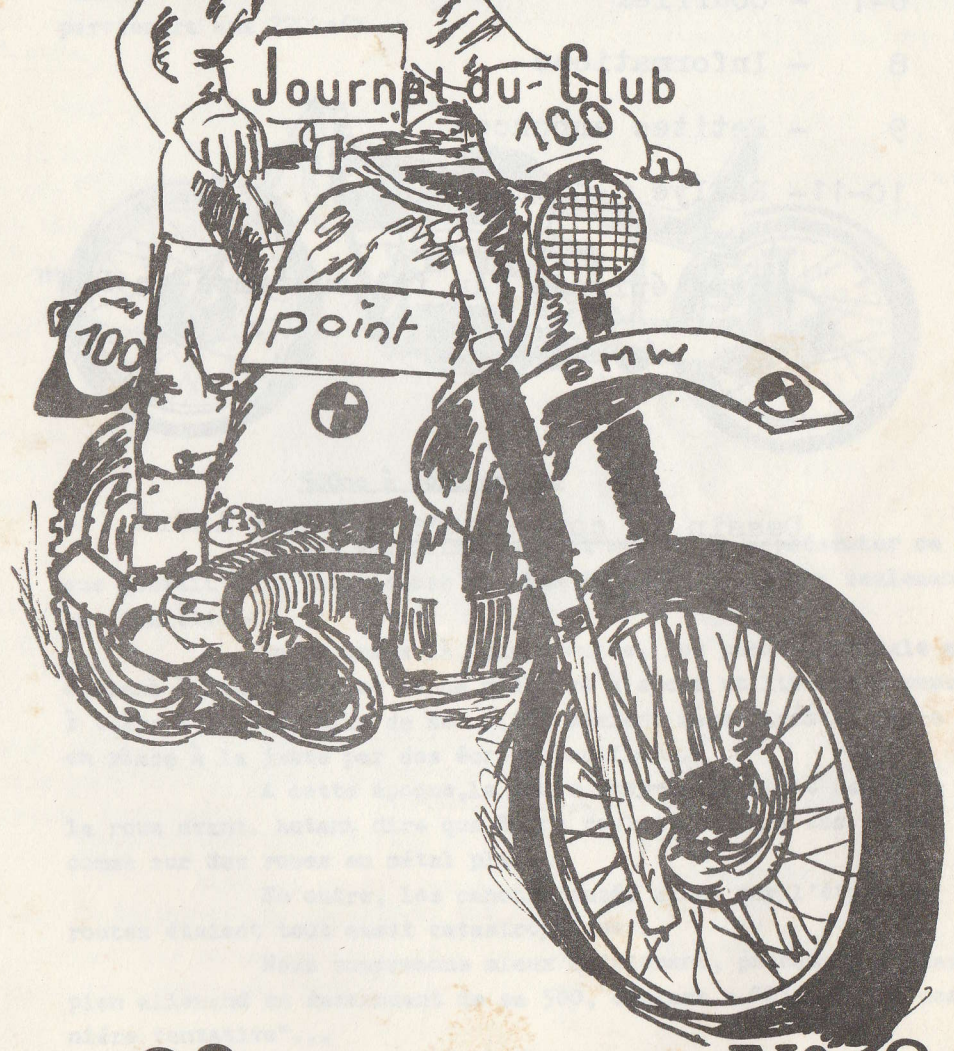


BMW MOA FRENCH CONNECTION



Mars: 83

N° 8

S O M M A I R E

=====

- 3 - Les BMW du Dakar
 - 6-7 - Courrier
 - 8 - Informations
 - 9 - Petites annonces
 - 10-11- Rallye
- 5ème épisode "Au fil du temps en BMW"

Dessin de couverture : BARRE André

- LES BMW DU DAKAR -

=====

Ils étaient 111 engagés à motos et 193 en voitures. Certains cherchaient l'aventure avec un grand "A" partant avec l'espoir, non pas de rencontrer la gloire, mais tout simplement d'arriver au bout du voyage. Les autres, les "pros" du Dakar, les usines, comme on les appelle avaient tout mis en oeuvre, sans lésiner sur les moyens pour s'emparer des meilleures places. Ils avaient tous rendez-vous le 1er janvier 1983 à 8 h., place de la Concorde à Paris, pour le départ vers la terre promise. Parmi tous ces équipages, 4 BM officielles engagées par BMW France. Elles sont pilotées par Auriol, Fenouil, Loizeaux et Schek. Deux autres Béhèmes, dont une pilotée par le belge Gaston Rahier, prenaient aussi le départ.

