

Une nouvelle ère pour les GT

BMW K1600GT • Exit l'éléphantinesque K1200LT, la nouvelle 1600 réinvente le secteur GT avec un six-cylindres très plein, un punch de vraie sportive et une sonorité du diable.

JEAN-JACQUES ROBERT

La K1300GT avait déjà annoncé la couleur bavaroise de ce XXI^e siècle dans le secteur grand-tourisme l'an passé. Mais du côté de Munich, l'on ne se contente pas de demi-mesure. Si le quatre-cylindres germanique et ses 140 chevaux avaient déjà mené la vie dure à la flotte japonaise des grandes routières, les K1600GT et K1600GTL naviguent pour leur part en vaisseau amiral à la conquête d'un marché qui lui est quasiment propre. Il y a bien en point de mire la merveilleuse Honda 1800 Goldwing, mais la K1600GT ne décuverait pas les inconditionnels du paquebot américano-japonais. Celui-ci reste en effet dans la démesure américaine avec un six-cylindres à plat gourmand et pas vraiment tonique.

Côté BMW, c'est le même secteur des baladeurs au long cours que l'on vise, mais en y ajoutant à la série K1600 une note vraiment sportive que n'avait pas la précédente K1200LT (quatre cylindres) avec seulement 98 chevaux pour 350 kilos. Le nouveau moteur six cylindres en ligne rappelle sans contester la technologie toujours en vigueur dans le secteur automobile de BMW. Extrapolé des récents 4 cylindres très dynamiques, il est à la fois compact et explosif. Du coup les K1600 ont été équipées de trois cartographies différentes (Dynamic, Road et Rain) du moteur, de façon à tirer le meilleur parti des 160 chevaux de cette bécane. Et côté sonorité, ça frise le délire!

GT ou GTL?

Les différents label GT et GTL se jouent surtout sur l'aspect plus dynamique de la première. Celle-ci s'adresse à un public plus sportif comme le sont les amateurs de la K1300GT; alors que les adeptes de GTL sont ceux qui entendent voyager avec grand style et confort. Extérieurement ce ne sont que de petits détails qui changent et en particulier l'absence de top-case sur la GT. Pour le reste c'est un équipement démesuré avec lequel il faut faire face sur cette moto grand luxe. Tout y est et même trop si l'on «pioche» vraiment dans la longue liste des accessoires. Le tableau de bord est



BMW K1600GT: un véritable TGV sur deux roues. ALAIN WICHT

une véritable plateforme multimédia avec laquelle il n'est pas toujours évident de se familiariser. Même si les commandes sont intuitives et logiques, il est digne de l'aéronautique. A vouloir proposer toujours le mieux et le meilleur, BMW fidélise sa clientèle; mais le niveau d'équipement est tel qu'il faut parfois des cours de rattrapage pour apprendre à vraiment tout gérer.

Tout et presque trop!

Tout y est sur cette K1600GT à commencer par l'entraînement par cardan, le régulateur de vitesse, la bulle réglable électriquement et avec mémoire, les sièges et poignées chauffants, les phares au xénon adaptatifs; et l'on se serait finalement tenté simplement de se dire mais qu'est-ce qui manque sur cette bécane? La petite molette miracle (Multi-Controller) à l'intérieur de la

poignée gère l'essentiel des fonctions telles que celles du réglage des amortisseurs jusqu'à la radio. Dans cette liste exhaustive des équipements et accessoires tout a été mis en place pour que les kilomètres passent inaperçus tant le plaisir de conduite et d'évasion est omniprésent.

Quant aux sensations ressenties, elles ne correspondent pas à l'a priori distillé à l'abord de cette immense masse de muscle de plus de 300 kilos et sans marche arrière. Non, non, même à l'arrêt, les pieds à plat même pour les petites tailles, elle n'embarque pas. Et dès les premiers tours de roues, l'angoisse du surpoids disparaît tant elle répond au doigt et à l'œil. Autoroutes, nationales tortueuses et défoncées, absence de macadam, rien ne lui fait peur. La méfiance n'est pas de rigueur sauf en manœuvre de parcage où ce gros TGV incite à la prudence et néces-

site de bons muscles sur les avant-bras. Du TGV, la K1600GT a les caractéristiques avec un dynamisme et une pointe de vitesse redoutables. Et là, attention les excès! Car avec un couple d'enfer déjà présent à 1500 tours, la K1600GT n'incite pas forcément à la retenue. I

DONNÉES TECHNIQUES

Moteur: 6 cyl. en ligne (DACT), 1649 cm³.
Puissance/couple: 160 ch à 7750 t/min; 175 Nm à 5250 t/min.
Gestion moteur: injection électronique à gestion numérique.
Boîte: 6 vitesses.
Entraînement: cardan.
Partie-cycle: cadre périmétrique alu
Suspension av/ar: Duolever/Paralever.
Pneus av/ar: 120/10-17; 190/55-17.
Poids (vide/marche): 295/319 kg.
Réservoir: 24 l. Conso: 4,5 à 6 l/100 km.
Couleurs: GT (rouge ou gris), GTL (bleu ou gris).
Prix de base: 27 000 fr. (GT), 29 500 fr. (GTL).
Infos: <http://www.bmw-motorrad.ch>

