

MOTO

JOURNAL

14F
N°912

2500KM EN BMW K1

EXCLUSIF

HONDA NR750

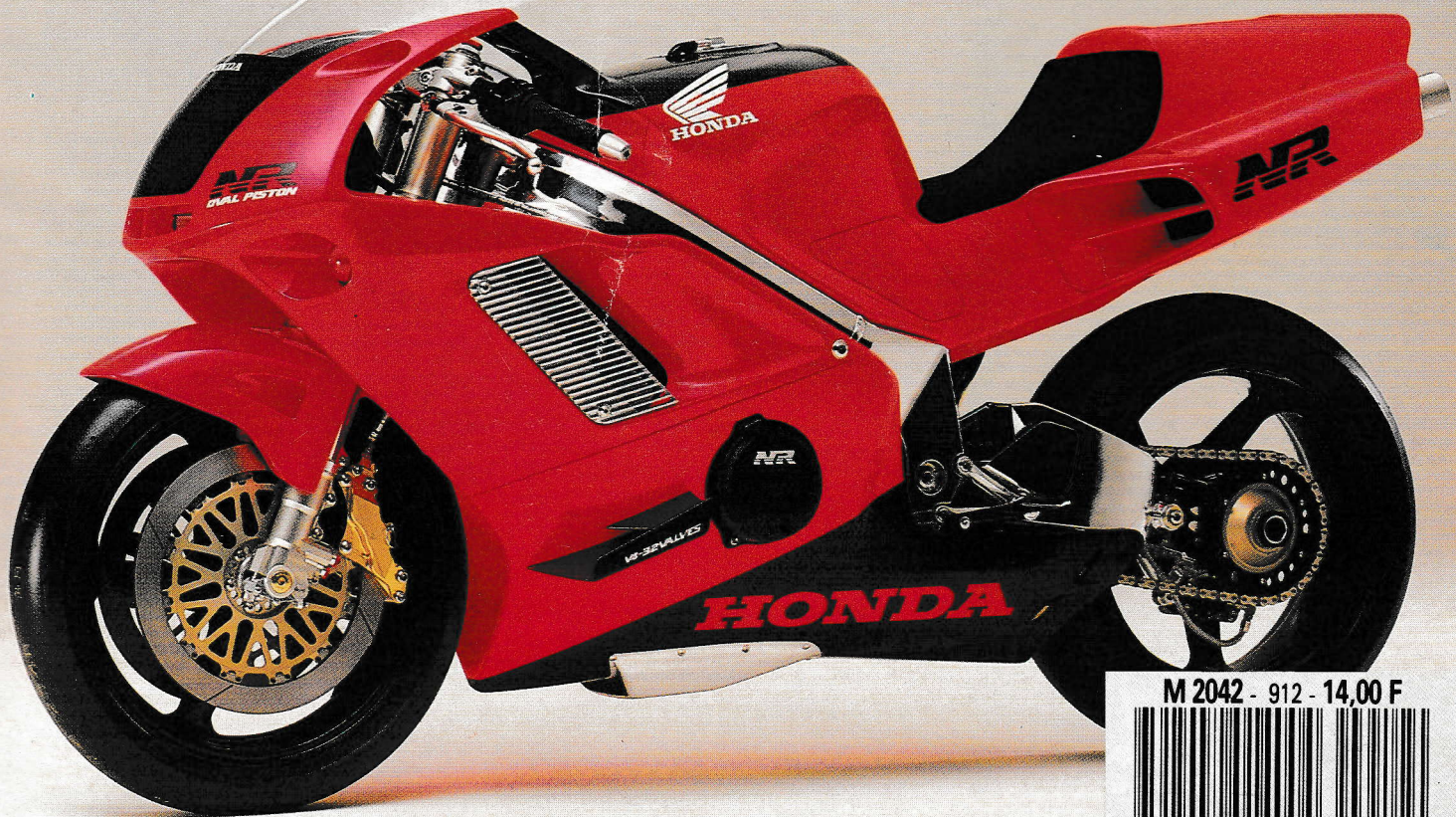
LE MOTEUR DU FUTUR

RALLYE DES PHARAONS

CAGIVA RÊVE AU DAKAR



FRINGANTE ET INTRIGANTE



M 2042 - 912 - 14,00 F



3792042014004 09120

20 OCTOBRE 1989 - SUISSE 4,40 FS
- COTE D'IVOIRE 1040 F CFA - BELGIQUE 99 FB

LA K1 AU PIED DU MUR



Nous y voilà!! BMW vient butiner dans le monde du sport. La K1 marque d'une pierre blanche l'histoire de la firme en proposant des arguments totalement comparables à ceux de la concurrence japonaise directe. Avec un moteur musclé et une partie-cycle de tout premier ordre, la BMW nouvelle possède ce qu'il faut pour devenir une certaine référence en matière de touring sportif.

Par Ivan Magot, photos Christian Lacombe.

