

# La nouvelle BMW R 1200 RT. Table des matières.



1. Technique et caractéristiques. ....	3
2. Dotations. ....	12
3. Caractéristiques de puissance et de couple. ....	15
4. Fiche technique. ....	16
5. Couleurs. ....	17



# 1. Technique et caractéristiques.

## **La nouvelle génération boxer dans le segment des grand tourisme – plus puissante, plus légère et idéale pour la conduite active et les voyages décontractés.**

La grand tourisme R 1200 RT est le deuxième modèle de la nouvelle génération boxer à être présenté par BMW Motorrad. Les ingénieurs BMW ont optimisé sur tous les critères et caractéristiques cette nouvelle moto basée sur la technique de la R 1200 GS lancée au printemps 2004.

Si sa devancière, la R 1150 RT, était déjà synonyme de voyages dans le confort et en toute souveraineté, la R 1200 RT, quant à elle, séduit grâce à une puissance portée à 74 kW (100 ch) (81 kW/110 ch en dehors de la France), pour un poids réduit d'environ 20 kg, lui conférant ainsi un net surplus de dynamisme et d'agilité. Dotée d'un excellent comportement dynamique, d'un agrément de conduite sublime et d'une carrosserie aux dimensions généreuses pour une protection très efficace contre le vent et les intempéries et bénéficiant d'une conception ergonomique parfaite pour une conduite active, la nouvelle R 1200 RT présente tous les atouts pour occuper une place de choix dans la faveur des motards amateurs de grand tourisme.

Complétée par une large gamme d'équipements et d'accessoires taillés sur mesure et répondant aux souhaits individuels, la nouvelle R 1200 RT s'impose une fois de plus comme référence pour les voyages sûrs et confortables, mais pourtant dynamiques sur deux roues.

### **Aperçu des principales caractéristiques de la nouvelle R 1200 RT :**

- Poids en ordre de marche (sans valises) 259 kg, poids à sec (sans valises) 229 kg.
- Moteur bicylindre à plat d'une cylindrée de 1200 cm<sup>3</sup>, refroidi par air et équipé d'un arbre d'équilibrage, se distinguant par un nouveau réglage.
- Puissance accrue : 74 kW (100 ch) pour un couple maxi. de 115 Nm.
- Gestion électronique du moteur de type BMS-K avec double allumage et régulateur anticliquetis.
- Pot catalytique trifonctionnel réglé par deux sondes lambda.
- Boîte de vitesses à six rapports à denture hélicoïdale.
- Réseau de bord innovant faisant appel à la technologie du bus CAN.
- Cadre treillis tubulaire, allégé et extrêmement rigide.
- Paralever de construction légère avec transmission par arbre à cardan allégé, combiné ressort/amortisseur réglable du type WAD.
- Telelever à rigidité élevée et à réponse confortable.

- Nouvelles roues coulées.
- Freins EVO avec BMW Motorrad Integral ABS de série dans la version partiellement intégrale.
- Nouvelle carrosserie offrant une très bonne protection contre le vent et les intempéries, avec rétroviseurs intégrés.
- Bulle à réglage électrique.
- Réservoir en matière synthétique d'une capacité de 27 litres assurant une grande autonomie.
- Selle réglable et divisée en deux parties, en deux versions pour des hauteurs d'assise comprises entre 780 et 840 mm.
- Nouvelles valises rigides (de 32 litres chacune) fournies de série, avec système de fermeture précise à quatre points et couvercle peint dans la couleur de la carrosserie.
- Rails de réservoir permettant la fixation aisée d'accessoires.

### **Moteur – des modifications pour gagner en puissance.**

Inauguré sur la R 1200 GS, le bicylindre à plat entièrement nouveau d'une cylindrée de 1170 cm<sup>3</sup> et doté d'un arbre d'équilibrage constitue la base mécanique de la nouvelle R 1200 RT. L'architecture de ce moteur est décrite en détail dans le dossier de presse de la R 1200 GS.

