

SPÉCIAL BMW



DES MODÈLES A2,
DÈS 18 ANS!



R18

Le giga-moteur
boxer, encore
plus cool



M 1000 RR
La suprématie
par la technologie



CE 04

En route pour la
mobilité urbaine
de demain,
avec style!



L'USINE BMW DE BERLIN EN CHIFFRES

Usine BMW de Berlin, News & Trends, Introduction, Sommaire

La division moto de BMW est domiciliée à Berlin, dans le quartier de Spandau, depuis les années '60. Plus de trois millions de BMW y ont été produites depuis les débuts. Et voici d'autres chiffres intéressants.

— Texte: Daniele Carrozza — Illustrations: Floriana Riss



NOMBRE D'UNITÉS
PRODUITES EN 2021

170 000



RÉDUCTION DES ÉMIS-
SIONS DE CO₂ D'ICI 2030

80 %

SURFACE DE TRAVAIL EN M²

230 000



EXPORTATIONS

80 %



NOMBRE DE VÉHICULES EN
PRODUCTION JOURNALIÈRE

800



NOMBRE DE
COLLABORATEURS

4000



RÉDUCTION DE LA
CONSOMMATION ÉNER-
GÉTIQUE D'ICI 2030

25 %

DÉBUT DE LA PRODUCTION MOTO

1969

SOMMAIRE

CAHIER SPÉCIAL BMW

News & Trends

3 __ Une M 1000 RR en Lego, l'eCall, des Swiss Editions et plus encore

R 18

8 __ Custom très spécial par Motorrad Martin GmbH

Modèles 35 kW

12 __ Le fun commence à 18 ans chez BMW

Urban Mobility

14 __ Interview avec le Dr Markus Schramm sur l'électromobilité

Toute la gamme

15 __ Toutes les BMW 2022

Superbike

20 __ Le monde excitant des RR

Voyage au long cours

22 __ Une aventure en GS

Roadsters

26 __ Plein gaz dans le vent

Heritage

28 __ L'univers R nineT

Events BMW 2022

30 __ Du concert au désert

UN CONCOURS POUR DÉBUTER LA SAISON

BMW Motorrad Suisse lance un super concours, juste pour le début de la saison moto: scannez le code QR, inscrivez-vous, et avec un peu de chance, vous vous retrouverez au guidon d'une BMW de votre choix.



Participez & gagnez — Fort heureusement, les jours deviennent à nouveau plus longs, et en conséquence l'envie de sortir devient elle aussi plus forte. Que diriez-vous si BMW Motorrad Suisse vous mettait à disposition, pour une semaine et sans frais, un modèle BMW (voir la gamme actuelle en p. 15) de votre choix? En participant à notre concours de début de saison, c'est-à-dire en scannant le code QR ci-dessus à gauche avec un smartphone ou une tablette, vous avez de réelles chances de gagner cela. Le deuxième prix consiste en un casque moto de votre choix dans la gamme d'équipements BMW, et du 3^e au 10^e rangs, vous avez droit à un t-shirt issu de la collection Lifestyle de BMW. Alors allez-y, participez, et avec un peu de chance, vous aurez un prix! —bc



LE BERCEAU MALIN

Une idée géniale — D'une pierre deux coups: utiliser le support pour navigateur GPS (SA 272) pour y fixer le smartphone dans sa nacelle dédiée. Ainsi, on a toujours l'itinéraire, même pour des motos plus anciennes. Appelé «ConnectedRide Cradle» par BMW, ce nouveau système, grâce à des fixations ajustables, emporte des smartphones de différentes tailles, que l'on peut recharger. Et avec l'App idoïne, on peut même consulter les données de sa moto. Pour 260 francs. —FBN

INTRODUCTION



32 PAGES SUR BMW MOTORRAD

Un cahier spécial de 32 pages sur une marque, cela demande pas mal de travail. Mais dans le cas de ce cahier spécial BMW Motorrad, nous en sommes heureux, car nous avons affaire à un constructeur innovant, actif dans presque tous les segments, et à un univers riche de multiples facettes. Ajoutez-y l'annonce d'événements (voir pp 30-31), des actus intéressantes et des chiffres sur le marché moto (à partir de la p. 3), et bien sûr les équipements et habits BMW pour les motards et motardes, dans les collections Ride et Lifestyle, que nous avons intégrés dans toutes les pages suivantes selon les types de motos concernés. Le défi ici, lors de la conception de ce cahier et de sa production, était en fait de devoir, du fait de sa taille limitée, se concentrer sur un nombre fini de thèmes. Parmi les points forts, on peut mentionner la très belle transformation effectuée par Patrick Martin sur une R18 (dès la p. 8), ou l'interview que j'ai pu avoir dans l'usine berlinoise de BMW avec le directeur de BMW Motorrad, le Dr Markus Schramm, à propos du futur de la mobilité urbaine. Il y a aussi un panorama des modèles A2 que l'on peut conduire dès 18 ans (pp 12-13), un aperçu complet de toute la gamme (dès la p. 15), ou notre présentation des roadsters BMW, qui se retrouvent dans différents segments (pp 26-27). Mais l'histoire qui nous a tous passionnés est sans conteste l'aventure de Priscilla Troxler sur sa GS, dès la page 22. Je vous souhaite beaucoup de plaisir dans votre lecture.

—DANIELE CARROZZA, RÉDACT. EN CHEF
daniele.carrozza@galledia.ch



22 •



26 •



28 •

Certains des modèles montrés ici sont dotés d'accessoires ou d'options qui ne font pas partie de l'équipement de série standard. Des erreurs, ou même des modifications des processus de fabrication et des équipements sont aussi toujours possibles. Veuillez vous informer auprès de votre agent BMW Motorrad, pour connaître les derniers prix annoncés des produits et des prestations cités dans ce cahier spécial.

UNE 1000 RR PAS QUE POUR LES KIDS

Ce modèle Lego à l'échelle 1:5 ravira les minutieux, avec ses 1920 pièces et des composants fonctionnels.



Encore quelques jours et, dès le premier mars, ce modèle réduit Lego Technic de la BMW M1000 RR sera disponible à la vente dans les magasins de jouets. Mais si vous craquez, vous devrez faire preuve d'ingéniosité, et surtout avoir du temps, pour assembler les 1920 pièces qui le composent. Votre récompense sera à la hauteur de l'effort, avec plusieurs parties de cette mini-moto qui fonctionnent vraiment, comme par exemple une boîte de vitesses à trois rapports, une fourche qui bouge, un bras oscillant avec amortisseur et une chaîne qui tourne. On a même un tableau de bord où l'on peut choisir entre trois présentations graphiques. Correctement construit, ce modèle mesure 45,5 cm de long et nécessite donc un peu de place sur le bureau, ou un présentoir. Enfin, la béquille d'atelier et l'ardoise de box fournies

avec le modèle dénotent une certaine connaissance du sport moto. Prix en magasin pas encore connu pour la Suisse. Lego a déjà proposé une BMW dans sa collection Technic, la R1200 GS Adventure, qui comportait 603 pièces, et était destinée aux jeunes jusqu'à 16 ans. La nouvelle M1000 RR s'adresse elle aux personnes dès 18 ans. Et si vous ne voulez pas attendre le premier mars: www.lego.com/bmw, 219 frs. — FBN



BMW AU TOP EN SUISSE

Le boom des 125 a déteint sur l'ensemble de la statistique

On progresse — Du point de vue de BMW, c'est ainsi que l'on pourrait résumer les chiffres des nouvelles immatriculations pour 2021 en Suisse. Si l'on se concentre sur les motos de plus de 125 cm³, la marque allemande est au deuxième rang, avec une augmentation de presque 8%. Les GS à moteur boxer, comme d'habitude, se placent dans le top 15, la première étant la R1250 GS, avec 716 unités, au 4^e rang. La version Adventure n'est pas loin, en 7^e place, avec 479 immatriculations, soit une énorme progression de 30 pour-cent! Les autres modèles BMW importants en Suisse ont été la F900R (280 unités), la S1000R (246), la R1250RT (198) et la R1250R (125). La mieux vendue des R NineT est la Pure (111), juste devant la R NineT (106); chez les R18, c'est la version de base (91) qui mène le bal, et chez les XR c'est la 1000 (238), avec la 900 pas loin (193). Les gros plus concernent en particulier la RT (+164), la S1000R (+144) et la R NineT Pure (+127). — FBN



RENT A RIDE: DE MANIÈRE SPONTANÉE, OU PLANIFIÉE

Service de location — En quelques clics, les personnes intéressées peuvent louer une moto BMW en bon état sur la plateforme de location en ligne rentaride.com. Et en cas de besoin, aussi l'équipement nécessaire, pour par exemple faire une balade avec des amis, ou pour saisir l'occasion d'effectuer une course de test complète. Les véhicules sont mis à disposition par les experts des partenaires BMW Motorrad, qui en expliquent le maniement. Et si un voyage lointain à moto vous semble impraticable, vous pouvez aussi louer sur place la machine désirée, de manière flexible et simple, toujours avec Rent a Ride. L'offre est en développement continu et se place au top des services de location de motos. — DH





DE SUPER «SWISS EDITIONS» À L'ÉQUIPEMENT COMPLET

Vous voulez la totale? Pas de problème! Les Swiss Editions des F750GS, F850GS et F850GS Adventure sont livrées de série avec les packs d'équipements Dynamic, Confort, Active et Touring.

Qu'on soit un débutant total ou que l'on se remette à la moto, si l'on choisit une «Swiss Edition» des modèles BMW F750GS, F850GS ou F850GS Adventure, on obtient en prime, pour un prix très attractif, quatre packs d'équipements. Ce sont les packs Dynamic (Projecteurs à LED, phare de jour,

quickshifter Pro), Confort (Dynamic ESA, clé sans contact, béquille centrale), Active (modes de pilotage Pro, poignées chauffantes, attaches pour valises), et Touring (tempomat, préparation à la navigation, et sur l'Adventure, des projecteurs additionnels).

L'action Swiss Edition, qui s'adresse aux acheteurs malins sensibles au prix, dure jusqu'au 30 juin 2022 (ou tant que le stock le permet). La F750GS Swiss Edition coûte à partir de 10 440 frs, la F850GS Swiss Edition à partir de 13 240 frs, et l'Adventure Swiss Edition à partir de 14 630 frs. —FBN

L'ECALL, POUR LA SÉCURITÉ

BMW a été le premier constructeur à développer le concept d'un appel d'urgence automatisé, qui active la chaîne des secours dès qu'un accident est détecté. Le système établit automatiquement une liaison avec un Call Center BMW, mais on peut aussi le déclencher volontairement. L'intérêt d'un eCall est que les secours peuvent parvenir un peu plus rapidement sur le lieu de l'accident; la localisation précise, avec l'itinéraire, est automatiquement transmise. Dès réception de l'appel, on essaie d'établir un dialogue avec le motocycliste, dans la langue de ce dernier. Et celui-ci n'a pas besoin d'intercom, car un haut-parleur et un microphone sont déjà intégrés sur la partie droite du guidon. —FBN



MIEUX COMMUNIQUER

Intercom — BMW a mis au point un nouveau système de communication, baptisé «Fit for All», caractérisé par sa polyvalence. Pilote et passager peuvent ainsi échanger durant la conduite, mais on peut aussi téléphoner, écouter de la musique, ou suivre la route choisie via la connexion avec le navigateur BMW Motorrad. Fit for All s'intègre dans presque tous les casques BMW et est compatible avec les systèmes de communication BMW existants. Il se distingue encore par son design minimal, par sa fonctionnalité et par sa facilité d'emploi, avec ses trois touches. Les bruits parasites sont automatiquement filtrés. La batterie aux ions polymères de Lithium a une capacité de 560 mAh et donne une durée d'utilisation allant jusqu'à 8 heures de suite. On peut ajuster le volume sur 20 paliers, et l'on connaît l'état de charge après activation grâce au clignotement d'une LED blanche. BMW annonce 2,5 h de temps de recharge et un poids entre 57,55 et 74,3 grammes. —FBN



MOBILITÉ DU FUTUR: LE BMW VISION AMBY



A la fois rationnel et porteur d'émotions. Le Vision Amby de BMW se trouve à mi-chemin entre un vélo et une moto et est pensé pour le domaine urbain.