■ Eh oui, l'heure n'est plus forcément pour BMW au tourisme tranquille. La série K annonçait déjà la couleur, notamment avec la K 100 RS, et aujourd'hui, les choses se concrétisent totalement avec l'apparition de cette impressionnante K1. Au diable les idées reçues et le conservatisme jusqu'ici de rigueur, puisque désormais BMW vient conquérir à

grands recours de technique le bastion japonais de la sportive à tendance bourgeoise. Look surprenant, culasse seize soupapes, injection électronique, freinage Brembo quatre pistons avec antiblocage ABS (en série pour la France), monobras et système à double cardan (le «Paralever» pour éliminer les effets de couple à l'accélération et au freinage); la K1 n'avait plus qu'à se parer d'une ligne bien surprenante pour se placer sur le marché comme étant l'outsider direct

dans la course à l'efficacité que se partagent actuellement les Honda CBR, Suzuki 1100 GSX-F, Kawasaki Tomcat et autres Yamaha FJ 1200. Rien que du beau linge face à qui BMW se devait de proposer des arguments choc. Avec cette K1, c'est chose faite. Plus de deux mille kilomètres à son guidon nous ont prouvé qu'il faudra compter avec elle pour les prochains comparatifs tant elle sait allier onctuosité et couple moteur à une partie-cycle à la fois très vive et très stable. Seul véritable défaut, la K1 n'offre pas de confort digne de ce nom pour un long trajet.



Le quatre-en-un devient beau sur la K1 en lieu et place du gros tromblon carré des K 100. Le nouveau freinage, confié à de vastes disques flottants et à des pinces Brembo quatre pistons, est tout bonnement grandiose.

Vous avez dit monstrueuse ?

Oui, oui, on a dit ça, la K1 est monstrueuse, tellement monstrueuse qu'elle en devient impressionnante. Manifestement, BMW a frappé très fort pour se démarquer esthétiquement de la lignée japonaise moderne. Tant mieux, car aux feux rouges, on ne pourra pas se tromper entre elle et une CBR. Tant pis, car en décidant de créer une ligne anticonformiste, les techniciens de BMW en sont venus à caser les divers appendices de la moto « à la japonaise » pour ne pas dire au chausse-pied. L'accessibilité mécanique légendaire des BMW en prend un sérieux coup. Qu'à cela ne tienne, puisqu'aujourd'hui, les moteurs modernes demandent un entretien moindre que par le passé. Par ailleurs, si la BMW est montée avec des pièces de qualité et une visserie à vue de nez irréprochable, on pourra lui faire grief de ne pas avoir soigné sa finition jusqu'au bout. Que dire de ces rajouts en plastique qui débordent sur le réservoir et lui sont rattachés par une

vulgaire patte collée sur la peinture ? Que penser de ce sigle « 1000 » qui n'est qu'un banal autocollant qui se détache plus vite que son ombre ? Comment accepter ces mêmes autocollants K1 qui participent à la ligne de la moto et ne tiendront certainement pas la même distance que le moto (heureusement) ? Pourquoi avoir peint les roues et le bloc moteur avec ce jaune agricole qui empêchera tout BMWiste de personnaliser à moindre frais sa K1 si les coloris d'origine ne lui plaisent pas ? Rien, sinon que sous le génie de cette robe à l'esthétique originale, se cache un designer peu soucieux de sa réputation. Une BMW bardée d'autocollants et au moteur peint comme un bon vieux tracteur détonne quelque peu avec les technologies de pointe que renferme cette mécanique bien pourvue en couple. Car la critique s'arrête là. En dehors de ces maladresses de finition, la BMW impressionne son monde, fait retourner les regards sur son passage et plaît aux jeunes comme aux vieux.

Facile

C'est décidé, nous sommes mercredi, le journal de demain est devant moi ; puisque j'ai la K1 entre les mains, je m'en vais de ce pas le porter à mon ami Ramos, de la côte. Avec un engin pareil, la moyenne

devrait se révéler impressionnante. Cela dit, point de pari style « Prince Noir » à envisager ici, mais plutôt l'utilisation dans les règles d'un vaisseau d'autoroute présumé. Une vitesse légèrement supérieure aux normes mais un rythme toujours raisonnable pour anticiper face à l'imprévu. Bref, je mets la sacoche de réservoir, enlève le dossier et au cas où... et me cale sur cette teutonne de 281 kg. En dehors des jambes trop repliées (les repose-pied ont été réhaussés de deux centimètres et surtout reculés de quinze centimètres, voir MJ n° 863 où la K1 est techniquement décortiquée), on est bien, le guidon est parfaitement dessiné et toutes les commandes sont bien positionnées. Il ne reste qu'à actionner le démarreur pour que les seize soupapes s'ébrouent facilement en un bruit très proche de celui d'un K 100 classique. Jusqu'ici, on se trouve en terrain connu. Les choses changent lors des premiers tours de roues : la direction est d'une facilité inouïe. De ce fait, entre l'embrayage progressif, la boîte douce et précise (tant que vous ne la malmenez pas) et une position légèrement sur l'avant, on oublie totalement le poids élevé de la moto. Par rapport à une K 100 RS, cet avant très vif peut dérouter, mais on s'y habitue vite. Particulièrement en ville où, malgré un rayon de braquage un peu restreint pour les manœuvres, la K1 sait se faufiler avec une agilité étonnante malgré le poids et l'encom-

brement imposants. La souplesse remarquable du moteur aide à dominer avec aisance les pièges citadins en dépit d'un couple plutôt anémique au dessous de 4000 tr/mn. On enroule? Ça roule! Porte d'Orléans, l'autoroute nous ouvre les bras... et la K1 ses états d'âme.

