

Die neue BMW S 1000 XR. Inhaltsverzeichnis.



1. Gesamtkonzept. (Kurzfassung)	2
2. Antrieb.	7
3. Fahrwerk.	13
4. Elektrik und Elektronik.	19
5. Design und Farbkonzept.	23
6. Ausstattungsprogramm.	26
7. Motorleistung und Drehmoment.	28
8. Technische Daten.	29

1. Gesamtkonzept. Kurzfassung.



„Es ist immer schwierig einen mehrmaligen Testsieger wie die S 1000 XR mit dem Nachfolger zu toppen. Wir haben uns große Mühe gegeben und viele große und kleine Stellschrauben justiert, um die XR überall ein wenig besser zu machen.“ Ralf Mölleken,
Projektleiter Gesamtfahrzeug

Die neue BMW S 1000 XR – noch leichter, noch schneller und noch vielseitiger.

Die neue BMW S 1000 XR feiert auf der EICMA 2019 ihre Weltpremiere. Die Neuauflage des bestverkauften Adventure Sport Bikes präsentiert sich radikal leichter, wendiger und mit einer noch nie dagewesenen Spreizung zwischen Langstreckenperformance und Sport. Mit komplett neu entwickeltem Motor und Fahrwerk sowie einem Gewicht von DIN Leer 226 kg und damit ausstattungsbereinigt 10 kg weniger als das Vorgängermodell erschließt die S 1000 XR neue Dimensionen im Adventure Sport Segment. Die neue S 1000 XR schreibt die Kapitel von Sport bis Touring in neuer, eigener Weise fort und lässt keine Wünsche mehr offen – auch deshalb, weil Dynamic ESA, Fahrmodi Pro, ABS Pro & DTC, Hillstart Control Pro, ein perfekt ablesbares 6,5“ TFT inkl. Connectivity und Voll-LED-Licht serienmäßig an Bord sind.

Neu entwickelter, 5 kg leichterer Antrieb auf Basis der S 1000 RR mit angepassten Getriebeübersetzungen, nochmals gesteigerter Midrange-Power und Motor-Schleppmoment-Regelung (MSR).

Der neu entwickelte Reihenvierzylinder basiert auf dem Triebwerk der S 1000 RR und leistet hier 121 kW (165 PS) bei 11.000 min⁻¹. Das maximale Drehmoment beträgt 114 Nm bei 9.250 min⁻¹. Das Drehzahlband konnte durch einen besonders linearen Drehmomentverlauf nochmals etwas breiter, fülliger und im Sinne noch besserer Fahrbarkeit harmonischer gestaltet werden. Zur Absenkung des Geräusch- und Verbrauchsniveaus sowie des Drehzahl-niveaus insbesondere bei Landstraßentempo sind der 4., 5. und 6. Gang jetzt länger übersetzt. Neben einer leichtgängigeren und

selbstverstärkenden Anti-Hopping-Kupplung verfügt die neue S 1000 XR erstmals über eine Motor-Schleppmoment-Regelung (MSR). Elektronisch geregelt, verhindert MSR das durch abruptes Gaswegnehmen oder Zurückschalten verursachte Rutschen des Hinterrades.

Komplett neues, leichteres Fahrwerk mit direkt angelenktem Federbein sowie Dynamic ESA / Dynamic ESA Pro.

Genau wie das gesamte Fahrzeug wurde auch das Fahrwerk einer kräftigen Diät unterzogen. Rahmen und Schwinge wurden um 2,1 kg leichter; gleichzeitig übernimmt der Motor eine wesentlich stärkere mittragende Funktion als bisher. Die neue Zwei-Arm-Schwinge reduziert die ungefederte Masse um 1,6 kg und bietet dank direkter Anlenkung ein besonders sensibles Ansprechverhalten.

Bereits serienmäßig verfügt die neue S 1000 XR über das elektronische Fahrwerk BMW Motorrad Dynamic ESA (Electronic Suspension Adjustment) der neuesten Generation. Dank neuester Ventiltechnologie bietet der vielseitige Adventure Sportler ein besonders dynamisches Fahrerlebnis bei zugleich hohem Fahrkomfort. Als Sonderausstattung steht Dynamic ESA Pro mit zwei Dämpfungsmodi (Road, Dynamic) und automatischem Beladungsausgleich zur Verfügung. Erstmals bei der S 1000 XR unterstützt der dynamische Bremsassistent DBC (Dynamic Brake Control) den Fahrer außerdem zusätzlich bei Bremsmanövern.

Vier Fahrmodi sowie neueste Generation der Dynamischen Traktionskontrolle DTC und DTC Wheelie-Funktion. ABS Pro mit DBC (Dynamic Brake Control) für noch mehr Sicherheit beim Bremsen in Schräglage.

