



## Un an déjà et 30 000 km au compteur

L'occasion de faire un bilan.

Tous les essais de l'époque, toutes les revues donnaient cette nouvelle moto comme révolutionnaire. Un nouveau modèle avec de l'électronique partout, une toute nouvelle partie cycle, un nouveau moteur en bref, une grosse nouveauté. Après un an d'utilisation, voici une rétrospective de l'aventure.



Article et photos Patrice Vidal  
Sansac-de-Marmiesse (15)

### La prise en main a été d'une grande facilité...

En effet, je possédais auparavant une R 1150 GS, mais par la suite je me suis aperçu bien vite que la comparaison s'arrêtait là. Je commence par découvrir un freinage digne de ce nom. Il est vrai qu'avec l'ABS, on aurait tendance à ne pas se poser de question, c'est ma première moto avec ce plus et je pense que cela a dû m'aider à quelques reprises.

### La position sur la moto est excellente

Du haut de mes 1,88 m je roule en position basse de la selle par contre pour ma passagère le siège est quand même un peu haut pour monter et pour descendre. J'ai été plus long à m'habituer à la qualité de la mousse que sur le 1150 mais le confort reste quand même très correct. La preuve en est que même sur des distances de 700 km d'affilés, la fatigue ou les douleurs ne se sont pas fait ressentir.

**Le réservoir de 22 litres** vous donne une autonomie de 350 à plus de 400 km, suivant bien sûr l'allure de votre conduite.

Personnellement je n'ai pratiquement jamais dépassé les 6 litres au cent, la moyenne se situant à 5,5 litres.

Entre parenthèse, je ne sais pas comment les essayeurs de certaines revues, dites spécialisées, arrivent à des consommations de plus de 8 litres. À mon avis, ils ne prennent que l'autoroute et enroule du câble.

### La partie cycle, alors là, que des éloges !

Je n'ai jamais réussi à la mettre en défaut. Du vrai bonheur ! Une rigidité à toute épreuve en grandes courbes ou en petits virages, jamais de réactions désagréables. La protection de la bulle est très correcte et permet de rouler à une bonne vitesse la visière du casque ouverte. Du fait de la conception de la fourche avant il vaut mieux, dans la mesure du possible, éviter les nids de poules sinon vous ressentirez dans les poignets les accoups de la route.

# BMW R 1200 GS

## Le moteur, alors là, quel régal !

100 CV sur une BM, le pied, même les plus exigeants ne pourront plus se plaindre du manque de pêche du flat. Finies les vibrations du couple, à revendre un frein moteur, je ne vous dis que ça, un bruit sympa, un cardan que l'on oublie et le must pour la fin...

## Bien sûr un nouveau modèle et quelques tracas.

J'ai dû essuyer les plâtres mais d'après les différentes rencontres, certains ont davantage essuyés que moi.

Un commodo de phare, 2 antiparasites sur les bougies secondaires, quelques « ratatouillages

moteur ». Plusieurs passages au banc électronique, la perte d'un petit cache plastique, voilà pour l'essentiel.

## Petit récapitulatif

Premier train de pneus à 9 000 km, ensuite à 12 000 km, 700 ml huile entre deux vidanges, une lampe de phare

*La boîte à vitesse alors là, chapeau Messieurs les ingénieurs, enfin une boîte aussi bien, sinon mieux qu'une japonaise !*



J'allais oublier de vous parler des valises, la plaque d'aluminium est vraiment fragile. Par contre le fait de pouvoir augmenter le volume est vraiment très appréciable. Un support d'une valise peut être un peu trop chargée, a cassé.



**Un an d'utilisation tous les jours dans le Cantal, vous savez là où il fait le plus froid en France, et toujours une moto prête à tailler le ruban noir. Bonjour aux amis du 15 !**

*Un grand merci au magasin BMW de Brive « No Limit » qui a pris la casse en garantie.*

### Les points forts



Agrément de conduite  
Freinage  
Autonomie  
Confort  
Boîte à vitesse  
Consommation

### Les points faibles



Les chocs dans les poignets sur très mauvais revêtement  
Le bleuissement ou plutôt le « marronnissement » des pots d'échappements.

### Ses concurrentes dans la catégorie trails GT

On peut opposer à la BMW R 1200 GS, la KTM 950 Adventure, la Suzuki DL 1000 V-Strom et la Honda XL 1000V Varadero ABS.

### L'adresse

■ No Limit  
Concessionnaire BMW,  
Kawasaki et KTM  
110, av. Abbé Alvitte  
19100 Brive-la-Gaillarde  
Tél. : 05 55 86 16 38  
e-mail : nolimit.smg@wanadoo.fr

## FICHE TECHNIQUE

### BMW R1200 GS

#### Moteur

Type bicylindre à plat refroidi par air/huile

Distribution Simple ACT, 8 soupapes.

Cylindrée 1170 cm<sup>3</sup>

Puissance 98 ch à 7000 tr/mn

Couple 11,7 mkg à 5500 tr/mn

Injection électronique

Boîte 6 rapports

Transmission par cardan

#### Partie-cycle

Cadre treillis tubulaire en acier

Susp. AV Télélever à amortisseur central, déb. 190 mm, réglable en pré-contrainte

Susp. AR Type Paralever à monobras, déb. 200 mm, réglable en pré-contrainte et détente.

Frein AV 2 disques ø 305 mm, étriers 4 pistons, ABS

Frein AR 1 disque ø 265 mm, étrier 2 pistons, ABS

Pneus AV/AR 110/80 x 19 ; 150/70 x 17

Réservoir 20 litres (réserve NC)

Hauteur de selle de 840 à 860 mm

Poids à sec 225 kg (241 kg pleins faits).

Prix 13 000 €