

La nouvelle BMW R 1200 GS.

Table des matières.



1	La nouvelle BMW R 1200 GS.	
	(Résumé)	2
2	Technique et design.	6
3	Dotation.	14
4	Puissance et couple moteur.	17
5	Fiche technique.	18

1 La nouvelle BMW R 1200 GS. (Résumé)



La nouvelle BMW R 1200 GS – encore plus souveraine sur tous les terrains.

« BMW GS » est synonyme de plaisir universel de la moto depuis plus de 35 ans : « GS », c'est l'alliance idéale entre aptitude au grand tourisme et aux longues distances, dynamisme et qualités de franchissement. C'est particulièrement vrai pour les BMW GS animées par un moteur boxer, c'est-à-dire un bicylindre à plat. Dans les cas extrêmes, elles sont les compagnes parfaites pour explorer les endroits les plus reculés de notre planète.

Le concept unique de la R 1200 GS, qui se distingue par son caractère primitif et son moteur musclé aux reprises vigoureuses, passionne d'innombrables adeptes de moto aux quatre coins du monde. Ce n'est donc pas un hasard si cette moto est depuis de longues années le leader incontesté de son segment de marché et le best-seller de la gamme des modèles de BMW Motorrad. La nouvelle R 1200 GS de BMW Motorrad enrichit la gamme GS non seulement de nouvelles optimisations produit, mais aussi de nouvelles possibilités d'élargir les qualités routières dans un sens ou dans un autre. En effet, grâce aux finitions design Rallye et Exclusive, le client peut pour la première fois opter pour un typage plutôt enduro ou au contraire privilégier l'exclusivité, selon ses préférences et l'utilisation envisagée.

Trail de voyage le plus prisé au monde, la R 1200 GS se présente aujourd'hui avec des optimisations dans plusieurs domaines. Encore plus polyvalente que par le passé, elle propose une fourchette de qualités inédite, qu'il s'agisse du dynamisme, du confort ou encore des aptitudes de franchissement. Pour ce faire, elle affiche des améliorations ciblées et de nombreuses innovations, auxquelles s'ajoute une gamme encore plus vaste d'options et d'accessoires.

Moteur boxer doté d'un nouveau pot catalytique et d'une cartographie adaptée selon les dispositions Euro 4.

Restant fidèle au bicylindre à plat refroidi par air/liquide d'une puissance de 92 kW (125 ch) à 7 750 tr/min pour un couple maximal de 125 Nm à 6 500 tr/min, la nouvelle R 1200 GS bénéficie, suite aux nouvelles dispositions Euro 4, d'un pot catalytique modifié ainsi que d'une nouvelle cartographie pour la gestion moteur. Le millésime 2017 proposait déjà un amortisseur de couple sur l'arbre de sortie de la boîte ainsi qu'une commande de barillet de sélection et des arbres de boîte modifiés.

Option Modes de pilotage Pro avec Contrôle de traction dynamique DTC et nouvelle Aide au démarrage en côte.

Pour répondre aux souhaits des pilotes, la nouvelle R 1200 GS inclut les deux modes de pilotage « Rain » et « Road » dans sa dotation standard et les associe à l'antipatinage ASC (Automatic Stability Control) pour une traction optimale de tous les instants. L'option « Modes de pilotage Pro », qui ajoute les modes de pilotage « Dynamic » et « Dynamic Pro », « Enduro » et « Enduro Pro » ainsi que le Contrôle de traction dynamique DTC qui autorise des accélérations encore plus efficaces et plus sûres notamment en virage, est proposée en option départ usine.

En outre, les modes de pilotage « Dynamic Pro » et « Enduro Pro » qui peuvent être débloqués à l'aide d'une fiche codeuse permettent de personnaliser le caractère de la moto. Les « Modes de pilotage Pro » incluent aussi la nouvelle Aide au démarrage en côte Hill Start Control pour un démarrage aisé en pente, l'ABS Pro pour une sécurité encore accrue au freinage, même lorsque la moto se couche en virage, ainsi que le feu stop dynamique qui avertit encore mieux les usagers de la route qui suivent la GS lorsque celle-ci amorce une manœuvre de freinage.

Suspension à réglage électronique ESA dynamic « Next Generation » avec correction d'assiette entièrement automatique.

Avec la suspension à réglage électronique BMW Motorrad ESA dynamic « Next Generation » (Electronic Suspension Adjustment) disponible en option, la sécurité au guidon, les performances et le confort atteignent une nouvelle sphère. En effet, le système adapte l'amortissement automatiquement aux conditions régnantes en tenant compte de l'état de conduite et de la manœuvre effectuée et qui plus est, il corrige automatiquement l'assiette en fonction de l'état de chargement de la moto.

