

Queen of the road !

BMW R 1250 RT



Actu

La France reste le 2^e marché mondial de BMW Motorrad

2^e place du podium des + de 500 cm³, leader sur le marché des + de 750 cm³. Un succès dû aux segments trails et routières, notamment des modèles GS. L'arrivée des R 1250 GS et RT fait partie des raisons de la part de marché des + de 500 cm³ qui s'établit à 16,5 % en 2018. En 2018, 13 781 motos BMW ont été immatriculées, une année de "consolidation après 5 années de croissance" commente Frédéric Stik, directeur de BMW Motorrad France, qui annonce 5 nouveaux modèles en 2019... À suivre !

Source : communiqué de presse BMW Group du 21/01/19

"THE RT", symbole de la routière ultime qui depuis des années se taille la part du lion face à la concurrence et qui, malgré un tarif haut perché, continue de séduire les amoureux des grands espaces dans un confort optimal.

Bon, pour nous z'autres du Carpe Diem Moto Club, à part l'ami Olivier, c'était plutôt un appel au déambulateur précoce ou du moins une bécane certes efficace et confortable mais avare de réelles sensations.

J'avais d'ailleurs comparé notre teutonne, lors de notre dernier essai, à la position du missionnaire du fameux Kamasutra, comprenez : agréable pour les deux partenaires mais côté érotisme torride... amateurs s'abstenir ! Bien évidemment s'en était suivie une "très belle" volée de bois vert que j'avais bien cherchée mais qui en aucun cas n'avait fait changer d'avis les 4 testeurs du jour.

Et voilà que BMW, pour cette version 2019, nous annonce, outre pléthore de nouveautés électroniques avec capteurs en-veux-tu-en-voilà, un nouveau moteur bodybuildé qui, en-

fin, permettra aux amoureux de montées en régime de s'éclater.

Performances

Allez c'est le "Rabbit" qui s'y colle en premier et comme à son habitude il disparaît rapidement des écrans radar, essore dès le début la poignée de gaz et avale les virages et belles courbes du Chàlonnais avec envie.

Malgré les 279 kg en ordre de marche, l'empattement conséquent de la machine, la belle de Berlin répond à toutes les sollicitations et les 84 cm³ ajoutés ne sont pas là pour faire de la figuration.

Comme la protection est toujours aussi optimale, Gé en ajoute une louche et les belles lignes droites sont dévorées avec un couple impressionnant qui permet de relancer la machine sans effort.



Tableau de bord. Lisible, infos complètes. 2 beaux compteurs encadrent un écran digital. On regrette l'absence d'un large écran TFT...

Couple, vous avez dit couple, comme c'est ce que je préfère j'enchaîne donc derrière mon "poto" et moi aussi je suis bluffé par l'allonge du moulbif, les reprises rageuses (si, si j'ai bien écrit rageuses) du pachyderme allemand.

En comparaison, la I 600 GTL America essayée l'an dernier fait figure d'engin apathique, la 1250 RT possède le moteur le plus puissant de la gamme, plus forte même qu'une HP2 SPORT c'est vous dire et en plus avec une vitesse incroyable.

Faut vous dire "M'sieurs Dames" que, renseignements pris, les ingénieurs germains ont bossé dur et si vous regardez les culasses vous verrez un monogramme "SHIT CAM" en bonne place...

Allez, un soupçon de technique pour expliquer l'évolution majeure de notre reine de la route avec un contrôle d'ouverture des soupapes à l'admission en fonction du régime. Deux profils, deux façons de remplir les cylindres avec, pour chaque soupape, non pas une mais deux cames. La première à charge partielle, l'autre en pleine charge ce qui s'ouvre de manière asynchrone pour former un tourbillon de gaz.

On optimise ainsi le remplissage à bas régime tout en privilégiant la puissance en haut des tours. "M'ouaiiiiiiiiis..." me diront les sceptiques au fond de la classe...

Mais comment on passe d'une came à l'autre ? Facile, vous répondront les spécialistes : en faisant coulisser l'arbre grâce à un genre de barillet commandé par un actuateur électro-

mécanique qui permet ce mouvement et ainsi la sélection de l'un ou l'autre jeu de cames.

Pour être complet, les autres évolutions portent sur l'entraînement des ACT par chaîne dentée, le double capteur de cliquetis, la lubrification optimisée, des injecteurs à double jet et une ligne d'échappement revu et corrigée.

On arrive donc à un pic de puissance de 136 cv soit 11 de mieux que la 1200 et un couple qui passe de 12,5 mkg à 14,5 et plus de 12 mkg entre 3 500 et 7 750 tr/min, tu m'étonnes que l'on se soit éclatés sur cette routière !

Tenue de route / Freinage

"Impériale", c'est le terme qui nous viendra tout de suite à la bouche quand on abordera ce sujet, aucune prise en défaut sur quelque revêtement que ce soit et pourtant on a roulé sur les fameuses routes départementales que même Jean Yann "y voulait pas y aller..." (lecteurs de moins de 40 ans s'abstenir... ou se rencardent...).

