

BMW K 1200 LT

PROVA

GRAN TURISMO

di Riccardo Capacchione, foto Alberto Cervetti

# Biglietto di prima

Lusso sfrenato, comfort regale e piacere di guida. L'ammiraglia da gran turismo della BMW, la K 1200 LT, offre tutto questo a chi si accomoda sulla sua sella.

Alta tecnologia per viaggiare dimenticandosi degli oltre 370 kg di peso trascinati morbidamente dal motore a 4 cilindri da 1.200 cc

**V**iaggiare senza sentire troppo vento, troppo freddo ma nemmeno troppo caldo. E senza affaticarsi troppo, cambiando marce o solo mantenendo il gas aperto alla velocità di crociera. "E comprati una macchina, allora!" Vero, ma c'è chi si compra invece una moto come la K 1200 LT della BMW che dal settore auto deve avere imparato parecchio sull'argomento comfort. Con delle parenti a 4 ruote di tal lignaggio, dev'essere stato quasi inevitabile... Tonda e paffuta soprattutto nella parte anteriore, la tourer bavarese ricorda un po' nella linea gli scooteroni di maggior cilindrata, almeno a coloro che ci hanno chiesto: "Ma con questa devi cambiare le marce o è automatica?" Domanda non del tutto peregrina, dato che su una moto di questo tipo un cambio a variazione continua di rapporto ci

**IDENTIKIT** Cilindrata: 1.171 cc - Potenza massima: 103,26\* (75,93 kW\*) - Accelerazione 0-400 m: 12,835 sec\* - Velocità massima: 214,3 km/h\* - Peso a vuoto: 370,8 kg\* - Prezzo chiavi in mano: 20.250 euro

\*Dati rilevati strumentalmente

**Lusso più lusso**  
La moto da noi provata era dotata di molti accessori: portapacchi sopra il top-case, l'illuminazione a terra, chiusura centralizzata delle borse, sella e manopole riscaldate, caricatore CD, pedane passeggero regolabili e navigatore.



**Parabrezza regolabile**  
Sotto, le posizioni estreme del plexiglass. L'altezza del parabrezza è regolabile elettricamente tramite un bottone sul manubrio sinistro. Quando è completamente sollevato, ad alte velocità si formano dei vortici alle spalle del passeggero (il nostro tester è alto 1,74 m), per cui è consigliabile nei trasferimenti autostradali abbassarlo un po'.

starebbe, eccome. Invece il 4 cilindri a sogliola da 1.171 cc di marce ne ha 5, ben spaziate e dagli innesti morbidi e piuttosto precisi, ma che vengono davvero poco utilizzate, grazie alla coppia elevata e sempre pronta del propulsore. Vero è che su una Luxury Tourer (come la chiamano in BMW) le prestazioni si misurano in comfort e abitabilità, ma alla base di tutto vi è sempre la meccanica e la ciclistica e a queste i progettisti bavaresi hanno prestato particolare attenzione rispetto alla precedente versione (provata su *Motociclismo* di maggio 1999). Il motore segue lo schema cosiddetto "a sogliola" e cioè con i 4 cilindri in linea longitudinali coricati con le testate sul lato sinistro. Rispetto alla precedente unità, la versione 2004 (presentata al Motorshow di Bologna 2003), è stata rivista nell'alimentazione, con l'adozione di nuovi corpi farfallati da 36 mm di diametro (l'impianto di iniezione elettronica è il Bosch Motronic MA 2.4) in luogo da quelli da 34 mm che si innestano su collettori di aspirazione anch'essi maggiorati. L'albero a camme di aspirazione è dotato di un nuovo profilo dei boccioli e queste modifiche hanno portato la potenza massima alla ruota dagli 88,28 CV rilevati a 6.750 giri della vecchia versione agli attuali 103,26 CV a 7.750 giri. L'aspetto interessante e immediatamente apprezzabile nella guida è che al regime di poten-

