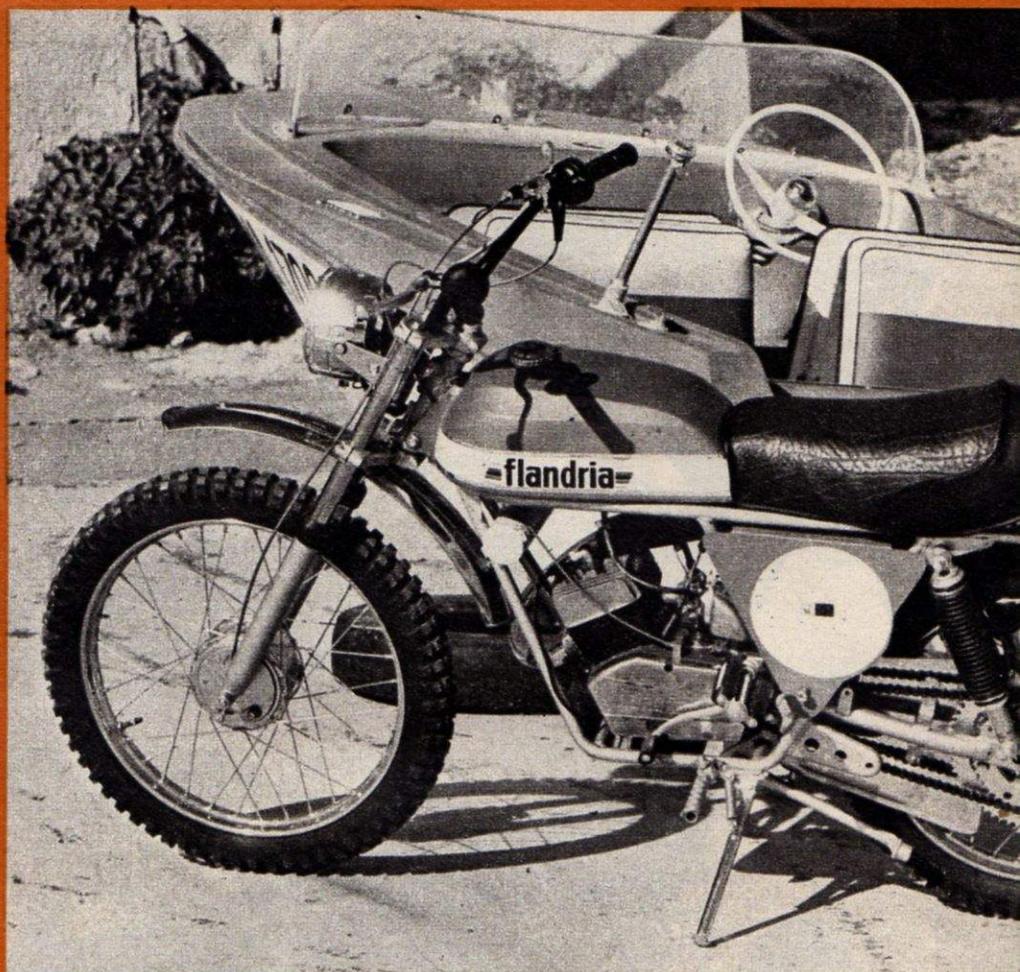
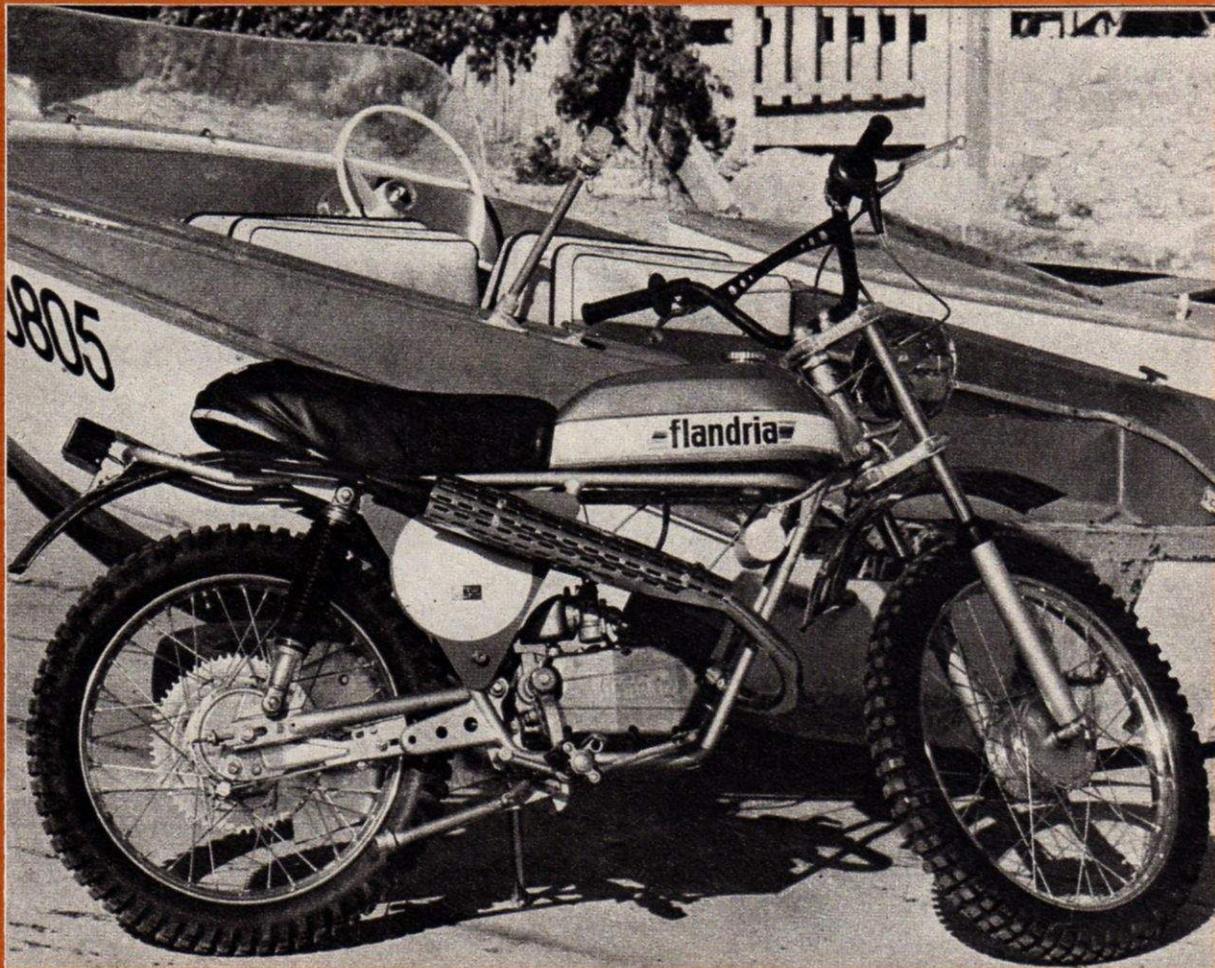


