



BMW Motorrad
Sport



R 1200 S

Le plaisir de conduire

R 1200 S

Sport. Sport. Sport.

La nouvelle BMW R 1200 S propulsée par le bicylindre BMW Motorrad le plus sportif à ce jour. Bien relayés par une remarquable partie cycle, les 122 ch (90 kW)* et le couple de 112 Nm à 6 800 tr/min* peuvent s'exprimer avec brio sur l'asphalte.

* hors marché français où ces valeurs sont respectivement de 107 ch (79 kW) et de 110 Nm à 5250 tr/min

De bout en bout, une sportive absolue.
De bout en bout, une sportive absolue.



Le comportement des projectiles en courbe n'a pas fini d'étonner les balisticiens. En effet, lancée sur l'asphalte, la BMW R 1200 S suit une ligne de tir parfaite grâce à son excellente partie cycle. Le Telelever et le Paralever BMW Motorrad ont effectivement des réactions finement dosées, garantissant un contact optimal avec le sol. Pour les sportifs purs et durs, des amortisseurs Öhlins exclusifs sont disponibles en option.

Le missile se catapulte vers son objectif.
Le missile se catapulte vers son objectif.

s chronos !
A vos chronos !
A vos chronos !
A vos chronos !

Le temps se fige, juste avant le départ.

Même en termes d'accélération négative, la BMW R 1200 S réalise des performances record. Le système de freinage facile à doser offre un mordant impressionnant grâce à des disques surdimensionnés et à des étriers à 4 pistons. L'ABS bi-voie disponible en option peut être débrayé pour l'utilisation sur circuit.





L'intelligence d'un physicien.
L'intelligence d'un athlète.
Dans le corps d'un athlète.

Posséder à la fois les muscles et l'intelligence est un atout majeur. Surtout lorsque la fusion est fonctionnelle. Comme c'est le cas du design sportif de la BMW R 1200 S.

L'ergonomie de la BMW R 1200 S est la base d'une relation harmonieuse. Pour que le pilote et la machine forment un duo imbattable.



Mi-homme, mi-machine. Le centaure des temps modernes.
Mi-homme, mi-machine. Le centaure des temps modernes.
Mi-homme, mi-machine. Le centaure des temps modernes.





Le sport à l'intérieur et à l'extérieur.
Le sport à l'intérieur et à l'extérieur.
Le sport à l'intérieur et à l'extérieur.

