

La nouvelle BMW R 1200 R. Table des matières.



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

1 Concept d'ensemble. (Résumé)



La nouvelle BMW R 1200 R – le roadster actif parmi les motos boxer.

BMW Motorrad et le roadster animé par le bicylindre à plat, le moteur boxer – depuis la R 32 lancée il y a désormais 91 ans, les fans sont sous le charme de cette alliance, le roadster n'est-il pas synonyme du pur plaisir de la moto authentique ? Et ce d'autant plus si le boxer classique au caractère inimitable assure la propulsion tout en régaland les oreilles. Balade décontractée, sortie sportive et dynamique sur les petites routes ou voyage à deux avec bagages – les roadsters à moteur boxer signés BMW Motorrad en ont toujours été le partenaire parfait. Désormais, la nouvelle R 1200 R se hisse dans une nouvelle dimension pour répondre aux exigences qui y sont liées – confort, dynamisme et aptitude au grand tourisme.

Un moteur boxer puissant et robuste pour un plaisir de pilotage dynamique.

Le moteur boxer animant la nouvelle R 1200 R 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 RS. Il développe 92 kW (125 ch) à 7 750 tr/min et atteint son couple maximal de 125 Nm à 6 500 tr/min. Quel que soit le régime, le couple est nettement supérieur à celui fourni par le moteur précédent, et la caractéristique de couple est également plus harmonieuse. 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 gracile exigée d'un roadster.

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 nouvelle R 1200 R 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 R 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 R, 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 les principes classiques du roadster, adaptés par BMW Motorrad à l'époque moderne. La précision directionnelle élevée et la tenue de cap, la maniabilité et la rigidité au freinage ont été inscrites 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 nouvelle R 1200 R était donc de mettre sur ses roues à 10 branches un roadster 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 R fonce vers une nouvelle ère du roadster. 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.

Des proportions dynamiques pour un look roadster pur et dur. Trois harmonies de couleurs et de surfaces créant différentes personnalités.

Depuis leurs débuts, les roadsters à moteur boxer signés BMW Motorrad sont réputés être des compagnons parfaits pour tous les jours. La nouvelle BMW R 1200 R associe ses qualités polyvalentes non seulement à un dynamisme radicalement accru, mais aussi à un look roadster épuré et contemporain. Les proportions dynamiques marquées par la partie avant plongeante et la partie arrière aérée et légère 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. Trois harmonies de couleurs et de surfaces confèrent à la nouvelle R 1200 R trois personnalités très fortes bien que complètement différentes. Elle existe en effet en trois variantes de style se démarquant clairement les unes des autres: la variante de « Base » se pare de Cordoba blue, la variante « Style 1 » combine le Light white avec un cadre de couleur Racing red, alors que la variante « Style 2 » adopte le Thunder grey metallic avec un cadre de couleur Agate grey metallic matt.

Les points forts de la nouvelle BMW R 1200 R:

- 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 roadster dynamique très convaincant.
- 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 ramassée, orientée vers l'avant, pour des sensations de pilotage dynamiques et en même temps un confort d'assise élevé sur les longues distances.
- Ligne d'échappement redessinée 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 trois personnalités affirmées « Base », « Style 1 » et « Style 2 ».
- Vaste gamme d'accessoires et d'options départ usine.

2 Ensemble mécanique.



Roadster BMW Motorrad – tradition oblige.

Le roadster classique animé par le moteur boxer – chez BMW Motorrad, aucune autre formule moto ne peut se vanter d'une tradition aussi longue. Après tout, la toute première BMW – le type R 32 de l'année 1923 – a déjà fait appel au concept d'une moto puriste, non carénée, séduisant par sa polyvalence.

Aujourd'hui, 91 ans plus tard, BMW Motorrad présente la dernière version du roadster à moteur boxer issue des bureaux d'études: la R 1200 R, plus jeune, plus dynamique et plus fascinante que jamais. Grâce à son nouveau moteur et à un concept optimisé de fond en comble, la nouvelle R 1200 R fait preuve d'une polyvalence la rendant encore plus souveraine, tout en offrant un comportement encore plus dynamique.

