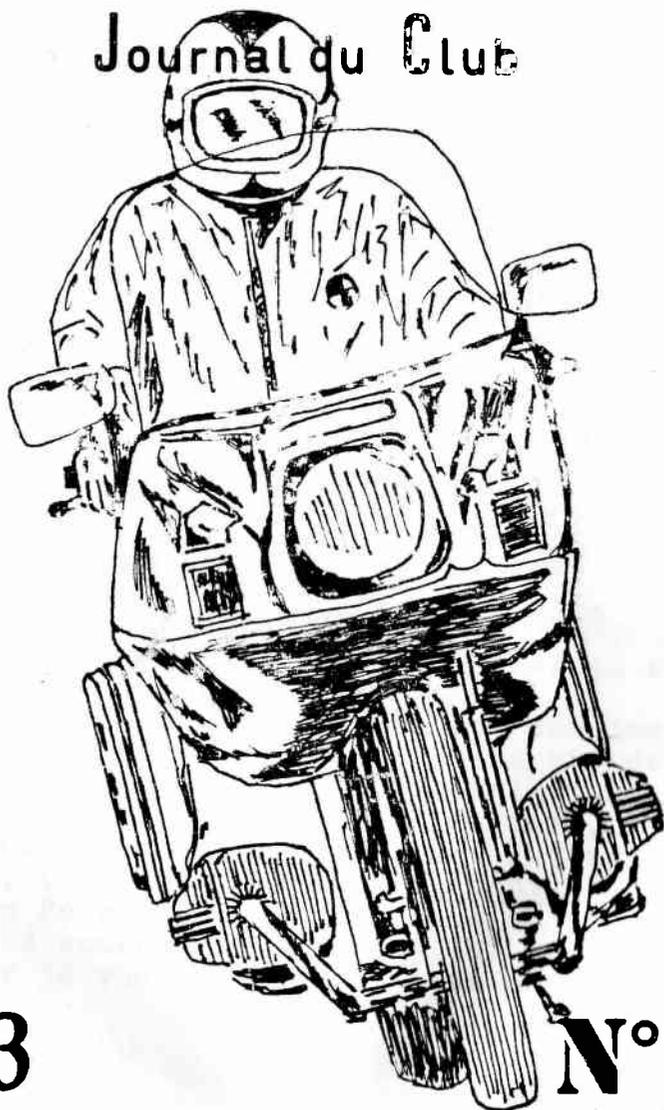


BMW MOA FRENCH CONNECTION

Journal du Club



Mai: 83

N°10

S O M M A I R E

=====

- 3-4 Retour d'un rassemblement Hivernal
- 5-6-7 Rassemblement en pays Sancerrois,
Compte rendu
- 8 Hommage à "Jojo la moto"
- 9 Informations
- 10 Petites annonces
- 11 Adhésions et réadhésions
Liste des rallies BMWMOA A.D.

7ème épisode "Au fil du temps en BMW"

Dessin de couverture : André BARRE.
- 12 Dernière minute

Notre retour du rassemblement de Sancerre a commencé dans la bonne humeur mais a bientôt changé, dès la station d'essence de Cosne S/Loire, car la neige tombait sans arrêt. Puis, sur la petite départementale vers Toucy, la neige qui collait à la route ne nous permettait pas de rouler au-dessus de 30 km/h. Jocelyne et René, sur leur 80 G/S étaient déjà bien mouillés, surtout les gants... C'est à ce moment que l'on a beaucoup pensé à Tim en espérant qu'il n'était pas passé par là, comme à son voyage aller, à 140 km/h !! On s'est arrêtés dans un café à Toucy pour se réchauffer, le moral était à zéro et la conversation tournait aux sarcasmes... "on aurait mieux fait d'y aller en stop et chercher des side cars... achetons une voiture par ici..."

Il était déjà 13 h et il nous restait 500 km à parcourir. Heureusement, la neige se mit à fondre sur la route mais pour le temps, il restait nettement mauvais. Mes surbottes de plastique, marque supermarché d'un produit inconnu en France, furent à la hauteur de la situation bien que j'avais plutôt l'air d'un invalide avec ça aux pieds...