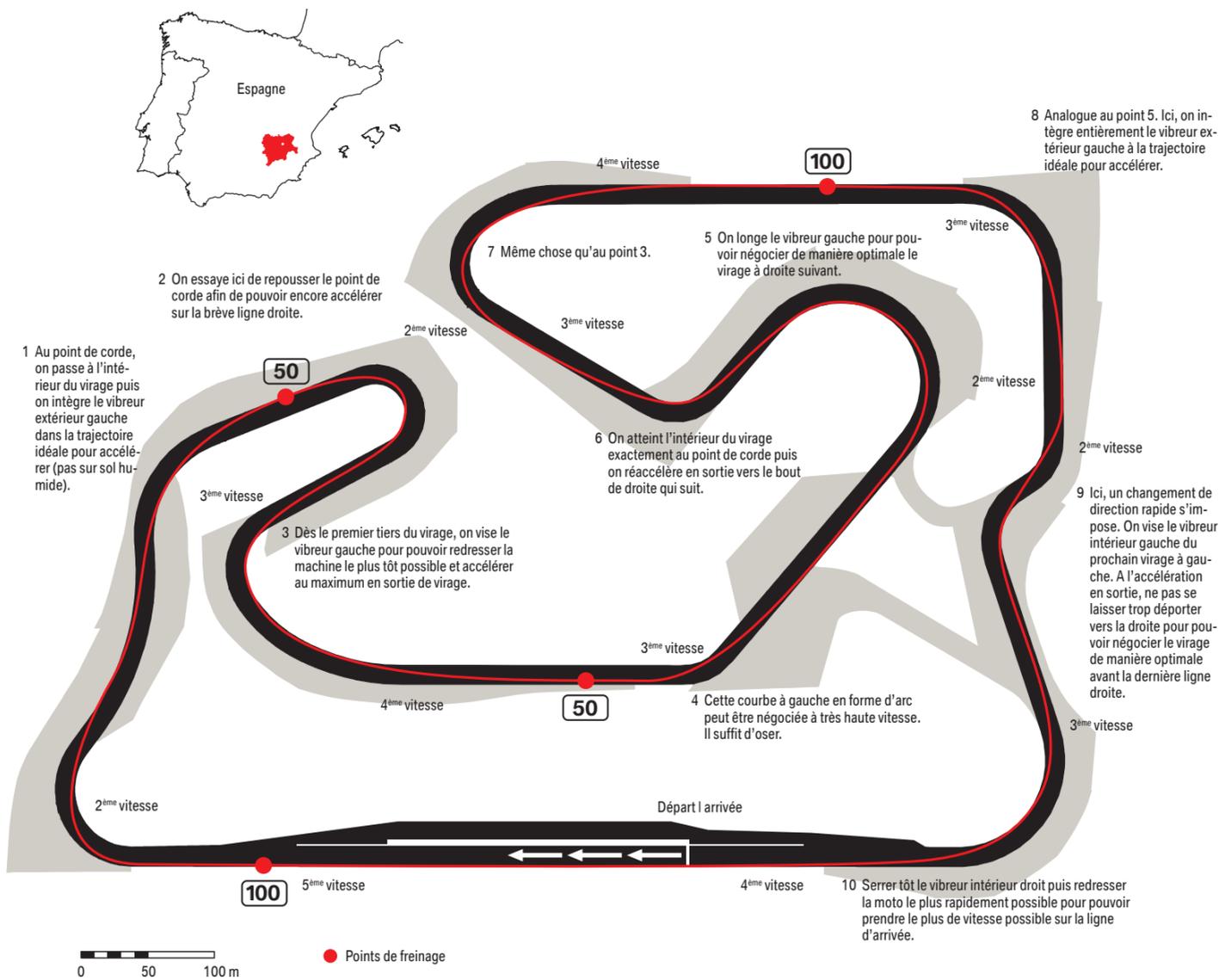
Le sport est un investissement physique. Raison de plus pour le pilote de prendre soin de son corps et de le protéger de manière optimale. Par exemple avec l'ensemble ProRace, les gants ProRace, les bottes ProRace. Et un casque Sport Integral ProRace BMW Motorrad.



Entraînement à Albacete, Espagne.

Technique
Equipements en option
Accessoires
Teintes
Caractéristiques techniques

Sport
R 1200 S



Champion d'Allemagne de motocross, champion d'Allemagne de Supersport, deux fois vainqueur du Grand Prix de Macao avec son circuit en ville qui passe pour le plus éprouvant du monde. Pour ne citer que quelques titres que Markus Barth compte à son palmarès. Ce sportif de haut niveau est le parfait pilote pour la BMW R 1200 S sur le circuit d'Albacete. Réalisez votre meilleur tour en suivant ces quelques conseils de champion.



Une prise d'angle de 52°. Un record !



La BMW R 1200 S possède un cadre en trois parties avec moteur intégré à la structure portante. Les éléments avant et central du treillis sont en tubes d'acier, alors que l'élément arrière vissé est en tubes d'aluminium léger à section carrée pour optimiser le poids et limiter l'encombrement.

Sur la route du succès. Le Telelever BMW Motorrad.

