

# BOX'R Attack!



Pascal, le boss de 2PMA (pièces spéciales BMW et superbes BMW d'occasion à Paris), est aussi un compétiteur moto averti. Il a préparé une R12 S pour le challenge Top Twin. Le résultat est saisissant d'efficacité et de performances.



Nous rejoignons Pascal Pouhaer sur le circuit Carole. La machine, campée sur sa béquille d'atelier, est impressionnante. La robe, noir mat à parements et damiers jaune, est résolument racing. L'habillage en poly provient d'un fournisseur autrichien. Ces éléments reprennent les lignes générales et la face avant est montée sur une araignée en aluminium, très légère. La coque du réservoir est en une seule pièce (trois sur la version route), comme la selle-dosseret. Le sabot joue le rôle de récupérateur d'huile. Le tableau de bord est resté d'origine. Un chronomètre Alfano prend place. Les commandes restent d'origine, aux mains et aux pieds. Une mince couche de néoprène sert de "rembourrage" de selle. Une bulle à double courbure, assez haute mais étroite est installée sur la tête de fourche. D'après Pascal : « C'est super, en ligne droite tu te planques derrière la bulle et tu ne sens plus rien. Un Pullman ! » Les jantes d'origine ont conservé leur peinture brillante, le contraste avec la carrosserie est élégant. Esthétiquement, il n'y a aucune faute de goût. C'est pur, simple et pensé pour l'efficacité (en cas de pépin, le noir mat est moins difficile à reprendre). Avec ces équipements, la moto gagne quelques précieux kilos. Le poids avoisine les 180 kilos avec les liquides.

## 138 ch et 13 mkg

Pascal a un leitmotiv, ou plusieurs, mais tous reviennent au même point : la mise au point. Pour lui : « Lorsque l'on veut préparer un moteur, un Boxer en particulier, il ne s'agit pas de monter des pièces hautes performances les unes au-dessus des autres et de se dire que ça va marcher. Les arbres à cames spéciaux (retailés ou taillés à la demande) ont chacun leurs spécificités. On peut travailler sur le couple en bas, en haut, les watts, l'accélération. Tout cela implique de revoir fondamen-



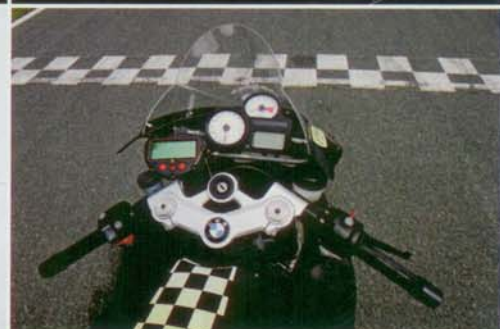
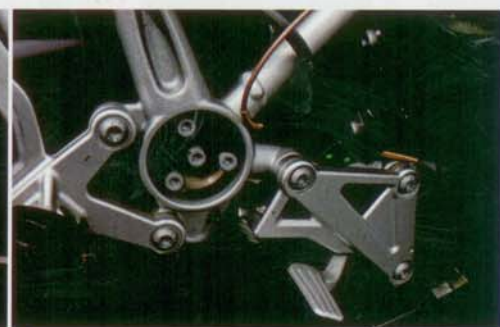
talement les cartographies et l'alimentation. On est obligé de peaufiner de longues heures au banc freiné. Sinon, les résultats deviennent aléatoires. Avec les nouvelles technologies, on a besoin d'un ordinateur, de programmes informatiques très onéreux. En règle générale, les ateliers ont du mal à faire ça sans faire exploser les budgets. J'ai passé un temps fou à régler cette moto sur le banc. Maintenant, je saurais reproduire les réglages et les montages de cette moto, mais on peut aussi obtenir d'autres résultats. C'est presque plus simple qu'avec des carburateurs quand on dispose du bon matériel... » Au niveau des équipages mobiles, les pistons sont plus légers (- 100 g chacun), avec des jupes plus courtes (- 3 mm) et un axe placé plus haut. Cela impose des bielles plus longues (+ 3 mm). Celles retenues sont de type Carillo, avec un profil en H.

Le rapport volumétrique est porté à 13 : 1 (12,5 d'origine). Si l'alimentation reste d'origine et que la moto est à 122 ch en version libre, Pascal annonce 138 ch à 8 700 tr/mn. Le couple est lui aussi amélioré et passe de 11,4 à 13 mkg à 6 500 tr/mn (6 800 sur le bloc d'origine). Les arbres à cames sont bien évidemment spécifiques et leur préparation reste "secrète". Les godets des basculeurs sont, eux aussi, plus légers que ceux d'origine.

