

MOTO

JOURNAL

No 430 LE JEUDI 6F

ESSAI
250 YAMATI
ENDURO

ESSAI BMW R 100 RT LA VRAIE G.T.



LETTRE A GISCARD
SUPER POSTER PATRICK PONS

COUVERTURE

La BMW R100 RT : une vraie grand tourisme.

VITESSE

Promosport et Challenge Honda à Nogaro

J. Zerbib	14
Cinq 500 Yamaha compé-client en France	18
Guignabodet repart sur de nouvelles bases	19
Endurance : nouveau règlement pour 1980	17



La saison des « p'tits jeunes » s'est terminée ce week-end à Nogaro avec les Promosport et le Challenge Honda

SPÉCIAL MOTARDS

Maintenant, c'est la matraque	13
Lettre au président de la République	
J. Bussillet	11

A Monsieur Valéry Giscard d'Estaing, président de la République...

Les motards veulent savoir qui est responsable de ce nouveau permis. Ce pourrait être vous, Monsieur le Président. Vous comprendrez la nécessité de répondre à leurs questions...

(voir page 11)

ESSAI

BMW R100 RT face à 900 Honda : la vraie GT ?	
A. Gillot et Ch. Lacombe	4

TECHNIQUE

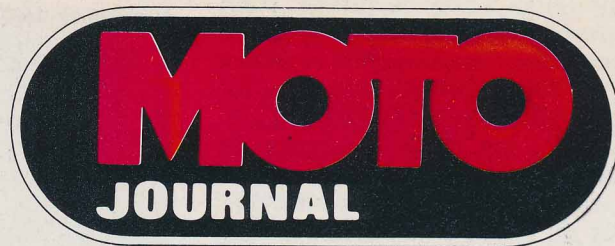
Découvrez la Yamaha XT 500 avec la Moto Baladeuse	
N. Charlet	30

SUPER POSTER

Patrick Pons, premier champion du monde français	
Photo Ch. Lacombe	34

MAGAZINE

Pose ça là, on va trier - P. David	25
--	----



N° 430 - 18 OCTOBRE 1979

VOS RUBRIQUES

Top dernière	17
Courrier	26
Shopping	24
Petites Annonces par Marie-Noëlle	41
Magic-Puces par Sylvie	48
Top Tout-Terrain	54

TRIAL

Les trois jours de Cingles	
M. d'Awans	65
Nouvelles brèves d'Europe	55
Les transferts pour 1980	54
D'Angleterre : la Bultaco Wilson	55

ENDURO

Essai de la 250 Yamaha IT championne de France	
M. Montange	61



Essai d'une moto d'enduro championne de France : la 250 Yamaha IT qui a fait sauter le dernier bastion des motos européennes.

CROSS

Coupe des As à Gaillefontaine	
P. Boulland	68
GP News 80	57



LA PLUS FORTE
VENTE
DE LA PRESSE
MOTOCYCLISTE

MOTO-JOURNAL, 54, rue de la Rochefoucault, 92100 Boulogne. Tél. : 603 36.40. (Rédaction, administration, petites annonces) — 375.73.25. (Abonnements) — Télex : Motobo 270 876 F. Directeur : Pierre BARRET. Adjoint : Denis GODIN et Monique HELFENBERGER. Rédacteur en chef : Jacques BUSSILLET. Chefs de rubrique : François-Marie DUMAS (essais), Michel D'AWANS (tout-terrain). Rédacteurs : Philippe BARRET, Jean-Pierre FRISQUET, Alain GILLOT, Sylvie RISBOURG. Photo : Christian LACOMBE (responsable de l'agence) et Jean-Pierre BOULME. Avec la collaboration de Patrick BOULLAND, François GOMIS, Eric MAURICE, Michel MONTANGE, FENOUIL. Correspondants : Charles-Bernard ADREANI, Marc MOTHRE, Joël ZERBIB. A l'étranger : Paul SALVAIRE et Pat BEHAR (USA), Raphaël LOMBARD (Espagne), Ferminio FRATERALI (Italie), Brian BONNY (Angleterre), Akiro MANZAWA (Japon), Bernard JONZIER (Suisse). Conception graphique : Christian GUY, Harald LUDWIG, avec la collaboration de Gérard BREDEL. Secrétaires de rédaction : Dominique BREMENIL et Julie PAPILLON. Publicité : Patrick VALOT. Assistante : Guillemette GIRAULT. Abonnements : Suzanne BRILLE. Petites annonces : Marie-Noëlle. Abonnements 1 an : France 290 F. Etranger sur demande. Tous droits de reproduction pour tous pays. Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus. Commission paritaire n° 51.151. Distribution NMPP. Imprimeur : La Haye-Mureaux. Bureaux de Paris. 261.56.15. Photocomposition : Girard Graphic. Photogravure Renou et Répécaud. Responsable de la publication : Pierre BARRET.