Pour le Commandant Martin, le 50 Flandria est le remplaçant idéal, en petite cylindrée, du cheval. Et il s'y connaît !



50 FLANDRIA QUELQUES DEFAUTS DE JEUNESSE

texte c. escat - photos j. m. pandolfi



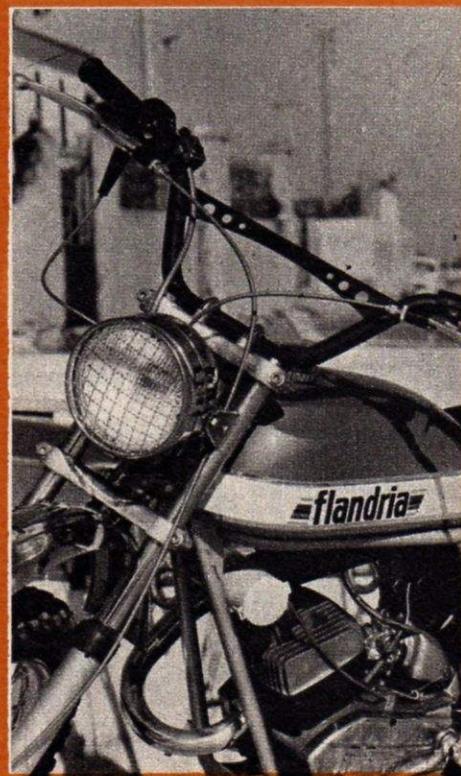
C'est un nouveau venu dans la gamme déjà large des cyclos tout-terrain. Mais il faut bien dire qu'il ne ressemble pas à tous les cyclos de tout-terrain. C'est un engin bourré d'astuces et de charme.

Pour commencer, son esthétique n'est pas ordinaire. Le Scorpion — puisqu'il s'appelle ainsi — respire la beauté et la pureté. La forme de la selle qui s'harmonise parfaitement à celle du réservoir rappelle un peu celle des motos de cross. De chaque côté, de larges caches de la même couleur que le réservoir portent des plaques de course blanches du plus bel effet. Le pot d'échappement relevé s'orne d'une grille anticalorique du plus bel effet, mais malheureusement, pas assez efficace. De plus, le pot n'est pas assez encastré au niveau de la jambe du pilote.

