

La nuova BMW R 1200 GS.

Indice.



1.	La nuova BMW R 1200 GS.	2
2.	Potenza e coppia della BMW R 1200 GS.	10
3.	Dati tecnici della BMW R 1200 GS.	11
4.	Colori della BMW R 1200 GS.	12

1. La nuova BMW R 1200 GS.



Sintesi delle caratteristiche principali della nuova BMW R 1200 GS:

- Propulsore ancora più dinamico e brioso nella metà superiore del campo di regime.
- Aumento della potenza del motore del 5 per cento.
- Incremento del regime massimo a 8000 giri al minuto e ampliamento del campo di regime utile.
- Rapporti del cambio e della trasmissione secondaria modificati al fine di potenziare la trazione e l'accelerazione.
- Cambio a sei rapporti rivisitato con diametri dei cuscinetti maggiorati e cinematica di cambiata ottimizzata, così da realizzare dei cambi-marcia ancora più precisi.
- Adattamento elettronico della ciclistica attraverso il sistema Enduro ESA, montato per la prima volta in una moto Enduro e disponibile come optional. La possibilità di tarare molle e ammortizzatori in base alle preferenze personali determina un ulteriore incremento dell'agilità e dell'idoneità alla guida touring e offroad.
- La regolazione elettroidraulica del precarico della molla nelle unità ammortizzanti anteriore e posteriore è parte integrante del pacchetto Enduro ESA.
- Ergonomia ottimizzata con nuovo manubrio in alluminio, paramani ridisegnati e disegno nuovo della sella.
- Indicatore del livello del carburante con campo di misurazione ampliato e sensori nuovi.
- Carica della batteria ottimizzata e maggiore potenza dell'alternatore.

- Design più dinamico con forti attributi Enduro.
- Varianti cromatiche: titansilber metallizzato, schieferdunkel metallizzato opaco, namibiaorange pastello, tansanitblau pastello
- Optional e accessori su misura dell'alta qualità BMW.

**Più potente, più scattante, più agile –
per un maggiore divertimento di guida onroad e offroad.**

Presentando la nuova BMW R 1200 GS, BMW scrive un capitolo nuovo della storia di successo che iniziò nel 1980 con la BMW R 80 G/S. La nuova R 1200 GS è stata ampiamente rivisitata e si avvicina adesso ancora di più all'ideale di una Enduro da viaggio. La nuova R 1200 GS offre una potenza eccellente, il massimo comfort e un campo di utilizzo ampliato che consente di affrontare anche dei viaggi molto lunghi, garantendo attraverso una capacità di spunto e un'agilità fortemente ottimizzate il massimo livello di piacere nelle strade ricche di curve, sia in pianura che in montagna. Le caratteristiche della ciclistica e di smorzamento ottimizzate assicurano le migliori prestazioni di guida sia onroad che offroad.

Già il modello precedente, la R 1200 GS, presentata nel 2004 e costruita in oltre 75.000 esemplari, aveva raggiunto una sintesi impareggiabile di caratteristiche onroad e offroad; la nuova versione supera le qualità eccellenti del modello precedente in tutti i criteri decisivi.

Analogamente al modello precedente, una ciclistica ad alta resistenza alle torsioni, la sospensione della ruota anteriore con l'esclusivo Telelever BMW e la sospensione della ruota posteriore con il Paralever BMW assicurano una guida perfetta e sicura. Dei freni estremamente potenti garantiscono, in combinazione con il BMW Motorrad Integral ABS, la massima sicurezza anche in situazioni critiche; un catalizzatore regolato a tre vie provvede a un basso impatto ambientale.

Ovviamente non va dimenticata la trasmissione cardanica esente da manutenzione che rende superflui i noiosi lavori di aggiustaggio, soprattutto nei giri lunghi e nei viaggi in paesi lontani. Come vuole la tradizione, BMW offre anche per la nuova R 1200 GS l'affidabile e versatile sistema portabagagli e un'ampia gamma di optional e di accessori su misura.

