

La nouvelle BMW R 1200 RT.

Table des matières.



1. La nouvelle BMW R 1200 RT.	2
2. Caractéristiques de puissance et de couple.	16
3. Fiche technique.	17
4. Les couleurs.	18

1. La nouvelle BMW R 1200 RT.



Coup d'œil sur les principales caractéristiques de la nouvelle R 1200 RT :

- Nouveau moteur encore plus dynamique comportant désormais deux arbres à cames en tête par cylindre.
- Augmentation du couple maximal à 120 Nm à 6 000 tr/mn pour une puissance nominale maintenue à 81 kW (110 ch) à 7 750 tr/mn.
- Régime maximal porté de 8 000 à 8 500 tr/mn, d'où une plage de régimes utile encore plus large.
- Reprises sensiblement améliorées.
- Réponse plus spontanée pour un dosage optimisé et un comportement nettement amélioré aux alternances de charge.
- Courbe de couple plus homogène.
- Couvercle-culasse aux formes plus dynamiques à deux vis de fixation au lieu de quatre auparavant.
- Volet d'échappement piloté pour une sonorité vigoureuse et souveraine.
- Suspension à réglage électronique ESA II permettant de régler l'amortissement ainsi que la précontrainte et désormais aussi la raideur du ressort d'une simple pression sur un bouton.
- BMW Motorrad Integral ABS de série en version partiellement intégrale.
- Carénage nouveau look offrant une protection à nouveau améliorée contre le vent et les intempéries.
- Cockpit redessiné à visière antireflets.
- Nouvelles commandes au guidon et nouveaux réservoirs hydrauliques.
- Bulle à réglage électrique à aéroacoustique optimisée et transparence accrue.

- Nouveau système audio avec une interface pilotable pour connexion USB/MP3 et iPod, commande par multi-contrôleur.
- Sélecteur au pied réglable.
- Valises rigides (volume individuel 32 l) de série, à système de fermeture à quatre points ajusté avec précision et à couvercle peint dans la couleur de la moto.
- Rails de réservoir facilitant la fixation d'accessoires.
- Nouvelles couleurs proposées pour la R 1200 RT : polaire métallisé, gris Ostra métallisé mat, gris Thunder Grey métallisé, variante multicolore avec le gris Thunder Grey métallisé comme couleur de base.
- Gamme d'options élargie et accessoires taillés sur mesure à la hauteur du niveau BMW connu.

Nouveau bicylindre à plat se distinguant par un punch accru pour des randonnées encore plus dynamiques et confortables.

Si la BMW R 1200 RT était déjà synonyme de grand tourisme classique à la fois dynamique et confortable, la toute dernière édition de cette moto de grand tourisme active bourrée d'innovations se montre encore plus souveraine en voyage et révèle un dynamisme encore plus vigoureux.

Quant au principe de conception et à la structure de base, le nouveau moteur boxer ressemble au moteur à double ACT animant la BMW HP2 Sport. Avant d'équiper la BMW R 1200 RT, il a cependant été revu et optimisé de manière ciblée pour répondre aux exigences spécifiques d'un grand tourisme.

Si le bicylindre à plat de 1170 cm³ de la devancière offrait déjà une disponibilité souveraine dans toutes les circonstances et dans toutes les situations, le moteur boxer de la nouvelle R 1200 RT sait placer la barre encore plus haut. Le nouveau moteur a vu passer son couple maximal de 115 Nm sur le devancier à 120 Nm (à un régime inchangé de 6 000 tr/mn) et offre donc des reprises encore plus impétueuses. Le régime maximal ayant augmenté de 500 tr/mn pour atteindre 8 500 tr/mn, la plage des régimes utile est désormais encore plus large. En même temps, le couple a pu être augmenté de manière significative dans la plage importante des régimes inférieurs et moyens, alors qu'il suit une courbe plus homogène. La puissance maximale est inchangée, elle est de 81 kW (110 ch) débitée désormais à 7 750 tr/mn (contre 7 500 tr/mn auparavant).

Nouvelles culasses à double ACT pour un remplissage encore plus efficace.

Conçu pour atteindre des régimes supérieurs, le nouveau moteur boxer animant la R 1200 RT dispose de deux arbres à cames en tête (double ACT) par cylindre entraînés par chaîne, à l'instar du moteur de la BMW HP2 Sport. Les soupapes sont actionnées par des linguets ultralégers qui résistent donc à des régimes élevés. Grâce à leur disposition radiale, les quatre soupapes ont permis de concevoir une chambre de combustion très compacte. Comme sur la devancière, le mélange est allumé par deux bougies (HP2 Sport : 1). Le rapport volumétrique de 12,0/1 est également inchangé par rapport au modèle précédent.

