

Die neue BMW S 1000 XR.

Inhaltsverzeichnis.



1. Gesamtkonzept.	
(Kurzfassung).	2
2. Antrieb.	5
3. Fahrwerk.	9
4. Elektrik und Elektronik.	14
5. Design und Farbkonzept.	16
6. Ausstattungsprogramm.	19
7. Motorleistung und Drehmoment.	22
8. Technische Daten.	23

1. Gesamtkonzept. Kurzfassung.



Die BMW S 1000 XR – aller guten Dinge sind vier.

Nach den Supersportlern S 1000 RR und HP4 sowie dem Roadster S 1000 R präsentiert BMW Motorrad nun den vierten Wurf innerhalb der BMW Motorrad Familie leistungsstarker, sportlich orientierter Motorräder mit Vierzylinder-Reihenmotor. Begeistern bereits die existierenden Modelle dieser Baureihe mit einem einzigartigen Mix aus innovativer Technik, Performance und Sicherheit, vollzieht BMW Motorrad nun den nächsten Schritt und bietet mit der S 1000 XR dieses Repertoire an Kerneigenschaften in neuer Kombination an – Adventure Sport. Damit verbunden sind dynamische Touringqualitäten, sportliche Performance, hoher Komfort und souveräne Alltagstauglichkeit. Kurzum: Die neue S 1000 XR schreibt die Kapitel von Sport bis Touring in neuer, eigener Weise fort und kombiniert sie nicht zuletzt mit einem kräftigen Schuss Emotion.

Reihenvierzylinder für druckvollen Adventure Sport.

Im Wesentlichen entstammt der Vierzylinder-Reihenmotor der neuen BMW S 1000 XR dem Roadster S 1000 R. Er leistet 118 kW (160 PS) bei 11 000 min⁻¹ und entwickelt ein maximales Drehmoment von 112 Nm bei 9 250 min⁻¹. Gerade für den im sportlichen Landstraßeneinsatz sowie im Zweipersonenbetrieb gewünschten druckvollen Antritt bei niedrigen und mittleren Drehzahlen hält das Triebwerk ein üppiges Drehmomentangebot bereit. Durchzugsstärke und Beschleunigungsvermögen kombiniert der Reihenvierzylinder mit hoher Spitzenleistung und stellt dem Fahrer ein nutzbares Drehzahlband von mehr als 10 000 min⁻¹ zur Verfügung. Genüssliches Touren gelingt damit ebenso wie sportliches Fahren auf kurvenreichen Landstraßen oder die Urlaubstour zu zweit und mit Gepäck.

Zwei Fahrmodi und ASC serienmäßig sowie „Fahrmodi Pro“ mit Dynamischer Traktionskontrolle DTC und ABS Pro als Sonderausstattung.

Zur bestmöglichen Anpassung der Fahreigenschaften an die Fahrbahnbedingungen bietet die neue S 1000 XR bereits serienmäßig die Fahrmodi „Rain“ und „Road“. Für hohe Fahrsicherheit durch optimale Traktion sorgt die serienmäßige Automatische Stabilitätskontrolle ASC (Automatic Stability Control). Als Sonderausstattung ab Werk kann die neue S 1000 XR mit der Option „Fahrmodi Pro“ ausgerüstet werden, welche die zusätzlichen

Fahrmodi „Dynamic“ und „Dynamic Pro“ sowie die Dynamische Traktionskontrolle DTC (Dynamic Traction Control) und ABS Pro beinhaltet.

Innovatives Fahrwerk mit neuem Rahmen und Dynamic ESA (Electronic Suspension Adjustment) als Sonderausstattung.

Der druckvollen Kraftentfaltung des Reihenvierzylinders steht das Fahrwerk des neuen Adventure Sportlers S 1000 XR in Nichts nach. Basierend auf dem existierenden Konzept dieser Baureihe setzt es auf einen Leichtmetall-Brückenrahmen mit dem Motor als mittragendem Element. Die Radführungen vorne und hinten übernehmen eine einstellbare Upside-down-Gabel sowie eine Zweiarmschwinge mit justierbarem Zentralfederbein. Den spezifischen Anforderungen trägt die XR mit einer komplett neu definierten Fahrwerksgeometrie Rechnung. Mit dem als Sonderausstattung verfügbaren elektronischen Fahrwerk BMW Motorrad Dynamic ESA (Electronic Suspension Adjustment) erschließt die neue S 1000 XR zudem neue Dimensionen hinsichtlich Fahrsicherheit, Performance und Komfort, und setzt neue Maßstäbe für Adventure Sport.

ABS Pro als Bestandteil der Sonderausstattung „Fahrmodi Pro“ für noch mehr Sicherheit beim Bremsen in Schräglage als Sonderausstattung ab Werk.

Sorgen bereits die bisherigen, serienmäßigen ABS-Systeme von BMW Motorrad für ein sehr hohes Maß an Sicherheit beim Bremsen in Geradeausfahrt, geht das als Sonderausstattung verfügbare ABS Pro nun noch einen Schritt weiter und bietet auch bei Bremsvorgängen in Kurven mehr Sicherheit, indem ABS-unterstütztes Bremsen in Schräglage möglich ist. ABS Pro verhindert hier selbst bei schneller Bremsbetätigung das Blockieren der Räder und reduziert so gerade auch bei Schreckbremsungen abrupte Lenkkraftänderungen und damit das unerwünschte Aufstellen des Fahrzeugs. Gesteigerte Brems- und Fahrstabilität bei bestmöglicher Verzögerung auch in Kurven sind die Vorteile von ABS Pro für den Fahrer.

Die neue S 1000 XR – Stil und Funktion für Sport und Abenteuer.

Die neue BMW S 1000 XR vereint Charaktere und Qualitäten der BMW Motorrad GS, Touring und Sport Modelle auch optisch zu einer neuen Gattung Motorrad – Adventure Sport. Das spiegelt sich in jedem Designelement wider und führt zusammen mit perfekter Ergonomie, ausgeklügeltem Wind- und Wetterschutz sowie den um 20 – 30 mm längeren Federwegen und der erhöhten Bodenfreiheit zu einem eindrucksvollen Statement. Ob Alpenpässe oder Landstraßentour, Autobahn oder auch Schlechtwegpassagen – die neue S 1000 XR beherrscht das ganze Repertoire.

