

BMW R1200RS

PREGI ● Dinamica di guida e versatilità

DIFETTI ● Prezzo

Prezzo 14.650 €

PROVA SPORT-TOURING

BMW R1200RS

BMW rientra alla grande in quel segmento delle Sport-Tourer che l'ha resa famosa negli anni 70. Dinamica e confortevole, dalla 1200RS non si vorrebbe scendere più. Costa tanto, ma non troppo

di Edoardo Licciardello

Foto Marco Campelli





Le Sport-Touring sono forse le moto più sottovalutate dell'intero panorama mondiale. Strette fra l'algida bellezza da top model delle supersportive e l'avvenenza provocante delle crossover, recitano la parte delle ragazze della porta accanto. Belle di quella bellezza acqua e sapone, simpatiche, con cui ci si diverte sempre, ma che quando si tratta di sognare finiscono sempre un po' trascurate. Ed è un male, perché poi, se uno si ferma a riflettere, si accorge che per le scappatelle top model e sex symbol sono sicuramente validissime, ma quando uno deve pensare ad una storia seria la ragazza della porta accanto è quella con cui si sta meglio. Anche perché spesso, approfondendo la conoscenza, si scopre che quando c'è da fare le cosacce non si tira affatto indietro... Il gentil sesso ci perdonerà il parallelo

politicamente scorretto (anche se siamo sicuri che non sia difficile declinarlo a ruoli invertiti) perché, ve lo assicuriamo, riflette esattamente la situazione attuale. E la BMW R 1200RS, che abbiamo avuto il piacere ed il privilegio di provare sulle splendide strade dell'appennino tosco-emiliano, è una rappresentante perfetta della categoria sopra citata. Vediamo com'è fatta, prima di raccontarvi come va.

Ritorno al passato

RS come RennSport. Una sigla molto cara a BMW, che così battezzò per la prima volta la R100 quasi quarant'anni fa, nel 1976. Una moto che per la prima volta sintetizzava con efficacia capacità turistiche e sportive: la sua carenatura integrale sviluppata in galleria del vento – solidale al telaio e non allo sterzo – offriva una protettività unica unita a doti dinamiche

interessantissime per l'epoca. Insomma, chi volesse ricostruire la storia del segmento sport-touring probabilmente potrebbe fermarsi qui ed eleggerla come capostipite con scarso rischio di smentita. Una sigla, RS, poi passata in eredità alla prima serie K. Quella con il propulsore a sogliola, che si è fregiata delle due lettere su varie versioni di K100, K75, K1100 e poi K1200 per tornare a condividerla con la risorta motorizzazione boxer nei primi anni 90, con la R100RS "replica" (su cui debuttò la sospensione posteriore Paralever) e poi la R 1100RS.

Un modello anche questo importantissimo nella storia BMW – è stato quello che tenne a battesimo il boxer moderno, con distribuzione plurivalvole e raffreddamento misto aria/olio, ma anche un'innovazione quale la sospensione anteriore Telelever, segno distintivo delle moto di Monaco che grazie tuttora diversi modelli di punta.

Il progressivo declino del segmento ha fatto sì che la RS non sia andata oltre la versione 1150: il debutto del boxer 1200 ha visto la nascita della versione ST (poco apprezzata sui mercati del sud Europa) e l'abbandono della sigla RS. Almeno fino all'Intermot dello scorso ottobre. Non lo neghiamo: siamo rimasti un po' sorpresi dal ritorno della RS.

Al contempo, però, abbiamo trovato la sua presentazione una sorta di chiusura del cerchio, un nuovo completamento di una gamma a cui qualcosa in effetti mancava.

Perché se è vero che le maxienduro/crossover hanno ormai largamente sconfinato nel segmento delle sport-touring, è altrettanto innegabile che ci sia ancora una buona fetta di pubblico che desidera quel tipo di versatilità ma non ama posizione di guida, estetica o anche solo immagine delle maxienduro.



