

## COMPARATIF SPORT ET CUSTOM: DEUX FACONS DE VOIR LA VIE EN MOR!

Vous devez sans doute vous demander si nous ne disjonctons pas trop de la "cafetière" à vouloir mettre dans un même comparatif deux engins à vocation sportive et deux autres plutôt branchés custom routier. En bien, non merci, tout va bien! Cet essai est en fait un double comparatif, au sein duquel vous retrouvez, certes, quatre machines; mais surtout, deux conceptions et deux marques. Un joli face à face MBK - Peugeot dans les deux catégories les plus prisées : sport et custom.

## **LES DEUX MATCHS:**

#### 103 RCX - ROCK RACING ET 103 SPX.F - 51 LIMITED.

Cet essai comparatif se divise donc en deux parties. En somme, vous avez le droit à deux "comparos" pour le prix d'un (bande de veinards!). Pourquoi ne pas y avoir admis les trails? Tout simplement parce que nous leur avons consacré un comparatif spécial récemment. Avant d'entamer le débat proprement dit et d'ouvrir les "hostilités", jetons un oeil sur les forces en présence. Vous le noterez, nous avons pris deux types de moteur: trois à refroidissement à air, et celui du Magnum Limited, en configuration Liquid Cooled. Quelle que soit leur technologie, ils sont tous assez récents et bénéficient d'un système de démarrage au kick. Comme d'autre part, leur rapport puissance - poids est sensiblement égal (en moyenne 3,2 cv pour 52 kg), cela nous promet donc de beaux duels. Mais, place à la présentation des artistes.



#### MBK ROCK RACING.

C'est le modèle de la Coupe MBK Mob Chop. Une machine très plaisante que certains d'entre vous commencent à bien connaître, soit pour l'utiliser quotidiennement sur route ou pour en avoir goûté les joies sur circuits.

La vocation du Rock Racing se tourne exclusivement vers le sport, avec une selle "spartiate" et une position de con-duite "hyper" axée sur l'ayant. Un choix qui ne ménage ni votre fessier, ni vos avant-bras, mais qui donne immanqua-blement l'envie d'attaquer.

Des suspensions correctes, un système de freinage efficace et des pneus racing vous permettent d'assouvir vos "fantasmes" en toute sécurité (à condition de ne pas oublier certaines règles de circulation).

A propos de pneus performants, il faut noter que nos 4 machines sont dotées

des fameux Hutchinson Groupe 1. Le moteur du Rock Racing est refroidi par air. C'est d'ailleurs ce qui le différencie du Magnum Racing de la même marque qui lui, est refroidi par

Cette différence ne joue finalement que dans le look, car pour avoir comparé les deux modèles, nous pouvons vous dire que leurs performances sont identiques. Le moteur du Rock Racing démarre au kick: inclinaison vers l'avant et starter au



#### **PEUGEOT 103 RCX**

Selle sport, guidon "bracelet", tête de fourche; le RCX, aussi, donne dans le résolument sportif. Toutefois la position de conduite est un petit peu moins "hard" que sur le MBK, mais la selle, malgré une configuration différente, se montre tout aussi difficile à supporter au bout de quelques kms bout de quelques kms.

Mais là encore, cette ligne est un choix qui comblera les amateurs de cyclomoteurs sportifs.

Côté partie-cycle, nous trouvons une fourche télescopique, des amortisseurs réglables, un système de freins à tambours et deux superbes jantes trois bâtons.

Pour le moteur, les références du RCX sont semblables à celle du Rock Racing et le match s'annonce palpitant: refroi-dissement à air, 3 cv à 5500 tr/mp, carbu de 14mm et démarrage au kick.



