

La nueva BMW R 1200 R. Índice.



1. El concepto general. (Versión resumida)	2
2. El motor.	6
3. El chasis.	10
4. Electricidad y electrónica.	14
5. Diseño y colores.	16
6. Gama de equipamiento.	20
7. Potencia y par motor.	22
8. Datos técnicos.	23



1. El concepto general. (Versión resumida)

La nueva BMW R 1200 R – La Roadster de comportamiento dinámico, con motor bóxer.

BMW Motorrad y la moto Roadster con motor bóxer de dos cilindros. Esta combinación es atractiva ya desde hace 91 años, desde que apareció la R 32. Los amantes de este tipo de moto saben que la Roadster de BMW es sinónimo del más puro y genuino placer de conducir. Especialmente si el clásico motor bóxer se destaca por su incomparable fuerza de impulsión y si, además, brilla por su sonido inconfundible. Las Roadster con motor bóxer de BMW Motorrad son ideales para pasear relajadamente, conducir dinámicamente por carreteras sinuosas, o también para viajar de vacaciones de a dos y con equipaje. La nueva R 1200 R logra trasladar a una nueva dimensión estas tradicionales cualidades, determinadas por el confort, el dinamismo y la utilidad como moto rutera.

Motor bóxer, sonoro y potente, para disfrutar de la conducción dinámica.

El motor bóxer de la nueva R 1200 R es básicamente igual al propulsor DOHC que ya se usa en los modelos R 1200 GS, R 1200 GS Adventure, R 1200 RT y en la nueva R 1200 RS. Este motor tiene una potencia de 92 kW/125 kW a 7.750 rpm y su par máximo es de 125 Nm a 6.500 vueltas. Los tubos de escape 2 en 1 desembocan en un silencioso de posición marcadamente ascendente. El airbox modificado, la nueva forma de la tubuladura de aspiración de aire, así como el radiador posicionado centralmente, permiten que la moto tenga un diseño bastante esbelto para ser una Roadster.

De serie: ABS, ASC y elección entre dos modos de conducción. Modos de conducción «Pro», con Dynamic Traction Control (DTC) como equipo opcional a montar en fábrica.

La nueva R 1200 R incluye de serie el sistema de activación de dos modos de conducción («Rain» y «Road») con los que la moto se adapta a las exigencias específicas del conductor. Además del sistema ABS incluido de serie, la moto también está dotada del sistema de control automático de la estabilidad ASC para aumentar la seguridad al acelerar. Si el cliente opta por adquirir el equipo opcional de modos de conducción «Pro», la gama de equipos técnicos de la nueva R 1200 R se amplía mediante el sistema de control dinámico de la tracción DTC con detección del ángulo de inclinación, agregando

adicionalmente otros dos modos de conducción que el motorista puede activar: «Dynamic» y «User».

El chasis de doble viga de tubos de acero acoge al motor como elemento autoportante. Guiado de las ruedas mediante horquilla telescópica invertida en la rueda delantera, y EVO Paralever en la posterior.

Para la nueva R 1200 R se desarrolló un nuevo chasis de doble viga de tubos de acero que acoge al motor bóxer de dos cilindros como elemento autoportante. El guiado de las ruedas, mediante la horquilla telescópica invertida en la delantera y con el EVO Paralever en la posterior, se atiene al sistema ya clásico, aunque de concepción moderna considerando las características de la nueva Roadster. Durante el trabajo de desarrollo del nuevo chasis, en el pliego de condiciones se le concedió prioridad a la precisión de la dirección, a la fidelidad de la trayectoria, a la maniobrabilidad y al impecable comportamiento en fases de frenado. Las formas retoman la expresión estética de la superdeportiva S 1000 RR, considerando que la nueva R 1200 R, con sus llantas de 10 radios, fue concebida como una Roadster apropiada para un estilo de conducción activo y dinámico.

Dynamic ESA (Electronic Suspension Adjustment) de última generación para un comportamiento dinámico óptimo en cualquier situación.

Las cualidades dinámicas de la moto se logran aumentar con el sistema Dynamic ESA de regulación electrónica de la suspensión (Electronic Suspension Adjustment) de última generación, disponible como equipo opcional montado en fábrica. Con sus dos modos de ajuste de la suspensión «Road» y «Dynamic», el sistema Dynamic ESA permite acceder a dimensiones completamente nuevas en lo que se refiere a la seguridad, al rendimiento y al confort, pues la amortiguación se adapta automáticamente a las condiciones de conducción según el estado de la calzada y las maniobras que realiza el motorista.

Tablero de instrumentos de funciones múltiples, con velocímetro analógico, ordenador a bordo y numerosas informaciones.

También la configuración del puesto de mando logra trasladar a la nueva R 1200 R hacia una nueva era de las motos tipo Roadster. La velocidad se indica de manera clásica mediante un velocímetro analógico. Además, en el display TFT aparecen numerosas informaciones adicionales.

Proporciones dinámicas para una estética purista, propia de una Roadster. Tres variantes de colores y superficies, para expresiones diferentes.

Las motos Roadster con motor bóxer de BMW Motorrad desde siempre fueron consideradas las compañeras ideales para la conducción diaria. La

nueva BMW R 1200 R combina esas cualidades de moto multifacética con un aumento drástico de sus cualidades dinámicas y, además, con una expresión estética moderna y purista a la vez. Las dinámicas proporciones, con su parte frontal hundida y la zaga de apariencia afiligranada y ligera de línea ascendente, le confieren a la moto una insinuada forma de cuña, demostrando a primera vista cuáles son las cualidades deportivas que se suman a sus otras múltiples características. Las tres variantes de colores y superficies le confieren a la nueva R 1200 R caracteres claramente definidos, todos ellos de impactante expresión. La moto se ofrece en tres variantes de estilo, claramente diferenciados entre sí: la variante «Basis» de color azul Córdoba, la variante «Style» de color blanco Lightwhite con bastidor de color rojo Racingred, así como la variante «Style 2» de color gris Thundergrey metalizado con el bastidor de color gris ágata metalizado.

