



ACTUALITÉS

LE 50CC 4T L'AVENIR ?

NOUVEAUTÉS

Bien connue dans l'univers du cross, la marque Bud Racing vient de sortir des échappements pour 50cc.

LE PRO DU MOIS

GR Motors and Cycles nous ouvre ses portes pour nous présenter son parcours et son activité.

A VOTRE AVIS

Les kits déco GENCOD testés par un professionnel.

SÉQUENCE NOSTALGIE



Rivales des cyclomoteurs Peugeot, les MBK 51 ont autant d'histoires à nous raconter. Retour en images sur la success story de ces meules qui reviennent en force !



L'évolution du marché pour ce début d'année. Le thermique continue une belle hausse mais surprise du côté de l'électrique. Découvrez tout cela en page 8.

P.3 | ACTUALITÉS

Comme on le sait, le vintage est la tendance actuelle, y compris dans le 50. Ces machines équipées de moteur 4 temps nous posent la question de l'avenir de ce type de motorisation.

P.6 | ÉVÉNEMENTS

Retrouvez les événements du trimestre liés au monde du deux-roues motorisé.

P.7 | ZOOM SUR...



... Nicolas MAFFEO, le pilote de Trial ambassadeur de la gamme de lubrifiants GENCOD. Son parcours, ses débuts, ses conseils, sa saison en compétition, ses objectifs... Il nous dit tout dans un "questions / réponses".

P.9 | TOPS VENTES

Le podium des immatriculations de motos et scooters 50 et 125cc sur le cumul de ce début d'année 2019.

P.10 | NOUVEAUTÉS



Bien connue des crosseurs, Bud Racing nous fait le plaisir d'investir le marché du 50 à boîte. Découvrez leurs échappements en avant première.



P.8 | MARCHÉ DU 50/125CC

P.11 | A VOTRE AVIS

Le professionnel Max Off Road nous livre son avis sur les kits déco GENCOD qu'il a testé pour nous. Rendez-vous en P.11



P.12 | SÉQUENCE NOSTALGIE

On revient 40 ans en arrière ! Un grand bon dans le temps pour un grand cyclo : Le MBK 51.

P.14 | LE PRO DU MOIS

Le pro du mois dans ce numéro de 50 Factory Le Mag est GR Motors and Cycles. L'histoire d'un passionné, récompensé de nombreuses fois dans sa discipline,



P.15 | ACTUALITÉS 50 FACTORY

Les actualités de 50 Factory, découvrez les nouveautés du moment et ce qu'il ne faut pas rater.

MENTIONS LÉGALES

Magazine publié et distribué gratuitement par 50 Factory aux professionnels du 2 roues.

Contact :
50 Factory
28 Rue Jean GIRAUD
79140 CERIZAY

Rédacteur :
Antoine RICHARD
arichard@50factory.com
05 40 13 02 24

ACTUALITÉS LE 50CC 4 TEMPS, L'AVENIR ?



On va parler dans ce sujet du type de motorisation qui est de plus en plus répandu en 50 à boîte, le moteur 4T. Quels sont ses points forts, ses points faibles, quel est l'état du marché, comment se présente l'avenir ...

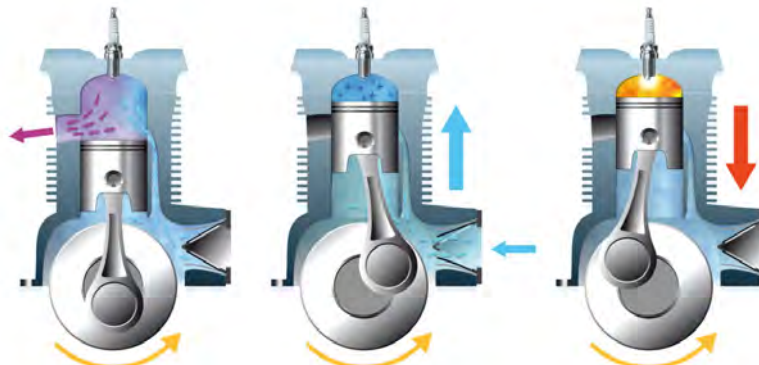
Pour commencer, le moteur 4T qu'est ce que c'est ? Pour cela on vous fait un rapide résumé des motorisations et de leurs différences.

Point de vue technique

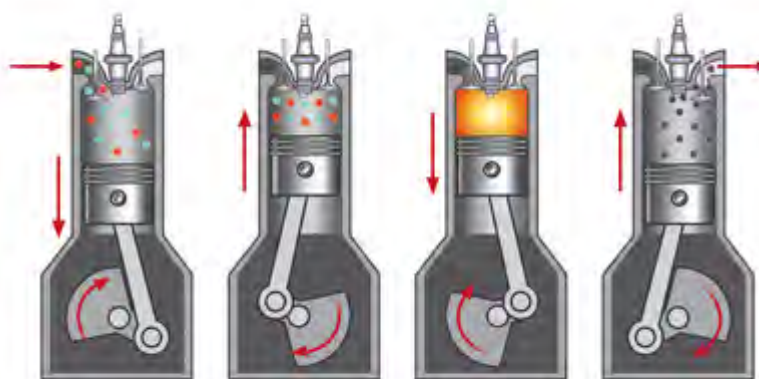
Moteur 2T : Sa spécificité est que le piston réalise un aller-retour dans le cylindre entre 2 explosions (2 mouvements donc 2T). En conséquence, à chaque descente il donne de la puissance. Ce moteur n'a pas de distribution, ni de soupapes, il y a peu de pièces en mouvement.

