

WELCOME  
TO **PLANET POWER.**\*  
BMW S 1000 RR.

BMW Motorrad



S 1000 RR

Le plaisir de conduire

\* Bienvenue dans le monde de la puissance.





À CETTE VITESSE, LE VENT  
EST LA SEULE CHOSE QUI  
EMPÊCHE VOTRE SANG  
**DE BOUILLIR...**





## LA S 1000 RR.

Première hypersportive signée BMW. Sa vocation : des performances au-delà de toute attente. Le meilleur rapport poids/puissance avec 0,95 ch (0,7 kW) par kilogramme (en version libre). Une parfaite maîtrise grâce à la partie cycle extrêmement précise et entièrement réglable.

Une technologie d'exception issue de la compétition avec le DTC (contrôle dynamique de la motricité), le Race ABS (ABS Sport) et le shifter HP. Pour une maniabilité inédite et un plaisir illimité sur circuit – et sur la route pour y aller. S 1000 RR. Welcome to Planet Power\*.





UNE FORCE QUI NE DEMANDE QU'UNE CHOSE :  
**BONDIR EN AVANT.**





## LE MOTEUR LE PLUS PUISSANT DE SA CATÉGORIE.

Une nouvelle définition de la vitesse. Des accélérations époustouflantes. Une puissance de 193 ch (107 ch en version française) dont la seule raison d'être est d'offrir une poussée inédite et disponible à tout instant. Un plaisir auquel le nouveau quatre cylindres en ligne de la BMW S 1000 RR s'adonne sans modération.

Des soupapes en titane commandées par linguets à la place de poussoirs à coupelle permettent d'obtenir des régimes culminant à 14 200 tr/min et de ramener le poids du moteur à 59,8 kg. Le plus léger, le plus puissant et le plus compact de sa catégorie, ce quatre cylindres semble avoir été créé pour la chasse aux chronos.



**SE RUER SUR CHAQUE VIRAGE.**

POUR MIEUX SAVOURER LE PLAISIR  
D'EN RESSORTIR AUSSITÔT.








## DTC ET RACE ABS\*.

Avec la S 1000 RR, grappillez de précieux dixièmes en fixant vos points de freinage là où d'autres rêveraient de le faire, grâce au Race ABS\*. Cet ABS déconnectable, d'une légèreté sans concurrence (moins de 2,5 kg), se règle individuellement en mode pluie, sport, circuit ou slick. Le DTC (contrôle dynamique de la motricité), également déconnectable, se paramètre selon les quatre mêmes modes. En fonction

des conditions d'adhérence, il optimise la puissance de la BMW S 1000 RR en une fraction de seconde seulement. Résultat : une maîtrise et une motricité irréprochables à chaque sortie de virage, et un sentiment de souveraineté qui met en confiance et fait gagner des courses.

\* ABS Sport





Le championnat du Monde Superbike est le programme d'essais le plus éprouvant qui soit. BMW Motorrad Motorsport relève le défi. Avec ses pilotes stars Troy Corser et Ruben Xaus, la BMW S 1000 RR affronte la concurrence internationale sur les circuits les plus exigeants au monde. La BMW S 1000 RR a déjà enthousiasmé ses fans avec des victoires et des pole positions au championnat Superbike d'Allemagne et aux 24 heures de Barcelone. Une moto qui redéfinit le rôle de BMW Motorrad sur circuit, et qui introduit une nouvelle conception de la performance sur route.

**LA VIE, C'EST LA PISTE.**  
LE RESTE, CE N'EST QU'ATTENTE.



BMW S 1000 RR  
**TECHNIQUE**







MOTEUR



## UN CONCENTRÉ DE PUISSANCE DE SEULEMENT 59,8 KG.

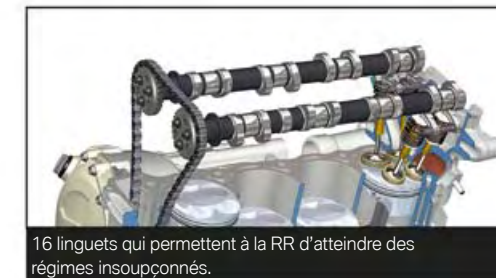
**Quatre cylindres. Une cylindrée de 999 cm<sup>3</sup>. 193 ch (142 kW, 107 ch en version française). 112 Nm (89 Nm en version française). Des caractéristiques qui en disent long et une puissance qui laisse sans voix. Avec ses 59,8 kg, ce nouveau quatre cylindres en ligne est le plus puissant, le plus compact et le plus léger de sa catégorie.**