Partie cycle Sport ferme en option départ usine pour la R 1200 GS Rallye à l'intention de tous les amateurs de tout terrain ambitieux.

Avec la partie cycle Sport proposée en départ usine, les enduristes ambitieux peuvent optimiser la variante Rallye de la nouvelle R 1200 GS pour des sorties sur terrain accidenté. L'augmentation de la raideur des ressorts (ressorts plus fermes) et de la longueur des combinés ressort/amortisseur se traduit par des performances hors piste sensiblement accrues.

Nouveau langage des formes et des coloris exprimé par trois déclinaisons séduisantes.

Alors que la nouvelle édition conserve la conception et l'architecture fondamentales de la R 1200 GS, l'optimisation de l'ergonomie au niveau des genoux améliore encore les qualités tout terrain. Les contrastes affûtés, les

nouveaux coloris et les deux finitions Rallye et Exclusive confèrent à la nouvelle R 1200 GS différents typages qui mettent en exergue les talents de cette moto. La partie haute du garde-boue avant ainsi que le recouvrement central de la roue avant bénéficient de plusieurs retouches, alors que de petits déflecteurs – les winglets – peaufinent l'aérodynamique de la moto. Le cache de la trompe d'admission d'air ainsi que le carénage des flancs de réservoir ont également été redessinés. Les conduites d'air de refroidissement ainsi que les caches de radiateur, soit à surface galvanisée soit en acier inoxydable (Rallye et Exclusive), s'inscrivent également dans un nouveau langage des formes.

La déclinaison Rallye souligne la vocation tout terrain de la nouvelle R 1200 GS. Associant le Lupin blue metallic, des décorations couleurs BMW Motorsport vernies sur les flancs de réservoir et le cadre en Cordoba blue avec la chaîne cinématique noire, l'harmonie des couleurs signe la GS de série la plus sportive de tous les temps.

Quant à la prestance de la R 1200 GS Exclusive, elle est mise en avant par le carénage des flancs de réservoir en Monolith metallic matt avec sa décoration à vernis transparent, par le garde-boue avant et le cache de la partie centrale du réservoir de couleur Iced Chocolate metallic ainsi que le cadre paré d'Agate grey metallic matt. La chaîne cinématique noire ainsi que les étriers de frein peints en or forment un contraste raffiné.

Les points forts de la nouvelle BMW R 1200 GS en un coup d'œil :

- Bicylindre à plat (boxer) équipé d'un nouveau pot catalytique et d'une cartographie adaptée aux dispositions de la norme Euro 4, débitant une puissance inchangée de 92 kW (125 ch) à 7 750 tr/min.
- Nouvelle allure signalant une robustesse renforcée.
- Langage des formes affûté et variantes de couleur séduisantes.
- Options multipliées en termes d'ergonomie grâce à de nombreuses hauteurs et variantes de selle.
- Gamme nettement élargie allant de la variante de base à la version R 1200 GS Rallye pour l'enduriste ambitieux en passant par la déclinaison R 1200 GS Exclusive pleine de raffinement.
- Nouvelle déclinaison R 1200 GS Rallye offrant un contenu technique enrichi :
selle Rallye, bulle Sport, pare-radiateur et protège-cadre, repose-pied élargis type enduro et roues à rayons croisés ainsi que, en option, partie cycle Sport et pneus à crampons.
- ESA dynamic de la toute dernière génération avec des fonctions innovantes : mode d'amortissement automatique et correction d'assiette automatique pour une nouvelle expérience de pilotage.

- Modes de pilotage Pro incluant le DTC, l'Aide au démarrage en côte Hill Start Control ainsi que les nouveaux modes personnalisables Dynamic Pro et Enduro Pro en option départ usine.
- Nouveaux accessoires, tels que les pare-cylindre, le topcase pour deux casques et les protections pour les sorties en tout terrain comme le pare-radiateur et le protège-cadre.

2 Technique et design.



La nouvelle R 1200 GS : boxer irrésistible et polyvalence du plus haut niveau.

La BMW R 1200 GS à moteur refroidi par eau est à ce jour la GS la plus vendue de tous les temps. Depuis son lancement commercial en 2013 ses multiples talents ont su convaincre quelque 100 000 clients. Aujourd'hui, la nouvelle R 1200 GS réussit à élargir encore la fourchette de ses qualités, qu'il s'agisse du dynamisme sportif, du confort grand tourisme et de l'aptitude aux longues distances d'une part et des capacités de franchissement de l'autre. La recette ? Une polyvalence encore accrue dans la configuration départ usine et une gamme d'options BMW et d'Accessoires d'origine BMW Motorrad étoffée, spécialement adaptée aux besoins des pilotes GS.