Si l'on a l'habitude de penser avec des catégories bien établies, il faut faire un pas de côté pour comprendre le BMW Vision Amby, qui se trouve à la frontière entre le vélo et la moto. Au premier coup d'œil, cela semble être une bicyclette, mais un deuxième examen révèle des caractéristiques typiques d'une moto. Ergonomiquement, avec sa selle à 830 mm du sol et ses repose-pieds fixes, il s'approche plus de la seconde. Il y a des pneus à gros blocs, et la roue avant de 26 pouces est plus étroite que la roue arrière de 24 pouces, ce qui est aussi souvent une particularité venant du monde des motos. On suggère de ce fait que l'Amby veut aller partout, et qu'il le peut. La fourche télescopique de bonnes dimensions

dessine un train avant costaud, presque massif. Et comme autre signe distinctif, le Vision Amby a droit à une signature lumineuse en forme de U.

Les 65 kilos du Visio Amby accélèrent façon moto, avec une poignée au guidon. On peut avoir trois vitesses maximales différentes: 25, 45 ou 60 km/h. Et si l'on veut un Vision Amby dans une forme «pedelec», où il faut pédaler de manière continue pour que le moteur électrique puisse fournir sa force d'appoint, on doit choisir le «i Vision Amby» (photo ci-dessous), qui a été développé en parallèle.

Ces deux faces du même véhicule se différencient aussi visuellement. Côté gauche, les tubes bleu turquoise se détachent clairement de la silhouette et mettent le projecteur sur le cœur électrique du Vision Amby. En appliquant une technique de «geofencing», le Vision Amby reconnaît tout seul laquelle des trois limites de vitesse il doit adopter. Il fait la différence entre des zones à trafic apaisé, des voies cyclables et des tronçons de route extra-urbains. Et l'on rend visible la plaque qui correspond à la vitesse sélectionnée. Avec autant d'électronique, on ne s'étonnera pas du fait qu'il faille un smartphone pour faire démarrer le Vision Amby, smartphone que l'on peut recharger dans sa nacelle de bord. — FBN



Une silhouette sportive et des rayons fins caractérisent le BMW i Vision Amby, un vélo à assistance électrique rapide. Pour les urbanistes!

LE CE 02 CIBLE LES JEUNES

BMW CE 02 — Après le scooter CE 04, présenté récemment, son petit frère CE 02, encore à l'état de concept, est tout aussi inhabituel pour un deux-roues BMW. Ce concept n'est censé être ni un scooter, ni une classique moto. Mais plutôt une sorte de pionnier d'une nouvelle mobilité urbaine. Et le public-cible, c'est nouveau pour BMW, ce sont les jeunes, dès l'âge de 16 ans. La puissance limitée à 11 kW (15 ch) correspond au permis A1, et le poids est de 120 kilos. Avec une vitesse maximale de 90 km/h, et une autonomie qui devrait atteindre 90 km. Selon les déclarations du designer bavarois de ce projet, le concept CE 02 «personnifie l'esprit de la Jeunesse et une liberté de mouvement qui ressemble à ce que procure un skateboard... sur deux roues.» — FBN



DE NOUVEAUX PNEUS

Grip — Pirelli et Metzeler ont développé de nouvelles gommes pour la BMW R1250GS ainsi que pour les sportives S1000RR et S1000R. Pour les deux quatre-cylindres, le Diablo Rosso Corsa IV constitue à présent le top de gamme. Selon Pirelli, c'est le choix idéal pour tous ceux et celles qui privilégient un style de pilotage dynamique sur des routes viruleuses et sur circuit. Le nouveau Metzeler Tourance Next 2, pour la GS à moteur boxer, représente le nec plus ultra routier, tandis que pour les passages sur et hors bitume, il y a le nouveau Karoo 4. Leur constructeur parle pour ces deux pneus d'une meilleure adhérence en conditions humides ou sèches, d'une montée en température plus courte et de meilleures performances sur toute la durée de vie. — FBN



Metzeler Tourance Next 2 (à g.) et Pirelli Diablo Rosso Corsa IV.

LES K 1600 AVEC PLUS DE COUPLE ET EN EURO 5

Modèles K 1600 | R 1250 RS | R 1250 RT



En tout 642 ch et 1415 kg: (de g. à dr.) la bagger K 1600 B, la sportive K 1600 GT, la stylée K 1600 Grand America et la luxueuse K 1600 GTL.



L'avant des modèles K 1600 captive le regard tant depuis l'extérieur que depuis l'intérieur du cockpit, avec des lignes subtilement anguleuses et des technologies à la pointe.



Vous pouvez connaître la dernière évolution des prix des modèles et des services BMW en scannant ce code QR.

Le six-cylindres en ligne représente depuis déjà dix années le couronnement du savoir-faire motoristique de BMW. Ce moteur impressionnant, aussi acoustiquement, a droit à une refonte pour 2022. Il délivre à présent plus de couple maximal – 180 Nm! Et c'est sur toute la plage des régimes que le changement se fait sentir. Autres changements: un régulateur de couple moteur à la décélération, deux capteurs de cliquetis, quatre sondes lambda (au lieu de deux) et une toute nouvelle gestion du moteur. Le résultat de tous ces efforts? Un niveau d'émissions polluantes exemplaire ainsi qu'un fonctionnement peu bruyant et très civilisé. De série dans chacun des quatre modèles de la famille, on a désormais des suspensions électroniques semi-actives dites «Next Generation», avec précharge entièrement automatique, et les nouveaux projecteurs tout à Led avec phares de virage adaptatifs. Et puis les 1600 deviennent des références en matière de connectivité: leurs grands écrans TFT (10,5 pouces) offrent toutes les finesses du genre, y compris la planification d'itinéraires, la navigation avec carte, et la téléphonie avec une connection étendue au smartphone. Il y a

même un compartiment de rangement climatisé pour ce dernier, avec possibilité de recharge par USB-C. Et le nouveau système audio 2.0 utilise désormais le DAB+, avec une fonction de suivi de canal FM DAB.

Les K 1600 GT et GTL – cette dernière se distinguant par le gros topcase – sont disponibles, outre la version standard, dans une variante empreinte d'élégance, baptisée «Option 719». Il y a encore une incontournable version stylistique «Sport» pour la GT, et pour la GTL une variante «Style Exclusive». Quant à la K 1600 B et la Grand America, elles sont proposées aussi en variantes «Style Exclusive» ou «Option 719 Midnight». Cette dernière arbore une déco réalisée par un procédé de transfert avec l'eau et à la main pour réaliser le motif «Galaxie». Le coût additionnel pour cette peinture spéciale est de 2750 frs pour la B et de 2810 pour la Grand America. Les prix de départ de ces modèles très bien équipés sont de 27 510 frs pour la plus sportive, la K 1600 GT, de 29 350 frs pour la K 1600 GTL, qui soigne particulièrement le passager, de 27 100 frs pour le bagger K 1600 B, plus dépouillé, et de 31 040 frs pour la luxueuse Grand America. — FBN

Le sport-tourer R 1250 RS

La lettre S dans le nom de modèle montre qu'il s'agit d'un des rares vrais sport-tourers du marché. La position de pilotage est plus orientée sur l'avant que sur les frères et sœurs touring et roadster et donne un meilleur feedback, et le pare-brise réglable en hauteur est là pour plus de confort sur les longues étapes. La puissance maxi de 136 ch et surtout le couple de 143 Nm donnent un moteur boxer à la fois souverain et excitant, connu pour sa propension à monter dans les tours et en même temps son côté agréable et doux au besoin. La partie-cycle précise et confortable et l'ergonomie sophistiquée complètent le tableau, avec un niveau technique au top. Dès 16 030 frs.



R 1250 RT, ou le sommet du confort

Quand on contemple la R 1250 RT, avec ses 279 kilos, on est prêt à croire à toutes ses promesses de confort. Mais les non-connaisseurs sont par contre surpris par le reste de ses capacités. Quand on laisse enfin s'exprimer la RT, on n'arrive plus à arrêter de sourire! La combinaison de confort de roulage élevé et de dynamisme exacerbé, avec une tenue de route rigoureuse et une ergonomie réussie, font que ce modèle est unique. Le musculeux boxer contribue à équilibrer les masses, et les suspensions high tech avec le Dynamic ESA font l'effet d'un tapis volant. Enfin, le gigantesque pare-brise ajustable électriquement fait oublier toute préoccupation au passager. A partir de 20 390 frs.



RADICALE!

Le custom haut de gamme de Patrick Martin

Pour le concessionnaire BMW Patrick Martin, un gros moteur doit aller de pair avec une grosse roue. Il a donc créé le R 18 Big Wheel Bobber. Qui roule plus vite qu'on l'imagine. Parce que BMW a conçu ce gigacruiser dès le départ comme une base pour le customizing.

— Texte: Daniel Riesen — Photos: dr

Chaque moto doit être unique. Cet idéal romantique, à l'ère de la fabrication industrielle des motos, motive nombre de possesseurs de nobles montures mécaniques. BMW le savait, bien sûr, lorsqu'a été développé le mégacruiser R 18. Deux choses étaient claires dès le départ: ce moteur boxer colossal allait propulser toute une famille de modèles, et les structures de base de cette machine devaient faciliter la tâche des customiseurs. Ce que BMW explique de la manière suivante: «La R 18 est dotée d'un cadre arrière que l'on peut facilement démonter et de décors que l'on peut tout aussi facilement changer. Et puis les points d'interface des conduites hydrauliques de freinage et d'embrayage et ceux de la torche électrique sont conçus pour bien

faciliter le montage d'un guidon plus haut ou plus bas, avec les conduites et câbles qui sont nécessaires.» Les couvercles de soupapes (coiffes de têtes de cylindres), bien en vue, et le bouclier avant (couvercle de culasse) se trouvent quant à eux hors huile et sont donc tout aussi faciles à changer.

