

# ESSAI DU KREIDLER RENNFLORETT

12 VITESSES - 12 CV - 14 000 t/mn - 50 kg - 150 km/h

LA VITESSE D'UNE " GRAND PRIX " LA ROBUSTESSE " D'UNE UTILITAIRE "

**C**E titre à lui-même suffirait amplement pour résumer les résultats de notre essai ainsi que deux ans d'utilisation en compétition du 12 vitesses Kreidler, cette extraordinaire « horloge » motocycliste !

Amis lecteurs ne soyez pas étonnés si cet essai témoigne peut-être d'un peu trop d'enthousiasme, mais je peux vous garantir qu'il est rédigé sans aucun parti pris, et qu'il reflète exactement mon opinion. Je vais d'ailleurs essayer de vous faire partager celle-ci.

En 1963, je pilotais un Kreidler Sport avec lequel, l'année suivante, je fus champion de France national. Cette machine me donna entière satisfaction, particulièrement du point de vue robustesse.

C'est sans doute grâce à ce titre national, que j'eus l'honneur — lors des records du Monde Kreidler à Montlhéry voici 2 ans — d'essayer la machine compétition et, mieux, de participer à cette tentative en tant que pilote (chose dont je rêvais depuis le jour où j'avais entendu parler de cette si jolie et si complexe mécanique qu'est le « Rennflorett »).

Autant vous dire tout de suite que je ne fus pas déçu et, après les conseils très « éclairés » de mon ami J.-P. B., me voici parti sur l'anneau de vitesse de Montlhéry, le moteur hurlant à 14.000 tr/mn « allègrement » et ceci pendant plus de 6 heures !

Hélas, ces six heures — pendant lesquelles j'avais piloté durant deux heures trente environ — passèrent très vite, et alors que j'allais les ranger dans mes souvenirs inoubliables, il me fut proposé, l'année dernière, pour Bourg-en-Bresse, de piloter un autre Rennflorett, moins rapide certes, mais avec 12 vitesses quand même. Et c'est surtout ce côté à la fois « folklorique et mathématique » qui m'enchantait.

Le résultat : des essais assez pénibles passés à faire du calcul mental (l'école n'était pourtant pas encore très loin !...), puis une course de rodage et d'attente qui me permit de terminer 4<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> Français.

Ensuite vint Rouen pour le G.P. de France. Ce fut, pour moi, une journée encourageante puisque je terminai 8<sup>e</sup>, 2<sup>e</sup> Français après un mauvais départ, mais surtout parce que, dans mon break, se retrouvait le dimanche soir, confié par l'usine, un splendide Kreidler semi-officiel avec moteur de rechange, et diverses pièces dont j'étais rendu responsable.

Le lendemain en arrivant chez moi il me semblait avoir rajeuni de dix ans ; vous savez, presque à l'époque où la nuit vous ne voulez pas vous séparer de votre jouet préféré. Peut-être cette image vous paraîtra-t-elle exagérée, mais en ce qui me concerne elle est tout à fait exacte.

