

SUPERPROVA

BMW K 1200 LT

di Maurizio Gissi e Alberto Cecotti - foto Carrstudio

Il granturismo di lusso ha una nuova regina. Si chiama BMW K1200 LT e stabilisce un nuovo, impensabile livello di comfort e di guidabilità. Se la Honda, con la stupefacente sei cilindri Gold Wing 1500, ha introdotto le borse e il top case integrati nella linea della moto, la retromarcia elettrica, l'impianto stereo e il posto guida regale, la BMW ha saputo andare oltre migliorando tutti questi concetti e modernizzando la guidabilità, rendendola più piacevole e sicura. Con la serie "K", nelle versioni RT e LT, la BMW ha superato le

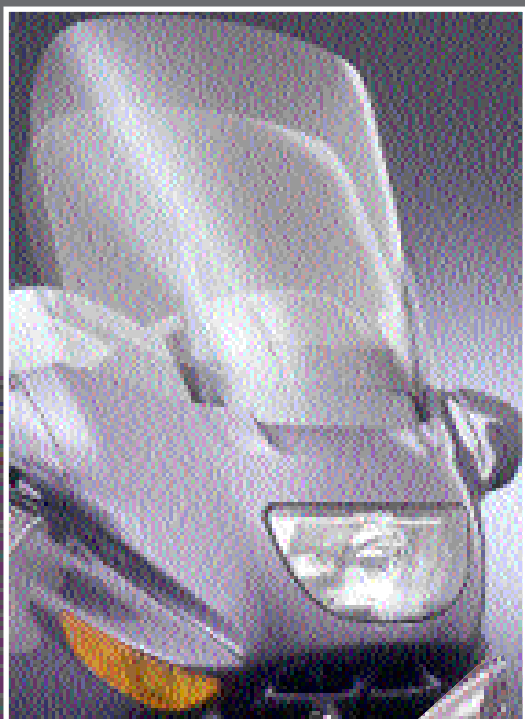
Quando
Un sogno
si avvera



80.000 unità prodotte e adesso, lasciata alla “europea” R 1100 RT con motore boxer il ruolo di granturismo pura, si getta nel filone luxury-tourer puntando

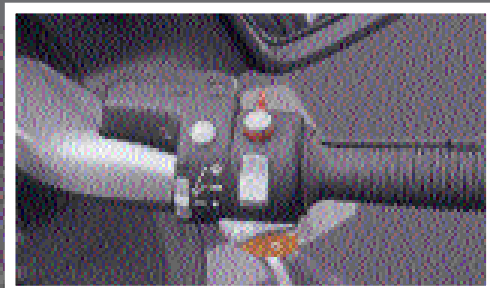
al mercato statunitense, ma non solo a quello. **Costa 34.100.000 lire su strada** (e può salire parecchio con i numerosi accessori proposti) con sistema ABS e

catalizzatore di serie. Il motore da 95 cv deriva dalla 1200 RS e così anche l'impostazione ciclistica con telaio in fusione d'alluminio. Un solo limite: pesa 380 kg.



ELETTRONICA SPINTA

Il parabrezza si regola elettricamente in altezza. Il cruscotto è chiaro e completo. Sul dorso del serbatoio si notano i comandi per la radio con riproduttore cassette (il lettore CD è in optional). Sul manubrio sinistro: il cruise control e i tasti per parabrezza e sistema audio.

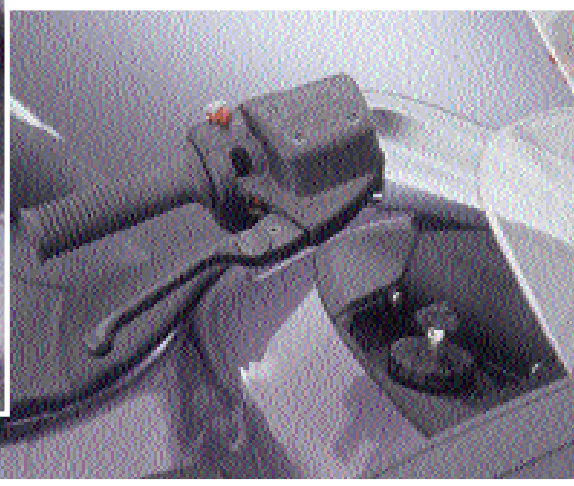


MOLTO RICCA NELLA DOTAZIONE PER VIAGGI COMODISSIMI

Volete un giudizio estetico? La 1200 LT è imponente, importante, innovativa. Il legame forma/funzione è fortemente caratterizzato dalla ricerca del comfort, ma sarebbe riduttivo giudicare la nuova BMW una semplice poltrona a due ruote poiché la dotazione tecnica racchiude tante soluzioni moderne, mentre l'equipaggiamento assai completo può essere arricchito con numerosi optional come non si era mai visto in precedenza. Ma procediamo con ordine tornando alle linee "sigillate" che disegnano l'avvolgente sovrastruttura coprendo ogni particolare meccanico e lasciando appena intravedere il silenziatore di scarico e la ruota posteriore. Qualcosa di simile si era già visto sulle Honda GL 1500 o PC 800, ma la BMW LT ha la forza di imporre un suo stile composto di eleganza sposata all'aerodinamica. **La carenatura è estremamente funzionale sotto ogni punto di vista: protegge alla perfezione pilota e passeggero** (potete viaggiare a 190 reali e il passeggero nemmeno se ne accorge), isola dal calore del motore e protegge dalla pioggia (chi guida non ha bisogno di sovrastivali impermeabili), contribuisce alla stabilità di marcia non alterando la distribuzione dei pesi e, da ultimo, esprime eleganza. I tre colori metallizzati a disposizione sono gradevoli tonalità di grigio, rosso e champagne. Nelle stesse tinte sono proposti i caschi BMW System 4 con mentoniera alzabile.

