

BMW 600 « OCCASION »

par J.P. FRISQUET

**35 000 KM
C'EST BEAUCOUP
POUR UNE MOTO
... ORDINAIRE
PAS POUR
CETTE
BMW
R. 60/5**

Il n'y a pas si longtemps encore, ne serait-ce qu'il y a quatre ans pour être précis, celui qui disposait (ou pouvait disposer) de 8 000 F était à même de pouvoir se payer une bien belle bécane. Avec cette somme, il pouvait s'offrir une Bonneville neuve, avec l'équipement, siouplait. Ou bien une R 69 S neuve avec quelques accessoires. C'est-à-dire une très belle machine. Et même ce qui se faisait de mieux en matière de grosse cylindrée, si l'on excepte les grosses bêtes rares et chères telles que les Harley, M.V. ou autres Mammuth.

Aujourd'hui, si vous ne pouvez disposer que de 8 000 F, il vous sera impossible de vous offrir une 750 cm³ neuve, quelle qu'elle soit. Aucune 650 non plus, si l'on excepte l'Ural, tout de même assez particulière. Même dans la catégorie 500 cm³, vous ne trouverez pas davantage chaussure à votre pied, car elles dépassent toutes, neuves, 8 000 F. Avec vos huit petites liasses de billets de 100 F, vous pourrez tout juste prétendre devenir propriétaire d'une 350 cm³. Le but de ce papier n'étant pas de s'étendre sur les causes de telles augmentations, je vous ferai simplement remarquer que pour 8 000 F, vous pouvez très bien acquérir une très belle occasion en grosse cylindrée. La preuve : cette sympathique B.M.W. R60/5 que nous avons testée pour vous.

UNE « PREMIERE MAIN »

NOTRE R60/5, nous l'avons trouvée chez Murit. Très propre, sans pour autant paraître sortir tout droit de sa caisse d'origine, elle accusait 35 000 km au compteur. 35 000 km pour une moto, c'est beaucoup. Rares seront les motocyclistes qui peuvent affirmer avoir franchi le cap des 30 000 km sans un démontage, même mineur. Allez, allez, soyez honnêtes, en 30 000 km, même en étant soigneux, vous avez bien dû avoir quelques bricoles...

Bref, pour ses 35 000 km, cette R60/5 avait bonne allure. La date de première mise en circulation indiquée sur la carte grise, était août 71. Attention, ne vous laissez pas induire en erreur en ce qui concerne cette fameuse date de première mise en circulation. En matière de moto, seule l'année indiquée sur la carte grise compte. En aucun cas, même si la carte grise indique comme date de première mise en circulation le 25 décembre de telle année, ne croyez pas le vendeur s'il vous affirme que



A l'avant un K 81...

sa machine est un modèle de l'année suivante et donc cotée comme tel. Il peut y avoir une légère plus-value, mais en aucun cas égalité de prix avec la cote de l'année suivante. Si vous vous faites voler cette machine, l'assureur ne vous remboursera que sur la valeur établie d'après l'année portée sur la carte grise, et elle seule.

Donc, notre bête avait un peu plus d'un an et demi de service. Bons ou loyaux, c'est ce que nous allons voir. Bien que ce modèle soit assez connu, il ne serait pas inutile de faire une brève présentation : c'est une 600 cm³ de la nouvelle série, dont les premiers exemplaires sont sortis en 1969. Le gros flat-twin, tout en alliage léger, est de lignes particulièrement nettes, tout comme le reste de la machine. Avec sa transmission par cardan, son gros réservoir blanc de 24 l, ses commandes fonctionnelles, c'est une routière type, moins puissante que la R75/5, mais aussi moins chère à l'achat. Actuellement, une R60/5 neuve comme celle-ci coûte dans les 11 000 F. Extérieurement, notre bête semble avoir été bien entretenue : la peinture n'est pas rayée, elle n'a