La BMW S 1000 RR fête son entrée dans le monde des hypersportives avec toute une série d'innovations. À commencer par la distribution par linguets au lieu des habituels poussoirs : cette construction issue de la compétition permet non seulement d'alléger le poids de 55 %, mais elle autorise un actionnement plus rapide des soupapes et réduit les frottements.

Également pour des raisons de poids, les soupapes sont en titane et les cuvettes des ressorts de soupape d'admission en aluminium. Résultat : un gain de puissance et de couple, une plage d'utilisation plus large, une réduction des coûts d'entretien et de la consommation.

Le moteur athlétique de la BMW S 1000 RR doit sa compacité à la distribution allégée et à l'entraînement des arbres à cames par un pignon intermédiaire à chaîne dentée courte. Le tout se traduit par un volume réduit en hauteur et en largeur, et par des réserves qui vont bien au-delà des 14 200 tr/min autorisés par le rupteur.

Hypersportif, le cœur de la S 1000 RR n'est pas à court de superlatifs : le plus grand alésage, soit 80 millimètres, le plus grand diamètre de tête de soupapes, pour un moteur qui respire à pleins poumons, et un rapport alésage/course de 80 x 49,7 millimètres. Au final, le tableau est éminemment positif : une puissance maximale de 193 ch (142 kW, 107 ch en version française) à 13 000 tr/min et un couple culminant à 112 Nm (89 Nm en version française) à 9 750 tr/min.



16 linguets qui permettent à la RR d'atteindre des régimes insoupçonnés.





Le système d'échappement en inox est conçu pour des performances optimales.

Dès la phase d'admission, la S 1000 RR nous indique la puissance impressionnante qu'elle développe. Aspiré directement par la prise d'air centrale « Ram Air », l'air d'admission pénètre en force dans le filtre à air disposé en position verticale. À partir de 200 km/h, la RR gagne ainsi 7 ch (5,2 kW) supplémentaires.

Pour une courbe de couple optimale, les collecteurs d'admission dans la boîte à air ont bénéficié d'une technologie sophistiquée. Un servomoteur fait varier la longueur des trompettes d'admission en fonction du régime du moteur.

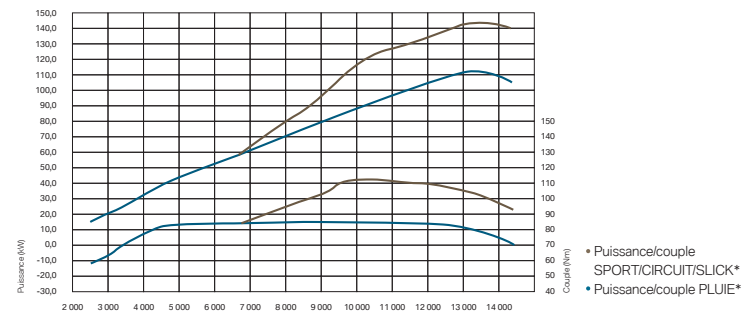
Le moteur de la S 1000 RR aspire ainsi la quantité d'air optimale en toutes circonstances. Grâce à l'injection cartographique entièrement séquentielle avec deux injecteurs par cylindre, les chambres de combustion reçoivent la quantité de carburant idéale.

