

Mavic: ein Unternehmen in der Geschichte der Tour de France

[...]

In Lyon gründeten die beiden Brüder Léon und Laurent Vielle um 1890 in Form einer de facto Gesellschaft ein Vernickelungsunternehmen, das zunächst in der 247 und 249 rue de Créqui und ab 1895 in der 4 avenue de Noailles ansässig war. 1898 wandelten die beiden Brüder ihr Unternehmen in eine offene Handelsgesellschaft um, deren Zweck es war, "ein Unternehmen zum Polieren, Vernickeln, Vergolden und Versilbern aller Metalle zu betreiben". Die Dauer des Unternehmens ist auf acht Jahre angelegt, aber 1905 schlossen sich die beiden Gebrüder Vielle mit Vital Artaud und Joseph Amargain in der Gesellschaft Artaud, Amargain & cie zusammen, um "Lenker und gebogene Rohre für Fahrräder und andere ähnliche Artikel herzustellen, mit Ausnahme von Polieren, Nickeln das in der persönlichen Werkstatt Vielle Brüder gemacht wird".

1907 fusionierten die beiden Unternehmen zu Vielle frères & cie. Es gibt keine Quellen, um das Wachstum des Unternehmens zu messen, es gibt keine Bilanz, aber es scheint vom Fahrradmarkt getrieben zu werden, gemessen an den Kapitalerhöhungen und sukzessiven Akquisitionen. Das Unternehmen, aus dem Etablissements Vielle frères & cie hervorging und dem ein fünfter Partner, Adrien Gilly, beitrug, wächst schnell. Sie wurde 1917 in eine Kommanditgesellschaft auf Aktien umgewandelt, trug im folgenden Jahr den Firmennamen Etablissements métallurgiques du Rhône (EMR) und gründete sogar eine Tochtergesellschaft für Italien, die Société métallurgique franco-italienne Venaria reale - Turin. Dies scheiterte ebenso wie der Erwerb einer Beteiligung an der Société étirage et tréfilerie du Rhône 1920. Es ist wahr, dass das Ende des Ersten Weltkriegs den Beginn einer Zeit nicht der Rezession, sondern des langsamen Wachstums markiert: Die Industrielagerbestände sind voll und es geht vor allem darum, sie zu veräußern; der Übergang von einer Kriegswirtschaft zu einer friedlichen Wirtschaft ist schwierig. Darüber hinaus stagniert der Fahrradmarkt etwas, von 6,3 Millionen Fahrrädern im Jahr 1924 auf 6,8 Millionen im Jahr 1930. Wie die gesamte regionale Fahrradindustrie im Umbruch stehen auch die EMR vor Schwierigkeiten: Lenker und Felgen aus Stahl, die unter der Marke AVA vertrieben werden, haben Schwierigkeiten beim Verkauf. 1929 mussten die Geschäftsführer des Unternehmens, die Söhne von Adrien Gilly, das Unternehmen an eine Gruppe von Investoren und Industriellen verkaufen. Einer von ihnen, Henri Gormand, zum Direktor ernannt, übernahm 1932 die Leitung und gab ihr einen neuen Impuls, indem er sie eng mit seiner Hauptfirma verknüpfte : MAVIC.

<i>Namen und Titel</i>	<i>Anzahl der Aktien</i>	<i>%</i>
Fernand Arnault de la Ménardière, Bataillonskommandeur (Avignon)	5 100	42,9
Pierre Vialle, Industrieller (Ambérieu)	2 200	18,5
Claudius Quet, Repräsentant (Lyon)	1 200	10
Henri Gormand, Industrieller (Lyon)	1 175	9,9
André Petit, Unternehmensleiter (Lyon)	700	5,9
Henri Lamarche, Dozent (Lyon)	700	5,9
Albert Moucot, Versicherungsinspektor (Marseille)	300	2,5
Louis Fabre, Industrieller (Lyon)	200	1,7
Edouard Borson, Prozessbevollmächtigter (Lyon)	250	2,1
Louis Galland, Buchprüfer (Lyon)	50	0,4
Marie Savorin, Witwe von Paul Moucot (Lyon)	25	0,2
Total	11 900	100

Leider ist nichts über die genauen Ursachen der EMR-Probleme bekannt. Die Urkunden der Gesellschaft schweigen zu diesem Thema völlig. Wir erfahren nur, dass Henri Gormand während der Kapitalerhöhung nach der Übernahme der Gesellschaft, "seinen ersten Teil durch Verrechnung mit dem ihm zustehenden Betrag für zuvor geleistete Zahlungen, die seinem Girokonto in der Gesellschaft gutgeschrieben wurden" bezahlt hat. Dies lässt vermuten, dass die EMRs entweder bei Mavic oder Henri Gormand selbst Schulden hatten. Es ist auch nicht bekannt, wie Henri Gormand 1932 die Kontrolle über das Unternehmen übernahm.

Von Gormand bis Salomon.

