

Die neue BMW F 800 R.

Inhaltsverzeichnis.



1. Gesamtkonzept und Fahrzeugeigenschaften.	2
2. Antrieb.	5
3. Fahrwerk.	9
4. Elektrik und Elektronik.	12
5. Karosserie und Design.	14
6. Ausstattungsprogramm.	15
7. Technische Daten.	18
8. Die Farben der F 800 R.	19

1. Gesamtkonzept und Fahrzeugeigenschaften.



Neue Wege im Segment der Mittelklasse-Motorräder beschritt BMW Motorrad zuletzt mit der 2006 eingeführten F 800-Baureihe. Neben der zunächst vorgestellten sportlichen F 800 S und der tourentauglichen F 800 ST wurde die vierte BMW Motorrad Motorenreihe 2007 mit der F 800 GS sowie der F 650 GS um zwei dynamische Enduro-Modelle in bester BMW GS-Tradition ergänzt.

Mit der neuen F 800 R vollzieht BMW Motorrad nun die logische Erweiterung der F 800-Modellreihe und präsentiert auf der EICMA 2008, dem Mailänder Zweirad-Salon, einen sportlichen, auf hohe Fahrdynamik und maximalen Fahrspaß ausgelegten Roadster im Segment der Mittelklasse-Naked Bikes. Neben den beiden Roadstern R 1200 R und K 1300 R feiert damit der dritte BMW Roadster seine Weltpremiere in der BMW Erlebniswelt Urban – die neue F 800 R, das dynamische BMW Naked Bike für die Mittelklasse.

Als Antrieb der F 800 R dient der von der F 800 S her bekannte Parallel-Twin mit Vierventiltechnik und 798 cm³ Hubraum.

Überzeugte der charakterstarke Reihen-Zweizylinder der vorangegangenen Modelle bereits durch seine beeindruckende Durchzugsstärke, sein spontanes Ansprechverhalten und seinen geringen Kraftstoffverbrauch, so konnten Ansprechverhalten und Gasannahme nun dank einer neuen Drosselklappen-Kinematik nochmals optimiert werden.

Nominell leistet das Triebwerk 64 kW/87 PS bei ca. 8.000 min⁻¹ und produziert ein Drehmoment von 86 Nm bei ca. 6.000 min⁻¹. Der Massenausgleich des Parallel-Twins erfolgt über ein im Serien-Motorradbau nach wie vor einzigartiges System, bei dem ein zusätzliches Schwenkpleuel die Massenkräfte erster und zweiter Ordnung ausgleicht und dafür sorgt, dass der Zweizylinder ungewöhnlich vibrationsarm und damit für den Fahrer besonders angenehm zu Werke geht.

Im Design eng an den großen BMW Roadster K 1300 R angelehnt, hält die betont sportliche und auf hohe Fahrdynamik ausgelegte F 800 R, was ihr dynamisches Äußeres verspricht. Aus dem Stand zeigt sich die F 800 R ausgesprochen spurtstark. Zudem sorgen kürzere Getriebeübersetzungen

für die Gänge vier bis sechs für noch besseren Anschluss und ermöglichen dadurch zusammen mit dem guten Durchzugsvermögen des Zweizylinders überaus agile, sportliche Fahrleistungen.

Wichtige Beiträge zur außergewöhnlichen Fahrdynamik der neuen F 800 R leisten auch das geringe Trockengewicht von ca. 182 kg bzw. ca. 204 kg vollgetankt sowie das speziell auf die Anforderungen eines sportlichen Naked Bikes zugeschnittene Fahrwerk mit Zweiarml-Hinterradschwinge. Dem dynamischen Stil und Einsatzzweck eines sportlichen Naked Bikes entsprechend verfügt die neue F 800 R zudem über einen Sekundärantrieb mit O-Ring-Kette.

Das Fahrwerk ist gemäß den Erfordernissen eines dynamischen Roadsters auf beste Handlichkeit, Agilität und Lenkpräzision und damit auf größtmöglichen Fahrspaß auf kurvenreichen Landstraßen ausgelegt, ohne jedoch bei hohem Tempo, zum Beispiel auf der Autobahn, Abstriche in der Spurtreue machen zu müssen.

