

BMW Group Belux

Corporate Communications

Communiqué de presse
Bornem-Bruxelles, 8 décembre 2015

BMW Motorrad au 94e European Motor Show Brussels.

Premières belges pour les nouvelles :

BMW G 310 R
BMW R nineT Scrambler
BMW F 700 GS
BMW F 800 GS

Première mondiale pour le Side View Assist sur les motos et maxi-scooters : surveillance de l'angle mort sur le BMW C 650 GT.

BMW Motorrad Belux présente un florilège de nouveautés sur son stand. Première historique pour la marque à l'hélice, une moto de moins de 500 cc fait son apparition sur le marché. La nouvelle BMW G 310 R est le premier roadster BMW dans une catégorie de cylindrée nouvelle. Délibérément conçue pour le marché mondial, la BMW G 310 R supporte les qualités de carburant les plus diverses et répond à toutes les normes antipollution et autres exigences locales, tout en introduisant l'ambition premium typiquement BMW dans le segment des motos de moins de 500 cc.

Autre première, la nouvelle BMW R nineT Scrambler est une moto qui fait revivre l'ère du scrambler d'une manière tout à fait particulière : avec tout ce qui distingue ce type de moto, réalisée dans un esprit très particulier et comme faite pour les adeptes de motos qui adorent ce qui est puriste, réduit à l'essentiel et non conformiste. En y ajoutant la technique et la qualité d'une BMW. Avec le roadster R nineT, le scrambler signé BMW inaugure le nouvel univers BMW Motorrad Heritage.

Les BMW F 700 GS et F 800 GS bénéficient d'un nouveau design émotionnel avec des éléments métallisés et des garnitures de selle bicolores. Cinq hauteurs d'assise sont disponibles pour chaque modèle grâce à quatre variantes de selle et au surbaissement optionnel de la partie cycle pour une ergonomie parfaite. Grâce au recouvrement de réservoir restylé et au cache de serrure de contact également redessiné, les deux nouvelles F 700 GS et F 800 GS affichent un air encore plus jeune et plus dynamique.

En lançant les nouveaux BMW C 650 Sport et C 650 GT, BMW Motorrad étoffe la gamme de ses deux-roues premium dans le segment des maxi-scooters. Forts d'une chaîne cinématique revue de fond en comble, d'un réglage plus confortable de la partie cycle ainsi que, sur le C 650 Sport, d'un design entièrement redessiné, ils font rimer encore mieux les excellentes qualités

routières d'une moto avec l'agilité spécifique et le confort inhérent à un maxi-scooter.

Première historique : la BMW G 310 R.

Conception nouvelle jusqu'au bout des pneus, la G 310 R reflète ce qui fait l'essence de BMW Motorrad : l'innovation, la qualité et bien évidemment de longues années d'insouciance partagées avec son propriétaire. Délibérément conçue pour le marché mondial, la BMW G 310 R supporte les qualités de carburant les plus diverses et répond à toutes les normes antipollution et autres exigences locales, tout en introduisant l'ambition premium typiquement BMW dans le segment des motos de moins de 500 cc.

Le design expressif de la BMW G 310 R, qui révèle au premier coup d'oeil son naturel dynamique et agile, donne ainsi un signal clair dans son segment. La moto affiche clairement la parenté esthétique avec les membres sportifs de la famille des motos BMW, tels que la S 1000 R. Le masque ajusté du phare marquant, les revêtements au modelé énergique du réservoir et les proportions typées roadster avec une partie avant musclée et une partie arrière dynamique confèrent à la BMW G 310 R la prestance d'une moto adulte dans la circulation routière. Les surfaces au traité précis accentuent son profil dynamique. Les proportions à la fois compactes et vivantes et l'empattement réduit sont les gages de changements de direction rapides, l'arrière relevé dégage une grande légèreté et visualise les gènes sportifs. C'est ainsi que les surfaces latérales, qui se parent de la même teinte que le corps de la moto, dessinent une silhouette sportive fermée tout en laissant transparaître le caractère de moto basique. Les éléments haut de gamme tels que la fourche inversée de série, la qualité des matériaux, les équipements supplémentaires et la finition correspondent à ce qui se fait de mieux dans ce segment et ne laissent aucun doute quant à l'ambition premium de la BMW G 310 R.

