

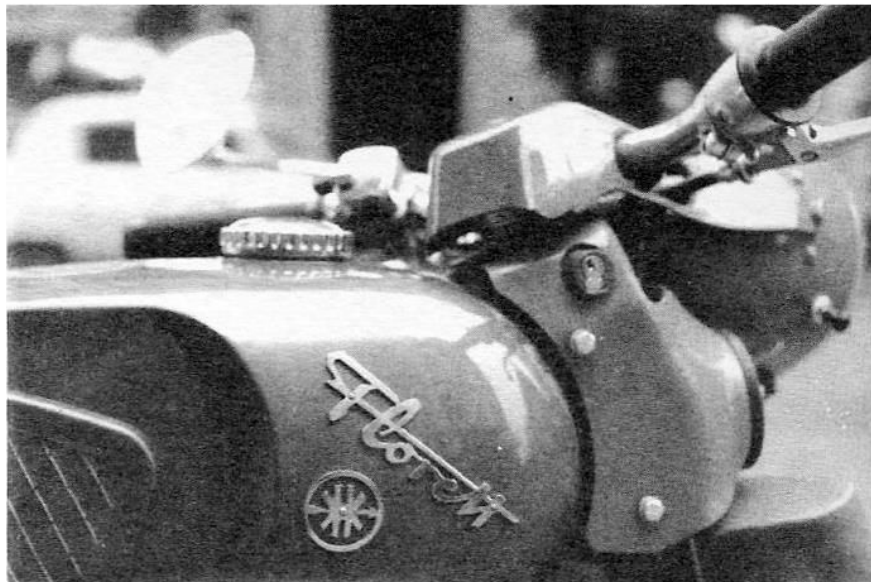
scooter et cyclomoto

DÉCEMBRE 1967 - 16^e ANNEE - N° 184 - CE NUMERO 1,20 F

LE KREIDLER FLORETT R S



GRAND TOURISME ET COMPÉTITION : LE NOUVEAU *KREIDLER R. S.*



KREIDLER EST UNE MARQUE QUI N'A PLUS BESOIN D'ÊTRE PRÉSENTÉE DANS CES COLONNES, TANT SA RENOMMÉE EST PRÉSENTÉE DANS L'ESPRIT DE CHAQUE AMATEUR DE DEUX ROUES.

NOUS RAPPELLERONS TOUTEFOIS QUE CETTE RENOMMÉE FUT FONDÉE, À L'ORIGINE, SUR LES SUCCÈS EN COMPÉTITION INTERNATIONALE DE LA MARQUE ALLEMANDE (ON SE SOUVIENT DES LUTTES FAROUCHES D'ANSCHIEDT CONTRE LES TOMOS, PUIS LES SUZUKI ET LES HONDA).

L'ÉCOLE DE LA COMPÉTITION A TOUJOURS SERVI, CHEZ KREIDLER, À PRÉSENTER AU PUBLIC NON PAS DES « SIMILI-RACERS » AUX PERFORMANCES LIMITÉES, COMME CE FUT TROP SOUVENT LE CAS CHEZ LA CONCURRENCE, MAIS DES MACHINES DE TOURISME LARGEMENT DIMENSIONNÉES, D'UNE APPARENCE SOIGNÉE, TRÈS « TRANQUILLE »... MAIS CACHANT DES PERFORMANCES REMARQUABLES. C'EST LÀ À NOTRE AVIS LA BONNE MANIÈRE D'UTILISER LA PUBLICITÉ AMENÉE PAR LES SUCCÈS EN COMPÉTITION. NE PAS EN TIRER DU « TAPE À L'ŒIL », MAIS METTRE L'EXPÉRIENCE TECHNIQUE ACQUISE SUR LES PISTES À LA PORTEE DE CHACUN.

C'EST CETTE POLITIQUE QUI A PERMIS À KREIDLER DE RESTER TOUJOURS, SUR LE PLAN DE LA PUISSANCE, À L'AVANT-GARDE DE LA PRODUCTION DES CYCLOMOTEURS, PUIS DES VELOMOTEURS, DE 50 cc.

On voit, dans le titre, l'antivol de direction ; sur le phare le bouton inverseur veilleuse-code ou phare-code ; la mollette de réglage de tension du frein avant.



C'est en 1961 que la marque allemande fit son apparition sur le marché français, avec le Florett S 4. Notre essayeur de l'époque, J.-P. Beltoise, n'hésitait pas à écrire que ce 4,2 CV de 4 vitesses à sélecteur au pied, traité vraiment comme une moto, « venait se classer au premier rang, et de loin, de tous les véhicules de cette catégorie essayés jusqu'ici ».

Certes, le 50 cc a, depuis cette époque, énormément progressé. Les japonais, les italiens et les espagnols se sont lancés eux aussi à l'« escalade à la puissance ».

Que fit Kreidler pendant ce temps ? Ne s'endormant pas sur son avance technique, la marque allemande porta la puissance à 5,2 ch, tandis que la partie cycle restait inchangée, sur son S. 4, jusqu'à fin 1965. Mais la mode, de plus en plus, était au 50 cc « Sport » et si, sur le plan des performances, le S. 4 restait dans le peloton de tête (89 km/h avec le 4,2 ch de série), il fallait reconnaître que, côté esthétique il ne pouvait soutenir la comparaison avec la production italienne ou même japonaise.

