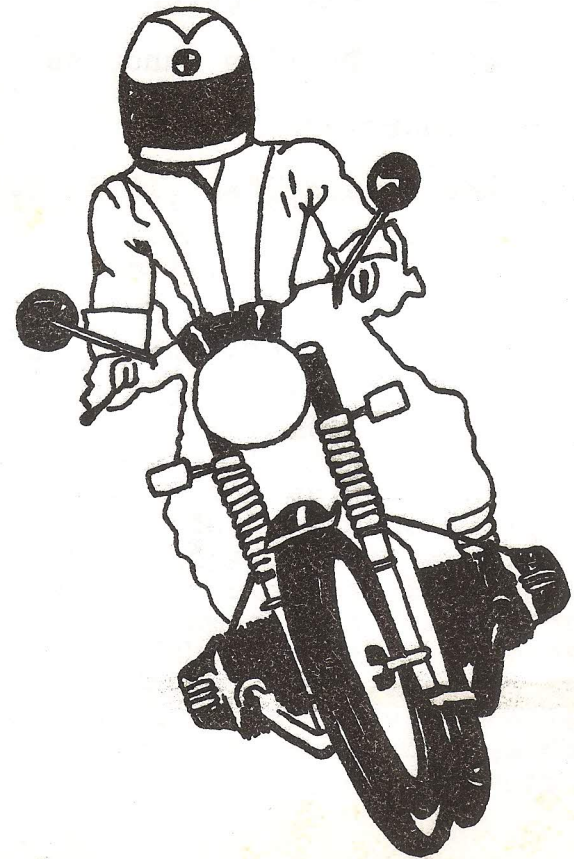


BMW MOA FRENCH CONNECTION

Journal du Club



Jan: 83

N°6

S O M M A I R E

=====

- 3 - Compte rendu du rassemblement de Nexon
- 4 - Avis BMW
- 5 - Informations
- 6 - Nouveaux adhérents
- 7 et 8 - Petites annonces
- 9 - Courrier
- 3 ème épisode "Au Fil du Temps en BMW"

ooooo

COMPTE RENDU DU RASSEMBLEMENT DES 25 & 26 SEPTEMBRE 1982 A NEXON (PRES DE LIMOGES).

Nous tenons d'abord à préciser que ce rassemblement était, bien sûr, un rassemblement BMW mais pas organisé par la French Connection. En effet, vient de se créer, il y a 6 mois, le BMW Moto Club du Limousin ou Maureen et celui-ci organisait son 1er rallye les 25 et 26 septembre derniers. Certes, sur un week-end de 2 jours, les membres de la French Connection ne purent se déplacer en grand nombre et je peux vous dire que d'un sens, ils n'ont pas eu vraiment tort. Je m'explique, malgré une brillante organisation de ce moto-club, la météo n'était pas avec eux ce jour là. Pour moi, tout a commencé le samedi matin avec la combinaison de pluie because la RS avait laissé sa robe protectrice au garage...
1ère étape : La Roche Guyon - St Laurent de la Plaine, 320 km sous la pluie. M'enfin, quand on roule à moto, il faut s'attendre au pire et le pire, le voilà. Après un bref arrêt en pays Angevin où, il faut le préciser, un soleil timide essayait de traverser les nuages, la "caravane" (3 membres de la F.C. Gilles et Titi Bidet et moi-même) repartit arnachée d'équipements de pluie indispensables afin de braver les trombes d'eau tombant sur la route.
Ce fut vers 19 h 30, par l'intermédiaire d'un limousin pas très clair (eh non, il n'était pas noir...) que nous arrivâmes sur le lieu de la réunion. Deux grands chapiteaux avaient été dressés en hâte le matin en cas de pluie car, aux dires de l'un des organisateurs, il n'avait pas plu depuis 3 mois à Limoges. Pour finir la soirée, les invités tout humidifiés furent conviés à déguster la super "choucroute de Limoges". C'est là, par hasard, que nous retrouvâmes un autre membre de la F.C., Alain Hernoux, de Charente-Maritime. Le lendemain, la pluie ayant décidé de s'arrêter vers 10 heures du matin, les campeurs rescapés

participèrent à une ballade dans le Limousin. Pour notre part, il fallut déjà penser au retour, après un entretien avec le secrétaire du club qui nous a donné de plus amples détails sur la structure de son club.