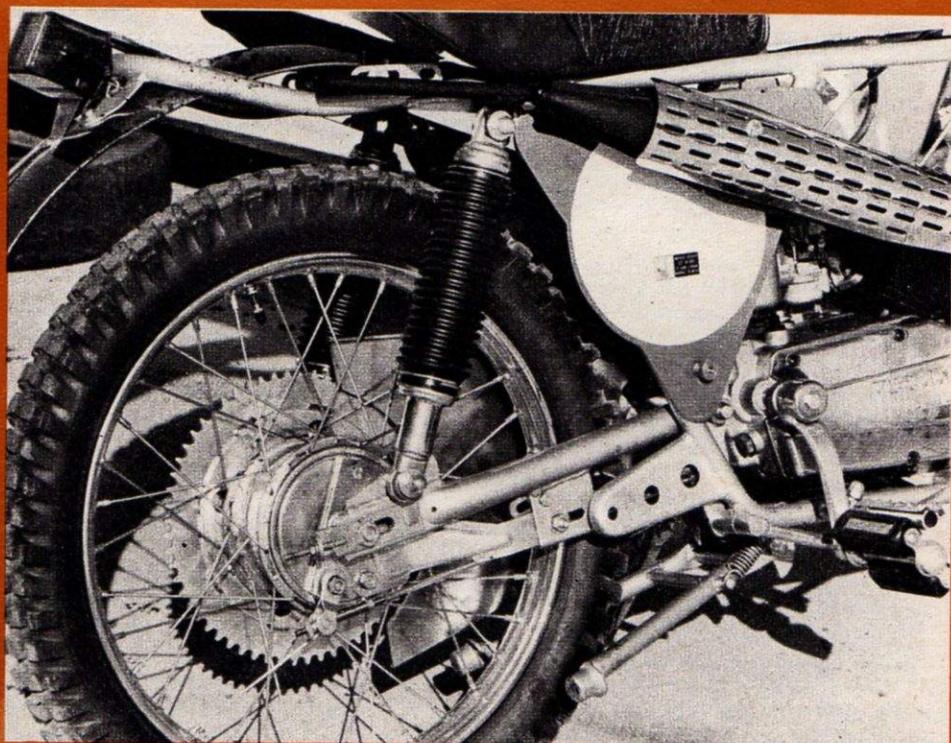
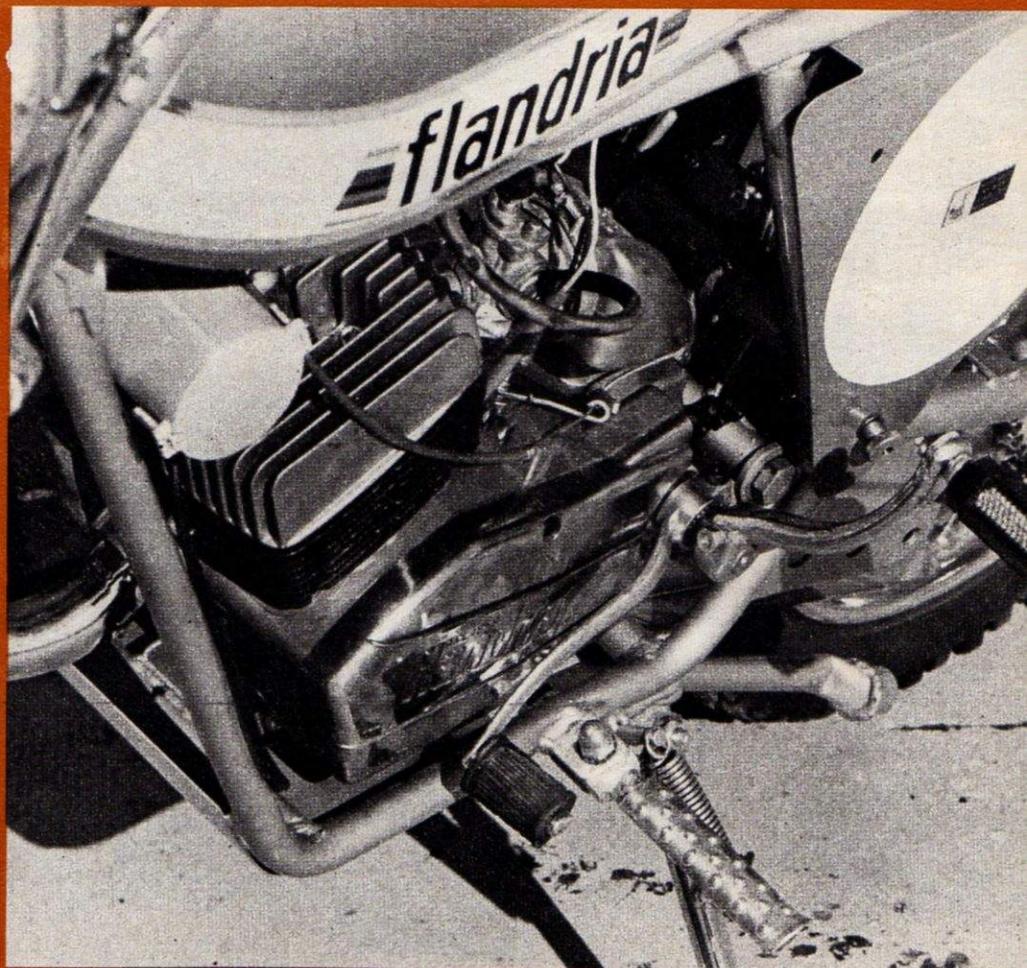
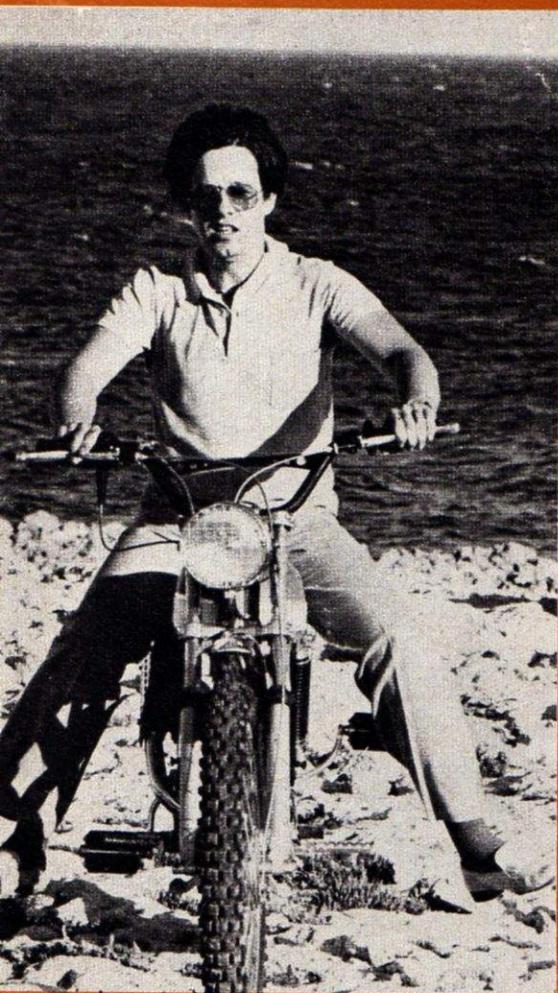
Le cadre tubulaire paraît très solide. Sa réalisation n'appelle pas de critique. Les suspensions rappellent par leur forme des suspensions de qualité, mais là également, il n'y a que la forme et la fourche télesco-

