

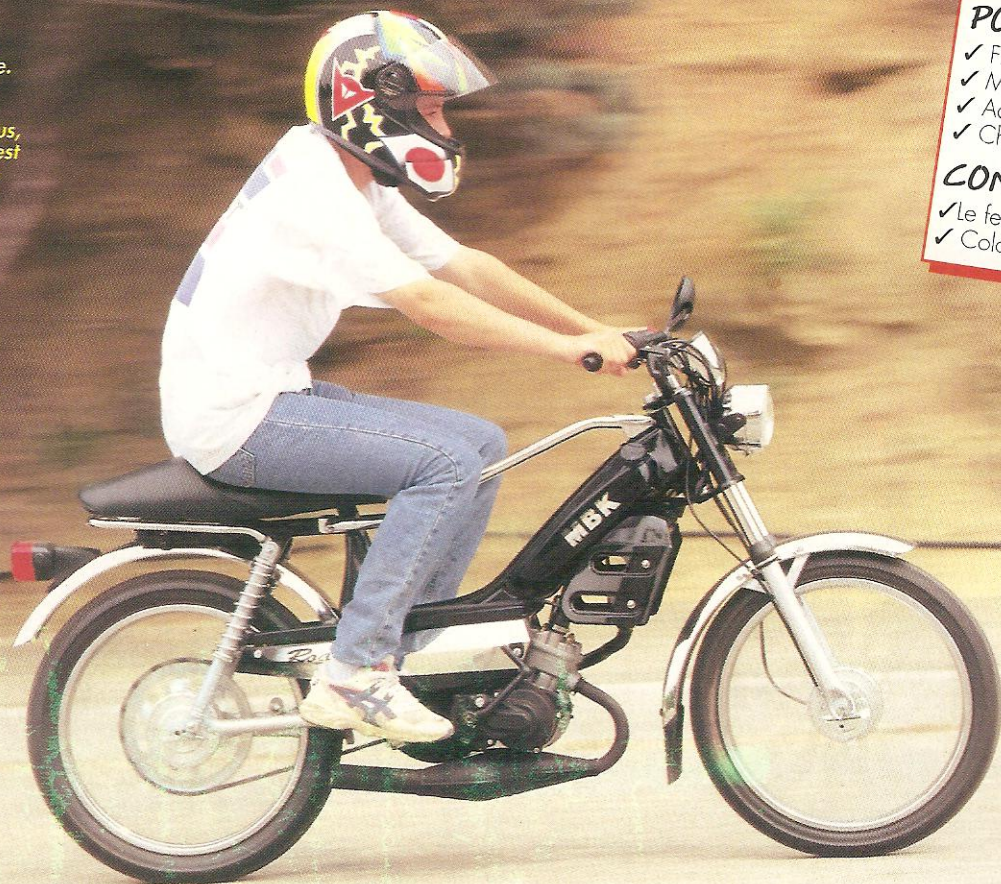
Le Roadster a un look résolument adapté à la balade. La position de conduite est reposante et en plus, la selle (nouvelle) est rabaisée de série

POUR

- ✓ Finition
- ✓ Mécanique éprouvée
- ✓ Accessoires top
- ✓ Chrome à gogo

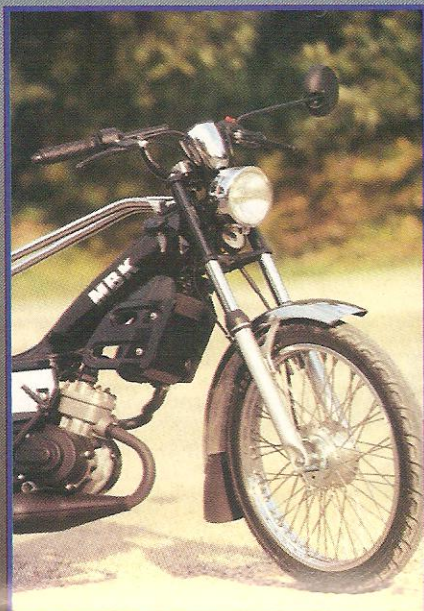
CONTRE

- ✓ Le feu arrière qui fait "rapporté"
- ✓ Coloris unique



ROADSTER MBK LA MOB TENDANCE B

Ça bouge chez MBK. Après l'apparition des Clubs, des Magnum Racing, des XR, on a décidé d'élargir la gamme. L'attrait du custom étant prononcé chez les mobeurs, la naissance du Roadster devenait inévitable.



L'ATTRAIT DU ROADSTER

Par définition, cet engin à deux roues, à moteur apparent et roues à rayon se doit d'être dépouillé mais pas dénué d'accessoires. Il doit en outre être léger plutôt bas, ramassé même et pouvoir, sur de très courtes distances, emmener un (ou une) passager. Enfin,

Train avant connu et suffisant pour une mob. Les poignées sont top, l'ensemble est bien équilibré

comme le terrain de prédilection du roadster, ce serait plutôt les sauts de puce en ville d'une terrasse de café à l'autre, il faut qu'il soit suffisamment étincelant pour en mettre plein la vue.



