
143 grammes (5.04 OZ)  
Double ou triple  
plateaux  
Réf.  
1000.01 : Ø 28 (1" 1/8)  
1001.01 : Ø 25.4 (1")

## Freins de type cantilever

Les étriers cantilever sont composés de deux bras indépendants en forme de « L ». Ils sont fixés sur des tasseaux qui sont eux-mêmes soudés ou brasés sur le cadre ou sur la fourche. Un système de triangle spécifique aux mâchoires de freins cantilever ou un ensemble de câble et de pont de fixation permettent de transmettre la force exercée sur le câble de frein aux deux mâchoires. La particularité des freins cantilever ? Les patins sont fixés sur des portes-patins articulés.

Les freins cantilever ont connu un grand succès dans le monde du VTT jusqu'à l'apparition des freins V-brake, dans les années 90.



**CANTILEVER BRAKES & MOUNTAIN BIKE BRAKES**

| Model     | Finish                                                                        | Stroke (Pivot-Pad)                   | Weight |
|-----------|-------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|--------|
| NGC982    | Buffed and Clear Anodized/<br>Eccentric Brake Shoe<br>Adjustment/Spring Cover | 25 mm $\pm$ 1.5/                     | 182g   |
| NGC982/BL | Buffed and Black Anodized/<br>Eccentric Brake Shoe Adjustment                 | 25 mm $\pm$ 1.5/                     | 162g   |
| GC980     | Buffed and Clear Anodized/<br>Stroke (Pivot-Pad): 25 mm $\pm$ 2.5/            | 25 mm $\pm$ 2.5/                     | 158g   |
| GC960     | Buffed and Clear Anodized/<br>Stroke (Pivot-Pad): 23 mm/                      | 23 mm/                               | 122g   |
| 980       |                                                                               | Stroke (Pivot-Pad): 25 mm $\pm$ 2.5/ | 146g   |
| 980/BL    | Black Anodized/<br>Stroke (Pivot-Pad): 25 mm $\pm$ 2.5/                       | 25 mm $\pm$ 2.5/                     | 146g   |
| 981       |                                                                               | Stroke (Pivot-Pad): 25 mm $\pm$ 2.5/ | 156g   |
| 960       |                                                                               | Stroke (Pivot-Pad): 23 mm/           | 110g   |

**DIA-COMPE**

9

## Leviers de frein

1951

DOMINO was founded in Cassago Brianza by Knight Gaspare "Rino" Bertini and his wife Knight Alma Cazzaniga. DOMINO was founded as a company manufacturing cable transmissions for clutches and brakes.

1955

Production of the first rotary commands, three-speed shifters and throttle controls. The first levers and lever sleeve are industrialised and will lead DOMINO to reach in a few years the European leadership in the design and production of brake and clutch levers and lever sleeves, assembled levers, throttle controls and electric switches.

1976

A new industrial site was established in Sirtori (Lecco) where the production plants and offices were transferred. Marco and Paolo Bertini (sons of Rino and Alma) join the company

1985

Domino introduces steel and aluminium handlebars into its product range.

1991

Acquisition of TOMMASELLI, a company with a historical brand, founded in 1930 on the outskirts of Turin. The company specializes in manufacturing handlebars, semi handlebars and special parts in light alloy. TOMMASELLI's production plants relocated from Turin to the new Sirtori plant.

2009

Tommaselli S.r.l. focuses its "Core Business" on the after-market distribution of Domino and Tommaselli brands; all production activities merge into Domino S.p.A. oriented to the market of First Equipage (O.E.M. customer).

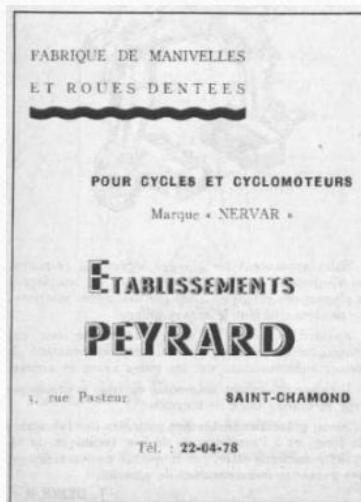


## Jantes en aluminium

Founded in 1933 in the swiss Schaffhausen by Mr.Otto Weinmann. Over the years Weinmann became a very well reputed and one of the world leading lightweight bicycle parts builder, focused on brakes and later rims (in the 1960s the Weinmann colle rims became very famous).



