



ÉQUIPEMENT : VISITE L'USINE MINSK

Par Thierry Butzbach, texte (salut Maria) et photos (merci Kostya)



MINSK

LA

KALACHNIKOV

DE LA MOTO



Une Harley-Davidson sur un banc de mesure Akrapovic ? La marque slovène réputée pour son engagement sportif s'intéresse également à l'univers du custom avec une nouvelle gamme de produit.



le nouveau distributeur en France Guillaume Bouillon / Artech Master Paris fait le fier devant l'une des 5 000 références de la marque.

Les petites cylindrées Minsk avaient fait les frais de l'explosion du bloc soviétique. **Reprise par un groupe autrichien en 2007**, la marque biélorusse s'offre une nouvelle jeunesse pour ses 60 ans, avec des 2-temps (un peu) modernisés et des **4-temps (presque) à la pointe**.

Elections truquées, opposition muselée, économie moribonde, dévaluation monétaire, appels à l'aide auprès de l'Union européenne, du FMI et de la Russie... L'actualité n'est pas rose en Biélorussie, petite nation de 9,5 millions d'habitants coincée entre la Pologne et la Russie. Le pays est surtout connu pour être le territoire ayant subi les plus importantes retombées radioactives lors de la catastrophe de Tchernobyl. Malgré son indépendance acquise en 1991, la Biélorussie continue de vivre dans l'ombre de la Russie. Malgré ce contexte morose, la vodka coule toujours à flots (y compris au petit-déjeuner !), les filles virevoltent encore en minijupe (jamais vu autant de talons aiguilles !) et l'usine Minsk continue de produire des motos. « Minsk, c'est



Une Harley-Davidson sur un banc de mesure Akrapovic ? La marque slovène ement à l'univers du custom avec une nouvelle gamme de produit.

ÉQUIPEMENT : VISITE DE L'USINE AKRAPOVIC



Cette machine de torture commandée numériquement cintré les tubes d'échappements aux courbes voulues. D'autres tubes peuvent aussi être hydroformé sous haute pression pour les formes plus complexes.



Le siège slovène d'Akrapovic aux allures de bunker renferme le savoir faire maison. Un lieu très surveillé.

R 250 UNE RACING NOMMÉE DÉSIR

La première Minsk racing a été présentée en version 125 au salon Moto Parc de Moscou, en avril 2010. La marque biélorusse adopte alors une démarche désormais courante qui consiste à faire appel un bureau européen pour le style (Renfrew Group) et à une fabrication en Chine et à Taiwan. « Mais comme on s'est très vite aperçu que l'on manquait de puissance, on a rapidement basculé vers une version 250 cm³ », reconnaît Alexander Nikolaichenko, le directeur de Minsk Moto. Sur le plan esthétique, la R 250 n'a rien à envier à la Kawasaki Ninja 250 R ou à la Honda CBR 250 avec son cadre et son bras oscillant en treillis tubulaire rouge et ses branches de roues en étoile. Si la puissance moteur est quasiment identique (26 ch) à ces rivales, elle affiche un poids record de 133 kg (non vérifié). Ce gain sur la balance provient de la légèreté du moteur (28 kg), pas sur le poids du bras oscillant, estampillé « aluminium », mais en alliage d'acier. Quoi qu'il en soit, la R 250 est une belle machine répondant aux critères des petites sportives d'aujourd'hui. C'est en tout cas la sensation qui se dégage après l'avoir simplement essayée dans les allées de l'usine de Minsk. Ce modèle devrait très prochainement



R 250 • Fiche technique

Moteur 4-temps à refroidissement liquide, 4 soupapes et 1 ACT, 26 ch, boîte à 6 rapports, démarreur électrique. Cadre tubulaire en acier, fourche télescopique Ø 38 mm. Frein avant 1 disque Ø 300 mm, frein arrière 1 disque Ø 240 mm. 123 kg. Vitesse maxi 160 km/h.

la Kalachnikov de la moto. Robuste, simple et facile à réparer », rigole Alexander Slutski, le directeur du développement. Minsk ? Souvenez-vous : des rustiques 125 2-temps, qui furent importées en France dans les années 1990. Avec MZ (marque d'Allemagne de l'Est), Minsk était la seule marque à proposer des 125 aux populations du bloc soviétique. A l'époque de l'économie planifiée, la répartition était claire : à MZ et Minsk les petites cylindrées ; à Jawa et Ural les gros modèles. Fondée en 1951, l'usine de Minsk produisait plus de 220 000 motos par an avant la chute du mur de Berlin. On retrouve donc ses engins indestructibles dans tous les anciens pays communistes, à commencer par le Vietnam, où la marque jouit d'une réputation flatteuse et même d'un fan-

club à Hanoi. En 60 ans, Minsk a produit plus de 6,5 millions de motos. Mais l'éclatement du bloc soviétique a déstabilisé la marque et divisé la production par dix. Au début des années 2000, Minsk a aussi souffert de la concurrence chinoise et de la hausse du prix des matières premières. Au point de faire vaciller l'usine en 2005 sur fond de grève.

