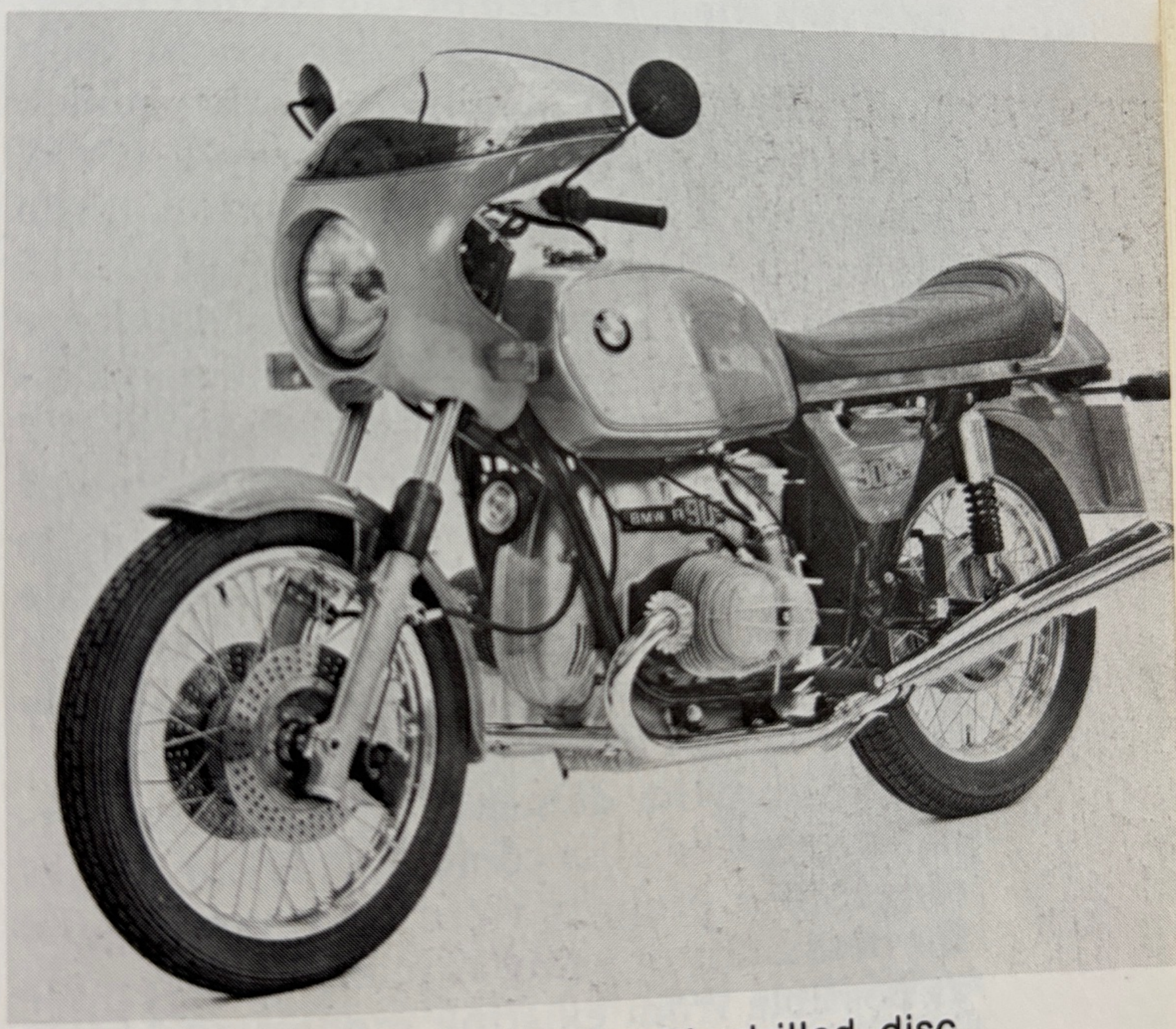


Harley-Davidson, soon imitated the R90S. This bike has the smoke grey paint scheme—quite a departure from BMW's staid image.