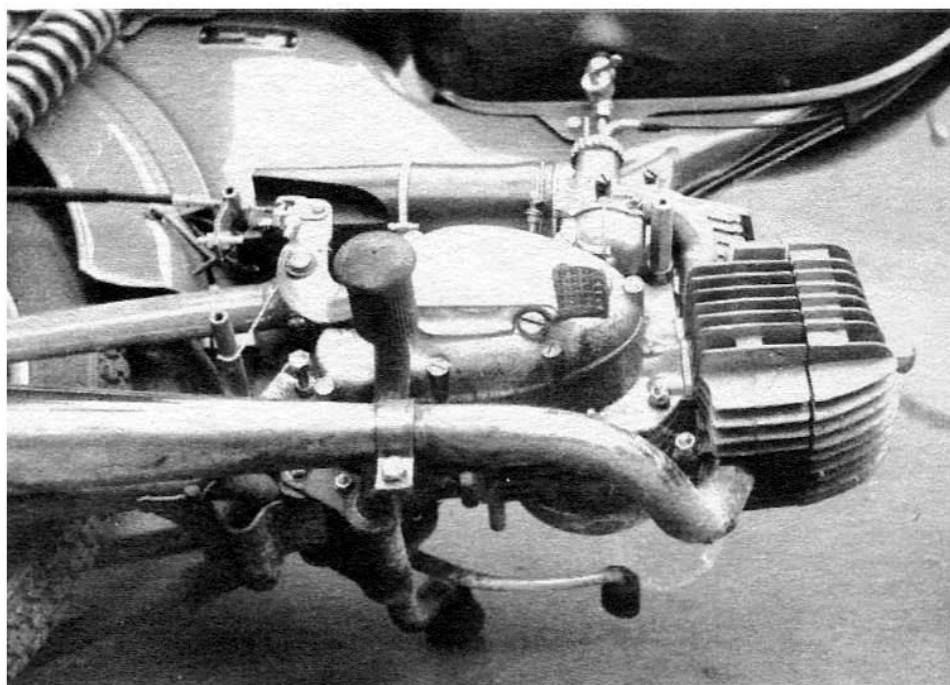
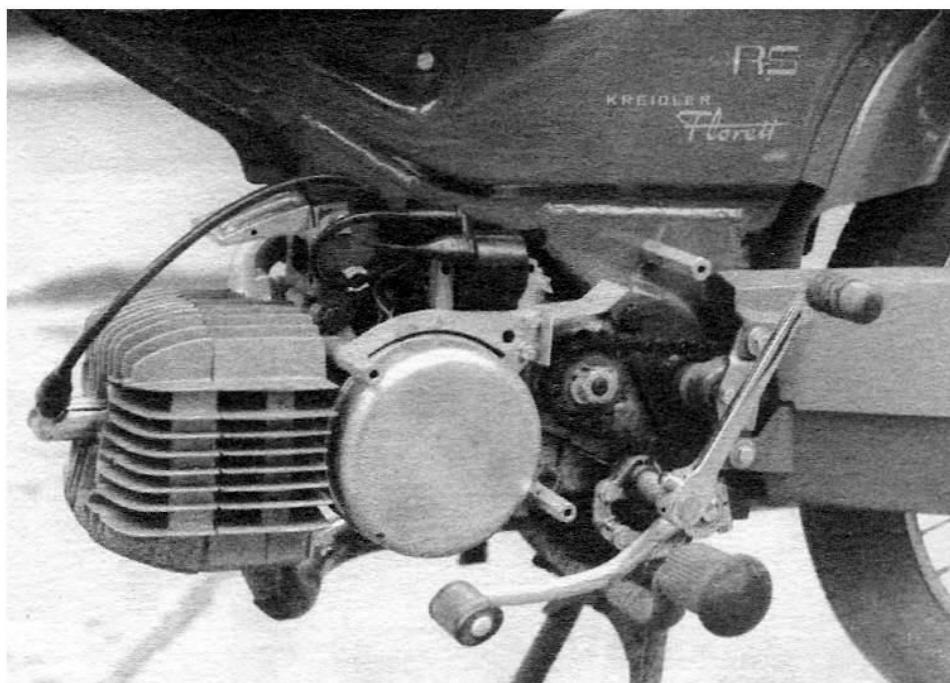
Ainsi naquit, fin 1965, le « Super 5 ». Il faut dire que le changement de ligne était timide. Toutefois, l'adoption du réservoir en selle lui donnait une allure, sinon sport, du moins plus « habillée », plus « moto ». Parallèlement, une boîte 5 vitesses permettait de mieux utiliser la courbe de puissance plus pointue du moteur 5,2 ch. Quant au refroidissement, il restait, comme sur les premiers modèles, assuré par une turbine.

Le Florett 5 vitesses se vit une dernière fois modifié lorsque, début 1966, la fourche Earles fut remplacée par une fourche télescopique et le vaste garde-boue avant par un modèle plus enveloppant — et plus esthétique. Travaillant sur les bases de ce modèle bien éprouvé et apprécié tant par les touristes — à cause du grand confort — que par les sportifs (voir les résultats de Kreidler dans les compétitions en France), la marque allemande présente maintenant le Florett R-S.