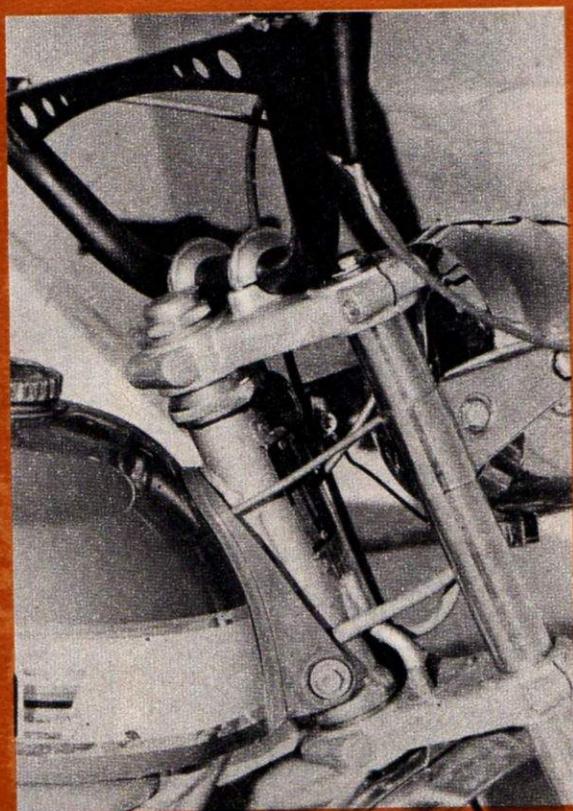
pique ne comprend pas d'élément amortisseur. C'est dommage, car pour le prix de ce cyclo (3 104 Francs) on pourrait avoir droit à de véritables amortisseurs. Le soin du détail apparaît pourtant dans les commandes de belle réalisation, dans le phare chromé protégé des projections de cailloux par une grille. Les garde-boue très fins sont adaptés à l'usage tout-terrain. Les pneus à gros pavés conviennent eux, à un usage mixte. Sur route, ils accrochent bien et ne dévient pas la trajectoire. En tout-terrain, ils permettent d'évoluer n'importe où. De plus, la roue avant de 19 pouces permet, pour un cyclo, de franchir déjà des obstacles respectables.