La halte suivante se fit à Troyes toujours pour nous réchauffer, steak-frites et quelques cafés. René et Jocelyne étaient complètement mouillés, faute de carénage sur la G/S. Ils continuaient à rouler malgré tout. Le temps ne s'améliorait pas. Il nous fallait nous arrêter tous les 70 km à cause du froid. C'était le maximum.

A Vouziers, dans les Ardennes, nos chemins se sont séparés. Mes copains Ardennais ont continué vers Charleville et moi vers la Belgique. Le temps devenait de plus en plus mauvais, la neige sur la route, le vent, la flotte. Au barrage de Fraiture, (centre de ski normalement abandonné à Pâques en Belgique) je me sentais un peu déplacé avec mes 2 roues. Le Plat Pays fut traversé sans halte car je voulais rentrer chez moi avant la nuit.

A cause de la pluie, j'ai eu un court-circuit dans mes phares longue portée et ce n'est pas drôle sur les petites routes Belges. Je suis arrivé chez moi à 22 h après 600 km qui ne m'ont jamais parus aussi longs. Pour ma prochaine "hivernale" à Pâques, au sud, je prendrai le side-car... C'était quand même un excellent week-end. Je suis content de l'avoir fait. Ils sont fous ces motards !! Bonjour à Jocelyne, André, René et Corinne. J'espère que ça va mieux maintenant...

Bien amicalement à tous.

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

N.D.L.R. Si ça peut te consoler, Axel, Pascal et moi avons mis 2 h pour faire 20 km, nous avons eu de la neige sans arrêt jusque Montargis et des averses de pluie carabinées. Partis de Cevry à 9 h 30, arrivés à Dunkerque à 20 h 30. 520 km... Pas mal comme moyenne non ?...

Carole

RASSEMBLEMENT EN PAYS SANCERROIS

2-3-4 AVRIL 1983

COMPTE RENDU

Etaient présents :

SEGAL Jean-François } Organisateur 90/6 PARIS
DELAMARE Jean-Marie } Organisateur 100/RS ROMAINVILLE
BARRE André et Corinne - 100/RT CHARLEVILLE-MEZIERES
BIERETT Axel - 90/2 MORESNET BELGIQUE
SHAFFER Tim - 100/RS BUNDENBACH R.F.A.
LEBAR Sophie - R 65 PARIS
BERLIAT Jean-Charles - 80 G/S CERET
MOLLAT Emmanuel - 100/7 BOULOGNE-SUR-MER
BECARD Michel - R 100 LE PORTEL
FETZER Nadine - R 65 VERNOUILLET
FETZER François - " " "
LAHAYE Daniel - 850 CALIF. VERNOUILLET
BIDET Gilles - 100/RS ST LAURENT-DE-LA-PLAINE
BUREAU Jacky - " " " " " "
MAILFAIT René et Jocelyne - 80 G/S HAUTES-RIVIERES
LE VAN CANH Pascal - 90/6 DUNKERQUE
DRUELLE Carole - 60/6 "

Puisqu'il faut bien commencer par quelque chose, partons de Dunkerque le 1er avril sous la pluie, subissons les éternels bouchons de Meaux, Melun, Nemours, Montargis et Gien avec un soleil timide puis débarquons à Cevry, faisons les derniers 500 m en compagnie des BMWistes Ardennais et d'Axel et enfin, pénétrons aux Buissonnets, lieu du rassemblement.

Il faut reconnaître que Jean-François et Jean-Marie ont trouvé quelque chose de vraiment super pour organiser ce rallye. Une vieille maison dans la verdure et les fleurs, possédant tout ce qu'il faut pour la cuisine et le dodo et avec, c'est ce que nous avons le plus apprécié durant le week-end une très belle cheminée à feu de bois. (je vous assure qu'elle a consommé !!)

.../..