Grâce au régulateur anticliquetis, la moto roule au supercarburant (superplus) d'un indice d'octane de 95 à 98. La puissance nominale a été relevée avec un carburant d'un indice RON de 98. Dans certaines conditions, il peut y avoir une perte de couple minimale et une très légère surconsommation lorsque le régulateur anticliquetis se déclenche. La disposition horizontale des arbres à cames par rapport au sens de marche implique deux particularités sur le nouveau bicylindre à plat : chaque arbre commande une soupape d'admission et une soupape d'échappement et en raison de la disposition radiale des soupapes, les cames sont de forme conique. La distribution s'est vue optimiser surtout en vue d'un débit de puissance particulièrement vigoureux dans la plage des régimes inférieurs et moyens et d'une augmentation simultanée de la facilité du moteur à monter dans les tours. Par rapport au modèle précédent, le diamètre de la tête des soupapes a été porté de 36 millimètres à 39 côté admission et de 31 millimètres à 33 côté échappement.

Le rattrapage du jeu des soupapes est assuré par des cales hémisphériques légères. La levée des soupapes d'admission et d'échappement est passée de respectivement 10,54 et 9,26 auparavant à 10,8 millimètres aujourd'hui pour autoriser une section de passage plus importante.

Couple en nette hausse sur toute la plage des régimes.

Le rapport entre l'alésage et la course, soit 101 millimètres à 73, et, donc, la cylindrée de 1170 cm³ ont été maintenus. Le vilebrequin et les bielles ainsi que leurs paliers ont également été repris, alors que les deux pistons en aluminium coulé ont été redessinés pour les adapter aux chambres de combustion également modifiées. De concert avec le système d'admission revu, doté de corps de papillon d'un diamètre de passage de 50 millimètres contre 47 sur la devancière (HP2 Sport : 52 mm), avec des trompes d'air d'admission redessinées et une cartouche de filtre à air autorisant un débit accru, le moteur débite comme avant une puissance maximale de 81 kW (110 ch) à désormais 7 750 tr/mn, bénéficie

cependant d'un couple maximal de 120 Nm à 6 000 tr/mn. Un radiateur d'huile assure des conditions thermiques stables même dans des conditions d'utilisation extrêmes. Dans le cadre de la revue technique, des couvre-culasse à deux vis de fixation au lieu de quatre auparavant ont été adoptés qui se distinguent par une nouvelle forme plus dynamique. Ils peuvent être complétés par des protections cache-culbuteurs en aluminium ou en matière synthétique ou remplacés par des couvre-culasse en aluminium chromé disponibles en post-équipement dans la gamme des accessoires.

Volet d'échappement piloté pour une sonorité vigoureuse et souveraine.

Côté échappement, les deux tuyaux collecteurs ont été repris de la devancière quant à leur forme, leur longueur et leur diamètre. Un tube d'interférence modifié tient cependant compte des nouvelles conditions oscillatoires dans la ligne d'échappement. Un volet d'échappement commandé par un servomoteur électrique et des câbles d'ouverture et de fermeture comblera tous ceux qui avaient souhaité que la nouvelle BMW R 1200 RT se fasse entendre par une sonorité particulièrement vigoureuse, mais bien évidemment conforme aux normes antibruit. Pour réduire la pression dynamique et améliorer la sonorité, le silencieux arrière optiquement inchangé par rapport au modèle précédent a reçu une structure intérieure entièrement nouvelle.

Transmission idéale grâce à la boîte à six rapports et à l'arbre à cardan.

La transmission est à nouveau assurée par la boîte à six rapports éprouvée déjà revue pour le millésime 2008 lorsque le diamètre des roulements avait été agrandi et l'écart entre les arbres modifié. La transmission du couple à la roue arrière par arbre à cardan exempt d'entretien a été reprise sans modification.

Partie cycle à Telelever et Paralever selon le principe éprouvé.

Comme par le passé, la structure tubulaire éprouvée en acier formant le cadre principal et le cadre arrière offre un maximum de rigidité et de stabilité. Il s'agit d'une structure allégée du type treillis intégrant le moteur comme élément porteur. Les cadres principal et arrière sont solidarisés avec le groupe moto-propulseur par vissage et forment la structure porteuse avec celui-ci. Le bras longitudinal du Telelever guidant la roue avant est articulé sur le carter moteur comme déjà par le passé, alors que le monobras oscillant arrière du type Paralever est articulé sur le cadre arrière.

