

BMW Motorrad
Urban



K 1200 R

Le plaisir de conduire



K 1200 R
Respect.

**Cette
ville**

**est trop
petite pour nous deux.**

La BMW K 1200 R est le roadster de série le plus puissant de tous les temps*. Point à la ligne.

* En France, la puissance et le couple de la BMW K 1200 R sont limités respectivement à 100 ch (74 kW) et 110 Nm. (En Belgique aussi disponibles en version 100 ch (74 kW) et 110 Nm.)



163 ch*
entre les jambes.

Personne n'a besoin d'un moteur quatre cylindres de 163 ch (120 kW) et d'un couple de 127 Nm*. Mais pourquoi s'en priver ?
* Ces valeurs ne s'appliquent pas au marché français où elles sont respectivement de 100 ch (74 kW) et 110 Nm.

* Hors marché français où cette valeur est de 100 ch (74 kW), (En Belgique aussi disponibles en version 100 ch (74 kW) et 110 Nm.)

Testostérone dans le réservoir.



Ça craint ici.
Place à un dur pour faire la loi !

**Sexe :
fort.**

Tout en angles et en arêtes, le design de la BMW K 1200 R la prédestine à devenir la terreur des types doux et sentimentaux. Elle incarne la technique pure et dure avec un côté obscur.



10-11

Fermeté ou douceur.

Il suffit d'appuyer sur le bon bouton.

La partie cycle de la K 1200 R est équipée du Duolever BMW Motorrad et du Paralever BMW Motorrad. La suspension à réglage électronique ESA, disponible en option, garantit d'une simple pression sur un bouton un amortissement parfait adapté au revêtement de la chaussée et au style de pilotage.

LA

Vivre comme dans un film d'action.

Los Angeles est plus qu'une ville pour gentils touristes. Plus que les étoiles sur le Walk of Fame. Plus que le symbole d'Hollywood et le Mann's Chinese Theater.

Los Angeles, c'est aussi la ville des gangs, du strip, des bars innombrables et des arrières-cours crasseuses. Les hommes, les vrais, y font jouer leurs muscles. Encaisser sans réagir, ce n'est pas leur style.

Il vaut mieux réfléchir à deux fois avant de s'aventurer seul, la nuit, dans les rues. Le mythe hollywoodien ? Pour le moment, ce n'est qu'un mot dans le guide touristique. Mais entre-temps, Hollywood est devenu le quartier le plus dangereux de Los Angeles.

Los Angeles, c'est aussi la ville des monstrueuses autoroutes urbaines comportant jusqu'à

14 voies. Pendant les heures d'affluence, il vaut mieux les éviter et donner de l'épéron à sa BMW K 1200 R sur la légendaire « PCH » (Pacific Coast Highway).

Los Angeles est aussi la ville de l'authenticité. Ici, chacun est amené, tôt ou tard, à montrer de quelle trempe il est fait. Avec le roadster de série le plus puissant du monde, aucun problème. Les autres n'ont qu'à bien se tenir.



Un quatre cylindres qui montre ses muscles.

Le quatre cylindres en ligne BMW Motorrad fait de la BMW K 1200 R le roadster de série le plus puissant du monde. Il lui assure des performances grandioses et son centre de gravité bas est le gage d'une remarquable maniabilité. Avec ce moteur, la BMW K 1200 R est la « muscle bike » par excellence de BMW Motorrad.

Une catapulte de 163 ch*.
Grâce à des conduits d'admission et d'échappement à écoulement optimisé et au collecteur rectiligne, la K 1200 R accède à un niveau de performances inédit. Ses 163 ch (120 kW) catapultent machine et pilote de 0 à 100 km/h en 2,9 secondes et l'énorme couple de 127 Nm assure une poussée incroyable et mobilisable à tout moment*.

Elle brûle les étapes menant au sommet.