Le coeur qui anime la nouvelle BMW G 310 R est un monocylindre à refroidissement liquide d'une cylindrée de 313 cm³. Il s'agit d'une conception entièrement nouvelle se distinguant par une culasse quatre soupapes, deux arbres à cames en tête et une injection d'essence électronique. La cylindrée de 313 cm³ résulte d'un alésage de 80 millimètres et d'une course de 62,1 millimètres.

Le moteur se fait remarquer par le fait que le cylindre à tablature ouverte (open deck) est incliné vers l'arrière et la culasse tournée de 180 degrés, si bien que le système d'admission est disposé à l'avant, lorsqu'on regarde dans le sens de marche. Débitant une puissance de 25 kW (34 ch) à 9 500 tr/min et un couple maximal de 28 Newtons-mètres à 7 500 tr/min, le moteur propulsant la nouvelle G 310 R est un partenaire plein de punch, d'autant plus que la moto n'accuse que 158,5 kilogrammes (poids à vide selon DIN) sur la balance.

Pour la partie cycle, la nouvelle G 310 R mise sur un cadre treillis robuste en tubes d'acier se distinguant par une grande rigidité torsionnelle, le cadre arrière étant boulonné. La roue avant est guidée dans une fourche inversée solide, alors qu'à l'arrière, les spécialistes ont opté pour un bras oscillant en aluminium associé à un combiné ressort/amortisseur articulé directement sur le bras.

Comme toutes les motos BMW, la nouvelle G 310 R est dotée en série d'un ABS. Elle combine un système de freinage performant avec un ABS à 2 canaux.

Sur la roue avant, un frein monodisque à étrier fixe à 4 pistons et vissage radial et un disque d'un diamètre de 300 millimètres assurent des décélérations vigoureuses et endurantes. Sur la roue arrière, cette mission est reprise par un disque de 240 millimètres pincé par un étrier flottant à 2 pistons. Le combiné d'instruments de la G 310 R arbore un grand visuel à cristaux liquides très facile à lire qui fournit de nombreuses informations.

La nouvelle BMW R nineT Scrambler – caractère truculent échappant aux conventions établies.

Les héros de l'action au cinéma les ont enfourchés et les amateurs de course sans nom les ont alignés aux courses de côte et autres courses à la plage : les scramblers. Forts de pneus à crampons, d'un échappement haut, de débâtements légèrement accrus et d'une position détendue au guidon, les scramblers – mot que l'on pourrait traduire par grimpeur – ont offert à leurs cavaliers dans les années 1950 à 1970 un énorme plaisir sur les routes sinueuses, mais aussi sur des terrains pas trop difficiles, se montrant ainsi prêts à affronter les missions les plus diverses. Celui qui pilotait un scrambler, était anticonformiste comme sa moto et sortait des chemins battus. On le croisait presque partout : sur les routes de campagne sinueuses, sur le gravier des cols de montagne et, si c'était permis, même sur les plages de sable.

Le thème du scrambler est aussi enraciné dans l'histoire de BMW Motorrad. Au Salon international du cycle et du motocycle (IFMA) de Francfort, le constructeur munichois avait en effet présenté en 1951 la BMW R 68 avec une ligne d'échappement 2-en-1 haute typique, comme celle que Georg « Schorsch » Meier, pilote de course légendaire de BMW Motorrad, utilisait en compétition. Alors que la R 68 de série disposait d'une ligne d'échappement basse, et donc classique, la version haute de l'échappement était déjà proposée à l'époque dans les accessoires BMW Motorrad. Aujourd'hui encore, les propriétaires de cette classique de BMW Motorrad, la plus précieuse de l'après-guerre, aiment installer cet échappement spécifique style scrambler.