Lo más destacable de la nueva BMW R 1200 R:

- Clásico motor bóxer de dos cilindros con potencia de 92 kW/125 CV a 7.500 rpm, y par motor de 125 Nm a 6.500 rpm.
- Diseño dinámico y de rasgos convincentemente propios de una moto tipo Roadster.
- El chasis de doble viga de tubos de acero, de gran rigidez torsional, acoge al motor como elemento autoportante.
- Guiado convencional de las ruedas, mediante horquilla telescópica invertida en la rueda delantera, y EVO Paralever en la posterior.
- Nuevo guiado del aire de aspiración y radiador de agua refrigerante central, para obtener una parte frontal especialmente esbelta.
- Postura del piloto recogida, orientada hacia delante, para una sensación de conducción más dinámica, aunque, a la vez, confortable al realizar paseos largos.
- Nuevo diseño del sistema de escape de perfil pentagonal.
- Control automático de la estabilidad ASC (Automatic Stability Control).
- Modos de conducción «Rain» y «Road».
- Equipo opcional de modos de conducción «Pro» desde fábrica, con los dos modos de conducción adicionales «Dynamic» y «User», para conseguir una adaptación óptima a las condiciones de la conducción.
- Modos de conducción «Pro», con Dynamic Traction Control (DTC) como equipo opcional a montar en fábrica.
- Equipo opcional de regulación electrónica de la suspensión Dynamic ESA (Electronic Suspension Adjustment) de última generación para un comportamiento dinámico óptimo en cualquier situación.
- Frenos de alto rendimiento, con mordazas radiales de cuatro bombines y ABS.
- Llantas fundidas ligeras, de 10 radios.

- Asistente Pro de cambio de marchas, un equipo opcional a montar en fábrica, para cambiar de marchas dinámicamente, sin embragar.
- Tablero de instrumentos de gran rendimiento, con muchas funciones y una gran cantidad de informaciones para el piloto.
- Keyless Ride para un máximo nivel de confort, como equipo opcional desde fábrica.
- Colores innovadores con tres caracteres específicos: «Basis», «Style1» y «Style 2».
- Amplia gama de equipos opcionales y de accesorios disponibles desde fábrica.

2. El motor.



Una tradición que obliga: las motos tipo Roadster de BMW Motorrad.

La Roadster clásica con motor bóxer: ninguna otra moto de la marca BMW Motorrad cuenta con una tradición tan larga como ésta. Ya la primera moto de la marca BMW, la R 32 del año 1923, aplicó el criterio de moto purista, sin carenado y de convincentes cualidades de moto para múltiples usos.

En la actualidad, transcurridos 91 años, BMW Motorrad presenta la última versión de su moto Roadster con motor bóxer: la R 1200 R, más renovada, dinámica y fascinante que nunca. Gracias a su nuevo conjunto propulsor y a la optimización completa, la nueva R 1200 R es una moto más versátil y, al mismo tiempo, tiene cualidades más dinámicas.

Motor bóxer de carácter inconfundible, con óptima entrega de su gran potencia.

El motor bóxer de la nueva R 1200 R es básicamente igual al propulsor DOHC que ya se usa en los modelos R 1200 GS, R 1200 GS Adventure, R 1200 RT y en la nueva R 1200 RS. Tiene una potencia de 92 kW/125 CV a 7.750 rpm, y su par máximo de 125 Nm está disponible a 6.500 vueltas.

El par es claramente superior al del motor antecesor, y esa superioridad se manifiesta a lo largo de todo el margen de revoluciones. Además, la línea del par tiene ahora un trazado más armonioso. A lo largo de todo el margen útil de revoluciones se dispone de más de 100 Nm. Gracias a la modificación del airbox y al nuevo silencioso, la R 1200 R tiene un par motor muy alto, incluso ligeramente superior al par de los modelos R 1200 GS, GS Adventure y RT. De este modo, la capacidad de aceleración y recuperación es mejor a cualquier régimen en comparación con el modelo antecesor, lo que significa que fue posible mejorar el comportamiento del motor, tan importante en una Roadster dinámica con motor bóxer.

En comparación con el motor del modelo anterior, el nuevo propulsor de 1.170 cc sigue confiando en el sistema de refrigeración combinada de aire y líquido, aunque sustituyendo el aceite como agente refrigerante por una mezcla de agua y etilenglicol. La mayor capacidad de absorción de calor del agua redundará en una difusión más eficiente del calor y, por lo tanto, tiene

como consecuencia una mayor estabilidad térmica. En este sistema de refrigeración más precisa, el agua únicamente se encarga de refrigerar las partes del motor que están expuestas a esfuerzos mayores. El propulsor sigue refrigerándose principalmente por aire, por lo que se mantiene el diseño típico del motor bóxer.

Con el fin de conseguir un llenado óptimo, el flujo a través de las culatas es ahora en sentido vertical. Además, en comparación con el modelo antecesor, se incluyen una caja de cambios de seis marchas y un embrague en baño de aceite con función anti-rebote, que requiere menores fuerzas de accionamiento. La transmisión está a cargo de un cardán exento de mantenimiento, montado en el lado izquierdo de la moto.

Las respuestas más finas a los movimientos del puño del acelerador de la BMW R 1200 R constituyen otro factor que contribuye al refinamiento del funcionamiento del conjunto propulsor. La conducción es más cómoda porque el ángulo de giro del puño es menor y, además, porque las fuerzas de reposición también son menores. Adicionalmente también fue posible acentuar el carácter dinámico de la R 1200 R. Gracias a una mayor capacidad de recuperación en comparación con el modelo antecesor, es posible acelerar con mayor vehemencia al salir de una curva. Además, el motor sube más fácilmente de revoluciones.

Reconfiguración del sistema de escape, nuevo guiado del aire de aspiración y radiador de agua refrigerante central, para obtener una parte frontal especialmente esbelta.