Nuovo motore – più potente, più brioso e più dinamico.

Il principio funzionale del motore della nuova R 1200 GS, cioè la sua configurazione, la trasmissione di potenza e l'alimentazione, corrisponde a quello del propulsore della R 1200 R. Per la R 1200 GS è stata modificata la gestione motore, così da adattarla ai criteri specifici che deve soddisfare una Enduro da viaggio di grande cilindrata.

Nonostante che il propulsore boxer da 1170 cm³ del modello precedente offrisse in tutte le condizioni uno spiegamento di potenza eccellente, nella nuova R 1200 GS gli ingegneri della BMW Motorrad sono riusciti a superare sé stessi. Grazie a una potenza di 105 CV, a un regime massimo elevato a 8 000 giri al minuto e, conseguentemente, a un campo di regime più ampio e a dei rapporti di trasmissione completamente rivisitati, la R 1200 GS si presenta ancora più dinamica e scattante e con una trazione potenziata in tutto il campo di regime. In combinazione con il cambio modificato a sei marce la nuova R 1200 GS si posiziona così come la Enduro da viaggio con il più alto livello di dinamica di guida.

Analogamente ai modelli precedenti, anche la nuova R 1200 GS dal rapporto di compressione di 12:1 può essere rifornita di carburante da 95 ottani. Il motore è tarato per la benzina Super senza piombo da 95 ottani, ma grazie alla regolazione antidetonazione funziona anche con benzina normale da 91 ottani senza che si rendano necessari degli interventi manuali.

Cambio ottimizzato e nuova cinematica di cambiata per una maggiore dinamica di guida e cambi-marcia ancora più precisi.

Grazie ai diametri maggiorati dei cuscinetti e a una distanza modificata tra gli alberi, il cambio a sei rapporti completamente rivisitato tiene conto dei criteri in parte estremi che deve soddisfare una Enduro costruita per affrontare anche dei viaggi lunghi.

Un adattamento dei rapporti di trasmissione alle caratteristiche più dinamiche del motore e una riduzione della trasmissione secondaria da $i = 2,82$ a $i = 2,91$ si traducono in una spinta nettamente migliore nella metà superiore del campo di regime e in un guadagno della forza di trazione a regimi bassi e medi.

Nell'ambito della rivisitazione del cambio, la R 1200 GS è stata dotata di una meccanica di cambio-marcia perfezionata con una curva forza/percorso ottimizzata, così da realizzare delle cambiate più precise e ottenere un feedback più diretto.

Il sistema Enduro ESA disponibile come optional regola la ciclistica – ulteriore aumento dell'agilità e dell'idoneità al touring e alla guida offroad.

Circa tre anni dopo l'introduzione nel 2004 dell'adattamento elettronico della ciclistica ESA come optional della K 1200 S, questa tecnologia viene offerta nella R 1200 GS per la prima volta anche nel segmento delle moto Enduro. Caratterizzata da un campo di applicazione estremamente ampio e, conseguentemente, da criteri molto differenti tra di loro, la R 1200 GS è predestinata a fare uso di questa esclusiva tecnica di ciclistica. Il sistema Enduro ESA, fornibile come optional ex fabbrica, è stato adattato alle particolarità di una Enduro da viaggio e consente, premendo semplicemente un pulsante, di variare la ciclistica in base alle differenti condizioni e ai vari stati di esercizio.

Il sistema ESA utilizzato nella K 1200 S comprendeva, oltre alla regolazione elettronica degli ammortizzatori delle due unità ammortizzanti del Telelever anteriore e del Paralever posteriore, la regolazione del precarico posteriore della molla; attraverso la regolazione supplementare elettroidraulica del precarico della molla dell'unità ammortizzante anteriore, adesso il sistema Enduro ESA tiene conto delle particolarità di una Enduro da viaggio. Nella guida fuoristrada il sistema previene che la moto vada fino al fondo corsa; il pilota non deve temere degli svantaggi nella guida stradale, come una escursione negativa inferiore o una maggiore altezza della sella. Il concetto di successo della R 1200 GS è stato dunque nuovamente ottimizzato a livello di agilità, di idoneità al turismo e di qualità offroad.

