



Photo AVENEL

Ch. BOURGEOIS

à l'essai pour vous...

# 'LE FLANDRIA RECORD SPECIAL'

**un cyclo élégant, jeune, économique.**

Il est des cyclomoteurs destinés à un usage utilitaire, qui, à cet effet, sont construits dans le seul souci de véhiculer leur propriétaire avec le maximum de confort et le minimum d'ennuis mécaniques. Bien sûr, il ne faut pas s'attendre avec de tels engins à éprouver des impressions fortes et à goûter aux joies de la conduite sportive !

Il en est d'autres, par contre, qui peuvent vous procurer ces joies. Vous avez sans aucun doute un penchant naturel pour ce petit bijou rutilant, racé, élégant, prêt à bondir, équipé d'un moteur superpuissant et d'une boîte multi-vitesses. Quelque chose, cependant, vous fait hésiter : tout d'abord, vos aspirations sont inversement proportionnelles à votre porte-monnaie de 16 ans et, même si vous avez une tirelire bien garnie, vos parents risquent fort d'être hostiles à votre projet d'achat en raison de la vitesse qu'atteignent maintenant les petits cubes !

Le choix n'est pas facile, nous en convenons. Entre ces deux alternatives, vous hésitez, tergiversez... et puis tout devient facile lorsque vous passez devant un marchand de motos affichant le panneau Flandria !

En effet, cette marque, européenne à part entière puisqu'elle possède des usines en Belgique et en France mais peu connue il y a cinq ans, a conquis une place de choix sur le marché du cyclomoteur où, pourtant, la concurrence est sévère.

La machine dont nous vous proposons l'essai est celle-là même que tous les jeunes rêvent de posséder sans pour autant effaroucher les parents ! Le Flandria Rekord, puisque c'est de lui qu'il s'agit, est ce que nous pouvons appeler un cyclo à tendance sportive. Pourquoi seulement à tendance ?... Parce que, dans une partie cycle dans le vent, nous trouvons un moteur, certes élaboré, mais bridé à 50 km/h pour répondre aux exigences de la réglementation.

On ne peut pas dire que le Rekord soit une réelle nouveauté, et c'est un bien car cela élimine d'office les petits défauts de jeunesse. Nous nous trouvons donc en face d'un cyclo en pleine possession de ses moyens dont nous allons, si vous le voulez, faire plus ample connaissance.

## UNE BELLE ROBE... UN MOTEUR SAGE !

**N**OUS sommes attirés par le Rekord dès le premier regard en raison de ses coloris chatoyants et de sa ligne moderne. En effet, les couleurs choisies (jaune et noir) se marient très bien et contribuent à faire de ce cyclo un cyclo jeune. Le cadre et la fourche télescopique sont émaillés en noir tandis que le réservoir, le coffre à outils et le garde-boue se voient parés d'une belle couleur jaune. La présentation de notre Rekord est en outre rehaussée par de nombreuses pièces chromées ou polies.





Cette vue illustre parfaitement la mauvaise disposition de la pédale de frein arrière.



Si le cadre est tubulaire, le bras oscillant est par contre en tôle emboutie. On peut distinguer en outre le bouchon en caoutchouc dont il est question dans le texte.

En fait, l'aspect extérieur propose un compromis entre la note sportive (fournie par le garde-boue avant poli, le guidon à bracelets réglable tant en hauteur qu'en profondeur, le réservoir anatomique et l'élégante selle au dossier discret, les ressorts apparents des suspensions arrière et avant) et le caractère à la fois cosu et étoffé que confère un équipement routier très complet, le double système d'échappement, le carter de chaîne, les garde-boue enveloppants et enfin l'abondance des chromes.

Typique, le petit carénage de tête de fourche dont est solidaire l'optique curieusement conique comporte un tableau de bord miniature, qui sert de support au compteur de vitesse et de protection à l'avertisseur sonore. Il est réglable en distance et la portée du faisceau lumineux est variable.

