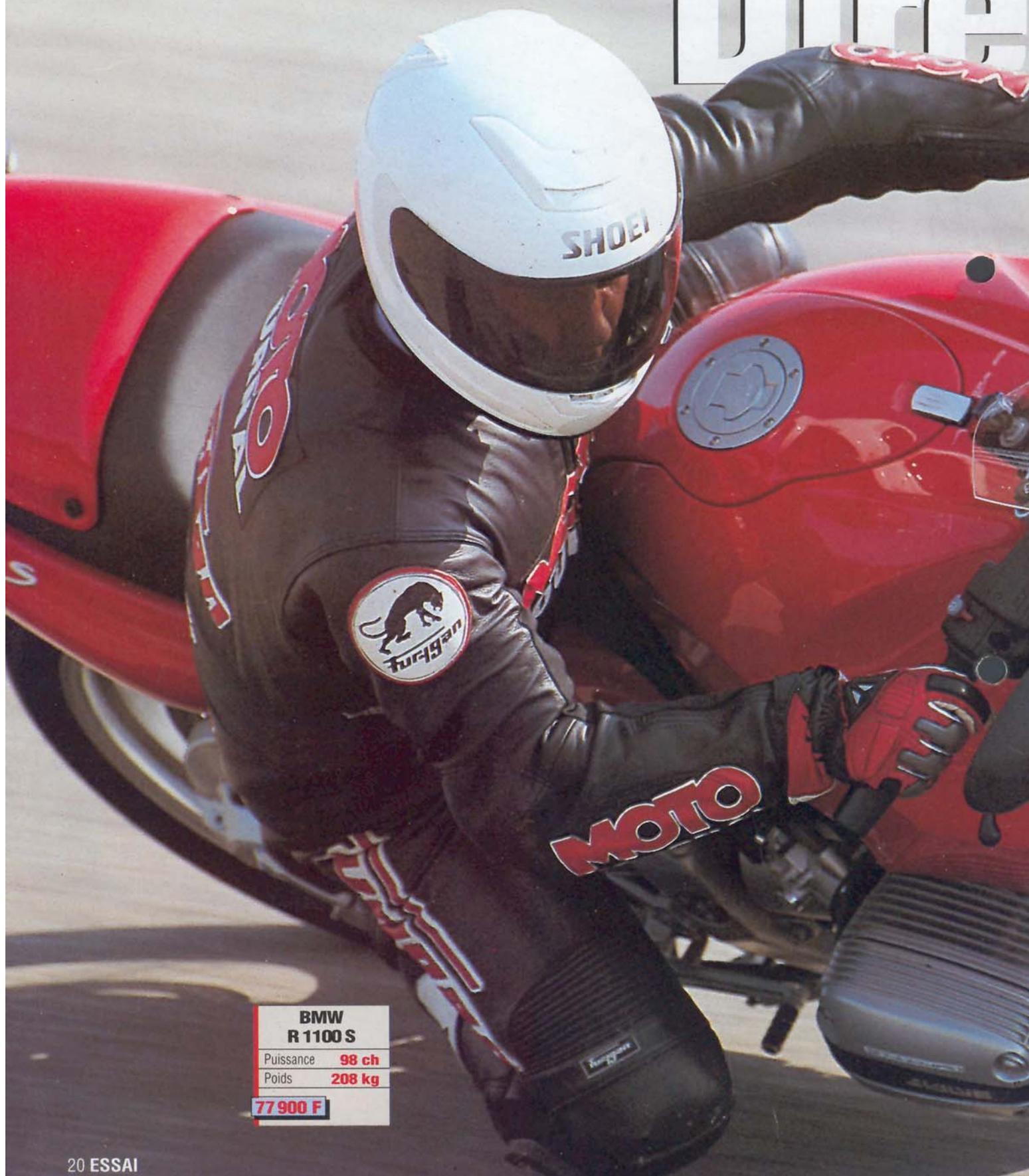


ESSAI **Contact** **BMW R 1100 S**

Dir



BMW
R 1100 S
Puissance 98 ch
Poids 208 kg
77 900 F

et au cœur

Une moto BMW peut-elle être sportive ? Au risque d'ébranler quelques idées reçues, la R 1100 S nous prouve que la réponse est oui. Le boxer peut frapper fort et toucher là où ça fait du bien...

Par Eric Maurice, photos Micou Montange.

