

# La nouvelle BMW R 1200 RS. Table des matières.



<b>1</b>	<b>Concept d'ensemble.</b>	
	(Résumé) .....	2
<b>2</b>	<b>Ensemble mécanique.</b> .....	6
<b>3</b>	<b>Partie cycle.</b> .....	10
<b>4</b>	<b>Systemes électriques et électroniques.</b> .....	13
<b>5</b>	<b>Design et coloris.</b> .....	15
<b>6</b>	<b>Dotations.</b> .....	19
<b>7</b>	<b>Puissance et couple moteur.</b> .....	21
<b>8</b>	<b>Fiche technique.</b> .....	22

# 1 **Concept d'ensemble.** (Résumé)



## **La nouvelle BMW R 1200 RS – voyage et sport dans une nouvelle dimension.**

BMW Motorrad et les RS de série légendaires – aujourd'hui encore, les modèles frappés de ces deux lettres sont synonymes à la fois de voyage (Reise) et de sport. La R 100 RS de l'année 1976 était la première moto au monde construite en grande série à être équipée d'un carénage intégral solidaire du cadre développé en soufflerie aérodynamique. Moto polyvalente, cette baroudeuse et sportive parfaite a initié le segment de marché des sportivo-GT tel que nous le connaissons depuis. Avec la nouvelle R 1200 RS, BMW Motorrad perpétue cette longue tradition et présente une sportivo-GT à bicylindre à plat dont l'ADN transpose à merveille les qualités polyvalentes du concept BMW RS classique dans l'avenir. Balade sportive à la campagne, sortie dynamique à deux ou voyage au long cours – la nouvelle R 1200 RS ouvre de nouvelles dimensions fascinantes au grand tourisme sportif.

## **Un moteur boxer puissant et robuste pour le grand tourisme sportif et dynamique.**

Le moteur boxer animant la nouvelle R 1200 RS correspond au moteur à double ACT déjà mis en œuvre sur la R 1200 GS et la R 1200 GS Adventure ainsi que sur la R 1200 RT et la nouvelle R 1200 R. Il développe 92 kW (125 ch) à 7 750 tr/min et atteint son couple maximal de 125 Nm à 6 500 tr/min. Dans la plage des bas régimes, le couple a même légèrement augmenté par rapport à celui du moteur des modèles GS, GS Adventure et RT. Les gaz d'échappements passent par une ligne d'échappement du type 2-en-1 avec un silencieux arrière orienté vers le haut pour plus de dynamisme. Une boîte à air adaptée, des trompes d'admission d'air redessinées ainsi qu'un radiateur d'eau en position centrale contribuent à créer la silhouette frontale gracieuse d'une allure sportive et dynamique.

## **ABS, ASC et deux modes de pilotage de série. « Modes de pilotage Pro » avec Contrôle de traction dynamique (DTC) en option.**

Pour répondre au mieux aux besoins et aux préférences personnels du pilote, la R 1200 RS est équipée en série des deux modes de pilotage « Rain » et « Road ». Outre l'ABS de série, elle embarque l'antipatinage ASC (Automatic Stability Control) pour une sécurité accrue à l'accélération. Avec l'option « modes de pilotage Pro », le répertoire technique de la nouvelle R 1200 RS s'enrichit du Contrôle de traction dynamique DTC avec détecteur de prise

d'angle ainsi que des deux modes de pilotage supplémentaires « Dynamic » et « User ».

**Cadre périmétrique en tubes d'acier intégrant le moteur comme élément porteur. Roues guidées par fourche télescopique inversée et Paralever EVO.**

Pour la nouvelle R 1200 RS, les ingénieurs ont développé un nouveau cadre périmétrique en tubes d'acier intégrant le bicylindre à plat comme un élément porteur. Faisant appel à une fourche télescopique inversée à l'avant ainsi qu'au Paralever EVO à l'arrière, le guidage des roues reprend une technique classique de sportivo-GT dynamique, adaptée par BMW Motorrad à l'époque moderne. La précision directionnelle élevée et la tenue de cap, le comportement neutre et la rigidité au freinage ont été inscrits tout en haut dans le cahier des charges à respecter par les spécialistes de la partie cycle. L'objectif qui leur était fixé pour la R 1200 RS était donc de mettre sur ses roues à 10 branches une RS dynamique et particulièrement vif dont le langage des formes s'inspire de l'hypersportive S 1000 RR.

**ESA dynamique (Electronic Suspension Adjustment) de la toute dernière génération pour un comportement dynamique optimal de tous les instants.**

L'expérience du pilotage dynamique est encore plus intense avec la suspension pilotée ESA dynamique (Electronic Suspension Adjustment) de la toute dernière génération. Avec les deux lois d'amortissement « Road » et « Dynamic », cette suspension ouvre des dimensions absolument inédites sur le plan de la sécurité, des performances et de l'agrément, l'amortissement étant adapté automatiquement aux conditions du moment, en fonction de l'état de la route et des manœuvres du pilote.

**Combiné d'instruments multifonctions avec compteur de vitesse analogique, ordinateur de bord et informations à profusion.**

Un coup d'œil sur le cockpit confirme que la nouvelle R 1200 RS force vers une nouvelle ère des sportivo-GT. Si la vitesse est affichée de manière classique sur un compteur de vitesse analogique, un écran à matrice active (TFT) offre des informations à profusion.

**Design sportif et proportions dynamiques. Deux harmonies de couleurs et de surfaces créant différentes personnalités.**

Depuis leurs débuts, les modèles RS de BMW Motorrad sont réputés être des motos polyvalentes parfaites. La nouvelle BMW R 1200 RS associe ses qualités non seulement à un dynamisme de haut niveau, mais aussi à un design sportif et dynamique. Le demi-carénage aux formes aérodynamiques intégrant un phare double confère son visage typé à la nouvelle

BMW R 1200 RS et visualise l'union entre grand tourisme et sportive. Les proportions dynamiques marquées par la partie avant plongeante et la partie arrière aérée orientée vers le haut dessinent une ligne légèrement cunéiforme et signalent d'emblée les talents sportifs que révèle la moto, en plus de ses autres qualités. Deux harmonies de couleurs et de surfaces confèrent à la nouvelle R 1200 RS deux personnalités très fortes bien que complètement différentes. Elle existe en effet en deux variantes de style différentes: la variante de « Base » classique et sportive se pare de Lupin blue metallic / Light grey metallic, la variante « Style 1 » adopte le Granite grey metallic matt.