(Suite page 10) moto-journal 9



« Ça fait tout de suite, vroum, vroum

VOUUM-VOUUM

aucune trace de rouille. Il faut donc croire qu'elle était soigneusement garée à l'abri des intempéries et nettoyée régulièrement. De même, elle n'a aucune trace de chute, si minime soit-elle : les cache-culbuteurs ne sont pas éraflés, les extrémités des poignées du guidon et des caoutchoucs de repose-pieds ne portent aucune trace de contact hasardeux avec le bitume. Aucune pièce ne semble avoir été changée à la suite d'un quelconque accident, aucun endroit ne semble être fraîchement repeint. Les pneus sont en excellent état, voire presque neufs : à l'avant, un Dunlop K81 qui a encore ses marques de moulage, à l'arrière, un Metzeler. Les jantes ne portent pas trace de démonte-pneus ravageurs ou de coup de trottoir. Les plus gros indices de l'âge de cette moto sont l'usure assez importante du dessus des caoutchoucs de repose-pieds, les filets du réservoir effacés en partie et le chrome des sorties d'échappement bleui et terni. Des bricoles, quoi...

J'eus un petit soupçon en constatant que les cylindres avaient été démontés, comme en témoignaient des traces de pâte à joint à l'embase. Renseignement pris, ce démontage avait simplement été entrepris pour pallier un léger suintement d'huile. Point capital, cette brave B.M.W. n'avait pas été bricolée par son propriétaire : tout était d'origine, les silencieux n'avaient pas été remplacés par de quelconques mégaphones, il n'y avait pas de phare à iode supplémentaire monté à la va-vite, seuls un porte-bagages et une bavette sur le garde-boue arrière témoignaient des modifications personnelles du propriétaire. Le porte-bagages, on en comprend très bien la présence, quant à la bavette, on oublie vite son aspect disgracieux si, l'ayant retirée question de goût, on roule sur route humide. En effet, les B.M.W. de la série « 5 » ont le triste privilège d'être, telles qu'elles sont livrées d'origine, particulièrement inefficaces question garde-boue. Un kilomètre sur une route simplement humide, sans bavette, se traduit immanquablement par une jolte traînée de boue dans le dos du conducteur ou du passager.

Bref, comme dirait un de mes bons amis mort avant l'âge et avant qu'on se soit connu, il ne restait plus qu'à voir si le ramage se rapportait au plumage. Ou, plus simplement, si les impressions de conduite allaient être aussi sympathiques que le premier coup d'œil à la bête alors qu'elle était simplement sur béquille.

10 moto-journal

ON met de l'essence, on ouvre le robinet d'essence, on appelle l'essence (il n'y a pas de starter), on enclenche le contact, on appuie sur un bouton et hop! ça fait « teudeuteuf, teudeuteuf, teudeuteuf ». Ça peut durer comme ça des heures, si on le désire. Remarquez, ce n'est pas la destination première de la R60/5, mais elle pourrait tourner des heures ainsi, au ralenti, avec son bruit tout feutré. Premier bon point : notre bête, malgré ses 35 000 km, tourne aussi bien qu'au premier jour, comme une horloge, tient un ralenti admirable, sans hoquets, sans bruits mécaniques morbides... et démarrera toujours du premier coup de pouce tout au long de l'essai. Deuxième bon point : si à froid, elle émet, ce qui est tout à fait normal, un peu de fumée blanche de condensation par les pots, en revanche, il ne sort pas de fumée noire trahissant un mauvais état ou un mauvais réglage de carburateur, pas de fumée bleutée non plus. On débraye, on passe la première (en bas), on embraye, et on fait un bond en avant. Ça aussi, c'est tout à fait normal surtout pour les B.M.W. de la nouvelle série antérieures à 1972. L'embrayage est très sec, on ne peut rien y faire, c'est comme ça, un point c'est tout. Heureusement, avec l'habitude, on s'y fait et on arrive très facilement à démarrer en douceur.