Dans la présentation de la R 1100 S (pour Sport), BMW fait référence aux modèles S de la fin des années soixante et du milieu des années soixante-dix. Bâties sur l'ancien flat, l'historique, celui des origines, ces S désignaient des versions affûtées de modèles

courants, les plus illustres étant la R 69 S série 2 et la R 100 S série 6. Ceux qui ont vécu cette époque se souviendront de machines certes rapides, mais qui restaient des Béhèmes dans la tradition, loin des excès d'une Norton Gus Kuhn ou d'une Ducati 750 Sport. Toutes proportions gardées, la R 1100 S d'aujourd'hui a conservé ce même sens de la mesure et n'a aucunement l'ambition d'aller se frotter à une R1 ou à une GSX-R dans la chasse à la pole sur un circuit de vitesse. Et si l'on devait rapprocher la dernière-née des BMW d'une Ducati, ce ne serait sûrement pas la 916 qu'on choisirait, même pas la 900 SS mais beaucoup plus sûrement la ST2.

La R 1100 S, qui apparaîtra probablement comme très sportive aux yeux d'un béhémviste ▶

► chevronné, se retrouvera classée dans le segment des routières sportives par quelqu'un possédant une vision plus globale de l'offre actuelle, tant il est évident qu'elle a fait de la polyvalence une préoccupation à ne surtout pas sacrifier. Cette volonté de n'oublier personne se retrouve jusque dans la liste des options qui accorde autant d'importance à l'efficacité (kit sport avec suspensions rehaussées, jante arrière plus large) qu'à l'optimisation des aspects pratiques (béquille centrale, bulle haute, poignées chauffantes, ABS, supports de valises et valises, etc.). La présentation technique ayant déjà été traitée dans le numéro 1337, on vous emmène sans plus attendre sur les routes géniales de l'arrière-pays niçois où nous avons fait connaissance avec la 1100 Sport.

Round d'observation

A la fois trapue et fine, très high tech avec sa mécanique omniprésente et sa partie-cycle originale mais classique côté carrosserie, la 1100 S est belle à l'arrêt, encore plus quand elle roule. L'équipe du design placée sous la houlette de David Robb, déjà à l'origine de l'audacieux Cruiser 1200, ne manque décidément pas d'inspiration. Contrairement à la RS ou à la R, la selle n'offre ici qu'une seule position possible, à 800 mm du sol, ce qui n'empêchera pas un pilote d'1,70 m de poser au moins un pied au sol sans se décaler. Le réservoir un peu trop large oblige à écarter les jambes plus qu'on ne le voudrait et on sent nettement le retour de selle sur l'intérieur des cuisses. A la longue, c'est le genre de petits détails qui peuvent gêner. La position de conduite est assez caractéristique des routières sportives actuelles : buste légèrement penché en avant en prévision des hautes vitesses, repose-pied assez hauts pour préserver la garde au sol, elle implique à basse vitesse que les poignets supportent un poids important qui finit par fatiguer. Mais ce n'est ni mieux ni pire que sur une VFR ou une VTR, par exemple. En dépit des bracelets, la maniabilité est correcte, la direction se montre légère et le rayon de braquage est bon mais sans plus. Côté mécanique, on apprécie lors des premiers kilomètres le bon fonctionnement du twin à très bas régimes. Il reprend en effet dès 1 500 tr/mn sans à-coups, même sur un rapport élevé. Et à 2 000, les reprises sont déjà franches. Cette disponibilité en bas facilite les démarrages, ce qui n'est pas toujours la règle

avec les gros twins qui ont parfois du mal à s'ébranler au feu vert, et l'étagement plutôt long de la première (39%) n'est perceptible que lors des manœuvres. Là, il vaut mieux reprendre l'embranchement. On s'aperçoit alors d'un jeu de transmission important. Dans un premier temps, la toute nouvelle boîte, dotée rappelons-le de six rapports, déçoit par sa sélection encore un poil rêche et bruyante au passage de la première. Mais on verra par la suite qu'elle possède beaucoup de qualités et qu'elle contribue à l'agrément de conduite de la 1100 S comme à son efficacité.

