

BMW Motorrad
Tour



R 1200 RT

Le plaisir de conduire

R 1200 RT

La passion du voyage.





N 63° 01' 15"
E 07° 20' 30"



Un voyage jusqu'au bout de l'horizon.

De Leif Erikson à Roald Amundsen, la Norvège a toujours été la patrie des grands voyageurs. Quoi de mieux pour en découvrir les paysages immuables que d'enfourcher la BMW R 1200 RT et de se convaincre, du même coup, du dynamisme et du confort hors pair de cette monture grand tourisme innovante et parfaite sous tous rapports. Alors démarrez le moteur Boxer et à vous le pays des fjords!





N 62° 06' 00"
E 07° 12' 00"

La force de frappe du marteau de Thor. La vitesse du cheval d'Odin.

C'est à croire que les forces magiques de l'univers des sagas nordiques ont servi de modèle au moteur Boxer de la BMW R 1200 RT. Avec une puissance de 110 ch (81 kW)* et un couple de 115 Nm*, il propulse allègrement les 259 kg** de la moto à l'assaut des pentes les plus raides ou à la découverte d'un fjord reculé où se reflètent les premiers rayons du soleil levant.



* En France, les valeurs correspondantes sont respectivement de 107 ch (79 kW) à 7500 tr/min et de 115 Nm à 6000 tr/min. Cette version à puissance réduite est également disponible en Belgique.
** Poids à vide en ordre de marche, sans valises

De Kristiansand au Cap Nord : le plaisir de rouler

Aux confins du cercle polaire, le solstice d'été approche, avec ses feux de la Saint-Jean. Autre raison de se réjouir : la partie cycle de la BMW R 1200 RT. Les dispositifs Paralever BMW et Telelever BMW assurent à ce modèle une manœuvrabilité de rêve dans les virages. Avec toutes ces innovations, le soleil de minuit ne se couchera jamais à l'horizon de votre asphalte.



N 61° 56' 18"
E 05° 06' 48"





N 63° 52' 00"
E 09° 55' 60"



Des amortisseurs aux ordres.

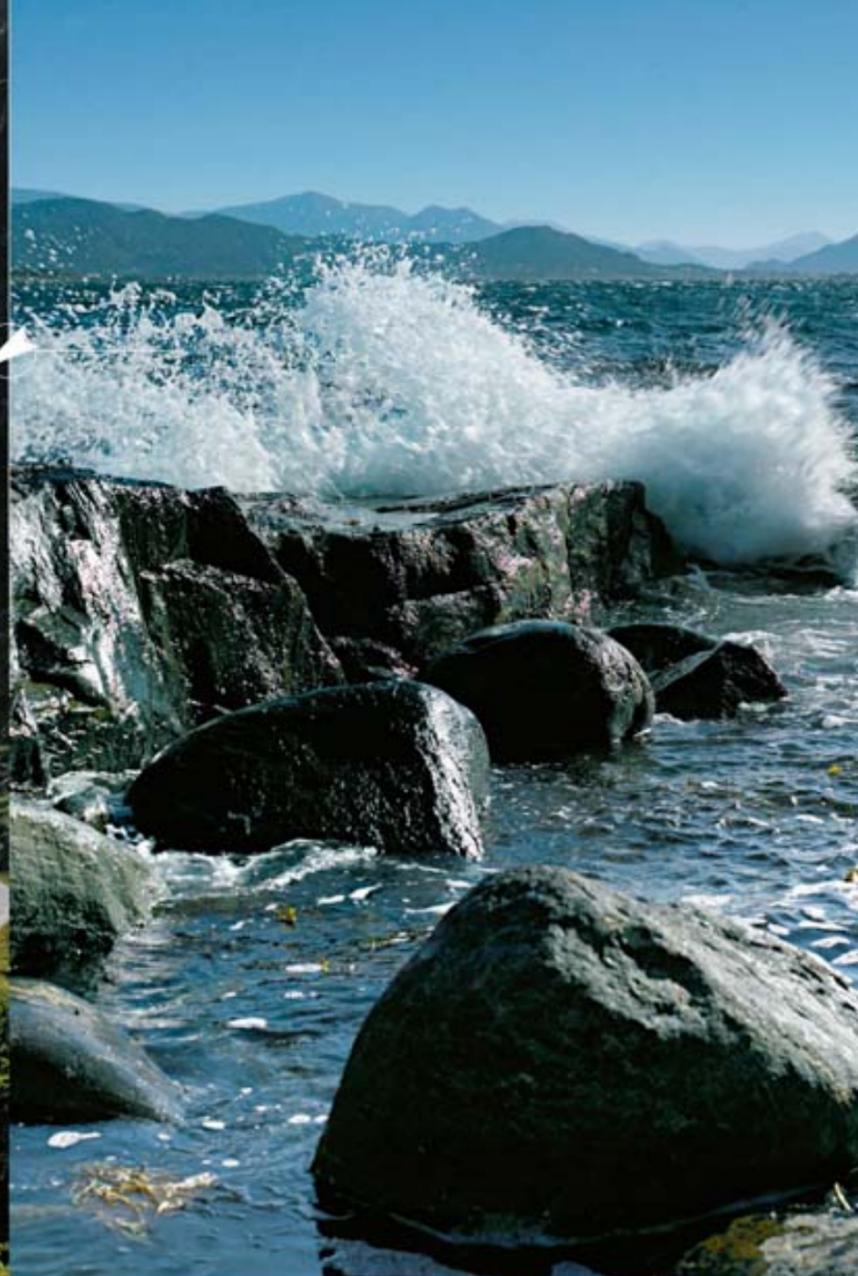
Le défilement ininterrompu des beautés naturelles de la Norvège et de ses villages de pêcheurs idylliques exige du visiteur une faculté particulière : celle, pour pouvoir aller de l'avant, de savoir dire adieu à ce que l'on laisse derrière soi. Comme par exemple, et l'on s'en félicite, le réglage manuel de la suspension. Le réglage électronique de la suspension ESA permet, par simple actionnement d'un bouton, d'adapter l'amortissement au style de conduite du pilote. Seul ou à deux, avec ou sans bagages, laissez-vous doucement bercer par l'asphalte !