L'antivol intégré dans la colonne de direction et se place dans le bras oscillant, le petit guidon, le starter, l'éclairage et le coupe-circuit (rouge) à gauche. Au centre trône le très joli compteur obus qui s'éclaire lui aussi. On appréciera le stop qui s'allume avec les 2 freins.

LES RECETTES

Une peinture sur un ton uni, MBK a choisi le noir. Pour le mettre en valeur, le chrome s'affiche à profusion: nouveau compteur rond central, nouveau phare, garde-boues, carters latéraux, sigles de la marque sur les flancs du réservoir, tubes de fourche, amortisseurs à ressorts apparents, bras oscillant et fourreaux gris métal,

jantes et rayons, double barre de renfort, dessous de selle, ça en jette. Du côté alu, on retrouve les cale-pieds repliables, les tambours de frein et le cylindre-culasse apparent.

Seule fausse note, le feu arrière aussi volumineux qu'il est fade. Sorte de mouche sur le gâteau, si on peut s'exprimer ainsi.

En partie-cycle, c'est du connu: le cadre du 51 est repris, comme la fourche, le bras oscillant. Les



Le moteur du Roadster ne surprendra pas les connaisseurs: c'est celui qu'on retrouve sur les Magnum Racing XR, Mag max, et autre Passion. Du béton! On notera les jolis cale-pieds en alu et la latérale. Le tout est bien fini

jantes inédites disposent de 60 rayons (pas moins) et ajoutent au cachet du Roaster. Les tambours avant et arrière affichent un diamètre uniforme de 80mm. (A 45km/h ça suffit). A contrario de la fourche, les amortisseurs sont nouveaux et la fiche technique nous indique qu'ils sont hydrauliques en plus d'offrir des ressorts chromés.

En moteur, les habitués auront reconnu le désormais célèbre monocylindre 2 temps de 49.9cc refroidi par eau (système AFS) issu du Magnum Racing. Un moulin indestructible qui est doté d'un carburateur de 14 mm Dell'Orto, de l'allumage électronique, du kick, et qui sort ses 3.3cv à 6.000 trs/min. Comme le Roadster ne pèse pas plus de 53 kg, ça marche pour lui. Le tout se nourrit au mélange (eh oui). La transmission est automatique, avec le variateur muni de petits rouleaux en lieu et place des billes, technique appa-
rue avec le XR.

MISE EN ROUTE

Enfantin. On met le starter grâce au levier présent au guidon à gauche, on n'oublie pas d'ouvrir le robinet d'essence, un coup de kick et voilà le travail. Pour arrêter le moteur, on appuie sur le coupe-circuit, toujours à gauche.

La position de conduite est vraiment sympa. Les poignées sont d'une douceur exemplaire, et en plus elles sont mignonnes à craquer. La selle est ac-

cueillante, les repose-pieds aussi ce qui fait qu'on se sent tout de suite à l'aise. En plus, le compteur obus est installé juste où il faut, bref c'est "Bizance" et on peut envisager, en toute décontraction, d'aller se faire un petit "viron", bien cool. Le moteur répond à la moindre sollicitation, sans trou, bien coupleux. Rien à signaler, sinon du bien du côté des suspensions qui conjuguées à la selle, distillent un confort suffisant. On n'est quand même pas sur un 1500 Goldwing, faut pas rêver. Le poids plume du Roadster, permet de l'emmener où l'on veut, ça freine correctement mais il faudra éviter de se prendre pour Mick Doohan ou Olivier Jacque dans ce domaine-là.

Pour ceux



Les charmes du chrome. Je connais des amateurs de custom qui vont se régaler.

FICHE TECHNIQUE

MOTEUR

Type: monocylindre 2 temps
Cylindrée: 49.9cc
Refroidissement: liquide AFS
Démarrage: kick
Carburateur: Dell'Orto 14 mm
Allumage: électronique CDI
Puissance maxi: 3.3cv à 6.000 tr/min

TRANSMISSION

Embrayage: automatique
Variateur: oui

PARTIE CYCLE

Frein avant à tambour 80 mm
Frein arrière à tambour 80 mm
Suspensions avant télescopiques
Suspensions arrière: amortisseurs hydrauliques à ressorts chromés
Capacité du réservoir: 4.2L

EQUIPEMENTS DE STYLE

Feu stop: oui
Compteur: avec totaliseur
Equipement antivol: série
Clignotants: pré-équipement
Roues: jantes 60 rayons chromés
Béquille latérale: série
Rétroviseur: 1

Poids: 53 kg
Coloris: noir et chrome
Prix: 7990F env

KER

Sachez apprécier les jantes nouvelles avec pas moins de 60 rayons, la nouvelle selle, le chrome omniprésent et le noir pour faire ressortir le tout. Reste que le feu rouge fait pièce rapportée et casse l'ambiance