Bicylindre à plat musclé avec du caractère.

La nouvelle édition de la R 1200 GS fait une fois de plus confiance à un moteur ayant du caractère : le bicylindre à plat à refroidissement air/liquide. D'une cylindrée de 1 170 cm³, ce moteur boxer débite une puissance de 92 kW (125 ch) à 7 750 tr/min et un couple maximal de 125 Nm à 6 500 tr/min. Traits essentiels de ce moteur : le système de refroidissement de précision, le passage des gaz à flux vertical pour un rendement efficace ainsi que le carter moteur qui intègre la boîte à six rapports avec l'embrayage en bain d'huile. Comme par le passé, la transmission secondaire est exempte d'entretien et passe par l'arbre à cardan logé sur le côté gauche.

Vu les nouvelles dispositions antipollution Euro 4, la nouvelle R 1200 GS s'équipe d'un pot catalytique modifié ainsi que d'une nouvelle cartographie pour la gestion moteur. Quant à la transmission du couple, elle évolue grâce à l'amortisseur de couple sur l'arbre de sortie de la boîte, aux arbres de boîte modifiés et à la nouvelle commande de barillet de sélection.

Deux modes de pilotage et l'ASC de série, « Modes de pilotage Pro » avec Contrôle de traction dynamique et de nombreuses autres fonctions en option.

Pour répondre aux souhaits individuels des pilotes, la nouvelle R 1200 GS inclut les deux modes de pilotage « Rain » et « Road » dans sa dotation standard. L'antipatinage ASC (Automatic Stability Control) de série veille à une sécurité élevée en assurant une traction optimale de tous les instants. En outre, les modes de pilotage « Rain » et « Road » permettent d'adapter les qualités

routières à la plupart des conditions rencontrées en cours de route. L'option « Modes de pilotage Pro » disponible en départ usine ajoute les modes de pilotage « Dynamic » et « Dynamic Pro », « Enduro » et « Enduro Pro » ainsi que le Contrôle de traction dynamique DTC. Ce dernier autorise des accélérations encore plus efficaces et plus sûres notamment en virage. En outre, les modes de pilotage « Dynamic Pro » et « Enduro Pro » qui peuvent être débloqués à l'aide d'une fiche codeuse disposent de possibilités de personnaliser le caractère de la moto et de l'adapter ainsi à ses besoins et préférences pour amplifier encore le plaisir au guidon.

En mode « Road », le moteur répond avec spontanéité et les aides au pilotage sont réglés de sorte à atteindre les performances optimales sur toutes les routes. L'ABS est adapté à la route et le DTC assure une motricité optimale. Si la moto est équipée de l'ESA dynamic, les combinés ressort/amortisseur avant et arrière sont réglés en position d'amortissement normale. En mode « Rain », le moteur répond plus doucement à l'accélération et lorsque le DTC ou l'ABS interviennent, ils tiennent compte de l'état d'une route mouillée et donc plus glissante.

En mode « Dynamic », la nouvelle BMW R 1200 GS dévoile son côté sportif sur route. Le moteur est réglé pour une réponse directe à l'accélération et l'intervention discrète du DTC permet aux pilotes avertis de s'adonner même à de légers dérapages contrôlés. L'ABS Pro reste sur le tarage route. Un amortissement ferme fait valoir tout le potentiel de la moto si elle est équipée de l'option ESA dynamic. En mode « Dynamic Pro », ce tempérament sportif est encore renforcé car le pilote de la nouvelle R 1200 GS peut déterminer la réponse à l'accélération et la régulation DTC à sa guise et les combiner selon ses préférences.

Le « mode Enduro » permet de découvrir toutes les qualités de la R 1200 GS hors route. Dans ce mode, la réponse du moteur à l'accélération est douce et l'intervention du DTC discrète, ce qui permet au pilote expérimenté de déclencher délibérément des dérapages contrôlés de la roue arrière. La loi de l'ABS est adaptée à un terrain non stabilisé et à des pneus enduro typés route. L'ESA dynamic offre un amortissement correspondant à l'utilisation faite de la moto.

Pour ce qui est des enduristes ambitieux, le mode « Enduro Pro » leur ouvre tout le potentiel de la nouvelle R 1200 GS sur le terrain. Ce mode permet au pilote de choisir à sa guise la réponse à l'accélération, la régulation DTC et la loi de l'ABS et de les combiner selon ses préférences. Il est conçu pour un pilotage avec des pneus à crampons. À l'actionnement de la pédale de frein, la fonction ABS est désactivée à l'arrière, alors que l'ESA dynamic optionnel

passse à un tarage tout terrain spécifique. La sélection des modes de pilotage se fait par simple actionnement d'une touche à l'intérieur d'un menu.

