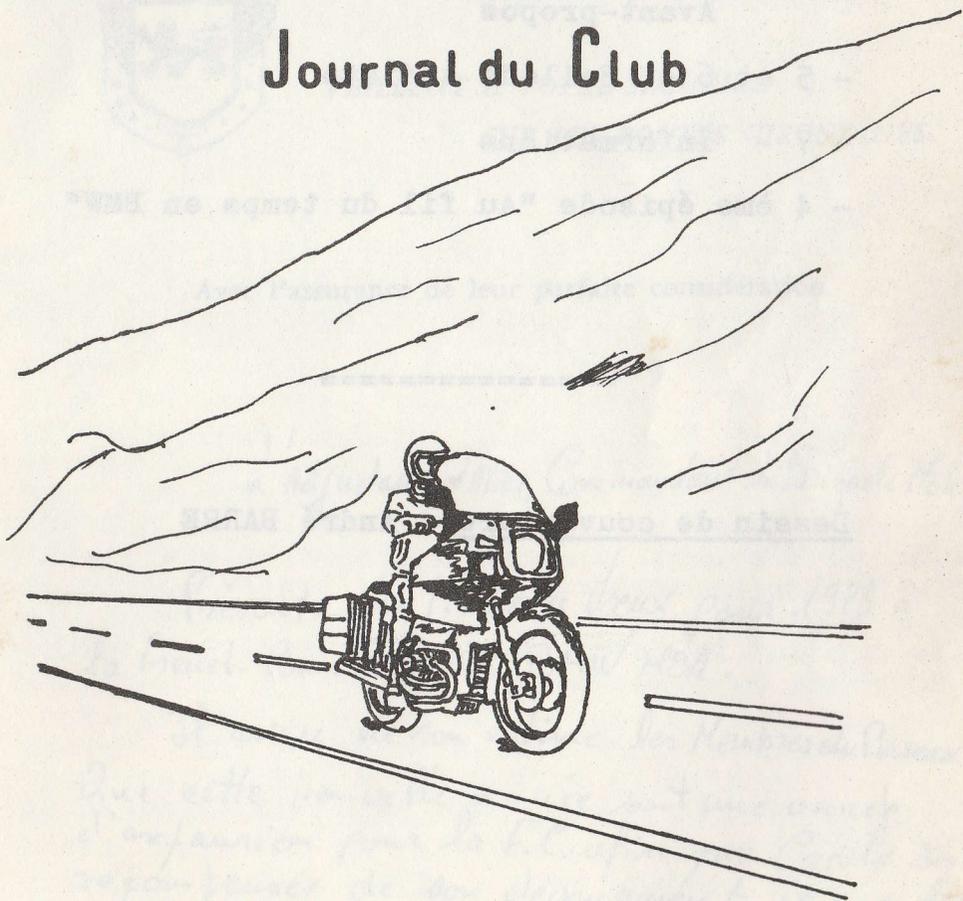


BMW MOA FRENCH CONNECTION

Journal du Club



Feb: 83

N° 7

- S O M M A I R E -

- 3 - Voeux
- 4 - Rassemblement national de ROANNE
Avant-propos
- 5 et 6 - Ballade sudiste
- 7 - Informations
- 4 ème épisode "Au fil du temps en BMW"

=====

Dessin de couverture : André BARRE

Brigade Motorisée de Libourne

10, Avenue Georges Clémenceau B P 216
33505 LIBOURNE TEL. (57) 51.12.00



LES MOTOCYCLISTES
DE LA GENDARMERIE NATIONALE
(Groupement de la Gironde)

VEILLENT A VOTRE SÉCURITÉ
SUR LES ROUTES GIRONDINES.

Avec l'assurance de leur parfaite considération.

L'Adjudant JAVAU, Commandant la Brigade Moto,

Présente ses Meilleurs Voeux pour 1983 à
la French-Connection du BMW MDA.