Considerando las características específicas de una moto tipo Roadster, se modificaron el sistema de aspiración, el radiador de agua de refrigeración y el sistema de escape. Los gases de escape fluyen a través de un sistema 2 en 1 montado en el lado derecho de la moto, con mariposa de escape de accionamiento automático y silencioso de posición marcadamente ascendente. El nuevo airbox, la nueva forma de la tubuladura de aspiración de aire, así como el radiador más compacto posicionado centralmente, permiten que la moto tenga un diseño frontal especialmente compacto y muy esbelto. Además, el aire de refrigeración sale en un lugar óptimo, junto a la rodilla del conductor, lo que en días calurosos y especialmente, en situaciones de retenciones de tráfico, es una gran ventaja y significa un considerable aumento del confort.

Sistema ASC de serie, sistema opcional de modos de conducción «Pro» con control dinámico de la tracción DTC (Dynamic Traction Control), para la adaptación óptima a las circunstancias de utilización de la moto.

La nueva R 1200 R incluye de serie el sistema de activación de dos modos de conducción, con los que la moto se adapta a las exigencias específicas del conductor, según las circunstancias concretas de utilización de la moto. El sistema de control de la estabilidad ASC (Automatic Stability Control) mejora la seguridad aumentando la capacidad de tracción de la moto. Con los dos modos de conducción «Rain» y «Road», las cualidades dinámicas de la moto se adaptan a la gran mayoría de las condiciones posibles de la calzada. Considerando que la nueva R 1200 R también está equipada de serie con los sistemas ABS y ASC, se amplía considerablemente el margen de utilidad de la moto, pues ofrece una seguridad bastante mayor, especialmente si la calzada está resbaladiza.

Estando activo el modo «Road», los sistemas de reglaje favorecen un ajuste que permite un rendimiento dinámico y, a la vez, confortable sobre cualquier calzada asfaltada.

Con el modo «Rain», la moto se adapta a calzadas con menores coeficientes de fricción. Además, si se activa este modo, las reacciones de la moto son más dóciles al girar el puño del acelerador.

Un equipo opcional que puede incluir la nueva R 1200 R consiste en el sistema de modos de conducción «Pro» que, a su vez, permite elegir entre dos modos de conducción adicionales: «Dynamic» y «User». El sistema de control dinámico de la tracción DTC (Dynamic Traction Control), que sustituye al sistema ASC, también es parte del equipo opcional de modos de conducción «Pro». Gracias a la caja de sensores con detección del grado de inclinación de la moto, el sistema de control de la tracción ofrece más seguridad al acelerar.

Activando el modo «Dynamic», sale a relucir el carácter más deportivo de la nueva BMW R 1200 R. En este modo, las reacciones a los movimientos del puño del acelerador son más espontáneas y, además, el sistema DTC interviene más tarde, por lo que la moto saca a relucir todo su potencial dinámico.

Si se activa el modo «User», el motorista tiene la posibilidad de configurar libremente el comportamiento de su R 1200 R, no solamente en lo que se refiere a las reacciones a los movimientos del puño del acelerador. En este modo también es posible ajustar a las preferencias personales el

funcionamiento del control dinámico de la tracción DTC (Dynamic Traction Control). Concretamente, los modos del sistema DTC «Rain», «Road» y «Dynamic» pueden combinarse de manera individual a las líneas características de los modos «Rain», «Road» y «Dynamic» con el fin de personalizar las reacciones de la moto a los movimientos del acelerador.

Asistente Pro de cambio de marchas, un equipo opcional a montar en fábrica, para cambiar casi sin interrumpir la fuerza de tracción.

En comparación con el asistente de cambio de marchas anterior, el asistente de cambio de marchas de la nueva R 1200 R ofrece más funciones. El sistema permite subir y bajar de marchas sin accionar el embrague o la mariposa de estrangulación en todos los márgenes de carga y revoluciones de mayor relevancia para la conducción, por lo que la conducción resulta más cómoda y, a la vez, más dinámica. La mayor cantidad de operaciones de cambio de marchas puede llevarse a cabo recurriendo al asistente de cambio. Una de las excepciones es, por ejemplo, poner en movimiento la moto.

Para cambiar de marchas mientras se acelera, la mariposa ya no tiene que cerrarse, lo que significa que la fuerza de avance se mantiene casi inalterada, sin interrupción de la fuerza de tracción. Al decelerar y bajar de marchas (la mariposa está cerrada), un toque automático del acelerador se encarga de adaptar las revoluciones del motor. Las marchas se cambian de manera convencional, es decir, utilizando el pedal. De esta manera, el tiempo necesario para cambiar de marchas es mucho más corto que al cambiar de marchas accionando la maneta del embrague. Sin embargo, el asistente Pro de cambio de marchas no es un sistema automático. Más bien es únicamente un sistema de apoyo para el motorista.

Un sensor detecta en el árbol primario de la caja que el conductor tiene la intención de cambiar de marchas, y activa el sistema de asistencia. Aumentando o reduciendo específicamente el par motor, se retira la carga aplicada en el cardán y se sincroniza el giro de los árboles, de manera que puedan engranar los dientes de la siguiente pareja de piñones, tal como sucede al utilizar el embrague. El sistema de asistencia de cambio de marchas no funciona cuando se cambia de marchas utilizando la maneta de embrague, al subir de marchas con la mariposa cerrada (con la moto en fase de deceleración) y, tampoco, si se activan los frenos. Además, si la maneta del embrague no se encuentra en su posición inicial cuando se sube o baja de marchas, tampoco se activa el sistema de asistencia del cambio de marchas.



3. El chasis.

Roadster con motor bóxer, una moto de BMW Motorrad para el más puro placer de conducir.

