

BMW R69



S BSA A65

Le Sport en rouge ou noir

Par Alain Demoor - Photos Jean-Pierre Pradères

Elles sont contemporaines et se veulent toutes deux sportives, mais que de différences entre la flamboyante 600 BSA Lightning et l'austère 600 BMW R69 S ! Pourtant en efficacité pure nos deux motos ont chacune leurs qualités ; et aujourd'hui chacune leur personnalité.

On se sent plus vite à l'aise sur une BSA que sur une BMW Série 2, et pourtant cette dernière est certainement la plus facile à utiliser au quotidien.



Si, en 1963, après dix-huit ans de résultats décevants, menaces de rachat, faillites successives et autres galères, BMW recommence, grâce à sa nouvelle gamme automobile, à voir la vie en rose, la Série 2 reste noire comme une conscience d'impresario ! Rien d'étonnant donc à ce que les journalistes de "Das Motorrad" ne tarissent pas d'éloges à l'arrivée de la première BSA A65 en Allemagne : toute en fraîcheur et en rondeurs, elle leur semble belle et moderne, comme aurait pu l'être la Horex Emperor... si elle avait survécu et évolué. Le dynamisme de la marque britannique leur fait amèrement regretter le classicisme de la seule marque allemande encore présente sur le marché des grosses cylindrées. Qu'on est loin des années de gloire de la précédente décennie ! Horex, NSU, DKW, Zündapp... le rouleau compresseur Volkswagen, en réalisant la motorisation des masses sur quatre roues, les a toutes anéanties. La carte de l'innovation est sans conteste du côté anglais et la moto-loisir déjà la cible des commerciaux. Les cousins d'Amérique, avides de consommation et de tape-à-l'œil, absorbent 90 % de la production des constructeurs britanniques.

Cherchez l'erreur

La BSA semble l'archétype du modernisme : moteur et boîte dans le même carter pour la première fois chez le constructeur, moteur super carré, puissance et couple conséquents, alternateur 12 volts 115 watts, freinage et tenue de route imposant le respect, esthétique aguichante,

en somme de quoi séduire les rares amateurs européens de grosses cylindrées. A la Birmingham Small Arms, on a vu juste : la Lightning fait fureur et renvoie les autres constructeurs à ce qu'ils sont : des fabricants de motos utilitaires qui n'ont pas évolué depuis dix ans. Pourtant le ver est dans le fruit. Sous son apparente modernité, la BSA est une copie (une de plus !) de la géniale création d'Edward Turner : la Triumph Speed twin de... 1936. Mais d'année en année, tandis que la puissance du moteur augmentait jusqu'à passer du simple au double, la qualité d'usinage, elle, diminuait, le fragilisant à l'extrême, jusqu'à en faire une variation autour du thème de la pyramide de cristal. Le twin anglais calé à 360° (les deux pistons montent et descendent ensemble) engendre des sensations au-dessus de la moyenne, mais

aussi des vibrations destructrices qui imposent en permanence réglages et réparations diverses ; encore faut-il que le pilote soit un bon bricoleur. Même si les points faibles sont connus — embiellage entre autres — et traités au mieux par les spécialistes, c'est une moto "gonflée" pour répondre aux désirs des motocyclistes de la fin des années 60. Seule solution : rouler "à l'anglaise", sur un filet de gaz, à 3 000 tr/mn, sensuellement.

Munich, banlieue de Londres ?

Si les Allemands avides de modernisme regardent avec tristesse leur production nationale, les Anglais n'hésitent pas à trouver dans la R69 S quelques symboles de l'Angleterre traditionnelle : "Un poing d'acier dans un ●●●



