La nouvelle BMW R 1200 R.
La nouvelle BMW R 1200 R Classic.
Table des matières.

1 Concept d'ensemble. 2

2 Technique et design. 6

3 Dotations. 11

4 Couleurs. 15

5 Puissance et couple moteur. 16

6 Fiche technique. 17

1 Concept d'ensemble.

BMW R 1200 R et BMW R 1200 R Classic – les nouveaux roadsters dynamiques signés BMW Motorrad.

Avec les nouvelles BMW R 1200 R et R 1200 R Classic, BMW Motorrad perpétue sa longue tradition dans la construction de roadsters et présente les successeurs de la R 1200 R tant prisée. Entièrement restylées, les deux motos allient un design sportif et moderne pour l'une et résolument classique pour l'autre à un prestige et un dynamisme à nouveau en hausse, pour redoubler encore le plaisir au guidon.

Débordant d'énergie, le nouveau moteur boxer a nettement plus de caractère et de tempérament. Si le boxer de la devancière offrait déjà une propulsion souveraine de tous les instants, les nouveaux modèles BMW R 1200 R en rajoutent. Leur nouveau bicylindre à plat de 1 170 cm^3 et distribution à double ACT décliné de la BMW HP2 Sport correspond aux groupes déjà mis en œuvre sur les BMW R 1200 GS et BMW R 1200 RT.

Bénéficiant d'une technique ultramoderne et se présentant en deux variantes de style différentes, les nouveaux roadsters BMW font preuve d'une originalité encore plus grande et se démarquent ainsi encore mieux de leurs concurrents sur le marché.

Alors que la BMW R 1200 R en sa version de base dotée de nouvelles roues en alliage léger coulé souligne le caractère de polyvalente sportive, la R 1200 R Classic avec ses roues à rayons dégage délibérément un petit air de nostalgie distinguée.

Cette différenciation entre les deux nouveaux roadsters se retrouve aussi dans la peinture et certains détails d'équipements. Ainsi, la R 1200 R Classic, qui arbore fièrement une robe de couleur noir saphir métallisé embellie d'une bande centrale en blanc alpin uni parcourant le réservoir et le garde-boue avant, fait des emprunts aux roadsters classiques.

En version de base, la R 1200 R peut se parer de trois couleurs différentes : gris fumé métallisé mat, Lightgrey métallisé et Red apple métallisé, qui

réinterprètent le thème du roadster sur une note dynamique, élégante et moderne.

Associées à des roues et à une chaîne cinématique de couleur gris argent Nürburg, ces trois harmonies de couleur mettent en avant le côté sportif et dynamique du roadster. La R 1200 R Classic par contre mise volontairement sur un contraste raffiné en faisant ressortir des éléments comme le bras longitudinal, la chaîne cinématique, les couvre-culasse, le cadre et la fourche par leur couleur gris argent. La ligne d'échappement entièrement chromée ainsi que les rétroviseurs au look chrome relèvent également de cette ambition de classicisme raffiné, alors que la version de base avec son silencieux arrière en acier spécial brossé et ses rétroviseurs noirs ajoute une touche de sportivité.

Mais si la R 1200 R et la R 1200 R Classic affichent un look bien différent, elles ne font qu'une lorsqu'il s'agit de leur technique.

Ainsi, constitué par un treillis léger en tubes d'acier intégrant le moteur comme élément porteur, le cadre éprouvé en deux parties – cadre principal et cadre arrière – offre une rigidité et une tenue mécanique maximales. Pour le guidage de la roue avant, la nouvelle BMW R 1200 R fait confiance au BMW Telelever associé à une nouvelle fourche assemblée. Celle-ci marque la vue avant de la nouvelle R 1200 R par sa technicité et son raffinement tout autant que par ses tubes plongeurs au diamètre accru (41 mm contre 35 mm auparavant). La roue arrière est guidée par le monobras oscillant éprouvé du type BMW Paralever.

En option, la R 1200 R comme la R 1200 R Classic peuvent être équipées du système de tarage électronique de la suspension ESA. Il permet de régler la précontrainte (base du ressort) ainsi que l'amortissement en compression et en détente du combiné arrière tout comme l'amortissement en détente du combiné avant – un système qui s'est imposé comme une solution optimale en termes tant d'utilisation routière que de confort.

Le système de freinage éprouvé qui, en option, peut être enrichi en départ usine du BMW Motorrad Integral ABS en version partiellement intégrale ainsi que de l'antipatinage automatique ASC, offre un niveau de sécurité maximal.