### **Les points forts de la nouvelle BMW R 1200 RS :**

- Bicylindre à plat classique (moteur boxer) débitant une puissance de 92 kW (125 ch) à 7 750 tr/min et un couple de 125 Nm à 6 500 tr/min.
- Design de sportivo-GT sportif et dynamique.
- Demi-carénage aux formes aérodynamiques doté d'une bulle réglable.
- Cadre périmétrique en tubes d'acier rigide à la torsion intégrant le moteur comme un élément porteur.
- Roues guidées de manière classique par une fourche télescopique inversée à l'avant et un Paralever EVO à l'arrière.
- Nouvelle canalisation de l'air d'admission et radiateur d'eau en position centrale pour une silhouette frontale particulièrement compacte.
- Position sportive, ramassée et décontractée, pour des sensations de pilotage dynamiques et en même temps un confort d'assise élevé sur les longues distances.
- Ligne d'échappement au design pentagonal.
- Antipatinage ASC (Automatic Stability Control).
- Modes de pilotage « Rain » et « Road ».
- « Modes de pilotage Pro » offrant deux modes supplémentaires « Dynamic » et « User » pour une adaptation optimale aux conditions régnantes, en option départ usine.
- Contrôle de traction dynamique DTC (Dynamic Traction Control) compris dans l'option « modes de pilotage Pro ».
- Option ESA dynamique (Electronic Suspension Adjustment) de la toute dernière génération pour un comportement dynamique optimal de tous les instants.
- Système de freinage performant se distinguant par des étriers à quatre pistons à fixation radiale et l'ABS.
- Jantes coulées légères à 10 branches.
- Shifter Pro permettant des passages de rapports dynamiques sans actionner l'embrayage, en option départ usine.
- Combiné d'instruments performant offrant de nombreuses fonctionnalités et affichant toute une panoplie d'informations.

- Fonction Keyless Ride pour un confort de commande maximal, en option départ usine.
- Concept de couleurs innovant créant deux personnalités affirmées, la variante de style « Base » classique et sportive et la variante « Style 2 » sportive et exclusive.
- Vaste gamme d'accessoires et d'options départ usine.

## 2 Ensemble mécanique.



### **Des motos BMW dédiées aux voyages et au sport – la famille RS légendaire.**

Dans l'histoire de BMW Motorrad, il n'y a guère d'autre segment qui peut se vanter d'une tradition aussi longue que celui des sportivo-GT. Ou, en d'autres termes: ce segment a en fait été inventé par BMW Motorrad, puisque la R 1200 RS présentée en 1976 offrait une synthèse inconnue à l'époque, mêlant qualités sportives et aptitudes aux longues distances. Première moto au monde construite en grande série à être équipée d'un carénage intégral solidaire du cadre développé en soufflerie aérodynamique, elle est à l'origine de la renommée légendaire dont les motos RS de série de BMW Motorrad jouissent aujourd'hui encore: des motos polyvalentes parfaites aussi bien pour les voyages que pour les sorties sportives.

Avec la nouvelle R 1200 RS, BMW Motorrad perpétue cette tradition de la meilleure façon et dévoile une sportivo-GT à moteur boxer, qui transpose à merveille ces qualités polyvalentes inaugurées il y a près de 40 ans dans l'avenir.

### **Moteur boxer: force de caractère et fougue impétueuse.**

Le moteur boxer animant la nouvelle R 1200 RS correspond au moteur à double ACT déjà mis en œuvre sur la R 1200 GS, la R 1200 GS Adventure et la R 1200 RT. Il développe 92 kW (125 ch) à 7 750 tr/min et atteint son couple maximal de 125 Nm à 6 500 tr/min.

Courbe caractéristique de couple particulièrement harmonieuse, plage de régimes utile extrêmement large et propulsion dynamique – telles sont les qualités extraordinaires du bicylindre à plat doté de deux arbres à cames en tête. Plus de 100 Nm sont disponibles sur toute la plage des régimes utile et confèrent des reprises et un pouvoir d'accélération ardents à la moto. La boîte à air redessinée et le nouveau silencieux arrière aidant, le couple à bas régimes est même légèrement supérieur à celui des nouvelles R 1200 GS, GS Adventure et RT avec l'effet positif qui en résulte pour les performances globales de cette nouvelle sportivo-GT.

Si le moteur boxer d'une cylindrée de 1 170 cm<sup>3</sup> continue à faire appel, comme les moteurs de la génération précédente, à un refroidissement par air/liquide, il mise sur un mélange glycol/eau au lieu de l'huile comme fluide de

refroidissement. L'eau ayant une capacité d'absorption thermique supérieure, le nouveau système se distingue par une dissipation plus efficace de la chaleur et augmente la stabilité thermique du moteur. S'agissant d'un système dit de refroidissement de précision, l'eau ne refroidit que les éléments du moteur soumis à des contraintes thermiques particulièrement élevées. Mais pour l'essentiel, le moteur garde aussi le refroidissement par air, ce qui a permis de conserver le look typé du bicylindre à plat.

Pour un remplissage optimal des cylindres, le flux des gaz passe dans le sens vertical dans les culasses et le carter moteur intègre la boîte à six rapports ainsi qu'un embrayage en bain d'huile à fonction anti-dribble se distinguant par des efforts de commande peu élevés. La transmission secondaire exempte d'entretien est assurée par un arbre à cardan logé du côté gauche.

