

BMW S 1000 RR

**PREGI** ● Prestazioni

**DIFETTI** ● Alcune finiture non all'altezza della concorrenza

PROVA SUPERSPORTIVA

# 193 cavalli, oggi ancora più agili

**di Francesco Paolillo** | Non si dorme sugli allori. La BMW S1000 RR è pronta a rimarcare la sua supremazia anche per il 2012 con una ciclistica un po' più svelta. Il motore è ancora il punto di riferimento tra le superbike



**F**orte dei feedback arrivati dai vari campionati nazionali Superstock, alla BMW, dove non sono soliti dormire sugli allori, hanno messo mano alla S 1000 RR. La sportiva che negli ultimi due anni ha portato scompiglio nel settore delle sbk stradali, una volta regno incontrastato di Giappone e Italia, non ha subito stravolgimenti tecnici e stilistici, ma una serie di modifiche più o meno importanti, per renderla ancora più performante.

### Design

Iniziamo dalla linea, che rimane quella di sempre, ma rivista nel posteriore, adesso più snello, e nei profili delle carenature laterali, sempre asimmetriche, ma con modifiche alle prese d'aria sul lato destro, e con dei rinnovati deflettori d'aria sotto al cupolino. Nuove le colorazioni, con quattro varianti: Blufire pastello; Saphir-schwarz metallizzato; Racing red pastello con Alpinweiss pastello; Motorsport. Migliorato il livello delle finiture, ma con delle cadute di stile che riguardano sia le leve al manubrio (grosse e dal

look poco esaltante) e soprattutto le plastiche che dal serbatoio scendono sotto la sella, brutte al tatto e alla vista (obbligano a mettere mano al portafogli e a sostituirle con le versioni in fibra di carbonio). Modifiche di dettaglio per la grafica della strumentazione, con il contagiri che cambia look, mentre il display LCD è ora regolabile su cinque differenti livelli di luminosità. Vengono invece acquisite due nuove funzioni, "Best lap in progress" e "Speedwarning". Nel primo caso il pilota viene informato in tempo reale (a intervalli di 100 metri) se nel giro attuale è più o meno veloce rispetto al miglior giro precedente (se lo è si accende la spia verde BLP sul display), questa funzione è strettamente legata al montaggio del Data Logger (acquisizione dati - optional) mentre con lo "Speedwarning" attraverso l'accensione di una spia (che poi è la stessa del shiftlight o spia di cambiata) e la visualizzazione della scritta "Speed", avverte che si è superata la velocità precedentemente impostata. Un altro piccolo dettaglio riguarda la spia luci dell'avaria, che adesso è disattivabile, mentre prima rimaneva



comando del gas. ABS e DTC sono naturalmente inseriti. In questa modalità inizio a prendere le misure alla nuova S 1000 RR, che è gommata di serie con le Metzeler Racetech K3", pneumatici stradali con propensione all'uso in pista (pressione a caldo 1.9/2.1).

### Il motore

Il quattro cilindri bavarese riesce sempre a impressionare, spinge come un ossesso sin dai medi regimi e allunga con una cattiveria a cui difficilmente si riesce a fare l'abitudine. Grida che è un piacere, e chissà con lo scarico HP optional cosa succederebbe. Il DTC, è costantemente chiamato in causa quando si apre il gas in uscita di curva, mentre le tendenze a prendere il volo dell'avantreno sono tenute a bada dalla funzione Anti Wheeling, che seppur addolcita nell'intervento, per i miei gusti è ancora troppo invasiva, e seppur

mitigata, continua a far rimbalzare l'avantreno quando in uscita di curva, in seconda e terza marcia, si apre il gas con troppa disinvoltura. A volte, praticamente sempre, conviene essere più dolci e evitare che l'elettronica intervenga. In questo non aiuta la morfologia tortuosa del tracciato scelto per il test, ricco di ripartenze proprio dal secondo rapporto. Perfetto il cambio a sei marce, che affiancato dal quick shift è perfetto, se poi siete frequentatori assidui degli autodromi, consiglieri anche il kit per "rovesciare" il cambio che permette di cambiare rapporto anche alle inclinazioni più elevate (nelle curve sinistrose naturalmente). tutti i parametri utili ad analizzare la dinamica della moto in pista. Dall'inclinazione della moto all'accelerazione longitudinale, dalla temperatura motore al rapporto inserito, velocità di percorrenza, tempi sul giro, forza frenante, stato emotivo del pilota (magari!) e tutto quanto

fissa nel caso in cui si fossero stati asportati portatarga e indicatori di direzione...