Aide au démarrage en côte Hill Start Control intégrée au « Modes de pilotage Pro » pour une commande conviviale et une maîtrise parfaite de la moto en tout terrain.

La nouvelle Aide au démarrage en côte Hill Start Control fait également partie intégrante de l'option « Modes de pilotage Pro ». Elle empêche la moto de reculer en pente grâce à une intervention ciblée sur l'ABS BMW Motorrad partiellement intégral, sans que le pilote ne doive constamment actionner le levier de frein. À l'actionnement de l'Aide au démarrage en côte par le levier de frein, le système de freinage établit dans le circuit de freinage arrière une pression asservie à la déclivité et suffisante pour éviter que la moto ne recule.

« Modes de pilotage Pro » avec feu stop dynamique et ABS Pro pour accroître encore la sécurité au freinage.

Les fonctions ABS Pro et feu stop dynamique sont d'autres éléments de l'option « Modes de pilotage Pro ». Le feu stop dynamique permet d'avertir efficacement les usagers de la route qui suivent la GS lorsque celle-ci lance une manœuvre de freinage. Cette fonction additionnelle du feu stop, limitée dans un premier temps au territoire de l'Union européenne ou de la CEE/ONU, dispose de deux niveaux d'avertissement pour mettre en garde les véhicules qui suivent d'un freinage puissant, voire d'un freinage maximal. Le premier niveau est activé à partir de vitesses maximales de 50 km/h. Dans ce cas, le feu stop se met à clignoter à une fréquence de 5 Hz. Lorsque l'arrêt complet de la moto est imminent (< 14 km/h), le deuxième niveau est déclenché et les feux de détresse s'allument en plus. Ils restent allumés jusqu'à ce que la moto ait à nouveau atteint une vitesse d'au moins 20 km/h.

Contrairement à un ABS conventionnel, l'ABS Pro franchit une nouvelle étape et améliore aussi la sécurité au freinage sur l'angle en assistant le pilote qui freine moto couchée. L'ABS Pro évite qu'une roue ne se bloque même en cas d'actionnement brusque du frein et réduit ainsi les modifications abruptes de la force de braquage et, donc, le redressement intempestif de la moto en cas de freinage en catastrophe. Les atouts que l'ABS Pro apporte au pilote : une tenue de cap et une stabilité au freinage accrues pour une décélération maximale même en virage.

ESA dynamic BMW Motorrad « Next Generation » en option pour un tarage optimal de la partie cycle en toutes circonstances.

Proposée en option, la suspension à réglage électronique ESA dynamic BMW Motorrad (Electronic Suspension Adjustment) de la toute dernière génération permet d'intensifier encore l'expérience dynamique au guidon, le

confort et, donc, l'aptitude au grand tourisme de la nouvelle R 1200 GS, quel que soit le domaine d'utilisation auquel son pilote la destine. ESA dynamic « Next Generation » ouvre de nouvelles dimensions sur le plan de la sécurité, des performances et de l'agrément. En effet, le système adapte l'amortissement automatiquement aux conditions du moment en fonction de l'état de la route et des manœuvres du pilote et qui plus est, il corrige automatiquement l'assiette de la moto. Techniquement parlant, les signaux fournis par le bloc de capteurs « sensor box » et les deux capteurs de course à l'avant et à l'arrière permettent une analyse de données complète et, par là, une adaptation très fine de la moto à l'état régnant.

Lorsque la loi d'amortissement « Road » est activée, l'amortissement est adapté de manière entièrement automatisée quel que soit l'état de conduite 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 dynamic « Next Generation » met la force d'amortissement optimale à la disposition des éléments de suspension.

Grâce aux informations fournies par le bloc de capteurs « sensor box » avec détecteur de prise d'angle, l'adaptation de l'amortissement à l'état de pilotage momentané est encore plus sensible et plus précise. D'autres paramètres permettent de saisir exactement les états de la nouvelle R 1200 GS, tels que le débattement en compression, 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 suspension de la roue avant du type Telelever. L'adaptation ne prend que quelques millièmes de seconde grâce à des valves de réglage à gestion électrique. D'où un confort d'amortissement idéal et un comportement dynamique extrêmement stable, même lorsque la moto se couche en virage.