Punch et allonge

La traversée de Nice d'est en ouest par la promenade des Anglais constitue une bonne mise en jambes. Le soleil a fini de sécher les dernières traces de l'ondée matinale, et la circulation dense est l'occasion pour la R 1100 S de se montrer dans sa peau de moto de tous les jours. Docile, elle ne réserve pas de mauvaises surprises. Les particularismes qui autrefois ne manquaient pas de surprendre le conducteur occasionnel de BMW tendent à disparaître sur les modèles récents. Il reste les commodos pas comme les autres (mais moins spéciaux qu'avant), une première qui claque un peu plus fort que d'ordinaire et le couple de renversement quand on donne un coup de gaz dans le vide, mais rien qui nécessite un apprentissage ni même de l'habitude. La 1100 Sport se mène comme une moto normale. Autoroute, direction Le Luc et son petit circuit. C'est l'occasion de voir ce que le boxer a dans le ventre. Exploitable à partir de 2 000 tours, il devient franchement coupleux dès 3 000, régime où l'on perçoit une poussée très franche qui se prolonge jusque vers 5 000. Ensuite, le twin se montre moins spectaculaire, même si son allonge se maintient avec régularité jusqu'à l'approche du régime maxi fixé électroniquement à 8 400 tr/mn. Avec une moto totalisant tout juste 1 600 km, j'ai approché rapidement le 240 km/h compteur à environ 8 300 tr/mn, soit tout près de la coupure d'injection. A cette vitesse, la tenue de cap est absolument parfaite. La R 1100 Sport trace sa route comme un projectile, au point qu'il apparaît difficile de la faire changer de ligne au-delà de 180 km/h. Le fait est que la 1100 S est quasi insensible aux pressions des jambes ou aux ap-

La R 1100 Sport bénéficie d'une version spécifique du flat twin, plus puissante (98 ch) et capable de prendre plus de tours (la coupure intervient à 8 400 tr/mn). Le châssis est totalement nouveau, même s'il reprend des principes déjà vus plus tôt sur la RS, comme les éléments de cadre séparés intégrant la mécanique dans la rigidité d'ensemble. On remarquera que la suspension avant Telelever arbore des fourreaux plus élégants qui lui donnent un air de télescopique inversée. A vide, la 1100 S est donnée pour 208 kg.



Avec 8 chevaux de plus, le



Sous la selle - A Les outils ne sont plus rangés dans une trousse, mais disposés sur cette plaque moulée située sur le garde-boue arrière. Les outils sont sur les deux faces de la plaque. **B** Toujours sous la selle, on trouve le manuel d'utilisation et le kit de réparation tubeless.

puis des pieds sur les repose-pieds. Elle réagit par contre très bien et très vite aux efforts sur les guidons, et en appliquant la technique du contrebraquage on arrive à obtenir ce qu'on veut sans effort. Les grandes courbes qui donnent tout son charme à ce tronçon d'autoroute confir-

ment la stabilité exceptionnelle de la S et le très bon guidage de son train avant. Elle est posée sur sa trajectoire du début à la fin et rien ne semble pouvoir l'en faire dévier. La protection se révèle très bonne pour le haut du corps et la tête. A 180, soit 6 000 tours, on roule sans ressentir de



Très sobre Le tableau de bord est très lisible avec les aiguilles et chiffres colorés en jaune sur le fond noir des cadrans. On trouve également une horloge digitale et les témoins habituels. La lampe annonçant le passage en réserve est par contre peu visible, car pas assez lumineuse et située en dehors du champ de vision. On note sur cette vue la construction particulière des tiges de fixation des rétroviseurs, qui outre leur intérêt sur le plan aérodynamique constituent, avec le dessin des roues et les deux ouvertures dans le nez du carénage, trois références à la M3.



Plus puissant Le boxer représente une évolution importante par rapport à la version RS dont il est issu. Entre autres, le rapport volumétrique est porté à 11,3, les pistons sont différents, les bielles matricées, l'admission d'air revue, l'injection devient une Bosch type MA 2.4, le circuit d'huile a été modifié, etc. Mais c'est surtout grâce à l'échappement (pot catalytique et sonde lambda de série) que 8 ch supplémentaires sont obtenus. La boîte, identique à celle de la K 1200 RS, comporte 6 vitesses. Contrairement aux autres modèles de la gamme boxer, le bras oscillant Paralever n'est pas directement ancré sur le carter de transmission mais sur le cadre.