### Ciclistica

Modifiche di dettaglio per il telaio, che mantiene l'architettura doppio trave in alluminio, ma che si vede incrementare del 20% il condotto di aspirazione situato nella zona del canotto di sterzo. Varia il passo, che si riduce di 9,3 mm, per un totale di 1422,7, mentre l'avancorsa aumenta di 2,6 e tocca quota 98,5. Anche l'offset della nuova piastra di sterzo superiore è stato modificato, ed è ora pari a 29,5 mm (-2,5 mm). Il forcellone a doppio braccio oscillante è infulcrato 4 mm più in alto (con asole di fissaggio a vite singola). Tutte queste modifiche sono state studiate per migliorare l'agilità della S 1000 RR, che nella precedente versione non brillava per rapidità nei cambi di direzione e in inserimento curva. A differenza del modello precedente, la S 1000 RR 2012 dispone di un ammortizzatore di sterzo regolabile su dieci posizioni differenti, mentre l'idraulica della forcella è stata completamente rivista, così come quella del monoammortizzatore. La posizione in sella non cambia, ma non se ne sentiva neanche il bisogno ad essere sinceri. L'abitabilità è buona per piloti di tutte le taglie, mentre il passeggero è meglio non considerarlo ... anzi già che ci siete è meglio togliere anche le sue pedane, così da far passare del tutto la voglia. Un paio di giri con la mappa Rain sotto il "controllo" dell'apripista ... dopodiché smanetto sulla selezione delle mappature e imposto la Sport, che rispetto ai 163 Cv della mappa precedente innalza la cavalleria a 193 CV, a 13.000 giri/min, con un valore di coppia di 112 Nm a 9.750 giri/min, oltre a rendere più diretto il



“ La sportiva che negli ultimi due anni ha portato scompiglio nel settore delle sbk stradali non ha subito stravolgimenti tecnici e stilistici, ma una serie di modifiche per renderla ancora più performante ”



vi viene in mente, materiale che può essere utile per migliorarsi o semplicemente a confrontarsi con gli amici (può essere un bene o un male, dipende dal manico...). Per quanti invece vogliono fare sul serio, e partecipare a delle gare, è estremamente utile l'HP Race Calibration Kit, un software che permette di settare i parametri del motore, del DTC e anche del quick shift, in funzione dello stile di guida e del tracciato sul quale si intende correre. Pausa pranzo, e nel frattempo le nostre S 1000 RR vengono gommate "nuove", ma solo al posteriore. Forte del pneumatico fresco, rientro in pista con maggior fiducia, anche se il DTC e l'ABS sovraintendono a tutto (o quasi!). Alla fine della fiera la configurazione "Slick" è quella che appaga maggiormente, e che permette al pilota di sentire e gestire al meglio la moto. Esperienza e mestiere, con oltre 190 CV sotto al sedere, sono richiesti in abbondanza, anche perché le velocità che riesce a raggiungere questa moto tra una curva e l'altra sono davvero imbarazzanti. La concentrazione deve essere massima, perché l'errore è sempre in agguato e i vari sistemi elettronici di assistenza alla guida fanno un gran lavoro e ci mettono spesso una pezza, ma i miracoli sono ancora lunghi dal poterli fare. Il pattinamento del posteriore e il sovrasterzo controllato conseguente, permesso dalla mappa Slick, sono il miglior compromesso per chiudere rapidamente e tenere la corda nelle curve più lente, ma anche di far scorrere la moto sui lunghi curvoni in appoggio (con grande soddisfazione di chi è in sella) lasciando coreografiche strisce nere sull'asfalto. Tirando le somme sulla S 1000 RR, l'obbiettivo di renderla più svelta e rapida a



sensazione sembra essere raggiunto, ma rimane anche una percezione di maggior impegno da parte del pilota in alcuni frangenti. Dubbi che possono essere cancellati solo in un confronto diretto ad armi pari con la "vecchia" versione. Quello che invece non è assolutamente cambiato, e meno male, è il quattro cilindri BMW che è ancora un riferimento per la categoria in quanto a prestazioni e potenza.