## Manivelles et plateaux en alliage léger



# NERVAR

ETABLISSEMENTS PEYRARD

NERVAR STAR - REF. 1000

- Manivelles forgées
- Axes et cuvettes rectifiés
- Toutes dentures possibles, de 38 à 54 dents : \*couples les plus courants : 40/50 - 40/52 - 42/52 - 45/52
- Trois longueurs de manivelles : 170 mm \* - 172,5 mm et 175 mm
- Polissage et finition soignés
- Poids de l'ensemble : manivelles, couple, jeu de pédalier : 950 g

Illustration of a NERVAR STAR crankset (manivelle and plateaux) with a 52-tooth chainring and a 175mm crank arm.

### caractéristiques :

Les manivelles sont forgées. La nature de l'alliage léger ainsi que la forme sont étudiées pour donner le plus de résistance possible à l'ensemble sans l'alourdir.

Les plateaux sont ajourés de façon à obtenir une légèreté suffisante, sans en altérer la rigidité.

L'axe et les cuvettes sont en acier allié, cémentés, trempés et possèdent une bonne résistance à cœur, et une très haute dureté superficielle pour le chemin de roulement qui, lui-même, est rectifié.

La visserie permet un changement rapide des couronnes, sans démonter la manivelle.

### MONTAGE :

Il est très important de bien nettoyer le boîtier de pédalier avant le montage. Les particules de métal pouvant subsister à l'intérieur des tubes du cadre sont en effet néfastes au bon fonctionnement du roulement.

Un jeu fonctionnel doit être établi judicieusement au moment du montage.

L'axe doit, après serrage du contre-écrou, tourner sans aucun point de résistance.

Il est recommandé de procéder au graissage du carré conique au moment de l'assemblage des manivelles.

Après quelques kilomètres, s'assurer que les manivelles « ne boitent pas » sur l'axe. Dans l'affirmative, resserrer la vis d'axe.

### OUTILLAGE :

Afin de retirer la manivelle de l'axe sans détériorer, ni la manivelle, ni l'axe, il faut utiliser l'extracteur NERVAR REF. 619.

### VARIANTE :

Les plateaux de ce modèle existent dans une version allégée par perçage, on réalise ainsi un gain de poids d'environ 50 grammes.

10

sélection **tricolore** course

Ets PEYRARD - BP 6  
L'HORME 42404 St CHAMOND  
tél. (77) 22.04.78

## Chaîne Sedisport



- 1946 : Création de la Compagnie des Transmissions Mécaniques **SE**ine **D**oubs **IS**ère (groupe PEUGEOT), d'où SEDIS
- 1972 : Création de SEDIS Co Limited (Grande Bretagne)
- 1993 : Acquisition d'ERGE (Société créée en 1937)
- 1994 : Acquisition de SEBIN (Société créée en 1866) 2
- 002 : Création de S2CI (Société de Commercialisation de Composants Industriels)
- 2010 : Entrée dans le groupe Murugappa
- 2013 : Ouverture du pôle SEDIS SERVICE (installation, maintenance et remise en état de convoyeurs sur site)
- 2014 : Création de la succursale italienne SEDIS SERVICE CENTER
- 2016 : Création de SEDIS GmbH en Allemagne Mise en place d'un SEDIS SERVICE CENTER à Birmingham, Royaume Uni



## Roue libre Hélicomatic

Le système Helicomatic a été produit par Maillard entre 1982 et 88 et consistait en une roue libre indépendante qu'on pouvait enlever très facilement. Il fallait juste enlever une bague-écrou avec un outil dédié qui faisait en même temps décapsuleur.

Maillard (établissements Maurice-Maillard), ancien équipementier français de l'industrie du cycle installé à Incheville (Seine-Maritime), fut, dans les années 1970, l'un des leaders mondiaux dans le domaine des moyeux, roues libres, pignons et pédales. En 1987, le groupe allemand Fichtel & Sachs prend le contrôle de Maillard, (alors numéro un pour le moyeu et la roue libre et numéro deux pour la pédale). La division cycles de Sachs est cédée en 1997 au groupe américain SRAM.



<https://www.borgercompagnie.com/helicomatic/index.html>

## Roue libre Hélicomatic

### Roue libre Maillard 600 SH

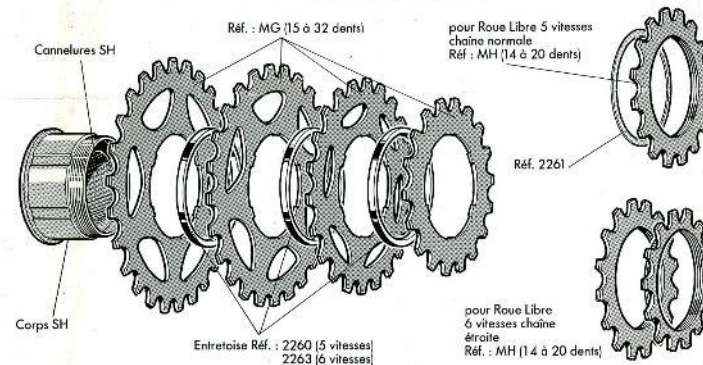
Moderne, simple, résistante et légère, la roue libre MAILLARD 600 SH permet, par le simple changement des entretoises, de réaliser :

