

BMW R 1200 C

MOTO DE LEGENDE

Avec cette moto le but de BMW était de conquérir le marché US, très difficile s'il en est, ou du moins d'essayer de s'y implanter avec une machine conçue pour les highway et avec un look inédit et original pour tailler des croupières aux HD.

tout en étant attaché par des menottes à Way Linn, sa ravissante partenaire.



C'est JP Goy qui a conçu, réglé et réalisé les cascades avec un cruiser BM d'origine ; il a eu du mal à convaincre les réalisateurs du film, qui avaient prévus de faire la cascade du saut au-dessus de l'hélicoptère assistée par des câbles et il a réellement été réalisé avec un vrai cruiser et sans trucage. En 4 mois de tournage JP. GOY a fait pas moins de 150 sauts avec la même moto.

Mais je vous rassure, tous les cruiseristes ne se prennent pas pour James Bond ou JP. GOY et ces exploits restent du cinéma. La R 1200 C est bien un cruiser ou custom, elle n'est pas vraiment faite pour le stunt ou les roues arrière mais bien menée elle peut en surprendre plus d'un.

Cette moto mythique est devenue aujourd'hui « collector » car la percée escomptée du marché US n'a pas eu lieu et la diffusion dans le reste du monde plutôt anecdotique, ce qui a contraint BMW à en arrêter la fabrication en 2004/2005.



JP. GOY dans ses œuvres



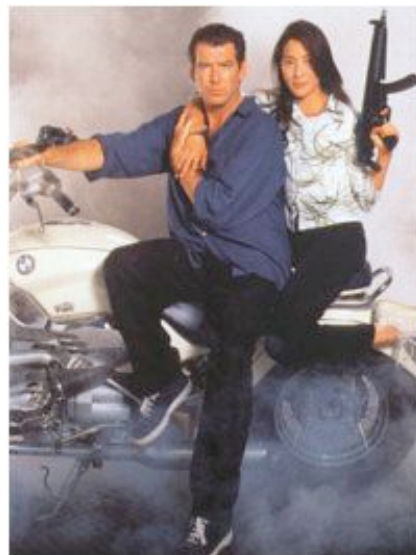
Mais comment parler de la R 1200 C sans évoquer le film de James Bond « Tomorrow Never Die – Demain ne meurt jamais » qui est tombé à point nommé pour en assurer la promo qu'il fallait, et ce dans le monde entier. Que pouvait espérer de mieux BMW ? Un succès américain.



C'est dans ce film que le cruiser BMW a permis à James (Bond) d'échapper aux vilains sbires du méchant Carver qui le poursuivait en Range puis en hélico dans les ruelles de Hong Kong,



Vous pouvez voir et revoir cette scène sur U-Tube.



la clé du bonheur ?

La R 1200 C a été déclinée en plusieurs modèles en 850cc et 1200cc autour d'un ensemble cadre et moteur identique : Classic, Avant garde, Indépendant, CL et Montauk qui clôture la série en 2003.

LA CLASSIC (1997)



La 1^{ère} à ouvrir le feu, la plus recherchée, est la Classic, celle du film ; robe unie ivoire à simple filet noir ou blanc selon la couleur comme les anciennes BMW pour la touche rétro ; roues à rayons, suspensions modernes avec les systèmes mono et télélever développés par BM, mais poussé ici pour le télélever avec un bras caisson en alu soudé poli du plus bel effet qui devient un des éléments principaux du design de la moto ;



Une selle conducteur généreuse et confort avec un simple pouf pour le passager qui fait office de dossier une fois relevé pour le pilote; Pour la recette américaine, un grand guidon haut, une selle confortable et basse, une grosse roue arrière de 15" des pots séparés et courts donnant un beau son et beaucoup de chrome et d'aluminium poli. Pour la modernité, un flat twin BM en 850cc (50 ou 34 cv) et 1200cc, de 61 cv (son point faible ?) refroidi par air et par huile avec deux radiateurs quasi invisibles à l'avant et intégrés dans le cadre et bien sûr l'injection ; 3 disques à double pistons Brembo assurent un excellent freinage.



Un tableau de bord minimaliste avec un simple compteur et quelques voyants discrets ; possibilité d'avoir en option l'ABS, siège et poignées chauffantes, sacoches, selle passager confort, par-brise de différentes tailles le tout chez BM + accessoiristes.

