



Communiqué de presse n° 1100
09 mai 2009

Nouvelle BMW S 1000 RR : une supersportive au superlatif.

Avec la nouvelle BMW S 1000 RR, la toute première supersportive à quatre cylindres en ligne de la marque, BMW Motorrad fête sa première mondiale sur le légendaire circuit de Monza dans le cadre de la manche italienne du WSBK (Championnat du Monde de Superbike).

Jalon dans l'Univers BMW Motorrad Sport et forte d'une puissance de 193 ch (107 ch en version française) pour un poids de 204 kg seulement réservoir plein (183 kg à sec, 206,5 kg avec Race ABS), cette supersportive innovante ne se distingue pas seulement par son rapport poids/puissance et ses performances absolument brillants, mais, grâce au Race ABS et au Contrôle de traction dynamique DTC (Dynamic Traction Control), elle fixe aussi de nouveaux standards en termes de comportement dynamique, de sécurité de conduite et d'innovation.

Avec le développement de la S 1000 RR, BMW Motorrad s'est avancée sur un terrain entièrement nouveau. Pour l'équipe d'étude, il en a résulté une montagne de travail très varié et en même temps une énorme motivation à fixer de nouveaux repères. Jamais auparavant une moto BMW n'a été conçue et construite de manière aussi intransigeante en vue d'une utilisation supersportive. Pourtant, la nouvelle S 1000 RR garde nombre de vertus toujours caractéristiques de toute BMW : sportivité et dynamisme de conduite extrêmes, mais aussi grande aptitude au quotidien, maniabilité empreinte de facilité en présence d'une stabilité absolue, performances impressionnantes alliées à une sécurité active maximale et un design à la fois dynamique et original qui vont également de pair avec une ergonomie et une aérodynamique optimales.

Disponible en option en départ usine, le Race ABS spécialement conçu pour la S 1000 RR et ses missions supersportives offre un net gain de sécurité active au freinage. Le Contrôle de traction dynamique piloté DTC (Dynamic Traction Control) également disponible en option se traduit, quant à lui, par une hausse sensible de la sécurité de conduite active à l'accélération. Par simple actionnement d'un bouton, le pilote peut de plus choisir différentes cartographies moteur individuelles, adaptées à différentes conditions d'utilisation, telles que route mouillée (« Rain »), route (« Sport »), circuit en pneus supersport (« Race ») ou circuit en pneus lisses (« Slick »). Le Race ABS et le Contrôle de traction sont combinés avec le mode de conduite momentanément activé et donc entièrement harmonisés pour assurer un maximum de performances et de sécurité.

Le quatre cylindres en ligne refroidi par eau animant la nouvelle moto est de conception entièrement nouvelle et délivre une puissance maximale de 193 ch (107 ch en version française) à 13 000 tr/mn pour un régime maximal de 14 200 tr/mn. Le couple maximal de 112 Newtons-mètres est atteint à 9 750 tr/mn. La ligne d'échappement tout acier spécial de la S 1000 RR, avec 2 pots catalytiques trifonctionnels, est entièrement conçue pour une caractéristique de puissance optimale. Elle fonctionne d'après le principe 4-en-2-en-1, c'est-à-dire que les quatre collecteurs individuels de longueur identique, logés sous le carter moteur, sont d'abord ramenés à deux tuyaux qui débouchent ensuite sur un silencieux avant grand volume. De là, les gaz d'échappement sont évacués à l'air ambiant via un silencieux arrière très court assurant une excellente dynamique. Quant à la partie cycle, la nouvelle S 1000 RR se définit aussi au plus haut niveau. Affichant 206,5 kg réservoir plein et en ordre de marche, elle est de loin la supersportive la plus légère se targuant d'une cylindrée de 999 centimètres cubes et d'un ABS. Le cadre pérимétrique en aluminium intègre le moteur incliné de 32 degrés vers l'avant comme un élément porteur au service d'une rigidité torsionnelle optimale pour un poids aussi bas que possible. La roue avant est guidée dans une fourche inversée avec des tubes plongeurs d'un

BMW Group France

Presse et Relations Publiques



diamètre généreux de 46 mm, alors que la roue arrière est logée dans un bras oscillant en aluminium rigide en torsion. La suspension et l'amortissement sont assurés par un combiné ressort/amortisseur articulé via un levier de renvoi. Pour la partie arrière du cadre, la S 1000 RR fait appel à une conception soudée en profilés d'alliage léger vissée sur le cadre principal. Elle associe un faible poids à une grande stabilité et une certaine robustesse que les pilotes et leurs équipes apprécient surtout dans l'utilisation pratique sur le circuit.

Avec la S 1000 RR, BMW Motorrad propose à ses clients une moto qui, en termes de performances, atteint un niveau d'excellence inédit dans le segment des supersportives. La S 1000 RR sera commercialisé le 15 décembre 2009 à partir de 15 900 €.

Pour plus de précisions, merci de contacter le Département Communication :

Eric de RIEDMATTEN
BMW Group France
Head of Communication / AK-EU-FR
Tél : +33.1.30.43.94.34
Fax : +33.1.30.43.94.86
Mail : eric.deriedmatten@bmw.fr

BMW France
SA à Directoire et Conseil de Surveillance
Capital : 2.805.000 €
Siège social : 3 avenue Ampère
Montigny-le-Bretonneux
7886 Saint-Quentin en Yvelines Cedex
722.000.965 RCS Versailles

Christophe KOENIG
BMW Group France
Technology and Corporate Communication / AK-EU-FR
Tél : +33.1.30.43.92.75
Fax : +33.1.30.43.94.86
Mail : christophe.koenig@bmw.fr

BMW France
SA à Directoire et Conseil de Surveillance
Capital : 2.805.000 €
Siège social : 3 avenue Ampère
Montigny-le-Bretonneux
7886 Saint-Quentin en Yvelines Cedex
722.000.965 RCS Versailles