Le casse-croûte du marin: un grand bol de vent du large avec une pincée de sel.

Au bord de la mer du Nord, le courant d'air engendré par le déplacement de la moto prend parfois des allures d'ouragan. Mais derrière le pare-brise de la BMW R 1200 RT, on ne sent presque rien. La protection contre le souffle mordant de l'été scandinave est encore accentuée par la présence d'un carénage aérodynamique.

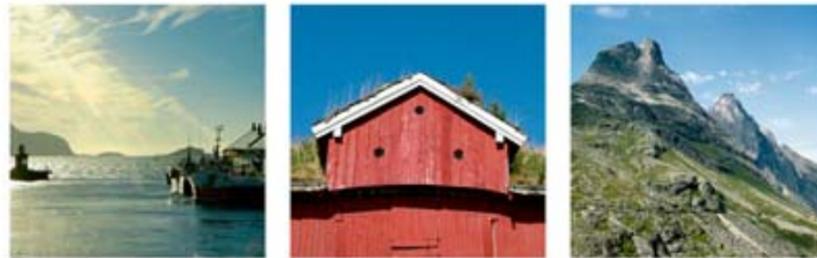


N 62° 28' 00"
E 06° 01' 00"



Technique
Équipement
du pilote
Équipement
en option
Accessoires
Teintes et
caractéristiques

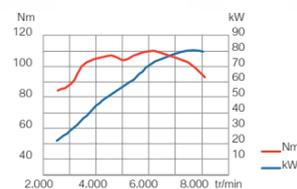
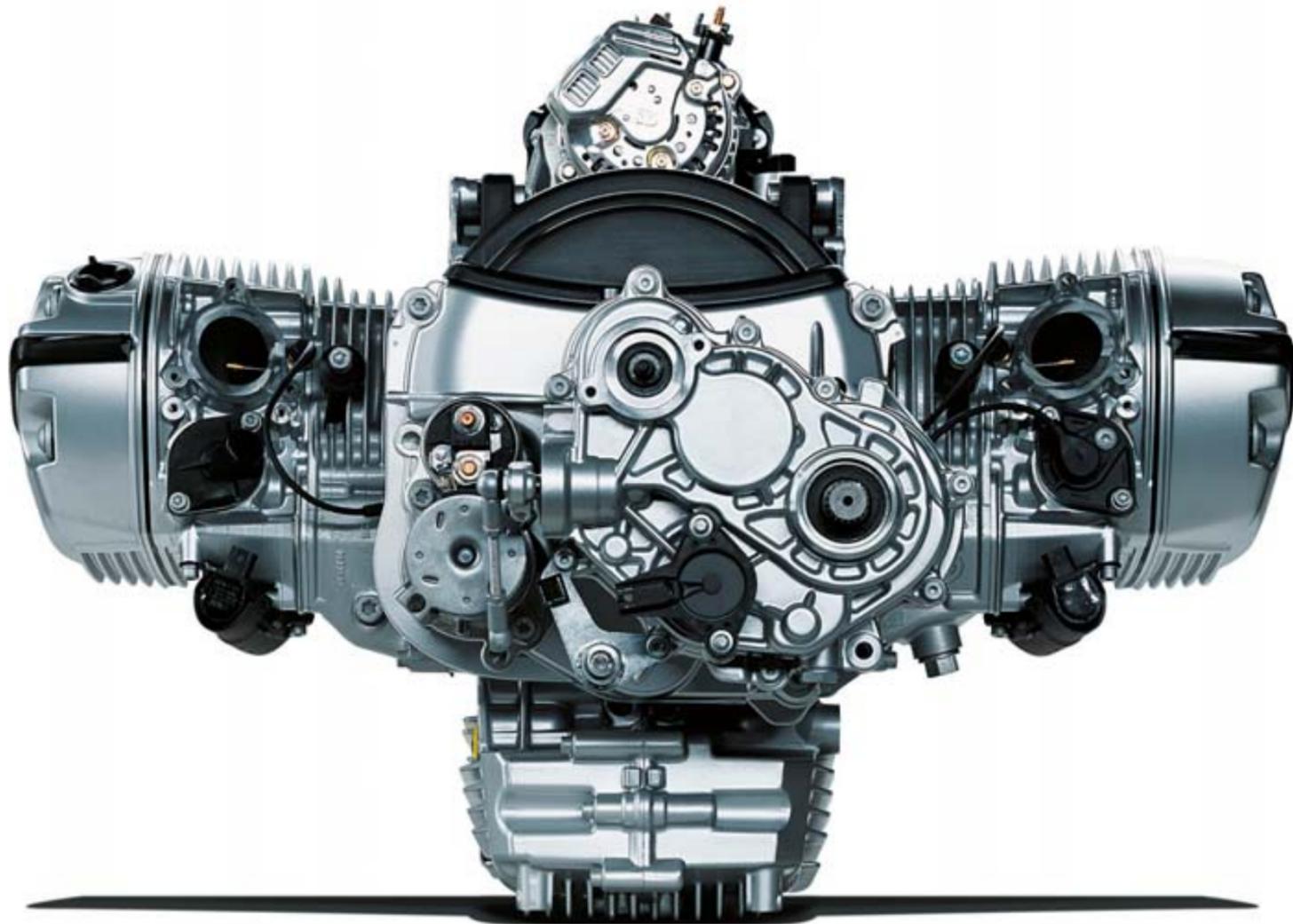
Tour
R 1200 RT