Boxer gagne aussi en caractère



C Cette molette permet d'intervenir sur la précharge du ressort de suspension arrière. A l'avant, on dispose aussi d'une autre qui permet de modifier la détente hydraulique



en roulant. D'une façon générale, les suspensions présentent une définition un peu ferme, mais s'avèrent efficaces et confortables.



Façon 916 Les deux silencieux sous la selle offrent l'intérêt de libérer les côtés de la moto pour positionner les repose-pied passager à une hauteur normale. Le capotage de selle, facile à enlever, peut être transporté dans un sac à dos vendu en option.

pression sur le casque ou les épaules, et ce serait une vitesse de croisière idéale si, juste dans cette plage des 5 500/6 500, n'apparaissaient des vibrations bien présentes. Surtout sensibles dans les repose-pied et dans la carrosserie sous les genoux, elles sont désagréables à la longue. On

préférera donc rouler autour de 160, car là, les vibrations sont nettement plus discrètes.

Un joli jeu de jambes

Jusqu'à-là, j'avais rarement vu une BMW qui gagne à être emmenée sur un circuit. Pas vraiment leur truc... La Sport, elle,

s'y comporte très bien. Attention, ce n'est pas une pistarde. Elle est encore un chouia trop grosse, quelques kilos trop lourde et pas tout à fait assez vive pour taper un chrono face à une 916. Mais on peut aligner les tours, tirer sur les freins, pousser les intermédiaires, viriliser les mises sur l'angle, for-

cer le rythme jusqu'à une cadence élevée sans qu'elle se désunisse. Dans le genre routière sportive, elle s'en sort même carrément bien, offrant une précision et une constance de réactions qui permettent à son pilote de se faire plaisir. L'intérêt du circuit quand on essaye une moto nouvelle, ▶

► c'est d'accélérer la découverte, de pouvoir chasser ses limites avec moins d'arrière-pensées que sur la route. Je profiterai donc de l'occasion pour sonder l'ABS lors des freinages tardifs, évaluer la garde au sol sur l'angle (ces cylindres qui débordent restent psychologiquement assez perturbants), tâter la consistance de la transmission. Le cardan est devenu très discret. Je vais pousser le vice jusqu'à remplir une vitesse en pleine entrée de virage, alors que la moto est déjà plein angle en appui sur sa roue avant. Prudemment au début, de plus en plus déterminé puis carrément sans nuance à la fin. Aucune réaction gênante ne se produit. La sélection, toujours un peu ferme, est par contre devenue d'une rapidité inconnue jusque-là sur un flat. On peut monter les vitesses à la volée sans brusquer la mécanique et les rétrogradages s'opèrent onctueusement. C'est fou comme ça peut influencer sur la perception qu'on a d'une mécanique, voire d'une moto tout entière. Pouvoir jouer avec la boîte de façon intuitive, sans réfléchir, libère beaucoup la conduite. Fort de l'expérience du circuit, je vais une fois sur la route m'offrir ces petits rétrogradages du dernier instant, ceux qu'on effectue juste au moment de la mise sur l'angle et qui permettent ensuite, grâce à un filet de gaz bien dosé, de préparer le boxer à balancer son direct sitôt que possible. La moto se retrouve appuyée sur sa roue arrière, prête à passer sur le bitume le couple de son twin. En quittant Le Luc, on a pris vers Draguignan, puis Comps. Après, ce sera Castellane puis le retour sur Nice par la route Napoléon. Une route de rêve qui alterne enfilades de courbes rapides et enchaînements serrés, bitume nickel et portions défoncées, nécessitant de la précision ici, de l'agilité ailleurs et toujours de bons freins. Pour démarrer, on s'est tiré avec deux confrères une petite bourre à trois, genre convoi pressé mais bien ordonné, sans tentatives insensées mais sans traîner non plus. Arrivés au restau de Comps avec juste ce qu'il faut d'avance pour siffler un panaché bien blanc