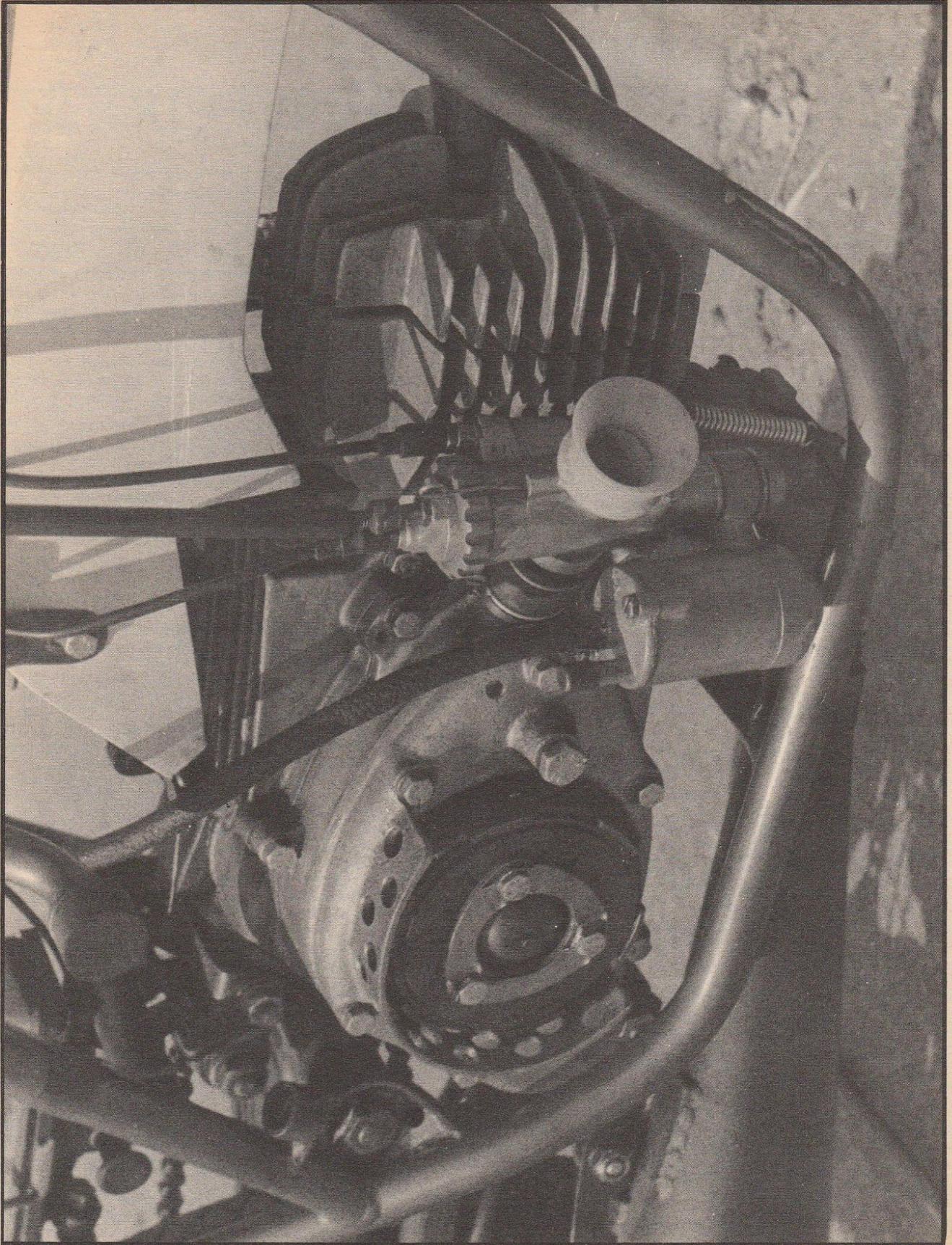
Les courses suivantes furent ou bonnes ou néfastes, mais dans ce dernier cas je tiens à préciser que j'en fus le seul responsable, particulièrement à Magny-Cours (pas assez d'essence dans le réservoir), à Montlhéry (chute), à Cognac (échappement mal serré) et enfin à Nogaro (batterie chargée à l'envers !...).

Dans un sens, tous ces résultats négatifs me furent d'une grande utilité car après m'être fait taper sur les doigts par des personnes compétentes et de bon conseil, je connus mieux la machine et les résultats ne tardèrent pas à s'en ressentir. Premier aux Coupes du Salon 65 et, depuis le début de cette saison, trois victoires en circuit, une en côte et le Championnat de France pratiquement assuré. Tout ceci, toutefois, avec une nouvelle machine qui me fut confiée en début de saison, et qui diffère du modèle précédent par une fourche à épaules, un réservoir plus étroit, une nouvelle selle, un moteur plus puissant, un carénage en polyester en place de celui en alu, un nouveau cadre à mes dimensions et un frein avant double came, remplacé dernièrement par le même modèle que celui de l'année dernière, soit un double frein, simple came, de plus petit diamètre, mais un peu plus efficace.