Fournisseur de systèmes traditionnel, BMW Motorrad a aussi développé de nombreuses options et une vaste gamme d'accessoires adaptés à la perfection aux nouvelles R 1200 R et R 1200 R Classic qui peuvent ainsi être personnalisées à loisir.

Les points forts essentiels des nouvelles BMW R 1200 R et BMW R 1200 R Classic en un coup d'œil :

- Nette différenciation entre la R 1200 R et la R 1200 R Classic grâce à des harmonies de couleurs et à des dotations typiques, adaptées au naturel de chacune d'entre elles.

- Nouveau moteur dynamique se distinguant par deux arbres à cames en tête par cylindre.

- Augmentation du couple maximal à 119 Nm à 6 000 tr/mn pour une puissance nominale portée 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 pour un plaisir roadster encore amplifié sur les petites routes de campagne.

- Réponse plus spontanée pour un dosage optimisé et un comportement nettement amélioré aux alternances de charge.

- Couvre-culasse d'une nouvelle forme dynamique, à deux vis de fixation au lieu de quatre auparavant.

- Silencieux arrière sportif plus court respectivement en acier spécial brossé (R 1200 R) et en acier spécial chromé (R 1200 R Classic).

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

- Roues en alliage léger coulé (R 1200 R).

- Roues à rayons à jantes à portée basse en alliage léger (R 1200 R Classic).

- Suspension à réglage électronique ESA (Electronic Suspension Adjustment) (option en départ usine).

- BMW Motorrad Integral ABS en version partiellement intégrale (option en départ usine).

- Système antipatinage automatique ASC (option en départ usine).

- Cockpit redessiné avec deux instruments ronds analogiques.

- Nouveaux réservoirs hydrauliques look verre fumé.

- Vaste gamme d'options et d'accessoires taillés sur mesure, au niveau élevé connu de BMW.

2 Technique et design.

Les nouvelles R 1200 R et R 1200 R Classic – sportive et moderne ou résolument classique.
Prestige accru, attractivité et dynamisme – tels sont les attributs qui distinguent les deux nouveaux roadsters BMW Motorrad au caractère pourtant différent. Si, de par le concept de couleurs et sa dotation, la R 1200 R en version de base souligne son statut de basique moderne, à la fois sportive et dynamique, la R 1200 R Classic est conçue pour s'adresser essentiellement aux adeptes de roadsters raffinés à l'allure classique.

Mais quelque différents que les deux modèles puissent être par leur look, ils misent pourtant sur une base technique commune.

Nouveau bicylindre à plat se distinguant par un punch accru pour des sorties encore plus entreprenantes au guidon du roadster.
Si la R 1200 R était déjà l'incarnation même de la moto classique et dynamique permettant au motard de savourer surtout les routes de campagne, la dernière édition du roadster BMW se montre encore plus dynamique surtout sur ce terrain.

Par rapport au modèle précédent, le nouveau bicylindre à plat à double ACT déjà connu des BMW R 1200 GS et R 1200 RT a vu passer son couple maximal de 115 à 119 Nm (à un régime inchangé de 6 000 tr/mn) et offre ainsi des reprises encore plus fougueuses. En même temps, tout en suivant une courbe résolument homogène, le couple a pu être augmenté de manière significative dans la plage des régimes inférieurs et moyens particulièrement importante sur les routes sinueuses. 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. La puissance maximale est passée à 81 kW (110 ch), débitée à 7 750 tr/mn (contre 80 kW (109 ch) à 7 500 tr/mn auparavant).

La distribution est assurée par deux arbres à cames en tête (double ACT) par cylindre qui sont entraînés par chaîne. Les soupapes sont actionnées par des linguets ultralégers qui résistent donc à des régimes élevés. Grâce à la

disposition radiale des quatre soupapes par cylindre, il a été possible de concevoir une chambre de combustion très compacte.

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. 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.

Le rapport entre l'alésage et la course, soit 101 millimètres à 73 et donc la cylindrée de 1 170 cm^3 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 reconçues.

Le système d'admission revu est doté de corps de papillon d'un diamètre de passage de 50 millimètres contre 47 sur le modèle précédent. Le nouveau moteur possède de plus des trompes d'air d'admission redessinées ainsi qu'une cartouche de filtre à air autorisant un débit accru. Le radiateur d'huile de conception nouvelle assure des conditions thermiques stables même dans des conditions d'utilisation extrêmes. Pour optimiser encore l'arrivée d'air sur le radiateur tout en dynamisant son look, la calandre du radiateur d'huile a été restylée.