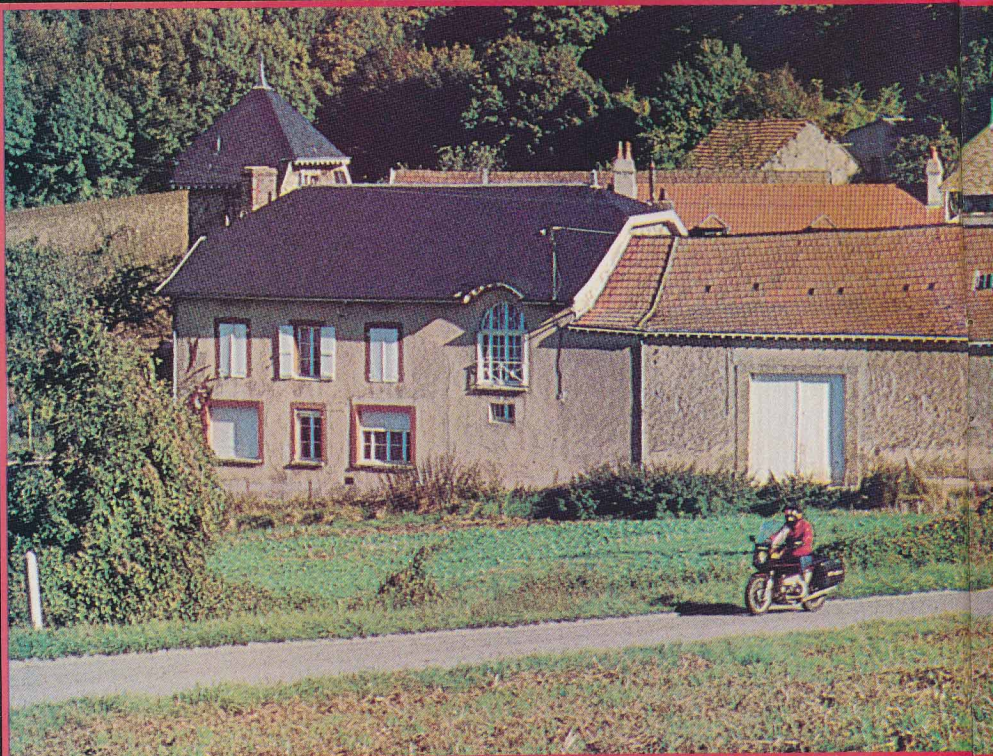
Dévoreuse d'espace sidéral, train express, étoile filante, les bêtes japonaises frisant les 100 chevaux et les 300 kilos pilonnent le subconscient du motard de base jusque dans ses moindres replis. Et voilà notre homme lancé sur les routes avec son obus multicylindres en quête de sensations fortes. A peine a-t-il le cou arraché délicieusement par une accélération que voilà un radar et un freinage à tordre les poignets. A peine a-t-il traversé une région et trente villages que ses bras se durcissent et que son réservoir se vide, et voilà la pluie qui se glisse dans les coutures de sa combinaison et le dentifrice qui fourre délicieusement ses chaussettes écrasées dans la sacoche de réservoir. Enfin si notre héros a l'audace de vouloir découvrir les merveilles de la province il réalisera vite que toute son attention doit rester axée sur les 300 kilos de son vaisseau spatial qui rebondit de bosse en bosse. Au fond, ce sera presque une bénédiction de ravitailler au bout de seulement 170 kilomètres. Il faut le crier sur les toits, quelle que soit la puissance et la fantastique technicité des gros cubes qui inondent le marché, ils ne résolvent pas les vrais problèmes de la route. Les motards qui roulent vraiment en font la cruelle expérience. C'est pour ceux-là, revenus de la surpuissance et des expositions permanentes de multicylindres aux terrasses que la BMW commence à exercer sa fascination.

Essai réalisé par Alain Gillot
et Christian Lacombe

Pas de battements de cœur sauvages ni cette fébrilité qui rend les mains nerveuses pour passer la sangle sous le sac de réservoir. D'abord il n'y a pas de sac de réservoir ! J'ai rangé dans mes deux sacoche-valises que j'enclenche une trousse de toilette complète, une combinaison de pluie, une chemise, un gilet et des chaussettes, des chaussures basses pour détendre les pieds à l'étape et un oreiller japonais, le seul avec lequel je m'endors. Tout va bien. Les gros nuages noirs qui pèsent sur les toits de Paris ne me donnent pas de frissons sous le cuir. Je règle le pare-brise du carénage de façon à ce qu'il laisse juste passer les yeux sur la route. Je vide mon blouson des paperasses qui l'encombrent et les vide dans les poches du carénage. Je me sens léger.

Economisez votre énergie

J'ouvre les deux arrivées d'essence, j'abaisse le starter et pousse le bouton du démarreur. Un chat s'enfuit et le flat twin s'ébroue, tonitruant. Je descends la BM de sa centrale sans serrer les dents. La poignée est généreuse et bien placée. Je dois seulement glisser le pied

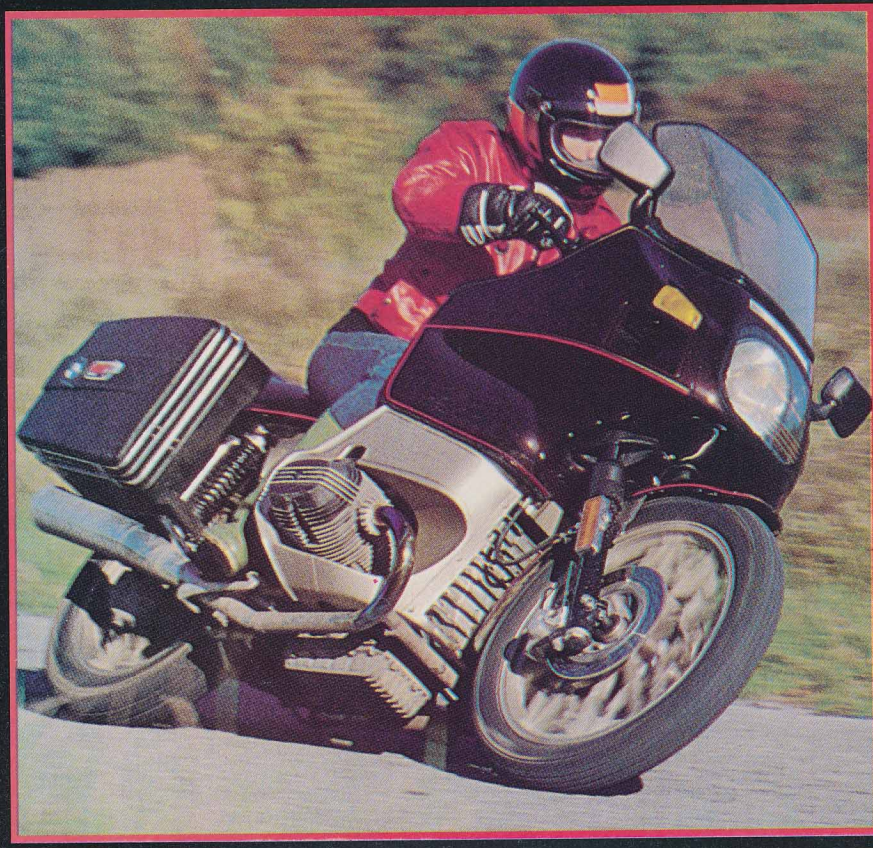


La 100 RT s'ébroue dans la campagne rémoise en pleines vendanges. La BMW donne envie de découvrir sans la hantise d'user ses carters, ses bras et sa passagère sur les petites routes.

