

# **La nouvelle BMW R 1200 GS.**

## **Table des matières.**



|           |                                                                                 |           |
|-----------|---------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1.</b> | <b>La nouvelle BMW R 1200 GS. ....</b>                                          | <b>3</b>  |
| <b>2.</b> | <b>Caractéristiques de puissance et de couple<br/>de la BMW R 1200 GS. ....</b> | <b>10</b> |
| <b>3.</b> | <b>Fiche technique de la BMW R 1200 GS. ....</b>                                | <b>11</b> |
| <b>4.</b> | <b>Les couleurs de la BMW R 1200 GS. ....</b>                                   | <b>12</b> |

# 1. La nouvelle BMW R 1200 GS.



## **Coup d'œil sur les principales caractéristiques de la nouvelle BMW R 1200 GS :**

- Moteur encore plus dynamique se montrant plus nerveux dans la plage des régimes supérieurs.
- Puissance du moteur accrue de 5 pour cent.
- Régime maximal porté à 8000 tr/mn et plage des régimes utile plus large.
- Rapports de boîte et rapport de réduction secondaire modifiés pour gagner nettement en punch et en accélération.
- Boîte à six rapports reconçue bénéficiant de roulements d'un diamètre accru et d'une cinématique de commande optimisée pour des changements de vitesses encore plus précis.
- Tarage électronique de la suspension via le système optionnel ESA Enduro, soit la première application d'un système de ce type sur un trail. Nouvelle accroissement de l'agilité, de l'aptitude au grand tourisme et au tout terrain grâce à des réglages ressort/amortisseur individuels.
- Réglage électrohydraulique de la précontrainte du ressort sur le combiné avant et arrière faisant partie intégrante du système ESA Enduro.
- Ergonomie optimisée grâce au nouveau guidon conifié en aluminium associé à de nouveaux protège-mains et à une selle remodelée.
- Jauge de carburant avec plage de mesure élargie et nouveau capteur.
- Charge optimisée de la batterie et puissance accrue de l'alternateur.
- Look dynamisé agrémenté d'attributs enduro indéniables.
- Couleurs disponibles : gris argent titane métallisé, gris ardoise foncé métallisé mat, orange Namibie uni, bleu tanzanite uni.
- Options et accessoires taillés sur mesure à la hauteur du niveau BMW connu.

**Plus puissante, plus nerveuse, plus agile –  
pour amplifier encore le plaisir au guidon sur route et hors route.**

Avec la nouvelle BMW R 1200 GS, BMW écrit un nouveau chapitre de la success story qui a commencé en 1980 avec la BMW R 80 G/S. Plus que jamais, la nouvelle R 1200 GS qui a fait l'objet d'une refonte approfondie, satisfait aux souhaits s'adressant à l'idéal d'un gros trail de voyage. Elle offre une puissance souveraine, un confort maximal et se prête à de multiples usages, quelle que soit la distance à parcourir. Faisant preuve d'un punch et d'une agilité encore accrus, elle se porte garante d'un plaisir maximal dans les enfilades de virages sur des routes de campagne et de montagne. A nouveau optimisées, la partie cycle et la suspension assurent des qualités dynamiques d'exception sur la route comme en hors piste.

Si sa devancière, la R 1200 GS présentée en 2004 et construite à plus de 75 000 unités depuis, offrait déjà une synthèse d'une harmonie inégalée de qualités sur route et de qualités hors route, la nouvelle-venue surclasse encore les caractéristiques toujours considérées comme excellentes de son aînée et ce, sur tous les points importants.

Comme par le passé, une partie cycle rigide en torsion, le guidage de la roue avant assuré par le Telelever BMW unique en son genre et celui de la roue arrière par le Paralever BMW sont les gages de qualités routières hors pair empreintes de sécurité. Associé au BMW Motorrad Integral ABS, des freins extrêmement puissants veillent à une sécurité maximale, même en présence d'une situation critique, alors que le système de dépollution ultramoderne avec pot catalytique trifonctionnel réglé par sonde lambda assure une éco-compatibilité irréprochable.