Un volet d'échappement commandé par un servomoteur électrique et des câbles d'ouverture et de fermeture comblera tous ceux qui tiennent à ce que les nouvelles BMW R 1200 R se fassent entendre par une sonorité particulièrement grave, mais bien évidemment conforme aux normes antibruit. Le nouveau silencieux arrière raccourci de 60 millimètres et tout dans le style roadster de par sa compacité ajoute une touche esthétique particulièrement éclatante.

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 technique, mais elle bénéficie d'un nouveau revêtement de surface haut de gamme.

Une partie cycle d'une technique souveraine permettant de sillonner les routes de campagne à une allure sportive et dynamique.
Comme leur devancière, les nouveaux modèles BMW R 1200 R présentent un cadre en deux parties, une conception éprouvée intégrant le moteur comme élément porteur. Pour assurer une maniabilité et une stabilité directionnelle parfaites, l'angle de tête de direction et la chasse se sont vus adapter aux spécificités du roadster en termes de dynamique. Allégée, la structure treillis arrière du cadre contribue à conférer une allure aérienne à la partie arrière de la moto.

Pour la suspension des roues, le Telelever et le Paralever connus d'autres modèles boxer sont mis en œuvre. Ces systèmes apportent une contribution importante au comportement routier stable, à la maniabilité et à l'agilité des roadsters. Les nouveaux modèles R 1200 R font appel à une fourche assemblée de conception entièrement nouvelle avec des tubes plongeurs d'un diamètre accru (41 mm contre 35 mm auparavant) augmentant encore la stabilité de la partie avant. Finie au tour, puis anodisée, la surface des fourreaux présente un look particulièrement raffiné et technique, typique d'un roadster.

Dans les enfilades de virages, la R 1200 R fait preuve d'une grande agilité tout en offrant le confort qu'un randonneur sportif peut attendre de sa moto. Celui qui roule souvent avec des charges différentes, appréciera aussi le système de tarage électronique des combinés ressort/amortisseur ESA (Electronic Suspension Adjustment) disponible en option. Ce système, qui permet de régler la précontrainte (base du ressort) ainsi que l'amortissement en compression et en détente du combiné arrière tout comme l'amortissement en détente du combiné avant, s'est imposé comme une solution optimale en termes tant d'utilisation routière que de confort.

Alors que la version de base de la nouvelle BMW R 1200 R évolue sur des roues en alliage léger coulé au look sportif, la R 1200 R Classic emprunte des voies nettement plus classiques. Roadster de la plus belle trempe, elle arbore des roues à rayons haut de gamme avec des jantes à portée basse, des moyeux en aluminium coulé et des pneus à chambre.

BMW Motorrad Integral ABS (partiellement intégral) en option.
Le système de freinage éprouvé offre un niveau de sécurité maximal. Les disques de frein avant ont un diamètre de 320 millimètres, le diamètre du disque arrière est de 265 millimètres. Permettant des décélérations maximales parfaitement maîtrisables pour un faible effort au levier, le système BMW Motorrad Integral ABS en version partiellement intégrale (option) offre au motard un gain de sécurité maximal, surtout lorsqu'il est amené à freiner d'urgence ou en cas de danger.

Nouveau cockpit au look rigoureusement roadster.
Le poste de pilotage des nouveaux roadsters BMW a fait l'objet d'une refonte totale et se distingue par un look raffiné typé roadster. Fidèle au style classique, les instruments ronds juxtaposés et plongés dans une lumière orange lors des sorties nocturnes, renseignent d'un coup d'œil sur la vitesse et le régime. Un visuel affiche des informations supplémentaires, comme le rapport enclenché ou l'heure. Sur demande, les fonctionnalités du combiné d'instruments peuvent être enrichies d'un ordinateur de bord qui fournit des données supplémentaires, telles que l'autonomie, la consommation moyenne ou bien la température extérieure.

Le guidon en tube d'acier a été remplacé par un guidon en aluminium conifié. Associé à un té de fourche redessiné et à des réservoirs hydrauliques au look verre fumé, il confère aussi un air plus classe et plus roadster à cette partie des nouveaux modèles R 1200 R. Alors que sur la version de base de la R 1200 R, des rétroviseurs noirs en matière synthétique soulignent le design dynamique, les rétroviseurs chromés équipant la R 1200 R Classic soulignent sa parenté avec ses ancêtres classiques.