Le meilleur pour la fin : l'échappement haute performance innovant, réalisé entièrement en inox, fonctionne suivant le principe 4-en-2-en-1. Pour obtenir un moteur bien rempli dès les bas régimes, les quatre cylindres sont reliés par paires (1+4 et 2+3), dans le système d'échappement, à deux tubes d'interférence à volet piloté. Ces deux tubes débouchent en-

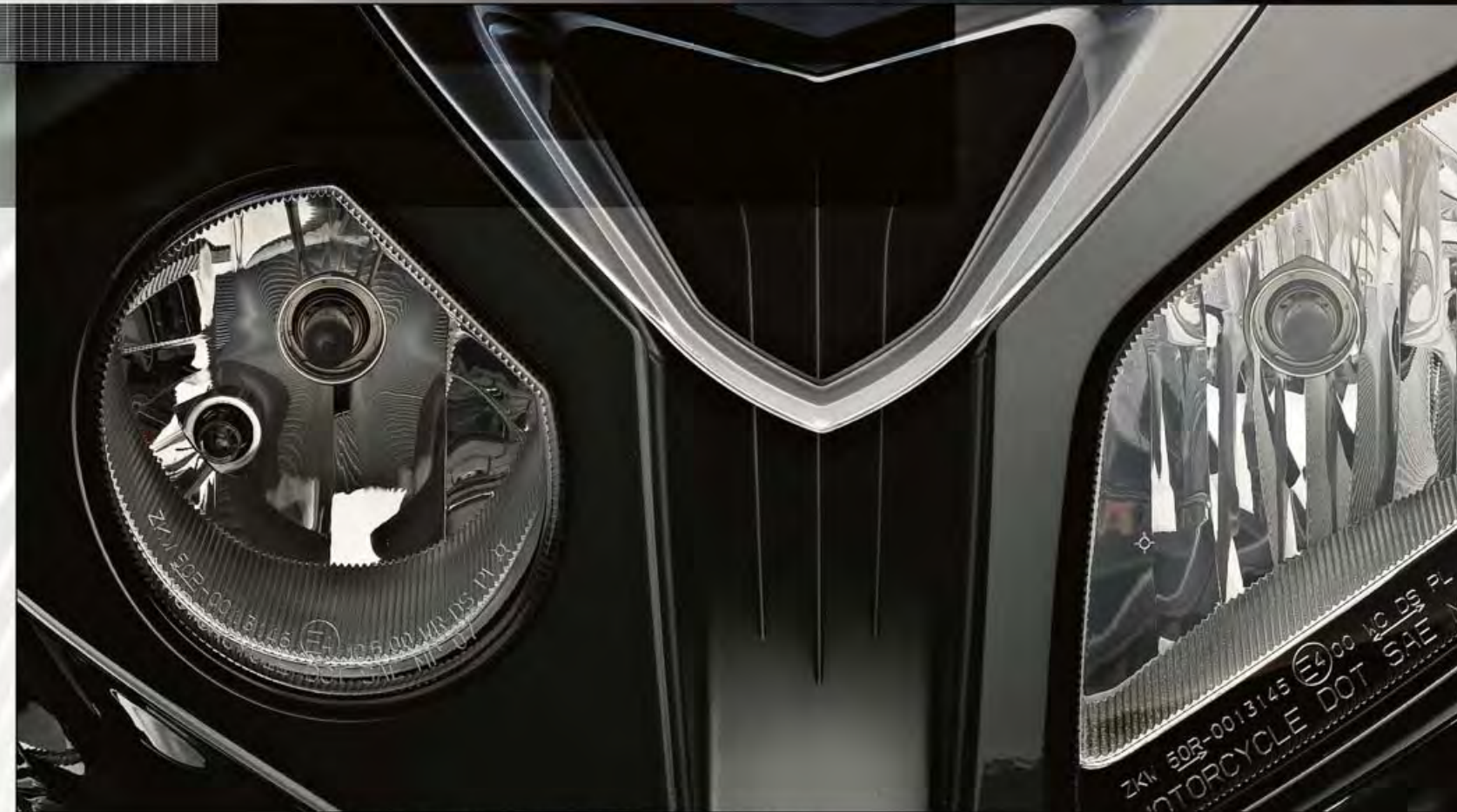
suite dans un pré-silencieux grand volume, où deux catalyseurs trois voies à régulation lambda se chargent, en interaction avec la gestion numérique moteur, de ramener les émissions à un niveau répondant déjà aux standards de demain.

Les gaz d'échappement dépollués sont ensuite acheminés, via un clapet, dans le silencieux très court et extrêmement esthétique. Au final, la sonorité est plus qu'au diapason avec la cavalerie de la S 1000 RR.