Le Florett R-S :

Nous ne possédons que très peu de données techniques sur cette machine tout nouvellement importée en France et qui ne sera d'ailleurs pas disponible au public avant la deuxième quinzaine de janvier. Mais point besoin de chiffres pour remarquer, du premier coup d'œil, les différences par rapport à l'ancien modèle.

Tout d'abord, l'émaillage rouge « italien » pour la majeure partie de la machine, seul le réservoir gardant la teinte gris-vert chère à la marque. On remarque ensuite, simultanément, le nouveau frein avant, d'un plus grand



Les vues du moteur R-S permettent de voir à quel point l'ailetage du cylindre et de la culasse est important, les ailettes étant reliées par des barrettes anti-vibratoires. On voit (au-dessus) le système à chaîne très curieux de commande du sélecteur et la fixation très sérieuse du moteur sur le cadre. Au-dessous : bloc-moteur important, largement dimensionné. Notez la pipe d'admission assez longue et coudée du carburateur Bing de $\varnothing 18$ mm, le vaste filtre qui reçoit l'air par un vide dans la coque sous la selle. Comme sur le S4, la pédale de frein arrière (commandé par câble) est articulée sur l'axe du bras oscillant. Ici, un stop est monté d'origine.

diamètre et, surtout, le moteur. Tout au moins la partie qui émerge des carénages latéraux, à savoir une culasse et un cylindre — horizontaux — « énormes », très largement ailetés, propres à faire penser, même à l'observateur averti, qu'il se trouve face à un 125 cc.

Le refroidissement par turbine, utilisé chez Kreidler jusqu'alors, a disparu. A cela une explication très simple : le nouveau modèle, bien que d'architecture toujours très « touriste », a été prévu et pensé en vue d'une utilisation sportive, incompatible avec l'emploi d'une turbine de refroidissement (absorption de puissance, inertie et contraintes apportées par les régimes élevés).

Le problème du refroidissement — lié à un accroissement de puissance de série et à la perspective d'une modification, par kit d'usine, portant la puissance à plus de 10 ch (!) — a donc été résolu en utilisant un ensemble cylindre-culasse, « surdimensionné », enfermé dans le tunnel formé par les carter latéraux.

Autres modifications apparentes : des amortisseurs AR à ressorts chromés extérieurs, le nouvel échappement et une fixation différente du phare, permettant de l'ôter facilement lors d'une épreuve sportive. Le garde-boue avant est un peu plus enveloppant, tandis que la fourche télescopique reste la même. On se demande quand, chez Kreidler, se fera jour la décision de monter une fourche télé normale, permettant d'utiliser sans bricolages inesthétiques un guidon sport à bracelets — puisqu'aussi bien ce R-S a été pensé en vue d'une utilisation sportive.

Pour le reste, nous retrouvons le même cadre en tôle d'acier emboutie,



la même ligne générale et la même finition. L'ensemble a tout de même, grâce aux nouveaux coloris adoptés, à l'allure du moteur et à quelques chromes supplémentaires, une allure un peu plus « dans le vent » que celle de l'ancien 5 vitesses.

Quelques chiffres :

Avant de vous confier les premières impressions de conduite que m'ont laissés quelques kilomètres parcourus dans Paris, il sera utile d'étudier quelques chiffres comparatifs sous forme de tableau.

	Florett	Florett R-S
Longueur hors tout :	1 905 mm	1 910 mm
Largeur au guidon :	555 mm	540 mm
Hauteur de selle :	780 mm	780 mm
Poids :	79 kg	80 kg
Contenance réservoir :	12,5 litres dont 2 de réserve	
Freins :	Ø 116 × 20 mm AV et AR	Ø 116 × 20 mm AR Ø 150 × 20 mm AV
Cylindrée :	alésage 40 mm course 39,5 mm 49 cc	alésage 40 mm course 39,7 mm 49,9 cc
Puissance :	5,3 CV à 7 500 tr/mn	6 CV à 6,5 CV entre 8 000 et 9 000 t/mn
Transmission :	— primaire par engrenages de rapport 3,67 à 1 — secondaire par chaîne enclose sous carter étanche de rapport 2,69 à 1 — embrayage multidisques travaillant dans l'huile — boîte 5 vitesses de rapports :	
	1 ^{re} : 31,5 %	
	2 ^e : 54,3 %	
	3 ^e : 73,0 %	
	4 ^e : 87,0 %	
	5 ^e : 100 %	

Trousse à outils très complète, rarement rencontrée sur un 50 cc, logée dans un coffre fermant à clef, sous la selle.

Ce petit tableau permet quelques remarques : tout d'abord, les dimensions et poids sont restés sensiblement identiques, le réservoir étant le même. Notez le frein avant de Ø 150 mm en place de l'ancien frein de Ø 120 mm et, côté moteur, la seule chose que nous sachions : la course très légèrement augmentée.

Une remarque en ce qui concerne la puissance du R-S. Sa puissance exacte n'a pas été communiquée officiellement, mais serait, selon l'importateur, de 6,5 ch à un régime que nous ignorons. Nous nous sommes servis, pour avancer les chiffres du tableau ci-dessus, d'une courbe de puissance publiée par notre confrère « Das Motorrad ».