Face à elles, l'armada japonaise composée de quelques 43 Honda, 31 Yam, 3 Suzuki. Pas moins.

Les autres sont moins nombreuses : KTM, Barigo, SWM, Ducati. Sans oublier les 2 side-car (Suzuki et Yam.)

Les favoris, cette année, étaient bien sûr les vainqueurs de l'an dernier, à qui il fallait ajouter l'écurie Yamaha qui avait mis le paquet.

Personne ne comptait sur les Béhèmes. Sans doute suite à leur échec de 82. Pourtant, elles allaient faire parler d'elles...

Le jour "J" à 8 h, ils s'élançaient tous vers l'aventure. Ce fut le Belge "Gastounet" qui, réalisant le 2ème temps dans la spéciale des Garrigues, éleva la marque allemande au second rang du rallye. Ensuite, il continua sur sa lancée, prenant le commandement dans la 2ème étape en Algérie et du même coup, la tête du classement général moto. Auriol, quant à lui est 8ème et se contente de suivre sans forcer. En effet, durant les essais des motos officielles, un mois auparavant en Algérie, il s'était foulé le poignet.

La course continue, impitoyable. L'hécatombe commence. Rahier, qui mène la course depuis maintenant 5 jours, ne sera pas épargné par le mauvais sort. 50 km après le départ de l'avant dernière étape

algérienne, il heurte une roche et éclate le carter de sa moto. Pour lui c'est l'abandon non sans regret. Il fut, sans doute, l'un des pilotes qui a marqué le plus cette 5ème édition du Dakar. Le malheur des uns faisant le bonheur des autres, une Honda officielle prend la tête, pas pour longtemps. Auriol, après s'être tenu à l'écart, va faire parler de lui. Il va gagner d'affilée les 4 spéciales les plus difficiles et se retrouve 1er au général. Place qu'il ne quittera plus. Il reste encore 10 jours de course. Et le plus dur n'est pas fait. Rien n'est joué. Pourtant la confiance règne toujours au sein de l'équipe Honda qui compte principalement sur l'étape de 2300 Km pour reprendre la tête. Pour ce faire, ils n'hésiteraient pas à monter des moteurs neufs sur leurs 6 machines officielles. Pendant ce temps, chez BM, on ne mollit pas. Hubert, alias "l'africain" continue d'imposer sa loi à un rythme effréné. Ses coéquipiers Fenouil et Loizeaux le suivent de loin, 12ème et 16ème places, quant à Schek, le préparateur des motos, c'est fini pour lui. Il a fait une chute assez violente sur la tôle ondulée et s'est cassé l'épaule. Dommage. Il ne reste donc plus que 3 BM officielles en course. Peu de temps après, Loizeaux casse sa boîte de vitesse mais plus de peur que de mal. Il repartira en ayant perdu beaucoup de temps. Bref, le moral n'est pas fort. C'est dans la traversée du Ténéré que les choses vont empirer, voire devenir catastrophiques. La panique générale va ébranler la course. Presque tous les concurrents se perdent. Auriol n'y échappe pas. Il cèdera 10 minutes de sa précieuse avance à son rival immédiat Drobeck sur Honda. Puis il crève 8 fois sur les 3 étapes suivantes. C'est dramatique pour lui, à tel point que, à court de chambre à air, il arrêtera Loizeaux sur la piste pour lui "emprunter" sa roue arrière. Ainsi, il réussira à reprendre ses 10 mn. Dès lors, sauf défaillance mécanique ou accident, il remportera son 2ème Paris-Dakar. L'avant dernière étape sera sans surprise. Côté classement, Fenouil et Loizeaux remontent très fort. Enfin, le jour tant attendu arrive. Après toutes les souffrances, c'est l'étape préférée de tous.

Mais ils sont peu nombreux à en être arrivés là. Dès 6 h du matin, Hubert est prêt à monter en selle. Au bout de ces 150 km de plage il y a Dakar. Un dernier effort, pas la peine de forcer, ne pas prendre de risques ! C'est ce qu'il conseille à ses deux camarades d'équipe, mais eux, avides d'une victoire, n'ont qu'une idée : profiter de la supériorité de leurs machines en vitesse de pointe pour attaquer cette dernière longue ligne droite, la poignée dans le coin. Ils le font et franchissent les premiers la ligne d'arrivée.