Question douceur de boîte, c'est assez différent et certainement plus agréable qu'une machine neuve. Il est évident qu'en 35 000 km, la boîte a eu le temps de se rôder, et que la sélection est beaucoup plus douce que lors des premiers kilomètres. Cependant, question silence, ce n'est toujours pas ça : avec un peu d'habitude, on peut arriver à minimiser les « clonk » qui accompagnent chaque changement de rapport, mais sur ce point, ça reste toujours... B.M.W. Ces menues bricoles, héréditaires il ne faut pas l'oublier, sont le lot de toute B.M.W. En revanche, tout au long de l'essai, pas une vitesse n'a décroché : le verrouillage s'est avéré parfait, preuve que l'ancien propriétaire n'avait pas massacré, loin de là, sa boîte de vitesses. Cette politique de la sagesse est d'ailleurs la meilleure à adopter si l'on ne veut pas avoir de pépins de ce côté-là : il faut se dire une bonne fois pour toutes que les boîtes de Béhème ne sont pas faites pour les passages à la volée, qu'elles n'aimeront jamais

cela, et qu'il vaut mieux, dès le départ, modérer les impulsions de sa botte gauche.

COMME AU PREMIER JOUR

QUESTION freinage, j'ai été très agréablement surpris par cette « vieille » machine. L'efficacité du premier jour semble lui être restée.



Le frein avant de ces nouvelles B.M.W. est tout à fait le contraire de ce qu'il inspire au premier coup d'œil : aussi puissant qu'un frein à disque de 750 Honda, malgré son aspect anodin, il est également progressif et endurant, même en usage intensif. Le frein avant de « notre » R60/5 était aussi frais qu'au premier jour, et il n'y eut pas à entreprendre de démontage pour se rendre compte de l'état

Et même teudeuteuf, teudeuteuf... »

des garnitures et du tambour. De toute évidence, la bête avait dû être bichonnée sur ce point particulier et l'ancien propriétaire n'avait pas dû attendre que les rivets creusent le tambour pour changer de garnitures. A l'arrière, les résultats étaient tout aussi satisfaisants.

En ville, cette R60/5 s'est comportée très docilement : souple, silencieuse, sobre (5 l aux 100 km), c'est une monture discrète et sûre qui ne risque pas plus de pépins qu'une machine neuve. Pour être franc, je n'ai pas

sans que l'embrayage manifeste le moindre signe de mécontentement. Un seul point a retenu mon attention : le voyant de charge ne s'éteignait que vers 1 000 tr/mn. Il m'avait semblé, je dis bien il m'avait semblé, que sur la R75/5 essayée dans le n° 75 de *Moto-Journal*, ce voyant s'éteignait à un régime plus bas. Quoi qu'il en soit, cela ne présentait rien d'alarmant, car à aucun moment, ce fameux voyant ne s'est allumé que lorsque les 1 000 tr/mn étaient dépassés.

et c'est à peine si celui qui était resté dans la trousse de notre machine d'essai était souillé.

BONNE ROUTIERE

SUR route comme en ville, je ne puis que constater que cette R60/5 avait « bien » vieilli. Avec les motos, comme avec toute autre mécanique, il en va de même que pour le bon vin ou les humains : si elles sont surmenées dès leur plus tendre enfance, si on les brutalise, si on les secoue en exigeant trop d'elles dès le départ, elles mûrissent mal. Ou même pas du tout, si on a le poignet un peu rustre. A coup sûr, notre bête d'essai a connu une jeunesse heureuse et une grande prévenance de la part de son propriétaire pour ses premiers tours de roue. On peut même dire que malgré ses 35 000 km, elle était à peine rôtée. Je m'explique (enfin, je vais essayer de m'expliquer) : si une machine, constamment pilotée par la même personne, est menée bien en-deçà de ses possibilités maximum, elle ne sera jamais « libérée ». Pas même au bout de 100 000 km. Elle montera moins vite en régime qu'une machine strictement identique, sera moins nerveuse et ira peut-être même un poil moins vite en vitesse de pointe. C'est un phénomène qui serait assez complexe à exposer ici (vaut mieux écrire à ce sénile de Bettiol dont la plume goguenarde n'attend que ça), mais toujours est-il que cette R60/5, malgré ses 35 000 km, n'était pas encore (choisissez) « libérée », « débridée » ou « rôtée ». Bien sûr, elle fonctionnait parfaitement, mais on sentait qu'elle manquait d'un peu de sa mollesse. Mollesse toute relative, en tenant compte évidemment de ce que la R60/5, en général, n'est pas une bombe, mais une brave machine de tourisme.