Henri Gormand, geboren am 2. März 1892 in Villefranche-sur-Saône, Sohn von Jules, Notar dieser Stadt, wurde dank seiner starken gewerkschaftlichen und öffentlichen Tätigkeit zu einer "sehr einflussreichen Persönlichkeit in Lyon": "Seine Hingabe hatte ihn dazu geführt, einen prominenten, aktiven und immer prägenden Platz in den wirtschaftlichen oder sozialen Angelegenheiten der Stadt einzunehmen, oft in einer hervorgehobenen Position, immer geprägt von der tiefen Freundlichkeit, die sich aus seinen Mitarbeitern herausgebildet hatte". Der studierte Jurist wurde in seiner jungen Karriere durch den Ersten Weltkrieg unterbrochen. Als Artilleriekapitän war sein Verhalten im Kampf heldenhaft: Er wurde zum Ritter der Ehrenlegion, zum Ritter von Saint-Grégoire-le-Grand und erhielt sogar das Ehrenkreuz. Henri Gormand, der 1919 mit Marie-Marguerite Neyron (geborene Champollion) aus einer Familie von Industrieunternehmen mit Sitz in Lyon verheiratet wurde, war beteiligt an Mavic seit der Gründung des Unternehmens im Jahr 1922 durch Charles Idoux und Lucien Chanel. Er ist als Bevollmächtigter der OHG Idoux et Chanel, einem Hersteller von Schutzblechen und Fahrradartikeln, eingetragen, sobald die Gesellschaft im Handelsregister eingetragen ist. Sehr schnell wurde Henri Gormand Mehrheitsaktionär, als die Gesellschaft 1924 in eine Aktiengesellschaft umgewandelt wurde (siehe Tabelle). Bei dieser Gelegenheit änderte er den Firmennamen in Etablissement Mavic, benannt nach der am 26. Juli 1923 eingetragenen Marke, im Büro des Gerichts in Lyon, Abkürzung von „Manufacture d'articles vélocipédiques Idoux et Chanel“. Von da an würde Henri Gormand Mavic nicht mehr verlassen, im Gegensatz zu den beiden Gründern Idoux und Chanel, die das Unternehmen ziemlich schnell zu verlassen schienen. Aber weder das Handelsregister noch die Gesellschaftsurkunden erlauben es uns, ihren Austritt mit Sicherheit zu datieren. Henri Gormand, leidenschaftlicher Katholik und ausgebildeter Jurist, ist dennoch ein leidenschaftlicher Technikliebhaber. Er meldete 1926 ein Patent auf elektrische Blinker an und stellte sich Tretautos, Blechkanus und Beiboote vor! Er blieb an der Spitze von Mavic bis zu seinem Tod am 9. Dezember 1963, im Alter von 72 Jahren.

Aktionäre von Mavic zum Zeitpunkt der Gründung der Aktiengesellschaft (1924)

<i>Namen und Titel</i>	<i>Anzahl der gezeichneten Aktien</i>	<i>Anzahl der Gründeraktien</i>	<i>Gesamtzahl der Aktien</i>	<i>%</i>
Henri Gormand, Industrieller (Lyon)	2 000	750	2 750	68,75
Charles Idoux, Industrieller (Bron)	40	375	415	10,375
Lucien Chanel, Industrieller (Lyon)	40	375	415	10,375
Jules Gormand, Notar (Villefranche)	250		250	6,25
Jean Rigaud, Repräsentant (Lyon)	100		100	2,50
Félix Bocherel, Repräsentant (Nantes)	50		50	1,25
Joseph Arnaud, Hausverwalter, (Lyon)	10		10	0,25

Eugène Taithe, Notarangestellter (Villefranche), (Schwager von Henri Gormand)	10		10	0,25
Total	2 500	1 500	4 000	100,00

Seine Nachfolge eröffnet eine Zeit der Krise in der Unternehmensgeschichte: Welches seiner acht Kinder, darunter vier Jungen, wird Mavic führen? Henry hatte seit 1942 einen seiner Söhne, Louis, zunehmend eng mit der Leitung der EMR (er war von 1942 bis 1963 Direktor) und ab 1950 mit der von Mavic verbunden. Louis scheint somit der designierte Nachfolger seines Vaters zu sein. Aber die Familie entzweit sich. Bruno, einer der jüngsten Erben, der verlorene Sohn, der Abenteurer im wahrsten Sinne des Wortes, derjenige, der einige Zeit vor dem Tod seines Vaters sogar mit seinem Bruder Louis und seinem eigenen Vater vor Gericht stand, konnte es nicht ertragen, ihn beiseite zu legen. 1964 warf Bruno Louis sogar vor, in die Konkurrenz "zu wechseln" und die Familie teilte sich in zwei Teile. Die Krise ist für Mavic umso gravierender, als sich das Unternehmen seit mehreren Jahren in Schwierigkeiten befindet, insbesondere seit der Übernahme von Moreau & cie im Jahr 1955, wie die folgende Tabelle zeigt. Diese Tabelle zeigt die einzigen Zahlen, die wir zu diesem Zeitpunkt über Mavic haben....