za massima del modello '99 (6.750 giri) la potenza della versione 2004 è di 100 CV tondi tondi, con un incremento di ben 11,72 CV. Noto il fatto che l'aumento delle performance sia stato ottenuto di pari passo con il miglioramento della fluidità d'erogazione e di prontezza di risposta al comando del gas. Altra piacevole modifica ha riguardato il profilo dei denti degli ingranaggi, oggi più silenziosi, mentre il tipo di innesti rivisto rende l'inserimento delle marce più fluido. La struttura portante del telaio rimane in alluminio pressofuso, ma è stato ritoccato il valore dell'avancorsa, passato da 109 a 117 mm, alla ricerca di una superiore stabilità (anche se il modello precedente non mostrava il fianco in questo senso). All'anteriore troviamo il collaudato Telelever, mentre al retrotreno il Paralever monta un ammortizzatore che sfrutta la tecnologia WAD e cioè un circuito idraulico che aumenta l'entità dello smorzamento durante la corsa della sospensione, per evitare tamponamenti anche a pieno carico su fondo poco uniforme. Altra caratteristica della tourer BMW è l'impianto frenante che si affida a un sistema assistito con frenatura integrale e ABS. In pratica, quando si azionano i freni, sia posteriore sia anteriore, si ottiene la frenatura su entrambe le ruote (tramite ripartitore) e in più non si agisce direttamente sulla pompa bensì si aprono e chi-

uno delle valvole lungo il circuito, mantenuto in pressione da una centralina idraulica. In sostanza, si tratta di un servofreno dotato di ABS, il che limita lo sforzo alle leve e garantisce l'antibloccaggio in condizioni limite. Il comfort di bordo è il risultato di uno studio ergonomico particolarmente attento che ha perfezionato in particolare la sagomatura anteriore della sella: quest'ultima garantisce un buon appoggio dei piedi anche a piloti di statura non propriamente... teutonica. Come precisano in BMW, si è presa in considerazione la lunghezza del cavallo (sì, proprio quello dei pantaloni): in questo modo si è tenuto conto non solo dell'altezza assoluta da terra della sella, ma anche dell'influenza della sagoma della sella stessa sull'appoggio del conducente. Sempre attenti all'aspetto della sicurezza, i progettisti tedeschi hanno optato per un gruppo ottico anteriore sdoppiato: dove c'erano delle piccole prese d'aria ora è alloggiato l'abbagliante, mentre entrambe le parabole sono ora a superfici complesse, in grado di rendere più efficiente e meglio distribuito il fascio luminoso. Altre migliorie estetiche riguardano il parafrangente anteriore, più avvolgente e l'utilizzo di parecchie parti cromate. Un capitolo a parte meriterebbe la dotazione di bordo: il nuovo pannello strumenti raccoglie, oltre a tachimetro e contagiri a lancetta, an-

**I dettagli del comfort**  
La dotazione di bordo è degna di una berlina di lusso ed effettivamente i progettisti BMW si sono rivolti ai colleghi... a 4 ruote per la definizione di molti particolari. Dall'alto, la regolazione dello stereo è presente anche sul sedile del passeggero/lato destro. Le pedane del trasportato regolabili sono un optional: perfettibile il meccanismo, dato che la piastrina asolata ogni tanto esce dalla sede. Il sofa, pardon, la sella è riscaldata (accessorio), mentre sul lato destro del cupolino è posizionato il pomello di regolazione fari.

**Più potenza e coppia, abbinate a un nuovo**

**cambio, per viaggiare meglio**



In due è meglio. La K 1200 LT a stento si accorge del passeggero: l'assetto varia molto poco, basta aumentare il precarico del mono e il trasportato sarà una piacevole compagnia.

che un display multifunzione che informa il pilota su ora, temperatura esterna, velocità media, consumo medio, livello carburante, marcia innestata, temperatura del liquido di raffreddamento, chilometraggio totale e parziale (due trip), oltre alle informazioni relative alla radio (RDS, settaggi, ecc). In più la moto da noi provata montava il GPS Navigator II che però, pur staffato sul supporto originale, nasconde parte del display standard. Vero è che alcune funzioni (relative al chilometraggio percorso

e da percorrere) sono integrate nel navigatore, ma crediamo che sia possibile trovare una posizione che interferisca meno con la strumentazione di serie. Gli altri comandi al manubrio sono i classici BMW, comprensivi però, sul lato sinistro, del tasto del cruise control e delle derivazioni remote dello stereo, oltre al comando del parabrezza, dotato di motore elettrico e disponibile in due versioni, quella standard come la moto da noi provata o quella più alta, disponibile in alternativa.