Sur la nouvelle BMW R 1200 RS, le haut niveau de développement du moteur se reflète aussi dans une réaction particulièrement fine à l'actionnement de la poignée des gaz. Le petit angle d'actionnement et la force de rappel réduite et agréable de la poignée des gaz visent également l'agrément du pilote au guidon. Pour ce qui est de son côté sportif et dynamique, la nouvelle R 1200 RS et son moteur boxer associé à un étagement optimal des rapports de boîte offrent un punch particulier, ce qui permet d'accélérer avec fougue en sortie de virage, un atout renforcé par la grande avidité du moteur à monter en régime.

**Ligne d'échappement au design pentagonal et canalisation d'air d'admission et radiateur d'eau en position centrale pour une partie avant ultracompacte.**

Le système d'admission, le radiateur d'eau et la ligne d'échappement obéissent aux spécificités d'une sportivo-GT. Ainsi, les gaz résiduels s'échappent par une ligne d'échappement du type 2-en-1 à volet piloté, orientée vers le haut et disposée du côté droit. Une boîte à air d'une nouvelle conception, des trompes d'admission d'air spécifiques ainsi qu'un radiateur d'eau compacte logée en position centrale contribuent à l'architecture très compacte de cette partie de la moto et, partant, à une silhouette frontale gracile. En outre, l'air de refroidissement est évacué de manière optimale, le flux d'air longeant les genoux du pilote, ce qui apporte un surplus de confort important, surtout dans une circulation en accordéon par temps chaud.

**ASC et deux modes de pilotage de série, « modes de pilotage Pro » avec Contrôle de traction dynamique (DTC) en option, pour une adaptation optimale aux conditions d'utilisation.**

Pour répondre de manière optimale aux besoins de chaque pilote et s'adapter à l'usage qu'il fait de sa moto, la nouvelle R 1200 RS propose, en dotation

standard, deux modes de pilotage. Dans ce contexte, l'antipatinage ASC (Automatic Stability Control), également de série, assure la sécurité par la motricité. Avec les deux modes de pilotage « Rain » et « Road », les qualités routières de la moto peuvent être alignées sur les conditions routières régnautes ou la plupart d'entre elles. Outre l'ABS également de série, l'ASC élargit sensiblement la plage d'utilisation de la nouvelle R 1200 RS et offre un gain de sécurité net, notamment sur des revêtements glissants.

En mode « Road », les aides au pilotage sont réglés de sorte à assurer un équilibre optimal entre performances et confort sur toutes les routes.

Le « mode Rain » permet d'adapter la moto à des routes à faible coefficient d'adhérence. De plus, la moto réagit plus en douceur à l'accélération.

L'option « modes de pilotage Pro » qui offre deux modes supplémentaires – « Dynamic » et « User » – est disponible en départ usine. Cette option inclut aussi le Contrôle de traction dynamique DTC (Dynamic Traction Control) qui se substitue alors à l'ASC. Comprenant un bloc de capteurs, la « sensor box », avec un détecteur de prise d'angle, cette variante du contrôle de traction accroît encore la sécurité à l'accélération.

Le mode « Dynamic » révèle le côté sportif de la nouvelle BMW R 1200 RS. Une réaction spontanée à l'accélération et une intervention discrète du DTC mettent pleinement en valeur son potentiel dynamique.

En mode « User », le pilote a la possibilité de configurer la R 1200 RS à son gré, pas seulement pour ce qui est de la réaction à l'accélération. Ce mode de pilotage lui permet en effet aussi de paramétrer la caractéristique de réglage du Contrôle de traction dynamique DTC (Dynamic Traction Control) selon ses souhaits et ses besoins personnels. Ainsi, les modes DTC « Rain », « Road » et « Dynamic » peuvent être combinés de manière tout à fait individuelle avec les lois d'accélération des modes « Rain », « Road » et « Dynamic » qui déterminent la réaction à l'accélération.

### **Shifter Pro pour des passages de rapports pratiquement sans rupture de charge, en option départ usine.**

Par rapport aux shifters mis en œuvre par le passé, le nouveau shifter Pro disponible sur la nouvelle R 1200 RS présente des fonctionnalités étendues. Il permet de monter et de descendre les rapports sans actionner l'embrayage ou les papillons des gaz dans les plages de régimes et de charge importantes et fait ainsi bénéficier le pilote à la fois d'un surplus de confort et d'un gain de dynamisme. Les passages de rapports peuvent pour l'essentiel être effectués via le shifter, sauf, par exemple, au démarrage.

À l'accélération, il n'est plus nécessaire que le papillon des gaz soit fermé pour changer de vitesse et la propulsion est assurée quasiment sans la moindre rupture de charge. Lorsque le pilote ralentit et engage un rapport inférieur (papillon des gaz fermé), le régime est automatiquement adapté grâce à un petit coup de gaz. Les rapports sont enclenchés comme à l'habitude, via le sélecteur au pied. Le temps de passage des rapports est nettement réduit par rapport aux passages de rapports avec actionnement de l'embrayage. Le shifter Pro n'est pourtant pas un système automatique, seulement une aide pour le passage des rapports.

Pour ce qui est du fonctionnement technique, un capteur situé sur l'arbre de sortie de la boîte de vitesses détecte le souhait du pilote de passer un rapport et déclenche l'aide par le shifter. La charge dans la chaîne cinématique est réduite par une augmentation ou une réduction ciblée du couple moteur et les vitesses de rotation des arbres sont synchronisées, si bien que les crabots des pignons du rapport visé peuvent s'engrener comme si l'embrayage était actionné. Lorsque l'embrayage est actionné pour passer les rapports ou que le rapport supérieur est engagé avec le papillon des gaz fermé (décélération) ou bien en freinage, le shifter n'entre pas en action. Il n'intervient pas non plus lorsque le sélecteur de vitesses ne se trouve pas en position initiale au moment du passage du rapport supérieur ou inférieur.

## 3 Partie cycle.



### **Confort plus comportement dynamique pour les voyages et les sorties sportives.**

La sportivo-GT est une formule qui répond au souhait de nombreux adeptes de moto à la recherche d'une monture qui leur offre de multiples utilisations possibles. Longues distances à une vitesse de croisière élevée, voyage à deux avec les bagages ou sorties sportives et dynamiques sur les petites routes, le répertoire d'une moto de ce genre doit proposer toutes ces possibilités sans réserve. La nouvelle R 1200 RS tient compte des exigences traditionnelles qui y sont liées – sportivité, confort et qualités longues distances – grâce à sa partie cycle qui est d'une conception entièrement nouvelle.