#### MBK 51 LIMITED

Le 51 Limited est un produit issu du "dé-fou ement intellectuel" des ingénieurs MBK. Ceci, juste avant les vacances. Avouez qu'ils ne manquent pas d'ima gination et que cette mob limitée à 500 exemplaires, affiche une belle silhouette. exemplaires, affiche une belle silhouette. Le Limited est un Magnum revu et corri-gé. Danc équipé du fameux moteur AF87 à refroiaissement liquide, dont nous avons maintes fois apprécié les performances. Comme ses petits co-pains, il démarre au kick et développe un peu plus de 3cv.

Côié partie-cycle, nous retrouvons le classique cadre en V en tôle emboutie, une fourche télescopique, deux amortisseurs hydrauliques et un système de freins à tambour (90 mm). A noter le design original du guidon qui se rapproche plus de celui d'une moto que d'une mob.

d'une mob.
Pour parler coloris, sachez que si le
103 Fun est proposé en deux versions
(mauve pour le Fun L.C. ou verte pour le
SPX.Fun), le limited, lui, n'existe que
dans cette robe. A savoir, un superbe
noir pailleté, agrémenté de touches
mauves. "Very nice", n'est ce pas? Impressionnantes également; les jantes
noires. Pour les autres modèles de dimensions que les autres modèles de ce comparatif.



#### PEUGEOT 103 SPX.F

"L'adversaire" idéal du Magnum Limited, eût été le 103 Fun L.C. Hélas, on ne fait pas toujours selon ses désirs et seul le SPX.F était disponible. Toutefois, dans sa dernière version, il arbore un coloris très fun. D'ailleurs le "F" de SPX.F, signifie Fun! D'autre part, cela nous permettra de constater une nou-velle tois, que pour les petites cylin-drées, la différence entre un moteur à rediees, la difference en le difficio dissement liquide et un à air, n'est qu'une question d'esthétisme. En effet, si le Fun dispose d'un liquid cooled (comme le SPX LC), le SPX.F se contente d'être refroidi par air. Côté partie-cycle, le SPX offre les mêmes

ingrédients que ses partenaires de ce comparatif. C'est d'ailleurs lui qui se rapproche le plus de la ligne "classique" d'une mob à cadre en V. Nous parlons bien sûr de ses formes, pas de sa couleur; très nouvelle.

Vous noterez enfin, qu'en plus du démarrage au kick, point de vue technique de pointe; ces quatre machines disposent d'un bras oscillant rectangulaire. Place maintenant à l'action que, pous le rappelle, se divise en deux catégories: à ma droite : les sports, à ma gauche : les customs de route. "Am-stram-gram, pic et pic et colégram", on commence par les sportives.

#### MOTEUR

Le moteur de ces deux engins est donc refroidi par air et démarre au kick. Cederniers'incline vers l'avant kick. Ce dernier s'incline vers l'avant sur le MBK et vers l'arrière sur le Peugeot. Dans les deux cas, le kick se situe à droite. S'il se montre aussi efficace sur l'une que sur l'autre, il est toutefois plus facile à manipuler sur le Rock Racing. En effet sur le RCX, il est situé trop près du cache-latéral. Pas facile à déplier et la place pour poser le pied est vrai-ment minime. Heureusement que le moteur démarre correctement. Le ment minime. Heureusement que le moteur démarre correctement. Le MBK et le Peugeot développe une puissance similaire (3,1 cv), pour une cylindrée identique. D'une conception très très proche, il sera donc intéressant de voir si l'un l'emporte tout de même sur l'autre question performances tion performances.

tion performances.
Une fois en route, on note une sonorité plus "caverneuse" et plus aiguë sur le moteur du Rock Racing. Entin, comme toutes les mobs de type cadre en V, le moteur ne bénéficie pas du système à graissage séparé. Il faut donc les alimenter en mélange (4%). A propos d'alimentation, il faut noter que ces deux mobs utilisent un carburateur identique: Gürtner de 14mm. que: Gürtner de 14mm.

#### PARTIE CYCLE

L'esprit est le même: 100% sport. Ce sont donc des machines à vocation exclusives.

