

BMW MOA FRENCH CONNECTION

Journal du Club



PAQUES 1983....

Avril: 83

N°9

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

- 3 - Courrier
- 4 - encore du courrier
- 5 - rallye breton
- 6 - rallye national
- 7 - informations.

- 6ème épisode "Au fil du temps en BMW"

- C O U R R I E R -
=====

J'organiserai mon rassemblement du 30 septembre 1983 au 2 octobre 1983. Le lieu du camping peut encore changer, mais je ferai parvenir une invitation 2 mois auparavant.

Suite à mon courrier paru dans le journal de janvier, je n'ai pas encore reçu de réponse de CP Airlines Toronto. Je vais donc essayer par Francfort et Düsseldorf. Actuellement, je n'aurai pas le temps nécessaire pour organiser un voyage commun mais j'envisagerai, PEUT-ETRE, un déplacement de 3 semaines au rallye national BMWMOA de Lake Placid (N.Y. - U.S.A.) Cela se fera avec une BMW R 50/2 que je vendrai là-bas. Pour ce projet, je cherche un (e) passager (e) qui serait intéressé par un tel voyage.

En attendant,
Bien amicalement à tous.

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

... ENCORE UN PEU DE C O U R R I E R...
=====

Je tenais à vous faire part d'un courrier que j'ai reçu de Carol Plant Bousson, une BMWiste américaine que j'ai eu le plaisir de rencontrer au rallye national de 1981. J'ai une grande admiration pour elle et j'espère que vous méditez cet extrait de lettre.

"... Maintenant je pars pour Mexico City et je ferai du tourisme au Mexique pendant 6 semaines avant de rentrer chez moi. Je pilote toujours ma R 90/S de 1975. C'est une très bonne machine. L'année dernière j'ai parcouru 32.000 miles ! (1 mile = 1609 m. Faites le calcul...) Mais j'ai aujourd'hui 71 ans, aussi, peut-être qu'un jour, j'aurai quand même besoin d'un side-car bien équipé !!..."

Qu'en pensez-vous ? En tout cas, nous en reparlerons dans quelques dizaines d'années, si le club a toujours bon pied, bon oeil.

Carole

1 ER RASSEMBLEMENT BRETON
=====

12-13-14-15 MAI 1983
=====

POINTE DE PENVINS (56)
MORBIHAN
=====

Organisateurs : LE BOUTER Guy
MICHEL Maryse

Pour vous y rendre, 2 itinéraires possibles :

- Par NANTES - Sortir sur MUZILLAC et prendre la direction de SARZEAU. Rester sur la nationale pendant 17 kilomètres et prendre la Pointe de PENVINS sur la gauche.
- Par RENNES - A PLOERMEL, prendre VANNES, ne pas entrer dans la ville et continuer sur NANTES par la voie express. Sortir à SARZEAU et 10 kilomètres après, prendre à gauche en direction de PENVINS.

Le camping se situe au bout de cette route, longue de 6 km environ. Ce sera fléché. Le camping servira uniquement de "dortoir". Le reste se passera chez Maryse et Guy. Il y aura une personne à l'accueil au camping dans l'après-midi. Veuillez renvoyer l'invitation jointe au journal avant le 4 mai au plus tard.

Merci.

- 4 EME RASSEMBLEMENT NATIONAL -

=====

21-22-23 MAI 1983 A ROANNE

=====

Organisateur : AKROUM Ziann

Lieu du rassemblement : camping municipal, rue
des Gravières 42300 ROANNE.
Tel. 16.77.71.67.53

Programme :

Samedi 21 mai : arrivées

Dimanche 22 : 9 heures - réunion à la gendarmerie
nationale. Discussion avec la bri-
gade motorisée de Roanne.

Ballade dans la région de Roanne.
St André d'Anchon - Arcon (relais
TF) Pic de Rochefort (table d'ori-
entation) barrage du Gué de la
Chaux (petit train du Far-West)
La loge des gardes (station de ski
de la région Vichy-Roanne) Les
Noës (barrages du Rouchain et de
la Tâche) qui alimentent la ville
de Roanne en eau douce, la plus
douce de France, avis aux amateurs.
La Croix du Sud, Les Villards.
Dégustation de vin "coteaux du
Roannais" pour ceux qui seraient
allergiques à l'eau douce...
Retour par la N 7 - St Germain
L'espinasse - Roanne.
Discussion ayant pour objet la
French Connection et son avenir.