Drôle de confort

Sur le papier, la K1 semble avoir profité d'une sérieuse étude en soufflerie et tout paraît protégé, le haut du crâne compris. En réalité, il n'en est rien : les pieds sont bien au chaud (même l'été...) et presque au sec, le buste et les mains également, mais la tête pas du tout. L'option sportive est là, et me voilà sur cette autoroute, misant au départ sur le confort BMW pour finalement me retrouver plié en quatre derrière cette petite bulle de rien du tout qui envoie l'air en plein dans la figure, il n'y a pas d'autre mot. Au dessus de 140 km/h le bruit est déjà très «présent» pour devenir insupportable au-dessus. Ce point était d'ail-



◀ **Le monobras permet de changer la roue avec facilité. Les écrous se trouvent derrière ce cache central en plastique.**

leurs inscrit au cahier des charges de la K1 puisque BMW avoue avoir volontairement étudié une médiocre protection de la tête pour procurer très tôt une bonne impression de vitesse et limiter ainsi les excès de quelques fanatiques de poignée dans le coin. Comme quoi, la sécurité peut se situer à de multiples niveaux. Ajoutez à cela de puissantes turbulences sur le front et des jambes bien trop repliées (je mesure 183 centimètres), et vous obtenez une routière au long cours qui a tous les défauts typiques d'une sportive lorsqu'il s'agit de rouler longtemps à vitesse élevée. En contrepartie, l'étude de ce carénage a tenu

compte de la sécurité : la portance a été calculée pour coller la moto au sol proportionnellement à l'augmentation de la vitesse. A ce sujet, BMW a tapé dans le mille puisque la K1 offre une stabilité au dessus de tout soupçon. Courbes du Morvan ou ligne droite, la K1 bougeotte parfois à cause d'un train arrière un peu lent à réagir mais sécurise en permanence son pilote tant sa vivacité de réaction n'a d'égale que sa stabilité en virage. Les enchaînements de courbes se font avec facilité et précision, quelle que soit la vitesse. Cependant, le vaste garde-boue avant et la portance du carénage rendent la moto sensible au vent et aux turbulences des poids-lourds. Face à ce comportement très sain, un autre grand moment nous attend avec le moteur nanti désormais d'un solide coffre à haut régime. S'il a perdu un peu de couple au dessous de 4-4500 tr/mn par rapport à une RS, il a gagné au-dessus une envergure digne d'un V 8 américain ; il conserve par ailleurs cette inertie qui le rend un peu paresseux à monter dans les tours. Dommage simplement qu'il vibre toujours autant (des fourmillements très sensibles) notamment aux alentours de 5-5500 tr/mn, régime pourtant assez usuel. Au-dessus de 6000 tr/mn, et jusqu'à la zone rouge (coupure d'injection à 9500 tr/mn), il suffit d'ouvrir en grand sur le dernier rapport pour se voir catapulté en un superbe bond en avant. A part une FJ 1200, on voit mal quelle moto pourra rivaliser avec ce panache en matière de reprises à haute vitesse. A 200 km/h, il suffit réellement de le décider pour que la K 1 aille flirter tout en muscle avec la

◀ **La K1 plaît à quantité de monde et est beaucoup plus agréable à contempler de visu. On s'habitue assez vite à sa ligne pour le moins surprenante.**



▲ **Le tableau de bord est proche en esthétique de celui des K 100. Il est lisible et complet. De chaque côté du réservoir, on trouve à gauche une jauge à essence très précise et, à droite, un thermomètre d'eau. Un voyant s'allume pour indiquer le passage en réserve alors qu'un autre clignote à chaque démarrage pour vérifier le bon fonctionnement du système de sécurité de l'ABS.**





graduation «260» du compteur. Mais la protection vous rappellera -par l'intermédiaire des vertèbres!- que la vitesse, c'est dépassé, et qu'on est tout de même mieux au-dessous qu'au-dessus de 180 avec cette moto pourtant taillée pour les grands voyages. Qu'à cela ne tienne, avec une consommation réduite et une autonomie d'au moins trois cents kilomètres à rythme soutenu, la K1 offre de quoi tenir une bonne moyenne en toute sécurité. La preuve en est que me voilà déjà sur la côte. Il ne me reste qu'à déplier les jambes (crrrrrac!) et à sortir *Moto-Coin-Coin* pour

approvisionner avant l'heure mon copain Philippe de notre prose hebdomadaire.