Jahr	Betriebserlöse	Bruttogewinn oder -verlust	Nettogewinne oder -verluste
1947			+ 5 322 448
1948			+ 13 466 837
1949			+ 21 022 051
(...)			
1958			+2 051 891
1959	78 743 876	+ 24 381 825	- 4 982 908
1960	774 502	+ 256 380	- 21 565
1961	872 899	+ 185 014	- 91 751
1962	683 639	+ 141 197	- 101 339
1963	499 731	+ 195 022	- 15 595
1964	595 060		- 331 625
1965			+ 23 463

Schließlich erhielten Bruno und seine Anhänger den vielleicht am wenigsten gesunden Teil: Mavic, während Louis und seine Familie die EMR erhielten, Betriebe, über die wir keine Informationen haben. Bruno Gormand hatte anscheinend Recht, denn bereits 1965 übernahm die Société des laminoirs à froid de Thionville, Inhaber der Fahrradfelgenmarke Rigida, dem Hauptkonkurrenten von Mavic auf dem französischen Markt, die Kontrolle über die EMR, die 1968 aufgelöst wurden, während die Marke AVA erst Anfang der 80er Jahre verschwand.

Bruno seinerseits gründete 1966 die Mavic SA in Saint-Trivier-sur-Moignans in der Region Ain, indem er die ehemaligen Betriebe von Mavic zusammenlegte. Trotz eines bis dahin von dieser Branche weit entfernten Werdeganges – er war von 1955 bis 1960 Präsident eines Import-Export-Unternehmens in Saigon, wo er vor allem AVA-Produkte verkaufte, dann vermarktete er in Frankreich eine schottische Whiskymarke - Bruno Gormand wird sich paradoxerweise als würdiger Erbe seines Vaters erweisen, indem er sich für die Welt des Radsports begeisterte. "Fantasievoll, kühn, entschlossen und leidenschaftlich wird er die Marke am Firmament des Fahrrads tragen". Unter der prägenden Präsidentschaft von Bruno Gormand erlebt Mavic dank einer hochinnovativen

kommerziellen und technischen Politik ein spektakuläres Wachstum. Das kleine Unternehmen, das seit seiner Gründung nie mehr als fünfzig Mitarbeiter beschäftigt hatte - Henri Gormand wollte diese Zahl nicht erreichen, um die Bildung eines Betriebsrats zu vermeiden - wächst erheblich und gründet sogar eine Tochtergesellschaft in den USA, 1985, im Jahr des Unfalltodes seines Präsidenten. Seine Frau setzte seine Arbeit bis 1990 fort, als sie die Fackel an vier Führungskräfte weitergab, die seit Mitte der siebziger Jahre mit der Geschäftstätigkeit des Unternehmens verbunden sind. Schließlich trat Mavic 1994 in die Salomon-Gruppe ein.

AN DER VORDERSTEN FRONT DER TECHNISCHEN INNOVATION

Dank einer Politik der permanenten technischen Innovation hat sich Mavic seinen Ruf in der Welt des Radsports erworben. Die Liste der Innovationen ist zu lang, um sie im Rahmen dieses Artikels zu machen. Daher werden wir nur die wichtigsten Phasen der grundlegenden Entwicklungen erwähnen, die Mavic dem Radsport gebracht hat. Die Quellen, aus denen versucht wird, die Beiträge der Marke zum Radsport zu identifizieren, sind, in Ermangelung von Archiven, Teil einer echten Untersuchung. Tatsächlich war es über einen langen Zeitraum notwendig, sowohl die Fachpresse (L'industrie des cycles et automobiles) als auch die Sportpresse (Le Cycle, Vélo, Miroir du cyclisme, l'Equipe, etc.), die Register des Institut national de la protection industrielle (INPI) und die Revue de l'aluminium zu untersuchen. Mündliche Quellen ergänzten die gesammelten Informationen sinnvoll. Wie wir jedoch sehen werden, bleiben einige Fragen unbeantwortet.

Die Felgen

Fahrradhersteller interessieren sich seit seiner Einführung für Aluminium. Es geht darum, im Vergleich zu Stahl an Leichtigkeit und Festigkeit zu gewinnen. Es geht auch darum, das Erscheinungsbild des Rades "schöner" und "moderner" zu gestalten. 1895 präsentierte die Firma Saint-Louis Refrigerator and Wooden Gutter Co. auf der Madison Square Garden Ausstellung in New York ein Fahrrad, bei dem Rahmen, Gabeln, Lenker und Sattelstütze aus massiven Aluminiumgussteilen gefertigt waren. Im folgenden Jahr ist der Rahmen hohl, Lenker, Schutzbleche und Kettenschutz sind ebenfalls aus Aluminium gefertigt. Aber, dieses Fahrrad hat ein gleiches Gewicht wie ein Stahlmodell. 1898, nach fünfjähriger Testphase, bauten die englischen Humber-Werke ein Fahrrad mit Aluminiumrahmen, Gabeln und Lenkern: Der nach Belieben demontierbare Rahmen hatte Verbindungen aus kleinen Stahlrohrstücken. Das Fahrrad wiegt etwa 10 kg, verglichen mit fast 18 kg bei einem klassischen Stahlmodell. Im Jahr 1900 wurden Felgen, Schutzbleche und Kettenschutz aus einer Aluminiumlegierung verwendet. Dann fällt das Vergessen auf seine Verarbeitung. Die Kondrukteure verwenden dann Holz, um bestimmte Teile des Rades leichter zu machen, wie z.B. Felgen aus Buche.

