



Évelyne grogne un peu, passé les 200 km/h son casque commence à bouger et à faire un peu de bruit dans les oreilles.

**Au fil des kilomètres,
le moteur s'est bonifié,
est devenu plus souple...
plus mieux, quoi !**

La garantie. Elle est maintenant terminée et lors de la dernière révision des 20 000, BM a trouvé qu'un joint spi avait un peu de gras en sortie de boîte et ils ont changé le dit joint. Après deux ans et trois trains de pneus (que du Metzeller Z6), le pneu arrière supporte mal le duo et la puissance du moteur, si le premier avait tenu plus de 9 000 km, le deuxième à rendu l'âme à 7 000, et le troisième ne fera pas plus ; je suis peut être un peu plus joueur sur les gaz qu'au début et je fais beaucoup de duo car ma douce n'aime pas me voir partir seul. Du coup le pneu arrière devient vite carré mais la moto est comme au premier jour, je ne suis pas un maniaque du chiffon mais j'aime avoir une moto propre, pas un poil de rouille sur l'échappement ou les parties métalliques, pas de jeu sur les commandes au pied (sélecteur et frein). Les béquilles latérale et centrale, pourtant pas mal sollicitées, n'ont pas soufferts, les repose pieds ne sont toujours pas rodés, les commandes du guidon sont à l'identique, embrayage, freins, accélérateur, tout est comme neuf. Seule, un peu de peinture est partie sur le nez de Goldorak, sans doute à cause du bombardement à répétition des mouches à tête en carbure de tungstène. Pas le moindre souci électrique, et pourtant pas mal de bornes sous des trombes d'eau, des nettoyages à la Sarko... (heu ! au Karcher), et pas la moindre alerte, malgré une électronique omniprésente mais qui se fait complètement oublier. La batterie, a passé deux hivers sans problème et est toujours d'attaque, il faut dire que j'ai utilisé

le chargeur spécial fourni par BMW qui assure l'entretien de la batterie.
Les accessoires que j'ai acheté en plus du chargeur, sont un cordon adaptateur pour pouvoir brancher un téléphone ou utiliser mon GPS, la trousse à outils (bien chère mais d'une qualité exceptionnelle) indispensable pour tomber une roue, un kit de crevaisson, un antivol en U et le sac de réservoir que j'ai modifié pour que Myrtille puisse y prendre place.
Conso. Je n'ai rajouté que deux litres d'huile sur les 20 000 km, autant dire que la conso d'huile est loin des 1150 RT. Ma conso de carburant (98 ou 95) est restée en moyenne de 5,2l/100 ce qui m'autorise des étapes de plus de 450 km avec Madame, son chien, ses impedimenta, les croquettes du toutou, les combinaisons de pluie, les habits pour une semaine et autres affaires de toilette. Vous savez ce que c'est que de partir avec sa chérie... et il me reste encore 5 ou 6 litres dans le réservoir (le max que j'ai mis c'est 28 l après 530 km mais là, j'ai eu un peu de stress (devait rester juste de quoi remplir un briquet).
Le Service après vente de BMW et surtout de la **concession Moto Plus 81** est exemplaire : à chaque fois l'on m'a prêté une moto de remplacement, j'ai même eu droit à une autre 1200 RT toute neuve de 1 200 km avec l'anti patinage, une assistance freinage modifiée (marche même moteur coupé), je ne l'ai su qu'après l'avoir rendue (48 heures après et 400 km de plus au compteur) et un avertisseur de nain (pip ! pip !) Parait que celui qui est sur la mienne était trop fort (ou trop cher). D'habitude, chaque moto

Les grandes virées se font en utilisant l'arme absolue contre ces drôles de boîtes grises qui enjolivent nos routes, j'ai parlé du régulateur de vitesse.

Exemple :

Sur autoroute limitée à 130, vous affichez 140 km/h au compteur (il triche de km/h) soit 130 + 5% de marge d'imprécision du radar (c'est la pure légalité du service des poids et mesures) et vous roulez en dessous de 137 km/h réels, en dépassant tout le monde car l'automobiliste lui roule à 130 compteur et donc entre 120 et 125 km/h réels, et pas un flicard ou un radar ne viendra vous embêter, à condition que vous soyez sur un tronçon limité à 130... et vous pourrez en plus vous relaxer la main droite. Même sur les routes à 90 c'est bien pratique, et je ne vous parle pas de l'effet sur la conso, jusqu'à 20% de moins, et quelle tranquillité ! On peut même toucher le genou droit de Madame pour vérifier qu'elle est là ...



Dans le prochain numéro, je reviendrai en détail sur l'utilisation du régulateur.

d'un même modèle à sa personnalité, ses petites différences, mais là, je n'ai même pas vu de différence, ce qui en dit long sur la qualité de fabrication de ces motos et la standardisation des procédés de fabrication. Les tarifs, annoncés à l'avance sont raisonnables. Bon de travail signé dans les règles, facture sans surprise et explications détaillées du mécano qui prend un bon quart d'heure pour expliquer ce qu'il a fait. Même que j'avais dit de changer les plaquettes de frein, car il me semblait que 20 000 c'est beaucoup et bien non, il m'a expliqué que c'était inutile, m'a montré les témoins d'usure et m'a dit qu'on verrait peut être aux 30 000 (les freins, c'est où ?)... En fait, comme les révisions n'ont lieu que tous les 10 000 km, le budget entretien supporte plus qu'honorablement la comparaison avec celui de la « bella regazza » qui me voyait pâlir à chaque lecture de facture! Non ! Non , ce n'est pas le syndrome de Stockholm, je ne passe pas de brosse à reluire et ne suis pas sponsorisé par les Germain, ni les Tarnais (sauf le porte clef !) j'ai tout payé de ma poche mais le service est là, la tranquillité également et rien n'est venu gâcher mon plaisir en roulant. Pas de câbles de compteur cassés tous les 1 000 bornes, pas de cales pied envolés, pas de pétarades intempestives, pas de pannes d'allumage en situation de dépassement, pas de distribution naze après 3 000 km, pas de peinture cloquée, pas de points de rouille, que du banal, pas une seule anecdote sur une quelconque mésaventure mécanique, désolé !