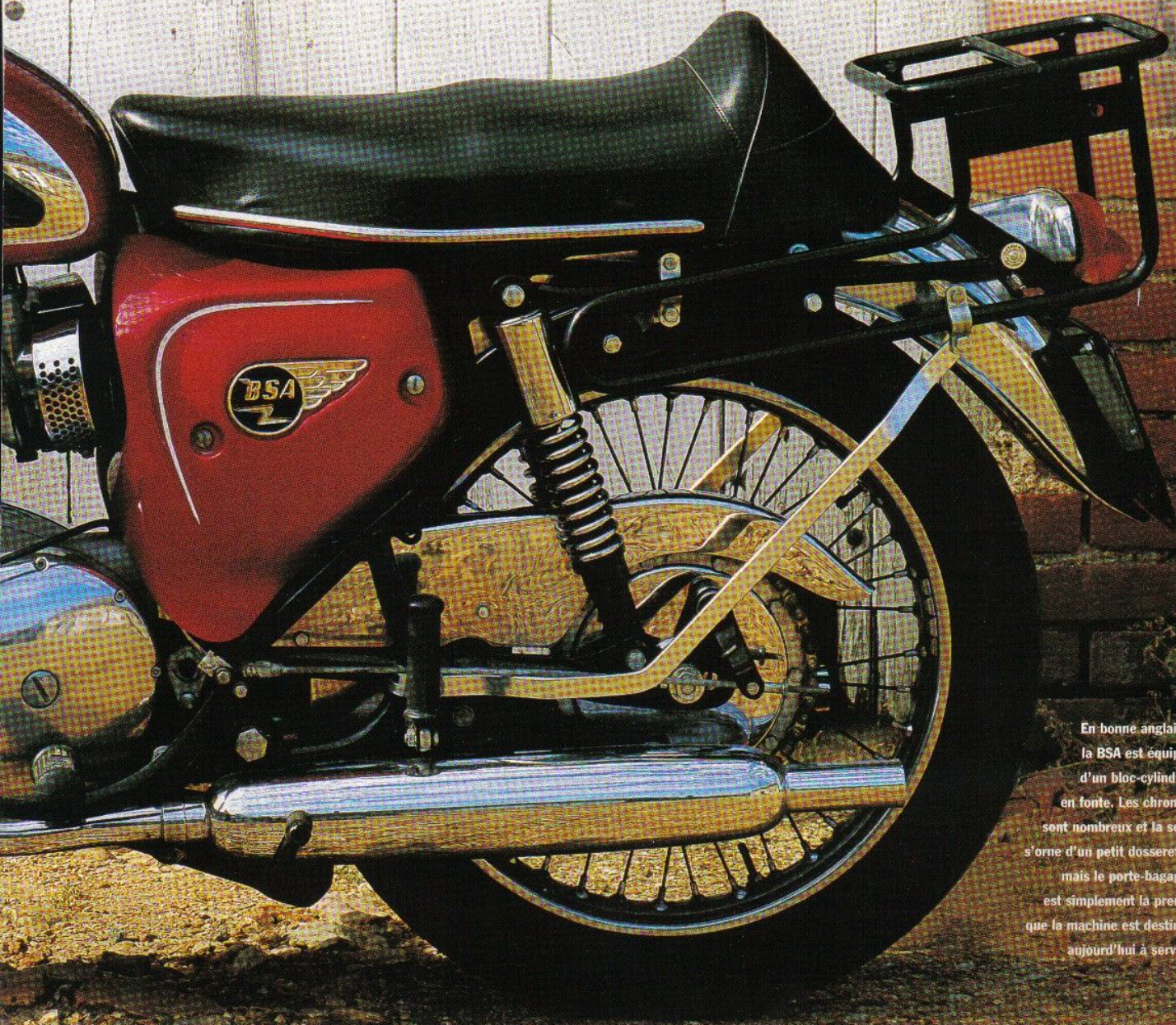
*moto légende
10/96*

La Béhème
surprend
par son guidon
assez étroit.
Sur la BSA,
le sélecteur à droite
déconcertera
les habitués
de motos modernes.



La silhouette de la Série 2 est instantanément reconnaissable : couleur noire, fourche Earles et cylindres proéminents. La BSA est quant à elle classique et "classe" avec, relative nouveauté à l'époque, des coloris vifs et un ensemble compteur-compte-tours séparés.