Erst in der zweiten Hälfte der 1920er Jahre tauchten die ersten Pedale aus Aluminiumlegierung (1926 von Lyotard), ein leichtes Fahrrad (1927 von Bastide ausgestellt) und die Rückkehr der Schutzbleche aus Aluminiumlegierung (1928) auf. Tatsächlich ist es vor allem der Einsatz des Duralumin (A-U4G), der zu einer echten Revolution in der Ausstattung von Fahrrädern führt.

Duralumin ist eine Legierung aus Aluminium (95%), Kupfer (3 bis 4%), Mangan (0,5 bis 1%), Magnesium (0,5 bis 1,5%) und manchmal Silizium. Diese Legierung hat eine gute mechanische Festigkeit und Verformbarkeit (Ziehen, Schmieden, Walzen). Es kann gehärtet, geklebt werden, ist aber nicht schweißbar. Am 8. Oktober 1909 registrierte die deutsche Firma Dürener Metallwerke aus Düren die Marke Duralumin (Dürener Aluminium) dank der Arbeit eines ihrer Ingenieure, Alfred Wilm (1869-1937), der als erster die Zusammensetzung dieser Legierung spezifizierte (deutsches Patent Nr. 244554) und die Bedingungen für das Aushärten definierte. Er kommt zu dem Schluss, dass es für militärische und aeronautische Anwendungen wichtig ist.

Ein französisches Unternehmen, die Société d'électrométallurgie de Dives, erwarb eine Fertigungsunterlizenz, gründete 1912 die Société du Duralumin und begann mit der Herstellung von Duralumin-Rohren und -Profilen in einer Fabrik in Kremlin-Bicêtre. Während des Ersten Weltkriegs belieferte das Unternehmen den Flugzeugbau und kaufte 1917 auf wachsende Nachfrage eine neue Fabrik in Faremoutiers in Seine-et-Marne: Am Ende des Krieges wurden mehr als 8.000 Flugzeuge in Duralumin hergestellt.

Dank ihrer Eigenschaften eroberte die Legierung schnell neue Industriezweige. Seit Anfang der 1920er Jahre wird es zunehmend in der Automobilindustrie (Karosserien, Pleuelstangen, Fahrwerksteile), bei Bahnen und öffentlichen Verkehrsmitteln, bei der Reifen- und Schlauchherstellung usw. eingesetzt. Natürlich erscheint das Duralumin als revolutionäre Innovation in der Welt des Radsports: Zwischen 1928, dem Datum der ersten Dural-Felge von Charles Dieu und André Lestradet (Méphisto-Felge), und 1932, dem Datum der Präsentation eines Fahrrads mit einem Rahmen aus Dural von Gaétan Py auf der Automobilausstellung, griffen alle Fachleute der Branche den beliebten Spruch "Wer weit kommen will, macht seinen Rahmen leichter" auf. Die Legierung hat eine sehr gute mechanische Festigkeit und überraschende Eigenschaften wie Leichtigkeit, Flexibilität (wie Holz) und Steifigkeit (wie Stahl).

Diese beiden Tugenden wecken das Interesse eines Henry Gormand, der sich der gewaltigen Möglichkeiten dieser Legierung durchaus bewusst ist. Jede Innovation erfordert jedoch eine Phase der Forschung, des Testens, der Kritik und der Feinabstimmung, um eine breite Akzeptanz zu erreichen. Es ist daher unvermeidlich, dass die Verwendung der Felge zunächst technische Probleme überwindet und dann prinzipiell Widerspruch erfährt.

1930 schuf Mavic seine erste Dural-Felge für den Wettbewerb, aber die Schwierigkeiten sind groß, sie in Serie zu produzieren. Aus diesem Grund hat Henri Gormand seinen Anteil an den EMR erhöht, um 1932 die Kontrolle über sie zu übernehmen. EMR, einer der wichtigsten Ausrüstungshersteller in der Region Lyon, ist mit modernen und effizienten Industriewerkzeug ausgestattet. Bereits Entwickler eines Dural-Lenkens unter der Marke AVA, "ein kleines Meisterwerk der Leichtigkeit", kündigen die EMR darüber hinaus 1932 die "bevorstehende industrielle und kommerzielle Entwicklung" einer Dural-Felge an.