Pour l'emploi exclusif sur la route et pour des raisons de confort, le Telelever avec des tubes plongeurs d'un diamètre de 35 mm s'est avéré être la solution optimale. Il offre un parfait équilibre entre un comportement sportif et confortable. De par sa géométrie, le système exempt d'entretien est à nouveau

conçu de sorte à réduire la plongée au freinage pratiquement à zéro, ce qui bénéficie entre autres à la stabilité de la moto au freinage lorsqu'elle est couchée en virage.

La suspension arrière logée sur le monobras Paralever fait à nouveau appel à un combiné ressort/amortisseur asservi à la course de débattement (WAD). Ce système se traduit par une progressivité croissante de l'amortisseur au fur et à mesure que la course de débattement augmente. L'amortisseur réagit ainsi par des réactions fines et confortables à la moindre aspérité de la route tout en offrant un potentiel généreux sur des routes ou chemins dégradés par des ornières ou autres grosses irrégularités.

Le débattement est de 120 millimètres à l'avant et de 135 à l'arrière, comme déjà par le passé. Dans sa dotation de base, le combiné ressort/amortisseur arrière permet de régler l'amortissement en détente en continu, la précontrainte (base du ressort) se réglant également en continu sur une plage de 10 millimètres grâce à une manette, afin d'adapter la partie arrière de la moto à différents chargements.

Comme déjà sa devancière, la nouvelle R 1200 RT évolue sur des roues légères en aluminium coulé au look à cinq branches aéré qui associent la facilité d'entretien à une grande rigidité. La roue avant est de dimension 3,5 x 17 pouces, la roue arrière de 5,5 x 17 pouces. Les dimensions correspondantes des pneus sont de 120/70 ZR17 à l'avant et de 180/55 ZR17 à l'arrière.

Suspension à réglage électronique ESA II – un bouton pour régler non seulement l'amortissement, mais désormais aussi la raideur du ressort.

En option et contre supplément de prix, la nouvelle BMW R 1200 RT peut être équipée du système de tarage électronique des combinés ressort/amortisseur ESA II (Electronic Suspension Adjustment II) connu de la série K.

Grâce à ce système unique sur le marché mondial de la moto, le pilote peut non seulement régler – dans le confort, par simple actionnement d'un bouton au guidon – l'amortissement des deux combinés ressort/amortisseur ainsi que la précontrainte (base du ressort) du combiné arrière, mais désormais aussi la loi et, donc, la raideur du ressort de ce dernier. Ce système de tarage électronique de la suspension de deuxième génération – ESA II en abrégé – permet d'adapter le tarage de la suspension avec une précision inédite et une facilité des plus agréables au style de pilotage et à la charge transportée par la moto avec, à la clé, une tenue de route d'une nouvelle dimension et une réponse extraordinaire quels que soient la situation de route et le chargement de la moto.

Pour faciliter au maximum la commande et éviter un mauvais réglage, le pilote n'indique d'abord que l'état de chargement (« seul », « seul avec bagages » ou « à deux avec bagages »). Le système assure alors automatiquement le réglage de la précontrainte et de la raideur du ressort en adaptant les valeurs les unes aux autres.

En fonction de son style de conduite prévu, le pilote choisit de plus le caractère souhaité de la partie cycle entre les modes « Confort », « Normal » et « Sport ». Sur la base de ces choix, la gestion électronique appelle et active alors les lois d'amortissement appropriées à l'aide de paramètres adéquats mis en mémoire dans le boîtier d'asservissement central (ZFE). En tout, il existe donc aussi neuf tarages différents sur la nouvelle R 1200 RT.

Grâce au tarage supplémentaire de la raideur du ressort, il est possible d'adapter l'assiette de la moto de manière optimale à différents chargements et d'assurer ainsi une stabilité, une maniabilité et un agrément d'un niveau encore plus élevé. Même lorsque la selle passager est occupée et que les bagages transportés sont lourds, la prise d'angle de la moto n'est en rien affectée ; rien ne s'oppose donc à une conduite sportive. À cela s'ajoute que l'adaptation de la raideur du ressort réduit énormément le risque de talonnage en cas de chargement extrême. Le passage à un autre mode d'amortissement (confort, normal, sport) est possible en roulant, par simple actionnement d'un bouton. Pour des raisons fonctionnelles et sécuritaires, la précontrainte du ressort ne peut être réglée qu'à l'arrêt. La précontrainte du ressort est réglée par un moteur électrique avec engrenage. La loi d'amortissement est modulée à l'aide de petits moteurs pas à pas sur les amortisseurs.