Die Highlights der neuen BMW S 1000 XR:

- Vierzylinder-Reihenmotor mit 999 cm³ Hubraum. Leistung 118 kW (160 PS) bei 11 000 min⁻¹, maximales Drehmoment 112 Nm bei 9 250 min⁻¹.
- Dynamisches, innovatives Design mit skulpturaler Flächengestaltung.
- Serienmäßiges BMW Motorrad ABS (teilintegral, abschaltbar).
- ABS Pro für noch mehr Bremssicherheit in Schräglage (als Bestandteil der Sonderausstattung „Fahrmodi Pro“).
- Serienmäßig Traktionskontrolle ASC (Automatic Stability Control) für sicheres Beschleunigen auch bei niedrigen Reibwerten.
- Dynamische Traktionskontrolle DTC mit Schräglagensensor für größtmögliche Performance und aktive Fahrsicherheit beim Beschleunigen (als Bestandteil der Sonderausstattung „Fahrmodi Pro“).
- Serienmäßig zwei vom Fahrer per Knopfdruck anwählbare Fahrmodi („Rain“, „Road“).
- Zwei weitere Fahrmodi „Dynamic“ und „Dynamic Pro“ verfügbar (als Bestandteil der Sonderausstattung „Fahrmodi Pro“).
- Federelemente mit langen Federwegen für hohe Agilität und große Dämpfungsreserven.
- Elektronisch geregeltes Fahrwerk Dynamic ESA (Electronic Suspension Adjustment) zur optimalen Fahrwerksanpassung als Sonderausstattung.
- Leichtfüßiges Handling und erhabene Sitzposition.
- Multifunktionale Instrumentenkombination mit zahlreichen Features.
- Umfangreiche Ausstattung und maßgeschneidertes Zubehör auf bekannt hohem BMW Motorrad Niveau.

2. Antrieb.



Als BMW Motorrad mit der S 1000 RR im Jahre 2009 die Bühne der Supersport-Motorräder betrat, setzte dieses Motorrad mit 193 PS Leistung, Race-ABS und dynamischer Traktionskontrolle nicht nur neue Maßstäbe in diesem Segment, sondern läutete gleichzeitig den Start einer komplett neuen Reihe faszinierender Vierzylindermodelle ein. So folgte mit der HP4 das technisch Machbare im Supersportsegment und mit der S 1000 R der sportliche, fahrdynamische Roadster – allesamt Motorräder, die mit neuen technischen Innovationen, wie beispielsweise frei vom Fahrer anwählbaren Fahrmodi gerade hinsichtlich der Fahrdynamik neue Dimensionen in ihren Kategorien erschlossen.

Mit der neuen S 1000 XR als viertem Wurf innerhalb dieser Vierzylinder-Baureihe vollzieht BMW Motorrad nun den nächsten Schritt und bietet innovative Technik für ein neues Segment an – Adventure Sport. Damit einher gehen dynamische Reise- und Touringqualitäten, ernstzunehmendes Sporttalent und souveräne Alltagstauglichkeit. So definiert die S 1000 XR das Spektrum von Adventure über Sport bis Touring auf neue, begeisternde Weise und paart dies mit perfekten Allroundqualitäten, hohem Komfort, leichtfüßigem Handling und vor allem einem gehörigen Schuss Emotion.

Von der S 1000 R abgeleiteter, für die besonderen Belange eines Adventure Sportlers ausgelegter Vierzylinder-Reihenmotor.

Im Wesentlichen gleicht der Vierzylinder-Reihenmotor der neuen BMW S 1000 XR dem DOHC-Triebwerk des Roadsters S 1000 R. Er leistet 118 kW (160 PS) bei 11 000 min⁻¹ und entwickelt ein maximales Drehmoment von 112 Nm bei 9 250 min⁻¹.

Insbesondere für den im sportlichen Landstraßenbetrieb gewünschten druckvollen Antritt bei niedrigen und mittleren Drehzahlen hält der flüssigkeitsgeköhlte Reihenvierzylinder ein üppiges Drehmomentangebot bereit. Satte Durchzugskraft und kraftvolle Beschleunigung gehen dabei einher mit hoher Spitzenleistung und dem Fahrer steht ein nutzbares Drehzahlband von mehr als 10 000 min⁻¹ zur Verfügung. Schaltfaules Cruisen gelingt mit dem Schaltassistent Pro (Sonderausstattung) damit ebenso souverän wie sportliche Gangart, engagierte Landstraßenhatz oder die Abenteuer tour zu zweit und mit Gepäck.

Wie bei den übrigen Modellen dieser Vierzylinderbaureihe setzt der 999 cm³ große und mit einem Hub-Bohrungs-Verhältnis von 49,7 zu 80 Millimetern ausgestattete Reihenvierzylinder auf die Ventilbetätigung über kleine und leichte Einzelschlepphebel. In Verbindung mit einer kurzen, via Zwischenrad angetriebenen Zahnkette für den Nockenwellenantrieb garantiert dies auch bei der neuen S 1000 XR höchste Drehzahlfestigkeit sowie die exakte Einhaltung der Ventilsteuerzeiten. Nach wie vor erfolgt die Gemischaufbereitung über eine vollsequenzielle, zylinderselektive Kraftstoffeinspritzung mit zwei Einspritzdüsen pro Zylinder.

Für optimale Füllung im unteren und mittleren Drehzahlbereich erhielt der Zylinderkopf gegenüber dem Supersportler S 1000 RR eine geänderte Kanalgestaltung und die Ventilerhebungskurven wurden neu berechnet. Die Drehzahlgrenze wurde gegenüber der S 1000 RR um rund 2000 min⁻¹ verringert. Darüber hinaus kommt die Motorsteuerung der neuesten Generation zum Einsatz. Sie ermöglicht in der S 1000 XR eine vollständige E-Gas- und Ride-by-wire-Funktion. Zudem verfügen die Zündspulen über integrierte Endstufen.

Auf der Auslassseite kommt eine aus hochwertigem Edelstahl gefertigte Abgasanlage zum Einsatz. Sie gestattet die Einhaltung strengster Geräusch- und Emissionsvorschriften bei dennoch höchster Motorleistung und ermöglichte die Gestaltung eines formschönen, optisch attraktiven Endschalldämpfers mit fünfeckigem Querschnitt. Die Positionierung des Schalldämpfers gewährt auch auf der Auspuffseite die Montage eines Koffers mit vollem Stauvolumen unter Beibehaltung maximaler Schräglagenfreiheit. Die Kraftübertragung der neuen S 1000 XR erfolgt in bekannter Weise über ein klauengeschaltetes Sechsganggetriebe sowie eine X-Ring-Rollenkette. Auch bei der S 1000 XR hat der Fahrer die Möglichkeit, mit dem optional als Sonderausstattung verfügbaren Schaltassistent Pro ohne Betätigung der Kupplung hoch und herunter zu schalten.

Serienmäßig Traktionskontrolle ASC und zwei Fahrmodi. „Fahrmodi Pro“ mit Dynamischer Traktionskontrolle DTC und zwei weiteren Fahrmodi als Sonderausstattung zur optimalen Anpassung an die Einsatzbedingungen.

Zur optimalen Anpassung an die individuellen Bedürfnisse des Fahrers und den jeweiligen Einsatzzweck bietet die neue S 1000 XR schon im Serienumfang zwei Fahrmodi. Für ein hohes Maß an Fahrsicherheit durch bestmögliche Traktion sorgt dabei die ebenfalls serienmäßige Automatische Stabilitätskontrolle ASC (Automatic Stability Control). Mit den beiden Fahrmodi „Rain“ und „Road“ können die Fahreigenschaften zudem den meisten Fahrbahnverhältnissen angepasst werden. Neben dem ebenfalls

serienmäßigen ABS erweitert ASC den Nutzungsbereich der neuen S 1000 XR nochmals deutlich und stellt insbesondere bei Reibwertsprüngen auf unterschiedlichen Untergründen ein signifikantes Plus an Fahrsicherheit dar.

