

La R1200 C devait conquérir le marché américain des customs. De cette moto rendue célèbre par les exploits de James Bond, une série Independent, mieux équipée, a vu le jour. C'est ce modèle, très rare, que nous essayons pour vous, grâce à un propriétaire... heureux.

Philippe Canville - photos Karl Glieber

Boxer à l'américaine





La fourche dispose d'un angle plus ouvert en phase avec le genre custom. Le double disque apporte ce qu'il faut d'efficacité pour ne pas être surpris sur les gros freinages.

La R1200 C est une vraie rareté de la marque. Elle a été construite pendant 7 ans, qui ne furent pas "de malheur". Bien au contraire ! Car cette machine qui laissait dubitative la presse spécialisée à sa sortie a eu une vraie carrière et est devenue une véritable icône depuis l'arrêt de sa construction. Bref, la R1200 C, c'est un must !

Come back

On doit la R1200 C au président de l'époque, W. Hasselkus. Dès 1994 il donne son aval pour la conception d'un custom utilisant le nouveau R 259. Notre Boxer air-huile chéri ! A cette époque, les cruisers et autres customs ont le vent en poupe avec 200 000 modèles plus ou moins copiés de Harley-Davidson vendus dans le monde. Miam-miam se disent-ils et de lancer cette moto. Pour ne pas singer (comme le font les Japonais) HD, BMW se sert de son "big-bloc" à plat et conserve ses spécificités de partie cycle. On est Germain que diable !

Les designers et les ingénieurs de la marque ont du passer quelques nuits blanches sur le projet. Il a fallu en effet rendre belles des pièces techniques comme la partie avant du cadre et sa suspension Télélever. Un des impératifs est de conserver la transmission par arbre et le leitmotiv principal : faire une belle moto. On ne peut nier leur réussite en observant de près (ou de loin) cette machine.

Design impeccable

Dans le genre "moto à conduire les bras en l'air et les pieds en avant", la R1200 C répond correctement à la question. La ligne



colle parfaitement au concept et rien n'est trop exagéré ni outrancier sur ce custom. La partie avant, avec ses deux gros longerons en alliage moulé, abrite les radiateurs d'huile. Les tubes d'acier du treillis arrière sont

peints en gris métal très chic. Le bras avant de suspension est totalement redessiné et devient une pièce moulée, absolument superbe et imposante, en alliage brossé. La fourche dispose d'un angle très ouvert de 60,5°. L'empattement se trouve ainsi très allongé (1 650 mm contre 1 450 sur une RS 1100 de la même période). On notera, pour la "custom touch", les magnifiques jantes à rayons tangentiels (pneu tubeless acceptés) et les pneus ballons de forte section. La mécanique reçoit en bonne place quelques parements de chrome. Les courtes sorties d'échappement et le long monobras arrière de suspension allongent la ligne et apportent une touche très personnelle à la C. Sur notre modèle d'essai, une série limitée nommée Independent, la peinture deux tons, marron glacé-vanille est particulièrement classe. La finition de cette gamme C fut sans conteste un des points d'orgue de la marque à l'hélice.

Un vrai tracteur

Dans le domaine du custom, la puissance

La BMW 007

La R1200 C s'est rendue célèbre aux mains de James Bond (Pierce Brosnan) dans *Demain ne meurt jamais*. C'est sur cette moto, avec une passagère enchaînée à lui, que l'espion échappait à ses ennemis en sautant d'un immeuble au-dessus d'un hélicoptère pour atterrir dans un autre immeuble et prendre la fuite, sans une rayure à son sourire. Bien sûr, l'acteur était doublé et ce fut notre Jean-Pierre Goy national qui réussit cette cascade du premier coup, sans filet (la production avait juste retiré les pales de l'hélicoptère (!) pour les rajouter ensuite au montage en images numériques) et avec un mannequin dans le dos. Cette prouesse a marqué les esprits et les cinéphiles sont nombreux à appeler ce modèle de BMW la moto de James Bond...



La bonne idée

La R1200 C fut commercialisée avec ce siège passager articulé qui sert aussi de dossier au pilote en solo, une fois relevé. Cet accessoire malin est ici présenté sur un modèle Montauk, un des dérivés de la R1200 C. Une option selle passager avec coffre était proposée. Sur le modèle Independent de notre essai, elle est d'origine.



