

Petit Cube

le FLANDRIA 527/5

Un copain qui ne vous laissera pas tomber.

Depuis de nombreuses années, la marque Flandria produit différents modèles de cyclomoteurs, aussi bien utilitaires que sportifs, et a acquis une réputation de solidité et de qualité. Un de leur dernier modèle, le 527 à moteur 5 chevaux, est un cyclomoteur surtout destiné à une utilisation urbaine de tous les jours mais qui se révélera très précieux pour vous déplacer sur le lieu de vos vacances par exemple.

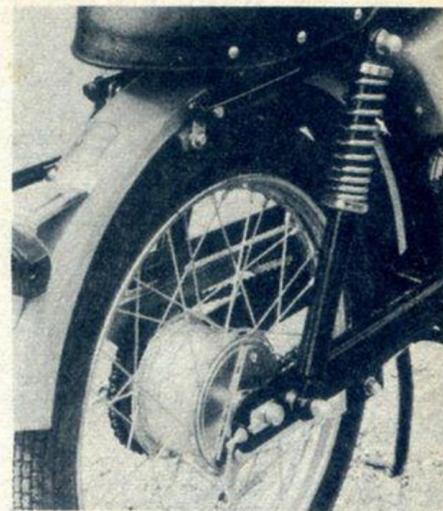
Le 527 peut être conduit à partir de 14 ans, sans permis, et sa simplicité d'emploi le destine tout particulièrement aux jeunes qui s'en serviront comme moyen de transport pratique, se jouant de tous les embouteillages ou des problèmes de stationnement. Ce cyclomoteur a un aspect massif qui le fait ressembler à une petite moto. Le gros réservoir, le garde-boue arrière et la boîte à outils sont peints en orange tandis que le cadre et la fourche sont peints en noir.

Le garde-boue avant est chromé. La position de conduite est très confortable, le corps étant droit sur la selle, les jambes pas trop repliées reposant sur le pédalier. Le grand guidon renforcé donne une bonne position aux bras et permet de contrôler parfaitement la machine. Un système de verrouillage spécial permet de retourner une branche du pédalier afin de ne pas avoir les pieds décalés en conduite normale.