### **Cadre périmétrique en tubes d'acier rigide en torsion intégrant le moteur comme élément porteur.**

La base de la nouvelle BMW R 1200 RS est constituée d'un cadre périmétrique en tubes d'acier spécialement développé pour la nouvelle sportivo-GT, qui intègre le bicylindre à plat comme élément porteur. Ce faisant, la nouvelle R 1200 RS exhibe délibérément une grande partie de son cadre et met ainsi en relief ses qualités clés, telles que la sportivité et le comportement dynamique. La partie arrière du cadre est également en tubes d'acier. Elle loge, par vissage, les platines en aluminium forgé des repose-pied passager et est à son tour vissée au cadre principal en quatre points. Les repose-pied du pilote sont également en aluminium forgé.

L'angle de tête de fourche est de 62,3° et la chasse de 114,8 mm. Si on y ajoute la répartition équilibrée des poids à raison de 51 / 49 (statique, sans pilote) ainsi que l'empattement de 1 530 mm, cela se traduit par une maniabilité empreinte d'agilité et une grande précision directionnelle associées à une stabilité directionnelle des plus élevées.

### **Guidage des roues classique via une fourche télescopique inversée à l'avant et le Paralever EVO à l'arrière.**

La nouvelle BMW R 1200 RS est équipée d'une fourche télescopique inversée haut de gamme dont les fourreaux ont un diamètre de 45 mm. Pour la réalisation et le dimensionnement des fourreaux et des tubes plongeurs, les ingénieurs se sont inspirés de la S 1000 RR, l'hypersportive signée BMW Motorrad. La mise en œuvre de cette fourche télescopique très rigide est motivée, entre autres, par des avantages au niveau de l'encombrement et

de la disposition qui se traduisent par un look encore plus compact et dynamique suite à une intégration particulièrement astucieuse du radiateur d'eau. En outre, cette fourche inversée assure une rigidité élevée au freinage, un guidage particulièrement direct de la roue et donc une précision directionnelle optimale et un retour d'information limpide de la roue avant. La course de débattement est de 140 millimètres.

La roue arrière est guidée par un monobras oscillant du type Paralever EVO, une solution qui a fait ses preuves. Un combiné ressort/amortisseur central se charge de la suspension et de l'amortissement. La base du ressort est facile à ajuster via une molette agissant sur un vérin hydraulique, l'amortissement en détente est réglable en continu. La course de débattement est également de 140 millimètres.

### **ESA dynamique (Electronic Suspension Adjustment) de la toute dernière génération pour un comportement dynamique optimal de tous les instants.**

Avec la suspension pilotée de BMW Motorrad – ESA dynamique (Electronic Suspension Adjustment) de la toute dernière génération –, l'expérience du pilotage dynamique est encore plus intense au guidon de la nouvelle R 1200 RS. La suspension ESA dynamique ouvre des dimensions absolument inédites sur le plan de la sécurité, des performances et de l'agrément, l'amortissement étant adapté automatiquement aux conditions du moment, en fonction de l'état de la route et des manœuvres du pilote. Elle se voit immédiatement grâce aux fourreaux de fourche anodisés or et au ressort du combiné, peint en blanc.

Lorsque la loi d'amortissement « Road » est activée, l'amortissement est désormais adapté de manière entièrement automatisée et offre un agrément du plus haut niveau et la meilleure traction et ce, indépendamment du revêtement de la route. Quels que soient l'état dynamique et le chargement de la moto, en mode « Road », ESA dynamique met la force d'amortissement optimale à la disposition des éléments de suspension. En outre, le pilote peut adapter la précontrainte du ressort au chargement de la moto, à son gré et indépendamment de l'amortissement.

Grâce aux informations que le capteur de débattement du combiné arrière transmet à la nouvelle « sensor box », bloc de capteurs avec détecteur de prise d'angle, l'adaptation de l'amortissement à l'état de pilotage momentané est désormais hautement sensible et précise. D'autres paramètres permettent de saisir exactement les états de la nouvelle R 1200 RS, tels que l'accélération et la décélération, et d'en tenir compte pour l'adaptation des forces d'amortissement du combiné ressort/amortisseur arrière et de la

fourche télescopique inversée. L'adaptation ne prend que quelques millièmes de seconde grâce à des valves de réglage à gestion électrique. D'où un confort d'amortissement inédit et un comportement dynamique extrêmement stable, même lorsque la moto s'incline en virage.

ESA dynamique est pré-réglé sur la loi d'amortissement « Road ». Le pilote peut cependant passer à la loi d'amortissement « Dynamic » et, donc, à un amortissement global plus ferme, en donnant un simple coup de pouce sur la touche dédiée au guidon – une opération ultrasimple qu'il peut aussi effectuer en roulant.

**Position ramassée, orientée vers l'avant, pour des sensations dynamiques au guidon et en même temps un confort d'assise élevé sur les longues distances.**

De concert avec la position des repose-pied et de l'assise de la selle, le guidon logé dans le té de fourche supérieur assure au pilote une position orientée légèrement vers l'avant. Les qualités ergonomiques élevées, typiques de BMW Motorrad, se doublent ainsi d'un toucher de la route particulièrement précis. Le pilote roule ainsi dans le confort et la décontraction, mais il peut aussi adopter un rythme sportif sans devoir accepter la moindre perte de précision. Ergonomiquement affinée, la selle lui permet de faire corps avec sa moto et de savourer même les longues distances sans fatiguer. Grâce à différentes selles (disponibles en option ou sous forme d'accessoires) qui jouent sur la hauteur d'assise, les formes et le confort, il y trouvera facilement son compte.

