

BMW R1200R 2015

PREGI ● Motore e tenuta di strada

DIFETTI ● Prezzo e parafango posteriore

Prezzo 13.950 €



PROVA NAKED

# IL PUNTO DI EQUILIBRIO

La famiglia R (come roadster) è sempre più importante in Casa BMW. Si va dalle bestiali K1300R e S1000R alla classica R nineT, passando per la facile F800R. Il punto di equilibrio resta però fisso sulla R per eccellenza, la boxer che ora ha il nuovo motore raffreddato a liquido

**di Andrea Perfetti**

Foto Alberto Martinez



**L**a famiglia roadster è sempre più importante in Casa BMW. Oggi è fatta di cinque modelli; si va dalle bestiali K1300R e S1000R (entrambe con 160 e rotti cavalli) alla classica R nineT, passando per la facile F800R. Il punto di equilibrio resta però fisso sulla R per eccellenza, la boxer che ora ha il nuovo motore raffreddato a liquido già apprezzato sulle R1200GS e R1200RT. Questa motorizzazione è ancora la più amata dai bmwisti di tutto il mondo e sulla R1200R ha un obiettivo bello tosto da raggiungere. La nuova versione ha infatti lo stesso nome della precedente, che dal 2006 ha conquistato 50.000 bikers, ma punta a fare molto di più. Il design si rifa sfacciatamente a quello della fantastica R Concept presentata nell'aprile del 2014 e taglia i ponti col passato.

È infatti molto più dinamico e aggressivo (soprattutto nella versione Sport bianca con telaio rosso) per attirare una clientela nuova e giovane dalle parti di Monaco. Il tutto senza rinunciare a due caratteristiche intrinseche della R da sempre: la sicurezza e il comfort, anche per il passeggero. Alla prima pensa la dotazione tecnica della roadster, che comprende ABS e controllo di trazione di serie. Alla seconda sono dedicate le attenzioni per l'ergonomia del pilota e del passeggero, e l'equipaggiamento turistico (optional) che trasforma la R in una piccola e agile RT (con tris di borse, selle differenti, parabrezza, manopole riscaldate, navigatore e altro ancora). La BMW R1200R sarà in vendita in Italia da inizio anno con un prezzo di partenza di 13.950 euro chiavi in mano e primo tagliando incluso per la versione base, di colorazione blu con la zona





centrale del serbatoio in materiale sintetico, verniciato nel colore di contrasto granitgrau metallizzato liscio, il telaio nero e le pinze dei freni anodizzate nere. Ci sarà poi la versione Style 1, che costerà 420 euro in più, bianca con il telaio rosso e la "R" in bella evidenza sui fianchi del serbatoio (in acciaio inossidabile), il puntale inferiore in tinta, le pinze freno anodizzate oro e l'unghia di protezione per il cruscottino. Infine c'è la versione Style 2, che costerà 300 euro in più della base, nell'elegante grigio scuro metallizzato con il coperchio del serbatoio in acciaio inox e le pinze dei freni anodizzate oro.

### Telelever Auf Wiedersehen

BMW Motorrad torna alle origini e, almeno sulla R1200R (dopo averlo fatto anche con la R nineT), rinuncia al sistema Telelever abbinato al motore boxer. Non si tratta di un dietrofront a tutto

tondo, basti pensare che le nuovissime R1200RT e R1200GS hanno ancora questo schema anteriore. Dimostra però la duttilità e l'intelligenza degli ingegneri tedeschi, pronti a mettersi in discussione e a riconsiderare le scelte del passato in funzione delle tecnologie oggi disponibili. Il Telelever da un lato avrebbe lasciato poco spazio dietro alla ruota per il radiatore di raffreddamento del nuovo motore; dall'altro l'agilità e la leggerezza richieste da una moto nuda hanno fatto preferire l'adozione della classica forcella a steli rovesciati. Il telaio è completamente nuovo. E' fedele allo schema a doppio trave in tubi d'acciaio con motore boxer in funzione portante, ma le quote sono state studiate per determinare una ripartizione delle masse perfettamente paritaria. L'interasse di 1.515 mm e l'avancorsa di 125,6 lasciano prevedere una moto dalla guida sicura e stabile. Davanti troviamo una forcella rovesciata