Une BM joueuse

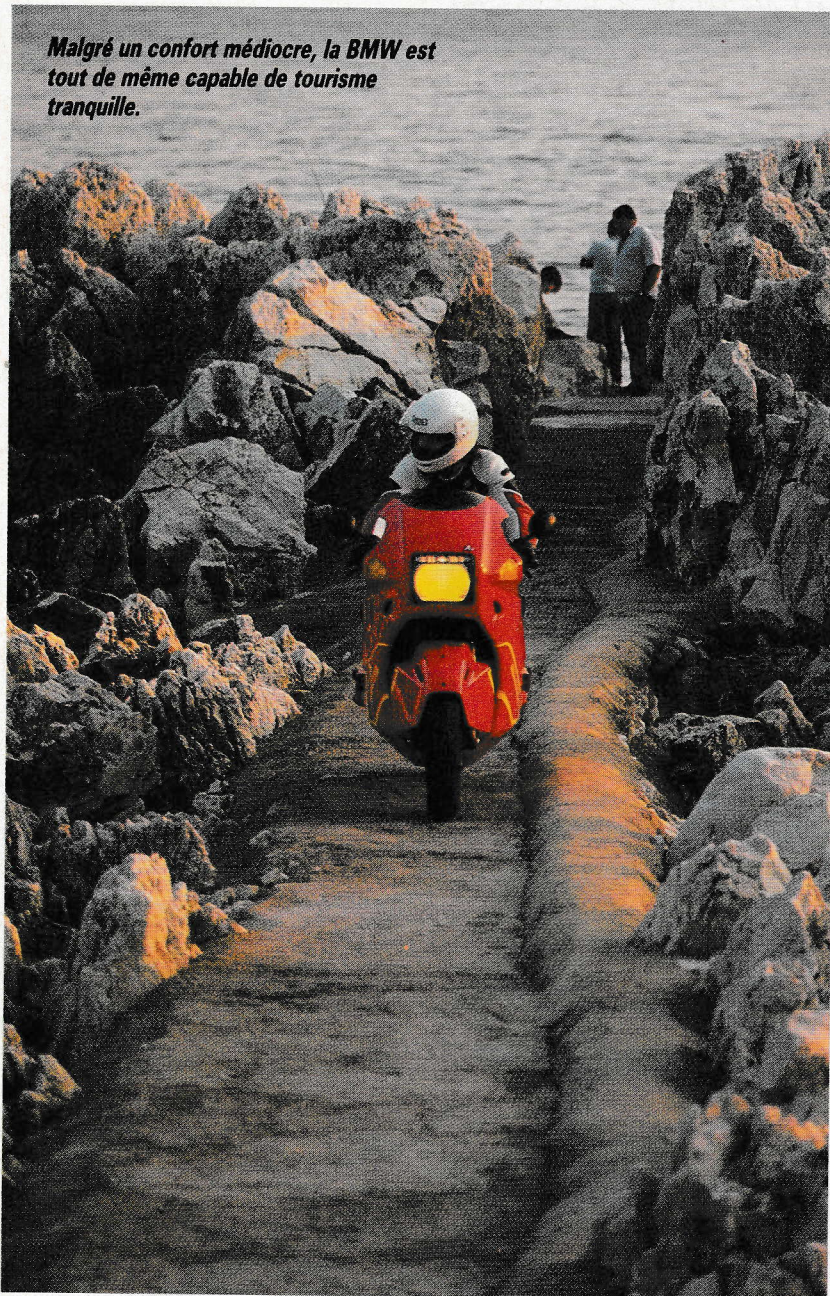
L'autoroute est un endroit qui n'a rien de vraiment passionnant, il faut l'avouer. Les petites routes de l'arrière-pays niçois, par contre, sont un monde où l'on peut s'amuser sans arrière pensée, même avec ce monstre de 280 kg. La K1 nous a bluffés! Alors qu'en l'essayant sagement dans la vallée de Che-

vreuse, l'arrière nous avait paru bien lent et insuffisamment amorti (ce qui est vrai), la BM nous a surpris en utilisation vraiment sportive. Après tout, il s'agit de l'un de ses arguments! Pourquoi alors se priver de nos épingles montagnardes et de nos bosses départementales, je vous le demande! Bref, nous voilà, elle et moi, à taquiner les tours. Entre 6 et 8000 tr/mn, le moteur catapulte la moto d'un virage à l'autre. A ces régimes, il est nécessaire de soigner les passages de vitesses sous peine de faux points morts à l'accélération comme -plus délicat- au rétrogradage. Cela compris, la boîte de la K1 se fera une joie de vous seconder efficacement. Mais le plus frappant est bien cette aisance de la moto pour entrer en courbe. L'avant est véritablement très vif sans toutefois entraîner de guidonnage intempêtif (bien que des possesseurs de K1 se soient plaints à ce sujet). Une direction si légère amène souvent des réactions délicates du guidon alors qu'avec la K1, tout se passe pour le mieux, les quelques amorces ressenties au long de cet essai étant aussi brèves que rares; l'amortisseur de direction logé sous le nez du carénage y est certainement pour quelque chose. Du coup, la BM devient un régal à emmener d'un virage à l'autre et fait preuve d'une efficacité étonnante pour son gabarit sur les toutes petites routes. De plus, avec le «Paralever» (le nouveau double cardan), les effets de levée à l'accélération et de tassement au freinage disparaissent quasiment dans leur totalité, le



▲ **La K1 gravit un barreau fondamental dans l'échelle hiérarchique BMW. Pour la première fois, la marque allemande aborde le sport avec des arguments de poids.**

Malgré un confort médiocre, la BMW est tout de même capable de tourisme tranquille.