Il allait de soi que BMW en profiterait pour proposer toute une série de pièces et composants maison permettant de customiser la machine. Mais la vrombissante R 18 permet d'aller plus loin dans la personnalisation. La marque munichoise a même organisé elle-même des concours de customisation pour ce mo-



CONCOURS DÈS LA SORTIE D'USINE

Un concours de customisation

La BMW R 18 était déjà tape-à-l'œil lors de sa présentation originelle, en 2020. N'empêche qu'elle incite, tout comme ses trois sœurs de la même famille, à pousser sa personnalisation plus loin. Comme déjà pour la R nineT, BMW Motorrad a lancé un concours de customisation pour le big boxer en Allemagne: 19 agences de la marque y ont participé, quelque 6000 personnes ont voté via divers canaux de médias sociaux (#soulfuel). Et c'est Martin Sàrl qui l'a emporté.



Vous pouvez connaître la dernière évolution des prix des modèles et des services BMW en scannant ce code QR.

4 MODÈLES DE SÉRIE



La première fut, fin 2020, la «pure», mais très opulente R 18. Le boxer bicylindre de 1802 cm³ est un monument, et le design reprend de manière ciblée et convaincante des caractéristiques du passé avec de nombreux détails, sans que ça soit «too much». Dès 22 250 francs.



Avec la R 18 Classic, apparue au début de 2021, on peut voyager avec style. Ses caractéristiques sont le pare-brise amovible, la selle biplace, les sacoches latérales ainsi que le tempomat. Et il y a encore la roue avant plus compacte. Dès 24 440 francs.



Les instruments de la R 18B font leur cinéma sans lésiner sur les moyens! On est dans le pur style bagger: carénage lié au guidon, valises rigides et roues en alu, pour voyager relax et rock 'n roll, et une belle version «Option 719» aux finitions luxueuses. Dès 28 520 francs.



La Transcontinental, au prix de base de 29 520 frs, avec ses 427 kilos (29 de plus que la R 18B), est la plus cosue. Confort et protection de premier ordre, de la place à bord et une audio qui fait fort. Avec tous les «enrichissements», on dépasse les 40 000 francs.

dèle. Et le hasard a voulu qu'une société familiale bavaroise gagne l'un de ces concours. Jusqu'alors, Patrick Martin et son team s'étaient spécialisés dans des préparations à base de modèles GS et R NineT, et ils modifiaient aussi volontiers des S1000RR. Mais lorsque la R18 a été lancée, en 2020, Patrick Martin avait déjà réalisé quelques pièces, et au bout de juste quelques mois, il avait pu en faire un premier custom.

Le Big Wheel Bobber

Quand BMW Motorrad Allemagne a lancé le concours, Martin n'a pas hésité une seconde. Il avait à l'esprit le concept R18 présenté en 2019, et qui était déjà un bobber. La variante bavaroise devait avoir «les plus grosses roues qui soient disponibles à l'achat.» Ce qui signifiait utiliser des roues forgées de Roland Sands, dans les formats 21 et 18 pouces, d'où le nom de Big Wheel Bobber. Les garde-boue et le guidon sont des réalisations maison faites chez Martin. Et le pot d'échappement vient du spécialiste souabe Hubert Sommer (Hattech).

«Il fait une belle musique, et il se laisse joliment piloter», se réjouit le créateur de ce custom. Le montage, y compris le tournage de séquences vidéo, n'a pris à Patrick Martin qu'un week-end. «Je vais sûrement aussi me créer ma propre R18, que j'utiliserai pour mes balades du dimanche après-midi». Le Big Wheel Bobber, lui, est toujours à vendre, selon les dernières informations en date. Au prix de 43 990 euros.

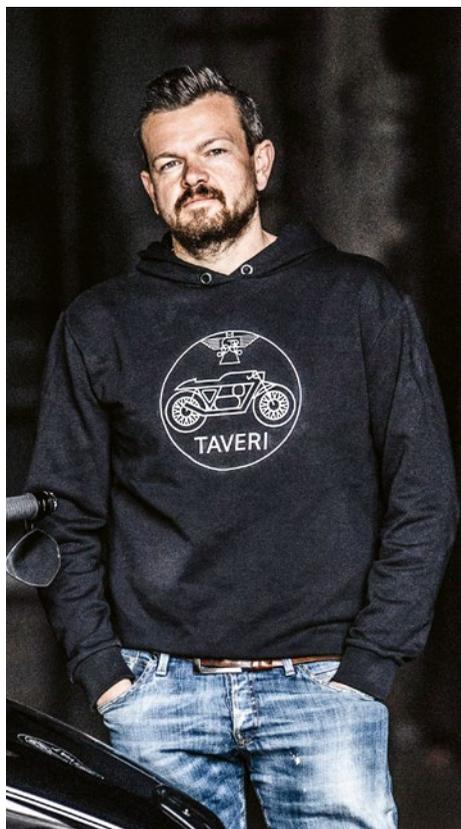


Je roule avec une GS supermoto. Mais cette R18 est vraiment fun!»

PATRICK MARTIN



L'équipement moto Heritage tiré de la collection BMW Ride:
 Casque Grd Racer Silverst. (845.-)
 Veste PureBoxer (1300.-)
 Pantalon RoadCrafted (425.-)
 Bottes Pankow (425.-)
 Gants PureBoxer (165.-)



Patrick Martin dirige avec son frère l'entreprise familiale BMW Martin, qui en est à la troisième génération.



ANIMATIONS À DEUX ROUES

On trouve déjà pas mal de pièces custom d'usine pour la R 18. Bien combinées, elles peuvent donner une identité toute nouvelle à la moto. Voici deux exemples.



Cette customisation en forme de Bobber est créée uniquement avec des accessoires originaux du catalogue BMW. Comme par exemple la selle, fabriquée aux USA par Mustang Seats, baptisée «Solo Hommage Seat», qui a l'air de reposer dans le vide et qui est faite d'un robuste cuir de selle noir. Le guidon tubulaire très large et très bas impressionne. Il est livré avec un kit de montage, tandis que les rétros sont des pièces taillées dans la masse de BMW Motorrad. Et puis le garde-boue arrière a pu être placé tout près de la roue grâce au fait que la proue de la R 18 est facilement amovible. Avec bien sûr le porte-plaque adapté.



La métamorphose d'une R 18 standard en ce «Big Wheel Bobber» a nécessité l'emploi de quelques pièces faites maison et de composants custom tels que les roues forgées Roland Sands. Le montage effectif n'a demandé qu'un week-end de travail.



La devise du concours était que n'était cool que ce qui pouvait légalement rouler sur route. Ce qui est donc le cas du Big Wheel Bobber.

On peut monter facilement un guidon de type Apehan-ger, avec des rétroviseurs spéciaux, grâce à la conception modulaire de la machine. Avec ça, chaque apparition est une réussite. Le projecteur minimaliste est entouré d'un cercle en alu anodisé «2 Tone Black» qui le souligne de manière noble. Les jantes en aluminium de 3,5 x 21 pouces à l'avant et 5,5 x 18 à l'arrière, sont aussi des «2 Tone Black». Le peu d'espace occupé par les disques de frein fait tout de suite comprendre à quel point la roue de 21 pouces est visuellement imposante. On peut aussi choisir des roues de 3 x 19, respectivement 5 x 16 pouces. Et optiquement, les deux échappements de type ouvert «Tapered» de Vance & Hines font aussi leur effet, tout comme les couvercles de cylindres «2 Tone Black».

BIENVENUE!

Modèles BMW limités à 35 kW, dès 18 ans

Qui a dit que BMW était une marque pour les personnes d'âge mûr? Au contraire, dès 18 ans, on peut avoir entre les mains un choix conséquent de machines intéressantes, dans presque tous les segments. Voici une sélection de modèles, avec leurs descriptions.

— Texte: Ulf Böhlinger, Tobias Kloetzli — Photos: BMW



BMW F 900 R

Moteur bicylindre en ligne
211 kg avec pleins

Tous nos vœux à tous ceux et celles qui commencent leur carrière de motard avec une BMW F 900 R! Ce roadster de cylindrée moyenne, dans sa version à la puissance bridée, demeure une moto agile et facile à manier. Elle est bien équilibrée, délivre sa puissance de manière bien distribuée, l'embrayage et la boîte demandent très peu d'effort pour changer les rapports. Et si l'on se trouve emprunté à cause de la hauteur de selle, on peut même envisager une selle basse. Un investissement bien placé, qui évitera une chute, certainement plus coûteuse.



L'équipement BMW pour la catégorie

A2 dans la collection Ride:

Casque: System 7 Carbon Evo (815.-)

Veste: Furka (1075.-)

Pantalon: Furka (750.-)

Bottes: CruiseComfort GTX (280.-)

Gants: Furka GTX (195.-)



BMW G 310 R

Moteur monocylindre
164 kg avec pleins

La G 310 R pèse moins de 165 kilos. Difficile de trouver plus léger pour débiter. Par rapport aux modèles bicylindres de plus grosse cylindrée de la catégorie A2, il faudra peut-être garder le monocylindre de 313 centimètres cubes assez haut dans les tours si l'on veut avancer à bon rythme. Il

maîtrise aussi bien les bas régimes, mais c'est moins excitant. Ce petit roadster se laisse piloter avec une facilité déconcertante. Une moto pour débutants, joliment dessinée, bienveillante et extrêmement agile et facile à manœuvrer, qui saura amuser aussi quand on aura obtenu son permis illimité.



Vous pouvez connaître la dernière évolution des prix des modèles et des services BMW en scannant ce code QR.



F 750 GS

Moteur bicylindre en ligne
227 kg avec pleins

Ce qui est dit de la F 900 R vaut aussi pour cette GS de cylindrée intermédiaire avec son twin en ligne. Ce dernier réagit de manière précise à la commande des gaz, il pousse bien et on ne manque de rien, ce qui compte quand on veut avoir du fun au guidon. La réduction de puissance par rapport à la version non bridée est moins importante, et la selle est moins haute que sur la 850. On peut d'ailleurs changer cela avec une autre selle, ou un rabaissement. Au final, avec sa position de conduite droite, ce sera une proposition adéquate pour les débutants qui en veulent.

Un vrai moteur boxer BMW refroidi par air, dans les mains d'un pilote avec permis A limité, c'est une proposition unique. Ce propulseur plein de force facilitera la maîtrise de cette moto. Et la hauteur de selle, 805 mm, est correcte. L'ergonomie est bien étudiée, et le poids est même inférieur de huit kilos à celui de la F 750 GS. Il n'y a donc pas de contre-indication à ce que de jeunes motards moins expérimentés s'essaient à la moto sur une «Pure». Un éventuel passager devra par contre se faire tout petit, parce que la partie arrière de la selle est plutôt du genre court.



BMW R nineT Pure

Moteur boxer bicylindre
219 kg avec pleins



BMW R 18

Moteur boxer bicylindre
345 kg avec pleins

Le «Big Boxer», qui développe 91 chevaux en version pleine, peut aussi être bridé à 48 ch, le couple restant important. Le poids de 345 kilos exige un maniement précautionneux. Comme avantage, on peut citer l'assise basse, qui fait que les deux pieds touchent terre bien à plat. Qui prend comme première moto une R 18, ou la version Classic, doit disposer d'une bonne dose de confiance en soi. Avec une «Pure» ou une F 750 GS, on apprendra plus vite et plus facilement.

