



PHOTO RÉALISÉE SUR CIRCUIT

Réplique conforme

Travesti en pistarde façon Boxer Cup, le flat sportif de BMW ne s'est en rien radicalisé et demeure toujours aussi convivial sur route. 200 exemplaires seront réalisés.

Avec cette série limitée, BMW propose une réplique de la R 1100 S Boxer Cup. Au programme des modifications, une peinture bicolore, des clignotants aux verres blancs et un sabot moteur bariolé des autocollants des partenaires de la coupe (disponible aussi sans stickers). Concernant les changements techniques, seuls les ressorts des amortisseurs ont gagné en longueur pour amoindrir leur tassement. Forte de ces retouches (moto plus haute), la R 1100 S se montre plus à son aise sur les courbes du circuit Carole (Seine-Saint-Denis). Le pilote peut coucher davantage la moto sans abîmer les couvre-culasses. Même si le moteur procure toujours autant de sensations, la firme à l'hélice bleu et blanche aurait pu modifier les rapports de boîte pour booster les accélérations à mi-régime. La Replica peine en effet sur circuit quand le pilote relance fermement la moto en sortie de courbe. Mais le terrain de prédilection de cette machine reste la route, et c'est tant mieux. Le flat y allie parfaitement agrément et performance... comme l'offrait déjà la version de base.

La boîte de vitesses, elle, se montre lente. Un défaut accompagné par une tendance au dribble de la roue arrière si l'on oublie de donner un généreux coup de gaz au rétrogradage. Mais l'atout principal de cette moto est sa position de conduite idéale sur longs trajets. Peu basculée sur l'avant, elle assure le confort tout en permettant à la bulle (basse) de protéger efficacement. Le passager est lui aussi à la fête avec des repose-pied idéalement placés et recouverts de caoutchouc pour filtrer les vibrations et éviter de glisser. Malgré sa robe sportive, la BMW offre une pléthore d'options routières : ABS partiel, valises latérales, poignées chauffantes, béquille centrale...

Bilan. Cette Boxer Cup Replica s'avère plus pimentée que la R 1100 S. Avec des prestations dynamiques améliorées, la BMW s'autorise désormais la piste sans complexe. Mais comme sur nombre de séries limitées, le tarif est revu à la hausse. 13 650 €, ce n'est pas quand même pas donné.

ÉTIENNE GARCIN-MARROU
PHOTOS STEPHEN CAILLET



Identiques à ceux de la R 1100 S, les compteurs de la « Cup » sont parfaitement lisibles. S'y trouvent un compte-tours, un tachymètre, une batterie de témoins et une montre. En revanche, pas de jauge à carburant. Dommage, car en utilisation poussée, l'autonomie atteint tout juste les 200 km.



Cette 1100 S bénéficie d'une meilleure garde au sol (+ 2 cm) grâce à des ressorts d'amortisseur Av et Ar plus longs. La R 1100 S est la seule sportive à transmission par cardan. Un plus pour le quotidien même si une courte période d'adaptation est nécessaire (petits à-coups à la remise des gaz).

FICHE TECHNIQUE données constructeur

MOTEUR	
Type	bicylindre à plat refroidi par air et huile 4 T, culbuté, 4 soupapes par cylindre
Cylindrée (al. x cse)	1085 cm ³ (99 x 70,5 mm)
Puissance maxi	98 ch (72 kW) à 7500 tr/min
Couple maxi	9,9 m.kg (97 N.m) à 5750 tr/min
Démarrreur	électrique
TRANSMISSION	
Boîte de vitesses	6 rapports
Transmission finale	par cardan
PARTIE-CYCLE	
Frein Av (étrier x pist.)	2 disques Ø 320 mm (4 opp.)
Frein Ar (étrier x pist.)	1 disque Ø 276 mm (4 opp.)
Réservoir (réserve)	18 litres (3)
Poids à sec	229 kg
PRATIQUE	
Coloris	blanc et bleu
Garantie	2 ans pièces et M.O., assistance
Prix	13 650 €

POUR

Polyvalence
Sensations moteur
Duo

CONTRE

Boîte lente
Pas de place
pour l'antivol
Prix