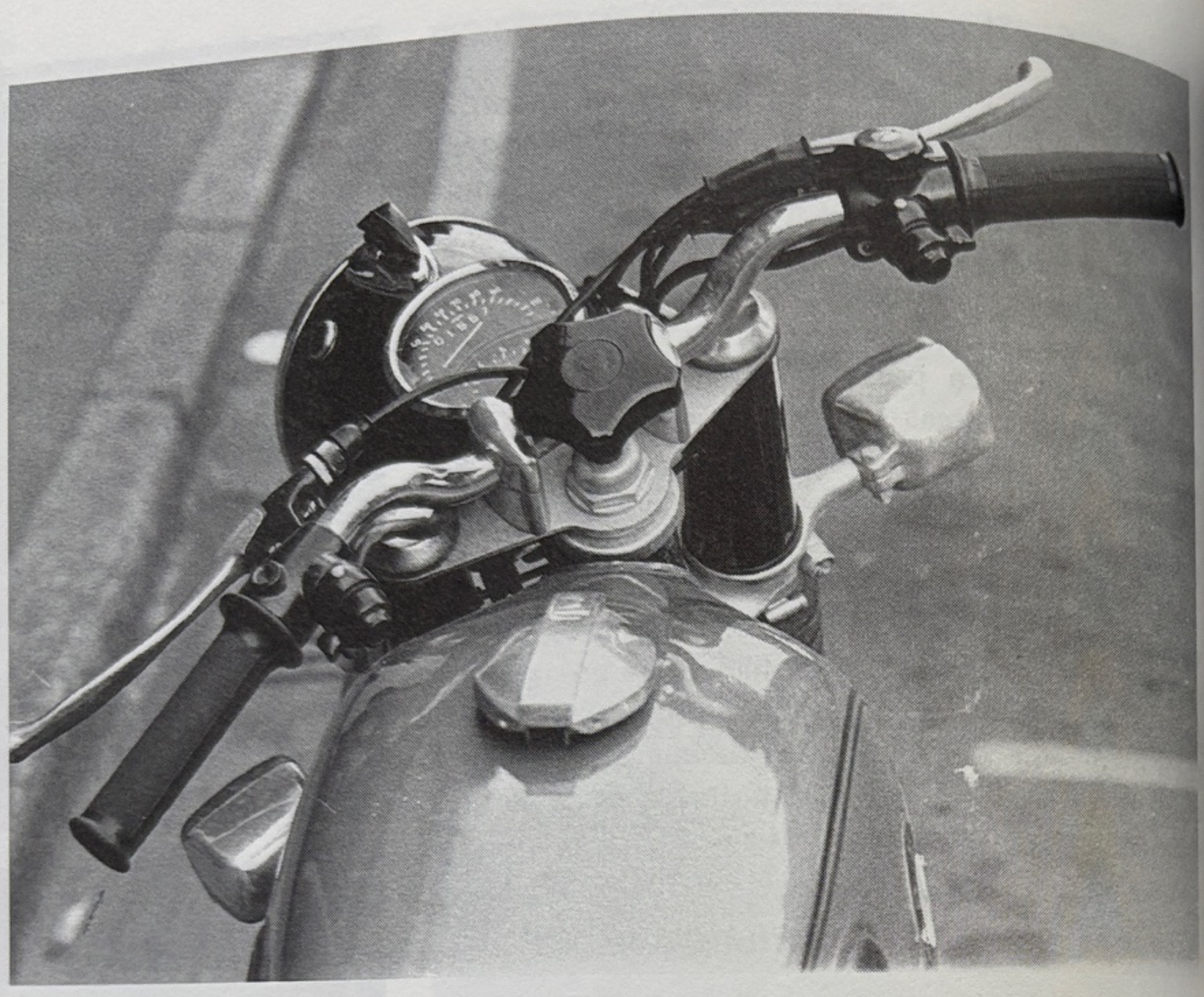
e R90S
pecially
such a
onda to

ield. In
much
s. This
anding
ot able



'6 R90S
lat twin
0.6 mm
898 cc
000 rpm
38 mm
. Coil
et sump
e-speed
isc, dry
in tube
rm rear
um rear
18 rear
57.6 in.
lb. dry
32 in.
25 mph

The Daytona orange R90S with drilled disc brakes arrived in 1975. Both it and the smoke grey version of 1973–74 became instant classics and are two of the most desirable post 1970 BMWs to be found on the used motorcycle market.





LEFT *Handlebar switches as found on pre-1970 models. Extremely basic by modern standards…*

ABOVE *…and almost as basic on /5 series*

RIGHT *New for 1975, these Hella-made switches (right-hand shown) have tell-tale messages, required by American law*

ed dismantling the rear sub-
nce may have been neglected.
possible to fit the Exide RE2
2 amp hour. But this requires
ations to the existing battery
heir machine in all weathers
as' would be well advised to
option on board.
a battery needs to be kept
temperature. The terminals
petroleum jelly to keep corro
hilst off the machine (o
attery should be d
d then recha
it from a
ose
arter as
s absolutely
of not starting on
ning less than perfect.

d lead

be replaced by the modern
ure that the cap itself is se-
g top, otherwise a misfire can
etains the lead to the ignition
inspected as, being manufac-
re in alloy), it is easily dam-
ice. A rubber seal/retainer is
and the coil. This needs to be
ater reaching the coil internals
ead.
should be replaced and the

caps checked for serviceability. The latter
be of the suppressor type, and it should also
waterproof. Talking of suppressors – ex-police
bikes should be carefully vetted in this respect as they
often have a considerable number fitted – sometimes
in the most unlikely places.

Relays

Later BMW twins are equipped with various relays that are employed in conjunction with the different electrical systems. (Their purpose is to avoid heavy current from horn, lights etc having to pass through the switch.) These relays are either located in the headlamp shell, as on some earlier bikes, or more usually under the fuel tank on the frame top rail on other models. BMW do not provide service details for these relays. If problems are experienced within a specific system that has a relay in the circuit, check the circuit thoroughly before replacing the relay. Otherwise you may be forking out money on something which is not actually needed! Usually simple electrical testing will reveal if a new relay is required. This is a typical area where a careful, considered approach to your restoration is not only the best way of doing things, but the cheapest too.

Horn

The type of horn fitted to most BMW twins is known as the high-frequency type. This uses an electro-magnet and contact breaker to vibrate a diaphragm and resonator.

The round resonator plate is generally secured by a nut in the centre. The plate is joined to an armature, which is fixed where it passes through the centre of a metal diaphragm. Underneath the armature is an electro-magnet attached to the back of the horn body. A set of contact breakers, also inside the horn, is wired into the circuit.

The way in which it works is simple. When the rider completes the circuit by pressing the horn button, the armature is drawn on to the electro-magnet. This action opens the contact breaker points, the circuit is broken and the diaphragm attached to the armature reasserts itself; pulling the armature up with it. This allows the contact breaker points to touch again. Current flows once more and the whole process is repeated over and over again. The rapid flexing of the diaphragm sets up a high-frequency vibration in the resonator plate. This is where the sound comes from.

Trouble with the horn may occur in the component itself or be a fault in the button or wiring. The problem should be investigated by wiring the horn directly to the battery. If current is reaching the horn and nothing is happening, it could simply need ad-

such as the R100RS and R100RT. The quartz clock allows the rider an instant check on the time throughout a journey.

Cockpit of R90S. Note voltmeter, clock, central warning lights between speedo and tacho; handlebar switchgear

Power socket

Again fitted to certain BMW twins onwards as a standard fitm… R100RT) or as an opti… on the useful for conne… ver socket is fun… ons… t or several other

…lt conversion

…ten found on the pre-1970 models these basically scrap the voltage regulator and replace it with an electronics box. You have to change all the bulbs (and of course the battery) but not switches or horn. The only major disadvantage is that extended running at lower engine revolutions may prove to be insufficient to keep the battery fully charged.



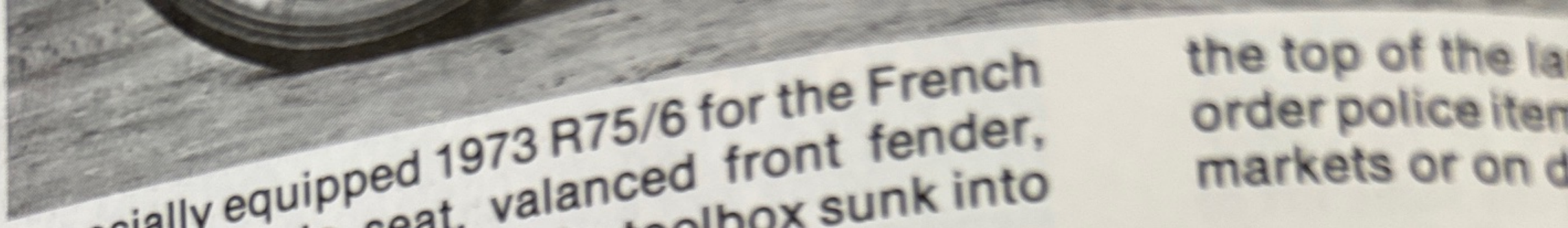
"Having a works in a political hot-spot brings its problems," Kramm told a *Motorcyclist* reporter in 1972. "Quite often much-needed parts are held up at frontier posts for all sorts of peculiar reasons. So that production isn't disrupted we have to have duplicates flown in at great cost."