Fra turismo e sport

La R1200RS segue la più recente moda delle boxer sportive BMW: come la NineT e la sorella naked R1200R, infatti, la RS abbandona l'avantreno Telelever in favore di una più convenzionale forcella rovesciata. Una retromarcia? Non proprio, più una maggior possibilità di scelta, come ci ha spiegato l'after-sales manager Mattia Dodi. Da un lato, la disponibilità delle sospensioni semiattive Dynamic ESA fa sì che BMW riesca ad offrire i pregi del Telelever – l'assenza di trasferimenti di carico in frenata pur continuando a copiare le asperità del fondo – senza i difetti in termini di smorzamento del feedback e secchezza di risposta. Dall'altro, visto che la R 1200RS è una moto che punta (anche) ad attirare verso BMW nuovi clienti, la possibilità di acquistarla con sospensioni completamente convenzionali

può assicurare chi non è convinto dalla soluzione Telelever. Il resto della ciclistica è inconfondibilmente BMW, con un telaio in doppio trave in tubi d'acciaio che integra il motore con funzione portante. La struttura di base assomiglia molto a quella della R1200R, ma sarebbe riduttivo immaginarsi che a Monaco si siano limitati a montare una carenatura sulla boxer nuda: date le maggiori propensioni turistiche ma anche sportive su percorsi misto veloci evidentemente diversi dai terreni d'elezione della naked R, i tecnici bavaresi hanno variato la ripartizione dei pesi caricando maggiormente l'avantreno (la ripartizione delle masse statica è ora di 49/51) e garantendo così una maggior stabilità e precisione alla RS. La variazione è stata ottenuta in parte con l'adozione della carenatura, ma anche attraverso un'avancorsa salita a 114,8 mm e un interasse di

1.530 mm. Già detto della forcella, vale la pena di citare il monoammortizzatore a schema Evo-Paralever; per entrambe è quasi scontata la disponibilità optional dell'assistenza elettronica semiattiva Dynamic ESA, che agisce dinamicamente sull'idraulica e in modalità statica sul precarico delle molle, configurabili su valori preimpostati sulla base del carico della moto. A voler essere davvero precisi, grazie ad una soluzione estremamente intelligente basata su un elastomero montato in serie alla molla (e che viene lasciato del tutto libero, parzialmente precaricato o del tutto escluso a seconda dell'impostazione) a variare non è il precarico ma proprio il K della componente ammortizzante, con tutti i benefici in termini di comportamento dinamico ed escursione della molla che ne derivano. Una soluzione già adottata su R 1200RT ed ovviamente R 1200R che completa un quadro sospensioni allo stato dell'arte.

L'elettronica al servizio del pilota

Il Dynamic ESA agisce sulla base dei dati rilevati dalla Sensor box, la piattaforma inerziale in dotazione alle BMW 2015 (dotata di due giroscopi ed un accelerometro) per adeguare in continuo la risposta delle sospensioni ma anche della gestione elettronica del motore. Le sospensioni infatti reagiscono in tempo reale al variare delle condizioni del fondo e dello stile di guida del pilota, variando continuamente la frenatura idraulica a seconda del suo stato, incrociando il tutto con il tipo di taratura desiderata dal pilota. Il pacchetto offre infatti due modalità di guida, denominate Road e Dynamic, che settano l'idraulica su tarature di base rispettivamente più confortevole o più sportiva, stabilendo quindi il range d'azione del Dynamic ESA che, a sua volta, subisce ulteriori affinamenti sulla base del riding mode scelto. L'impianto frenante è naturalmente dotato di ABS di serie come su tutte le BMW a partire da





due anni a questa parte, e può contare su due dischi da 320 mm all'anteriore (montati senza flangia direttamente sul cerchio, anche qui come da tradizione della Casa di Monaco) con pinze radiali a quattro pistoncini e su un'unità da 276 al posteriore montati su cerchi a 10 razze di derivazione S1000RR.