Avec un peu d'habitude l'avion de chasse BMW vire très bien sur l'aile, la limite à gauche étant la béquille latérale. Sur routes difficiles on apprécie particulièrement la garde au sol et le travail des suspensions qui permettent de survoler les bosses.

BMW R1

LA LEGENDE S





La position de conduite de la BMW RT 100 est somptueuse au niveau des reins et des intempéries mais plus discutable au niveau du guidon : celui-là ne nous plaît pas du tout. L'angle de ses poignées fait glisser les mains jusqu'aux cocottes et de freiner et débrayer avec la base des leviers. C'est dommage car sans cela on est assis comme dans un fauteuil et en descendant d'une Japonaise on cherche en vains ses reposes-pieds au niveau de ceux du passager.

100 RT: LA PORTE BIEN



sous la béquille qui ne remonte pas toute seule. C'est mon premier geste inutile.

J'enclenche la première avec tout le mythe BMW roulé en boule dans mon subconscient. Pourtant elle ne claque pas... j'embraye doucement pour prévenir le saut de carpe légendaire, surprise, elle glisse en ronronnant vers la sortie du garage. Je rumine désappointé, ils ont encore bossé dessus.

Je passe le portail et la lumière vient frapper l'avant du carénage. C'est beau comme de sortir un transatlantique du chenal, lourdeur en moins car l'impression de légèreté est tellement immédiate que le poignet préparé à une 1000 conventionnelle risque de la faire basculer par trop d'autorité. La BMW demande une acclimatation. Elle se manie sur un fil qui passe pile entre les reins du pilote, sa colonne vertébrale et les deux cylindres à plat. Pour peu que vous pigiez cette ligne d'équilibre elle pèsera trois grammes entre vos bras. Je referme le garage et boucle mon casque. Je n'ai jamais respiré aussi tranquillement pour un départ. J'ai 24 litres d'essence dans le réservoir et il est 9 heures du matin.

Je décide de prendre l'autoroute jusqu'à Mans pour m'avancer. À côté de moi au feu, un type en 900 Honda fait chauffer son quatre cylindres. Je lui adresse une sourire malgré moi sardonique. Le pauvre, avec sa combine de pluie attachée par un sandow et son sac de réservoir ballotant sous son ventre, il a l'air tendu. C'est peut-être pour ça qu'il embraye sèchement et s'enfile dans la montée d'Orsay pleins gaz, une série de courbes larges mais hachées de joints de dilatation vicieux. Je le vois qui cherche sa position et coince son sac entre ses genoux tout en anglant dans les courbes.

Ma position, je l'ai trouvée d'entrée. Assise idéale et bras juste un peu trop tendus sur un guidon qui m'intrigue.

J'ouvre la visière de mon casque pour mater la route et ses pièges sans qu'aucune fenêtre de plastique ne vienne déformer ma vision. Les turbulences qui s'explorent sur le carénage entraînent au-dessus de ma tête tout ce que la route charrie de saletés et d'insectes tués net. Si Simone Weil ne m'avait pas culpabilisé, je pourrais en griller une à l'aise.

Même de rien les autos défilent dans les rétros qui bougent mais ne déforment pas. 150... pourtant je roule les doigts dans le nez. Le flat est terriblement efficace dans cette montée. Il pédale à 5000 tours comme Hinault dans le Ventoux, implacablement. J'ai dit que la légèreté relative de la BM demandait une adaptation. C'est encore plus évident dans ces grandes courbes rapides où elle s'inscrit si facilement que je dois la relever pour en sortir. À la suivante je la laisse aller et elle passe un peu flou. Enfin je trouve le compromis entre une impulsion nette, précise mais pas appuyée comme il faut le faire avec les grosses japonaises. Alors la RT montre sa franchise sur l'angle et digère les joints sans tortiller. On comprend nettement qu'endessous de soi la moto encaisse le morceau mais vous laisse les reins en paix.

Restez calme

Sur le plateau le vent traversier vient travailler le carénage. Dans le sillage des camions, à l'approche d'un pont, elle louvoie avec insistance. Il suffit d'appuyer à gauche ou à droite pour qu'elle cesse mais cela gâche un peu la formidable impression de tranquillité. Il faut dire que je roule à 170 alors que l'usine préconise 130 avec les sacoches ! En réalité avec des amortisseurs au plus dur et des pneus gonflés judicieusement on peut rouler à 160 sans que cela ne devienne jamais inquiétant. Là-bas devant, entre les bahuts qui soulèvent des gerbes d'humidité, le feu rouge de la

La selle : elle est suffisamment longue mais pas aussi confortable que celle de la 900 Honda, question rembourrage. Le porte-bagages livré en série, fait aussi office de barre de maintien. Lorsque la sacoche droite est en place, la selle ne peut être soulevée ; 1/10e de seconde suffit pour décrocher ladite sacoche. Sous la selle, une multitude de surprises toutes agréables. Le long du garde-boue : la pompe. A l'arrière du garde-boue, faisant étanchéité avec le dossier et un logement où la trousse à pharmacie tient à l'aise. On pourrait facilement y rajouter une chambre à air de rechange. Sous la selle, un petit logement plat qui cache le manuel d'entretien. Sur la batterie, le grand bac amovible qui contient la superbe trousse à outils et une liste des concessionnaires BMW de toute l'Europe avec carte attenante pour les situer. Tous ces logements sont parfaitement à l'abri de la pluie.