Il assure de son estime les Membres du Bureau.
Que cette nouvelle année soit une année
d'expansion pour la F.C. afin que Carole soit
récompensée de son dévouement, et que les
organisateur de rassemblements le soient
de leurs efforts.

A tous les adhérents, il souhaite une
Bonne et Longue Route ... en Béhème !!

- 4 EME RASSEMBLEMENT NATIONAL -

=====
21-22-23 MAI 1983 A ROANNE
=====

ORGANISATEUR : AKROUM Ziann

Ne soyez pas surpris qu'il soit déjà question de ce rassemblement. D'abord, le lieu de rendez-vous a changé. Nous abandonnons Cosne-d'Allier pour Roanne. Cela facilitera l'organisation de Ziann qui habite sur place. Ensuite, cette réunion ne concerne que les membres de la French Connection. Nous vous demandons, exceptionnellement, de ne pas amener d'invités. Nous devons discuter de points importants au niveau du club, chose qu'il a été difficile de faire l'an dernier. Enfin, nous pensons que la présence de tous est indispensable, essayez, dans la mesure du possible, de préserver ce week-end. Merci d'avance.

Ce rassemblement se déroulera sur le terrain du camping municipal de Roanne qui se trouve au Parc des Sports (quartier de Mâtel). Les personnes désirant y participer sont priées de le faire savoir à Ziann avant le 23 avril au plus tard, en indiquant le nombre de personnes.

Le programme du rallye vous sera communiqué ultérieurement.

- BALLADE -

=====

Le 17 mars de l'an 1982, je reçois de mon ami Luc Jarry une invitation pour le 1er RSCF de Gironde. Il ne m'est pas possible d'y séjourner longtemps mais je m'y rends quand même. Le vendredi 9 avril, jour du départ, arrive enfin. Il est 20 heures. Ma R 50/2 est chargée, je suis prêt. 5 mn de chauffe et c'est parti. Sur la route l'air est frais mais ça va. La panthère noire ronronne, c'est l'euphorie. Voilà cet affreux tronçon de route avant Brignoles que je déteste. Ça monte, ça descend, puis la ville elle-même paraît morte. Je continue ma route tel un cavalier solitaire. Voici Aix. Quelle animation, quel contraste par rapport aux villes que j'ai traversé. Puis arrive la grande ligne droite après Salon. 41 kms. PFFFOU ! Un peu avant Lunel, à Vauvert, je fais une halte d'une heure environ pour dormir. Ce qu'on est bien dans son sac... Mais il faut que je me lève, fait pas chaud. Je repars. Le compteur grimpe jusque 70 et n'en bouge plus, ou presque. Toulouse, Agen, j'évite Bordeaux, Libourne puis Coutras, l'arrivée. A quelques kilomètres du camping, rencontre avec un couple "3ème âge" sur attelage 1340 Classic Harley !!... De l'ambiance dans ce camping mis à disposition GRA-TUI-TE-MENT par la commune. Aucune "concentration", j'insiste, ne peut être comparée à un RSCF. Dingue cette ambiance chaude. Les gosses sont ravis dans les paniers. Il faut voir leurs bouilles et ils jouent tous ensembles. C'est dans cette grande nursery que je suis arrivé, époustouflé. Café chaud et amitié dans la disponibilité des stocks, c'est-à-dire illimités. Je discute, je prends des photos ou échange des idées. Puis Luc me fait essayer son attelage. J'ai craqué ! Un 850 Calif. + side anglais GRIBBS. (N.D.L.R. Est-ce bien raisonnable ?...) On dirait une caravane mais quelle maniabilité ! C'est

.../..

fantastique à piloter. Mais ça peut aussi devenir "casse-gueule" si l'on ne fait pas attention. Toute médaille a son revers...