La nouvelle BMW R 1200 S bénéficie d'une version particulièrement légère du Telelever BMW Motorrad breveté qui allie les avantages de la fourche télescopique et du bras oscillant. En combinaison avec le combiné ressort-amortisseur central, toutes les exigences envers le guidage de la roue avant sont satisfaites. Sur la route, le Telelever BMW Motorrad enthousiasme par la finesse de ses réponses. Il offre une grande stabilité longitudinale ainsi qu'une tenue de cap et une stabilité directionnelle optimale jusqu'à la vitesse maximale (sur circuit uniquement). La plongée au freinage est minimisée. Sur la R 1200 S, la géométrie du Telelever a été

adaptée à une utilisation sportive. Elle autorise une prise d'angle maximale de 52°. Il ne vous reste plus qu'à foncer dans les virages et tester les sliders.

Le meilleur pour les courbes. Le Paralever BMW Motorrad.

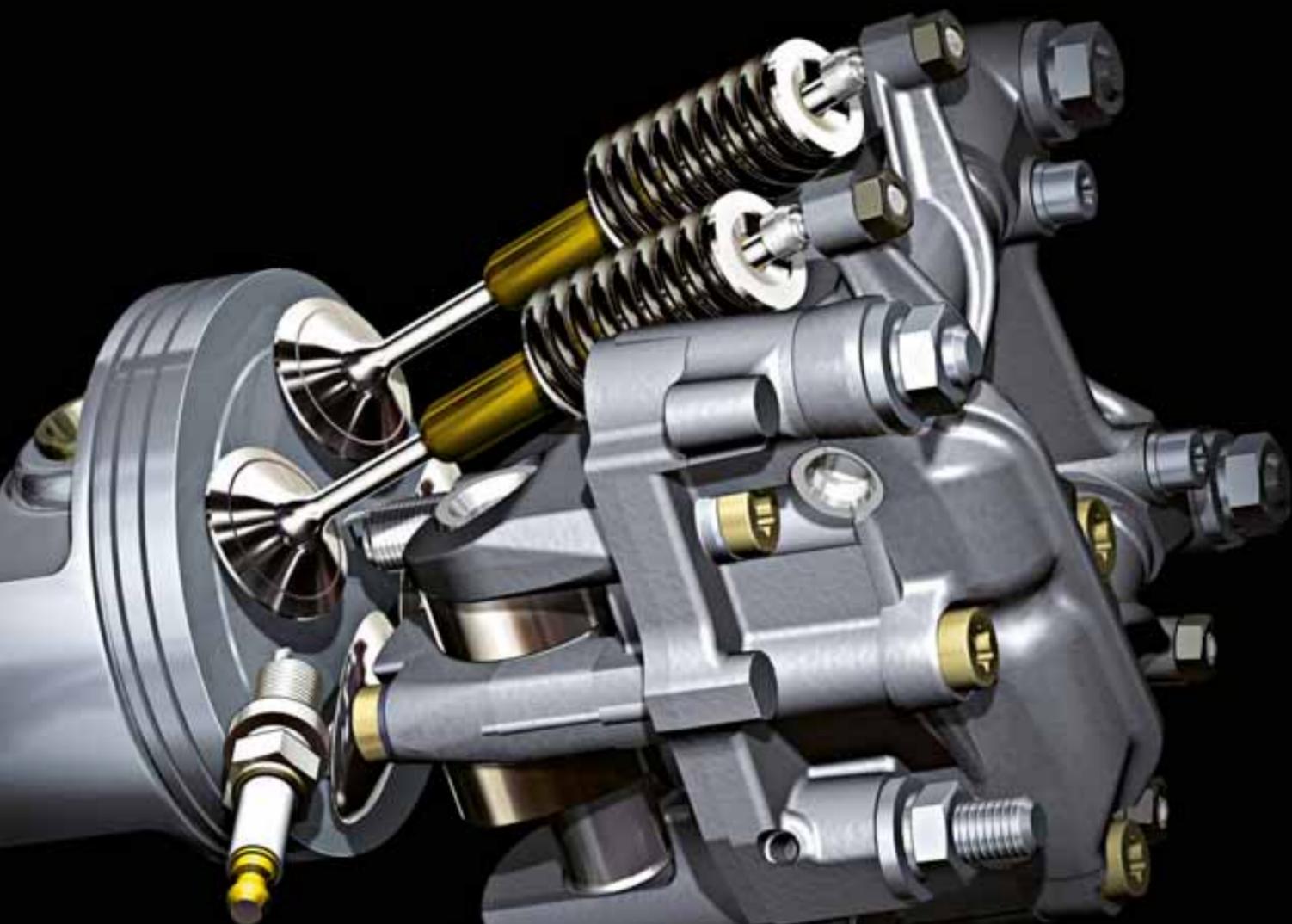
Le Paralever BMW Motorrad combine les fonctions de guidage de la roue arrière et de transmission de la force motrice. La barre anti-couple, destinée à minimiser les réactions aux transferts de charge, est placée au-dessus du bras oscillant, ce qui augmente la garde au sol. La transmission secondaire est légère et très compacte.