Les arrivées se sont succédées durant toute la journée de samedi mais un bon nombre d'adhérents, qui avaient répondu favorablement aux invitations, ne purent prendre la route à cause de la neige.

La soirée de samedi s'est passée dans un restaurant où nous avons dégusté un super couscous Sancerrois... spécialité locale... suivi d'une salade de cresson. A ce propos, savez-vous ce qu'est la douve ? Eh bien voilà ce que dit le Larousse :

"Genre de vers trématodes (classe de vers plats, parasites des vertébrés, amis de la culture bonjour) La douve du foie détermine chez l'homme des accidents mortels". Et savez-vous que ces charmantes bestioles vivent dans le cresson ?!... Moi non plus je ne le savais pas mais j'ai eu la chance, à l'arrivée de cette salade sur la table, d'avoir une leçon de sciences naturelles "en direct" par René Mailfait. Du coup, je n'ai même pas goûté une seule misérable feuille de ce plat. Vous ne pourrez jamais vous imaginer la tristesse du cri d'agonie de la douve au fond d'un saladier... C'est d'un lamentable... à mourir de rire. Et puisque j'en suis à René, on trouve des objets vraiment intéressants dans la région des Ardennes. En faisant des fouilles, il est possible de mettre à jour des bielles fossilisées. Mais oui ! Etonnant non ? En tout cas, à cette déclaration, c'est Axel qui cette fois a failli trépasser...de rire.

Bref, inutile de vous préciser d'avantage l'ambiance de cette soirée qui s'est poursuivie devant la cheminée des Buissonnets.

Assez tôt, le lendemain matin sont arrivés Gilles et Jacky, passablement gelés avec les signes avant-coureurs du mauvais temps. La ballade étant prévue, nous nous sommes mis en route. Très belle promenade à travers les vignobles et sous la neige. Arrêt repas à Chavignol où l'on nous a servi le fameux crottin. Frais, demi-sec ou sec, c'est délicieux. A condition d'aimer le fromage de chèvre, bien sûr. Notre virée s'est poursuivie jusque Sancerre sous une averse de grêles... Puis nous avons fait un autre arrêt dans un château (dont je ne me rappelle plus le nom) où nous avons pu admirer les "petites vieilles" du rallye Paris-Bourges. Avec en parti-

culier une 1000 Vincent qui a terriblement séduit François Fetzter : il a bien failli tomber à genoux en pleurant devant elle... Dommage que le soleil était absent, le site était magnifique.

A notre retour aux Buissonnets, nous avons procédé à la remise des coupes. Le prix de longue distance a été remis à Tim Shaffer. La deuxième coupe a été offerte à notre "grillon du foyer", Jocelyne Mailfait, qui s'est vraiment coupée en quatre pour entretenir tout le groupe durant le week-end. Petits déjeuners, déjeuners, dîners, presque tout est passé entre ses mains. Elle est infatigable, merci encore Jocelyne !

Comme la veille, la soirée a continué devant le feu de bois, grillades au menu, et pour réchauffer tout le monde, vin chaud à volonté.

Le lendemain matin, jour du départ, la grosse surprise nous attendait : des flocons... des flocons... Pas question de rester indéfiniment sur place, il a bien fallu partir (voir courrier d'Axel). La moto sous la neige, vous aimez ? Moi pas du tout. Surtout quand ça glisse, qu'on a pas pied, qu'on a des lunettes, qu'on ne voit rien à cause de la buée, qu'on doit rouler la visière relevée, qu'on a les mains et les pieds gelés (BMW chaud au pieds, chaud au coeur, une légende...) et que des abrutis en Citroën CX vous doublent en vous arrosant copieusement de neige boueuse ! Mais à part ça, on a roulé et on a récupéré le soleil sur l'autoroute du Nord. Ne rigolez pas, c'est vrai !!

Nous avons passé un excellent week-end aux Buissonnets, j'espère qu'il nous sera possible d'y retourner une seconde fois pour y rencontrer le soleil, par exemple...