Die neue S 1000 XR verfügt serienmäßig über die vier Fahrmodi „Rain“, „Road“, „Dynamic“ und „Dynamic Pro“. Mit dem erstmals bei der S 1000 XR vollkonfigurierbaren „Dynamic Pro“-Modus stehen dabei umfangreiche Einstellmöglichkeiten zur Verfügung. Neben Gasannahme, Motorbremse, ABS-Regelung und Traktionskontrolle kann bei der neuen S 1000 XR erstmals die Wheelie-Kontrolle (inkl. des neuen Settings „Power-Wheelie“) getrennt konfiguriert werden. Stehen bereits die teillitegralen ABS-Systeme von BMW Motorrad für ein sehr hohes Maß an Performance und Sicherheit beim Bremsen in Geradeausfahrt, geht ABS Pro noch einen Schritt weiter und bietet auch bei Bremsvorgängen in Schräglage noch mehr Sicherheit.

Multifunktionale Instrumentenkombination mit 6,5 Zoll großem TFT-Display für beste Ablesbarkeit und größte Informationsvielfalt.

Die Instrumentenkombination der neuen S 1000 XR wurde ebenfalls komplett neu entwickelt. Neben einem erweiterten Funktionsumfang und

Informationsangebot wurde besonderer Wert auf eine bestmögliche Ablesbarkeit gelegt. Für eine optimale Darstellung – selbst unter schwierigen Lichtverhältnissen – wurde das Display deshalb groß gestaltet. Es bietet maßgeschneiderte Bildschirmdarstellungen für verschiedene Einsatzzwecke. Der Pure-Ride-Screen bietet beispielsweise alle notwendigen Informationen für den normalen Betrieb auf der Straße, während ein weiterer Core-Screen Anzeigen für Schräglage, Verzögerung sowie der Traktionskontrolle ermöglicht. Eine weitere mögliche Bildschirmdarstellung liefert eine Statusübersicht des Fahrzeugs. Bereits serienmäßig ist eine zweckmäßige Pfeilnavigation mit App enthalten. Die Bedienung des TFT erfolgt komfortabel vom Lenker aus über den MMC (Motorrad Multi Controller).

Neue LED-Leuchteinheiten und adaptives Kurvenlicht mit DRL in Headlight Pro als Sonderausstattung ab Werk.

Sämtliche Leuchteinheiten in der ECE Version der neuen S 1000 XR basieren auf neuester LED-Technik (US-Variante besitzt keine LED Blinker vorn). Dazu zählt neben den Blinkleuchten und der Rücklichteinheit auch der leuchtstarke Hauptscheinwerfer, mit je zwei symmetrisch angeordneten LED-Einheiten für Abblendlicht, Fernlicht und Positionslicht. Der neue LED-Scheinwerfer leuchtet die Fahrbahn nun noch besser aus als bisher. In der ab Werk erhältlichen Sonderausstattung Headlight Pro sorgt das adaptive Kurvenlicht bei Nachtfahrten für zusätzliche Sicherheit. Hierbei profitiert der Fahrer von einer besseren Ausleuchtung der Fahrbahn in Kurven. In der Sonderausstattung Headlight Pro ist auch das Tagfahrlicht DRL (Daytime Riding Light) zur besseren Erkennung des Fahrzeugs tagsüber enthalten. Ebenfalls als Sonderausstattung ab Werk verfügbar sind LED-Zusatzscheinwerfer für zusätzlich verbesserte Sicht bei Nacht und bessere Erkennbarkeit im Straßenverkehr.

Verfeinertes, noch dynamischeres Design mit optimierter Ergonomie und zwei attraktiven Farbstellungen.

Durch das neue Layout des Hauptrahmens, der Tankflanken und der Karosserieteile im Sitzbereich werden eine bessere Abstützung und ein günstigerer Knieschluß erreicht. Für eine bestmögliche Ergonomie sorgen zudem optimierte Kontaktflächen sowie ein neu definiertes Ergonomiedreieck zwischen Lenkerenden, Sitzfläche und Fußrasten.

Ihren starken Charakter unterstreicht die neue S 1000 XR mit dynamischen Proportionen und ihre Formensprache baut nach wie vor auf die einzigartige skulpturale Flächengestaltung. Dabei ergeben Lösungen aus dem Touring- und GS-Bereich in Kombination mit sportlichen Elementen eine hohe Präsenz in der Gesamterscheinung und verkörpern die weitgefächerten Einsatzmöglichkeiten.

Die neue S 1000 XR spiegelt ihren unverwechselbaren Charakter auch in zwei unterschiedlichen Farbstellungen wider: In der edlen Basisfarbe Ice Grey und der gegen Aufpreis erhältlichen, sehr dynamisch wirkenden Lackierung in Racingred/Weißaluminium.