In addition to looking cool, the fairing on the R90S provided a place to house an ammeter and an electric clock.

IMPROVEMENTS

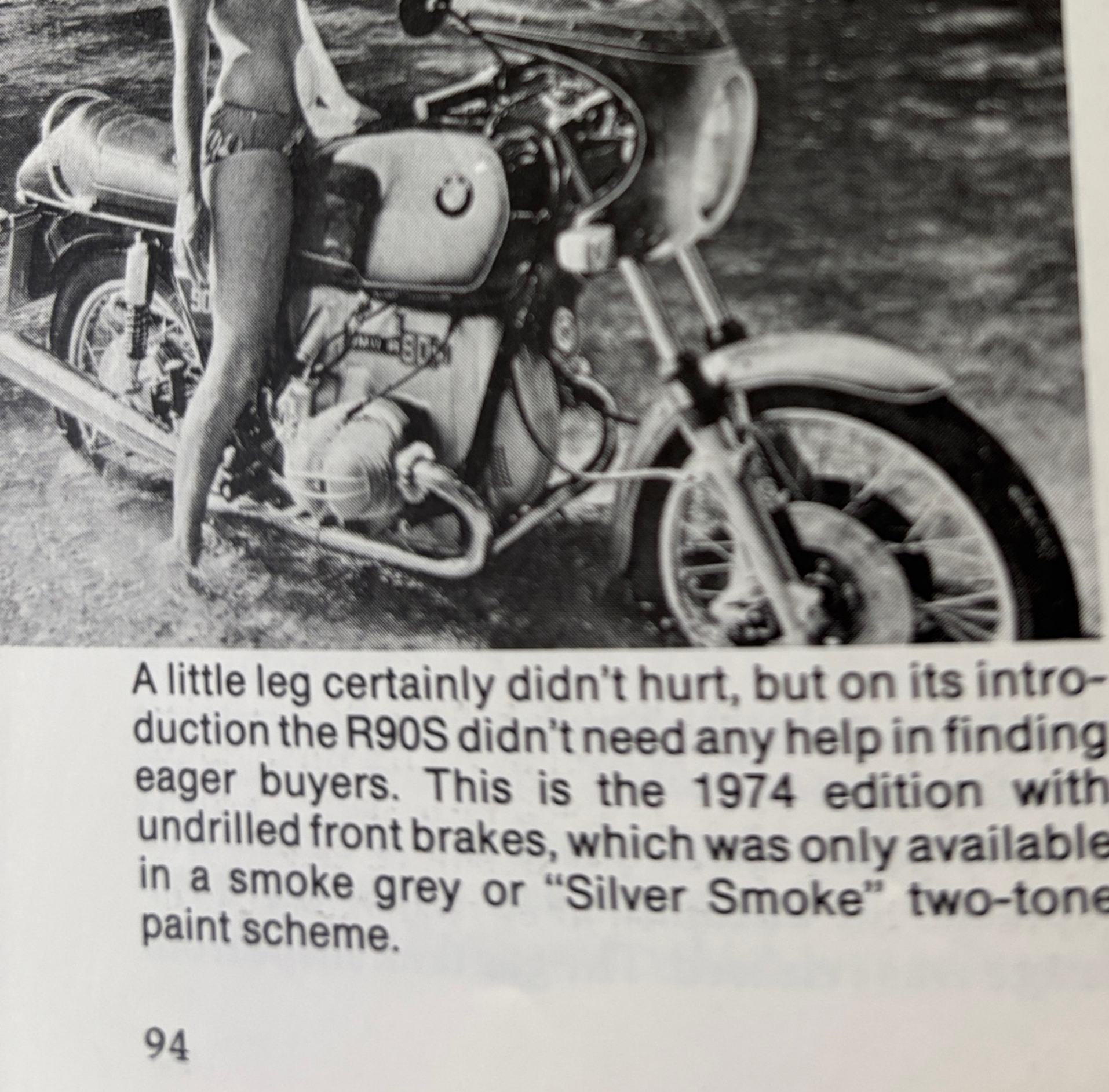
As good as the new bikes were, they weren't perfect, and BMW made consistent improvements to the /5 series throughout its production run. Solving the low-speed carburetion problems mentioned in early tests was easy enough. Although BMW continued to hamper the /5 models with a four-speed transmission, company engineers reshuffled the gear ratios in 1971, improving acceleration.

A more serious problem proved more difficult to solve. In spite of the initial glowing reports of the exemplary handling of the new /5 machines, further testing revealed a few snags. Both *Cycle Guide* and *Motorcyclist* complained of high-speed instability. BMW altered the steering geometry, raising the front



A specially equipped 1973 R75/6 for the French police with solo seat, valanced front fender, radio box, leather bags and a toolbox sunk into