Je partage la tente qu'un gars de Bordeaux nous a prêté (c'est pas beau ça ?) avec Gouyer, propriétaire d'un attelage série 2. Il est venu de Toulouse en stop mais repartira à moto avec moi. Je m'en vais avec regret mais la route m'attend. Ce dimanche soir je suis hébergé chez Gouyer en remerciement du voyage retour. Le lendemain il me faut partir, Cannes n'est pas à côté et comme je ne roule pas vite...

Sur la route, cris d'enfants et images me passent à travers la tête, se mêlant au géant d'asphalte et au doux ronronnement de ma chère amie teutonne. Après Arles, je croise une bande de motards en 50 cc, cuirs, sacs à dos, un grand signe de la main, un appel de phare, il n'en faut pas plus pour oublier les fatigues du voyage.

J'arrive chez moi dans la soirée de ce lundi 12 avril. Demain matin il me faudra reprendre le travail...

CHEVALLIER Michel
Ranguin
2, rue A. de Musset
Bloc 10 B
06150 CANNES LA BOCCA

- INFORMATIONS -
=====

Nouvelle adhérente : - 71 - LAFFITTE Sylvie
(90/S)
8, rue Briffaut 13005
MARSEILLE

Pas de petites annonces pour cette fois mais si certains d'entre-vous désirent que leurs textes réapparaissent une seconde fois, qu'ils nous le disent, ce sera fait.

En ce qui concerne les organisateurs de rallies, pensez à nous envoyer assez tôt votre programme de façon à ce qu'il soit inséré dans le journal du mois précédent ce rassemblement.

Et puis, euh... avez-vous tous suivi un traitement contre les pellicules ?... Il me semble pourtant avoir vu "flasher" bien souvent. Si vous avez une minute, faites donc un tri dans vos négatifs, ça m'aidera. Merci.

1932 sera l'année où le gouvernement allemand s'intéressera à la moto. Car en effet, l'armée achètera une moto éprouvée : la R4 d'une puissance de 13cv. Ce sera le début d'une longue série de contrats avec les gouvernements du monde entier et, ce, jusqu'à aujourd'hui.

Les BMW remportent encore de nouveaux records mondiaux. Ernst Henne atteint la vitesse de 244,4km/h.

En Allemagne, les taxes sur les véhicules sont supprimées et par réaction, une ruée sur les motos commence.

Dans le domaine aéronautique, le Junker JU52 fait son apparition. Il est équipé de 3 moteurs BMW en étoile de neuf cylindres, de 525cv chacun. Cet appareil qui transporte 15 passagers, est considéré comme le plus sûr du monde. Trente compagnies aériennes l'achèteront. La renommée de BMW s'étend au monde entier.

A nouveau en 1933, Ernst Henne bat un nouveau record sur sidecar à roue tractée. C'est aussi en 1933, que, à un concours de beauté automobile, spectacle très prisé de la haute société d'alors, que BMW obtint un 1er prix.