Non pas, par leur utilisation, mais

## ROCK RACING - 103 RCX

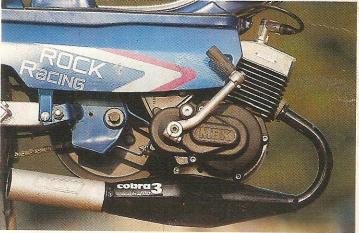




Pour le MBK, une selle dosseret peu confortable.



Sur le Peugeot, la selle peut aussi être biplace.



La mise en route s'effectue vers l'avant.



Le mécanisme de kick est assez compliqué.

# UN PARFUM DE CIRCUIT



surtout par leur comportement. Bien sûr, on peut les utiliser en ville, comme sur les petites routes de campagnes, mais c'est sur circuit

qu'on les apprécie pleinement.
La position de conduite est aussi spartiate sur le Rock Racing que sur le RCX. Le guidon "course" demande une position aris inclinée sur l'avant avec un appui important sur les avant-bras et les poignets. Au bout de trente minutes de promenade, on a très envie de faire une pause-café. D'autant plus que ce n'est pas la selle qui vous encourage à continuer. Celle du RCX est inconfortable parce qu'elle n'est pas assez large, et pour le Rock Racing, jetez un coup d'oeil à son épaisseur, vous aurez tout compris!

Heureusement que ces deux sportives sont dotées de bonnes suspensions qui amoindrissent un peu les souffrances. Fourches télescopiques dans les deux cas et de très bons amortisseurs à gaz sur le MBK, contre une paire d'amortisseurs classiques sur le Peugeot.

Côté frein; pas de disque, mais les tambours suffisent largement à stopper les 52 kg de ces engins, même ancés à la fabuleuse vitesse de 45

km/h!

## **EQUIPEMENT**

Qui dit machine sportive; dit poids minimum. La rubrique équipement es de ce fait, assez restreinte. Pas ce a gnotant, un seul rétroviseur et e tableau de bord se limite au plus



Le comte-tours existe... en option !



Que de cables devant le compteur du Peugeot !

simple: à savoir, un compteur (bien camouflé par les cables, sur le Peugeot).

Les béquilles sont latérales et celle du MBK se montre assez instable dans bien des cas. Méfiancel Le RCX offre deux petits "plus": une barre de renfort et des catadioptres latéraux. Quand je vous disais, que

#### **POIGNEE** DANS LE COIN

Passons à l'action. Nous vous l'avons dit, les deux mobs démarrent sans problème, avec néanmoins un petit avantage au MBK, pour son starter fonctionnel et efficace.

La position de conduite est résolument sportive et à l'arrêt, ce n'est pas une "cinécure". Alors enroulons

du cable.

Une fois lancé, on se sent déjà mieux et surtout, cette position Grand Prix incite tout de suite à faire la course. Ben tiens, faut bien que ces machines justifient leur vocation

A l'accélération, le Rock Racing prend tout de suite un ou deux mètres d'avance; on sent (et ça s'entend), que son moteur respire mieux. Puis cet écart se stabilise et le jeu consiste alors pour le pilote du RCX, à rattraper celui du Rock Ra-

Cela ne se fera pas en reprise où les deux machines font jeu égal. Si vous roulez à 30 km/h et que vous ouvrez les gaz, jusqu'à 45km/h; match nul. Idem pour la vitesse de pointe. Donc avant d'aborder le premier freinage, le MBK compte toujours deux mètres d'avance. Voilà le premier gauche à avance d'avance. le premier gauche à angle droit. On se jette sur les freins comme un alle-mand sur une chope (lors de la fête de la bière à Munich) mais on reste de la biele d'Avonichi mais on reste debout (du moins assis), pour s'aper-cevoir que le Peugeot et le MBK font match nul lors des freinages en lignes droite. Allez, à peine le temps de penser à celà, que nous attaquons une route sinueuse à souhait (Souhait, c'est juste à côté de Crédit). Les deux mobs se balancent sans broncher (heureusement) et on en oublie l'inconfort tant la partie de plaisir est intense.