the top of the la
order police iten
markets or on d



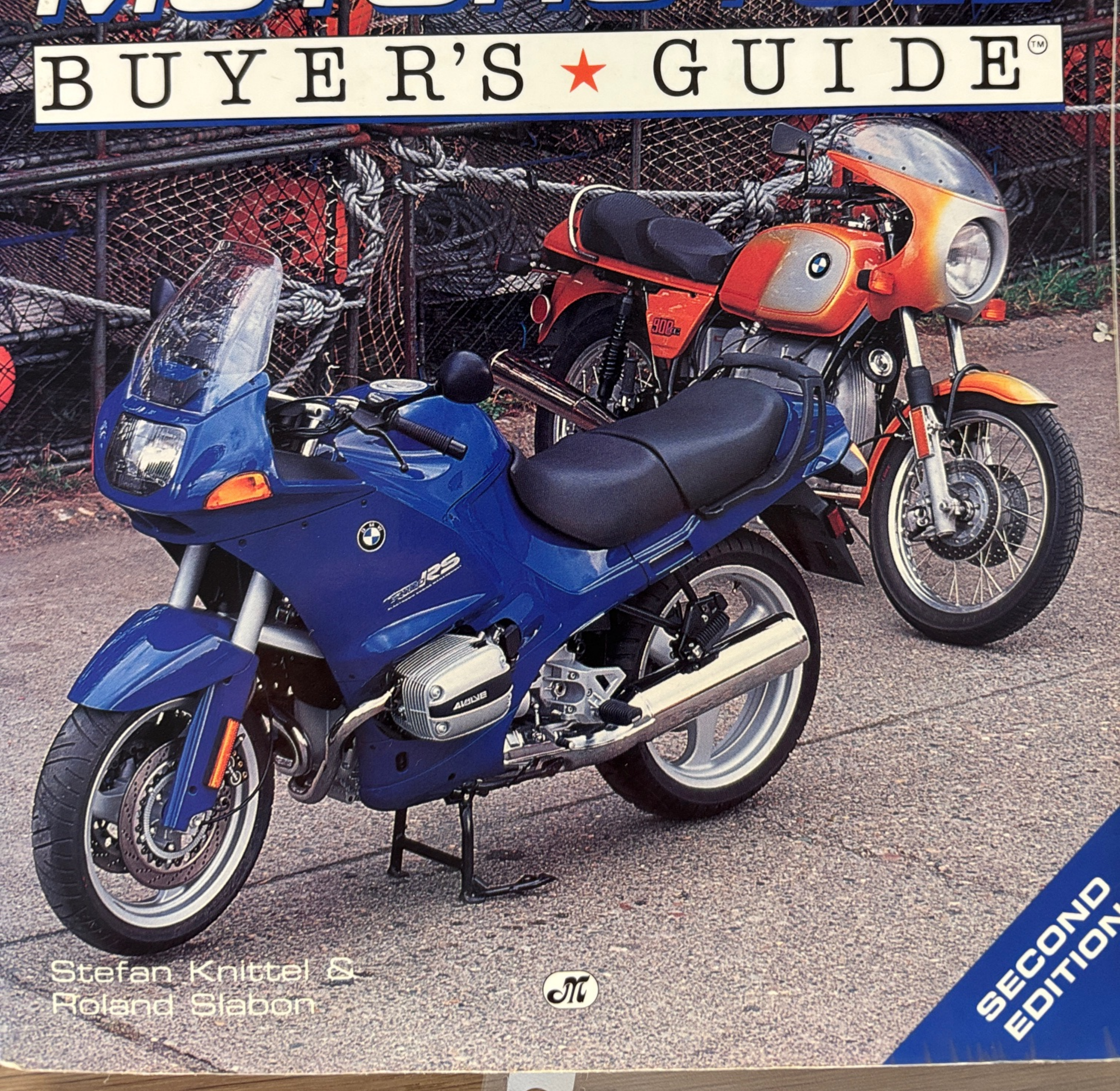
A little leg certainly didn't hurt, but on its introduction the R90S didn't need any help in finding eager buyers. This is the 1974 edition with undrilled front brakes, which was only available in a smoke grey or "Silver Smoke" two-tone paint scheme.

the R90S and
covers distin
from their pr
the cylinder
new 980 cc
which replac
tion to the
soon was to
of-the-line
In spite
the Rennsp
the expecte
scendant o
dominated
but only a
made head
pletely dif
tion moto
which in
sporting-
after muc
afforded
rain for

Illustrated

BMW MOTORCYCLE

BUYER'S ★ GUIDE™



Stefan Knittel &
Roland Słabon

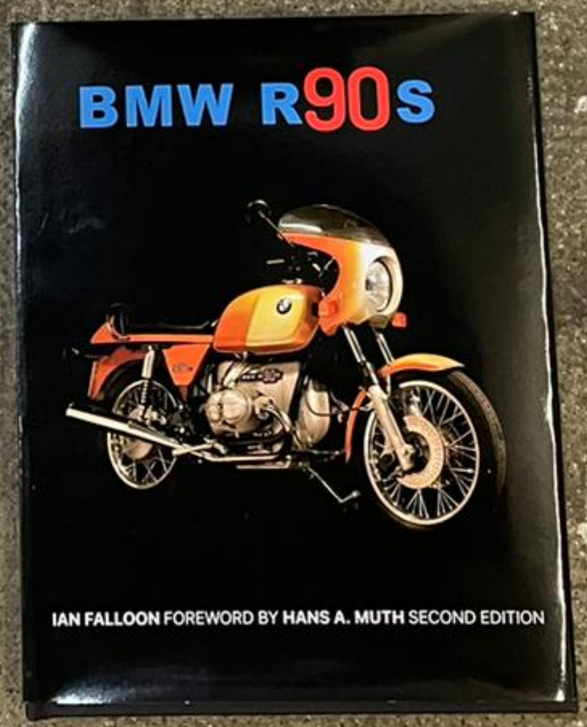
SECOND EDITION

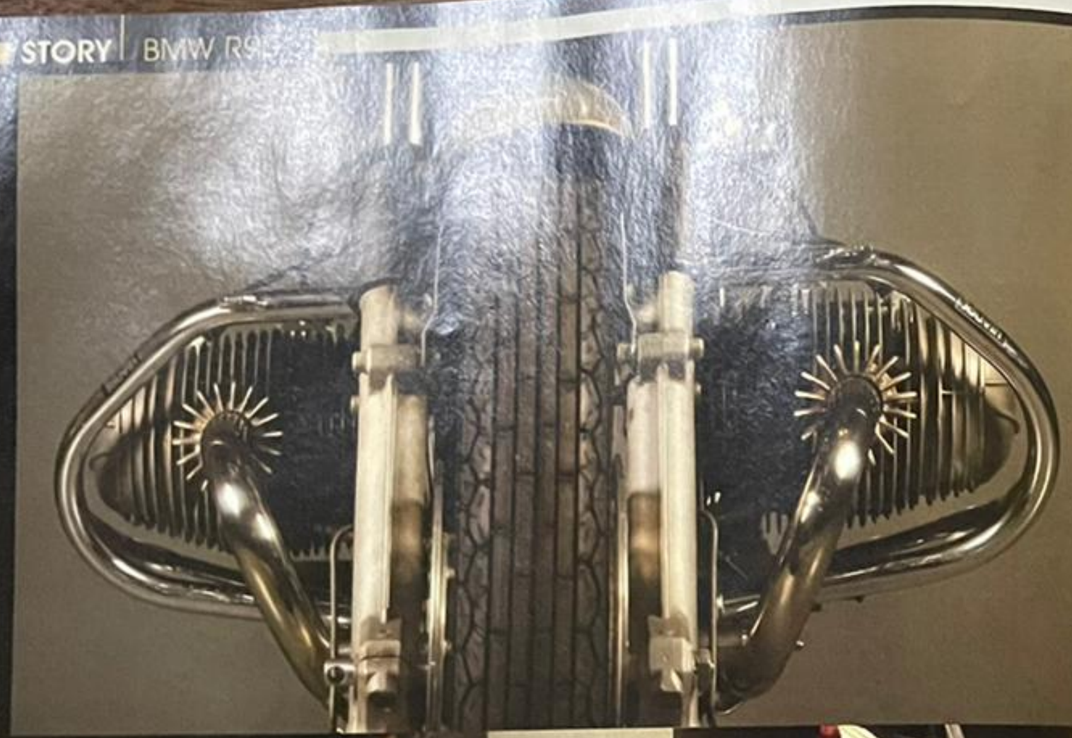

Classic
Moto Revue
#129
Sport & flat-twin 1973
BMW R90 S
ROYAL-ENFIELD 1901
Retour aux sources


STORY BMW R90 S
UNE R90 S NEUVE !