couple de renversement étant seul toujours présent. Il est bon cependant de toujours asseoir la moto au frein arrière (d'ailleurs parfait) et surtout de ne pas intervenir sur les freins en courbe. Car à ce moment, si vous insistez trop, la K1 se relève sans hésiter. Cette procédure assimilée, vous enroulerez les courbes avec vigueur plutôt que vous n'attaquerez en force. Un léger déplacement du bassin, une infime impulsion au guidon, et la moto se place avec docilité et précision, même si le train arrière paraît parfois effectivement un peu lent à suivre et entraîne un petit mouvement pendulaire de l'ensemble de la moto. Globalement, on soignera plutôt l'entrée que la sortie de courbe, moment où, à l'improvisation, il est toujours bon de garder des réserves avec un tel gabarit. Étonnante, la K1 l'est également au niveau de son freinage. On atteint véritablement ici un sommet. Les

nouveaux disques et étriers quatre pistons Brembo offrent un mordant, une progressivité, une endurance et un agrément vraiment surprenants, a fortiori quand, derrière tout cela, une petite fée nommée ABS se charge de faire disparaître toute hantise de la pluie ou des gravillons. L'ABS représente effectivement un grand progrès, même si au-dessous de 40-50 km/h (donc en ville), il devient plus lent à réagir. Le nec plus ultra en matière de freinage est aujourd'hui dans le camp BMW ; tant que les autres constructeurs ne lui emboîteront pas le pas, la K1 demeurera la référence d'autant que l'ensemble de la moto reste absolument stable même lors de freinages très appuyés (il serait d'ailleurs bon que toutes les motos de la série K soient équipées de ces mêmes disques et étriers, leur freinage actuel étant notoirement insuffisant).

Déroutante mais charmeuse

La K1 est déroutante. Par sa ligne, tout d'abord ; par sa philosophie ensuite. Il est en effet étonnant de constater aujourd'hui que le haut de gamme BMW n'est autre qu'une sportive déguisée en GT. Car il ne faut pas s'y tromper : avec un confort spartiate, une protection insuffisante, quasiment aucune place ni crochet pour arrimer des bagages ainsi qu'une accessibilité mécanique limitée, la K1 est bien loin de la philosophie « touring » BMW et se rapproche à grands pas de ce que nous proposons actuellement les Japonais en matière de tourisme sportif. Cela rappelé, la K1 est une moto attachante. Elle apporte un moteur « puncher » dans les tours, une partie-cycle rassurante et efficace, un look nouveau et toujours cette qualité de fabrication qui fait de BMW une marque chère à l'achat, mais qui tient la cote à l'occasion pour son aspect « indestructible ». C'est peut-être le seul point qui puisse nous faire dire que cette K1 est bien une BMW.

I.M.

REVUE DE DETAILS

- **Antivol** : enfin couplé au contacteur. Ne fonctionne que le guidon braqué à droite.
- **Avertisseur** : un simple ton classique. Où est passé le beau double ton des séries R ?
- **Bagages** : circulez, y'a rien à voir ! En dehors des petites écopes arrière susceptibles de recevoir un passeport et une flulette combinaison pluie, il n'y a pas grande possibilité. Sans le dossier, aucun crochet ne permet d'accrocher de sandow sans rayer la peinture et la sacoche de réservoir conçue pour cette moto est assez petite, empêchant le pilote de se cacher derrière la trop petite bulle pour tenir le coup sur un long parcours.
- **Béquilles** : nous n'avions pas la latérale prévue, mais la centrale était très facile à actionner. Dommage que la poignée amovible des séries K ait disparu pour être remplacée par un tube soudé au cadre trop en avant et trop bas pour bien effectuer la manœuvre.
- **Commodos** : les mêmes que ceux des séries K. On s'y habitue, mais ce n'est pas ce qu'il y a de plus pratique. Clignotants à retour automatique et à durée variable en fonction de la vitesse.
- **Eclairage** : un H 4 à vue de nez puissant mais dont le réglage n'est pas des plus aisés.
- **Essence** : remplissage facile et jauge très précise. Le bouchon ferme à clef et il n'y a pas de réserve manuelle.
- **Huile** : contrôle par une lucarne sur le carter droit. Moins facilement visible avec le carénage intégral.
- **Outils** : la classe BMW. Tout ce qu'il faut et même un nécessaire de réparation des pneus tubeless.
- **Poignée de gaz** : un poil dure et de tirage un peu long, mais on pinalle.
- **Ralenti** : réglable par une vis sur la rampe d'injecteurs.
- **Rétroviseurs** : bien positionnés et qui ne vibrent pas trop.
- **Starter** : bien conçu et au guidon.
- **Tableau de bord** : lisible et complet. Il comporte une montre de bord et n'est jamais tombé en panne comme c'est souvent le cas sur les séries K.

DE LA K 100 A LA K1

La trentaine, BMWiste par raison plus que par passion, Jean-Louis Basset a souvent pensé aux modifs qui feraient de sa K 100 RS Motorsport une super GT sportive. La présentation de la K1 l'an dernier lui laissait un sentiment d'amertume; il faudrait à cette moto de sacrées qualités pour faire oublier son esthétique teutonne et son prix de vente élevé. La présence de la K1 dans les locaux de MJ était l'occasion rêvée pour que JLB donne son avis sur la dernière des munichoises...



Aiguille du compte-tours au seuil de la zone rouge, les gouttes d'eau s'écrasent sur la visière de mon casque; le feulement du quatre pattes déchire l'air de cette autoroute normande et je fais une confiance absolue aux Brembo pour ne pas m'encastrier dans l'arrière d'une innocente berline.

Aussi étrange que cela puisse vous paraître, je suis au guidon d'une BM...