A ce petit jeu, la position de conduite un peu plus sportive du MBK permet de rentrer un peu plus fort dans les virages et de prendre environ une dizaine de mètres d'avance sur cinq kms. Vous le

voyez, c'est minime.

Ces deux modèles se tiennent vraiment. D'ailleurs, sur l'une comme sur l'autre, malgré les sensations procurées, au bout d'1/2 heure, on est content de s'arrêter!

Poussé à la limite, le Rock Racing se montre un petit peu plus efficace que le RCX. Mais vu le faible écart, ce sera surtout la ligne ou vôtre atti-

ce sera surtout la ligne ou voire alli-rance personnelle pour une mar-que, qui fera la différence. Point de vue prix, ces deux modèles sont une nouvelle fois assez pro-ches. Il vous faudra débourser 7 1 50 F pour le Rock Racing et 7 4 50 F

pour le 103 RCX.



#### MOTEUR

Eau contre air (fallait la trouver!). D'un côté le MBK avec son moteur équipé d'un système de refroidissement liquide, et de l'autre, le Peugeot refroidi par air. Deux techniques totalement différentes, mais avec beaucoup de points com-muns: deux temps, 49 cm3, carbura-teur Gürtner 14mm et démarrage au kick (inclinaison av. sur MBK; ar. sur Peugeot). Pour parler puissance, le Magnum affiche 3,3 cv à 6000 tr/mn, contre 3,1 cv à 5500 tr/mn pour le SPX.F. Ces 0,2 cv seront-ils fatals au Peugeot? Vous le saurez en regardant notre prochain épisode...
Starter au guidon pour les deux engins, avec cette fois-ci égalité, quant à leur

facilité d'utilisation.

Un coup de starter et un coup de kick, et ces moteurs délivrent leur douce sonorité. On retrouve la même différence que sur les sportives: un son plus creux et plus aigu sur le MBK. Autre point commun, le kick du Peugeot est toujours aussi peu pratique à utiliser. Le cache-latéral droit s'usera vite!

#### PARTIE CYCLE

Comme le disait souvent le regretté Bruno Carette: "De bien belles robes, comme on aimerait en voir plus sou-

Ces deux engins sont en effet très réussis côté look. Il taut dire que depuis quel-ques années, les designers font très fort chez les constructeurs de cyclomoteurs, et désormais vous avez le choix parmi une plérade de mobs très "coloriées". Même dans des couleurs sombres, elles brillent. Admirez un peu ce noir pailleté qui habille le Magnum Limited. Tiens,

pourquoi Limited? Comme son nom l'indique, tout simplement, parce que la vente de ce modèle se limitera à 500 exemplaires! Ces deux mobs, dans un style différent, offrent une ligne très agréable et seul le goût de chacun, permettra de mieux ap-précier la ligne de l'une ou de l'autre. Nous ne les départagerons donc pas sur le look.

Tout en empruntant une technologie légèrement différente, les cadres de ces cyclomoteurs sont des cadre en V avec réservoir intégré: égalité.

Châpitre suspensions, nous trouvons une fourche télescopique sur chaque modèle; une paire d'amortisseurs régla-bles sur le SPX et hydrauliques sur le Li-

Comme sur les sportives, les freins sont confiés à des tambours (80 mm sur le Peugeot - 90 mm sur le MBK). Lci, les deux selles sont très confortables et la position de conduite autorise les longs trajets sans prioblèmes (surtout sur le SPX). A ce sujet, les réservoirs contiennent 3,7 litres et offrent ainsi une autonomie d'un peu plus de 100 km.