Ce petit tour du propriétaire, fait à la hâte, nous amène tout naturellement à nous pencher plus en détail sur l'« anatomie » du Rekord.

#### LA PARTIE CYCLE

ELLE se compose d'un tube principal qui prend naissance à la colonne de direction et qui supporte, à son extrémité inférieure, le bras oscillant et les attaches de fixation du moteur ainsi que les tubes formant la partie arrière. Cette structure arrière est renforcée par un tube qui part de l'épave principale

pour aller jusqu'au niveau de l'ancrage supérieur des suspensions.

Le double-berceau, au demeurant esthétique, ne contribue pas à la fixation du moteur mais uniquement à celle des silencieux, lesquels sont d'ailleurs fixés de manière robuste dans leur partie arrière (aucun risque de les perdre).

Le bras oscillant arrière est en tôle emboutie, rigide grâce à une entretoise tubulaire fermée à ses extrémités par deux bouchons de caoutchouc qui la protègent de la corrosion.

Les suspensions sont confiées, à l'avant, à une fourche télescopique hydraulique à ressorts apparents dont le T supérieur est en tôle nervurée, le T inférieur étant constitué par deux plaques d'acier soudées; à l'arrière, à un bras oscillant muni de deux éléments amortisseurs non réglables.

D'une contenance réelle d'environ 9 litres, le réservoir de forme allongée est équipé d'un robinet 3 positions et garni d'un coussin qui, en plus de la note sportive qu'il apporte, évite de rayer l'émail du réservoir en cas de transport d'objets divers.

La selle de skai noir, de belle facture, autoriserait le transport d'un passager si cela n'était pas interdit par la réglementation.

Le coffre à outils, d'une contenance convenable, se trouve du côté gauche encastré sous le réservoir et la selle.

Le capotage du côté droit, de forme identique au coffre à outils, fait office de chambre de tranquillisation des gaz.

La ligne italienne qu'affiche le Rekord est soulignée par l'adoption de jantes de grand diamètre, chaussées de pneus de 2.25 de section.

Le freinage, quant à lui, est confié à des tambours d'un Ø de 120 mm, en tôle certes, mais qui remplissent toutefois leur rôle honnêtement. Pendant que nous parlons du freinage, il faut signaler l'erreur de conception qui a présidé à la réalisation de la commande du frein arrière. Il est inadmissible de trouver sur un cyclo, même limité à 50 km/h, un freinage s'effectuant au talon. De par la position naturelle du pied, toute manœuvre devient un exercice de style inutilement périlleux!

#### LE MOTEUR

IL s'agit d'un bloc-moteur éprouvé et polyvalent équipant la quasi totalité de la gamme Flandria. Suivant le style du cyclo et le pays auquel il est destiné, les données techniques varient. Dans le cas qui nous occupe, nous sommes en présence d'un classique monocylindre deux-temps, sensiblement carré puisque l'alésage est de 40 mm pour une course de 39,7 mm ce qui représente une cylindrée totale de 49,5 cc.