Expliquons-nous : en Allemagne, une législation, ou tarif d'assurances, fait que Kreidler se refuse à annoncer plus de 5,3 ch pour son nouveau R-S.

Aussi Das Motorrad publie-t-il, à l'occasion de la présentation de cette machine, une courbe de puissance qui croît très régulièrement jusqu'au régime de 7 500 tr/mn, auquel correspond une puissance de 5,3 ch.

Puis cette courbe, curieusement, devient rigoureusement plate, la puissance de 5,3 ch étant maintenue jusqu'à 9 000 tr/mn... C'est de cette courbe « tronquée » pour les besoins de la législation allemande que nous avons extrapolé les chiffres annoncés.

Quelques kilomètres :

Nous avons pu, grâce à l'obligeance de l'importateur, disposer quelques jours du nouveau Kreidler R-S, et parcourir ainsi quelques kilomètres dans Paris.

L'impression majeure qui se dégage de cette prise de contact est que l'on ne se trouve pas sur un 50 cc, mais sur une cylindrée largement supérieure. Plusieurs choses contribuent à cette impression : l'allure générale assez étoffée, la position des commandes, le brio du moteur, mais surtout, ce qui séduit, c'est l'exceptionnel confort offert par ce Florett, confort absolument inhabituel sur une « tasse à café ». La selle large et souple, l'excellent accord des suspensions, leur souplesse et leur amortissement, y contribuent pour une grande part, mais aussi le remarquable silence de fonctionnement du moteur et son absence totale de vibrations, qui constituent une importante partie de l'élément confort.

La mise en marche du R-S, en dépit de sa haute puissance spécifique, ne pose aucun problème. Essence ouverte, starter à froid, une pression légère sur le kick (d'une douceur remarquable, pouvant être actionné sans effort à la main !), le moteur démarre toujours à la première ou à la seconde sollicitation.

Le son d'échappement est très feutré et n'atteint jamais, même dans les hauts régimes, un niveau sonore excessif. Ce moteur tourne d'ailleurs remarquablement, à tous les régimes, comme une petite turbine. Aucun à-coup dans les bas régimes, aucune vibration « en haut », un bruit feutré qui monte régulièrement vers les aigus, en même temps que vient la puissance. A noter d'ailleurs, et ce n'est pas surprenant, que, si le moteur tourne très bien « en bas », il est néanmoins assez « pointu », et demande à être sollicité pour donner toute sa mesure — sollicitation à laquelle il se prête d'ailleurs bien volontiers, et avec l'agrément mentionné plus haut.

Le freinage ne dépare en rien les qualités du moteur et de la partie cycle. Le frein avant notamment est très agréable, doux, progressif et puissant.

En fait, l'agrément de ce 50 cc, c'est qu'il ne ressemble pas à un 50 cc classique, mais beaucoup plus, par l'agrément de conduite procuré et par la finition, à une moto de cylindrée supérieure. Les commandes sont bien



à leur place, l'accessibilité mécanique semble bonne, les suspensions ne sont pas, il s'en faut, des « pompes à vélo », le freinage est remarquable, la contenance du réservoir (12,5 l) permet une grande autonomie, la possibilité de transporter un passager n'est pas une utopie, un antivol de direction est monté de série, etc.

L'éclairage est commandé par un dispositif qui, si l'on doit lui préférer une commande « tout au guidon », n'en est pas moins assez commode. Au

guidon, position : 0-veilleuse-code ou, par inverseur sur le phare, 0-phare-code. Cette solution permet, en ville, et alors que l'on roule en veilleuse, d'envoyer un appel de code sans toucher au phare et de même, sur route, d'avoir au guidon les deux positions phare-code. L'avertisseur, logé dans le capotage de haut de fourche, sous le phare, est peu audible. Exprimons à ce sujet un regret : que sur une machine aussi bien pensée, on ne trouve pas l'accessoire très agréable qu'est une batterie.

En dehors de la couleur, les différences les plus visibles avec l'ancien Florett sont, bien sûr, le moteur, mais aussi le frein avant plus gros, une fixation différente du phare, un échappement plus volumineux et des amortisseurs arrière à ressort apparent.



Le poids élevé de 80 kg ne souffrirait guère de cette légère surcharge, alors que l'agrément de conduite, de nuit, augmenterait dans de notables proportions.

Enfin, je terminerai cette présentation par la seule critique sérieuse qui puisse être adressée à ce Kreidler: la trop longue course et l'imprécision du sélecteur. Ce problème devrait être ré-