#### Courbes de couple et de puissance avec les modes pluie, sport, circuit et slick



\* En version libre



Un moteur qui respire à pleins poumons. La prise d'air centrale « Ram Air » placée entre les optiques asymétriques capte le vent relatif et le convertit directement en puissance.





Double bras oscillant long pour une excellente motricité.



## PARTIE CYCLE

# PRÉCISION JUSQU'ÀUX LIMITES.



**L'asphalte ne se laisse imposer aucune règle de bonne conduite. Lisse et fraîchement rénové, il fait soudain place à un revêtement usé et rugueux. Tantôt il décrit de larges courbes, tantôt il joue les enfilades de virages serrés. Pour maîtriser un caractère aussi changeant, il faut une partie cycle adaptée à toutes les situations.**

La partie cycle de la S 1000 RR a été dotée de nombreuses technologies innovantes pour dompter l'asphalte.

1. La roue avant est guidée par une fourche inversée avec des fourreaux de 46 mm remplaçant les tubes plongeurs de 43 millimètres habituels dans le segment. Le comportement au freinage, les réactions et le ressenti s'en trouvent sensiblement améliorés.

2. L'amortisseur à cartouche Öhlins avec son système intérieur séparé à piston et cylindre permet à la S 1000 RR de répondre de manière plus sensible mais apporte également un surcroît de dynamisme et des réglages plus précis.

3. La roue arrière est logée dans un double bras oscillant banane de 593 mm de long, composé d'éléments en fonte d'aluminium et d'éléments en tôle d'aluminium emboutie d'une épaisseur de paroi de 2,5 millimètres. Résultats : des performances de pointe et une partie arrière plus stable, notamment sur l'accélération.

4. La BMW S 1000 RR peut être utilisée aussi bien sur circuit qu'au quotidien, ce n'est qu'une question de réglage. Celui-ci s'effectue en un tour de main, avec la clé de contact. Dernière innovation : le réglage en détente et en compression à dix étages repérés par un code couleur et une recommandation de BMW Motorrad pour les différents domaines d'utilisation.





Le bouton pour commuter entre les différents modes de conduite en gardant les deux mains sur le guidon.



Le shifter HP optionnel pour monter les rapports 10 fois plus vite sans actionner l'embrayage.

## SYSTÈME ÉLECTRONIQUE



# UNE TECHNOLOGIE DE COMPÉTITION QUI FAIT GAGNER DE PRÉCIEUX DIXIÈMES.

**Où commence la courbe idéale ? Où s'arrête-t-elle ? La RR se passe de longs discours, elle répond par des faits : elle est la première hypersportive de 1000 cm<sup>3</sup> à proposer le DTC (contrôle dynamique de la motricité), le Race ABS\*, le shifter HP et l'embrayage antidribble.**

\* ABS Sport

Le pilote accélère avec une poignée de gaz électronique. Celle-ci permet, tout en roulant, de régler le répondeur de la S 1000 RR en gardant les deux mains sur les poignées.

Quatre modes de conduite influant sur la commande des gaz, le DTC et le Race ABS\* sont disponibles au choix : pluie, sport, circuit et slick. Le mode pluie, particulièrement adapté sur chaussée mouillée ou sale, ramène la puissance de la S 1000 RR à 150 ch (110 kW, 107 ch en version française). Le mode sport est idéal sur les routes du réseau secondaire. Le mode circuit convient davantage sur circuit avec pneus sport, et le mode slick est à utiliser exclusivement sur circuit avec pneus slick. Pour des raisons de sécurité, ce dernier ne peut être sélectionné qu'avec une fiche de codage (à mettre en place sous la selle).

Le contrôle dynamique de la motricité DTC garantit des performances optimales en toutes circonstances ainsi qu'un gain de motricité et de sécurité à l'accélération. (Déconnectable en fonction des besoins.)

Le DTC est une expérience impressionnante, même pour les pilotes expérimentés. Il réduit le patinage incontrôlé de la roue arrière et se révèle extrêmement sécurisant à la remise des gaz sur l'angle, ou sur un revêtement à adhérence limitée. Indéniablement, le DTC apporte donc un surcroît de sécurité en toutes circonstances.