L'axe arrière creux est un parfait exemple de construction allégée innovante et contribue, en relation avec la construction du bras oscillant optimisée au point de vue poids, à une nette réduction des masses non suspendues. La partie cycle réagit encore plus rapidement aux sollicitations. Les fonctions de suspension et d'amortissement sont confiées à un combiné ressort-amortisseur WAD (à amortissement asservi au débattement). Le principe de ce dispositif se traduit par une progressivité croissante de l'amortisseur au fur et à mesure que la course de débattement augmente.

Un petit plus pour les secondes décisives.

La suspension sport. BMW Motorrad offre, avec les amortisseurs Öhlins entièrement réglables disponibles en option, une caractéristique purement sportive pour les sollicitations extrêmes. Les réponses et les réserves pour l'utilisation sportive sont encore optimisées par rapport à la suspension de série. Le combiné ressort-amortisseur arrière dispose en plus d'un réglage longitudinal permettant de régler l'arrière en hauteur indépendamment du réglage de la précontrainte. Le combiné ressort-amortisseur sport dispose lui aussi de la fonction WAD.

122 ch* et un esprit sportif.



La première place est réservée. Pour le nouveau bicylindre.

Le moteur bicylindre à plat actuel de 1 170 cm³ a été remanié en de nombreux points pour la R 1200 S. Résultat : ce flat-twin BMW Motorrad est le Boxer le plus sportif de tous les temps. Mais ce moteur n'enthousiasme pas seulement par sa puissance phénoménale de 122 ch (90 kW)*. Son extrême sportivité découle également d'une remarquable aptitude à grimper dans les tours et d'une plage de régime culminant à 8 800 tr/min. Avec son couple maximal de 112 Nm à seulement 6 800 tr/min**, il a le punch nécessaire pour décrocher les meilleures places au classement. Le recours systématique à la construction allégée a permis de réduire radicalement le poids malgré l'ajout d'un arbre d'équilibrage éliminant les vibrations gênantes. Le moteur dispose également d'un nombre nettement plus important de capteurs, ce qui, combiné à l'électronique moteur BMS-K, conduit à plus de puissance et à une consommation en baisse. Cette électronique moteur remplace un starter. Des capteurs de cliquetis et le double allumage perfectionné sont les garants d'une combustion optimale. Ils assurent un fonctionnement parfaitement régulier du moteur à une vitesse constante à faible régime.