LE PERMIS DE CATÉGORIE A LIMITÉE

Réglementation, conditions, et la voie qui mène au permis

En Suisse, dès l'âge de 18 ans, les débutants peuvent rouler sur une moto de la catégorie A2, officiellement décrite en Suisse comme de type A limité, avec une puissance maximale ne dépassant pas 48 chevaux. Et ce indépendamment du fait qu'ils aient au préalable roulé avec une 125 (catégorie A1). Les motos A2 bridées ne doivent pas dépasser, une fois débridées, 70 kW (soit 95 chevaux). L'accès direct dès 25 ans dans la catégorie A illimitée n'est plus possible depuis 2021. Après avoir passé un test de vue, suivi le cours de premier secours et réussi l'examen théorique (pas besoin de le refaire si l'on a déjà un permis A1 ou B), on peut demander le permis d'éleveur-conducteur auprès de l'office cantonal des véhicules. On peut alors,

en ajoutant un panneau L à la moto, rouler sans être accompagné. Durant les 4 premiers mois, il faut par contre suivre 12 heures de cours pratiques (6 heures pour les détenteurs du permis A1). Le permis d'élève sera alors prolongé de 12 mois. Et si l'on se sent suffisamment à l'aise, on peut ensuite passer son examen pratique de conduite. Le véhicule utilisé pour cet examen doit avoir une cylindrée d'au moins 400 centimètres cubes. Deux ans après la réussite du permis A limité, on peut demander le permis de la catégorie A illimitée et passer un examen pratique, soit avec sa machine A2 débridée, soit avec une moto encore plus puissante.

POUR LA VILLE

Electromobilité urbaine

Si vous attendez pour bientôt une GS électrique, vous allez être déçus. Mais cela ne veut pas dire que BMW ait enterré la mobilité électrique. Leur objectif est tout d'abord de conquérir les villes. Explication avec le directeur de BMW Motorrad.

— Texte: Daniel Riesen — Interview: Daniele Carrozza — Photos: BMW

Alors que dans le secteur automobile, les véhicules électriques se trouvent déjà au sommet des listes, le paysage est plus contrasté dans le monde des deux-roues. Les e-bikes avec pédales ont le vent en poupe, les scooters électriques commencent à se répandre, mais les électro-motos occupent encore seulement une niche. Du point de vue de BMW, cela va encore rester ainsi pour au moins quelques années, parce que les batteries, dans des tailles nécessaires pour équiper des motos dignes de ce nom, sont encore difficiles à intégrer et coûtent cher. BMW voit par contre un gros potentiel là où la raison joue un plus grand rôle que le plaisir de piloter et que le rayon d'action. Avec le C Evolution, le constructeur a fait un premier pas et a réussi à vendre un maxi-scooter électrique à quelque 8000 unités dans le monde entre 2014 et 2021. Et il confirme pour ce printemps avec le CE 04, à nouveau un maxi-scooter électrique, qui devrait se révéler intéressant pour rouler en agglomération, notamment parce que, tout considéré, il coûte moins cher que des scooters concurrents à moteur thermique — chez BMW, le C 650 à essence, positionné de manière similaire, a disparu —, 100 km en CE 04 revenant à environ 2 francs. En position d'attente pour ce qui est des motos électriques, mais foncer pour les scooters, cela semble donc clairement faire sens. Nous avons interrogé à ce sujet le Dr Markus Schramm, directeur de BMW Motorrad, lors du début de la production du CE 04 à Berlin.

— Quel but poursuit BMW avec le CE 04? Et quelle est plus généralement la stratégie de BMW dans le domaine de l'électromobilité?

— Pour nous, le CE 04 représente un nouveau pas important en direction d'une mobilité urbaine à zéro émissions polluantes, une mobilité qui ne soit pas dénuée d'émotions: avec 2,6 secondes de 0 à 50 km/h, on part du feu aussi vite que n'importe qui! Nous avons pour objectif d'être des porteurs d'innovation dans le design de véhicules électriques. Nous voulons donner forme au futur, dans un esprit de pionnier. Il n'y a pas de contrainte de temps pour le domaine des deux-roues, contrairement à ce qui se passe pour les autos électriques. Et les incitations financières que l'on trouve dans de nombreux pays européens pour le développement de voitures électriques manquent. Mais nous sommes cependant d'avis qu'à l'avenir, tous les deux-roues produits par BMW pour une utilisation dans un espace urbain deviendront électriques, au rythme de tous les 18 à 24 mois. A partir de 2025, nous électrifierons progressivement d'autres segments de BMW Motorrad. Pour que cette



Offre BMW CE 04 All in One

Conduire un CE 04 pour le prix d'un café par jour? C'est faisable, avec l'offre leasing inclusive de BMW, qui comprend aussi l'entretien, une extension de garantie à cinq ans et un bon de 100 francs pour le réseau ChargeNow. Infos: bmw-motorrad.ch



stratégie soit couronnée de succès, nos véhicules doivent cependant offrir suffisamment d'autonomie, et le réseau de recharge doit également se développer de manière significative.

— **Quand BMW Motorrad pourrait-il commencer l'électrification de son secteur principal?**

— Si l'on pense à des motos capables de longs trajets ou pour voyager dans des contrées reculées, la mobilité électrique utilisant des batteries va encore pendant longtemps être incapable de s'imposer. Dans ce domaine précis, nous pensons que les carburants durables ont de plus grandes chances. Ne serait-ce que parce que cela pourrait rendre d'un coup la flotte existante à moteurs thermiques neutre du point de vue climatique.

— **Pour revenir au CE 04, quels sont les publics cibles les plus importants, et va-t-il continuer à être produit à Berlin?**

— Nous lançons le CE 04 dans 28 pays, avec comme points de mire l'Europe, la Chine et le Japon. Nous sommes persuadés que ce véhicule va contribuer à notre stratégie de croissance sur ces marchés. Le lieu de production reste l'usine BMW à Berlin. Nous voulons d'ailleurs y réduire la production de CO₂ de 80 pour-cent d'ici 2030. Cela aura pour conséquence que le «sac à dos» de CO₂ accompagnant chaque CE 04 diminuera de 4 grammes par kilomètre roulé, pour arriver à 14 grammes. Le reste dépend de l'origine plus ou moins du-

rable du mix de courant électrique. Le bilan CO₂ d'un scooter électrique est de toute façon plus favorable que celui d'une auto électrique.

— **Une participation au «Swapable Batteries Motorcycle Consortium», où se trouvent déjà Honda, Yamaha, KTM et Piaggio, est-elle imaginable?**

— Pour nous, ce n'est pas un thème actuel, notamment pour des raisons techniques; le consortium vise une mobilité électrique à basse tension. Mais nous avons aussi des objections de fond. On voit, dans des stations de recharge en Asie, que ce concept n'a pas été adopté en masse par les clients. Et en ce qui nous concerne, la plupart de nos clients premium ont à disposition une infrastructure de recharge chez eux et cela suffit pour rouler en ville et en agglomération.

— **Trouvera-t-on le CE 04 et d'autres futurs scooters électriques BMW chez les agents BMW auto, comme ce fut le cas pour le C1?**

— Nous considérons que la grande majorité de notre réseau d'agents est déjà configurée de manière optimale. Globalement, environ un tiers sont des agents qui proposent aussi des voitures. Nous ne voyons donc pas la nécessité d'impliquer plus de concessionnaires auto, au contraire de ce qui a été fait à l'époque pour le scooter avec toit, le C1.



A 58 ans, le Dr Markus Schramm dirige BMW Motorrad – depuis 2018. Ce résident d'Aix-la-Chapelle a déjà assumé diverses autres responsabilités chez BMW. Récemment, il a dirigé de nombreuses années durant la division Stratégie du groupe BMW et donc établi le programme «Wege in die Zukunft» (chemins vers l'avenir). Dans sa vie privée, ce marathonien passionné, marié, est père de deux grands enfants. Cet homme de grande stature (2 m) conduit depuis ses jeunes années des motos, des motos rapides.



Vous pouvez connaître la dernière évolution des prix des modèles et des services BMW en scannant ce code QR.



SPORT



BMW M1000 RR

Moteur 4 cylindres en ligne
Puissance 156 kW (212 ch)



BMW S1000 RR

Moteur 4 cylindres en ligne
Puissance 152 kW (207 ch)



BMW R1250 RS

Moteur boxer bicylindre
Puissance 100 kW (136 ch)

TOUR



BMW K1600 B

Moteur 6 cylindres en ligne
Puissance 118 kW (160 ch)

TOUR



BMW K1600 GA

Moteur 6 cylindres en ligne
Puissance 118 kW (160 ch)



BMW K1600 GT

Moteur 6 cylindres en ligne
Puissance 118 kW (160 ch)



BMW K1600 GTL

Moteur 6 cylindres en ligne
Puissance 118 kW (160 ch)



BMW R1250 RT

Moteur boxer bicylindre
Puissance 100 kW (136 ch)

ADVENTURE



BMW R 1250 GS

Moteur boxer bicylindre
Puissance 100 kW (136 ch)



BMW F 850 GS Adventure

Moteur bicylindre en ligne
Puissance 70 kW (95 ch)



BMW R 1250 GS Adventure

Moteur boxer bicylindre
Puissance 100 kW (136 ch)



BMW F 900 XR

Moteur bicylindre en ligne
Puissance 77 kW (105 ch)



BMW F 750 GS

Moteur bicylindre en ligne
Puissance 57 kW (77 ch)



BMW S 1000 XR

Moteur 4 cylindres en ligne
Puissance 121 kW (165 ch)



BMW F 850 GS

Moteur bicylindre en ligne
Puissance 70 kW (95 ch)



BMW G 310 GS

Moteur monocylindre
Puissance 25 kW (34 ch)

HERITAGE



BMW R18

Moteur boxer bicylindre
Puissance 67 kW (91 ch)



BMW R18 Classic

Moteur boxer bicylindre
Puissance 67 kW (91 ch)



BMW R18 B

Moteur boxer bicylindre
Puissance 67 kW (91 ch)



BMW R18 Transcontinental

Moteur boxer bicylindre
Puissance 67 kW (91 ch)



BMW R nineT Pure

Moteur boxer bicylindre
Puissance 80 kW (109 ch)



BMW R nineT

Moteur boxer bicylindre
Puissance 80 kW (109 ch)



BMW R nineT Scrambler

Moteur boxer bicylindre
Puissance 80 kW (109 ch)



BMW R nineT Urban G/S

Moteur boxer bicylindre
Puissance 80 kW (109 ch)

ROADSTER



BMW F 900 R

Moteur bicylindre en ligne
Puissance 77 kW (105 ch)



BMW R 1250 R

Moteur boxer bicylindre
Puissance 100 kW (136 ch)



BMW S 1000 R

Moteur 4 cylindres en ligne
Puissance 121 kW (165 ch)



BMW G 310 R

Moteur monocylindre
Puissance 25 kW (34 ch)

URBAN



BMW C 400 X

Moteur monocylindre
Puissance 25 kW (34 ch)



BMW C 400 GT

Moteur monocylindre
Puissance 25 kW (34 ch)



BMW CE 04

Moteur électrique
Puissance nominale 15 kW (20 ch)
Puissance maximale 31 kW (42 ch)



Nouveauté



A2 – ces modèles sont aussi disponibles en versions bridées à 35 kW (48 ch).