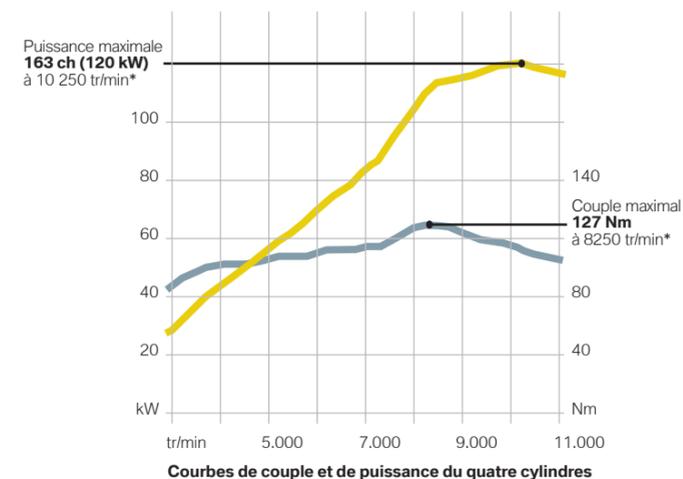
Le moteur quatre cylindres de la BMW K 1200 R est monté face à la route. La rangée de cylindres inclinée de 55° vers l'avant et le graissage à carter sec ont permis d'abaisser le centre de gravité de la moto, ce qui contribue aussi à l'impressionnante facilité de pilotage de la BMW K 1200 R. L'étroitesse extrême et la forme plate du moteur refroidi par eau offrent une plus grande liberté à la prise d'angle et une meilleure ergonomie. La disposition intelligente des organes secondaires se traduit elle aussi par un gain de place et de poids et une économie de durits et de câbles.

Les vrais mecs aussi sont de grands enfants.

En termes de performances, un moteur puissant et dynamique ne serait rien sans une boîte de vitesses courte et précise. C'est pourquoi la BMW K 1200 R est équipée d'une boîte à six rapports de conception nouvelle. Les changements de vitesses courts et sportifs transforment la puissance phénoménale du quatre cylindres en accélérations époustouflantes. Le maniement de cette boîte est un jeu d'enfant. Grâce à l'interaction optimale du moteur et de la transmission, la BMW K 1200 R séduit par des performances hors du commun.

La règle vaut aussi pour les « Monsieur Muscles » : la technique fait toute la différence.

La culasse de la BMW K 1200 R est directement issue de la Formule 1. Ses 16 soupapes sont actionnées par des linguets, ce qui réduit le frottement à un minimum et garantit une tenue en régime exceptionnelle jusqu'à 11 000 tr/min. Du fait de la réduction des masses en mouvement et de la distribution optimisée, les différents composants subissent moins de contraintes. La BMW K 1200 R se distingue ainsi par une courbe de couple phénoménale et une fiabilité qui va de soi sur une moto BMW Motorrad.



Technique directement issue de la Formule 1 : les 16 soupapes sont actionnées par des linguets pour réduire les pertes par frottement à un minimum et garantir une tenue en régime maximale.

La boîte à six rapports de la K 1200 R transforme la puissance phénoménale du quatre cylindres en formidables accélérations.



Le quatre cylindres du roadster de série le plus puissant de tous les temps. 163 ch (120 kW) et 127 Nm pour des performances prodigieuses*.

* Pour la France, ces valeurs sont de 100 ch (74 kW) et 110 Nm. (En Belgique aussi disponibles en version 100 ch (74 kW) et 110 Nm.)

* Hors marché français où ces valeurs sont respectivement de 100 ch/74 kW à 7000 tr/min et 110 Nm à 5250 tr/min.

Le Duolever BMW Motorrad est une révolution sur une moto de série. Il procure une agilité remarquable, une grande sensibilité de la direction et une excellente tenue de cap au freinage.

Le système Paralever BMW Motorrad associe les fonctions de guidage de la roue arrière et de transmission de la force motrice. Le placement de la biellette anti-couple au-dessus du bras oscillant a permis d'augmenter la garde au sol. (Non représenté.)



