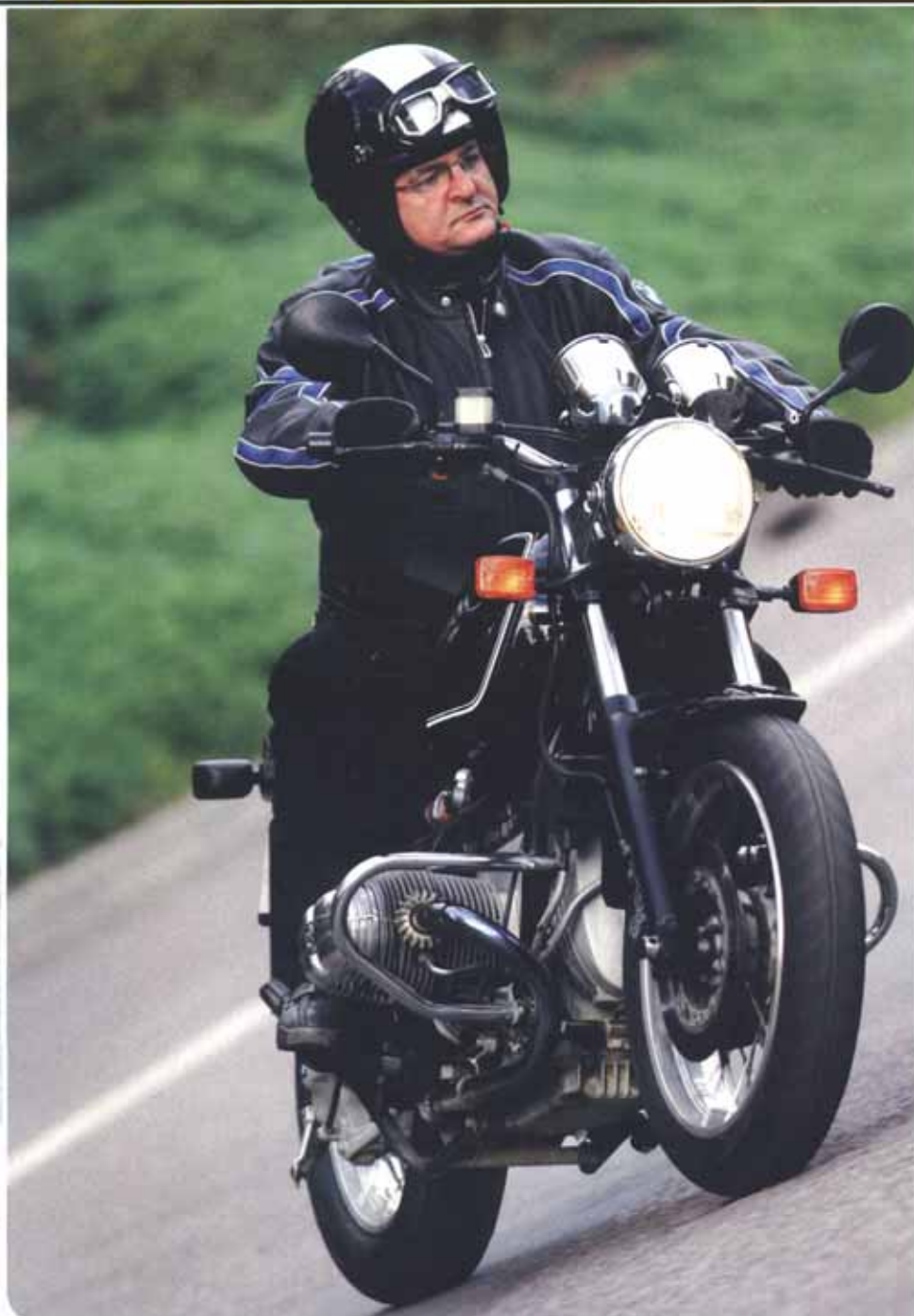


Mystic's band

La Mystic est la toute dernière production de moto à moteur flat twin refroidi par air de BMW. Apparue en 1994, elle clôt la carrière de cette motorisation avec talent. R 100 R "rhabillée" elle ajoute un petit côté sport-chic à ce bon gros 1000 à deux soupapes. Peu diffusée, sa cote monte aujourd'hui auprès des collectionneurs et des accros du flat. Selon trois versions impeccables, voici la petite histoire de la mystique BMW.

