



# BMW R51/3 ET R69 S

## LE YIN ET LE YANG

En 1955, la Série 2 a donné un nouveau souffle à BMW. Entre la génération précédente, incarnée ici par une R51/3, et la R69 S, version sportive de la Série 2, on mesure ce qui les éloigne... et ce qui les rapproche.

Texte : Guillaume Fatras - Photos Alexandre Krassovsky

« Et si on faisait un tour avec les BMW ? » Nous sommes à Lille dans le super magasin Legend Motors (voir page 104), mais le flat-twin, c'est pas forcément la tasse de thé de Christophe Baudelot, le patron du lieu. « Perso, j'aime les motos qui font du bruit, les anglaises et les italiennes, les Béhèmes, moins... » Mais le sommaire de ce numéro étant truffé de café racers, on aimerait bien se soulager les poignets, ne pas avoir le cou cassé, s'asseoir sur une bonne selle... Dans le magasin, parmi la trentaine de machines rangées en épi au millimètre, le choix de motos de caractère est certes vaste, mais il y a aussi derrière la porte deux très belles BMW d'avant les *seventies*. Allez, tope-là Christophe, on va les faire tourner un peu ! On sort celle qui est crème, là on connaît : immanquablement, il s'agit d'une R69 S avec le gros réservoir Hoske. Repainte (elle était noire à l'origine), elle prend ce rare coloris optionnel qui est beaucoup plus recherché de nos jours. Mais la noire, quelle est-elle ? « C'est une R51/3 de 1954, précise Christophe. Elle est déjà vendue à un cadre du groupe BMW, évite de la faire tomber ! » Peu connue, elle fait partie des premiers modèles que la marque bavaroise produit après la guerre. Peu à peu, les alliés autorisaient BMW à concevoir de nouvelles motos, fabriquées à partir de pièces d'avant-guerre, comme la 500 R51/2 produite en 1950. C'était la 500 cm<sup>3</sup> de la gamme à bicylindre à plat, complétée par la 600 R67 et sa version sportive, la R68.

## Une BMW noire et une blanche : la classe

La R51/3 est produite pendant quatre ans à partir de 1951 et reste très proche de la 600. On y retrouve les détails d'avant-guerre qui font tout son charme aujourd'hui, comme le garde-boue avant très années folles, et les échappements « queue de carpe » qui viennent s'aligner sous la suspension coulissante arrière dans une symétrie parfaite. L'arbre de transmission n'est pas enfermé dans un tube protecteur, et l'on voit l'axe chromé sortir du moteur pour entraîner la roue arrière. À côté, le levier qui sort de la boîte, la commande de point mort qui rappelle les « commandes suicides » des Harley d'avant-guerre, ajoute une touche délicieusement rétro et qui est loin d'être un gadget quand on le cherche à l'arrêt. Dernier élément, la selle Pagusa suspendue grâce à un ressort placé longitudinalement. Mais on trouve aussi une filiation évidente avec la R69 S, de par