Il faut dire que j'attendais sournoisement cette brave bête au tournant. 35 000 km, ça vous marque un bonhomme, et encore plus une moto. Ça use, ça use... A commencer par la segmentation. Il est dommage que je n'aie pas pu savoir si les pistons étaient encore en cote origine. Après tout, c'est très possible. Mais des segments usés entraînent forcément une plus grande consommation d'huile, et, ce que moins de gens savent, une plus grande consommation d'essence. Dans ce cas précis, j'ai été particulièrement surpris : à peine 1/2 l

(Suite page 12)

moto-journal 11



« 35 000 KM COMME NEUVE »... Parfois c'est vrai!

réussi à déceler, en ville, un seul élément trahissant le kilométrage de cette B.M.W. Elle est aussi sûre qu'une neuve, réagit sagement et constitue une excellente machine pour la ville, compte tenu de sa cylindrée. Maniable, elle a la patience d'attendre de longues minutes dans les embouteillages sans chauffer outre mesure, sans abandonner un seul instant son admirable ralenti et

Chose sympathique, l'ancien propriétaire n'avait pas eu le mauvais goût, avant de se séparer de sa machine, de récupérer l'outillage. Tout ce qui est livré d'origine est toujours là, dans sa trousse, en nombre et en qualité. Il y a même le chiffon imprimé avec l'insigne B.M.W., témoignage d'attention suprême que la firme munichoise prodigue à ses fidèles. Un chiffon comme ça on n'ose pas s'en servir

FICHE TECHNIQUE

MOTEUR

Flat-twin 4 temps.
Alésage/course : 73,5 mm/70,6 mm.
Cylindrée exacte : 599 cm³.
Taux de compression : 9,2 à 1.
Puissance : 40 CV à 6 400 tr/mn.
Couple maxi : 4,9 mkg à 5 500 tr/mn.
Boîte de vitesses à 4 rapports (1^{re} : 2,835 à 1 ; 2^e : 1,875 à 1 ; 3^e : 1,364 à 1 ; 4^e : 1,091 à 1).
Embrayage monodisque à sec.
Transmission secondaire par cardan.

PARTIE CYCLE

Cadre double berceau tubulaire, bou-
lonné dans sa partie arrière.
Fourche avant télescopique.
Suspension arrière oscillante, amori-
tisseurs réglables.
Pneu av. : 3,25/19.
Pneu ar. : 400/18.
Frein avant double came, Ø 200 mm.
Longueur : 2 100 mm.
Empattement : 1 385 mm.

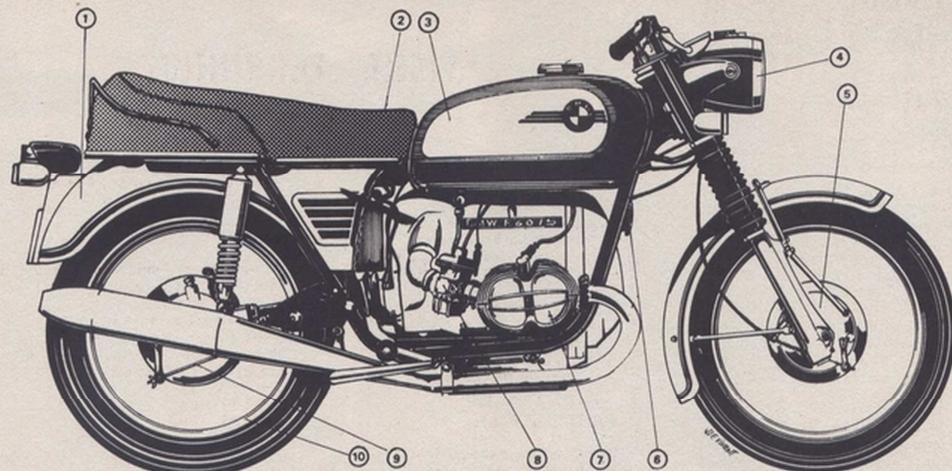
Poids : 190 kg à vide.
Réservoir d'essence de 24 litres.