Im „Rain“-Modus lässt sich das Motorrad auf Straßenverhältnisse mit niedrigen Reibwerten einstellen. Entsprechend erfolgt die Gasannahme in diesem Modus sanft und ein Abheben des Vorderrads beim Beschleunigen ist nicht möglich.

Im „Road“-Modus sind die Regelsysteme so eingestellt, dass Performance und Komfort auf trockenen Straßen optimal ausbalanciert sind. Die Gasannahme ist direkt und durch die Vorderradabhebeerkenkung wird ein Aufsteigen des Vorderrads auch hier unterbunden.

Als Sonderausstattung ab Werk kann die neue S 1000 XR mit der Option „Fahrmodi Pro“ ausgerüstet werden, welche die beiden zusätzlichen Fahrmodi „Dynamic“ und „Dynamic Pro“ beinhaltet. Ein weiterer Bestandteil von „Fahrmodi Pro“ ist die Dynamische Traktionskontrolle DTC (Dynamic Traction Control), die an die Stelle der ASC tritt. Durch eine Sensorbox mit Schräglagererkennung bietet diese, noch feiner regelnde Form der Traktionskontrolle noch mehr Sicherheit beim Beschleunigen, gerade auch in Schräglage.

Im „Dynamic“-Modus lässt sich das sportliche Gesicht der neuen BMW S 1000 XR entdecken. Spontane Gasannahme und zurückhaltender Eingriff der DTC lassen ihr dynamisches Potenzial hier voll zur Geltung kommen. Ein Abheben des Vorderrads beim Beschleunigen ist durch die reduzierte Vorderradabhebeerkenkung in diesem Modus möglich.

Im „Dynamic Pro“-Modus offenbart die neue S 1000 XR ihre vollen Qualitäten als sportliches Motorrad mit hoher Fahrdynamik. Auch hier ist die Gasannahme klar und direkt und die Abstimmung der DTC ermöglicht es hier sogar, die Qualitäten haftfreudiger Sportbereifung auf Landstraßen mit hohem Haftungsniveau oder sogar auf der Rennstrecke auszukosten. Das Abheben des Vorderrads und damit mögliche Wheelies müssen in diesem Modus aktiv vom Fahrer kontrolliert werden. Die Aktivierung des „Dynamic Pro“-Modus erfolgt über einen Codierstecker. Bei gestecktem Codierstecker bleiben die Traktionskontrolle und das ABS auch nach dem Aus- und wieder Einschalten der Zündung ausgeschaltet.

Die Anwahl der Fahrmodi erfolgt innerhalb einer Menüstruktur per Tastendruck. Anschließend genügt es, einfach kurz das Gas zu schließen, um den angewählten Fahrmodus zu übernehmen.

Schaltassistent Pro für Hoch- und Herunterschalten ohne Kupplung als Sonderausstattung ab Werk.

Gegenüber herkömmlichen Schaltassistenten bietet der Schaltassistent Pro in der neuen S 1000 XR einen erweiterten Funktionsumfang. Er ermöglicht das Hoch- und Herunterschalten ohne Kupplungs- oder Drosselklappenbetätigung in den fahrrelevanten Last- und Drehzahlbereichen, was dem Fahrer nicht nur mehr Komfort, sondern auch ein Plus an Dynamik beschert. Der überwiegende Teil der Schaltvorgänge kann mittels des Schaltassistenten ausgeführt werden. Eine Ausnahme stellt beispielsweise das Anfahren dar.

Beim Beschleunigen muss die Drosselklappe für Schaltvorgänge nicht mehr durch die Gashand geschlossen werden, und der Vortrieb erfolgt nahezu ohne Zugkraftunterbrechung. Beim Verzögern und Zurückschalten (Drosselklappe geschlossen) wird per Zwischengas automatisch eine Drehzahlanpassung vorgenommen. Das Einlegen der Gänge erfolgt wie gewohnt über den Fußschalthebel. Die Schaltzeit wird gegenüber einem Schaltvorgang mit Kupplungsbetätigung deutlich reduziert. Allerdings stellt der Schaltassistent Pro keine Automatik dar, sondern unterstützt den Fahrer lediglich beim Schalten.

Technisch betrachtet erkennt ein Sensor am Schaltgestänge den Schaltwunsch des Fahrers und leitet die Schaltunterstützung ein. Durch eine gezielte Erhöhung oder Reduzierung des Motormoments werden dann die Last aus dem Antriebsstrang genommen und die Wellendrehzahlen synchronisiert, so dass die Schaltklauen des nächsten Gangradpaares wie beim Schalten mit Kupplungseinsatz ineinander greifen können. Keine Schaltunterstützung erfolgt hingegen bei Schaltvorgängen mit betätigter Kupplung oder beim Hochschalten mit geschlossener Drosselklappe (Schubbetrieb) sowie beim Verzögern.

3. Fahrwerk.



Adventure Sport mit der neuen BMW S 1000 XR:

Performance und Komfort für Touring, Sport und Abenteuer.

Mit ihrem sehr weit gesteckten Einsatzbereich von der ausgedehnten Tour zu zweit und mit Gepäck bis hin zu engagierter sportlicher Gangart im Solobetrieb kommt die neue S 1000 XR dem Wunsch zahlreicher Motorradfans nach. Ihrem Repertoire aus Sportlichkeit, Komfort und Touringqualitäten trägt sie dabei auch mit einem komplett neu entwickelten Fahrwerk Rechnung.

Neuer torsionssteifer Brückenrahmen und Schwinge aus Aluminium.

Wie der Motor basiert auch das Fahrwerk der neuen BMW S 1000 XR auf den bewährten Bauprinzipien, die bereits die Supersportler RR und HP4 sowie den Roadster S 1000 R auszeichnen. Herzstück des Fahrwerks bildet ein neu entwickelter, aus Aluminium gefertigter Brückenrahmen, der aus vier Segmenten verschweißt ist: Lenkkopf, Motor- und Schwingenaufnahme sowie zwei Seitenprofile. Dabei integriert der Rahmen den Motor als mittragendes Element. Der den Erfordernissen an Touren- und Reiseeinsätze entsprechend für erhöhte Traglast ausgelegte und deshalb aus torsionssteifen Aluminiumprofilen mit fünfeckigem Querschnitt gefertigte Heckrahmen ist über vier Punkte mit dem Hauptrahmen verschraubt. Die Führung des Hinterrads erfolgt über eine neu entwickelte, aus Leichtmetall-Gussprofilen verschweißte Zweiarmschwinge.

Mit 228 Kilogramm Gewicht fahrfertig vollgetankt und einer auf die Erfordernisse eines Adventure Sportlers entwickelten Fahrwerksgeometrie kombiniert die neue S 1000 XR spielerische Handling-Eigenschaften mit ausgewogener Balance und einem hohen Maß an Fahrpräzision. Mit 64,5 Grad steht der Lenkkopfwinkel um 0,8 Grad flacher als bei der S 1000 R und mit 117 Millimetern fällt der Nachlauf 18,5 Millimeter länger als beim Roadster aus. Gleichzeitig wuchs die Länge der Hinterradschwinge um 65 auf nunmehr 670 Millimeter, und der Radstand legte gegenüber dem Roadster S 1000 R um 109 auf 1 548 Millimeter zu. Damit einher gehen beim sportlichen Landstraßenbetrieb erhöhte Traktion sowie Fahrstabilität, und hohe Autobahntempi lassen sich auch zu zweit und mit Gepäck bei souveräner Spurtreue genießen.