Nell'imponente frontale spiccano il doppio faro alogeno, i larghi retrovisori di ottima visuale e il parabrezza che può essere regolato elettricamente in altezza per 120 mm; volendo si può acquistare la moto con un parabrezza più alto di quello di serie di 180 mm. Due inconsueti deflettori fra cupolino e carenatura fermano l'aria o, a scelta, la deviano verso le gambe nella stagione estiva. E va aggiunto che **rispetto alla precedente K 1100 LT la nuova moto trasmette molto meno calore dal motore**. È molto visibile il gruppo luci posteriore con doppia lampada dello stop e indicatori di direzione integrati.

Con un peso prossimo ai 4 quintali non è certo impossibile incappare in una caduta a bassa velocità, parcheggiando o facendo manovra; e con una carrozzeria tanto estesa i danni possono essere rilevanti. Per ovviare a ciò è stato messo a punto un sistema "paraurti" alla base della carenatura che impedisce alla moto, quando cade di lato, di toccare a terra con la carenatura; si tratta di supporti deformabili che possono essere facilmente sostituiti assieme al loro rivestimento: sarà, ma è meglio non sperimentarne l'efficacia. **La comoda ergonomia offerta a pilota e passeggero beneficia delle dimensioni generose della moto** (gambe per nulla contratte) e delle selle che possono essere regolate: quella del pilota in altezza (da 770 a 800 mm dal suolo), mentre il passeggero può fare arretrare il ben imbottito schienale. Ampie e per-



DAL POSTO GUIDA È TUTTO SOTTO CONTROLLO

I retrovisori garantiscono una perfetta retrovisuale, hanno calotta fissa e specchi mobili. Sempre in alto a sinistra si nota il display del computer di viaggio che indica consumi, velocità media, autonomia e temperatura; si vede poi uno dei due deflettori d'aria in posizione chiusa: aria alle gambe. Qui sopra il tappo di riempimento del serbatoio coperto da uno sportellino con chiusura a pressione; si vede anche uno dei registri sulle leve al manubrio. A lato, il vano sul dorso del serbatoio: si giunge anche al riproduttore di nastri. Sella e schienale sono superconfortevoli.



fettamente isolate dalle vibrazioni pure le pedane, grazie anche al fatto che il motore è montato sul telaio con l'interposizione di silent-block che attenuano gli squilibri trasmessi.

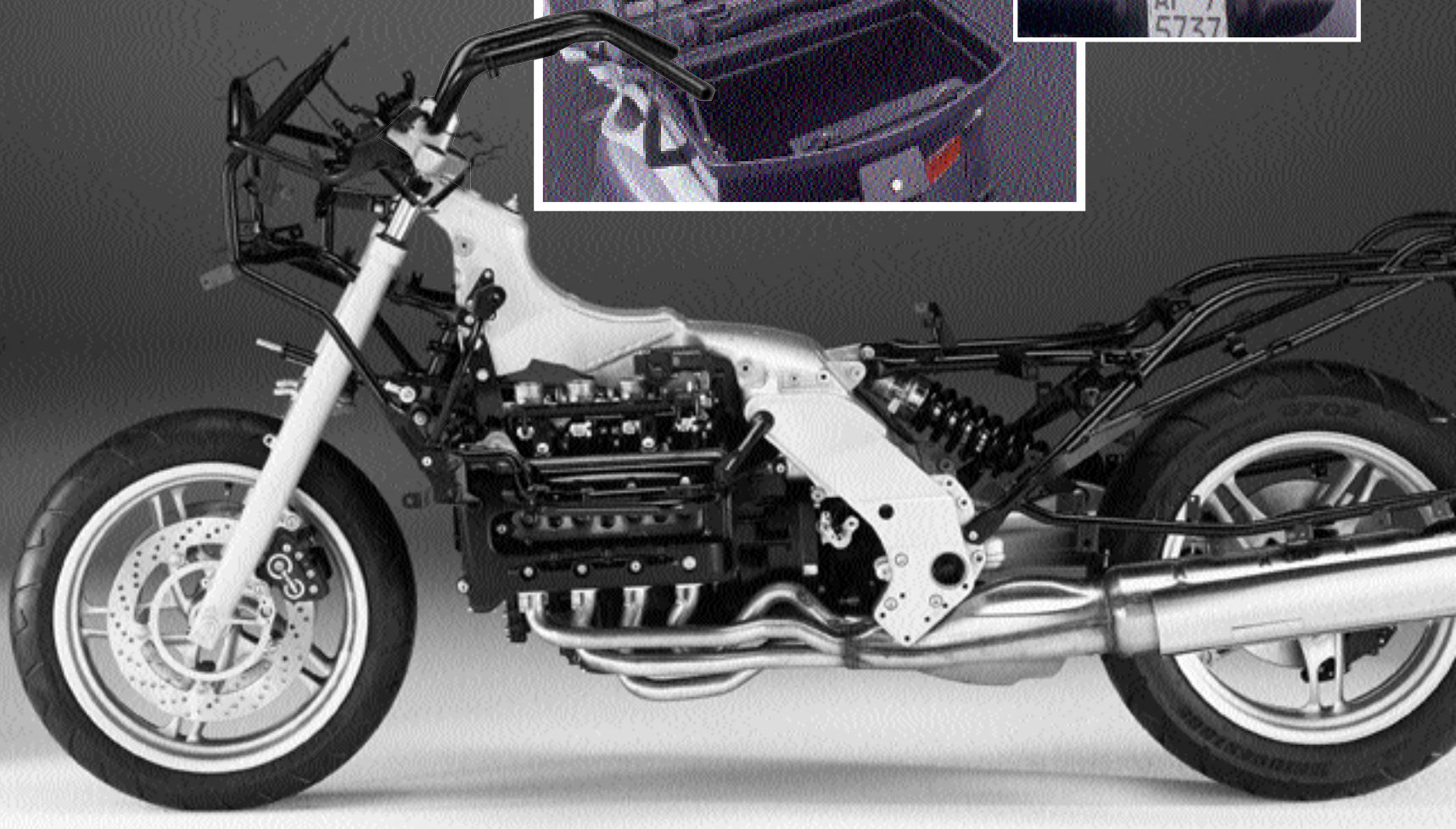
I comandi al manubrio derivano strettamente da quelli impiegati sulla K 1200 RS e presentano la consueta dislocazione BMW con interruttori separati per gli indicatori di direzione, avviamento in posizione rialzata e tasto per la funzione blinker; buona ergonomia pure per le leve di freno e frizione, a comando idraulico, che possono essere regolate su 4 posizioni nella distanza dalle relative manopole. **Il cruscotto riprende il disegno adoperato sulle berline BMW, è assai completo nelle informazioni fornite e anche ben visibile;** oltre alle tradizionali funzioni di tachimetro, contagiri, termometro e livello carburante, ci sono due display per l'ora e la marcia in serita, una luce di cortesia per leggere eventuali carte stradali e