En France, la puissance de la R 1200 RT est de 74 kW (100 ch). Dans tous les autres pays, le véhicule est livré avec une puissance de 81 kW (110 ch).

Au niveau du moteur, le système d'admission revu, le nouveau silencieux ainsi que les arbres à cames légèrement évolués constituent les principales modifications par rapport à la R 1200 GS. Le rapport volumétrique géométrique est porté à 12,0/1 à l'aide de pistons plus longs.

Grâce à la gestion moteur électronique du type BMS-K (pour BMW Motor-Steuerung) à régulation anticliquetis présentée en première sur la R 1200 GS et permettant de piloter la composition du mélange cylindre par cylindre grâce à deux sondes lambda séparées, la R 1200 RT transpose l'avance technologique de la nouvelle génération de moteurs boxers à la catégorie des grand tourisme. A l'instar de la GS, cette gestion moteur de la dernière génération comprend un régulateur automatique du ralenti et un enrichissement du mélange au démarrage à froid. Le régulateur anticliquetis permet de tolérer même des carburants de qualité inférieure jusqu'à un indice RON 95 (rendement optimal à RON 98, rendement réduit à RON 95) sans risque pour le moteur. Associée au rapport volumétrique élevé et au double allumage, l'adaptation précise du mélange pour chaque cylindre réduit

la consommation de carburant par rapport à celle de la devancière R 1150 RT. Si à 120 km/h, la R 1200 RT consomme 4,8 l aux 100 km, la R 1150 RT consommait en effet 5,5 l aux 100 km à vitesse égale. Grâce au système de dépollution des gaz d'échappement à catalyseur trifonctionnel – un standard mis en œuvre chez BMW Motorrad depuis de longues années et toujours adapté au dernier état de l'art – la R 1200 RT fait, elle aussi, preuve d'une écocompatibilité maximale.

### **Boîte de vitesses – un sixième rapport court privilégiant le dynamisme.**

La boîte de vitesses à pignons à denture hélicoïdale entièrement reconçue pour la R 1200 GS et ne pesant que 13 kg équipe aussi la R 1200 RT. Grâce au peaufinage du mécanisme à cliquet et bras de verrouillage, la commande précise et aisée de la boîte avec des courses courtes entre les différents rapports s'est vue encore améliorée.

La démultiplication courte du sixième rapport favorise les qualités dynamiques. Grâce à l'étagement optimal des rapports, la moto passe de zéro à 100 km/h en 3,6 secondes seulement – une valeur impressionnante.

### **Cadre – une conception nouvelle selon un principe éprouvé.**

Le cadre tubulaire en acier composé de deux éléments offre un maximum de rigidité et de stabilité. Il conserve l'architecture allégée du type treillis connue de la R 1200 GS, intégrant le moteur comme élément porteur. Cependant, les structures nécessaires pour recevoir la carrosserie de la RT ont nécessité une reconception du cadre.

Ainsi, l'élément avant du cadre est réalisé en tubes d'acier soudés. L'élément arrière est constitué de tubes d'acier droits soudés les uns aux autres. Comme sur tous les modèles boxer à culasse quatre soupapes, le cadre tant avant qu'arrière est vissé au groupe motopropulseur, formant ainsi la structure porteuse. L'articulation du bras longitudinal du Telelever, soit du système de guidage de la roue avant sur le carter moteur a été conservé, le monobras oscillant du type Paralever étant articulé sur le cadre arrière.

### **Guidage de la roue avant – un Telelever modifié par rapport à la devancière.**

Pour l'emploi exclusif sur la route et pour des raisons de confort, le Telelever mis en œuvre sur le modèle précédent avec des tubes plongeurs d'un diamètre de 35 mm s'est avéré être la solution optimale. Grâce au bras longitudinal modifié emprunté à la R 1200 GS et à une géométrie adaptée, le nouvel ensemble assure une suspension équilibrée, à la fois sportive et

confortable. A l'instar de la R 1200 GS, la géométrie de ce système exempt d'entretien élimine quasi entièrement la plongée au freinage, ce qui améliore entre autres la stabilité de la moto au freinage en position inclinée. A l'avant, le débattement est de 120 mm.