la silhouette générale, le phare et son immanquable « clou » de démarrage, le garde-boue arrière à charnière pour pouvoir aisément changer le pneu au bord de la route en cas de crevaison. La « nouvelle » génération de BMW dont fait partie la R69 S est lancée en 1955, juste après la R51/3. On mesure le bond en avant technologique. On abandonne les roues de 19 pouces pour du 18, mais on garde toujours le même diamètre à l'avant et à l'arrière. La suspension coulissante est délaissée pour des amortisseurs dont les énormes supports sont soudés au cadre. On peut croire à l'ancien système, mais c'est bien une oscillante ! Il est vrai que lorsqu'on met la R51/3 et la R69 S côte à côte, on voit bien que le style de la nouvelle série 2 n'a pas beaucoup changé par rapport à la génération précédente. BMW était bien conservateur, à des lustres de la modernité affichée des anglaises du début des années 60. Mais c'est surtout à l'avant que la Série 2 affiche sa modernité et sa particularité car la fourche est échangée pour une suspension à roue poussée, la fameuse Earles. On pense alors à la possibilité de l'atteler, ce qui séduira les amateurs de side-car de l'époque, grands consommateurs de Série 2. Si la R50 plaît aux essayeurs de l'époque, le moteur avec 26 chevaux n'est pas un foudre de guerre. Il faut attendre 1960 pour avoir du sérieux avec les versions S de la 500 et de la 600, cette R69 S et ses 42 chevaux. Allez, on emmène les cousines germaniques en virée sur les pavés du Vieux-Lille. Avoir une BMW noire et une blanche, c'est la classe, comme promener une paire de terriers Black & White ou plutôt Schwartz & Weiss. Le démarrage s'est fait selon le cérémonial BMW, perpendiculaire à la machine, la main droite sur la poignée de gaz, le pied gauche sur le cylindre et le droit à actionner le kick. Les carbus Bing un poil titillés permettent de démarrer les machines sans soucis et les flats se sont mis à ronronner de concert. Sur la R69 S, avec le gros réservoir Hoske et la selle Haberman, on se dit que BMW venait de mettre le doigt dans l'ergonomie moderne. On commence à « faire partie » de la machine alors que sur la R51/3, on est posé dessus comme sur une machine d'avant-guerre. La R69 S « dépose » sa devancière au feu rouge, c'est normal, mais en ville, ni l'une ni l'autre ne sont des as du slalom entre les voitures. La R69 S braque peu du fait de la fourche Earles et le garde-boue évasé de la R51/3 manque de se faire érafler sur les pare-chocs des bagnoles. En plus, les « caisseurs » n'ont depuis longtemps



1- La R51/3 est une moto facile à vivre malgré ses 60 ans passés ! 2- Petite entorse à l'origine, le moyeu aileté par Legend Motors. 3- La suspension coulissante, les silencieux « queue de carpe », l'arbre de transmission apparent signent la génération antérieure à la Série 2. 4- Le flat culbuté est alimenté par des carburateurs Bing, évidemment !



### BMW R51/3

année 1954

#### ► Moteur, transmission

Bicylindre à plat transversal, 4-temps, 2 soupapes par cylindre, **494 cm<sup>3</sup>** (alésage-course : 68 x 68 mm), taux de compression **6,3 à 1**, alimenté par deux carburateurs **Bing** ø 22 mm. Boîte de vitesses à quatre rapports.

#### ► Puissance

**24 chevaux**

#### ► Partie-cycle

Cadre : tubulaire en acier.  
Suspensions : fourche **télescopique**, oscillante arrière.  
Freins : **2 tambours** ø 200 mm.  
Pneus : **3,25/19** (av), **3,50/19** (ar).  
Poids : 190 kg.

#### ► Performance

**140 km/h**

« CETTE R51/3 DE 1954 EST DÉJÀ VENDUE À UN CADRE DU GROUPE BMW, ÉVITE DE LA FAIRE TOMBER ! »



1- Dans sa livrée blanc ivoire, la R69 S sort de l'ordinaire.  
2- Le compteur affiche enfin des prétentions sportives, et le « clou » est toujours là pour faire office de contacteur.