Die ersten Duralfelgen von Mavic wurden während der Tour de France 1934 von einigen wenigen Fahrern verwendet, darunter Antonin Magne. Aber sie sind in Holzfarbe lackiert, weil sie nicht erlaubt sind! Antonin Magne gewann in diesem Jahr die Tour de France und gewann insbesondere das erste Zeitfahren in der Geschichte der Tour mit einem deutlichen Vorsprung vor dem zweiten. Wollen Rennfahrer deshalb Dural-Felgen verwenden? Auf jeden Fall ist es während der Tour 1935 "auf Wunsch der Fahrer und nach Rücksprache mit den Teamleitern, dass die Organisatoren" die Verwendung solcher Felgen genehmigen. Das sind alles Mavic-Felgen, "Dura"-Felgen. Das Unternehmen hat gerade die erste Dural-Hohlfelge für Draht- und Schlauchreifen auf den Markt gebracht. Drahtreifen, die am Rand jeder Seitenwand eine Stahldrahtleiste haben, die während des Aufpumpens und Gebrauchs mit der Felgenwand verbunden ist, wurden in den 1920er Jahren schrittweise eingeführt, um den weniger starren und teureren Wulstreifen zu ersetzen. Das Mavic-Felgenpaar wiegt nicht nur nur 700 g, fast halb so viel wie die der Konkurrenz, sondern ist auch dank einer großen technischen Innovation so stabil wie Stahl: der Öse. Mavic macht Ösen an den Stellen, an denen die Speichen verbunden sind, um die Zugfestigkeit zu erhöhen und das Zentrieren der Felge zu erleichtern. Das Prinzip besteht darin, dass die Speichenzugkraft sowohl am unteren Teil der Felge als auch am oberen Rand abgestützt wird. Die Felge besteht aus einem Duralrohr, das ohne Schweißen durch Pressdrücken hergestellt wird. Dieses Rohr wird dann mit einer Rollenmaschine profiliert und gebogen. Die Verbindung erfolgt durch Hülsen, dann durch autogenes Schweißen.

Wie hat es Mavic geschafft, diesen Prozess zu entwickeln? Das ist eine interessante Frage, auch wenn das Unternehmen oft als Erfinder der Duralfelge dargestellt wurde, was nicht stimmt. Wir

wissen nur, dass Mavic sein Produkt unter der Longhi-Lizenz vertreibt. Es war in der Tat ein Italiener, Mario Longhi, der das Verfahren entwickelte, aber der Legende nach war er Mavic nur zwei Stunden voraus, als das Patent eingereicht wurde.

Die Tour de France 1935 hatte jedoch viele Unfälle, darunter den Tod des spanischen Rennfahrers Cépéda bei der Abfahrt des Galibiers. Auch wenn die Fachpresse Mavic nicht offen angreift, wird die "dura"-Felge wegen allem Übel angeklagt und ist Gegenstand von Gerüchten. Mavic war dann gezwungen, sich zu verteidigen. Nach Angaben der Lyoner Firma, die von den Herstellern des Chambre syndicale du cycle und des Aluminiums über ihre jeweiligen Zeitschriften (L'industrie des cycles et automobiles, Revue de l'aluminium) unterstützt wird, kommt das Problem nicht von der Felge, sondern von den Schlauchreifen: Ausgelegt für Holzfelgen, lösen sie sich und drehen sich bei einem Temperaturanstieg, z.B. einer Abfahrt, auf der Felge. Nachdem der Klebprozess der Schlauchreifen von der Nizza-Etappe an geändert wurde, nehmen die meisten Fahrer, wie Pélissier (Sieger in Charleville und Marseille), Leducq (Sieger in La Rochelle) oder Archambaud (Sieger in Genf und Perpignan), ihre Duralfelgen zurück. Im selben Jahr gewannen die Mavic-Felgen "die Spanienrundfahrt, die Flandernrundfahrt, die Katalonienrundfahrt, um nur einige der Etappenrennen zu nennen, bei denen die Ausrüstung ernsthaft auf die Probe gestellt wird". Die leichten und soliden Mavic-Felgen ermöglichen es Ihnen, prestigeträchtige Rennen zu gewinnen: Ein Ruf war geschaffen.

Mavic behält diesen Ruf - seine Felgen sind regelmäßig Weltmeister, Goldmedaillengewinner und werden bei Geschwindigkeitsrekorden eingesetzt - durch ständige Verbesserungen:

Unterlegscheiben, Eloxierung, Spezialbehandlungen. Einige Felgen, wie z.B. die 1974 entwickelte und für professionelle Fahrer reservierte berühmte graue SSC Felge, sind sogar Gegenstand eines echten Schwarzmarktes. 1975 machte Mavic einen neuen Schritt nach vorne mit der Entwicklung der "Module E", der ersten Doppelhakenfelge für den Elan-Reifen, einem von Michelin entwickelten Hochdruckreifen. Die Geschichte der Modul E bleibt abzuwarten: Wie ist es Mavic, das kein großes Designbüro hat, gelungen, wo seine Hauptkonkurrenten versagt oder aufgegeben haben? Das Unternehmen war von Michelin nicht einmal mit dem Projekt verbunden, da es als nicht ausreichend "technisch einwandfrei" eingestuft wurde. Bruno Gormand selbst musste Michelin kontaktieren, um seine Dienste anzubieten. Auf jeden Fall ist die Innovation bedeutsam und ermöglicht es Mavic, eine ganz neue Generation von Drahtreifenfelgen zu entwickeln: Im Rennsport wird der Einsatz von Drahtreifen dank der Forschung von Mavic den von Schlauchreifen schrittweise ersetzen. 1978 "besetzt Mavic mit 4.000 pro Tag produzierten Felgen 65 % des Weltmarktes und 25 professionelle Teams, darunter Renault-Gitane, Mercier, Fiat-France, Jobo und im Ausland CA, Flandria, Bianchi, Raleigh, Kas, Super Ser, Ijsboerke Gios, Scic, Teka Zonca und Fiorella Citroën, um nur die wichtigsten zu nennen". Im Jahr 2000 mit der Fore Technologie, einer technologischen Innovation aus der Luftfahrtindustrie, die es ermöglicht, die Speichen dank eines Gewindetunnels zu fixieren, der durch das Aufschieben des Materials auf eine einzige Felgenwand entsteht - so entfällt das Durchstechen der Felge und die Dichtheit wird garantiert - Mavic ist immer noch Teil der Geschichte des Radsports. In Zusammenarbeit mit Michelin und Hutchinson entstand dann eine neue Generation von Rädern für Tubeless-Reifen.