### **Guidage et suspension de la roue arrière – Evo-Paralever et combiné ressort/amortisseur du type WAD.**

Le Paralever BMW Motorrad (Evo-Paralever) avec la transmission par arbre à cardan allégé pèse à peine plus lourd qu'un bras oscillant conventionnel avec une transmission par chaîne. Hormis les modifications requises pour pouvoir adopter un pneu plus large, ce système de guidage de roue a été repris tel quel de la R 1200 GS sur laquelle la nouvelle conception a déjà fait preuve d'une avance significative. Cet ensemble est plus rigide que sur le modèle précédent tout en pesant moins lourd.

La biellette anticouple pour le carter du couple conique est désormais montée au-dessus du monobras ; il en résulte une meilleure garde au sol à ce niveau. Le gain de poids de dix pour cent par rapport au système précédent a permis de réduire les masses non suspendues en conséquence. Le pilote profite ainsi d'une réponse sensible et de réactions réduites de la moto aux transferts de masses.

Un trou passant de 50 mm de diamètre dans le tube de l'axe de roue du carter du couple conique rend le nouveau look de ce dernier particulièrement dynamique. Le couple conique bénéficie d'un remplissage d'huile à vie ; il n'est donc plus nécessaire de vidanger l'huile.

La suspension arrière logée sur le bras Paralever fait appel à un combiné ressort/amortisseur à gaz haut de gamme asservi à la course de débattement (WAD). Il se traduit par une progressivité croissante de l'amortisseur au fur et à mesure que la course de débattement augmente. Ainsi, la suspension réagit de manière sensible et confortable aux moindres irrégularités de la chaussée, tout en présentant de généreuses réserves sur routes dégradées parsemées d'ornières ou d'autres grosses irrégularités. Ce système avait été inauguré en 2002 sur la R 1150 GS Adventure. Le débattement est de 135 mm à l'arrière.

Le système de tarage électronique de la suspension (**Electronic Suspension Adjustment – ESA**) est proposé en option pour la nouvelle R 1200 RT. Ce système qui avait fêté sa première mondiale sur la nouvelle K 1200 S permet de régler la précontrainte du ressort ainsi que le taux d'amortissement – ce dernier même en roulant – en actionnant tout simplement un bouton au guidon.

### **Roues et pneus – roues coulées en alliage léger au nouveau look à cinq branches.**

Légères et aérées, les nouvelles roues en aluminium coulé au look à cinq branches 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.

### **Freins – système de freinage EVO avec ABS partiellement intégrale pour des décélérations en toute sécurité.**

Associé au BMW Motorrad Integral ABS proposé en équipement standard, le système de freinage EVO qui a déjà fait la preuve de ses atouts 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. Afin de tenir compte d'un souhait souvent exprimé de la part des clients, la nouvelle R 1200 RT sera proposée uniquement avec l'ABS en version partiellement intégrale, privilégiant le dynamisme de conduite.

A l'avant, les disques de frein mesurent 320 millimètres de diamètre. Afin de réduire les masses non suspendues et de permettre un dosage plus fin, le diamètre du disque arrière a été réduit à 265 millimètres (contre 276 mm sur la devancière).

Les conduites de frein gainées d'acier ainsi que les étriers de freins plus rigides que sur le modèle précédent présentent non seulement un léger avantage de poids, mais se distinguent de plus par un point dur mieux défini et encore plus stable.