### EQUIPEMENT

Finalement, ces Customs de route ne sont pas tellement plus équipés que les sont pas tellement plus equipes que les sportives. Rien à voir avec les mobs trails ou la Honda NSR, qui, il est vrai, valent deux fois plus cher. On en a moins pour 7000 F que pour 14000! le Magnum LTD n'a ni tête de fourche, ni tableau de bord; juste un petit comprende Mais quanties, se semptour teur rond. Mais au moins, ce compteur teur rond. Mais au moins, ce compteur est lisible; ce qui n'est pas trop le cas de celui du SPX, savamment caché par "dix kms" de cables! Ces engins n'arborent pas de clignotant et n'offrent qu'un seul rétroviseur (performant sur le MBK). Elles possèdent par contre un porte-bagages aussi fonctionnel que sympa. "Gursp"! Il n'y a pas de béquille certale. Il faut vous contenter d'une la térale. Le jour où yous devez chapare.

térale. Le jour où vous devez changer de pneus ou retendre la chaîne; bonjour

A noter également que le guidon du Magnum LTD ressemble plus à celui d'une moto qu'à celui d'une mob. Eh bien ce n'est pas un handicap; au contraire, il offre une très bonne prise en

Pour clôre ce châpitre, abordons la sortie des dollars. Comme je suis de bonne humeur, je vous fais directement la conversion en francs: 7205 F pour le SPX.Fun et 7995 F pour le Magnum Limited. Voyons si dans l'utilisation, ces 790 francs d'écart se justifient.

## **AGREABLES** PARTOUT

C'est ce qui ressort de l'utilisation quo-tidienne de ces deux machines. Dans les grandes citées urbaines, comme sur les petites routes désertes, le SPX et le Limited permettent d'apprécier pleinement les joies de la mob.

Après avoir démarrer au kick, (sans problème), ces deux mobs ne demandent qu'à rouler et à vous emmener où bon vous semble. Les deux selles offrent un confort identique, mais la position de conduite du SPX est la meilleure. Selle monoplace moëlleuse, guidon assez haut, pas trop large et bien positionné. Sur le Limited, le choix du guidon style moto a ses avantages et ses inconvé-nients. Il offre aux mains un excellent appui et en plus il est très beau. Mais sur une moto, la selle est plus basse que le guidon; ce qui n'est pratiquement pas le cas sur le MBK. De ce fait, sans attein dre le stade des sportives évoquées ci-dessus, la position de conduite du MBK vous fera légèrement travailler les mus-cles dorsaux. Rien d'algrmant bien sûr, mais comme il s'agit d'un comparatif, nous pouvons le dire: la position de nous pouvons le alle, la position de conduite du SPX est la plus agréable. Côté performances, on retrouve les mêmes données que pour le comparatif des sportives. Le Limited se révèle plus performant lors des démarrages, mais les deux modèles font jeu égal en re-prise et en vitesse de pointe. En reprise (de 30 à 45 km/h), le SPX prend même

parfois un petit avantage. Pour le freinage et la tenue de route, là encore, nous ne trouvons pas de dé-

Les tambours sont largement suffisants et les pneus Hutchinson chaussant les quatre machines de cet essai permettent de prendre des angles assez impressionnants.

Après plusieurs kms au guidon du SPX et du Limited, on n'arrive pas à les départager. Certes la position de conduite du SPX est plus confortable, mais le Mag-SPX est plus contortable, mais le Mag-num LTD est si plaisant à conduire, qu'on en oublie le léger effort demandé au dos. Côté look, les deux connaissent un vif succès auprés des jeunes pas-sants; avec toutefois un petit avantage pour le MBK. Ce sera finalement ce look original et le fait de savoir qu'il n'y en a que 500 en France qui vous fera peut être sottir

rair de savoir qu'il n'y en a que 500 en France, qui vous fera peut être sortir 700 francs de plus pour la limited; car pour le reste, elles sont aussi performantes l'une que l'autre.
J'entends déjà quelques petits "malins" qui se demandent : "oui, mais si les quatre malarde.