due lunghe file di spie. In optional viene montato un altro display sul lato sinistro della strumentazione per il computer di viaggio (400.000 lire) che segnala il consumo in litri x 100 km, l'autonomia garantita all'andatura alla quale si sta viaggiando, la velocità media e la temperatura esterna: tutte le funzioni sono comandabili dal manubrio. E **sempre sul manubrio trovano posto l'eventuale cruise-control (630.000 lire), e i comandi per il sistema audio.** Di serie la LT è fornita di radio/riproduttore cassette e 4 altoparlanti (2 anteriori e 2 nel bauletto) con tutti i comandi sul dorso del serbatoio. In aggiunta si può comperare il lettore con cambio CD automatico (1.000.000 di lire). Altri accessori sono le utili manopole riscaldabili (360.000 lire) e le selle riscaldabili (una esclusività che costa 650.000 lire). Esistono inoltre selle di imbottitura ancora più abbondante, il sistema di interfono più altoparlanti stereo dedicato ai ca-

schì BMW e al quale si possono collegare il telefono cellulare o il radiotelefono, un kit estetico con parti cromate e il frigo-box da alloggiare nel bauletto. Da segnalare l'elevata qualità costruttiva di valigie laterali (da 35 litri l'una) e bauletto (da 50 litri) con pratico sistema di chiusura a leva, perfetta tenuta all'acqua, facilità di stivaggio delle borse flosce dedicate (vendute a parte) e con lo specchio più luce di cortesia all'interno del coperchio del bauletto. Per proteggere tutto questo ben di dio è montabile uno speciale antifurto elettronico che inibisce l'accensione e attiva un allarme acustico. **Poiché il vero serbatoio si trova in posizione abbassata, sul dorso del serbatoio c'è posto per un utile ripostiglio** dal quale si accede anche al riproduttore di cassette. Il tappo di riempimento del capiente serbatoio (24 litri) è sul fianco destro della carenatura: si fa benzina verde perché la LT monta di serie il catalizzatore.

FUNZIONALE PRIMA DI TUTTO

Valigie laterali e bauletto sono curatissimi e offrono 120 litri di capienza. Il bauletto ha rivestimento antigraffio, luce e specchio di cortesia e una tasca per i documenti. Bello ed efficace il gruppo luci di coda, più a destra, mentre sotto si nota il telaio con ossatura centrale in fusione d'alluminio.





La linea moderna e aerodinamica della nuova LT si apprezza bene nella vista frontale caratterizzata dall'ampio parabrezza e dalla sporgenza dei retrovisori. La moto è imponente ma non pare affatto pesante nelle linee. Sotto il faro risalta la presa d'aria che riprende la calandra delle auto BMW e, più sotto, si vedono le protezioni che salvano la carenatura in caso di caduta in manovra.

SI STACCA DAL CORO ANCHE NELLE SCELTE TECNICHE

Tradizionalmente per BMW nell'ambito del rinnovamento di gamma i modelli da gran turismo vengono dopo quelli sportivi. È stato così per la R 100 RT del '78 o per la K 100 RT dell'84 che hanno seguito i rispettivi allestimenti siglati RS. Anche la nuova 1200 LT, che sostituisce la versione 1100 LT con motore a 16 valvole, non sfugge a questa regola e **riprende tecnicamente quanto visto sulla K 1200 RS presentata due anni prima**. Dalla potente quattro cilindri 1200, la nuova luxury tourer riprende la base meccanica, opportunamente depotenziata e modificata nell'andamento dell'erogazione della coppia, e la struttura ciclistica nel tipo di telaio a costruzione mista alluminio/acciaio e nelle sospensioni che sono poi quelle preferite dall'intera gamma attuale BMW a esclusione della monocilindrica F650.

Ciò non toglie che ogni parte sia stata riprogettata vista la complessità della dotazione di questo modello e visto il suo peso. Non sono infatti pochi i 380 kg in ordine di marcia, che diventano quasi 6 quintali se si considera l'elevata capacità di carico prevista per la LT: 220 kg divisi fra passeggeri e bagagli. **Il ricalcolo della ciclistica non è servito soltanto a irrobustirla, ma anche a rivedere le misure telaistiche per ottenere una guidabilità buona** pure viaggiando a pieno carico e, soprattutto, a garantire la necessaria sicurezza di marcia sia per quanto riguarda la potenza frenante, sia la stabilità alle andature elevate. La parte fondamentale del telaio è formata da una struttura monotrave sdoppiata ottenuta unendo due gusci in pressofusione di alluminio. Una soluzione tecnologica tesa non tanto a contenere il peso, quanto a ottenere una struttura molto rigida considerato che il motore non è impiegato come elemento portante poiché è "sospeso" nel telaio tramite attacchi elastici antivibranti. Un telaietto anteriore in tubi tondi di acciaio sorregge la complessa carenatura, mentre una robusta struttura posteriore, sempre in tubolare d'acciaio, serve a sostenere la sella e il complesso delle borse più top-case. Ai lati del motore, altre due elementi tubolari d'acciaio hanno le funzioni di paraurti/assorbi-energia ricordati nelle pagine precedenti. La notevole misura dell'interasse (1633 mm) è motivata da due ragioni: allungare la moto per lasciare spazio a passeggeri e valigie laterali, e conferire una rassicurante stabilità in rettilineo.

