

EXCLUSIF

Présentation du **MBK** **DAYTONA CRUISER**

Du Custom en grande série...



En ce moment, chez MBK, c'est le grand chambardement dans toute la gamme ! Après le Rock, le Magnum et le FXK, voilà qu'un nouveau cyclo MBK vient lui aussi de bénéficier des derniers avantages «technique» propres aux mobs «made in St Quentin» version 1987.

Inspiration V. Max... Le 51 New West datant quelque peu, les commerciaux de chez MBK ont donc décidé de le remplacer dès la rentrée par un modèle plus sophistiqué et mieux au goût du jour: Daytona Cruiser. Le lancement de ce nouveau cyclo ne constitue pas en soi, une révolution (à part, peut-être le choix du nom de baptême qui tend à faire penser que chez MBK, on trouve des idées dans Mobchop... On ne va tout de même pas se plaindre !) mais plusieurs signes, au moins sur le papier, montrent que ce cyclo a été particulièrement soigné. Les ingénieurs MBK se sont attachés à peaufiner le côté «custom» du Daytona Cruiser.

Sur le chapitre personnalisation propre, 2 détails attirent de suite l'attention. Spécialement pour ce cyclo, MBK a fait réaliser des roues à rayons (en custom, les rayons, c'est un «must») d'un style tout à fait particulier puisque les 60 rayons chromés possèdent un croisement inhabituel. Ils partent de la jante par paquets de 4 et se croisent par 3. Du jamais vu sur un cyclo ! Pareil, remarquez un peu la sortie de pot biseautée, façon custom USA. La classe et qui plus est, chromée... Customiseurs en herbe, MBK vous bichonne. On ne peut s'empêcher de faire, par ailleurs, un rapprochement avec la V. Max de chez

Yamaha, l'industriel japonais qui est, ne l'oublions pas, passé aux commandes de la société MBK. Le petit compteur chromé est, de ce côté-là, assez significatif. Hormis le moteur, maintenant bien connu (kick et allumage électronique), l'autre surprise que vous réserve le Daytona Cruiser tient dans la peinture qui a fait l'objet d'un traitement spécifique et unique. Elle est pailletée. Dernier détail, le Daytona Cruiser reçoit, en série, une selle double étage, des amortisseurs chromés (malheureusement pas hydrauliques), une nouvelle boîte à outil et un équipement électrique très complet. Tout doucement, l'idée du custom-mob fait son chemin. Comme ce fut le cas avec la CF, machine qui a permis à MBK de tenir le leadership en matière de compétition, le Daytona-Cruiser est certainement, pour MBK, le moyen de conquérir et de séduire les fans de la personnalisation. Custom et compétition, 2 créneaux qui de plus en plus s'affirment comme étant les premiers centres d'intérêt des jeunes qui aiment le cyclo... et Mobchop.

P. Dunikowski

FICHE TECHNIQUE DAYTONA CRUISER

Moteur	
Type	AV 10
Refroidissement	air
Cylindrée	49,9cc
Admission	par clapets
Carburant	mélange(essence/huile)
Démarrage	kick

Transmission	
Embrayage	automatique centrifuge
Variateur	automatique rapport 0.24 à 0.42
Secondaire	rapport 11/56

Partie Cycle	
Cadre	type poutre formant réservoir
Suspension AV	télescopique-mécanique-course 92mm
Suspension AR	amortisseurs à ressorts—pas variable
Frein av	à tambour, diamètre: 80mm
Frein ar	à tambour, diamètre: 80mm
Roue av	jantes acier-60 rayons-pneu: 2x17
Roue ar	jantes acier-60 rayons-pneu: 2.75x17

Electricité	
Allumage	électronique
Phare av	12v-15w
Feu ar	12v-4w
Feu Stop	12v-10w
Clignotants	12v-10w
Avertisseur	électrique

Dimensions et poids	
Longueur	1800mm
Largeur	730mm
Hauteur	1140mm
Empattement	1193mm
Hauteur de selle	790mm
Poids total	en ordre de marche: 57 kg
Capacité réservoir	3.65 l dont 0.3 l de réserve

Renseignements pratiques	
Prix	6790 F
Disponibilité	septembre 1987
Constructeur	MBK Industrie, Sté Nouvelle
Motobécane	Z.I. de Rouvroy - 02100 St Quentin.