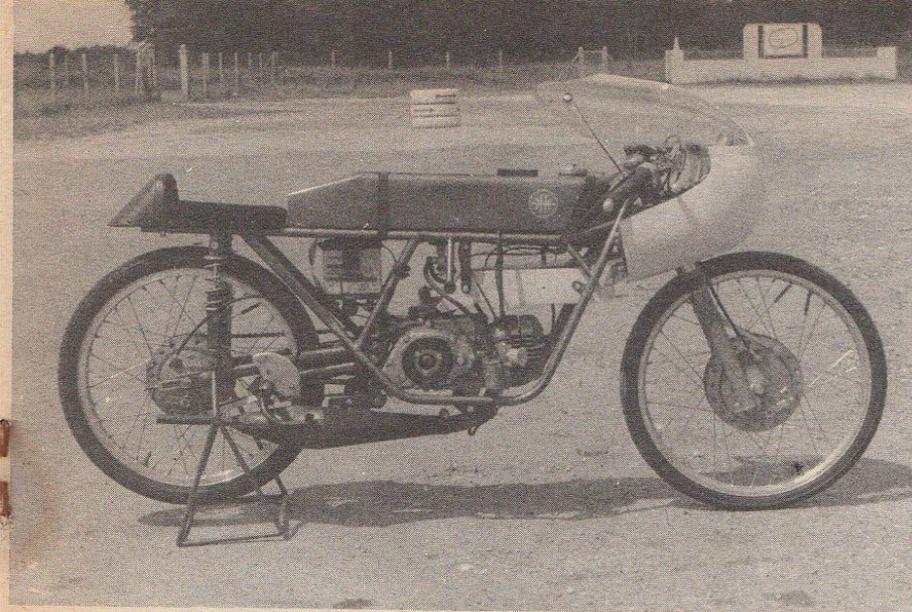
Donc, en définitive, cette machine est améliorée par rapport à celle de l'année dernière sur les points les plus importants, concernant le poids, la position et, par là même, les performances.

*C'est Claude Vigreux, pilote habituel du Kreidler Rennflorett, qui a rédigé, lui-même, l'essai de cette machine dont il peut évidemment parler en véritable connaisseur.*





**MOTEUR DU KREIDLER-RENNFLORETT, VERSION 1965**

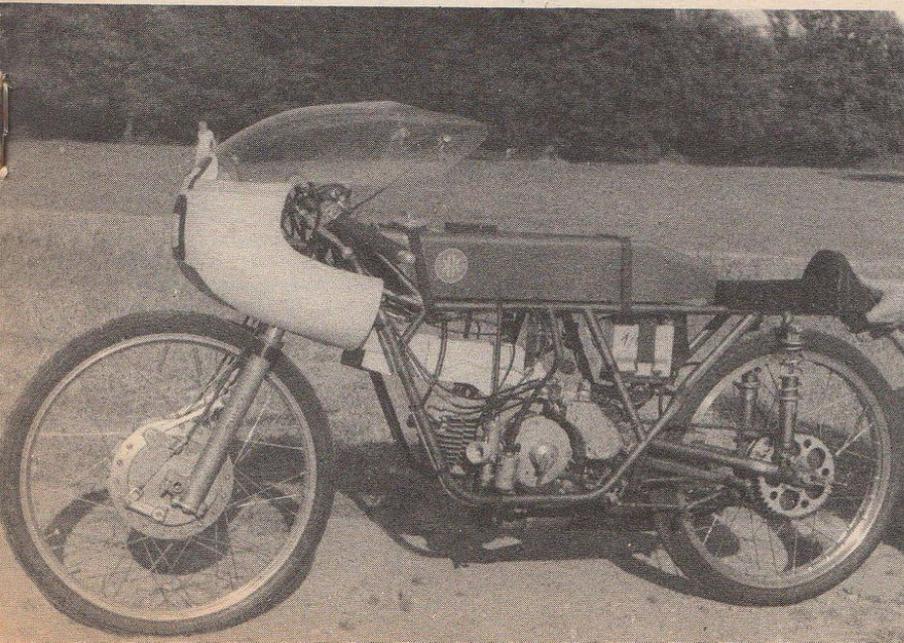


### L'ESSAI SUR L'ANNEAU DE MONTLHERY

L fut effectué par une journée ensoleillée, très chaude et très pénible à supporter aussi bien pour le pilote en cuir que pour la machine. Le temps sec et chaud n'est en effet pas très favorable pour les deux-temps, particulièrement côté serrages éventuels. Le vent soufflait à 5 m/s.

La « préparation » du Kreidler en vue de cet essai a consisté uniquement à mettre de l'essence, donner un coup de chiffon et charger la batterie. Ce sont d'ailleurs les seules préoccupations du pilote entre chaque course. Il ne m'est d'ailleurs jamais venu à l'idée de regarder la tête du piston, ni le jeu à l'embrayage, ceci étant un travail inutile ! Quant à l'embrayage, le même que celui de série mais travaillant à sec et comportant un ressort à diaphragme un peu plus fort, ce n'est pas la peine de le régler ou de vérifier son usure : il ne s'use pas ! Même chose pour les freins. Ah si, j'oubliais : de temps en temps je vérifie la carburation, bien que depuis le début de saison la bougie soit la même ainsi, d'ailleurs, que les gicleurs.