STORY
Mythique !


Revue MOTO Technique


BMW R90S
IAN FALLOON FOREWORD BY HANS A. MUTH SECOND EDITION







Ci-dessus : Le moteur de la R90 S se caractérise par ses cylindres anodisés en noir, afin d'assurer une meilleure évacuation de la température. La R90 S était aussi la seule Série 6 à être dépourvue de soufflets de fourche. Les versions de 1974 ne possèdent pas de vis de serrage de broche de roue sur le fourreau de fourche gauche (ici à droite). Notez que les pare-cylindre Rid-Jouvin sont un montage d'époque et que le pneu Continental R82 reprend un dessin des années 70 avec une gomme moderne.

Ci-contre, à gauche : Les "74" étaient livrées uniquement en coloris Grey Smoke. Contrairement à ceux des Série 5, les écussons émaillés ne sont pas vissés mais collés. Par la suite, ils seront remplacés par de simples écussons en plastique.

Ci-contre, à droite : Seules Les "74" auront droit aux coques de clignotants en aluminium poli héritées des Série 5. Elles seront remplacées par des coques en matière synthétique noire sur les versions suivantes (1975 et 1976).

Lorsque Pascal Pouhaer, le boss de 2 PMA, nous appelle pour nous dire qu'il a déniché une R90 S de 1974, la première version, de seulement 5 000 km, nous sommes tentés de lui dire « *bien sûr, bien sûr* » sur un ton où perce un grand scepticisme, car des fables de ce genre sortent assez fréquemment et seule une infime proportion se révèle authentique. Cependant, en la découvrant, on prend conscience du privilège que l'on a d'avoir sous les yeux une moto quasiment telle qu'elle est sortie des chaînes de l'usine de Berlin dans les premiers mois de 1974 !

Il faut expliquer que pour les amateurs, les R90 S sont toutes assorties d'un nombre. On peut avoir affaire à un millésime 1974, 1975 ou bien 1976 qui représentent les trois années de production de cette moto, chacune ayant ses particularités. La moto que nous avons sous les yeux est l'une des plus "d'origine" qu'il nous a été donné de voir depuis de nombreuses années. Toutes les pièces sont d'origine sauf les pare-cylindre Rid-Jouvin. Toutefois, ils sont d'époque, tout comme les supports de valises Krauser, un must à l'époque qui transformait alors l'une des motos les plus rapides en honnête GT, ce à quoi aucune de ses concurrentes ne pouvait prétendre.