Die Komponenten

Von Anfang an fertigt und vertreibt Mavic Lenker und Schutzbleche, entweder direkt oder über EMR. Angetrieben von dem Erfolg mit den berühmten "Dura"-Felgen konzentriert sich die Marke zunehmend auch auf die anderen Fahrradkomponenten: Kurbelgarnitur, Bremse, Pedal, Nabe, Umwerfer, Sattel, etc. 1973 entwickelte Mavic das weltweit erste linsenförmige Glasfaser-Laufrad [Scheibenrad?]. Auf der Bahn und auf der Straße getestet, wird es jedoch niemals im Rennsport eingesetzt, da es durch das Reglement verboten ist. Doch die Aerodynamik entwickelt sich zu einem wichtigen Forschungsgebiet bei Mavic. Der Einstieg für Komponenten ist derselbe wie für Felgen: Zuverlässigkeit und Leichtigkeit. Die vielen Innovationen von Mavic auf diesen Gebieten kommen nicht nur den Radfahrern zugute: 1976 gewann das Bellino II-Pferd, das von Jean-René Goujeon auf einem Sulky mit Mavic-Naben und Hakenfelgen gefahren wurde, den Preis von Amerika.

Diese Produktdiversifikationspolitik ermöglichte es der Marke 1979, das revolutionäre Fahrrad von Renault-Gitane, das von Bernard Hinault verwendete Profil, ebenso aktiv zu entwickeln wie die Einführung des "Alles Mavic", mit dem sie die Teams, in denen sie Partner wurde, vollständig ausstatten konnte. So erschien 1980 erstmals das Akronym Mavic bei der Tour de France auf den Trikots der Rennfahrer. Das waren die Boston-Mavic-Freunde der Tour de France, das erste professionelle Team, das "Alles Mavic" ausgestattet war. Diese Teilnahme fand 1989 während der Tour de France statt, einer Tour, die in die Geschichte eingehen wird, denn Greg Lemond, ausgestattet mit "Tout Mavic", gewann in einem letzten Zeitfahren auf den Champs-Élysées mit 8 Sekunden Vorsprung gegen Laurent Fignon. Im selben Jahr gewann Jeannie Longo auch die Women's Tour in "Alles Mavic".

Seit Anfang der 90er Jahre forscht Mavic an einem elektrisch betriebenen Schaltwerk. Er wurde 1992 auf der Tour de France von den Teams Once und RMO ausprobiert und gilt bei den Fahrern als echte Revolution. Das ZMS (Zap Mavic System) ist das erste mikroprozessorgesteuerte Schaltwerk, das vom Lenker, an dem zwei Tasten zum Schalten der Gänge angebracht sind, Informationen in Echtzeit an die Elektromagnete des Schaltwerks überträgt. Die Erfindung wird von Fachleuten und den Medien als das beste Übertragungssystem gefeiert und erhält in den USA sogar den Innovationspreis des Rades. 1994 wurde jedoch die Herstellung des ZMS eingestellt, weil es nicht alle Garantien bot, insbesondere auf nassen Straßen. Dennoch setzte Mavic seine Forschung fort und brachte 1999 die Mektronic auf den Markt. Diesmal erfolgt die Übertragung drahtlos über digital codierte Funkwellen, und die Schaltknöpfe werden direkt in die Griffe integriert, wobei ein am Lenker angebrachter Bordcomputer die Position der Gänge überprüft und gleichzeitig Geschwindigkeit, zurückgelegte Strecke, Zeit usw. anzeigt. Mavic ist ständig an der Spitze der technologischen Innovation: "Das Markenimage von Mavic ist die kontinuierliche technische Forschung".

Wie konnte Mavic an der Spitze der technischen Innovation bleiben, wenn das Unternehmen kein großes Designbüro hatte und es keine Spur von einem Ingenieur von einer der großen Schulen an der Spitze des Unternehmens oder im oberen Management gibt? "Der erste Ingenieur, ein Mann aus dem Bereich Kunsthandwerk, trat 1991 in das Designbüro von Mavic ein, und wir haben bis 1994 niemanden anderen eingestellt. Bis dahin hatten wir nur wenige Techniker (BTS) im Konstruktionsbüro". Auf der einen Seite scheint Mavic von den Innovationen der Materialhersteller (z.B. Péchiney) zu profitieren. Auf der anderen Seite profitiert es auch von den Fortschritten der Automobilhersteller, die wiederum über erhebliche Forschungs- und Studienressourcen verfügen (wie bei Renault oder Peugeot). Schließlich, und vielleicht am wichtigsten, ist Mavic auf dem Feld direkt neben den Athleten und Teammechanikern präsent. Der Wettbewerb dient somit als "lebensgroßes" Labor, um Produkte zu verbessern oder neue Produkte zu testen. "Es ist mehr das Engagement und die Leidenschaft, die den Erfolg des Unternehmens ausmachen."