Moteur boxer: force de caractère et fougue impétueuse.

Le moteur boxer animant la nouvelle R 1200 R 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 RS. Il développe 92 kW (125 ch) à 7 750 tr/min et atteint son couple maximal de 125 Nm à 6 500 tr/min.

Quel que soit le régime, le couple est nettement supérieur à celui fourni par le moteur précédent, et la caractéristique de couple est également plus harmonieuse. Plus de 100 Nm sont disponibles sur toute la plage des régimes utile. La boîte à air redessinée et le nouveau silencieux arrière aidant, le couple de la R 1200 R lui donne un léger avantage sur la R 1200 GS, la GS Adventure et la RT avec, à la clé, des reprises et un pouvoir d'accélération améliorés sur toute la plage des régimes par rapport au modèle précédent et un comportement encore plus souverain du moteur, un point à ne pas négliger sur un roadster dynamique à moteur boxer.

Si le nouveau moteur d'une cylindrée de 1 170 cm³ continue à faire appel, comme son aîné, à un refroidissement par air/liquide, il mise désormais 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 donc 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 contrairement au moteur précédent, 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 R, l'optimisation du moteur se reflète aussi dans une réaction encore plus fine à l'actionnement de la poignée des gaz. L'angle d'actionnement réduit et la force de rappel inférieure de la poignée des gaz augmentent également l'agrément du pilote au guidon. Par ailleurs, il a été possible de bien mettre en valeur le côté dynamique de la R 1200 R. D'une motricité sensiblement supérieure à celle de son devancier, le nouveau roadster permet d'accélérer avec encore plus de fougue en sortie de virage, un atout renforcé par l'avidité accrue du moteur à monter en régime.

Ligne d'échappement et canalisation d'air d'admission redessinées 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 ont été adaptés aux spécificités d'un roadster. Ainsi, les gaz résiduels s'échappent désormais par une ligne d'échappement du type 2-en-1 à volet piloté disposée du côté droit et un silencieux arrière orienté vers le haut pour plus de dynamisme. Une boîte à air revue, des trompes d'admission d'air redessinées 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 gracieuse. 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 R 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 régnantes 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 R 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 R. 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 R 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 R 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 alors réduite par une augmentation ou une réduction ciblées 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.



Le roadster au moteur boxer signé BMW Motorrad – le plaisir de la moto à l'état pur et inaltéré.

Le roadster classique au moteur boxer est une formule qui répond au souhait de nombreux adeptes de moto en quête du plaisir inaltéré de la moto – qu'ils enfourchent leur moto pour une balade décontractée, une sortie sportive et dynamique sur les petites routes ou un voyage à deux avec les bagages en plus. La nouvelle R 1200 R tient aussi compte des exigences qui y sont liées – confort, dynamisme et aptitude au grand tourisme, grâce à sa partie cycle qui a fait l'objet d'une refonte totale.

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

La base de la nouvelle BMW R 1200 R est constituée d'un cadre périmétrique en tubes d'acier spécialement développé pour le nouveau roadster, qui intègre le bicylindre à plat comme élément porteur. Conformément aux dispositions génétiques d'un roadster, la nouvelle R 1200 R exhibe délibérément une grande partie de son cadre et met ainsi en relief sa conception technique inaltérée comme il est d'usage de le faire dans ce segment. 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 125,6 mm. Si on y ajoute la répartition idéale des poids à raison de 50/50 (statique, sans pilote) ainsi que l'empattement de 1 515 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 R 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 roadster encore plus harmonieux 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 R. 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 R, 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 préréglé 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 large réalisé en tube d'aluminium à diamètre variable 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. Les leviers d'embrayage et de frein sont réglables sur quatre positions pour autoriser une adaptation individuelle. La position au guidon permet au pilote de rouler dans le confort et la décontraction, mais aussi d'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 R 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 qui autorise 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 caractéristique à surfaces complexes. Éclairage diurne à LEDs en option départ usine.