A ne pas oublier la transmission par arbre à cardan exempte d'entretien qui permet de se passer de travaux d'entretien longs et désagréables surtout lors de longues randonnées et de voyages lointains. Fidèle à la tradition, BMW propose aussi pour la nouvelle R 1200 GS un système aussi astucieux qu'éprouvé pour le transport des bagages ainsi que d'autres options et accessoires faits sur mesure.

**Nouvelle mécanique – plus puissante, plus avide de monter dans les  
tours, plus dynamique.**

De par le principe de construction, l'architecture de base, la transmission et la préparation du mélange, le moteur animant la nouvelle R 1200 GS est décliné de celui de la R 1200 R. Pour remplir sa mission sur la R 1200 GS, toute la gestion électronique a cependant été retravaillée et optimisée afin qu'il réponde aux exigences spécifiques à remplir sur un gros trail de voyage.

Si le bicylindre à plat de 1170 cm<sup>3</sup> de sa devancière brillait déjà par une disponibilité souveraine dans toutes les circonstances et dans toutes les situations, le moteur boxer de la nouvelle R 1200 GS sait placer la barre encore plus haut. Sa puissance atteint 105 ch et son régime maximal a été porté à 8 000 tours/minute, ce qui élargit encore la plage des régimes. Bénéficiant de plus de rapports de boîte entièrement revus, la moto fait preuve d'un dynamisme et d'une pêche à toute épreuve dans la plage des régimes moyens à supérieurs, tout en fournissant une motricité encore plus élevée sur toute la plage des régimes. Dotée de la boîte à six rapports revue, la nouvelle R 1200 GS offre ainsi le maximum de dynamisme dans le peloton des gros trail de voyage.

A l'instar des modèles connus, la nouvelle R 1200 GS dont le rapport volumétrique a été porté à 12/1 roule avec du carburant d'un indice d'octane de 95. Conçu pour fonctionner avec du supercarburant sans plomb (RON 95), le moteur peut aussi, grâce au régulateur anticliquetis, fonctionner avec de l'essence ordinaire (RON 91), sans devoir y être adapté au préalable par une intervention manuelle.

**Boîte de vitesses reconçue et nouvelle cinématique de commande pour un dynamisme accru et des changements de vitesse plus précis.**

La boîte à six rapports dont la conception a été revue présente des roulements d'un diamètre plus grand et un écart modifié entre les arbres pour tenir compte de la puissance moteur accrue, de la plage des régimes plus large et des conditions d'utilisation extrêmes auxquelles la R 1200 GS peut être soumises notamment lors des voyages au long cours.

L'adaptation des rapports de boîte à la caractéristique plus dynamique du moteur et le raccourcissement du rapport secondaire de  $i = 2,82$  à  $i = 2,91$  se traduisent par des accélérations nettement plus franches dans la plage des régimes moyens et supérieurs et un gain de motricité surtout aux régimes bas et moyens.

Dans le cadre de la refonte de la boîte de vitesses, la R 1200 GS s'est aussi vue doter d'un mécanisme de commande des rapports amélioré se distinguant par un rapport effort/course optimisé qui augmente encore la précision des changements de vitesse tout en assurant un feedback transparent.

### **Tarage électronique de la suspension grâce à l'ESA Enduro optionnel – nouvelle amélioration de l'agilité, de l'aptitude au grand tourisme et au tout terrain.**

Trois ans environ après le lancement réussi du système de tarage électronique de la suspension ESA sur la K 1200 S en 2004, cette technologie optionnelle est inaugurée sur la nouvelle R 1200 GS et fait ainsi son entrée dans le segment des trails. Se prêtant à de multiples usages et devant donc répondre à des exigences fort variées, la R 1200 GS est quasiment prédestinée à l'application de cette technique unique pour la partie cycle. Conçu en tenant compte des spécificités d'un trail de voyage, l'ESA Enduro disponible en option en départ usine permet d'adapter la partie cycle à différentes conditions de service et différents états de chargement et ce, par simple actionnement d'un bouton.