Einen Vorgeschmack darauf, wie spielerisch der Fahrer mit der F 800 R umgehen kann, gibt Streetbike-Freestyle-Weltmeister Christian Pfeiffer. Seit gut zwei Jahren bewegt er bei internationalen Wettbewerben und Shows eine exklusiv auf ihn zugeschnittene Ableitung der F 800 S, deren Ähnlichkeit mit der jetzigen F 800 R keineswegs zufällig ist. Zukünftig wird der Motorrad-Akrobat sein Können auf einer Maschine auf Basis der neuen F 800 R unter Beweis stellen.

Doch die neue F 800 R vereint nicht nur sportliche Talente in sich, sondern in bester Tradition des Hauses auch die klassischen BMW Tugenden wie hervorragenden Sitzkomfort für Fahrer und Beifahrer sowie das bekannt vorbildliche Sicherheitsniveau. So ist die F 800 R optional mit einem ABS ausgestattet, dessen neu entwickelter Drucksensor gerade im sportlichen Fahrbetrieb eine noch feinfühligere Regelung des Systems ermöglicht und so noch mehr Sicherheit bietet.

Darüber hinaus erfüllt das umfangreiche BMW Motorrad Zubehörprogramm der F 800 R anspruchsvolle Kundenwünsche nach individueller Ausstattung.

Die wesentlichen Merkmale der neuen F 800 R im Überblick:

- Kompaktes, sportliches Naked Bike mit hoher Fahrdynamik und Agilität für maximalen Fahrspaß.
- Flüssigkeitsgekühlter Parallel-Twin mit 798 cm³ Hubraum, Vierventiltechnik, dohc-Ventiltrieb über Schlepphebel und einzigartiger Massenausgleich.
- Spitzenleistung 64 kW/87 PS bei ca. 8.000 min⁻¹, maximales Drehmoment 86 Nm bei ca. 6.000 min⁻¹.
- Kräftiger Durchzug für ein Höchstmaß an Fahrspaß im Landstraßenbetrieb.
- Saugrohreinspritzung mit elektronischem Motormanagement BMS-KP, Lambdasonde, geregelter Dreiwege-Katalysator und Sekundärluft-System für geringen Verbrauch und sauberes Abgas.
- Neue Drosselklappen-Kinematik für noch sensiblere Gasannahme und noch besseres Ansprechverhalten, insbesondere im unteren Drehzahlbereich.
- Sechsganggetriebe mit kürzerer Übersetzung der drei oberen Gänge für noch mehr Fahrspaß und Performance.
- Sekundärantrieb über O-Ring-Kette.
- Verwindungssteifer Aluminiumrahmen und neue Zweiarmschwinge.
- Üppig dimensionierte Teleskopgabel mit 43 Millimetern Standrohrdurchmesser.
- Sehr agiles Handling bei hoher Lenkpräzision.
- Trockengewicht/Gewicht fahrfertig: ca. 182/204 kg.
- Schwerpunktünstig unter der Sitzbank positionierter Tank.
- Leistungsstarke Brembo-Bremsanlage mit optimiertem ABS und neu abgestimmter Drucksensorik.
- Reichhaltiges Zubehörangebot.

2. Antrieb.



Kraftvoller Parallel-Twin für typische Roadster-Dynamik.

Die neue F 800 R verfügt über den im Wesentlichen von der F 800 S bekannten und von ihr übernommenen Zweizylinder-Reihenmotor mit um 30 Grad nach vorne geneigten Zylindern. Mit seiner fülligen Drehmomentcharakteristik und dem spontanen Antritt bei jeder Drehzahl bietet er beste Voraussetzungen für den Einsatz in einem auf hohe Fahrdynamik ausgelegten Roadster.

Im Segment der Mittelklasse-Naked Bikes wartet der Zweizylinder mit einigen technischen Besonderheiten auf. Wie die Motoren-Bezeichnung Parallel-Twin bereits besagt, verfügt die Kurbelwelle über einen Hubzapfenversatz von null Grad. Dadurch arbeitet der quer zur Fahrtrichtung eingebaute Motor mit einer gleichmäßigen Zündfolge, bei der mit jeder Kurbelwellenumdrehung ein Arbeitstakt erfolgt. Daraus ergibt sich eine durchaus beabsichtigte Klangverwandtschaft zu den Boxer-Motoren, die ebenfalls mit einem Zündversatz von 360 Grad arbeiten. Insbesondere aber begünstigt die gleichmäßige Zündfolge einen ausgewogenen Ladungswechsel mit hoher Drehmomentausbeute und harmonischem Verlauf und erfüllt damit die Grundvoraussetzungen für einen dynamischen Antrieb in einem sportlichen Naked Bike.

