

ESSAI SB6 R

Bimota SB6-R - 2001**(par Rudy SCOHY, mai 2001)*****Anatomie d'un mythe agonisant***

Apparue fin '97, la SB6-R est motorisée par la dernière évolution du bloc Suzuki GSXR 1100. Avec ses 160cv, elle restera la plus puissante machine commercialisée par les artisans de Rimini. Un pedigree à mériter quand on sait quelle était leur aptitude à créer des sportives d'exception.



Aujourd'hui, cette marque de prestige, en butte aux affres de la faillite, a dû mettre la clé sous le paillason. Qu'on ne s'y trompe pas, c'est un des plus beaux fleurons de l'industrie motocycliste qui s'efface. Pourquoi ? Parce que la Maison n'a pas pu gérer ses finances avec sagesse, se lançant simultanément dans deux projets ruineux (la 500 V-Due 2-temps et la SB8-K de Superbike) alors que les ventes étaient déjà en chute libre. C'est que, ces dix dernières années, les constructeurs « généralistes » (principalement nippons) se sont mis à produire des sportives si rigoureuses et performantes que l'écart de prestations qui les séparait auparavant d'une Bimota allait sans cesse s'amenuisant ; amenant le client potentiel à se demander ce qui justifiait encore les (grandes) différences tarifaires. C'est qu'une SB6-R coûte le prix de 2 GSXR 1100...

Ceci dit, la marque sera morte comme elle a vécu : avec flamboyance. En effet, pour sa seule apparition en mondial Superbike, aux mains d'Anthony Gobert, la SB8-K gagna tout simplement le grand prix. C'était il y a un an.

Désormais, les stocks restant s'adressent aux amateurs avides de motos d'anthologie, car vu le contexte, toute Bimota est par définition devenue une moto de collection. Quant aux dernières nouvelles, elles semblent indiquer que l'importateur américain de la marque (le plus gros vendeur mondial de Bimota avec son homologue... japonais) restent désireux d'en acquérir le nom sans devoir se charger des stocks ; la marque garde donc une chance de perpétuer son aura. Mais les vraies Bimota, fabriquées à la main à Rimini, ont bel et bien vécu. Pourtant, même si les GSXR, YZF, CBR et autres 996 ont placé la barre très haut, une Bimota peut faire aussi bien en y ajoutant une touche que les autres ne peuvent lui contester: celle du panache et de l'exception.

Full metal rocket

Une Bimota, par tradition, c'est une partie cycle et un moteur. La SB6-R ne fait pas exception: avec son empattement digne d'une 600 (il est inférieur à celui d'une RSV, d'une 996, d'une VTR SP1 et même d'une GSXR 750!), son angle de chasse fermé (23°) et son faible poids (190kg), cette Bimota jouit d'un potentiel dynamique hors norme... pour celui qui sait régler des suspensions racing (Paioli devant, Ohlins derrière et Zaccaria à la direction). Ah ça, il faut être juste, une sportive du Soleil Levant est beaucoup plus facile. La SB6-R, elle, vous contraint à afficher des talents de metteur au point. Mais en somme, ça participe de son charme : elle fait de votre garage un stand de grand prix !



Et le moteur?

Disons que, chez Bimota, on ne colle pas le sigle "racing" sur une machine sans qu'il y prenne tout son sens. Ici, tout est fait pour favoriser les hauts régimes: par rapport au légendaire (et increvable) bloc japonais d'origine, les Italiens ont monté une admission d'air forcé, une splendide ligne d'échappement et ont modifié la carburation en y changeant les gicleurs et les pointeaux. En tous cas, la sonorité de ce moulin-là est à râler de plaisir: il évoque un bicylindre dans les bas régimes et distille une sonorité métallique extrêmement agressive lorsque l'allure s'accélère. Ce bruit métallique, d'ailleurs typique des Bimota, est ici transcendé et justifie ainsi le titre de ce paragraphe. C'est le genre de mélodie qui focalise tous les regards des motards et rallie leurs suffrages.

La SB6-R vous fait un film



Parmi les récits de guerre, *Full metal jacket* est un classique. Ca tombe bien, car sur la SB6-R, le pilote est aussi en état de guerre: position ultra contraignante (l'appui sur les poignets est carrément illégal), rayon de braquage ridicule, suspensions "dures comme fer" et moteur... un peu pointu. Eh oui, voilà un 1100 survitaminé qui se conduit comme un 750. Sous les 4000 tours, il renâcle; puis il pousse velu jusqu'à 6000 avant de faire exploser la cavalerie jusqu'au rupteur (12000 tours). Dans un bon jour, on parle de moteur de caractère; par contre, si on

est maussade, on y verra un moulin caractériel. En tous cas, si la rondeur et la souplesse d'emploi ne sont pas ses qualités marquantes, l'explosivité y est bel et bien. Disons qu'il s'agit réellement d'un bloc pensé pour la course et développé comme tel. Mais c'est vrai qu'on a là un moteur à l'authentique personnalité sachant rester sobre (consommation de 6,8 à 8,9 litres/100km suivant le type de conduite).