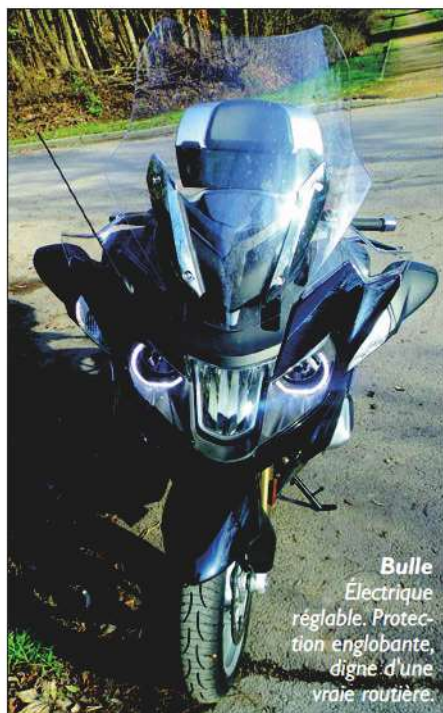
Pour ceux qui apprécient le confort adaptatif, l'ESA "next génération", appellation fun s'il en est, arrive aussi sur la RT (en option bien sûr... Grrrrrrrrrr) avec une prise en considération de la charge embarquée. Les suspensions s'adaptent donc en fonction de l'état de la route, du mode de conduite, du choix de type d'amortissement et ajuste l'assiette de la moto en permanence.

La partie cycle reste au top avec la fourche Telelever qui a fait ses preuves depuis longtemps et le mono bras Paralever ancré sur un cadre en tubes d'acier façon "Deutsches Qualität".

Pour arrêter la bête, des disques de 320 mm mordus par des pincés Brembo radiales à 4 pistons font le travail au mieux et le nouveau dynamic brake control (DBC) intervient lors des gros freinages pour réduire le couple moteur et donner un maximum de puissance sur le frein arrière.

Top-case. À ajouter en accessoire. 49 litres, coussin pour dossier.





Bulle
Électrique
réglable. Protec-
tion englobante,
digne d'une
vraie routière.

- Moteur plein, puissant
- Tenue de route exceptionnelle
- Protection, confort... VRAIE GT
- Couple à tous les étages
- On a tourné la ou les pages suivantes du Kamasutra... enfin !

- 3 packs d'options dont une avec l'ESA ?
- Prix de la facture finale...
- On est "presque" convertis...

Équipement

Bon, comme on a la version à 25 000 € sous nos séants (pardon 26 000 si on compte le top-case), il est évident que notre machine d'essai présente tous les signes de l'expansion technologique désirée avec capteurs, algorithmes et... deux modes de conduite, "Rain" et "Road", un ABS pro, un feu stop dit "dynamique", un anti-patinage ASC, une aide au démarrage en côte, un shifter et... Des poignées chauffantes, une selle chauffante (réglable) que l'on a béni car l'essai s'est déroulé aux environs de 1 à 2°C (faut'y que l'on vous z'aime les "girls du JDM")... On n'oublie pas le GPS intégré, les modes de pilotage pro (mode dynamic et contrôle de traction...), l'appel d'urgence...

Tout cela est programmable au guidon avec ce formidable système de molette crantée que j'ai toujours kiffé grave (comme disent les d'jeuns) car facile d'utilisation et ludique.

Quant au tableau de bord, il reste classique contrairement à la Version GS qui adopte un écran TFT large (6,5 pouces) comme on les trouve sur toutes les GT modernes, dommage ce rien de technologie moderne aurait collé parfaitement avec l'ensemble.

Look / Options...

On a déjà souligné l'excellente surprise du bruit des échappements, bon point pour le ramage et côté plumage ça donne quoi ?

Bon, on a toujours cette face de coléoptère à laquelle on adhère ou pas mais la ligne s'est pour le moins affinée et comme on a pris du

plaisir à conduire l'engin, on va ajouter que la version "sport" en rouge pétant est à craquer. Côté options, malgré une dotation de base de qualité, normal pour 19 700 € me direz-vous, les fameux packs, trois pour être précis (Confort, Touring et Dynamic) sont toujours là avec une surenchère de technologie et des tarifs conséquents. ■

Bonus...

Mais où est passé Rodolphe ? Notre baroudeur, nouvel essayeur et vieux "carpediemiste"... Ne vous tourmentez pas chers lecteurs, notre ami est tout simplement tombé amoureux de la GS 1250 présentant le même moulin et n'a pas voulu la lâcher... La commande est en cours, le "1250", sacré moteur on a dit ; mais à ce point !

Fiche technique

Selon données constructeur

MOTEUR

Type : bicycl. à plat, 4T, 4 soup., refroidis. air/liquide

Cylindrée : 1254 cm³

Puissance : 136 ch à 7750 tr/min

Couple : 143 Nm à 6250 tr/min

Boîte de vitesse : 6 rapports

Transmission : par cardan

PARTIE CYCLE

Cadre : à 2 sections (principal + arrière)

Réservoir : 25 L

Hauteur de selle : 805 / 825 mm

Poids : 279 kg tous pleins faits

À partir de 19 700 €

