

# Un GS qui dévisse !

Siebenrock commercialise tout ce qu'il faut pour doper ou restaurer votre flat un peu fatigué. Pour faire connaître leurs produits, ils ont eu la bonne idée de réaliser une "moto vitrine" parée des plus beaux atours créés par le préparateur allemand. Nous avons pu faire quelques tours de roues aux commandes de cette GS... franchement décoiffante.

Par Phil Trahuil- Photos David Pell



Spartiate, puissante et bourrée de couple, essentiellement conçue pour le rallye routier, la GS d'Herve est une arme !



**A**u premier regard, on ne peut nier être en présence d'une moto totalement décalée. Le coloris orange et mauve à filets bleu ciel métal ne fait pas franchement dans le discret. Ajoutez à cela une silhouette haute sur pattes, des équipements nettement "racing" et sa toute petite plaque de phare et vous obtenez cette GS agressive et troublante. Si l'on s'interroge de ces choix criards, on leur reconnaîtra l'avantage très net d'attirer les regards. Pour une "moto-expo-démo-proto" avouez qu'elle ne manque pas sa cible. En revanche, si vous détestez parler aux inconnus ou vous faire regarder de bien curieuse façon, cette mise en couleur est plus une prise de risque qu'autre chose. Si vous êtes un sportif à tendance germanique, nul doute qu'elles vous plaisent : outre-Rhin, ces couleurs font fureur.

## Les bijoux de la princesse du désert

La base de la moto est une 1000 GS. La partie cycle a reçu son (gros) lot de pièces Siebenrock. La fourche d'origine, avec ressort renforcés, supporte un disque de plus grand diamètre. L'étrier Brembo prend place sur une platine de déport en alliage. Les jantes renforcées, en alu, de 21 pouces à l'avant et 18 à l'arrière, sont à rayons tangentiels et autorisent l'emploi de pneus tubeless (Michelin Anakee, une monte mixte performante).

La suspension arrière Monolever est équipée d'un combiné unique de chez Wilbers (constructeur allemand). Il est réglable en précharge de ressort et en détente hydraulique. Il a l'avantage de pouvoir être taré, à la commande, selon le poids du pilote et du type d'utilisation. La selle est un

modèle monoplace prolongé par un porte-paquet en tubes d'acier. Une sacoche en cuir "old school" s'y adapte. Les garde-boue sont des modèles redessinés, plus enveloppants en largeur mais aussi plus courts. La plaque de phare est plutôt réduite, tout droit sortie du catalogue des enduros modernes. Une paire de pare-mains Acerbis achève la touche off-road. Ambiance que l'on retrouve au guidon puisque l'instrumentation provient de chez Touratech. Le cadran digital Imo100R est un must en matière de tachymètre, road-book et tripmaster. Une série de voyants pas plus lourds qu'un ver luisant (du désert) complètent le cockpit. Un guidon

cross en alu avec barre de renfort prend place sur les potences d'origine. Nous voilà prêts pour une spéciale dans la Baja de Basse-Californie, bien calés sur les larges repose-pieds crantés.

## 1070 cm3 de folie

Siebenrock est un spécialiste du kit moteur de remplacement. Ils ont donc installé sur cette moto le nec plus ultra de leur production : le kit "big bore". Il fait passer la cylindrée de 980 à 1070 cm3. Composé de cylindres Nikasil, de pistons allégés et forgés (428 g), de segments plus performants et d'axes et circlips renforcés, il



Vue de dos, côté pot, la GS Siebenrock en jette un max. La sonorité de cet élément en inox, agréable et présente, reste homologuée.







Tableau de bord rallye de chez Touratech. Le Imo100 R est l'outil indispensable à ceux qui affrontent la piste. Les nombreuses fonctions intègrent les indications usuelles et détaillent tous les trips et autres caps suivis... Un outil vraiment efficace.

La selle rallye est ni plus ni moins qu'une selle d'origine raccourcie de moitié. Un porte-bagages avec sacoche à outils, optionnelle, peut être installé sur ce support.

Ces couvre-culbuteurs de remplacement sont démontables par deux vis, en façade, et non plus par contre-écrou entre les ailettes.

L'amortisseur Wilbers à double réglage (précharge de ressort et détente hydraulique) participe à l'excellent comportement de la partie cycle.

La jante à rayons tangentiels accueille un disque de plus grand diamètre. Les pneus Michelin Anakee sont à profil mixte, route/TT.