Par Philippe Canville - Photos David Pell





Mystic seront construits pour l'Europe et 254 pour les USA. C'est là une des plus petites productions de la marque (3 477 exemplaires). C'est aussi cette moto qui sera la dernière BMW "ancien style" qui sera commercialisée, à quelques mois près, 70 ans après le premier flat de la marque. On peut saluer une telle longévité. Pas étonnant qu'ils aient voulu l'appeler Mystic, le dernier modèle !

La Mystic, c'est quoi ?

Ni plus ni moins qu'une R 100 R habillée un peu moins mémère, carrément plus sexy... On reprend les mêmes bases (elles seront d'ailleurs construites durant la même période) et on change tout ce qui est lourd, teuton, moche. La partie arrière est redessinée, la boucle du cadre entièrement refaite, la selle est creusée, raccourcie, le guidon est plus bas et quelques détails d'équipement sont revus. Le résultat obtenu est flatteur. On a affaire à une moto plus radicale, plus expressive aussi. Le tableau de bord se voit débarrassé de sa gangue de plastique et révèle deux beaux compteurs chromés soulignés d'une batterie de voyants à l'ancienne (un poil gros, quand même). Le guidon chromé est un peu plus plat que celui de la R et de largeur identique. Les pattes de phare et le gros bol chromés, les fourreaux de fourche peints en noir et le garde-boue plus court signent un avant agressif à souhait. Impression renforcée par la jante en alu rayonnée de 18 pouces (pneu de 110/80) et les deux disques avec étriers Brembo à quatre pistons (ø 285 mm). A l'arrière, la jante en 17 pouces chausse un 140/80. La selle, plus basse, plus courte dans sa partie arrière est aussi plus creusée. La place du passager remonte sur un dossier minimaliste dénué de poignée de maintien. Le mot Mystic orne les flancs arrière. Deux nouveaux caches latéraux terminent l'ensemble. Un superbe rouge profond (Mystic I) pare le tout.

Au chapitre des avantages acquis par cette évolution, on notera le double disque avant et la béquille centrale (une vacherie qui se replie toute seule et impossible à positionner assis sur la moto). Un système

A la définition du mot "mystique" du dictionnaire on trouve généralement : "Relatif au mystère, à une croyance cachée, supérieur à la raison, dans le domaine religieux". Ou encore : "Système d'affirmation absolue de ce à quoi on attribue une vertu suprême"...

Bref, le mystique ça nous dépasse un peu, alors que la R 100 R du même nom, elle, elle nous fascine. Élégante, simple et classieuse, elle capte l'attention dès le premier regard. Sa coque arrière apporte beaucoup de finesse à la ligne générale. Si cette moto fut finalement développée par BMW, elle fut d'abord le fruit du travail de quelques concessionnaires japonais ou allemands qui trouvaient la R 100 R d'origine trop "pataude", voire utilitaire. Ils avaient donc commencé à commercialiser des coques et des habillages pour la R 100 R. BMW voit là une bonne aubaine pour clore la carrière du flat à air (bientôt arrivera la R 1100 RS et son nouveau moteur air/huile à 4 soupapes par cylindre). En décembre 1993 et janvier 1994, les modèles de présérie étaient construits (N° 0169001 à 01699003). De février 1994 à décembre 1995, 3 220 exemplaires de





de dépollution par admission d'air dans les échappements (SLS) prend place sur les culasses. On retrouve nos bons vieux Bing en 40 mm. La mécanique développe ses 60 ch à 6 500 tr/mn et son couple maxi de 7,8 mkg est disponible à 3 750 tours. Avec un taux de compression de 8,5 à 1, c'est la version soft et "incassable" du flat. Ainsi parée, la Mystic ne manque pas de charme. A l'usage, elle perd cependant quelques aspects pratiques de sa devancière

(place passager, porte-bagages), mais on ne choisit pas un roadster pour aller faire son marché. Il faut que la machine ait du caractère et celle-ci n'en manque pas !

Usage roadster only

Assis plus bas que sur une R (800 mm contre 820), un peu plus en arrière, on plonge légèrement vers l'avant et ce guidon de bonne largeur. Rien de déroutant

Trois Mystic... sinon rien !