PERFORMANCES

Relevées sur l'anneau de vitesse de
Monthéry, température + 1°, vent
N.-N.-E. 10 km/h.
Vitesse maxi assis : 144 km/h.
Vitesses maxi couché : 161,5 km/h.
Vitesses maxi relevées au compteur
sur les intermédiaires :
1^{re} : 75 km/h.
2^e : 105 km/h.
3^e : 135 km/h.
400 m, départ arrêté : 15"6.
Ectonnage compteur : 100 km/h
compteur = 99,7 km/h réels.

PRIX

8 000 F (août 71, 35 000 km). Actuel-
lement en vente chez Murit,
30, rue Lacordaire, Paris (15^e). Tél. :
532-60-53.



1 Les garde-boue n'étant pas très efficaces, l'ancien propriétaire de « notre » R 60/5 a monté une bavette. Mais le dessinateur a oublié de dessiner ladite bavette.

2 La selle se relève et on découvre, au-dessous d'icelle, la tresse à outils bien garnie que l'ancien propriétaire a oublié de récupérer.

3 Le dessinateur maudit a encore frappé : le réservoir représenté sur le dessin n'est pas celui de notre machine d'essai. Il équipe les tout derniers modèles et contient 10 l de moins que celui de notre bête.

4 On regrette un peu qu'il n'y ait pas une optique bi-iodé pour rouler vite de nuit.

5 Le frein avant est aussi efficace que sur une machine neuve.

6 L'avertisseur fonctionne, et même assez fort, ma foi.

7 40 chevaux allemands dans ce moteur : ils sont encore là au bout de 35 000 km.

8 Deux carburateurs Bing de Ø 26 mm alimentent la R.60/5.

9 Au bout de 35 000 km, on apprécie plus un cardan qu'une chaîne...

10 Côté pneus, cette machine d'occasion n'engendrera pas de frais avant bien des kilomètres.

(Suite de la page 11)

d'huile aux 1 000 km, guère plus de 5,5 l d'essence aux 100 km. Ce sont des chiffres assez étonnants, tout de même. Attention, 1/2 l d'huile pour 1 000 km est un chiffre tout à fait normal. L'usine B.M.W. tolère jusqu'à 3/4 de l d'huile aux 1 000 km. Evidemment, si on regarde les premiers bulletins de « lecteur-essayeur » parvenus dans l'antre de la rédaction, on sourit en lisant souvent, en face du chapitre « consommation d'huile aux 1 000 km » : néant. Un moteur, pour fonctionner, doit forcément consommer de l'huile. Si vous faites bien attention, propriétaires de grosses cylindrées, vous remarquerez qu'au bout d'un Paris Marseille par l'auto-route, quelle que soit l'allure que vous vous êtes imposée, une quantité d'huile non négligeable est partie dans la nature par le biais des tuyaux d'échappement, histoire de donner quelques vitamines aux riverains... La consommation d'huile tout à fait négligeable de cette R60/5 prouve donc bien que le moteur est en excellent état. De même, la faible consommation d'essence témoigne non seulement de ce que les carburateurs sont bien réglés et en bon état (un boisseau ou une aiguille usés font automatiquement grimper en flèche la consommation), mais aussi qu'il n'y a rien à redire question segmentation. Excellente machine de tourisme, cette B.M.W. semble pouvoir soutenir indéfiniment plus de 130 km/h compteur en vitesse de croisière. Peu de vibrations, un grand silence mécanique, en font une moto reposante pour les longs trajets.