Dans les modes de pilotage « Rain », « Road » et « Dynamic », ESA dynamic « Next Generation » est pré-réglé sur la loi d'amortissement « Road » en configuration standard. Dans les modes « Rain » et « Road », le pilote peut passer à la loi d'amortissement « Dynamic », soit à un tarage plus ferme de l'amortissement par simple pression du pouce sur le bouton dédié au guidon – une opération ultrasimple qu'il peut aussi effectuer en roulant. Dans les modes « Dynamic » et « Dynamic Pro », la loi d'amortissement est systématiquement réglée sur ferme. Pour les modes de pilotage « Enduro » et « Enduro Pro », les ingénieurs ont en revanche choisi une loi d'amortissement « Enduro » adaptée au tout terrain et aux sols peu stables que l'on y rencontre en règle générale.

Correction d'assiette et donc adaptation automatique à l'état de chargement de la moto.

Le but visé lors du développement de la partie cycle est le confort maximal pour une stabilité optimale. En l'occurrence, le confort est lié à l'objectif de stabiliser la moto dans toute la mesure du possible et d'assurer aux pneus une traction maximale (adhérence au sol). Dans ce contexte, le chargement de la moto et la géométrie qui évolue lorsque le chargement change ont un impact décisif sur le comportement routier de la moto.

Jusqu'ici, ESA dynamic se chargeait de l'adaptation automatique, asservie au mode de pilotage, de l'amortissement à la situation du moment, alors que l'état de chargement et donc, l'assiette de la moto, ont pu être réglés en tout confort en position pilote seul, pilote avec bagages ou pilote plus passager par simple pression sur un bouton. Sur ce système, la précontrainte du ressort du combiné arrière a été modifiée selon trois niveaux.

En quête de la partie cycle idéale, ESA dynamic « Next Generation » franchit maintenant une étape de plus. En analogie à la loi d'amortissement « Road », la nouvelle fonction « Auto » se charge aussi de l'adaptation automatique de la moto à l'état de chargement. La base du ressort (précontrainte) est réglée sur toute sa plage de sorte à corriger l'affaissement de la moto, par exemple si un pilote plus lourd l'enfourche, en la relevant (précontrainte accrue). Cette adaptation s'effectue lorsqu'une modification de l'état de chargement est enregistrée après le démarrage de la moto.

Ainsi, le débattement négatif à l'arrière, et donc l'assiette de la moto, sont réalignés sur le niveau optimal avec, à la clé, une partie cycle parfaitement bien équilibrée qui fixe les références en termes d'agrément de pilotage, de traction et de comportement dynamique.

Alors que la fonction « Auto » (assiette normale) règle automatiquement l'assiette optimale pour tous les états de chargement importants, ce qui se traduit par un comportement routier optimal, le pilote dispose en outre de deux fonctions supplémentaires – « Min » et « Max » – fort utiles vu la plage d'utilisation universelle de la nouvelle R 1200 GS. « Min » réduit la précontrainte du ressort en abaissant la base du ressort au minimum, ce qui permet de réduire la hauteur d'assise. En revanche, le réglage « Max » relève la base du ressort au maximum pour assurer une précontrainte maximale. L'assiette haute en résultant bénéficie au pilote de la nouvelle R 1200 GS notamment lorsqu'il évolue en tout terrain où une garde au sol maximale est indispensable.

Partie cycle Sport en option départ usine pour la R 1200 GS Rallye.

La partie cycle Sport disponible sur demande pour la déclinaison Rallye de la nouvelle R 1200 GS permet au motard de mieux optimiser sa moto pour les sorties exigeantes en tout terrain. Avec cette partie cycle, la maniabilité et la traction sensiblement plus élevées vont de pair avec un confort et une tenue de cap en très légère baisse sur route. L'augmentation de la raideur des ressorts (ressorts plus fermes) et de la longueur des combinés ressort/amortisseur, et donc des courses de débattement, se traduit par une stabilité dynamique nettement accrue en tout terrain, ce qui se remarque notamment sur les tronçons caillouteux.

Cette partie cycle Sport offre des avantages aux amateurs de tout terrain avertis qui savent exactement comment convertir les réserves de débattement en surplus de puissance, sans trop demander à la moto ou à leurs propres facultés. Les pilotes plutôt grands et lourds apprécieront les avantages offerts par la réserve résultant du tarage plus ferme des ressorts surtout en tout terrain. Cette option qui n'est disponible qu'en association avec l'ESA dynamic « Next generation » comprend par ailleurs toutes les nouvelles fonctions de l'amortissement automatique ainsi que de la correction d'assiette.