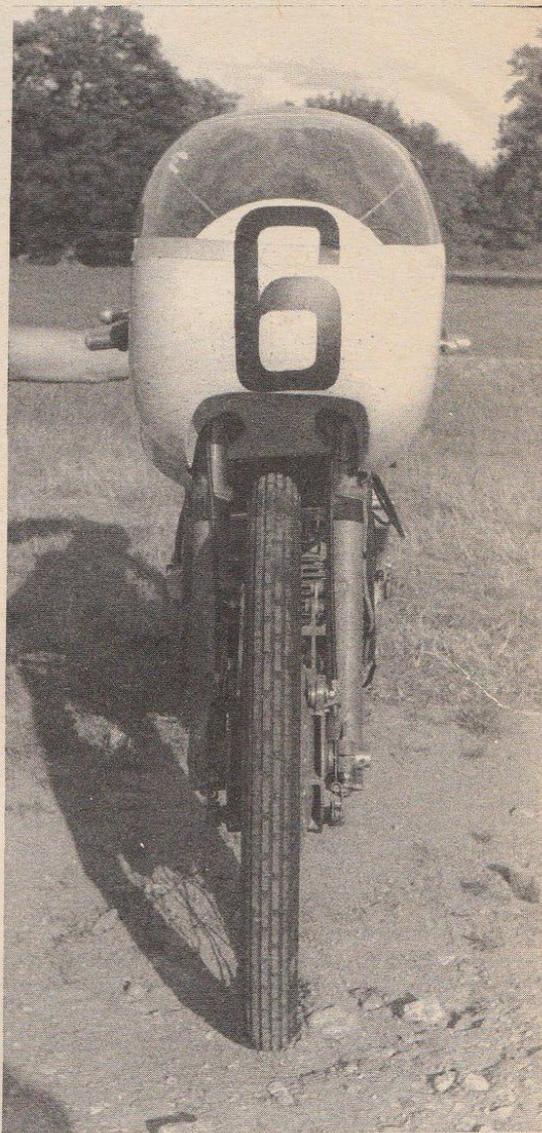
En définitive, je crois que le plus dur et le plus long, pour moi, est de changer les numéros de course, car je ne suis pas très fort en des-



sin et mon ami Philippe de Lespinay, dans ce dernier cas, vient souvent me tirer d'affaire !

Bref, il y a là de quoi faire pâlir de jalousie pas mal de concurrents, dont je ne voudrais pas toutefois atteindre le moral...

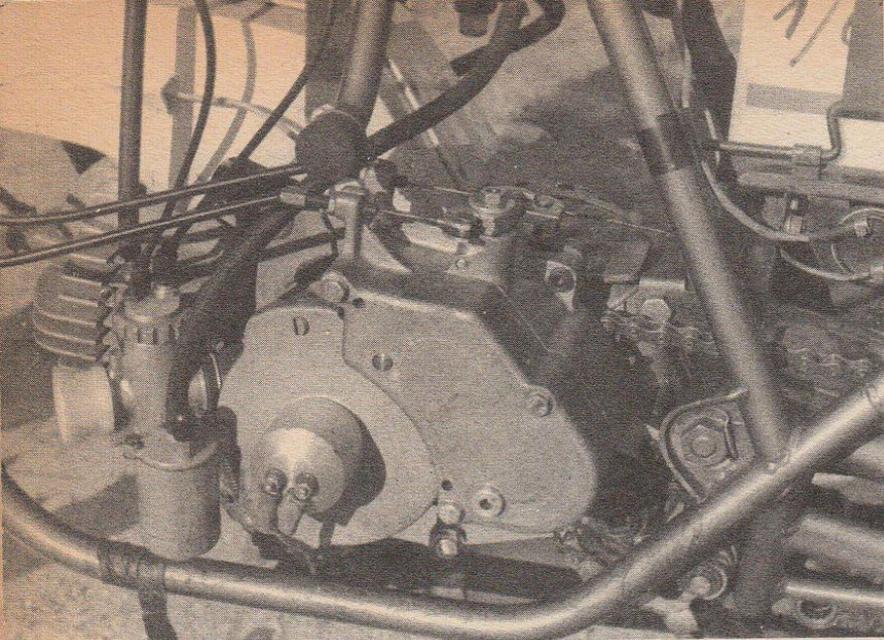
Le démarrage du Kreidler ne me pose plus « maintenant » de problèmes particuliers, les difficultés que je connaissais l'année dernière venant uniquement du fait que, ayant souvent entendu dire que les deux-temps pointus se noyaient facilement, je n'osais pas appeler l'es-



sence et mon moteur ne démarrait pas, faute d'être noyé, ou presque.