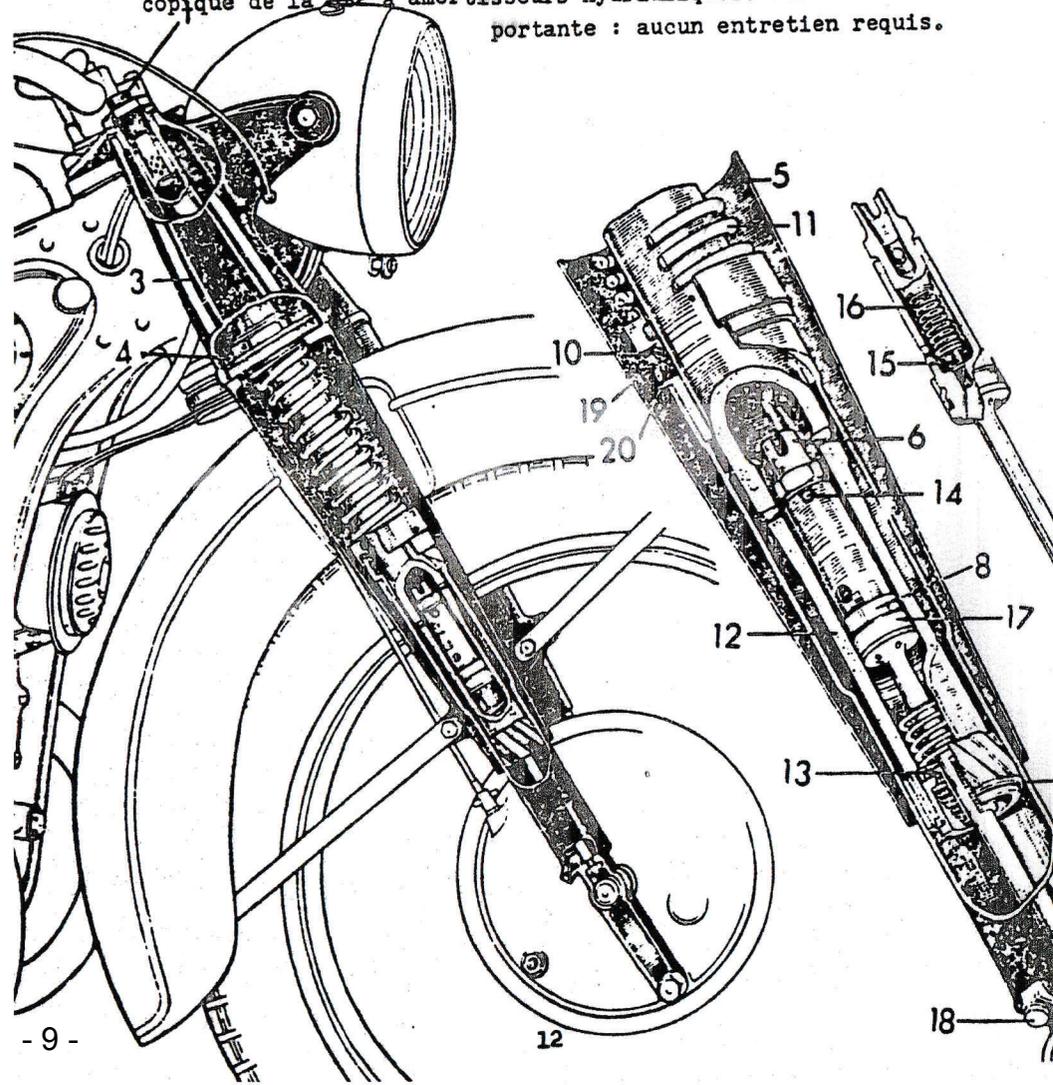
Il est intéressant de souligner qu'en 1933, suite à la grande réputation des moteurs d'avion BMW, que les lignes aériennes de l'Atlantique Sud, de l'Extrême Orient et de l'Afrique sont couvertes exclusivement par des avions équipés de moteurs de l'usine BMW.

1934, une avalanche de médailles d'or et d'argent déferle sur BMW en compétition : plus de cent 1er et 2ème prix.

1935, le service militaire obligatoire est décrété en Allemagne. L'Europe est houleuse, la tension monte. L'armée de l'air du Reich n'achètera désormais que des moteurs BMW.

En 1935, la première moto à fourche télescopique est construite : la R12. Elle a des roues interchangeables et un garde-boue rabatable. De par ses critères, on sent déjà que ce modèle de 750cc sera destiné à jouer un grand rôle militaire. Je reviendrai d'ailleurs plus tard sur ce sujet, dans un autre article intitulé "BMW et la guerre".

En outre, j'ai pensé que ce dessin vous intéresserait. On dénote en effet après étude de ce dernier, une avance technologique très grande. Ce schéma représente la fourche télescopique de la R12 à amortisseurs hydrauliques. Particularité importante : aucun entretien requis.