L'AVANT GARDE



Le modèle Avant Garde est identique à la Classic, avec une modification de la déco qui porte sur la peinture et sur les parties en alu qui sont peintes en gris comme les bras de fourche, le télélever, le cadre et le monolever.

LA INDEPENDANT (2002)



Reçoit par rapport à la classic, une déco peinture à deux tons, une petite bulle, un guidon moins haut, plus de pouf arrière, des roues en alu à 3 bâtons et un moteur à double allumage.



LA CL (2002)



C'est le modèle Touring ou grand tourisme, équipée d'un carénage tête de fourche à plusieurs optiques, de sacoches et d'un top case spécifiques, selle passager confort et un ensemble avant spécifique avec roue de 150/16.



LA MONTAUK (2003)



La Montauk, reprend l'avant de la CL, un phare supplémentaire, une bulle différente et le gros tableau de bord avec compte tours ; les roues en alu sont à 5 bâtons et le pouf devient fixe.

Mais au fait Montauk, késako ? C'est le nom de la tribu indienne qui occupait Long Island avant qu'elle ne soit exterminée par les colons Anglais et Hollandais au milieu du XVII^e siècle ; l'île où se trouve aujourd'hui à l'extrémité sud New York City et à au nord la ville de Montauk avec son phare et ses plages appréciées par les new yorkais qui les prennent d'assaut le week end après des heures d'embouteillages ; d'où la R 1200 C Montauk, façon d'américaniser le modèle et d'aller plus vite à la plage ! Elle aurait aussi bien pu s'appeler Manhattan, Pecquot, Naragansett, Hackensack ou Shinnecock qui étaient aussi des noms de tribus indiennes des environs.

Non mais tu me vois monter sur une R 1200 C Pecquot ?

CRUISER SIDE CAR



Le modèle side car n'a pas été commercialisé à ma connaissance, est resté un exercice de style et nous avons pu le voir en 2009, bien rangé dans le stock de BMW dans les locaux de Mobile Tradition à Munich. Il était de la même veine que la moto avec du cuir brun et des incrustations de bois mélangé aux parties en alu poli, magnifique. Nous n'avions hélas pas l'autorisation de faire des photos !



Un side cruiser français à Kisslegg

CRUISER & TUNING

Cette moto à mon sens ne supporte pas l'accessoirisation à outrance ou le tuning tels que certains lui font subir ; elle a une ligne et une déco qui se suffit à elle même, et en dehors des quelques accessoires et options d'origine dans le catalogue BMW, il y a suffisamment pour se faire plaisir.

Néanmoins certains veulent personnaliser avec un compte tours, une montre, la température d'huile ou encore savoir si l'ampérage est correct et ont développés tout un tas d'astuce de montage pour en modifier le tableau de bord et le reste.



D'autres trouvent qu'il n'y a pas assez de chrome et modifient et remplacent un certain nombre de pièces allant du cache vis jusqu'au télevert chromé. Les échappements exotiques en carbone sont aussi très recherchés plus pour le son que pour l'esthétique.



Bien sûr les peintures ne sont pas en reste, jusqu'aux jantes assorties et j'en ait même vu une montée en triple allumage avec une bougie supplémentaire sur le dessus des cylindres !

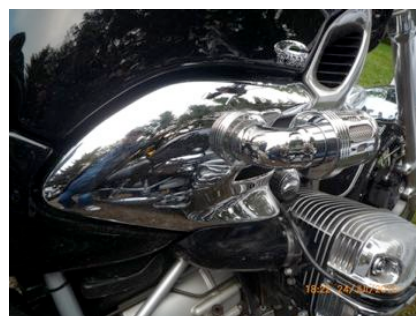


Cylindre à triple allumage

D'autres font tout ce qu'il faut et se donnent beaucoup de mal pour que leur BM ressemble à une Harley. Bref, tous les goûts sont dans la nature, c'est ce qui en fait la richesse.



Jantes pleines façon HD Fat Boy,



Prise d'air extérieure façon H.D.



Garde boue et feu arrière Old School BM

Une moto mythique et attachante qui a fait rentrer BM dans le monde du custom, qui permet à la fois de frimer en ville et de cruiser sur la route, avec un look classique, fort d'une technique innovante et d'un comportement routier souverain. Moto de kéké ?

Laurent HESS