**Système de freinage performant se distinguant par des étriers à quatre pistons à fixation radiale et ABS de série. Jantes coulées légères à 10 branches.**

La nouvelle R 1200 RS répond parfaitement à son statut de moto extrêmement dynamique, grâce aussi au système de freinage très performant. Associés à l'avant à des disques de frein d'un diamètre de 320 millimètres, deux étriers fixes à quatre pistons et fixation radiale sont le gage de décélérations énergiques ; l'ABS déconnectable fait partie de la dotation standard. À l'arrière, le système comprend un disque unique d'un diamètre de 276 millimètres pincé par un étrier flottant à deux pistons. À l'avant comme à l'arrière, les roues en alliage léger de 17 pouces larges respectivement de 3,5 et de 5,5 pouces s'inspirent du design et de la construction allégée des roues de l'hypersportive S 1000 RR. Ainsi, la roue avant se distingue par un moyeu formant cage autorisant le montage direct des disques de frein sans adaptateurs, ce qui fait gagner du poids. Les dimensions des pneus sont de 120/70 ZR 17 à l'avant et de 180/55 ZR 17 à l'arrière.

## 4 Systèmes électriques et électroniques.



### **Phare double caractéristique à émission lumineuse symétrique. Éclairage diurne à LEDs en option départ usine.**

Associé au carénage sportif, le phare double dynamique ne confère pas seulement son visage à la nouvelle R 1200 RS, mais met aussi en évidence l'union entre grand tourisme et sportive. Outre l'intensité lumineuse élevée et l'éclairage idéal de la route, il en résulte une allure particulièrement caractéristique si bien qu'il sera impossible de se tromper sur la nouvelle R 1200 RS. En option départ usine, la nouvelle R 1200 RS peut aussi être dotée d'un éclairage diurne à LEDs logé en position centrale entre les deux phares.

### **Combiné d'instruments multifonctions avec compteur de vitesse analogique, ordinateur de bord et informations à profusion.**

Un coup d'œil sur le cockpit confirme que la nouvelle R 1200 RS fonce pour ainsi dire vers une nouvelle ère des sportivo-GT à moteur boxer. Si la vitesse est affichée de manière traditionnelle sur un compteur de vitesse analogique, comme il convient pour une moto destinée avant tout à la route, un écran à matrice active (TFT) offre un grand nombre d'informations. Un capteur de luminosité adapte automatiquement l'intensité lumineuse de l'écran à la lumière ambiante et fait automatiquement basculer l'écran entre look diurne et look nocturne.

L'ordinateur de bord fait déjà partie de la dotation standard de la nouvelle R 1200 RS. Trois modes différents permettent de personnaliser l'affichage et de présenter différentes informations, au gré du pilote :

- En mode complet (Style 0), les informations relatives à la moto peuvent être disposées ou affichées de manière individuelle dans les deux zones d'affichage.
- Le mode sport (Style 1) présente le régime moteur sous forme d'un diagramme à barres au pilote à la fibre sportive. Le régime peut aussi être affiché sous forme numérique.
- Le pilote désireux de réduire délibérément le nombre des informations affichées peut choisir le mode tourisme (Style 2). Dans ce cas, la vitesse est aussi affichée sous forme numérique et pour présenter les informations fournies par l'ordinateur de bord, seules les deux zones inférieures de l'écran sont disponibles.

L'ordinateur de bord de série comprend les affichages suivants :

- Kilométrage total.
- Kilométrage journalier Trip 1 et Trip 2.
- Autonomie.
- Température extérieure.
- Température moteur.
- Consommation moyenne.
- Vitesse moyenne.
- Date.
- Niveau d'huile.
- Contrôle de la pression de gonflage RDC.
- Setup.

L'ordinateur de bord Pro disponible en option départ usine permet d'enrichir encore ces informations. Il permet aussi, via le menu, d'activer ou de désactiver l'alarme antivol (option), de reprendre par exemple l'heure GPS ou la réserve de carburant lorsque le système de navigation BMW Motorrad Navigator V (accessoire) est installé, de piloter la commande automatique de l'éclairage diurne (option) et d'activer ou de désactiver l'indicateur du point de changement de vitesse invitant à passer le rapport supérieur pour économiser du carburant.

L'ordinateur de bord Pro comprend les affichages suivants :

- Compteur journalier automatique.
- Consommation moyenne 1+2.
- Consommation instantanée.
- Tension du réseau de bord.
- Compteur durée de pilotage totale.
- Compteur durée du trajet actuel.
- Date de révision.
- Kilométrage restant jusqu'à la révision.

### **Keyless Ride pour un confort de commande maximal, en option départ usine.**

La nouvelle R 1200 RS peut être équipée du système BMW Motorrad Keyless Ride, proposée dans la gamme des options départ usine. Ce système permet de déverrouiller et de verrouiller la serrure de contact ainsi que la trappe du réservoir sans sortir la clé de contact. Pour démarrer la moto, il suffit d'appuyer sur le bouton start, comme par le passé. Grâce à Keyless Ride, le pilote peut toujours laisser la clé dans sa poche.

## 5 Design et coloris.



### **Voyage et sport entrent dans une nouvelle dimension que reflète le langage des formes.**

La nouvelle BMW R 1200 RS renoue avec la grande tradition des sportivo-GT de la maison BMW Motorrad et lui confère une touche jeune et futuriste. Représentante classique du segment des sportivo-GT, elle combine les qualités de voyage proverbiales et le confort d'une grand tourisme BMW à moteur boxer avec l'agilité et le dynamisme d'une sportive BMW à moteur boxer. Elle sera le bon choix pour tout motard en quête d'une moto à la fois dynamique et confortable.

Les longues distances sur autoroute font partie du répertoire de la nouvelle R 1200 RS autant que les sorties sportives sur route sinueuse ou autres cols de montagne, grâce à la position confortable au guidon, au triangle ergonomique optimisé, au demi-carénage à l'aérodynamique peaufinée et au moteur puissant. Le langage des formes de la nouvelle R 1200 RS incarne lui aussi, pour l'avenir et en toute rigueur, ces nombreuses qualités.