Un jour qu'ils se promenaient sur la grève, les dieux Odin, Hönir et Lodur y découvrirent deux troncs d'arbre dont ils utilisèrent le bois pour créer le premier homme Ask et sa femme Embla. L'endroit fut baptisé Midgard, le monde des humains. Vint ensuite l'époque des grands explorateurs, guerriers et commerçants qu'étaient les Vikings.

Mais la Norvège n'est pas seulement un vieux pays de culture. C'est aussi un paradis pour les motards avec ses 90 262 kilomètres de route entre Lindesnes, au sud, et le cap Nord. Le pays compte 2650 kilomètres de côtes si on les mesure à vol d'oiseau, mais dix fois plus avec les fjords, les baies et les îles du littoral. Les belles routes sinueuses qui épousent les contours échanrés de la côte ne manqueront pas de ravir les motards.

Le meilleur Boxer de tous les temps.



Puissance et élasticité avec un couple maxi de 115 Nm.

La puissance version Grand Tourisme.

Le recours systématique à des matériaux allégés a permis de réduire considérablement le poids du moteur, malgré l'ajout d'un arbre d'équilibrage, par rapport au modèle précédent. Le moteur dispose en même temps d'un nombre nettement plus important de capteurs, ce qui, combiné à la gestion électronique moteur BMS-K, procure davantage de puissance et un couple plus important en même temps qu'une consommation de carburant à la baisse. Par ailleurs, la gestion moteur permet de se passer d'un starter. En combinaison avec un catalyseur trois voies, deux sondes lambda réduisent les émissions polluantes. La gestion du cliquetis et le double allumage perfectionné sont les garants d'une combustion optimale. Cela se traduit, là aussi, par une réduction de la consommation et des émissions polluantes. Une fois de plus, BMW Motorrad fait ainsi honneur à sa réputation de pionnier en matière de respect de l'environnement.

Assurance de voyage incluse. Le système de freinage.

Le système de freinage BMW Motorrad, dont l'efficacité n'est plus à prouver, est spécialement adapté à la puissance et au dynamisme de la BMW R 1200 RT. A l'avant, l'incroyable force de décélération est produite par les énormes disques de 320 mm de diamètre. Le répartiteur de freinage des deux étriers avant est élégamment intégré au té de fourche inférieur. Des durites de frein à armure en acier tressé assurent une pression très précise et constante. Deux fois plus léger que l'ABS de première génération, le nouvel ABS Intégral BMW Motorrad est disponible de série. Ce nouveau système se distingue par un dosage nettement amélioré, une mise en pression et un établissement de l'effort de freinage linéaires permettant au pilote de conserver le parfait contrôle de sa moto. Le nouvel ABS ne nécessite pas d'entretien particulier par rapport à une moto qui en serait dépourvue, et consomme également moins d'énergie. En raison du succès de l'ABS de première génération, la fonction de découplage arrière éprouvée a été conservée sur le nouveau système : l'actionnement du levier active le circuit de freinage des deux roues tandis que celui de la pédale n'agit que sur la roue arrière. Priorité à la motricité avec l'ASC BMW Motorrad en option (Automatic Stability Control = système anti-patinage). Complément logique de l'ABS Intégral BMW Motorrad, cette nouvelle aide au pilotage rend la moto encore plus sûre en réduisant efficacement tout patinage incontrôlé de la roue arrière sur revêtement glissant. Lorsque les conditions sont défavorables (chaussée mouillée, revêtement changeant), l'ASC améliore la stabilité et constitue ainsi un élément de sécurité très précieux au quotidien. Si le pilote ne souhaite pas l'intervention de l'électronique, il peut déconnecter le système en appuyant simplement sur un bouton. Il n'a même pas besoin de s'arrêter pour cela.