La forte inclinaison vers l'avant (55°) de la rangée de cylindres du moteur en position transversale et le graissage à carter sec ont permis d'abaisser le centre de gravité de la moto.

Le cardan mis au point par BMW Motorrad tourne à l'intérieur du bras oscillant. Ce concept ne requiert quasiment aucun entretien. Il se distingue par une très longue durée de vie et des performances constantes.

Un peu de sensibilité. Pour la route.

Côté partie cycle, la BMW K 1200 R définit également de nouvelles références. Elle offre une synthèse inégalée de sportivité, de puissance, d'agilité et d'aptitude à l'utilisation quotidienne. Un dynamisme sans compromis, combiné à des performances merveilleusement contrôlables et à de grandes réserves de sécurité, hisse le plaisir de faire de la moto au plus haut niveau.

Aussi sensible qu'une main de femme.

Le Duolever BMW Motorrad. Le guidage de la roue avant Duolever BMW Motorrad breveté est monté de série sur la BMW K 1200 R. Son principal atout est de concilier des exigences contradictoires. D'une part, il rend possible un grand empattement, qui permet à son tour une tenue particulièrement stable à vitesse soutenue, d'autre part il se distingue par une plus grande agilité, pour encore plus de plaisir à enrouler les virages. La construction à deux bras longitudinaux désolidarise le guidage de la roue avant et la fonction de suspension. Résultat : des réponses très spontanées, une grande rigidité de la fourche et un effet anti-

plongée quasi constant sur toute la course du débattement. L'angle de tête de fourche est de 61°. Avantages pour le pilote : une direction communicative, un comportement très dynamique et une efficacité optimale au freinage.

La fixation basse du Duolever sur le cadre contribue au centre de gravité bas et au parfait équilibre de la moto. De plus, cette construction laisse suffisamment de place pour une volumineuse boîte à air qui participe aussi à la puissance remarquable de la BMW K 1200 R.

Le côté tendre du plus musclé des roadsters de série. Le système Paralever BMW Motorrad.

Avec le système de guidage de la roue arrière Paralever, BMW Motorrad présente le complément idéal au système de guidage de la roue avant Duolever. Le Paralever combine les fonctions de transmission et de guidage, compense les réactions aux transferts de charge de la transmission par arbre à cardan et procure une plus grande garde au sol du fait du placement de la biellette anti-couple au-dessus

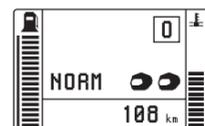
du cardan. Le système Paralever fonctionne avec une efficacité inédite : son système de levier permet une variation progressive de la caractéristique du ressort. Le faible poids du Paralever a permis de réduire les masses non suspendues tandis que le faible encombrement est à l'origine de la silhouette mince et élancée de la moto.

Un système. Une classe à part.

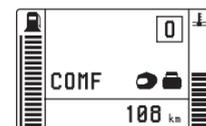
L'accord parfait entre les systèmes Duolever et Paralever procure à la fois une grande sécurité active, un confort exemplaire et une excellente maniabilité.



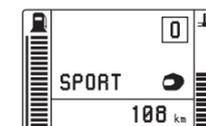
Le mécanisme intelligent est à l'origine de réserves importantes au niveau du ressort et d'une compensation optimale de la plongée au freinage. Le guidage de roue et la suspension sont dissociés, ce qui réduit la tendance au cabrage et améliore la sensibilité de la direction.

ESA : 3 des 9 possibilités de réglage.

ESA réglage normal : le réglage pour toutes les situations de pilotage. Compression réglée ici **par ex. pour rouler en duo avec ou sans bagages.**



ESA réglage confort : pour la balade décontractée. Compression réglée ici **par ex. pour rouler en solo avec des bagages.**



ESA réglage sport : pour une perception directe de la route en pilotage sportif. Compression réglée ici **par ex. pour rouler en solo.**

Centrale de commande.