L'adaptation de la raideur du ressort passe par deux ressorts montés en série. Un élément élastomère (Cellasto) absorbe les forces en compression en coopérant avec un ressort hélicoïdal conventionnel logé en dessous. L'expansion radiale de l'élément Cellasto vers l'extérieur est durablement limitée par une douille d'acier. À l'intérieur, une douille d'aluminium est déplacée à l'aide d'un système électrohydraulique. La position de cette douille intérieure conditionne le comportement en expansion de l'élément Cellasto vers l'intérieur et, donc, sa raideur. L'effet ainsi produit correspond à celui de deux ressorts de différente raideur. Lorsque la douille intérieure vient au contact avec le ressort d'acier, l'élément Cellasto est hors fonction et seul le ressort d'acier exerce son effet. Lorsque la douille intérieure est déplacée encore plus, la base du ressort d'acier, c'est-à-dire sa précontrainte, se voit également modifiée.

L'assiette normale statique et la géométrie en conduite restent ainsi nettement mieux maintenues, quel que soit le chargement de la moto. À conduite identique, la R 1200 RT est ainsi toujours bien assise sur la route grâce à cette « correction d'assiette », qu'elle soit chargée à bloc ou que le pilote soit seul.

L'adaptation supplémentaire de la raideur du ressort sur une large plage comprise entre 160 et 260 N/mm a permis d'ouvrir la fourchette entre les modes « Sport », « Normal » et « Confort » par rapport à ESA I et de renforcer ainsi la caractéristique de chacun de ces modes en roulage. En mode « Sport » de l'ESA II, la R 1200 RT est ainsi encore plus dynamique et plus précise, alors qu'en mode « Confort », elle se montre encore plus confortable tout en affichant une excellente stabilité.

Les atouts de l'ESA II en bref :

- Plage active sensiblement supérieure dans les modes « Sport »/« Normal »/« Confort ».
- L'assiette normale statique et la géométrie en conduite restent nettement mieux maintenues, quel que soit le réglage choisi.
- Amortissement et raideur/précontrainte du ressort adaptés de manière optimale, quel que soit le réglage choisi.
- Changement de caractère sensible de la moto en fonction du réglage de l'amortissement.
- Excellente adaptation à tous les chargements grâce au réglage de la raideur/précontrainte du ressort.
- Gain de sécurité sensible quant à la stabilité au freinage et à la tenue de route, à la prise d'angle et au comportement au talonnage.

Système de freinage enrichi en série de l'ABS partiellement intégral pour des décélérations en toute sécurité.

Associé au BMW Motorrad Integral ABS de série en sa version partiellement intégrale, le système de freinage éprouvé garantit un maximum de sécurité. Des décélérations maximales parfaitement maîtrisables pour un effort minimal au levier assurent au pilote un surplus de sécurité, notamment en cas de freinage d'urgence. À l'avant, les disques de frein présentent un diamètre de 320 millimètres. Le diamètre du disque de frein arrière est de 265 millimètres.

Carénage au look plus léger et plus dynamique offrant un confort encore accru.

D'une allure toujours aussi originale, la R 1200 RT séduit au premier coup d'œil et donne toujours autant d'envie de l'enfourcher pour un long voyage. La mise en œuvre ciblée de surfaces d'une finition grenée valorisante de couleur noire, par exemple au niveau de la prise d'air dans le carénage avant ou de la partie supérieure du carénage latéral a permis de dynamiser l'allure et de la rendre plus légère par rapport à la devancière. Plus encore que par le passé, le design souligne la légèreté du carénage qui offre pourtant la protection souveraine contre le vent et les intempéries à laquelle le motard est habitué. Moins de couleur au niveau des protège-mains et des rétroviseurs dynamise également le look, alors que l'intégration des clignotants – désormais sous verre blanc – dans cet ensemble souligne le naturel grand tourisme prononcé de la nouvelle R 1200 RT. Les lignes de lumière parcourant le carénage ainsi que les nouveaux couvre-culasse accentuant la longueur de la moto, confèrent une allure plus fine et élancée à la R 1200 RT vue de profil. Le garde-boue avant redessiné et plus aérodynamique ainsi que le sabot moteur optimisé ajoutent également au look plus dynamique de la nouvelle R 1200 RT.

Le phare aux contours tranchants qui domine le visage de la R 1200 RT lui confère un air très original et permet de l'identifier sans équivoque. Construit selon le principe des surfaces complexes, il comprend deux réflecteurs H7 montés à droite et à gauche du milieu qui servent de double feu de croisement, un réflecteur central fait office de feu de route et assure un éclairage optimal. Alors que jusqu'ici, un levier de réglage a permis d'ajuster le phare, moto à l'arrêt, ce réglage est désormais fort confortable grâce au bouton prévu à cet effet à gauche dans le cockpit.