* 107 ch (79 kW) à 7500 tr/min et 115 Nm à 6000 tr/min en version française, également disponible en Belgique.
** Poids à vide en ordre de marche, sans valises.

Passage de rapports facile. Pilotage décontracté.

Toute une série de perfectionnements apportés à la boîte de vitesses de la BMW R 1200 RT procurent de multiples avantages : les engrenages à denture hélicoïdale assurent un engrènement particulièrement en douceur et réduisent les bruits de fonctionnement. Les passages de rapport s'opèrent par le biais de manchons baladeurs spécifiques. En combinaison avec le sélecteur optimisé, cette commande assure des changements de rapport faciles et précis, avec de faibles débattements et un effort moindre pour le pilote.

Des compagnons de voyage rêvés : poids léger et puissance élevée.

La BMW R 1200 RT est nettement plus légère et plus puissante que sa devancière, ce qui se traduit par une amélioration sensible du comportement dynamique. 110 ch (81 kW)* propulsent avec aisance les 259 kg** de la R 1200 RT. Les qualités bien connues du Boxer sont davantage mises en valeur : le moteur convainc par un couple maximum de 115 Nm* et une poussée vigoureuse dès le régime de ralenti. L'arbre d'équilibrage élimine efficacement les vibrations. Cette motorisation à l'agrément de conduite remarquable fait la part belle à la puissance et à l'accélération et comble toutes les attentes du pilote.



A chaque route, le réglage adéquat. Le réglage électronique de la suspension ESA*.

Les changements dans la qualité du revêtement routier, les variations de la charge transportée et le style de pilotage de chacun exigeaient jusqu'à présent beaucoup de doigté. En effet, régler la caractéristique de l'amortissement et la précontrainte du ressort de manière optimale requiert un grand savoir-faire. La BMW R 1200 RT relègue les réglages manuels de la partie cycle aux oubliettes grâce à l'innovant réglage électronique de la suspension ESA*. Ce système permet de régler la partie cycle d'une simple pression sur un bouton, par exemple lorsque l'on s'engage sur l'autoroute (mode sport / avec bagages), conduit sur une route nationale (mode normal / duo) ou une route cahoteuse (mode confort). L'écran d'informations plat affiche immédiatement tous les réglages sélectionnés.

Réglage de la charge.

A l'arrêt, moteur tournant, le pilote peut régler la précontrainte du ressort en fonction de la charge transportée d'une simple pression sur un bouton.

La forme est assujettie au pilote.

Chez BMW Motorrad, ce qui compte avant tout, c'est le pilote. Les nouveaux enseignements en matière d'ergonomie sont pris en compte dès la phase de conception de la nouvelle moto pour que le pilote fasse partie intégrante de sa machine. Tout motard en a fait l'expérience : plus la selle est large, surtout dans sa partie avant, plus il est difficile, à hauteur de selle égale, de poser les pieds au sol. La selle de la R 1200 RT a donc été optimisée au niveau de l'arcade entrejambe. Elle est très étroite dans sa partie avant pour augmenter la liberté de mouvement au pilotage et permettre de poser plus facilement les pieds par terre à l'arrêt. Dans sa partie arrière, elle est large pour procurer une position assise confortable. De série, la hauteur de la selle peut être réglée à 820 mm ou à 840 mm, la selle basse disponible en option peut être réglée à 780 mm ou 800 mm. Le triangle ergonomique formé par les repose-pieds, la selle et le guidon est conçu de façon à permettre un pilotage détendu et sans fatigue, même sur les longs trajets et en position sportive. L'étréitesse au niveau du réservoir et de la selle permet au pilote de bien enserrer sa moto aux genoux pour mieux faire corps avec elle, gage d'un meilleur contrôle et d'un plus grand confort. Le pare-brise optimisé en soufflerie se règle électriquement en continu. Il protège non seulement le pilote, quelle que soit sa taille, du vent et des intempéries, mais réduit aussi sensiblement le niveau de bruit. Les poignées sont réglables et conçues d'après les principes de l'ergonomie. Les efforts d'actionnement réduits pour le levier de frein, la poignée des gaz et l'embrayage rendent la maîtrise de la moto encore plus aisée et représentent donc une contribution non négligeable à la sécurité active.

Réglage de la caractéristique d'amortissement.

Le réglage électronique de la suspension ESA* permet un réglage optimal de la partie cycle en fonction du style de pilotage et de l'état de la route. Et ce, le plus simplement du monde, en appuyant sur un bouton. Le pilote a le choix entre trois réglages (normal, confort et sport) pour les amortisseurs avant et arrière. La caractéristique d'amortissement est modifiée automatiquement en fonction du mode sélectionné.