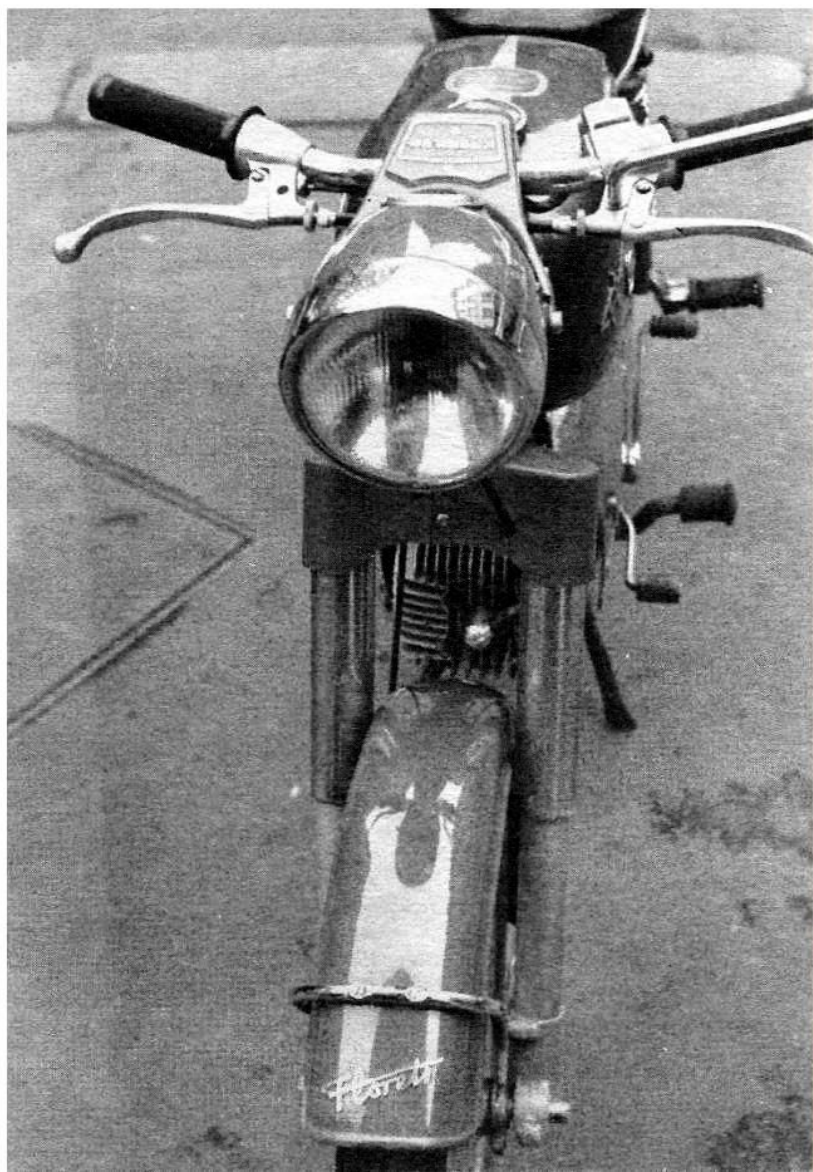
solu facilement — et rapidement, à l'usine. En effet, ce qui peut être considéré comme un détail — et c'en est un — s'avère en fait, à la conduite, extrêmement gênant (fatigue du pied gauche et attention exagérée portée à une manœuvre qui doit être instinctive) — et dangereux pour le moteur, du fait des points morts qui séparent chaque rapport du suivant, et engendrent, en cas de manœuvre maladroite, de néfastes sursrégimes.

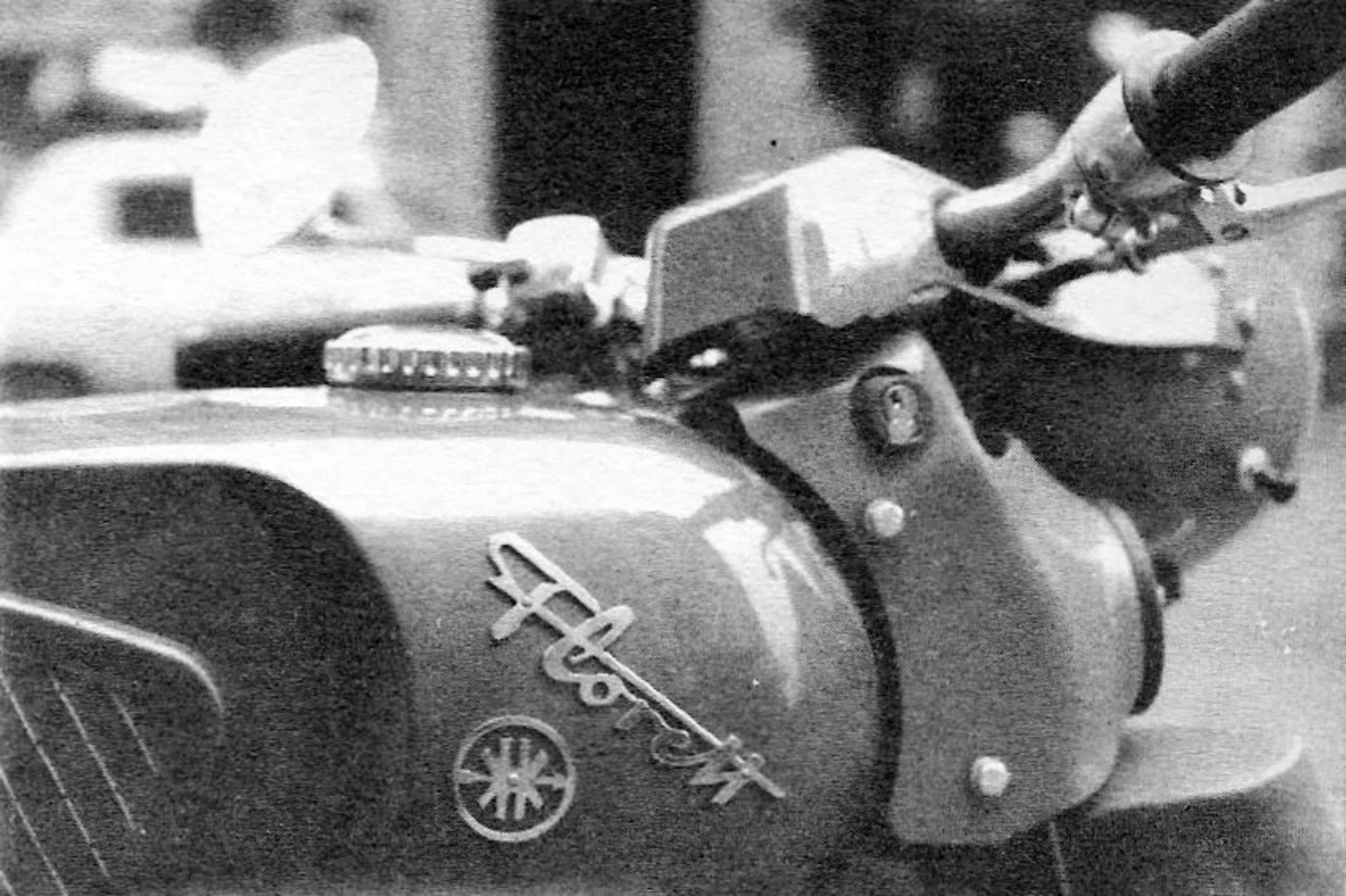
Ne terminons pas sans mentionner, au rang des « accessoires », le porte-bagages très pratique, fourni contre un supplément inférieur à 45 F, la trousse à outils très complète logée dans un coffre fermant à clef — la même que pour le verrouillage de direction — sous la selle, les mollettes de réglage de tension des câbles au guidon, le carter de chaîne secondaire étanche et la propreté remarquable de l'ensemble, la précision (sinon la justesse) du compteur, par ailleurs éclairé en veilleuse, phare ou code, le stop d'origine, le large rétroviseur très « lisible », la robuste et stable béquille...