Erhabene Sitzposition für leichtes Handling und hohen Komfort.

Im Zusammenspiel mit der Position von Fußrasten und Sitzfläche sorgt der breite Lenker aus konifiziertem Aluminiumrohr für eine entspannte, aufrechte Sitzposition. Präzises Lenkgefühl geht dabei einher mit der sprichwörtlichen BMW Motorrad Ergonomie, die einerseits bequemes, entspanntes Fahren unter allen Bedingungen ermöglicht, andererseits aber auch eine sportliche Gangart erlaubt, ohne Einbußen im Hinblick auf die Fahrpräzision hinnehmen zu müssen. Die ergonomisch gestaltete Sitzbank ermöglicht dabei eine optimale Verbindung von Fahrer und Maschine und sorgt selbst auf langen Strecken für ermüdungsfreien Fahrgegnuss. Im Hinblick auf Sitzhöhe, Gestaltung und Komfortangebot unterschiedliche Sitzbänke (als Sonderausstattung bzw. Sonderzubehör) erlauben hier eine weitgehende Ausrichtung der neuen S 1000 XR auf die individuellen Bedürfnisse.

Vielfach einstellbare Federelemente mit längeren Federwegen und hohen Dämpfungsreserven.

Die Feder-Dämpfer-Elemente der neuen S 1000 XR entsprechen in ihrer grundlegenden Konstruktion jenen, wie sie auch bei der S 1000 R zum Einsatz kommen. Hinten arbeitet ein Zentralfederbein mit einstellbarer Federbasis sowie justierbarer Dämpfungs-Zugstufe. Die Anlenkung des Federbeins geschieht über eine kompakte, leichte Kinematik. Der Federweg an der Hinterradachse beträgt 140 Millimeter, von denen 98 Millimeter auf den Positiv- und 42 Millimeter auf den Negativfederweg entfallen.

Dem hohen fahrdynamischen Anspruch wird die S 1000 XR auch bei der Vorderradföhrung gerecht. Diese übernimmt analog zur S 1000 R eine Upside-Down-Gabel. Die Upside-Down-Gabel ist im Innern mit so genannten Cartridge-Einsätzen, also einem separaten hydraulischen Kolben-Zylinder-System ausgerüstet und verfügt über Einstellungsmöglichkeiten für die Dämpfungs-Zug- und -Druckstufe. Der Gesamtfederweg beträgt 150 Millimeter, von denen 95 Millimeter für den Positiv- und 55 Millimeter für den Negativfederweg bemessen sind.

Dynamic ESA (Electronic Suspension Adjustment) der neuesten Generation für optimale Fahrdynamik in allen Situationen als Sonderausstattung ab Werk.

Mit dem als Sonderausstattung verfügbaren elektronischen Fahrwerk BMW Motorrad Dynamic ESA (Electronic Suspension Adjustment) der neuesten Generation lassen sich das ohnehin schon dynamische Fahrerlebnis und der Fahrkomfort auf der neuen S 1000 XR nochmals steigern. Dynamic ESA erschließt völlig neue Dimensionen hinsichtlich Fahrsicherheit, Performance und Komfort, da die Dämpfung abhängig von Fahrzustand und Fahrmanövern automatisch den Gegebenheiten angepasst wird.

In der eingestellten Dämpfungscharakteristik „Road“ ist die Dämpfungsanpassung über den gesamten Bereich voll automatisiert und bietet auf allen Untergründen höchsten Komfort und beste Traktion. Dabei stellt Dynamic ESA in der Einstellung „Road“ in jedem Fahrzustand und bei korrekt eingestellter Beladung die optimale Dämpfungskraft an den Federelementen zur Verfügung. Ganz nach Wunsch des Fahrers kann die Federbasis („Federvorspannung“) per Knopfdruck darüber hinaus unabhängig von der Dämpfung an den Beladungszustand angepasst werden.

Aufgrund der vom Federwegsensoren des hinteren Federbeins sowie von der Sensorbox mit Schräglagenerkennung übermittelten Informationen erfolgt die Dämpfungsanpassung an den jeweiligen Fahrzustand extrem feinfühlig und exakt. Mit Hilfe weiterer Messgrößen werden auch Fahrzustände wie etwa Beschleunigung und Verzögerung der neuen S 1000 XR genau erfasst und gehen in die Anpassung der Dämpfungskräfte am hinteren Federbein sowie der Upside-Down-Telegabel ein. Diese Anpassung geschieht mittels elektrisch angesteuerter Regelventile im Millisekunden-Bereich. Selbst in Schräglage werden so ein bisher nicht gekannter Dämpfungskomfort und ein ausnehmend stabiles Fahrverhalten erreicht.

In den Modi „Rain“ und „Road“ ist Dynamic ESA auf die Dämpfungscharakteristik „Road“ voreingestellt, in den Modi „Dynamic“ und „Dynamic Pro“ auf die straffere Dämpfungsabstimmung „Dynamic“. Auf Knopfdruck – bequem vom Lenker aus und auch während der Fahrt – kann der Fahrer zwischen beiden Dämpfungscharakteristika wechseln.

In Verbindung mit Dynamic ESA kann die neue S 1000 XR auch mit einer Fahrwerkstieferlegung ausgerüstet werden, die kleiner gewachsenen Fahrern das Handling des neuen Adventure Sportlers erleichtert. Die Federwege betragen dann vorn 120 und hinten 110 Millimeter.

Leichte und steife Aluminium-Laufräder in sportivem Design.

Die dynamische Auslegung der neuen S 1000 XR spiegelt sich auch im Bereich der Laufräder wider. Hierbei handelt es sich – ähnlich wie bei der S 1000 RR – um filigrane und in dynamischem Design gezeichnete 10-Speichen-Räder aus Aluminium-Druckguss. Im Streben nach geringstmöglichem Gewicht verfügen die Bremsscheiben über keinen separaten Träger sowie die damit verbundenen zusätzlichen Schraubverbindungen, sondern es wurde der Nabenbereich der Räder für eine direkte Aufnahme der Bremsscheibenringe gestaltet. Die Reifendimensionen betragen vorne 120/70 ZR 17 und hinten 190/55 ZR 17.

Hochleistungsbremsen und Lenkungsdämpfer serienmäßig.