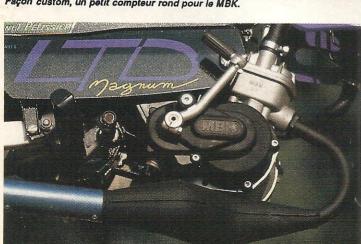
quatre mobs de ce comparatif devaient être classées ensembles?

le pourrais vous dire que ce n'était pas le but de cet essai. Mais je peux aussi vous glisser dans le creux de l'oreille, que côté moteur, il y a égalité partout (on en va pas "chipoter" pour un mètre ou deux à l'accélération), et que point de vie usage quittion de de creux de constitue de la constitu de vue usage quotidien dans des circonstances habituelles, cela donnerait: ler ex. SPX.Fun et Magnum LTD. 3è Rock Racing. 4è RCX. Et puis, si vous n'êtes pas d'accord, n'hésitez pas à nous donner votre avis...

D. Denis.



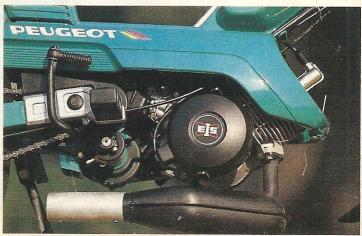
Façon custom, un petit compteur rond pour le MBK.



LTD, cela veut dire Limited !



Comme sur le RCX, les cables masquent la visibilité.



Un moteur identique à celui du RCX.

# FICHE TECHNIQUE: SPORT

#### **ROCK RACING**

Partie-cycle

Cadre: tôle acier emboutie

Suspension av: fourche télesco-

Suspension ar: amortisseurs à

Roues: en alliage aluminium

**Pneus:** av: 2,25 x 17 - ar: 2,75

x 17. Freins: tambours Poids: 53 kg

Type: deux temps refroidi par air:

Moteur

Cylindrée: 49 cm3

Puissance: 3, 1 cv à 6000 tr/mn

Démarrage: kick

Carburateur: Gürtner 14 mm

Prix: 7150 F



### 103 RCX

Partie-cycle

Cadre: tubulaire à réservoir inté-

Suspension av: fourche télescopique

Suspension ar: amortisseurs réglables

Roues: jantes trois bâtons

**Pneus:** av: 3,25 x 17 - ar: 2,75

Freins: tambours Poids: 52 kg Moteur

Type: deux temps refroidi par air

Cylindrée: 49,1 cm3

Puissance: 3,1 cvà 5500 tr/mn

Démarrage: par kick

Carburateur: Gürtner 14 mm

Prix: 7450 F



# FICHE TECHNIQUE: CUSTOM



#### 103 SPX

Partie-cycle

Cadre: tubulaire à réservoir inté-

gré

Suspension av: fourche télesco-

piqu

Suspension ar: amortisseurs ré-

glable

Roues: jantes trois bâtons dédou-

blés

Pneus: av: 2,25 x 17 - ar: 2,75

v 17

Freins: tambours
Poids: 52 kg

Moteur

Type: deux temps à refroidisse-

ment à air

Cylindrée: 49,1 cm3

Puissance: 3,1 cvà 5500 tr/mn

Démarrage: par kick

Carburateur: Gürtner 14 mm

Prix: 7205 F



#### MAGNUM LIMITED

Partie-cycle

Cadre: Tôle d'acier emboutie

Suspension av: fourche télesco-

Suspension ar: amortisseurs hy-

drauliques

**Roues:** jantes 3 bâtons déboublés **Pneus:** av: 2,25 x 17 - ar: 2,75

x 17

Freins: tambours 90 mm

Poids: 54 kg

Moteur

Type: deux temps à refroidisse-

ment liquide

Cylindrée: 49 cm3

Puissance: 3,3 cv à 6000 tr/mn

**Démarrage:** par kick **Carburateur:** Gürtner 14 mm

Prix: 7995 F