Une tenue de route toujours optimale.

De manipulation facile, le système ESA*, unique en son genre dans le monde de la moto, permet un réglage optimal de la partie cycle, d'où un gain décisif en matière de sécurité et de confort.

Tout est sous contrôle. Le système RDC.

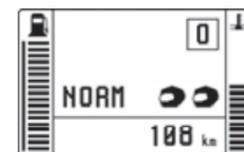
Le système de contrôle de la pression de gonflage RDC mesure en permanence la pression des pneumatiques par le biais de capteurs. Le pilote peut se faire afficher les valeurs mesurées sur l'écran d'informations en appuyant simplement sur un bouton. Il est immédiatement prévenu via l'écran ou un témoin de contrôle dès qu'un écart significatif est constaté par rapport aux valeurs de consigne. Ce système représente un gain très net de sécurité.

Vue attrayante.

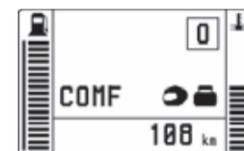
Les informations sont disposées de façon optimale. Le design ergonomique de la BMW R 1200 RT transparait également sur le tableau de bord, avec une intégration parfaite des instruments. Un agencement stylé : le compteur de vitesse et le compte-tours prennent la forme de classiques cadrans ronds. Un écran d'information plat de grande taille informe le pilote sur le kilométrage parcouru, la température de l'huile, le contenu du réservoir, l'autonomie restante, l'échéance de la prochaine inspection, l'heure et le rapport engagé. Si l'ESA est installé, l'écran plat affiche également le réglage de partie cycle sélectionné. L'ordinateur de bord s'avère aussi très pratique pour les longs voyages. Il est disponible en option et comprend un indicateur de baisse du niveau d'huile, un avertisseur de risque de verglas, l'affichage de la température extérieure, de la consommation moyenne et de la vitesse moyenne. Pour que toutes les informations soient parfaitement lisibles, le tableau de bord de la BMW R 1200 RT dispose d'un éclairage des cadrans qui s'adapte automatiquement à la luminosité ambiante.



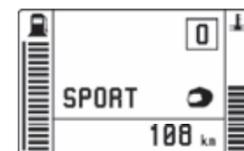
3 des 9 modes de l'ESA :



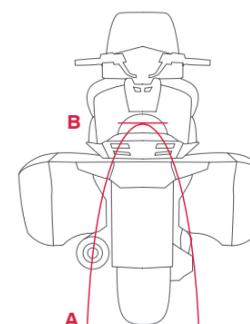
Mode normal : la position polyvalente adaptée à toutes les situations de conduite. Précontrainte adaptée par exemple pour : **la conduite en duo ou en duo avec bagages.**



Mode confort : pour une balade sportive. Précontrainte adaptée par exemple pour : **la conduite en solo avec bagages.**



Mode sport : pour des réponses directes lors d'une conduite sportive. Précontrainte adaptée pour : **la conduite en solo.**



Conformément aux derniers enseignements en matière d'ergonomie, deux cotes sont prises en compte sur la BMW R 1200 RT – l'arcade entrejambe (A) et la hauteur de la selle (B) – pour garantir au pilote un contrôle optimal de sa machine et une position assise parfaite.



Première classe sur deux roues. La partie cycle.

Toutes les routes sont parfaites.

Avec le Telelever BMW Motorrad.

Les modèles Boxer font appel à une version particulièrement légère du Telelever BMW Motorrad qui allie les atouts d'une fourche télescopique et d'une suspension à bras oscillant. Sur la route, le Telelever BMW Motorrad n'enthousiasme pas seulement par ses réponses sensibles, il offre également une rigidité longitudinale élevée, ainsi qu'une stabilité de conduite et de trajectoire optimale jusqu'à la vitesse maximale. En outre, la plongée au freinage est réduite à un minimum : toutes les conditions sont réunies pour permettre un fonctionnement optimal de l'ABS Intégral BMW Motorrad.

Une maîtrise parfaite, source de liberté.

Avec le Paralever BMW Motorrad.

