

La nouvelle BMW R 1200 RT.

Table des matières.



1	Concept d'ensemble.	
	(Résumé).	2
2	Ensemble mécanique.	5
3	Partie cycle.	9
4	Systèmes électriques et électroniques.	11
5	Carénage et design.	14
6	Coloris.	16
7	Dotations.	17
8	Puissance et couple moteur.	21
9	Fiche technique.	22

1 **Concept d'ensemble.** **Résumé.**



La nouvelle BMW R 1200 RT reste la référence dans le segment des grand tourisme dynamiques.

RT, ce sigle est depuis toujours synonyme de grand tourisme à deux roues à la fois confortable et dynamique. C'est ainsi que la nouvelle édition de la BMW R 1200 RT se distingue par un nouveau moteur et un profil affûté. Car lorsqu'il s'agit de concilier voyages en toute sérénité et dynamisme sportif, BMW Motorrad s'impose une fois de plus comme référence.

Bicylindre à plat plus puissant avec une masse d'inertie accrue pour encore plus de velouté et de confort.

Le nouveau moteur boxer est décliné du bicylindre à plat animant la BMW R 1200 GS. Il développe 92 kW (125 ch) à 7 750 tr/min et atteint son couple maximal de 125 Nm à 6 500 tr/min.

Pour équiper la nouvelle R 1200 RT, les masses d'inertie du vilebrequin et de l'alternateur ont été augmenté, ce qui se traduit par un fonctionnement encore plus onctueux du moteur. Le couple, dont le niveau baisse grâce à un rapport de réduction secondaire plus long, tient également compte des exigences de confort accrues.

ASC et deux modes de pilotage en dotation standard. « Modes de pilotage Pro » avec aide au démarrage en côte en option départ usine.

Pour répondre de manière optimale aux besoins individuels, la nouvelle R 1200 RT est dotée en série de deux modes de pilotage ainsi que de l'antipatinage ASC (Automatic Stability Control). Les deux modes de pilotage « Rain » et « Road » permettent d'adapter la R 1200 RT à la plupart des conditions de route. L'option « modes de pilotage Pro » offre en sus le mode « Dynamic » qui permet de découvrir le côté sportif de la R 1200 RT, alors que l'aide au démarrage en côte Hill Start Control facilite les arrêts et redémarrages sur un terrain en pente.

Shifter Pro pour des passages de rapport confortables mais pourtant dynamiques.

Le shifter BMW Pro disponible en option départ usine constitue une nouveauté mondiale dans la construction de motos de série. Il permet de monter et de descendre les rapports sans actionner l'embrayage ni les

papillons des gaz dans les plages de régimes et de charge importantes et offre ainsi à la fois un surplus de confort et de dynamisme.

Partie cycle plus agile pour plus de précision et de confort.

Dynamic ESA pour un dynamisme optimal de tous les instants en option départ usine.

Grâce à un nouveau cadre principal continu, la nouvelle R 1200 RT se distingue par une tenue de cap encore plus infaillible. Et avec la suspension semi-active ESA dynamique (Electronic Suspension Adjustment) que BMW Motorrad propose en option, la nouvelle R 1200 RT ouvre des dimensions absolument inédites sur le plan de la sécurité, des performances et du confort. Avec cette suspension, l'amortissement est automatiquement adapté aux conditions repérées, en fonction de l'état de conduite et des manœuvres du pilote.

Confort optimisé, aérodynamique améliorée, ligne dynamisée et éclairage diurne à LEDs en option.

Le confort en selle et l'ergonomie dont bénéficient le pilote et le passager ont également fait l'objet d'une optimisation. Ainsi, le triangle ergonomique formé par le guidon, la selle et les repose-pied a été abaissé de 20 millimètres pour qu'il soit encore plus aisé de poser les pieds au sol, ce qui plaira surtout aux petits gabarits parmi les pilotes et les passagers qui enfourcheront et manœuvreront ainsi plus facilement leur monture. L'aptitude aux longues distance alliée à un agrément maximal et à une excellente protection contre le vent et les intempéries, qui caractérisait déjà les toutes premières BMW RT, a encore progressé grâce à un pare-brise optimisé. La partie avant logeant les phares est déclinée des modèles K 1600 de BMW Motorrad et confère un look très dynamique à la nouvelle R 1200 RT. L'éclairage diurne disponible en option départ usine fait, quant à lui, gagner en sécurité.

Combiné d'instruments multifonctions avec écran couleurs TFT, ordinateur de bord BMW Motorrad Pro et commande innovante du système audio.

Le cockpit a également été revu de fond en comble. Pour mieux présenter des informations encore plus nombreuses, la nouvelle R 1200 RT possède désormais un écran couleurs à matrice active (TFT) de 5,7 pouces. Il permet aussi d'afficher les vastes informations fournies par l'ordinateur de bord BMW Motorrad Pro qui fait partie de la dotation standard. L'écran est complété par un compteur de vitesse et un compte-tours, tous deux à affichage analogique. Enfin, le système audio disponible en option départ usine maximise le confort grand tourisme grâce à sa commande innovante via le multi-contrôleur.

