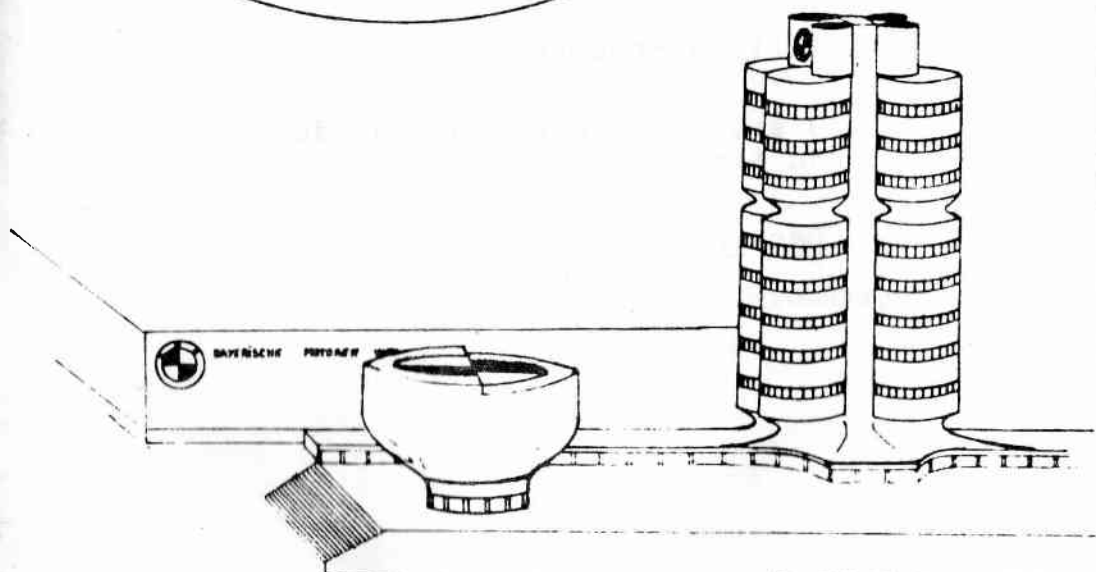
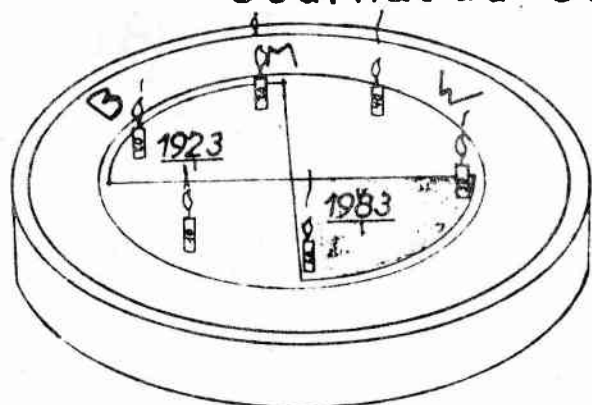


BMW MOA FRENCH CONNECTION

Journal du Club



Juil. 83

N°12

Est Motocycliste Qui Veut N'est Pas BMWiste Qui Veut (B.LAVAU)

S O M M A I R E =====

- 3 - Droit des citoyens de se prononcer directement sur les grandes questions d'intérêt général.
- 4 - Informations
- 5 - Petites annonces

9 ème et dernier épisode de "Au fil du temps en BMW".

Dessin de couverture : André BARRE

Lors du rassemblement de ROANNE, Jean-Marie Delamare, vice-président de son état, a posé une question qui parait intéressante, à savoir :

- pourquoi s'inscrit-on au BMWMOA French Connection ? Qu'en attendons-nous ? Seul Jean-Antoine Trimaille a répondu en précisant que :

"Il ne voulait pas se retrouver dans une concentration avec, en fin de soirée, jet de bouteilles vides et bagarre de "gueules saoules", qu'il préférerait l'ambiance bon enfant de nos rassemblements, que ce sont plutôt des réunions de bons copains et non pas d'emm... publics."

Voilà, la question reste posée, quelques-uns d'entre-vous veulent-ils encore y répondre ? Nous publierons les réponses dans le journal. Quant à moi, je me demande pourquoi certaines personnes s'inscrivent à un club comme le nôtre, ne participent à aucun rassemblement (sauf raisons professionnelles), ne répondent jamais aux invitations ni aux courriers qui leur sont envoyés et finissent par arrêter l'adhésion au bout d'un an. C'est arrivé plusieurs fois et cela se reproduira encore. Verser une cotisation pour rien, c'est idiot. Alors à vos plumes, toutes les raisons sont bonnes à entendre.