Donc, pour démarrer, ouvrir l'essence, l'appeler à l'aide des deux titilleurs jusqu'à ce qu'elle suinte sur le dessus des cuves, contact, première au pied, première à la main, poussette sur 10 cm, et c'est parti... à condition de ne pas trop ouvrir les gaz, quand même !...

Le moteur monte tout de suite en régime et il suffit, au point mort, de le faire tourner entre 8 000 et 10 000 tr/mn seulement, pour ne pas l'engorger.



Peut-être allez vous être un peu déçus par notre essai de vitesse de pointe. Personnellement, je ne pensais pas faire mieux et je dois même avouer que j'en fus agréablement surpris. En effet, beaucoup de personnes ont tendance à confondre impressions, compteur et chronomètre... les résultats de celui-ci étant alors très souvent décevants.

Le premier essai fut effectué avec les rapports adoptés pour les Trophées du M.C.F., soit 16 X 39, ce qui est beaucoup trop court et donna le résultat suivant: 141,568 km/h, à près de 15 000 tr/mn au compte-tours, soit 800 tours de surrégime, mais le Rennflorett est particulièrement « compréhensif » à ce sujet. N'est-ce pas J.P.B. ?

La carburation était bien, mais avec 800 tr/mn de supplément. J'en conclus que l'on tomberait bien lorsque la démultiplication serait allongée. Et avec 16 X 36 nous avons obtenu, toujours avec un vent de 5 m/s et le pneu AR frottant légèrement sous la selle lors des inévitables à-coups sur l'anneau de vitesse (ressorts de suspension AR réglés trop mous), 149,408 km/h, puis 146,147 km/h, ceci à 14 000 tr/mn sensiblement, soit au régime normal d'utilisation.

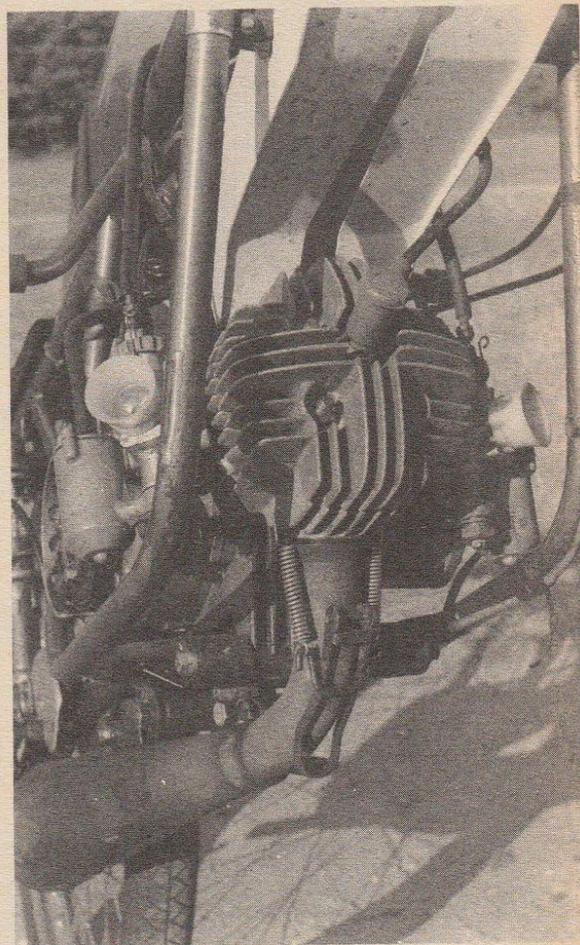
Cette fois-ci, le régime étant tombé de 800 tr/mn, la carburation était trop riche. Mais en

*Sur ces trois vues du bloc-moteur, on distingue les deux carburateurs curieusement dirigés vers l'avant, la fixation de l'échappement style « canette de bière » et le carénage qui canalise l'air frais sur le carter moteur.*

raison des conditions atmosphériques, je décidais de laisser ça là ! Il est certain qu'en ajustant la carburation « au poil », on aurait pu se permettre d'allonger encore d'une ou deux dents à l'arrière, ceci sans vent, ce qui nous aurait permis, je pense, de tourner à environ 155 km/h (pilote 63 kg, 1,76 m).