Enduro ESA con modalità stradale e fuoristrada e adattamento ottimale al campo di utilizzo.

L'adattamento elettronico della ciclistica Enduro ESA distingue tra la modalità stradale e fuoristrada; attraverso la selezione della modalità per il precarico della molla e per lo smorzamento, il pilota può modificare la taratura e adattarla alla situazione specifica.

Tenendo premuto il tasto ESA si varia la modalità di precarico della molla, premendolo solo brevemente la modalità di smorzamento.

Modalità stradale. Premendo un pulsante il pilota può selezionare tra tre stati di carico che gli vengono visualizzati al display: «solo pilota», «pilota con bagaglio» e «guida con passeggero». Il sistema aumenta il precarico della molla dell'unità ammortizzante posteriore. Inoltre, ognuno dei tre stati di carico è combinabile con tre modalità di smorzamento «Sport», «Normal» e «Comfort». In tutte le modalità stradali, la regolazione del precarico della molla dell'unità ammortizzante del Telelever anteriore è nella posizione «Minimum».

Modalità fuoristrada. Il sistema Enduro ESA offre due modalità di ammortizzazione per la guida fuoristrada, combinabili con tre modalità di smorzamento. La modalità «Riserve medie» del precarico della molla, rappresentata dal simbolo del display «Colline con la cima arrotondata», aumenta il precarico della molla dell'unità ammortizzante del Telelever anteriore al 50 per cento; l'unità ammortizzante posteriore viene aggiustata allo stesso valore. Questa taratura è adatta sia alla guida fuoristrada lenta che veloce nella quale il motociclista non deve fare i conti con grossi dislivelli, buche o colpi. «Riserve massime», visualizzato dal simbolo allo schermo «Colline con la cima a punta» aumenta il precarico della molla al 100 per cento sia dell'unità ammortizzante anteriore che posteriore ed è raccomandabile quando viene richiesta la massima protezione per non arrivare al fondo corsa. Inoltre, questa taratura aumenta l'altezza da terra di 2 centimetri rispetto alla modalità stradale.

Le due modalità del precarico della molla descritte sopra sono combinabili con tre modalità di smorzamento «Soft», «Norm» o «Hard». Mentre la modalità «Soft» è adatta ad esempio per passaggi trial da percorrere a bassa velocità, «Norm» offre una regolazione degli ammortizzatori idonea alla maggior parte delle applicazioni fuoristrada. La modalità di smorzamento «Hard» viene raccomandata particolarmente per le piste in pianura da percorrere ad alta velocità oppure per la sabbia profonda.

Ottimizzazione ergonomica del manubrio, dei paramani e della sella.

Grazie a dei blocchetti di fissaggio ruotabili di 180 gradi identici a quelli montati nel modello sportivo HP2, è possibile ottimizzare l'ergonomia del manubrio di alta qualità realizzato in tubi conici di alluminio. Mentre la posizione del manubrio più arretrata offre una migliore ergonomia nella guida stradale e sul terreno poco impegnativo, la posizione più avanzata assicura dei vantaggi soprattutto quando si guida fuoristrada in piedi. I nuovi paramani disponibili come optional per la R 1200 GS e di serie nella R 1200 GS Adventure vengono montati sul manubrio già nella fabbrica. Inoltre, è stato aumentato lo spessore dell'imbottitura in espanso della sella.

Indicatore del livello del carburante con sensori nuovi.

Per l'indicatore del livello del carburante sono stati sviluppati dei sensori nuovi con un campo di misurazione ampliato e una maggiore risoluzione che forniscono un'indicazione più precisa già a partire dal valore massimo.

Carica ottimizzata della batteria e potenza maggiorata dell'alternatore.

La potenza dell'alternatore a corrente alternata è stata elevata da 600 a 720 Watt; inoltre è stato ottimizzato il processo di carica della batteria.