Bien amicalement
Carole.

INFORMATIONS

=====

Nouvel adhérent :

- 87 - BARBIER Olivier
Villa Hamon 1184, route de la Corniche
d'or - Boulouris - 83700 ST RAPHAEL
Tel : (94) 95.09.97

TRIMAILLE Jean-Antoine 135, vieux chemin d'Istres
13300 SALON DE PROVENCE
MAS Marcel 454, Bld de la République 13300 SALON
DE PROVENCE.

- Nous confirmons la possibilité d'un rassemblement des membres du BMWMOA dans les Cévennes pour le week-end des 17 et 18 septembre 1983. L'accord est conclu avec les propriétaires d'un gîte, les places réservées, il ne sera donc pas nécessaire de prévoir les tentes, les duvets suffiront. La possibilité de prendre le repas sur place nous est offerte pour la somme de 40 francs pas personne. Nous pouvons assurer que ne pas en profiter serait une grosse erreur ! Que les gastronomes se le disent... La nuit, quant à elle, coûtera 17 F (à titre indicatif, pour un gîte de catégorie équivalente, il faut compter 19-20 F). Un détail cependant, il est peu probable que nous soyons seuls à cette saison. Mais les BMWistes sont des gens très sociables, c'est bien connu... D'autre part, nous avons pensé organiser une "chasse" aux châtaignes en lieu et place d'une promenade à moto. Cette solution nous a semblé préférable, essentiellement à cause du réseau routier Cévenol, peu approprié aux déplacements de groupes. Le gîte se trouve à la sortie du village de BARRE DES CEVENNES à une quinzaine de kilomètres au sud-est de FLORAC (Lozère). Nous vous ferons parvenir en temps utile tous les détails supplémentaires et indispensables. Toutefois, il est très important pour nous de connaître le nombre exact de participants le plus tôt possible. Merci.

PETITES ANNONCES

=====

BARBIER Olivier 1184, route de la Corniche d'Or
Boulouris 83700 St RAPHAEL.

Recherche : soit jante AV pour 90/S si possible
avec disques perforés
soit kit roues à bâton
disque AR Krauser
sacoche Krauser gauche état indé-
férent
porte-bagage Krauser

Cède à très bas prix : cylindres à réalésés,
pistons, culasses pour
75/5.

D'autre part, je peux héberger des membres du club de passage sur la côte d'azur. J'habite une vieille maison dans un parc superbe au bord de la mer. Avis aux amateurs...

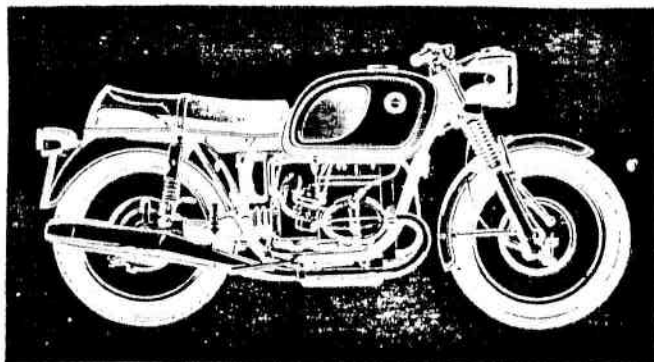
KNOBLAUCH Robert 6, rue Ernest Imbert 38500
VOIRON - Tel. (76) 65.88.87

- J'ai toujours quelques pièces BM à vendre (R 100 S modèle avant 78)
 - 1 fourche sans étrier de frein
 - 1 té de fourche supérieur
 - 1 flasque support d'étrier de frein AR
 - 1 frein de direction réglable
 - 1 partie arrière de cadre (celle qui est boulonnée)
- Pièces dans un état impeccable, 15000 Kms d'utilisation.

Que la BMW soit à la moto ce que la Mercedes est à la voiture, est une image trop souvent entendue pour être tout à fait exacte.

La moto relève déjà d'une technique bien moins conventionnelle que la voiture et l'esprit qui a, de tout temps présidé à la conception des BMW, tendant à faire la difficile synthèse d'une moto utilitaire, de tourisme et de sport, place ces machines en marge de la production mondiale, si bien que BMW se compare difficilement à un seul modèle de voiture. On peut dire qu'elle est typée comme une Porsche, confortable comme une Citroën, sérieuse comme une Mercedes et même austère comme la Rolls; en fait, la BMW est un peu tout à la fois.