Moteur 4T : Sa spécificité est que le piston réalise deux aller-retours dans le cylindre entre 2 explosions (4 mouvements donc 4T). Donc il donne de la puissance uniquement 1 fois sur 2. Ce moteur a des soupapes qui s'ouvrent chacune leur tour à l'admission et à l'échappement grâce à l'arbre à cames. Pour le 4T le graissage se fait par un système indépendant qui lubrifie, la combustion crée donc moins de fumée. Par conséquent ce moteur pollue moins, ce qui est l'objectif du 4T.

Mais la production de moteurs 2T n'a pas été arrêtée pour autant car à cylindrée égale ils sont plus puissants que les 4T, et plus simples à entretenir également. Le parfait exemple de ces moteurs 4T sont les motos de la marque MASH au look vintage, dont nous avons souvent parlé dans ce magazine. Tous les modèles du constructeur sont équipés de moteur 4T. La SIMA a complètement compris la tendance vintage qui arrivait, avec cette gamme de motos à prix vraiment raisonnables.



Moteur 2T



Moteur 4T

Points forts

- Consomment moins de carburant, ils sont plus économiques et plus écologiques.
- Sont réputés plus rustiques.

Points faibles

- Sont moins nerveux.
- Sont plus compliqués à entretenir.
- Consomment de l'huile pour le graissage.



MASH Dirt Track 125cc



MASH Dirt Track 50cc



Black Cafe 50

Le marché du 50 4 temps
Egalement équipées de moteur 4T les motos Masai, tout comme les Mash, réussissent parfaitement leur positionnement vintage. Dans le cas des motos Masai le look adopté est celui des Café Racer, donnant ainsi le nom de la Black Café 50 (photo ci-contre). On retrouve également ce style avec la Greystone, modèle de cette même marque. Avec ces exemples on pourrait croire que le 4 temps ne se déploie que dans l'univers vintage mais d'autres marques l'utilisent aussi et dans des styles bien différents. Comme Magpower et ses R-Stunt, R-Street et Bombers, des petites motos au design assez agressif et plutôt moderne à petit budget.



Skyteam DAX 50cc



Magpower 50 R-STREET



Kymco KPW

4 temps toujours avec les motos de la marque Skyteam et leur moteur 139FMB positionné à l'horizontal comme ceux des Magpower. On retrouve la PBR chez Skyteam mais surtout le célèbre Dax et son visuel unique qui a fait chavirer le coeur de plus d'un passionné. Ces moteurs ont la particularité d'avoir la même fixation que ceux des YCF, des motos 4T assez puissantes, il n'est donc pas rare de voir des motos Magpower équipées d'un moteur de YCF afin de booster leurs performances.

Dans un style supermotard plus sportif, on retrouve la Motrac Urban M5 équipée d'une boîte de vitesses 4 rapports et d'un refroidissement par air. Ce modèle reprend les lignes de la Honda MSX mais avec un garde-boue avant plus haut. Une moto qui participe totalement au mouvement néo-rétro actuel, à petit budget et au style sportif assez efficace. On citera également le Kymco KPW (qui a eu un beau succès commercial), mais aussi Kinroad, Yamasaki et Zhenhua.



Motrac Urban M5 50cc



Une nouveauté 2019 qui est à souligner, c'est l'arrivée des motos en 50cc de la marque Archive. Le constructeur nous avait présenté ces modèles 125cc en 2018, mais ce sont maintenant leurs petites sœurs qui font leur entrée. Les modèles Café Racer et Scrambler en 50cc de l'enseigne sont eux aussi en motorisation 4 temps et proposés aux prix respectifs de 2090€ et 1990€.

Le 4T : L'avenir ?

Globalement le marché du 50 à boîte s'oriente tranquillement vers un basculement du 2 temps vers le 4 temps, avec l'arrivée des normes écologiques (Euro 4 au 1er Janvier 2018, et Euro 5 pour 2024). Tout comme le scooter l'a fait il y a plusieurs années avec Kymco comme précurseur du mouvement, suivi rapidement par Piaggio. Dans l'univers scooter cette transformation a été une réussite et l'offre 4T s'est multipliée avec l'arrivée de nouveaux constructeurs (JM Motors, AGM...) proposant des modèles innovants adaptés à la tendance vintage grandissante, et toujours plus propres.