Notons quand même qu'ils n'étaient que 17 adhérents alors nous n'avons qu'une chose à dire : bravo à cette petite équipe qui, avec peu de moyens et peu d'habitude pour ce genre de manifestation, a su faire d'un week-end maussade une super journée pour les amoureux de la marque Bavaroise.

DELAMARE Jean-Marie
2, Bld de la Boissière
93230 ROMAINVILLE

oo

AVIS - OPINION - SENTIMENT
=====

En réponse à la question posée sur les problèmes mécaniques des Béhèmes, voici quelques renseignements sur celles que j'ai possédées.

R 60/5 de 1972 utilisée de 85000 km à 115000 km
Pièces changées : poignée d'accélérateur (petit couple conique + chafnette) elle était très usée et se bloquait, joints d'embases et de culasses car ils suintaient.

R 75/6 de 1975 utilisée de 100000 km à 130000 km (les pistons avaient été changés "par précaution" par l'ancien propriétaire vers 90000 km).
Pièces changées : soufflet de caoutchouc du cardan, joint de culasse côté gauche (suintait), poignée d'accélérateur (idem R 60).

R 90/6 de 1974 utilisée de 49000 km à 80000 km
Pièces changées : roulements de roues et de colonne de direction, nez du démarreur électrique fendu en deux lors d'un démarrage !! rotor d'alternateur, rodage de soupapes à 70000 (non indispensable), l'aiguille du compte tour est tombée, mancontact de pression d'huile (fuite), joint spi de bout d'arbre à cames (derrière les vis platinées,

fuite), joint de culasse côté gauche (fuite).
La moto, à peine réparée d'un accident, s'est mise à faire des bruits de boîte très importants quand on coupait les gaz. Elle ne s'est toutefois pas bloquée. En fait, un crabot cassé était passé entre les pignons, les cassant à leur tour ! Donc changement de boîte, mais après un choc.

Amitiés,
BENAC Pierre
Albefeuille-Lagarde
82290 LAVILLEDIEU DU TEMPLE

oo

I N F O R M A T I O N S
=====

Rappel des dates de nos rallies pour 1983

2.3.4. avril à BLANCAFORT (Cher)
Organisateur : SEGAL Jean-François

12.13.14.15 mai en BRETAGNE
Organisateur : LE BOUTER Guy

21.22.23 mai à ROANNE - RALLYE NATIONAL
Organisateur : AKROUM Ziann

14.15.16.17 juillet dans les ARDENNES
Organisateurs : BARRE Corinne et André

13.14.15 août en Alsace
Organisateurs : BRUGGER Elisabeth et Jean-Louis

29.30.31 octobre et 1 novembre à TRIPLEVAL (Val-d'Oise)
Organisateur : DELAMARE Jean-Marie

Nous demandons aux organisateurs de nous envoyer suffisamment tôt le lieu précis de leur rassemblement ceci afin de pouvoir le publier, en temps voulu, dans le journal. Il en est de même pour toute annulation. Merci d'avance.

Nouveaux adhérents :

- 67 - TRIMAILLE Jean-Antoine
135, vieux chemin d'Istres 13300 SALON DE
PROVENCE
- 68 - MILLADE André
Le Polygone P6 MOUSSEROLLES 64100 BAYONNE
- 69 - BIERETT Axel
15, rue de la Chapelle B-4671 MORESNET
BELGIQUE
- 70 - JASON Philippe
12, rue St Jean 14300 CAEN

oo

Je lance un appel à ceux qui ont déjà participé à l'un de nos rallies. Des tas de photos ont été prises lors de ces rassemblements. J'aimerais que vous me fassiez parvenir le négatif ou la diapo la plus représentative, à vos yeux, d'une réunion. En me précisant, s'il vous plait, de quel rallye il s'agit. Je ne vous demande pas ceci à des fins personnelles mais dans le but de promouvoir un peu le BMWMOA French Connection chez nous et ailleurs. Soyez tranquilles, les négatifs et diapos vous seront renvoyés sans dommages. Puisque je prends la plume (enfin, la touche de la machine à écrire...), sachez que Nancy BROOKHART qui est "BMWMOA Club Coordinator" aux U.S.A. vous envoie, à tous, par mon intermédiaire, ses vœux pour 1983 au nom de tous les officiels d'outre-Atlantique. Je fais de même en espérant que notre club continuera sur sa lancée qui, à mon avis, a pris une bonne trajectoire.