da 45 mm di diametro e 140 mm di escursione; dietro il monoammortizzatore con schema Evo-Paralever ha la medesima escursione. E' disponibile il nuovo sistema ammortizzante semiattivo Dynamic ESA, riconoscibile dagli steli della forcella anodizzati oro e dalla molla del mono verniciata in bianco, che consente di scegliere tra due opzioni, Road o Dynamic. La R1200R in versione base dispone della sola regolazione del precarico del monoammortizzatore e del suo ritorno. L'assistenza elettronica del sistema Dynamic ESA offre due modalità di guida (Road e Dynamic) che impostano l'idraulica su tarature rispettivamente più comode o più sportive. L'ESA dispone di sensori che leggono anche l'angolo di piega ed è capace di intervenire praticamente in tempo reale (BMW dichiara il tempo d'intervento in pochi millesimi di secondo) per adattare il

comportamento di forcella e monoammortizzatore a velocità, condizioni del fondo e inclinazione della moto. Il controllo del precarico resta invece per ragioni di sicurezza in mano al pilota, che ha la possibilità di impostare come sui precedenti sistemi ESA le condizioni di carico del mezzo. L'impianto frenante è dotato di ABS di serie, e ha due dischi da 320 mm davanti (montati senza flangia direttamente sul cerchio) con pinze radiali a quattro pistoncini e un'unità da 276 mm dietro. La moto pesa 231 kg col pieno di 18 litri e ha la sella a soli 790 mm da terra (ma esistono anche con altezze di 760, 820 o 840 mm).

### Tanta potenza, sempre

La BMW R1200R 2015 riceve il nuovo motore bialbero con raffreddamento a liquido nella configurazione con l'albero motore appesantito,





propria di tutti i modelli di questa generazione, compresa la R1200RS che ha debuttato in contemporanea a Colonia. Dispone di 125 cavalli a 7.750 giri e 125 Nm a 6.500. Le differenze rispetto al propulsore adottato dalla GS e dalla RT (airbox e impianto di scarico) garantiscono inoltre un leggero vantaggio di coppia ai bassi regimi. La R1200R offre di serie due riding mode, Rain e Road con controllo automatico di stabilità ASC. C'è poi in optional la modalità di guida Pro, che offre due ulteriori modalità di guida: Dynamic, ancora più sportiva, e User, con cui ognuno può configurare i parametri del motore e il controllo di trazione evoluto Dynamic Traction Control. Per gli sportivi è pensato il cambio elettroassistito BMW Pro, attivo tanto in innesto quanto in scalata, grazie alla funzione di blipping che effettua automaticamente una doppietta, quando si

scende di rapporto senza chiamare in causa la frizione.

### Una R così sfacciata non s'era mai vista

La nuova R1200R manda in soffitta il vestitino da brava tusa (ragazza, in dialetto milanese) e si scoccia per catturare nuovi sguardi. Non è mai stata così aggressiva e cattiva nella sua lunga storia. Il gruppo ottico (con optional la luce diurna a LED) riceve dalla R nineT il raffinato logo BMW al suo interno, mentre la strumentazione propone un insolito mix di tachimetro analogico e contagiri digitale su un pannello TFT completo e configurabile su tre modalità di visualizzazione, di cui una programmabile dall'utente. Le funzionalità aumentano se si sceglie di adottare il computer di bordo optional. Altro optional, al debutto



per la gamma BMW, è l'avviamento keyless, che consente di accendere il motore senza inserire la chiave nel quadro. Come avete visto, di carne al fuoco ce n'è proprio tanta.

### La nostra prova: divertente, veloce e sicura. Anche sul bagnato

Due giorni di voli per venire al caldo della Spagna e trovare un bell'asfalto da piega, salvo poi ritrovarsi immersi in nubi da Val Padana. Ce ne faremo una ragione, tutto sommato non ci dispiace guidare sul bagnato. Anzi, in queste condizioni si affina la guida e si imparano a conoscere le reazioni più intime della ciclistica. Soprattutto le moto moderne garantiscono una sicurezza attiva (leggi: ABS e controllo di trazione) che toglie un bel po' di paturnie, quando l'aderenza cala paurosamente. L'ergonomia è in