Nouveau concept de couleurs avec trois harmonies séduisantes.

Trois nouvelles harmonies de couleurs soulignent le dynamisme, le caractère haut de gamme et le confort : le Bleu quartz métal et le Gris Kallisto métal se combinent avec le Gris ardoise métal mat contrastant, alors que la teinte Ébène métal crée un contraste avec le Monolithe métal mat.

Les points forts de la nouvelle BMW R 1200 RT :

- Bicylindre à plat à refroidissement air/huile d'une cylindrée de 1 170 cm³. Puissance 92 kW (125 ch) à 7 750 tr/min, couple maximal 125 Nm à 6 500 tr/min.
- Vilebrequin et alternateur à masse d'inertie accrue pour un velouté moteur encore plus grand.
- Deux modes de pilotage « Rain » et « Road », ainsi que ASC (Automatic Stability Control).
- « Modes de pilotage Pro » avec mode « Dynamic » et aide au démarrage en côte Hill Start Control, en option.
- Shifter Pro pour des passages de rapports tout en confort et dynamisme, en option.
- Nouvelle partie cycle encore plus agile tout en étant plus confortable avec un cadre continu.
- Suspension semi-active ESA dynamique (Electronic Suspension Adjustment), en option.
- Nouveaux éléments de carénage au look dynamisé.
- Confort et aérodynamique optimisés.
- Nouveau pare-brise réglable protégeant encore mieux contre le vent et les intempéries.
- Phares s'inscrivant dans un nouveau concept.
- Éclairage diurne à LEDs, en option.
- Combiné d'instruments multifonctions avec grand écran couleurs TFT.
- Ordinateur de bord BMW Motorrad Pro fournissant une foule d'informations.
- Commande innovante du système audio.
- Nouveaux coloris.
- Gamme d'options et d'accessoires correspondant au niveau BMW élevé connu.

2 Ensemble mécanique.



La création de la RT – l'un des sigles les plus forts de BMW Motorrad – remonte déjà à 35 ans : c'est à cette époque que le constructeur munichois a lancé une routière d'un genre inédit se distinguant par un carénage intégral et un confort inégalé. Depuis, la RT de BMW est qualifiée d'incarnation même de la moto grand tourisme, à la fois confortable et dynamique. La nouvelle édition de cette grand tourisme entreprenante à l'équipement innovant se distingue par un nouveau moteur et un concept optimisé de fond en comble. Ainsi, la R 1200 RT se montre désormais encore plus apte aux voyages au long cours tout en offrant un dynamisme prononcé.

Nouveau bicylindre à plat avec une masse d'inertie accrue pour encore plus de velouté et un confort grand tourisme optimal.

Le nouveau moteur boxer ressemble essentiellement au moteur à double ACT équipant la BMW R 1200 GS. Avant d'être greffé sur la nouvelle R 1200 RT, il a pourtant fait l'objet d'une optimisation ciblée pour répondre aux exigences spécifiques à remplir par une grand tourisme. 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. D'où des reprises améliorées à tous les régimes. Ainsi, le moteur se révèle être encore plus souverain, ce qui est une qualité importante pour une grand tourisme.

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 de l'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 évacuation plus efficace de la chaleur et augmente la stabilité thermique du moteur amené à parcourir de longues distances. 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. Le moteur garde cependant 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 – une première sur un moteur boxer de BMW Motorrad – 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, désormais logé du côté gauche.

Pour leur mission sur la nouvelle R 1200 RT, le vilebrequin du moteur boxer ainsi que l'alternateur ont été dotés de masses d'inertie supérieures, ce qui se traduit par un fonctionnement encore plus onctueux du moteur et un agrément accru. Les vibrations moindres dans la chaîne cinématique contribuent à l'agrément et évitent la fatigue du pilote, surtout sur les longues distances. Le rapport de réduction secondaire plus long qui réduit le régime du bicylindre à plat tient également compte des exigences de confort accrues.

L'amélioration du moteur de la nouvelle BMW R 1200 RT 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 d'optimiser le côté dynamique de la R 1200 RT. D'une motricité sensiblement supérieure à celle de sa devancière, elle permet d'accélérer avec encore plus de fougue en sortie de virage, un atout renforcé par l'avidité du moteur à monter en régime, elle aussi nettement plus grande.

L'ASC et deux modes de pilotage en dotation standard. « Modes de pilotage Pro » avec aide au démarrage en côte en option départ usine.