- une roue libre 5 vitesses pour chaîne normale (entretoises épaisses)
- une roue libre 6 vitesses pour chaîne étroite (entretoises minces)



Toutes dentures, en 5 ou 6 vitesses, de 14 à 32 dents

- 1 seul étage de 4 pignons plats à 6 encoches
- 2 jeux d'entretoises minces (6 vitesses) et épaisses (5 vitesses)
- 1 pignon vissé (5 vitesses) ou 2 pignons vissés (6 vitesses) qui assurent le blocage des pignons plats et des entretoises.



### Moyeu Maillard SH

Petites et grandes jous - empattement 122 ou 126 mm - Percage 36 et 32 trous.  
Type course à roulements rectifiés : Série MAILLARD 700 SH et SPIDEL SH  
Type Luxe à roulements semi-rectifiés : Série ATOM LUXE SH et NORMANDY LUXE SH

MAILLARD B.P. N° 1 76117 INCHEVILLE (FRANCE)

## HELICO MATIC

Nouvel ensemble moyeu + roue libre avec système SH

Une révolution dans la bicyclette



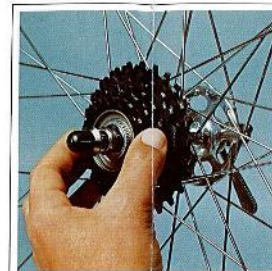
# Roue libre Hélicomatic



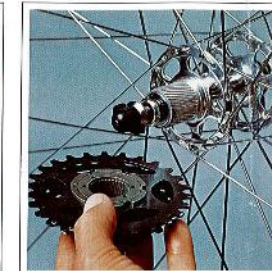
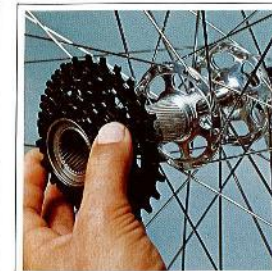
Toutes les opérations de démontage de la roue libre, s'effectuent uniquement à l'aide de la clé Helico matc livrée avec l'ensemble. Pour démonter la roue libre, desserrez l'écrou moleté à l'aide de la clé.



puis dévissez complètement l'écrou et retirez-le.



Ensuite il suffit de tirer à la main sur la roue libre pour la désolidariser de la roue.



Pour la remonter il suffit d'enfiler la roue libre sur les cannelures puis de revisser l'écrou moleté et de le bloquer à l'aide de la clé. A noter que cette clé sert également de clé à rayons, et... de décapsuleur de bouteille.

Le système "HELICO MATIC" SH remplace le traditionnel filetage par des cannelures mâles et femelles en forme d'hélice qui permettent le montage et le démontage de la roue-libre par simple engagement ou dégagement latéral à la main, sans outillage. La forme hélicoïdale des cannelures assure un placage constant de la roue libre contre le moyeu. Un écrou moleté de sécurité est vissé sur le moyeu.

## Avantages et supériorité du système HELICO MATIC

SH permet un démontage facile et rapide de la roue libre sans autre outillage qu'une petite clé (poids 25 g), étudiée pour manœuvrer l'écrou moleté de sécurité et remplir les fonctions de clé à rayons et de décapsuleur de bouteille.

SH offre la possibilité très importante de changer sur place un rayon cassé dans la joue du moyeu côté roue libre, ce qui n'est pas réalisable avec tout autre type de moyeu/roue libre. Le réglage du nouveau rayon se fait à l'aide de la petite clé livrée avec le moyeu.

SH permet au cycliste de changer rapidement et facilement ses braquets par le remplacement de la roue libre complète. Les cyclistes avertis disposeront de plusieurs roues libres SH de différentes gammes de dentures qu'ils utiliseront sur une même roue en fonction de la nature du terrain.



SH facilite le nettoyage de la roue AR par le démontage préalable de la roue libre qui se trouve ainsi protégée contre les généreux lavages traditionnels à l'eau additionnée de détergent.

SH permet de démonter la roue libre sans démonter le blocage rapide et, par conséquent, sans modifier le réglage de celui-ci. Outre le gain de temps évident, ceci est un facteur de sécurité important.