Pascal Pouhaer aime les belles BMW classiques. Il en dénêche régulièrement de superbes qu'il commercialise sur toute la France, via sa structure ZPMA. Christian et Jean-Claude sont des fans de ce modèle, pas si facile à trouver (on estime à 350 environ le nombre d'exemplaires importés chez nous). Ils ont naturellement croisé la route de Pascal et disposent désormais de deux modèles tip-top de cette moto un peu trop vite disparue. Bien que la Mystic soit rouge métallisé d'origine, Jean-Claude la voulait noire à filets blancs : la machine a été repeinte. Les puristes crieront au charron, lui rétorque avec un sourire et un haussement d'épaule. Christian, qui fait rarement les choses comme tout le monde en matière de moto, dispose d'un des premiers exemplaires de pré-série (il s'agit du numéro de série 0166348, répertorié comme un R 100 R construit au mois de juin 1993). Vous noterez le cadre en gris métallisé des R 100 R (noir par la suite sur la Mystic) sur la moto photographiée. La troisième de la bande est un modèle bicolore uniquement distribué sur le marché allemand en 1995. Les trois motos sont dans un état irréprochable. Elles fonctionnent de même et garantissent des kilométrages ridicules, situés entre 12 et 25 000 km. Le genre de moto dont on rêve souvent et qui deviennent rares à trouver. Si ça vous tente, Pascal dispose de bien d'autres modèles de ces années-là.

Contact : Pascal Pouhaer - ZPMA (06 15 52 41 56)



1. Le tableau de bord avec ses deux gros cadrans à fond noir et aiguilles est très classique. Une batterie de voyants souligne les instruments de part et d'autre du contacteur.
 2. Avec sa selle creusée et plus basse, la Mystic est plus accessible. La faible épaisseur de la mousse grève le confort général. La place du passager n'est pas très enviable. Pour une balade, pas plus...
 3. La plaque d'identification du modèle indique R 100 R. 4. Le 980 cm³ à air développe 60 ch et 7,8 mkg de couple. Placide, solide, il n'est pas si rapide (180 km/h environ). Les caches culbuteurs chromés sont une option retenue des R 100 R édition limitée. 5. Le mono bras oscillant accueille des jantes à rayons tangentiels. 6. Pour cacher le moyeu arrière, cette soucoupe chromée est un accessoire d'époque. 7. Ce tuyau qui va du boîtier de filtre à air jusqu'à la culasse côté échappement est chargé de la dépollution des gaz d'échappement. 8. Le train avant est équipé d'un double disque Brembo, d'origine.

en tout cas, même si les jambes sont un peu plus pliées que sur la R. La position est naturelle, mais on ressent plus les vibrations de la mécanique et les petits chocs de la chaussée. La selle moins épaisse contribue à ces sensations plus "sportives". On retrouve toutes les bonnes dispositions du gros flat de 980 cm³. Souplesse à 2 000 tours en ville, patate dès 3 500, bon frein moteur, il se manie d'une pichenette au guidon, d'un coup de tête à droite ou à gauche. Un vrai vélo de 218 kilos sans le pilote ! Les commandes sont au standard "curieux" de l'époque, quant aux boutons... Heureusement que le design et l'ergonomie ont évolué... Le levier d'embrayage demande une certaine poigne, tout comme la poignée de gaz. La bonne souplesse de la mécanique n'oblige pas à trop jouer d'une boîte cinq vitesses qui avoue son âge. En décomposant

bien, en repassant au point mort en fin de course et non à l'arrêt, en ne faisant pas cirer le monodisque à sec, en passant les vitesses au bon régime, tout fonctionne sans histoire ou craquement. La protection proposée par le bloc compteur est efficace jusqu'à 130/140 km/h. Au-delà, vos cervicales souffrent, en l'absence d'un sautevent efficace (mais bon, c'est un roadster pur jus...). Elle révèle son vrai tempérament sur les routes départementales sinueuses et pas trop mal revêtues. Son équilibre naturel et son centre de gravité aux "ras des pâquerettes" la rendent joueuse dès que ça toumicotte. Précise de l'avant avec une fourche qui ne plonge pas trop, bonne freineuse avec son double disque, elle incite à jouer. En sortie de courbe, son gros couple à mi-régime fait le reste. La position plus sportive participe aussi à cette envie d'enrouler un peu plus fort. Si

la chaussée se dégrade, ses réactions de suspensions assez dures (surtout l'arrière) gâchent un peu la fête. Sans se désunir, la moto s'agite sur la trajectoire, devient plus floue. On rend très légèrement la main et tout rentre dans l'ordre. Les suspensions ont plus de temps pour réagir et contrôlent mieux la situation. En rythme balade, elle offre tout son charme et paraît infatigable. C'est sûrement le pilote qui faiblira (ou plutôt le séant du quidam) avant d'avoir atteint la réserve des 24 litres embarqués (plus de 300 km d'autonomie). Le confort d'assise est incompatible avec les longues étapes.