avant que le reste du groupe ne se pointe, on a tous eu quelques mots admiratifs pour la Béhème. Sur la route, cette moto peut aller vite, très vite. D'abord, elle met rapidement en confiance par son équilibre. Avec des réglages de suspensions standard auxquels nous n'avons pas touché entre autoroute et circuit ni entre circuit et route, elle se comporte avec une constance qui la rend très prévisible. Maintenant qu'il est associé à un amortisseur de meilleure qualité, le Telelever avant démontre un réel intérêt en limitant la plongée au freinage sans pour autant que le travail de la suspension soit bridé. L'avant est plutôt ferme mais efficace sur les bosses, grosses ou petites. L'avantage, c'est qu'on peut prolonger ses freinages très tard dans les virages sans perturber la moto. L'avant ne résiste pas, ne se relève quasiment jamais à la prise des freins sur l'angle. Autre progrès à mettre au compte du Telelever amélioré, la roue avant adhérant mieux à la route, l'ABS n'a plus tendance à se déclencher à la moindre tentative de freinage tardif sur route déformée. Sur la Sport, je n'ai à aucun moment de l'essai eu le sentiment que j'aurais pu freiner plus fort sans l'ABS. Seul l'arrière arrive à se déclencher lorsque la roue déleste. La moto se met alors à onduler de la croupe, mais se rétablit dans la foulée.

Prête pour le combat

Avec la R 1100 Sport on peut oublier la conduite "à la Béhème" qui consistait à sacrifier les entrées de virage pour soigner ses sorties. La Sport continue de sortir vite, mais sait entrer fort et ça change tout. On peut véritablement parler de conduite sportive, et ce flat-là fera partie des motos difficiles à suivre sur route sinueuse. Sans pouvoir être qualifiée d'agile, elle se laisse docilement emmener sur la trajectoire à condition de bien se souvenir que toute décision concernant la direction passe par les guidons. Le jeu consiste donc à bien doser son effort selon le besoin, très peu pour se placer sur une trajectoire rapide, davantage pour négocier

un enchaînement. Là, on peut aussi s'aider du moteur. Il suffit de couper les gaz une fraction de seconde pour que la moto ne pèse plus rien entre vos mains et accepte de passer d'un angle sur l'autre naturellement. La motricité est très bonne, elle permet d'ouvrir les gaz très franchement sans provoquer de déroboade du Dunlop D 205 qui n'est pourtant qu'un bon pneu sport-GT, pas un racing. Le train avant est précis et très sain, les suspensions plutôt fermes dans l'absolu proposent un compromis efficacité-confort assez convaincant pour qu'on n'hésite pas à se lancer sur de mauvaises routes. Quant au moteur, il reste lui aussi très adapté à la conduite sur route grâce à sa réponse vigoureuse dès les bas ré-

gimes. A 3 000 tours, le couple est déjà important, suffisant en tout cas pour vous sortir fermement d'une épingle. Après, on a le sentiment d'une poussée continue jusqu'à 5 000, puis d'une relative accalmie ensuite. Les montées en régimes sont très vives jusqu'à 6 000, plus tranquilles pour aller de 6 au rupteur. Dans la pratique, on aura donc tendance à changer de rapport vers 6 000-6 500 tr/mn en conduite sportive, bien avant si on préfère admirer le paysage. Car la R 1100 Sport fait les deux choses très bien. C'est incontestablement son trait marquant que de permettre à la fois les prises d'angle brusques, les freinages tardifs et les remises de gaz agressives, bref tous ces plaisirs du pilotage à vue sur n'importe quel



The Power to stop you!
"la puissance pour votre freinage" "le bon choix"

STREETExcel
Street / metal

sbs
SCANDINAVIAN BRAKE SYSTEMS

the right choice™

Distributeur par: MORAGO S.A.
BP 86 - 09 190 Pont de Vaux - tel. 03 85 51 45 30 - fax 03 85 30 64 61

BMW R 1100 S



A RETENIR

● BMW a profité de la R 1100 S pour apporter quelques innovations techniques au moteur boxer, notamment au niveau de la boîte de vitesses et de la lubrification. La puissance a également été majorée de 8 chevaux par rapport à la RS.

● Après la RS en 93, puis la GS (trail), la R (roadster), la RT (grand tourisme) et le C (cruiser), la Sport est le sixième modèle à utiliser le moteur boxer.

● Par ses qualités de partie-cycle, son efficacité réelle sur tous les types de routes, ses performances mais aussi son bon niveau de confort, la R 1100 Sport s'impose comme une routière sportive particulièrement prometteuse.



◆ Partie-cycle

Un bon compromis efficacité-confort.

◆ Moteur

Coupleux en bas et assez performant.

◆ Stabilité

Excellente à haute vitesse.

◆ Protection aérodynamique

Très correcte.



◆ Vibrations

Elles sont sensibles aux alentours de 6 000 tr/mn.