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 RT propose, en dotation standard, deux modes de pilotage. La motricité comme facteur de sécurité est assurée par l'antipatinage ASC (Automatic Stability Control). Avec les deux modes de pilotage de série – « 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 RT 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 ; elle réagit en douceur à l'accélération. Les aides au pilotage interviennent plus tôt et l'amortissement des combinés ressort/amortisseur est plutôt souple et se conforme ainsi aux conditions régnautes.

L'option « modes de pilotage Pro » comprend un mode supplémentaire – « Dynamic » – ainsi que l'aide au démarrage en côte Hill Start Control. Le mode « Dynamic » permet de découvrir le tempérament sportif de la nouvelle BMW R 1200 RT. La réaction spontanée à l'accélération, l'intervention discrète de l'ASC et de l'ABS et – si la moto a été équipée en option départ usine de la suspension semi-active ESA dynamique – l'amortissement plus ferme mettent pleinement en valeur son potentiel dynamique.

La nouvelle fonction Hill Start Control est une autre nouveauté mondiale. Cette fonction permet au pilote de s'immobiliser sans aucun problème sur une route en pente, sans devoir sans cesse actionner le frein. Le démarrage en côte est ainsi grandement facilité, si bien que cette fonction est une aide précieuse surtout lorsque la grand tourisme est chargée à bloc. Elle est réalisée grâce au système de freinage avec ABS partiellement intégral qui permet une activation séparée du circuit de freinage arrière. Ainsi, à l'activation de l'aide au démarrage en côte, une pression s'établit dans le système de freinage hydraulique desservant le frein arrière de sorte à retenir la moto immobilisée en pente. L'aide au démarrage en côte est un système exclusivement dédié au confort pour faciliter l'arrêt et le redémarrage sur une route en pente et ne doit pas être confondue avec un frein de stationnement.

Shifter Pro pour des passages de rapports sans rupture de charge en option départ usine.

Le shifter BMW Pro constitue une nouveauté mondiale dans la construction de motos de série. Par rapport au shifter déjà mis en œuvre sur des motos hypersportives comme la BMW S 1000 RR, le shifter destiné à la nouvelle R 1200 RT a été enrichi de nouvelles fonctions et adapté aux exigences spécifiques du grand tourisme. Le shifter Pro 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 gratifie ainsi le pilote à la fois d'un surplus de confort et de dynamisme. Les passages de rapports peuvent en grande partie 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, mais seulement une aide au passage des rapports. Lorsque le pilote passe les rapports via le shifter Pro, le régulateur de vitesse est automatiquement désactivé pour des raisons de sécurité.

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 ciblées du couple moteur, 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.

Le passage du rapport inférieur, papillon des gaz ouvert, est assisté, mais il peut entraîner de fortes réactions à l'alternance de charge, surtout dans les rapports inférieurs. De telles réactions peuvent aussi apparaître aux passages de rapports sans actionnement de l'embrayage à vitesse constante. C'est pourquoi BMW Motorrad recommande que dans ces situations, le pilote actionne l'embrayage pour passer les rapports. L'utilisation du shifter devrait également être évité à un régime près du limiteur.

3 Partie cycle.



Nouvelle partie cycle innovante pour augmenter l'agilité tout en amplifiant le confort.

Comme le moteur, le concept de la partie cycle repose sur les composants ayant fait leurs preuves sur la R 1200 GS. Le nouveau cadre principal, plus rigide parce que désormais continu, qui intègre le logement du Telelever BMW et du Paralever BMW, a permis une nouvelle amélioration sensible de la tenue de cap de la R 1200 RT. En même temps, le logement plus ferme des éléments de la suspension a permis d'affiner les réactions de la suspension et d'améliorer le retour d'information. Le grand braquage de 36 degrés de chaque côté se traduit par un diamètre de braquage étonnamment petit pour une grand tourisme et facilite ainsi les manœuvres à petite vitesse. Le centre de gravité optimisé améliore encore la maniabilité par rapport à la devancière, pourtant déjà très agile. La précision à nouveau en hausse accorde encore plus de réserve au pilote qui choisit un rythme sportif et dynamique.

Quant au guidage de la roue arrière du type Paralever EVO BMW, la partie inférieure du combiné ressort/amortisseur est entourée du monobras oscillant, d'où une meilleure protection contre d'éventuels dommages. Des roues à 10 branches fines soulignent le tempérament dynamique de la R 1200 RT.

Suspension semi-active BMW Motorrad ESA dynamique pour un dynamisme optimal de tous les instants en option départ usine.

La suspension semi-active pilotée ESA dynamique (Electronic Suspension Adjustment) de BMW Motorrad offre un maximum de sécurité, de performances et de confort. À l'aide d'un capteur de débattement à l'avant et d'un deuxième à l'arrière, ESA dynamique saisit les mouvements verticaux du guidage de la roue avant et de la roue arrière ainsi que d'autres paramètres, pour adapter automatiquement l'amortissement aux conditions repérées, en fonction de l'état de conduite et des manœuvres du pilote. La suspension ESA dynamique est intégrée dans le système de commande des modes de pilotage.