**Il piacere di guida è lo stesso anche nella marcia in coppia**



**Il viaggio in pugno**  
Non distraetevi troppo davanti alla plancia strumenti! Dire che la strumentazione è ricca è riduttivo: peccato che il GPS, nella foto in alto, nasconda parte del display multifunzione di serie. Immediata la lettura di contagiri e tachimetro, mentre gli specchietti sono ben posizionati ed esenti da vibrazioni. I comandi al manubrio sinistro comprendono anche quelli remoti dello stereo e il tasto per la regolazione del parabrezza, oltre al cruise control. Sul lato destro invece, oltre ai pulsanti di innesto e disinnesto delle frecce, troviamo quelli delle manopole riscaldate (accessorio), del cavalletto elettrico e dell'avviamento che ha anche funzione di retromarcia. Navigatore e comandi dello stereo sono in posizione centrale, davanti al cassetto.

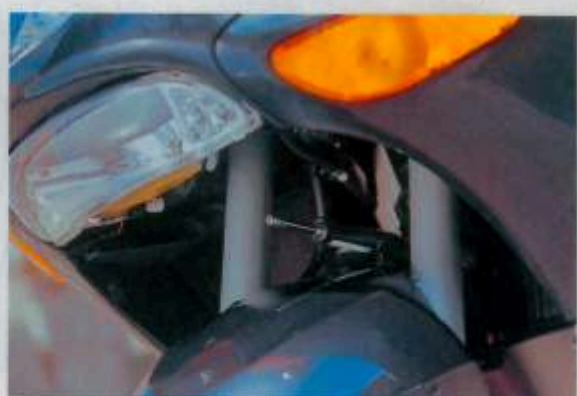
### Viaggiare nella bambagia

Abbiamo percorso circa 2.000 km per poter apprezzare tutte le qualità di questa turistica di gran lusso. Il pilota assume una posizione seduta, imbracciando il manubrio lungo e ricurvo. Le manovre da fermo vanno affrontate con una certa concentrazione perché farsi sfuggire anche solo per un momento dalle mani quasi 400 kg di moto in assetto di marcia porta inevitabilmente a una conclusione... Alle velocità da parcheggio conviene sempre aiutarsi col motore che con la fluidità e la coppia che lo contraddistinguono aiuta molto negli spostamenti con i piedi a terra (consigliabile usare calzature dal buon grip...). In marcia la sensazione di peso svanisce, ma permangono piccole incertezze dell'avantreno che ondeggia leggermente fino a che non si raggiungano almeno i 30-40 km/h. Oltre, la K 1200 LT procede sicura e precisa sulla linea impostata, anche se a nostro parere sarebbe auspicabile una maggior rigidità del complesso di sterzo. Con questo intendiamo dire che, nel lungo tragitto dalle manopole alla ruota, i filtri antivibrazioni e l'elasticità inevitabile in un sistema così complesso e "lungo", limitano il feeling

**Assetto regolabile**  
Ribaltando la porzione anteriore della sella si accede a un vano dove è ospitata la manopola per la regolazione del precarico della molla posteriore. A destra, il nuovo proiettore abbagliante e l'ammortizzatore di sterzo.

sul pneumatico anteriore. Nessuna preoccupazione, comunque, l'aderenza è assicurata pur a fronte di un consumo del pneumatico diminuito rispetto alle precedenti versioni che letteralmente lo "divoravano" per il grande carico applicato (alla pesata statica con pilota e carburante gravano sull'avantreno ben 206,6 kg). Bisogna prendere confidenza con un bestione del genere (e con tutte le moto di questo tipo, peraltro), ma dopo un approccio un po' impacciato da parte dei novellini del granturismo, la BMW sfoggia una manovrabilità eccellente, unita a una stabilità da riferimento, anche sulle insidiose giunture autostradali (posizionate normalmente a metà curva

nel bel mezzo della traiettoria...). Il Telelever accusa però dei tamponamenti sulle asperità più pronunciate, mentre la sospensione posteriore svolge egregiamente il suo compito anche nella marcia a due a pieno carico. Nonostante la quantità notevole di kgm che deve trasmettere, la frizione possiede un comando morbido e scorrevole, così come l'impianto frenante. Anche i freni necessitano di un minimo di apprendistato, dato che il comando indiretto ha una risposta differente rispetto ai tradizionali impianti motociclistici. In particolare bisogna tenere conto che azionando il freno posteriore si utilizza anche quello all'avantreno: nessun problema durante la marcia,