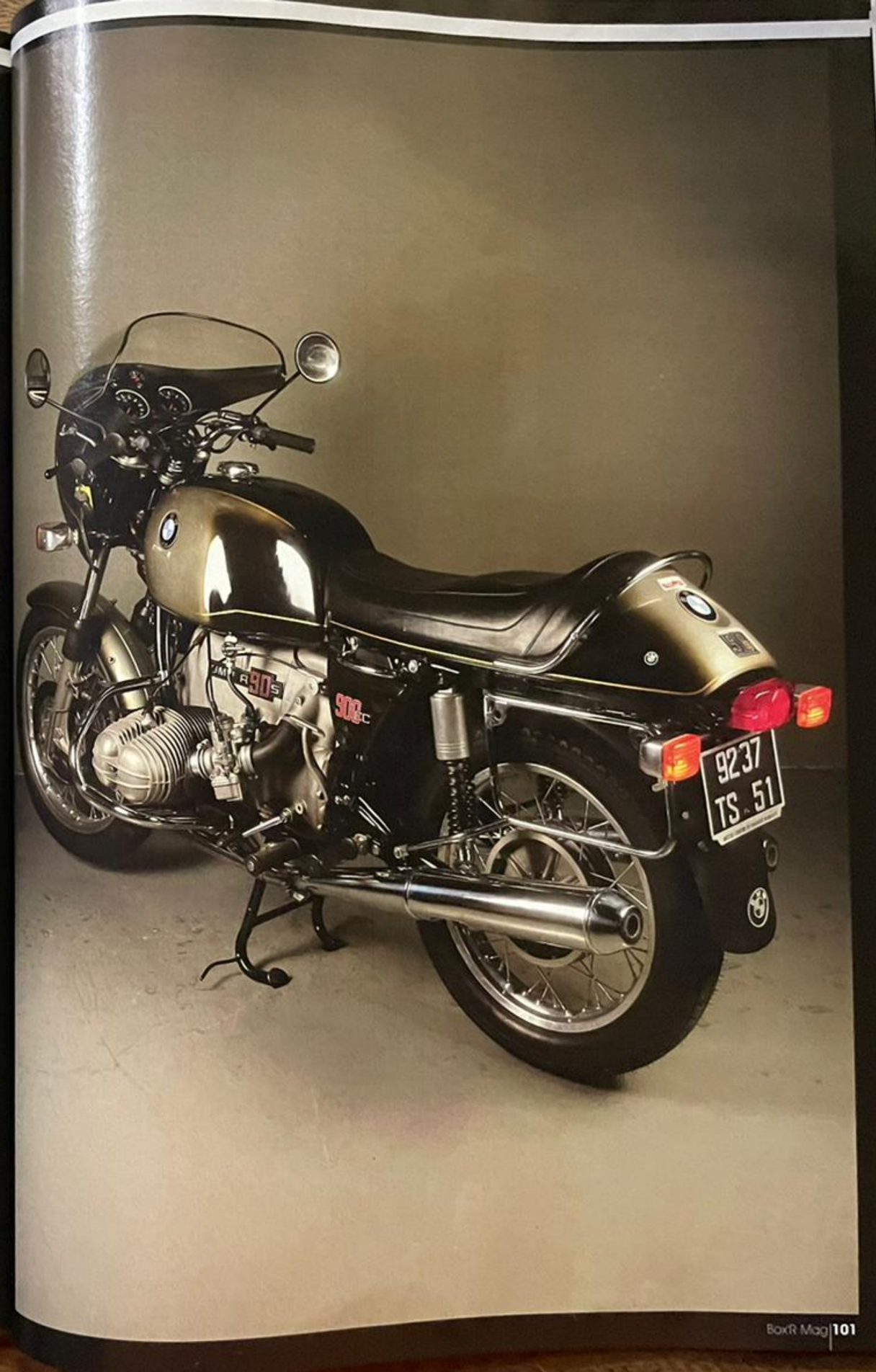
Grey Smoke

Se trouver en face de cette moto est une émotion. On est transporté chez les concessionnaires de l'époque. En effet, sans jeter la pierre sur les motos entièrement restaurées, certaines avec un soin extrême, il est quasi impossible d'obtenir un résultat qui soit équivalent à une moto qui n'a jamais été retouchée. Autre chance importante, cette moto a été particulièrement bien stockée. Les aluminiums des BMW de cette époque ont pour particularité d'avoir une finition "granuleux/brillant" qu'il est difficile de conserver dans l'état lorsque la moto a un tant soit peu roulé. Et cette finition est définitivement perdue après certains microbillages trop importants et trop fréquents.

Ce n'est pas le cas de cette moto aussi bien au niveau des éléments mécaniques du moteur que du pont, des fourreaux de fourche et de l'intérieur des frettes des disques de freins, quasi impossible à nettoyer parfaitement ! Stockée dans un endroit sec à l'abri de l'humidité, ses aluminiums ne présentent en effet aucune trace de corrosion, principal inconvénient dont résulte un long stockage.

La fameuse peinture dégradée Grey Smoke TT, unique choix possible en 1974, brille comme au premier jour. Effectuée par couches successives, aucune de ces peintures n'est identiques, un argument publicitaire de BMW à l'époque.

Pratiquement irréprochable, la peinture de cette 1974 ne comporte qu'une éraflure minime sur le garde-boue avant et un petit "poc" sur le dosseret de selle, camouflé par un écusson BMW. Ces deux petits défauts ont l'avan-



UNE R90 S NEUVE !

La R90 S est une moto recherchée, véritable objet de culte. Maillon essentiel de l'histoire moderne de BMW, on la trouve entièrement restaurée, dans son état d'origine avec quelques traces d'usure, voire à l'état d'épave. Normal pour une moto apparue il y a 42 ans. Pourtant, il en restait encore une qui avait été conservée dans son état neuf…

ALAIN BERSON– PHOTOS KARL GLIEBER



Ci-dessus : Le moteur de la R90 S se caractérise par ses cylindres anodisés en noir, afin d'assurer une meilleure évacuation de la température. La R90 S était aussi la seule Série 6 à être dépourvue de soufflets de fourche. Les versions de 1974 ne possèdent pas de vis de serrage de broche de roue sur le fourreau de fourche gauche (ici à droite). Notez que les pare-cylindre Rid-Jouvin sont un montage d'époque et que le pneu Continental RB2 reprend un dessin des années 70 avec une gomme moderne.

Ci-contre, à gauche : Les "74" étaient livrées uniquement en coloris Grey Smoke. Contrairement à ceux des Série 5, les écussons émaillés ne sont pas vissés mais collés. Par la suite, ils seront remplacés par de simples écussons en plastique.

Ci-contre, à droite : Seules Les "74" auront droit aux coques de clignotants en aluminium poli héritées des Série 5. Elles seront remplacées par des coques en matière synthétique noire sur les versions suivantes (1975 et 1976).

Lorsque Pascal Pouhaer, le boss de 2 PMA, nous appelle pour nous dire qu'il a déniché une R90 S de 1974, la première version, de seulement 5 000 km, nous sommes tentés de lui dire « *bien sûr, bien sûr* » sur un ton où perce un grand scepticisme, car des fables de ce genre sortent assez fréquemment et seule une infime proportion se révèle authentique. Cependant, en la découvrant, on prend conscience du privilège que l'on a d'avoir sous les yeux une moto quasiment telle qu'elle est sortie des chaînes de l'usine de Berlin dans les premiers mois de 1974 !

Il faut expliquer que pour les amateurs, les R90 S sont toutes assorties d'un nombre. On peut avoir affaire à un millésime 1974, 1975 ou bien 1976 qui représentent les trois années de production de cette moto, chacune ayant ses particularités. La moto que nous avons sous les yeux est l'une des plus "d'origine" qu'il nous a été donné de voir depuis de nombreuses années. Toutes les pièces sont d'origine sauf les pare-cylindre Rid-Jouvin. Toutefois, ils sont d'époque, tout comme les supports de valises Krauser, un must à l'époque qui transformait alors l'une des motos les plus rapides en honnête GT, ce à quoi aucune de ses concurrentes ne pouvait prétendre.