La fonction de base permet de régler les niveaux d'amortissement (souple, normal, ferme) connus de l'ESA BMW mis en œuvre par le passé ainsi que l'état de chargement de la moto (« seul », « seul avec bagages » et « à deux

avec bagages »). Comme sur l'ESA II perfectionné, il permet aussi d'ajuster la précontrainte et la raideur du ressort. Ainsi, quel que soit l'état de chargement de la moto, la tenue de route sera toujours optimale et le feed-back fourni au pilote des plus transparents.

Le nouvel ESA dynamique de BMW apporte un gain de sécurité notable. En effet, au freinage et à l'accélération, il agit sur les réglages de la partie cycle de manière telle que l'assiette ne change quasiment pas et que la précision directionnelle augmente de manière significative. D'où plus de sécurité et de confort dans la conduite de la R 1200 RT qui, plus facile à piloter, ne tardera pas à susciter l'enthousiasme.

4 Systèmes électriques et électroniques.



Combiné d'instruments multifonctions avec grand écran couleurs TFT.

Il suffit aussi d'un coup d'œil sur le cockpit pour se rendre compte à quel point la nouvelle R 1200 RT a fait l'objet d'une refonte. Outre les instruments à affichage analogique pour la vitesse et le régime moteur ainsi que les témoins de contrôle et d'avertissement habituels, le combiné d'instruments redessiné offre un écran couleurs à matrice active (TFT) de 5,7 pouces pour afficher les informations.

Par sa forme et sa conception, cet affichage reste une référence dans le secteur de la moto et il est très facile à lire vu sa forte luminosité et son excellent contraste. Grâce à sa définition élevée, l'écran permet aussi l'affichage de champs de texte de plusieurs lignes et de graphiques agréables à l'œil.

En association avec le multi-contrôleur de série, la nouvelle R 1200 RT dispose ainsi d'un système de commande unique présentant toute une série de fonctions utiles au pilote. Pour que l'unité d'affichage soit parfaitement visible et facile à lire, elle peut être réglée sur deux positions (+/- 5 degrés).

Ordinateur de bord BMW Motorrad Pro offrant de multiples informations en dotation standard.

L'ordinateur de bord BMW Motorrad Pro de série hisse le confort du grand tourisme à un nouveau niveau. Il offre en effet des fonctions dont certaines sont inédites dans l'environnement concurrentiel. Niveau d'huile, indicateur du point de passage des rapports ou tension du réseau de bord – il met de nombreuses informations utiles à la disposition du pilote.

En analogie avec les BMW K 1600 GT et GTL, la structure des menus, dont l'architecture est horizontale, a été spécialement développée pour répondre aux exigences particulières de la moto. Ainsi, le multi-contrôleur permet la commande des menus en toute sécurité, sans détourner l'attention du pilote de la route. Il en va de même de la commande du système de navigation proposé en accessoire – plus nécessaire donc de passer par l'écran tactile, surtout en roulant. Par ailleurs, le pilote a aussi la possibilité de programmer la fonction qu'il utilise le plus souvent sur la touche de raccourci, dite touche favorite, pour y avoir toujours un accès direct.

L'ordinateur de bord BMW Motorrad Pro peut afficher les

paramètres suivants : kilométrage total, distance parcourue, kilométrage journalier 1+2, kilométrage journalier automatique (remise à zéro après une interruption de 6 h), température ambiante avec alerte de verglas lorsque la température tombe en dessous de 3 °C, consommation moyenne 1 + 2, consommation moyenne depuis la remise à zéro, consommation instantanée, consommation moyenne pour calcul de l'autonomie, autonomie, vitesse instantanée, vitesse moyenne, niveau d'huile, contrôle de la pression de gonflage des pneus (uniquement avec l'option RDC), tension du réseau de bord, date, durée de la pause, durée du trajet, date de révision, kilométrage restant jusqu'à la révision.

Partie avant dynamique avec un phare principal et deux feux de route en dotation standard ainsi qu'un éclairage diurne à LEDs en option départ usine.

La partie avant de la nouvelle R 1200 RT intégrant les phares repose sur le concept d'éclairage des modèles K 1600 de BMW Motorrad et confère un look particulièrement dynamique à la moto. Deux feux de route disposés à gauche et à droite encadrent le phare principal en position centrale. Résultat : un excellent éclairage de la route. Si, malgré le réglage de la partie cycle, il était nécessaire d'ajuster le faisceau lumineux vers le bas, par exemple lorsque la moto est chargée à bloc, l'opération s'avère facile et simple grâce à la manette bien accessible sur la face inférieure du phare.