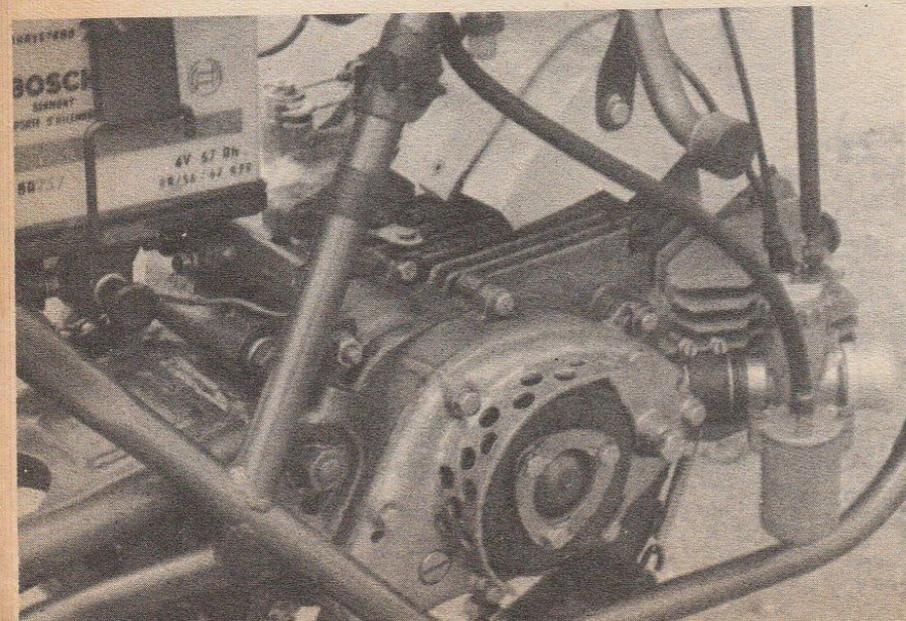
Avouez que ce n'est pas si mal, car les vitesses réalisées sur l'anneau doivent vraiment être considérées comme un minimum et 155 km/h sur l'anneau représentait un bon 160 en ligne droite.

Le tour départ arrêté (un seul essai) fut réalisé en 1' 15", soit à la moyenne de 122,315 km/h.



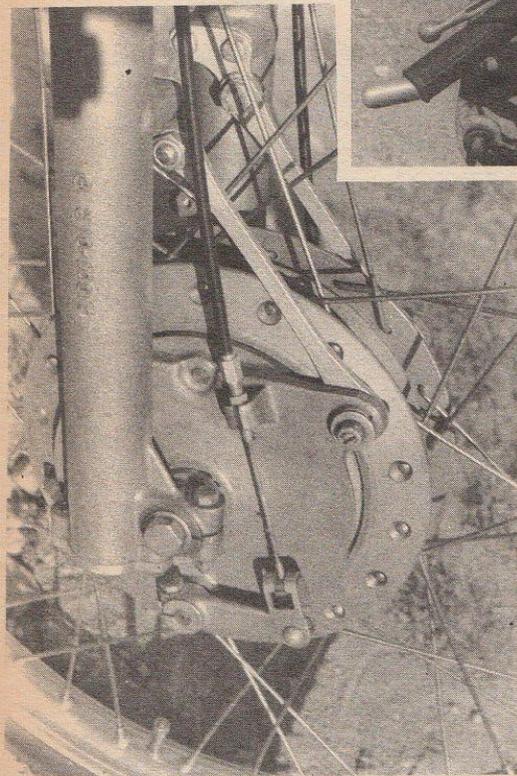
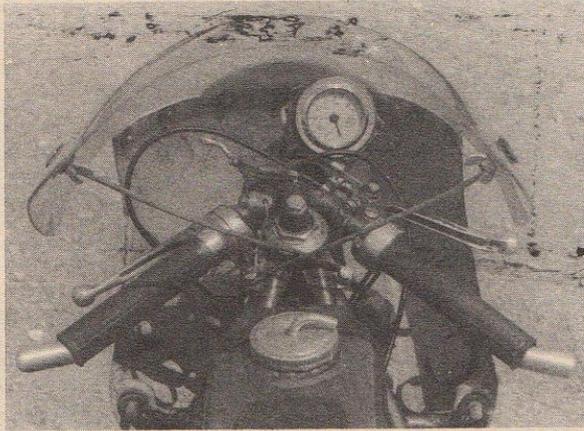
Que représentent, sur le toboggan de Montlhéry, 150 km/h sur un cyclomoteur de 50 kg ? Eh bien, je suis très embêté pour vous répondre, si ce n'est qu'il faut passer les 12 vitesses, sans descendre en dessous de 13 500 tr/mn ; cacher votre tête, vos jambes et vos bras dans le carénage (ce n'est pas si facile), et attendre que « ça » se passe, le chronomètre sanctionnant vos « sorties » du carénage !...

