

Extrait du YvesVL.be

<http://www.yvesvl.be>

# Essai des BMW K1200S et K1200GT

- News -

Date de mise en ligne : mercredi 17 octobre 2007

## **Description :**

Deux heures d'essai. Deux toutes petites heures pour essayer le fleuron des routières ou sportivo-routières de BMW.

Ma petite expérience avec des motos qui ne sont malheureusement pas à la portée de toutes les bourses ...

---

YvesVL.be

---

[[http://www.motards.be/modules/xcgai/albums/userpics/yvl071006/\\_essaiK12/P1030495.jpg](http://www.motards.be/modules/xcgai/albums/userpics/yvl071006/_essaiK12/P1030495.jpg)] Lundi. 13H30. Le soleil brille, je gare ma moto devant le BMW Driving Center de Bornem. Je suis un peu en avance & et surtout & fort impatient !

L'accueil est professionnel. Il n'y avait apparemment pas beaucoup de candidats pour l'essai. On peut donc commencer tout de suite. Enfin presque & il faut d'abord montrer patte blanche (la réservation établie chez le concessionnaire, sa carte d'identité et son permis de conduire) : sage précaution & Ensuite on signe un document où, entre autres, on se déclare d'accord de payer les éventuelles contraventions, re-sage précaution !

## K1200S : tueuse de permis

[[http://www.motards.be/modules/xcgai/albums/userpics/yvl071006/\\_essaiK12/P1030498.jpg](http://www.motards.be/modules/xcgai/albums/userpics/yvl071006/_essaiK12/P1030498.jpg)] Voilà, on se dirige enfin vers les machines, sagement garées près du show-room. Je les avais déjà repérées en entrant. On commence donc par la K1200S, toute de noir vêtue.

On m'explique les commandes de l'engin (rien de neuf pour moi, là) et les fonctions de l'ordinateur de bord et de l'ESA (là, c'est moins connu). Si on le désire, on nous prête aussi un « Tripy » qui nous guidera sur un des itinéraires (trois sont disponibles) préparés par les gens de BMW. Pour ce premier essai, j'ai choisi « petites routes à virage » &

Perso, je trouve le design plutôt réussi. C'est un look agressif et taillé à la serpe. En selle ! Là, première (bonne) surprise : c'est confortable et surtout assez bas pour que je puisse mettre les 2 pieds à plat sur le sol. Rassurant lors d'un premier contact. Même si la K1200S fait son poids, le centre de gravité a l'air d'être relativement bas, ce qui facilite je le constaterai très vite - sa manipulation et les évolutions à basse vitesse. La position de conduite est typée sport mais modérément je dirais. Pas trop penché en avant, en léger appui sur les poignets & pas mon style habituel mais je trouve la position naturelle. Reste à voir pour de longs trajets &

Contact. Le moulin s'ébroue sans hésiter. Le bruit du 4 cylindres est agréable et le son du pot est rauque mais tout aussi sympa. Une toute autre mélodie que ma RT ! Je démarre doucement en faisant patiner l'embrayage (je ne veux pas avoir l'air idiot en calant) : précaution inutile, le moteur est très souple et accepte un régime très bas sans problème. Les premiers tours de roues se font avec précaution : round d'observation.

L'itinéraire indiqué par le tripy m'amène dans des petites routes de campagne, souvent limitées à 50 km/h ou 70 km/h et de toute façon les traces de terre laissées sur la route par les tracteurs ne m'incitent pas à commettre des imprudences. Je roule comme ça pendant une demi-heure, où je peux constater l'excellente maniabilité de l'engin et la docilité du moteur à faible vitesse de rotation. Pas d'à-coups comme lu dans certains essais. Les chocs dus aux mauvais revêtements sont absorbés sans problème. Je croise enfin une route qui a l'air plus roulante : tant pis pour l'itinéraire prévu, je bifurque ! Et là, mes amis & je prie pour qu'il n'y pas de radars planqués à cet endroit ! Passé 5000t/m, on dirait que les fusées d'appoint se sont allumées & à 7000 ça empire & après, ben je me concentre uniquement sur la route.[[http://www.motards.be/modules/xcgai/albums/userpics/yvl071006/\\_essaiK12/P1030508.jpg](http://www.motards.be/modules/xcgai/albums/userpics/yvl071006/_essaiK12/P1030508.jpg)] P& ! Faut se calmer là ! Du moins si je veux garder mon permis assez longtemps pour rentrer à la maison ! Demi-tour. On reprend le trajet où je l'avais abandonné. Mais à un rythme un peu plus &, euh, un peu moins sage. J'ai du mal à faire rentrer le diable dans sa boîte (celui qui me dit : allez, vas-y &). Pour la fin du trajet, j'oublie le tripy et je me fais plaisir & pour autant que faire ce peut : le coin n'est quand même pas idéal pour faire l'arsouille. Une heure d'essai c'est peu. Je quitte à regret une moto vive, avec une tenue de route imperturbable, un freinage exemplaire et un moteur & pousse-au-crime.

Bref, 167 cv qui ne demandent qu'à s'exprimer et une partie cycle à la hauteur. Il faudrait quand même déboursier dans les 17.000 euros pour repartir avec la belle.