La bulle de carénage est aussi à réglage électrique en continu sur la nouvelle R 1200 RT. Comme par le passé, la hauteur effective du bord supérieur de la bulle peut être variée de 140 millimètres au maximum. Ainsi, elle offre une protection optimale contre le vent et les intempéries à pratiquement tous les gabarits, tout en réduisant encore le niveau sonore. Pour améliorer l'aéro-acoustique, les parties latérales supérieures de la bulle ont cependant été remodelées, ce qui a permis de réduire nettement les bruits aérodynamiques. Dans le cadre de ce remodelage, la transparence de la bulle s'est également vue optimiser, afin de réduire les distorsions aux bords de la bulle ainsi que les réflexions de lumière. Pour minimiser les vibrations, le support de la bulle a été renforcé par une barre et la fixation des rétroviseurs modifiée.

Cockpit relooké avec visière antireflets.

Placé, comme toujours, exactement dans le champ de vision du pilote, le cockpit avec deux instruments ronds analogiques affichant la vitesse et le régime moteur permet au pilote de consulter et de surveiller toutes les fonctions essentielles de la moto en toute sécurité. Contrairement à la devancière, la nouvelle R 1200 RT arbore une visière peinte d'une couleur métallisée foncée mate qui coiffe les instruments et évite ainsi les réflexions. Le combiné d'instruments a reçu un cadran redessiné qui lui donne un air plus moderne et plus prestigieux.

Les instruments d'affichage se voient complétés par un écran central qui renseigne en permanence et fidèlement sur des paramètres tels que la température du liquide de refroidissement, l'autonomie, l'heure ou bien le rapport enclenché. Lorsque la moto est équipée de l'option ESA II, il informe de plus sur le tarage actuel de la suspension. Le pilote peut aussi appeler le kilométrage total et journalier et, dès que la réserve de carburant est entamée, l'autonomie restante. D'éventuelles anomalies sont affichées par une indication correspondante sur l'écran. Un ordinateur de bord avec témoin d'huile est disponible en option ; lui aussi affiche ses informations (température ambiante, autonomie, vitesse et consommation moyennes, pression de gonflage (option)) sur l'écran d'information.

Nouvelles commandes au guidon, nouveaux réservoirs hydrauliques et guidon découplé de toute vibration.

À l'instar des modèles K 1300, la nouvelle R 1200 RT met en œuvre une génération entièrement nouvelle de contacteurs et de commandes au guidon. Les nouvelles commandes sont nettement plus petites et compactes ; elles se distinguent par une fonctionnalité encore plus poussée et un design sobre. Outre les fonctions standard que sont les clignotants, l'avertisseur sonore, le feu de route et le démarreur, les nouveaux commodos intègrent sur la R 1200 RT la commande électrique pour le réglage de la bulle ainsi que la commande des options poignées et selle chauffantes, ordinateur de bord, ESA II, ASC ainsi que régulateur de vitesse.

Dans le cadre de cette modification, les stylistes ont aussi donné une nouvelle forme plus anguleuse et un look discret verre fumé aux réservoirs du liquide hydraulique du frein et de l'embrayage, qui sont montés de sorte à être découplés des vibrations.

Pour éviter les vibrations indésirables et amplifier ainsi encore l'agrément de conduite, le guidon est désormais monté sur des silentblochs et donc, également découplé des vibrations. Le té de fourche supérieur désormais de couleur gris argent se pare de l'emblème BMW et souligne aussi l'allure prestigieuse de la R 1200 RT à ce niveau.

Nouveau système audio commandé par multi-contrôleur en option.

Le multi-contrôleur est une nouveauté dans le domaine de la moto. Disposé du côté intérieur de la poignée gauche et donc toujours à portée de main, cet élément remplace le satellite de commande implanté jusqu'ici sur le guidon. Comparable à une souris d'ordinateur, il permet de sélectionner les stations radio et titres de musique et de régler le volume en tournant la molette ou en appuyant dessus.

Le système audio proprement dit est également une nouvelle conception. Il comprend des interfaces pour brancher un baladeur numérique, un iPod ou une clé USB ou bien des appareils conventionnels comme un lecteur CD. Le lecteur CD intégré sur la devancière a été supprimé. En cas de connexion USB/MP3 et iPod, le système peut gérer jusqu'à neuf listes de lecture. En alternative, tous les titres peuvent être restitués en lecture aléatoire. L'écran d'information affiche le volume réglé ainsi que le titre actuel. Les appareils externes peuvent être logés dans un compartiment fermant à clé situé à droite dans le carénage intérieur, où ils sont bien protégés contre les intempéries.