### **Ligne élancée et proportions dynamiques.**

Depuis leurs débuts, les BMW RS de série sont réputées être des motos polyvalentes parfaites pour le voyage et les sorties sportives. La nouvelle BMW R 1200 RS associe ses qualités non seulement à une bonne dose de dynamisme, mais aussi à un langage des formes dynamique. Les proportions habilement équilibrées marquées par le demi-carénage sur la partie avant plongeante et la partie arrière aérée et légère pointant vers le haut dessinent une ligne élancée dynamique et légèrement cunéiforme, et elles signalent d'emblée les talents sportifs de la nouvelle R 1200 RS, en plus de ses autres qualités. Point de mire: le bicylindre à plat, moteur boxer classique qui, fidèle à la tradition de BMW Motorrad, est associé au monobras oscillant et à la transmission par cardan et incorporé dans l'architecture fascinante du cadre périmétrique au look treillis tubulaire.

### **La nouvelle R 1200 RS – aérodynamique, affûtée, souveraine.**

Compactes, puissantes et aérodynamiques, les proportions de la nouvelle R 1200 RS ne promettent pas seulement une expérience de pilotage agile et dynamique, mais aussi – fidèle à la philosophie des modèles RS de série de BMW Motorrad – des qualités sereines en voyage et sur de longues distances. Quel que soit l'angle sous lequel on la regarde, elle laisse entrevoir

le plaisir de sillonner les routes de campagne et les cols de montagne, mais aussi une compétence maximale pour les voyages au long cours et autres sorties de vacances. Et peu importe que le pilote parte seul ou en duo et avec les bagages.

La partie arrière courte et relevée, le réservoir musclé et la partie avant basse et ramassée semblent d'ailleurs accélérer la nouvelle BMW R 1200 RS alors qu'elle est encore à l'arrêt. La partie supérieure du carénage avant se détache visuellement et se donne ainsi un air encore plus athlétique. Certains éléments du carénage aux formes musclées sont peints en noir, ce qui le met parfaitement en valeur et contribue à l'allure élancée et aérée de la moto en vue de profil.

Les passages et autres ouvertures aménagées en toute connaissance de cause sont en harmonie avec le demi-carénage à l'aérodynamique raffinée et confèrent à la nouvelle R 1200 RS un air léger et maniable, sans nuire aux qualités d'endurance. Le modelé des surfaces du demi-carénage est peaufiné avec art dans le moindre détail et chaque ligne semble littéralement pousser la moto vers l'avant. Le raffinement du détail est illustré par les déflecteurs – ou « winglets » – dont la mission est de dévier le flux aérodynamique autour de la partie rénale du pilote, sensible aux courants d'air. En revanche, la partie supérieure du carénage, qui se détache par sa couleur, souligne la légèreté et l'agilité de la nouvelle R 1200 RS.

### **Le label RS – fort de caractère, dynamique et prêt au grand tourisme.**

Associé au demi-carénage aux formes aérodynamiques, le phare double dynamique détermine le visage de la nouvelle BMW R 1200 RS et constitue l'expression visuelle de la fusion entre la grand tourisme et la sportive. Conformément aux sportivo-GT signées BMW Motorrad, les sections de phare sont symétriques, alors qu'en analogie avec les motos sportives de la marque, la disposition des réflecteurs est asymétrique. Sur demande, le cache plastique noir peut être remplacé en option départ usine par un éclairage diurne à LEDs logé en position verticale centrale entre les feux.

En vue arrière, la nouvelle R 1200 RS n'affiche pas moins de puissance, de dynamisme et d'agilité. Ainsi, la partie arrière se termine par un ensemble optique dessinant deux brides en C, alors que le silencieux aux contours pentagonaux très visibles ne symbolise pas seulement le pouvoir d'accélération impétueux, mais autorise aussi le pilote à coucher fortement et sportivement sa moto dans les virages tout en dégageant sciemment la vue sur la roue arrière.

## **Émotions, design et fonctionnalité BMW Motorrad proverbiale, une synthèse typiquement RS.**

L'expérience et la créativité des ingénieurs de BMW Motorrad permettent d'associer une ligne sportive et dynamique à des vertus essentielles de la marque, telles que le confort et l'aptitude aux longues distances, pour réaliser une moto active, à même de susciter des émotions fortes. Si les poignées de maintien fines pour le passager et le porte-plaque d'immatriculation séparé confèrent à la partie arrière un air résolument léger, le pilote ne doit pourtant renoncer à rien, car les ingénieurs ont tout prévu pour fixer des valises et un topcase, comme le veut la coutume chez BMW Motorrad. Le porte-bagages disponible en option est un autre élément qui renforce sensiblement l'aptitude au grand tourisme de la BMW R 1200 RS. Outre la possibilité d'accueillir un topcase, elle offre des poignées de maintien encore plus confortables au passager. Cet élément de précision sophistiqué en aluminium coulé exprime aussi par son look le raffinement et les qualités grand tourisme de la R 1200 RS.

Un saute-vent réglable sur deux positions, qui peut être fixé en une position de base basse ou haute et se distingue par un mécanisme raffiné à quatre articulations, réduit les turbulences à un minimum et assure un grand confort, même sur de longues distances avalées à vitesse élevée. Les roues légères à 10 branches, dans le style de l'hypersportive S 1000 RR, le réservoir habilement intégré qui offre un appui idéal aux genoux ainsi que la selle passager à la ligne sportive, mais pourtant confortable, sont autant d'autres exemples témoignant de la synthèse parfaite entre le langage des formes dynamique et la fonctionnalité proverbiale de BMW Motorrad.

## **Des matériaux authentiques haut de gamme et un grand amour du détail.**

La nouvelle R 1200 RS applique aussi avec art ce qui est au cœur de la philosophie d'une sportivo-GT dans le choix des matériaux utilisés. Ainsi, les repose-pied du pilote et du passager sont en aluminium matricé, particulièrement prestigieux. Quant aux demi-guidons en aluminium forgé, logés dans le té de fourche supérieur au traité fin, ils donnent une impression de solidité et de sportivité. Dans la variante « Style 2 », le cache central du réservoir est en acier inoxydable, ce qui confère un cachet particulièrement exclusif à la R 1200 RS.