## K1200GT : TGV à deux roues

Deuxième essai. Enfin, oui, je me comprends & Je le fais dans la foulée, en déclinant bien gentiment le café que l'on m'offre de prendre.

[[http://www.motards.be/modules/xcgai/albums/userpics/yvl071006/\\_essaiK12/P1030499.jpg](http://www.motards.be/modules/xcgai/albums/userpics/yvl071006/_essaiK12/P1030499.jpg)] Allez, en selle. Je ne vous ferai pas l'injure de dire que la position de conduite est radicalement différente. Ici je retrouve celle que j'ai sur ma RT. Le buste beaucoup plus droit, les mains posées sur le guidon. La hauteur de selle est identique à la « S » et assez bizarrement, je trouve qu'elle me semble moins confortable.

La moto est équipée du pare-brise haut et d'un « pack » comprenant ESA, phare xénon, ordi de bord, cruise-control, & Il y a aussi d'origine des valises (identiques à celles de la R1200RT je crois) et un grand top-case en option. Ce qui amène l'addition de l'engin à près de 20.000 euros. Cher dans l'absolu. Faut espérer que les prestations soient en rapport &

Démarrage. Le bruit est plus discret, les commandes me semblent plus douces (ou c'est moi qui m'habitue ?). Je vais essayer un autre itinéraire : « nationales et autoroute ». Malgré son gabarit, l'engin reste maniable (mieux que ma RT) et je me sens vite à l'aise. En fait, je me retrouve au guidon de ma RT avec un moteur d'une autre génération. La première partie du trajet se passe sans encombre, j'ai l'impression que les passants peuvent voir mon sourire dans mon casque & Juste que je n'ose pas trop me faufiler : la largeur de la moto est quand même non négligeable, d'autant plus que les valises dépassent franchement la largeur du carénage. Sinon, la protection offerte par le carénage est très bonne, le pare-brise électrique est loin d'être un gadget.

Un petit tronçon d'autoroute ? J'attaque rapidement la bretelle d'accès, les voitures s'écartent pour me laisser passer. Le phare xénon doit être bien visible à mon avis & Cruise-control réglé sur 130 km/h, j'ai l'impression que l'on peut abattre des km sans fatigue ou stress, que ce soit à 120 ou beaucoup plus vite. Seul bémol : je trouve que la moto est relativement sensible aux rafales de vent ou aux remous. Je pense que c'est le (gros) top-case qui en est la cause. En tout cas c'est un phénomène que je ne ressens pas autant avec ma RT.

Une quelconque action sur les freins ou la poignée des gaz et le cruise-control se désactive. Le moteur, même légèrement dégonflé par rapport à la « S » ne manque pas de pêche. Si on ouvre les gaz à un endroit où l'adhérence est un peu plus faible (marquage au sol), on le sent immédiatement & même sur le 4ème ou le 5ème rapport.

Le revêtement de la bande de gauche se dégrade : pas de problème : que ce soit en mode « confort », « normal » ou « sport » la moto est stable, imperturbable, comme sur des rails &

On quitte l'autoroute pour la dernière partie du trajet et je me surprends à rouler de nouveau à des vitesses pas tout à fait légales. Même si la moto invite moins à faire l'arsouille, la facilité de conduite, le moteur qui ne demande qu'à pousser et le confort procuré ont vite fait de nous faire rouler à & je ne parlerai qu'en présence de mon avocat !

De retour au bercail, un nouvel essayeur attend l'engin. Un petit café vite bu dans le show-room, quelques impressions échangées avec le gars de l'accueil, voilà plus de 2 heures qui ont passé sans que je m'en rende compte.

Je remonte sur ma R1150RT & quelqu'un veut la racheter ?

[[http://www.motards.be/modules/xcgal/albums/userpics/yvl071006/\\_essaiK12/P1030500.jpg](http://www.motards.be/modules/xcgal/albums/userpics/yvl071006/_essaiK12/P1030500.jpg)] Un petit regret quand même. Bornem et ses environs ne sont pas l'endroit idéal pour effectuer ce genre d'essai....

*Post-scriptum :*

*Petites infos supplémentaires :*

*La boîte de vitesse. Je ne l'ai pas mentionné. C'est mon expérience quotidienne. KLONK. Je n'y fais plus attention. Pas de faux point-mort. Ferme mais correcte. Je trouve que cela s'est quand même amélioré par rapport à la R1100RT. Par exemple, sur la r1150rt, la première est parfois paresseuse à s'enclencher.*

*La selle de la GT est effectivement plus large et plate que celle de la S. C'est sans doute pour cela que, moi, je l'ai trouvée moins confortable. Même si l'une et l'autre ont la même "dureté".*

*Les freins là aussi, je m'y suis habitué. C'est le presque le même système que sur la r1150rt. Le bruit des petites pompes électriques en moins. Cela peut sembler manquer de progressivité au début, mais on s'y fait vite, très vite. Et c'est efficace en diable. De plus comme la partie cycle est à la hauteur ... aucun souci. Juste ne pas se laisser surprendre à très faible vitesse.*