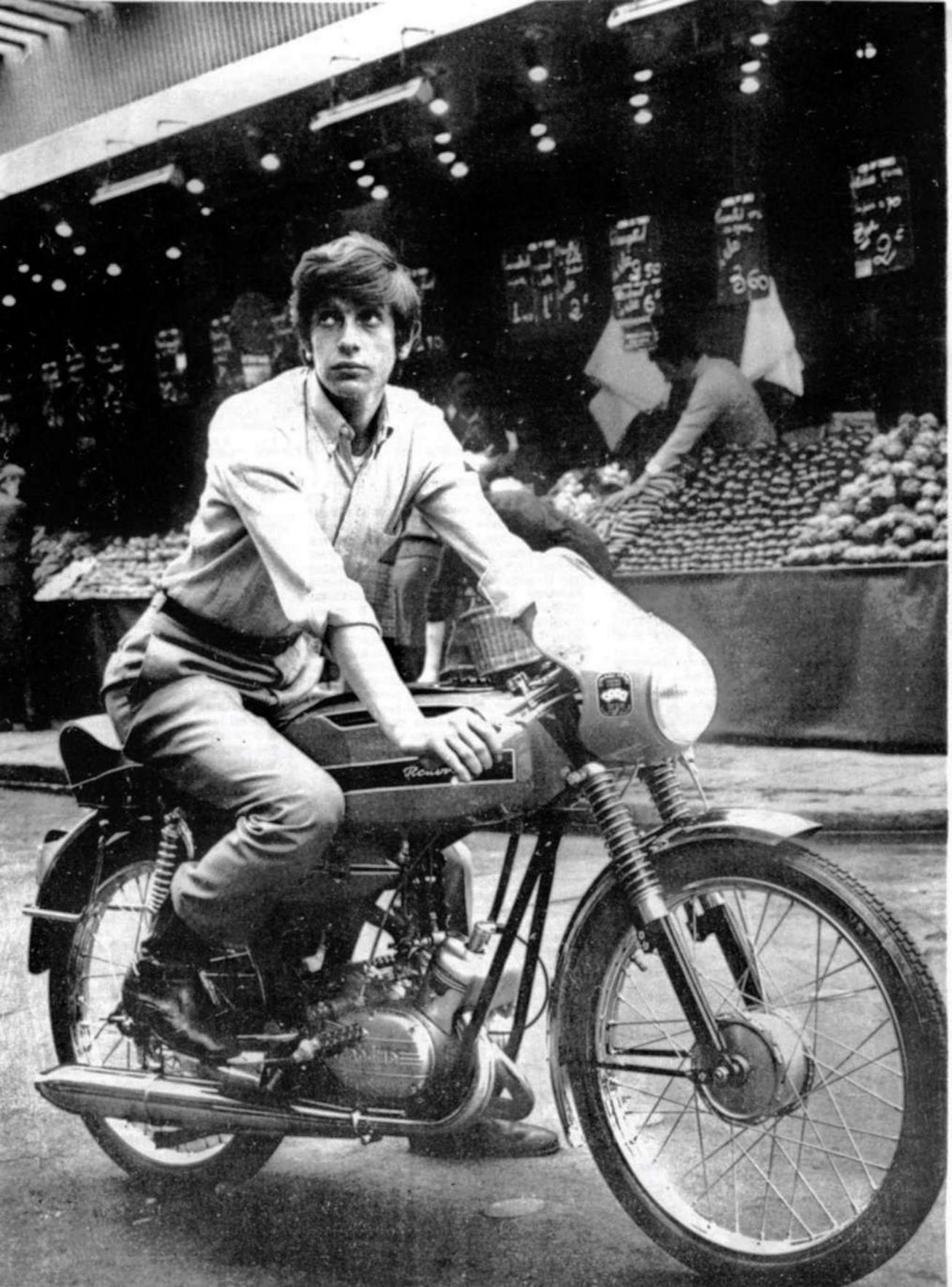
Ce moteur est refroidi par une turbine entraînée par le volant magnétique. Avec

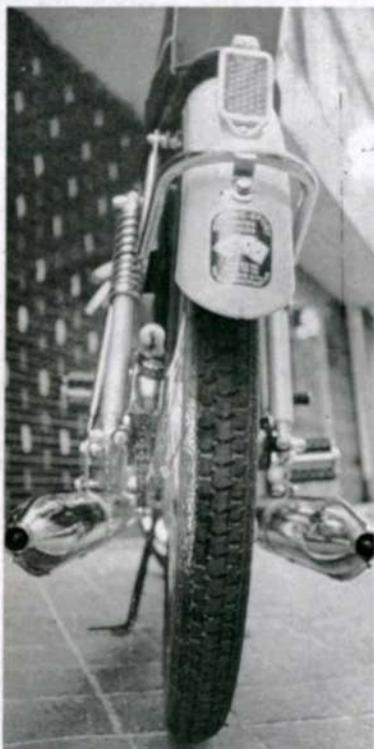
Côté pile, on peut voir indépendamment d'un bloc-moteur très net d'aspect, le double berceau qui en fait ne supporte que les échappements et le coffre à outils très profilé.