El concepto clásico de moto tipo Roadster con motor bóxer da en la yema del gusto de muchos amantes de las motocicletas, que buscan el placer más genuino al conducir. Esta moto permite disfrutar conduciendo relajadamente a bajas velocidades, pero también tomando curvas de manera deportiva y dinámica en carreteras sinuosas, así como viajando de a dos con equipaje en épocas de vacaciones. La nueva R 1200 R logra estas tradicionales cualidades, determinadas por el confort, el dinamismo y la utilidad como moto rutera, gracias -entre otros- a su chasis completamente nuevo.

El chasis de doble viga de tubos de acero, de gran rigidez torsional, acoge al motor como elemento autoportante.

Para la nueva R 1200 R se desarrolló un chasis de doble viga de tubos de acero que acoge al motor bóxer de dos cilindros como elemento autoportante. La nueva R 1200 R deja visible buena parte de su chasis, muy de acuerdo con el legado genético de las motos tipo Roadster, subrayando de esa manera el carácter genuino de la tecnología que se exhibe en este segmento. El subchasis, también de tubuladura de acero, acoge los estribos de aluminio forjado del acompañante, atornillados al subchasis, que está unido mediante pernos roscados al chasis principal en cuatro puntos. Los estribos del conductor también son de aluminio forjado.

El ángulo del eje de la dirección es de 61,3 grados, y el avance es de 125,6 mm. Gracias a la óptima distribución del peso en relación de 50:50 (moto estática, sin conductor), así como a la distancia entre ejes de 1.515 mm, la moto combina una gran maniobrabilidad con una gran precisión de conducción y una excelente estabilidad de marcha.

Guiado convencional de las ruedas, mediante horquilla telescópica invertida en la rueda delantera, y EVO Paralever en la posterior.

La nueva BMW R 1200 R está equipada con una horquilla telehidráulica invertida de gran calidad, con tubos de 45 mm de diámetro. El diseño y las dimensiones de la barra y del tubo se rigen por las características de la horquilla de la moto superdeportiva S 1000 RR de BMW Motorrad. Se optó por el uso de esta horquilla invertida altamente rígida debido, entre otras razones, a las ventajas que ofrece en su conjunto y, además, porque le

confiere a la moto una imagen estética más propia de una Roadster, pues permitió integrar ingeniosamente el radiador de agua. Adicionalmente, esta horquilla invertida garantiza una gran rigidez del conjunto delantero al frenado, así como un guiado muy directo de la rueda y, por lo tanto, una excelente precisión. Además, esta solución mantiene al piloto informado con exactitud sobre el comportamiento dinámico de su moto. El recorrido de la amortiguación es de 140 milímetros. El guiado de la rueda posterior está a cargo del basculante monobrazo EVO Paralever, de comprobada eficiencia. Las funciones de suspensión y amortiguación están a cargo de un montante telescópico central. La precarga del muelle se ajusta hidráulicamente de manera muy cómoda con una empuñadura. La extensión se puede ajustar de manera continua. El recorrido de la amortiguación es de 140 milímetros.

Dynamic ESA (Electronic Suspension Adjustment) de última generación para un comportamiento dinámico óptimo en cualquier situación.

Las cualidades dinámicas de la R 1200 R se logran aumentar con el sistema BMW Motorrad Dynamic ESA de regulación electrónica de la suspensión (Electronic Suspension Adjustment) de última generación, disponible como equipo opcional montado en fábrica. El sistema Dynamic ESA permite acceder a dimensiones completamente nuevas en lo que se refiere a la seguridad, al rendimiento y al confort, pues la amortiguación se adapta automáticamente a las condiciones de conducción según el estado de la calzada y las maniobras que realiza el motorista. El sistema Dynamic ESA se reconoce fácilmente a primera vista debido a sus tubos anodizados de color dorado y al muelle blanco del montante telescópico.

Si está activo el modo de amortiguación «Road», el reglaje se lleva a cabo de manera completamente automática, cubriendo todo el margen de ajuste, de manera que la moto ofrece un máximo nivel de confort y una capacidad óptima de tracción sobre cualquier superficie. El sistema Dynamic ESA garantiza en el modo «Road» una fuerza de amortiguación óptima en cualquier circunstancia de conducción y sin importar la carga que lleva la moto. El conductor no tiene más que utilizar un botón para regular la precarga del muelle, independientemente de la amortiguación y de la carga que lleva la moto.

Mediante el sensor de recorrido del muelle instalado en el montante telescópico posterior, que transmite sus señales a la caja de sensores que, a su vez, detecta el grado de inclinación de la moto, el sistema adapta automáticamente y de manera extremadamente fina y precisa la amortiguación al estado dinámico de la moto en cada caso. Recurriendo a diversos parámetros adicionales, también se detectan otros factores que inciden en el comportamiento de la nueva R 1200 R, entre ellos, la

aceleración y el frenado. Los datos correspondientes se aprovechan para regular las fuerzas de amortiguación en el montante telescópico posterior y en la horquilla invertida delantera. Estas modificaciones del reglaje se llevan a cabo en milésimas de segundo mediante válvulas reguladoras de accionamiento eléctrico. El confort de la amortiguación es muy alto y el comportamiento de la moto es extremadamente estable, incluso si la moto está inclinada en una curva.

Con su reglaje estándar, Dynamic ESA regula la amortiguación según el modo «Road». Sin embargo, el piloto no tiene más que pulsar un botón que se encuentra ergonómicamente instalado en el manillar para cambiar al reglaje «Dynamic» de la amortiguación, activando así un ajuste más duro de la amortiguación sin que sea necesario detener la moto.

Postura del piloto recogida, orientada hacia delante, para una sensación de conducción más dinámica, aunque, a la vez, confortable al realizar paseos largos.