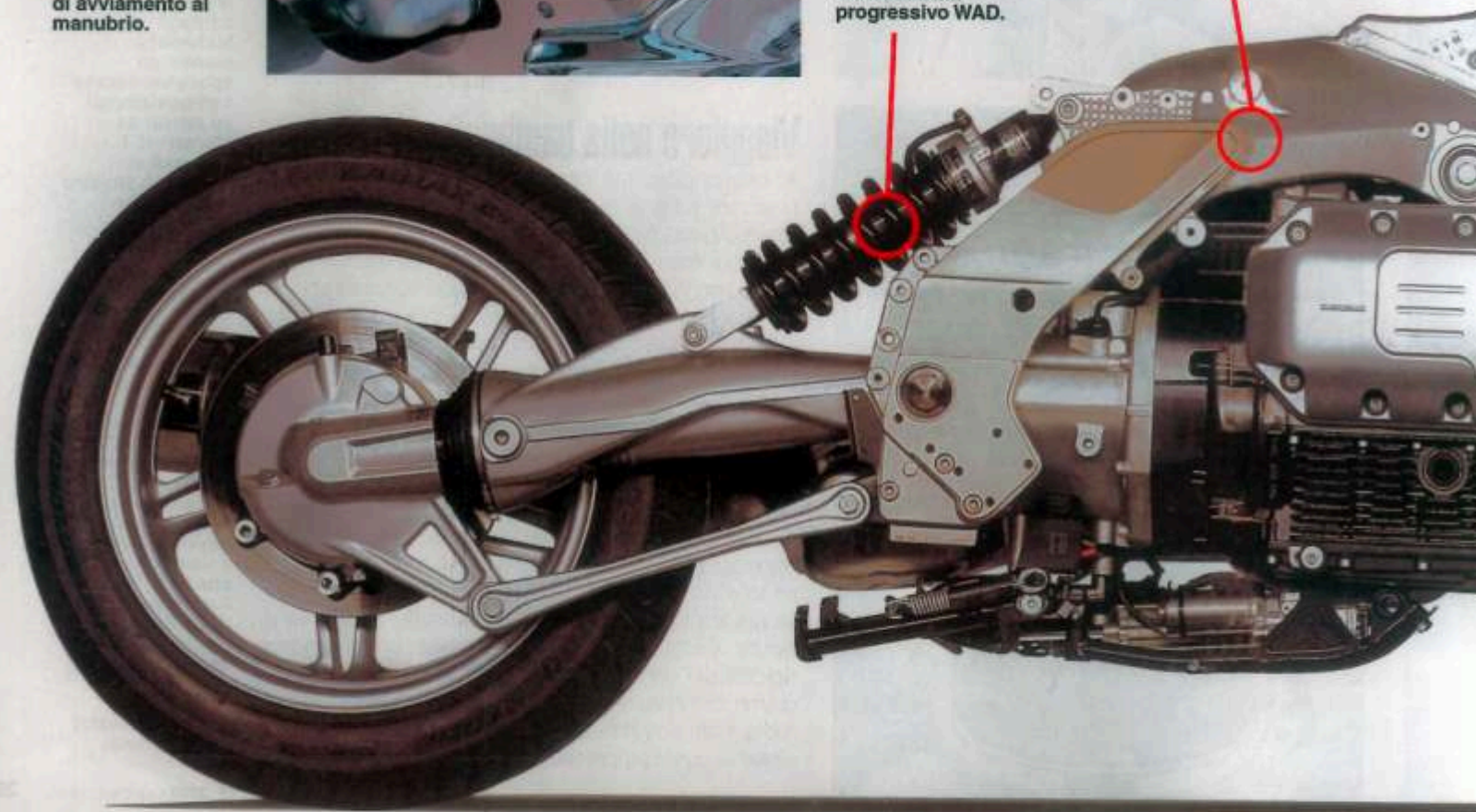


**C'è anche la retromarcia**  
Sul fianco sinistro del motore si trova questa leva: azionandola si innesta la retromarcia: per muovere la moto bisogna pigliare il tasto di avviamento al manubrio.



L'ammortizzatore del sistema Paralever è dotato di regolazione del precarico molla e del sistema progressivo WAD.