Design dinamico con marcati attributi Enduro.

Come lo esige la dinamica maggiorata, la nuova R 1200 GS riflette il tema Enduro anche nel proprio design. Nell'ambito dell'ampia rivisitazione di modello della R 1200 GS, nella zona anteriore del serbatoio del carburante sono state inserite delle coperture nuove in acciaio inox; inoltre la sezione superiore del parafrangente anteriore è stata ridisegnata applicando un linguaggio formale maschile, tipico per una Enduro. Il nuovo volto della R 1200 GS viene completato dai paramani bicolore, disponibili come optional, e da una nuova aletta di convogliamento dell'aria di raffreddamento. L'immagine dinamica della R 1200 GS è stata arricchita dalla nuova luce posteriore LED e dai lampeggiatori con coperchi bianchi.

Lavorazione delle superfici e gamma cromatica.

La nuova R 1200 GS segnala la propria maggiore sportività attraverso una serie di colori e abbinamenti cromatici nuovi. Ad esempio, delle superfici tecniche, come l'aletta di convogliamento color argento, i foderi anodizzati o i coperchi della testata cilindri e i cerchi color magnesio, ispirati alla sportiva HP2, creano un abbinamento dinamico con le superfici del serbatoio e dei parafrangenti, verniciate nei colori tradizionali.

La combinazione delle diverse tonalità metalliche con il Titansilber metallizzato crea una variante della R 1200 GS dall'aspetto fortemente tecnico.

La tinta Schieferdunkel metallizzato opaco riprende la tradizione dei modelli BMW particolarmente sportivi e conferisce alla nuova R 1200 GS un'immagine fortemente maschile, mentre il carattere sportivo e fuoristrada della nuova R 1200 GS viene sottolineato dalla vernici pastello nel profondo Tansanitblau e nel luminoso Namibiaorange.

Optional e accessori su misura.

Nella sua qualità di produttore di sistemi completi, BMW Motorrad ha sviluppato anche per la nuova R 1200 GS numerosi optional e un'ampia gamma di accessori su misura, così da offrire al cliente ricche possibilità di personalizzazione. Gli optional vengono forniti ex fabbrica e sono integrati nel processo produttivo dello stabilimento di Berlino. Gli accessori speciali vengono post-montati dal concessionario BMW Motorrad.

Optional.

- Enduro ESA.
- BMW Motorrad Integral ABS (versione sportiva semintegrale, disattivabile).
- RDC.
- ASC.

- Impianto di scarico cromato.
- Manopole riscaldabili.
- Proiettore supplementare.
- Supporto Navigator ottimizzato.
- Paramani.
- Portapacchi.
- Cerchi a raggi incrociati.
- Computer di bordo con spia di avvertimento livello olio.
- Impianto antifurto con telecomando.

Accessori speciali in postmontaggio.

Programma portabagagli.

- Valigia Vario.
- Portavaligie.**
- Vario-Topcase.
- Componenti di fissaggio Topcase al posto della sella per il passeggero.
- Kit supporto Topcase.
- Borsa interna per valigia Vario o Vario Topcase.
- Borsa da serbatoio impermeabile.
- Borsa da serbatoio impermeabile piccola.
- Softbag Sport grande 51 l.*
- Softbag Sport piccola 19 l.*
- Borsa a rotolo per il bagaglio 53 l, impermeabile.*

Design.

- Parafango ruota anteriore Carbon.*
- Protezione antispruzzi posteriore Carbon.*
- Copertura Telelever e trapezio superiore.*
- Targhetta BMW per il trapezio superiore.*
- Lampeggiatori LED.*/**

Sound.

- Silenziatore Sport della Akrapović.*

Ergonomia e comfort.

- Pedane Enduro larghe (Adventure: di serie).
- Leva del freno regolabile (Adventure: di serie).
- Traversa supporto manubrio.*
- Imbottitura per la traversa manubrio.*
- Parabrezza colorato.*
- Sella pilota bassa (820 mm) nera.