ROUE DANS ROUE



En bonne anglaise, la BSA est équipée d'un bloc-cylindres en fonte. Les chromes sont nombreux et la selle s'orne d'un petit dossierer... mais le porte-bagages est simplement la preuve que la machine est destinée aujourd'hui à servir !

Question budget, la mise de départ sera sensiblement équivalente. Une 69 S ou une Lightning en parfait état, prête à être utilisée immédiatement sans problèmes, coûte plus ou moins 35 000 F. Pour la maintenance, les chemins sont différents, mais les résultats des additions finales seront sensiblement les mêmes. Le problème majeur de la bête est directement lié à sa fiabilité : on les retrouve le plus souvent usées jusqu'à la corde. Quand l'entretien a été négligé, le nouvel acheteur doit faire face à tous les travaux que ses prédécesseurs ont différés : le prix et la qualité des pièces sont... germaniques !

La BSA réclame en permanence de petits travaux et de temps en temps des gros ! Mais le prix des pièces est à l'anglaise, soit 50 % moins cher que l'équivalent BMW, qu'il s'agisse d'un câble, d'un piston ou d'un carburateur, le plus délicat étant de choisir parmi les nombreuses refabrications de prix et de qualités très inégales.

Conclusion

Si la superbe BSA doit être l'unique moto de son propriétaire, celui-ci devra être très au fait de la mécanique et à son écoute pour un usage quotidien en plus des sorties dominicales. Par contre, doublée d'une utilitaire moderne pour le quotidien, elle apportera à son propriétaire autant de plaisirs qu'il lui donnera de soins.

La R69 S peut s'envisager comme seule et unique moto à la maison, et même comme moto de tous les jours. Mais si elle sait rendre les services d'une moto moderne, son coût d'entretien s'assimile à celui d'une danseuse ! ●

La BSA et la BMW cotent chacune 35 000 F environ

FICHE TECHNIQUE		
MODÈLE	BMW R69 S	BSA A65 Lightning
ARCHITECTURE MOTEUR	Bicylindre à plat culbuté	Bicylindre vertical culbuté
ALÉSAGE X COURSE	72 x 73 mm	75 x 74 mm
CYLINDRÉE	590 cm ³	654 cm ³
TAUX DE COMPRESSION	9,5 à 1	9 à 1
PUISSANCE AU RÉGIME DE	42 ch DIN à 7000 tr/mn	55 ch SAE à 7000 tr/mn
COUPLE AU RÉGIME DE	4,5 m.kg à 4000 tr/mn	5,19 m.kg à 3000 tr/mn
ALLUMAGE	Magnéto	Batterie-bobine
ÉCLAIRAGE	Dynamo 6 volt	Alternateur 12 v 115 w (en option)
CARBURATEUR	2 Bing Ø 26 mm	2 Amal Ø 28,5 mm
EMBRAYAGE	Monodisque à sec	Multidisque dans l'huile
BOÎTE DE VITESSES	4 rapports, sélecteur à gauche	4 rapports, sélecteur à droite
TRANSMISSION	Primaire directe, secondaire cardan	Primaire chaîne triple, secondaire chaîne
CADRE	Double-berceau	
FOURCHE	Earles	Télescopique
FREINS AV./AR.	Double-came Ø 200 mm Simple-came Ø 200 mm	Double-came Ø 190 mm Simple-came Ø 176 mm
PNEUMATIQUES AV./AR.	3,25 x 18 / 3,50 x 18 (roues interchangeable)	3,50 x 19 / 3,50 x 18
CAPACITÉ ESSENCE	17 ou 24 l	18 l
CONSOMMATION	6 l aux 100 environ	
POIDS A SEC	202 kg	186 kg
VITESSE MAXIMALE	Environ 175 km/h	
COTE ACTUELLE	Environ 35 000 F	

Les motos présentées ici ont été restaurées par Moto Village, 14 rue du Bois, 94170 Le Perreux (BMW) et Atelier Chatokhime, 5, rue du Château d'Eau, 28300 Ouerzy (BSA).



Alors, laquelle choisir ?
Des caractères trop différents
mon bon monsieur !
Vous devrez avant tout opter pour
celle qui se rapproche le plus
de votre personnalité.