La struttura principale del telaio è in alluminio pressofuso, a garanzia della massima rigidità.



mentre nelle manovre se non si è abituati, lo sterzo tende a "chiudere". Una delle caratteristiche delle BMW in generale e di questo modello nello specifico è l'ottimo comportamento nella marcia a due. Anzi, sembra quasi (esagerando un po') che più si carica la K1200LT e meglio la moto risponde ai comandi: non una sbavatura nella traiettoria dei tornanti, non un'impresione nelle curve ad alta velocità, tanto che si raggiungono, senza essere troppo temerari, angoli di piega di tutto rispetto, arrivando anche a strisciare il cavalletto. A proposito: scordatevi le fronti imperlate di sudore e le figuracce nel parcheggiare la "BMvuona": di serie ora è montato un cavalletto

ad azionamento elettrico (costruito dall'italiana Marzocchi) che accompagnato dal vostro sorrisetto beffardo solleva la tourer tedesca al prezzo della pressione di un bottone sul lato destro del manubrio. Con il parabrezza alzato e le manopole e i sedili riscaldati (accessori) il pilota può viaggiare anche con temperature di 5-10° C (la tolleranza è data dalla sopportazione personale...), con guanti leggeri e abbigliamento che non somiglia a quello di un'astronauta. Anche il passeggero gode del riscaldamento del sedile, esteso anche allo schienalino. Carena e parabrezza aprono la vena d'aria in maniera tale da proteggere, pur in misura minore, il passeggero, al-

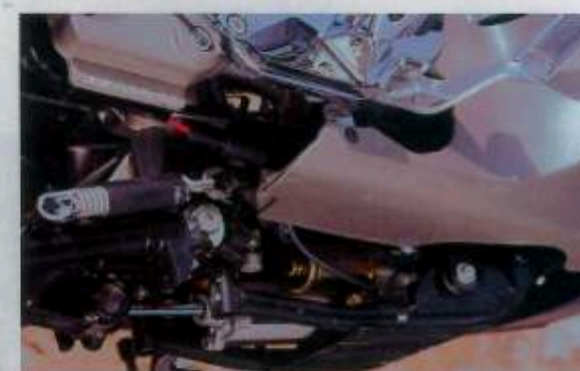
**Tecnologia da viaggio**  
Sotto da sinistra, le pedane in gomma del pilota: un po' troppo economica la leva del freno. La ruota fonica dell'ABS sulla ruota anteriore, il cavalletto centrale elettrico e il silenziatore con terminale ripiegato in basso: un po' rumoroso ai medi regimi.



Il Telelever è dotato di ammortizzatore di sterzo per eliminare indesiderate "sbacchettate"



Nuovi corpi farfallati, condotti di aspirazione e camme per aumentare la potenza del 4 cilindri a "sogliola".

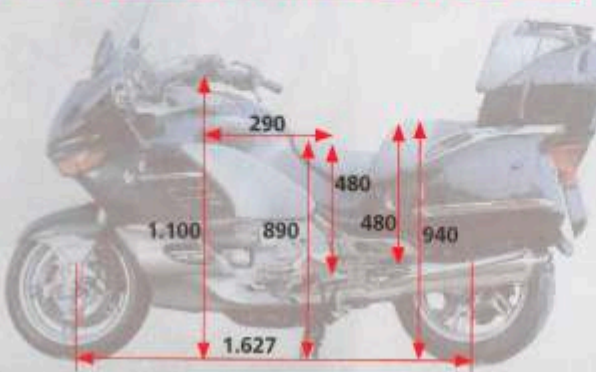




**Attenzione ai dettagli** I deflettori a lato della carena eliminano ogni vortice d'aria. Il bauletto è dotato di luce e chiusura centralizzata, optional come l'illuminazione a terra, a lato. Sotto, lo spazio nella borsa destra è sacrificato al cd changer, più ampia quella sinistra, dove si trovano gli attrezzi.

meno fino a circa 130/140 km/h. Incredibile la resa dello stereo che permette di apprezzare il suono del CD (che non "salta" quasi mai) anche a velocità autostradali. L'unica concorrente della K 1200 LT è la Honda Gold Wing, più dotata dal punto di vista motoristico (circa 600 cc e due cilindri in più non sono bruscolini), ma priva di molti accessori che qui sono di serie e dal prezzo (26.000 euro c.i.m.), decisamente più alto.

**LE DIMENSIONI RILEVATE**



**Prove strumentali:** Centro Prove e Servizi, Pista Pirati di Vizzola Ticino.  
**Collaudatori:** Riccardo Capacchione, Claudio Cortemiglia.  
**Abbigliamento utilizzato:** casco Xite e Airoh, giacche Clover e Spysk, guanti e scarpe Dainese.



