

Hélice 26 organisait un WE Portes Ouvertes les 11 et 12 mars 2017 pour essayer tous les modèles de la gamme BMW. Nous nous y sommes donc rendus le dimanche pour essayer la S1000XR.



La même que celle de l'essai en concession

RdV fut donc pris en début d'AM sous un soleil radieux. Après les formalités et la pose d'un Top-case pour Laure (Qui a dit que c'était étroit à l'intérieur ???), Aurélien me fait une rapide présentation de la bête. J'avoue que je la découvre totalement mais de là à m'expliquer le coupe-circuit ?

« En option, vous avez le Code de jour et le shifter. Une très légère impulsion sur le sélecteur suffit pour monter ou descendre la vitesse ».

Ce que je pensais n'être qu'un gadget s'avèrera d'une terrible efficacité mais d'une douceur incomparable. Effectivement, il suffit d'une très légère sollicitation du pied pour que le rapport supérieur soit engagé, sans à-coup et d'une totale précision. On ne sent absolument pas le passage des rapports. La montée des régimes en pleine charge est un pur instant de bonheur, la bête devenant féroce et proluxe de sensations, le tout dans une résonance qui vous envoie des frissons dans toute la colonne vertébrale. Le retour au point mort est très facile aussi. Cette boîte de vitesse est une vraie merveille.

En montant sur la bête, je supposais que j'allais être déboussolé par la largeur du guidon, maintes fois décrié durant les essais. Bien au contraire, ce dernier m'offre une position de conduite idéale, voire très confortable. Mais ceci est forcément laissé à l'appréciation de chacun.

Ma deuxième inquiétude venait à la hauteur des repose-pieds qui légèrement plus haut que la KTM ou la Ducati, m'ont fait craindre le pire pour passer les

vitesse. Bien que l'essai n'ait duré que 20 à 25 minutes, je n'ai jamais ressenti la moindre appréhension une fois sur route. Mieux, je conduisais comme si je l'avais parfaitement en main, comme si je la pilotais depuis plusieurs années.

L'adaptation qui m'a demandé le plus d'effort, était finalement la lecture du compteur. Les exigences de la clientèle se faisant de plus en plus hautes, nous arrivons à un niveau de sophistication électronique, qui passe par une multiplication des informations sur le tableau de bord.

Le réservoir d'aspect plus mastoc que la KTM, est en fait échanuré pour que s'intègrent les jambes. Reste à savoir si les grands gabarits trouveront leur place. Quant à moi, nul doute que j'ai dû servir d'étalon pour la dessiner. Je regrette toutes fois que BMW n'ait opté pour un réservoir de 17 litres.

La bulle, réglable en 2 positions à l'arrêt avec les 2 mains, offre une protection non négligeable. Mais un parcours autoroutier permettrait de l'évaluer.



Un véritable essai se doit d'évoquer la partie cycle. Mais BMW a sorti une moto totalement aboutie sur le plan du cadre et des freins. Ces derniers sont mordants et très faciles à doser, la légèreté de la S1000XR faisant le reste. Les enchainements de virages se font le plus simplement du monde et vous placez la roue avant exactement là où vous l'avez souhaité. S'en est même déconcertant de ne pas ressentir la moindre réaction néfaste en courbe, routes légèrement dégradées.

Il suffit de le penser et la BMW le fait pour vous.

Encore quelques kilomètres et je finirais par me prendre pour un pilote.



Revenu sur terre, j'aurais tout de même un semblant d'explication. Effectivement, l'amortissement se calcule instantanément et s'adapte à l'état de la route. C'est terriblement efficace et si sécurisant.

Mais si aujourd'hui, nous en sommes venus à tester une autre moto, c'est qu'à la suite du passage à 150 CV, ma KTM a perdu en confort pour ma chérie, les accélérations et décélérations étant devenues brutales. Je tire néanmoins mon chapeau (ou mon casque) à toutes les passagères et pour tout ce que nous leur faisons subir. Mon expérience de SDS doit être de 20 kms grand maximum, et cela a été amplement suffisant pour bien comprendre ma douleur.

BMW a toujours eu le défaut d'annoncer la sortie d'un modèle, puis de laisser les possesseurs éventuels dans le plus complet des silences.

Pour la S1000XR, la marque n'a pas dérogé à cette règle et comme bon nombre de mes congénères, ma patience a eu des limites. Pourtant sur le papier, un moteur de 1000 RR dans un cadre de trail routier semblait plus qu'alléchant et parfaitement en harmonie avec les routes du 26-07.



2 mois après l'acquisition de ma moto actuelle, la S1000XR sortait des chaînes de Munich. Mais attention, l'Adventure est une excellente machine, baroudeuse et joueuse à souhait et je ne renierais jamais les grands moments de plaisir passés à son guidon.

Cet essai consistait surtout à savoir si un 4 cylindres plus onctueux qu'un bi, permettrait d'associer le plaisir, le confort et les sensations pour ma chérie.



Comme on peut le voir sur la photo, la hauteur de la selle Passager me faisait craindre le pire mais à ma grande surprise, Laure était enchantée de pouvoir voir autre chose que mon épaule. Malgré le manque de moelleux de la selle, elle ne s'est jamais plainte de son manque de confort durant les 25 minutes d'essai. Je doute cependant qu'il en soit de même au bout d'une journée de balade et le remplacement par une selle au gel me paraît indispensable.

Cela n'engage que moi mais esthétiquement, je trouve que la S1000XR est une réussite et les valises s'intègrent parfaitement à la ligne de la moto. On pourra néanmoins déplorer qu'elles ne fassent que 30 litres, même si la valise de droite n'est pas tronquée par le passage du pot d'échappement.

Une autre solution pour ceux qui désirent partir en vacances :

Se tourner vers des accessoiristes comme Touratech ou Givi Trekker.



De retour à la concession, nous avons demandé si un autre modèle pouvait être essayé. Convaincu que la résolution du problème passait par la multiplication du nombre de cylindres, j'ai demandé s'ils avaient un autre « 4 pattes » à l'essai.

Finalement, nous sommes partis sur un R1200RT (!!!), le vendeur m'ayant assuré que tout avait été revu sur le modèle de 2003 et 2007. (chassis, fourche, amortisseur, ...). Je suis au regret d'avouer qu'aucun de ces changements ne m'est apparu et cette gamme de moto ne correspond pas à ma conception d'aujourd'hui.

Lorsque l'heure des comptes est arrivée, nous sommes parvenus à 21 227 € pour une moto avec les Pack Touring et Dynamic, les protège-mains, alarme, 2 valises de 30 litres et le Top-Case de 49 litres. Et tout cela, sans la modification des selles (gel) et du peintre pour les couvercles de valises aux couleurs de la moto. Alors, quand ils m'ont offert en premier lieu de me faire une reprise de 8 000 € pour ma KTM de 3 ans qui m'a coûté 19 000 €, la pilule a tout de même eu du mal à passer.

Laure et moi avons convenu que nous attendrons encore 2 ans, que j'apprendrais à piloter moins nerveusement ... et que Laure suivrait les enseignements de Stelvio pour me mettre des baffes dans le casque.