Côté face on remarque la turbine de refroidissement et l'attache supérieure du moteur. Le symétrique du coffre à outils renferme un volumineux silencieux d'admission.



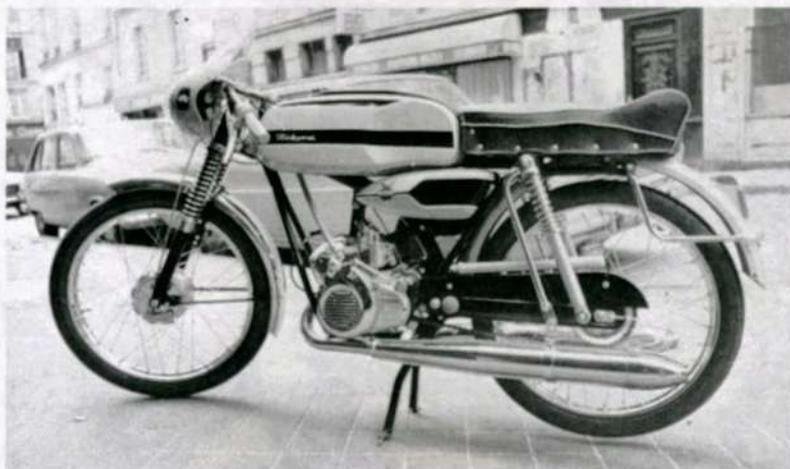




*Vue psychédélique sur les deux échappements de ce monocylindre !*



*Le poste de pilotage est net et bien agencé. Le capotage de phare s'intègre harmonieusement à l'ensemble.*



*Le Rekord : un cyclo sportif peut-être, un cyclo jeune sûrement.*

un taux de compression fixé à 8,5 à 1, il développe 3,6 ch à 6.500 tr/mn. Il est alimenté par un carburateur Dell'Orto de 19 mm de passage des gaz.

L'embrayage, à disques multiples, travaille dans l'huile et transmet la puissance du moteur à la boîte de vitesses (de type en cascade) qui comprend quatre rapports commandés par une classique poignée tournante.

Ce moteur est fixé en porte à faux dans le cadre, en deux points situés en arrière du bloc. Cependant, un tube mince brasé à l'épave dorsale est fixé en arrière de la culasse. L'aspect de ce moteur est propre, et rappelle dans sa conception les productions germaniques. Nous verrons par la suite que, comme celles-ci, il ne réserve aucune mauvaise surprise !

## PRISE DE CONTACT

**N**OTRE Rekord nous ayant été confié par les Ets Dynamic Sport « vierge » de tout kilomètre nous avons été obligé, pour vous livrer nos impressions de conduite, d'effectuer un rodage que d'aucuns qualifieraient d'accélééré ! Disons tout de suite qu'il fût sans histoire et que la centaine de kilomètres effectués ne furent qu'une formalité car, jamais, nous n'avons constaté la moindre amorce de serrage, la plus petite anomalie de fonctionnement.

Les départs à froid le matin ne posent aucun problème, à condition de fermer l'air et d'appeler l'essence. Ensuite, il ne s'agit plus que d'actionner vers l'avant l'une ou l'autre des pédales qui font office de kick starter. Le bruit du moteur est sympathique, assez pour plaire au « teenager » sans pour autant attirer l'attention des représentants de la loi !

Le moteur tient très bien le ralenti et prend son régime à la moindre sollicitation. Les départs se font sans difficulté, tant la souplesse est grande. Il nous est même arrivé de partir en 2<sup>e</sup> vitesse sans que le Rekord s'en offusque outre mesure (cette manœuvre n'est pas à répéter trop souvent !)