Une dernière note pour vous signaler que ce rassemblement nous a amené une nouvelle adhérente, Sophie Lebar et un Guzziste, invité par la famille Fetzter. C'est à ce titre qu'il a échappé de justesse au lynchage d'ailleurs...

A bientôt en Bretagne et à Roanne.

Bien amicalement à tous.

HOMMAGE A "JOJO LA MOTO"

Georges Monneret, le plus prestigieux pilote motocycliste que la France ait connu, est décédé, le 4 avril dernier, à Paris. Il était âgé de 75 ans. Né à Lille en 1908, mais parisien dès que sa carrière prit tournure, Georges Monneret laisse derrière lui un palmarès hors du commun : 19 titres de champion de France, 180 records du monde les plus divers et un total de 499 victoires.

Autre dominante de la carrière de Georges Monneret, "Jojo la moto" puis "Pépé la moto", fut sa longévité. Il cessa de s'aligner en course à 63 ans, dans le tour de France moto qu'il n'acheva pas à cause d'une chute. Il fit 38 saisons de course et la Fédération Française de Motocyclisme dut même créer une catégorie spéciale de licence pour lui puisque les règlements interdisaient la compétition aux plus de 50 ans. Cela lui permit d'être encore champion de France de vitesse 350 cc à 57 ans. En 1923, (Georges Monneret avait alors 15 ans) il reçut sa première vraie moto. Une "Alcyonnette", le plus minuscule engin motorisé de l'époque. 16 ans, il posséda une Terrot à courroie avec laquelle il s'engagea dans la course de côte de Gometz, sous un nom d'emprunt, pour ne pas déplaire à papa Monneret.

Sa troisième moto fut une 500 Suplexa qui finit sa course, quelques jours plus tard, le long d'une voie de chemin de fer, sur la route de Lille. Puis il y eut une 500 Sunbeam mono culbutée et toutes les autres...

J'ai noté une réflexion de Jojo : " A ceux qui, toujours trop nombreux, s'imaginent qu'il suffit d'avoir avant tout "la machine" pour aller plus vite que les autres, je pose la question :
- pourquoi Honda, une réalisation Japonaise, confie-t-il ses engins à l'anglais Hailwood ou à d'autres européens au lieu de les mettre aux mains de japonais ?"

Carole

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

Veillez noter que notre président actuel, Jean-François SEGAL, ne tient pas à poursuivre ses activités. Il reste cependant, bien entendu, membre de la French Connection. Le poste est donc vacant, une décision devra être prise lors du rassemblement de Roanne. Réfléchissez, notre club étant une association en bonne et due forme, il n'est pas possible de demeurer sans président. Je compte sur votre initiative.

A l'occasion des rallies de Bretagne et de Roanne, il vous sera présenté, comme au rassemblement de Pâques, la maquette préparée pour une éventuelle commande de sweat-shirts. Cette commande se fera compte-tenu du nombre de personnes intéressées, le club prenant à sa charge 50 % du prix d'achat des sweat-shirts.
Avis aux amateurs.

N'oubliez pas de retourner vos invitations à Guy Le Bouter et à Ziann Akroum... Merci pour eux.

P E T I T E S A N N O N C E S

De la part de BASILEO Thierry - 56 -

- Cherche cylindres de 600, séries indifférentes, mêmes inutilisables.
S'adresser à : Mr GAUCHON 29, rue Ampère 38000 GRENOBLE.

Jean-Antoine TRIMAILLE
135, Vieux Chemin d' Istres
13300 SALON DE PROVENCE.

- J'aimerais faire connaître un bouquin commercialisé par BMW, disponible sur commande chez tous les concessionnaires moto ou auto : "BMW MOTORRADER". Ce livre de 192 pages est écrit en 3 langues, (allemand, anglais et français) il retrace l'histoire technique et sportive de nos motos préférées. Abondamment illustré en photos noir et blanc et "éclatés", il est cependant un peu cher, actuellement autour de 200 F.

A bientôt, à Roanne.