Alors que l'ESA mis en œuvre sur la K 1200 S permettait jusqu'ici d'intervenir sur le tarage de l'amortisseur sur les deux combinés – celui du Telelever à l'avant et celui du Paralever à l'arrière – ainsi que sur le réglage de la précontrainte (base) du ressort à l'arrière, l'ESA Enduro offre de plus un réglage électrohydraulique de la précontrainte du ressort avant et tient ainsi compte des exigences spécifiques à remplir par un gros trail de voyage. En tout terrain, celui-ci se traduit par une augmentation sensible de la résistance au talonnement, sans pour autant entraîner des inconvénients sur route, tels qu'un débattement réduit en détente ou une plus grande hauteur de selle. Le concept apprécié de la R 1200 GS se voit ainsi une nouvelle fois perfectionné au profit de l'agilité ainsi que des qualités grand tourisme et tout terrain.

### **ESA Enduro avec des modes route et tout terrain – adaptation optimale à l'usage visé.**

Le système de tarage électronique de la suspension ESA Enduro distingue différents modes route et tout terrain, à l'intérieur desquels le conducteur peut choisir entre plusieurs lois pour la précontrainte du ressort et l'amortissement afin d'adapter sa moto encore mieux aux exigences spécifiques du moment.

Une pression prolongée sur la touche ESA permet d'adapter la loi du ressort, alors qu'une impulsion brève permet de changer la loi d'amortissement.

Modes route : en actionnant la touche, le conducteur peut choisir entre trois états de chargement – « seul », « seul avec bagages » ou « à deux » – repérés par des symboles correspondants sur le visuel d'information, ce choix intervenant alors sur le réglage de la précontrainte du ressort arrière. Ensuite, chacun des trois états de chargement peut être associé à trois

lois d'amortissement différentes – « Sport », « Normal » et « Confort ».  
Quel que soit le mode route sélectionné, la précontrainte du ressort avant, sur le Telelever, se trouve en position « Minimum ».

Modes tout terrain : pour évoluer sur le terrain, le système ESA Enduro offre deux réglages pour les ressorts, chacun d'entre eux pouvant être combiné avec les trois lois d'amortissement différentes. La loi de précontrainte « réserve moyenne », repéré sur le visuel par le symbole « collines rondes » fait passer la précontrainte du ressort avant à 50 pour cent, le combiné arrière étant réglé à la même valeur. Ce tarage est adapté à des sorties tout terrain à petite et à grande vitesse, sur un terrain supposé être dépourvu de décrochements, trous et autres aspérités importantes. Le mode « réserve maximale », repéré par le symbole « collines pointues », fait passer la précontrainte du ressort à 100 pour cent sur le combiné tant avant qu'arrière et est adapté aux situations dans lesquelles la résistance au talonnement doit être maximale. Ce tarage augmente de plus la garde au sol de 2 centimètres par rapport aux modes route.

Les deux réglages décrits pour la précontrainte des ressorts peuvent être combinés avec les trois lois d'amortissement « Soft », « Norm » et « Hard ». Alors que « Soft » est le bon choix par exemple dans des passages trialisants parcourus à petite allure, « Norm » est le tarage convenant à la plupart des sorties tout terrain. La loi « Hard » est adaptée, quant à elle, aux pistes très roulantes sur le plat, mais aussi au sable profond.