Le phare de la nouvelle R 1200 R, conçu selon le principe des surfaces complexes, renforce habilement le look roadster typé et fin. En option départ usine, la nouvelle R 1200 R peut aussi être dotée d'un éclairage diurne à LEDs. Techniquement parlant, celui-ci se substitue aux veilleuses de série faisant appel à des ampoules incandescentes et prend la forme marquée d'un haltère en « H ». Une signature BMW apposée sur le cache intérieur est un autre trait distinctif de cet équipement.

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 R fonce pour ainsi dire vers une nouvelle ère du roadster. Si la vitesse est affichée de manière classique 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 R. 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 l'heure GPS 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 R 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.



Un coup d'œil suffit... l'avenir du roadster a commencé.

Aucun genre de moto n'incarne mieux la notion de « moto-cycle » que le roadster: un moteur, deux roues et le « corps » formé par le réservoir et la selle réduit à l'essentiel. Gratifié en plus de qualités polyvalentes qui en font une moto se prêtant aussi bien à la petite virée décontractée après le travail qu'à la balade dominicale sur route semée de virages ou encore au voyage au long cours pendant les vacances.

La nouvelle R 1200 R possède un répertoire qui offre toutes ces qualités et y ajoute une bonne dose de sensations roadster authentiques et de technique ultramoderne. Dans cette logique elle utilise un langage des formes qui la propulse vers l'avenir, y compris du point de vue visuel.

Des proportions dynamiques pour un look roadster pur et dur.

Depuis leurs débuts, les roadsters à moteur boxer signés BMW Motorrad sont réputés être des motos qui savent tout faire et sont donc des compagnons parfaits pour tous les jours. La nouvelle BMW R 1200 R associe ses qualités polyvalentes non seulement à un dynamisme radicalement accru, mais aussi à un look roadster épuré et moderne. Les proportions dynamiques marquées par la partie avant plongeante et la partie arrière aérée et légère pointant vers le haut dessinent une ligne légèrement cunéiforme et signalent d'emblée les talents sportifs de la moto, 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 R reprend le rôle de protagoniste – celui du personnage à caractère sportif et actif.

Compactes, fermes, musclées, les proportions de la nouvelle R 1200 R promettent une expérience de pilotage agile et dynamique qu'aucun roadster à moteur boxer BMW avant elle n'avait proposée. Quel que soit l'angle sous lequel on la regarde, elle promet un plaisir inaltéré dans chaque virage, à chaque instant – en ville, à la campagne ou en montagne. Avec elle, la fonctionnalité typique de BMW Motorrad s'allie aux émotions fortes et au dynamisme dégagés par une moto basique – la moto dans son expression la plus originelle.

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 R alors qu'elle est encore à l'arrêt. En outre, les passages et autres ouvertures aménagées en toute connaissance de cause lui confèrent un air léger et maniable. Abaissée d'environ 60 millimètres au niveau de la selle passager et dotée d'une partie arrière raccourcie de quelque 120 millimètres, la nouvelle BMW R 1200 R affiche d'emblée une allure nettement plus compacte et plus active que sa devancière. Toutes les lignes parcourant les flancs convergent dans un mouvement dynamique vers la roue avant. Cette mise en relief de la roue avant visualise maniabilité et vivacité. Associée à la partie arrière relevée, elle incarne agilité et dynamisme – des conditions parfaites pour enchaîner les virages avec bonheur.

Le roadster pur et dur – souple, agile et affûté.

La nouvelle R 1200 R montre aussi son corps puissant et affûté en vue de face. Le phare se fond dans l'avant à hauteur de la tête de fourche et contribue ainsi à former une silhouette compacte et filiforme. En superposant les feux de croisement et de route, il donne une interprétation dynamique originale du phare rond classique et confère ainsi à la nouvelle R 1200 R un visage marquant, reconnaissable entre mille. En vue arrière, la nouvelle R 1200 R ne promet 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.

Une synthèse parfaite alliant langage des formes émotionnel et fonctionnalité typique de BMW Motorrad.

Alors que le dynamisme et l'agilité de la nouvelle R 1200 R se révèlent sous tous les angles, le confort grand tourisme et l'ergonomie raffinée se découvrent essentiellement au guidon. La longue expérience et la grande créativité des ingénieurs et des stylistes de BMW Motorrad permettent d'associer un look dynamique et sportif 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. Les roues légères à 10 branches, dans le style de l'hypersportive S 1000 RR, le réservoir habilement intégré, la possibilité pratique d'emporter des bagages 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 émotionnel et la fonctionnalité typique de BMW Motorrad.