Einzigartiger Massenausgleich für ein Höchstmaß an Laufkultur.

Die bei Zweizylinder-Motoren unvermeidlichen Massenkräfte erster und zweiter Ordnung werden durch eine bereits von den bisherigen Modellen der F 800-Baureihe bekannte und bis dato einzigartige Ausgleichsmechanik neutralisiert. Statt konventionell über so genannte Ausgleichs- oder Gegengewichtswellen erfolgt die Kompensation der oszillierenden Massenkräfte durch ein mittig auf der Kurbelwelle geführtes Gelenksystem mit definiert angeordneten Gegengewichtsmassen: Ein zu den Hubzapfen um 180 Grad versetzter Exzenter auf der Kurbelwelle trägt ein so genanntes Ausgleichspleuel. Dieses Pleuel ist an eine annähernd waagerecht angeordnete Ausgleichsschwinge angelenkt. Die Kinematik ist dabei so ausgelegt, dass sich das Ausgleichspleuel gegenläufig zu den beiden Motorpleueln auf und ab bewegt. Durch die Führung über die relativ lange Schwinge wird eine annähernd geradlinige Schwenkbewegung des Pleuelkopfes erreicht. Die Massenverteilung an Pleuelkopf und Schwinge ist so gewählt, dass die aus der Schwenkbewegung resultierenden Massenkräfte in jeder Kurbelstellung den jeweiligen oszillierenden Massenkräften des Kurbeltriebs (Kolben und Pleuelanteil) entgegenwirken. Dadurch werden die Massenkräfte erster

und zweiter Ordnung nahezu vollständig eliminiert und es ergibt sich ein vibrationsarmer Motorlauf. Ein weiterer großer Vorteil dieser eleganten Konstruktion liegt in ihrer Geräuscharmut, da typische Antriebsgeräusche von Zahnrädern oder Ketten entfallen.

Ölkreislauf mit Semi-Trockensumpfschmierung.

Der Ölkreislauf weist ebenfalls technische Besonderheiten auf und geht über den klassenüblichen Standard hinaus. Um Panschverluste zu minimieren, verfügt die F 800-Motorenreihe über eine Semi-Trockensumpfschmierung. Das aus den Hauptlagern des Kurbeltriebs austretende Öl läuft in den abgeschotteten Schacht der Ausgleichsmechanik. Eine Ölpumpe saugt den Schmierstoff hier ab und verteilt ihn durch Öldüsen im Getriebe. Das aus dem Getriebe über Durchbrüche im Kurbelgehäuse ablaufende Öl sammelt sich zusammen mit dem aus dem Zylinderkopf über den Kettenschacht ablaufenden Öl im verbleibenden Freiraum des Kurbelgehäuses um den Pleuelschacht. Dieser Freiraum wird so als integrierter Öltank genutzt. Aus diesem Reservoir versorgt eine zweite Pumpe alle Lagerstellen.

Hightech-Zylinderkopf wie in den aktuellen K 1300-Modellen.

Im Motor der F 800 R rotieren zwei oben liegende, von einer Zahnkette angetriebene Nockenwellen, die über Schlepphebel vier Ventile pro Zylinder betätigen. Als leichte, reibungsarme und drehzahlfixe Schlepphebel-Konstruktion arbeitet der gesamte Ventiltrieb trotz des großen Ventilhubes außerordentlich verschleißarm und ermöglicht großzügige Wartungsintervalle.

Einspritzung mit neuer Drosselklappen-Kinematik.