Archive Café Racer 50cc

Va-t-on vers un "tout 4 temps" ? Bien entendu nous sommes en mesure de penser que l'avenir devrait également se porter sur l'offre électrique qui ne cesse de grandir avec de nouveaux fabricants comme Super SOCO, Masai ou NIU qui, à peine arrivés, réalisent déjà des performances commerciales remarquables. Cela dit il nous semble que la marche est encore un peu grande pour remplacer l'ensemble des moteurs thermiques à court terme, le 4T sera certainement une étape dans l'évolution de ce marché. Chez 50 Factory nous pensons qu'il ne faut pas y voir une régression ou une mort du deux-roues motorisés 50cc pour autant, bien au contraire. Les constructeurs devraient s'adapter aux normes antipollution en innovant continuellement, et ils n'auront pas d'autres choix (si l'on pense à Derbi et Minarelli, les deux principaux motoristes en moto 50cc). Le dynamisme actuel en est la preuve, à l'image de Mash et Masai. Il y a donc fort à parier que nous allons voir dans les années à venir un élargissement de l'offre 4T sur le 50 à boîte, notamment dans la catégorie trail et supermotard (délaissées des constructeurs actuels jusqu'à présent). A notre connaissance les plus grands fabricants ne travaillent pas sur le dossier du 50 à boîte 4 temps, mais nul doute que ce doit être dans les projets. Aussi les productions chinoises et taiwanaises sauront se placer si le marché leur devient favorable.

Le 2T n'a pas encore tiré sa révérence, preuve en est avec le nouveau TR 50, compatible avec la norme Euro 4, arrivé au printemps 2019. Non, moteur 2 temps et norme Euro 4 ne sont pas incompatibles, le constructeur a réussi à développer, en collaboration avec Dell'Orto, une 50 à boîte répondant aux attentes de la réglementation européenne antipollution. Ce modèle a été développé en Supermotard et en Trail avec un design revu par Monsieur Gerald KISKA, ayant travaillé chez KTM (s'il vous plaît !).



KSR MOTO TR 50 SM

ÉVÉNEMENTS DU TRIMESTRE



JUILLET

- 5-7 : Championnat du Monde de Superbike
Royaume-Uni
- 5-7 : American Tours Festival
Tours (37)
- 5-6 : Ultimate Cup
Nogaro (32)
- 5-7 : Championnat de France Superbike
et Supermotard (FSBK)
Magny Cours (58)
- 6-7 : Andernos Bike's Bay
Andernos les Bains (33)
- 6 : Motocross
Le Boupère (85)
- 7 : Classic' & Kustom
Velleron (84)
- 7 : MotoGP Grand Prix d'Allemagne
Allemagne
- 7 : Championnat de Trial
La Possession (97)
- 12-14 : Rallye du Dourdou
Villecomtal (12)
- 19-21 : Championnat de France de vitesse
Le Mans (72)
- 20-21 : Coupe de France Promosport
Le Mans (72)
- 26-28 : 15ème Synergie des Bayoux
Commentry (03)

AOÛT

- 2-3 : Ultimate Cup
Le Vigeant (86)
- 3-4 : Coupe de France Promosport
Magny Cours (58)
- 3 : 1er Rallye des Palefreniers
Voutezac (19)
- 4-5 : Bourse au pièces
St Sornin la Marche (87)
- 4 : MotoGP Grand Prix de République Tchèque
République Tchèque
- 11 : MotoGP Grand Prix d'Autriche
Autriche
- 14-15 : La Madone des Motards
Porcaro (56)
- 17-18 : 8ème fête de la moto
Rieux Minervois (11)
- 23-25 : Legends Day
Mormoiron (84)
- 24-25 : Championnat de France Superbike
Tremblay en France (93)

24 : Les Brêles Montoises
Belmont (38)

25 : MotoGP Grand Prix de Grande Bretagne
Royaume Uni

30-01/09 : Rassemblement de la Licorne
Saint Lo (50)



SEPTEMBRE

- 1 : Bourse et fête de la Moto
Broin (21)
- 6-8 : Championnat du Monde Superbike
Portugal
- 6-7 : Ultimate Cup
Monteux (84)
- 7-8 : Coupes de France Promosport
Lédenon (30)
- 7-8 : Wavrin Motor's Days
Wavrin (59)
- 7-8 : Royal Cambouis
Sausset les Pins (13)
- 7-8 : Festival Moto Circle Vienne
Autriche
- 8 : Run Gallix Brothers
St Maximin (59)
- 13-15 : GS Trophy France
Portel des Corbières (11)
- 13-15 : Salon Auto Moto Classic 2019
Toulouse (31)
- 14-15 : Championnat de France Superbike
Albi (81)
- 15 : MotoGP Grand Prix de Saint Marin
Saint Marin
- 20-23 : Bol d'Or
Le Castellet (83)
- 21-22 : Supermoto des Nations
Tremblay en France
- 22-23 : Café Racer Festival
Linas-Monthléry (91)
- 22 : MotoGP Grand Prix d'Aragon
Espagne
- 27-29 : Championnat du Monde Superbike
Magny Cours (58)
- 27-29 : American Show 33
Lanton (33)
- 29 : 2ème Bourse Pièces Moto
Premeaux Prissey (21)

ZOOM SUR... NICOLAS MAFFEO (PILOTE DE TRIAL)



Nicolas MAFFEO

Pour ce numéro de 50 Factory Le Mag, faisons un zoom sur le Trial et plus particulièrement sur le parcours du pilote Nicolas MAFFEO, ambassadeur des lubrifiants GENCOD, qui a répondu à nos questions. Le trial qu'est ce que c'est ?