Aujourd'hui, BMW Motorrad présente la nouvelle BMW R nineT Scrambler, une moto qui fait revivre l'ère du scrambler d'une manière tout à fait particulière : avec tout ce qui distingue ce type de moto, réalisée dans un esprit très particulier et comme faite pour les adeptes de motos qui adorent ce qui est puriste, réduit à l'essentiel et non conformiste. En y ajoutant la technique et la qualité d'une BMW. Avec le roadster R nineT, le scrambler signé BMW inaugure le nouvel univers BMW Motorrad Heritage.

Le nouveau scrambler de BMW Motorrad mise sur le bicylindre à plat refroidi par air, le boxer classique énergique, synonyme depuis plus de neuf décennies d'un design original, d'un couple corsé et d'une sonorité incomparable. La R nineT Scrambler fait appel au bicylindre à plat à refroidissement air/huile d'une cylindrée de 1170 cm³. Ce groupe débite 81 kW (110 ch) à 7 750 tr/min, développe un couple maximal de 116 Nm à 6 000 tr/min et satisfait les dispositions de la norme antipollution Euro 4 grâce à une nouvelle cartographie et à un système d'alimentation en carburant à filtre à charbon actif.

Répondant aux exigences d'un scrambler classique, la ligne d'échappement haute comprend deux silencieux arrière superposés. Serrée au plus près contre la moto, elle renforce son allure déjà très élancée. Elle émet une sonorité typée boxer particulièrement grave tout en restant bien évidemment conforme au

nouveau règlement européen CEE R41-04 relatif au bruit émis par les motocycles. Un pot catalytique de dimensions accrues assure une dépollution encore plus efficace des gaz d'échappement.

Comparable au roadster R nineT, le concept du cadre est un aspect important pour les possibilités de personnaliser la moto. Le cadre treillis en tubes d'acier spécialement développé intègre le bicylindre à plat comme un élément porteur. Il est constitué d'une partie avant avec tête de direction intégrée et d'une partie arrière comprenant le logement du bras oscillant.

Le cadre passager amovible permet de choisir entre une utilisation de la R nineT Scrambler à deux ou – pour des sorties particulièrement stylées – en solo. Conformément au tempérament actif de la R nineT Scrambler, la géométrie de sa partie cycle est avant tout conçue pour assurer une bonne maniabilité et un comportement neutre en virage, ce qui est le gage d'un grand plaisir sur les routes de campagne sinueuses.

Pour parfaire l'allure scrambler, une fourche télescopique à soufflets en caoutchouc offrant un débattement de 125 millimètres assure le guidage de la roue avant. Le guidage de la roue arrière est repris par le monobras oscillant du type Paralever, tel qu'on le trouve sur les autres modèles boxer. La suspension et l'amortissement sont assurés par un combiné ressort/amortisseur central. Le débattement est de 140 millimètres. Le nouveau scrambler de BMW évolue sur des roues en alliage léger coulé. La grande roue avant de 19 pouces et les pneus de dimensions 120/70-19 à l'avant et 170/60-17 à l'arrière s'inscrivent entièrement dans le typage d'un scrambler.

Pour être à la hauteur du dynamisme élevé de la R nineT Scrambler, le système de freinage avec ABS de série est doté d'étriers à 4 pistons, de conduites de frein en acier tressé et de disques d'un diamètre de 320 millimètres à l'avant, alors qu'à l'arrière, un frein monodisque d'un diamètre de 265 millimètres à étrier flottant à 2 pistons assure des décélérations efficaces.

Les nouvelles BMW F 700 GS et F 800 GS.

Reconnues depuis des années, les compétences des BMW F 700 GS et F 800 GS, modèles prisés signés BMW Motorrad, sont multiples : plaisir placide au guidon grâce à une maîtrise aisée sur tous les chemins, puissance vigoureuse et parfaite aptitude au quotidien comme aux voyages, même lorsque la seule route permettant de rallier la destination est gravillonnée. Elles s'inscrivent dans un concept décliné en deux variantes que de nombreux mordus de moto ont adoptées avec enthousiasme au cours des dernières années et que BMW Motorrad a une fois de plus mises à jour esthétiquement pour l'année moto 2016.