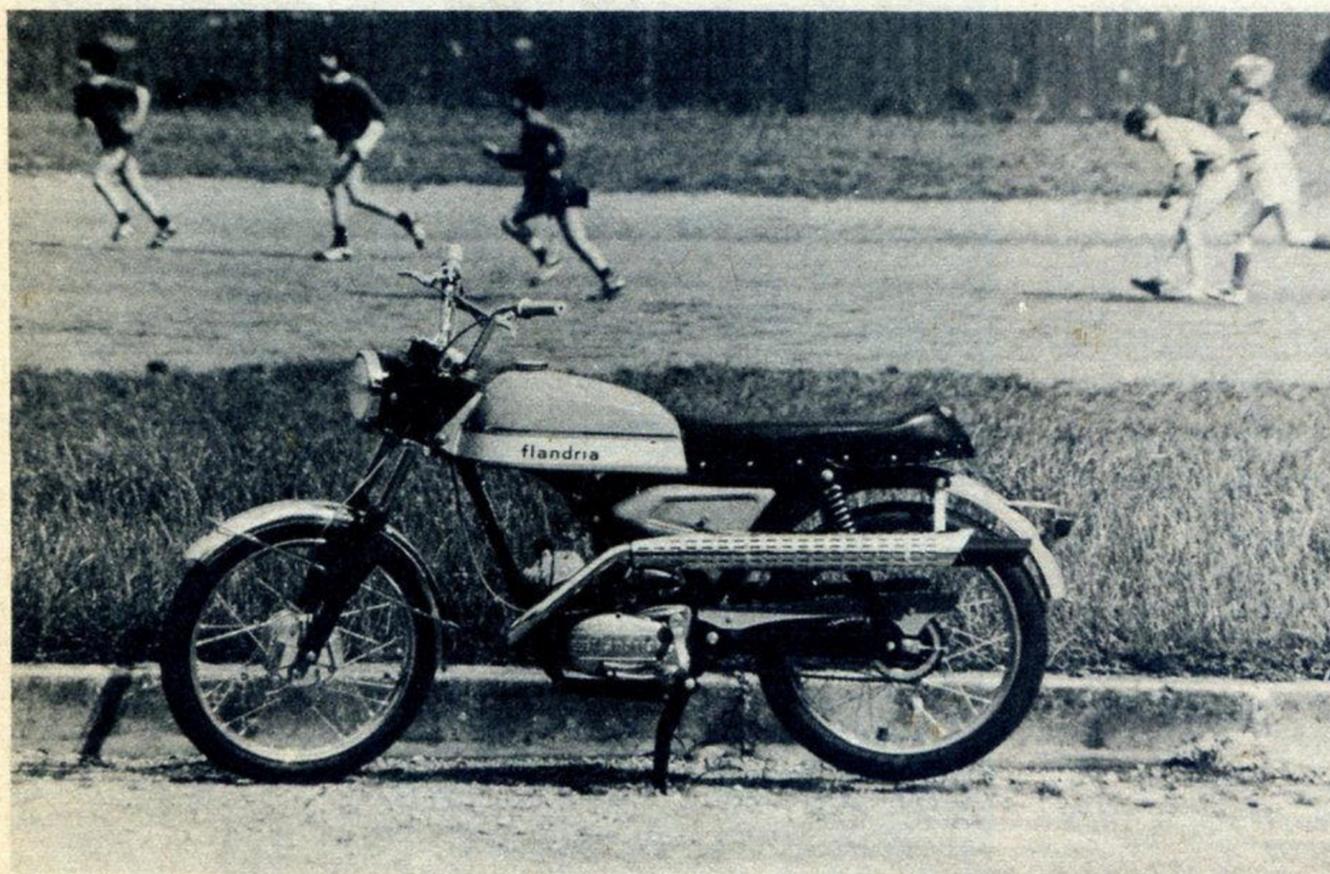
Le sélecteur de vitesse se manipule du pied gauche tandis que le frein arrière est commandé par une pédale qui tombe juste sous la pointe du pied droit. Le cadre est de construction robuste, étant composé par deux tubes de fort diamètre qui partent de la colonne de direction vers l'arrière du moteur et sous la selle. Un faux double berceau est boulonné en bas de la colonne de direction et passe sous le moteur à l'arrière duquel il est fixé. La fourche avant est de construction simple mais robuste. Le bras oscillant est en tôle emboutie et soudée, ce qui procure une rigidité suffisante pour une bonne tenue de route.

Le bloc moteur est d'aspect très net, aux lignes arrondies, et donc facile à nettoyer. Les ailettes du cylindre et de la culasse ne sont pas imposantes, mais assurent un refroidissement efficace. La boîte est à quatre rapports commandés par un sélecteur au pied, et le moteur est alimenté par un carburateur Bing de 15 mm.

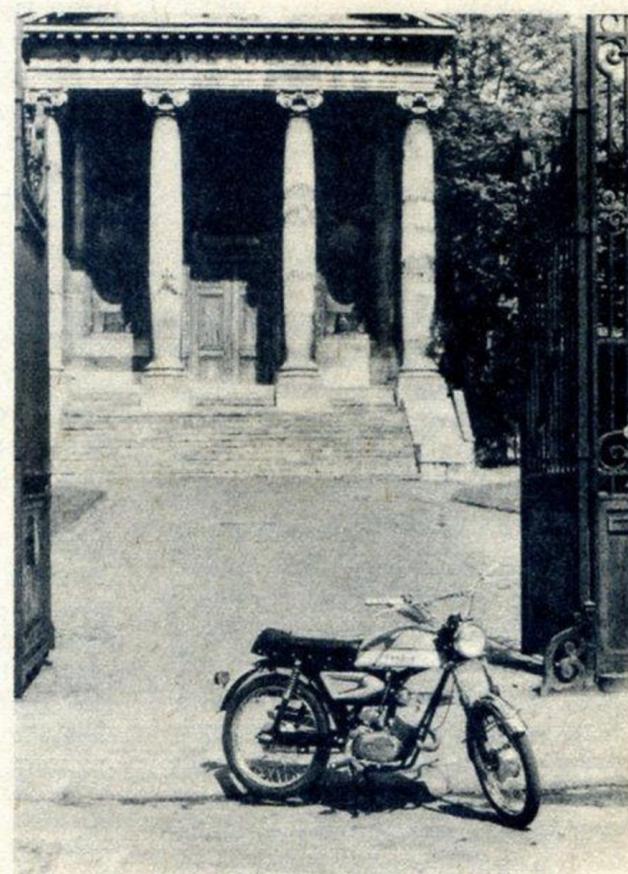
Avant de partir avec votre machine neuve, assurez-vous simplement qu'il y a bien de l'huile dans votre boîte de vitesse. C'est une simple vérification de routine, mais dont dépend la longévité de votre moteur. Pour le rodage, vous aurez mis dans votre réservoir du mélange à 8 %. Vous pourrez redescendre à un mélange plus pauvre en huile quand le moteur sera libéré. Le robinet d'essence ouvert, on tire sur le petit levier de starter avec le pouce gauche en même temps qu'on ouvre légèrement la poignée de gaz. Une pression franche d'un quart de tour sur le pédalier fait démarrer immédiatement le moteur. On peut relâcher le levier de starter dès que le moteur est un peu chaud. Pour partir, on débraye de la main gauche (la commande du levier est très douce), on passe la première en appuyant bien à fond sur le sélecteur, et on ouvre les gaz en même temps que l'on relâche progressivement le levier d'embrayage. La poignée de gaz est un peu dure à tourner



