



## BMW R71

La "Bayerische Motoren Werke", née en 1917, est à l'origine une entreprise de fabrication de moteurs d'avions. le logo de la marque représente d'ailleurs une hélice d'avion en rotation.

Malheureusement, à la fin de la première guerre mondiale, l'Allemagne (suite au traité de Versailles) n'a plus le droit à posséder une industrie de guerre et de nombreuses entreprises doivent se convertir à des activités plus pacifiques... par exemple la fabrication de motocyclettes (et encore, pour des cylindrées n'excédant pas 500 cm<sup>3</sup>) !!! C'est pour cela et afin de survivre que BMW achète une moto "Douglas" Britannique qui va servir de modèle. pour cela, leur choix se pose sur une 500 cm<sup>3</sup> qui, une fois acquise est démontée pour révéler ses secrets. Rapidement, le moteur BMW trouve sa physionomie typique : le moteur est en effet tourné de 90°, disposition plus commode pour assurer la transmission par un arbre et non par une chaîne (et puis ça favorise le refroidissement et facilite les opérations d'entretien...).

Le succès est vite au rendez-vous, (Plusieurs dizaines de milliers de motocyclettes produites avant la seconde guerre mondiale, tous modèles confondus !!!). Également, dans les années 30, BMW s'investit énormément dans la compétition en remportant plusieurs records du monde et accumulant ainsi expérience et notoriété. En 1935, BMW produit la R12 à cadre en tôle emboutie, première motocyclette à fourche télé-hydraulique, munie d'une boîte à quatre rapports et de roues interchangeables. BMW produit également ce modèle en version culbutée : la R17.

En fait, BMW a de gros problèmes pour réaliser ses cadres qui cassent et se fendent. Les modèles en tôle emboutie permettent de grandes surfaces de contact, rivées, entre les différents éléments et facilitent l'assemblage. En 1936, avec la soudure à l'arc, BMW résout enfin ce problème et la R12 est bientôt supplantée par un modèle à cadre tubulaire et suspension arrière coulissante, la R71 de 1938 qui est donc le fruit d'une lignée de motos robustes à la réputation flatteuse :

Pour la dernière fois sur une BMW, le moteur est à soupapes latérales. De préférence attelée, cette moto est associée à des activités militaires bien connues. En effet, facile à produire, peu cher à entretenir, doué sur tous les terrains, le side-car est d'une grande utilité pour les armées d'alors et ne tarde pas à susciter des convoitises ... Elle restera malheureusement le symbole des écrasantes victoires allemandes lors des premières années de la seconde guerre mondiale et se couvrira de gloire autant en Europe de l'ouest, de l'Est qu'en Afrique du Nord. dans sa version militaire, il lui est rajouté quasi systématiquement une mitrailleuse allemande MG-34 à alimentation par tambour à l'avant du side. bien que cette moto soit souvent représentée avec son side, elle est aussi courante avec que sans et sera produite de 1938 à 1941 à 3458 exemplaires avant d'être remplacée par sa grande soeur, la BMW R75.

Allemagne



### Caractéristiques techniques :

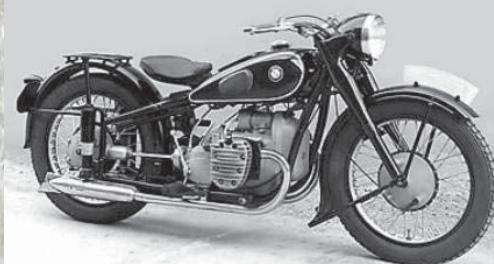
<b>Longueur</b>	: 2,13 m
<b>Largeur</b>	: 0,85 m
<b>Poids</b>	: 187 kg
<b>Cylindrée</b>	: 750 cm <sup>3</sup>
<b>Moteur</b>	: 4 temps - 2 cylindres à plat
<b>Puissance</b>	: 22 ch
<b>Refroidissement</b>	: Air
<b>Transmission</b>	: Arrière
<b>Freins</b>	: Tambour avant, sur l'arbre à l'arrière
<b>Boîte de vitesse</b>	: 4 rapports
<b>Vitesse maxi</b>	: 125 km/h
<b>Énergie</b>	: Essence
<b>Réservoir</b>	: 14 l
<b>Autonomie</b>	: 311 km
<b>Places</b>	: 2



détail du Side



Side-car militaire



R75

R71

Signature: MOTORIST  
 Standort: München  
 Produktkennzeichnung: R71  
 Baujahr: 1938 - 1941  
 Leistung: 22 PS bei 4000 U/min  
 Hubraum: 750 cm<sup>3</sup>  
 Hubraum (norm.): 750  
 Motor: Boxermotor, 2 Zylinder  
 Ventile: 4 Ventile  
 Ventile: 1100 ml  
 Drehmoment: 14,0 Nm



### Caractéristiques dans le jeu :

**Sportivité** : 9 **Catégorie** : 5 **Solidité** : 9

**Caractéristiques spéciales** : Possibilité d'adaptation d'un side-car, -15 en sportivité, -15 km/h.