La posición de los estribos, la altura y el ancho del asiento y el ancho del manillar de tubo cónico de aluminio, permiten que el piloto asuma una postura ligeramente inclinada hacia la rueda delantera. Las excelentes cualidades ergonómicas de la moto, un factor típico de los productos de BMW Motorrad, logran que el conductor siempre esté bien informado sobre el comportamiento dinámico de su moto. Las manetas de freno y de embrague pueden regularse en cuatro posiciones, para que el conductor adapte su posición a sus preferencias. La posición asumida por el piloto permite una conducción cómoda y relajada. Por otro lado, el conductor puede optar por un estilo de conducción más bien deportivo, sin que por ello disminuya la precisión de su modo de dirigir su moto. Gracias a la sofisticada ergonomía del asiento se crea una unión óptima entre el conductor y la moto, de manera que es posible hacer viajes largos disfrutando a los mandos de la nueva R 1200 R sin sufrir cansancio. Las variantes del asiento (equipo especial desde fábrica o accesorio a montar en el establecimiento de un concesionario) tienen diversas alturas, formas y niveles de confort, de manera que cada motorista podrá encontrar el asiento que mejor le parezca.

Frenos de alto rendimiento, con mordazas radiales de cuatro bombines y ABS de serie. Llantas fundidas ligeras, de 10 radios.

El alto nivel de rendimiento de los frenos de la R 1200 R corresponde a las extraordinarias cualidades dinámicas del nuevo modelo. La moto está equipada de serie con un sistema ABS desconectable y cuenta adelante con un sistema de frenos de dos mordazas de cuatro bombines y de discos de 320 mm de diámetro para detener la moto frenando con vehemencia. La operación de frenado se apoya con el sistema de un disco de 276 mm de

diámetro y mordaza de dos bombines en la rueda posterior. Ambas llantas de aleación ligera son de 17 pulgadas. La delantera tiene un ancho 3,5 pulgadas, mientras que el ancho de la posterior es de 5,5 pulgadas. Estas llantas se rigen por las que lleva la superdeportiva S 1000 RR. La rueda delantera tiene un cubo tipo jaula, de manera que es posible montar los discos sin recurrir a adaptadores complementarios, lo que reduce adicionalmente el peso de la moto. El neumático delantero es de 120/70 ZR 17, y el posterior es de 180/55 ZR 17.



4. Electricidad y electrónica.

Faro característico, con reflector de superficies seccionadas. Luz diurna de LED como equipo opcional a montar en fábrica.

El faro de la nueva R 1200 R realza acertadamente el típico diseño esbelto de una moto tipo Roadster, y su reflector es de superficies geométricas optimizadas. La nueva R 1200 R puede incluir desde fábrica un sistema de luz diurna de diodos luminosos. En términos técnicos, esta luz sustituye a la luz de posición de serie y tiene una llamativa forma en H o de mancuerna. El distintivo de la marca BMW, visible en el listón interior, logra que este equipamiento opcional resulte más llamativo.

Tablero de instrumentos de funciones múltiples, con velocímetro analógico, ordenador a bordo y numerosas informaciones.

Basta fijarse en el puesto de mando para entender que la nueva R 1200 R marca una nueva era de las motos tipo Roadster con motor bóxer. La velocidad se indica de manera clásica mediante un velocímetro analógico, muy de acuerdo con el uso para el que fue concebida esta moto, es decir, la conducción por carreteras. Además, en el display TFT aparecen numerosas informaciones adicionales. Un sensor de luz se ocupa de adaptar automáticamente la luminosidad de los instrumentos a la intensidad de la luz del entorno y, además, consigue que automáticamente se active el diseño diurno o nocturno de la iluminación del tablero.

La nueva R 1200 R incluye de serie un ordenador de a bordo. El conductor puede escoger entre tres modos de indicación según sus preferencias, ya que en cada uno de ellos se ofrecen informaciones diferentes:

- Estando activo el modo completo (Style 0), es posible elegir las informaciones que se desee que aparezcan en los dos segmentos.
- Si está activo el modo deportivo (Style 1), el piloto que prefiere más bien un estilo de conducción deportivo, puede apreciar el nivel de revoluciones indicado mediante una columna variable. Adicionalmente también es posible recibir una información digital sobre las revoluciones.
- Si el conductor prefiere reducir intencionadamente la cantidad de las informaciones, puede activar el modo turístico (Style 2). En ese caso, la velocidad se muestra adicionalmente de manera digital. Además, para apreciar las informaciones que ofrece el ordenador de a bordo únicamente se dispone de los dos segmentos inferiores.

El ordenador de a bordo de serie ofrece las siguientes informaciones:

- Kilometraje total.
- Distancias recorridas 1 y 2.
- Autonomía.
- Temperatura exterior.
- Temperatura del motor.
- Consumo promedio.
- Velocidad promedio.
- Fecha.
- Nivel de aceite.
- Control de la presión de los neumáticos (sistema RDC).
- Reglaje activo.

Si el cliente prefiere recibir una mayor cantidad de informaciones, puede optar por el ordenador de a bordo Pro que se instala en fábrica. En ese caso, es posible activar o desactivar la alarma antirrobo (equipo opcional) desde el menú, recurrir al tiempo del sistema GPS Navigator V de BMW Motorrad (equipo opcional), activar o desactivar la función automática para la luz diurna (equipo opcional) y, además, activar o desactivar la función de recomendación de subir de marchas con el fin de reducir el consumo de combustible.

El ordenador de a bordo Pro ofrece las siguientes informaciones:

- Cuentakilómetros parcial automático.
- Consumo promedio 1 + 2.
- Consumo en tiempo real.
- Tensión de la red de a bordo.
- Cronometraje sumado.
- Cronometraje de trayectos.
- Fecha del siguiente servicio de mantenimiento.
- Kilometraje hasta el siguiente servicio de mantenimiento.

Keyless Ride para un máximo nivel de confort, como equipo opcional desde fábrica.

Entre los equipos opcionales a montar en fábrica, ofrecidos para la R 1200 R, se incluye el sistema BMW Motorrad Keyless Ride System. Con ese sistema es posible bloquear y desbloquear el manillar, así como cerrar y abrir la tapa del depósito sin utilizar la llave. Para poner en funcionamiento el motor, basta pulsar el botón Start de serie. Por lo tanto, el conductor no necesita sacar la llave de su bolsillo para activar esas funciones.