En bref, le contrôle dynamique de la motricité DTC fait exactement ce qu'on attend de lui : par exemple, il permet d'atteindre un niveau de performance inédit sur circuit en optimisant

le passage de la puissance au sol, quel que soient les conditions. Impressionnante, cette accélération peut même être encore optimisée avec le shifter HP optionnel. Ce dernier monte les six rapports de la RR pratiquement sans rupture de couple.

En quelques fractions de seconde (60–70 ms au lieu de 600–700 ms habituellement), il interrompt l'allumage et l'alimentation, sans que le pilote n'ait à embrayer ou couper les gaz. Bénéfice : de précieuses fractions de seconde et des accélérations encore plus fulgurantes.

\* ABS Sport



La S 1000 RR est la seule hypersportive à proposer une combinaison du DTC et du Race ABS.

Mode	Pluie	Sport	Circuit	Slick	DTC off	DTC
Fonction						
Anti-wheeling	x	x	x	off/5 s < 23 degrés*	off	

À chaque passage d'un mode à l'autre, du mode pluie au mode slick, l'intervention de l'électronique diminue et le patinage autorisé augmente.

\* pas de contrôle système anti-wheeling



Accélération va de pair avec freinage. C'est pour cela que la S 1000 RR est proposée avec les options Race ABS\* et DTC, ce dernier n'étant disponible qu'en combinaison avec le Race ABS\*. La combinaison de ces deux équipements est inédite dans le segment des hypersportives. Les deux systèmes, d'une légèreté sans concurrence (poids total inférieur à 2,5 kg), sont déconnectables par un simple bouton.

Le Race ABS\* est le fruit de 20 ans d'expérience dans le développement de systèmes d'anti-blocage chez BMW Motorrad. Comparé à un ABS moto traditionnel, il offre des performances de freinage optimisées, parfaitement adaptées au segment des hypersportives. Plus finement dosable, il permet un répondeur amélioré ainsi que la possibilité de commuter entre

les modes pluie, sport, circuit et slick. Hyperperformant, le Race ABS\* sait faire preuve de modération en matière de coûts et d'entretien.

La roue avant de la S 1000 RR est freinée par des étriers à 4 pistons Brembo avec double disque de 320 millimètres de diamètre et 5 millimètres d'épaisseur. À l'arrière, le freinage est confié à un étrier flottant monopiston de 220 millimètres de diamètre et 5 millimètres d'épaisseur. L'actionnement du levier de frein active le frein avant et exerce simultanément une légère pression sur le frein arrière (variante ABS). Si le pilote appuie uniquement sur la pédale de frein, seul le frein arrière est activé.

Avec les réglages circuit et slick, le détecteur de décollage de la roue arrière du Race ABS\* est désactivé pour permettre une distance de freinage encore plus courte. En mode slick, sur circuit, le Race ABS\* permet aux pilotes particulièrement avertis d'effectuer des dérapages à l'amorce du freinage, sans devoir renoncer aux atouts de l'ABS sur la roue avant.

Autre plus : l'embrayage multidisque anti-dribble en bain d'huile, de série. Il empêche la roue arrière de la S 1000 RR de dribbler, même lors de rétrogradages rapides.

Le pilote de la BMW S 1000 RR a la possibilité de moduler intuitivement et en toute sécurité le DTC, le Race ABS\* et la cartographie moteur en actionnant simplement une touche. À l'aide de deux boutons placés de manière ergonomique sur les poignées gauche et droite, il peut aussi se faire afficher des informations sur l'écran bien lisible du tableau de bord. Il lui suffit également d'appuyer sur un bouton pour accéder aux fonctions suivantes : régime, vitesse, programmation du shift-light pour un départ arrêté optimal (Launch Control), laptimer, meilleur tour, pourcentage de freinages et d'accélération, nombre de passages de rapports au tour et réglage momentané des systèmes de régulation.

Bardée de technologies, la BMW S 1000 RR n'en donne pas moins une incroyable impression de légèreté sur piste. Si elle n'affiche pas un gramme de trop, le plaisir, lui, est décuplé.