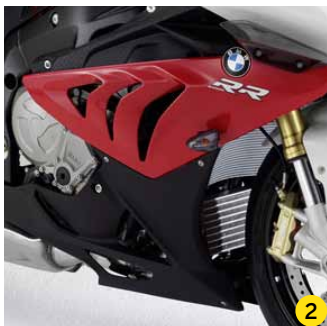
#### I freni

Potente e instancabile l'impianto frenante, con il doppio disco flottante da 320 mm e pinze fisse radiali (a 4 pistoncini) marchiate Brembo, che lavora in maniera eccellente. Il freno posteriore in pista non lo uso, ma c'è, un disco da 220 mm con pinza flottante (sempre Brembo) a singolo pistoncino. Consigliabile, anzi direi quasi obbligatorio, dotare la S 1000 RR del BMW Motorrad Race ABS, utile in pista, dove può salvarvi da una "costosissima" scivolata (se pensate di essere una via di mezzo tra Stoner e

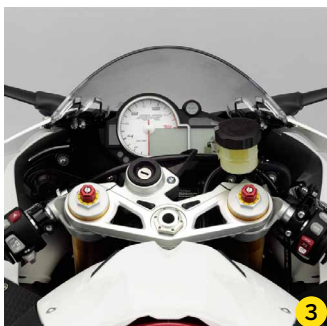
Lorenzo tenete ben presente che in pista ci girano anche tanti Fantozzi specializzati nel combinare disastri, per cui la colpa non deve essere per forza vostra) mentre su strada può essere anche un salva vita. Magari lo userete una sola volta, ma quella volta sarà estremamente utile! Durante il test al Riccardo Tormo di Valencia il Race ABS viene chiamato in causa in maniera tangibile in un solo punto del tracciato (con il DTC regolato su Race), in fondo al rettilineo dei box, scalata quinta-terza e inserimento in una curva a sinistra da mochettina sullo stomaco. Una leggera pulsazione sulla leva del freno e un moderato accenno di allungamento della frenata, ma controllo della moto totale, reazione che può dare fastidio sulle prime, ma che mette al riparo da eventuali perdite di aderenza dell'avantreno e conseguente chiusura dello sterzo. L'ultimo turno della mattina lo faccio in modalità Slick, anche se le K3 sono più al dessert che alla frutta, dopo ben sei turni consecutivi, mi fido e mi butto in pista. Così regolata la S 1000 RR inizia a sollazzarmi che è un piacere, l'impegno fisico aumenta,



1



2



3

1 La linea del posteriore adesso è più snella.

2 I profili delle carenature laterali, sempre asimmetriche, presentano modifiche alle prese d'aria sul lato destro.

3 Modifiche di dettaglio per la grafica della strumentazione, con il contagiri che cambia look.



mentre la gestione manuale delle impennate oltre che più esaltante risulta anche più efficace, e l'ABS diventa meno invasivo (con dei pneumatici in mescola probabilmente non verrebbe neanche chiamato in causa). Le modifiche atte a rendere più agile e rapida la sbk tedesca si toccano con mano, nulla di stravolgente ma sottili differenze con la precedente versione. L'impegno fisico nei cambi di direzione e negli inserimenti sembra diminuito, anche se mi piacerebbe avere una versione 2009 per capacitarci realmente del miglioramento, inoltre la nuova mi sembra anche leggermente più nervosa in uscita di curva (ottimo il lavoro svolto dall'ammortizzatore di sterzo, che è anche molto sensibile alle regolazioni) pur senza pagare in stabilità e precisione sul veloce. Le moto del test erano tutte quante equipaggiate con l'HP Race Data Logger, una vera e propria acquisizione dati con la quale si riescono a registrare (e quindi scaricare su una normale chiavetta usb) tutti i parametri utili ad analizzare la dinamica della moto in pista. Dall'inclinazione della moto all'accelerazione longitudinale, dalla temperatura motore al rapporto inserito, velocità di percorrenza, tempi sul giro, forza frenante, stato emotivo del pilota (magari!) e tutto quanto vi viene in mente, materiale che può essere utile per migliorarsi o semplicemente a confrontarsi con gli amici. Per quanti invece vogliono fare sul serio, e partecipare a delle gare, è estremamente utile l'HP Race Calibration Kit, un software che permette di settare i parametri del motore, del DTC e anche del quick shift, in funzione dello stile di guida e del tracciato sul quale si intende correre.