5. Diseño y colores.

Salta a la vista que ya empezó el futuro de la Roadster.

Ningún tipo de motocicleta refleja con mayor claridad la combinación de los conceptos «motor» y «ciclo» que una Roadster. Un motor, dos ruedas y en medio el chasis, el depósito y el asiento. Un vehículo motorizado reducido a su mínima expresión. A la vez se trata de una moto que brilla por su versatilidad, pues es apropiada para salir a pasear para disipar la mente al terminar la jornada laboral, para salir de excursión con los amigos un domingo por carreteras reviradas, pero también para salir de viaje y disfrutar de unas prolongadas vacaciones.

La nueva R 1200 R, con sus múltiples cualidades y su exclusivo diseño, dispone de todas estas características, a las que se suma la inigualable sensación de estar a los mandos de una Roadster que dispone de la tecnología más moderna.

Proporciones dinámicas para una estética purista, propia de una Roadster.

Las motos Roadster con motor bóxer de BMW Motorrad desde siempre fueron consideradas muy versátiles y compañeras ideales para la conducción diaria. La nueva BMW R 1200 R combina esas cualidades de moto multifacética con un aumento drástico de sus cualidades dinámicas y, además, con una expresión estética moderna y purista a la vez. Las dinámicas proporciones, con su parte frontal hundida y la zaga de apariencia afiligranada y ligera de línea ascendente, le confieren a la moto una insinuada forma de cuña, demostrando a primera vista cuáles son las cualidades deportivas que se suman a sus otras múltiples características. Y en el centro de todo: el clásico motor bóxer, combinado con monobrazo basculante y cardán, tal como es usual en las motos de BMW Motorrad, y acogido por el bastidor de fascinante arquitectura de tubos entramados.

La R 1200 R, protagonista por su carácter deportivo y activo.

Las proporciones compactas, tensas y atléticas de la nueva R 1200 R prometen una conducción más ágil y dinámica que nunca antes en una Roadster de BMW con motor bóxer. El diseño de esta moto revela que el piloto disfrutará de una conducción relajada y placentera en cada curva, en cualquier momento, ya sea en la ciudad, por carreteras o en puertos de montaña. En este modelo se combina la típica funcionalidad de las motos de

BMW Motorrad con las fuertes emociones que puede despertar una «naked» de carácter dinámico. La nueva R 1200 R representa la conducción de una modo en su expresión más original.

La nueva Roadster de BMW parece estar acelerando aunque esté detenida, gracias a su colín corto y elevado, a su prominente depósito de combustible y a la parte frontal compacta y orientada hacia la calzada. Los numerosos espacios libres y la ausencia de carenado la hacen parecer además muy ligera y maniobrable. La parte posterior que ocupa el acompañante es 60 mm más baja y unos 120 mm más corta, por lo que la nueva BMW R 1200 R tiene una imagen más compacta y activa que su antecesora. Todas las líneas laterales recorren un trazado orientado dinámicamente hacia la rueda delantera. La acentuación óptica de la rueda delantera expresa la fácil maniobrabilidad de la moto y, junto con el elevado colín, manifiesta su agilidad y dinamismo. Estas son condiciones ideales para disfrutar a los mandos del nuevo modelo conduciendo por carreteras sinuosas.

Una moto tipo Roadster de pura sangre: esbelta y atlética.

La imagen atlética de la nueva R 1200 R también se aprecia en su parte frontal. El compacto faro está integrado en la zona de las tijas, confiriéndole al conjunto una silueta vigorosa. Se trata de un faro que es una interpretación propia y dinámica del clásico faro redondo. En su caso, los segmentos para la luz de cruce y las luces altas están superpuestos, de manera que la nueva R 1200 R adquiere una imagen llamativa e inconfundible. Pero también vista desde atrás, la nueva y potente R 1200 R promete una conducción dinámica y ágil. El esbelto colín termina en dos segmentos semicirculares que forman las luces posteriores. La forma pentagonal del silencioso no solamente simboliza potencia, sino que, además, permite inclinar la moto deportivamente. Adicionalmente, su forma permite apreciar la belleza de la rueda posterior.

Síntesis perfecta de formas que despiertan emociones y de la funcionalidad típica de BMW Motorrad.

Mientras que el dinamismo y la agilidad de la nueva R 1200 R se aprecia desde cualquier ángulo a simple vista, su confort y excelente ergonomía se confirman una vez que se pone en movimiento la moto. La amplia experiencia y creatividad de los diseñadores e ingenieros de BMW Motorrad han permitido combinar la expresión estética que irradia deportividad y dinamismo, con las cualidades fundamentales de las motos de la marca, es decir, su confort y utilidad en viajes largos, de modo que se obtuvo un conjunto óptimo, tanto por sus características prácticas como por su capacidad de despertar emociones. Los esbeltos asideros a disposición del acompañante y el soporte separado de la matrícula, logran que la parte posterior tenga un aspecto

especialmente ligero. Sin embargo, el conductor no tiene que renunciar a su equipaje, pues tal como es costumbre en BMW Motorrad, la moto puede estar dotada de maletas laterales y de una maleta para la parrilla trasera. Las llantas de aleación ligera de 10 radios, al estilo de las llantas de la superdeportiva S 1200 RR, el depósito ingeniosamente integrado en la silueta de la moto, las prácticas soluciones para llevar equipaje y el asiento deportivo pero confortable del acompañante, no son más que algunas pruebas más que demuestran que BMW Motorrad ha logrado crear con esta moto la perfecta síntesis entre expresión estética y funcionalidad.

Materiales auténticos y valiosos, cuidando los más mínimos detalles.