Bonne année à tous,
Bien amicalement.

Carole

AU FIL DU TEMPS EN BMW par Pat Castel

Bien que très rapides, les BMW manquaient de maniabilité sur les circuits sinueux. Des pilotes d'élite tels que Koppen, Henne, Bauhofer, Gall, Stelzer et Soenius ne pouvaient tenir leurs concurrents anglais aux machines plus lentes certes, mais combien plus maniables. Ce ne fut donc pas une surprise lorsque en 1930, BMW se retira de la compétition.

En 1926, la R42 vint remplacer ou plutôt compléter la R37. Avec son moteur à soupapes latérales, elle n'était destinée qu'à un usage spécifiquement tourisme.

Sa boîte de vitesses était toujours lubrifiée à la graisse, mais par contre, sa transmission arrière le fut à l'huile à partir du numéro #71401.

De série, les attaches pour sidecar étaient prévues. En fait, la grande nouveauté de la R42 fut le frein sur le cardan disposé sur la boîte de vitesses et doté de segments étroits.

Entre temps, l'usine continuait de progresser et, en 1927 la première moto de 750cc, la R62 terminait ses essais. La production commencera l'année suivante. En outre, BMW a déjà construit et vendu 25000 motos.

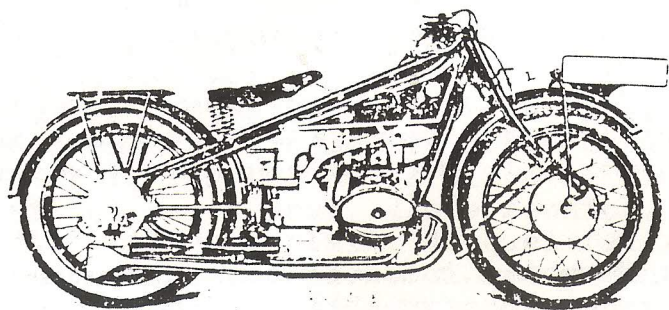
Pour les amoureux de l'automobile, 1928 verra naître la BMW Dixie, petite limousine de 15cv qui par sa finition et sa fiabilité, sera à l'origine de la réputation de BMW en tant que constructeur d'automobiles.

Les collectionneurs apprécieront la réplique au 1/24ème de Heller portant la référence #700 et qui comporte environ 80 pièces à coller.

N'oublions pas que si je vous parle d'un modèle en particulier, BMW comptait plusieurs modèles chaque année. Ainsi trouvons nous un modèle en 1927, la R47 qui n'est en fait qu'une R42 modifiée.

Cette R42 modifiée, la R47, verra son moteur passer des soupapes latérales aux soupapes en tête. Son frein avant sera renforcé et sa boîte de vitesses sera lubrifiée à l'huile. Enfin, un phare et un klaxon apparaîtront.

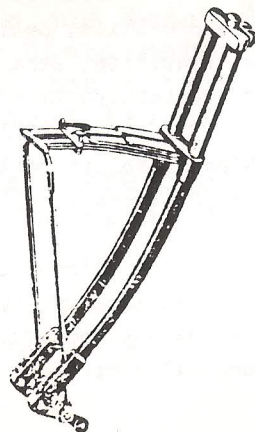
En 1928, il y eut aussi la R52, une 500cc à moteur à grande course, qui en version sport fut équipée de cylindres à grandes surfaces nervurées en aluminium. Ce modèle fut suivi de la R57 qui reprenait l'allure du modèle précédent mais qui était munie de soupapes en tête.