Le vrai problème, c'est que cette carburation optimisée pour les hautes rotations oblige à des réglages extrêmement fins si l'on veut éviter les effets secondaires quand le moulin chauffe. Ainsi, avant que notre SB6-R ne soit passée au banc de puissance pour optimiser tous ses réglages, elle avait en ville une sérieuse propension à s'engorger et à caler : il fallait donner des gaz et lâcher brutalement l'embrayage; inutile d'essayer d'enrouler: on se serait cru sur un deux-temps! Dans le même ordre d'idées, un démarrage à chaud était problématique (ça partait

au deuxième ou troisième essai mais il fallait faire gaffe de ne pas noyer l'engin) et il suffisait de redresser la bête de sa béquille, moteur tournant, pour que ce dernier se noie et s'arrête... Je concède que c'était un peu « gonflant », mais la machine sortait à peine de son rodage et tout est rentré dans l'ordre à l'issue de la mise au banc. On obtient alors un propulseur ébouriffant qui se plaît autant dans les tours qu'un 600, mais avec 50% de puissance en plus ! Et puis, c'est une arme qui, mieux que toute autre, vous donne le sentiment de piloter une machine de course et ça, c'est sacrément séduisant.



La vérité du regard

Rien de tel qu'une Bimota pour flatter l'ego: on lit constamment dans le regard admiratif des autres motards l'aura exceptionnelle qui s'en dégage. Ainsi, le témoignage de cet homme, rencontré sur la place de Mons: "Ben ça, c'est pas quelque chose qu'on voit tous les jours ! Moi, j'ai une R1 solidement tunée et objectivement, c'est une très belle moto; mais une Bimota comme celle-ci, je dois reconnaître que c'est encore autre chose." Personnellement, j'ajouterai que la SB6-R est nettement plus belle en réalité que sur photos, même si le photographe a du talent. Garez-la quelque part, et vous constaterez qu'elle fait infailliblement s'arrêter les tarmos et les automobilistes pour une séance de contemplation recueillie. Pour un peu, on accorderait de l'importance à ces futilités...



On connaît nombre de belles motos qui paraissent nettement moins plaisantes lorsqu'on les détaille de près... Si vous en doutez, regardez donc les soudures d'une GSXR et vous comprendrez. Dans ce cas-ci, aucun risque, ne fût-ce que par l'omniprésence du carbone. Et attention, on vous parle de vrai

carbone, pas des plastiques qui essaient de l'imiter sur les Japonaises. Chez Bimota, même le support de plaque est fait de ce noble matériau, c'est dire! De même l'aluminium se déploie un peu partout (vous avez vu le bras oscillant avec la marque sculptée en ronde bosse?) et les jantes exclusives, griffées par Antera, ont un sacré look. Ceci dit, le top, c'est ce que le pilote a sous les yeux: un té de fourche sculpté dans l'aluminium massif avant d'être poli. Il s'agit d'une authentique pièce d'orfèvrerie qui a toujours été un des copyrights de la maison, à tel point que chaque té sortant de Rimini devait répondre, à lui seul, à un important cahier des charges. Comme le disait une styliste de mes amies en l'observant : « On dirait un bijou. » Autre particularité de la SB6-R: son instrumentation originale et faite maison, entièrement électronique, et mêlant l'analogique au digital; rétro-éclairée de rouge, elle est splendide à voir le soir.

Et ce n'est pas tout, car on pourrait aussi vous parler du carénage en fibre de verre (qui gigote sur les mauvais revêtements à cause de fixations légères et peu nombreuses) des freins Brembo Oro (la vraie gamme racing du fabricant), de l'épaisse couche de vernis qui recouvre la moindre décoration et des optiques lenticulaires diablement efficaces donnant à la bête un regard méchant.

Elle déboule sans les boules

Avec des suspensions aussi fermes, il est heureux que Bimota s'y entende pour créer des selleries moelleuses: vos fessiers et votre dos apprécient beaucoup. Quant à votre buste, il constate avec une certaine surprise que la petite bulle endurance bombée est beaucoup plus efficace qu'elle n'en a l'air. En y ajoutant le petit espace sous la selle (tout en carbone !) où un bloque-disque trouve sa place, la SB6-R apparaît finalement presque conciliante pour une sportive aussi radicale.