Tandis que plus en arrière, Auriol s'efforce de ralentir la cadence. Mais le premier motard de ce Paris-Dakar va connaître une dernière frayeur. A mi-parcours il double une voiture qui, pour le laisser passer, se déporte dans les vagues et l'éclabousse copieusement. La moto se met aussitôt à bafouiller suite à un court-circuit dans le phare. Hubert est obligé de repasser la première afin de ne pas caler. Bacou qui roule à ses côtés connaissant ce genre de mésaventure, lui conseille d'éteindre son phare. Ce faisant, la moto repart. Mais quelle émotion !

L'arrivée des vainqueurs déclenche un enthousiasme indescriptible. "Les grands seigneurs du désert" sont accueillis mieux que des chefs d'état. Ils ont vécu ces heures de délire avec un plaisir évident, heureux d'être eux-mêmes et d'en avoir fini avec cet enfer. Ils sont au bout de ce qu'ils peuvent donner, pilotes comme machines. Sur 111 motos à Paris, 28 arriveront. Pour les voitures, 193 au départ, 45 à l'arrivée.

Une belle performance que celle de l'écurie BMW. Fenouil et Loizeaux se classent 9ème et 14ème. Sans oublier Rahier qui, sans aucun doute, fera parler de lui car il compte bien reprendre la route le 1er janvier 1984 !

Quant au grand vainqueur, il était animé d'une joie sans limite, surtout pour avoir prouvé à ses adversaires qu'ils l'avaient enterré un peu vite et qu'il serait toujours l'homme à battre. Heureux également face à sa jeune épouse Caroline (ils s'étaient mariés un mois plus tôt) pour lui

avoir démontré, encore une fois qu'il était le plus grand.
Rendez-vous l'année prochaine...

Texte envoyé par :

BARRE André et Corinne
28, avenue du Muguet
08000 CHARLEVILLE MEZIERES.

oooooooooooooooooooo

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

J'envoie ces quelques lignes afin que, ceux qui seront peut-être concernés comme moi par ce sujet n'aient pas de surprise.

Je suis possesseur d'une R 80 G/S blanche, et, il m'a été nécessaire de changer les autocollants rectangulaires collés sur les flancs du réservoir, la couleur s'étant effacée.

Sans me soucier du prix de ces "pièces", j'en ai commandé 2, mais quelle surprise ! Lorsque je pris livraison des adhésifs et que l'agent BMW m'annonça le prix... devinez ? 286,50 F T.T.C. la paire ! Cela fait cher au kilo comme on dit. Alors un conseil, chers amis possesseurs d'une 80 G/S, si vos autocollants sont encore en bon état, collez sur ceux-ci une feuille de plastique transparent. Si vous êtes obligés de les changer, collez les neufs sur les anciens car il est très difficile de les enlever. Ou alors, prenez une spatule et un sèche-cheveux pour ramollir le plastique. Finissez au white-spirit et à l'éther pour ôter la colle qui est tenace.

Pendant que je suis au prix du détail BMW, voici celui d'un bouchon de réservoir, modèle simple,

.../..

sans serrure : 150,00 F...

A part cela, étant tout à fait satisfait de ma moto et fervent de side-car, j'ai décidé d'atteler la 800 G/S en fabricant un faux châssis avec un cadre de BMW cassé (c'est du tube très costaud) dans un accident. Ce faux châssis, je l'ai boulonné sur les points de fixation du moteur, de l'amortisseur, du repose-pied passager. Ce système double la rigidité du cadre de la moto et ne modifie pas celui-ci. Un modèle à peu près semblable est vendu aux U.S.A., et moi j'ai mis un renfort supplémentaire. La machine ne guidonne pas, accélère bien, elle a un couple conique avec le rapport de la 60/7 d'origine, le bras oscillant monolever est plus rigide de 50 % en comparaison à un bras classique, aux dires de l'usine BMW. J'ai déjà fait un petit essai jusque 110 km/h sans forcer. Au fait, le panier est un DNEPR (comme l'URAL). Je vous en reparlerai plus tard.

Amitiés, à bientôt.

MAILFAIT René
50, rue de l'hôtel de ville
08800 LES HAUTES RIVIERES.

INFORMATIONS

Nouveaux adhérents :

- 72 - POULLENNEC Frédérique
32, rue de Mâlon, La Folie
14000 CAEN
- 73 - CHESNOUARD Roseline
12, rue Cousin
49290 CHALONNES SUR LOIRE
- 74 - BONNECUELLE Jacques
48, rue St Fuscien
80000 AMIENS
- 75 - SHAFFER Tim
Schulstrasse 12
D-6571 BUNDENBACH R.F.A.