### **Réseau de bord – des fonctionnalités élargies reposant sur la technologie du bus CAN.**

Le réseau de bord innovant offre une grande fiabilité et des fonctionnalités nettement plus importantes tout en réduisant le câblage. Le «Single-Wire-System» inauguré, pour les motos BMW, sur la R 1200 GS transmet toutes les informations relatives au véhicule par un seul bus aux boîtiers connectés. Dans la pratique, ce bus est un système à deux lignes. Grâce à la technologie du bus CAN (Controller Area Network), tous les boîtiers et l'électronique centrale de la partie cycle (ZFE) forment un réseau permanent d'échange de données. Outre l'avantage d'un faisceau principal simplifié, ce système permet d'établir des diagnostics complets. En outre, il se passe des fusibles conventionnels : en cas de dysfonctionnement, l'électronique déconnecte tout simplement la fonction concernée. Au redémarrage, elle vérifie si le défaut persiste.

Ce réseau fournit également toutes les données affichées sur l'«écran plat d'information», comme on appelle le visuel d'affichage dans le cockpit. Une prise spéciale facilite l'adaptation et l'intégration d'accessoires électroniques au réseau de bord.

L'alternateur allégé débitant 720 watts à 60 ampères assure l'alimentation en énergie. La batterie exempte d'entretien présente une capacité de 19 ampères/heure.

### **Antidémarrage électronique de série.**

L'antidémarrage électronique (EWS) fait partie intégrante du réseau de bord moderne. Cette protection efficace contre le vol rend la vie dure aux voyous ; c'est la méthode la plus sûre actuellement disponible pour éviter un démarrage illicite. Pour les pilotes autorisés par contre, son utilisation est des plus simples : lorsque la clé de contact est retirée, le système EWS intervient sur le logiciel de la gestion moteur et coupe l'injection de carburant et l'allumage. Au redémarrage, une puce intégrée à la clé compare les données mémorisées avec celles de la gestion moteur. En cas de coïncidence, la gestion moteur débloque l'allumage et la moto peut démarrer.

### **Combiné d'instruments – tout sous les yeux.**

Facile à lire et entièrement reconçu, le nouveau combiné d'instruments placé parfaitement dans le champ de vision du pilote permet de consulter et de surveiller toutes les fonctions essentielles de la moto en toute sécurité. Il comprend deux instruments ronds analogiques classiques – le compteur de vitesse et le compte-tours – ainsi qu'un visuel d'affichage de dimensions généreuses – l'écran plat d'information logé au milieu. Ce dernier renseigne en permanence sur la température de l'huile, la réserve de carburant, l'autonomie restante, l'heure et le rapport de boîte engagé ; si la moto est équipée de la selle chauffante proposée en option, il indique également le niveau de chauffage sélectionné.

Un ordinateur de bord avec témoin d'huile, dont les informations peuvent aussi être affichées à l'écran plat d'information, est proposé en option.

Les témoins DEL concernant les autres fonctions du véhicule se trouvent au-dessus de cet écran. Piloté par cellule photosensible, l'éclairage des instruments s'adapte automatiquement à la luminosité ambiante.

### **Phare – verre lisse et réflecteurs à surface complexe.**

Le nouveau phare principal a été reconçu selon le principe de la surface complexe – d'ailleurs optimisée sur le plan géométrique – afin de répondre aux exigences croissantes en matière d'éclairage optimal de la chaussée.

Deux phares H7 montées à droite et à gauche du milieu servent de doubles feux de croisement, une lampe centrale assure la fonction de feu de route.

Le feu de position de 2 x 5 watts est intégré dans l'ensemble optique protégé par un verre avant en polycarbonate entièrement lisse. Pour faciliter le changement d'ampoule, toutes les pièces sont faciles d'accès. A l'arrêt, les feux peuvent être réglés grâce à un levier rabattable.

### **Guidon, commandes et contacteurs électriques – des solutions éprouvées.**

Le principe des commandes au guidon intégrant harmonieusement les réservoirs de liquide hydraulique du frein et de l'embrayage a été repris sans modifications de la devancière. Le remplissage à vie de l'hydraulique d'embrayage, par contre, est une nouveauté. La distance des leviers d'embrayage et de frein par rapport au guidon est réglable. La disposition des commandes et la logique de manipulation des clignotants typiques de BMW ont été maintenues.