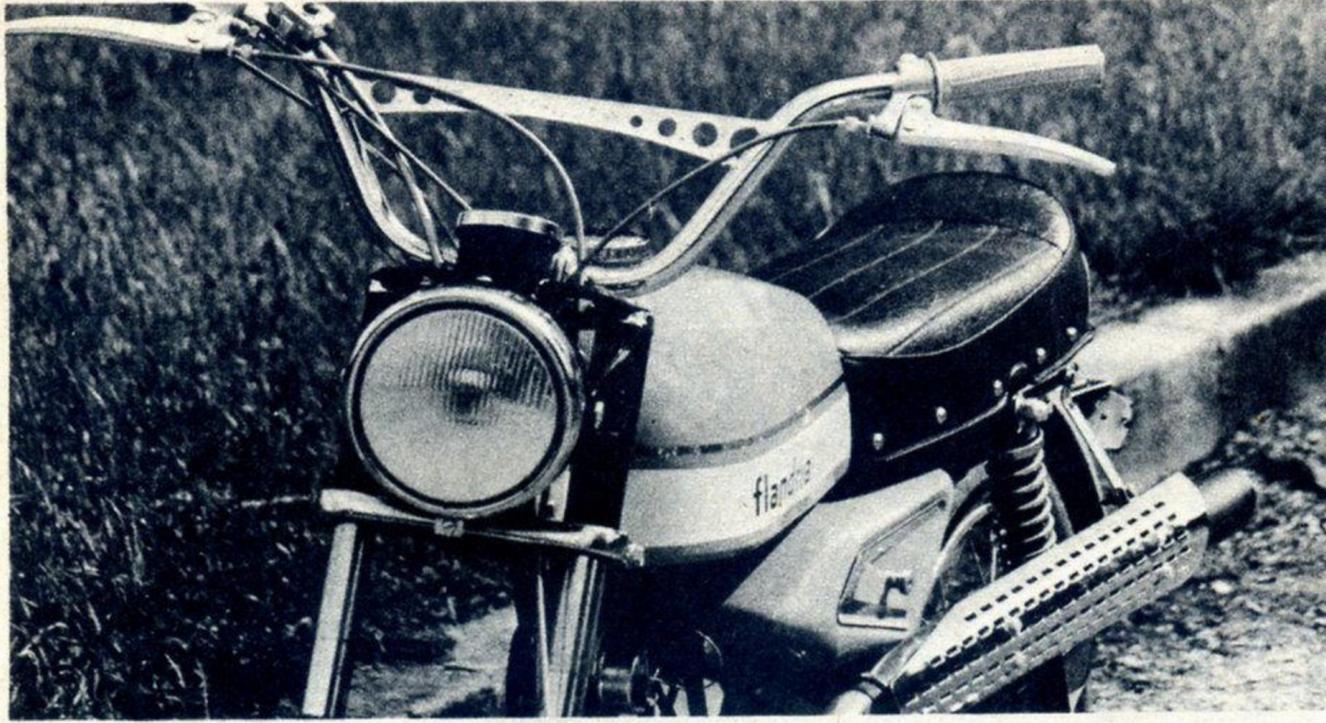
Le frein arrière : efficace. Les suspensions : bien. Protection des garde-boue : très bien.