Honda 900 se débat. J'avoue qu'il me pousse à tirer un peu plus. Je ne suis pas fâché de voir qu'il ne me largue pas avec ma moto de « touriste »... Alors, même si je constate que le flat respire merveilleusement à 5500 t/mn je l'emmène à 6500 pour garder mon gus en point de mire. Une idée folle germe dans mon crâne. Je ne gaspille pas un poil d'énergie. Pourtant quand je lève le bras pour faire signe à un compère de l'autre côté du rail la pression sur la main me rappelle qu'à l'extérieur de la BMW, c'est le vent froid qui arrache tout.

Ma petite idée est en train de se réaliser. Le gars en Honda vient de mettre le clignotant pour la station-service. Je ne suis même pas en réserve. Je triomphe. Nous sommes à vingt bornes du Mans et il me faut attraper la route d'Angers. Je suis tellement content de ma farce que je dépasse la sortie et m'offre un tour complet du Mans en supplément. En plus je tombe en réserve ! Là c'est la surprise... L'autonomie légendaire de la BMW, c'est pas à 180 ! Je calcule que devant m'arrêter une fois de toute manière, autant le faire maintenant. Je remets 19 litres d'essence sur la route d'Angers. A haute vitesse, j'ai donc consommé plus de 9 litres aux cent. Une 900 Honda gris métal avec un gars couché dessus passe en hurlant toute la vitalité de son quatre cylindres.

Restez lucide

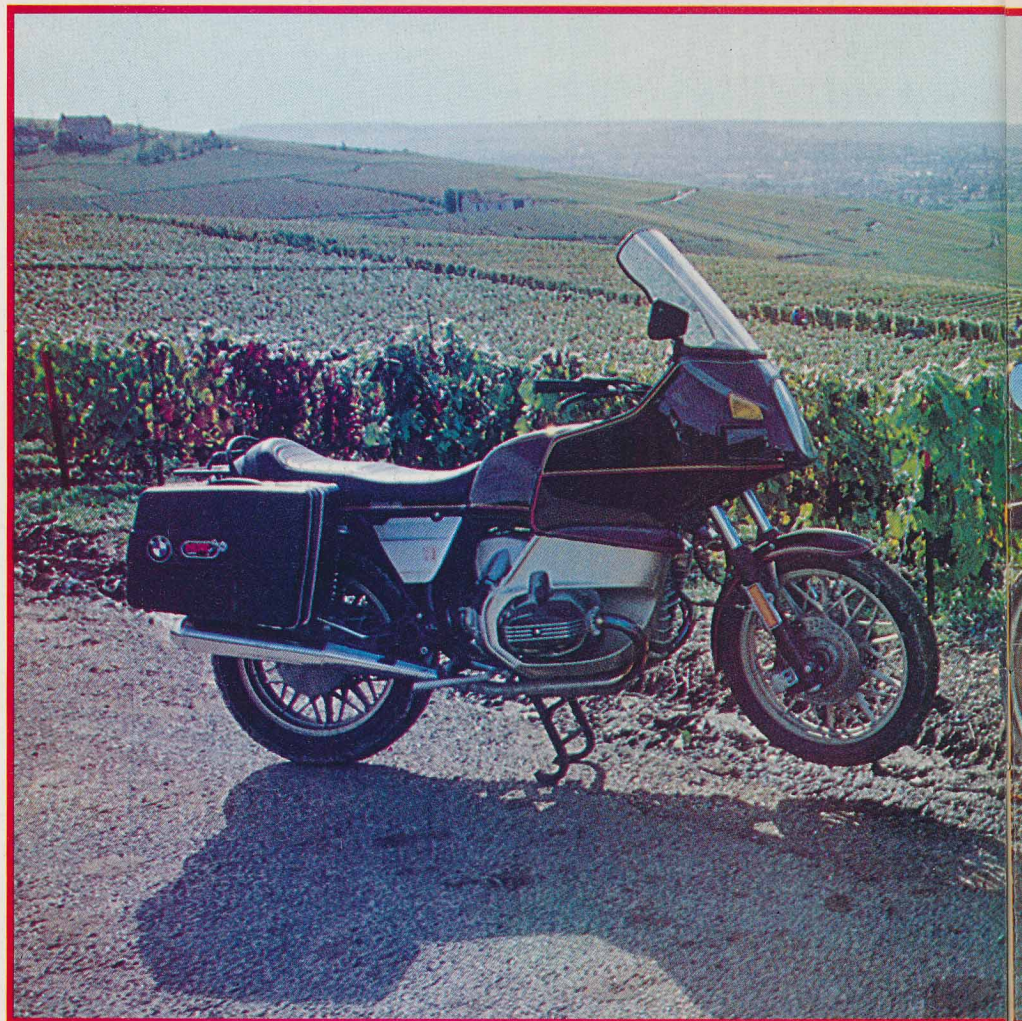
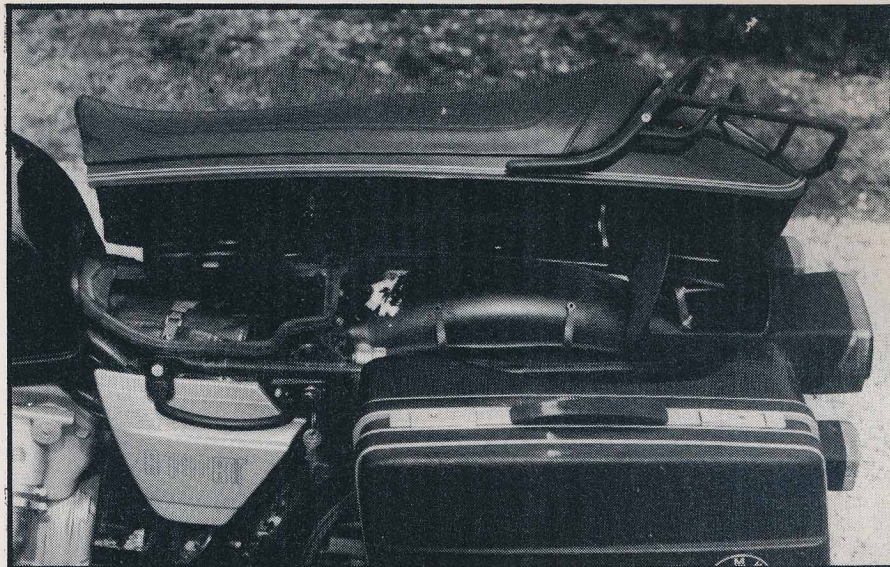
Je démarre derrière lui. Le salaud, il allume entre les voitures. Il doit prendre 8500 sur les intermédiaires pour s'éjecter comme ça du troupeau ! Je double aussi mais moins vivement. Pour le suivre, car je pourrais presque le suivre, faut que je rétrograde et fasse crier le flat à 7000 t/mn. Seulement voilà, je sens bien que c'est pas son truc... il est tellement bien à 5000. Alors, insensiblement, un sentiment prend possession de moi et me pousse à relâcher ma volonté crispée sur la poignée de gaz.