Weitere typische BMW Merkmale zeigt die Gemischaufbereitung, die von einer Saugrohreinspritzung mit BMS-KP-Motorsteuerung und zwei 46 Millimeter großen Drosselklappen übernommen wird. Dabei wird die Einspritzmenge von der Motorsteuerung nicht nur über die Einspritzdauer, sondern auch über den Druck bestimmt, den die Benzinpumpe je nach Leistungsanforderung bereitstellt. Das Kraftstoffsystem arbeitet ohne Rücklauf und fördert lediglich die Menge, die der Motor auch tatsächlich benötigt. Durch diese Strom sparende Fördermengenregelung kann der Kraftstoffdruck für eine optimale Gemischbildung in einem weiten Bereich verändert werden. Dieses einzigartige Prinzip ist durch Patente geschützt. Zur Bemessung der zugeführten Kraftstoffmenge werden neben den bekannten Parametern wie Last, Drehzahl und Temperatur auch der Restsauerstoffgehalt im Abgas herangezogen. Die entsprechenden Informationen liefert eine hinter der Zusammenführung der Krümmerrohre positionierte Lambdasonde, die für eine effektive Konvertierung der Abgase im serienmäßigen, bei der F 800 R separat installierten Dreiwege-Katalysator unerlässlich ist.

In der F 800 R kommt erstmals eine neue Drosselklappen-Kinematik zum Einsatz, die eine noch sensiblere Gasannahme und ein noch besseres Ansprechverhalten des Triebwerks gewährleistet. Den Entwicklern war daran gelegen, dass der Motor insbesondere im unteren Drehzahlbereich weich und fein dosierbar am Gas hängt. Außerdem wurde großer Wert auf ein gutmütiges Lastwechselverhalten bei dennoch spontanem und agilem Ansprechen gelegt.

Die für die Gemischbildung notwendige Luft gelangt über einen optimal im kühlen Luftstrom liegenden Ansaugschnorchel in den Ansaugeräuschkämpfer. Wie bei allen Modellen der F 800-Modellreihe wurde diese günstige Anordnung über dem Motor sowie das drehmomentfördernde, große Volumen durch die Verlegung des Tanks unter die Sitzbank möglich.

Neue Abgasanlage in dynamischem Design mit separatem Katalysator.

Für den Einsatz in der F 800 R wurde eine neue Abgasanlage mit nun separatem Katalysator entwickelt. Dieser ist nicht mehr wie bei der F 800 S in den Endschalldämpfer integriert. Dadurch fällt der komplett aus Edelstahl gefertigte und mit matter Oberfläche versehene Schalldämpfer der F 800 R deutlich kürzer aus und trägt so zum sportlichen und dynamischen Erscheinungsbild des neuen BMW Mittelklasse-Roadsters bei. Die Motorsteuerung wurde den neuen Gegebenheiten entsprechend abgestimmt.

Ein Sekundärluft-System reichert die Abgase so mit Frischluft an, dass der Schadstoffausstoß über eine Nachverbrennung in Verbindung mit dem geregelten Katalysator auf ein Minimum reduziert wird.

Drehfreudig und drehmomentstark.

Wie bereits bei der F 800 S trägt auch bei der neuen F 800 R nicht nur die hochmoderne Kraftstoffeinspritzung, sondern auch die geringe Schwungmasse zur überaus agilen Leistungsentfaltung bei. Bereits im unteren Drehzahlbereich legt der mit einem Bohrung-Hub-Verhältnis von 82,0 zu 75,6 Millimetern nicht sonderlich kurzhubig ausgelegte Vierventiler schnell an Drehzahl zu und gibt bereits bei 5.000 min^{-1} 90 Prozent des Drehmomentmaximums ab. Zwischen 5.000 und 8.000 min^{-1} überzeugt der Motor mit einer sehr dynamischen Kraftentfaltung, die von einem einzigartigen Sound begleitet wird. Die nominellen Leistungsdaten des 798 cm^3 großen Twins – $64 \text{ kW}/87 \text{ PS}$ bei ca. 8.000 min^{-1} und 86 Nm bei ca. 6.000 min^{-1} – erschließen bei der F 800 R vor allem im sportlichen Landstraßenbetrieb ein hohes Fahrleistungspotenzial.

Optimierte Getriebeabstufung für noch mehr Fahrspaß.

Während die Getriebeübersetzungen für die Gänge eins bis drei identisch mit denen der F 800 S sind, wurden die Gänge vier bis sechs dem überwiegenden Einsatzzweck auf kurvenreichen Landstraßen angepasst und für noch mehr Fahrspaß, Agilität und Fahrdynamik kürzer übersetzt.