Une grosse moto de 50 cc :

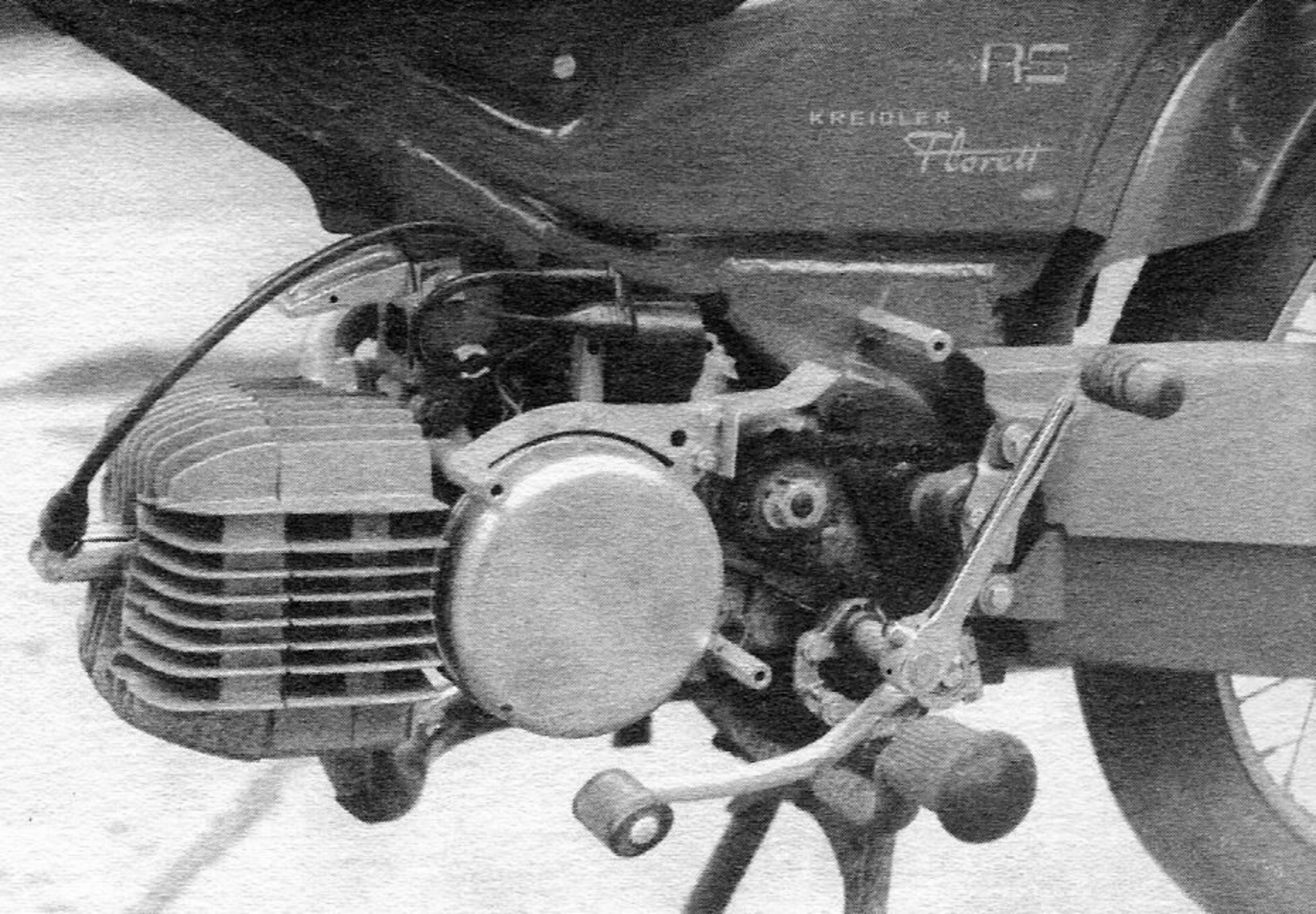
Le Kreidler, Florett R-S est le 50 cc le plus achevé, le mieux conçu que j'aie jamais eu l'occasion de conduire. Remarquable par ses qualités urbaines ou routières — utilitaires en somme — il est également promis à un bel avenir sur les pistes, destination pour laquelle il a été particulièrement étudié, grâce au kit d'usine. Nous reviendrons, au printemps, sur ce nouveau Kreidler, cette fois avec des chronos, et un essai routier, mais en attendant... quel beau cadeau de Nouvel An !