Le trial vient de l'anglais qui signifie "essai". Ce sport se pratique à moto, à vélo, en automobile. Le but est de franchir des obstacles sans poser de pieds au sol, ce qui serait une pénalité d'un point, puis 2, puis 3, suivant le nombre de pieds posés, et enfin l'échec sanctionné de 5 points (chute, guidon qui touche le sol, caler avec un pied au sol...). Le trial demande beaucoup de maîtrise, d'équilibre et d'adresse. Les motos de Trial ont la particularité de ne pas avoir de selle, elle sont très légères et très coupleuses. Il existe plusieurs catégories selon le pilote lors des compétitions, allant jusqu'à Elite en championnat de France.

Comment commencer ?

Pour commencer le sport de moto trial, il faut avoir de la patience car il faut beaucoup d'entraînement pour atteindre un très bon niveau, mais aussi beaucoup de motivation.

Il faut donc s'acheter une moto de trial, ou bien trouver une école de trial qui peut mettre à disposition des motos pour une journée de stage, de balade ou d'initiation. Bien évidemment, il est nécessaire de posséder une licence FFM, pour bénéficier de l'ensemble des terrains dédiés à cette pratique, et surtout être équipé (gants, casque, dorsale...). Par la suite il faut trouver un terrain d'entraînement, mais aussi trouver des personnes pratiquant le trial, car on progresse mieux à plusieurs, en s'aidant les uns les autres, et cela permet de trouver de nouveaux terrains. Au niveau des compétences de pilotage, il est indispensable de ne pas négliger l'apprentissage des positions de base, elles seront utiles tout au long de votre carrière, et sont sollicitées

à chaque course, par exemple les virages, comment monter une marche, la position dans les descentes, les montées, les dévers, etc... Tout comme savoir utiliser l'embrayage, qui lui aussi est indispensable. J'oublie sûrement pleins de détails, mais si vous êtes intéressés par le trial, n'hésitez pas, foncez ! C'est plein de sensations fortes, de moments inoubliables, de plaisir et surtout de kiff !

Depuis combien de temps fais-tu du Trial ?

Depuis l'âge de 6 ans où j'ai débuté sur une moto électrique, ce n'est qu'à 8 ans que j'ai commencé la compétition en ligue Île de France. Cela fait donc 10 ans que j'en fais réellement.

Comment se passe ta saison ?

Pour la saison 2019, je suis monté d'une catégorie, c'est un nouveau challenge pour moi, je suis avec de nouveaux pilotes plus expérimentés. Dans l'ensemble, pour le championnat d'île de France, je suis satisfait par certains tours que j'ai pu réaliser, comme à Marcoussis au 3ème tour, à Boutigny, ou encore Maisse au 3ème tour. Pour le championnat de France, j'ai été très satisfait de mon pilotage lors de la 2ème manche à Nemours, me situant actuellement 7ème sur 54 au championnat de France au classement général, et 2ème en île de France. Malheureusement, durant cette saison, je devrais donner la priorité à mes études car c'est l'année du bac, m'empêchant de réaliser l'intégralité du championnat de France.



Nicolas MAFFEO

Quels sont tes objectifs futurs ?

Mes objectifs futurs sont d'être champion d'île de France pour l'année prochaine en S2, et par la suite d'atteindre la plus haute catégorie du championnat. Pour le championnat de France, je souhaiterais réaliser une bonne place en S2, c'est à dire dans les dix premiers.



GLOBALEMENT LE MARCHÉ EST EN HAUSSE SUR CE DÉBUT D'ANNÉE, CE QUI EST UNE BONNE CHOSE APRÈS LES HEURES SOMBRES QU'IL A CONNU. MAIS DANS LE DÉTAIL L'ÉLECTRIQUE MARQUE UNE BAISSÉ SURPRENANTE.



Peugeot Streetzone

Le début d'année 2019 nous offre de très bons chiffres de croissance, mais cela a une explication autre que l'augmentation des ventes (qui est réelle). Suite à la norme Euro 4 arrivée le 1er Janvier 2018, les constructeurs avaient pré-immatriculé leurs derniers véhicules Euro 3 pour pouvoir ensuite les vendre. Donc les ventes sur le premier trimestre 2018 n'étaient pas très élevées, par conséquent en comparaison celles de ce début d'année 2019 marquent une forte augmentation.