Le Flandria 527/5 : pour les jeunes.



Aussi robuste que les vieux monuments !



... Le guidon assure une bonne tenue de la machine.

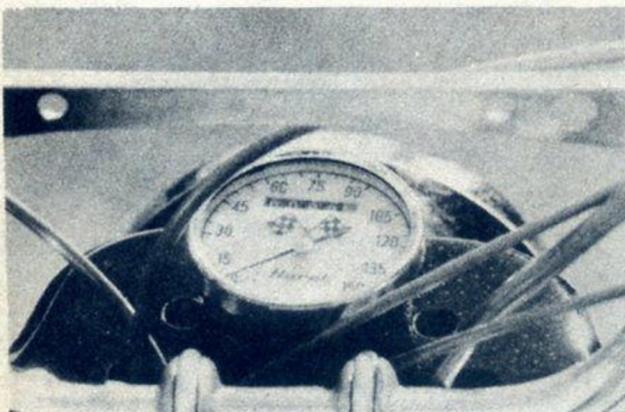
et elle ne revient pas d'elle-même, mais on prend vite l'habitude de la ramener au passage de chaque vitesse. La seconde, la troisième et la quatrième vitesse se passent en relevant le sélecteur avec la pointe du pied. Dès que l'on roule, on se rend tout de suite compte que la démultiplication finale est très courte. Il faut en effet passer très rapidement les quatre vitesses et le moteur continue à monter en régime sans que la vitesse atteinte soit élevée. Ceci a sans doute été prévu pour que ce cyclomoteur soit conforme à la législation qui le limite à 50 km/h, mais il est certain qu'en changeant le pignon de sortie de boîte, on pourra atteindre une vitesse respectable sans que le moteur soit en sursrégime. Une fois en route, on est agréablement surpris par la légèreté et la maniabilité du Flandria. De toute évidence, ce cyclo est fait pour la ville. Son étroitesse et le grand guidon permettent de se faufiler au centimètre près dans les encombrements et la nervosité des re-

prises permet de se dégager rapidement aux feux verts. La conduite en ville est rendue extrêmement sûre par un freinage efficace. Le frein arrière est progressif et on peut arriver à le bloquer si l'on appuie assez fort. Le frein avant est également puissant, mais on ne "sent" pas tellement bien le freinage car la poignée est un peu molle dans la main droite. Même sur les rues assez mal pavées, la suspension fonctionne bien et l'on ne ressent de trépidations dans le guidon, ou dans la selle, que modérément. Le bruit de l'échappement est assez aigu et rageur à haut régime, mais sans être excessif, et à bas régime, le silencieux ne laisse passer qu'un son feutré et discret. Le pot d'échappement relevé sur le côté gauche de la machine ne gêne pas et la jambe est protégée des brûlures par une grille chromée.

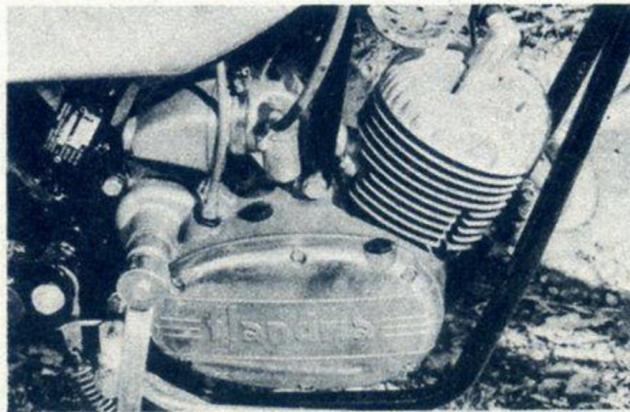
La conduite du Flandria 527 est donc aisée et même agréable. Les pédales, sélecteurs et leviers sont bien placés,