## **Deux harmonies de couleurs et de surfaces façonnant deux personnalités sportivo-GT très fortes bien que complètement différentes.**

La nouvelle R 1200 RS est proposée en deux variantes de style: « Base », et « Style 2 ». Les deux facettes de la nouvelle R 1200 RS – sportivité et aptitude

au grand tourisme – s’expriment ici à travers un concept proposant deux harmonies de couleurs différentes : Lupin blue metallic / Light grey metallic pour la variante « Base » et Granite grey metallic matt / Black storm metallic pour la variante « Style 2 ».

### **Base.**

Dans la variante « Base » arborant le Lupin blue metallic / Light grey metallic, la nouvelle R 1200 RS affiche une harmonie de couleurs à la fois classique et sportive mêlant une nuance de blanc à un bleu vif. Cette harmonie incarne depuis longtemps déjà le côté sportif de BMW Motorrad et souligne les qualités dynamiques de la nouvelle R 1200 RS. En outre, la signature sportive du modèle apposée en Lupin blue metallic sur le flanc de carénage de couleur claire Light grey metallic ajoute une touche dynamique supplémentaire et renforce la vivacité de cette harmonie de couleurs.

- Teinte Lupin blue metallic / Light grey metallic.
- Cache central de réservoir en matière synthétique peinte de couleur contrastante Granite grey metallic matt.
- Coloris de cadre noir.
- Étriers de frein anodisés noir.

### **Style 2.**

La variante « Style 2 » en Granite grey metallic matt rehaussé par des éléments contrastants de couleur Black storm souligne d’une manière exclusive les gènes sportifs de la nouvelle R 1200 RS et met en évidence son caractère individuel, grâce à des composants et à des surfaces spécialement conçus pour cette variante. Cette harmonie de couleurs s’adresse aux randonneurs à la fibre sportive. Contrastant avec le coloris de base foncé haut de gamme, le sabot moteur, les étriers de frein couleur or ainsi que le cache central du réservoir en acier inoxydable transforment cette variante en moto sportive et exclusive qui accrochera l’œil. La signature de la variante « Style 2 » ne diffère de celle de la variante « Base » que par son coloris. Elle est un peu plus discrète en noir, mais l’orange dans le monogramme confère un cachet sportif à la nouvelle R 1200 RS.

- Teinte Granite grey metallic matt / Black storm metallic.
- Coloris de cadre Agate grey metallic.
- Sabot moteur couleur carénages.
- Étriers de frein anodisés or.
- Cache de réservoir en acier inoxydable.

## 6 Dotations.



### Options et accessoires.

Pour personnaliser davantage la nouvelle BMW R 1200 RS, BMW Motorrad propose une gamme d'options et d'accessoires très bien fournie.

Les options sont livrées en départ usine et intégrées dans le cadre de la fabrication. Les accessoires sont montés par le concessionnaire BMW Motorrad ou par le client. Ils sont aussi disponibles en post-équipement.

### Options.

À l'exception de l'ordinateur de bord Pro, toutes les options comprises dans les packs peuvent aussi être commandées séparément.

- Pack Confort comprenant : ligne d'échappement chromée, poignées chauffantes, RDC.
- Pack Tourisme comprenant : ESA dynamique, pré-équipement pour système de navigation, ordinateur de bord Pro, support-valise, béquille centrale, porte-bagages avec poignées de maintien, régulateur de vitesse.
- Pack Dynamic comprenant : modes de pilotage Pro (DTC inclus), clignotants à LEDs, éclairage diurne.
- Fonction Keyless Ride.
- Selle pilote sport (840 mm).
- Selle pilote extra basse (760 mm).
- Shifter Pro.
- Système d'alarme antivol.

### Accessoires.

#### Composants HP.

- Levier d'embrayage HP fraisé.
- Levier de frein HP fraisé.
- Repose-pied pilote HP fraisés.

#### Pour le transport.

- Sacoche de réservoir, petit format.
- Valises.
- Topcase 2, couvercle peint.
- Porte-bagages avec poignées de maintien.

- Sac intérieur pour valises.
- Sac intérieur pour topcase.

**Pour le look.**

- Clignotants à LEDs.
- Sabot moteur.

**Pour la sonorité.**

- Silencieux sport Akrapovič.

**Pour l'ergonomie et le confort.**

- Selle pilote Sport (840 mm).
- Selle pilote basse (790 mm).
- Selle pilote extra basse (760 mm).
- Dossieret pour topcase.
- Saute-vent teinté.
- Poignées chauffantes.

**Pour la navigation.**

- BMW Motorrad Navigator V.
- Support pour BMW Motorrad Navigator V.