### **Optimisation de l'ergonomie du guidon, des protège-mains et de la selle.**

Grâce à deux patins de serrage asymétriques pouvant être tournés de 180 degrés comme sur le modèle sport HP2, le guidon haut de gamme réalisé en un tube d'aluminium conifié peut être réglé sur deux positions offrant une ergonomie différente. Alors que la position arrière crée les meilleures conditions ergonomiques sur la route et sur des terrains modérés, la position avant présente des avantages en hors piste surtout lorsqu'on roule debout sur les repose-pied. Les nouveaux protège-mains, disponibles dans la gamme des accessoires pour la R 1200 GS et montés d'origine sur la R 1200 GS Adventure, sont désormais fixés directement sur le guidon. L'épaisseur de la mousse de la selle a été accrue sur la partie avant.

### **Jauge de carburant dotée d'un nouveau capteur.**

La jauge de carburant fait appel à un nouveau capteur couvrant une plage de mesure plus large et offrant une meilleure résolution. L'indication du niveau de carburant s'en trouve différenciée dès le niveau maximum.

### **Charge optimisée de la batterie pour une puissance accrue de l'alternateur.**

La puissance de l'alternateur a été portée de 600 watts à 720 et le chargement de la batterie a été optimisé.

### **Look dynamisé agrémenté d'attributs enduro indéniables.**

Répondant à son dynamisme accru, la nouvelle R 1200 GS se pose en trail pur et dur. Dans le cadre de son profond restylage, la R 1200 GS a reçu de nouveaux caches en acier spécial sur la partie avant du réservoir d'essence, alors que la partie haute du garde-boue avant s'est vue redessiner pour adopter un langage des formes masculin, résolument typé enduro. Les protège-mains optionnels désormais bicolores ainsi que le déflecteur aérodynamique redessiné optimisant l'écoulement de l'air de refroidissement parfont le nouveau look de la R 1200 GS. Le feu arrière à leds ainsi que les clignotants sous verre blanc s'alignent également sur l'allure dynamique de la R 1200 GS.

### **Surfaces et couleurs.**

La nouvelle R 1200 GS extériorise aussi son naturel encore plus sportif grâce à de nouvelles couleurs et à leur harmonie. C'est ainsi que les surfaces techniques, par exemple sur le déflecteur aérodynamique à l'éclat argenté, les fourreaux anodisés de couleur magnésium ou les couvre-culasse et les jantes également revêtues de couleur magnésium à l'instar de la HP2 sportive, créent une interaction visuelle dynamique avec les surfaces peintes traditionnelles sur le réservoir et les garde-boue.

De par les différentes teintes métalliques, le gris argent titane métallisé confère un look résolument technique à la R 1200 GS.

Le gris ardoise foncé métallisé mat est, quant à lui, une couleur qui reste entièrement dans la tradition des motos BMW particulièrement sportives et confère une touche résolument virile à la nouvelle R 1200 GS.

En revanche, les deux peintures unies – le bleu tanzanite vif et l'orange Namibie lumineux – soulignent parfaitement le caractère tout terrain sportif de la nouvelle R 1200 GS.

### **Options et accessoires taillés sur mesure.**

Fournisseur traditionnel de systèmes, BMW Motorrad a aussi développé de nombreuses options et une vaste gamme d'accessoires taillés à la mesure de la nouvelle R 1200 GS et permet ainsi au client de personnaliser la moto à son gré. Les options sont livrées en départ usine, leur montage est intégré à la fabrication à l'usine de Berlin. Les accessoires sont montés par le concessionnaire BMW Motorrad.

#### **Options.**

- ESA Enduro.
- BMW Motorrad Integral ABS (en version partiellement intégrale, déconnectable).
- RDC (système de contrôle de la pression de gonflage).
- ASC (système antipatinage).
- Ligne d'échappement chromée.
- Poignées chauffantes.
- Phare additionnel.
- Support optimisé pour système de navigation.
- Protège-mains.
- Supports pour valises.
- Roues à rayons croisés.
- Ordinateur de bord avec témoin d'huile.
- Alarme antivol avec télécommande.