\* ABS Sport





# PUISSANCE JUSQU'AU BOUT DES PNEUS.

**La BMW S 1000 RR fend le vent telle une flèche. Sur toute la ligne, son design est une promesse de dynamisme. Avec son carénage avant plongeant et sa partie arrière anguleuse et très relevée, elle a l'air de n'attendre qu'une chose : bondir en avant.**

**La RR est une moto 100 % BMW. Rien ne manque. Rien n'est en trop.**

Vue de face. On remarque immédiatement que la BMW S 1000 RR a rompu avec l'idée de symétrie : à gauche, le projecteur principal généreusement dimensionné et arborant une esthétique dynamique, pour éclairer la chaussée avec un large faisceau lumineux. À droite, le feu de route rond, plus petit, pour un éclairage longue portée le plus ponctuel possible. Le feu de route ne nécessitant pas

de grand réflecteur, sa taille réduite permet à la RR d'économiser 300 grammes. La prise d'air centrale « Ram Air », placée entre les deux optiques, divise en deux le carénage avant de la BMW S 1000 RR, une évolution du design baptisée « split face ». Au-dessus, la bulle, avec deux orifices de chaque côté, réduit les remous autour de la tête.

Vue de côté. À droite, les trois ouïes de requin sautent aux yeux. À la même hauteur, à gauche, une grande sortie d'air assure avec efficacité l'évacuation de la chaleur. Le réservoir en aluminium de la S 1000 RR, unique dans ce segment, est particulièrement léger avec env. 1,5 kg de moins que sur les autres hypersportives.

Vue de dos. Le dessin original en dent de scie et le double feu arrière à LED à deux pointes répondent harmonieusement à la partie avant en deux parties et au sabot moteur à double pointe.

Vue de la perspective du pilote, l'ergonomie est parfaite. L'homme fusionne littéralement avec sa machine. Avec sa forme compacte et son incroyable maniabilité, la S 1000 RR semble avoir été créée pour les prises d'angle extrêmes.

Un poids réduit sur la balance. La RR pèse 183 kg à vide et 204 kg tous pleins faits. Rien d'étonnant à cela, car la liaison au sol est assurée par de fines et dynamiques jantes à 10 rayons en fonte d'aluminium qui véhiculent la légèreté.

Bien entendu, la RR joue aussi le jeu sur circuit. Jamais une machine de série n'a autant ressemblé à la version course qui lui a servi de modèle. Elle est conçue de façon à pouvoir être transformée en quelques gestes en bête de course : une fois le support de plaque d'immatriculation déposé en desserrant une fiche et trois vis, elle exhibe le design en dents de scie qui orne son passage de roue. Les repose-pieds passager, les clignotants avant et les rétroviseurs se retirent tout aussi vite.

Bienvenue dans le monde du sport. La BMW S 1000 RR. Welcome to Planet Power\*.

\* Bienvenue dans le monde de la puissance.



À la fois belles et fonctionnelles : les ouïes d'aération laissent s'échapper l'air chaud.



Touche finale sur la RR : la double pointe du feu arrière à LED.





## ÉQUIPEMENT

### Options

#### Race ABS\*

Une efficacité de freinage maximale et un poids minimal, inférieur à 2,5 kg.

#### DTC et Race ABS\*

Mieux freiner et mieux accélérer. Contrôle impressionnant, possibilité de déconnecter les deux systèmes. Poids total de 2,5 kg environ. Même les pilotes professionnels sont enthousiasmés.

#### Shifter HP

Des accélérations sans rupture de charge. Dix fois plus rapide qu'une boîte conventionnelle, le shifter HP monte les six rapports sans que le pilote ait à actionner le levier d'embrayage. L'allumage et l'alimentation sont interrompus pendant quelques fractions de seconde seulement, ce qui permet de grappiller de précieux dixièmes.



#### Alarme antivol

Si une personne non autorisée tente de déplacer la moto, l'alarme émet des signaux optiques et acoustiques.

### Accessoires

#### Commandes reculées pilote et repose-pieds passager High Performance

Les commandes reculées et repose-pieds HP fraisés sont à la fois esthétiques et fonctionnels. Grâce aux nombreuses possibilités de réglage, tous les souhaits sont exaucés en termes d'ergonomie et de sportivité.



#### Bulle teintée, haute, haute et teintée

Pour une esthétique tendance et une meilleure protection contre le vent, la RR peut être dotée de l'une des trois bulles disponibles en option. Toutes sont optimisées sur le plan aérodynamique. La bulle haute, disponible également en version teintée, améliore encore la protection contre le vent.