quoiqu'il faille faire un assez grand mouvement du pied pour passer les vitesses. Mais cela est rendu nécessaire par l'obligation de pouvoir se servir du pédalier sans accrocher le sélecteur. Sur le guidon, à portée de la main gauche, on trouve la commande de l'éclairage, de l'avertisseur et le bouton de mise à la masse qui sert à arrêter le moteur. Le commutateur d'éclairage ne comporte que deux positions : éteint ou éclairé. La lumière est assurée par une lampe de 6 V 15 W à l'avant et un feu rouge arrière de 2 W, alimentés par le volant magnétique qui assure en même temps l'allumage du moteur. Il faut bien dire que l'éclairage est suffisant pour rouler en ville, mais ne permet absolument pas de circuler sur route avec une sécurité raisonnable. D'autre part, le Flandria est équipé d'un compteur un peu fantaisiste. D'abord il est gradué jusqu'à 150 km/h, ce qui est un peu optimiste, ensuite il "triche" de plus de 30 %. Ce qui fait que lorsque l'aiguille indique le 75 km/h, vous êtes environ à 50 km/h. Mais c'est peut être un bon moyen d'éviter les excès de vitesse. Ce qui est plus gênant, c'est que le compteur kilométrique soit également faux dans les mêmes proportions. M'indiquant par exemple 23 km pour un trajet qui en fait d'habitude 17. Les routes seraient-elles élastiques !

Mais tous ces petits défauts ne sont pas primordiaux, et le principal de la machine fonctionne parfaitement. La partie cycle procure une tenue de route très correcte et le moteur semble "incroyable". Même avec les rapports courts, il tourne avec une parfaite régularité sans jamais donner de signes de faiblesse. Si vous en prenez soin (vidange régulière de la boîte et surtout pas de "super") il vous emmènera sans ennuis pendant des milliers de kilomètres. Le Flandria est d'ailleurs très économique, la consommation approchant des trois litres au cent. L'entretien est aussi aisé, les différents éléments étant très accessibles. Bonne route donc avec votre 527. C'est un bon cyclomoteur pour débutant car il vous donnera la pratique du passage des vitesses, du débrayage et de tous ces gestes qui doivent devenir des réflexes pour arriver à rouler "relax" sur un deux-roues, et ce sera une bonne machine pour apprendre à conduire aux jeunes qui rêvent déjà de posséder de grosses cylindrées.



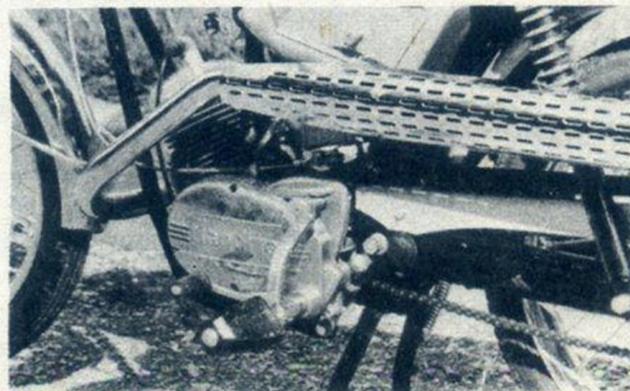
Le compteur est franchement optimiste.



Un moteur simple et sans problèmes.



Le frein avant comporte de fausses ouïes d'aération, mais il ne chauffe pas beaucoup.



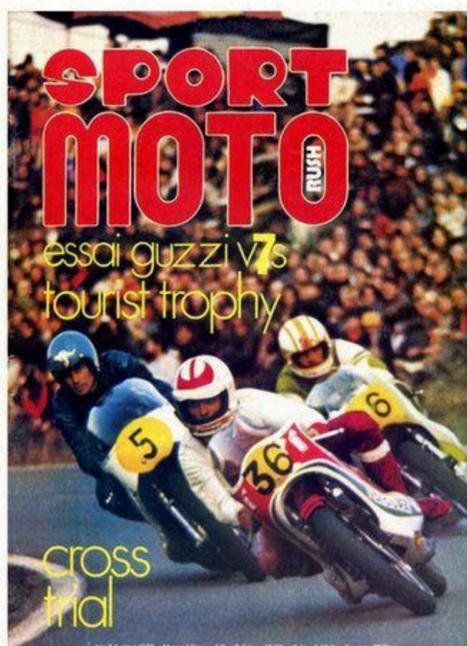
Les échappements relevés sont à la mode. Celui du Flandria est très réussi.