Pour peaufiner sa boîte de vitesses à six rapports, déjà très améliorée par l'usine sur la moto d'origine, Pascal ajoute un additif (du Mécacyl) et obtient une boîte onctueuse et légère. Au niveau de la démultiplication et de l'étagement de la boîte, Pascal affirme que « globalement les rapports sont assez bien étagés. La première pourrait être plus longue et on reprochera juste un tirage final un peu long (2,75). Il faudrait changer le rapport de pont, les pignons et là on rentre dans le domaine de l'impossible... C'est toujours moins facile sur ces transmissions à cardan... »

La ligne d'échappement provient du catalogue SR Racing, des produits développés par Siebenrock, dont Pascal est le distributeur en France. Le diamètre est plus important (50 mm d'origine), le Y de raccordement est sans catalyseur tout comme les deux tuyères sous le dossier. La sonorité est rauque, caverneuse, mais pas franchement assourdissante. Plus proche du feulement grave que de l'abolement de chien de garde. Non mesurés, les décibels ne doivent cependant pas





pour l'arrière et un SC 2 plus tendre à l'avant, en 120. Des valeurs moyennes qui conviennent bien à son programme d'entraînement.

## Pas de course à l'horizon...

Eh oui ! Il s'entraîne avec sa R12 S... Pascal est resté sur le bord de la piste avec sa moto préparée en début de saison car il n'a pas pu s'inscrire à temps en championnat Top Twin, très prisé et monopolisé par les Ducati, plus les Buell officielles et une ou deux KTM. C'est dommage, car quelques duels bien sentis auraient pu avoir lieu, même si, comme il le dit lui-même : « Je ne pensais pas aller me battre pour le podium, mais sur quelques tracés du championnat, la R12 S avait des chances de ne pas trop mal figurer. Les Ducati avec 200 ch m'auraient sûrement fait de l'air, mais il n'y a pas que la puissance qui compte dans la vie, il y a la course et ses événements... En plus, une BM au milieu de ces championnes du spectacle, ça pouvait avoir du panache. Pour l'instant je ne sais pas trop quoi faire, je roule avec la moto dès que je peux, je compte participer à une ou deux courses dans l'année. On va voir... » Nous, nous avons vu ! Et les chronos sur Carole placent la moto à cinq secondes du record de la piste, ce qui n'est franchement pas ridicule eu égard à la puissance mesurée. « Avec un pilote affûté, en forme, cette moto pourrait surprendre. Elle est confortable, pas fatigante et les vitesses de passage en courbe sont vraiment rapides. C'est d'ailleurs toute la force des BMW, en général. Et si je ne cours pas un championnat complet cette année, je me fais plaisir à chaque fois que je roule avec. Et ça, c'est déjà énorme... » En gros, bien que déçu, Pascal est un homme heureux, grâce à sa passion des BMW. Cette expérience inspirera peut-être l'un d'entre vous : Pascal est prêt à refaire la même, quand vous voulez...

excéder les normes admises sur les circuits (aux alentours de 90/95 db)

## Châssis au point

De tels atours ne pouvaient être supportés par une partie cycle trop basique. La machine avait des amortisseurs Ohlins en option BMW. Ils ont été conservés et seul l'élément avant a demandé un changement de ressort (plus dur). Pascal se plaignait d'un train avant trop plongeant et ce malgré la conservation des freins d'origine : « Le double disque est très puissant, facile à doser et le feeling au levier est constant. Les plaquettes sont celles de la marque, j'ai fait une bonne purge et basta ! A ce propos, je voudrais dire mon étonnement de ne pas voir plus de R1200 S dans la rue, sur la route ou sur les circuits, le week-end. Cette moto, même d'origine avec les Ohlins, c'est déjà une arme. Et son tarif est très honnête compte tenu de ses qualités... » Comme nous nous attardons sur les pneus slick, Pascal nous précise qu'il a choisi chez Pirelli : SC 4 en 190

2PMA



## Le kit R1200 S

Le kit se compose d'arbres à cames retailés, d'une paire de piston forgé (rapport volumétrique 13 : 1, 100 g plus légers, 3 mm plus courts) avec leurs segments, des bielles type Carillo (3 mm plus longues) et bien entendu des joints renforcés pour le remontage. Ce kit est importé par 2PMA. Vous pourrez bien entendu confier son montage à Pascal Pouhaer. Son atelier (dans les locaux de Twin City) vous attend dans le 18<sup>ème</sup> arrondissement de Paris.

Contact : 2PMA - 237, rue Marcadet - 75018 Paris  
Tél. : 06 15 52 41 56 - www.2pma.fr