La maîtrise de la route.**Suspension à réglage électronique ESA*.**

Jusqu'à présent, les changements dans la qualité du revêtement routier, les variations de la charge transportée et le style de pilotage de chacun exigeaient beaucoup de doigté pour procéder manuellement au réglage de la partie cycle. En effet, régler la caractéristique de l'amortissement et la précontrainte du ressort de manière optimale requiert un grand savoir-faire. La BMW K 1200 R relègue le réglage manuel aux oubliettes grâce au réglage électronique de la suspension innovant ESA (Electronic Suspension Adjustment). Tous les réglages sélectionnés apparaissent immédiatement sur le nouvel écran plat au tableau de bord.

Réglage de la charge.

A l'arrêt, moteur tournant, le pilote peut régler la précontrainte du ressort en fonction de la charge transportée (solo, solo avec bagages ou duo avec bagages) en appuyant simplement sur un bouton.

Réglage des caractéristiques d'amortissement.

Le réglage électronique de la suspension ESA permet au pilote, tout en roulant, d'adapter de manière optimale la partie cycle à son style de pilotage et à l'état du revêtement. 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. Les caractéristiques des amortisseurs – en détente à l'avant, en détente et en compression à l'arrière – se règlent automatiquement. Un réglage manuel ne s'avère plus nécessaire.

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.

Le calme avant la tempête. Derrière la bulle.

Malgré ses dimensions modestes, la bulle de série à l'esthétique attrayante de la BMW K 1200 R protège du vent et des intempéries. Ce bon niveau de protection peut encore être amélioré avec le pare-brise sport (ill. à gauche), disponible en option. Grâce à sa forme optimisée en soufflerie, la pression du vent est déviée autour du pilote, ce qui permet un pilotage confortable et détendu, même à vitesse élevée. Les caches du support de roue et du radiateur également mis au point en soufflerie dirigent de manière optimale le flux d'air de refroidissement vers le radiateur.



* En Option

Position assise parfaite.

La BMW K 1200 R prend en compte les pilotes de toutes tailles. Il existe par exemple deux hauteurs de selle différentes – 820 mm de série et 790 mm en option.

Tout pilote de moto 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 BMW K 1200 R a donc été optimisée au niveau de l'arcade entrejambe. Elle est nettement plus étroite dans sa partie avant, ce qui augmente la liberté de mouvement en pilotage sportif. Dans sa partie arrière, elle est large pour une position assise confortable. La structure de selle très étroite et le guidon coudé vers l'avant, avec angle de tête

de fourche de 61°, autorisent une position assise sereine, pour piloter en toute sérénité.

La position assise sur la BMW K 1200 R convient aussi bien aux pilotes de grande taille qu'à ceux de petite taille. 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. L'étréoussse de la BMW K 1200 R permet au pilote de bien enserrer sa moto aux genoux pour mieux faire corps avec elle et par là même mieux la contrôler. L'excellente ergonomie de la BMW K 1200 R augmente donc, elle aussi, le plaisir de pilotage sportif.

Efficacité et mordant.



Diaboliquement bien dosés.

Le système de freinage BMW Motorrad a été spécialement adapté pour répondre aux exigences d'une moto aussi puissante et sportive que la BMW K 1200 R. Il se caractérise par un faible poids, une longue durée de vie et une énorme puissance de freinage.

Pour exploiter à fond sa puissance de freinage, la K 1200 R est équipée de l'ABS Intégral BMW Motorrad de dernière génération, qui ne pèse que 2,2 kg. L'ABS Intégral agit sur les deux roues lorsque le levier de frein est actionné, ce qui garantit une répartition optimale de la puissance de freinage. La pédale de frein agit, quant à elle, uniquement sur la roue arrière. La régulation anti-soulèvement améliorée de la roue arrière garantit que les deux roues restent en contact avec la route. Parmi les nombreux autres avantages du système, citons les freins faciles à doser et l'adaptation automatique à la charge de la moto de la répartition de la

puissance de freinage. Les frais d'entretien ne sont pas supérieurs à ceux d'une moto sans système ABS.