FICHE TECHNIQUE du Flandria 527/5

Moteur monocylindre deux temps refroidit par air.
 Alésage : 40 mm. Course : 39,7 mm. Cylindrée exacte 49,7 cc.
 Taux de compression 9 à 1. Carburateur Bing 1/15/35.
 Allumage par volant magnétique. Avance à l'allumage : 1,75 mm.
 Puissance : 5 CV. à 7 000 tr/mn.
 Embrayage à quatre disques baignant dans l'huile. Démarrage par kick starter. Boîte à quatre vitesses commandées par sélecteur au pied gauche.
 Cadre tubulaire à double berceaux boulonnés. Suspension avant par fourche télescopique. Arrière par bras oscillant et amortisseurs.
 Freins avant et arrière à tambours.

SPORT MOTO

RUSH



Thierry Tchernine (Yamaha) précède Michel Bétemps (Kawasaki) et Jack Findlay (Jada) : toute l'atmosphère du GP de France à Clermont-Ferrand !

PAGES INTERIEURES 8 et 9

Bohumil Stasa (n° 3) sur la 500 CZ quatre cylindres. Rob Bron (n° 4) précède Christian Bourgeois en 500.

Le groupe de tête en 125 : Nieto, Parlotti, Mortimer, Jansson et Andersson.

Sheene (n° 7) précède Saarienen en 250.

PAGES 88 et 89

Les "1 000 bornes du Mans comme si vous y étiez" avec Thierry Tchernine sur la Japauto (n° 36), Ben El Hadj (n° 20) devant Daniel Rouge, Gérard Debrock au départ, et Gougy devant Pons au cours de la coupe Kawa...

PAGE 82

Roger de Coster sur la Suzuki usine brille dans les GP de cross en 500 cc.

PAGE 87

Chemarin sur la Honda Daytona à la sortie du virage des tribunes.

PAGE 10

Eric Offenstadt et Roberto Gallina précèdent Agostini dans les premiers tours de la course des 500.

SOMMAIRE N° 4 - JUILLET 1972

5	Grands Prix d'Autriche et d'Italie	François Beau	Jacques Busillet
14	Course de vieilles machines	Jim Greening	Jim Greening
18	Grand Prix de Hollande de Moto-cross	Yves Laurent	Yves Laurent
23	Jean Murit, qui êtes-vous ?	Archives	Claude Austin
26	Bourg-en-Bresse	Michel Montange	Jacques Busillet
31	Cagnes-sur-Mer	MJC Cagnes	Claude Austin
34	Petit cube : essai Flandria	Michel Montange	Michel Montange
38	Trial des Rousses	Dominique	Dominique
40	Les motards à la crème	Dambier	Claudine Sandford
42	Calendrier		
44	En route pour...		Christian Leplattenier
47	Rassemblement libre à Voiteur		
52	Tourist Trophy	François Beau et Jim Greening	Jacques Busillet
58	Moto Book		Jacques Busillet
62	Essai des pneus Michelin		Michel Montange
64	Ecole de pilotage dans l'Ain	Nelly Norton	Nelly Norton
67	Trial de Challes	J.-F. Mod	J.-F. Mod
68	Pour devenir photographe	François Beau	François Beau
71	La cuisine du motard		Christian Leplattenier
72	La cavale d'acier		Isaure de Saint-Pierre
74	Moto Actua		
79	Enduro de l'Isle Jourdain	Claude Austin	Claude Austin
82	Grand Prix de France de Moto-cross 500 cc à Corseul	Yves Laurent	Yves Laurent
86	Les 1 000 bornes du Mans	Michel Montange	Michel Montange
90	Essai 750 Guzzi V7 S	Daniel Strazisar	Daniel Strazisar

Société Anonyme de Presse RUSH EDITION au Capital de 2 000 F, 9, rue Ambroise-Paré - 75-Paris (10^e) — Tél. : 285.26.43. Numéro Commission Paritaire 52.759.

Dépôt Légal en cours - Numéro Commission Paritaire 2^e trimestre 72 - Directeur de la Publication : Jacques POITTEVIN - Directeur de la Rédaction : Jacques BUSSILLET - Rédacteur en chef : Claude AUSTIN - Reporter : Michel MONTANGE - Chef de la Photo : François BEAU - Secrétaire de Rédaction : Dominique THILTGES - Public-Relation : Nicole PIERSON - Directeur Technique : Michel HUBLET - Maquette : Gérard Bouchi-la-Montagne - Publicité : Christian LISETTE.