- Sella pilota alta, regolabile (880/ 900 mm) nera.
- Spia LED per la presa di bordo 410 mm.*
- Presa supplementare.*
- Manopole riscaldate.*/**

Navigazione e comunicazione.

- BMW Motorrad Navigator.*
- Supporto per il BMW Motorrad Navigator.
- Borsa Navigator Function.*

Sicurezza.

- Paramani (Adventure: di serie).
- Spoiler grande per paramani.*
- Protezione coperchi cilindri in alluminio (Adventure: di serie).
- Staffa paramotore (Adventure: di serie).*
- Protezione cilindri piccola.*
- Protezione motore in alluminio Enduro.*
- Proiettore supplementare (a partire dal 03/08).*
- Supporto per proiettore supplementare.
- Impianto antifurto con telecomando.*/**
- RDC.*

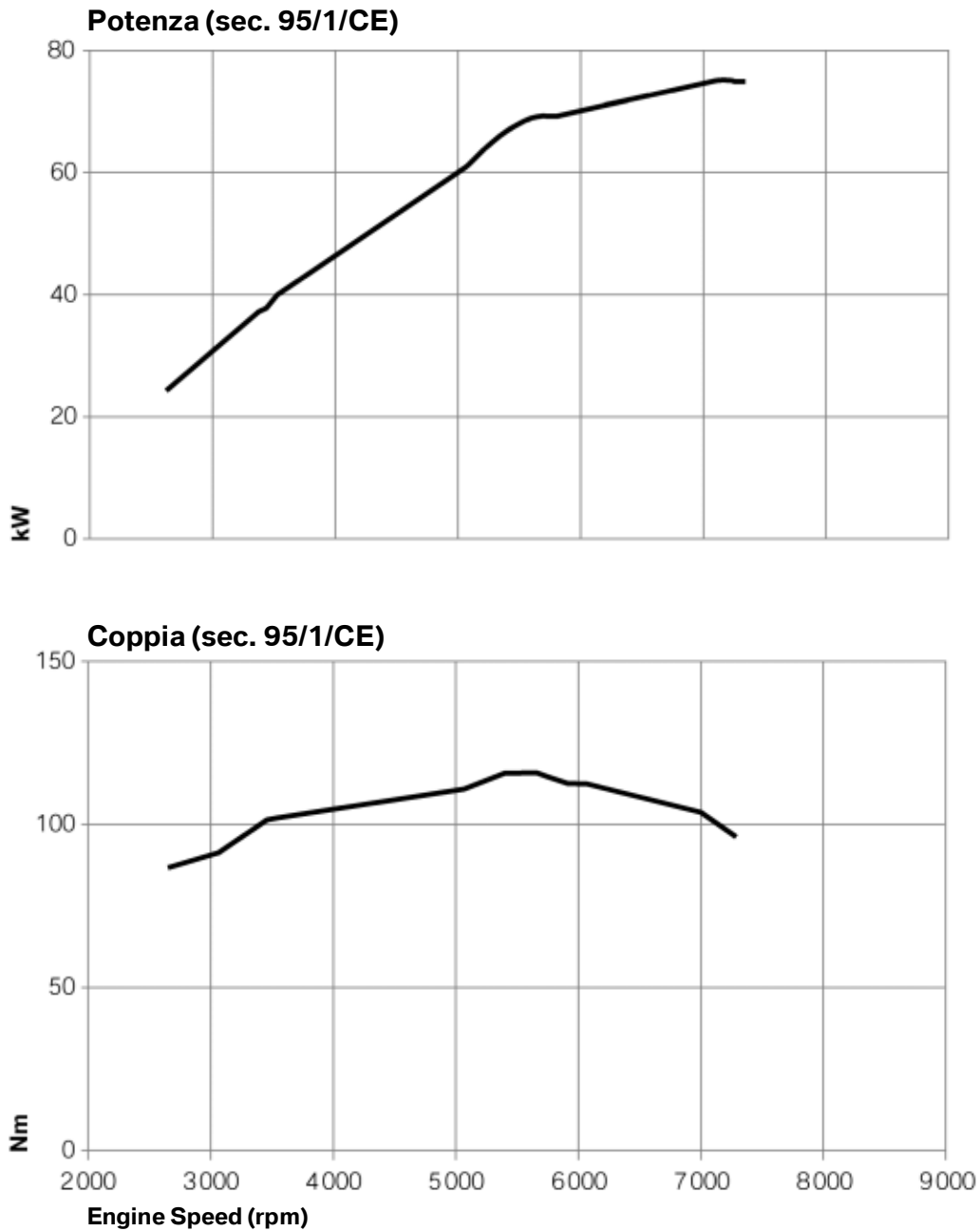
Manutenzione e tecnica.