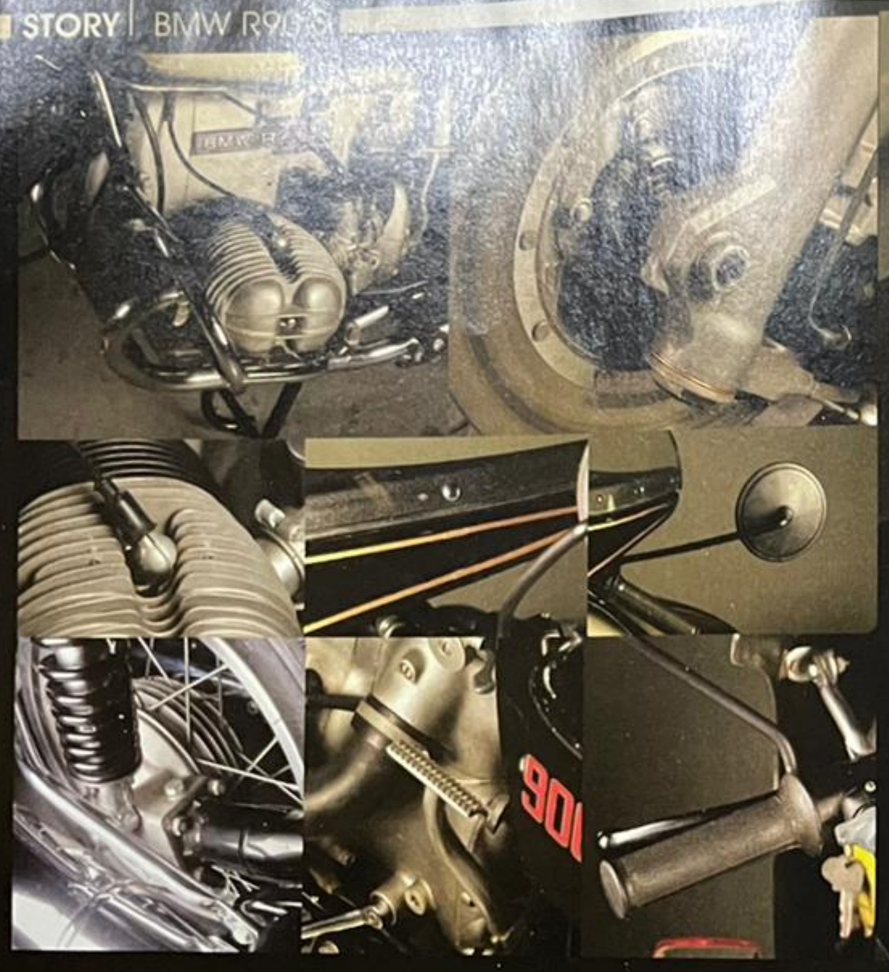
Grey Smoke

Se trouver en face de cette moto est une émotion. On est transporté chez les concessionnaires de l'époque. En effet, sans jeter la pierre sur les motos entièrement restaurées, certaines avec un soin extrême, il est quasi impossible d'obtenir un résultat qui soit équivalent à une moto qui n'a jamais été retouchée. Autre chance importante, cette moto a été particulièrement bien stockée. Les aluminiums des BMW de cette époque ont pour particularité d'avoir une finition "granuleux/brillant" qu'il est difficile de conserver dans l'état lorsque la moto a un tant soit peu roulé. Et cette finition est définitivement perdue après certains microbillages trop importants et trop fréquents.

Ce n'est pas le cas de cette moto aussi bien au niveau des éléments mécaniques du moteur que du pont, des fourreaux de fourche et de l'intérieur des frettes des disques de freins, quasi impossible à nettoyer parfaitement ! Stockée dans un endroit sec à l'abri de l'humidité, ses aluminiums ne présentent en effet aucune trace de corrosion, principal inconvénient dont résulte un long stockage.

La fameuse peinture dégradée Grey Smoke TT, unique choix possible en 1974, brille comme au premier jour. Effectuée par couches successives, aucune de ces peintures n'est identiques, un argument publicitaire de BMW à l'époque.

Pratiquement irréprochable, la peinture de cette 1974 ne comporte qu'une éraflure minime sur le garde-boue avant et un petit "poc" sur le dosseret de selle, camouflé par un écusson BMW. Ces deux petits défauts ont l'avan-







• Les alus de cette moto n'ont jamais subi le moindre traitement, ils ont donc conservé leur aspect rugueux et brillant. Il faut noter que les R90 S de 1974 ont un kick (en option par la suite) et que le carter de boîte ne comporte aucun renfort extérieur.
• Les disques de freins des modèles 1974 ne comportent aucun perçage. La broche de roue est de plus petit diamètre que sur les modèles suivants.
• A cette époque, les antiparasites Bosch ou Beru étaient encore vissés sur le câbles haute tension qui arrivaient des bobines. Les éléments actuels sont en une seule partie.
• Sujet de discussion avec les collectionneurs, les R90 S 1974 étaient bel et bien livrées avec des filets collés et non peints à la main. Quelques motos du début 1975 auront les mêmes filets collés.
• Les rétroviseurs des "74" possèdent une tige de plus petit diamètre que les modèles suivants.
• Sur les modèles 1974 et 1975, côté transmission, les bras oscillants conservent encore la trace de soudure du manchon de rallongement hérité des dernières Série 5 "longues".
• En 1974, le kick n'est pas encore en option, même si démarrer le 900 cm³ flat twin avec n'est pas vraiment aisé !
• Poignées rondes en caoutchouc et leviers Magura comportant des empreintes pour les doigts sont caractéristiques de ce modèle.

tage de confirmer le caractère authentiquement d'origine de la peinture de cette moto.
Autre confirmation, s'il en était encore besoin, les "74" comportent une particularité supplémentaire au niveau de la peinture. Leurs filets ne sont pas peints à la main comme c'était la tradition à cette époque mais rapportés et collés pour des raisons d'incompatibilité entre les peintures. Devant la difficulté de leur pose, en cas de réparations ultérieures, ils étaient systématiquement peints sous le vernis. Or, sur cette moto, les filets d'origine sont impeccablement collés.
Les caoutchoucs des repose-pieds et les poignées ne portent aucune trace d'usure et une nouvelle preuve d'authenticité est donnée par les colliers. En effet, sur les Série 5 et les premières Série 6 de 1974, y compris les R90 S, le circuit électrique était fixé au cadre par des colliers bien spécifiques, plus larges et d'une épaisseur moindre que ceux d'aujourd'hui. En cas de démontage, ils ne sont pas réutilisables et comme ils sont maintenant introuvables, ils sont remplacés par des Rilsan classiques.
Même sous le réservoir que nous avons démonté afin de vérifier l'état des faces cachées, ils sont d'origine !