L'avantreno è dominato dalla ormai consueta sospensione Telelever che si apprezza molto su un mezzo di tale peso per due motivi almeno: l'energia assorbita dalla sospensione è scaricata sul telaio invece che sullo sterzo (un modo razionale per irrigidire la struttura telaistica) e la sua particolare geometria conferisce un naturale effetto anti affondamento in frenata che limita



LA RETROMARCIA CHE SALVA

La doppia sella è ultra comoda, al pari dello schienale per il passeggero. La sella, regolabile in altezza per il pilota, è offerta anche con maggiore imbottitura e con circuito riscaldante. In alto a sinistra si vede il lettore con cambio CD alloggiato nella valigia destra. A lato, primo piano sul comando del cambio e sulla manopola che innesta la retromarcia elettrica, utile nei parcheggi in pendenza.

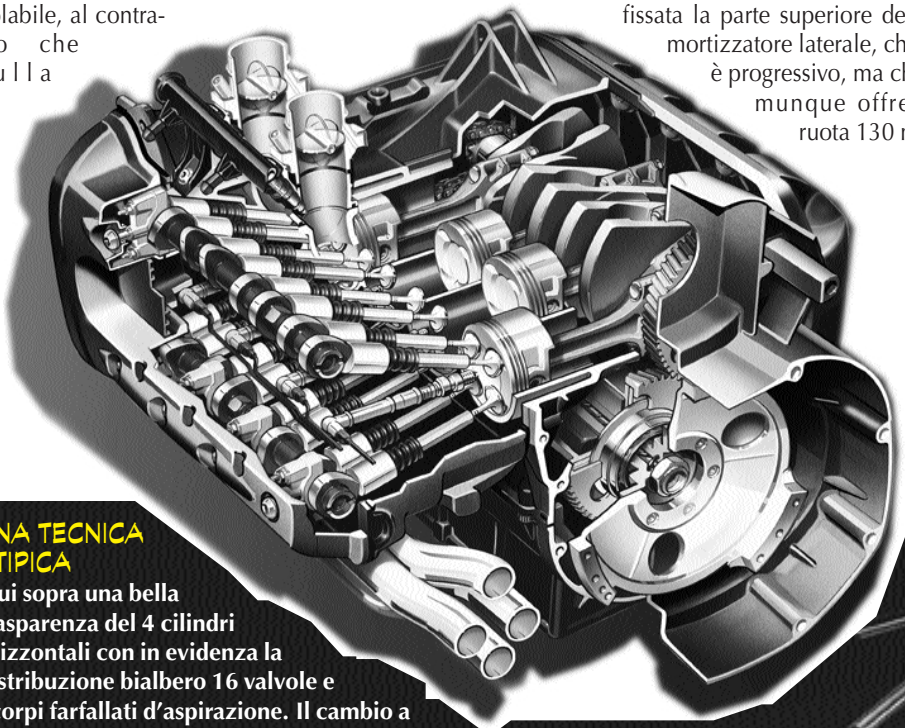
le variazioni di assetto quando si frena all'inizio di una svolta. Questo significa che si può adottare una sospensione morbida per avere un confortevole molleggio sulle asperità, ma in frenata si escludono i problemi legati a una eccessiva cedevolezza come l'affondamento brusco e la riduzione di stabilità dell'avantreno. Inoltre la forcella dai foderi extra-lunghi guida meglio l'escursione della ruota. Sulla LT il manubrio è disarticolato dalla sospensione, in questo modo non cambia inclinazione quando quest'ultima compie la sua corsa. Il monoammortizzatore centrale non è regolabile, al contrario che sulla

1200 RS, ma c'è l'utile ammortizzatore di sterzo. **Novità anche sulla sospensione monobraccio Paralever posteriore il cui braccio è stato allungato di 80 mm.** Oltre a rendere la moto più spaziosa, questa soluzione ha consentito di ridurre il beccheggio posteriore in accelerazione causato dall'influenza della trasmissione finale ad albero; un effetto già contenuto dal particolare sistema BMW con doppio giunto cardanico. Il monobraccio non è sostenuto dal carter cambio (che sui motori K e boxer è separato dal carter motore), bensì dal telaio. E al telaio d'alluminio è fissata la parte superiore dell'ammortizzatore laterale, che non è progressivo, ma che comunque offre alla ruota 130 mm di

escursione: può essere regolato nel precarico molla grazie a un comodo volantino con rinvio idraulico, come già visto su altre bavaresi.