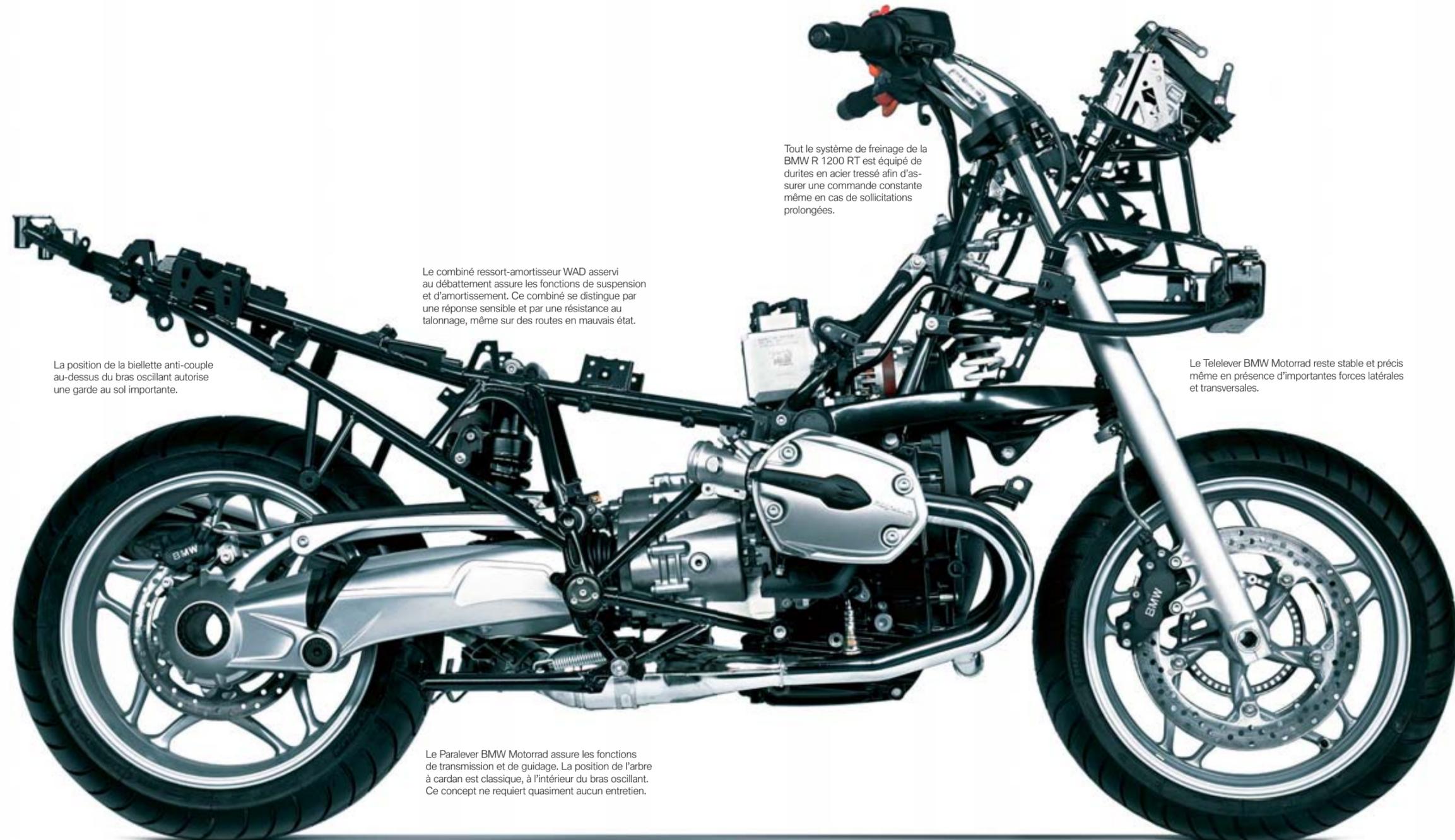
Le Paralever BMW Motorrad cumule les fonctions de guidage de la roue arrière et de transmission de la force motrice. La biellette anti-couple, destinée à minimiser les réactions aux transferts de charge, est placée au-dessus du bras oscillant, ce qui augmente la garde au sol. Du fait de la réduction de la vitesse de rotation de la boîte de vitesses, la transmission secondaire est plus petite et plus légère. L'axe arrière creux est un parfait exemple de construction allégée innovante et contribue, en relation avec la construction du bras oscillant optimisée en termes de poids, à la réduction des masses non suspendues. La partie cycle réagit ainsi

encore plus rapidement aux sollicitations. Les fonctions de suspension et d'amortissement sont assurées par un combiné ressort-amortisseur WAD (à amortissement asservi au débattement). Ce dispositif augmente l'amortissement au débattement, ce qui procure des réponses très sensibles et évite le talonnage même sur des routes au revêtement imparfait. L'ensemble convainc par son confort et une adhérence au sol optimale, que la BMW R 1200 RT soit utilisée seul ou en duo, avec ou sans bagages.

Quand la puissance se transforme en passion.

Grâce au cardan.

L'arbre à cardan tourne à l'intérieur du système Paralever. Cette transmission BMW Motorrad très légère est exemplaire en termes de réponses sportives et de déploiement de puissance. Son entretien est réduit, un avantage particulièrement appréciable en voyage, et sa durée de vie est très longue.



Tout le système de freinage de la BMW R 1200 RT est équipé de durites en acier tressé afin d'assurer une commande constante même en cas de sollicitations prolongées.

Le combiné ressort-amortisseur WAD asservi au débattement assure les fonctions de suspension et d'amortissement. Ce combiné se distingue par une réponse sensible et par une résistance au talonnage, même sur des routes en mauvais état.

La position de la biellette anti-couple au-dessus du bras oscillant autorise une garde au sol importante.

Le Telelever BMW Motorrad reste stable et précis même en présence d'importantes forces latérales et transversales.