Généralement, à moins de se contenter d'entendre le moteur tourner, l'opération suivante consiste à enfourcher le

véhicule mais avec le Rekord, c'est là où a surgi la difficulté.

Etant déjà d'une morphologie peu indiquée pour pratiquer le 50 cc et n'étant pas doué pour l'acrobatie, j'ai eu bien du mal à me loger sur ce cyclo !

La position tant bien que mal adoptée était aussi inconfortable que pittoresque et, de toute façon, inappropriée à la conduite d'un cyclomoteur.

Cela tient essentiellement à la position trop avancée et trop haute des pédales qui, pour indispensables qu'elles soient, pourraient être doublées de repose-pieds [cette solution avait été adoptée sur les Giulietta].

Dans ces conditions [surtout ressenties en raison de mes 1,80 m] le confort, à vrai dire secondaire sur un cyclo à tendance sportive, est sommaire d'autant que la selle est spartiate et trop haut placée.

Par bonheur, les suspensions sont bien accordées entre elles et absorbent à souhait les légères imperfections de la route, corrigeant par là, dans une large mesure, les inconvénients dus à la position des pédales, de la selle.

Après ces quelques défauts de conception et de réalisation qui ne pouvaient pas être passés sous silence tant ils étaient évidents, venons-en à des horizons plus sereins.

Tout d'abord, le poste de pilotage et les commandes manuelles sont très bien conçus. Au guidon, nous trouvons à gauche, la poignée tournante, commandant les 4 vitesses et le levier de débrayage. Pour passer la première, il convient de pousser vers le bas, alors que les autres vitesses s'obtiennent en tirant vers soi. Le manœuvre de cette poignée Magura, demande une certaine accoutumance pour sélectionner les rapports avec célérité et précision. Une fois le coup de main acquis, tout se passe pour le mieux, d'autant plus que le levier de débrayage verrouille la commande des vitesses, ce qui supprime les mauvaises manœuvres. À droite, la poignée de gaz à tirage rectiligne, le levier de frein avant et le commodo, groupant les positions d'éclairage (veilleuse, code, phare), l'avertisseur puissant pour un véhicule de cette cylindrée et un bouton de masse, utile à la fois pour arrêter le moteur, mais



La ligne du Rekord est une réussite. En témoignent la petite selle en ski noir et le réservoir anatomique, complété d'une mentonnière.



L'accessibilité des organes principaux est très bonne. Le démontage de la bougie et le remplissage en huile ne devraient poser aucun problème.

aussi pour le soulager et éviter un éventuel serrage dans les descentes prises plein gaz. Le compteur de vitesse, avec totalisateur kilométrique et hectométrique serait parfait, s'il n'était pas d'un naturel très optimiste.

### ESSAI ROUTIER

L'APPETIT venant en mangeant, pour quoi l'enthousiasme ne viendrait-il pas en roulant ? Peu séduit au départ par l'idée d'effectuer une longue randonnée dans les conditions citées auparavant, j'ai été conquis peu à peu par les qualités d'ensemble du « Rekord », au point d'en oublier les petits défauts. En utilisation urbaine, les trois premiers rapports bien étagés et la puissance acceptable du moteur, font que l'on suit sans peine le flot des voitures. Comme de plus, l'encombrement est très restreint et la maniabilité excellente à basse vitesse, les possibilités de faufilement sont grandes. Dès que la route ouverte se présente et que l'on enclenche le quatrième rapport, on s'aperçoit que le moteur prend bien ses tours et ne les perd pas trop au moindre faux plat ou vent de face. Cela tend à prouver, que la démultiplication finale est bien choisie, en fonction de la puissance disponible.