Dotation optimisée pour amplifier encore le plaisir des roadsters.
Les deux modèles de la R 1200 R sont désormais équipés d'une béquille centrale en dotation standard. La nouvelle selle confortable offre quant à elle un confort accru, aussi et surtout pour le passager. La gamme des options et des accessoires proposés par BMW Motorrad comprend de plus des selles plus sportives et des selles de hauteur différente (cf. chapitre 3, «Dotations.»).

De série, les nouveaux roadsters BMW se parent de clignotants sous verre blanc. La gamme des options et des accessoires propose cependant aussi des clignotants à LEDs pour une allure encore plus sportive.

Un volet d'échappement commandé par un servomoteur électrique et des câbles d'ouverture et de fermeture comblera tous ceux qui tiennent à ce que les nouvelles BMW R 1200 R se fassent entendre par une sonorité particulièrement grave, mais bien évidemment conforme aux normes antibruit.

Le nouveau silencieux arrière raccourci de 60 millimètres et tout dans le style roadster de par sa compacité ajoute une touche esthétique particulièrement éclatante. Les surfaces en acier spécial brossé s'inscrivent dans la recherche de modernité et de sportivité de la version de base, alors que la R 1200 R Classic qui privilégie le raffinement classique mise sur le chrome rutilant. Les collecteurs d'échappement en acier spécial chromé sont communs aux deux modèles.

Le cache coiffant le phare rond classique ainsi que la nouvelle partie arrière avec ses poignées de maintien optimisées pour le passager sont d'autres détails résultant du restylage des roadsters à moteur boxer.

3 Dotations.

Options et accessoires – personnalisation parfaite proposée par BMW Motorrad.

Offrant un cocktail fascinant de dynamisme, de confort et de design typé roadster, la R 1200 R et la R 1200 R Classic répondent déjà en dotation standard de manière quasiment parfaite à leur ambition d'offrir l'agilité et le dynamisme typiques d'un roadster au même titre qu'une grande aptitude non seulement au quotidien mais aussi au grand tourisme. Pour permettre de pousser encore la personnalisation de ses deux nouveaux roadsters, BMW Motorrad, comme à son habitude, tient à disposition une gamme d'options et d'accessoires très riche.

Les options sont livrées en départ usine et intégrées dans le cadre de la fabrication. Les accessoires sont montés par le concessionnaire BMW Motorrad. Ils sont aussi disponibles en post-équipement.

Options.

* Également disponibles en post-équipement dans la gamme des accessoires.

- BMW Motorrad Integral ABS (partiellement intégral).
- Système de tarage électronique des combinés ressort/amortisseur ESA.
- Système antipatinage ASC. *
- Système de contrôle de la pression de gonflage RDC (R 1200 R, version de base).
- Ordinateur de bord.
- Poignées chauffantes. *
- Clignotants à LEDs sous verre blanc. *

- Pare-brise sport. *
- Système d'alarme antivol DWA. *
- Selle basse (hauteur 770 mm). *
- Selle sport (hauteur 800 mm). *
- Selle confort haute (hauteur 830 mm). *
- Kit de surbaissement (hauteur 750 mm).
- Silencieux arrière chromé (R 1200 R, version de base).
- Supports pour valises, grand modèle, avec support porte-bagages. *
- Supports pour valises, petit modèle. *

Accessoires.

** Également disponibles comme option en départ usine.

Pour le transport.

- Valises système.
- Sac intérieur pour valise système.
- Supports pour valises, grand modèle, avec support porte-bagages. **
- Supports pour valises, petit modèle. **
- Topcase petit modèle, étanche à l'eau, 28 litres.
- Sac intérieur pour topcase petit modèle.
- Dosseret pour topcase petit modèle.
- Sacoche de réservoir imperméable.

- Sacoche de réservoir universel.
- Softbag 2, petit modèle.
- Softbag 2, grand modèle.
- Sac polochon 2.

Pour l’ergonomie et le confort.

- Selle extrabasse (hauteur 760 mm).
- Selle basse (hauteur 770 mm). **
- Selle sport (hauteur 800 mm). **
- Selle haute (hauteur 830 mm).
- Selle confort haute (hauteur 830 mm). **
- Pare-brise sport transparent. **
- Pare-brise sport teinté.
- Pare-brise haut.

Pour la sécurité.

- Système d’alarme antivol DWA. **
- Système antipatinage ASC. **

Pour la technique.