So vereint der Parallel-Twin F 800 R satten Durchzug mit dynamischem Spurtvermögen. Gleichzeitig beweist er, dass sportliche Fahrleistungen keineswegs mit einem hohen Kraftstoffverbrauch erkauft werden müssen. Im Landstraßenbetrieb ist ein Verbrauch von deutlich unter 5 Litern Superbenzin pro 100 Kilometer realisierbar, was in Verbindung mit dem 16 Liter fassenden Tank eine stattliche Reichweite von 300 Kilometern und mehr ermöglicht.

BMW Motorrad liefert ab Werk auch eine aufpreisfreie Drosselversion mit 25 kW/34 PS bei ca. 7.000 min⁻¹ und 55 Nm bei ca. 3.500 min⁻¹ an, zum Beispiel für Führerscheinneulinge mit Stufenführerschein. Die Leistungsreduzierung erfolgt über eine geänderte Drosselklappenanlage, die den Öffnungswinkel der Drosselklappen begrenzt.

Sportlicher Sekundärtrieb über O-Ring-Kette.

Um ihrer sportlich-dynamischen Orientierung gerecht zu werden, wurde die neue BMW F 800 R für den Sekundärtrieb mit einer O-Ringkette ausgestattet. Sie hat ihre Wartungsarmut und Zuverlässigkeit unter Beweis gestellt und trägt dem betont dynamischen Auftritt des Naked Bikes in diesem Segment Rechnung.



Motor und Fahrwerk wie aus einem Guss.

Wie bei allen Modellen der F 800-Baureihe liefert auch bei der neuen F 800 R die kompakte Bauweise von Motor und Fahrwerk die ideale Basis für vorbildliche Fahreigenschaften, die in Bezug auf Handlichkeit und Spurstabilität Maßstäbe setzen. Der aus der F 800 S bekannte, extrem torsionssteife Aluminiumrahmen aus verschweißten Strangpressprofilen und Kokillengussteilen sorgt für eine nahezu geradlinige Verbindung zwischen Lenkkopf und Schwingendrehpunkt. Zugunsten einer Gewichts- und Raumoptimierung ist der Motor als tragendes Element in das Fahrwerk integriert, und sein im hinteren Bereich verstärktes Gehäuse übernimmt zugleich die Lagerung der neuen Zweiarmschwinge aus Leichtmetallguss mit insgesamt vier Nadellagern. Unmittelbar oberhalb der Schwingenlagerung ist der Motorblock mit dem Rahmen verschraubt. Das aus Stahlrohr gefertigte Rahmenheck entspricht weitgehend dem der F 800 S und wird über vier Schraubverbindungen mit dem Hauptrahmen verbunden.

Neue Zweiarmschwinge in sportivem Design.

Bei der neuen F 800 R kommt eine Zweiarmschwinge zum Einsatz. Ihre im Gegensatz zu Einarmschwingen besonders filigrane Konstruktion aus Leichtmetallguss wirkt besonders agil und sportlich und betont so auch im Heckbereich den insgesamt sehr dynamischen Charakter der neuen F 800 R.

Als Vorderradführung kommt bei der F 800 R eine Teleskopgabel mit 43 Millimetern Standrohrdurchmesser und großzügiger Überdeckung von Tauch- und Standrohren zum Einsatz. Von der soliden Radführung profitiert nicht nur die Spurstabilität, sondern auch das Lenkverhalten. Agile Schräglagenwechsel gehen bei der neuen F 800 R mit hoher Lenkpräzision und sehr direktem Gefühl zum Vorderrad einher – Garanten für ein Höchstmaß an Fahrspaß auf kurvenreichen Landstraßen. Eine an die Fahrdynamik angepasste Feder-Dämpfer-Abstimmung sowie 125 Millimeter Federweg sorgen gleichermaßen für guten Komfort und satte Straßenlage. Ein Lenkungsdämpfer ist serienmäßig.

Eine aus Leichtmetall geschmiedete neue obere Gabelbrücke mit ebenfalls geschmiedeten Lenkerklemmböcken nimmt einen breiten, konifizierten Leichtmetalllenker auf. Ebenfalls neu ist der Gabelstabilisator, der für zusätzliche Torsionssteifigkeit sorgt und Fahrstabilität und Lenkpräzision damit weiter erhöht.