Nouvelle adhérente :

MERKS Marion - R 50/2
15, rue de la Chapelle
B-4671 MORESNET BELGIQUE

Réadhésion :

J'ai le plaisir de vous annoncer le retour parmi nous de la famille BARRIELLE Francine et Jean-Pierre, avec un petit membre supplémentaire Hervé (6 mois et déjà 2000 km en side-car...)

Donc, BARRIELLE Jean-Pierre - N° 32 R 90/6 GEP
BARRIELLE Francine - N° 33
42, rue des Vosges
68600 VOLGELSHEIM.

LISTE DES FUTURS RASSEMBLEMENTS DU BMWMOA
ABTEILUNG DEUTSCHLAND. (information communiquée
par Tim Shaffer)

oooooooooooooooo

- 18 - 19 juin - 2ème Wetterau Rallye à Hessen
- 1 au 4 juillet - 10ème Schmidtburg rallye à Bundenbach organisé par Tim. (voir invitation)
- 29 au 31 juillet - Rallye de Ludwigsburg près de Stuttgart.
- Fin août (date non précisée) 2ème Wattenkieker rallye, à Bremerhaven, près de la Mer du Nord.
- 16 au 18 septembre - 3ème "Huttentreffen" à Jaunpass en Suisse. 50 km au Nord de Bern.
- Octobre - (date non précisée) 5ème "Treffen am Stein", à Bad Kreuznach - 20 km à l'ouest de Mainz.
- Novembre - (date non précisée) 5ème "Appelwoi Treffen" à Francfort.

DERNIERE MINUTE

A la demande de Jean-Marie DELAMARE 2, bld de la Boissière 93230 ROMAINVILLE, je rappelle la liste des pièces qu'il lui est possible d'obtenir à tarif réduit :

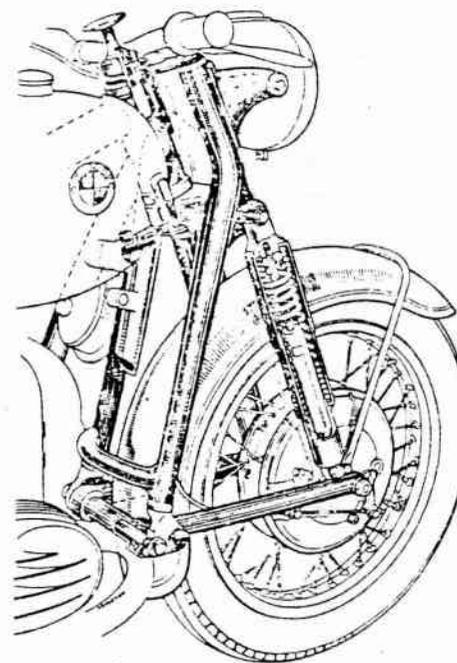
- Pneus Metzeler

325 S 18
400 S 18
400 H 18
325 H 19
325 S 19
400 S 18 (enduro)
300 S ZI "

- Autres pièces

Filtre à air BMW
Filtre à huile BMW
Plaquettes de freins
Copies de pots BMW..... 500,00 F la paire.

Pour avoir les prix actuels de ce matériel, veuillez contacter Jean-Marie (1) 857.02.18 après 21 h.



Suspension avant Earles série 2

En 1955, arrive la R26 à Bras arrière oscillant et son car-dan n'est plus apparent et sa four-che avant est du type Earles.

Equipée du nouveau cadre à bras oscillant et du puissant monocylindre, la R26 bénéficie de toutes les qualités d'une moto de tourisme rapide.

Apparait la R50 avec un chas-sis ressemblant à celui du modèle précédent mais plus solide

Le moteur est celui de la R51/3 avec un embrayage à diaphragme et une boîte de vitesses à trois arbres.

La R69 sera identique à la R50 sauf que ce sera un moteur de 600cc.

1956 - 1957 - 1958 .

La vente des motos baisse, et les ventes autos BMW laissent à désirer.

La R60 qui deviendra la R60/2 à partir de 1960 aura une puissance de 30cv.