Le Paralever BMW Motorrad assure les fonctions de transmission et de guidage. La position de l'arbre à cardan est classique, à l'intérieur du bras oscillant. Ce concept ne requiert quasiment aucun entretien.

Ensemble Light'n Easy. Le champion des poids légers.

Cet ensemble est 25 % moins lourd que des ensembles comparables, ce qui en fait l'ensemble imperméable le plus léger de toute la collection BMW Motorrad. Il ne fait toutefois aucune concession à la sécurité et au confort thermique. Ce gain de poids est imputable au laminé triple couche Dynatec 3 le plus léger du monde et aux nouveaux renforts (norme CE) allégés. Grâce à la liaison directe entre le matériau du dessus et de la membrane, le laminé triple couche ne peut pas s'imbiber d'eau. Cela garantit un remarquable confort de port, même par mauvais temps.



Compagnons de voyage utiles. Equipements en option départ usine.



Toujours le bon réglage : le réglage électronique de la suspension **ESA** est unique dans le monde de la moto. Il suffit au pilote d'appuyer sur un bouton.



La **selle basse** (hauteur : 780/800 mm) de la BMW R 1200 RT offre une assise sûre et sans compromis en matière de confort. Elle est disponible en noir.



Quoi de plus agréable que d'enchaîner les virages au rythme de sa musique favorite ? Grâce à la **radio**.



Détail marquant : les **clignotants blancs** attirent l'attention des autres usagers de la route.



La flexibilité pendant les voyages vaut de l'or. Avec le **chauffage de la selle** à deux niveaux pour le pilote et le passager, vous pourrez traverser des régions froides en toute quiétude. On pilote mieux quand on n'a pas froid aux mains. Les **poignées chauffantes** à deux niveaux de réglage garantissent des mains agréablement chaudes, même par un froid sibérien.

Avec la BMW R 1200 RT, vous disposez de série de tout l'équipement nécessaire pour voyager agréablement. Pour obtenir une petite touche en plus en matière de confort et de sécurité, vous pouvez puiser dans la très riche gamme des équipements en option BMW Motorrad.

Sont également disponibles en option (non représ.) :

- Préparation radio
- Alarme antivol
- **Pack 1 :**
 - Poignées chauffantes, ordinateur de bord, clignotants blancs
- **Pack 2 :**
 - Suspension pilotée à réglage électronique ESA, ordinateur de bord, poignées chauffantes, clignotants blancs, système d'échappement chromé, selle chauffante, régulateur de vitesse, deuxième prise électrique
- **Pack Sécurité :**
 - Système ASC BMW Motorrad (Automatic Stability Control = système anti-patinage)
 - Système automatique de contrôle de la pression des pneumatiques RDC

Les indispensables. Les accessoires de votre concessionnaire BMW Motorrad.



Sacs intérieurs de valise et de topcase pratiques en nylon de haute qualité pour les valises de série. Avec des poignées escamotables, une bandoulière amovible, ainsi que des poches pour menus objets.



La sacoche de réservoir est très facile à fixer sur le rail de série grâce à un mécanisme de verrouillage. Le volume du compartiment principal étanche peut être porté de 13 à 19 litres. La sacoche comporte également un compartiment pour le rangement de petits objets.



Pour plus de sécurité : les **pare-cylindre** en matériaux composites noir (option) offrent une protection supplémentaire contre les dommages.



Avec son volume de 49 litres, le grand **topcase** étanche peut contenir deux casques et est équipé de série d'un dosseret. La fermeture à clé unique est disponible sur demande.



Avec son volume de 28 litres, le petit **topcase** étanche peut contenir un casque. Un dosseret et une fermeture à clé unique sont disponibles sur demande. Une poignée permet de le fixer directement sur le porte-bagages de série.



Vous pouvez ranger vos affaires dans le **sac intérieur** du topcase parfaitement étanche en nylon de haute qualité. Ce sac est doté d'une poignée de transport et d'une bandoulière amovible.



Avec lui, vous ne vous perdrez plus : le **BMW Motorrad Navigator III** utilisant la norme Bluetooth® combine les fonctions de calculateur d'itinéraires et de voyage, de récepteur GPS et de boussole. Un kit de batteries permet, en outre, de l'utiliser en randonnée ou même à bord de votre voilier.



Découvrez l'univers de la moto dans toute sa richesse avec les voyageurs partenaires de BMW Motorrad. Au choix : itinéraires courts, expéditions route/tout terrain ou **stages de pilotage et de sécurité**. Le tout naturellement sur des motos BMW.

Une bonne préparation est le préalable d'un voyage réussi. Des solutions fonctionnelles font de chaque voyage une aventure. Votre concessionnaire BMW Motorrad vous propose un riche choix d'accessoires pratiques BMW Motorrad à monter a posteriori sur votre moto.

Pour en savoir plus sur la gamme des accessoires BMW Motorrad, merci de consulter la dernière édition de notre catalogue accessoires.

Teintes et caractéristiques.