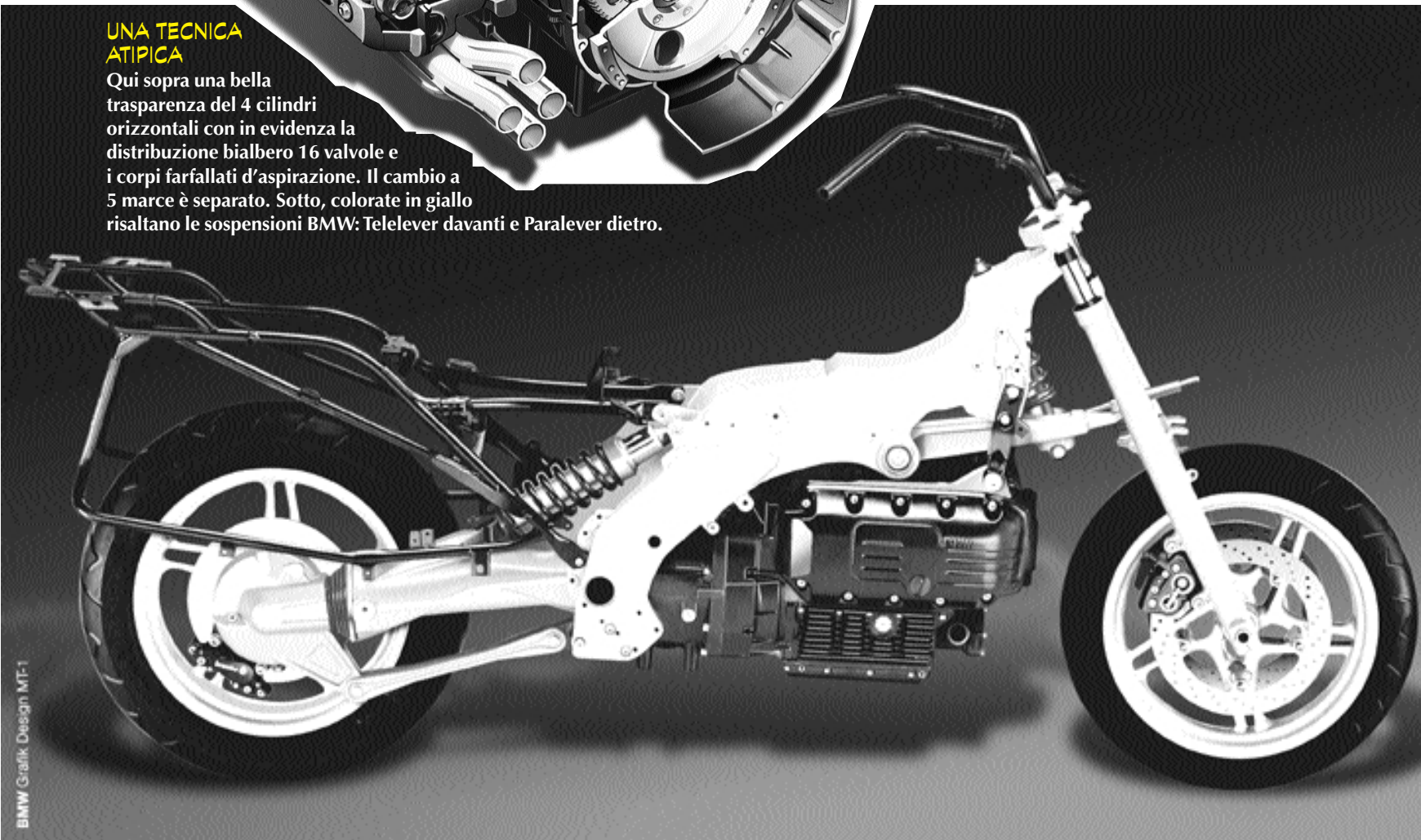
L'impianto frenante sfrutta il doppio disco anteriore della 1200 RS e sempre a 4 pistoncini è la nuova pinza montata sul potenziato disco posteriore da 285 mm. Di serie c'è il sistema anti bloccaggio ABS II.

Il quattro cilindri a "sogliola" con distribuzione bialbero e 16 valvole nel passaggio fra RS e LT è stato tarato in funzione dell'impiego granturistico. **Lo sviluppo principale ha riguardato la fluidodinamica ai bassi regimi al fine di migliorare il riempimento e quindi le caratteristiche di coppia,** tanto che a meno di 3000 giri ci sono già 10 kgm di coppia. I condotti di aspirazione sono stati perciò allungati e ridotti nel diametro, anche le farfalle d'aspirazione hanno ridotto il loro diametro da 38 a 34 mm. Interventi quindi anche all'unità di controllo di iniezione elettronica indiretta e accensione, la centralina MA 2.4 è anche dotata di circuito d'autodiagnosi. Sono due i catalizzatori con sonda lambda allo scarico, mentre il cambio conserva la spaziatura a 5 rapporti dei noti "K". Ma questa volta c'è la novità della retromarcia elettrica, azionata cioè dal motorino d'avviamento e che sposta moto e passeggeri alla velocità di 1,2 km/h.



UNA TECNICA ATIPICA

Qui sopra una bella trasparenza del 4 cilindri orizzontali con in evidenza la distribuzione bialbero 16 valvole e i corpi farfallati d'aspirazione. Il cambio a 5 marce è separato. Sotto, colorate in giallo risaltano le sospensioni BMW: Telelever davanti e Paralever dietro.





VIAGGIARE COMODI NON È MAI STATO COSÌ FACILE

Viaggiare comodi quasi come in auto, ma con un'idea di libertà che solo la moto è capace di offrire. Questo, in tre parole, è il ricordo che ci rimarrà di questo "salotto a due ruote".

Questi quattro quintali viaggianti sanno, a modo loro catturare. Perché non è proprio usuale, con una moto, partire da Milano, in piena settimana, all'una di pomeriggio, recarsi a Forte dei Marmi per un'aspirazione in riva al mare e per prendere un gelato, tornare in serata all'ora di cena e non sentirsi affaticati. E ancora più sorprendente è il fatto che questa volta in viaggio con la K 1200 LT come passeggero c'è una ragazza non motociclista, perciò poco o niente appassionata di viaggi su due ruote; e soprattutto non abituata a muoversi in queste condizioni: esposta anche al maltempo e con così poco tempo a disposizione per sgranchirsi le gambe nel nostro itinerario senza soste tranne che per i rifornimenti.

Se poi si aggiunge che durante il viaggio ci sia-

mo beccati un paio di simpatici temporaloni primaverili, dobbiamo ammettere che ben poche sono le moto con le quali non si sarebbero verificati problemi di stanchezza, stress, nervosismo o altro. Perlomeno da parte del passeggero.

Per una volta siamo partiti da una sorta di giudizio globale, per inquadrare subito qual è il tipo di utilizzo in cui veramente questa moto risulta quasi impareggiabile.