Optimisée grâce à la nouvelle géométrie de sa partie cycle, la GS se montre nettement plus agile lors de manœuvres hors piste difficiles. La garde au sol accrue (env. 20 mm de plus) et la hauteur de selle augmentée d'autant plairont à l'enduriste chevronné, qui choisira exactement cette configuration pour sa GS lorsqu'il s'évade sur le terrain. Les pilotes avertis savent aussi comment manœuvrer dynamiquement hors piste un trail de voyage d'un certain poids, même s'il est équipé de pneus à crampons.

Contrastes affûtés, nouveaux coloris et deux finitions Rallye et Exclusive.

La conception et l'architecture fondamentales de la R 1200 GS ont été conservées pour la nouvelle édition de la R 1200 GS. Comme à l'habitude, la flyline prononcée, ligne typée de la moto vue de profil, part du bec GS à l'avant pour s'élancer vers le réservoir, puis plonger vers la selle avant de se perdre dans la partie arrière aux formes fonctionnelles. Avec son cadre arrière peint en noir, la partie arrière qui respire agilité et légèreté souligne le tempérament dynamique de la moto.

La partie haute du garde-boue avant ainsi que le recouvrement central de la roue avant bénéficient de plusieurs détails alors que de petits déflecteurs – les winglets – peaufinent l'aérodynamique de la moto. Le cache de la trompe d'admission d'air ainsi que le carénage des flancs de réservoir ont également

été redessinés. Les conduites d'air de refroidissement ainsi que les caches de radiateur, qui sont soit à surface galvanisée soit en acier inoxydable (Rallye et Exclusive), s'inscrivent également dans un nouveau langage des formes.

Sur la variante de base les deux coloris Light white et Black storm metallic soulignent bien le peaufinage dont les carénages de la nouvelle R 1200 GS ont bénéficié. Le nouvel agencement des pièces de carénage avec le nouvel encadrement de radiateur accentue la robustesse. Les flancs de réservoir en Magellan grey metallic matt, associés à la chaîne cinématique et au cadre principal de couleur Aluminium silver, créent des contrastes captivants.

R 1200 GS Rallye : la GS de série la plus sportive de tous les temps.

La déclinaison Rallye souligne la vocation tout terrain de la nouvelle R 1200 GS. Associant le Lupin blue metallic, des décorations couleurs BMW Motorsport vernies sur les flancs de réservoir et surtout le cadre thermolaqué en Cordoba blue avec la chaîne cinématique noire et les étriers de frein couleur or, l'harmonie des couleurs signe rien que par son look la GS de série la plus sportive de tous les temps.

Sur le plan fonctionnel, la nouvelle R 1200 GS Rallye fait valoir son ambition d'être la GS la plus sportive par de nombreux détails raffinés, tels que la selle Rallye au modelé ergonomique optimal pour assurer une liberté de mouvement maximale tout en offrant un bon confort d'assise – même à deux le cas échéant. Quant à la bulle Sport basse, elle garantit une vue dégagée sur le terrain accidenté en aval tout en augmentant la liberté de mouvement du pilote scrutant le terrain debout sur les repose-pied.

Outre le cache de radiateur en acier inoxydable robuste, une grille de protection protège le radiateur contre des projections de pierres. Les repose-pied élargis type enduro assurent un bon maintien et un protège-cadre au niveau des bottes évite qu'elles ne laissent des traces de frottement fâcheuses.

La nouvelle R 1200 GS Rallye évolue sur des roues à rayons croisés adaptées au hors piste pour lesquelles le client peut commander des pneus à crampons en option départ usine, s'il le souhaite. La partie cycle Sport est une autre option proposée en départ usine au mordue du hors piste. Lorsqu'il pilote la nouvelle R 1200 GS Rallye sous sa forme la plus pure, soit après avoir déposé le support porte-bagages et les repose-pied passager, ces parties peuvent être embellies par de jolis capuchons fournis avec la moto.

R 1200 GS Exclusive : un air de noblesse très haut de gamme.

Dans sa déclinaison Exclusive, la nouvelle R 1200 GS accentue son caractère exclusif par la teinte raffinée Iced Chocolate metallic. Cette variante est la moto spécifiquement conçue pour les motards exigeants sur les produits techniques innovants.

L'allure noble et exclusive de la R 1200 GS Exclusive est mise en avant par le carénage des flancs de réservoir en Monolith metallic matt avec sa décoration enduite de vernis transparent ainsi que le cadre thermolaqué de couleur Agate grey metallic matt. La chaîne cinématique en noir ainsi que les étriers de frein peints en or forment un contraste raffiné. Le look sublime de la nouvelle R 1200 GS Exclusive peut être renforcé par des éléments choisis dans la gamme des options BMW Motorrad et des Accessoires d'origine BMW Motorrad.

3 Dotation.



Options BMW Motorrad et Accessoires d'origine BMW Motorrad pour de nombreuses possibilités de personnaliser sa moto.