Il est un peu regrettable que nous n'ayons jamais eu l'occasion d'essayer une R60/5 neuve, ce qui aurait permis d'avoir des points de comparaisons. Toujours est-il que la tenue de route est plus saine que celle de la R75/5, la puissance moindre y est sans doute pour quelque chose : pas de louvoiment, pas d'amorce de guidonage, la direction demeure toujours précise et les suspensions, tant à l'avant qu'à l'arrière, remplissent parfaitement leur rôle. Sur tous ces points, notre bête avait donc vieilli correctement. Le seul pépin mineur à remarquer fut une panne des clignotants. Pépin est un bien grand mot pour désigner ce qui n'était peut-être qu'un fusible grillé ou une cosse électrique dessoudée. Mais alors que les clignotants fonctionnaient parfaitement quand on nous donna la machine, ils ne fonctionnèrent plus, d'un coup, sans prévenir. Enfin, je ne pense pas qu'il y ait lieu d'attraper une insomnie pour ce petit détail.

La dernière phase de l'essai eut bien sûr comme décor l'anneau de Monthéry. Pour l'occasion, je n'avais pas jugé utile d'enfiler une combinaison racing à coutures super-aérodynamiques et je me contentai d'un banal ensemble barbour. La bête n'avait pas reçu de soins particuliers et n'était pas revenue chez Murit depuis sa sortie, pas même pour le moindre réglage. Dans ces conditions, elle réussit tout de même à m'emmener, en position assise, à 144 km/h, et en position couchée, à plus de 160 km/h. Mieux, lors des essais de 400 m DA, je pus signer plusieurs fois un temps de 15"6, alors que l'usine, sur ses dépliants publicitaires, revendique seulement 15"8. Encore une fois, pour une machine qui a 35 000 km, voilà des chiffres assez étonnants et pour ainsi dire exactement comparables, à 1/2 km/h près, à ceux que pourrait réaliser une machine identique vieille seulement de 10 000 km.

Entre nous (et le mur du couvent), je vais vous dire une bonne chose : cette R60/5 est actuellement en vente chez Murit au prix de 8 000 F. Pour le prix d'une 350 cm³ neuve, elle peut devenir vôtre. Et croyez-moi, vous ne le regretterez pas : des occasions comme ça ne courent pas les rues. C'est « Moto-Journal » qui vous le dit. Et on ne ment jamais. C'est un péché.

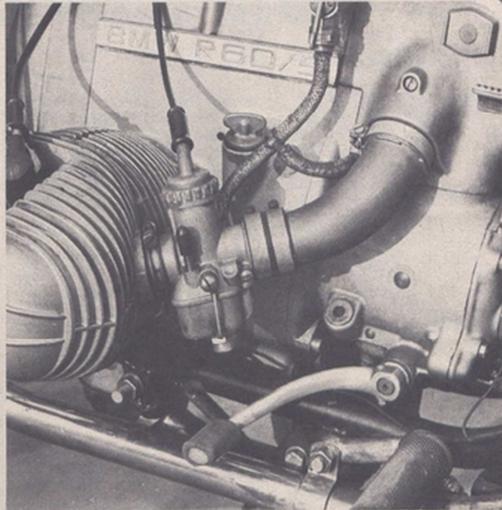
Deux
ou
trois
choses
que
je
sais
d'elle



Deux accessoires indispensables sur une R60/5 : un p'tite bavette.



Elle semble n'attendre qu'un propriétaire soigneux pour inscrire encore quelques dizaines de milliers de km à son compteur...



Un moteur en parfait état, aussi bien à l'extérieur qu'à l'intérieur.