S'il n'y avait ce fichu rayon de braquage (sur une route à deux bandes, il est impossible de faire demi-tour sans manœuvrer) piégeux à basse vitesse, la Bimota serait maniable et s'accommoderait de la ville dès l'instant où vous avez assimilé le mode d'emploi du moteur dont la souplesse n'est pas le point fort. Le réglage des suspensions est, il est vrai, plutôt casse-tête parce que ces éléments racing sont très sensibles aux moindres variations. Disons que, globalement, on a intérêt à régler moins dur en compression et en précharge tout en optant pour une détente moyenne. Il s'agit là d'un compromis valable dans la plupart des cas de figures sur route parce qu'il permet aux suspensions de travailler librement. Il convient aussi de régler l'amortisseur de direction sur une valeur souple, sans quoi, il provoquera des louvoiements dès qu'on n'évolue plus sur un billard. Cela fait, une SB6-R vous trace des trajectoires au rasoir; elle est assez facile puisqu'elle permet de s'inscrire en courbe même sur les freins en outre, sa rigidité extrême (matez un peu la section du cadre, d'ailleurs directement ancré sur le pivot de bras oscillant) la fait réagir d'un bloc: une Bimota, Mōssieur, n'hésite jamais sur sa trajectoire... Et si ça vous arrive à vous, sachez que vous disposez d'un freinage d'anthologie: extrêmement puissant (le disque arrière est le plus performant que j'aie jamais essayé), il est suffisamment dosable pour freiner d'un doigt. L'inspiration course, encore une fois. D'un point de vue dynamique, donc, la SB6-R mérite son label de machine exceptionnelle; sur de bons revêtements, rien n'est plus précis ou plus sûr que cette Bimota si ses suspensions sont correctement réglées, j'y insiste encore une fois.

Bon, et alors?



Il y a des détails agaçants sur une Bimota. Citons les compteurs pas toujours étanches, la batterie trop faible pour supporter une alarme ou la ligne d'échappement qu'il faut refixer régulièrement. N'oublions pas qu'à Rimini (où un seul ouvrier était affecté à la construction d'une machine), on comptait en dizaines d'unités là où les usines nippones comptent en dizaines... de milliers. Signalons tout de même que les gros importateurs conservent des stocks conséquents de pièces détachées et que plusieurs artisans spécialisés dans la marque offrent aussi des pièces spécifiques. La pénurie n'est donc pas trop à craindre et vous pouvez envisager d'acquérir encore maintenant l'une de ces pièces rarissimes.

En dépit de ces "défauts" inhérents à une fabrication artisanale en toute petite série, une Bimota reste une moto dont le prestige et l'image de marque ne se comparent à aucune autre. Dans un son enthousiasmant, une précision totale et une débauche de matériaux précieux, la SB6-R vous fait oublier ses manquements à chaque rotation de la poignée droite. Et puis, n'oublions pas de parler budget: lancée à près de 850.000 francs, la SB6-R est aujourd'hui proposée par l'importateur belge à 699.000 francs. A une époque où les grosses sportives japonaises dépassent allègrement les 500 billets, cette offre devient intéressante car l'exclusivité pratiquée à ce niveau-là n'a pas de prix.



Fiche technique Bimota SB6-R 2000

Prix

699.000 Francs belges

Moteur

Type : 4 cyl. ; 4-T, refroid. liquide ; 16 soupapes

Cylindrée (alésage X course) : 1074cc (75,5X60mm)

Puissance : environ 160cv à 11500t/min

Couple : NC

Alimentation : 4 carburateurs de 40mm

Boîte : 5 rapports

Transmission : chaîne

Partie-cycle

Chasse : 23°

Empattement : 1400mm

Garde au sol : 120mm

Suspension avant : fourche téléhydraulique Paioli Racing 46mm ; débattement NC ; réglable en précharge et détente

Suspension arrière : mono-amortisseur Ohlins Racing ; débattement NC ; réglable en compression, précharge et détente

Frein avant : 2 disques flottants 320mm ; étriers 4 pistons

Frein arrière : disque 230mm ; étrier 2 pistons

Pneu avant : 120/70X17

Pneu arrière : 190/55X17

Hauteur de selle : 800mm

Poids à sec : 190kg

Capacité réservoir : 22L

RS



Tous droits réservés à CYBERmotorbikes ©
2000

Toutes les marques citées sont la propriété
exclusive de leurs propriétaires / auteurs