SH supprime le traditionnel "porte à faux" du roulement côté roue libre qui entraînait des risques de flambage de l'axe et de détérioration des roulements sous les efforts de traction de la chaîne et sous la charge de la bicyclette. Les moyeux SH ont des roulements symétriques et repoussés au maximum vers l'extérieur, qui garantissent une qualité et une durée de vie très supérieures.

**HELICO MATIC : un système intelligent pour le plaisir de mieux rouler.**

"HELICO MATIC" est un système intelligent créé par MAILLARD pour augmenter le plaisir de rouler à bicyclette.

Grâce au changement rapide et facile de la roue libre offert par le système HELICO MATIC, les cyclistes pourront désormais utiliser en toutes circonstances des développements appropriés à la nature du terrain, à la longueur des randonnées, à la charge de la bicyclette ou au degré d'entraînement.

Le système HELICO MATIC, pour lequel des brevets sont déposés, est le résultat de longues études et expérimentations par la Société MAILLARD qui met au service des cyclistes sa longue expérience dans la fabrication des moyeux et roues libres pour cycles.

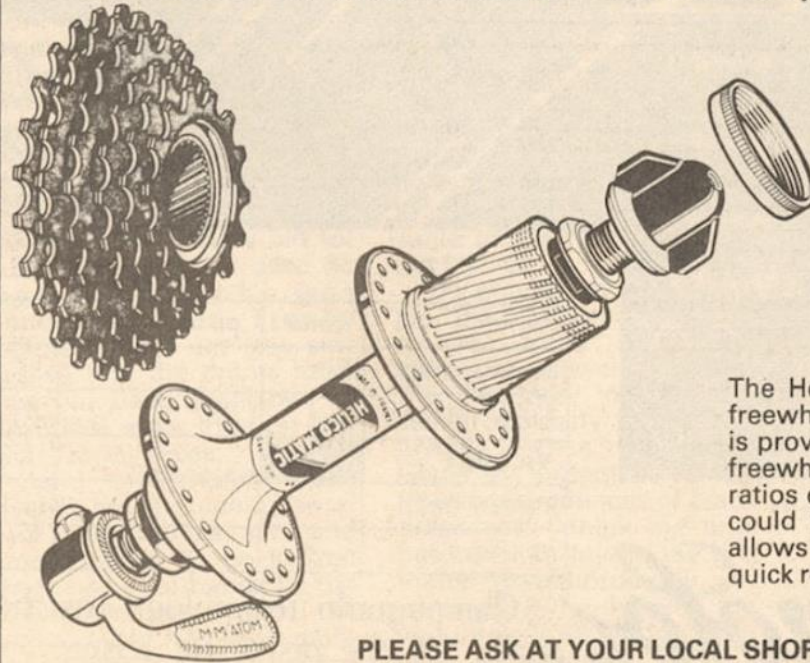
Avec des équipements très modernes, le système HELICO MATIC produit par MAILLARD à des coûts très économiques, sera accessible à tous les cyclistes, pour tous les types de bicyclettes.

## Roue libre Hélicomatic

# maillard 700 HELICOMATIC

## HUB AND FREEWHEEL SYSTEM

USED BY THE TEAMS – PEUGEOT, GITANE, WOLBER, MOTOBECANE



The Helicomatic SH system replaces conventional thread by male and female helicoidal grooves that enable the freewheel to be assembled and disassembled by hand, simply by slipping on or off the hub, with no tooling. The helicoidal shape of the grooves ensures the freewheel is constantly pressed against the hub. A knurled safety nut is screwed on to the hub.

The Helicomatic system allows easy and quick removal of a freewheel with no tooling other than the special spanner which is provided. It makes it easier to change a broken spoke on the freewheel side of the hub. It enables you to change freewheel ratios quickly and easily by changing the whole freewheel. You could in fact keep several freewheels with different ratios. It allows the freewheel to be taken apart without removing the quick release unit from the hub.

PLEASE ASK AT YOUR LOCAL SHOP – Leaflets free from the importers  
CLEMINSON'S AGENCIES LTD., St. John's Street, Huntingdon, Cambs PE18 6DD

## Tige de selle en alliage léger SR Laprade

L'usine d'emboutissage existait depuis 1967 sous le nom de Laprade. En 1989, il y a séparation des deux entités : Laprade Laminage et Laprade découpage-emboutissage.

Laprade découpage-emboutissage est rachetée par SOFEDIT, et devient «Laprade Emboutissage».

En 2003, le groupe THYSENKRUPP Automotive rachète le site d'Arudy et l'usine prend le nom de «THYSENKRUPP SOFEDIT».

Les activités de production, ainsi que l'activité administrative ont été arrêtées sur le site le 30 juin 2009.