Flash-back. Je pénètre seul dans le parking de MJ; elle est là, plutôt flatteuse malgré ses bourrelets.

Sans perdre un instant, elle et moi quittons Boulogne; elle n'est pas à l'aise en ville à cause de son rayon de braquage réduit et moi je me flingue les tibias contre le carénage à chaque feu rouge. Les rétros au guidon permettent de se faufiler plus vite qu'avec une K 100 RS qui se retrouve facilement coincée à cause de ses oreilles de Mickey.

La K1, encore plus que ses cousines du reste de la gamme, a besoin d'espace pour s'exprimer; dès que les lignes droites s'allongent, elle se met à respirer. D'ailleurs, pour lui apprendre à respirer de cette

manière, les ingénieurs munichois ont dû consulter le toubib de Ben Johnsson.

Sans avoir rien perdu de sa souplesse légendaire, le quatre cylindres, en-dessous de 4000 tr/mn, semble encore plus coupleux et onctueux que son « ancêtre » monté sur les K100.

Après 4000 tr/mn, le K1 change d'harmonie et hurle sa joie; les montées en régime n'égalent certes pas celles d'un moteur nippon, mais là n'est pas la question. Là où les K100 avouaient une allonge sans faille, ni fantaisie, le bloc seize soupapes ajoute punch et allégresse, à tel point que l'on maudit la coupure d'injection sur les rapports intermédiaires.

On a la sensation qu'il s'agit d'un moteur étudié pour la réglementation actuelle et non pas d'un berlingot de 145 ch étranglé à cent chevaux.

Outre l'augmentation notable de la puissance, il faut noter sa consommation extraordinairement basse: combustion optimisée (seize soupapes + injection) et carénage étudié autorisent trois cents kilomètres d'autonomie.

Après avoir ouvert en grand, il n'y a plus qu'à couper les gaz... pour s'apercevoir que le frein moteur conséquent des K100 s'est complètement évaporé; heureusement, on peut maintenant compter sur un freinage sans reproche dont la puissance et l'endurance n'ont d'égal que la médiocrité du freinage des K100 (même dopé aux plaquettes tendres et aux durits aviation!). Pour accueillir un moteur comme ça, il fallait une partie-cycle sans reproche. La stabilité en ligne droite est sans faille (gare aux rafales de vent, tout de même); la mise sur l'angle, moins spontanée par rapport à une K 100 RS du fait du gros radial arrière, est compensée par le grand guidon au dessin bizarre. Les seuls défauts apparaissent sur mauvais revêtement; la fourche accepte mal les petits chocs tandis que le combiné arrière se débat (!) dans d'insolubles problèmes d'amortissement; il arrive même de ressentir quelques amorces de guidonnage sur de méchantes bosses.

Ma K 100 RS avec une huile de fourche LuftmeiÛter plus épaisse (la fourche des K 100 RS est vraiment très molle) et un amortisseur Ohlins est réellement proche du compromis idéal confort-tendue de route alors que la K1 a privilégié la tenue de (bonne) route à haute vitesse.

C'est également l'option choisie par la protection du carénage. Elle est parfaite à fond sur l'autobahn, en position de recherche de vitesse, bien calé contre le petit dossier; tout le corps est protégé du crachin qui enrobe le paysage, seule la tête doit lutter contre un courant d'air (mais même à fond, l'effort à faire n'est pas surhumain). Par contre à basse vitesse, les filets d'air ne décollent plus du carénage et vous refroidissent les mimines.

C'est une option plus extrémiste que celle choisie pour la K 100 RS qui offre un confort remarquable de 120 à 240 km/h.

Petit aparté historique: on retrouve de nombreux détails de carrosserie (de l'écoulement d'air aux petits coffres intégrés dans le dossier ou aux possibilités d'éjection en cas de chocs, si, si) qui proviennent de l'étude Futuro (un flat turbo joliment dessiné qui paraissait futuriste lors des salons 80...), ce qui montre que rien n'est gratuit dans ce bas monde, surtout pas une étude de style d'un grand constructeur. Je stopperai là ma prose: hormis quelques détails irritants sans quoi elle ne serait pas une vraie Béhème, la K 1 est une super moto.