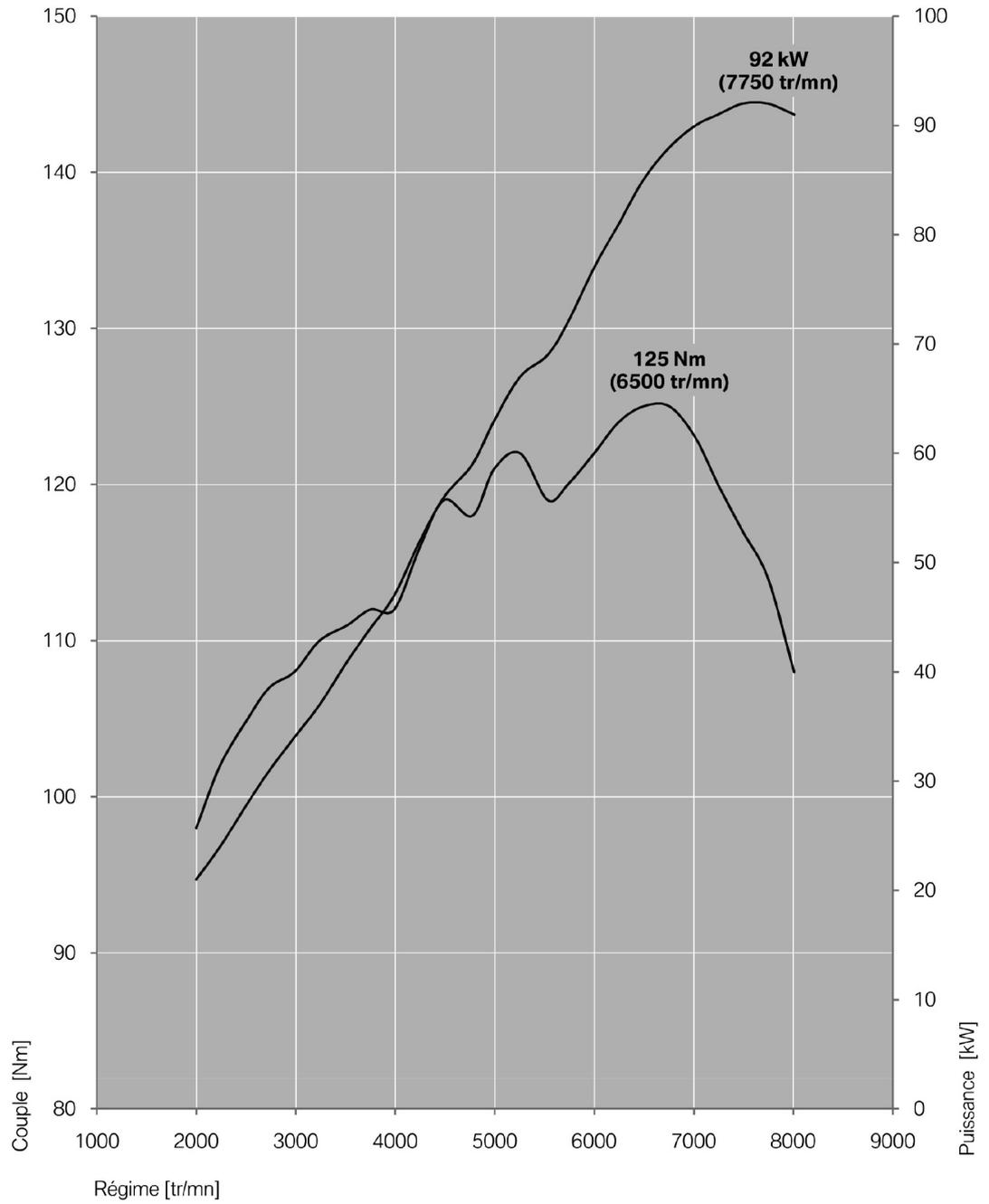
**Pour la sécurité.**

- Système d'alarme antivol (post-équipement).
- Projecteurs additionnels à LEDs.
- Protège-carter.
- Modes de pilotage Pro (post-équipement).
- Triangle de présignalisation BMW Motorrad.
- Trousse de premier secours grand format.
- Trousse de premier secours petit format.

**Pour l'entretien et la technique.**

- Chargeur de batterie BMW Motorrad
- Nécessaire de réparation pour pneu sans chambre.
- Béquille centrale.

# 7 Puissance et couple moteur.



## 8 Fiche technique.



<b>BMW R 1200 RS</b>		
<b>Moteur</b>		
Cylindrée	cm <sup>3</sup>	1170
Alésage / course	mm	101/73
Puissance	kW/ch	92/125
à un régime de	tr/min	7 750
Couple	Nm	125
à un régime de	tr/min	6 500
Architecture	bicylindre à plat (boxer) refroidi par air/eau	
Nombre de cylindres	2	
Rapport volumétrique/carburant	12,5 à 1 / supercarburant sans plomb (RON 95)	
Distribution	double ACT	
Soupapes par cylindre	4	
Ø admission / échappement	mm	40/34
Ø papillons des gaz	mm	52
Gestion moteur	BMS-X	
Dépollution	pot catalytique trois voies réglé par sonde lambda	
<b>Système électrique</b>		
Alternateur	W	508
Batterie	V/Ah	12/12, exempte d'entretien
Phare(s)	W	H7 / LEDs (option)
Démarrreur	kW	0,9
<b>Transmission / B.V.</b>		
Embrayage	anti-dribble en bain d'huile	
Boîte de vitesses	à 6 rapports, sélection par fourchettes et crabots	
Rapport de réduction primaire	1 / 1,650	
Démultiplications	I	1 / 2,438
	II	1 / 1,714
	III	1 / 1,296
	IV	1 / 1,059
	V	1 / 0,943
	VI	1 / 0,848
Transmission secondaire	par arbre à cardan	
Rapport de réduction secondaire	1 / 2,818	
<b>Partie cycle</b>		
Type de cadre	cadre périmétrique en tubes d'acier, moteur à fonction porteuse	
Suspension roue AV	fourche télescopique inversée,	
Suspension roue AR	Paralever EVO BMW	
Débattement AV / AR	mm	140/140
Chasse	mm	114,8
Empattement	mm	1 530
Angle de tête de fourche	°	62,3

<b>BMW R 1200 RS</b>		
Freins	AV	double disque à commande hydraulique, Ø 320 mm
	AR	monodisque, Ø 276 mm
ABS		ABS intégral BMW Motorrad (de série en version partiellement intégrale, déconnectable)
Roues		en aluminium coulé
	AV	3,50 x 17"
	AR	5,50 x 17"
Pneumatiques	AV	120/70 ZR 17
	AR	180/55 ZR 17

#### **Dimensions et poids**

Longueur totale	mm	2 203
Largeur totale, rétroviseurs compris	mm	998
Hauteur selle	mm	820
Poids à vide selon la norme DIN, en ordre de marche	kg	236
PTMA	kg	450
Capacité réservoir	l	18

#### **Performances routières**

Consommation de carburant		
à 90 km/h	l/100 km	4,1
à 120 km/h	l/100 km	5,5
Accélération		
0 à 100 km/h	s	3,3
Vitesse maxi.	km/h	>200 (sur circuit)