Très peu modifié et d'une finition de surface différente, le guidon correspond dans l'ensemble à celui du modèle précédent.

### **Carrosserie – une allure imposante offrant une protection optimale contre le vent et les intempéries.**

D'un look original, la nouvelle grand tourisme donne tout de suite envie de l'enfourcher pour un long voyage. Ses lignes claires et ses surfaces marquantes respirent modernité et dynamisme ; d'une finition parfaite, elles reflètent la qualité et la perfection. Le style de la moto souligne sa légèreté esthétique... et bien réelle malgré les grands éléments de carénage qui offrent une protection parfaite contre le vent et les intempéries, encore bien plus efficace que sur la devancière.

Le phare aux contours tranchants qui domine le «visage» de la moto lui confère un caractère très indépendant et une prestance indéniable. De grands rétroviseurs intégrés dans le carénage avec des clignotants rapportés permettent de toujours avoir à l'œil les véhicules qui suivent tout en protégeant les mains de manière extrêmement efficace contre le vent et les intempéries.

Par rapport à la devancière R 1150 RT, la bulle a gagné en hauteur et en largeur ; elle est toujours à réglage électrique en continu. 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 tous les gabarits, tout en réduisant le niveau sonore.

Sur la R 1200 RT, le carénage est interprété d'une manière inédite grâce à ses grandes surfaces. La subdivision intelligente de celles-ci sur différents niveaux crée une impression de légèreté et de sérénité. Le fait que le carénage du moteur et la selle se détachent par une couleur différente souligne encore cet effet. Les parties supérieures de la carrosserie, le cache du réservoir et les flancs sont proposés en trois coloris de base : gris granit métallisé, graphite foncé métallisé et rouge Piémont métallisé. En outre, le client peut choisir la couleur du carénage moteur (ardoise foncée métallisée mate ou blanc aluminium métallisé mat) et de la selle (gris ou granit) indépendamment du coloris de base pour personnaliser ainsi sa moto.

Prestigieuse et classique tout en étant moderne – la couleur gris granit métallisé produit un effet de grande qualité. Le coloris graphite foncé métallisé par contre souligne les aspirations haut de gamme de la nouvelle R 1200 RT, notamment en association avec le carénage moteur en ardoise foncée métallisée et la selle en gris. La couleur rouge Piémont métallisé, quant à elle, rayonne vivacité et dynamisme tout en inspirant harmonie et prestige. La selle grise disponible sur demande souligne encore l'énorme effet visuel de cette couleur.

### **Selle et position au guidon – confort pour les longs trajets et bonne pose des pieds au sol.**

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

Le «triangle ergonomique» formé par les repose-pied, la selle et le guidon assure au pilote une position dynamique 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. L'«arcade entrejambe» – une grandeur introduite sur la R 1200 GS – a été dimensionnée de sorte que le motard pose facilement ses pieds au sol et qu'il manœuvre donc bien plus facilement sa monture. Outre la hauteur d'assise absolue, l'arcade entrejambe tient également compte de la forme et de la largeur de la selle pilote.

### **Détails d'équipement – béquilles centrale et latérale.**

Une nouvelle béquille centrale et une béquille latérale également revue avec coupure d'alimentation de sécurité assurent à la moto un bon équilibre sur toutes sortes de sols. Spécialement adaptées à la R 1200 RT, les deux sont faciles à manipuler. La béquille latérale est conçue de sorte que le pilote peut la déplier sans problème sans devoir se relever de la selle.

### **Système de valises et support de bagages.**

En équipement standard, la R 1200 RT est fournie avec des valises rigides de conception nouvelle. 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 de qualité peints 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 à quatre points de qualité garantit l'ajustage précis du couvercle de valise ainsi que son étanchéité parfaite. Chaque valise a une capacité de 32 litres.