Désistement :

- 18 - JORDAN Bertrand.

PETITES ANNONCES

BENAC Pierre - La Clef des Champs, Albefeuille
Lagarde
82290 LAVILLEDIEU DU TEMPLE

- Ayant "cannibalisé" ma vieille 75/6 au fur et à mesure des pannes (rares) de ma 90/6, et désirant maintenant la remonter, je cherche :
 - . Une boîte de vitesse
 - . Un rotor d'alternateur.

MILLADE André - Le Polygone P6 MOUSSEROLLES
64100 BAYONNE

- Vend :
- . 1 paire de sacoches cavalières fermant à clef marque MOTO DAG DRANCY : 250 F
 - . 1 paire d'amortisseurs BMW : 250 F
 - . 1 paire de protège échappements : 100 F
 - . 1 plaque transistorisée : 400 F

Toutes ces pièces sont en très bon état et ont donc peu servi. Les frais de port sont à diviser par deux.

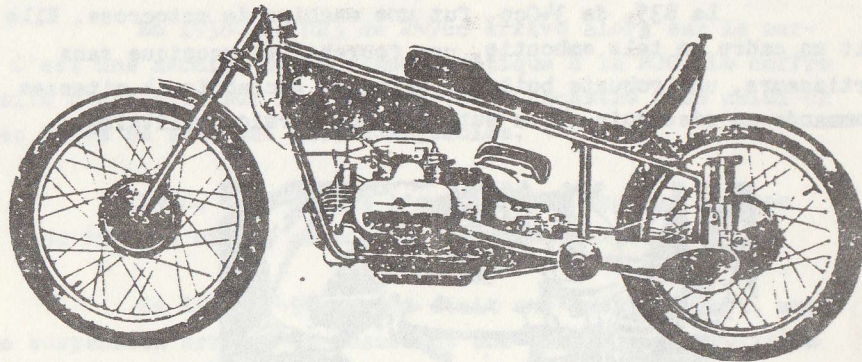
o o

A l'origine, ces deux pages étaient destinées à recevoir les informations du rallye des 2 - 3 - 4 avril 1983. Jean-Marie Delamare et Jean-François Ségat nous ayant fait parvenir une invitation entièrement préparée par eux, sachez l'utiliser à bon escient.



Tout cela pouvait donner lieu à discussion. ERNST HENNE mit tout le monde d'accord en atteignant, le 28 novembre 1937, les 279,5km/h sur l'autoroute Frankfort-Munich, avec sa BMW 500 à compresseur que je vous présente ci-dessous.

Ce record tiendra 14 ans et ne sera battu que par Wilhem Herz, sur NSU 500 à compresseur, lorsqu'en 1951 celui-ci parviendra aux 290km/h.



500cc à compresseur

Il est difficile aujourd'hui de se représenter ce que pouvait être une vitesse de plus de 200km/h, il y a seulement un demi siècle.

En ce temps là, par exemple, les pneus à tringle en étaient à leur début et Henne préféra d'abord utiliser des pneus à talon qui, pour plus de sécurité, étaient même fixés de place en place à la jante par des écrous papillons.

A cette époque, la seule suspension était celle de la roue avant. Autant dire que Henne roulait, malgré ses pneus, comme sur des roues en métal plein.

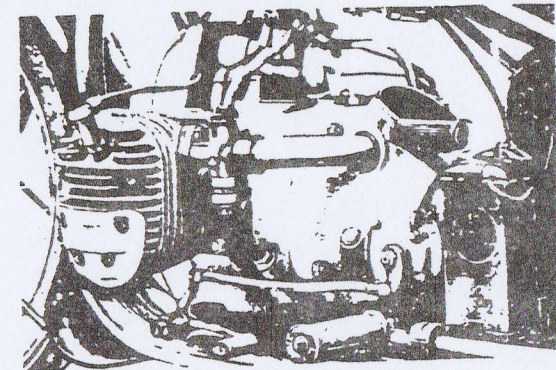
En outre, les cahots causés alors par l'état des routes étaient tout aussi catastrophiques.

Nous comprenons mieux maintenant, pourquoi le champion allemand en descendant de sa 500, déclara : "C'était ma dernière tentative"...

L'année 1937 vit apparaître trois modèles :

La R20, de 200cc qui était un modèle léger de tourisme avec cadre tubulaire boulonné et fourche télescopique sans amortisseur. Ses roues n'étaient pas interchangeables et elle fut dotée d'une boîte à 3 rapports à commande au pied, et pour la première fois, le rupteur était en bout de vilebrequin et le coffre à outils sur le réservoir.