L'univers scooter :

Peugeot est le grand gagnant avec une belle hausse de 71,2% de ses immatriculations sur ce début d'année par rapport à la même période en 2018. Cela vient en partie de ses 2T Euro 4 (Le Streetzone par exemple.) mais également de son Kisbee 4T qui réalise +17,4%. Piaggio se maintient avec ses +16,5% grâce à tous ses best sellers qui fonctionnent bien (Zip : +3,9%). SYM et JM Motors sont

eux aussi acteurs de cette réussite avec respectivement +49,6% et 21,3%, de

très bons chiffres. Mais la belle performance vient d'Aprilia qui affiche le 4ème meilleur score mensuel en Avril avec son 2T sportif, le SR. TNT Motor repart et s'octroie +103,9% sur le cumul 2019. Enfin Lazio réalise également un beau chiffre grâce à ses scooters à moins de 1000€ vendus en grandes surfaces, en partant de zéro la hausse est forcée.

Les 50 à boîte en bonne forme !

Rieju s'affirme face à Beta avec +59,6% sur les 4 premiers mois 2019 (par rapport à 2018). Mais Beta continue tout de même son ascension avec +34,9% en Avril.

Mash et ses désormais célèbres Fifty et Dirt s'envole avec +108,4%. Le 4T vintage a la cote on le sait et les chiffres le prouvent. Belle hausse de Gilera qui passe devant Sherco au classement, un peu à la traîne.

Derbi, toujours en baisse, réalise -17% sur ces 4 premiers mois.



Rieju MRT 50 SM PRO

L'électrique bizarrement en baisse de vitesse.

Le segment réalise un bon score au cumul des 4 premiers mois avec +68,8% par rapport à N-1. Mais le mois d'Avril marque un ralentissement avec -29,7%.

Dans le détails, on peut expliquer cela par Gogoro qui ne réalise aucune immatriculation sur le mois de Mars et Govecs qui n'en effectue aucune sur le mois d'Avril, inévitablement cela pénalise le secteur. En parallèle Ligier Pro

Super SOCO TC



immatricule 144 exemplaires en BtoB avec La Poste (un partenariat depuis de nombreux mois). Quant au Chinois Niu, petit nouveau sur le marché, il réalise 72

immatriculations en Avril ce qui le place en tête du classement du segment en cumul annuel 2019.

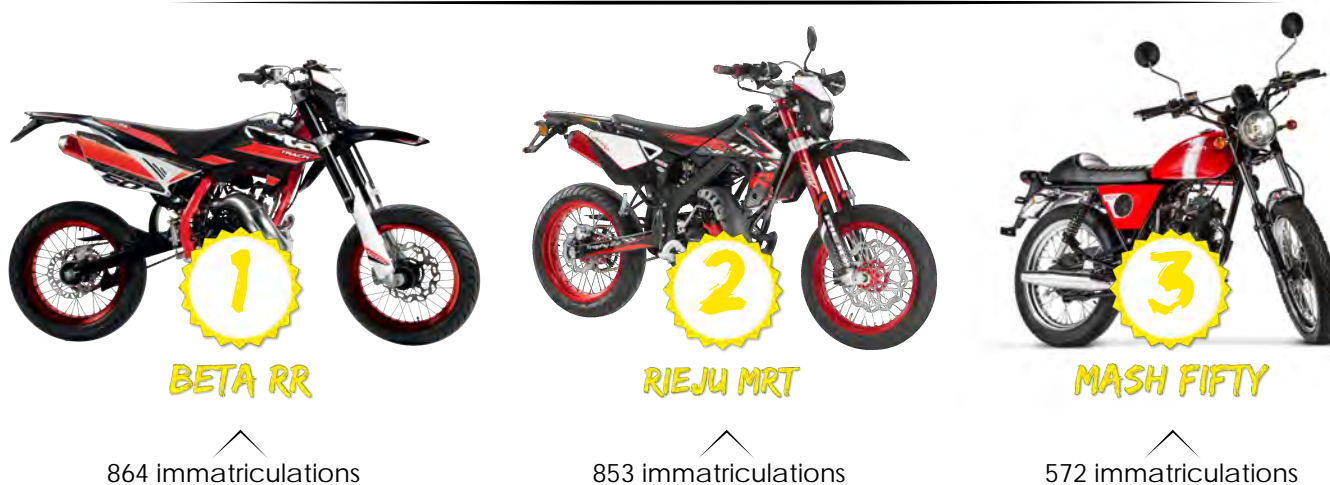
Dans notre magazine précédent nous vous parlions de l'arrivée de Super SOCO et ses motos au visuel très travaillé, à peine arrivé et déjà en 4ème place, une très belle performance réalisée uniquement en vente aux particuliers, aucun BtoB pour le constructeur. Bravo !



Top 3 des ventes de scooters



Top 3 des ventes de 50 à boîte



Arrivée de la marque SYM dans ce top 3 scooter qui détrône Kymco. Du côté des 50 à boîte il y a du changement également puisque la marque MASH fait son entrée en troisième place avec ses Fifty adorées du grand public.