#### **Accessoires.**

##### **Pour le transport.**

- Valises Vario.
- Supports pour valises.\*\*
- Topcase Vario.
- Fixations topcase à la place de la selle passager.
- Kit de montage support topcase.
- Sac intérieur pour valise/topcase Vario.
- Sacoche de réservoir imperméable.
- Sacoche de réservoir imperméable, petit volume.
- Softbag Sport, grand modèle, 51 l.\*
- Softbag Sport, petit modèle, 19 l.\*
- Sac polochon 53 l, imperméable.\*

##### **Pour le look.**

- Garde-boue avant carbone.\*
- Bavette arrière carbone.\*
- Cache Telelever et té de fourche.\*
- Plaquette BMW pour té de fourche.\*
- Clignotants à leds.\*/\*\*

### **Pour la sonorité.**

- Silencieux sport Akrapović<sup>®</sup>.\*

### **Pour l'ergonomie et le confort.**

- Repose-pied enduro large (de série sur l'Adventure).
- Pédale de frein réglable (de série sur l'Adventure).
- Renfort transversal guidon.\*
- Protection antichoc pour renfort transversal guidon.\*
- Pare-brise teinté.\*
- Selle pilote basse (820 mm) noire.
- Selle pilote haute, réglable (880/900 mm), noire.
- Diode (led) pour prise de bord 410 mm.\*
- Prise de courant supplémentaire.\*
- Poignées chauffantes\*/\*\*.

### **Pour la navigation et la communication.**

- BMW Motorrad Navigator.\*
- Support pour BMW Motorrad Navigator.
- Sacoche Function pour Navigation.\*

### **Pour la sécurité.**

- Protège-mains (de série sur l'Adventure).
- Grand déflecteur pour protège-mains.\*
- Protection de couvre-culasse en aluminium (de série sur l'Adventure).
- Protège-carter (de série sur l'Adventure).\*
- Pare-cylindres petit format.\*
- Sabot moteur enduro en aluminium.\*
- Phare additionnel (dès 03/08).\*
- Support pour phare additionnel.
- Alarme antivol avec télécommande.\*/\*\*
- RDC (système de contrôle de la pression de gonflage).\*