170 g de design  
et de  
technicité\*

Roulez  
plus léger  
avec les  
tiges de selle

# LAPRADE

- modèle 606 alliage léger  
Ø 25 - 25,4 - 25,8  
Ø 26 à 27,4 de 0,2 en 0,2
- modèle 505 alliage léger  
Ø 25,4  
Ø 25,8 à 27,4 de 0,2 en 0,2
- modèle 303 supports alliage léger  
tube acier  
Ø 25 - 25,4 - 25,8  
Ø 26 à 26,6 de 0,2 en 0,2
- \* modèle 606 Ø 26  
longueur 130

dsos

**rapidité de montage-réglage  
testée en banc d'essai**

LES USINES LAPRADE 64260 ARUDY Tél. (59) 68-61-54

## Tige de selle en alliage léger SR Laprade

### ■ FOUR SIR SEAT PILLARS

Forged Super Duralumin pillar, bracket and supporter.  
Anodized finish. Top class racing model.



Model FS-P5  
**FOURSIR-P5 (SAKAE LAPRADE)**

Saddle wire width: 43mm(1 1/4")  
Pillar length: 190mm(7 1/2")  
Diam: 25.8, 26.0, 26.2, 26.4, 26.6, 26.8, 27.0, 27.2mm  
Weight: 200g(7oz)

### ■ ROYAL SEAT PILLARS

Forged Super Duralumin pillar, bracket and supporter. Anodized finish.



Model RY-P1ESL II  
**ROYAL-P1EXTRA SUPER LIGHT II**

Extra machinings are performed individually to maintain super extra light weight.  
Adjuster bolt is made of Titanium to minimize the weight.  
Saddle wire width: 45mm(1 1/4")  
Pillar length: 195mm(7 3/4")  
Diam: 26.6, 26.8, 27.0, 27.2, 27.4mm  
Weight: 210g(7.4oz)

Model RY-P1 II  
**ROYAL-P1 II**

Saddle wire width: 45mm(1 1/4")  
Pillar length: 195mm(7 3/4")  
Diam: 25.8, 26.0, 26.2, 26.4, 26.6, 26.8, 27.0, 27.2mm  
Weight: 310g(10.9oz)

### ■ CUSTOM SEAT PILLARS

Melt-forged high-strength light alloy Pillar, Bracket and Supporter.



Model CT-P3  
**CUSTOM-P3**

Saddle wire width: 45mm(1 1/4")  
Pillar length: 195mm(7 3/4")  
Diam: 25.8, 26.0, 26.2, 26.4, 26.6, 26.8, 27.0mm  
Weight: 295g(10.4oz)

Model CT-P5  
**CUSTOM-P5 (SAKAE LAPRADE)**

Adjustment and fixing by a single bolt from below.  
Saddle wire width: 43mm(1 1/4")  
Pillar length: 190mm(7 1/2"), 220mm(8 3/4")  
Diam: 25.4, 25.8, 26.0, 26.2, 26.4, 26.6, 26.8, 27.0, 27.2mm  
Weight: (190mm) 250g(8.8oz)  
(220mm) 270g(9.5oz)

Model CT-P6(without saddle clamp)  
CT-P6C(with saddle clamp)  
**CUSTOM-P6**

Pillar length: 180mm(7")  
Diam: 25.4, 25.8, 26.0, 26.2, 26.4, 26.6, 26.8mm  
Weight: 170g(6oz)

Model SDC  
**SADDLE CLAMP**

Made of steel.  
For CT-P6 seat pillar.  
Weight: 100g(3.5oz)



## Selle Motobécane Touring

La selle provient de la gamme des cyclotouristes





CT 2 CPG



CT 3

### CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

**SERIE CYCLOTOURISTE**

**BCT 1**  
(Série Diffusion). Roues de 650 x 35 B. Cadre soudo-brasé hauteur 58,5 cm. Guidon randonneur. Leviers de freins double commande. 3 vitesses. Porte-bagages rigide fixé au cadre. Selle TOURING rembourrée. Eclairage. 1 coloris.

**CT 2**  
Roues de 650 x 35 B. Cadre AV. brasé. Hauteurs 53,5 - 56,5 - 59 cm. 10 vitesses dérailleurs HURET DRIVER. Ensemble pédalier dural avec garde-chaîne. Freins dural à tirage central. Guidon gainé. Leviers de freins double commande. Porte-bagages AV. et AR. Selle TOURING rembourrée. Eclairage. 3 coloris.

**CT 2 CPG**  
Version cyclocamping du CT 2, équipé de porte-bagages surbaissés, de quatre sacoches à soufflets, et d'une sacoches avant avec porte-carte. 1 coloris.

**CTM 2**  
Mêmes caractéristiques que le CT 2 mais avec cadre mixte monotube hauteurs 50 - 53,5 cm. Manettes de dérailleurs fixées sur potence. 3 coloris.