IM HERZEN DES FAHRRADS

Durch eine innovative Marketingstrategie konnte sich Mavic auch von seinen Mitbewerbern abheben. Ziel ist es, ein unverzichtbarer und privilegierter Partner in der Welt des Radsports zu sein, sowohl für Profis als auch für Amateure. Diese Strategie, die seit Mitte der siebziger Jahre entwickelt wurde, zeigt sich in mehreren Formen. In diesem Artikel wurden zwei davon übernommen: neutrale Hilfe bei Rennen; Unterstützung für Amateur-Radsport.

Mavics neutrale Unterstützung

Dies ist sicherlich die Strategie, die von der breiten Öffentlichkeit am meisten wahrgenommen wird. Alle Liebhaber der Tour de France oder Paris-Roubaix kennen die gelben Autos und Motorräder von Mavic, die jedem Rennfahrer bei der Flucht folgen.

Vor der Intervention von Mavic kümmerte sich bei den Nationalmannschaften die Organisation der Tour de France um alles; bei den Markenteams lag es an den Teams, sich um die Hilfe zu kümmern. Die Regeln waren sehr streng, auch wenn es eine Entwicklung gab: Eugène Christophe verlor die Tour de France, weil er seine defekte Gabel selbst in einer Schmiede reparieren musste. Nach und

nach wird die Organisation der Tour de France dazu angeleitet, dass die Teams von Autos mit Ersatzteilen, kompletten Fahrrädern und Mechanikern gefolgt werden. So wurde beispielsweise ab 1951 jedem Fahrerteam ein Jeep zugewiesen, der neben dem technischen Leiter des Teams und dem Fahrer einen Mechaniker, zwei komplette Fahrräder, drei Paar Laufräder ohne Schlauchreifen, Schlauchreifen, Bremsen usw. mit sich führte, um allen in Not geratenen Konkurrenten zu helfen. Gebrochene oder beschädigte Laufräder werden jedoch nur gegen Laufräder ohne Schlauchreifen ausgetauscht, da der Fahrer im Falle eines Reifenschadens immer selbst reparieren muss.

Die Idee entstand 1972 auf dem Criterium du Dauphiné, als Bruno Gormand sein Auto dem Gypsy-Team zur Verfügung stellen musste, von dem eines der folgenden Autos kaputt gegangen war und der CEO von Mavic als Mechaniker das Ende des Rennens verfolgte. Dann wird ihm bewusst, welchen Service er den Organisatoren von Radrennen bieten kann und welche Auswirkungen ein solcher Service auf das Image seines Unternehmens haben kann. Es geht auch darum, den "Race Services" der professionellen Teams so nah wie möglich zu sein, "um die Ausrüstung und Probleme der Mechaniker zu kennen" und die Produkte entsprechend anzupassen. Auch im folgenden Jahr bot Mavic seine Dienste während der Paris-Nizza mit einem starken Konzept an: einerseits ein Auto vor das Feld zu stellen, um die entflohenen Mitfahrer sofort zu reparieren, andererseits eine komplette Funkverbindung zwischen allen Fahrzeugen im Rennen sicherzustellen. Bruno Gormand ist der erste, der einen "schlüsselfertigen" Service anbietet, um die Organisatoren von Radrennen zu unterstützen. "Ein Organisator braucht eine Funkverbindung zwischen jedem Fahrzeug und einem Pannendienst. Bruno Gormand war der erste, der die Idee hatte, sowohl einen Pannendienst als auch einen Funkdienst anzubieten. Zunächst stellte Mavic die Fehlersuche und die Funkfrequenz für alle Ereignisse zur Verfügung. Dies ist heute nicht mehr der Fall, da wir den Funkdienst selbst erbringen. Derzeit stellt Mavic etwa 20% der Funkdienste für alle Kalenderveranstaltungen zur Verfügung. Das macht zwei unabhängige Dienste, aber sie wechseln sich ab, denn der Organisator braucht einen technischen Kundendienst für die Fahrer, aber auch einen Funk. Bruno Gormand verstand, dass hier ein Markt geschaffen werden musste". Sehr schnell entwickelte sich die Rennassistenz, denn Mavic war damals das einzige Unternehmen, das einen solchen Service anbot. 1977 war es die Weihe: Mavic unterstützte die Tour de France, die einen Zwischenstopp in Saint-Trivier-sur-Moignans einlegte! "Zwischen Saint-Etienne und Dijon machte die Tour de France einen Ausflug nach Saint-Trivier-sur-Moignans, einer charmanten Stadt im Ain, wo das Radfahren sehr beliebt ist. Man muss sagen, dass wir hier den Hauptsitz von Mavic finden, einer bei Rennfahrern bekannten Marke. Bei allen Rennen stellt Mavic den Veranstaltern einen Pannendienstwagen für die Fahrer zur Verfügung. Dieses Fahrzeug, das wie das Auto mit einem Sportdirektor ausgestattet ist, verfügt über zwei Ersatzfahrräder und zehn Radpaare. Seine Hauptaufgabe ist es, den Rennfahrern zu helfen, wenn eine beginnende Person eingreift, während das Auto des Teamleiters nicht in der Nähe ist. Es hat sich in einem Umweg gelohnt!" Saint-Tri- vier-sur-Moignans wurde dann, in der Welt des Radsports, Saint-Trivier-sur-Mavic, weil die kleine Stadt der Ort ist, an dem viele Rennen stattfinden: Paris-Nizza, Tour de l'Avenir, etc.