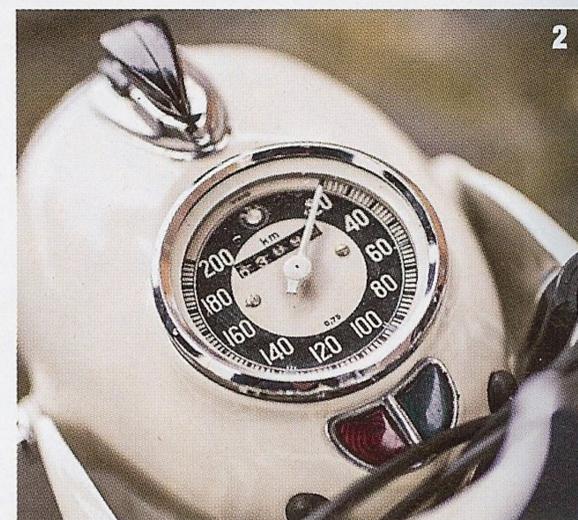
1

plus aucune appréhension pour ces motos que la gendarmerie a mises au rencard. Les efforts à produire au guidon sont plutôt importants à petite vitesse sur la R69 S mais elle s'améliore quand on roule plus vite. Sa puissance maxi se révèle assez haut dans les tours à 7 000 tr/min, et elle était créditée à l'époque d'une vitesse de pointe de 175 km/h (son compteur un poil optimiste affiche 200 km/h). La R69 S a de la reprise et si le moteur reste le point fort, il faut dire aussi qu'il est bien servi par une boîte de vitesses précise et une transmission qui sait se faire discrète, à la condition de ne pas oublier le petit coup de gaz au rétrogradage. On voit les progrès par rapport à la R51/3 qui nécessite d'avoir la cheville décidée pour passer la deux.

## La R69 S tient la dragée haute aux anglaises

Entièrement nouvelle, la transmission de la Série 2 se distinguait des modèles précédents par un arbre primaire qui permettait de réduire considérablement la vitesse des pignons, l'arbre secondaire adoptant pour sa part un très efficace amortisseur. L'allemande apportait à sa sortie de nouveaux repères dans l'univers de la moto. En toile de fond, des notions de confort ou de facilité de mise en route par rapport aux anglaises, mais qu'on payait le prix fort. Une R50 était affichée à 550 000 F

en 1955, une paille quand une 500 BSA était vendue 350 000 F. Plus chère encore, la R69 S faisait payer ses raffinements mécaniques. Supportant un taux de compression de 9,5 à 1 au lieu des 8 à 1 de la série « de base », les pistons et les soupapes changent de gabarit alors que le volant moteur est allégé et que l'arbre à cames présente un diagramme différent. Le vilebrequin est également modifié avec le filtre à air et les silencieux. Côté freinage, on est assez mal loti sur les deux machines, il faut quand même évoluer avec circonspection. Legend Motors a usiné le moyeu avant de la R51/3 en taillant des ailettes longitudinales dans l'alliage. Une préparation dont les mérites sont plus à attendre côté esthétique que mécanique. Sur la Série 2, le tambour de 200 mm double came à l'avant n'est pas un foudre de guerre mais l'effet antiplongée de la fourche Earles rend le freinage plus efficace. Aujourd'hui, ces deux motos sont des pépites dans les collections BMW. Bien qu'appartenant aux années 50, la R51/3 est une machine au look d'avant-guerre mais elle s'utilise avec simplicité. Elle reste une moto peu puissante, même sa version sportive contemporaine, la R68 avec son flat 600 cm<sup>3</sup> compressé à 8 à 1 n'affichait que 35 chevaux. On passe à un autre niveau de performances sur la R69 S qui tient la dragée haute aux anglaises des années 60, la fiabilité mécanique en plus. ❖



2

## BMW R69 S

année 1960

### ► Moteur, transmission

Bicylindre à plat transversal, 4-temps, 2 soupapes par cylindre, **594 cm<sup>3</sup>** (alésage-course : 72 x 73 mm), taux de compression **9,5 à 1**, alimenté par deux carburateurs **Bing ø 26 mm**. Embrayage monodisque à sec. Boîte de vitesses à quatre rapports.

### ► Puissance

**42 ch à 7 000 tr/min**

### ► Partie-cycle

**Cadre** : tubulaire en acier double berceau.  
**Suspensions** : fourche **type Earles**, combinés amortisseurs **arrière**.  
**Freins** : tambour **double** came **ø 200 mm** à l'avant et tambour **simple** came **ø 200 mm** à l'arrière.  
**Pneus** : **90/90-18** (av), **110/90-18** (ar).  
**Dimensions** : empattement 1 415 mm, poids **202 kg** (à sec).

### ► Performance

**175 km/h**

# CES DEUX MOTOS SONT DES PÉPITES DANS LES COLLECTIONS BMW