Vous pouvez connaître la dernière évolution des prix des modèles et des services BMW en scannant ce code QR.

PLACE NETTE!

BMW M 1000 RR / S 1000 RR

Il y a peu de motos que l'on peut piloter si vite, si facilement, ont constaté à propos de la nouvelle M 1000 RR de BMW nos cinq testeurs lors d'un grand comparatif superbike organisé l'automne passé. Cette moto s'est d'emblée placée aux avant-postes parmi les hypersportives disponibles à ce moment.

— Texte: Ulf Böhringer — Photos: Thomas Maccabelli, BMW



La S 1000 RR, revue en 2019, est certes inférieure dynamiquement à la version M, mais elle domine les classements pour ce qui est du rapport prix-puissance.



Vous pouvez connaître la dernière évolution des prix des modèles et des services BMW en scannant ce code QR.

Cela fait déjà 12 ans que la BMW S 1000 RR, alors un tout nouveau modèle, a fait irruption dans le monde des dérivées de série du Superbike, alors devenu plutôt terne, et qu'elle s'y est distinguée par une suprématie de la ligne de départ à celle de finish. Ses compétences, basées sur la technologie de haut niveau et sur un équilibre remarquable, ont apporté un regain d'attractivité à ce segment, notamment parce que tous les autres constructeurs se sont vus forcés de se mesurer à la première BMW supersport de l'Histoire.

Quelque chose de similaire est en train de se passer aujourd'hui, mais à un niveau technique bien plus élevé. Apparue en 2021, la M 1000 RR établit de nouvelles références en matière de comportement et de vitesse, bien qu'elle ne dispose pas de la motorisation la plus puissante dans l'absolu, avec 212 chevaux. Le fait que la puissance de pointe n'est pas le critère ultime est cependant démontré notamment par la Yamaha R1M, qui compte parmi les poursuivantes les plus affûtées de la BMW, par son agilité et son équilibre général. On peut dire la même chose, avec quelques points en moins, pour l'Aprilia RSV4 Factory et la Honda Fireblade SP. Il est vrai

qu'avec des prix allant de 27 000 à 29 000 francs, elles sont environ 20 pourcent moins chères que la M 1000 RR, qui en coûte 33 200. Si l'on veut cependant piloter une BMW à un prix plus abordable, on peut le faire: la S 1000 RR, avec ses 207 chevaux, est disponible pour déjà 19 990 francs. Et elle n'a pas à se cacher face à la concurrence. C'est cependant la M 1000 RR qui joue les premiers violons. Pour la première année sur le marché de cette moto très exclusive, 969 exemplaires ont été produits globalement. Et la petite Suisse en a reçu fièrement 53 unités, ce qui fait 5,5 pourcent. Les points marquants de la première moto de BMW avec le sigle M sont innombrables. Avec 192 kilos sur la balance, son poids se situe quelque dix kilos plus bas que celui des concurrentes. Il y a aussi des roues en carbone, sept modes de pilotage électroniques et des assistances au pilotage efficaces et très subtiles, définies tant pour une utilisation sur circuit que sur la route. Le surpuissant quatre-cylindres en ligne monte jusqu'à un seuil impressionnant de 15 000 tours, mais il délivre déjà ses 113 Nm de couple maxi à 11 000 tr/min. Les analyses, chronos et comparaisons menées dans le cadre de notre test commun Töff-



Scott Redding (en haut) et Michael Van Der Mark sont les deux pilotes du team BMW en mondial Superbike pour 2022. L'an passé, Redding, avec Ducati, a remporté sept victoires et a terminé au 3^e rang final. Son coéquipier (6^e au final) a décroché une victoire sprint et deux troisièmes places.

Moto Sport Schweiz ont montré que l'allemande avait une des courbes de couple les plus intéressantes, particulièrement dans les bas et mi-régimes du moteur. Et les valeurs d'accélération de 50 à 100 km/h, moins de quatre secondes, sont remarquables. Aucune des autres motos présentes dans ce test n'a réussi à descendre en dessous des 4 secondes. Enfin, la vitesse de pointe mesurée, 306 km/h, est impressionnante. Mais les trois caractéristiques qui faisaient sortir du lot cette moto pour nos testeurs étaient un mix parfait d'agilité et de stabilité, le fait de pouvoir piloter la RR vite très facilement, et le fait aussi que c'était celle qui transmettait le plus un caractère premium. Bien sûr, avec un prix en conséquence, mais qui était justifié par ce qui était proposé. Et puis elle était jugée comme esthétiquement fort réussie. Que pourrait-on vouloir de plus?



L'équipement adapté dans la collection BMW Ride:
 Casque M Pro Race (855.-)
 Combi M Pro Race Comp (1830.-)
 Bottes M Pro Race Comp (425.-)
 Gants M Pro Race Comp (315.-)

SCOTT REDDING

— Interview: Daniele Carrozza — Photo: dr



L'Anglais Scott Redding (28 ans), ex-pilote MotoGP, est membre pour 2022 d'un des deux teams d'usine BMW (le SMR).

— Tu as déjà pu tester la nouvelle M1000 RR, avec de nouvelles pièces et plus de puissance. Donne-nous tes premières impressions?

— J'ai pu faire des tests sur plusieurs circuits, ma première impression est très bonne. Il est vrai qu'en comparaison des Ducati, sur lesquelles j'ai roulé pendant trois années, la différence est grande. J'ai par exemple dû me faire à d'autres caractéristiques moteur (ndlr: depuis 2014, et dans différents championnats, Redding n'a piloté que des V4). Nous avons aussi pas mal travaillé sur ma position de conduite.

— C'est ton premier contrat avec BMW, comment vois-tu le team et ses structures?

— Pour moi, c'est bien sûr agréable que nous parlions tous la même langue, de pouvoir échanger en anglais avec mes ingénieurs et mes techniciens. J'ai eu le sentiment d'être bien accueilli par tout le monde, et tout se passe bien. Mais le vrai test, ce sera bien sûr lors du stress des week-ends de course.

— L'an passé, avec Ducati, tu as fini 3^e du mondial, et tu as été le seul à pouvoir te mesurer régulièrement avec le duo Razgatlioglu-Rea. Quelles sont selon toi tes chances de titre avec BMW?

— Ce qui est sûr, c'est qu'il y a encore beaucoup de travail qui nous attend. Et je crois pouvoir amener quelques idées qui devraient aider BMW à se rapprocher encore plus du sommet. En 2021, le team a décroché quelques podiums. C'est prometteur et c'est bon pour la motivation de toutes les troupes. Mais viser le titre serait irréaliste. Ce que nous voudrions, c'est plus de podiums et gagner des courses vers la fin de la saison.

— Après 11 années en MotoGP, tu es allé en championnat Superbike britannique et tu y as conquis le titre. Et c'est maintenant ta troisième année en mondial Superbike. Quelles différences?

— On peut appeler tout ça un «crazy lifestyle», avec tous les déplacements. Pour moi, ça a commencé alors que j'étais encore jeune, j'avais 15 ans. Le stress a toujours été présent, et on devient vite plus âgé... mais l'année en BSB était différente. Des déplacements courts, assez peu de facteurs techniques, le racing pur, et de bons résultats! Le mondial Superbike me plaît aussi beaucoup. Côté technique, on est presque au niveau du MotoGP, mais l'ensemble est un peu plus détendu.

— Tu vis en Suisse. Pourquoi, et quelle région t'a attiré?

— Je suis ici depuis quelques années. Ça me plaît de m'entraîner par ici. En raison de plusieurs blessures anciennes, cela veut surtout dire pour moi faire beaucoup de vélo. J'aime les montagnes et les paysages verts. Et puis ce pays est situé au centre de l'Europe, c'est idéal pour se rendre dans les pays voisins. J'habite dans les environs de Zurich. Mais par contre je n'aime pas le froid, et je m'«enfuis» donc en hiver dans des contrées plus chaudes.

PARTIE EN VOYAGE

Les aventures en GS de Priscilla Troxler

«Une BMW R 1200 GS? Pas la moto qu'une femme doit choisir pour voyager, trop grosse, trop lourde, trop d'électronique.» Priscilla ne se laisse pas influencer par cette rengaine. Des plans concrets? Aucun. La devise est «Go with the Flow» ...

— Texte: Michael Kutschke — Photos: Priscilla Troxler, Oskar Moyano

Entamer un voyage au long cours, c'est comme quand on veut le faire, mais ça devient plus concret. Et pour Priscilla, la mesure de ce concret a été claire lorsqu'elle a mis de côté ses meubles, vendu sa voiture et donné son congé au travail. Ce dernier point a été le plus difficile. Parce que son travail, c'était aussi une vocation pour elle. Mais le temps était venu pour un premier pas dans une nouvelle aventure. Trois jours seulement après le dernier jour de boulot, sa GS était complètement équipée et elle partait. L'aventure de Priscilla, «un voyage moto avec une fin ouverte», pouvait débuter.

5500 kilomètres jusqu'au Tyrol

Les détours permettent d'améliorer sa géographie: «J'ai la plus grande peine à planifier et organiser totalement un voyage, avec des étapes journalières, un calendrier précis, etc. Pour moi, il faut que ça reste spontané et que ça soit vivant pendant le trajet. Et je veux avoir du temps pour par exemple simplement pouvoir bifurquer à gauche ou à droite si l'envie m'en prend...» Après déjà 46 jours de voyage et 5500 kilomètres parcourus, on verra que l'Argovienne pense vraiment ce qu'elle dit. Cette spécialiste en communication d'entreprise et marketing originaire du Tyrol raconte son odyssee. En

Des pistes caillouteuses inoubliables. Et des traces de la guerre, en Bosnie-Herzégovine.

Des spectateurs curieux, à Murici Beach, au Monténégro.





Première crevaison, dans le parc national de Theth (Alb). Vite réparée grâce au pneu tubeless – qui a encore tenu 2000 km, jusqu'à Bucarest. Vue sur la gorge de Kotor, au Monténégro (en bas à g.).

route pour la Slovénie, ses yeux brillent quand elle parle de son passage dans le canton de Fribourg, dans le Jura, dans la région des Trois-Lacs et au Tessin. Dans l'Emmental, et dans le val Verzasca, où Priscilla a trouvé ses «Happy Places», comme elle le dit, où elle peut laisser son âme divaguer, elle passe du temps avec de chers amis et amies motocyclistes, elle optimise son bagage et active pour la première fois la clé «Enduro Pro» sur sa BMW R 1200 GS Rallye, pour des excursions sur des pistes: «en me mettant à l'enduro, j'ai vite appris que les chutes dans ce contexte sont parfaitement normales. Elles font partie de l'expérience quand on essaie quelque chose de nouveau et qu'on veut progresser dans son pilotage.» Et à propos de nouveauté, qu'évoquait le mot «Balkans» dans son esprit? Les images qui lui passaient par la tête n'étaient pas fondamentalement différentes de celles de Monsieur ou Madame Tout le monde, et elles étaient empreintes des compte-rendus de guerre des années 1990. Jusqu'au jour où elle y a mis les roues: «J'ai été émerveillée par la beauté de la Bosnie-Herzégovine. J'y aurais bien prolongé mon voyage, comme d'ailleurs au Monténégro.»