- Cavalletto paddock.*
- Kit attrezzi di bordo.*
- Kit complementare attrezzi di bordo.*
- Vite di sicurezza bocchettone rabbocco olio.*
- Kit di emergenza coperchi cilindri.*

* Componente identico a quello della R 1200 GS Adventure.

** Disponibile anche come optional ex fabbrica.

2. Potenza e coppia della BMW R 1200 GS.



3. Dati tecnici della BMW R 1200 GS.

BMW R 1200 GS (77 kW)			
Motore			
Cilindrata	cm ³		1170
Alésaggio/corsa	mm		101/73
Potenza	kW/CV		77/105
a	giri/min		7500
Coppia	Nm		115
a	giri/min		5 750
Tipo			boxer
Compressione/carburante			2
Comando valvole			12,0/S
Valvole per cilindro		HC (high camshaft)	
Ø Aspirazione/scarico			4
Diametro farfalla	mm		36/31
Alimentazione/gestione motore	mm		47
Compressione/carburante			BMS-KP
Depurazione gas di scarico		catalizzatore regolato a tre vie	
Impianto elettrico			
Alternatore	W		720
Batteria	V/Ah		12/14 longlife
Proiettore	W		H7
Avviamento	kW		1,1
Trasmissione/cambio			
Frizione		monodisco a secco Ø 180 mm	
Cambio		a innesti frontali a sei marce	
Trasmissione primaria			1,737
Rapporti in I			2,375
II			1,646
III			1,296
IV			1,065
V			0,439
VI			0,848
Trasmissione secondaria		albero cardanico	
Rapporto			2,91
Ciclistica			
Telaio		traliccio in acciaio, gruppo motore-cambio con funzione portante	
Sospensione ruota anteriore		BMW Telelever	
Sospensione ruota posteriore		BMW Paralever	
Escursione ant./post.	mm		190/200
Avancorsa	mm		101
Passo	mm		1507
Inclinazione canotto sterzo	°		64,3
Freni	davanti	a doppio disco Ø 305 mm	
	dietro	monodisco Ø 265 mm	
		a richiesta BMW Motorrad Integral ABS (semintegrale, disattivabile)	
Ruote		fucinate, a richiesta a raggi incrociati	
	davanti		2,5 x 19
	dietro		4,0 x 17
Pneumatici	davanti		110/80 R 19
	dietro		150/70 R 17
Dimensioni e pesi			
Lunghezza totale	mm		2 210
Larghezza totale con specchi	mm		940
Larghezza totale senza specchi	mm		930
Altezza sella	mm		850/870
Peso a vuoto DIN, in ordine di marcia	kg		229
Peso totale ammesso	kg		440
Capacità utile del serbatoio	l		20
Prestazioni			
Consumo di carburante	90 km/h	l/100 km	4,3
	120 km/h	l/100 km	5,5
Accelerazione	0-100 km/h	s	3,3
Velocità massima		km/h	>200

4. Colori della BMW R 1200 GS.

Modello	Colore	Sella
BMW R 1200 GS	Titansilber metallizzato	nera
	Schieferdunkel	nera
	metallizzato opaco	
	Tansanitblau	nera
	Namibiaorange	nera