R52/R57

Notre fameuse moto de 750cc, la R62 arrive enfin sur le marché, bientôt suivie par la R63 qui est à soupapes en tête. Notons que le système électrique à cette époque était en option, et que même alors c'était déjà Bosch le fournisseur de l'usine.

Jusqu'aux environs de 1930, la suspension avant de la BMW était la même que celle de l'Indian, c'est à dire à roue tirée, contrôlée par deux ressorts à lames placés devant la fourche. (voir croquis à droite)

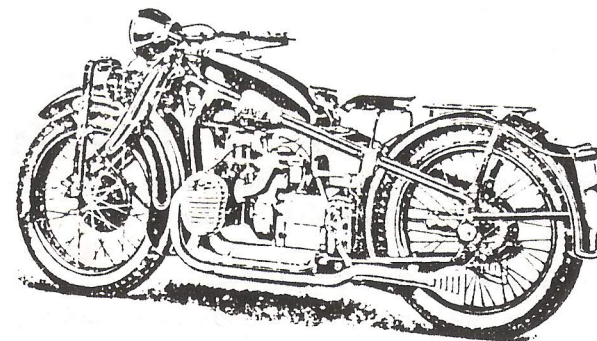


1929 sera l'année où le pilote de l'usine BMW, Ernst Henne battra record sur record.

Finalement, Ernst Henne apportera pour la lére fois en Allemagne le record du monde absolu sur moto, avec une BMW 750cc à compresseur faisant 55cv en parcourant le 9 septembre 1929 près de Munich le 1000 mètres en 16,73 secondes, ce qui correspond à une vitesse maximum de 221,530km/h: ce qui à l'époque est quasi incroyable.

Je vous rappelle que nous ne sommes qu'en 1929. Bien-sûr nous sommes loin des 487,515km/h de Don Vesco sur sa Yamaha en 1975, mais pour l'époque, avec des moyens primitifs en comparaison de maintenant, nous ne pouvons qu'applaudir à pareil exploit. Et vous verrez que par la suite, Henne ne se contentera pas de cela.

La R11 présentée cette année là, bénéficie par rapport aux précédents modèles de série de changement fondamentaux: cadre et fourche en acier embouti, éclairage avec dynamo-magnéto de série, roue avant et arrière avec moyeu à broches.



BMW R11

Cinq modèles furent construits : 1929 l'original, 1930 le frein sur le cardan fut perfectionné, 1931 arbre à cardan en deux parties, 1933 changement de vitesses à coulisse, et en 1934 deux carburateurs Amal portèrent sa puissance à 20cv.

En 1929, il y eut aussi la R16 qui n'avait de différence avec la R11 que son moteur.

C'était un moteur plus sportif de 750cc à soupapes en tête, qui fut modifié en 1933 par le changement de vitesses à coulisse et par deux carbus Amal en 1932 qui portèrent sa puissance à 33cv.

1930, la crise économique conduit BMW à construire une motocyclette bon marché, la R2 de 200cc pour laquelle on ne paie pas de taxe et qui nécessite pas de permis de conduire.

Particularités de la R2 : cadre en acier embouti, moteur avec carter-tunnel, boîte à trois vitesses avec commande à rotule, frein à tambour et béquille sur la roue avant.

En 1931, suite à la répression et aux mesures budgétaires sévères, BMW se maintiendra sur le marché.

Cette année là verra le pilote Von Gronau faire le tour du monde en 234 heures de vol; il aura ainsi parcouru 44000 kms avec un avion équipé d'un moteur BMW VLL de 600cv.

Cette même année, les motos BMW remportent 7 records mondiaux et gagnent la course des 3 jours dans le massif du Harz, ce fut la plus grande épreuve d'endurance d'Allemagne : 22 médailles d'or.

Un fait à souligner durant cette année là, un véhicule sur rail, un peu bizarre, fait sensation : le "Schienen-Zepp" propulsé par hélice. Au cours d'essais entre Berlin et Hambourg, il atteint la vitesse record de 230km/h, la plus grande vitesse sur rail. Son moteur : un BMW à 12 cylindres.