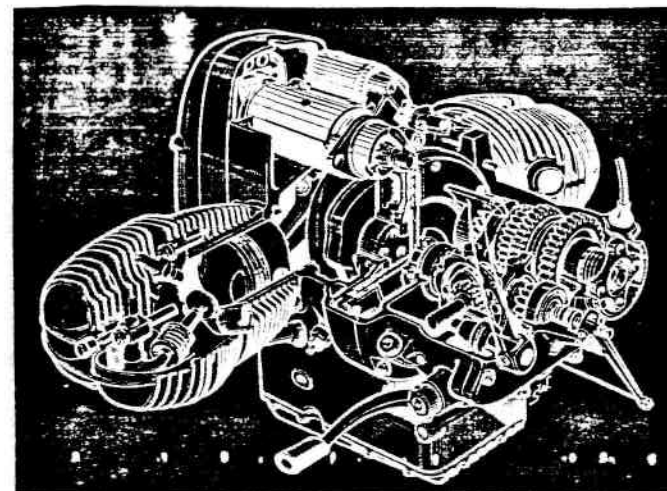
Ainsi les années 70 voient arriver une nouvelle génération de BMW : les séries 5.



Les voilà donc les R50/5, R60/5, et R75/5.

Leurs particularités, sont leur cadre double berceau avec section arrière boulonnée, leur moteur complètement redessiné et qui a maintenant l'arbre à cames sous le vilebrequin pour augmenter la garde au sol dans les virages, la fourche télescopique avant, le système électrique 12 volts et le démarreur électrique en serie.

27



L'arbre à cames étant désormais sous le vilebrequin, le démarreur électrique se trouve sur le dessus du bloc-moteur : remarque: les embouts de pipe d'admission vissés dans la culasse, les arbres de boîte montés sur roulements à billes, etc.

Ainsi cette nouvelle gamme de motos BMW est due à l'ingénieur Von der Marwitz et à son équipe.

La conception des moteurs a été nettement influencée par les dernières réalisations de la marque en matière automobile.

En 1971, 18398 motos quittent l'usine.

En 1972, sous la pression des japonais, BMW sort de ses sentiers et opte pour un style flashant. L'usine proposera un choix de 5 couleurs et donnera à ses motos le chrome qu'elles n'avaient pas.

Ce choix lui coûtera cher. C'était sans compter sans l'esprit de loyauté des BMWistes du monde entier qui crièrent leur indignation en voyant des allemandes déguisées en japonaises.

Cette expérience, BMW ne la renouvellera jamais, ayant compris que l'image qu'elle avait toujours représentée pendant des années, était telle qu'il lui faudrait évoluer so brement.

28

1973. La R50/5 fait place à la R60/6. La R75/5 fait place à la R75/6 et apparait une nouveauté : la R90/6.

Ces modèles se distinguèrent des séries cinq par beaucoup de petits détails techniques.

Il faut noter que ce qui les caractérisait le plus, c'était leur frein à disque à l'avant, une boîte de vitesses à 5 rapports au lieu de 4, un échappement différent, l'éclairage à iode ainsi qu'un nouveau compteur de vitesse.

1974. La R90S fait son entrée en reine. Ce modèle sport de BMW surprend toute la presse tant par ses qualités de routière que par ses possibilités sportives.

Elle sera aussi la première moto équipée d'un carénage de tête de fourche mis en série.

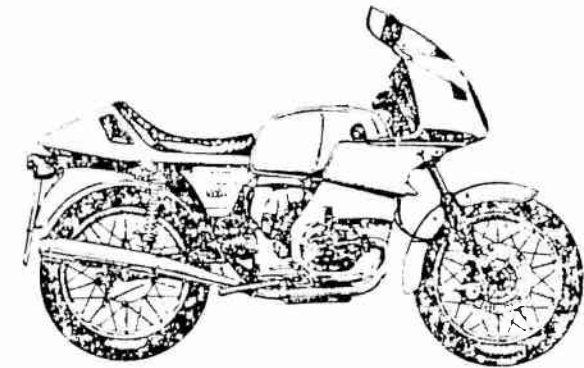
Les performances routières de cette dernière feront qu'elle sera munie d'un double frein à disque à l'avant.

1975. Les modèles de la série 6 perdent leur kick qui devient une option dans le catalogue BMW. A partir de cette année là, les disques seront perforés.