primo piano, come su tutte le BMW. La R1200R è molto accogliente anche con i piloti più alti (il sottoscritto misura 185 cm di altezza e con la sella alta da 840 mm si è trovato perfettamente inserito nella moto). I comandi sono molto morbidi e precisi, mentre la strumentazione è chiara e leggibile in quasi tutte le informazioni. Diciamo "quasi", perché il contagiri a barre è di difficile lettura. Avremmo gradito un'inversione di strumenti, vale a dire tachimetro digitale e contagiri analogico, come avviene sulla maggior parte delle moto. Ma si sa, in BMW ogni tanto lo fanno strano e scelgono soluzioni controcorrente: ricordate il comando degli indicatori di direzione separati sui due blocchetti, in uso fino a pochi anni fa? Il motore ha un gran bel sound allo scarico. Non è ignorante come sulla R1200GS, ma si fa sentire specie in modalità Dynamic. Non vibra

mai e ha un'ottima progressione. Spinge forte già a 2.000 giri e dopo i 4.000 allunga con tanta decisione fino agli 8.000. Si può decidere se usarlo con le marce lunghe per sfruttare la sua coppia generosa ai bassi o insistere con le marce corte tra una curva e l'altra. In questo caso la R diventa reattiva, immediata nelle reazioni e asseconda alla grande anche la voglia di pieghe del pilota. Le prestazioni sono notevoli, come dimostra anche l'incredibile tempo di 3,3 secondi necessario per passare da 0 a 100 km/h. Il cambio a sei marce è ben rapportato e appena duro nella selezione dei rapporti. L'assistenza elettronica alla cambiata è efficace più che altro nella guida sportiva con cambi fatti ad alto regime; nella guida disimpegnata i cambi marcia invitano all'uso della frizione per evitare fastidiosi impuntamenti. L'asfalto bagnato non ci ha permesso





di spingere troppo in curva, ma la R1200R ci ha fatto divertire parecchio anche in queste condizioni. E' una moto molto sicura e stabile, come in passato. La nuova ciclistica e la forcella da 45 mm comunicano con fedeltà quello che accade sotto le ruote, al punto che la roadster tedesca invita a insistere col gas anche sul bagnato. La taratura del sistema Dynamic ESA in modalità Road è già piuttosto rigida, ma ideale per la guida stradale. In modalità Dynamic il beccheggio in accelerazione e in frenata si riduce a zero, tanto che la forcella ricorda il funzionamento del Telelever quando si strizzano i freni. La frenata è ben modulabile e potente e buone notizie arrivano anche dai consumi, da sempre un punto di forza del boxer tedesco. La nostra prova bagnata ci ha obbligati a una guida più morbida e rotonda rispetto al solito; a fine giornata siamo stati premiati da un consumo di soli 4,5 l/100 km, pari a 22,2 km/l. Zero difetti quindi? No, ci sono anche quelli. Partiamo dall'assenza di un vero parafango posteriore sulla ruota, che ci ha provocato un bello insozzamento della schiena e dei pantaloni col bagnato. E poi c'è la nota dolente del prezzo; è già alto nella versione base (13.950 euro), ma se volete una R1200R pronta per viaggiare con le borse, le sospensioni semi-attive e altro ancora, preparatevi a spendere molto di più. D'altra parte la BMW R1200R anche nel 2015 possiede una dote unica nel panorama motociclistico attuale: è l'unica moto nuda a suo agio tanto nelle guida sportiva da single quanto in quella stracarica di bagagli da ammortato. **M**



SCHEDA TECNICA

**BMW R1200R 2015 13.950 euro**  
**Tempi:** 4  
**Cilindri:** 4  
**Cilindrata:** 1170 cc  
**Disposizione cilindri:** in linea  
**Raffreddamento:** raffreddato ad aria/liquido  
**Avviamento:** E  
**Potenza:** 125 cv (92 kW) / 7750 giri  
**Coppia:** 125 Nm / 6500 giri  
**Marce:** 6  
**Freni:** DD-D  
**Misure freni:** 320-276 mm  
**Misure cerchi (ant./post.):** 17" / 17"  
**Normativa antinquinamento:** Euro 3  
**Peso:** 231 kg  
**Lunghezza:** 2165 mm  
**Larghezza:** 880 mm  
**Altezza sella:** 790 mm  
**Capacità serbatoio:** 18 l  
**Segmento:** Naked

ABBIGLIAMENTO

**Casco** HJC  
**Giacca** Dainese  
**Guanti** Dainese  
**Paraschiena** Dainese  
**Pantaloni** Spidi  
**Anfibi** TCX Boots