Die Bremsanlage der neuen S 1000 XR steht der hohen Performance von Antrieb und Fahrwerk in nichts nach. Vorne übernimmt die Verzögerungsaufgaben eine Doppelscheibenbremse mit zwei radial montierten Vierkolben-Festsätteln sowie zwei schwimmend gelagerten Stahlbrems scheiben von 320 Millimetern Durchmesser. Mit Stahlgewebe ummantelte, druckstabile Bremsleitungen sorgen für eine optimale Übertragung der Handbremskraft. Hinten arbeitet eine hydraulisch betätigte Einzelscheibenbremse mit Zweikolben-Schwimmsattel. Der Durchmesser der starr montierten Stahlbrems scheibe beträgt 265 Millimeter. Auch hier kommt eine stahlummantelte Bremsleitung zum Einsatz. Glasklarer Druckpunkt, beste Wirkung und transparente Dosierbarkeit bei einem Höchstmaß an Temperaturstabilität zeichnen die Bremsanlage der S 1000 XR nicht nur auf der Straße, sondern bei Bedarf sogar während eines Abstechers auf die Rennstrecke aus. Ebenfalls serienmäßig ist bei der neuen S 1000 XR ein Lenkungs dämpfer. Er hilft, unerwünschtes Lenkerschlagen beim Beschleunigen – sogenanntes „kick-back“ – wirkungsvoll zu unterbinden.

ABS Pro als Bestandteil der Sonderausstattung „Fahrmodi Pro“ für noch mehr Sicherheit beim Bremsen in Schräglage als Sonderausstattung ab Werk.

Mit der S 1000 RR stellte BMW Motorrad im Jahr 2009 nicht nur seinen ersten Supersportler vor, sondern gleichzeitig das erste Motorrad dieser Gattung mit ABS in Verbindung mit der Dynamischen Traktionskontrolle DTC. Mit der Funktion ABS Pro folgt nun die konsequente Weiterentwicklung des ABS dahingehend, dass nun auch ABS-unterstütztes Bremsen in Schräglage möglich ist. ABS Pro kam als nachrüstbare Option über den BMW Motorrad Händler zunächst beim supersportlichen Spitzenmodell im BMW Motorrad Programm, der HP4, zum Einsatz. Jetzt hält ABS Pro mit der neuen S 1000 XR auch in der Großserie Einzug.

ABS Pro wurde bewusst für den Einsatz auf öffentlichen Straßen konzipiert, wo immer wieder unerwartet Gefahren lauern können. Sorgen bereits die bisherigen ABS-Systeme von BMW Motorrad für ein sehr hohes Maß an Sicherheit beim Bremsen in Geradeausfahrt, geht ABS Pro nun noch einen Schritt weiter und bietet auch bei Bremsvorgängen in Kurven mehr Sicherheit. ABS Pro verhindert hier selbst bei schneller Bremsbetätigung das Blockieren der Räder und reduziert so insbesondere bei Schreckbremsungen abrupte Lenkkraftänderungen und damit das unerwünschte Aufstellen des Motorrads.

Technisch betrachtet passt ABS Pro die ABS-Regelung abhängig von der jeweiligen Fahrsituation dem Schräglagenwinkel des Motorrads an. Für die Ermittlung der Schräglage des Motorrads werden die Signale für Roll- und

Gierrate sowie Querbesehleunigung des Sensorclusters, das in der neuen S 1000 XR aue für die Dynamische Traktionskontrolle DTC und für das elektronische Fahrwerk Dynamic ESA zum Einsatz kommt, herangezogen.

Mit zunehmender Sehräglage wird der Bremsdruckgradient bei Bremsbeginn immer weiter limitiert. Hierdurch erfolgt der Druckaufbau langsamer. Zusätzlich erfolgt die Druckmodulation im Bereich der ABS-Regelung gleichmäßiger. Ein sensibles Ansprechen sowie hohe Brems- und Fahrstabilität bei bestmöglicher Verzögerung aue in Kurven sind die Vorteile von ABS Pro für den Fahrer. Zudem werden die Aufstellneigung des Motorrads und damit unerwünschte Lenkwinkeländerungen beim Bremsen in Sehräglage deutlich reduziert und die Maschine bleibt für den Fahrer sehr viel besser beherrsehbar.

Die Beeinflussung der ABS-Regelung durch ABS Pro ist dabei abhängig vom jeweiligen Fahrmodus konfiguriert. So steht ABS Pro in den Fahrmodi „Rain“ und „Road“ jeweils in vollem Umfang zur Verfügung.

Im „Rain“- sowie im „Road“-Modus ist die Regelcharakteristik des ABS Pro für alle Straßenverhältnisse ausgelegt (kein Unterschied zwischen „Rain“ und „Road“). In diesen beiden Modi liegt die Priorität ganz auf maximaler Fahrstabilität; das Abheben des Hinterrads wird unterbunden.

Im „Dynamic“-Modus ist ABS Pro für das Fahren bei guten Haftungsverhältnissen ausgelegt. Wie bei den Modi „Rain“ und „Road“ ist hier die Hinterradabhebeerkenung aktiv, jedoch wird ein leichtes Abheben des Hinterrads – etwa auf Bodenwellen – toleriert.

Im Fahrmodus „Dynamic Pro“ ist ABS Pro konsequent auf sehr gute Haftungsverhältnisse ausgelegt. Die Unterstützung durch die Hinterradabhebeerkenung ist in diesem Modus sehr gering und die Abstimmungspriorität liegt auf der Erzielung des minimalen Bremsweges.

Obleich ABS Pro für den Fahrer eine wertvolle Unterstützung und ein enormes Sicherheitsplus beim Bremsen in Sehräglage darstellt, kann es die fahrphysikalischen Grenzen keineswegs neu definieren. Nach wie vor ist es möglich, diese Grenzen durch Fehleinschätzungen oder Fahrfehler zu überschreiten, was im Extremfall aue einen Sturz zur Folge haben kann.

ABS Pro wurde nicht zur Steigerung der individuellen fahrerischen Bremsperformance beim Bremsen in Sehräglage – insbesondere auf der Rennstrecke – entwickelt. Vielmehr hilft ABS Pro auf öffentlichen Straßen – etwa bei unerwartet auftretenden Gefahren in Kurven – die S 1000 XR im Rahmen der fahrphysikalischen Grenzen noch sicherer zu nutzen.

4. Elektrik und Elektronik.



Charakteristischer Doppelscheinwerfer mit symmetrischen Lichtaustritten. LED-Tagfahrlicht als Sonderausstattung ab Werk.

Der dynamische Doppelscheinwerfer formt gemeinsam mit der sportiv gezeichneten Verkleidung die charakteristische Frontansicht der neuen S 1000 XR und steht gleichermaßen für Touring und Sport. Dabei sind die Lichtaustritte symmetrisch gestaltet, während die Reflektoreinheiten analog zu den BMW Supersportlern S 1000 RR und HP4 asymmetrisch ausgeführt sind. Hohe Leuchtkraft und optimale Fahrbahnausleuchtung verbinden sich so mit dem unverwechselbaren Gesicht der neuen S 1000 XR. Als Sonderausstattung ab Werk kann der neue Adventure Sportler zudem mit einem mittig zwischen den beiden Scheinwerfern platzierten LED-Tagfahrlicht ausgerüstet werden.

Cockpit mit multifunktionaler Instrumentenkombination und integrierter Bordsteckdose.