1977, Une année extraordinaire, encore une fois pour les amoureux de la marque. La BMW est redessinée et s'appelle maintenant série 7.

La 90/6 et la 90S font place à la R100/7 et à la R100RS. Cette dernière est d'ailleurs équipée d'un carénage intégral de série. Encore une fois BMW a devancé les autres et a prouvé que même ~~xxxxx~~ de vieilles bases peuvent encore faire école.

Et sans présenter un modèle aussi flashant que les japonaises de 1000cc, le BMW R100RS est déjà la nouvelle vedette des magazines et des journaux de la presse spécialisée.



1977, demeurera encore pour BMW une autre année historique, une fois de plus.

En effet, BMW toujours prêt à démontrer sa vocation sportive, choisit de s'attaquer à plusieurs records mondiaux le 29 octobre, de cette même année. Records basés sur la vitesse et l'endurance. La machine retenue fut une BMW R100RS. Pour la piloter, six hommes : Beinhauer, Clericuzio, Zanini, Dahne, Cossati et Milan.

Entre leurs mains, la BMW s'illustra sur le circuit italien de Nardo, à 50kms au sud de Erindisi, en battant cinq records consécutifs :

LE RECORD DES 10kms

à 211,67km/h de moyenne (précédent record = 208,33km/h)

LE RECORD DES 100kms

à 220,711km/h de moyenne (précédent record = 218,646km/h)

LE RECORD DES 6 HEURES

à 191,675km/h de moyenne (précédent record = 178,033km/h)

LE RECORD DES 12 HEURES

à 190,87km/h de moyenne (précédent record = 179,753km/h)

LE RECORD DES 24 HEURES

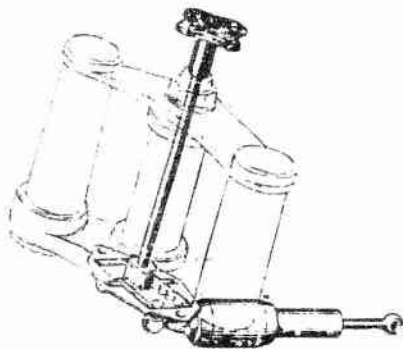
à 169,466km/h de moyenne (précédent record = 152,02km/h)

Les résultats obtenus par la BMW R100RS constituent la plus rigoureuse démonstration de sportivité et d'endurance : une démonstration chiffrée, mathématique et... officielle.

1978, la R75/7 disparaît et est remplacée par la R80/7 et les modèles 1000cc seront fabriqués en 5 versions différentes. La R60/7 fera connaissance avec ses petites sœurs, les R45 et R65, avant de disparaître à son tour l'année suivante.

Ces modèles R45 et R65, bien que de conception différente, se verront équipés de roues en alliage comme les autres et essaieront de combler un créneau sur le marché européen.

A partir de 1978, l'amortisseur de direction ne sera conservé que sur les modèles S et RS.



1979. La R60/7 est maintenant morte.

Le marché américain recevra un an après l'Europe la BMW R100RT et ce modèle tout comme les autres d'ailleurs, sera équipé de commandes au guidon à la japonaise.

1980 apportera une moto extrapolée de la fameuse course tout terrain Paris Dakar : la R80GS.

Je n'ai pas jugé bon d'approfondir le sujet des années 70 et 80 dans cette rétrospective, peut être à tort...

En fait j'ai pensé que ces motos étaient beaucoup trop près de nous et que plus tard, quand nous aurons oublié leurs qualités, il sera bon alors de se les remémorer.

C'est comme cela que l'on apprécie les bonnes choses. Tout comme le bon vin, il faut savoir attendre pour découvrir notre présent à sa juste valeur.

En conclusion, pour cette rétrospective de BMW, il apparaît clairement que dans le domaine du moto-tourisme, la marque allemande n'annonce ni puissance ahurissante, ni vitesse mirobolantes comme celles de ses records, bien que l'on s'ache que, sur ce point, elle a pour habitude de tenir parole.

Mais à la moto jouet de certaines marques concurrentes, à la moto petit monstre, à la moto simili-course ou à la moto gadgets électroniques, elle oppose ses motos conçues pour rouler comme le sont les automobiles modernes.

Dans son élargissement actuel, le motocyclisme a suscité de nouvelles manières de concevoir l'usage d'une moto.

Les BMW sont trop typées pour plaire à tous.

C'est affaire d'affinité entre la machine et l'homme, la première reflétant le caractère du second.

Fin