**CTM 2 CPG**  
Version cyclocamping du CTM 2, équipé de porte-bagages surbaissés, de quatre sacoches à soufflets et d'une sacoches avant avec porte-carte. 1 coloris.

**CT 3**  
Cadre brasé 3 tubes VITUS 888. 15 vitesses par dérailleurs HURET DRIVER grande chape. Ensemble pédalier dural à emmanchement carré. Pédales dural, cale-pieds. Moyeux NORMANDY à blocage rapide. Jantes de 700 dural ailletées. Pneus TOURING Hutchinson réfléchissants. Chambres à air anticrevaisons (efficacité 80% des cas). Freins à tirage central en dural forgé. Guidon randonneur dural gainé. Potence dural à tête d'expendeur noyée. Selle TOURING rembourrée. Tige de selle dural. Porte-bagages avant avec sacoches randonneur. Eclairage AV. et AR. par piles. Totalisateur kilométrique avec journalier Huret "MULTITIT". Bidon et porte-bidon. Pompe Zefal Compétition. Hauteurs 53,5 - 56,5 - 59 cm. 1 coloris.

**CTM 3**  
Mêmes caractéristiques que le CT 3 mais avec cadre 2 tubes VITUS 172 mixte monotube. Hauteurs 50 et 53,5 cm. Leviers double commande permettant diverses positions de freinage. Livré sans bidon.

L'adaptation des sacoches et porte-bagages surbaissés est prévue sur les CT 3 et CTM 3.

**DES BICYCLETES "A LA CARTE"**

MOTOBECANE, dans son atelier réservé à la fabrication artisanale, répond à la demande aussi bien du coureur professionnel que du cycliste passionné. Il vous est proposé un choix important d'options sur certains modèles haut de gamme - accessoires particuliers - développement - cadres sur mesure et les derniers perfectionnements techniques : cadre dural collé - cadre profilé, bicyclettes piste et cyclocross.

Dans cet atelier MOTOBECANE fabrique les bicyclettes SPECIAL PRO destinées notamment aux coureurs de l'équipe professionnelle La REDOUTE - MOTOBECANE.

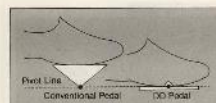
Votre Agent peut vous renseigner sur ces fabrications.

# Pédales plates en alliage léger



When Shimano closely examined the conventional pedal, it soon became apparent that because the axle is lower than the pedal body, energy was easily dissipated trying to keep the pedal steady. This meant the rider was forced to use valuable energy "ankling" instead of concentrating solely on rotating the pedals.

In contrast, the DD Pedal's axle connects to the crank arm slightly above the pedal body. Now the pedal platform is on the same level as the axle. The pedal always maintains a stable position allowing full rider pedaling power to drive the chainwheel—and the bicycle. A tremendous improvement in performance.



The conventional pedal's pivot is lower than the platform so that power input is dissipated maintaining pedal stability when pedaling.

In comparison, the DD Pedal is much more stable with full power centered on the pedal axle for maximum driving force.



Effective DD Pedal Rotation

The position of the DD Pedal has also lowered the center-of-gravity for both rider and bicycle. This means bicycle stability is increased and, in keeping with Shimano's aerodynamic policy, air resistance is lessened.

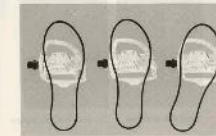


**DD Pedal**  
The heel clip adjusts back and forth by 10mm (3/8"), and also laterally to obtain the most comfortable setting.

## Adamas AX Pedal

Shimano's policy of utilizing aerodynamic design has manifested itself in the new Adamas AX Pedal which greatly reduces air resistance. Although only one side of the platform can be used, compared to both sides on a conventional platform, the specially weighted design always keeps the correct platform side facing upwards. This unique platform was designed by using the principles of biotechnology to shape it to the sole of the rider's shoe for any pedaling position. In addition, special spikes have been located to prevent slipping.

Another great feature is that road clearance, when cornering while pedaling, is increased over the conventional pedal.



**Conventional Pedal** **Adamas AX Pedal**

Because of increased road clearance, the Adamas axle allows the rider to continue pedaling while cornering. The Adamas axle permits the rider to bank by as much as 25.30° compared to the conventional bicycle's 22.28°.

The clip and toe strap are easily assembled with reflectors on front and back.

## Cassette Freehub

The Freehub was another Shimano first. By combining the freewheel and hub into one unit, we were able to move the freewheel side ball bearing over toward high gear and widen the distance between both sides' balls. This adjustment reduced deflection on the axle while at the same time increasing durability. Furthermore, because of the reduced deflection, drive power could be used efficiently with power loss drastically reduced.