Pausa pranzo, e nel frattempo le nostre S 1000 RR vengono gommate "nuove", ma solo al posteriore. Forte del pneumatico fresco, rientro in pista con maggior fiducia, anche se il DTC e l'ABS sovraintendono a tutto (o quasi!). Alla fine della fiera la configurazione "Slick" è quella che appaga maggiormente, e che permette al pilota di sentire e gestire al meglio la moto. Esperienza e mestiere, con oltre 190 CV sotto al sedere, sono richiesti in abbondanza, anche perché le velocità che riesce a raggiungere questa moto tra una curva e l'altra sono davvero imbarazzanti. La concentrazione deve essere massima, perché l'errore è sempre in agguato e i vari sistemi elettronici di assistenza alla guida fanno un gran lavoro e ci mettono spesso una pezza, ma i miracoli sono ancora lunghi dal poterli fare. Il pattinamento del posteriore e il sovraasterzo controllato conseguente, permesso dalla mappa Slick, sono il miglior compromesso per chiudere rapidamente e tenere la corda nelle curve più lente, ma anche di far scorrere la moto sui lunghi curvoni in appoggio (con grande soddisfazione di chi è in sella) lasciando coreografiche strisce nere sull'asfalto. Tirando le somme sulla S 1000 RR, l'obiettivo di renderla più svelta e rapida a sensazione sembra essere raggiunto, ma rimane anche una percezione di maggior impegno da parte del pilota in alcuni frangenti. Dubbi che possono essere cancellati solo in un confronto diretto ad armi pari con la "vecchia" versione. Quello che invece non è assolutamente cambiato, e meno male, è il quattro cilindri BMW che è ancora un riferimento per la categoria in quanto a prestazioni e potenza. **M**

↑ **Miglioramenti a piccoli passi...**

Da quel che si può capire sembrerebbe che le modifiche apportate non abbiano sortito grandi effetti anche se siamo di fronte ad una delle migliori sportive in assoluto.  
**manu4752 - 24/10/2011**

» Leggi e partecipa ai commenti »



BMW  
S 1000 RR  
n.d

**SCHEDA TECNICA**

**Tempi:** 4  
**Cilindri:** 4  
**Cilindrata:** 999 cc  
**Disposizione cilindri:** in linea  
**Raffreddamento:** a liquido  
**Avviamento:** E  
**Potenza:** 193 cv (142 kW) / 13000 giri  
**Coppia:** 11.42 kgm / 9750 giri  
**Marce:** 6  
**Freni:** DD-D  
**Misure freni:** 320-220 mm  
**Misure cerchi (ant./post.):** 17" / 17"  
**Normativa antinquinamento:** Euro  
**Peso:** 183 kg  
**Lunghezza:** 2056 mm  
**Larghezza:** 826 mm  
**Altezza:** 820 mm  
**Capacità serbatoio:** 17.5 l  
**Segmento:** Super Sportive

## Iscrizione a Moto.it Magazine

Registrati a Moto.it e riceverai nella tua casella di posta elettronica la pubblicazione "Moto.it Magazine"

**M**oto.it Magazine è il sistema più comodo per leggere sempre il meglio di Moto.it. Un magazine settimanale, gratuito, in formato pdf, con i contenuti più interessanti del mondo delle moto selezionati per voi e consegnato puntualmente nella vostra casella email. Potrai recedere dal servizio quando vorrai, semplicemente entrando nella tua area riservata My Moto. Per accedere al servizio registrati gratuitamente [cliccando qui](#) e configura i parametri dalla tua area My Moto. Come utente registrato potrai anche disporre di moltissimi altri utili servizi.

Milano, 05/10/2011



Moto.it Magazine, i contenuti più interessanti del mondo delle moto selezionati per voi e consegnati puntualmente nella vostra casella email.