BMW Motorrad propose une vaste gamme d'options et d'accessoires pour personnaliser la nouvelle R 1200 GS.

Les options BMW Motorrad sont livrées en départ usine et intégrées dans le cadre de la fabrication. Quant aux Accessoires d'origine BMW Motorrad, ils sont montés chez le concessionnaire BMW Motorrad ou bien par le client. Ils sont aussi disponibles en post-équipement.

Options générales R 1200 GS.

- **Pack Dynamic:** DTC, phare à LEDs, Aide au démarrage en côte Hill Start Control, shifter Pro, modes de pilotage Pro, ABS Pro, clignotants à LEDs.
- **Pack Confort:** ligne d'échappement chromée, poignées chauffantes, Contrôle de la pression des pneus RDC, protège-main.
- **Pack Touring:** ESA dynamic, Keyless Ride, ordinateur de bord Pro, préparation pour système de navigation, régulateur de vitesse, supports de valises.

Options livrables individuellement pour la R 1200 GS.

- Modes de pilotage Pro avec feu stop dynamique, ABS Pro, modes de pilotage supplémentaires, DTC et Aide au démarrage en côte Hill Start Control.
- Suspension à réglage électronique ESA dynamic « Next Generation » (Electronic Suspension Adjustment).
- Phare à LEDs.
- Démarrage sans clé Keyless Ride.
- Préparation pour système de navigation.
- Shifter Pro.
- Ligne d'échappement chromée.
- Selle pilote basse (hauteur 820/ 840 mm, 800/ 820 mm avec le kit de surbaissement).
- Poignées chauffantes.
- Contrôle de la pression des pneus (RDC).
- Régulateur de vitesse.

- Protège-main.
- Clignotants à LEDs.
- Système d'alarme antivol (DWA).
- Pneus tout terrain.
- Support de valise gauche / droit.
- Roues à rayons croisés (de série sur la R 1200 GS Rallye).
- Cartographie moteur adaptée à l'essence ordinaire (RON 91).

Options R 1200 GS Rallye.

- Pack passager Rallye : selles / bulle de série, béquille centrale.
- Selle Rallye extra-haute (hauteur 890 mm).
- Suspension Sport.
- Pneus à crampons.

Options R 1200 GS de base et R 1200 GS Exclusive.

- Selle Confort haute (hauteur 860/ 880 mm).
- Selle Confort basse (hauteur 830/ 850 mm).
- Selle pilote basse (hauteur 820/ 840 mm).

Accessoires d'origine BMW Motorrad.

Pour la sécurité.

- Projecteurs additionnels à LEDs.
- Système d'alarme antivol (DWA).

Pour le transport.

- Valises en aluminium.
- Sacs intérieurs pour valises en aluminium.
- Topcase en aluminium.
- Sacoche de réservoir étanche à l'eau.
- Softbag Sport, petit modèle.
- Softbag Sport, grand modèle.
- Sacoche arrière Enduro.

Pour le look.

- Clignotants à LEDs (pas disponibles pour les États-Unis/le Canada).

Pour la sonorité.

- Silencieux Sport HP.

Pour l'ergonomie et le confort.

- Bulle teintée.
- Selle Rallye haute (hauteur 890 mm).
- Selle Rallye basse (hauteur 860 mm, de série sur la R 1200 GS Rallye).
- Selle Confort haute (hauteur 860/ 880 mm).

- Selle Confort basse (hauteur 830/ 850 mm).
- Leviers HP fraisés.
- Repose-pied Enduro réglables en hauteur.
- Protection de phare.
- Protège-carter.
- Couvre-culasse.
- Sabot moteur Enduro.
- Protège-cadre.
- Pare-radiateur.