Pour la stabilité, j'allais dire « évidemment », aucun problème. Eh bien, oui ! Bien que le guidon soit très étroit (les pouces se touchent très aisément), il n'y a aucune amorce de guidonage ; le confort, car l'on pourrait presque parler de confort, est honnête.



Bien sûr, il y a une très grande habitude à prendre avant de rentrer dans ce carénage sans trop en souffrir, mais une fois ce cap passé, on y est presque comme chez soi ! Et Dieu sait pourtant qu'il est étroit.

Je ne sais pas ce que pensaient les divers essayeurs de voitures de tourisme nationales, quand ils se firent passer à 150 à l'heure par ce moustique, mais je doute fort qu'ils aient pensé un instant qu'il s'agissait d'un 50 cc !...



*Si le Kreidler est léger (en haut) très étroit (voir largeur guidon) le problème du freinage a été vu très sérieusement, et le moyeu avant duplex est de toute beauté.*

## PLUS DE 110 DE MOYENNE SUR LE ROUTIER

**C**E chiffre réalisé lors de mon premier tour, dans des conditions relativement mauvaises, à cause de la chaleur, d'une démultiplication trop longue et d'une carburation trop riche, doit être vraiment considéré comme un minimum.

Toutefois, si cela ne vous dit rien, sachez qu'il est supérieur à celui réalisé avec une 250 Yamaha Sport et à celui, aussi, d'une Bonneville, peut-être pas tirée à fond, mais quand même !...

110 km/h avec une vitesse de pointe d'environ 155 dans les lignes droites du routier, voilà qui met sans aucun doute en relief l'exceptionnelle valeur du freinage et de la tenue de route.



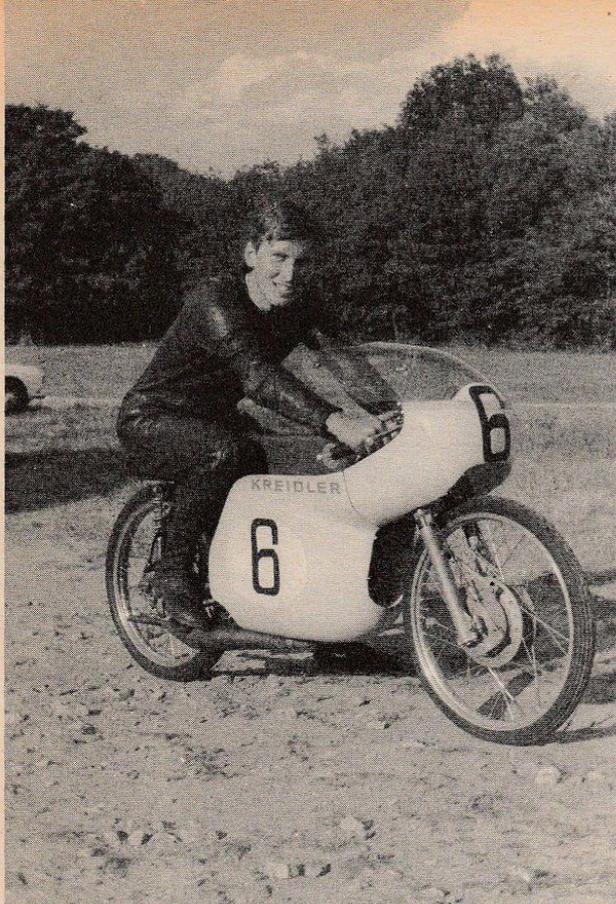
En effet, je suis pratiquement persuadé que je passais plus vite, aussi bien en courbe qu'en épingle, avec le Kreidler qu'avec une machine de cylindrée plus élevée.

Même dans les virages au revêtement doux — et ils sont nombreux sur le routier —, le Rennflorett donne l'impression d'être guidé par un rail et seul le problème de l'adhérence des pneus (Avon à l'avant et Continental à l'arrière) limite la vitesse de passage et l'angle d'inclinaison.