G.M.





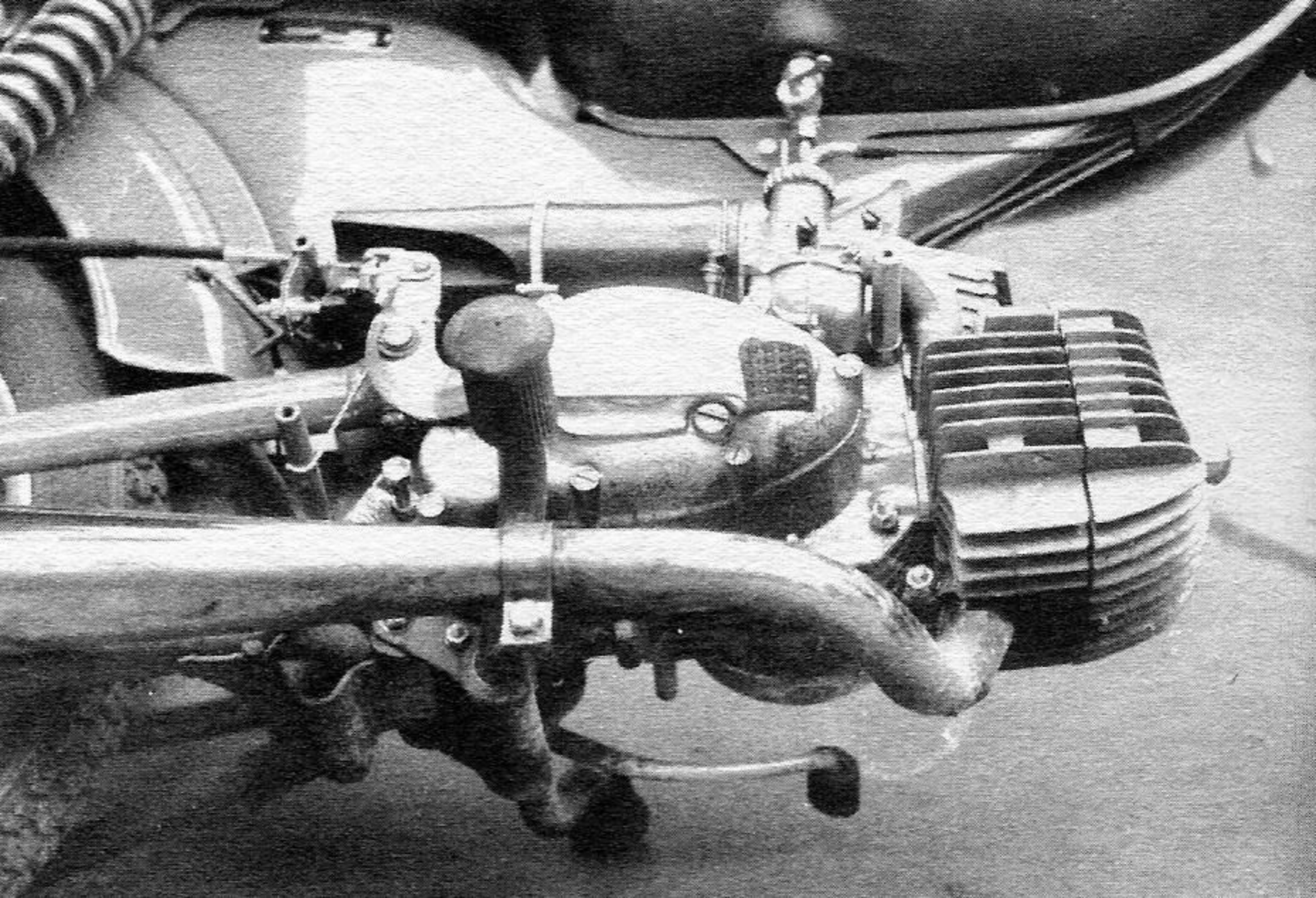


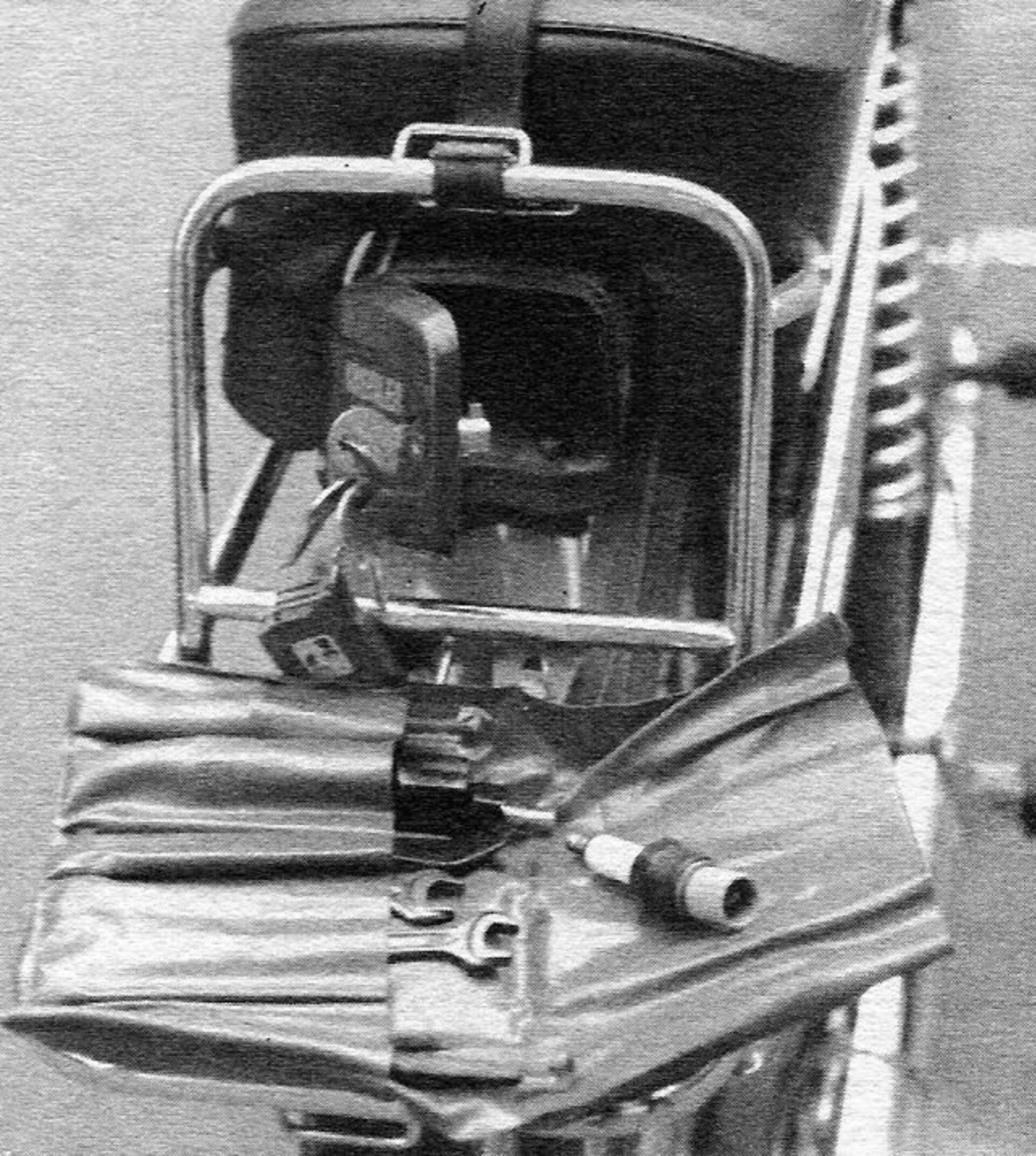


RE

KREIDLER

Florett







69 26
WW 75





	Florett	Florett R-S
Longueur hors tout :	1 905 mm	1 910 mm
Largeur au guidon :	555 mm	540 mm
Hauteur de selle :	780 mm	780 mm
Poids :	79 kg	80 kg
Contenance réservoir :	12,5 litres dont 2 de réserve	
Freins :	∅ 116 × 20 mm AV et AR	∅ 116 × 20 mm AR ∅ 150 × 20 mm AV
Cylindrée :	alésage 40 mm course 39,5 mm 49 cc	alésage 40 mm course 39,7 mm 49,9 cc
Puissance :	5,3 CV à 7 500 tr/mn	6 CV à 6,5 CV entre 8 000 et 9 000 t/mn
Transmission :	<ul style="list-style-type: none"> — primaire par engrenages de rapport 3,67 à 1 — secondaire par chaîne enclose sous carter étanche de rapport 2,69 à 1 — embrayage multidisques travaillant dans l'huile — boîte 5 vitesses de rapports : <ul style="list-style-type: none"> 1^{re} : 31,5 % 2^e : 54,3 % 3^e : 73,0 % 4^e : 87,0 % 5^e : 100 % 	