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

La nouvelle R 1200 R applique avec art ce qui est au cœur de la philosophie d'un roadster : faire vivre la moto, son caractère authentique, son dynamisme et toute sa variété, y compris dans le choix des matériaux utilisés. Ainsi, le support du phare et les repose-pied du pilote et du passager sont en aluminium matricé, particulièrement prestigieux. Quant au guidon, réalisé en tube d'aluminium à diamètre variable fixé sur le té de fourche aux lignes fines à l'aide de paliers de serrage classiques, il associe solidité et sportivité. Dans les variantes « Style 1 » et « Style 2 », le cache central du réservoir est en acier inoxydable, ce qui confère un cachet particulièrement exclusif à la R 1200 R.

Trois harmonies de couleurs et de surfaces façonnant trois personnalités très fortes bien que complètement différentes.

La nouvelle R 1200 R est proposée en trois variantes de style – « Base », « Style 1 » et « Style 2 » – qui se démarquent clairement les unes des autres.

Base.

Habillée de Cordoba blue classique, la variante de style « Base » met parfaitement bien en avant les proportions et le design avant-gardiste de la nouvelle R 1200 R. Les éléments essentiels de ce roadster pur et dynamique sont mis en scène de manière convaincante grâce à des surfaces traitées avec soin.

- Teinte Cordoba blue.
- 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 1.

La variante « Style 1 » accentue les gènes sportifs de la nouvelle R 1200 R par son look dynamique et fait ressortir son caractère individuel grâce à des composants et à des surfaces spécialement dessinés pour cette variante.

- Teinte Light white.
- Signature « R » grand format.
- Coloris de cadre Racing red.
- Étriers de frein anodisés or.
- Sabot moteur couleur carénages.

- Cache de réservoir en acier inoxydable.
- Cache de cockpit « Pure ».

Style 2.

La variante « Style 2 » souligne d'une manière exclusive les gènes sportifs de la nouvelle R 1200 R et met en évidence son caractère individuel grâce à des composants et à des surfaces spécialement dessinés pour cette variante.

- Teinte Thunder grey metallic.
- Coloris de cadre Agate grey metallic matt.
- Étriers de frein anodisés or.
- Protection de réservoir en acier inoxydable.

6 Dotations.



Options et accessoires.

Pour personnaliser davantage la nouvelle BMW R 1200 R, 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), saute-vent Sport, clignotants à LEDs, éclairage diurne.
- Fonction Keyless Ride.
- Shifter Pro.
- Système d'alarme antivol.
- Selle pilote haute (820 mm).
- Selle pilote basse (760 mm).
- Selle passager confort.

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 haute (820 mm).
- Selle pilote basse (760 mm).
- Selle passager confort.
- Dossieret pour topcase.
- Pare-brise.
- Saute-vent Sport.
- Saute-vent Sport teinté.
- Poignées chauffantes.

Pour la navigation.