- Poignées chauffantes. **
- Clignotants à LEDs. **
- Feu arrière à LEDs.

- Silencieux sport Akrapovic.
- BMW Motorrad Navigator IV.
- Support pour BMW Motorrad Navigator IV.
- Pare-cylindres.
- Protections couvre-culasse en aluminium.
- Protections couvre-culasse en matière synthétique.
- Couvre-culasse chromés.
- Outillage de bord avec set d'entretien.
- Béquille d'atelier.
- Adaptateur pour béquille d'atelier.
- Prise de courant supplémentaire à l'arrière.

Pour le look.

- Couvre-culasse chromés.
- Rétroviseurs chromés customisés.
- Cache pour Telelever.
- Roues rayonnées.

4 Couleurs.

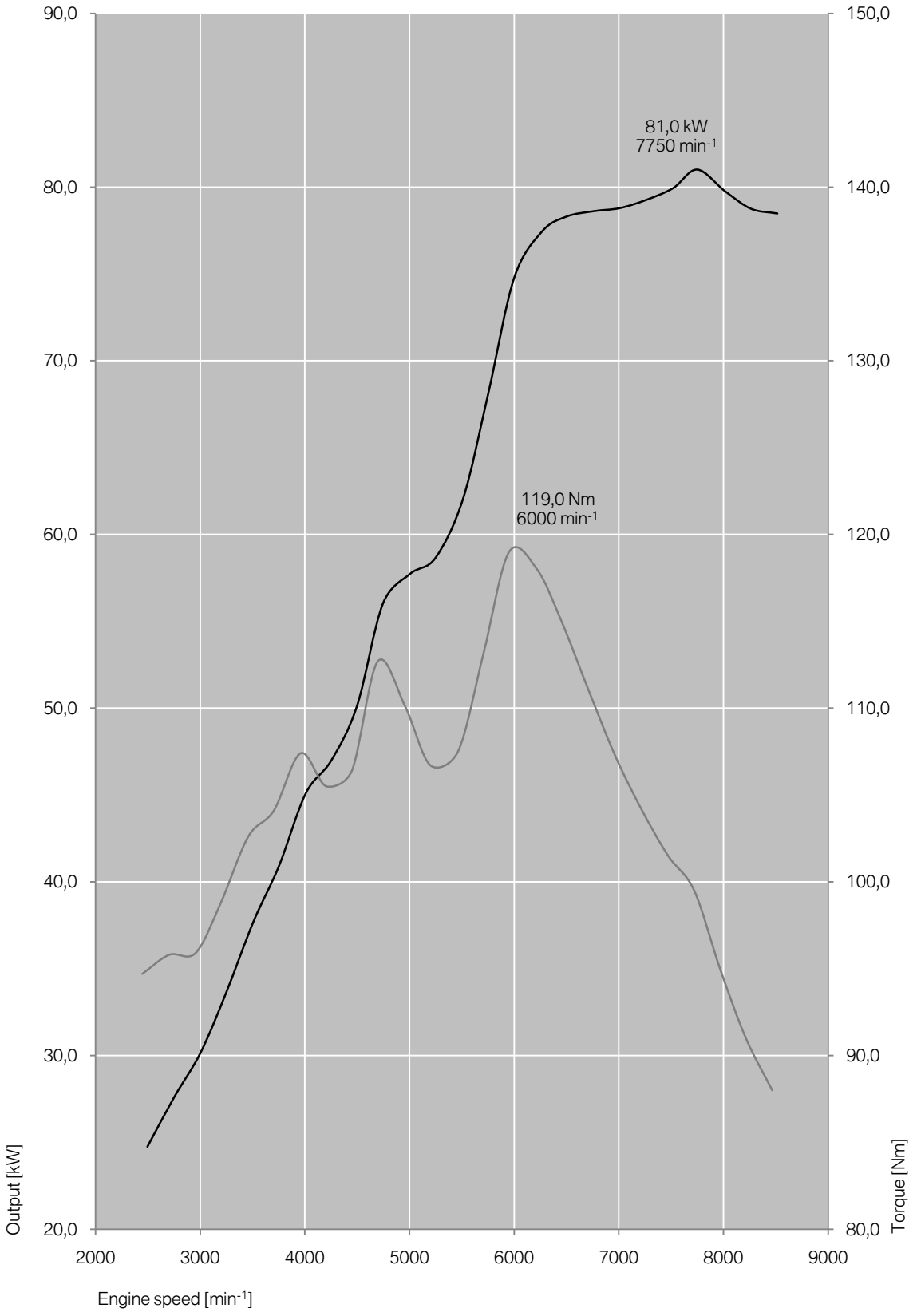
Des harmonies de couleurs soulignant le naturel des motos.
La R 1200 R, version de base, et la R 1200 R Classic se différencient déjà par certains équipements, tels que les roues en alliage léger coulé d'un côté et les roues à rayons de l'autre ou bien le silencieux en acier spécial brossé d'un côté et chromé de l'autre. Le naturel différent des deux motos est encore plus mis en avant par les différentes harmonies de couleurs qui soulignent la vocation de moto polyvalente sportive et dynamique de la nouvelle R 1200 R tout en affûtant le profil classique et raffiné de sa sœur.