Il motore, base comune

Squadra vincente non si cambia, recita il detto, ed è difficile in effetti trovare un frangente in cui il nuovo boxer bialbero con raffreddamento di precisione nato sulla GS 2013 non si riveli all'altezza della situazione. La versione adottata dalla R1200RS è quella ad albero motore appesantito da 125 cavalli a 7.750 giri e 125 Nm a 6.500, con piccole differenze in materia di airbox e scarico che, come nel caso della R1200R 2015, definiscono un'erogazione un po' più ricca di coppia

ai bassi regimi rispetto alla declinazione in uso sui modelli GS ed RT. Anche qui la dotazione elettronica è sopraffina. Già in versione di serie la R1200RS mette a disposizione due riding mode (configurazioni di potenza, erogazione e risposta all'acceleratore) adatte a condizioni di guida normale – Road – oppure di fondo viscido – Rain – ed assistiti dal controllo automatico di stabilità ASC. Bisogna attingere al catalogo degli optional, o più semplicemente ai pacchetti in offerta, per dotare la R1200RS della Modalità di guida Pro, che “libera” due ulteriori modalità di guida – l'ancora più sportiva Dynamic e la User, con cui ognuno può configurarsi a piacimento tutti i parametri del motore per ottenere permutazioni diverse dei tre parametri sopra citati. La Modalità di guida Pro si porta dietro il controllo di trazione evoluto Dynamic Traction Control, che vanta un intervento variabile sulla base dell'angolo di

inclinazione, ed il cambio elettroassistito BMW Pro, attivo tanto in innesto quanto in scalata.

Incrocio di razza

Basta un'occhiata distratta per cogliere nei tratti somatici della R1200RS pedigree ed albero genealogico. Ad un retrotreno che resta fedele alla sorella R1200R si integra infatti un frontale prelevato tout court dalla supersportiva S1000RR, con carenatura integrale e gruppo ottico asimmetrico con luce diurna a LED; è però evidente osservando la Flyline come la caratterizzazione estetica della RS non sia semplicemente “Una R1200R con la carenatura della S1000” ma una soluzione più ricercata e definita nei volumi secondo scelte ben precise. Se non lo avete ancora fatto vi invitiamo a vederla dal vivo – è uno dei tanti casi di moto che rende meglio dal vivo che





non in foto. La strumentazione è di tipo misto analogico/digitale anche se con schema contrario rispetto al solito: lo strumento a lancetta è in questo caso il tachimetro mentre il contagiri è rappresentato sul pannello TFT, peraltro configurabile su tre modalità di visualizzazione: una più sportiva, una più turistica che ripropone anche sul pannello digitale il tachimetro ed una terza più essenziale e priva di distrazioni. La RS offre naturalmente potenzialità ancora maggiori in caso si scelga il computer di bordo optional. Presente anche qui, come sulla R1200R, l'avviamento keyless, che consente l'avviamento senza inserire la chiave nel quadro. La R1200RS sarà disponibile presso le concessionarie dalla seconda settimana di maggio nelle due colorazioni Basis e Style 2: la prima ripropone un bianco/blu molto vicino alla tradizione BMW, mentre la Style

2 gioca invece sui toni del grigio e nero, con un'immagine più elegante ma comunque grintosa e diversi richiami nei dettagli tecnici come le pinze freno. Il prezzo parte da 14.650 euro, ma come potete immaginare può salire repentinamente attingendo alla sconfinata lista degli optional: come l'abbiamo provata noi, in versione "full optional", la R1200RS si attesta a 17.200 euro. Sicuramente tanti, ma dopo averla provata siamo propensi a ritenere che non siano troppi.

Allora, come va?

Iniziamo, permettetecelo, parlandovi di dove l'abbiamo provata. Non per sbruffoncellare un po' vantando locations esotiche, anzi – BMW ha saggiamente scelto di portarci sull'appennino tosco-emiliano, su strade bellissime ma volutamente imperfette, dandoci modo di provare la