En outre, l'éclairage diurne proposé en option départ usine offre un surcroît de sécurité important. Il est créé par deux guide-lumière disposés autour des feux de route et projeté sur la route devant la moto par le biais de prismes optiques. De jour, il est enclenché automatiquement soit par un capteur de luminosité soit manuellement, par pression sur la touche dédiée, pour remplacer le phare principal.

À la tombée de la nuit ou à l'entrée d'un tunnel, le système bascule automatiquement sur le phare principal. La moto est ainsi nettement mieux visible et se différencie plus des autres usagers de la route. Grâce à la technique innovante des LEDs, la consommation d'énergie globale est très faible. Un autre avantage réside dans la longévité des éléments à LEDs.

Dans les pays où l'éclairage diurne n'est pas homologué, le client peut choisir l'option Headlight Pro qui offre des anneaux lumineux dont l'intensité lumineuse correspond à celle des feux de position et qui sont activés avec le feu de croisement.

Le feu arrière ainsi que les clignotants avant et arrière adoptent la technique des LEDs en dotation standard. Logés sous verre clair blanc, ils comptent parmi les détails qui ajoutent à l'aspect technique, moderne et dynamique de la R 1200 RT. L'utilisation d'une lumière à LEDs indirecte au lieu de diodes individuelles à rayonnement direct est une caractéristique unique sur le marché de la moto.

Commande innovante du système audio, système audio en option départ usine.

Le système audio de la nouvelle R 1200 RT est décliné de celui des modèles BMW K 1600. Il comporte donc déjà des fonctions innovantes, uniques sur le marché de la moto, telles que la commande via le multi-contrôleur, une interface pilotable pour iPod et mp3/USB, une connexion Bluetooth vers les casques du pilote et du passager ainsi que la possibilité de recevoir la radio satellite Sirius XM (seulement aux États-Unis et au Canada). La mise en œuvre de l'écran couleurs TFT de 5,7 pouces a permis d'augmenter sensiblement le nombre des fonctionnalités ainsi que la convivialité du système par rapport à son devancier. Ainsi par exemple, le nouveau système audio ne compte plus que quatre boutons sur le pavé de commande (huit auparavant), les autres fonctions étant gérées à l'aide du multi-contrôleur. Un tube bass-reflex de conception nouvelle a permis d'améliorer encore la qualité sonore déjà excellente du système audio sans qu'il n'ait été nécessaire d'évaser les contours extérieurs du carénage.

Verrouillage centralisé confortable avec système d'alarme antivol en option départ usine.

À l'actionnement du bouton dédié, le verrouillage centralisé de la R 1200 RT agit en même temps sur les deux valises, le volume de rangement, le compartiment audio et le topcase. Il se commande en tout confort, soit par radiotélécommande, soit par la touche logée sur l'extrémité droite du guidon. Les valises peuvent cependant être déposées. Les servomoteurs pour le verrouillage sont logés dans le carénage, le verrouillage mécanique des serrures des valises est assuré par un axe.

Vu la conception et la place disponible sur la nouvelle R 1200 RT, l'option verrouillage centralisé n'est disponible qu'en association avec l'option système d'alarme antivol (DWA), les deux étant logées dans un même boîtier. Le système d'alarme antivol reste par contre disponible en tant qu'option séparée.

5 Carénage et design.



Nouveaux éléments de carénage dynamisés se distinguant par une aérodynamique peaufinée, une protection optimisée contre le vent et les intempéries et de nombreux détails pratiques.

La BMW R 1200 RT est la classique parmi les grand tourisme signées BMW Motorrad. Dès le début, le sigle RT était synonyme d'aptitude inconditionnelle aux longues distances – une qualité résultant de la fiabilité, de la fonctionnalité, du confort maximal et de la protection sans faille contre le vent et les intempéries au service de l'amateur exigeant du grand tourisme.

Le design de la nouvelle R 1200 RT exprime toutes ces vertus. Ainsi, les surfaces au modelé aérodynamique ont été subdivisées avec intelligence, et la moto affiche une prestance dynamique et vigoureuse. Le langage des formes qui visualise légèreté et agilité est accentué par le jeu harmonieux de surfaces tantôt teintées tantôt transparentes.

La silhouette de la nouvelle BMW R 1200 RT est marquée par la « flyline » qui s'étend de la partie avant expressive au galbe dynamique jusqu'à l'arrière en intégrant la selle confort de faible hauteur ainsi que le réservoir grand tourisme aux formes ergonomiques qui offre un excellent appui aux genoux. Les valises au traité élégant se fondent harmonieusement dans cet ensemble de surfaces et de lignes absolument homogène. Ainsi, la R 1200 RT dégage d'emblée une impression de décontraction, quelle que soit la longueur du voyage.