Grâce au recouvrement de réservoir restylé et au cache de serrure de contact également redessiné, les deux modèles affichent un air encore plus jeune et plus dynamique. Les éléments métallisés par dépôt galvanique dans un procédé sophistiqué accroissent l'allure haut de gamme et créent un contraste captivant avec les surfaces peintes. Une signature de modèle redessinée, en partie estampée, revalorise encore l'éclat métallique raffiné de ces éléments sur les grippe-genou (F 700 GS) respectivement le cache-radiateur (F 800 GS).

Des selles bicolores redessinées parachèvent le look jeune et dynamique des deux modèles. Pour que chaque pilote puisse, dans les meilleures conditions, savourer le plaisir au guidon de la F 700 GS et de la F 800 GS, chaque modèle est proposé avec cinq hauteurs d'assise différentes, grâce à quatre variantes de selle et au surbaissement optionnel de la partie cycle (option départ usine). La fourchette des hauteurs est ainsi comprise entre 765 mm et 860 mm (F 700 GS) respectivement 820 mm et 920 mm (F 800 GS).

Les nouveaux C 650 Sport et C 650 GT : première mondiale pour le Side View Assist.

Le typage différent des deux Maxi-Scooters BMW a déjà permis de s'adresser à un groupe cible fort large par le passé : le C 650 Sport cible les pilotes à la fibre sportive, alors que le C 650 GT séduit les clients attachant plus d'importance au confort et à l'aptitude au grand tourisme. Désormais, le nouveau C 650 Sport et le nouveau C 650 GT répondent encore mieux à cette ambition. Forts d'une chaîne cinématique revue de fond en comble, d'un réglage plus confortable de la partie cycle ainsi que, sur le C 650 Sport, d'un design entièrement redessiné, ils font rimer encore mieux les excellentes qualités routières d'une moto avec l'agilité spécifique et le confort inhérent à un maxi-scooter.

Le bicylindre en ligne d'une cylindrée de 647 cm³ confère aussi une propulsion dynamique aux nouveaux Maxi-Scooters C 650 Sport et C 650 GT. Sa puissance nominale est de 44 kW (60 ch) à 7 500 tr/min sur les deux modèles. Les clients peuvent aussi opter pour une variante de puissance délivrant 35 kW (48 ch) à 7 000 tr/min. En vue des impératifs de la norme antipollution Euro 4, la cartographie du moteur a été redéfinie pour les nouveaux C 650 Sport et C 650 GT. En outre, un nouveau silencieux dynamise le look des deux scooters et émet une sonorité particulièrement grave tout en permettant de respecter le nouveau règlement européen R41-04 relatif au bruit émis par les motocycles. Un nouveau réglage de la transmission à variation continue CVT associé à de nouvelles garnitures d'embrayage optimise le travail de l'embrayage et permet ainsi des démarrages nettement plus dynamiques. Pour obtenir cette amélioration, l'ouverture de la transmission CVT a été modifiée et les masselottes du système CVT ont été ajustées avec précision.

Comme par le passé, la conception de la partie cycle mise aussi sur les nouveaux C 650 Sport et C 650 GT sur une structure hybride rigide en torsion avec un cadre périmétrique en tubes d'acier complété, au niveau du logement du bras oscillant, par une unité en aluminium coulé sous pression. La partie cycle se distingue désormais par un réglage plus confortable, bien que le débattement de 115 millimètres à l'avant comme à l'arrière n'ait pas changé.

Dans l'esprit du principe de la « Sécurité à 360° », le système de freinage, une conception optimale dotée de série de l'ABS BMW Motorrad Bosch 9.1MB, se porte garant d'une sécurité de conduite active maximale. L'antipatinage ASC (Automatic Stability Control), désormais également de série en départ usine, est un autre atout en matière de sécurité. Le confort gagne, quant à lui, grâce à une nouveauté mondiale dans le secteur des deux-roues : le Side View Assist (SVA), premier système d'aide au pilote de moto. Cette nouvelle option proposée sur le C 650 GT assiste le pilote par exemple aux changements de file en surveillant l'angle mort, notamment dans la circulation urbaine.