RS in un contesto reale e realistico. Così facendo BMW ha ottenuto anche di farci conoscere una realtà meravigliosa come il Dynamo Camp, dove grazie al sostegno di privati (e di aziende quale la Casa di Monaco) tanti bambini, impegnati nel recupero da patologie gravissime, possono tornare a vivere come bambini e proseguire nel percorso di guarigione attraverso la terapia ricreativa. Vi preghiamo – visitate il sito, scoprite di che si tratta e, se potete, date un piccolo contributo. Ma parliamo della moto. In sella alla R1200RS si trovano subito tutti i comandi dove ci si aspetta che siano. Lo spettacolare cruscotto è ricco di informazioni e facilmente leggibile: date le caratteristiche di erogazione del boxer basta qualche chilometro per convincersi di come la scelta di privilegiare la lettura analogica per il tachimetro relegando il contagiri alla fascia alta del pannello TFT abbia indubbiamente senso. La protezione dall'aria pare di buon livello – con il parabrezza esteso restano scoperte solo in parte le spalle –

e le vibrazioni sono piacevolmente assenti. Unica lamentela raccolta da diversi tester, fra cui chi scrive, riguarda qualche indolenzimento ai palmi delle mani dovuti ad un manubrio forse un filo troppo chiuso nell'angolazione dei semimanubri. Va anche detto che il fenomeno lo abbiamo riscontrato dopo un lungo tratto misto in discesa, affrontato a ritmo piacevolmente sportivo, dove forse solo su una moto a manubrio realmente alto il problema non si sarebbe verificato. Un problema che potrebbe avere una soluzione caratterizzata da diversi altri benefici collaterali: sulla piastra della R1200RS è possibile montare il manubrio della cugina R1200R, più alto ed allargato. Stop agli indolenzimenti, maggior agilità e comodità sui lunghi trasferimenti al prezzo, certo, di una minor protezione aerodinamica. Saremmo davvero curiosi di verificare le doti dinamiche della RS in configurazione "streetfighter". Facile ed accessibile fin da subito come ogni BMW boxer che si rispetti, la R1200RS si dimostra





accogliente e comoda. I trasferimenti volano grazie ad un cruscotto con cui... non ci si annoia mai, perché capace di fornirci una quantità infinita d'informazioni, e ad un propulsore lineare, fluido ed ingannevolmente veloce. In questa versione con raffreddamento di precisione il bicilindrico contrapposto bavarese ha raggiunto un livello di raffinatezza davvero notevole, tanto da non far rimpiangere la fluidità dei plurifrazionati neanche ai bassi regimi. Difficile valutare l'incremento di coppia ai medi dichiarato rispetto alla configurazione in uso su RT e GS, anche perché la rapportatura finale è diversa (il valore si attesta circa a metà strada fra le due cugine sopra citate) così come le masse. In compenso tutti e tre i Riding modes, sviluppati ovviamente in maniera specifica per la RS, si sono dimostrati azzeccati ed utili. Evidentemente più dolce in modalità Rain, il boxer rivela doti di equilibrio e

sfruttabilità davvero notevoli in Road (che risulta probabilmente la più efficace in ogni frangente) e sfodera gli artigli con la Dynamic. Fermo restando che, come quasi sempre accade, difficilmente vi sentirete in difetto di qualunque cosa usando la modalità Road, la Dynamic ha comunque un suo perché qui più che altrove, perché il fattore divertimento sale di un livello.

La risposta all'acceleratore si fa molto vivace, e la RS si fionda di curva in curva con un vigore gustosissimo. Perché abbiamo detto "più che altrove"? Perché diversamente da quello che accade su altri modelli, la modalità motore più affilata non diventa troppo impegnativa da gestire a meno di non essere fortemente carenti di esperienza motociclistica. Nel qual caso, pur ribadendo le doti di accessibilità della R 1200RS, vi suggeriremmo di guardare modelli più leggeri e meno potenti.

La moto per tutte le stagioni

E' però la ciclistica l'aspetto che più delizia in sella alla R1200RS, perché era davvero tanto tempo che non avevamo la fortuna di provare una moto allo stesso tempo tanto comoda e gustosa nella guida sportiva. Come tutte le boxer, grazie al baricentro rasoterra la RS sembra perdere almeno una trentina di chili appena terminato il rilascio della frizione. Si trotterella tranquilli nei centri abitati, ma non è per questo che è nata una moto battezzata RennSport. E allora via, su un bel misto di montagna dove i dislivelli valorizzano la coppia del motore e il susseguirsi di curve e controcurve fanno spuntare il sorriso sul volto di qualunque motociclista dal sangue caldo. Difficile immaginarsi terreno più probante di quello che abbiamo affrontato per la RS, che ci ha entusiasmato all'unanimità per stabilità e confidenza, ma anche per l'agilità con cui sa