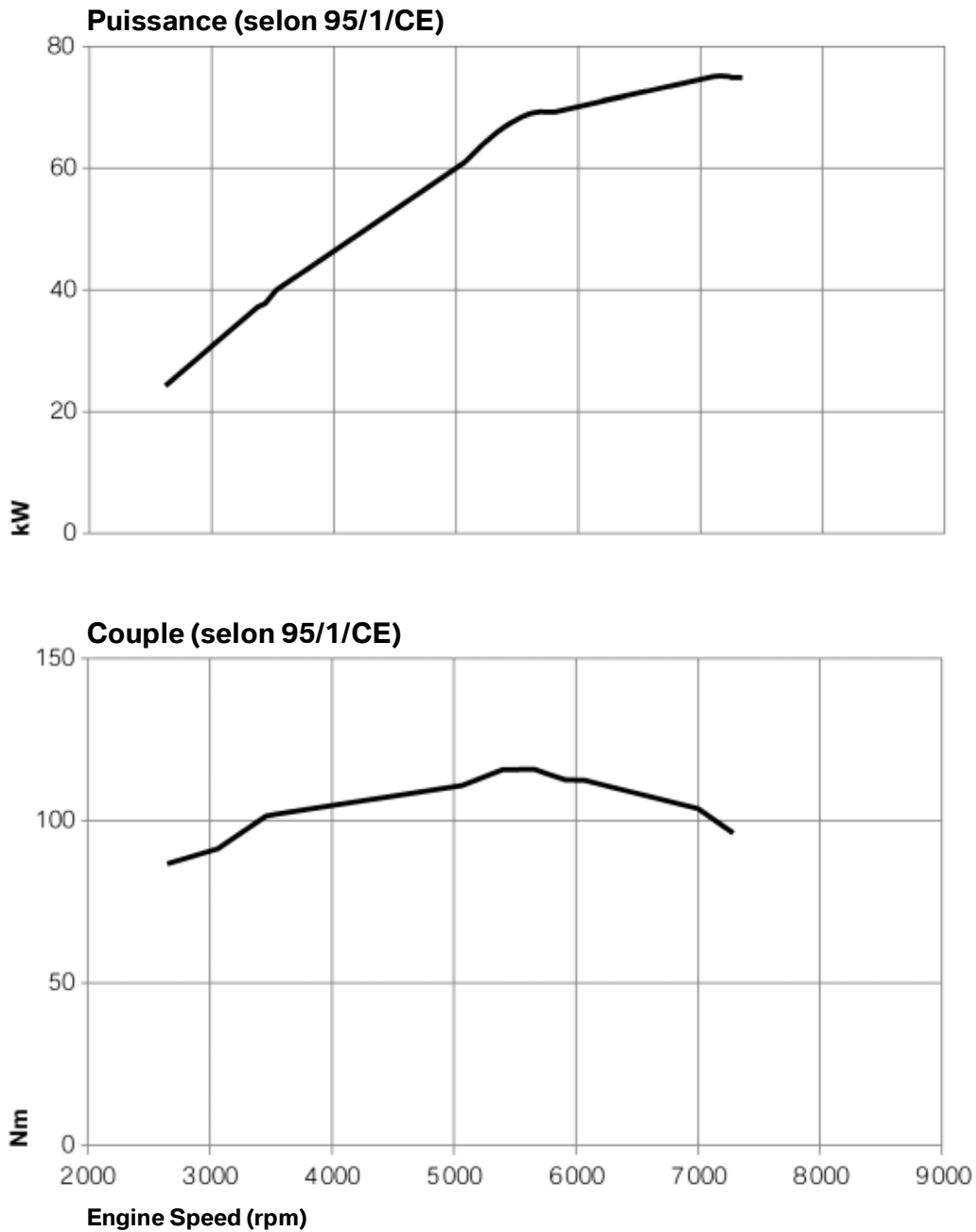
### **Pour l'entretien et la technique.**

- Béquille d'atelier.\*
- Outillage de bord avec set d'entretien.\*
- Outillage de bord kit d'extension.\*
- Bouchon de sécurité pour orifice de remplissage d'huile.\*
- Kit de dépannage cache-culbuteurs.\*

\* Pièce identique avec celle de la R 1200 GS Adventure.

\*\* Egalement disponible en option en départ usine.