Les fonctions radio ont été reprises telles quelles, mais le nouveau système audio permet de mettre en mémoire 24 stations au lieu de 6 sur l'ancien. La station peut être choisie manuellement, parmi les émetteurs mis en mémoire grâce à la fonction dédiée, ou bien par la fonction de recherche de la station ayant la meilleure réception (fonction autostore). La station actuelle est affichée sur l'écran d'information. Le régulateur du volume asservi à la vitesse peut être réglé sur trois niveaux différents.

Outre les fonctions gérées par le multi-contrôleur, la commande de la radio se fait comme par le passé, grâce aux boutons de commande disposés à gauche, dans le carénage intérieur.

Confort sur de longs trajets grâce à une ergonomie parfaite.

La selle confortable de la R 1200 RT est divisée en deux parties comme sur la devancière, celle réservée au pilote pouvant être réglée manuellement sur deux hauteurs – 820 ou 840 millimètres. Avec la selle basse disponible en option, on obtient une hauteur d'assise de respectivement 780 ou 800 millimètres en fonction du réglage.

La gamme des options propose aussi un kit de surbaissement (hauteur de selle 750 mm, selle extrabasse comprise), la gamme des accessoires comprend une selle monopiece extrabasse, grâce à laquelle la hauteur d'assise est ramenée à 765 millimètres. La selle confort monopiece également disponible dans la gamme des accessoires répond aux exigences les plus élevées en matière de confort.

Le triangle ergonomique formé par les repose-pied, la selle et le guidon assure au pilote une position active tout en privilégiant le confort pendant les voyages au long cours. Le pilote et son passager profitent d'un angle de flexion agréable aux genoux. Dans le cadre du restylage, la R 1200 RT s'est de plus vu doter d'un sélecteur réglable via un excentrique qui permet de modifier l'écart entre le sélecteur et le repose-pied et améliore ainsi encore la qualité ergonomique.

Système de valises raffiné pour des voyages dans le confort.

La R 1200 RT est fournie avec des valises rigides d'un volume de 32 litres chacun en dotation standard. Leurs supports sont intégrés presque entièrement dans la carrosserie, se fondant ainsi parfaitement dans la ligne de la moto. Quel que soit l'angle de vue, les couvercles peints avec raffinement dans la teinte de la carrosserie et la forme des valises conçues en parfaite harmonie avec le style de la moto créent une impression d'ensemble harmonieuse. Un système de fermeture sophistiqué à quatre points garantit l'ajustage précis du couvercle de valise ainsi que son étanchéité fiable.

Le support de bagages offre une surface pour loger des bagages supplémentaires. En alternative, il est possible d'installer l'un des deux topcases (de 49 ou de 28 l au choix) disponibles dans la gamme des accessoires. Le petit topcase est tout en noir, tandis que le grand se démarque par son couvercle peint soit en blanc aluminium métallisé mat contrastant avec la partie inférieure grené de couleur noire soit en noir saphir.

Des rails solidaires de la face supérieure du réservoir permettent de fixer une sacoche de réservoir spécialement conçue pour cet équipement. De nombreux passe-sangle facilitant la fixation de bagages supplémentaires complètent le pack grand tourisme dédiée à la R 1200 RT.

Options et accessoires taillés sur mesure.

Fournisseur traditionnel de systèmes, BMW Motorrad a aussi développé de nombreuses options et une vaste gamme d'accessoires taillés à la mesure de la nouvelle R 1200 RT et permet ainsi au client de personnaliser encore mieux

sa moto. Les options sont livrées en départ usine, leur montage est intégré à la fabrication à l'usine de Berlin. Les accessoires sont montés par le concessionnaire BMW Motorrad.

Options.

- ASC (système antipatinage).
- RDC (système de contrôle de la pression de gonflage).
- ESA II (Electronic Suspension Adjustment II).
- Système audio avec multi-contrôleur et interfaces pour iPod, USB, MP3 etc.
- Ordinateur de bord, témoin d'huile compris.
- Selle pilote basse, 780/800 millimètres.
- Kit de surbaissement de la partie cycle à 750 millimètres, selle extrabasse comprise (seulement sans chauffage de selle).
- Selle chauffante (seulement en association avec poignées chauffantes).
- Poignées chauffantes.
- Deuxième prise de courant.
- Préparation pour système audio.
- Régulateur de vitesse.
- Système d'alarme antivol (DWA).
- Ligne d'échappement chromée.
- Selle confort monopièce.
- Variante de puissance à 79 kW (107 ch).
- Variante de puissance à 72 kW (98 ch).