L'esprit BM

Après tout, l'autre, là-bas peut bien s'envoler. Je laisse tomber la course... Quelque chose en moi veut déguster le paysage et pas l'avalier, voyager et pas courir, et tout-à-coup, ce sont d'autres données. A 5000 tours le monde de la route est différent. Au ras du pare-brise on ne prend pas le paysage dans la gueule, on regarde en face les lignes jaunes, les carrefours vicieux, les radars, mais aussi les paysans courbés, et le soleil qui cavale entre les nuages.

La pluie qui éclate ne fait qu'amplifier les qualités de la RT, et peut-être même sa qualité majeure : avec elle on ne perd jamais sa lucidité. Il peut bien tomber des cordes, ça ne change rien en BMW. C'est comme ça que j'ai deviné dans son rétro l'intention de ce chauffeur rivé à son volant qui déboîtait sans regarder. Je ne garantis pas que, crispé sous ce déluge, je l'aurais repéré avec une moto conventionnelle...

D'ailleurs l'autre, sur sa 900 Honda, il ne roule plus, il se bat. Je le retrouve à la sortie de



Pour notre essai nous avons pris la Honda 900 Bol d'Or comme référence. Mais attention ce n'était pas un comparatif direct, plutôt le choc de deux genres différents. La Honda 900 est une des grosses japonaises la plus réussie, la plus excitante mais son cahier de charge ne résoud pas le problème des grands voyages.

Cholet. Il a baissé de rythme. La pluie est passée dans sa combinaison de pluie et il se débat avec sa visière. Fermée elle s'embue et ouverte il prend tout dans les yeux. Il faudrait aussi qu'il décolle les insectes écrasés, mais c'est encore s'arrêter, se réchauffer et repartir dans le froid pour une nouvelle réadaptation. Alors il renonce... Maintenant il ne pense plus

qu'à une chose, je peux le lire écrit en gros sur son dos arc-bouté et dans ses bras raidis, il ne pense plus qu'à arriver, bouffer des bornes. C'est à ce moment-là qu'il s'arrête... pour son deuxième relais. A ce régime moteur je fais moins de 8 litres et j'irai jusqu'aux Sables-d'Olonne d'une traite.

Soyez efficace

Le ciel s'entrouve pour que le soleil sèche la route. Je suis frais comme une rose pour les cent derniers kilomètres. A la montre de bord



Trousse à outils : à votre gauche la trousse à outils (en mauvais plastique) de la 900 Honda. Son contenu : 2 clés Allen, 2 clés œil, 2 tourne-vis, une pince, 3 clés plates, une clé démonte bougie et une clé pour régler les amortisseurs. A votre droite celle de la BMW qui contient 6 clés plates, une clé à œil, 4 clés Allen, 2 tourne-vis, 2 démonte-pneus, 2 clés à pipe dont une démonte bougie et une pince. Avec en plus, un antivol, une pompe, un nécessaire à réparer les chambres à air et la trousse à pharmacie qui comprend : sparadrap, compresses, bandes, ciseau à découper. Ajoutons encore que la qualité des outils BMW est incomparablement supérieure à ceux de la Honda ou toutes autres Japonaises.

BMW, le pilote de ce beau jouet doit ouvrir en grand et cravacher. On fait ça 200 bornes, et après ?

Le flat lui, arrache teigneux et ne demande ni rétrograde ni cerveau en feu. Il fait bon boulot sans lever le nez de la route et au bout du compte, il est devant l'artiste, lui, le besogneux. Au point qu'on maudit cette poignée de gaz de lutteur de foire qui empêche de totalement doser le bombardement du Flat au ras du bitume.

Au-delà de la frime

J'ai traversé les Sables-d'Olonne au ralenti et je me suis arrêté devant la mer. Les nuages ont glissé ailleurs et il fait doux. Mon gars en 900 Honda ne doit plus être loin. Il aura bien mérité le café que je vais lui offrir. J'ai beaucoup de choses à lui dire. J'ai l'esprit clair et frais pour ça.

Premièrement qu'il a un merveilleux jouet félin, excitant, mais qui ne répond pas au cahier des charges de la grande route.