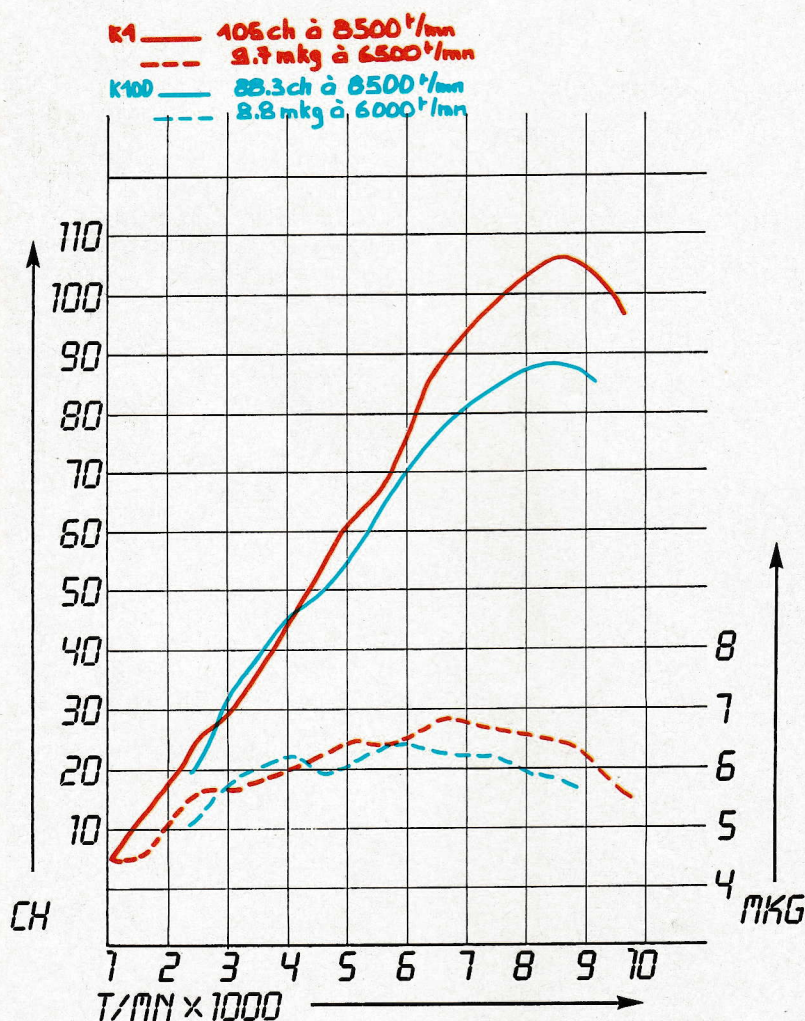
C'est un engin achevé et abouti que seuls les initiés de la marque sauront apprécier à sa juste valeur, les autres (les pôvres!) passeront à côté d'un certain nombre de choses!

Le comparatif avec une japonaise auquel la sportive allemande ne pourra échapper ne mettra pas en valeur toute l'énergie dépensée par les bureaux d'études munichois qui feront du propriétaire de l'exclusive K1 un BMWiste comme on est porscheiste... ou ferrariste!

JLB

ESSAI BMW K1

AU BANC BOSCH MOTO JOURNAL



REGIME (tr/mn)	BMW K1		BMW K100	
	Puissance (ch)	Couple (mkg)	Puissance (ch)	Couple (mkg)
1000	7,5	5,3		
1500	10,8	5,1		
2000	17,6	6,3		
2500	25,1	7,2		
3000	29,6	7,1	22	6,2
3500	36	7,3	33	7,8
4000	44,8	8	39	8
4500	53,6	8,5	46	8,3
5000	62,4	8,9	49	7,8
5500	66,5	8,6	56	8
6000	76	9	64	8,3
6500	88,2	9,7	73	8,8
7000	94,4	9,6	77	8,5
7500	97,8	9,3	81,5	8,3
8000	103	9,2	85	8,1
8500	105,9	8,9	87	7,8
9000	104,5	8,3	88,3	7,4
9500	97,7	7,4		

La courbe de la K1 correspond parfaitement aux sensations que l'on peut ressentir à son guidon. Plus creuse qu'une K 100 RS sous les 4000 tr/mn, elle dépose ensuite partout ailleurs sa petite sœur et sans plaisanter. Cela dit, on ne sent pas trop la différence de comportement au-dessous de ce régime tant la souplesse de ce moteur est un régal à basse vitesse. Par contre, le coffre supplémentaire obtenu au dessus de 6000 tours fait réellement la différence et rend ce quatre cylindres très vigoureux au niveau de l'accélération ou des reprises au-dessus de ce régime. Un peu moins d'inertie et ce moteur serait presque à qualifier de sportif.

PERFORMANCES

VITESSE MAXI

Couché	232
Compteurs	260/9100

ACCELERATIONS

200 m D.A.	7"9
400 m D.A.	11"8

REPRISES

de 60 à 90 km/h	4"9
de 90 m à 130 km/h	6"0

ETALONNAGE

Compteur	
60 km/h	51
90 km/h	81
110 km/h	100
130 km/h	117
160 km/h	145

Avec 232 km/h et des chiffres pareils en accélération, la BMW K1 entre dans le monde des GT sportives très performantes et si les chiffres de reprises n'ont rien d'époustoufflant, c'est que la BMW est plus à son aise beaucoup plus haut dans les tours. S'il y avait eu des reprises de 170 à 230, elles nous auraient prouvé sur le papier que ses quelque dix-sept chevaux supplémentaires par rapport à la K 100 RS se sont casés plutôt vers les hauts que les bas régimes.

CONSOMMATION

Mini (100-110)	5,2 l
Maxi	8,3 l
Moyenne	6,01 L
Autonomie moyenne	330 km (avant rés.)