Top 3 des ventes de scooters 125



Top 3 des ventes de motos 125





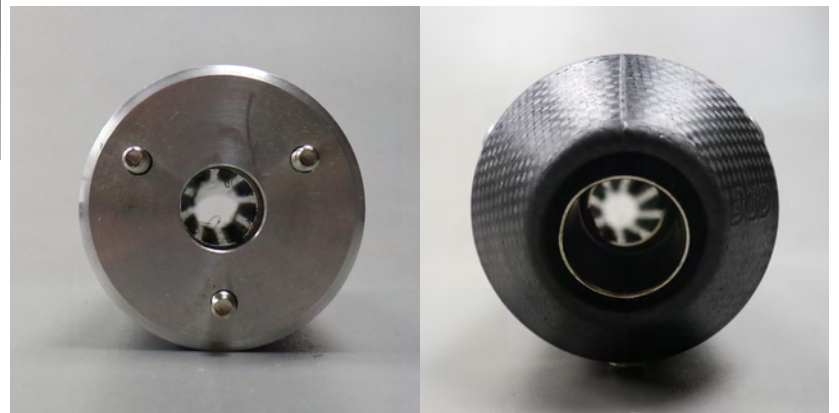
Focus aujourd'hui sur la célèbre marque Bud Racing qui met aujourd'hui un pied dans le monde du 50cc ! Cette entreprise a été créée en 1995 par 3 passionnés habitués des coulisses des Grands Prix de Supercross en tant que mécaniciens. Les premières pièces lancées par la marque sont des culasses, tés de fourche... des produits anodisés. Mais Bud Racing c'est surtout un team motocross réputé ayant travaillé avec les grands noms de ce sport : Marvin MUSQUIN, Brian MOREAU, Gautier PAULIN, Livia LANCELOT... S'appuyant sur de nombreuses années d'expériences et un nom célèbre, l'entreprise propose de nouveaux produits comme ces échappements pour motos 50cc.



On retrouve l'univers motocross (qui est à la base de la création de la marque) dans le visuel du pot, jusque sur la cartouche. Leur look est inspiré des modèles utilisés en cross, et ça se voit ! En effet la marque ne propose que des pots passage haut, comme ceux utilisés en compétitions de cross.

En 2012 l'entreprise originaire d'Hossegor ouvre une boutique physique, puis s'expatrie aux USA.

Mais revenons en aux échappements de la marque pour découvrir leurs particularités. Leur structure est en acier inoxydable pour une durée de vie plus longue. Ce sont des pots qui permettent plus de reprises à bas régime. Ils sont développés dans l'objectif de combler les points faibles de l'échappement standard d'origine de chaque moto. Ils améliorent donc bien entendu les performances du véhicule.



Ce sont des produits homologués et bridés, leur utilisation est donc totalement autorisée sur route. De plus, ces pots sont vernis pour une finition haut de gamme. Les échappements 50CC de la marque attirent énormément les clients jeunes, curieux de découvrir cette marque qui leur est encore largement inconnue mais au visuel qui leur parle immédiatement. On remarque cela aisément sur les réseaux sociaux où les photos de pots Bud Racing suscitent l'intérêt et ont un véritable succès. Ces échappements sont disponibles pour plusieurs modèles de 50cc : Derbi, Beta, Gilera, Aprilia, Sherco et Rieju. Ils sont donc compatibles avec motorisation Derbi et AM6.

A VOTRE AVIS LE KIT DECO GENCOD



Notre client professionnel Max Off Road a testé les kits déco GENCOD sur plusieurs machines et nous donne son ressenti sur le produit.



Avant

Après

Ce kit déco GENCOD jaune a été monté sur une GILERA SMT, modèle de 2011 à 2017, équipée d'un kit carénages de la marque FIFTY MOTO PARTS. Ces kits déco sont très faciles et rapides à appliquer, il m'a fallu moins d'une heure pour le placer. Ce sont également des produits à des prix très raisonnables ce qui leur donne un très bon rapport qualité/prix.

Le petit point qui manquait pour moi ce sont des stickers de bras oscillant, pour ce modèle de kit déco il n'y a pas de stickers de bras oscillant fournis avec. Un détail en plus qui serait également bénéfique serait des spatules ou des cales pour aider à la pose du kit déco. Même si le kit déco se monte assez aisément, des spatules permettraient de faciliter encore plus l'application et d'éviter d'éventuelles bulles d'air.

En conclusion je recommande ce produit pour équiper les 50 à boîte d'occasion, un relooking à moindre coût !



- SIMPLE ET RAPIDE À POSER
- PREND BIEN LA FORME DU CARÉPAGE
- SOBRE
- TRÈS BON RAPPORT QUALITÉ/PRIX



- IL MANQUE LES STICKERS DE BRAS OSCILLANT SUR LE MODÈLE CHOISI
- PEUT ÊTRE PROPOSER DES SPATULES POUR LA POSE DU KIT DÉCO



A noter que la moto a été vendue immédiatement après son exposition dans la boutique.