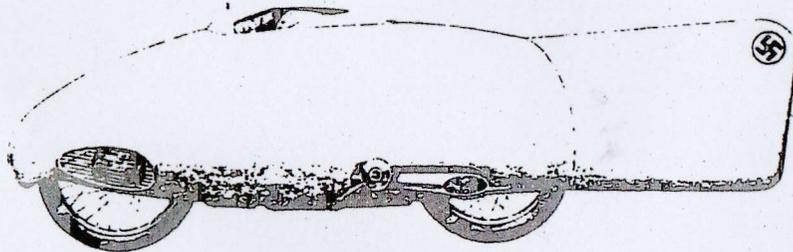
La R12 sera essayée à toutes les sauces. Et bien souvent, on la retrouvera attelée. Elle sera tantôt au service des postes, tantôt au service incendie. Il y aura même un prototype équipé de chenilles. Mais elle sera surtout à vocation militaire, et cela aussi bien en sidecar qu'en solo.

Sa soeur la R17, ne sera qu'une R12 modifiée. Son moteur sport à soupapes en tête fera qu'elle sera plus à l'aise avec la vie civile.

Dans le domaine des records, Ernst Henne, toujours lui, continue sa poussée, et atteint cette fois 256,04 km/h le 27 septembre 1935.

Six ans se sont écoulés depuis son premier record et Henne continue d'améliorer sa marque personnelle.

C'est aussi en 1935 que l'on se rend compte des effets aérodynamiques sur les motos. La figure suivante vous présente Henne et sa moto habillés d'un carénage intégral.



1936, le 12 octobre exactement, sur une ligne droite barricadée de l'autoroute de Frankfort, Henne atteint les 272,2 km/h.

Le ministère de l'air allemand décide que les moteurs refroidis à l'air seront laissés à BMW et que ceux refroidis au liquide seront construits par Daimler-Benz.

BMW met en production une 6 cylindres à 2 carburateurs et l'armée occupe l'usine de Eisenach. Là, BMW construit des canons, des lance-fusées, des grenades à main et des voitures pour l'infanterie.

La construction de matériel militaire prendra fin en 1941.

La R3 fit son apparition. C'était un monocylindre de 300cc, reprenant l'allure ancienne sans innovation spéciale. Elle fut reconnue comme étant une machine de tourisme puissante et maniable.

La R5 par contre, était d'une conception inédite : moteur 500cc à soupapes en tête et carter tunnel. Deux arbres à cames entraînés par une chaîne de distribution et ressorts de soupapes en épingle à cheveux, avec pour compléter le tout, un nouveau cadre tubulaire. Sa boîte était à quatre rapports au pied et commande manuelle auxiliaire. Outre une fourche hydraulique améliorée, elle fut équipée de repose-pieds. De quoi faire rêver plus d'un collectionneur...

1937, l'automobile BMW 328 est réputée pour être la plus rapide et devient bientôt le rêve de tous les maîtres de la route.

Sur le plan motocycliste maintenant : pendant toute cette série de performances, les anglais ne sont pas intervenus. Ils attendent leur heure.

Celle-ci sonne le 17 avril 1937 lorsque, utilisant à son tour la ligne droite de Gyor en Hongrie, Eric Fernihough devient recordman du monde du kilomètre lancé à 273,2 km/h, sur une Brough Superior de 1000cc.

Mais les italiens entrent, eux aussi, dans la course et, le 21 octobre 1937, sur l'autoroute Bergame-Brescia, Pierro Taruffi, sur une Gilera-Rondine 500cc à quatre cylindres suralimentée, atteint la vitesse de 274,18 km/h. Malheureusement ce record ne sera pas homologué car un nouveau règlement de la FMI ne reconnaissait un nouveau record que quand le dernier dépassait le premier d'au moins 5%. De ce fait, la performance de Taruffi ne put lui valoir le titre de "l'homme le plus rapide du monde", bien qu'elle représentât effectivement un nouveau record dans les catégories 500 et 750cc.