Veuillez renvoyer l'invitation jointe au journal
avant le 1er mai.

Merci.

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

=====

Désistements :

- 37 - BUCHMANN Williams
- 39 - LEMIALE Xavier
- 40 - MONGIN Didier
- 41 - BALLON Roland

Nouvelle adhérente :

- 76 - LEBAR Sophie - R 65
7, rue Heyrault
92100 BOULOGNE

Le compte rendu du rassemblement "hivernal"
du week-end de Pâques vous sera communiqué
dans le journal de mai. Le temps m'a manqué,
ce journal d'avril aurait été trop retardé.

Un rallye sera organisé par Tim Shaffer du
1 au 4 juillet prochains. Il s'agira du 10
ème SCHMIDTBURG RALLY. D'autres informations
dans le prochain journal.

C'est tout.

La préparation de la guerre met fin à la production de motos pour les besoins civils.

Pour l'armée de terre, on met au point un sidecar, le R75 de 750cc. Il a quatre vitesses tout terrain, quatre vitesses normales et deux vitesses pour la marche arrière. Un différentiel pour l'entraînement de la roue du sidecar et des freins hydrauliques.

1940. Depuis cinq ans BMW domine dans les courses automobiles en Europe, ensuite ce fut le début de la grande tragédie mondiale. Encore une fois, la dernière avant longtemps, BMW se rend en Italie pour les 1000 kilomètres de Brescia, et ce fut encore une victoire.

En 1940, BMW construit le moteur à double étoiles à refroidissement à air de 14 cylindres et d'une puissance de 1800cv.

Avec la guerre, on retrouve la R75 sur les routes d'Afrique, le long du Dniepr, en Laponie et le long des côtes méditerranéennes.

1941, perfectionnement du moteur à double étoiles, sa puissance passe à 2200 cv.

BMW commence la construction du premier stato-réacteur. Ce sera le premier turbo réacteur du monde construit en série et monté sur un avion. Ce fut l'Arado 234 qui fut son banc d'essai et, vinrent ensuite les Messerschmitts 163 et 262.

1944. Les ingénieurs de BMW mettent au point un moteur d'avion à quatre étoiles ayant 28 cylindres, une puissance de 3600 cv et deux hélices à rotation opposée.

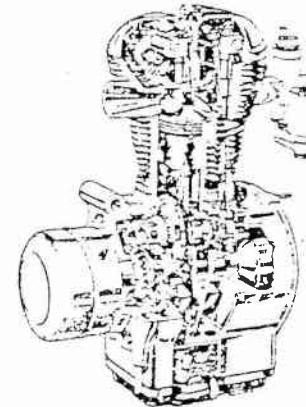
1945, la guerre est terminée et les Alliés confisquent l'usine de Munich.

1946. Réhabilitation timide de l'usine.

Les premiers produits qui seront fabriqués seront des casseroles, des ustensiles de boulangerie, des machines agricoles, le tout fabriqué à partir du stock restant.

1948. Après de longues années d'interdiction, en ce qui concerne la production de véhicules automobiles, BMW est autorisé à construire de nouveau des motos; tout d'abord d'une cylindrée ne dépassant pas les 250cc.

C'est ainsi que la monocylindre R24 d'une puissance de 12cv prend forme. Elle est construite à l'aide d'un matériel des plus simples, dans des halls reconstitués avec des moyens de fortune.



La R24 avait le train de roulement de la R20 ou de la R23, mais avait un moteur perfectionné avec un rupteur et une avance automatique en bout de vilebrequin.

Cette machine avait une nouvelle boîte de vitesses à quatre rapports avec sélecteur et amortisseur sur l'arbre d'entrée.

Détail du moteur de la R24

1949, BMW produit et vend 9450 motos.