La R35, de 340cc, fut une machine de motocross. Elle avait un cadre en tôle emboutie, une fourche télescopique sans amortisseurs, une robuste boîte de vitesses à crabots, 4 vitesses à commande au réservoir. Elle eut même une version militaire.



moteur de la R6

Enfin, la R6, de 600cc. Elle reprenait à la R5 son châssis, mais fut dotée d'un nouveau moteur à longue course avec arbre à cames commandé par pignons droits.

Pour la première fois le filtre à air est incorporé à la boîte de vitesses.

Remarquez également sur ce dessin, le dispositif de sélection des vitesses.

1938, la 100 000^{ème} moto quitte l'usine. Pour la première fois les motos BMW sont équipées d'une suspension télescopique arrière.

Les automobiles BMW 328 se font remarquer en remportant le circuit de Mille Miglia, celui des Alpes et celui de Berlin.

En 1938, la R23 de 247cc arrive alors sur le marché. C'est une machine de tourisme identique à la R20. Le coffre à outils n'est plus sur le réservoir mais encastré dans celui-ci et les roues ne sont pas interchangeables.

1938, sera ce que l'on pourrait appeler un "bon cru" chez BMW. En effet, au modèle précédent s'ajoute :

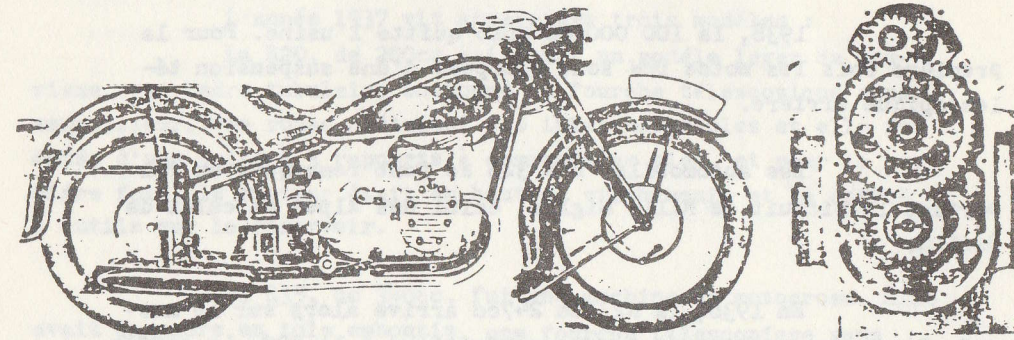
La R51 de 494cc, qui était une machine sport, munie d'une suspension arrière et possédant une nouvelle transmission arrière avec joint à croisillons. Son moteur possédait la particularité d'avoir 2 arbres à cames.

Il y eut également la R61, qui était une machine de tourisme pur, destinée autant au solo qu'au sidecar. En fait cette moto n'était qu'une R6 équipée d'une suspension arrière.

C'est donc en 1938 que BMW intégrera la suspension arrière télescopique sur les modèles de séries après l'avoir longtemps éprouvée sur les différents circuits de compétition européens.

1938, fut aussi l'année d'un heureux mélange chez BMW. L'usine utilisa le châssis et la boîte de vitesses de la R51 ainsi que le moteur de la R61, mais en version plus sport pour créer son modèle R66.

Et enfin, vint la R71, avec le dernier des moteurs à soupapes latérales.



la R71

La R71 fut l'évolution logique du modèle R12.

1939. Les motos de Munich gagnèrent cette année là, 491 médailles d'or.

Pour la première fois un allemand triomphe dans la course de motos la plus difficile du monde.

Schorsch Meier, remporte une victoire dans le circuit anglais "Tourist Trophy" sur une 500cc à compresseur. Quelques mètres avant l'arrivée, Meier souriait, et il était en droit de le faire, car la machine qu'il pilotait était plus rapide que les autres, mais surtout plus fiable et plus solide que la plupart de celle de ses concurrents.

Sa machine déjà, présentait d'énormes similitudes avec les BMW des années 60. Son collègue K. Gall, trouva malheureusement la mort au moment des essais préliminaires à la course.

BMW mit en production une voiture de 3,5 litres de cylindrée. Seulement 410 autres modèles seront construits. La guerre mettra fin à la production.

Les armées de Hollande, de Roumanie, de Grèce équipent leur cavalerie motorisée de machine BMW.

Le circuit des Six Jours voit de nouveau la victoire de BMW.