#### Silencieux sport Akrapović®

Avec le silencieux sport Akrapović®, tout trajet se transforme en une expérience sonore d'une rare intensité. La sonorité excellente et l'esthétique parfaite, parachevée par les composants en carbone et le logo Akrapović® gravé au laser, soulignent la symphonie pour pistons et cylindres offerte par la BMW S 1000 RR.



## INDIVIDUALITÉ ET CARACTÈRE.

La BMW S 1000 RR peut encore être peaufinée avec des options haut de gamme et des accessoires pratiques. Puissance et personnalité vont de pair, pour toutes les exigences et toutes les situations.



### Pièces carbone High Performance

À la fois nobles, sportives, exclusives et robustes, les pièces High Performance reflètent l'esprit de la compétition. Ce sont toutes de véritables pièces d'orfèvrerie qui feront le bonheur des plus exigeants. Ces pièces réalisées en carbone, le matériau allégé dernier cri, sont un hommage au design et au savoir-faire des ingénieurs :

- Garde-boue HP carbone avant/arrière
- Caches latéraux HP carbone
- Sabot moteur HP carbone
- Capot de selle arrière HP carbone
- Cache de réservoir HP carbone
- Protège-chaîne HP carbone
- Protège-talons HP carbone gauche/droit

### Autres accessoires

- Leviers d'embrayage et de frein HP repliables
- Sacoche de réservoir
- Softbag
- Clignotants à LED
- Béquille d'atelier

\* ABS Sport





Quand sécurité rime avec beauté : la combinaison en cuir RR est le garde du corps idéal pour les sorties au guidon de la S 1000 RR.



## ÉQUIPEMENT DU PILOTE

## STAGES DE PILOTAGE

# L'ÉQUIPEMENT DES CHAMPIONS.

Pour piloter sa BMW S 1000 RR en toute sérénité, le pilote a besoin d'un équipement auquel il peut se fier même dans les prises d'angle extrêmes. Dans ce domaine aussi, BMW Motorrad ne fait aucune concession en matière de qualité. Du casque intégral Sport aux bottes de compétition, l'équipement racing est à la hauteur de la BMW S 1000 RR.



Ensemble disponible également en bleu/blanc/rouge.



# LA MAÎTRISE EST LE MAÎTRE-MOT.

Pour réaliser des performances du plus haut niveau, il faut le bon équipement et beaucoup d'expérience. Les stages de pilotage BMW Motorrad montrent comment gagner encore quelques dixièmes sur le chrono. Cette invitation à se surpasser ne s'adresse pas seulement aux débutants mais aussi aux pilotes confirmés. De l'apprentissage de la bonne technique de prise d'angle aux conseils avisés d'instructeurs professionnels, le programme est très varié. Les pilotes peuvent ainsi se perfectionner tout en se faisant réellement plaisir.



## TEINTES ET CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

# UNE ESTHÉTIQUE TOUTE EN PUISSANCE.

La BMW 1000 RR joue les contrastes avec son cadre périmétrique noir, ses jantes tout en finesse et son silencieux arrière. Le double bras oscillant couleur alu ou gris Ostra, le réservoir en aluminium et le cache de boîte à air dans des couleurs contrastantes soulignent l'apparence sportive et dynamique.

Vert acide métal : pour une allure délibérément offensive.

Argent minéral métal : réservoir, bras oscillant et jantes dans une teinte contrastante gris Ostra.

Gris orage métal : la variante pour les inconditionnels du noir.

Une combinaison tricolore directement inspirée de la compétition : blanc alpin uni, rouge magma uni et bleu alpin uni avec des points de mire métal.

### MOTEUR

Type	Quatre cylindres en ligne quatre temps refroidi par eau/huile, deux arbres à cames en tête, quatre soupapes en titane par cylindre
Alésage x course	80 mm x 49,7 mm
Cylindrée	999 cm <sup>3</sup>
Puissance nominale	193 ch (142 kW, 107 ch en version française) à 13 000 tr/min
Couple maximal	112 Nm (89 Nm en version française) à 9 750 tr/min
Rapport volumétrique	13,0/1
Gestion moteur	Gestion moteur électronique BMS-K-P avec régulation anti-cliquetis
Dépollution	2 catalyseurs 3 voies à régulation lambda, standard EU4 avec tubes d'interférence à volet piloté.