La première bicylindre d'après guerre fait son apparition : la R51/2.

C'est une 500cc. Les ressorts à épingles des soupapes ont fait place à des ressorts hélicidaux et le moteur est alimenté par deux carburateurs qui sont inclinés. Les couvre-culbuteurs sont maintenant divisés.

1950. La production passe à 17100 motos.

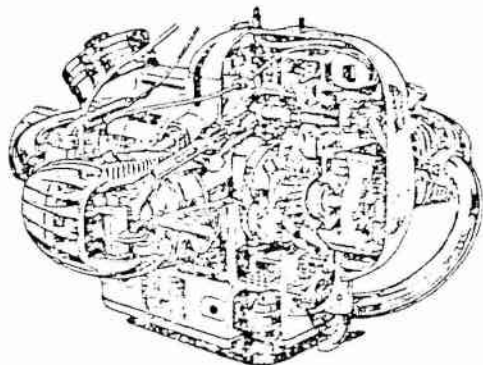
Les ingénieurs sont occupés à mettre au point de nouvelles constructions. Ailleurs sur les planches à dessin, on peut voir l'ébauche des nouvelles voitures BMW.

La R25 sortira cette année là.

Ce sera une amélioration du modèle R24. Elle sera dotée d'une suspension télescopique arrière et ses roues seront interchangeables. Avec ce modèle apparaîtra un sidecar BMW nommé "Standart".

1951. 25000 motos seront produites cette année là.

La R51/3 reprend le châssis de la R51/2 mais possède un moteur à arbre à cames commandé par pignons droits, la dynamo est en bout de vilebrequin, et la magnéto et l'avance à l'allumage sur l'arbre de distribution.



Moteur de la R51/3

La R67 fait son entrée.

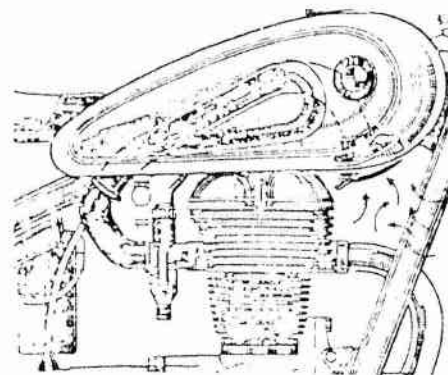
C'est avec le sidecar qu'elle aura la plus grande renommée. Elle sera dotée d'une fourche télescopique perfectionnée avec pistons plongeurs. L'année suivante, sa puissance passera de 26 à 28cv et elle sera équipée de moyeux freins.

1952 est l'année de la R68. C'est la moto allemande la plus rapide. Elle développe 35cv pour 600cc. Ce sera aussi la dernière année des échappements en forme de queue de poisson.

1953 BMW vend sa 100 000^{ème} motos depuis la fin de la guerre, mais un certain flottement se fait sentir.

La motocyclette perd sa valeur en tant que moyen de transport, parce qu'avec une situation économique s'améliorant rapidement, les gens s'intéressent de plus en plus à un véhicule les protégeant des intempéries.

Les grosses cylindrées trouvent à peine un débouché. Une voiture bon marché semble être la solution. Ce qui pousse l'usine à mettre au point une très petite voiture, une moto coupée à trois roues : "l'Isetta".



Apparaîtra aussi en cette période difficile pour la moto : la R25/3.

Elle se distingue par le style de son nouveau châssis, un nouveau système de suspensions à grand débattement et une pipe d'admission exactement calculée afin d'augmenter sa puissance (voir croquis).

1954-1955. La baisse du marché des motos se fait sentir. BMW est champion du monde dans la catégorie des sidecars.

La première Isetta quitte la chaîne de montage. Elle sera suivie de 200 000 soeurs.

En 1955 BMW bat le record du monde départ-lancé, catégorie 500cc.

Le kilomètre départ-lancé à 280km/h et le cinq kilomètres départ-lancé à 271km/h.

C'était le 4 octobre 1955 sur l'autoroute Munich-Ingolstadt avec le pilote Walter Zeller.