Avec la réédition des deux modèles, le C 650 Sport affiche un look encore plus moderne, plus dynamique et plus tourné vers l'avenir. Il s'inscrit ainsi à merveille dans la philosophie du design de BMW Motorrad. Positionné dans le sous-segment Confort, le C 650 GT a, en revanche, bénéficié d'un peaufinage qui lui a valu de nouveaux carénages latéraux arrière ainsi qu'un nouvel ensemble optique arrière. Les deux modèles arborent aussi des cadrans redessinés pour les instruments ainsi qu'un nouveau carénage tête de fourche. Autres nouveautés : la béquille centrale à cinématique revue ainsi que la commande automatique de l'éclairage diurne.

Les C 650 Sport et C 650 GT sont proposés chacun dans trois harmonies de couleurs. Sur le C 650 Sport, le Valencia orange metallic matt souligne le typage sportif et lui confère une allure moderne et dynamique accentuée par les surfaces contrastantes. Paré de Light white, le nouveau C 650 Sport dégage, en revanche, technicité, compacité et légèreté. En Black storm metallic, il séduira les clients privilégiant un look classique. Sur le C 650 GT, le Black storm metallic accentue l'élégance de ce deux-roues, alors que le Frozen bronze metallic associé à un coloris contrasté crée un ensemble harmonieux mettant bien en avant le langage des formes de ce modèle. Le Light white fait, quant à lui, ressortir le côté dynamique du C 650 GT et lui donne un air particulièrement léger et agile.

Les modèles présentés au European Motor Show Brussels 2016 :

Enduro

BMW F 700 GS (Première belge)
BMW F 800 GS (Première belge)
BMW F 800 GS Adventure
BMW R 1200 GS
BMW R 1200 GS Adventure

Urban

C 650 Sport (Première belge)
C 650 GT (Première belge)
C evolution
C evolution (Dans les couleurs de la police)

Roadster

BMW G 310 R (Première belge)
BMW F 800 R
BMW R 1200 R
BMW S 1000 R
BMW R nineT Scrambler (Première belge)

Tour

BMW F 800 GT
BMW R 1200 RT
BMW R 1200 RT (Dans les couleurs de la police)
BMW R 1200 RT (Dans les couleurs de la police avec siège passager)
BMW R 1200 RT (Dans les couleurs des pompiers)
BMW K 1600 GT
BMW K 1600 GT Sport
BMW K 1600 GTL
BMW K 1600 GTL Exclusive

Sport

BMW S 1000 RR

BMW S 1000 XR

BMW R 1200 RS

BMW Group

BMW Group est le leader mondial des constructeurs d'automobiles et de motos du segment premium avec ses marques BMW, MINI, Rolls-Royce et présente aussi des services premium financiers et de la mobilité. En tant qu'entreprise globale, BMW Group opère au départ de 30 sites de production et d'assemblage répartis dans 14 pays et compte sur un réseau de vente implanté dans plus de 140 pays.

En 2014, BMW Group a vendu 2,118 million d'automobiles et plus de 123.000 motos. Le résultat avant impôts de l'année 2014 s'est établi à plus de 8,71 milliards d'euros, le chiffre d'affaires à environ 80,40 milliards d'euros. Au 31 décembre 2014, BMW Group employait 116.324 personnes.

Le succès économique de BMW Group repose sur une vision à long terme et une action responsable. L'entreprise a inscrit dans sa stratégie la durabilité économique et sociale tout au long de sa chaîne de création de valeur, la pleine responsabilité du constructeur vis-à-vis des produits et l'engagement à préserver les ressources fossiles.

www.bmwgroup.com

Facebook: <http://www.facebook.com/BMWGroup>

Twitter: <http://twitter.com/BMWGroup>

YouTube: <http://www.youtube.com/BMWGroupview>

Contact presse:

BMW Group Belux

Christophe Weerts

GSM: +32 476 33 98 07

Tel.: +32 3 890 97 08

Fax: +32 3 890 98 98

E-mail: christophe.weerts@bmw.be