«Tu dois être la passagère...»

Quoi de plus naturel, dans ces conditions, en effet, de laisser passer le temps en suivant sa route? En Slovénie déjà, il y a des montagnes spectaculaires, avec aussi le lac Bled, unique, et quantités de pistes légalement praticables. Où parfois cela prend une tournure sérieuse. Il faut arriver à transbahuter de façon sûre les 420 kilos de la moto chargée, au travers de terrains peu stables. Heureusement, grâce à un entraînement complet et à des techniques de pilotage bien au point, Priscilla est tout sauf impréparée: «Le virus du tout-terrain m'a prise dès les premiers cours à l'enduro Park BMW à Hechlingen.» En ce temps-là, la

T PRISCILLA ROXLER

Interview: Michael Kutschke — Photo: Romeo Gross



Motarde, influenceuse, décideuse... figure de proue féminine au travail, en voyage et dans la communauté motocycliste.

— Priscilla, tu es partie six mois, comment était-ce possible, professionnellement?

— J'ai la chance de bosser dans une super entreprise. Je suis très touchée et reconnaissante à ERNE SA Holzbau de m'avoir soutenue dans la réalisation du rêve de ma vie. A mon retour, j'ai tout de suite eu l'opportunité de reprendre le travail chez mon ex-employeur, jusqu'à mon prochain départ.

— Quelle est ta devise de voyage?

— Go with the Flow. C'est peut-être pour ça que je n'ai fait mon premier voyage que quand j'ai eu 40 ans. Et que je n'ai commencé à voyager à moto qu'en 2015.

— Quand t'es-tu découvert une passion pour la moto?

— A 19 ans. J'ai fait mes premiers trajets comme passagère. Puis à 23 ans, j'ai pu conduire une 125. Je n'avais jamais songé faire de longs voyages à moto, mais j'allais au travail à moto en hiver. En 2015, le désir d'horizons plus lointains m'a prise. Un voyage au mois de mai, avec ma première GS et avec cinq autres motardes, jusqu'en Roumanie, a tout précipité. L'été qui a suivi, j'ai pris part à une journée de formation tout-terrain et à l'atelier sur le voyage à l'Enduro Park à Hechlingen. Puis j'ai encore suivi six autres sessions de training.

— Pourquoi aller aussi loin?

— Pouvoir découvrir des pistes peu fréquentées et des régions qu'on ne connaît pas, c'est la vie à l'état pur. Le meilleur exemple: être en panne au milieu des bois, sans réception téléphonique, sans traducteur Google, mais communiquer des mains et des pieds avec des forestiers, et leur propension tellement naturelle à venir en aide à qui le demande, qui me touche profondément.

— As-tu jamais pensé rouler sur une autre marque?

— J'ai eu une Supermoto KTM avant ma première GS. J'avoue avoir été influencée par un collègue de travail, qui ne tarissait pas d'éloges sur la GS à moteur boxer. Puis j'ai pu faire le test d'une R 1200 GS, son ergonomie m'a tout de suite convenu. C'est important quand on va loin, et puis avec 189 cm, je ne suis pas exactement petite. J'ai eu en parallèle à la GS un maxi-trail haut de gamme des orange. J'étais fascinée par son côté très sportif. Mais c'est marrant, pour de grands voyages à l'aventure, la GS a toujours été mon choix. Le boxer est moins spectaculaire, mais c'est un bon compagnon, il ne m'a jamais lâchée, même dans des situations délicates. La plage utile de ce moteur est juste énorme, la réponse à la commande des gaz est douce, dans le terrain, depuis les plus bas régimes, il est bienveillant et facile à doser. Et le gros de la masse se trouve placé bas, ça facilite le pilotage.

— Priscilla, merci pour cet interview, plein de plaisir pour ta préparation d'une nouvelle aventure, et bon voyage!

Instagram: pristroxler — LinkedIn: priscilla-troxler



Équipement BMW pilote Adventure:
 Casque GS Carbon Evo Trophy (750.-)
 Veste GS Karakum GTX (1355.-)
 Pantalon GS Karakum GTX (920.-)
 Bottes GS Competition (445.-)
 Gants GS Rallye (105.-)



Vous pouvez connaître la dernière évolution des prix des modèles et des services BMW en scannant ce code QR.



Avec Minodora Popa, policière et bikeuse, à Giurgiu, en Roumanie.



Des pistes sans fin en forêt, dans la région de Sibiu (Roum.). Sur la célèbre Transfagarasan. «Peu recommandable les dimanche et jours fériés, ça bouchonne d'enfer. Perso, je préfère la Transalpina.»

jeune Argovienne était en couple avec une R 1200 GS de 2012 et savait déjà qu'elle voudrait un jour entreprendre un grand voyage. Et les routes sans asphalté représentaient donc un obstacle qu'il fallait apprendre à surmonter. L'inscription au cours de pilotage d'Hechlingen était parfaitement logique: «C'est génial, tout ce qu'on peut faire avec une GS 1200, quand on sait comment le faire. Aujourd'hui, même quand la BMW est lourdement chargée, je me débrouille bien sur des pistes et des passages difficiles. Ça fait du bien.» Priscilla s'amuse au passage du caractère empoté de certains hommes – elle se souvient d'une soirée de présentation pour un voyage offroad au Maroc: «Tu dois être la passagère!» «Eh non, je suis la conductrice!» Quand elle comprit qu'elle serait la seule pilote féminine de ce tour, son courage a fait un peu défaut...

Des moments émouvants

La Slovénie, la Croatie, la Bosnie, le Monténégro, l'Albanie, la Grèce, la Bulgarie, la Roumanie... Se dégonfler? Ce n'était pas une option. On sort de sa zone de confort, et «go»! Il y a pourtant eu des moments, sur les pistes des Balkans, où rien ne tournait rond: «Mes chutes arrivaient la plupart du temps quand je n'étais plus concentrée, après avoir réussi à surmonter les passages les plus délicats. Et quand la monture git alors dans la poussière, l'ego en prend en coup, je l'avoue. Mais je n'aurais voulu pour rien au monde passer à côté de cette émotion indescriptible qu'on éprouve quand on a réussi à s'en sortir!» Avec au total quatre BMW R 1200 GS dans sa vie, Priscilla a parcouru quelque 200 000 kilomètres et a vécu beaucoup de moments forts. Comme celui, passionnant, où elle a mis le pied sur le sol

roumain dans la localité frontalière de Giurgiu. Elle était attendue par une policière! Plus exactement, une qui répondait au nom de Minodora Papa, une motarde passionnée qui avait fondé le «Blue Knights Chapter Romania III» – une association de policiers et policières roulant à moto. Priscilla raconte comment les deux femmes se sont rencontrées: «Minodora et moi, nous nous connaissions déjà depuis plusieurs années par le biais d'Instagram. Et, bien que je sois déjà allée en Roumanie plusieurs fois, ce n'est qu'à ce moment que nous avons vraiment pu nous rencontrer en personne.» La devise qui règne sur les routes roumaines pourrait d'ailleurs être: «Plus vite que ce que la police permet». On peut bien sûr respecter les limitations, mais rouler à 50 km/h en localité est un concept théorique. Il y a de gros camions dans vos rétros qui vous le font vite comprendre. La Roumanie impressionne manifestement notre motarde – par ses paysages magnifiques et ses itinéraires à moto spectaculaires, mais aussi et surtout par ses habitants. C'est aussi là-bas que notre aventurière motocycliste a connu le plus beau, mais aussi le plus difficile moment, de son périple de 20 000 km: difficile, parce que, le 137^e jour, la GS a rendu l'âme au milieu d'un nulle part boisé, sur l'un des bouts les plus compliqués de la piste. Et beau, parce que les habitants du coin ont tout naturellement offert leur aide et leur hospitalité. De la boue dure à décoller adhérait aux pneus, et il s'en est ensuivi une progression au pas, avec un embrayage mis à rude épreuve et qui a fini par céder. Complètement. Le sauvetage de la moto et son transport jusque dans la capitale Bucarest ont duré deux jours: «J'ai peine à trouver les mots pour la promptitude qu'avaient ces gens à porter secours. Mais je sais définitivement pourquoi



Non, en fait, je suis la conductrice!»

PRISCILLA TROXLER



Ambiance matinale au bord du lac de Shkodra, au Monténégro (tout en haut).

A voir si vous allez en Bulgarie: le monument de Bouzloudja, sur le Chadschi Dimitar (ci-dessus).

Secours routier de tout premier ordre, dans la forêt roumaine: «car ils savent ce qu'ils font!»

j'ai tant aimé la Roumanie.» «Très honnêtement, je n'ai aucune idée pour ce qui est de la mécanique», ajoute Priscilla, «mais cela ne m'a jamais empêchée de voyager – que ce soit accompagnée ou seule. Les problèmes, je m'en occupe quand ils surviennent. Sinon je ne serais même jamais partie.»

La tête pleine de souvenirs

La Roumanie, la Hongrie, la Slovaquie, la Pologne, l'Allemagne... «La Pologne en automne?! Crazy girl! It will be freezing». Le genre de choses que Priscilla s'est vue répondre. Mais qui ne l'a pas retenue d'y aller: «J'ai toujours voulu voir la Masurie, avec ses forêts si belles, ses lacs solitaires, ses étendues de bouleaux et ses allées faisant des kilomètres... et les chemins de campagne, souvent sablonneux, sont quelque chose. Il faisait effectivement froid, mais ils m'ont fait transpirer!» Au 165^e jour de son voyage, Priscilla aperçoit l'étonnante langue de terre qui sépare la lagune de la Vistule de la Baltique. Mais quelque part entre la Roumanie et la Pologne s'est produit ce qui arrive à tant d'autres voyageurs partis depuis longtemps: «Mon disque dur mental était plein à ras bord de souvenirs, et ma capacité à emmagasiner encore de la Beauté était en fait épuisée.» Le temps de faire une pause, de revenir en Suisse. La GS a eu droit à son service des 60 000, chez Moto Mader. Elle l'avait bien mérité, après 20 000 km en 177 jours. Pour refaire la tirelire de voyage, Priscilla travaille à présent durant quatre mois chez son ancien employeur, car au printemps ce sera à nouveau «Je pars en voyage». Cette fois-ci, direction le Maroc...

LES GS



BMW R 1250 GS / Adventure

Les ventes de ce modèle, véritable poule aux œufs d'or pour BMW, se répartissent presque à égalité entre la R 1250 GS et sa sœur Adventure, cette dernière étant entre autres dotée de suspensions aux débattements plus grands, d'une selle plus haute et d'un énorme réservoir de 30 litres. Elles sont toutes deux fortes de 136 chevaux et 143 Nm, et à 249, resp. 268 kilos, ce sont des machines imposantes, mais utilisables sur tout type de route, dans de courts ou longs voyages, et même en tout-terrain. Dès 18 210, resp. 19 900 francs.