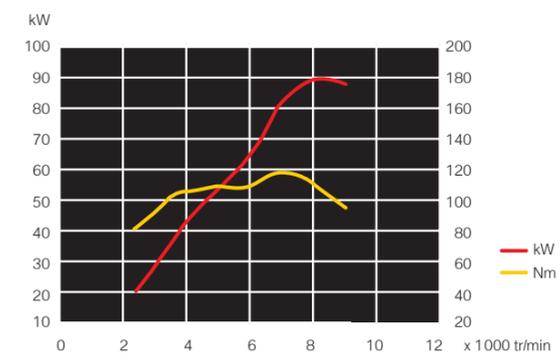
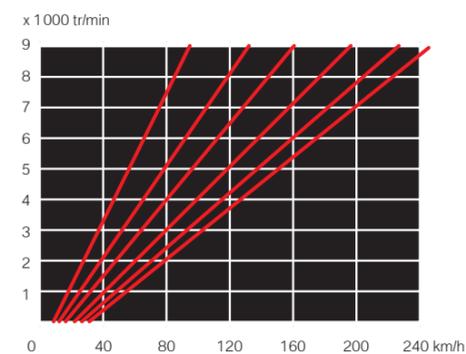
Construit pour des performances de pointe. Les ingénieurs de BMW Motorrad ne se contentent pas de demi-mesures. Pour faire honneur au « S » de la R 1200 S, ils se sont une fois de plus surpassés en optimisant le bicylindre pour obtenir une puissance effective et des montées en régime exceptionnelles. Les arbres à cames reposent sur trois paliers (au lieu de deux), améliorant ainsi la résistance aux vibrations. Les soupapes d'échappement refroidies au sodium sont creuses, et donc encore plus légères. Les soupapes et les bielles ont été renforcées et les sections d'admission agrandies. Les temps d'ouverture et de fermeture des soupapes sont modifiés pour un meilleur remplissage des cylindres. Le taux de compression de 12,5/1 est obtenu par des pistons plus hauts. La cinématique spécifique à effet progressif qui pilote les papillons de grand diamètre assure des réponses ultra-précises à charge partielle.

Une sportive jusque dans le moindre détail. Grâce à toute une série d'évolutions techniques parfaitement accordées, la boîte de vitesses de la BMW R 1200 S offre de nombreux avantages. Les pignons à denture hélicoïdale s'engrènent tout en douceur, assurant ainsi un fonctionnement silencieux. Les passages des rapports s'opèrent par le biais de manchons baladeurs spéciaux. En combinaison avec le sélecteur optimisé, cela facilite les changements de vitesses. Les rapports s'engagent avec précision, avec des débattements courts et un effort réduit au levier.

Fair-play. Freiner et attendre les autres. La BMW R 1200 S bénéficie du système de freinage BMW Motorrad qui se distingue par son mordant et ses réactions très précises. Les deux disques avant flottants de 320 mm de diamètre sont pincés par deux étriers à quatre pistons. Les flexibles de frein armés en acier tressé assurent à tout moment un point de pression constant et stable. L'ABS BMW Motorrad au poids optimisé est proposé en option. Le surpoids est limité à 1,5 kg, car une sportive qui se veut rapide ne doit pas peser trop lourd sur la balance. Le nouvel ABS dispose d'une fonction de diagnostic étendue. Il peut être débrayé pour une utilisation sur circuit.

Parfaite condition physique. Le cardan. La R 1200 S reprend aussi le principe de la transmission secondaire à cardan, cher à BMW Motorrad. Placé à l'intérieur du système Paralever, l'arbre à cardan reliant la boîte de vitesses à la roue arrière se distingue par une durée de vie extrêmement élevée et des performances constantes. En matière de réponses sportives et de développement de puissance, la transmission par cardan au poids réduit de BMW Motorrad est exemplaire.

* 107 ch (79 kW) en version française
** 110 Nm à 5 250 tr/min en version française



Le terrain de sport idéal.

Chez BMW Motorrad, le pilote joue le rôle principal. Plus la selle est large, notamment à l'avant, plus la marge de manœuvre est réduite, et ce pas seulement en position déhanchée sur un circuit. C'est pourquoi la selle de la R 1200 S est optimisée au niveau de l'arcade entrejambe. La partie avant est plus étroite pour augmenter la liberté de mouvement. La selle de série a une hauteur de 830 mm, ce qui correspond à une arcade entrejambe, autrement dit de talon à talon, de 1 810 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 à haute vitesse. Les supports de repose-pied pour passager sont vissés et peuvent être déposés pour l'utilisation sur circuit.