Accessoires.

Pour le transport.

- Topcase grand modèle (49 l), couvercle en blanc aluminium métallisé mat ou en noir saphir.
- Topcase petit modèle (28 l).
- Dossieret pour topcase petit modèle.
- Sac intérieur pour topcase grand modèle.
- Sac intérieur pour topcase petit modèle.
- Sac intérieur pour valises système gauche ou droite.
- Protection pour le dessus des valises système (feuille de protection transparente).
- Protection antichoc pour valises.
- Sacoche de réservoir imperméable avec plaque de base.
- Insert variable pour sacoche de réservoir.
- Softbag 2, petit modèle, 19 litres.
- Softbag 2, grand modèle, 51 litres.
- Sac polochon imperméable 53 litres.
- Sangle d'arrimage avec tendeur.
- Araignée d'arrimage.
- Rangement pour compartiment radio.

Pour l'ergonomie et le confort.

- Selle extrabasse 765 millimètres (monopiece, seulement sans chauffage de selle).
- Selle pilote basse, 780/800 millimètres, noire ou grise.
- Selle grise.

- Selle confort 785 millimètres (monopiece, seulement avec chauffage de selle).
- Poignées chauffantes.
- Deuxième et troisième prise de courant.

Pour le look et la sonorité.

- Couvercle-culasse chromés.
- Protège-carter en carbone.
- Silencieux sport Akrapović®.
- Bavette arrière.

Pour la sécurité.

- Protections couvercle-culasse en aluminium.
- Protections couvercle-culasse en matière synthétique.
- Système d'alarme antivol (DWA).
- Nécessaire de premiers secours, grand/petit.
- Bouchon de sécurité pour orifice de remplissage d'huile.

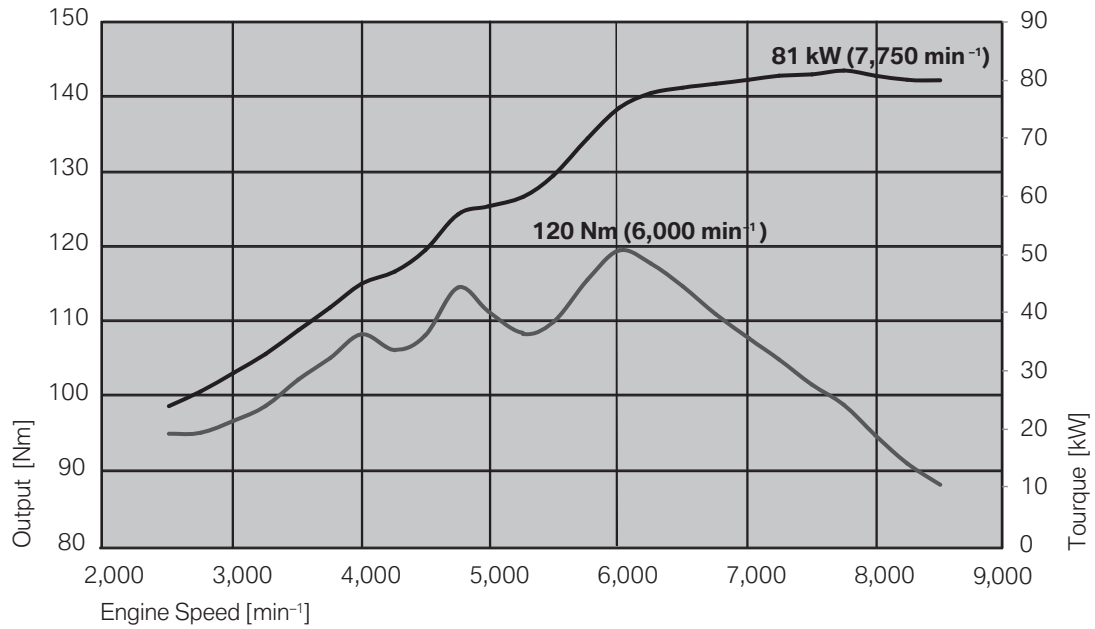
Pour la navigation et la communication.

- BMW Motorrad Navigator IV avec accessoires.
- Support pour BMW Motorrad Navigator IV.
- Câble d'adaptation iPod (USB/connecteur Cinch).

Pour l'entretien et la technique.

- Kit de réduction de la puissance à 98 ch.
- Béquille d'atelier.
- Outillage de bord avec set d'entretien.
- Diode (led) pour prise de bord 410 mm.