**Dati tecnici dichiarati**

**Motore:** a 4 tempi, 4 cilindri "a sovrappia", alesaggio per corsa 70,5x75 mm, cilindrata 1.171 cc; rapporto di compressione 11,5:1; distribuzione a doppio albero a camme in testa con comando a catena, 4 valvole per cilindro (26,5 mm aspirazione, 23 mm scarico), lubrificazione a carter umido con radiatore dell'olio, raffreddamento a liquido, potenza max 116 CV (85 kW) a 8.000 giri, coppia max 12,23 kgm (120 Nm) a 5.250 giri. **Alimentazione:** iniezione elettronica Bosch Motronic MA 2.4, diametro dei corpi tarati 36 mm, capacità serbatoio carburante 23,4 litri compresa la riserva. **Accensione:** elettronica digitale; candele Bosch XR7 LDC. **Impianto elettrico:** batteria 12V-19Ah. **Trasmissione:** primaria ad ingranaggi a denti elicoidali, rapporto 1,889, finale a cardano rapporto 2,62. **Cambio:** a 5 marce più retromarcia, valore rapporti: 2,045 in prima, 1,600 in seconda, 1,270 in terza, 0,970 in quarta, 0,806 in quinta. **Telaio:** monobraccio superiore in fusione d'alluminio, inclinazione canotto di sterzo 27°, avanzosa 117 mm. **Sospensioni:** anteriore sistema Telelever con ammortizzatore di sterzo, escursione ruota 102 mm; posteriore forcellone monobraccio in alluminio con sistema Paralever e monomortizzatore regolabile nel precarico molla, escursione ruota 130 mm. **Ruote:** cerchi in lega leggera, anteriore 3,50x17", posteriore 5,00x17"; pneumatici, anteriore 120/70-ZR17, posteriore 160/70-ZR17. **Freni:** frenata integrale assistita con ABS, anteriore a doppio disco da 320 mm con pinze a 4 pistoncini; posteriore a disco da 285 mm con pinza a 4 pistoncini. **Dimensioni (in mm) e peso:** lunghezza 2.502, larghezza 1.080 (senza specchietti 826), altezza sella 770/790, interasse 1.627, peso con pieno di benzina 387 kg. **Prestazioni:** velocità max 210 km/h.

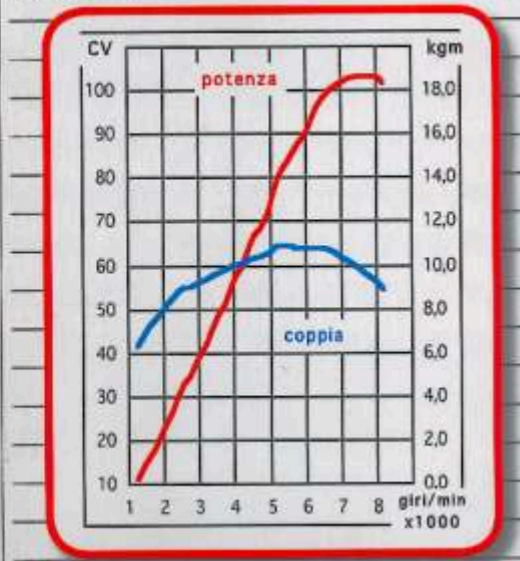
**Manutenzione:** Tagliando: programmato ogni 10.000 km. **Lubrificazione:** olio multigrado SAE 10W-40; sostituzione ogni 5.000 km. **Distribuzione:** gioco valvole a freddo: aspirazione 0,15-0,20 mm; scarico 0,25-0,30 mm. **Pneumatici:** pressione di gonfiaggio, ant 2,25 bar, post 2,50 bar (in coppia post 2,80). **Dati anagrafici:** **Costruttore:** BMW Motorrad Hublandstraße 8A, 80788 München D, tel 0049/8938820. **Importatore:** BMW Motorrad Italia, via Unione Europea 1, 20097 San Donato Milanese (MI), tel 02/51610111. **Gamma colori:** blu, nero, giallo. **Inizio vendite:** gennaio 2004. **Garanzia:** 2 anni. **Prezzo:** 20.250 euro, indicativo chiavi in mano. **Optional e prezzi (euro iva inclusa):** pacchetto hi-tech (700); portapacchi (260); sella Soft Touch (105); Sella riscaldabile (340); manopole riscaldabili (200); regolatore di velocità (350); parabrezza alto (senza costo aggiunto); CD changer (520); presa corrente (80); altri disponibili.