Another improvement followed the unification of the freewheel and hub. We were able to make the freewheel accept cassette sprockets: something not possible before. The rider is now able to choose gear combinations according to leg strength or touring conditions and make changes easily.

The Cassette Type Freehub has won international acclaim and is becoming a favorite with many of the world's top racers because of its unique features which include lightness, ease of changing sprockets, rigidity and increased power input without deflection on the axle.



Top gear is threaded style with second onwards spline type.

Pedal

## Model PD-DE10 Model PD-AD20

FullFit Pedal

## Model PD-MX10 **DISCONTINUED**



DD Pedal

## Model PD-DE10

### SPECIFICATIONS

Weight: 9.7 oz. (275g)

Material: Body/Light Alloy

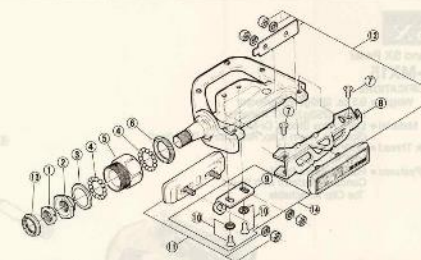
Cup: Cone/Chromium Molybdenum Steel

Crank Thread: BC1 x 24T.P.I.

Right-handed Screw (Right Pedal) BC1 x 24T.P.I., Left-handed Screw (Left Pedal)

Type: DD Mechanism, Aerodynamic Design, Sealed Mechanism

Use: DEORE Front Chainwheel



| ITEM NO. | PART NO. | DESCRIPTION              |
|----------|----------|--------------------------|
| 1        | 452 9500 | Spoke Nut                |
| 2        | 452 9501 | Spoke                    |
| 3        | 452 9502 | Right Side Plate (Conv.) |
| 4        | 452 9503 | Steel Ball (1/2")        |
| 5        | 452 9504 | Right Side Housing       |
| 6        | 452 9505 | Left Side Housing        |
| 7        | 452 9506 | Right Side (Large)       |
| 8        | 452 9507 | Plate (Large)            |

| ITEM NO. | PART NO. | DESCRIPTION                           |
|----------|----------|---------------------------------------|
| 9        | 452 9508 | Right Side Plate                      |
| 10       | 452 9509 | Left Side Plate                       |
| 11       | 452 9510 | Free-Clamp Adapter                    |
| 12       | 452 9511 | Adapter (Fixed) Screw & Washer        |
| 13       | 452 9512 | Reflector (Left) for Front (Optional) |
| 14       | 452 9513 | Reflector (Left) for Rear (Optional)  |
| 15       | 452 9514 | Wrench                                |
| 16       | 452 9515 | Free-Clamp Adapter Assembly (Right)   |



FullFit Pedal

## Model PD-AD20

### SPECIFICATIONS

Weight: 10 oz. (285g)

Material: Light Alloy

Crank Thread: BC0816 x 20 T.P.I., French M14 x 1.25

Features: Aerodynamic Design/Fit-well Mechanism/Increased Road Clearance/Specially Wedged Design

Use: With SHIMANO ADAMAS AX Front Chainwheel (FC-AD11, AD21, AD22) or Conventional Chainwheel



Shimano-DX Pedal

**DISCONTINUED**

## Model PD-MX10 (W/ Reflector)

### SPECIFICATIONS

Weight: 9.8 oz. (278g) W/Reflector

9.4 oz. (267g) W/O Reflector

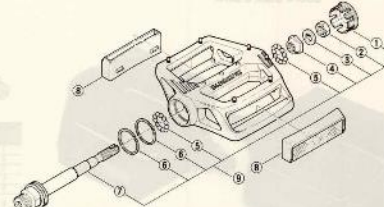
Material: Light Alloy (Body), Cr-Mo Steel (Spindle)

Resin (Cap, Reflector, Dust & Seal Ring)

Crank Thread: BC 8/16 x 20 T.P.I., UNF 1/2 x 20 T.P.I.