BMW F 850 GS / Adventure

La F 850 GS est disponible elle aussi dans une variante Adventure, avec un réservoir de 23 litres (au lieu de 15) et des arceaux de protection. Les 95 chevaux disponibles suffisent, mais les 233 kg (resp. 248) en font des motos à manier avec respect. Dès 13 090, resp. 14 190 fr.



BMW 750 GS

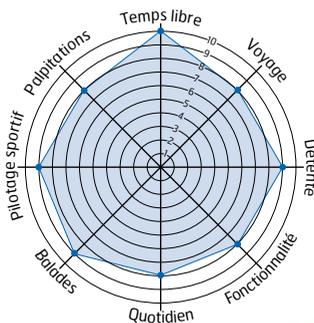
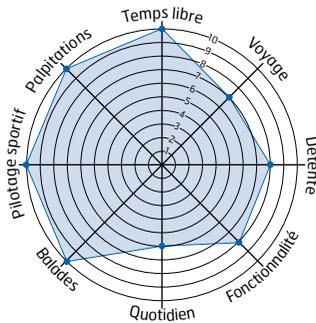
La F 750 GS fait appel au même bicylindre en ligne que la 850, mais il offre ici 77 ch. Les débattements de suspensions, plus courts d'environ 50 mm, donnent une selle plus basse, mais réduisent les capacités en tout-terrain. Sur la route, il n'y a par contre aucun désavantage. Une moto joueuse, facile à piloter, qui s'en tire bien aussi en version A limitée. Dès 10 290 francs.

S 1000 R | R 1250 R | F 900 R | G 310 R

QUEL ROADSTER CHOISIR?

S 1000 R

Si ce sont les données de poids et de puissance que l'on recherche dans les naked, ce qu'il y a de plus excitant, c'est le roadster 1000. Les 165 chevaux à 11000 tr/min combinés aux 199 kg avec les pleins ne donnent pas seulement accès à un déferlement de puissance, mais bien à une tornade, avec en plus un tsunami. Le plus grand défi ne sera cependant pas d'ouvrir la poignée des gaz en grand, mais de le faire à bon escient. Sinon, il faudra de la chance pour ne pas vite se retrouver forcé d'évoluer à pied. Et la S 1000 R devient particulièrement fulgurante lorsqu'on lui adjoint le nouveau pack d'équipement M: il comprend des roues forgées légères ou des roues en carbone, encore plus légères, une batterie poids-plume, un échappement sport en titane, la chaîne M Endurance sans entretien et très résistante, et quelques autres petits plus. Si l'on opte encore pour les autres packs d'équipements et d'accessoires, on peut faire grimper le prix final jusqu'à 26 970 frs. Mais on aura par contre une moto exceptionnelle qui aura perdu encore bien 5 kilos dans l'opération. Sinon, la S 1000 R est disponible à partir de 14 900 francs.



F 900 R

Ce roadster de cylindrée moyenne n'existe sous la dénomination de F 900 R que depuis 2020, comme successeur de la F 800 R. La 900 est supérieure à cette dernière dans tous les domaines. A 105 chevaux, la puissance maxi est clairement plus élevée que les 90 ch du modèle 800. Et le couple, lui, a migré vers d'autres sphères: les 86 Nm de pointe du modèle précédent sont déjà dépassés à 4300 tr/min et la courbe ne redescend plus jamais en deçà de cette valeur. On a ainsi du couple en abondance et une courbe de puissance parfaitement linéaire. Cette 900 n'a pas à rougir de son poids, de 211 kg, ni d'ailleurs de sa capacité de chargement, de 219 kilos. En choisissant la F 900 R, on aura de quoi faire pour les balades hors agglomération. Il faudra peut-être juste un peu plus jouer du sélecteur que sur le roadster à moteur boxer 1250. Et l'on a logiquement un peu moins de choix dans la liste des options. On ne peut avoir de suspension semi-active (BMW Dynamic ESA) que pour l'arrière, pas pour la fourche. Mais sinon, il y a pas mal de choix: de l'ABS de virage aux feux de virage, en passant par les repose-pieds et les leviers taillés dans la masse. A partir de 9900 francs.



Même si les modèles GS avec moteur boxer sont essentiels, et depuis pas mal de temps, pour le succès économique de BMW, les roadsters en représentent le cœur. La R32 de 1923 était déjà une moto sans carénage, qui était facile à manier.

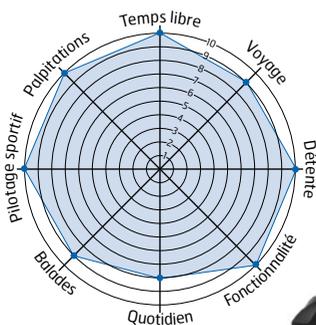
— Texte: Ulf Böhringer — Photos: BMW



Vous pouvez connaître la dernière évolution des prix des modèles et des services BMW en scannant ce code QR.

R 1250 R

Pour ce qui est du nombre de ventes, la R1250R vit dans l'ombre de la polyvalente GS. Mais quand il s'agit de rouler sur des routes asphaltées et viroleuses, les connaisseurs font souvent le choix du roadster à moteur boxer. On a autant de poussée qu'on veut. Une agilité surprenante pour ceux qui n'ont jamais piloté de R, et un comportement imperturbable, avec un bon confort, et même une bonne dose de sportivité caractérisent ce modèle. Dans sa dernière incarnation, les 136 chevaux, et plus encore le couple, qui atteint en pointe 143 Nm, mais dont au moins 120 Nm se trouvent entre 3000 et 8000 tr/min, sont une donnée centrale de l'expérience, complétée par une belle propension à grimper dans les tours et par de très belles manières. On peut bien sûr faire hurler le boxer, mais on a plus de plaisir à utiliser les autres régimes en passant de manière fluide de virage en virage. Et on n'a besoin que de très peu toucher le sélecteur, car la force du moteur est présente partout. Il est aussi remarquable qu'un tel plaisir de pilotage ne soit obtenu en ne buvant que 5 litres aux 100. Pas de doute, la R1250R est l'étalon de mesure parmi les motos pour motocyclistes connaisseurs. Dès 15 330 fr.

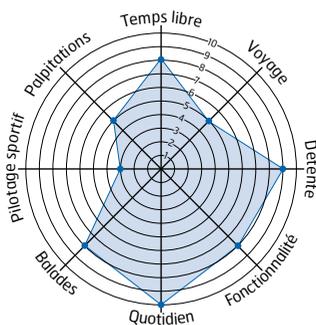


L'équipement BMW adapté à un roadster:

- Casque Street X Grey Matt (445.-)
- Veste Roadster (585.-)
- Pantalon Roadster (490.-)
- Bottes Sonora GTX (315.-)
- Gants ProRace (175.-)

G 310 R

Le plus petit des roadsters BMW a connu sa première refonte l'an passé. Avec ses 158,5 kilos, la G 310 R est la moto de choix pour tous ceux et celles qui, du fait du permis A limité, doivent se limiter côté puissance, mais veulent tout de même piloter un vrai roadster BMW, et qui en même temps sont heureux de garder des coûts d'entretien bas. A 3,33 litres pour 100 km, on y est, et malgré tout on peut rouler vite, avec une vitesse de pointe de 143 km/h, bien assez pour se faire plaisir sans carénage. Le petit monocylindre de 313 cm³ délivre 34 chevaux, et il est à la page grâce à un accélérateur électronique et à un régime de ralenti automatiquement augmenté en cas de besoin. On a aussi un embrayage anti-dribble très facile à actionner, des leviers ajustables sur 4 degrés, un projecteur et des clignotants à LED. Les couvercles de la culasse, du générateur, de l'embrayage et de la pompe à eau, peints en gris titane, font bonne impression, tout comme les platines repose-pieds et les poignées de maintien, dans le même coloris. Contrairement au reste de la famille, on ne peut personnaliser la 310 qu'avec les décors et coloris proposés pour 120 frs de plus dans la deuxième option stylistique. Dès 5730 francs.



«MA» NINET

Des pilotes de BMW R NineT et leurs motos

BMW a fait en sorte que les possesseurs de modèles R NineT puissent facilement les personnaliser. Voici les portraits de six fans de ces modèles qui ont pu concrétiser leurs rêves.

— Textes: Daniele Carrozza — Photos: Idd

TIM HAUSER, 21 ANS, DE MEILEN ZH

BMW R nineT



Pourquoi as-tu choisi ce modèle R nineT?

22 000 km en 11 mois ont eu raison de mon Scrambler Ducati. Je voulais retrouver une moto au look néo-rétro qui soit fiable. Et la R NineT est équi-

pée, contrairement au reste de la famille, d'un compte-tours ainsi que d'une fourche inversée. Je ne voulais pas me passer de ces deux plus.

Qu'as-tu modifié sur ta moto?

Quand j'ai acheté cette moto, je ne voulais changer que «le strict nécessaire». Un concept éminemment extensible. Ça a débuté par une nouvelle peinture pour le réservoir et diverses pièces sablées en noir. Puis il y a eu des échappements de type Unit Garage, un porte-plaque court,

un feu arrière, des clignos, un projecteur latéral, une selle RSD, un rétro Rizoma, un filtre K&N... il ne manque plus que la pin-up sur le réservoir!

Que fais-tu de ta R NineT et quel a été ton meilleur moment?

Dès qu'il n'y a plus de sel sur les routes, je prends ma moto et je roule. Le point culminant, en 2021, ce fut un tour de plusieurs jours dans les Dolomites. Les prévisions météo n'étaient pas terribles, mais nous y sommes quand même allés. Et plus nous pénétrions dans la région, plus le ciel s'éclaircissait. On a même échappé aux camping-cars hollandais sur les cols.



MARC

BMW R nineT Racer

Pourquoi as-tu choisi ce modèle de R nineT?

A l'époque, je venais de vendre ma S 1000 RR et je cherchais une moto que je puisse entièrement adapter et personnaliser selon mes exigences. Une autre raison est que la R NineT Racer n'a pas été vendue en grand nombre, et qu'on n'en voit donc pas très souvent sur la route.



JOSHUA LANDICHO, 39 ANS, DE PRANGINS VD

BMW R nineT



Pourquoi as-tu choisi ce modèle R nineT?

A cause du design simple et intemporel. Son look vintage cool m'a tout de suite parlé. Il y a aussi le fait qu'elle laisse plein de possibilités de person-

nalisation. Après mon premier essai sur route, j'ai su que ce serait elle ma moto.

Qu'as-tu modifié sur ta moto?

En premier lieu, j'ai changé la couleur en un vert mat militaire avec des éléments noirs. Puis j'ai changé les clignotants à l'avant et à l'arrière et installé un porte-plaque latéral. L'échappement est de marque Akrapovic et il est légal pour la route. La selle est nouvelle et j'ai créé des garde-boue courts pour donner un look de scrambler à la bécano. Puis il y a

eu un petit saute-vent, un projecteur à LED et une grille de protection du radiateur. Deux lampes auxiliaires complètent l'éclairage, et il y a des protections des cylindres. Et je suis loin d'avoir fini...