Les durits de frein à armure en acier tressé assurent une pression très précise et constante. Elles soulignent, en plus, l'allure sportive de la moto.

Puissant contre-mouvement.

Le Paralever BMW Motorrad entièrement retravaillé, avec biellette anti-couple placée au-dessus du bras oscillant, se distingue par une conception allégée et un design sportif. L'économie de poids obtenue par la réduction des masses non suspendues procure une réponse d'une précision extrême de la suspension arrière. Pour ce qui est des réponses sportives et du déploiement de puissance, cette transmission par arbre à cardan allégée est exemplaire à plus d'un titre : ne requérant que très peu d'entretien, elle est aussi d'une très grande longévité.



C'est à moi ! Accessoires disponibles chez votre concessionnaire BMW Motorrad.



Avec son intérieur aux coutures soudées, la sacoche de réservoir à grand compartiment porte-cartes définit de nouvelles références en matière d'étanchéité. Le traitement Teflon ne laisse plus aucune chance aux saletés. Le compartiment principal imperméable a un volume d'environ 13 litres, extensible à 19 litres.



Vous ne perdez jamais le nord. La sacoche de réservoir a été spécialement étudiée pour être utilisée avec le Navigator BMW Motorrad. Son compartiment principal, imperméable, a une contenance d'environ 12 litres.



Les hommes ont le sens pratique. Le Sportbag, imperméable, d'une contenance de 18 litres, a été spécialement étudié pour la BMW K 1200 R. Il se monte facilement sur le porte-bagages ou sur la selle passager.



Flexibilité avant tout. La valise Sport a un volume pouvant varier selon vos besoins. Elle se pose et se dépose en quelques secondes grâce à son système de support. Avec sacs intérieurs imperméables intégrés.



Pacte de stabilité. Grâce à la béquille centrale, la K 1200 R reste toujours parfaitement stable à l'arrêt, même sur sol meuble.



Le silencieux sport mis au point conjointement avec Laser est réalisé en titane et en acier inoxydable. Il pèse environ 4 kg de moins que le silencieux de série et se caractérise par une sonorité rageuse et une esthétique d'enfer.



Le nouveau BMW Motorrad Navigator compatible Bluetooth* comprend entre autres la fonction Text-to-Speech, une réception satellite particulièrement puissante et la pré-installation des données cartographiques de toute l'Europe de l'Ouest.

Le nec plus ultra en matière de personnalisation. Vous pouvez personnaliser votre moto en puisant dans le large éventail d'accessoires que votre concessionnaire BMW Motorrad tient à votre disposition.

Autres accessoires :

- Support-valises
- Câble de raccordement BMW Motorrad Navigator
- Plaque de base BMW Motorrad Navigator
- Support BMW Motorrad Navigator
- RDC*

Je veux tout ! Equipement en option départ usine.



Les poignées chauffantes à deux niveaux de réglage garantissent des mains chaudes, même par un froid sibérien.



En dépit de sa petite taille, la bulle Sport offre une protection optimale contre le vent et les intempéries.



Une belle allure en toutes circonstances. La selle du pilote est également disponible en option dans une version basse (790 mm).



Les hommes aussi ont parfois besoin de beaucoup de bagages. C'est la raison d'être de ce porte-bagages.



Pour en mettre plein la vue. La roue Sport à jante large et son look branché.



Pour une conduite sportive. Le nouvel ABS Intégral BMW Motorrad est disponible pour la K 1200 R.



Le système de contrôle de la pression des pneumatiques RDC surveille en permanence la pression dans les pneus grâce à des capteurs et prévient le pilote de tout écart de pression anormal sur l'affichage de l'ordinateur de bord ou par un témoin.

Tout est une question de personnalité. La riche gamme d'équipements en option BMW Motorrad donne à votre BMW le petit plus qui fait la différence.