Je me rends compte maintenant qu'inconsciemment j'ai engagé un défi avec lui, histoire de lui prouver que pratique et raisonnable ne veut pas dire fade et mou. Peut-être ainsi voudra-t-il m'entendre quand je lui dirai qu'il est indécent qu'un motard doit s'angoisser entre les stations-service de nuit ou d'autoroute, calculer son bagage, comme s'il partait au front, admettre la pluie et la fatigue comme des éléments romantiques et remplacer le plaisir de conduire par l'effort de tenir, l'envie de rouler par la volonté d'arriver, tout cela sur un beau jouet de plus de 20 000 francs. J'oserai lui dire aussi que la puissance, dans ces conditions, peut même devenir un danger, et d'ailleurs les motards qui roulent s'en rendent compte puisque nous le constatons tous sur les routes de France, ils roulent peinard avec leurs monstres, ce qui est, avouez-le, une solution amère... Entendons-nous bien, la BMW RT n'est la LA MOTO, l'unique, on peut aussi vouloir un jouet pour prendre son pied, et alors il y a des chefs-d'œuvre sur le marché, dans le genre. Ce n'est pas un hasard si nous avons choisi comme référence la 900 Honda qui est une des plus fascinantes moto du marché 79, peut-être la moto de l'année.

Il reste que, pour la route, la vraie, la BMW est encore la réponse la plus achevée. La meilleure preuve en est qu'elle enchante malgré une poignée de gaz trop dure, un guidon très contestable, nous y revenons dans le détail, une boîte à la course trop longue et un moteur qui s'ébroue sèchement à bas régime et contraste avec la souplesse féline des quatre cylindres japonais à bas régime.

Et oui, malgré cela, elle montre encore la voie aux gros cubes routiers, par sa légèreté, son carénage finement étudié, son confort exceptionnel joint à une autonomie au-dessus du lot et à ces dizaines de détails que nous allons aborder maintenant, pensés et réalisés pour le roule-toujours. Messieurs les Japonais, il faudra prendre le meilleur de cette moto-là.



il est midi. La BMW me livre son secret à la longue, une fantastique économie d'énergie qui vous garde intact pour exploiter ses qualités sur des centaines de bornes, sans baisser de rythme. La BM me fait comprendre que le confort de conduite n'est pas une notion de motard embourgeoisé mais un élément qui décuple l'efficacité et la sécurité. Le moindre de mes muscles est encore vif et souple, et je réalise que je ne conduis pas une bobonne mais un avion de chasse. Simplement ses performances ne se mesurent pas à un compte-tours qui monte aux arbres mais à

la percée qu'elle fait sur la carte de France. Le flat est intégralement utilisable dans une structure encore suffisamment légère pour permettre des réactions rapides, car une fois débarrassé de son pilotage grosse moto, on la place d'un coup de rein, on l'équilibre d'une épaule sortie. Sa forme de puissance aussi demande une adaptation. Les chevaux ne sont pas dans le plafond de la boîte de vitesses, ils sont là, juste en-dessous de vous, prêts au boulot. Bien sûr, il y en a moins que dans cette fastueuse pièce de mécanique qu'est la 900 Bol d'Or, mais pour larguer la



Le duo vu par la passagère...

Dans le manuel d'entretien de la BMW 100 RT le paragraphe duo montre d'une manière savoureuse tout l'esprit de la BMW. « Celui qui a la chance de partager le plaisir de la moto avec une compagne ne doit pas abuser de la confiance de celle-ci. Accordez-lui la position idéale des calepieds et les réglages de suspension les meilleurs. »

Des centaines de passagers et passagères en moto sont réduits à un rôle de passager clandestin sur le pont arrière, sans barre de maintien la plupart du temps, paria suspendu à des repose-pieds masseurs, sous-développé, assis en grenouille sur une selle fondante sur le dessus et dure à cœur comme les mauvais camemberts. La BMW RT, je n'hésite pas à le dire, est une des seules motos au monde à aborder le problème du passager et à la résoudre. La selle est réellement confortable sans chichi, les repose-pieds réglables permettent de détendre vraiment ses jambes et la barre de maintien tombe sous la main. Mais en plus on profite à part entière des autres qualités de la BM, confort de suspension, carénage, autonomie. Avec la RT je peux envisager 1000 bornes d'une traite avec plaisir. C'est assez unique, car, contrairement à une légende bien établie dans le milieu, une selle dure et des vibrations n'ont jamais emmené une passagère au septième ciel sans ordonnance.

— Armelle

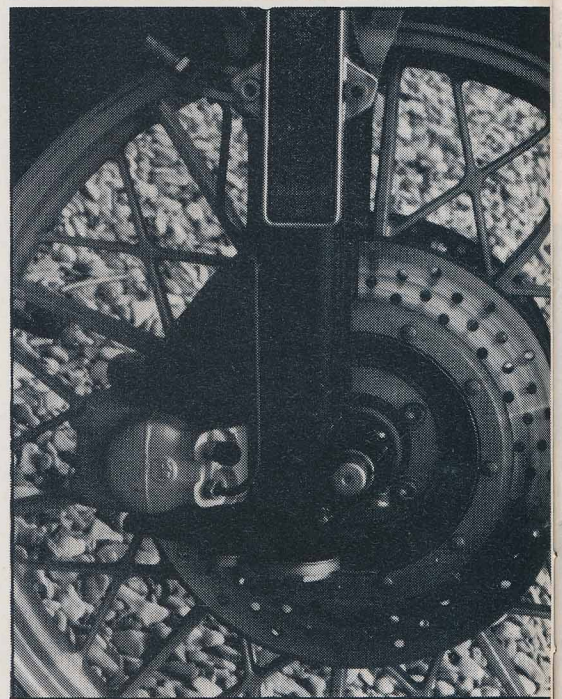
Moteur flat twin ou 4 cylindres. Deux conceptions technique qui se traduisent par des comportements très différents.

Le flat-twin arrache sur le couple mais s'ébroue dans les bas régimes. Sur le terrain cela se traduit par un avantage BMW pour les dépassements et les sorties de virage et un avantage du 4 cylindres pour les accélérations et la conduite à basse vitesse. Seul le 4 cylindres 1100 Yam rivalise en couple avec le 1000 BMW.