La R 1200 R Classic exprime cette différenciation voulue par sa peinture particulièrement sophistiquée. Habillée de noir saphir métallisé valorisé par une bande centrale en blanc alpin uni qui parcourt le réservoir et le garde-boue avant d'un mouvement dynamique, elle souligne les gènes traditionnels du roadster.

Avec les trois harmonies de couleurs que sont le gris fumé métallisé mat, le Lightgrey métallisé et le Red apple métallisé, la version de base de la R 1200 R interprète le thème du roadster sur une note à la fois dynamique, élégante et moderne. En communiquant avec les roues et la chaîne cinématique de couleur gris argent Nürburg, la version de base de la R 1200 R met en avant son côté roadster sportif et dynamique. Avec son silencieux arrière en acier spécial brossé et ses rétroviseurs noirs, elle ajoute d'autres touches de sportivité.

La R 1200 R Classic par contre fait contraster des éléments de couleur gris argent, comme le bras longitudinal, la chaîne cinématique, les couvre-culasse, le cadre et la fourche, avec les éléments de la carrosserie et accentue ainsi l'allure classique et raffinée, encore renforcée par la ligne d'échappement entièrement chromée ainsi que les rétroviseurs au look chrome.

5 Puissance et couple moteur.



6 Fiche technique.

			BMW R 1200 R, BMW R 1200 R Classic
Moteur			
Cylindrée		cm^3	1170
Alésage / course		mm	101/73
Puissance		kW/ch	81/110
à un régime de		tr/mn	7 750
Couple		Nm	119
à un régime de		tr/mn	6 000
Architecture			boxer (flat-twin)
Nombre de cylindres			2
Rapport volumétrique/carburant			12,0/1 essence sans plomb (95 à 98 RON)
Distribution			double ACT, linguets
Soupapes par cylindre			4
Ø admission / échappement		mm	39/33
Ø papillons des gaz		mm	50
Alimentation			BMS-K+
Système électrique			
Alternateur		W	720
Batterie		V/Ah	12/14
Phare(s)			feu de croisement : H11
			feu de route : H11
Démarreur		kW	1,2
Transmission / B.V.			
Embrayage			monodisque à sec, à commande hydraulique
Boîte de vitesses			mécanique à 6 rapports, sélection par fourchettes et crabots
Rapport de réduction primaire			1,737
Démultiplications	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			2,75
Partie cycle			
Type de cadre			treillis en tubes d'acier
Suspension roue AV			Telelever BMW
Suspension roue AR			Paralever BMW
Débattement AV / AR		mm	120/140
Chasse		mm	119,1
Empattement		mm	1495
Angle de tête de direction		°	62,9

Freins	AV	bidisque, Ø 320 mm, étriers fixes à 4 pistons en disposition radiale
	AR	monodisque, Ø 265 mm, étrier flottant à 2 pistons
ABS		BMW Motorrad Integral ABS (partiellement intégral, option)
Roues		R 1200 R : en alliage léger coulé R 1200 R Classic : à rayons
	AV	3,50 x 17"
	AR	5,50 x 17"
Pneumatiques	AV	120/70 ZR 17
	AR	180/55 ZR 17

Dimensions et poids		
Longueur totale	mm	2145
Largeur totale avec / sans rétros	mm	906/845
Hauteur de selle (sans pilote)	mm	800 (série) 800 (option, accessoire selle sport) 830 (option, accessoire selle haute confort) 830 (accessoire selle haute) 760 (option, accessoire selle basse) 750 (option surbaissement)
Poids à vide, avec 90% de carburant	kg	223
PTMA	kg	450
Capacité réservoir	l	18

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