2. Caractéristiques de puissance et de couple.



3. Fiche technique.



BMW R 1200 RT

Moteur		
Cylindrée	cm ³	1 170
Alésage/course	mm	101/73
Puissance	kW/ch	81/110
à un régime de	tr/mn	7 750
Couple	Nm	120
à un régime de	tr/mn	6 000
Architecture	Boxer (bicylindre à plat)	
Nombre de cylindres		2
Rapport volumétrique/carburant	12/S RON 95 à 98, puissance nominale à RON 98	
Distribution	double ACT	
Nombre de soupapes par cylindre		4
Ø admission/échappement	mm	39/33
Diamètre papillons des gaz	mm	50
Alimentation	BMS-K+	
Dépollution	pot catalytique trifonctionnel réglé	

Système électrique

Alternateur	W	720
Batterie	V/Ah	12/19 exempté d'entretien
Phare(s)	W	3 x H7
Démarrreur	kW	1,2

Transmission/B.V.

Embrayage	monodisque à sec Ø 180 mm	
Boîte de vitesses	mécanique à 6 rapports, sélection par fourchettes et crabots	
Rapport de réduction primaire		1,737
Démultiplications B.V.	I	2,375
	II	1,696
	III	1,296
	IV	1,065
	V	0,939
	VI	0,848
Transmission secondaire	par arbre à cardan	
Rapport de réduction secondaire		2,62

Partie cycle

Type de cadre	cadre treillis en tubes d'acier, moteur à fonction porteuse	
Suspension AV	BMW Telelever	
Suspension AR	BMW Paralever	
Débattement AV/AR	mm	120/135
Chasse	mm	109,9
Empattement	mm	1 484,6
Angle de tête de direction	°	63,4
Frein AV	bidisque Ø 320 mm	
Frein AR	monodisque Ø 265 mm	
	série : BMW Motorrad Integral ABS (partiellement intégral)	
Roues		coulées
	AV	3,5 x 17
	AR	5,0 x 17
Pneumatiques	AV	120/70 ZR 17
	AR	180/55 ZR 17

Dimensions et poids

Longueur totale	mm	2 230
Largeur totale avec rétroviseurs	mm	905
Largeur guidon sans rétroviseurs	mm	800
Hauteur selle	mm	série : 820 – 840/option : 780 – 800 option : kit de surbaissement 750 accessoires : selle extrabasse 765 accessoires : selle confort 785
Poids à sec	kg	229
Poids à vide DIN, en ordre de marche	kg	(sans valises) 259
PTMA	kg	495
Capacité réservoir	l	25

Performances routières

Consommation	à 90 km/h	l/100 km	4,1
	à 120 km/h	l/100 km	5,2
Accélération	0 à 100 km/h	s	3,8
Vitesse maxi.		km/h	>200

4. Les couleurs.



Sur la nouvelle R 1200 RT, le carénage avec ses surfaces fort grandes par le passé prend une allure plus légère et plus dynamique. La mise en œuvre ciblée de surfaces d'une finition grenée valorisante de couleur noire, surtout au niveau du carénage avant et latéral contribue à cet effet. Le concept des couleurs avec quatre nouvelles harmonies vient encore renforcer cet effet ; par le contraste entre le coloris de la moto et le sabot moteur peint en mat ainsi que la selle qui n'est proposée qu'en noir dans sa version de série, il confère un air sensiblement plus compact à toutes les variantes de la R 1200 RT.

La couleur polaire métallisé souligne le langage des formes dynamique de la nouvelle R 1200 RT d'une manière à la fois élégante et sportive. Associé au sabot moteur peint en ardoise foncé métallisé mat, le polaire métallisé vient apporter la touche colorée dans la gamme des R 1200 RT.

En revanche, le Thunder Grey métallisé combiné avec un sabot moteur de couleur blanc aluminium métallisé mat accentue les talents polyvalents de la nouvelle R 1200 RT.

Le gris Ostra métallisé mat forme un contraste prononcé avec le sabot moteur également de couleur blanc aluminium métallisé mat et crée une allure très technique.

Associée à la ligne galbée de couleur gris argent titane métallisé et gris granite métallisé, la peinture bicolore avec le Thunder Grey métallisé comme couleur de base fait que les surfaces latérales paraissent encore plus petites. Grâce à une répartition intéressante des couleurs, cette harmonie crée une nouvelle expression sportive qui tient aussi au fait que pour la première fois, les valises d'une moto adoptent une peinture multicolore dans les tons de la moto.