Die Instrumentenkombination der S 1000 XR verfügt über ein großes, gut ablesbares LC-Display sowie einen analogen Drehzahlmesser mit optimal ablesbarer Skalierung. Neben dem aktuell eingelegten Gang wird im Display auch der gerade gewählte Fahrmodus „Rain“, „Road“, „Dynamic“ oder „Dynamic Pro“ angezeigt. Das Umschalten zwischen den einzelnen Fahrmodi vom rechten Lenkerende aus kann auch während der Fahrt erfolgen und erfordert dafür nur mehr das Schließen des Gasdrehgriffs. Den besonderen Ansprüchen an die Touren- und Reisetauglichkeit trägt die neue S 1000 XR zudem mit einer ins Cockpit integrierten 12-Volt-Bordsteckdose Rechnung.

Die Instrumentenkombination der S 1000 XR umfasst eine Fülle von Funktionen. Ein in der Helligkeit, in den Frequenzen 0, 4 und 8 Hz sowie im Bereich von $7\,000\text{ min}^{-1}$ bis $12\,000\text{ min}^{-1}$ einstellbarer Schaltblitz ermöglicht dem Fahrer zudem ein optimales Erreichen der Schaltdrehzahl.

Die Anzeigen der Instrumentenkombination umfassen:

- Drehzahl.
- Geschwindigkeit.
- Ganganzeige.
- Fahrmodus.
- Gesamtkilometer.
- Motortemperatur.

- Tankfüllstand.
- Restreichweite.
- Trip 1.
- Trip 2.
- Durchschnittsverbrauch.
- Durchschnittsgeschwindigkeit.
- Laptimer.
- Schaltblitz.
- Uhrzeit.

Als Sonderausstattungsumfänge auch: Griffheizung, Dynamic ESA
(Beladungszustand), Temporegelung.

5. Design und Farbkonzept.



Die neue S 1000 XR – das Multitalent für Sport, Tour und Abenteuer.

Die neue BMW S 1000 XR vereint die starken Charaktere und souveränen Qualitäten aus den GS, Touring- und Sportsegmenten von BMW Motorrad zu einer einzigartigen Präsenz namens Adventure Sport. Sie positioniert sich als Grenzgänger und kombiniert Elemente einer GS mit Supersportgenen sowie sprichwörtlicher BMW Motorrad Tourentauglichkeit. In ihr vereinen sich Charakterstärken und Qualitäten aus jedem dieser drei Bereiche zu einer einzigartigen Kombination aus Emotion und Funktion.

Starker Charakter mit dynamischen Proportionen und skulptural gestalteten Flächen.

Bewährte Lösungen aus dem Touring- und GS-Bereich ergeben in Kombination mit sportlichen Elementen eine beispiellose, für BMW Motorrad neuartige Präsenz in der Gesamterscheinung und geben einen Hinweis auf universelle Qualitäten und weitgefächerte Einsatzmöglichkeiten. Der dynamische Auftritt des Fahrzeugs wird von der auffällig kontrastreichen und skulpturalen Flächengestaltung unterstützt.

Dieses sogenannte Layering führt zu einer beeindruckenden Plastizität und Dreidimensionalität der Fahrzeugverkleidung und die asymmetrischen Seitenverkleidungsteile, wie sie bereits aus der DNA der BMW S 1000 RR bekannt sind, unterstreichen die Anlehnung an das Sportsegment. Die schlanke Linienführung betont die Leichtigkeit und Agilität der BMW S 1000 XR und beschleunigt diese förmlich bereits im Stand.

Der besondere Charakter, die emotionale Ansprache und Vielseitigkeit der neuen S 1000 XR spiegeln sich zudem in jedem Designelement wider und führen zu einem beeindruckenden Statement.

Elemente aus der BMW Motorrad GS Familie wie die Flyline, der angedeutete Schnabel und die vergleichsweise langen Federwege sowie die erhöhte Bodenfreiheit verleihen der XR Qualitäten, wie sie üblicherweise Enduros vorbehalten sind. Damit macht das Fahrerlebnis auf der neuen S 1000 XR selbst vor schlechten Strecken nicht halt und in Kombination mit der aufrechten Sitzposition und dem intelligenten Stauraumkonzept kommen auch die sprichwörtlichen BMW Motorrad Touringqualitäten nicht zu kurz. Last but not least sorgen die sportlichen Seiten der S 1000 XR hinsichtlich

Fahrwerksauslegung und Motorabstimmung für ein hohes Maß an Fahrdynamik und Agilität, das sich auch im Design widerspiegelt.

Dynamisches Design mit ausgeprägter Liebe zum Detail.

Auf den ersten Blick erscheinen die Scheinwerfer symmetrisch. Die bewusste Asymmetrie der Scheinwerferreflektoren zitiert ein charakteristisches Element der BMW Supersportler, präsentiert es jedoch in Anlehnung an das Touringsegment von BMW Motorrad mit symmetrischer Außenkontur. Der Lufteinlass im Mittelteil der Front zeichnet zudem das RR typische Splitface nach und betont die Performance des Reihenvierzylinders.

Die Heckpartie ist schlank und leicht gestaltet und steigt dynamisch nach hinten an. Kurz und knackig gestaltet, bringt das Heck die Agilität und Wendigkeit der BMW S 1000 XR auch optisch zum Ausdruck. Dabei lässt die ausgelagerte Heckleuchte am Kennzeichenträger die Heckpartie zusätzlich kompakt und kurz wirken. Der Kennzeichenträger fungiert hier gleichzeitig als wirkungsvoller Spritzschutz. Der markant gestaltete Endschalldämpfer mit fünfeckigem Querschnitt gewährt hohe Schräglagenfreiheit und gestattet gleichzeitig das Anbringen von Seitenkoffern mit optimalem Stauvolumen. Dabei ist der Heckrahmen dafür ausgelegt, nicht nur große Seitenkoffer, sondern auch eine Gepäckbrücke aufzunehmen – bewährte Stauraum-Lösungen aus dem Touringsegment von BMW Motorrad für die Lust an Sport und Abenteuer. Die Gepäckbrücke selbst ist sehr hochwertig und detailliert aus Aluminium mit Kunststoffeinlegern ausgearbeitet.

Die aufwändig gestaltete Gabelbrücke ist glasperlengestrahlt und verleiht dem Arbeitsplatz des Fahrers eine hochwertige, technische Note. Dabei verbindet der konifizierte Aluminium-Rohrlenker optimale Kontrolle und Solidität mit einer eleganten Form. Die Tankeinfassung ist mit viel Liebe zum Detail, auffällig kontrastreich und skulptural gestaltet. Die Tankabdeckung ist als Zweikomponentenbauteil ausgelegt und im Bereich des Tankdeckels sowie im Schrittbereich des Fahrers mit einer Gummibeschichtung versehen. Dies sorgt dafür, dass die hochglänzende Lackoberfläche beim Tanken nicht zerkratzt und damit beschädigt wird.

Die aufwändige und bis ins Detail liebevolle fertigungstechnische Umsetzung zeigt auch die geschmiedete Fußrastenanlage für Fahrer und Sozius. Die kraftvoll modellierte Schwinge aus leichtem Aluminiumguss unterstreicht zudem die außerordentliche Performance der neuen XR.

Adventure Sport: Ideale Synthese aus sportiver Formsprache, perfekter Ergonomie und optimaler Funktion.