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

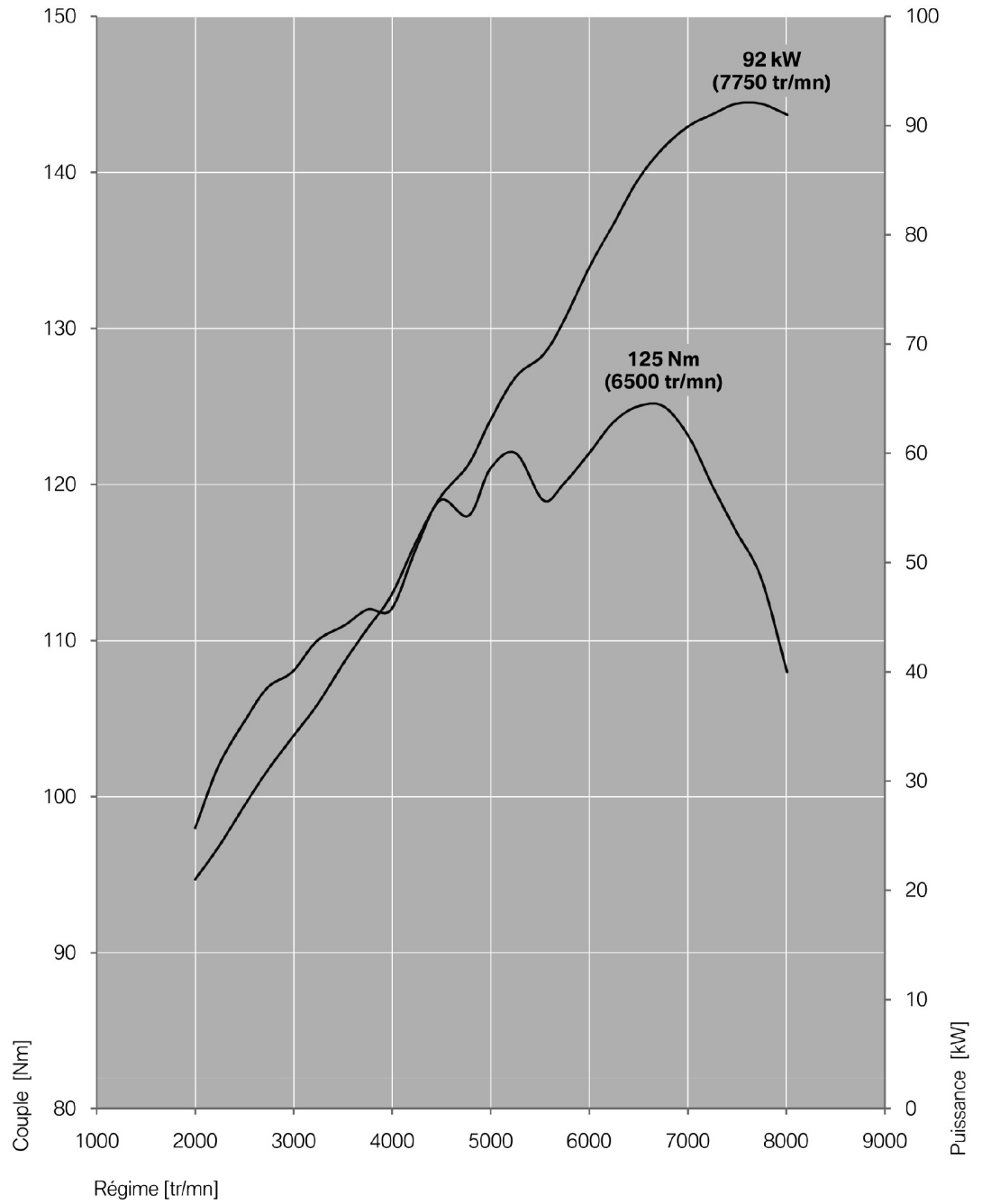
Pour la sécurité.

- 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 230 V.
- Chargeur de batterie BMW Motorrad 110 V.
- Chargeur de batterie BMW Motorrad pour Royaume-Uni.
- Nécessaire de réparation pour pneu sans chambre.
- Béquille centrale.

7 Puissance et couple moteur.



8 Fiche technique.



BMW R 1200 R		
Moteur		
Cylindrée	cm ³	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	
Système électrique		
Alternateur	W	508
Batterie	V/Ah	12/12, exempte d'entretien
Phare(s)	W	H7 / LEDs (option)
Démarrreur	kW	0,9
Transmission / B.V.		
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	
Partie cycle		
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	125,6
Empattement	mm	1 515
Angle de tête de fourche	°	62,3

BMW R 1200 R		
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	2 165
Largeur totale, rétroviseurs compris	mm	880
Hauteur selle	mm	790
Poids à vide selon la norme DIN, en ordre de marche	kg	231
PTMA	kg	450
Capacité réservoir	l	18

Performances routières

Consommation de carburant		
à 90 km/h	l/100 km	3,9
à 120 km/h	l/100 km	5,4
Accélération		
0 à 100 km/h	s	3,3
Vitesse maxi.	km/h	>200 (sur circuit)