Salendo sulla moto troviamo grande ospitalità: si può regolare l'altezza sella. Effettivamente, per noi, il piano è piuttosto basso, ma tutto sommato, preferiamo mantenerlo tale, evitando la posizione più alta. La situazione sarà meglio sotto controllo. Avviamo il motore: il rumore è da vettura e per quanto riguarda le vibrazioni, da fermo e in marcia, non ne riscontriamo. Siamo ancora nella metropoli lombarda, dobbiamo recuperare la nostra compagna di viaggio in centro città ed è mezzogiorno. Ci sono perciò in giro parecchie auto-

mobili e nel traffico la mole e gli ingombri della nostra BMW si fanno sentire. Siamo all'appuntamento; **grande timore all'idea di issare la moto sul cavalletto centrale per caricare i bagagli. Paura inutile: la K 1200 LT si solleva con relativa facilità, sembra una moto con la metà del peso.**

La nostra "lei" ci aspetta con un mucchio di borse, tra vestiti di ricambio e i sacchetti dello shopping nei negozi del centro. All'inizio penso che non possa starci tutto, ma poi riesco a stivare ogni cosa, accorgendomi però che il caricatore CD (un optional) collocato nella valigia laterale destra ruba una discreta quantità di spazio utile.

Quando sale il passeggero bisogna essere pronti e tenere i piedi ben piantati a terra, altrimenti rischiamo di sbilanciarci e, considerata la stazza della 1200, non è il caso. A pieno carico la situazione peggiora un tantino, ma più che altro qualche disagio lo si riscontra nelle manovre da fermo, perché non appena in movimento il largo manu-

brio, la buona distribuzione dei pesi e il motore "amico", semplificano le cose e ci si può rasserenare. La difficoltà maggiore è nelle curve molto lente o strette e nelle inversioni: mai inclinare il veicolo oltrepassando il baricentro. Potreste essere Ercole che non ce la fareste lo stesso a tenerla in piedi.

Lungo la circonvallazione, non sempre riusciamo a passare tra le auto e quindi bisogna talvolta rimanere incolonnati, provando un po' di

benevola invidia nei confronti di scooteristi e motociclisti dalle "dimensioni normali".

Ma il nostro tempo deve ancora giungere: appena imbocchiamo lo svincolo della tangenziale ci rendiamo conto che finalmente potremo goderci il nostro divano viaggiante.

Siamo dunque in viaggio, in due, destinazione mare, al nostro fianco suggestive inquadrature in controluce. L'atmosfera di vacanza è nell'aria, si respira e si sente dentro.

Immagini e sensazioni di libertà: sensazioni che neanche la più costosa delle spider sa regalare.

Autostrada, la musica prodotta dai quattro altoparlanti di cui è dotata la K 1200 LT ci accompagna: si sente bene fino circa alle velocità consentite dal Codice, un po' meno nitida per poi svanire se si oltrepassa tale soglia. Bello è il fatto che rallentando, giungendo in prossimità dei caselli o delle stazioni di servizio, il volume si abbassa automaticamente

evitandoci l'imbarazzo.

Maciniamo chilometri su chilometri senza renderci conto della strada che passa. **Il comfort rimane ad alti livelli, indipendentemente dall'andatura. Aria addosso: zero,** mentre c'è un lieve effetto risucchio proveniente da dietro, tipico delle moto con parabrezza largo e alto.

Il cielo si oscura velocemente, iniziano le curve della Cisa e insieme arrivano i primi goccioloni d'acqua. Tutta antipoggiata intera per lei, men-

I DATI TECNICI DICHIARATI

PREZZO	L. 34.100.000 chiavi in mano
Colori	champagne, grigio basalto oppure rosso canyon
Accessori	manopole e sella (pilota e passeggero) riscaldate, caricatore CD, cruise control, frigo-box, inferno, ecc.
Garanzia	1 anno, servizio cortesia (Europ Assist.), 1° tagliando
Importatore	BMW Italia SpA, via Della Unione Europea, 1 I-20097 San Donato Milanese (Milano)
Servizio clienti	telefono 02/51610111 telefax 02/51610222 telefono 02/51610111

MOTORE	
Tipo	4T, 4 cilindri in linea "a soglioli" raffreddato a liquido
Alesaggioxcorsa	70,5x75 mm
Cilindrata	1171 cc
Rapporto compr.	10,8:1
Potenza max	98 cv (72 kW) a 6750 giri
Coppia max	115 Nm a 4750 giri
Distribuzione	bi-albero mosso da catena anteriore e 16 valvole
Alimentazione	iniezione elettronica indiretta, valvole da 26,5 e 23 mm
Accensione	elettronica digitale
Avviamento	elettrico
Frizione	bidisco a secco da 180 mm, comando idraulico
Cambio	5 marce, rapporti: 2,05 - 1,60 - 1,27 - 0,96 - 0,70
Trasmissioni	prim. diretta, finale ad albero con doppio giunto (2,75)

CICLISTICA	
Telaio	monotrave sdoppiato in fusione d'alluminio
Interasse	1633 mm
Cannotto/avancorsa	26,82°/109 mm
Forcella/escursione	sistema Paralever con amm. centrale / 102 mm
Regolazioni	non previste
Sospensione post.	sistema Paralever non progressivo con amm. laterale
Escursione	130 mm alla ruota
Regolazioni	precarico molla con rinvio idraulico
Freno anteriore	a doppio disco da 305 mm con pinze a 4 pistoncini
Freno posteriore	a disco da 285 mm, sistema ABS II sulle due ruote
Ruote	integrati lega d'alluminio, 3,50x17 e 5,00x17
Pneumatici	radiali 120/70ZR17 e 160/70ZR17

DIMENSIONI E PESO	
Lungh. x largh. max	2508 x 1080 mm
Altezza sella	770/800 mm
largh. senza specchi	826 mm
Serbatoio benzina	24 litri
Peso con il pieno	378 kg

MANUTENZIONE	
Olio motore	SAE 10W-40 SF, 3,75 litri, da sostituire ogni 10.000 km
Candele	Bosch XR7-LCD, cambio ogni 20.000 km
Pneumatici	pressione: 2,6 bar ant. e 2,9 bar post.