Le R 1200 RT révèle aussi son appartenance à la famille BMW Motorrad en vue de face. L'optique avant qui souligne le « splitface », le visage divisé typique de BMW Motorrad, attirera les regards sur la partie avant de la moto. Arborant deux réflecteurs ronds à l'extérieur et un réflecteur allongé au milieu, il crée le visage typique des grand tourisme BMW et confère à la moto une allure sur laquelle on ne saurait se tromper, de jour comme de nuit.

Les stylistes ont renforcé l'allure légère par la transition entre le carénage avant et le carénage latéral. Elle prend la forme d'une canalisation d'air grâce à laquelle le haut du carénage avec le pare-brise semble flotter au-dessus des flancs de carénage. Le garde-boue avant parfaitement fondu dans cet ensemble parachève le look dynamique de la partie avant de cette grande routière.

Sur la nouvelle R 1200 RT, la fonctionnalité, le confort et la protection contre le vent et les intempéries ont également et une fois de plus nettement progressé. Ainsi par exemple, le pare-brise à réglage électrique en continu a été perfectionné. Il réduit désormais la pression d'air agissant sur le pilote de manière bien plus efficace, bien que sa plage de réglage n'ait pas changé par rapport au modèle précédent. Il minimise aussi les bruits aérodynamiques et se présente comme le pare-brise le plus silencieux jamais développé par BMW Motorrad. La fonction mémoire avec protection antipincement veille quant à elle à amener le pare-brise en position basse lorsque le contact d'allumage est coupé. Ainsi, la moto dégage aussi une impression de dynamisme lorsqu'elle est à l'arrêt.

Si les dimensions des rétroviseurs ont été réduites par rapport à celles de l'ancienne R 1200 RT, le champ de vision a pourtant pu être agrandi, grâce à une configuration plus basse et plus large. Les nouveaux rétroviseurs améliorent ainsi la rétrovision du pilote pour des sorties agréables et sûres. Ils sont solidaires du carénage et font en même temps office de protège-main. Les clignotants sont intégrés dans leur embase. La possibilité de rabattre les rétroviseurs constitue une autre nouveauté. Ils peuvent être rabattus vers le pilote, ce qui peut être utile en cas de transport ou de manœuvres dans le garage.

Le volume de rangement de série, étanche et verrouillable, est intégré à gauche, dans la partie intérieure du carénage. En cas de besoin, il offre assez de place pour abriter le BMW Motorrad Navigator. Un autre volume de rangement est logé en face, à droite, pour héberger la clé USB, l'iPod ou autre lecteur de musique, lorsque la moto est dotée du système audio optionnel.

Confort amplifié, ergonomie optimisée et nouvelles variantes de selle réglables.

Outre la partie cycle connue pour ses qualités, les spécialistes ont aussi amélioré le confort d'assise du pilote et de son passager ainsi que l'ergonomie. Pour que les petits gabarits bénéficient également des meilleures conditions possibles sur la nouvelle R 1200 RT, le triangle ergonomique formé par le guidon, la selle et les repose-pied a été abaissé de 20 millimètres pour une plus grande facilité à toucher le sol des pieds. Cela signifie qu'outre la selle pilote, le guidon et les repose-pied ont été abaissés sans pour autant entraver la prise d'angle de la moto ou bien la sensation de confort. De la même manière, la selle du passager ainsi que ses repose-pied ont été abaissés de 20 millimètres avec, à la clé, un gain de confort significatif pour le passager, par exemple lorsqu'il enfourche la moto ou en descend.

L'augmentation de la longueur utile de la selle pilote (plus 2 cm) et de la selle passager (plus 1 cm) amplifie également le confort par rapport à la devancière. Pour répondre au maximum aux exigences des pilotes et des passagers, deux variantes de selle proposées en option départ usine (selle haute : 830/850 mm ; selle basse : 760/780 mm) s'ajoutent à la selle de série réglable en hauteur (à 805 ou 825 mm). Avec la selle basse, la hauteur de la R 1200 RT correspond à peu près à celle obtenue jusqu'ici avec l'option surbaissement (avec une selle monobloc ni réglable ni chauffante et interdisant l'utilisation de l'option ESA). Pour pouvoir profiter du volume de rangement sur la partie arrière de la moto, la fixation de la selle passager de la nouvelle R 1200 RT a été conçue de sorte à ce que le montage et le démontage de celle-ci ne requièrent aucun outil.

6 Coloris.



L'allure dynamique de la nouvelle BMW R 1200 RT est renforcée par le nouveau concept de couleurs proposant trois nouvelles harmonies. Ainsi, la moto peut se parer de Bleu quartz métal ou de Gris Kallisto métal mat, les deux coloris contrastant avec du Gris ardoise métal mat. La troisième harmonie s'appelle Ébène métal et est combinée avec la teinte Monolithe métal mat pour créer un contraste. Indépendamment de l'harmonie de couleurs, la selle est toujours noire.

Habillée de Bleu quartz métal, la R 1200 RT se donne un air très dynamique et agile. En même temps, elle souligne ainsi la position de pointe qu'elle détient dans son segment sur le plan du raffinement et de la qualité.