Côté design, la R 1200 S est résolument axée sur la sportivité. Celle-ci se manifeste entre autres à travers la silhouette svelte et dynamique et les tubes d'échappement typés, logés sous la selle. Même le carénage arrière a une forme élancée et agressive. Le feu arrière à 18 diodes électroluminescentes ne brille pas seulement par son dessin attrayant mais aussi par une durée de vie nettement plus longue et une consommation électrique ex-

trêmement faible (seulement quelque 10 à 20 % par rapport à un feu arrière conventionnel). La partie avant est reconnaissable entre mille avec ses « naseaux » typiques et ses phares asymétriques.

Toutes les informations sous les yeux. Le tableau de bord est exemplaire avec son compteur de vitesse et son compte-tours au style classique et sportif affichant rapidement et clairement les performances momentanées de la nouvelle R 1200 S. L'afficheur électronique fait office d'interface entre le pilote et sa moto. Sur la route menant au circuit, il renseigne en permanence sur le nombre de kilomètres parcourus, la température de l'huile, l'autonomie

restante et l'heure. La moto comprend également un indicateur de rapport engagé. Pour une parfaite vue d'ensemble, le poste de pilotage est doté d'un éclairage des instruments qui s'adapte automatiquement aux conditions de luminosité ambiantes.



Pas d'équipée sans équipement. Equipements en option BMW Motorrad.



Partie cycle sport

Composée à l'avant et à l'arrière d'amortisseurs Öhlins entièrement réglables, elle permet d'adapter parfaitement la moto à ses besoins. Elle garantit des réponses très fines et de grandes réserves pour l'utilisation sportive.

Système de contrôle de la pression des pneumatiques RDC

Il surveille en permanence la pression dans les pneumatiques grâce à des capteurs. Les données mesurées sont affichées sur l'écran d'information plat. Le RDC prévient le pilote de tout écart de pression anormal sur l'écran ou par un témoin.

ABS BMW Motorrad

Encore plus de sécurité grâce au nouvel ABS bivoie. Avec un poids de 1,5 kg seulement, un encombrement nettement inférieur et de nouvelles fonctions de diagnostic. Débrayable suivant les besoins.

Autres équipements en option :

- Poignées chauffantes*
- Alarme antivol*
- Pneumatiques larges 190 / 50 ZR 17
- Ordinateur de bord

Le sport et la classe. Les accessoires.



Béquille d'atelier

La béquille d'atelier permet de soulever la R 1200 S à l'arrière. Procéder à des travaux d'entretien ou changer un pneu devient un jeu d'enfant.

Capot de selle arrière

Cet équipement s'adresse à ceux qui souhaitent donner à leur R 1200 S une esthétique encore plus sportive. Il remplace la selle passager en s'intégrant harmonieusement à l'esthétique dynamique de l'ensemble.

Silencieux sport

Entièrement réalisé en titane et en carbone, le silencieux sport Akrapovič® ne pèse qu'environ 3,5 kg. Il se distingue par ses matériaux haut de gamme, son ajustage parfait et sa facilité de montage.



Sacoche de réservoir

Le compartiment principal étanche a une contenance de 23 l qui peut être étendue à 32 l environ. Une housse imperméable n'est pas nécessaire. Sous le porte-cartes étanche se trouve une pochette supplémentaire pour les petits objets.

Softbag Sport, petit modèle

Le compartiment principal imperméable a une contenance de 19 l environ. Le softbag dispose de deux poches extérieures et d'une poignée sur le couvercle. Il se fixe à l'aide de sangles et garantit, grâce à une excellente finition, un bon maintien en place même à vitesse soutenue.

Saute-vent teinté

Le saute-vent teinté souligne le look sportif de la moto.

Autres accessoires :

- Outillage de bord avec set d'entretien
- Alarme antivol
- Poignées chauffantes
- Valises sport

Teintes.