La finalidad fundamental que tiene una moto tipo Roadster, es decir, permitir una conducción original, dinámica y versátil a la vez, también se refleja acertadamente en los materiales utilizados en la R 1200 R. El soporte del faro y los estribos para el conductor y su acompañante son de aluminio forjado y estampado de gran calidad. El manillar de tubo de aluminio cónico irradia solidez y deportividad. Este tubo está sujeto al esbelto portahorquilla mediante abrazaderas de corte clásico. En las variantes «Style 1» y «Style 2», la parte central de recubrimiento del depósito de combustible es de acero inoxidable, confiriéndole a la R 1200 R un aspecto especialmente refinado.

Tres variantes de colores y superficies, para expresiones diferentes.

La nueva R 1200 R se ofrece en tres acabados diferentes: «Basis», «Style 1» y «Style 2».

Basis.

En el caso de la variante de acabado «Basis», de clásico color azul Córdoba, salen a relucir de manera especialmente lograda las proporciones y el moderno diseño de la nueva R 1200 R. El material de las superficies consigue escenificar acertadamente los elementos esenciales que definen el carácter de esta moto tipo Roadster purista y dinámica.

- Color azul Córdoba.
- Recubrimiento central del depósito de material sintético con color contrastante gris granito metalizado mate.
- Bastidor de color negro.
- Mordazas de los frenos de color negro anodizado.

Style 1.

La variante «Style 1», de dinámica expresión, subraya los genes deportivos de la R 1200 R y realza su carácter individual mediante componentes y superficies especialmente diseñadas para este acabado.

- Color blanco Lightwhite.
- Identificación de tipo «R» de gran tamaño.
- Bastidor de color rojo Racingred.
- Mordazas de los frenos de color dorado anodizado.
- Deflector del motor del mismo color que la moto.
- Listón de acero inoxidable sobre el depósito.
- Listón «Pure» en el tablero de instrumentos.

Style 2.

La variante «Style 2» realiza los genes deportivos de la R 1200 R de manera exclusiva, y, mediante componentes y superficies especialmente diseñadas para este acabado, también acentúa el carácter específico de la moto.

- Color gris Thundergrey metalizado.
- Color del bastidor gris Achatgrau metalizado mate.
- Mordazas de los frenos de color dorado anodizado.
- Listón de acero inoxidable sobre el depósito.



6. Gama de equipamiento.

Equipos opcionales y accesorios especiales.

BMW Motorrad ofrece una amplia gama de equipos opcionales y accesorios especiales originales de la marca, con el fin de aumentar las posibilidades de personalizar la R 1200 R. Los equipos opcionales se ofrecen desde fábrica, puesto que su montaje está integrado en los procesos de fabricación. Los accesorios especiales se montan en el taller del concesionario oficial de BMW Motorrad, o bien el cliente los monta él mismo. Estos accesorios pueden estar incluidos en el pedido de la moto, por lo que se montan antes de la entrega, pero también pueden montarse posteriormente.

Equipos opcionales, a montar en fábrica.

Todos los equipos opcionales que se ofrecen en un conjunto completo también pueden pedirse por separado, exceptuando el ordenador de a bordo Pro.

- Conjunto de equipos de confort: sistema de escape cromado, puños calefactables, RDC.
- Conjunto de equipos Touring: Dynamic ESA, preinstalación para navegador, ordenador de a bordo Pro, soportes para maletas, caballete central, parrilla para equipaje con asideros, regulación de la velocidad.
- Conjunto de equipos Dynamic: Modos de conducción «Pro» (incluye DTC), cúpula deportiva, luces intermitentes de LED, luz diurna.
- Keyless Ride.
- Asistente de cambio de marchas.
- Alarma antirrobo.
- Asiento del conductor alto (altura de 820 mm).
- Asiento del conductor bajo (altura de 760 mm).
- Asiento de confort para el acompañante.

Accesorios especiales, a montar en talleres oficiales.

Componentes HP.

- Maneta de embrague HP, fresada.
- Maneta de freno HP, fresada.
- Estribos HP para el conductor, fresados.

Equipaje.

- Mochila pequeña para depósito.

- Maletas laterales.
- Topcase 2, con tapa pintada.
- Parrilla posterior portaequipaje, con asideros.
- Bolsa interior para maletas.
- Bolsa interior para topcase.

Diseño.

- Luces intermitentes de LED.
- Deflector para el motor.

Sonido.

- Silencioso deportivo Akrapovič.

Ergonomía y confort.

- Asiento del conductor Sport (altura de 840 mm).
- Asiento del conductor alto (altura de 820 mm).
- Asiento del conductor bajo (altura de 760 mm).
- Asiento de confort para el acompañante.
- Respaldo para topcase.
- Cúpula alta.
- Cúpula deportiva.
- Cúpula deportiva, tintada.
- Puños calefactables.

Navegación.

- Navegador BMW Motorrad Navigator V.
- Base de fijación para el navegador BMW Motorrad Navigator V.