Die Anbindung von Sitzbank und Tank spielt bewusst mit dem Kontrast

zwischen hochwertig lackierten und matten, strapazierfähigen Flächen. Dabei erlaubt die Aufteilung der matten Flächen stets die optimale Anbindung des Fahrers an das Motorrad und sichert so hohen Komfort bei bester Ergonomie. Auch von oben betrachtet zeigt sich die neue BMW S 1000 XR ausgeprägt schlank und athletisch. Der definierte Knieschluss und die ausgeklügelte Gestaltung des Ergonomiedreiecks Lenker-Sitzbank-Fußrasten bietet klein wie groß gewachsenen Personen direktes, leichtfüßiges Handling.

Das in zwei Stufen manuell einstellbare Windschild und die aerodynamisch ausgefeilte Frontverkleidung bieten bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche souveränen Komfort und schützen Fahrer und Sozius effektiv vor Wettereinflüssen. Elemente aus dem Supersport-Segment, wie etwa das Splitface und die asymmetrischen Seitenverkleidungsteile, zitieren die vom Supersportler S 1000 RR bekannte DNA und runden die Gesamterscheinung des neuen Fahrzeugkonzepts ab.

Zwei Farb- und Oberflächenvarianten für gleichermaßen starke, aber doch unterschiedliche Adventure Sport Charaktere.

Der besondere Charakter der neuen BMW S 1000 XR spiegelt sich auch im Farbkonzept wider. Die S 1000 XR ist in den Farbvarianten Racingred uni und Lightwhite uni erhältlich.

Racingred uni.

Diese sportliche Farbstellung betont nochmals das BMW Sportsegment als DNA-Geber der BMW S 1000 XR. Der satte Rot-Ton Racingred uni setzt sich klar von den matt-schwarzen, genarbten Flächen ab.

Die Grafik der BMW S 1000 XR ist ein Zusammenspiel aus einer sportlichen Typografie mit Durchbrüchen, die an die Stencil-Optik der Offroad-Bikes angelehnt ist. Leicht angeschnitten ist sie identisch auf beiden Seitenverkleidungen positioniert und setzt in ihrer gewählten Farbgebung einen effektvollen Kontrast zum Rot.

Lightwhite uni.

Die Farbstellung Lightwhite uni betont die sportlichen Touringeigenschaften der BMW S 1000 XR auf moderne Weise. Die BMW Motorrad Hausfarbe Weiß wird dabei klassisch von schwarzen Kunststoffflächen ergänzt.

In der Ausführung Lightwhite uni ist die Typengrafik ausdrucksstark in Schwarz und Rot gehalten. Die Grafik sitzt ebenfalls auf dem Seitenverkleidungsteil und ist etwas angeschnitten. Der schwarze Teil der Grafik stellt eine optische Verbindung mit dem schwarzen Rahmen und den Kunststoffteilen her und rundet diese Farbstellung harmonisch ab.

6. Ausstattungsprogramm.



Sonderausstattung und Sonderzubehör zur weiteren Individualisierung.

Zur weiteren Individualisierung der neuen S 1000 XR steht das gewohnt umfangreiche Programm an Sonderausstattungen und Sonderzubehör von BMW Motorrad zur Verfügung.

Sonderausstattungen werden direkt ab Werk geliefert und sind in den Fertigungsablauf integriert. Sonderzubehör montiert der BMW Motorradhändler oder der Kunde selbst. Damit kann das Motorrad auch nachträglich ausgerüstet werden.

Sonderausstattungen.

- **Touring-Paket:** Dynamic ESA, Heizgriffe, Kofferhalter, Vorbereitung Navigationsgerät inkl. Multi-Controller, Hauptständer, Gepäckbrücke.
- **Dynamik-Paket:** Fahrmodi Pro (inkl. DTC und ABS Pro), Schaltassistent Pro, Temporegelung, LED-Blinkleuchten.
- Fahrmodi Pro (ABS Pro, DTC und Fahrmodi „Dynamic“ und „Dynamic Pro“).
- Temporegelung.
- Schaltassistent Pro.
- Dynamic ESA.
- Tagfahrlicht.
- Heizgriffe.
- Hauptständer.
- Kofferhalter.
- Gepäckbrücke.
- Handschutz.
- Vorbereitung Navigationsgerät incl. Multi-Controller.
- Tieferlegung.
- Fahrersitz niedrig.
- Diebstahlwarnanlage (DWA).

Sonderzubehör.

HP Parts.

- HP Carbon Innenverkleidung Cockpit links/ rechts.
- HP Carbon Abdeckung Tankdeckel.
- HP Carbon Radabdeckung vorn.
- HP Carbon Radabdeckung hinten.
- HP Carbon Abdeckung Kennzeichenträger.
- HP Carbon Ritzelabdeckung.
- HP Fahrerfußrastenanlage.
- HP Sozius-Fußrasten.
- HP Kupplungshebel.
- HP Bremshebel.
- HP Schaltassistent Pro.
- HP Hohe Sitzbank.
- HP Sport Sitzbank mit Alcantara-Teilen und Bestickung.
- HP Schmiederäder.

Stauraumprogramm.

- Kofferhalter
- Tourenkoffer.
- Deckel Granitgrau metallic matt.
- Deckel Racingred uni.
- Topcase klein (30 Liter).
- Rückenpolster für Topcase 30 Liter.
- Gepäckbrücke.
- Innentaschen für Topcase klein.
- Innentaschen für Koffer.
- Tankrucksack.

Design.

- LED-Blinker.

Sound.

- Akrapovič-Sportschalldämpfer.

Ergonomie und Komfort.

- Windschild getönt.
- Niedrige Sitzbank.
- Handschutz.
- Heizgriffe.
- Hauptständer.

Navigation und Kommunikation.

- BMW Motorrad Navigator V.
- Halter Navigator V, Kabel und Anbausatz.

Sicherheit.

- Diebstahlwarnanlage (DWA).
- Motorschutzbügel.
- Achssturzpads vorne.
- Motorschutz.
- Nachrüstung Temporegelung.
- Nachrüstung DTC + Fahrmodi Pro.

Wartung und Technik.

- Montageständer Sport 2.
- Schwingenadapter für Montageständer Sport 2.
- Zusatzsteckdose.
- Motorrad-Abdeckhaube.

Fahrerausstattung.