Le support de bagages reconçu permet de loger des bagages supplémentaires. En outre, il est possible d'installer l'un des deux top cases (de 49 ou de 28 litres au choix) disponibles dans la gamme des accessoires. Le petit top case est tout en noir, tandis que le grand se démarque par son couvercle peint en blanc aluminium métallisé contrastant avec la partie inférieure en noir.

Des rails solidaires de la partie supérieure du réservoir permettent de fixer une sacoche de réservoir spécialement conçue pour cette moto. De nombreux passe-sangle facilitant la fixation de bagages supplémentaires complètent ce pack destinée à la moto grand tourisme.

## 2. Dotations.



### Options et accessoires.

Comme d'habitude, une large gamme d'options et d'accessoires adaptés au véhicule et aux besoins des clients permet de personnaliser davantage la moto. Les options sont livrées en départ usine et intégrées dans le cadre de la fabrication à l'usine de Berlin. Les accessoires sont, quant à eux, montés chez le concessionnaire BMW. Il va de soi que les accessoires peuvent également être montés après-coup sur la moto.

### Options.

- Selle de pilote basse.
- Selle chauffante.
- Poignées chauffantes.
- Prise de courant supplémentaire.
- Préparation radio.
- Radio avec lecteur de CD.
- Ordinateur de bord avec témoin d'huile.
- Régulateur de vitesse.
- DWA (système d'alarme antivol).
- ESA (Electronic Suspension Adjustment – tarage électronique de la suspension).
- Clignotants sous verre blanc.
- Système d'échappement chromé.
- Selle en gris ou noir.
- Carénage moteur couleur ardoise foncée métallisée mate ou blanc aluminium métallisé mat.

### Ordinateur de bord.

Outre les affichages standard de l'écran plat d'information, l'ordinateur de bord prévoit les fonctions d'affichage suivantes : la température extérieure, un avertisseur de verglas, la consommation moyenne, la vitesse moyenne et un témoin d'huile. Le niveau d'huile est mesuré à des intervalles réguliers. Dès qu'il descend en dessous d'un niveau minimum, le système recommande au pilote de vérifier le niveau.

### **Système d'alarme antivol.**

En cas de changement d'assiette ou de choc subi par la R 1200 RT à l'arrêt, le système d'alarme antivol (DWA) émet des signaux optiques et acoustiques. L'alarme peut être désactivée à l'aide de la télécommande ou de la clé de contact.

### **Accessoires.**

- Grand top case.
- Petit top case.
- Dossieret petit top case.
- Sac intérieur grand top case.
- Sac intérieur petit top case.
- Sacs intérieurs pour valises gauche et droite.
- Sacoche de réservoir.
- Protection de cache-culbuteurs.
- Protection antichoc pour les valises.
- Insert pour compartiment radio.
- Deuxième et troisième prise de courant.
- Radio avec lecteur de CD.
- Système de navigation BMW Motorrad Navigator II.
- Câble et support pour le BMW Motorrad Navigator II.
- Trousse à outils.

### **Top case.**

Le top case est proposé en deux versions. Le grand top case d'un volume de 49 litres accueille deux casques et intègre un dossieret en dotation standard. La petite version de 28 litres accueille un casque ; un dossieret est proposé dans la gamme des accessoires. Sur demande, les serrures des deux versions de top case sont intégrées dans le système à clé unique de la moto (une seule clé pour le contact d'allumage/blocage de direction et toutes les serrures). Les top cases se fixent d'une seule main et sans adaptateur sur le support de bagages.