PREGI

- COMFORT REGALE** È l'obiettivo principe di questa moto e in fatto di comodità e protezione dall'aria, o intemperie, la 1200 LT è superlativa.
- DOTAZIONE** Con quella di serie più quella offerta in optional c'è da sbizzarrirsi. Si va oltre il "semplice" gusto di guidare una moto.
- MOTORE "ELETTRICO"** Alta cilindrata per tanta coppia e potenza non esasperata: prestazioni, nessuna vibrazione e fluidità di marcia.

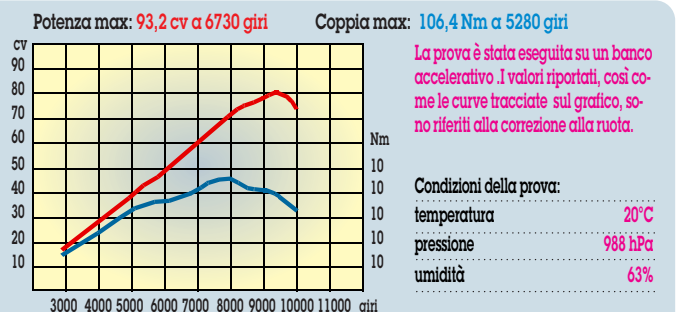
DIFETTI

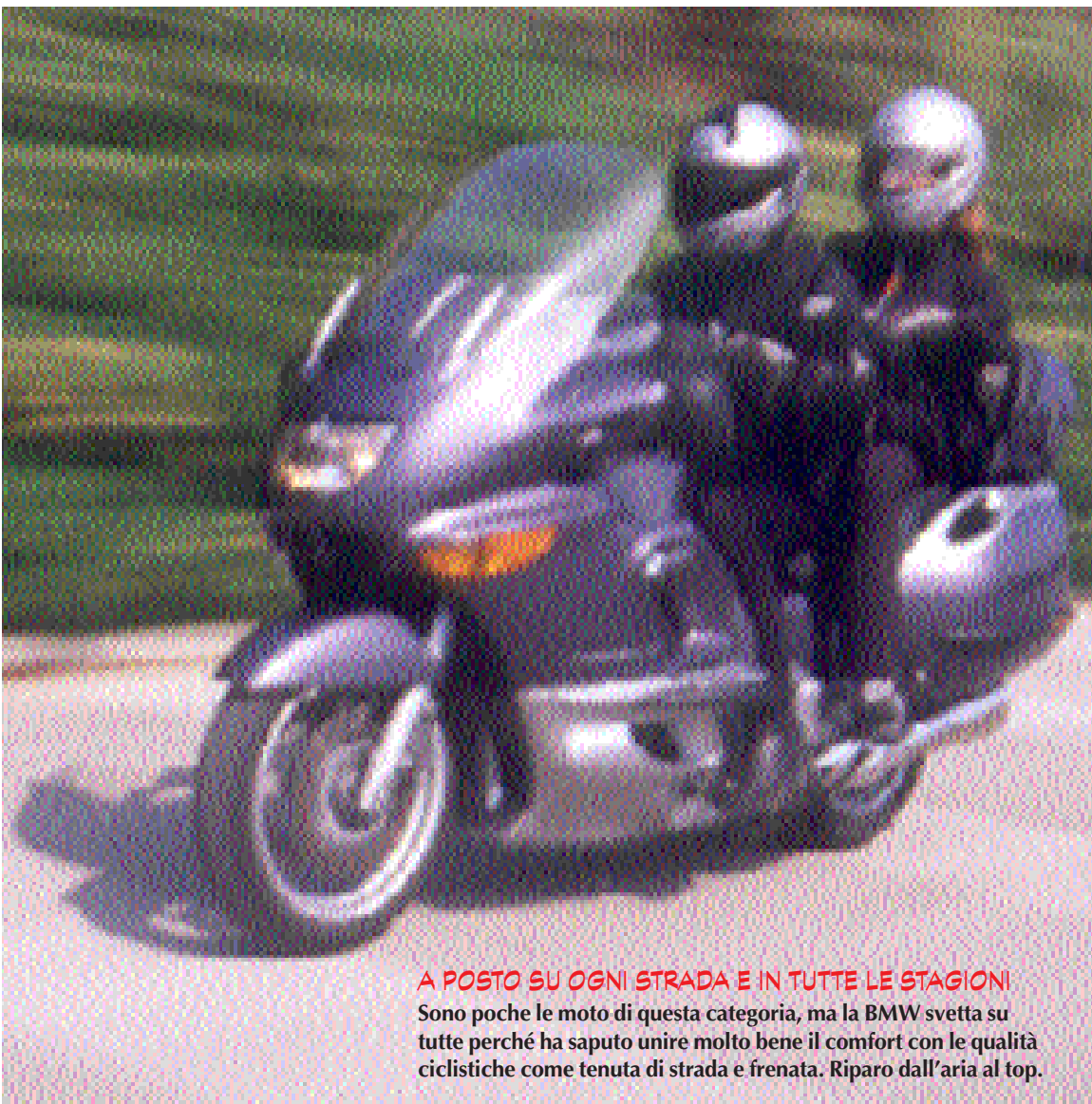
- PESO ELEVATO** La buona guidabilità sembra ridurlo, ma con la pioggia, in manovra o in pendenza genera qualche apprensione.
- INGOMBRO** Decisamente superiore allo standard granturistico, con la LT 1200 serve attenzione muovendosi nel traffico.
- CAMBIO** Va bene una quinta in stile over-drive, ma in fatto di manovrabilità e silenziosità il cambio a 5 marce delle "K" non convince.