Flasque rayonnée, sortie d'échappement "slash cut", peinture bi-ton. La R1200 C s'affiche crânement.

grâce, crucifié par le vent. C'est cool, on ne voulait pas rouler vite. Et pourtant... Ce custom permet bien plus de folie qu'on ne pourrait l'imaginer et un fois compris, il sait aller vite en virage. Le poids placé très bas est un avantage, la garde au sol par contre est trop réduite. Avant de limer ces magnifiques cylindres, vous avez tout de même un peu de marge. La moto n'aime pas être malmenée, avec elle il faut enrouler gentiment. Le freinage ne souffre aucune critique aux allures atteintes. Ce qui limitera vos ardeurs, systématiquement, ce sera la sécheresse de la suspension arrière. Avec ce bras oscillant rallongé de 50 mm et l'amortisseur à faible débattement (100 mm) placé très près du point d'articulation du bras et monté sans biellettes, les réactions sont des plus sèches, parfois même douloureuses. La moindre bosse est durement ressentie, d'autant que le dos calé droit encaisse directement les coups de raquette. Du coup, on vise le lisse et on évite les pièges, en rendant un poil la main. Ce qui une fois encore va dans le bon sens.

La vie tranquille

Cette moto est un vrai cruiser. Idéale pour se laisser porter par les pulsations de la mécanique, impeccable pour la balade en amoureux (avec l'option selle double), elle donnera toute satisfaction aux amoureux des belles motos pas forcément portés sur la poignée droite vissée à fond. Une vraie moto Way of Life. Reste à payer la facture : comptez 7 500 à 11 000 € pour un très bel exemplaire peu kilométré, comme la moto de ce présent essai. Quand on vous dit que la cote du R1200 Custom monte !

Un propriétaire heureux



Georges est un jeune permis. Il a son précieux papier rose version B depuis peu. Il circule depuis toujours ou presque en scooter. Il rêvait d'une moto belle et tranquille. Un ami lui a trouvé cette R1200 C indépendante de 2003.

Elle a à peine 10 000 km et Georges en a déjà parcouru

près de 2 000 en diverses balades et très peu de temps : « Je n'avais pas d'idée préconçue sur une éventuelle moto et quand j'ai découvert celle-ci chez 2PMA à Paris, j'ai craqué immédiatement. Elle est rare, belle, très bien construite et surtout on ne la voit pas partout. Comme j'ai une pratique plutôt tranquille de la moto, je me sens bien avec elle. Je voudrais juste un peu plus de protection avec un grand pare-brise et si l'amortisseur pouvait être plus confortable, ce serait vraiment bien. Sinon, je ne regrette pas mon achat ». Et nous ne regrettons pas notre balade en si charmante compagnie.



On voit ici les deux grosses poutres supérieures à l'avant du cadre avec les radiateurs d'huile intégrés. Notez le dessin et la taille du bras de Télélever.

Les pare-cylindres chromés sont un ajout. Les couvre-culbuteurs sont d'origine. BMW n'avait pas lésiné sur les brillances...

Le bras oscillant de transmission est rallongé de 50 mm et emprunte le principe Monolever des modèles des années 80, mais avec l'amortisseur en position centrale.

Le tableau de bord succinct est néanmoins très classe. Notez l'habillage de la clé de contact...

Le feu arrière puise directement son inspiration sur les customs américains des années 50. Belle pièce !

Donc elle roule !

Oui et vraiment bien. La position de pilotage est typée certes, mais largement moins que sur un Softail HD ou un custom japonais. Les pieds ne peuvent aller trop vers l'avant en raison de la présence des deux bonnes vieilles marmites. La selle, large et ronde, est placée si bas que l'on pose les pieds sans y penser. Les larges branches du guidon demandent un petit temps d'adaptation, mais elle se livre très facilement (oui, c'est bien une BM).

Ce qui est très plaisant avec cette moto, c'est la vigueur des accélérations. Ça part de très bas et l'allonge est suffisante pour de bonnes sensations. La protection proposée sur notre modèle d'essai autorise 120 km/h tout au plus avant de rendre