Que fais-tu avec ta R NineT et quel a été ton meilleur moment?

Je vis à la campagne et je bosse en ville, j'utilise donc ma moto pour les trajets entre les deux. Les week-ends, je vais volontiers faire un col ou le long des lacs en Suisse romande.



BMW R nineT Urban G/S



Pourquoi as-tu choisi ce modèle de R NineT?
L'esthétique dépouillée et la simplicité de l'Urban G/S m'enchangent. Et elle me fait

fortement penser aux premières victoires de BMW au Paris-Dakar. Je voulais encore plus mettre en valeur ce look rétro, et c'est ainsi qu'est née l'idée de créer un hommage à la moto qui roulait en rallye.

URS WAMISTER, 69 ANS, DE BERG AM IRCHEL

BMW R nineT

Pourquoi as-tu choisi ce modèle de R nineT?

Parce que j'ai découvert la «Highway Fighter» créée par Cherry's Company à Tokyo et que je voulais l'avoir. Malheureusement, Brad Pitt m'a battu au poteau, et j'ai donc dû acheter une R NineT, pour que Kaichiroh Kurosu puisse m'en créer une deuxième. J'ai pris trois fois l'avion pour Tokyo et j'ai aussi invité Kaichiroh en Suisse, pour qu'on puisse terminer le travail sur la moto.

Qu'as-tu fait modifier sur ta moto?

A ce sujet, on pourrait facilement remplir un

livre. Disons-le ainsi: ne sont restés de la machine originelle que les freins, le filtre à air et les leviers. Et ont été changés le réservoir, les selles, les carénages, les roues et plusieurs autres pièces.

Que fais-tu avec ta R NineT et quelle est ton activité préférée?

Comme cette bécane a été conçue comme un Café Racer, je ne roule avec que quand il fait beau. Pour, justement, me rendre au café...



CRIS ALPSTÄG, 36, DE STEFFISBOURG

BMW R nineT

Pourquoi as-tu choisi ce modèle R nineT?

Ce qui m'a convaincu, c'est le design intemporel et le caractère sportif. A la sortie de l'usine, la R NineT offre une base solide et parfaite pour la personnalisation, jusqu'à une transformation complète. Je

roule régulièrement avec ma moto. C'est pourquoi une dynamique de conduite sportive figure au premier plan des mes exigences. Ma «Black Pearl» est minimaliste, mais elle me procure une expérience de pilotage pure, et donc passionnée.

Qu'as-tu modifié sur ta moto?

Des suspensions sportives, tout en noir. Des échappements Dr Jekyll & Mr Hyde avec tubulures recouvertes de céramique, les repose-pieds, le porte-plaque, les clignotants, le guidon, les poignées, les leviers de frein et d'embrayage et des miroirs Rizoma, un tachymètre Motoscope, les coiffes des cylindres, les couvercles moteur, l'habillage du phare avant et d'autres pièces Roland Sands, le bouchon de réservoir, plusieurs logos BMW et le cache latéral gauche fraisé dans la masse. Sans oublier une selle solo Café Racer, des conduites de frein noirs à l'arrière de Wunderlich, un cadre de plaque à numéro de Grey Sheep, des crash pads Gilles Tooling, un projecteur noir à LED JW Speaker avec un phare adaptatif de virage!

Que fais-tu avec ta R NineT?

Je roule en ville, sur les cols, et pour le voyage occasionnel à l'étranger avec des amis.



Qu'as-tu modifié sur ta moto?

J'ai réalisé «The Green Bean» moi-même durant un hiver, et elle continue à évoluer. Voici juste quelques points saillants: des roues forgées, un garde-boue en carbone, un porte-plaque latéral et un projecteur à LED d'AC Schnitzer. Plus le pack en alu fraisé Clubsport de l'Option 719 de BMW, un échappement en titane de Unit Garage, une nouvelle torche électrique arrière maison qui permet le diagnostic par bus CAN, des clignos arrière à LED de Kellermann et à l'avant sur les extrémités du guidon, des suspensions Wilbers et des aérations supplémentaires pour le radiateur d'huile.

Que fais-tu avec ta R NineT, quel a été ton meilleur moment?

Je fais des balades, des tours rapides des cols, il arrive aussi que je me rende au travail. Je me rends aussi souvent en Forêt-Noire, où l'on peut rouler un peu plus librement. Ce que j'aime sur cette Racer, c'est son côté sans filtre, sans trop d'interférences des assistances. C'est toujours un bon moment quand je grimpe en selle!



JÖRG FREI, 58 ANS, DE WIDNAU

Qu'as-tu modifié sur ta moto?

Je l'ai uniquement modifiée avec des accessoires originels de Wunderlich et de BMW. Les modifications les plus importantes ont consisté en de nouvelles suspensions (+ 70 mm de débattement), en une transformation de la poupe, et en la création de têtes de cylindres à deux soupapes (seulement visuellement). Et bien sûr il fallait avoir une selle et une déco qui rappellent le Paris-Dakar.

Que fais-tu avec ta R NineT et quel a été ton meilleur moment?

J'utilise ma bécane principalement pour des balades d'une journée sur des routes viroleuses en montagne, ou pour

des excursions plus longues en tout-terrain. J'aime l'agilité de mon Urban G/S modifiée. Un des plus chouettes moments, cela a été un voyage offroad en Sicile, où ma moto a pu prouver ses qualités sur et hors routes asphaltées. Et je puis affirmer avec fierté qu'elle roule merveilleusement bien!



Équipement moto urbain de la collection BMW Ride:

Casque Sao Paulo Urban (530.-)

Veste SummerRide (380.-)

Bottes GS Kawir GTX (345.-)

Gants BoxerTorque (110.-)



Vous pouvez connaître la dernière évolution des prix des modèles et des services BMW en scannant ce code QR.

ÇA VA BOUGER!

Du concert au désert

En 2022, BMW propose toute une série d'événements exclusifs. Outre les BMW Motorrad Days et le festival Pure & Crafted, il y aura des offres sur toute la planète. En Suisse, ce sera sous la forme de rencontres avec Tom Lüthi, en mai et en juillet.

— Texte: Ulf Böhringer — Photos: BMW

NOUVEAU, LES BMW MOTORRAD DAYS À BERLIN



Après deux annulations ces dernières années, les BMW Motorrad Days sont de retour, mais en un nouveau lieu. De Garmisch-Partenkirchen, au seuil des Alpes, on se déplace jusqu'à Berlin, la capitale allemande, où sont produites les motos BMW. Tout se passera les 2 et 3 juillet dans le jardin d'été de la Messe Berlin. Au programme, un mix d'activités au guidon la journée et d'ambiance festive les soirées. Avec des shows de stunt dans l'enceinte de la manifestation, et le légendaire Motodrom, pour honorer la tradition des pilotes tournant sur les parois des grands cylindres en bois. Les fans de customizing auront plein de préparations à voir dans l'Heritage Arena. Et ceux qui veulent plus que de courtes courses d'essai des derniers modèles pourront s'inscrire individuellement ou en groupe à des tours dans l'arrière-pays berlinois, sur route comme hors bitume.

LE FESTIVAL PURE & CRAFTED

Le festival lifestyle Pure & Crafted a lieu un jour avant les Motorrad Days, au même endroit, le jardin d'été de la Messe Berlin. Il semble bien que ce mix unique de musique live, de culture motocycliste et de lifestyle néo-rétro ait trouvé sa patrie définitive. Le Pure & Crafted avait jusque là pas mal voyagé. Contrairement aux quatre premières éditions, celle de 2022 se veut compacte: du vendredi après-midi, premier juillet, jusque tard dans la nuit, de nombreux groupes offrent de la musique live, et des customiseurs du pays et de l'étranger exposent quantité de transformations faites sur des machines de diverses marques. Du fait de la concentration tant temporelle que géographique et du recoupement avec les BMW Motorrad Days, on peut s'attendre à ce que le nombre de visiteurs soit en nette augmentation – en 2021, quelque 6000 personnes avaient pu fêter la chose dans le jardin d'été de la Messe. See you in Berlin!



THE GREAT GETAWAY, L'AVENTURE AU GUIDON DU GROS BOXER

Partir vers l'horizon au guidon d'une R18? Au début du printemps déjà, cette année, le programme «The Great Getaway» de BMW propose des voyages organisés avec comme motos les gros boxers. Au Costa Rica, aux USA et au Portugal. Dans les trois cas, l'offre comprend 8 jours de route, un guide, les hébergements en hôtel, les repas, un véhicule d'accompagnement et un riche programme touristique. Le nombre de participants est limité à 14 par groupe pour garantir une progression correcte pendant les étapes journalières – entre 150 et 200 kilomètres. La journée, il y a de beaux itinéraires et des coins inédits à découvrir, et le soir, on se retrouve en toute convivialité. Un «Urban Day» fait partie de chacun de ces voyages, pour se plonger dans le melting-pot de cités célèbres: San José au Costa Rica, Portland dans l'Oregon (USA), et Lisbonne au Portugal. Si c'est l'Amérique centrale qui vous intéresse, dépêchez-vous, ce voyage-là a lieu déjà en mars. Ceux au Portugal ont lieu entre avril et juin, et pour les USA, ce sera d'août à octobre.



SUIVEZ LES PISTES EN MONGOLIE, EN ALBANIE OU EN THAÏLANDE



Alors que «The Great Getaway» se limite aux routes asphaltées, le programme «Follow the Trails» fait l'exact opposé. Le principe est de suivre les traces des GS Trophy internationaux de ces deux dernières années, sur des GS bien sûr. Quatre rendez-vous sont au programme, en juin et en juillet en Mongolie, puis il y a encore une semaine en octobre en Albanie, le pays choisi pour le GS Trophy cette année, et en novembre et décembre le but proposé aux GSistes est la Thaïlande. L'organisation est confiée aux Enduro Parks de BMW à Hechlingen, respectivement en Andalousie, et à la société Malelobo de Tomm Wolf, le patron du Trophy. Les groupes comprendront au plus huit personnes. La location de la moto et l'essence sont incluses, les prix oscillant entre 4000 et 5000 euros, sans les voyages aller et retour.

RENCONTRER TOM LÜTHI

Avec plus de 20 années d'expérience comme pilote de course, le Bernois Tom Lüthi sait exactement ce que veut dire rouler sur circuit. Dans le cadre de sa riding school, l'ex-coureur de 35 ans transmet son expérience, avec toute une série de conseils et d'infos utiles, pour arriver à piloter des motos puissantes de manière sûre et rapide. On peut louer des roadsters S 1000 R ou des supersport S 1000 RR, tout comme l'hyper-rapide M 1000 RR. On peut aussi s'inscrire à la journée d'apprentissage circuit avec sa propre machine. Deux dates prévues: le 16 mai à Dijon, et le 17 juillet à l'Anneau du Rhin. Les cours commencent à 9h et durent jusqu'à environ 17h, pour permettre aux participants d'effectuer le voyage de retour chez eux en Suisse.





**BMW
MOTORRAD**

Ton partenaire BMW Motorrad se réjouit de ta visite