IN PRATICA

- ANTIFURTO** Il bloccasterzo è integrato nella serratura di contatto che si trova sotto il cruscotto. Non ci sono problemi di sorta nel trovare spazio per l'antifurto elettronico o per il lucchetto ad arco.
- BAGAGLI** Lo spazio a disposizione non manca anche se esternamente le valigie laterali sembrano più capienti. Ottime chiusura e tenuta alla pioggia.
- REGOLAZIONE SOSPENSIONI** Per semplificare le cose, la BMW non ha previsto interventi sull'ammortizzatore anteriore, né sull'ammortizzatore di sterzo; si regola invece, con comodo rinvio idraulico, la molla posteriore.
- COMANDI** Tutti di ottima qualità; le leve al manubrio sono regolabili. Unico problema per gli interruttori elettrici è la distanza di alcuni dalle manopole.
- RETROVISORI** Nella posizione in cui si trovano consentono un'ottima retrovisuale e non vibrano mai. Si regolano agevolmente premendo la superficie dello specchio mentre le relative calotte (fisse) sono larghe nel traffico.
- CAVALLETTO** Quello laterale, con interruttore di sicurezza contro le dimenticanze, è pratico e anche quello centrale richiede poco sforzo per essere aperto.
- RIFORNIMENTI** Il tappo con serratura (di tipo volante) è sul fianco destro della carenatura, protetto da uno sportellino a pressione. Buona l'autonomia con 24 litri. I rabbocchi di olio e acqua sono un po' complicati, meno i controlli.

LA PROVA AL BANCO





A POSTO SU OGNI STRADA E IN TUTTE LE STAGIONI
Sono poche le moto di questa categoria, ma la BMW svelta su tutte perché ha saputo unire molto bene il comfort con le qualità ciclistiche come tenuta di strada e frenata. Riparo dall'aria al top.

PRESTAZIONI

VELOCITÀ Km/h

massima	202
dichiarata	197

ACCELERAZIONE DA FERMO

da 0 a 100 m	5"7
da 0 a 200 m	8"6
da 0 a 300 m	11"2
da 0 a 400 m	13"5/161 km/h

RIPRESA DA 50 km/h in 5ª

da 0 a 100 m	5"5
da 0 a 200 m	9"5
da 0 a 300 m	12"6
da 0 a 400 m	15"4/135 km/h

CONSUMO km/l

città	14,5
extraurbano	17
autostradale (130 km/h)	17,5
autonomia media	350

PESO kg

verificato senza benzina	368
dichiarato con benzina	378

tre chi guida ha solo la giacca impermeabile. L'interruttore magico alza il parabrezza et voilà, siamo ancora più protetti. **Gambe e stivali non prendono acqua e anche il busto e visiera del casco si bagnano ben poco.** Il sistema di frenata con ABS, offre sicurezza soprattutto in queste condizioni di scarsa aderenza. L'impianto è comunque efficace anche se va detto che, con pieno di benzina, passeggero e bagagli si supera alla grande la mezza tonnellata di peso; e, in queste condizioni, rallentare un colosso simile non è facile specialmente da alta velocità. Gli spazi fisici di frenata diventano così un po' lunghetti, anche se la moto, di fatto, frena bene. Proviamo a forzare un po' l'andatura in curve e curvoni e notiamo piacevolmente che la stabilità della moto si mantiene su livelli più che dignitosi. È comunque tipica di questa moto la tendenza ad allargare la traiettoria, bisogna perciò prenderne atto.

Il motore è incredibile nel modo

molto regolare con cui eroga la potenza. Ha un bella coppia, questo quattro cilindri a "sogliola", consente di tenere le marce alte e riprendere bene dai bassissimi regimi. La migliore espressione di sé la offre però dopo i 3000 giri, a partire dai quali cresce piuttosto linearmente fino a circa 7000 giri; oltre tale valore c'è un lieve calo e, pur arrivando a quota 8000, si capisce che non gradisce troppo girare alto. **I circa 95 cavalli a disposizione spingono la moto oltre il muro dei 200 orari.** Bene il lavoro svolto dalla frizione, modulabile e resistente, mentre riteniamo migliorabile il funzionamento del cambio che, specie a caldo, tende ad irruvidirsi un poco oltre ad avere un'eccessiva escursione della leva. Abbiamo viaggiato anche con il cruise control inserito: comodo per restare nei limiti velocistici di legge, anche se è più indicato per strade meno trafficate delle nostre. Indispensabile, invece, la retromarcia elettrica che salva da situazioni difficili. ■

L'ALTRA OPINIONE

Alberto Cecotti
(tester moto da fuoristrada e da strada)

Che viaggiare! Si potrebbe andare in capo al mondo con questo divano a due posti. E in qualsiasi stagione. Ammetto che le mie moto preferite sono quelle sportive "estreme", da strada o fuoristrada che siano, ma in questo caso, ho chiuso volentieri un occhio e sono riuscito a trovare divertente anche il portare in giro quattro quintali. Del resto, basta modificare gli "obiettivi". Ritengo che per i nostri tipi di strade la LT sia un po' eccessiva; spesso ci si sente un po' a disagio, per peso e dimensioni, specie da fermi. È pur vero, però, che guidarla è relativamente facile: appena ci si muove, la mega BMW si fa condurre "morbidamente" grazie alla favorevole posizione di guida e al motore dolce ma corposo. E poi tutti quei "giochini"! Tra musica, riscaldamento e velocità automatica...



Massimo Temporalì
(tester moto da strada e pilota)

Guardando sul cavalletto la 1200 LT la prima cosa evidente sono le sue misure abbondanti, e basta poco per capire che pesa tanto. Eppure una volta in movimento ho trovato una BMW molto manovrabile ed equilibrata. È confortevolissima e talmente protettiva che in autostrada si finisce per andare veloci senza accorgersene. Però tanto riparo aerodinamico diventa anche freno aerodinamico e allora i consumi si impennano a 7,5 km/litro se si esagera con l'acceleratore. E poi oltre i 150 all'ora la mole della moto si fa sentire nei cambi di direzione e in frenata. Morale, è meglio godersi le passeggiate a 130-140 orari, con il motore dal carattere "vellutato" che spinge con sommo vigore riprendendo da qualsiasi regime e con l'accompagnamento della musica che arriva dai 4 altoparlanti. La frenata è perfettamente assistita dal sistema ABS e lo spazio per i bagagli è un invito a partire ogni week-end disponibile.