A partir de 1967, les modèles US seront équipés d'une fourche télescopique.

Cette machine, la R60, deviendra l'engin idéal pour le sidecar et sera adoptée par les administrations, la police et les forces armées de nombreux pays.

1959. La situation financière est critique pour l'usine. On croit que c'est la fin...

1960. BMW lance les autos 1500, 1600, 1800 et 1800ti. Les fameuses 2002 suivront quelques années plus tard.

Pour la moto, nous ne sommes plus à l'époque où tout était facile pour BMW. L'usine doit faire face aux multi-cylindres italiens et à bien d'autres marques de pays voisins. Les temps ont changé et les habitudes aussi, et cela malheureusement pour BMW.

Le début des années 60 marquera le début d'une nouvelle méthode d'approche de la clientèle motocycliste et l'usine se consacrera bien plus au département automobile plus rentable.

En fait, c'est à cause d'une clientèle motocycliste à tendance administrative (police, gendarmerie, etc..), que BMW conservera dès lors son style dit "classique".

Contrairement à ses débuts dans la moto, de nouveaux modèles n'apparaîtront pas chaque année dans son catalogue motos.

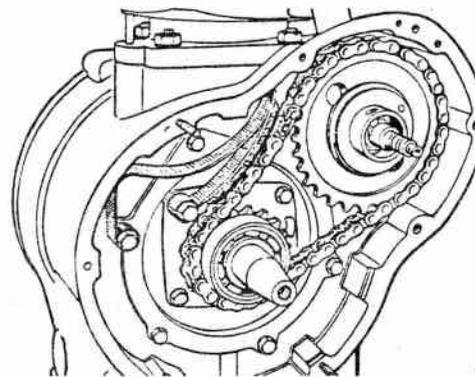
Mais ses modèles seront conçus de façon à standardiser sa production au maximum. Et chaque année, ils se perfectionneront d'avantage pour le plus grand plaisir des amoureux de la marque.

Ainsi, cette décennie des années soixante, ne sera que l'aboutissement d'années de travail suivit, sur une base déjà très vieille.

En 1965, BMW continue toujours de mener sur les championnats de sidecars internationaux. Pour les amateurs de maquettes il faut souligner une réalisation à l'échelle 1/9ème de ce fameux attelage, par la firme italienne Protar.

C'est aussi en 1965, que l'on entend parler pour la première fois d'un nouveau type de BMW. Cette nouvelle moto est, il paraît, d'un dessin différent et bien que respectant le fameux principe cher à BMW, c'est à dire le flat-twin, le moteur a été complètement repensé...

Ainsi, jusqu'à ce que la nouvelle série de motos fasse son apparition, nous chercherons à savoir ce à quoi elles ressembleront, alors que pendant ce temps, nos motos d' alors s'amélioreront.



Ainsi naîtra la R27 en 1960, qui sera fabriquée jusqu'en 1967.

Un détail intéressant sur cette moto, son moteur était équipé d'un tendeur de chaîne automatique de distribution, évitant également les vibrations de celle-ci (voir croquis de gauche).

De 1960 à 1962, BMW produisit aussi la R50S. Son moteur était similaire à celui de la R50/2, mais elle possédait un amortisseur de direction ainsi que des soupapes plus grosses.

La R69S fut produite de 1960 à 1969, comme la R50S, elle était équipée d'un amortisseur de direction et toutes deux furent très prisées à l'époque et sont encore recherchées aujourd'hui pour leur tenue de route et leurs qualités ainsi que leur fiabilité exceptionnelle.

Donc, pour résumer, ces modèles fabriqués en grande partie pour l'exportation, tombent de 8700 à 6000 unités. La vente à l'intérieur du pays est minimale. La motocyclette semble toucher à sa fin.

Malgré cela, l'usine continue à travailler au développement de modèles équipés de moteurs plus puissants.

La construction des motos, se fait maintenant à Berlin-Spandau où un nouveau système de finition est appliqué.