Potentiel

Le salut viendra de l'Autriche, par le rachat de Minsk par Atec en 2007. Le groupe possède déjà localement une usine de verre et compte bien relancer l'ex-conglomérat industriel. Car l'usine de Minsk fabrique des machines agricoles, des vélos, des tubes et toute sorte de pièces métalliques. La moto ne constitue qu'une infime partie de son activité. Au cours

des cinq dernières années, Atec a ainsi investi près de 15 millions d'euros pour moderniser l'outil de production. Et accélérer le passage au 4-temps, avec des modèles comme la classique M4-200 et la sportive R 250. La conception des premiers modèles à soupapes remonte à 2008. Minsk prend langue avec le chinois Zongshen, qui fabrique des copies de moteurs CB sous licence Honda, et planche sur de nouveaux designs avec le cabinet britannique Renfrew Group, qui a également collaboré avec CCM, Triumph, Honda, Suzuki et Aprilia. De cette collaboration naîtra en 2009 la M4-200, jolie petite moto rétro vendue localement moins de 1 300 €. Et surtout, en mai dernier, la R 250, premier modèle racing de la marque au look franchement agressif avec son cadre treillis



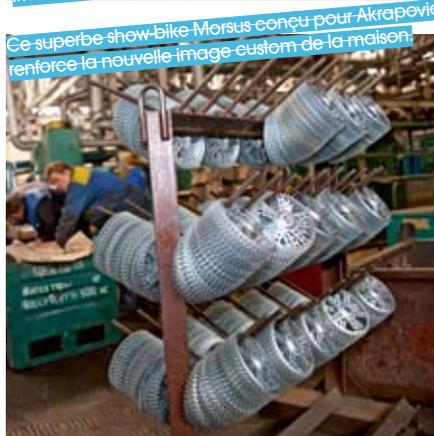
D'une simple feuille de titane ou d'inox est produit un tube sur cette longue machine qui cintré, soude et



Le sylquai. Ut non hent loreet eugait lutpat. Ommod tio dolenis do od euip et ad magniam nullum nit et iriurem ing euguer s



Le sylquai. Ut non hent loreet eugait lutpat. Ommod tio dolenis do od euip et ad magniam nullum nit et iriurem ing euguer s



Ce superbe show-bike Morsus conçu pour Akrapovic renforce la nouvelle image custom de la maison

façon Ducati, proposé à moins de 3 000 €. Deux modèles aux styles complémentaires qui s'adressent avant tout aux citadins de Russie, où Minsk exporte les trois quarts de sa production. L'autarcie économique préconisée par le gouvernement biélorusse pourrait d'ailleurs aider Minsk à redresser la barre en intensifiant ses ventes en Russie. Depuis le début de l'année, les taxes locales sur les motos étrangères ont doublé pour atteindre 45 %, rendant presque inaccessible la moindre

japonaise (que les locaux achètent donc d'occasion en Pologne et en Lituanie). A l'inverse, la Biélorussie, la Russie et le Kazakhstan sont réunis au sein d'une union douanière où ne s'applique aucune taxe. L'exportation vers l'Europe ? « Dans l'immédiat, ce n'est pas notre priorité, car nous avons encore beaucoup de potentiel à développer sur nos marchés d'origine, avoue Alexander Nikolaichenko, le directeur de Minsk Moto. Mais l'an prochain, nous pensons sortir une



MINSK EN DATES

- 1951** Première 125 de la marque qui se prénomme encore Mosca.
- 1957** 100 000e moto vendue
- 1961** Premier modèle 250
- 1965** Début de l'exportation en Egypte, Turquie, Libye, Liban...
- 1967** 1 million de motos écoulées
- 1983** Contrat d'exportation au Vietnam ; Minsk exporte dans 12 pays (Pologne, Angola, Madagascar...)
- 1987** L'usine produit 220 000 motos par an
- 1992** Erval International importe les Minsk en France
- 1999** Moins de 20 000 motos produites
- 2006** Seulement 8 000 motos produites
- 2007** Reprise de Minsk par le groupe autrichien Atec
- 2009** Sortie de la M4 400
- 2011** Sortie de la R 250



Le sylquai. Ut non hent loreet eugait lutpat. Ommod tio dolenis do od euip et ad magniam nullum nit et iriurem ing euguer s

ÉQUIPEMENT : VISITE DE L'USINE AKRAPOVIC

version 125 cm³ de notre M4-200 pour rendre ce modèle accessible aux automobilistes européens. Reste que pour respecter les normes antipollution, il nous faudra néanmoins adopter l'injection et au moins changer le pot. » Dans cette perspective, des discussions sont en cours avec Bosch et Dell'Orto. Mais Minsk a aussi pris langue avec des constructeurs comme Minarelli et Gas Gas pour éventuellement équiper sa M4 d'un moteur déjà aux normes européennes.