[Leggi subito il numero 33 \(PDF\) »](#)

Numero 33  
69 Pagine

MotoGP Giappone  
Pedrosa torna alla vittoria  
Rossi che occasione!  
Le pagelle del GP

SBK Francia  
Checa vince le due gare ed è campione del mondo | Melandri e Laverty in BMW

Mercato  
Ducati Multistrada e Hypermotard cambiano grafiche e colori per il 2012

**Ducati Streetfighter 848**

da Pag. 2 a Pag. 13

CARLOS CHECA  
World Superbike Champion 2011

All'Interno  
NEWS: N. Cereghini "Spesso nei miei sogni c'è la moto. Anche per voi!" | Bayliss sfiora il record con la Ducati 1199  
Norme europee più dure per la sicurezza | Mx: Desalle a riposo dopo l'operazione | Tyler Villopoto Re dello Scrub

**Editore:**

CRM S.r.l., Via Melzo 9 - 20129 Milano  
P. Iva 11921100159

**Responsabile editoriale**

Ippolito Fassati

**Capo Redattore**

Andrea Perfetti

**Redazione**

Maurizio Tanca  
Cristina Bacchetti  
Marco Berti  
Francesco Paolillo  
Aimone dal Pozzo

**Grafica**

Thomas Bressani

**Collaboratori**

Nico Cereghini  
Massimo Clarke  
Giovanni Zamagni  
Carlo Baldi  
Massimo Zanzani  
Lorenzo Boldrini

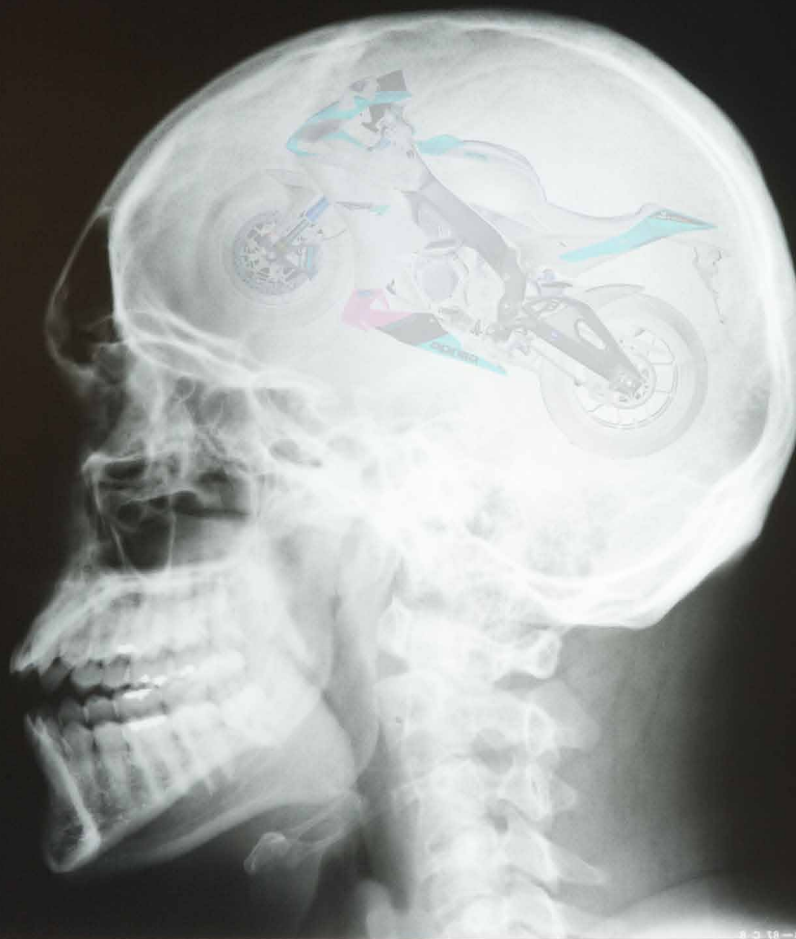
**COPYRIGHT**

Tutto il materiale contenuto in Moto.it Magazine è oggetto di diritti esclusivi di CRM S.r.l. con sede in Milano, Via Melzo 9. Ne è vietata quindi ogni riproduzione, anche parziale, senza l'autorizzazione scritta di CRM S.r.l.

**Moto.it**

Via Melzo 9- 20129 Milano  
Reg. trib. Mi Num. 680 del 26/11/2003  
Capitale Sociale Euro 10.000 i.v.  
Email: [staffmoto@moto.it](mailto:staffmoto@moto.it)

Hai in testa una moto ma non sai quale prendere?



**Il primo sito di annunci di moto e scooter in Italia, con oltre 65.000 inserzioni disponibili.**

Moto usate, nuove, d'epoca e accessori di tutte le marche di concessionari e privati con fotografie.