MERCI À MAXIME RAMBAUD POUR SON AVIS SUR LES KITS DÉCO GENCOD



MBK 51



MBK 51 HARD ROCK

Nous avons eu le plaisir pour notre 5ème numéro d'évoquer dans cette rubrique de notre magazine le Peugeot 103, place aujourd'hui à son grand rival de toujours le fameux MBK 51 ! Pour traiter le sujet, de la même manière, plutôt que cibler un modèle précis nous avons préféré aborder le 51 en intégralité, bien qu'il y aurait beaucoup à dire sur chacune des versions... Un mot pour dire que comme son digne concurrent chez Peugeot, la ou le 51 (à vous de choisir) a connu une très longue carrière de 24 ans (38 pour le 103) et c'est certainement aussi pour ça qu'on en parle beaucoup encore aujourd'hui.

Un modèle associé à une nouvelle génération de moteur. Même s'il est vrai que Motobecane ne se résume pas au 51 et de loin, s'il y a bien un modèle qui reste marqué dans les esprits des jeunes des années 80 et 90 c'est celui-ci.



Années de production : de 1978 à 2002

Moteur : Monocylindre 2T 49,9cc

Fourche : Télésopique - Hydraulique

Tarif de l'époque : 4995 francs pour le Salso et jusqu'à 8495 francs pour le Magnum Racing.

Transmission : Courroie et chaîne

Carburateur : 14mm

Démarrage : Pédales (puis kick)

Réservoir : 3,651 L

Poids : 50kg

Cadre : Acier

Apparue en 1979 puis passée sous la marque MBK en 1983, à l'occasion du rachat par les japonais de Yamaha, ce cyclomoteur est avant tout associé à un moteur, le modèle AV10, digne successeur de l'antique AV7 qui a fait les belles heures des mobylettes, et notamment les « bleues » des années 50 à 70. Le 51 est en fait une évolution du modèle 50 avec le nouveau moteur qui a pour caractéristique principale d'être alimenté par une admission à clapet, autour d'un cylindre à trois transferts, le tout offrant un comportement plus nerveux que son ancêtre. L'ensemble s'avère être relativement fiable et comme vous le savez sera propice à développer davantage de chevaux avec kits et pots longs... Ce moteur AV10 s'est vu greffer, en plus d'un kick sur le volant d'allumage, d'un refroidissement liquide avec l'arrivée du modèle Magnum en 1987. Cet équipement sera aussi disponible par la suite sur les modèles Magnum Racing, Passion et enfin l'ultime sportive Magnum Racing XR. A noter, concernant l'association du moteur AV10 au 51, que MBK a fait une entorse à la règle tout en faisant plaisir aux nostalgiques en proposant fin des années 90 des modèles du 88 équipées cette fois du moteur AV10. Ce qui leur vaudra l'appellation 881.



Moteur AV10



MBK 51 SUPER

Des versions basiques aux modèles racing, il y en a pour tous. Il y a beaucoup à dire tant sur les équipements que sur les versions qui se croisent au fil du temps. On note par exemple la rigidification de la partie cycle avec une barre centrale mais aussi un bras oscillant à section rectangulaire sur les dernières générations à l'instar du 103. Des versions diverses et variées, avec plus ou moins de succès commercial, ont vu le jour au fil de sa carrière. Une chose est sûre, Motobecane puis MBK a su couvrir tous les domaines de l'époque : chopper, café racer, basique, trail et racing, il y a un 51 pour chaque ado de l'époque, quelles que soit ses préférences ! La créativité ne manquait pas à l'époque, tout comme l'audace de lancer des modèles plutôt exotiques ! Les années 80 quoi...

SÉQUENCE NOSTALGIE MBK 51



Pour citer les versions ayant été lancées, on retrouve dans le désordre: S, VL, VS, VLC, Mobcross, City Club, Club Swing, Super, Super bleue, Club Salsa, Club Jazz, Club Jazz Equipe, Swing, Hard Rock, Evasion, Magnum, Rock Racing, Passion, Mag Max, Magnum Racing, Magnum Racing XR, New West, Daytona Cruiser, Super black, White Horse, Copper Black, Super rouge, Roadster, CF... Enfin, trois ultimes versions viendront compléter la carrière du cyclo avec les Phénix, Dakota et Kansas, bien que davantage éloignées du 51 de par leur présentation, ce qui leur vaudra un échec commercial. Ces versions sont d'ailleurs boudées des collectionneurs car elles ne reflètent pas l'esprit du « vrai 51 ».



MBK Magnum Racing

Les Magnum... toute une histoire.

Si au sein des modèles de la famille 51 il y en a un qui se distingue c'est bien le fameux Magnum, et encore plus les modèles Racing, puis les XR. Le Magnum Racing est synonyme de sportivité bien que plus civilisé que son prédécesseur, le précurseur CF. Reconnaisable en un clin d'œil le Magnum Racing, aussi appelé, première génération, voit le jour en 1988 et se distingue avec sa large plaque phare munie d'une optique rectangulaire et sa fameuse monocoque arrière. Pas de place pour le passager ici on roule en solo ! Il est aujourd'hui certainement le modèle le plus prisé des quadras en quête de leur rêve de jeunesse.