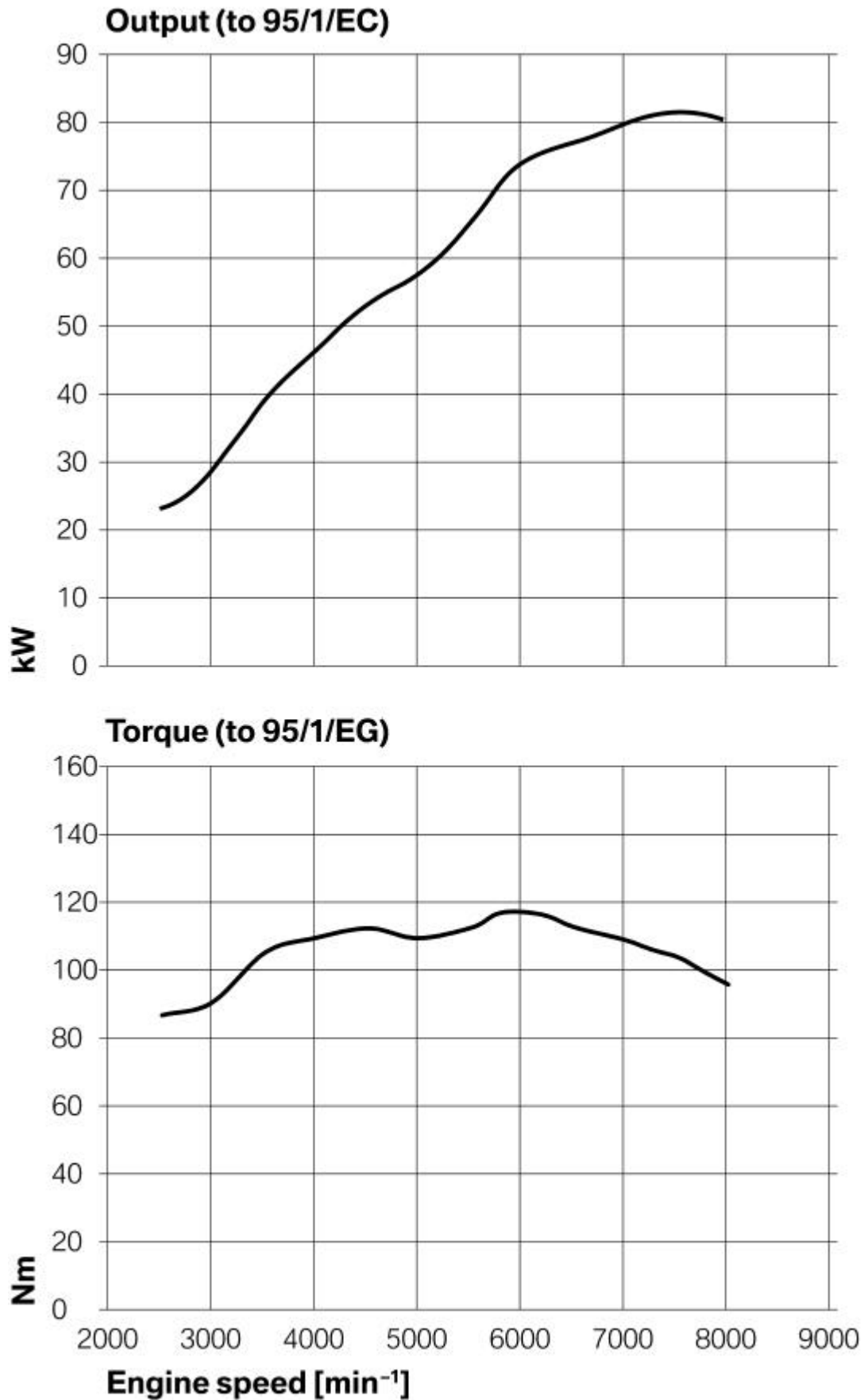
### **Sacoche de réservoir.**

Le volume d'environ 13 litres du compartiment principal étanche peut être porté à 19 litres. Une poche supplémentaire aménagée sous le porte-cartes permet de ranger de menus objets tels que clés, porte-monnaie, lunettes de soleil etc. Un sac intérieur assurant l'étanchéité rend superflue toute housse de protection supplémentaire en cas de pluie. Le porte-cartes est également étanche. La sacoche de réservoir peut être fixée d'un seul geste sur les rails de réservoir fournis en équipement standard.