Le Gris Kallisto métal mat met encore mieux en avant le tempérament dynamique de la R 1200 RT. Tout en respirant l'élégance, il confère une prestance presque sportive à la moto.

L'Ébène métal accentue le caractère élégant haut de gamme de ce deux-roues et souligne le côté confort tout en gardant la touche légère qu'il dégage. Un cachet qui, sans être traditionaliste, est pourtant très soigné et exclusif.

7 Dotations.



Options et accessoires.

Pour personnaliser encore la nouvelle R 1200 RT, BMW Motorrad propose une vaste gamme d'options et d'accessoires.

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 bien par le client. Ils sont aussi disponibles en post-équipement.

Options.

- Shifter Pro.
- ESA dynamique.
- « Modes de pilotage Pro ».
- Selle pilote haute (830 mm / 850 mm).
- Selle pilote basse (760 mm / 780 mm).
- Aide au démarrage en côte Hill Start Control.
- Verrouillage centralisé avec système d'alarme antivol.
- Éclairage diurne.
- Pré-équipement pour système de navigation.
- Selle chauffante (à cinq niveaux sur la selle pilote, à deux niveaux sur la selle passager).
- Système audio (Bluetooth, USB/mp3, iPod).
- Contrôle de la pression de gonflage des pneus RDC.
- Deuxième prise de courant.
- Ligne d'échappement chromée.
- Régulateur de vitesse, jusqu'à 210 km/h en fonction du rapport.

Accessoires.

Pour le transport.

- Protection antichoc pour valise système gauche/droite.
- Film protecteur pour valise système gauche/droite.
- Sac intérieur pour valise système gauche/droite.
- Topcase grand tourisme Blanc aluminium métal mat (pour motos avec verrouillage centralisé optionnel).
- Feu stop supplémentaire pour topcase grand tourisme (pour motos avec verrouillage centralisé optionnel).

- Topcase grand tourisme Light Blanc aluminium métal mat (sans électrique).
- Sac intérieur pour topcase grand tourisme.
- Bac de rangement pour topcase grand tourisme.
- Topcase petit format.
- Sac intérieur pour topcase petit format.
- Softbag petit modèle / grand modèle.
- Sac polochon.
- Sacoche de réservoir.

Pour le look.

- Déflecteurs chromés pour valises.
- Enjoliveur chromé pour couvercle de topcase.
- Silencieux arrière chromé.

Pour la sonorité.

- Silencieux sport Akrapović.

Pour l'ergonomie et le confort.

- Shifter Pro.
- Selle pilote haute (830 mm / 850 mm).
- Selle pilote basse (760 mm / 780 mm)).
- Pare-brise confort.
- Selle pilote chauffante.
- Selle pilote basse chauffante.
- Selle pilote haute chauffante.
- Selle passager chauffante.

Pour la navigation et la communication.

- BMW Motorrad Navigator V.
- Câble adaptateur pour iPod.