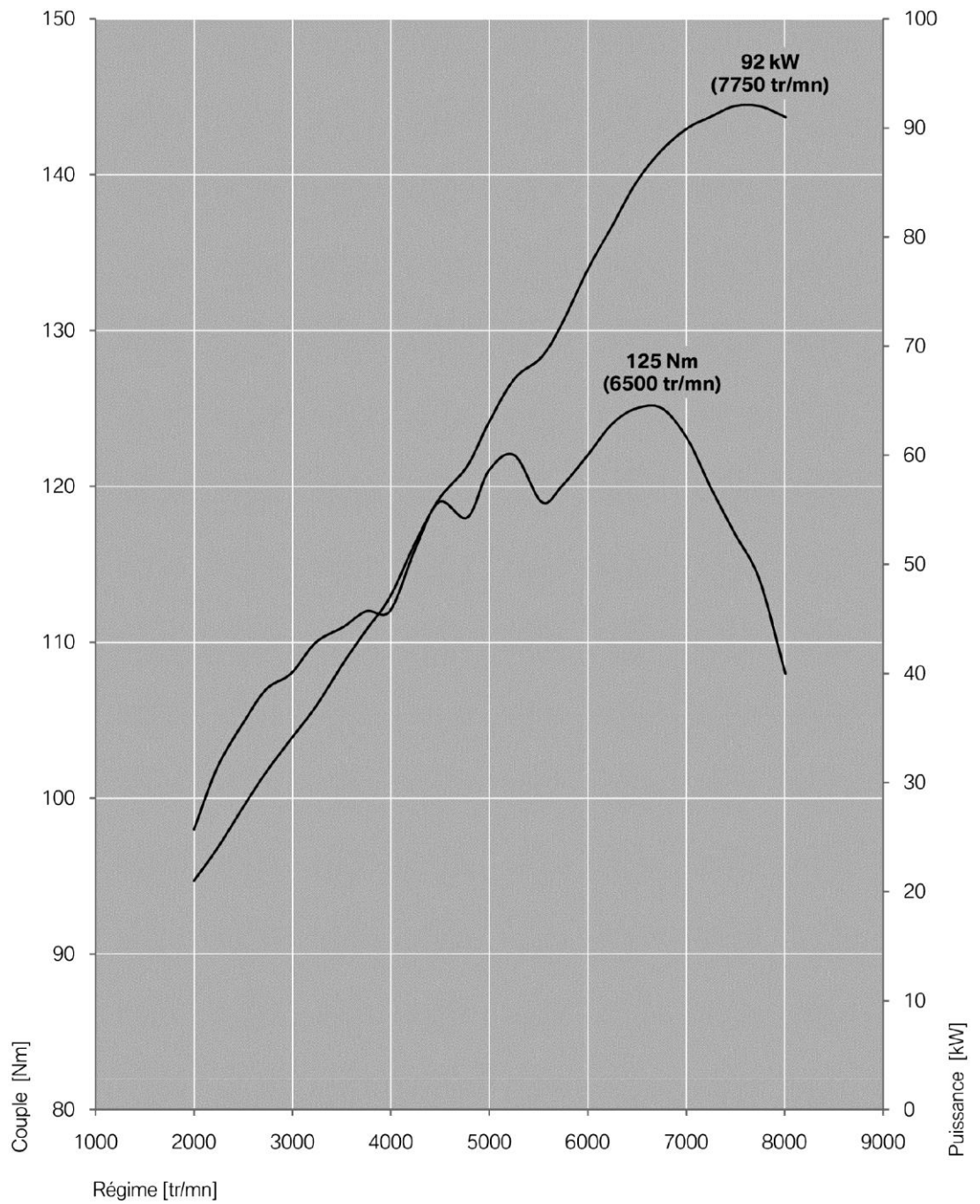
Pour la navigation et la communication.

- BMW Motorrad Navigator V.
- Support, câbles et kit de montage pour système de navigation.
- Sacoche Function pour système de navigation.

Pour l'entretien et la technique.

- Outillage de bord avec set d'entretien.

4 Puissance et couple moteur.



5 Fiche technique.



BMW R 1200 GS		
Moteur		
Cylindrée	cm ³	1 170
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, norme Euro 4	
Système électrique		
Alternateur	W	620
Batterie	V/Ah	12/12, exempté d'entretien
Phare(s)	W	H7/LEDs (option)
Démarrreur	kW	0,9
Transmission / B.V.		
Embrayage	en bain d'huile, fonction anti-dribble	
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 / 2,91	
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	190/200
Chasse	mm	99,6
Empattement	mm	1 507
Angle de tête de fourche	°	63
Freins	AV	double disque à commande hydraulique, Ø 305 mm
	AR	monodisque, Ø 276 mm
	ABS intégral BMW Motorrad (de série, partiellement intégral, déconnectable)	

BMW R 1200 GS		
Roues	en alliage léger coulé	
	AV	3,0 x 19"
	AR	4,5 x 17"
Pneumatiques	AV	120/70 R 19
	AR	170/60 R 17
Dimensions et poids		
Longueur totale	mm	2 207
Largeur totale, rétroviseurs compris	mm	953
Hauteur selle	mm	850/870
Poids à vide selon la norme DIN, en ordre de marche	kg	244
PTMA	kg	460
Capacité réservoir	l	20
Performances routières		
Consommation de carburant (WMTC)	l/100 km	4,96
0 à 100 km/h	s	3,6
Vitesse maxi.	km/h	> 200 (sur circuit)