Commodos de Série 5

Pour les amateurs d'une restauration au plus proche de l'origine, cette moto est un exemple. Lors de sa remise en route, 2PMA s'est contenté des habituelles vidanges, du changement de filtre à huile et des bougies, ainsi que du nettoyage des carburateurs. C'est au niveau des freins que l'intervention a été la plus importante. En effet, le liquide de frein est humidivore et corrode les éléments. Une remise en état complète du circuit de freinage a été nécessaire avec un élément souvent négligé, le remplacement des durites souples car celles-ci gonflent avec le temps avec pour conséquence l'allongement de la course de la poignée de frein. Il faut remarquer également les leviers de commande au guidon Magura qui comportent des logements pour les doigts de la main pour une meilleure préhension !
Bien entendu, les pneus ont été remplacés par des neufs et les Continental RB2/K112 avec leur profil d'époque collent parfaitement à l'aspect de la moto.
En dehors de la peinture Grey Smoke TT et des filets collés, les version de 1974 présentent d'autres particularités réservées à la production de cette année-là. Au niveau de la partie-cycle, elles se singularisent par leurs disques de frein dépourvus de perçages, par une broche de roue avant de seulement 14 mm de diamètre (17 mm pour les versions de 1975) et par un étrier/rigidificateur de bras de fourche en inox dont la largeur interne est plus étroite que celle des modèles suivants. Enfin, le bras de fourche gauche est dépourvu de vis de serrage verticale de la broche. Le bras oscillant arrière est identique à celui des dernières Série 5 "longues", avec un manchon de rallongement soudé côté arbre de transmission.
Au niveau du moteur, si cette moto a conservé ses antiparasites (Bosch ou Beru) vissés dans les câbles à haute tension, ses carburateurs Dell'Orto ne comportent plus le col-de-cygne métallique à leur sommet, au niveau des câbles d'accélérateur. En effet, une action de rattrapage de l'époque avait enjoint aux concessionnaires de les remplacer par un montage classique, comme sur cette machine.
Le carter de boîte de vitesses est lui aussi parfaitement identifiable par l'absence totale de nervure horizontale sur sa fonderie et son kick de série.
Esthétiquement, on l'a vu, les versions de 1974 ont une unique teinte, le Grey Smoke TT. Mais elles se distinguent également par leurs écussons émaillés de réservoir et de dosseret de selle, par un carénage de tête de fourche comptant deux trous sous l'emplacement du phare et destinés à désolidariser l'ensemble optique du reste du phare à l'aide d'un levier, par un revêtement de selle dépourvu de bourrelets et enfin par un tableau de bord dont les compteurs sont cerclés d'un anneau blanc. La tige des rétroviseurs des "74" est plus fine et présente une courbure qui va disparaître sur les modèles suivants.
On peut également noter les commodos noirs issus des Série 5, la commande d'amortisseur de direction avec les diverses positions inscrites en blanc et l'utilisation d'une visserie chromée pour les fixations de la partie arrière de cadre, des amortisseurs et des repose-pieds passager. A noter également un écrou borgne pour la fixation inférieure de l'amortisseur arrière droit qui va disparaître par la suite.
Sous la selle se trouvent la trousse à outils complète et la pompe à air. Sur cette génération de R90 S, les coques des clignotants étaient en aluminium poli et les valves des chambres à air étaient munies de bouchons métalliques comportant à leur sommet un démonte-obus. Très recherchés à l'époque et donc très volés (!), ils sont devenus une véritable rareté. Ils signent le soin et le niveau très nettement supérieur de la finition des R90 S par rapport à la concurrence d'alors. On retrouvera encore, à des degrés variables, certaines de ces spécificité sur les premières versions de 1975.

Une rareté !

Le caractère exceptionnel de cette moto nous permet de reprendre conscience de la place d'une R90 S lors de sa présentation, fin 1973.
Il suffit pour cela de se replonger dans des essais d'époque comme celui de Jean-Pierre Frisquet dans *Moto Journal* n° 152 du 17 janvier 1974. Il relève tout ce qui différencie cette moto de ses concurrentes. Ses 900 cm³ sont marquants à cette époque car uniquement partagés avec la Z900 Kawasaki et la Japauto, une CB 750 Honda suréalésée.
Outre sa peinture, bien sûr, il remarque aussi le double disque, le tableau de bord ultra-complet (avec montre et voltmètre), l'optique de phare H4, les amortisseurs réglables en trois positions de précontrainte et sans outils, le réservoir de 24 litres, la trousse à outils, la protection assurée par le carénage de tête de fourche, l'amortisseur de direction facilement réglable et, au niveau dynamique, la maniabilité, la tenue de route et les performances.
Devant cette avalanche de qualités, on se demande pourquoi on ne s'était pas précipité pour commander une R90 S. Et bien, à cause du prix, car cette BMW était nettement plus chère que la concurrence. A propos de prix, ne téléphonez pas chez 2PMA pour acheter cette moto exceptionnelle, elle est déjà vendue !

Un des éléments qui a le plus frappé les contemporains de la première R90 S est ce tableau de bord ultra complet avec montre et voltmètre, à une époque où des voyant de point mort et de clignotants étaient considérés comme un luxe !
Avec un voyant de pression d'huile, de charge, de niveau de liquide de frein, de plein phare, de clignotants et de point mort, la R90 S était nettement au-dessus du lot.
A noter le cerclage blanc des compteurs et le chiffrage caractéristique des versions 1974. Quelques motos de début 1975 en seront encore équipées.

Mythique !

Si sa carrière s'est limitée à seulement trois années, la R90 S restera à jamais l'une des motos les plus mythiques du constructeur bavarois. Il y a 50 ans, la R90 S créait la surprise au Salon de la Moto de Paris et faisait rentrer BMW dans un nouveau monde. La R90 S ? Mythique !

Pascal Litt - Photos archives

ertains
nts et

moto
ments
ue du
ourche
s des
ossible
ockée
e l'hu-
résen-
ce de
énient
e.
e Grey
ible en
remier
succes-
es n'est
publici-

chable,
974 ne
minime



LA R90 S 1974
Disques lisses et commodos noirs

La production de la première série de R90 S "1974" a débuté en septembre 1973. Il y a donc des R90 S qui ont été immatriculées cette année-là. Cette production s'arrête en août 1974, les motos du millésime 1975 étant dès lors produites.

Les numéros de série vont de 407001 à 407054. En parallèle, les R90 S destinées au marché américain portent les numéros 495001 (à partir de janvier 1974) à 4951005 (juillet 1974).

Seule différence entre les modèles européens et américains, des catadioptres supplémentaires montés sur les motos destinées au marché US.

La R90 S de 1974 se distingue clairement des millésimes 1975 et 1976 par plusieurs points. En voici les plus importants :

- Peinture Silver Smoke TT avec filets or exlusivement
- Certains modèles ont reçu des filets collés et non pas peints
- Les emblèmes sont émaillés et collés
- La selle a un aspect lisse avec trois rangées de rainures en creux
- Le moteur est équipé d'un kick en série
- Le tête de fourche reçoit deux trous dans sa partie inférieure (pour son démontage)
- Les verres du compteur et du compte-tour sont cerclés d'une petite bande blanche
- Sur le compteur, les vingtaines sont marquées par un carré
- Sur le compte-tours, les 1 000 tours sont marqués par un carré et la zone rouge délimitée par une bande fine
- Les commodos Hella ressemblent à ceux de la Série 5, avec de gros boutons noirs
- Les cabochons de clignotants sont couleur alu
- Les leviers Magura disposent d'échancrures pour les doigts
- Les rétroviseurs sont peints en noir mat et leur tige est légèrement courbée
- Sur les premiers modèles, les carburateurs Dell'Orto étaient dépourvus de starter manuel et se contentaient d'un titilleur
- L'axe de roue avant a un "petit" diamètre de 14 mm
- Sur les premiers modèles, le pied de fourche gauche était dépourvu de vis de serrage
- Le carter de boîte est lisse, sans nervure de renfort (en général sur les premiers modèles)
- Les disques de frein avant sont lisses

Ci-dessous, de gauche à droite :

Le premier millésime de 1974 se caractérise par des freins à disque pleins.

Les compteurs sont cerclés d'un bord blanc.

Les deux trous sous le carénage permettent de passer un outil pour le démonter.

La première année, les cabochons de clignotants sont couleur alu.