◆ Agilité

Simplement moyenne.

◆ Sélection

Elle est encore bruyante et un peu sèche en utilisation cool.

RENSEIGNEMENTS PRATIQUES

Marque et modèle	BMW R 1100 S
Prix clefs en mains	77 900 F en version de base
Coloris	rouge, jaune mandarin ou noir
Disponibilité	12 septembre 98
Garantie	1 an pièces et M.O., kilométrage illimité
Importateur	BMW France, 3 avenue Ampère, Montigny-le-Bretonneux, 78886 St Quentin en Yvelines Cedex. Tél. : 01.30.43.93.00.

FICHE TECHNIQUE

Moteur

Type	bicylindre à plat, 4-temps, refroidi par air et huile
Embiellage	vilebrequin monobloc sur 2 paliers lisses; bielles à chapeaux sur coussinets
Distribution	un ACT par cylindre entraîné par chaîne; 4 soupapes par cylindre
Cylindrée	1085 cm ³
Alésage x course	99 x 70,5 mm
Rapport volumétrique	11,3 à 1
Puissance maxi	98 ch (72 kW) à 7 500 tr/mn
Couple maxi	9,7 mkg (97 Nm) à 5 750 tr/mn
Alimentation	injection électronique Bosch Motronic
Allumage	électronique Motronic
Lubrification	carter humide, pompe trochoïde
Mise en route	démarrateur électrique

Transmissions

Primaire	engrenage, réduction 1,889 (34/18)
Embrayage	monodisque à sec, com. hydraulique
Boîte de vitesses	à 6 rapports
	rapport pourcentage
1 ^{re}	2,045 39,1%
2 ^e	1,600 50%
3 ^e	1,267 63,1%
4 ^e	1,038 77%
5 ^e	0,900 88,9%
6 ^e	0,800 100%
Transmission finale	Paralever, arbre, double cardan et couple conique; rapport 2,75 (33 x 12)

Partie-cycle

Carrosserie	haut de carénage, capot de selle amovible
Cadre	structures alu avant et arrière reliées aux carters; support de selle en tubes d'acier
Angle de col./chasse	25°/100 mm
Suspension avant	Telelever, (tubes coulissants et triangle horizontal, combiné réglable en précharge et détente hydraulique); déb.: 110 mm
Suspension arrière	Paralever (monobras et combiné réglable en précharge et détente hydraulique); débattement: 130 mm
Frein avant	double disque, Ø 305 mm, étriers 4 pistons et ABS en option
Frein arrière	simple disque, Ø 276 mm, étrier 2 pistons et ABS en option
Roues	AV: 3,50-17; 5,00-17 AR (5,50 en option)
Pneus	AV: 120/70-17; AR: 170/60-17 (180/55 en option)

Capacités, dimensions et poids

Essence	18 l
Huile moteur	4,1 l
Dimensions hors tout L = 2 180 mm ; l = 880 mm	
Hauteur de selle	800 mm
Empattement	1 478 mm
Poids à sec (usine)	208 kg (vgrsion sans ABS)
Avec pleins (usine)	229 kg (version sans ABS)

type de route en même temps que la balade plus touriste, en duo avec éventuellement les bagages pour les vacances si l'on a ajouté l'option valises aux 77 900 F du prix de base. Si on ajoute le moteur, à la personnalité de gros twin très attachante, les suspensions confortables, la protection correcte, l'autonomie décente d'environ 200 kilomètres en utilisation très sévère, on comprend qu'avec la R 1100 Sport BMW propose une routière sportive extrêmement attrayante dans un créneau où l'offre n'est pas si abondante. On en fera une concurrente de la Honda VFR 800, de la Ducati ST2, de la Honda VTR 1000, voire de la prochaine Triumph Sprint. ■

UN NOUVEAU MAGASIN
GOMMES

67, RUE NATIONALE
75013 PARIS
TÉL : 01 53 94 90 50
& TOUJOURS
83, AVENUE DES TERNES
75017 PARIS
TÉL : 01 40 68 08 90



OUVERT DU MARDI AU SAMEDI
DE 9H30 À 19H
ET LE LUNDI À PARTIR DE 14H

SANS RENDEZ-VOUS

PNEUS, KIT-CHAINES, RAYONNAGES,
FREINS, AMORTISSEURS, VIDANGES...

TATOUAGE ICA