Produit jusqu'en 1996, MBK nous fait le plaisir de le renouveler en proposant le modèle XR. La recette est la même mais encore plus poussée et propose même, ce qui fera figure d'exception dans l'univers des cyclos varios, un frein à disque avant en option. Le XR est un nouveau modèle et tranche complètement avec l'ancienne génération en adoptant des formes bien plus arrondies et racées. Qu'on aime ou non, le XR est l'aboutissement d'une évolution constante des styles, son design est remarquablement travaillé sachant que dessous réside une base de cadre datant de plusieurs décennies... Si l'on devait décerner le prix d'une reine de la « mob » ses arguments la placeraient certainement en bonne place.



ON ADORAIT

- Ses versions Chopper et le style des XR aux antipodes du 51 de "papy"

ON NE REGRETTE PAS



- La boîte à kick et le filetage du pot d'échappement



MBK Magnum Racing XR

Les équipements du Magnum Racing XR sont nombreux: frein avant à disque Ø180mm, amortisseurs à gaz et fourche hydraulique Paioli, jantes 3 bâtons racing inédites, barre de renfort double, selle monoplace racing finement dessinée, compte-tours, phare lenticulaire...

Le 51 vit une nouvelle jeunesse !

Comme son homologue Peugeot, complètement délaissées dans les années 2000, depuis quelques années ces cyclos sont de plus en plus prisés par toute une génération de collectionneurs mais aussi beaucoup de nostalgiques, qui ont juste envie de se faire plaisir pour bricoler et faire quelques sorties.

Les versions spéciales et sportives comme le Black et le Magnum Racing par exemple atteignent des côtes tarifaires deux à trois fois supérieures au

prix de l'époque en neuf, wow... Heureusement on retrouve beaucoup de modèles courants encore accessibles et en bon état, pour se faire, ou refaire plaisir. Des manifestations se remontent autour du 51 et de la mob en général, des clubs se montent et toute une génération retombe en adolescence pour le plus grand plaisir de tous, c'est ça la nostalgie !

Alors on lui souhaite une belle et noble seconde carrière à notre 51 !



Frein à disque du XR



2 Chemin du Muscat
11400 CASTELNAUDARY

06 14 53 13 12
gregabat@gmail.com

GR MOTORS AND CYCLES - CASTELNAUDARY (11400)

DOMAINE D'ACTIVITE :

GR Motors and Cycles réalise la réparation, la préparation et la vente de motos, quads, ssv, cyclos. L'entreprise est spécialisée dans le off-road et les véhicules KTM.

EFFECTIF :

L'entreprise est gérée par Grégoire RABAT seul pour le moment.

HISTOIRE :

Diplômé en mécanique moto, Grégoire effectue ses gammes dans une grande concession toulousaine des plus célèbres marques de quads et motos off road. 8 ans plus tard il se retrouve responsable d'atelier de cette même société. Une envie de création d'entreprise l'a poussé à ouvrir son atelier dans sa petite ville, et l'aventure GR Motors est née en mars 2018.

Parallèlement, il pratique à haut niveau le quad cross (2 titres de champion de France, une 8eme place mondiale et une 10aine de titres de champion Occitanie), qui lui a assuré du travail dès le début, et qui est une grosse partie de son activité. GR Motors and Cycles c'est donc une affaire de passion et d'amour du quad et du cross, mêlée à une grande expérience.

TENDANCES 2019 :

Pour l'année, l'activité va s'orienter sur l'élargissement de la gamme de pièces 50cc, les pièces origines constructeurs et les produits d'occasion. Un site web arrive très bientôt pour faciliter l'activité et permettre de suivre son développement.



/GregRabat83



Si vous aussi vous souhaitez être le prochain "Pro du Mois", contactez nous : arichard@50factory.com ou au 07 86 31 93 72



TRAVAUX EN COURS CHEZ 50FACTORY



On pousse les murs en ce moment à l'entrepôt de Cerizay ! L'activité étant continuellement en augmentation, le besoin de place se fait de plus en plus ressentir. Une extension est donc actuellement en construction dans le prolongement de la structure existante afin de doubler l'espace de stockage. Ce nouveau bâtiment accueillera des racks de stockage sur 3 niveaux, de quoi agrandir encore notre catalogue de produits. Une nouvelle étape s'apprête à être franchie dans l'histoire de 50 Factory. La fin des travaux est prévue pour Septembre 2019.

DR SHOT

RACE GEAR



DÉCOUVREZ TOUTE NOTRE GAMME SUR NOTRE SITE

LE CATALOGUE 2019 EST ARRIVE !



**SI VOUS NE L'AVEZ PAS ENCORE RECU
CONTACTEZ VOTRE CONSEILLER**

MAXIME FORTIN
www.50factory.com

09 88 99 46 57 // mfortin@50factory.com