Peinture : argent titane métal / rouge magma uni
Selle : rouge magma uni / selle passager : noir
(Peinture bicolore moyennant supplément de prix)



Peinture : jaune brillant métal
Selle : noir



Peinture : noir uni
Selle : noir



Peinture : blanc aluminium métal mat
Selle : noir

Caractéristiques techniques.

Moteur	
Type	Boxer bicylindre 4 temps refroidi par air/huile, un arbre à cames et 4 soupapes par cylindre, arbre d'équilibrage central
Alésage x course	101 mm x 73 mm
Cylindrée	1 170 cm ³
Puissance nominale	122 ch (90 kW) à 8 250 tr/min*
Couple	112 Nm à 6 800 tr/min**
Taux de compression	12,5/1
Préparation du mélange / gestion moteur	Injection électronique numérique séquentielle phasée : BMS-K avec coupure d'injection en décélération, double allumage
Dépollution	Catalyseur trois voies à régulation lambda

Performances / Consommations

Vitesse maximale (sur circuit)	supérieure à 200 km/h
Consommation à 90 km/h	4,3 l / 100 km
Consommation à 120 km/h	5,6 l / 100 km
Type de carburant	Super Plus 98 (indice RON), super 95 (RON) possible

Équipement électrique

Alternateur	Triphasé 600 W
Batterie	12 V / 14 Ah

Transmission

Embrayage	Embrayage monodisque à sec à commande hydraulique
Boîte de vitesses	Boîte 6 vitesses commandée par crabots, à denture hélicoïdale
Transmission secondaire	Cardan

Partie cycle

Cadre	Trois parties : cadre avant et cadre arrière avec ensemble moteur et boîte de vitesses intégré à la structure portante
Guidage de la roue avant / suspension	Telelever BMW Motorrad, diamètre des tubes 41 mm, combiné ressort-amortisseur central
Guidage de la roue arrière / suspension	Monobras oscillant en aluminium type Paralever BMW Motorrad, combiné ressort-amortisseur WAD (à amortisseur asservi au débattement), précontrainte réglable en continu, détente réglable
Débattement avant/arrière	110 mm / 120 mm
Empattement (à vide norme DIN)	1 487 mm
Chasse (à vide norme DIN)	87 mm
Angle de tête de fourche (à vide norme DIN)	66°
Roues	Jantes en fonte d'aluminium
Dimensions jante à l'avant	3,5 x 17"
Dimensions jante à l'arrière	5,5 x 17", 6,00 x 17" avec pneumatique large (option)
Pneumatique à l'avant	120 / 70 - ZR 17
Pneumatique à l'arrière	180 / 55 - ZR 17, 190 / 50 - ZR 17 avec pneumatique large (option)
Frein à l'avant	Frein double disque flottant de 320 mm de diamètre, étrier fixe à quatre pistons
Frein à l'arrière	Frein monodisque de 265 mm de diamètre et étrier fixe à 2 pistons
ABS	ABS BMW Motorrad en option, débrayable

Dimensions et poids

Hauteur de selle à vide	830 mm
Arcade entrejambe à vide	1810 mm
Poids à vide en ordre de marche (tous pleins faits)***	213 kg
Poids à sec****	190 kg
Poids total maximum autorisé	410 kg
Charge utile*****	197 kg
Capacité utile du réservoir	17 l
dont réserve	4 l
Longueur	2 151 mm
Hauteur sans rétroviseurs	1 177 mm
Largeur avec rétroviseurs	870 mm

* 107 ch (79 kW) à 7 000 tr/min en version française
 ** 110 Nm à 5 250 tr/min en version française
 *** Suivant la directive européenne 93/93/CEE : tous pleins faits, avec réservoir d'essence rempli au moins à 90 % de sa capacité utile
 **** Sans aucun plein
 ***** Avec équipement de série

BMW Motorrad
Sport



R 1200 S

Le plaisir de conduire

bmw-motorrad.fr