De toutes les machines qu'il m'a été permis d'essayer jusqu'à présent, je n'en ai pas connu une seule qui m'ait donné autant satisfaction côté freinage. Ce dernier est vraiment au-dessus de tout éloge et je ne pense pas qu'il soit possible de faire mieux en ce qui concerne l'efficacité et la progressivité, les deux points, d'ailleurs, les plus importants.

Au freinage, « ça » décélère très fort sans bloquer les roues. Autre avantage : la boîte relais permet en un seul geste de rentrer 9 rapports d'un coup ! Eh bien, la décélération est tellement puissante, quand on s'en occupe, qu'il n'est même pas question de faire un surrégime, les premiers rapports étant de surcroît très longs, ce qui se sentira très nettement lors de nos essais d'accélération.

Si le tour de « Routier » fut couvert en 5'00,4", dans de meilleures conditions je pense pouvoir gagner au minimum 5 secondes sur ce



temps, ce qui représenterait une moyenne d'environ 112 km/h, soit à 2 km/h de la 250 Suzuki 6 vitesses considérée, à juste titre, comme une bombe.

Avant cet essai, n'ayant pas tourné sur le « Routier » avec le Kreidler jusqu'à présent et en me basant sur des temps d'autres machines (250 et 500 !), je pensais réaliser 105 au maximum et je fus très surpris de dépasser ce chiffre de plus de 5 km/h !

Dans le domaine des accélérations, avec une démultiplication raccourcie, mais non idéale, nous avons réalisé les chiffres suivants, avec 16 x 42 :

100 m .....	8,4"
200 m .....	12,4"

Si ces chiffres, bien que d'un niveau très élevé, sont moins exceptionnels que les autres performances, cela est dû à la première très longue (plus de 50 %) qui nécessite de faire patiner l'embrayage pendant près d'une cinquantaine de mètres. Après, « ça part » !..

Ces accélérations « départ arrêté » n'ont absolument aucune influence en course car les virages les plus lents se prennent au moins à 30 km/h et, dans ce cas, il n'y a pas besoin de faire beaucoup patiner.

Dès le régime atteint en première, les accélérations sont très franches et très coulées (il y a 11 rapports à passer), pas impressionnantes, mais efficaces. Après la Côte Lapize, en ramenant la machine dans un box, je fis un essai d'accélération à partir de 80 km/h avec un ami qui pilotait une Cortina Lotus de 130 CV. Eh bien, celui-ci resta derrière moi pendant les 200 premiers mètres. C'est une référence !... Côté motos, le Kreidler course doit accélérer aussi fort qu'une

Yamaha 5 vitesses, lorsque le départ est pris.

Voici encore une petite histoire étonnante qui m'est arrivée lors de la dernière Côte Lapize.

Après une montée, en rentrant au parc, je coupais les gaz sur le Kreidler, puis le plaçais sur son support. Ensuite je retirais mes gants et mon casque. Trente secondes après, mon attention fut attirée par un « pouët-pouët » à la fois discret et craintif : c'était tout simplement mon Kreidler qui tournait au ralenti après avoir tourné à plus de 14.000 tr/mn, car j'avais oublié de couper le contact. Avouez quand même qu'il y avait de quoi être étonné !..

## EN CONCLUSION

Le Rennflorett est vraiment une machine de course exceptionnelle, presque aussi remarquable que les dernières réalisations actuelles, bien que l'usine ait décidé de ne plus participer aux Championnats du Monde, depuis un an.

Ses 12 vitesses en ont fait sa renommée et de grands pilotes n'ont pu en tirer un excellent parti. Cette boîte, bien assimilée par le pilote, est supérieure, je pense, à une boîte en ligne (quand les rapports sont aussi nombreux) particulièrement au freinage et dans beaucoup d'autres circonstances où l'on peut passer 1, 2, 3, 6 ou 9 vitesses d'un coup, ce qui évite de perdre du temps comme c'est le cas avec une boîte en ligne classique.

Je ne souhaite en définitive qu'une chose : que Kreidler revienne à la compétition internationale avec de nouvelles machines aussi saines et aussi solides (ce pour quoi je lui fais entière confiance) et qu'enfin cette sérieuse et sympathique marque obtienne ce titre de Champion du Monde, tant désiré et tant mérité.

C. V.