danzare fra le curve. Merito di quote azzeccate ma anche dell'efficacia delle sospensioni Dynamic ESA, che come promessoci non fanno rimpiangere il Telelever nella gestione dei trasferimenti di carico ma che vantano tutt'altri contenuti in termini di feeling nella guida sportiva. Anche qui le due impostazioni possibili – Road e Dynamic – sono azzeccate nella taratura. Un po' come tutta la moto sono lontane da eccessi in un verso o nell'altro, con una Road perfettamente all'altezza di ogni tipo di guida, turistica o sportiva che sia. Quando l'asfalto si fa più liscio e le curve più belle vale però la pena di esplorare la Dynamic: rigore, compostezza ed agilità salgono di un livello. Intendiamoci, neanche così la R1200RS è una moto che ama la guida sincopata, richiedendo invece traiettorie rotonde e dolci per essere efficace e gratificante. Notevole anche l'efficacia del cambio







elettroassistito in innesto e scalata, che offre il suo contributo alla stabilità generale della R1200RS in entrambi i frangenti. L'unico reale problema è che ci si abitua con tanta rapidità che si rischia di farsi prendere in contropiede quando si arriva a doversi fermare e... ci si dimentica facilmente di dover tirare la frizione.

Tiriamo le somme

Come forse avrete intuito, la R1200RS ci è piaciuta veramente tanto. Ci dispiace che questa prova sia una costante sviolinata, ma vi sfidiamo a provarla e a trovarle un qualsivoglia difetto (a parte il prezzo, lo abbiamo già detto?) senza decontestualizzarla. Si è dimostrata facile, comoda ed ottimamente rifinita, ma allo stesso tempo dinamica, divertente, equilibrata e capace di tenere un passo insospettabile sul misto di montagna. Insomma, se esistesse un vocabolario motociclistico, a fianco della definizione di Sport-Tourer sarebbe il caso di aggiornare l'immagine mettendo quella della RS. La RS è anche relativamente parca nei consumi: pur senza la possibilità di verificare l'entità del rabbocco alla pompa, il computer di bordo ha indicato un consumo medio di 5,6 l/100km nonostante una guida piuttosto disattenta all'economia di percorrenza e le soste con costanti ripartenze dei "passaggi" ad uso fotografico.

Quindi, chi è il cliente tipo della BMW R1200RS? Probabilmente non è giovanissimo, un po' perché il prezzo è impegnativo (soprattutto con gli optional elettronici de rigueur) e un po' perché serve maturità per subire il fascino di una moto come lei. Ma è uno che ama la bella guida, forse un po' stufo della pervasiva diffusione delle Crossover di cui magari apprezza le doti ma non l'immagine. Insomma: si tratta di una moto da intenditori. Non ci stupiremmo affatto se scopriremo che i possessori di R1200RS, oltre al classico lampeggio o saluto con due dita a V, si scambiano anche uno sguardo d'intesa da dietro la visiera quando si incontrano fra di loro... **M**



SCHEDA TECNICA

BMW R 1200 RS 14.650 euro

- Cilindrata** 1.170 cc.
- Tipo motore** termico
- Tempi** 4
- Cilindri** 2
- Raffreddamento** ad aria/liquido
- Avviamento** elettrico
- Alimentazione** iniezione
- Frizione** multidisco
- Ride by Wire** Si
- Controllo trazione** Si
- Mappe motore** 2
- Potenza** 125 cv - 92 kw - 7.750 rpm
- Coppia** 13 kgm - 125 nm - 6.500 rpm
- Emissioni** Euro 3
- Numero marce** 6
- Capacità serbatoio carburante** 18 lt
- ABS** Si
- Pneumatico anteriore** 120/70 ZR 17
- Pneumatico posteriore** 180/55 ZR 17
- Peso in ordine di marcia** 236 Kg

ABBIGLIAMENTO

- Casco** LS2 Arrow R Comet
- Pantaloni** Dainese
- Giacca** Dainese Street Rider
- Stivali** Dainese Asphalt
- Guanti** Dainese X-Run