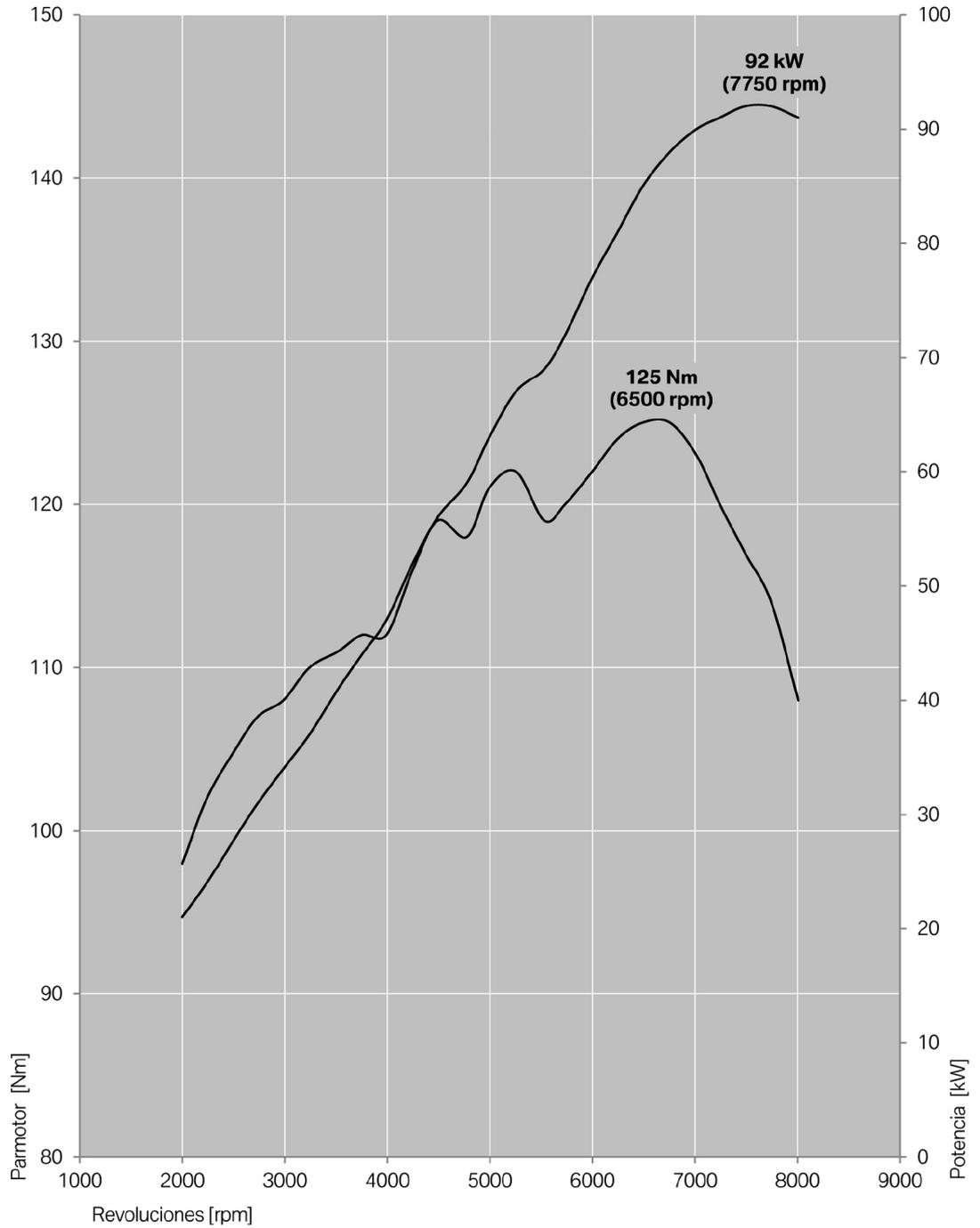
Seguridad.

- Alarma antirrobo para instalación posterior.
- Faro adicional de LED.
- Barra de protección para el motor.
- Modos de conducción «Pro» para instalación posterior.
- Triángulo señalizador BMW Motorrad.
- Kit de primeros auxilios, grande.
- Kit de primeros auxilios, pequeño.

Mantenimiento y tecnología.

- Cargador de batería de BMW Motorrad, para 230 V.
- Cargador de batería de BMW Motorrad, para 110 V.
- Cargador de batería de BMW Motorrad, para el Reino Unido.
- Kit de reparación para neumáticos sin cámara.
- Caballete central.

7. Potencia y par motor.



8. Datos técnicos.



BMW R 1200 R		
Motor		
Cilindrada	cc	1170
Diámetro/Carrera	mm	101/73
Potencia	kW/CV	92/125
a revoluciones	rpm	7750
Par motor	Nm	125
a revoluciones	rpm	6500
Tipo	Motor de dos cilindros opuestos, refrigerado por aire y líquido	
Cantidad de cilindros	2	
Compresión/Combustible	12,5:1 / Súper sin plomo (95 ROZ)	
Accionamiento válvulas/aire	DOHC	
Válvulas por cilindro	4	
Ø admisión/escape	mm	40/34
Ø de las mariposas	mm	52
Preparación de la mezcla	BMS-X	
Limpieza de gases de escape	Catalizador regulado de tres vías	
Sistema eléctrico		
Alternador	W	508
Batería	V/Ah	12/12 sin mantenimiento
Faro	W	H7 / LED (equipo. opc.)
Motor de arranque	kW	0,9
Transmisión / Caja de cambios		
Embrague	Embrague multidisco anti-rebote, en baño de aceite,	
Caja de cambios	Caja de cambios de seis marchas, acoplamiento de dientes doble	
Relación primaria	1,650	
Desarrollo de marchas I	2,438	
	II	1,714
	III	1,296
	IV	1,059
	V	0,943
	VI	0,848
Tracción trasera	Cardán	
Relación	2,818	
Chasis		
Bastidor	Chasis de doble viga de tubos de acero; motor autoportante	
Guiado de rueda delantera	Horquilla telescópica invertida	
Guiado de rueda trasera	BMW EVO Paralever	
Recorrido amortiguación adel./atrás	mm	140/140
Avance	mm	125,6
Distancia entre ejes	mm	1 515
Ángulo del eje de la dirección	°	62,3
Frenos	Adelante	Freno de 2 discos, de accionamiento hidráulico, Ø de 320 mm
	Atrás	Un disco Ø 276 mm
ABS	BMW Motorrad Integral ABS (de serie; semi-integral, desconectable)	

BMW R 1200 R		
Llantas		Llantas de aluminio forjado
	Adelante	3,50 x 17"
	Atrás	5,50 x 17"
Neumáticos	Adelante	120/70 ZR 17
	Atrás	180/55 ZR 17
Dimensiones y pesos		
Longitud total	mm	2165
Ancho total con espejos	mm	880
Altura del asiento	mm	790
Peso DIN en orden de marcha	kg	231
Peso total máximo	kg	450
Capacidad del depósito	l	18
Prestaciones		
Consumo		
90 km/h	l/100 km	3,9
120 km/h	l/100 km	5,4
Aceleración		
0-100 km/h	s	3,3
Velocidad máxima	km/h	>200