Le pilote ne doit pas être le seul à admirer la vue sur sa Grand Tourisme. Pour tous les regards admirateurs, la BMW R 1200 RT est disponible en trois couleurs élégantes. Parce que la beauté compte aussi pendant les voyages. Deux couleurs de spoiler moteur (gris ardoise métal ou blanc aluminium métal) peuvent être combinées au choix avec les différentes teintes de carénage.



Peinture : bleu Biarritz
Spoiler moteur : blanc aluminium métal mat



Peinture : argent titane
Spoiler moteur : gris ardoise métal mat



Peinture : beige sable
Spoiler moteur : blanc aluminium métal mat

Moteur	
Type :	Moteur Boxer bicylindre quatre temps, refroidi par air et huile, un arbre à cames et quatre soupapes par cylindre, un arbre d'équilibrage central
Alésage x course :	101 mm x 73 mm
Cylindrée :	1170 cm ³
Puissance nominale :	110 ch / 81 kW à 7500 tr/min*
Couple :	115 Nm à 6000 tr/min*
Rapport volumétrique :	12,0/1
Préparation du mélange / gestion moteur :	Injection électronique numérique séquentielle phasée : BMS-K avec coupure d'injection en décélération, double allumage
Dépollution :	Catalyseur trois voies avec une sonde lambda / cylindre, norme de dépollution UE3

Performances / Consommations	
Vitesse maximale (sur circuit) :	Supérieure à 200 km/h
Consommation en l/100 km à vitesse constante de 90 km/h :	3,6 l
constante de 120 km/h :	4,8 l
Type de carburant :	Super sans plomb 98 RON, mais utilisable avec un taux d'octane minimum de 95 RON grâce à la gestion automatique du cliquetis

Équipement électrique	
Alternateur :	Triphasé 60 A / 720 W
Batterie :	12 V / 19 Ah

Transmission	
Embrayage :	Embrayage monodisque à sec à commande hydraulique
Boîte de vitesses :	Boîte de vitesses à crabots à six rapports avec engrenages à denture hélicoïdale
Transmission secondaire :	Cardan

Partie cycle / Freins	
Cadre :	Deux parties : cadre avant et arrière avec ensemble moteur et boîte de vitesses intégrés à la structure portante

Guidage de la roue avant / suspension :	Telelever BMW Motorrad, diamètre des tubes 35 mm, combiné ressort-amortisseur central (détente réglable électroniquement avec l'ESA ¹⁾)
Guidage de la roue arrière / suspension :	Monobras oscillant en fonte d'aluminium avec Paralever BMW Motorrad, combiné ressort-amortisseur WAD asservi au débattement, précontrainte réglable en continu (électronique avec l'ESA ¹⁾) par vérin hydraulique et molette, détente réglable (détente électronique avec l'ESA ¹⁾)

ESA ¹⁾ :	Réglage électronique de la suspension. Tarage des amortisseurs (détente) en fonction du réglage présélectionné par actionnement d'un bouton.
---------------------	--

Débattement avant / arrière :	120 mm / 135 mm
Empattement (à vide suivant DIN) :	1485 mm
Chasse (à vide suivant DIN) :	115,8 mm

Angle de tête de fourche (à vide suivant DIN) :	63,8°
Roues :	Roues en fonte d'aluminium
Dimensions jante à l'avant :	3,50 x 17"
Dimensions jante à l'arrière :	5,50 x 17"
Pneumatique à l'avant :	120 / 70 – ZR 17
Pneumatique à l'arrière :	180 / 55 – ZR 17
Frein à l'avant :	Frein double disque flottant de 320 mm de diamètre et étrier à quatre pistons

Frein à l'arrière :	Frein monodisque, diamètre 265 mm, à double étrier flottant
ABS :	ABS Intégral II BMW Motorrad

Dimensions et poids	
Hauteur de selle à vide :	820 mm – 840 mm
Arcade entrejambe (à vide) :	780 mm – 800 mm (selle basse, en option)
	1880 mm / 1920 mm
	1800 mm / 1840 mm (selle basse, en option)

Poids à vide en ordre de marche (tous pleins faits) ²⁾ :	259 kg
Poids à sec :	229 kg
Poids total admissible :	495 kg
Charge utile (avec équipement de série) :	236 kg
Capacité utile du réservoir :	27 l
Réserve :	env. 4 l
Longueur :	2230 mm
Hauteur (sans rétroviseurs) :	Base du pare-brise : 1430 mm
	Arête supérieure du pare-brise : 1560 mm
Largeur (avec rétroviseurs) :	avec rétroviseurs : 905 mm (sans valises)
	avec valises : 980 mm

* Ces valeurs ne s'appliquent pas au marché français, où elles sont respectivement de 107 ch (79 kW) à 7500 tr/min et 115 Nm à 6000 tr/min.

¹⁾ En option

²⁾ Suivant la directive européenne 93/93/CEE : tous pleins faits, avec réservoir d'essence rempli à 90 % de la capacité utile

BMW Motorrad
Tour



R 1200 RT

Le plaisir de conduire

bmw-motorrad.fr