Bien sûr, du fait que cet engin se conduit sans permis, il est soumis à une certaine législation qui l'oblige à avoir des pédales. Ce n'est pas une grande gêne dans la mesure où des repose-pieds sont montés et où la pédale fait office de kick-starter. Du reste, elles sont montée en bout d'arbre de kick, lequel arbre est



QUELQUES DEFAUTS DE JEUNESSE





concentrique avec l'arbre du sélecteur de vitesse. L'inconvénient sur notre modèle d'essai est que si le moteur est chaud, il est difficile de le remettre en route car le fait d'appuyer sur la pédale fait enclencher la première...

Le plus simple dans ce cas est de démarrer à la poussette. Il paraît que cette anomalie est rare, mais nous le répétons, cette machine d'essai en était affligée.

Le moteur est assez puissant et paraît avoir une bonne volonté. Le rôdage de cette machine est très délicat et avec toute notre attention, nous n'avons pas pu éviter quelques amorces de serrage. Il faut donc être très attentif si l'on ne veut pas se retrouver par terre ou si l'on ne veut pas abîmer son moteur. Lorsque le rôdage est terminé, on n'a plus rien à craindre et le moteur s'avère robuste et endurant.

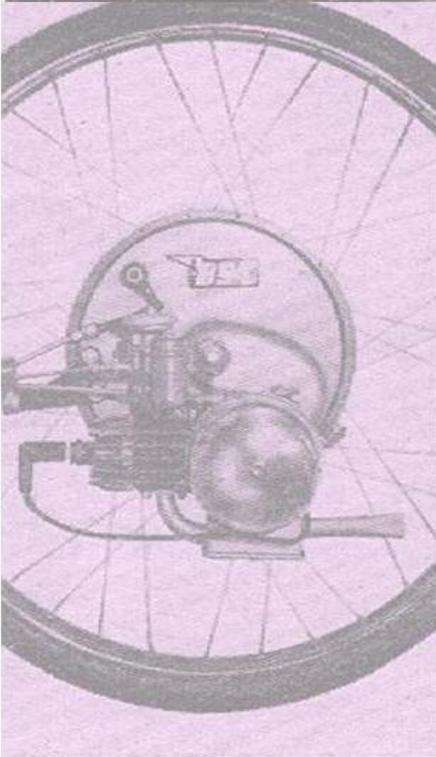
L'utilisation de ce Scorpion en ville, aussi bien que sur route est agréable, malgré les bruits mécaniques importants et quelques vibra-

tions au niveau du réservoir. Enfin, pour le tout-terrain — et c'est là la grosse astuce — le Scorpion est muni d'une seconde couronne arrière qui permet de raccourcir la transmission finale. Il suffit de défaire quelques vis, d'enlever les entretoises et de revisser la seconde couronne après l'avoir fait tourner d'un huitième de tour environ. Elle se superpose alors à la couronne de route et se trouve bien sûr dans le même axe. Comme la machine est livrée avec le bout de chaîne nécessaire, le changement du rapport final ne nécessite qu'une opération de quelques minutes. Il est vrai que cette astuce est fort bien venue, puisque l'utilisation tout-terrain du Scorpion est merveilleuse. La machine tire très fort, avale n'importe quelle butte. Plus encore, toutefois que sur la route, le manque d'amortissement se fait sentir. Mais peu de cyclos possèdent une telle faculté d'adaptation à un tel usage mixte et cela fait oublier quelque peu les défauts de jeunesse de ce modèle.

FICHE TECHNIQUE

Cyclomoteur pour route et cross
Double couronne réversible sur roue AR
Livré avec bout de chaîne supplémentaire
Nouveau moteur 49 cm³
4 vitesses sélecteur au pied incorporé
Cadre double berceau
Béquille latérale
Dispositif de positionnement des pédales en repose-pieds
Poignées Magura spéciales cross
Repose-pieds rabattables
Roues de 19 x 2,5 à l'Av et 17 x 3 à l'Ar.

IceniCAM Information Service



www.icenicam.org.uk