Au cours de nos pérégrinations suburbaines, nous avons été obligés d'emprunter les pistes cyclables, puisque le « Rekord » appartient à la catégorie qui doit les utiliser. Quoiqu'il en soit, nous avons été scandalisés, d'une part de l'état dans lequel elles se trouvent, d'autre part du peu de souci que les autres personnes ont de cette voie pourtant réservée. C'est ainsi que, plusieurs fois, nous nous sommes trouvés au milieu d'un véritable chemin muletier et même retrouvés parmi des cultures maraichères ! Ceci pourrait être encore tolérable au fin fond du désert de Gobi, mais, est inacceptable à 10 kilomètres de notre capitale. Quant aux véhicules de toutes sortes qui stationnent, aux piétons qui déambulent sur les pistes cyclables, nous n'en parlons même pas.

Après cette digression indispensable, revenons-en à notre randonnée, qui nous a mené sur des petites routes de campagne, plus à même de mettre en valeur le tempérament du Rekord.

La stabilité directionnelle de ce cyclo est excellente et il est possible de lâcher les mains, sans que le cap se modifie.

Cela tient essentiellement à une bonne rigidité de l'ensemble et surtout à une chasse importante, permettant un bon guidage de la roue avant.

Une série de virelets se présente et alors nous rentrons dans le domaine de prédilection du Rekord. Il se bascule aisément et vire tant que le revêtement est en bon état, sans changer de cap. Par contre, si l'on aborde une portion de route bosselée, les choses changent. La machine se dérobe dans tous les sens, et l'on a du mal à la maintenir en ligne. Le cadre, à mon sens, n'est pas en cause et seul un équipement pneumatique désuet est à incriminer. Ces pneus, des Vredsten en l'occurrence, ont une mauvaise adhérence, en particulier sur chaussée mouillée et concourent à créer un sentiment d'insécurité. Si l'on se contente de l'utiliser normalement, sans la pousser dans ses derniers retranchements, nous trouvons une machine saine qui pardonne les petites erreurs de pilotage et peut être mise sans danger entre des mains inexpérimentées.

Parmi les petits détails qui contribuent à l'agrément du Rekord, nous avons relevé :

- une bonne finition, surtout si l'on considère le prix ;
- des commandes manuelles bien disposées et munies de tendeurs au guidon ;
- un moteur d'une propreté satisfaisante et qui ne vibre pas ;
- une bonne accessibilité de la bougie et des orifices de remplissage ;
- des valves, type moto, ainsi qu'une pompe digne de ce nom et nous l'avons remarqué, un arrêt de câble de frein avant particulièrement astucieux.

Toute médaille ayant son envers, nous pouvons dire par contre, que les câbles de changement de vitesse et de débrayage sont peu pratiques à régler et que leur poignée de commande vient buter contre le réservoir, ce qui a pour principal effet d'écailler l'émail.

### L'ESSAI CHIFFRE

LIMITÉ à 50 km/h afin de répondre aux exigences de la réglementation, le Rekord n'a pas de prétention sur le plan performances et pourtant, nous verrons qu'il se comporte très bien dans ce domaine.

Les résultats, ont été obtenus sur notre base habituelle, entre deux bornes hectométriques. Afin de limiter au maximum les erreurs, le parcours est effectué dans les deux sens. Votre essayeur mesurant 1,85 m et accusant 78 kg sur toute bascule honnête, ce qui n'est pas fait pour avantager un petit cube, les chiffres sont à considérer comme des minima.

1 <sup>m</sup>	: 21,8 km/h.
2 <sup>e</sup>	: 30,8 km/h.
3 <sup>e</sup>	: 42,9 km/h.
4 <sup>e</sup> assis	: 56,6 km/h.
4 <sup>e</sup> couché	: 59 km/h.

Chose appréciable, l'écart entre la position assise et couchée est minime, ce qui tend à prouver, d'une part, que la démultiplication est bien étudiée et que, d'autre part, le bridage est effectif et occasionne une baisse de puissance effective au-delà d'un certain régime.

Autre constatation, la boîte de vitesses, est bien étagée, peut-être pourrait-on lui reprocher d'avoir un léger trou, entre la 3<sup>e</sup> et la 4<sup>e</sup>.