Color: Red, Blue, Gold, Silver or Black

Features: Parallelogram Profile, Concave Platform with Studs, Double Sealed Mechanism



| ITEM NO. | PART NO. | DESCRIPTION        |
|----------|----------|--------------------|
| 1        | 452 9501 | Cap                |
| 2        | 452 9502 | Spoke Nut          |
| 3        | 452 9503 | Spoke              |
| 4        | 452 9504 | Right Side Plate   |
| 5        | 452 9505 | Steel Ball (1/2")  |
| 6        | 452 9506 | Right Side (Large) |
| 7        | 452 9507 | Plate (Large)      |

| ITEM NO. | PART NO. | DESCRIPTION                               |
|----------|----------|-------------------------------------------|
| 8        | 452 9508 | Right Side Plate (Right) W/O W/ Reflector |
| 9        | 452 9509 | Right Side Plate (Left) W/O W/ Reflector  |
| 10       | 452 9510 | Reflector                                 |
| 11       | 452 9511 | Reflector (Left) for Front (Optional)     |
| 12       | 452 9512 | Reflector (Left) for Rear (Optional)      |

U/E

## Vis de serrage rapide

La marque Spidel est la réponse trouvée par de grands noms français pour proposer une offre complète en réponse principalement à Shimano (Japon) et Campagnolo (Italie) courant des années 70 .

Elle est l'association de

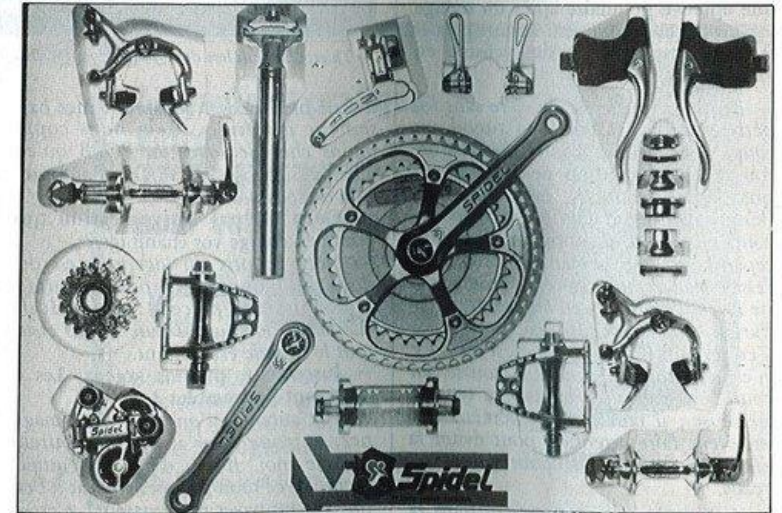
- Simplex : fourniture dérailleurs, manettes de dérailleurs, et tige de selle
- Mafac : freins et levier de frein
- Maillard pour roue libre, moyeux et pédales
- Stronglight : boîtier de pédalier, pédalier et jeu de direction

Fin progressive du groupement courant des années 80.



### Un mariage réussi

Créée depuis une dizaine d'années, la marque Spidel poursuit son ascension. La Sedac qui est le cœur de cette organisation, siège à Paris dans le 20<sup>e</sup> arrondissement, diffuse quatre marques : Maillard, Simplex, Stronglight et Mafac. C'est la Sedac qui assure le conditionnement des pièces dans les coffrets et l'expédition en France et à l'étranger car le nom de Spidel est maintenant très connu et apprécié par des pays tels que la Hollande, le Danemark, la Suisse, la Belgique et même par les Etats-Unis. Une belle réussite. Le matériel Spidel est présenté dans des coffrets sous forme de groupes complets. Les deux principaux sont :



— Le groupe 600 qui est proposé avec du bon matériel comme le montre le dérailleur Simplex, les pédales Maillard diabolos ou le jeu de direction B10 de Stronglight.  
— Le groupe 700 contient les modèles haut de gamme les plus récents des quatre marques.

Quel que soit le groupe, la finition est très soignée. Les utilisateurs trouvent dans les groupes Spidel, du matériel d'excellente qualité. Capable de rivaliser avec les plus grandes marques, et cela pour un prix très attrayant.

paru dans Le Cycle N° 119 (début 1986)

## Catadioptrés de roue

CAT EYE SAE-A RR-950



## Poignées de BMX Plastique Cassano



Un vélo d'une telle valeur ne pouvait rester à l'abandon. Il était important et urgent de le mettre au goût du jour en l'équipant d'une assistance électrique. C'est chose faite!



La transformation était simple à effectuer. Le kit de Govelec comprend toutes les pièces nécessaires.



**govelec**  
*Electrifiez votre vélo  
Oxygénez votre vie*

Kit City Plus 36v 250w arrière et batterie Hailong  
Référence P01-010-01

Ensemble complet prêt à monter constitué:

- d'un kit City Plus 36v 250W sur roue arrière
- d'une batterie 36v 13Ah Hailong avec contrôleur intégré

Aucun ajout nécessaire, l'ensemble est complet pour transformer votre vélo en vélo électrique

Conforme à la norme VAE



Juin 1990, sur les hauteurs de Wissembourg,  
une de mes dernières promenades avec ce vélo.

En avant pour d'autres aventures...  
cette fois électriques\*...

\* Comme dirait [Zeltron](#)