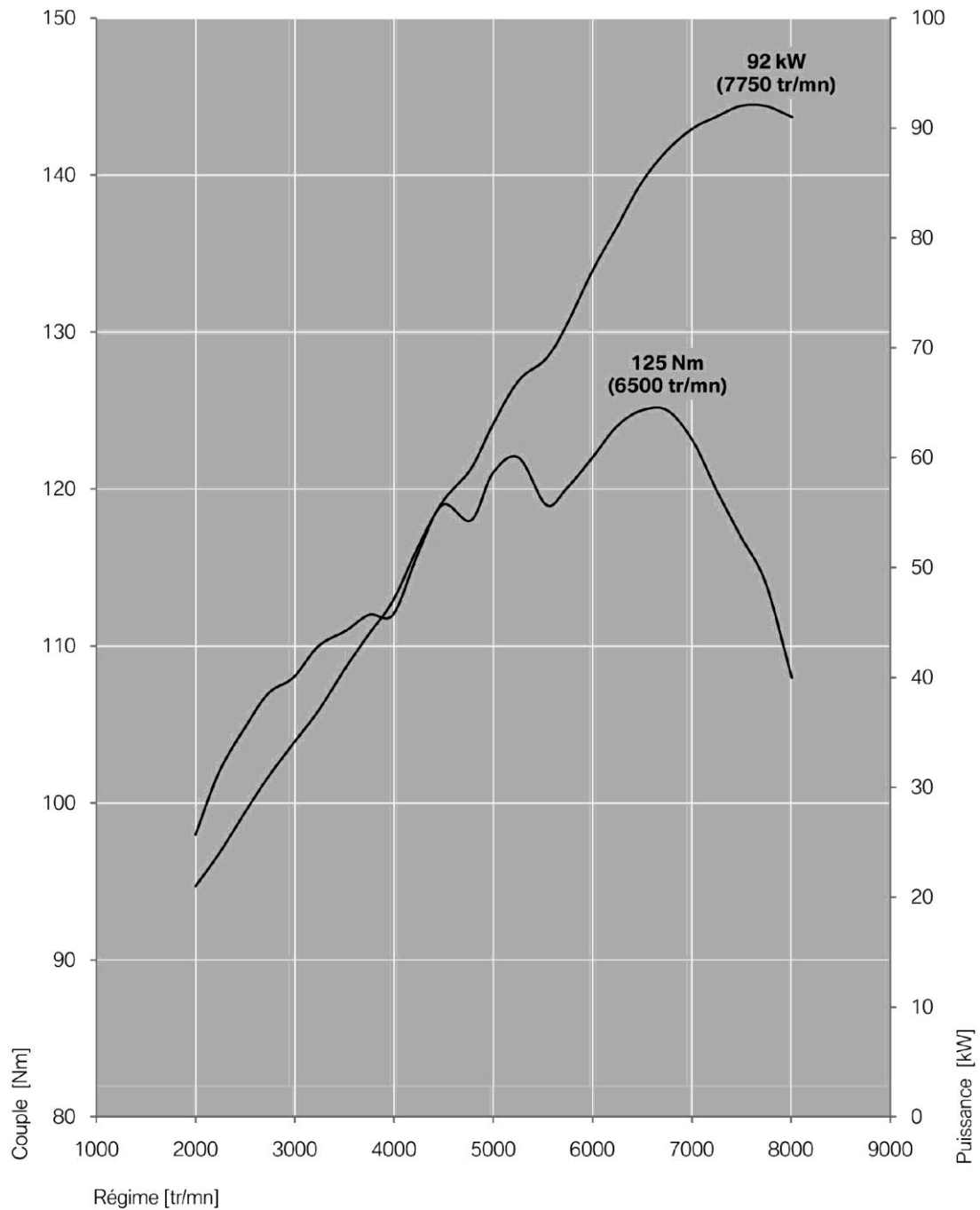
Pour la sécurité.

- Système d'alarme antivol Basic (sans verrouillage centralisé).
- Bouchon de sécurité pour réservoir d'huile.
- Protection de couvre-culasse.
- Phare additionnel à LEDs.
- Aide au démarrage en côte Hill Start Control.
- « Modes de pilotage Pro ».
- Contrôle de la pression de gonflage des pneus RDC.
- Régulateur de vitesse.
- Trousse de premiers secours.

Pour l'entretien et la technique.

- Outillage de bord avec set d'entretien.
- Lampe à LEDs pour prise de bord.
- Béquille d'atelier.
- Adaptateur pour béquille d'atelier.
- Prise additionnelle.
- Chargeur de batterie.

8 Puissance et couple moteur.



9 Fiche technique.



BMW R 1200 RT		
Moteur		
Cylindrée	cm ³	1170
Alésage / course	mm	101/73
Puissance	kW/ch	92/125
à un régime de	tr/min	7750
Couple	Nm	125
à un régime de	tr/min	6500
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
Alimentation	injection indirecte	
Gestion moteur	BMS-X	
Dépollution	pot catalytique trifonctionnel réglé par sonde lambda	
Système électrique		
Alternateur	W	540
Batterie	V/Ah	12/16, exempte d'entretien
Phare(s)	W	H7 / éclairage diurne à LEDs (option)
Démarrreur	kW	0,9
Transmission / B.V.		
Embrayage	multidisques anti-dribble en bain d'huile	
Boîte de vitesses	à 6 rapports, sélection par fourchettes et crabots	
Rapport de réduction primaire	1 / 1,65	
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 / 2,75	
Partie cycle		
Type de cadre	cadre périmétrique en tubes d'acier, moteur à fonction porteuse	
Suspension roue AV	Telelever BMW	
Suspension roue AR	Paralever EVO BMW	
Débattement AV / AR	mm	120/136
Chasse	mm	116
Empattement	mm	1 485
Angle de tête de fourche	°	63,6
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)	

BMW R 1200 RT		
Roues	en aluminium coulé	
	AV	3,5 x 17"
	AR	5,5 x 17"
Pneumatiques	AV	120/70 ZR17
	AR	180/55 ZR17
Dimensions et poids		
Longueur totale	mm	2 222
Largeur totale, rétroviseurs compris	mm	983
Hauteur selle	mm	805/825 (option : 830/850 et 760/780)
Poids à vide selon la norme DIN, en ordre de marche	kg	274
PTMA	kg	495
Capacité réservoir	l	25
Performances routières		
Consommation de carburant		
à 90 km/h	l/100 km	3,9
à 120 km/h	l/100 km	5,3
Accélération		
0 à 100 km/h	s	3,80
Vitesse maxi.	km/h	> 200 (sur circuit)