Ausgewogene Gewichtsverteilung und günstiges Gesamtgewicht tragen ebenfalls ihren Teil zur hervorragenden Fahrdynamik der F 800 R bei. Fahrfertig vollgetankt bringt sie lediglich ca. 204 kg auf die Waage, leer wiegt sie lediglich ca. 182 kg.

Das hintere Federbein verfügt über eine verstellbare Zugstufendämpfung und ein gut zugängliches Handrad zur Einstellung der Federvorspannung. Für den Einsatz in der neuen F 800 R wurde es in seiner Feder-Dämpfer-Abstimmung angepasst. Ein mitgelieferter Steckschlüssel vergrößert bei Bedarf die Angriffsfläche des Handrads, sodass der Fahrer die Federvorspannung rasch und mühelos an wechselnde Beladungszustände anpassen kann. Direkt angelenkt an die Zweiarmschwinge stellt das Federbein ebenfalls 125 Millimeter Federweg bereit.

Sportliches Raddesign.

Die F 800 R übernimmt das Raddesign „Speed“ der F 800 S. Bei diesen Leichtmetall-Gussrädern ist das Ventil seitlich montiert, was die Reifendruckkontrolle sehr bequem macht. Auf das Vorderrad der Dimension 3,5 x 17" wird ein Reifen im Format 120/70 ZR 17 aufgezogen, während das Hinterrad in der Dimension 5,5 x 17" die Montage eines Pneus der Größe 180/55 ZR 17 erlaubt.

Kompromisslose Brembo-Bremsanlage.

Mit zwei 320 Millimeter großen Stahlbrems scheiben und Brembo-Vierkolben-Festsattelbremszangen im Vorderrad ist die F 800 R mit einer Bremsanlage bestückt, wie man sie gemeinhin eher bei großvolumigen Naked Bikes erwarten würde. Die Bremszangen arbeiten mit Sintermetallbelägen, und der Hauptbremszylinder verfügt über einen einstellbaren Hebel sowie einen separaten Vorratsbehälter. Im Heck sitzt ein Einkolben-Schwimmsattel auf einer 265 Millimeter großen Stahlscheibe. Hochwertige stahlarmierte Bremsleitungen, die für die besonderen Erfordernisse der F 800 R neu verlegt wurden, sorgen für einen stabilen, sauber zu ertastenden Druckpunkt.

Optimiertes ABS mit neuem Drucksensor.

Die neue F 800 R wird auf Wunsch mit einem ABS ausgestattet. Dieses BMW Motorrad ABS zeichnet sich nicht nur durch kompakte Bauweise und geringes Gewicht aus, sondern wurde für den Einsatz in der F 800 R mit einem neuen Drucksensor weiter optimiert. Dem sportlichen Einsatzzweck der F 800 R entsprechend ermöglicht die neu ausgelegte Drucksensorik ein noch feinfühleres Regelverhalten des ABS, zum Beispiel auf Bodenwellen.

Darüber hinaus wartet das BMW Motorrad ABS mit integrierten Diagnosefunktionen auf. So überwachen die Raddrehzahlsensoren automatisch ihren Abstand zum Sensorrad und tragen damit zur überragenden Sicherheit bei.

4. Elektrik und Elektronik.



Elektrische Anlage mit CAN-Bus-Technologie.

Die elektrische Anlage der neuen F 800 R arbeitet mit dem fortschrittlichen, bereits aus den bisherigen Modellen der F 800-Baureihe bekannten CAN-Bus-System. Das Single-Wire-System (SWS) bietet zahlreiche Vorteile: Es reduziert den Verkabelungsaufwand, erlaubt die Vernetzung sämtlicher Steuergeräte und vereinfacht auf diese Weise die Erstellung umfassender Diagnosen. Außerdem werden konventionelle Schmelzsicherungen überflüssig, weil das System bei einer Fehlfunktion die betroffene Komponente automatisch abschaltet.

Seit Einführung der CAN-Bus-Technologie zählt eine elektronische Wegfahrsperre beim Großteil der BMW Motorräder zur Serienausstattung, so auch bei der neuen F 800 R. Die elektrischen Steckverbindungen sind wasserdicht und somit unanfällig gegen Störungen. Eine starke Batterie mit einer Kapazität von 14 Amperestunden und eine kräftige Lichtmaschine mit 400 Watt Leistung stellen die Stromversorgung sicher.