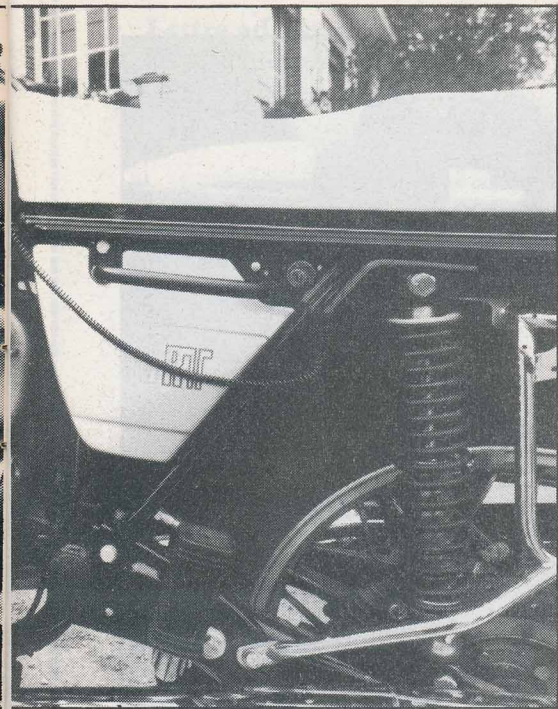
Et par le pilote

Sur le plan de la conduite pure le duo en BMW amène des modifications du comportement très intéressantes. Les louvoiements se manifestent à haute vitesse en solo, surtout avec les sacoches puisque sans elles et en durcissant les amortisseurs, ils disparaissent quasiment. En duo avec sacoches, lesdits louvoiements disparaissent, quelle que soit la vitesse. Alors que Lacombe s'arc-boutait pour me dépasser à 190 en duo sur l'autoroute, je roulais à 180, en duo également, en lâchant le guidon d'une main. La tenue de route en courbe et le maniement n'est pas davantage perturbé par le duo et c'est une sensation la plus difficile à réaliser quand on s'arrête et constate qu'on s'amusa à angler avec cette passagère et deux sacoches bien remplies.

Le plaisir que prend le passager en BMW RT a une conséquence capitale sur le conducteur. Il se détend. Réfléchissez bien, ce n'est pas une boutade ! Savoir que sa passagère va sauter sur une mine tous les kilomètres finit par déformer la conduite, toute une partie de l'attention s'occupant d'éviter les bosses. en BMW on n'a pas conscience de proposer au passager un marché de dupes.



	Cycle	Nombre de cylindr.	Distribut./Admissa.	Cylindrée	Alésage/Course
BMW 1000 R100/RT	4	2	V	980	94 x 70,6
Guzzi 1000 SP et G5	4	2	V	949	88 x 78
Honda 1000 GL/K3	4	4	C	999	72 x 61,4
Kawasaki 1000 ST (Card)	4	4	D	1015	70 x 68
Suzuki 950 GS	4	4	D	843	69 x 56,4
Yamaha 1100	4	4	D	1106	61 x 105,6



Boîte de vitesses : mise à part une course de sélecteur un poil plus longue que sur une Japonaise la boîte BMW n'a plus rien à envier à ces dernières. Elle est même meilleure que celle de la 1100 Yam. Il est bien fini le temps du gros Klonk BMW et son étagement est parfait.

Poignée de gaz : elle a tous les défauts, à savoir tirage trop long et trop dur. Un grand gêne pour le plaisir de conduite.

Béquilles : la centrale n'est pas difficile à actionner mais son ressort de rappel est trop faiblard, il faut l'aider du bout du pied. La latérale par contre a un méchant ressort de rappel qui la replie violemment lorsqu'on redresse la moto. Attention aux fausses manœuvres. Elle n'est pas pratique à positionner depuis la moto. Question béquillage, BMW peut mieux faire.

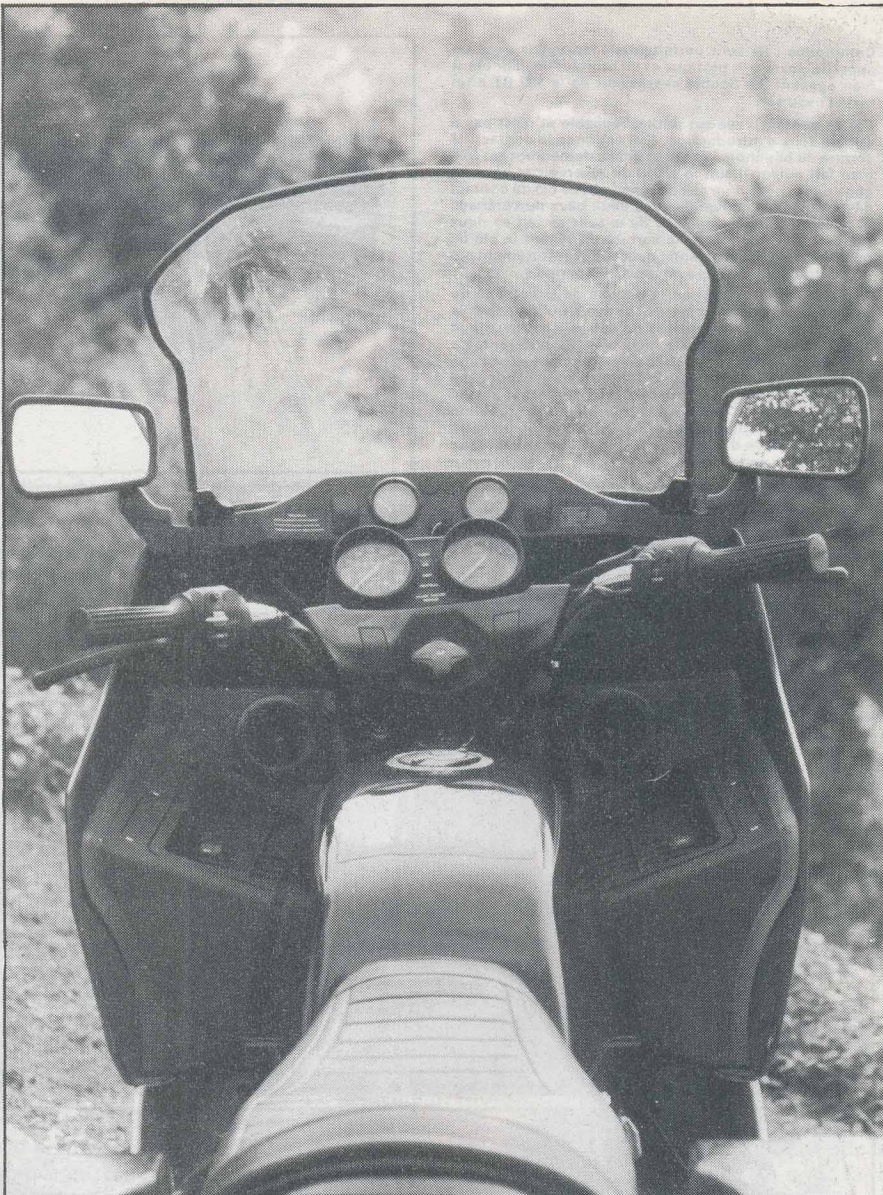
Garde-boue : très bonne protection à l'avant et bonne à l'arrière. Pour la mention très bien, il faudrait une bavette (en option).