Dix mille boulons

Installée au cœur de Minsk, l'usine s'étale sur 25 hectares. 116 000 m² d'immenses hangars abritent de multiples activités industrielles. Au total, environ mille employés œuvrent sur le site, mais une poignée seulement travaille directement pour le département des motos. Dans une ambiance d'un autre âge qui rappelle les films d'Andrzej Wajda, des femmes en blouse bleue s'activent sur d'énormes presses pour cintrer des tubes ou mouler des pièces. Certaines serviront à la construction des motos, mais de moins en moins. « A quoi bon fabriquer dix mille boulons quand un sous-traitant en produit des millions pour un coût moindre ? », observe Alexander Slutski, le directeur du développement. Pas de doute, l'économie de marché a fait de nouveaux adeptes. Certains ateliers sont à l'arrêt, ailleurs, l'usine semble tourner au ralenti. « On attend l'approvisionnement des pièces à confectionner », répond laconiquement le responsable d'atelier. Enfin un lieu de vie : c'est l'atelier de moulage des réservoirs. Les deux demi-coques sont ensuite soudées avant d'être polies. Un peu plus loin, se trouve l'atelier de fabrication des cadres tubulaires en acier, où chaque pièce est soudée

manuellement, puis rabotée à la main. Le mode d'emploi pour l'assemblage des tubes est affiché au mur.

Comme tout conglomérat qui se respecte, Minsk possède sa propre fonderie où sont fabriqués carters, cylindres, culasses et pistons. Hormis l'allumage électronique, les plastiques et les pneus, presque tout ce qui sert à la production des 2-temps historiques de la marque est ainsi produit localement. Lors de cette visite, nous n'avons pas pu découvrir l'atelier de montage des moteurs, qui ne fonctionne que le lundi. Mais sur la ligne d'assemblage, une dizaine d'employées s'affairent à monter les historiques M 125.

Avec son pot d'échappement long comme un jour sans pain, cette Minsk est reconnaissable entre toutes les motos. Ce modèle populaire représente d'ailleurs encore la moitié des modèles qui sortent de l'usine.

Alternativement, la même ligne de montage sert à produire les cinq modèles. Entre 20 et 40 unités sont ainsi produites chaque jour. Juste à côté s'agit une petite équipe de moins de dix personnes chargée d'assembler la R 250. La ligne de montage du modèle racing est beaucoup plus courte. Si le cadre est fabriqué localement, l'essentiel des éléments provient d'Asie et surtout de Taïwan. Depuis deux mois, un petit millier d'unités ont déjà été vendues, essentiellement en Russie, où le pouvoir d'achat est bien plus élevé qu'en Biélorussie. « Nous avons là un produit au design moderne doté d'un rapport qualité-prix imbattable », martèle Alexander Slutski. Sur ce créneau comme sur celui de la M4-200, la clientèle visée est celle des débutants qui veulent s'initier à la moto à moindre frais. Le slogan publicitaire de Minsk, « Votre première moto », est explicite.

M 125

ÉTERNELLE ET INDESTRUCTIBLE



Plus basique, tu meurs ! La M 125 est la moto utilitaire par excellence. Sa conception remonte aux années 1960, mais ce modèle représente toujours la moitié des ventes de la marque. La M 125 a donné à Minsk une image de marque de moto robuste à l'entretien réduit (comme en atteste le carter de chaîne), mais surtout rustique. Cadre simple berceau, freins à tambour, pédales en tôle emboutie... ça fleure bon l'ancienne ! Le moteur est à l'avenant, avec un bloc poussif (mais que l'on doit pousser comme tout 2-temps) de 10,5 ch à 5 900 tr/mn permettant tout juste de flirter avec les 90 km/h. Le cadre manque cruellement de rigidité, mais vu la vitesse atteinte, ce n'est pas rédhibitoire. Le pire est quand même la boîte qui manque cruellement de précision, avec de faux points morts entre (presque) chaque vitesse. Mais à moins de 1 000 € le bout en Biélorussie, il serait malvenu de râler. Même si pour ce tarif, il faut évidemment faire soit même son mélange dans le réservoir.



M 125 • Fiche technique

Monocylindre 2-temps, refroidissement par air, 10,5 ch, boîte à 4 rapports, 1 carburateur Ø 28 mm. Cadre tubulaire en acier, freins à tambour Ø 150 mm, 120 kg. Vitesse maxi : 90 km/h



Le département R&D planche à l'écran sur les spécificités d'un échappement custom.



Le département R&D planche à l'écran sur les spécificités d'un échappement custom.



Le département R&D planche à l'écran sur les spécificités d'un échappement custom.