### PERFORMANCES / CONSOMMATION

Vitesse maximale (sur circuit)	> 200 km/h
Consommation en l/100 km à une vitesse constante de 90 km/h	5,7 l
Consommation en l/100 km à une vitesse constante de 120 km/h	5,9 l
Type de carburant	Super sans plomb, indice d'octane 95-98 (RON)

### ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

Alternateur	Triphasé 350 W
-------------	----------------

### TRANSMISSION

Embrayage	Multidisque anti-dribble en bain d'huile à commande mécanique
Boîte de vitesses	Séquentielle six rapports avec pignons à denture droite, shifter HP optionnel
Transmission secondaire	Chaîne

Les données techniques se rapportent au poids à vide DIN

1) Tous pleins faits, avec réservoir d'essence rempli à 100 % de la capacité utile

2) Suivant la directive européenne 93/93/CE : tous pleins faits, avec réservoir d'essence rempli à 90 % au moins de la capacité utile

3) Poids à vide sans aucun plein

### PARTIE CYCLE / FREINS

Cadre	Cadre périmétrique en aluminium
Guidage de la roue avant/suspension	Fourche inversée, diamètre tubes plongeurs 46 mm
Guidage de la roue avant/suspension	Double bras oscillant avec combiné ressort-amortisseur central, réglage en précontrainte, détente et compression vitesse élevée/vitesse réduite
Débattement avant/arrière	120 mm/130 mm
Empattement	1 432 mm
Chasse	95,9 mm
Angle de tête de fourche	66,1°
Jantes	En fonte d'aluminium
Dimension jante avant	3,50 x 17"
Dimension jante arrière	6,00 x 17"
Pneumatique avant	120/70 ZR 17
Pneumatique arrière	190/55 ZR 17
Frein avant	Double disque, étriers fixes 4 pistons à disposition radiale, 320 mm de diamètre, 5 mm d'épaisseur
Frein arrière	Monodisque à commande hydraulique, étrier flottant monopiston, 220 mm de diamètre, 5 mm d'épaisseur
Race ABS (ABS Sport)	Race ABS BMW Motorrad (ABS Sport), déconnectable, 4 modes : pluie, sport, circuit, slick (option)
DTC	DTC (contrôle dynamique de la motricité), déconnectable, 4 modes : pluie, sport, circuit, slick (option DTC uniquement en combinaison avec Race ABS)

### DIMENSIONS ET POIDS

Hauteur de selle	820 mm
Arcade entrejambe	1 810 mm
Poids tous pleins faits 1)	204 kg (206,5 kg avec DTC et Race ABS)
Poids à vide DIN, tous pleins faits 2)	203 kg
Poids à sec 3)	183 kg
Poids total maximum autorisé	405 kg
Charge utile (avec l'équipement de série)	202 kg
Capacité utile du réservoir	17,5 litres
Dont réserve	env. 4 litres
Longueur	2 056 mm
Hauteur (sans les rétroviseurs)	1 138 mm
Largeur (avec les rétroviseurs)	826 mm



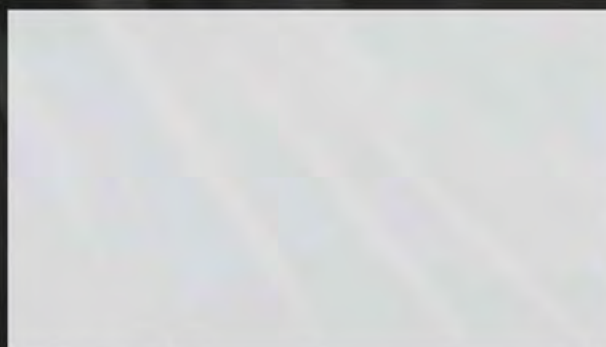
BMW Motorrad



S 1000 RR

Le plaisir de conduire

**RR**  
*S1000*



[bmw-motorrad.be](http://bmw-motorrad.be)