## **Système de navigation BMW Motorrad Navigator II.**

Les cartes, c'est du passé. Désormais, le pilote sélectionne une adresse, une ville, un monument ou un waypoint (point tournant), et le BMW Motorrad Navigator II fournit des indications détaillées l'amenant droit au but en toute sécurité et simplicité. Il y a trois possibilités de choisir son itinéraire : la voie la plus rapide, la voie la plus courte ou la trajectoire à vol d'oiseau. L'affichage, quant à lui, est également variable : ainsi, on peut choisir soit la représentation par carte seulement, la carte plus des indications, le road book ou la fonction de boussole avec indication de la distance et de la direction jusqu'au prochain waypoint. Une fonction zoom permet de se repérer rapidement aux bifurcations. Une sortie vocale via un kit casque est disponible en neuf langues.

### 3. Caractéristiques de puissance et de couple.



# Fiche technique. R 1200 RT.

## R 1200 RT

<b>Moteur</b>		
Cylindrée	cm <sup>3</sup>	1170
Alésage/course	mm	101/73
Puissance	kW/ch	74/100
à un régime de	tr/mn	6250
Couple	Nm	115
à un régime de	tr/mn	6000
Architecture		boxer (flat-twin)
Nombre de cylindres		2
Rapport volumétrique/carburant		12/superplus
Distribution		HC (high camshaft)
Soupapes par cylindre		4
Ø admission/échappement	mm	36/31
Alimentation		BMS-K

<b>Système électrique</b>		
Alternateur	W	720
Batterie	V/Ah	12/19 exempt d'entretien
Phare(s)	W	2 x H7
Démarrreur	kW	1,2

<b>Transmission/B.V.</b>		
Embrayage		monodisque à sec, Ø 180 mm
Boîte de vitesses		mécanique à 6 rapports, sélection par fourchettes et crabots
Rapport de réduction primaire		1,882
Démultiplications	I	2,277
	II	1,583
	III	1,259
	IV	1,033
	V	0,903
	VI	0,805
Transmission secondaire		par arbre à cardan
Rapport de réduction secondaire		2,62

<b>Partie cycle</b>		
Type de cadre		cadre treillis, moteur à fonction porteuse
Suspension AV		Telelever BMW
Suspension AR		Paralever BMW
Débattement AV/AR	mm	120/135
Chasse	mm	109,9
Empattement	mm	1485
Angle de tête de direction	°	63,4
Freins	AV	bidisque Ø 320 mm
	AR	monodisque, Ø 265 mm
		BMW Motorrad Integral ABS de série (partiellement intégral)
Roues		coulées
	AV	3,50 x 17
	AR	5,00 x 17
Pneumatiques	AV	120/70 ZR 17
	AR	180/55 ZR 17

<b>Dimensions et poids</b>		
Longueur totale	mm	2230
Largeur totale avec rétroviseurs	mm	905
Largeur guidon sans rétroviseurs	mm	800
Hauteur selle	mm	série : 820-840/option : 780-800
Poids à vide selon DIN, en ordre de marche	kg	(sans valises) 259
Poids à sec	kg	229
PTMA	kg	495
Capacité réservoir	l	27

<b>Performances routières</b>		
Consommation		
à 90 km/h	l/100 km	3,6
à 120 km/h	l/100 km	4,8

<b>Accélération</b>		
0 à 100 km/h	s	3,6
1000 m D.A.	s	22,6
Vitesse maxi.	km/h	>200

## 5. Couleurs.

	<b>Couleur</b>	<b>Selle</b>
R 1200 RT	gris granit métallisé	noir ou gris
	graphite foncé métallisé	noir ou gris
	rouge Piémont métallisé	noir ou gris