RENSEIGNEMENTS PRATIQUES

Marque	BMW
Modèle	K1
Prix clefs en main	87 900 F
Coloris	rouge ou bleu
Disponibilité	immédiate
Garantie	un an pièces et M.O. Kil. illimité
Importateur	BMW-France 3, av. Ampère 78390 Bois-d'Arcy Tél. (1) 30.43.93.00
Essais précédents	MJ 894 (contact)

PUISSANCE

Annoncée usine	100 ch	Spécifique	107,3 ch/l
Vérifiée à l'embrayage	105,9 ch	Poids avec pleins	281 kg
Vérifiée à la roue arrière	93,7 ch	Rapport poids/puiss. réel	2,65 kg/ch

EN BREF

- VILLE -

Malgré un rayon de braquage restreint pour les manœuvres à l'arrêt, la K 1 est très à l'aise en ville. D'abord grâce à son moteur d'une souplesse onctueuse, et surtout pour son avant réellement très léger à manœuvrer. On oublie le poids et l'encombrement de la moto avec cette facilité évidente de la direction.

- ROUTE -

Une belle surprise d'homogénéité. Entre le moteur souple, coupleux dès 4000 tr/mn, très puissant au dessus de 6000, une partie-cycle saine, vive et précise et le freinage parfait avec l'ABS en prime, la K1 se satisfait de tous les types de route avec brio.

- AUTOROUTE -

Domage que la protection de la tête soit aussi médiocre car la K1 propose un moteur vraiment très musclé au dessus de 6000 tr/mn permettant des reprises sur autoroute vraiment très plaisantes et

une stabilité en courbe rapide ou en ligne droite très correcte. Dommage aussi que le confort en prene un sérieux coup pour une stupide position haute et en arrière des repose-pied.

- SPORT -

La K1 nous a étonnés en conduite sportive. En soignant bien les entrées de courbes pour garder une marge de sécurité en cas d'imprévu, la K1 est un régal d'agilité et reste saine quoi qu'il arrive. Son moteur possède une ressource qui vous catapulte avec un plaisir certain d'une courbe à l'autre. Que ce soit en montagne ou sur une départementale quelconque, les 281 kg de la bête semblent se faire tous petits. Qui dit sport dit freinage et qui dit K1 dit référence en matière de freinage. Les BMW se mettent à freiner, et pas qu'un peu puisque aussi bien en puissance qu'en endurance ou en agrément, la perfection du freinage de la K1 n'a d'égale que la sécurité inhérente à son système ABS vraiment efficace.



En conduite sportive, la grosse BMW fait vite oublier son poids avec un avant à la fois vif et précis ainsi qu'un comportement vraiment rassurant. Son freinage est proche de la perfection avec une puissance enfin conséquente sur une BMW, et ce fabuleux système ABS vraiment sécurisant.

QUALITES	Freinage parfait Tenue de route	Moteur souple et puissant Maniabilité
DEFAUTS	Protection de la tête (bruit) Bagages	Jambes trop repliées Certains détails de finition

FICHE TECHNIQUE

MARQUE	BMW
Modèle	K1
MOTEUR	
Type	4 cylindres en ligne, horizontal-longitudinal, 4 temps refroidi par eau
Embiellage	Vilebrequin monobloc tournant sur 5 paliers lisses. Bielles à chapeaux
Distribution	Double ACT entraîné par chaîne simple à tension automatique. 4 soupapes par cylindre. Réglage par pousoirs calibrés
Cylindrée	987 cm ³
Alésage x course	67 x 70 mm
Rapport volumétrique	11 à 1
Puissance maxi	100 ch à 8 000 tr/mn
Régime maxi	9 500 tr/mn
Couple maxi	10,2 m kg à 6 750 tr/mn
Alimentation	injection électronique Motronic
Lubrification	carter humide, pompe à trochoïde
Mise en route	par démarreur électrique
TRANSMISSIONS	
Transmission primaire	par engrenage à taille oblique. Réduction en entrée de B.V. 1,9444 (35/18)
Embrayage	monodisque à sec contrarotatif
Boîte de vitesses	à 5 rapports
1 ^{re}	16/37 (2,312) 36 %
2 ^e	23/35 (1,521) 54 %
3 ^e	27/32 (1,185) 73 %
4 ^e	30/29 (0,966) 89 %
5 ^e	35/29 (0,828) 100 %
Transmission secondaire	par arbre et cardan, rapport 2,75
EQUIPEMENT ELECTRIQUE	
Générateur	alternateur 460 W
Batterie	12V ; 25 Ah
Allumage	électronique Motronic
Eclairage	H4 55/60 W
PARTIE-CYCLE	
Carrosserie	carénage intégral, dossier de selle réglable et démontable
Cadre	treillis multitubulaire en acier, moteur suspendu
Direction	sur roulements coniques. Angle de colonne 64°
Chasse	90 mm
Suspension avant	fourche télehydraulique, tubes de ∅ 41,5 mm. Débattement : 135 mm
Suspension arrière	monobras Paralever, combiné unique, débattement 140 mm
Frein avant	double disque flottant ∅ 305 mm, étrier 4 pistons
Frein arrière	simple disque ∅ 285 mm, étrier double piston
Roues	en alliage, 3,50 x 17 AV, 4,50 x 18 AR
Pneus	Michelin ou Pirelli Radial. Dimensions 120/70 VR 17 AV, 160/60 VR 18 AR
CAPACITES	
Essence	22 litres
Huile moteur	3,5 litres
Liquide de refroidissement	3,2 litres
DIMENSIONS ET POIDS	
Hauteur de selle	780 mm
Empattement	1 565 mm
Poids à sec (usine)	234 kg
Poids tous pleins faits MJ	281 kg
Répartition de ce poids	AV : 49,6 % ; AR : 50,4 %