**I risultati al banco dinamometrico**

**Rilevamento**

Potenza max alla ruota	103,26 CV a 7.750 giri
Potenza max all'albero (*116 CV a 8.000 giri)	116,66 CV a 7.750 giri
Coppia max alla ruota	10,89 kgm a 5.500 giri
Coppia max all'albero (*12,23 kgm a 5.250 giri)	12,30 kgm a 5.500 giri
Potenza specifica all'albero: CV/litro	99,62
Velocità media del pistone al regime potenza max: m/s	19,38
Pressione media effettiva all'albero a regime di coppia max: kg/cm2	13,20
Regime minimo frenata possibile a tutta apertura del gas: giri	1.250
Rapporto peso/potenza alla ruota: kg/CV	3,59

(\*Dato Dichiarato)



Impressiona l'andamento della curva di coppia, piatta e regolare che si discosta dall'andamento medio solo per picchi positivi. Di conseguenza la curva di potenza sale regolarmente, poco importa che appena dopo il valore massimo cali, dato che il flessio si trova a un regime difficilmente sfruttato nella marcia normale.

- |   |  |
|---|--|
| <b>PREGI</b>  | <b>DIFETTI</b>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>● Protezione aerodinamica</li> <li>● Prestazioni motore e ciclistica</li> <li>● Dotazione di serie e di accessori molto ricca</li> <li>● Ospitalità regale del passeggero e del pilota</li> <li>● Resa dello stereo durante la marcia</li> <li>● Capacità di carico</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Oscillazioni dello sterzo a basse andature</li> <li>● Posizione del GPS (accessorio) non corretta</li> <li>● Tamponamento sospensione anteriore su asperità accentuate</li> </ul> |

**INCONVENIENTI REGISTRATI**

- Nessuno

**A confronto con le concorrenti**

Modello	Cilin. cc	N. Cil.	Potenza CV-giri	Coppia kgm-giri	Vel. max km/h	Acceleraz. sec	Ripresa sec	Peso kg	Prezzo c.lm (euro)
BMW K 1200 LT	1.171	4	103,26-7.750	10,89-5.500	214,3	12,835	14,555	370,8	20.250
BMW K 1200 LT '99	1.171	4	66,28-6.750	10,83-5.000	206,2	13,970	15,482	367,2	-
Honda Gold Wing GL1800	1.832	6	103,55-5.500	14,92-4.250	199,4	12,833	14,161	371,8	26.000

Per le prove utilizziamo banchi dinamometrici Borghi & Saveri FE 600 - SD e FA 50/30, banco Dynojet, catene Regina. Prove strumentali: Pista Pirelli di Vizzola Ticino, strumentazione V-Box Race Logic e MCDR Leane.

**Velocità, peso e consumi**

Velocità massima: (*210 km/h)	214,3 km/h a 7.100 giri
Peso senza carburante: (*367 kg col pieno)	370,8 kg
Distribuzione del peso:	170,0 kg ant, 200,8 kg post
Consumo urbano:	16,8 km/litro
Consumo extraurbano:	15,2 km/litro
Consumo a 130 km/h:	17,2 km/litro

(\*Dato Dichiarato)

**Accelerazione**

Spazio metri	Tempo secondi	Velocità km/h
100	5,753	118,5
200	8,433	149,1
300	10,715	164,6
400	12,835	175,5

La precedente versione usciva dai 400 m dopo 13,970 s: il miglioramento della prestazione è da attribuire senz'altro all'incrementata potenza del motore, ma anche alla miglior funzionalità del cambio, più rapido negli innesti.

**Ripresa in 5° da 50 km/h**

Spazio metri	Tempo secondi	Velocità km/h
100	5,326	86,8
200	8,944	111,5
300	11,923	129,8
400	14,555	144,6

Anche nella prova di ripresa la nuova tourer BMW distacca nettamente il vecchio modello (15,482 s): questo significa, nella marcia normale, un uso minore del cambio.

**Scarto al tachimetro**

Indica	50	90	130	180 km/h
Effettiva	47,4	85,1	124,4	178,0 km/h