Les tubes d'échappement en inox rejoignent le silencieux sans passer par la marmite habituelle. Le silencieux contient une chambre de tranquillisation à trois tubes.

comprend aussi un arbre à cames valorisant le gros couple à bas régime (EM 2 V1). Pour laisser le kit s'exprimer, on a adopté une ligne d'échappement complète. Les deux tubes inox rejoignent un silencieux inox avec chambre de tranquillisation intégrée. Des couvre-culbuteurs à fixation externe et bouchon de remplissage d'huile à gauche sont installés. Les carburateurs sont les bons vieux et fidèles Bing de 40 mm de diamètre, mais les gicleurs et les réglages sont revus. Ouf ! En voilà bien de la pièce, de la belle. De celle qui coûte un œil ou un rein...

## Avant l'attaque cardiaque

Après à peine 500 m, je me régale déjà sur la 1070. A la moindre rotation, l'avant déleste, sur les trois premiers rapports. Justement, restons au moins sur nos deux roues ! La sonorité grave et profonde des échappements est déjà une invitation à jouer de la poignée de gaz. Celle-ci, à tirage rapide, fait monter joyeusement les régimes à l'assaut du maxi. Il y a peu d'inertie dans ce bloc et la moto s'ébroue et bondit à la moindre sollicitation. Le grand débattement des suspensions augmente encore les effets du couple de renversement à l'accélération. On prend un réel plaisir à tirer le rapport au maximum avant d'envoyer le suivant. Ça tracte très fort, avec un net regain de vigueur vers 6 000 tours. La boîte cinq, toujours aussi lente, supporte tout de même ces changements rapides à haut régime. Jusqu'à 8 500 tours, on est dans la zone de turbulences. Plus puissant et possédant une large plage d'utilisation, ce moteur kité fait vraiment valoir les avantages du montage. Elle tire sur les bras et il faut un peu de raison pour se calmer.

La partie cycle ne semble pas montrer de lassitude et vous permet des passages très rapides, quel que soit l'état de la chaussée. La maniabilité de la GS, son centre de gravité idéalement bas et sa bonne garde au sol autorisent de grosses prises d'angle en toute sécurité. La patate du moteur en sortie de courbe fait merveille, pneus et transmission supportent tout à fait cela. Très vite, sur parcours sinueux, ça tourne au bâton incandescent. La 1070 Sieben' est tout à fait Rock. On confirme qu'elle enflamme grave son pilote... A ses commandes c'est l'arsouille à toute heure. Cela dit, rien ne vous oblige à de tels débordements, à moins d'être un mal appris, un paltoquet, un faquin... Comportement tout à fait impossible dans nos sociétés modernes, mais tellement agréable à l'occasion. Plus sérieusement, elle accepte aussi de se comporter comme une bonne vieille moto respectable tant que vous ne dépassez pas les 4 000 tours. Elle reste une BMW, sûre et bien éduquée... Cette usine à sensations, excessivement rare et, bien entendu, chère, il vous faudra lui réserver un usage ponctuel. Au quotidien, avec ses performances démoniaques et son caractère rageur, elle ne sera pas de tout repos, mais bon, on se reposera plus tard, le jour ou nous descendrons de nos motos...

## Et combien ça fera ?

Oui ! Combien vous faudrait-il d'argent monsieur le commerçant pour tant de merveilles ? Ah ! 1 800 euros au bas mot (si je puis me permettre). Précision faite,



## Kits à la carte

Pascal Pouhaer, via ZPMA, diffuse les produits Siebenrock en France. Il nous a confié la moto de cet essai et tient à préciser que les kits Siebenrock sont peu ou prou au tarif des autres fabricants de kits de remplacement pour BMW. Si la facture peut paraître salée pour une 1070 complète avec tout l'équipement réuni sur la moto de notre essai, chaque propriétaire peut aussi opter pour une partie seulement des équipements possibles. Une chose est sûre : les vieux flats, solides et bourrés de charme comme ceux-là, on n'en fera plus. Le moule est cassé ! Leurs qualités méritent d'être préservées et leur vie prolongée. Avec Siebenrock et toutes la gamme de produits proposés, c'est possible et, grosso-modo, d'un budget équivalent aux pièces d'origine.

Contact : ZPMA - 06 15 52 41 56  
Pour en savoir plus, consultez le site : [www.siebenrock.com](http://www.siebenrock.com)

ce chiffre ne concerne "que" la préparation moteur. Ajoutez la même somme environ pour la partie cycle et plus ou moins 800 euros pour la peinture, 1000 pour la ligne d'échappement, plus deux ou trois "zakouskis" et vous obtiendrez à peu près le devis. Vous me croirez ou pas, mais au terme de mon essai, j'avais totalement oublié ces détails futiles et ne rêvais plus que d'une moto comme celle-ci. La couleur en moins. Comme quoi les sensations délivrées par ce kit et par la moto tentent à vous troubler l'esprit, voire vous rendre maboul...