La technologie moderne nous fait maintenant voyager à 260km/h à bord du TGV, et cela ne nous étonne même plus. Certes le record absolu de vitesse pure sur rail est toujours un monopole français, mais pour combien de temps encore ?

Chaque jour qui passe, nous emmène d'avantage dans cette course au savoir et à la puissance, un domaine que BMW a appris à connaître et à contrôler au fil des années.

DELAMARE Jean-Marie
2, Bld de la Boissière 93230 ROMAINVILLE

Vend : Duvets type armée, super chauds (testés sur le terrain...de camping !), couleur kaki, 300,00 F pièce.

Echangerai : côté droit haut de carénage RS + partie basse centrale entourant le radiateur d'huile.

Contre : 2 parties basses droite et gauche du même carénage entourant les cylindres.

00000

FETZER François
10, rue Debussy 28500 VERNOUILLET

Cherche : Boite de vitesse complète de R 50/2 ou R 50 sport, 1 tan-sad pilote pour série 2. Merci.
"Confort, sécurité, souplesse !... roulez BMW."

00000

MAILFAIT René
50, rue de l'Hôtel de Ville HAUTES RIVIERES
08800 MONTHERME

Vend : Pour séries 5, 6, 7 selle Denfeld type gendarmerie, 400,00 F
Pour R 50/2, 1 réservoir, 1 selle caoutchouc, 1 moteur sans magnéto. Prix à discuter.
Pour R 45, 1 réservoir neuf (beige métal) 1 roue avant légèrement voilée + 1 disque 1 support phare. Prix à discuter.

00000

MILLADE André
Le Polygone P6 MOUSSEROLLES 64100 BAYONNE

Vend : 1 sac réservoir "Harro", 200, 00 F.
1 paire de sacoches réservoir fermant à
clé marque "Moto Bag Drancy", 300,00 F.
1 voltmètre BMW, 100,00 F., 1 paire
d'amortisseurs BMW, 300,00 F., 1 plaque
transistorisée, 550,00 F., 1 paire de
protège échappements, 100,00 F.

Toutes ces pièces sont en très bon état
et ont très peu servi. Les frais de port
sont à diviser par deux si j'envoie de
Bayonne et les pièces peuvent être prises
à Paris chez mon frère.

ooooo

CASTEL Patrice
1011 St André MONTREAL QUEBEC H2L 3S4 CANADA

J'aimerais connaître l'adresse de la compagnie
FERRODO pour les plaquettes de freins BMW ainsi
que celle de la compagnie KNECHT qui produit un
excellent filtre à huile pour BMW. Je pense que
KNECHT est en Autriche. Merci.

ooooo

C O U R R I E R

=====

BIERETT Axel
15, rue de la Chapelle B-4671 MORESNET BELGIQUE

J'ai, dernièrement, fait parvenir un courrier à
CP AIRLINES de Toronto dans le but d'obtenir le
tarif d'un voyage Outre-Atlantique avec motos.
Un tel déplacement pourrait-il intéresser quel-
ques personnes ? Dans l'affirmative, écrivez-
moi afin que je puisse avoir un nombre approxi-
matif de participants, et j'aurais également
besoin de connaître, en cas de réponses positi-
ves, les durées de vos vacances 1983 ou 1984.
D'autre part, les membres de la F.C. seraient-
ils prêts à faire un voyage commun, pendant
l'été 1983, en direction de la Scandinavie, par
exemple ? Dans le cas où un voyage aux U.S.A.
s'avèrerait trop honéreux et lointain.
Autre chose, les membres de la F.C. aimeraient-
ils se réunir pour fêter ensemble le prochain
nouvel an ? Je veux bien vous ouvrir ma maison
quoique cela fasse peut-être un peu loin pour
certains. Il serait possible de nous arranger
pour la question nourriture afin d'éviter les
frais et le travail. On en reparlera, de toute
façon.

Merci beaucoup à tous ceux qui ont participé à
mon rallye de Belgique, ainsi qu'à ceux qui
m'ont écrit pour s'excuser. Le week-end m'a plu
et je recommencerai sûrement l'année prochaine.

Bien amicalement.