Instrumentenkombi in neuem Design.

Das Cockpit mit seinen analogen Instrumenten informiert den Fahrer auf einen Blick. Für den Einsatz in der neuen F 800 R wurden die Ziffernblätter neu gezeichnet und in puncto Design dem dynamischen Auftritt der F 800 R angepasst. Als Sonderausstattung bietet BMW einen Bordcomputer an, der unter anderem über eine Stoppuhrfunktion verfügt.

Der asymmetrische Doppelscheinwerfer mit der bewährten Technik der F 800 GS gibt der neuen F 800 R ein sportlich aggressives Gesicht und lehnt sich im Design ganz bewusst an den großen Roadster K 1300 R an. Für gutes Sehen und Gesehenwerden sorgen zwei H7-Scheinwerferlampen.

Neue elektrische Schaltereinheiten.

Bei der F 800 R kommen wie bereits bei den neuen K 1300 Modellen Schalter und Handarmaturen einer völlig neuen Generation zum Einsatz. Die neuen Schaltereinheiten bauen dank MID-Technologie (Molded Interconnect Devices; gelaserte Leiter statt einzelner Verkabelung) deutlich kleiner und kompakter und zeichnen sich durch noch höhere Funktionalität, klare Gestaltung und optimale Erreichbarkeit aus.

Dabei wurden die bisher getrennten Funktionen für die Blinkleuchten links und rechts nun in einer Funktion an der linken Lenkerseite zusammengefasst. Die Betätigung der Warnblinkanlage erfolgt nun über einen separaten, oben auf der linken Lenkerarmatur integrierten Schalter. Die Funktionen für Abblend- und Fernlicht sowie Lichthupe wurden in einem Schalter vereint, der sich griffgünstig mit dem linken Zeigefinger betätigen lässt.

Der Betätigungsknopf für die optionale Griffheizung wurde für noch bessere Bedienbarkeit nach oben verlegt, die gewählte Heizstufe ist im Display des Instrumentenkombis ablesbar. Die Funktionen für Starter und KILLSchalter wurden praxisgerecht in einem Wippschalter zusammengeführt. Dadurch wird verhindert, dass bei versehentlicher Betätigung des KILLSchalters der Anlasser bei unterbrochener Zündung betätigt und dadurch die Batterie entleert werden kann.

Die neue technische Auslegung ermöglicht es, mit der gleichen Anzahl an Schaltern doppelt so viele Funktionen wie bisher darzustellen. Dies ist ein wichtiges Element bei der Umsetzung künftiger Ausstattungen.

5. Karosserie und Design.



Sportliches, dynamisches Roadster-Design.

Mit der F 800 R realisiert BMW Motorrad ein Designkonzept, das ganz bewusst den verwandtschaftlichen Bezug zum großen sportlichen Vierzylinder-Roadster K 1300 R herstellt.

Durch die leicht wirkende Heckpartie sowie die kompakte Kombination aus Scheinwerfer und Instrumenten erscheint die F 800 R kurz und gedungen, was den sportlichen Auftritt des dynamischen Naked Bikes weiter unterstreicht.

Besonderes Augenmerk legte BMW Motorrad außerdem auf wertige Details im unmittelbaren Sichtbereich des Fahrers. So wurden nicht nur die Ziffernblätter der Instrumentenkombi neu gezeichnet, sondern auch die obere Gabelbrücke mit Lenkerklemmböcken, gefrästen Abdeckkappen und konifiziertem Lenker in besonders hochwertiger Anmutung ausgeführt.

Gegenüber der F 800 S konnte die Sitzhöhe geringfügig abgesenkt werden, was insbesondere Wiedereinsteigern, Wenigfahrern und Fahranfängern entgegenkommt, die das Motorrad damit noch leichter handhaben. Zusätzliche Möglichkeiten zur weiteren Reduzierung der Sitzhöhe bietet eine noch niedrigere Sitzbank aus dem BMW Motorrad Ausstattungsprogramm.

Zusätzliche Design-Teile zur weiteren Individualisierung der F 800 R wie zum Beispiel das Windschild Sport, Kühlerblenden, eine Soziussitzabdeckung oder ein Motorspoiler finden sich im umfangreichen Ausstattungsprogramm von BMW Motorrad.