EN BREF

FRANC FORT
Yamaha baisse le prix des scooters



Le Yamaha XMax 250 a baissé de 1200 francs dans la nouvelle liste de prix. LDD

Hostettler, l'importateur Yamaha à Sursee, annonce officiellement la répercussion de la baisse de l'euro, du dollar et du yen sur ses produits. Du coup l'essentiel de la gamme des scooters subit une baisse allant de 7% (YQ50 Aerox) à 17% (XC125E Vity). Pour expliquer cette décision tardive, il est bon de rappeler que les achats des importateurs chez les constructeurs s'effectuent au moins une demi-année à l'avance et que les paiements s'effectuent sur la base du prix négocié selon le taux de change en cours lors de l'établissement du contrat. C'est ce qui explique que la plupart des importateurs de la branche automobile et moto, qui avaient stocké les produits commandés à l'automne 2010, n'ont pas répercuté immédiatement cette dévaluation sur le consommateur. JJR

KAWASAKI
La Z750R déjà disponible



Chez Kawasaki l'année 2012 est déjà lancée. Le roadster sportif Kawasaki Z750R sera déjà mis sur le marché le 1^{er} septembre. Dans les couleurs vert ou noir. Cette nouveauté 2012 est proposée au prix de 12 690 francs. Là aussi le cherté du franc profite au consommateur avec une baisse de 1300 francs et en prime jusqu'à la fin de saison un pot d'échappement Akrapovic. JJR

HARLEY-DAVIDSON
Plus de puissance pour 2012

L'année 2012 est annoncée sous le signe de l'augmentation de la puissance de toutes les mécaniques. Ce sera le cas pour le moteur Twin Cam 103 qui équipe les séries Dyna, Softail et Touring. Quant au moteur V-Rod dit Revolution, il fêtera son 10^e anniversaire l'an prochain avec également une amélioration de son rendement. Une V-Rod 10th Anniversary Edition sera commercialisée. Dans les modèles CVO, la nouvelle CVO Road Glide Custom possède désormais le moteur V2 le plus puissant jamais proposé par Harley-Davidson. JJR

La «Virus» engendre plus d'appétits que prévu

SUZUKI VIRUS • La passion de la mécanique va jusqu'à métamorphoser la GSX-R en un roadster d'exception.

Gentillette, la Suzuki 1250 Bandit n'affiche pas de grandes prétentions sportives pour un roadster «naked». Fort de cette constatation et sans vrai produit de remplacement, Dominique Grangier n'a pas mis la charrue devant les bœufs pour compléter la gamme des «jaunes» à sa sauce sportive. Le patron de Motovirus à La Verrerie/FR, certainement inspiré par son esprit de pilote de vitesse qu'il pratique à ses heures de loisirs, n'a pas fait dans la demi-mesure pour transformer l'hypersportive GSX-R1000 en un roadster exclusif et sans concession.

«Ça manque juste de chevaux», m'a lancé en boutade son compère Joe Rouiller lorsque j'ai rapatrié cette véritable fusée dans sa Veveyse natale. C'est qu'avec les 185 chevaux de la GSX-R maintenus en l'état, la Suzuki Virus devient l'un des roadsters les plus méchants du marché.

La transformation de l'hypersportive a fait travailler les neurones de Dominique Grangier jusque dans les moindres détails pour aboutir à un produit d'exception. Tout s'est joué dans l'esthétique et quelques adaptations des accessoires. Le petit carénage tête de fourche a été emprunté à la Suzuki GSR750. Les clignotants avant intégrés aux rétroviseurs ont fait place à des leds dans la mesure où les imposants



Dominique Grangier et sa Suzuki Virus qui est partie pour faire des étincelles dans le clan des roadsters naked. ALAIN WICHT

rétros de la GSX-R ont été sacrifiés pour des modèles de poche. Les garnitures de radiateurs et le sabot moteur sont de conception maison, tout comme la décoration. Tous deux sont produits par des artisans de la région. Les durites de frein type aviation ont été allongées en raison de la pose d'un large guidon Motaac. Le double silen-

cieux Bodis, plus bruyant que silencieux, sort sur la droite en lieu et place de la double sortie droite/gauche de la GSX-R. En ajoutant quelques déplacements des composants mécaniques et hydrauliques, c'est une bonne journée de travail qui est exigée pour transformer une GSX-R 1000 en roadster farouche.

La vraie réussite esthétique et les détails de la préparation de cette bécane ont été poussés à la perfection au point de taper dans l'œil de l'importateur helvétique Frankonia. Celui-ci l'a tout simplement mise à son catalogue sous le nom de «Virus 1000»... et le marché pourrait s'ouvrir sur l'Europe où la demande est évidente.

Moto d'égoïste à l'instar de sa génitrice, la Virus se vit de préférence en solo et transforme la vie sur une moto qui n'a rien perdu de son caractère sportif. Maniable à souhait, elle demeure l'une de ces sangsues du macadam que le caractère jouissif du moteur transforme en usine à sensations. Les accélérations restent toujours aussi impressionnantes grâce à une progression linéaire rendue possible par l'installation d'un «shifter» qui permet de monter les vitesses sans débrayer. Et ce tempérament de feu mériterait d'être maîtrisé par un amortisseur de direction qui a dû être sacrifié sur l'autel du guidon haut.

Et finalement le luxe de cette bécane, c'est que pour 19 990 francs (couleurs blanc/noir ou blanc/gris) ce sont deux motos potentielles qui sont livrées. Carénage, silencieux, phares d'origine fournis en sus, permettent de retransformer la Virus en GSX-R pour les sorties en circuit. JJR

Infos: www.motovirus.ch