Combien pour la Mystic ?

Comme on vous le disait, elle est assez rare dans les annonces. Les prix s'en ressentent, tout comme ceux de la R 100 R. Pour

La presse... s'empresse

En septembre/octobre 1994, les journaux motos présentaient la R 100 R Mystic. Dans *Moto Revue*, Pierre Vedel y décrit une gentille évolution de la R 100 R qu'il connaît bien. Apparemment sous le charme, il conclut ainsi son article : « Le changement n'est pas qu'esthétique. Il transforme "l'outil simple" en moto à l'état pur. Cette mutation sympathique ajoute au charme discret de la machine, même si elle entraîne la disparition de quelques aspects utilitaires ». La moto avait tout de même droit à la couverture du numéro. Dans *Moto Journal*, Bertrand Thiebault est séduit, mais termine en râlant franchement sur le prix de la machine : « Parfaite la Mystic ? Mon sentiment est partagé. D'un côté une moto très attachante, mais moult petits détails imparfaits mis bout à bout deviennent vite irritants... À 60 000 francs le morceau, la pilule est dure à avaler et la Mystic apparaît bien chère face à ses rivales japonaises ou européennes ». Un air déjà fredonné il y a 15 ans et qui semble toujours d'actualité. La "mystique" de la longévité sans doute...





les tarifs, comptez entre 4 500 et 6 500 selon l'état et le kilométrage. Privilégiez les motos complètes et non bidouillées, en un mot les motos en bon état (les pièces ne sont pas données). C'est d'ailleurs souvent le cas des rares petites annonces que l'on trouve. Hormis les opérations régulières d'entretien, la mécanique est d'une fiabilité à toute épreuve et supporte les kilomé-

trages conséquents. Au terme de cette courte virée, on constate que la Mystic a bien vieilli et qu'elle rentre encore dans son costume un peu rock'n'roll, bourré de charmes rugueux, mais pas barbares. Un joli roadster chic et classique pour celui qui aurait envie d'une moto située à la charnière de deux époques, avant l'invasion électronique.

Fiche technique BMW 100 R Mystic

| | |
|---------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|
| MOTEUR | |
| Type | 2 cylindres à plat, 4 temps, refroidi par air culbutée, 2 soupapes par cylindre |
| Distribution | 980 cm ³ |
| Cylindrée | 94 x 70,6 mm |
| Alésage x course | 8,5 : 1 |
| Rapport volumétrique | 2 carbus Bing de 40 mm |
| Alimentation | 60 ch à 6 500 tr/mn |
| Puissance | 76 Nm (7,75 mkg) à 3 750 tr/mn |
| Couple | monodisque à sec, commande par câble |
| Embrayage | 5 rapports (4,4 ; 2,86 ; 2,07 ; 1,67 ; 1,50) |
| Boîte de vitesses | Rapport de réduction secondaire 3,06 (11 x 34) |
| Rapport de réduction secondaire | Transmission finale par arbre à cardan |
| Transmission finale | |
| PARTIE CYCLE | |
| Cadre | double berceau acier télescopique, déb. 135 mm |
| Suspension AV | monobras Paralever |
| Suspension AR | 1, déb. 140 mm, 2 réglages précharge et détente |
| Frein AV | 2 disques ø 285 mm, étriers 2 pistons |
| Frein AR | 1 tambour ø 200 mm |
| Roues AV | rayonnée, 2,50 x 18" |
| Roues AR | rayonnée, 3,75 x 17" |
| Pneu AV | 110/80 H 18 TL |
| Pneu AR | 140/80 H 17 TL |
| POIDS - CONTENANCES | |
| À sec | 204 kg |
| Tous pleins faits | 218 kg |
| Réservoir/réserve | 24 l/3,5 l |