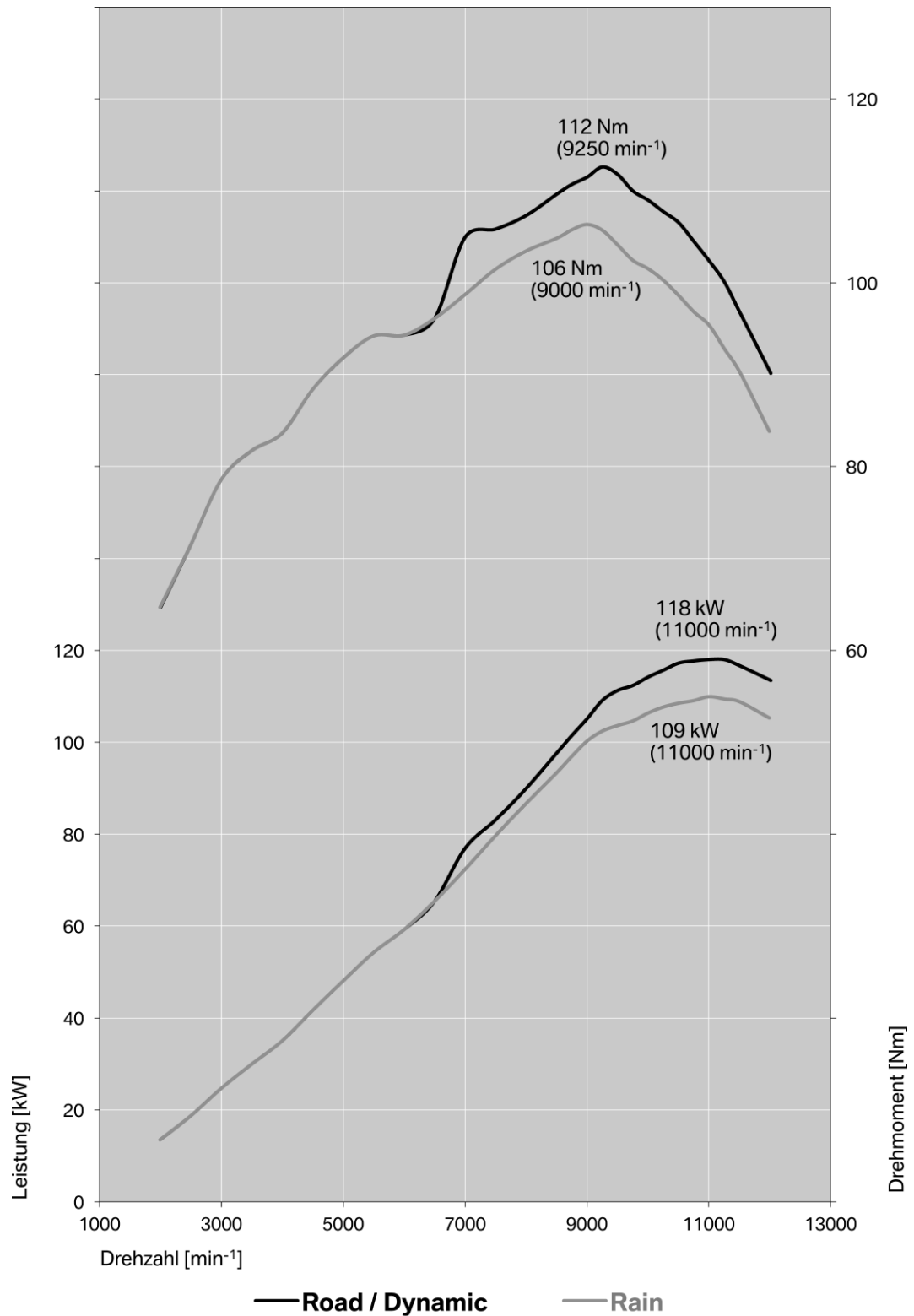
RIDE KOLLEKTION.

- BMW Motorrad Anzug Streetguard.
- BMW Motorrad Anzug Sport.
- BMW Motorrad Jacke DoubleR.
- BMW Motorrad Jacke Race.
- BMW Motorrad Hose FivePocket.
- BMW Motorrad Stiefel Sport Dry.
- BMW Motorrad Handschuhe Two in One.
- BMW Motorrad Handschuhe Sport.
- BMW Motorrad Helm Race.
- BMW Motorrad Helm GS.

STYLE KOLLEKTION DYNAMIC.

Die Style Kollektion Dynamic ist eine sportliche und stylische Kollektion für anspruchsvolle BMW Motorrad Fans. Sie zeigt ein klares Farbkonzept in Schwarz, Rot, Weiß und Grau mit dezentem Branding und großer Liebe zum Detail.

7. Motorleistung und Drehmoment.



8. Technische Daten.



BMW S 1000 XR		
Motor		
Hubraum	cm ³	999
Bohrung/Hub	mm	80/49,7
Leistung	kW/PS	118/160
Bei Drehzahl	min ⁻¹	11 000
Drehmoment	Nm	112
Bei Drehzahl	min ⁻¹	9 250
Bauart	Wassergekühlter Reihenvierzylinder-Motor	
Verdichtung/Kraftstoff	12,0:1/mindestens Super bleifrei (95 ROZ)	
Ventil/Gassteuerung	DOHC-(double overhead camshaft), Ventilbetätigung über Einzelschlepphebel	
Ventile pro Zylinder	4	
Ø Ein-/Auslass	mm	33,5/27,2
Drosselklappendurchmesser	mm	48
Motorsteuerung	BMS-X	
Abgasreinigung	geregelter Dreiwegekatalysator	
Elektrische Anlage		
Lichtmaschine	W	350
Batterie	V/Ah	12/8, wartungsfrei
Scheinwerfer	W	Abblendlicht H7 12 V 55 W
		Fernlicht H7 12 V 55 W
Starter	kW	0,8
Kraftübertragung Getriebe		
Kupplung	Mehrscheiben-Anti-Hopping-Ölbadkupplung, mechanisch betätigt	
Getriebe	Klauengeschaltetes Sechsganggetriebe	
Primärübersetzung	1,652	
Übersetzung Gangstufen	I	2,647
	II	2,091
	III	1,727
	IV	1,500
	V	1,360
	VI	1,261
Hinterradantrieb	Kette	
Übersetzung	2,647	
Fahrwerk		
Rahmenbauart	Aluminiumverbund-Brückenrahmen, Motor mitttragend	
Radführung Vorderrad	Upside-Down-Teleskopgabel, Standrohrdurchmesser 46 mm, Zug- und Druckstufe einstellbar SA: Dynamic ESA	
Radführung Hinterrad	Aluminium-Zweiarmschwinge mit Zentralfederbein, Zugstufe einstellbar, SA: Dynamic ESA	
Federweg vorne/hinten	mm	150/140
Nachlauf	mm	117
Radstand	mm	1 548
Lenkkopfwinkel	°	64,5

BMW S 1000 XR		
Bremsen	Vorne	Doppelscheibenbremse, schwimmend gelagerte Bremsscheiben, Ø 320 mm, 4-Kolben-Radialbremssättel
	Hinten	Einscheibenbremse, Ø 265 mm, Zweikolbenschwimmsattel
ABS		BMW Motorrad ABS (teilintegral, abschaltbar) SA: ABS Pro
Traktionskontrolle		Serie: BMW Motorrad ASC SA: BMW Motorrad DTC
Räder		Aluminiumgussräder
	Vorne	3,50 x 17"
	Hinten	6,00 x 17"
Reifen	Vorne	120/70 ZR17
	Hinten	190/55 ZR17

Maße und Gewichte

Gesamtlänge	mm	2 183
Gesamtbreite mit Spiegeln	mm	940
Sitzhöhe	mm	840
DIN Leergewicht, fahrfertig vollgetankt	kg	228
Zul. Gesamtgewicht	kg	434
Tankinhalt	l	20

Fahrdaten

Kraftstoffverbrauch		
90 km/h	l/100 km	5,4
120 km/h	l/100 km	5,8
Beschleunigung		
0–100 km/h	s	3,1
Höchstgeschwindigkeit	km/h	> 200