Das Angebot von Mavic wächst und entwickelt sich weiter mit dem Einsatz des Erste-Hilfe-Motorrads und einer Cessna, die das drahtlose Relais für alle Funkverbindungen bereitstellt. "Zuerst dauerte es 30 Sekunden, von dem Moment an, als der Pannenhelfer aus dem Auto sprang, bis der Rennfahrer wieder in die Pedale trat. Es war immer noch zu viel. Also trainierten wir den ganzen Weg bis zum Fabrikgelände..... Ergebnis: In diesem Jahr 1980 gehen wir auf 15 Sekunden für ein Hinterrad und 10 Sekunden für ein Vorderrad zurück". Die Mavic-Hilfe wurde unerlässlich, und die gelben Mechaniker der Marke waren an allen Rennen beteiligt: erste Hilfe in den Vereinigten Staaten 1985, Weltmeisterschaften, Olympische Spiele 1992 in Barcelona, gefolgt von denen in Atlanta und Sydney für alle Radsportdisziplinen, etc. "Die Mavic-Unterstützung ist zu einer Tradition und sogar zu einer Institution geworden. Es handelt sich um 4 Autos, ein Motorrad, drei Lieferwagen, ein Relaisflugzeug und repräsentiert einen Bestand von 180 UKW-Stationen". Im Jahr 2001 war Mavic bei 85 Veranstaltungen präsent und unterstützte Rennfahrer und Organisatoren an mehr als 1.200 Veranstaltungen für 290 Renntage.

Mavic Trophäen

Noch immer nach der gleichen Strategie, ist Mavic mit der Entwicklung des Amateur-Radsports verbunden. Sie ermöglicht es ihr auch, Marktanteile zu gewinnen und Rennfahrer zu halten. 1978 nahm sie mit den Freunden der Tour de France am "Nationalen Radsportwettbewerb" teil, der für Minis, Kadetten und Junioren reserviert war, und an der Gründung des "Coupe de France des Clubs", der für Amateurclubs reserviert war. "Natürlich hat der Mavic French Cup, der sich zu einer beliebten und begehrten Veranstaltung entwickelt hat, im Laufe der Jahre immer mehr Aufmerksamkeit erregt, denn 270 Vereine sind in der letztjährigen "Road"-Rangliste vertreten. Die Preisverleihung, Trophäe und Mavic-Ausrüstung, findet während des Finales in Saint-Trivier-sur-Moignans statt." Diese Trophäe gab es von 1978 bis 1998. In 20 Jahren hat es viele Rennfahrer hervorgebracht und ist das Qualitätslabel der Amateurbranche. Alle Clubs wurden mit Mavic Equipment belohnt. 1981 gründete Mavic, immer noch in Zusammenarbeit mit den Freunden der Tour de France, die "Manschettenfahrradverfolgung" und 1985 startete Bruno Gormand das Rennen um den aktuellen französischen Rekord. Ziel ist es, auf einem französischen Outdoor-Radstadion die Kandidaten zu ermutigen, einen neuen aktuellen französischen Rekord aufzustellen, während der Rekord auf 1969 zurückgeht. "Der Anreiz, einen prestigeträchtigen Rekord zu brechen, wird sicherlich bei Jungen mit Fahrfähigkeiten, die während der Zeitfahren auf der Straße gezeigt wurden, ankommen und sie werden versucht sein, sie auf der Bahn zu nutzen".

All diese Maßnahmen tragen dazu bei, Mavic ein ausgezeichnetes Image in der Welt des Radsports zu verschaffen. Sie wird jedoch 1998 enden. "Die Trophäe wurde entfernt, weil sich der Radsport stark weiterentwickelt hat, zumal das IOC beschlossen hat, Profis in die Veranstaltungen der Olympischen Spiele aufzunehmen. Das Image des Radsports hat sich von Profi- und Amateursektoren zu Elite 1 und Elite 2 gewandelt; es gab keinen wirklichen Unterschied mehr zwischen Amateuren und Profis. Heute sind wir ein wenig verloren. Jeder ist mit dem professionellen Radsport vertraut, aber niemand kann eine Grenze zwischen den beiden Sektoren ziehen, so dass die Hauptkategorien des Radsports sind: Profis, Fortgeschrittene und Junioren. Die Amateurrkategorie existiert nicht mehr und Mavic spürte diese Perversion. Sie zogen es vor, sich selbst aus dem System zu entfernen.

[...]