Petits tambours et grandes roues, et gros freinage !



## ACCELERATIONS

**B**IEN servi par cette même boîte de vitesses, le moteur autorise des mises en action rapides. Sur 100 m départ arrêté le chronomètre a sanctionné un temps de 11"5 (moy. 30,8 km/h). Ce chiffre est à rapprocher de celui qui avait été réalisé par le « Rekord » de 1963 (10"3) valant 80 km/h.

## FREINAGE

**A**RME de tambours de  $\varnothing$  120 mm, le freinage ne pouvait qu'être excellent. Les distances d'arrêt furent si courtes que, devant notre incrédulité, nous les recommençâmes. Dans l'absolu,

ces résultats sont très bons et placent le « Rekord » dans le groupe de tête.  
Deux freins : 4,65 m.  
Frein AV seul : 6,20 m.  
Frein AR seul : 6,80 m.

## CONSUMMATION

**U**TILISE le plus souvent plein gaz, notre monture s'est révélée avoir un appétit d'oiseau, puisque nous avons relevé une consommation de 2,5 l aux 100 kilomètres.

## ETALONNAGE DU COMPTEUR

**A**CCESSEUR souvent capricieux, le compteur de notre machine d'essai était particulièrement optimiste. Voici les vitesses relevées :

Compteur	Chrono
20	15,7 km/h
40	30,6 km/h
60	46,5 km/h

## LE FLANDRIA « REKORD » UN COMPROMIS

**E**N premier lieu, le Rekord échappe à toute étiquette précise, par les compromis qu'il offre, dont les plus intéressants semblent être les genres très divers d'utilisation, auxquels il se plie sans rechigner, les modes de conduite les plus divergents, dont il s'accommode et son esthétique bien personnelle. Mais, à notre sens plus que tout cela, c'est un cyclo jeune, qui répond à l'attente de la jeunesse de 1969.

Ch. B.

A l'essai  
pour vous

## fiche technique du

# FLANDRIA RECORD SPECIAL



### MOTEUR

Type : à explosion. Cycle deux-temps monocylindrique.  
Alésage : 40 mm.  
Course : 39,7 mm.  
Cylindrée : 49,5 cc.  
Taux de compression : 8,5 à 1.  
Puissance-régime : 3,6 ch à 6.500 tr/mn.  
Alimentation : carburateur Dell'Orto  $\varnothing$  19 mm.  
Allumage : par volant magnétique Bosch 6 V., 17 W.  
Avance à l'allumage : 2,7 mm.  
Refroidissement : par turbine.  
Mise en route : par kick starter.  
Carburant : mélange à 6%.

### TRANSMISSION

Embrayage : à disques multiples travaillant dans l'huile.  
Transmission primaire par pignons.  
Transmission secondaire par chaîne.

### PARTIE CYCLE

Cadre : tubulaire.  
Pneu avant : 21 x 2,25.  
Frein avant : simple came  $\varnothing$  120 mm.  
Suspension avant : par fourche télescopique avec amortisseurs hydrauliques incorporés.  
Roue arrière : 21 x 2,25.  
Frein arrière : simple came  $\varnothing$  120 mm.  
Suspension arrière : par fourche oscillante avec amortisseurs hydrauliques.

Longueur hors tout : 1.750 mm.  
Largeur hors tout : 550 mm.  
Poids : 55 kg.

### PERFORMANCES

Vitesse maxi couché : 59 km/h.  
Vitesse maxi assis : 56,6 km/h.  
Accélérations 100 m D.A. : 11"5, moyenne 30,8 km/h.  
Freinage 0 à 30 km/h. :  
Deux freins : 4,65 m.  
Frein AV seul : 6,20 m.  
Frein AR seul : 6,80 m.  
Consommation : 2,5 litres aux 100 km.

**CONSTRUCTEUR** : Claeys Flandria Zedelgem (Belgique).  
**PRIX** : 1.558 F T.T.C.