Starter : il est situé sur le flanc gauche du moteur, peu pratique d'accès et est indispensable pour la mise en route du moteur à froid. Pas de kick de secours.

Embrayage : un monodisque à sec ne peut être aussi progressif qu'un multidisque à bain d'huile. Il faut donc un doigté pour décoller en douceur. Question douceur justement, l'embrayage de BMW pourrait mieux faire. Il n'est pas vraiment dur mais en ville, après plus d'une heure de conduite, il fatigue un peu les doigts, c'est un exerciceur. Question endurance rien à redire et on n'a jamais vu un monodisque qui collait à froid.

Tableau de bord : en plus des traditionnels compteur-compte-tours (qui manquent d'étanchéité et sont trop faiblement éclairés) un voltmètre et une montre qui n'est pas un gadget superflu. Il n'est pas une auto de ce prix (27 000 F) qui ne possède une montre de bord et pour un motard, la montre bracelet est toujours cachée sous le gant.

Le freinage de la BMW est assuré par deux disques à l'avant et un disque à l'arrière est bon sans plus. La forme du levier de frein avant oblige à tirer très fort pour avoir un bon résultat. Le frein arrière est mieux.



Le carénage : dans une optique grand tourisme il est ce qui se fait de mieux. Il ne vibre pas, est démontable en deux parties, le bas peut être ôté l'été. Il est très soigneusement réalisé et z'olide. Le pare-brise est réglable en 3 positions pour une adaptation à la taille du pilote. La position la plus basse étant idéale pour un pilote de taille moyenne (1,72 m). L'essentiel étant d'avoir le niveau des yeux juste sur le bord supérieur du pare-brise. La vision porte alors au moins à 10 mètres devant la moto ce qui est parfait pour la route. Pour une vision plus près de la roue avant par exemple en tout-terrain, il faut regarder au travers du pare-brise. Alors l'image est

déformée par le plastique. A la limite ce phénomène, désagréable, peut être constaté en ville lorsqu'on pilote pour se faufler. Pour en revenir aux avantages du carénage de la 100 RT, en plus de la protection contre le vent et la pluie, il met la visière du casque à l'abri des moustiques. On peut réellement rouler à 180 visière ouverte. Il retient les odeurs de la campagne qui doivent tourbillonner un moment dans le cockpit. Il coupe le bruit du vent dans le casque (source de fatigue) et permet ainsi de mieux écouter son moteur. Les 2 aérateurs orientables sont surtout utiles lorsqu'il fait très chaud, le courant d'air frais chasse l'air chaud qui monte du moteur.

FACE A LA CONCURRENCE

PV de compression	Puissance maxi Régime	Couple maxi / Régime	Longueur HT	Largeur HT	Hauteur HT	Empattement	Garde au sol	Poids à sec	Rapports de boîte	Rapport primaire	Rapport secondaire	Démarrage	Allumage	Réservoir essence	Capacité huile mot.	Angle col. de dir.	Trainée (chasse)	Pneu avant Roue Frein	Pneu arrière Roue Frein	Prix ttc au salon (* + le cas échéant transport, mise en route, CG)	Essai Moto Journal N°
9,5	70/7250	7,7/6500	2130	746	820	1465	165	210	5		3	S	B	24	2			325 x 19 AD	400 x 18 AD	27 000	
9,2	61/6500	7,3/5200	2190	750	1390	1480	180	210	5	1,235	4,714	S	B	24	3	62	90	400 x 18 AD	425 x 18 AD	25 700/24 600*	376
	70		2284	875	1185	1540		245	5			KS	B	17				325 x 19 AD	450 x 17 AD	22 250 F*	342
8,7	93/8000	9,1/6500	2205	850	1160	1535	155	255	5	1,732	2,29	KS	T	18,2	3,7	64	87	325 x 18 AD	450 x 18 AD	22 806 F	415
	77/8500	6,6/7500	2235	735	1145	1490	160	253	5	1,77	3,284	KS	B	22	2,8	62	113	325 x 19 AD	460 x 17 AD	20 333 F	409
9,2	95/8000	9,2/6500	2260	755	1145	1545	150	256	5	1,657	33/10	S	CDI	24	3,5	61	130	350 x 19 AD	450 x 17 AD	24 119 F	386