Non représentés :

- Alarme antivol
- Verres de clignotants blancs
- Poignées chauffantes

Moteur	
Type :	Quatre cylindres en ligne 4 temps à refroidissement par eau, 2 ACT, quatre soupapes par cylindre
Alésage x course :	79 mm x 59 mm
Cylindrée :	1157 cm ³
Puissance nominale :	163 ch (120 kW) à 10 250 tr/min*
Couple :	127 Nm à 8250 tr/min*
Taux de compression :	13 : 1
Préparation du mélange / gestion moteur :	Injection électronique, gestion moteur BMW Motorrad BMS-K
Dépollution :	Catalyseur trois voies, norme antipollution UE3

Performances / Consommations

Vitesse maximale (sur circuit) :	Supérieure à 200 km/h
Consommation en l / 100 km à vitesse constante de 90 km/h :	4,7 l
Consommation en l / 100 km à vitesse constante de 120 km/h :	5,5 l
Type de carburant :	Super sans plomb 98 (RON), super 95 (RON) possible

Equipement électrique

Alternateur :	Triphasé 580 W
Batterie :	12 V / 14 Ah

Transmission

Embrayage :	Multidisque en bain d'huile, à commande hydraulique
Boîte de vitesses :	Boîte six vitesses à commande par crabots
Transmission secondaire :	Cardan

Partie cycle / Freins

Cadre :	Cadre-poutre en aluminium, moteur intégré à la structure portante
Guidage de la roue avant / suspension :	Duolever BMW Motorrad ; combiné ressort-amortisseur central, réglage électronique de la suspension ESA**
Guidage de la roue arrière / suspension :	Monobras oscillant en fonte d'aluminium avec Paralever BMW Motorrad ; combiné ressort-amortisseur central avec système de biellettes, précontrainte réglable en continu par vérin hydraulique (réglage électronique de la suspension ESA**) et molette, détente réglable (réglage électronique de la suspension ESA**)
ESA** :	Réglage électronique de la suspension. Tarage des amortisseurs (à l'arrière détente et compression) fonction du réglage présélectionné avec le bouton au guidon
Débattement avant / arrière :	115 mm / 135 mm
Empattement (en position normale DIN) :	1580 mm
Chasse (en position normale DIN) :	107,5 mm
Angle de tête de fourche (en position normale DIN) :	61°
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, étrier à quatre pistons
Frein à l'arrière :	Frein monodisque de 265 mm de diamètre, étrier à deux pistons
ABS** :	ABS Intégral BMW Motorrad

Dimensions et poids

Hauteur de selle à vide :	820 mm / 790 mm (selle basse)
Arcade entrejambe à vide :	1810 mm / 1750 mm (selle basse)
Poids à vide en ordre de marche (tous pleins faits) *** :	237 kg
Poids à sec :	211 kg
Poids total admissible :	450 kg
Charge utile (avec l'équipement de série) :	213 kg
Capacité utile du réservoir :	19 l
Réserve :	env. 4,0 l
Longueur :	2228 mm
Hauteur :	1230 mm
Largeur :	856 mm

Teintes et caractéristiques.



Peinture : aluminium blanc métal | Caches latéraux et roues gris ardoise métal foncé | Partie cycle | Cadre | Moteur noir



Peinture : jaune soleil uni | Caches latéraux et roues gris ardoise métal foncé | Partie cycle | Cadre | Moteur noir



Peinture : graphite foncé métal | Caches latéraux et roues aluminium blanc | Partie cycle | Cadre | Moteur argent

* Hors marché français où ces valeurs sont respectivement de 100 ch (74 kW) et 110 Nm. (En Belgique aussi disponibles en version 100 ch (74kW) et 110 Nm.)

** Equipement en option.

*** Suivant la directive européenne 93/93/CEE : tous pleins faits, avec réservoir d'essence rempli au moins à 90 % de sa capacité utile.

BMW Motorrad
Urban



K 1200 R

Le plaisir de conduire

bmw-motorrad.fr