## 2. Caractéristiques de puissance et de couple de la BMW R 1200 GS.



### 3. Fiche technique de la BMW R 1200 GS.

| BMW R 1200 GS (77 kW)            |                 |                                                                                 |             |
|----------------------------------|-----------------|---------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| Moteur                           |                 |                                                                                 |             |
| Cylindrée                        | cm <sup>3</sup> |                                                                                 | 1170        |
| Alésage/course                   | mm              |                                                                                 | 101/73      |
| Puissance                        | kW/ch           |                                                                                 | 77/105      |
| à un régime de                   | tr/mn           |                                                                                 | 7500        |
| Couple                           | Nm              |                                                                                 | 115         |
| à un régime de                   | tr/mn           |                                                                                 | 5 750       |
| Architecture                     |                 | boxer (bicylindre à plat)                                                       |             |
| Nombre de cylindres              |                 |                                                                                 | 2           |
| Rapport volumétrique/carburant   |                 |                                                                                 | 12,0/S      |
| Distribution                     |                 | HC (high camshaft)                                                              |             |
| Nombre de soupapes par cylindre  |                 |                                                                                 | 4           |
| Ø admission/échappement          | mm              |                                                                                 | 36/31       |
| Diamètre papillons des gaz       | mm              |                                                                                 | 47          |
| Alimentation                     |                 | BMS-KP                                                                          |             |
| Dépollution                      |                 | pot catalytique trifonctionnel réglé                                            |             |
| Système électrique               |                 |                                                                                 |             |
| Alternateur                      | W               |                                                                                 | 720         |
| Batterie                         | V/Ah            | 12/14 exempte d'entretien                                                       |             |
| Phare(s)                         | W               |                                                                                 | H7          |
| Démarrreur                       | kW              |                                                                                 | 1,1         |
| Transmission/B.V.                |                 |                                                                                 |             |
| Embrayage                        |                 | monodisque à sec, Ø 180 mm                                                      |             |
| Boîte de vitesses                |                 | mécanique à 6 rapports, sélection par fourchettes et crabots                    |             |
| Rapport de réduction primaire    |                 |                                                                                 | 1,737       |
| Démultiplications B.V. I         |                 |                                                                                 | 2,375       |
| II                               |                 |                                                                                 | 1,646       |
| III                              |                 |                                                                                 | 1,296       |
| IV                               |                 |                                                                                 | 1,065       |
| V                                |                 |                                                                                 | 0,439       |
| VI                               |                 |                                                                                 | 0,848       |
| Transmission secondaire          |                 | par arbre à cardan                                                              |             |
| Rapport de réduction secondaire  |                 |                                                                                 | 2,91        |
| Partie cycle                     |                 |                                                                                 |             |
| Type de cadre                    |                 | cadre treillis en tubes d'acier, moteur à fonction porteuse                     |             |
| Suspension                       | AV              | Telelever BMW                                                                   |             |
|                                  | AR              | Paralever BMW                                                                   |             |
| Débattement AV/AR                | mm              |                                                                                 | 190/200     |
| Chasse                           | mm              |                                                                                 | 101         |
| Empattement                      | mm              |                                                                                 | 1507        |
| Angle de tête de direction       | °               |                                                                                 | 64,3        |
| Freins                           | AV              | bidisque Ø 305 mm                                                               |             |
|                                  | AR              | monodisque Ø 265 mm                                                             |             |
|                                  |                 | sur demande : BMW Motorrad Integral ABS (partiellement intégral, déconnectable) |             |
| Roues                            |                 | coulées, sur demande : à rayons croisés                                         |             |
|                                  | AV              |                                                                                 | 2,5 x 19    |
|                                  | AR              |                                                                                 | 4,0 x 17    |
| Pneus                            | AV              |                                                                                 | 110/80 R 19 |
|                                  | AR              |                                                                                 | 150/70 R 17 |
| Dimensions et poids              |                 |                                                                                 |             |
| Longueur totale                  | mm              |                                                                                 | 2 210       |
| Largeur totale avec rétroviseurs | mm              |                                                                                 | 940         |
| Largeur guidon sans rétroviseurs | mm              |                                                                                 | 930         |
| Hauteur selle                    | mm              |                                                                                 | 850/870     |
| Poids à vide, tous pleins faits  | kg              |                                                                                 | 229         |
| PTMA                             | kg              |                                                                                 | 440         |
| Capacité réservoir               | l               |                                                                                 | 20          |
| Performances                     |                 |                                                                                 |             |
| Consommation                     | à 90 km/h       | l/100 km                                                                        | 4,3         |
|                                  | à 120 km/h      | l/100 km                                                                        | 5,5         |
| Accélération                     | 0 à 100 km/h    | s                                                                               | 3,3         |
| Vitesse maxi.                    | km/h            |                                                                                 | >200        |

## 4. Les couleurs de la BMW R 1200 GS.

| Modèle        | Couleur                             | Selle |
|---------------|-------------------------------------|-------|
| BMW R 1200 GS | gris argent titane<br>métallisé     | noire |
|               | gris ardoise foncé<br>métallisé mat | noire |
|               | bleu tanzanite                      | noire |
|               | orange Namibie                      | noire |