6. **Ausstattungsprogramm.**



Sonderausstattung und Sonderzubehör.

Individualisierungswünsche erfüllt BMW nicht nur durch bereits im Werk Berlin montierte Sonderausstattungen, sondern darüber hinaus auch nachträglich durch das Sonderzubehör, das der Händler vor Ort oder der Kunde selbst nachrüstet. Die Sonderausstattungen und das Sonderzubehör wurden gezielt auf die neue F 800 R abgestimmt, so dass der Käufer hochwertige und perfekt passende Produkte erwirbt, die dem Charakter seiner Maschine entsprechen.

Sonderausstattungen.

- BMW Motorrad ABS.
- Heizgriffe.
- Niedrige Fahrersitzbank (775 mm Sitzhöhe).
- Höhere Fahrersitzbank (825 mm Sitzhöhe).
- Diebstahlwarnanlage (DWA).
- Reifendruckkontrolle (RDC).
- Bordcomputer.
- Leistungsreduzierung auf 25 kW/34 PS.
- LED-Blinker.
- Windschild Sport (in Fahrzeugfarbe).
- Steckdose.
- Hauptständer.

Sonderzubehör.

- Heizgriffe.
- Gepäckbrücke.
- Anbausatz für Kofferhalter.
- Sportkoffer mit variablem Volumen.
- Topcase, klein.
- Innentasche Topcase.
- Rückenpolster Topcase.
- Tankrucksack.
- Tanktasche.
- Hauptständer (mit Anbausatz).
- Servicewerkzeug.
- Niedrige Fahrersitzbank (775 mm Sitzhöhe).
- Höhere Fahrersitzbank (825 mm Sitzhöhe).
- LED-Blinker.
- Weiße Blinker.
- Seilsicherung Helm.
- BMW Motorrad ZUMO einschließlich Halter.
- Soziussitzabdeckung.
- Motorspoiler.
- Kühlerblende schwarz genarbt und Kühlerblende Aluminium.
- Windschild Sport (drei Farben: Alpinweiß-uni, Feuerorange-uni, Weißaluminium-metallic matt).

- Sportschalldämpfer von Akrapović®.
- Leistungsreduzierung auf 25 kW/34 PS.
- Diebstahlwarnanlage (DWA).
- Motorschutzbügel.
- Steckdose.

7. Technische Daten.



Da zum Zeitpunkt der Drucklegung dieser Pressemappe die Homologation noch nicht erfolgt ist, stehen die genauen technischen Daten der BMW F 800 R noch nicht endgültig fest. Die Leistung wird 64 kW (87 PS) bei ca. 8.000 min⁻¹ betragen, der Bestwert des Drehmomentes wird bei etwa 86 Nm bei ca. 6.000 min⁻¹ liegen. Das Trockengewicht wird ca. 182 kg, das DIN-Leergewicht ca. 204 kg betragen.

Die genauen technischen und geometrischen Daten sowie die Leistungs- und Drehmomentkurve werden nachgereicht.

8. Die Farben der F 800 R.



BMW Motorrad bietet die F 800 R in drei attraktiven Farbgebungen an. Die Zweifarb-Lackierung Alpinweiß-uni mit Schwarz-seidenglänzend entspricht dem Zeitgeist. Feuerorange-uni wirkt sportlich provokant, Weißaluminium-metallic matt technisch-modern.

Rahmen, Schwinge und Antrieb der F 800 R sind bei allen drei Farbvarianten in der Farbe Schwarz ausgeführt. Zusammen mit den ebenfalls schwarz lackierten Leichtmetallrädern ergibt sich so eine besonders dynamische Optik, die den sportlichen Anspruch der F 800 R widerspiegelt. Die orangefarbene Feder setzt einen interessanten Farbakzent.

Das Zusammenwirken der farbigen und schwarzen Flächen unterstreicht die neu gestalteten Karosserie-Umfänge und den starken Charakter der neuen F 800 R, insbesondere die Roadster-typischen Partien wie die muskulöse Front und das schlanke, sportliche Heck.

Die optionalen Zubehörteile wie die in Fahrzeugfarbe lackierte Soziussitzabdeckung oder das Windschild Sport fügen sich stimmig in die jeweilige Farbgebung ein.