Die Highlights der neuen BMW S 1000 XR:

- 5 kg leichter, neu entwickelter Vierzylinder-Reihenmotor auf Basis der S 1000 RR mit weiter optimierter Midrange-Power und Fahrbarkeit und neuer Getriebeabstufung im 4. - 6.Gang
- Souveränes Leistungs- und Drehmomentangebot: 121 kW (165 PS) bei 11.000 min⁻¹ und 114 Nm bei 9.250 min⁻¹.
- Kräfteschonende, lineare Drehmomentkurve: Noch bessere Fahrbarkeit über den gesamten Drehzahlbereich.
- Neu entwickeltes Fahrwerk mit „Flex Frame“, bei dem der Motor eine stärkere mittragende Funktion übernimmt.
- Deutlich verbesserte Ergonomie durch den „Flex Frame“.
- Dynamic ESA serienmäßig und Dynamic ESA Pro mit zwei Dämpfungsmodi (Road, Dynamic) und automatischem Beladungsausgleich als Sonderausstattung ab Werk.
- Neue, um 19 % leichtere Schwinge mit direkt angelenktem Federbein für noch sensibleres Ansprechverhalten.
- Dynamischer Bremsassistent DBC Dynamic Brake Control.
- Gewichtsreduzierung um 10 kg auf 226 kg (ausstattungsbereinigt) gegenüber dem Vorgängermodell.
- Neue, leichtere Abgasanlage, EU5 konform.
- Neue 6-Achsen-Sensorbox.
- Dynamische Traktionskontrolle DTC serienmäßig.
- DTC Wheelie-Funktion serienmäßig.

- Motor-Schleppmoment-Regelung MSR und Engine Brake Funktion serienmäßig.
- ABS Pro für noch mehr Sicherheit beim Bremsen, auch in Schräglage, serienmäßig. Eigener Regen-Bremsmodus mit flacher verlaufendem Bremsdruckgradient.
- Vier Fahrmodi „Rain“, „Road“, „Dynamic“ und „Dynamic Pro“ serienmäßig.
- Hillstart Control Pro serienmäßig.
- Schaltassistent Pro für schnelles Hoch- und Runterschalten ohne Kupplung als Sonderausstattung ab Werk.
- Elektronische Temporegelung als Sonderausstattung ab Werk.
- Neue Instrumentenkombination mit 6,5 Zoll großem, hervorragend abzulesendem TFT-Display und vier Bildschirmdarstellungen.
- LED-Leuchteinheiten rundum.
- Blinkleuchten mit neuer Funktion „Komfortblinken“.
- Adaptives Kurvenlicht inkl. DRL in Headlight Pro als Sonderausstattung ab Werk.
- Komplett neu gestaltete Karosserieumfänge für eine noch dynamischere Formensprache, optimierte Aerodynamik und noch besseren Wind- und Wetterschutz.
- Zum Start zwei Farben: Ice Grey und Racingred/Weißaluminium (aufpreispflichtig).
- Erweiterung des Original BMW Motorrad Zubehör und der Sonderausstattungen ab Werk
- Kofferhalter (entkoppelt) in Serie.

2. Antrieb.



„Der Motor der neuen S 1000 XR ist direkt vom Supersportler S 1000 RR abgeleitet. Die Herausforderung bei der S 1000 XR lag darin, die Ableitung aus dem Supersportaggregat der RR deutlich tourentauglicher auszulegen als den Vorgänger, ohne dabei dessen dynamische Eigenschaften bzw. Performance einzubüßen.“

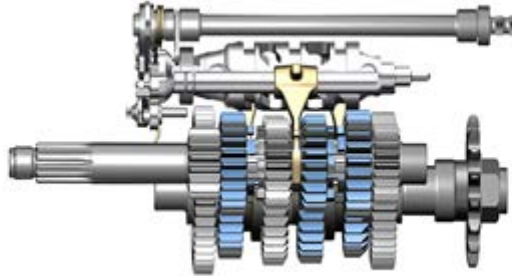
Thomas Ziemendorf, Projektverantwortlicher Antrieb Motorrad



Komplett neuer Vierzylindermotor auf Basis des RR-Triebwerks mit angepassten Getriebeübersetzungen für reduziertes Verbrauchs- und Geräuschniveau.

In der neuen S 1000 XR kommt ein komplett neu entwickelter und auf dem Triebwerk der S 1000 RR basierender wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor zum Einsatz. Seine Spitzenleistung beträgt 121 kW (165 PS) bei 11 000 min^{-1} . Das maximale Drehmoment beträgt 114 Nm und wird bei 9 250 min^{-1} erreicht. Gegenüber dem Vorgängermodell wurde die Verdichtung von 12,0 auf 12,5 angehoben. Allerdings konnte das nutzbare Drehzahlband bei der neuen XR durch einen besonders linearen Drehmomentverlauf nochmals etwas breiter, fülliger und im Sinne noch besserer Fahrbarkeit harmonischer gestaltet werden. Gegenüber dem Vorgängermodell sind der 4., 5. und 6. Gang jetzt länger übersetzt. Dies senkt das Drehzahlniveau um bis zu 8 %, ohne dabei jedoch die erlebte Dynamik zu beeinträchtigen. Zudem

konnte der Verbrauch nach WMTC im Vergleich zum Vorgänger von 6,7 auf 6,2 Liter und damit ebenfalls um 8% reduziert werden.



Weiter verbesserte Fahrbarkeit im Alltag und hohe Performance im sehr sportlichen Fahrbetrieb durch weiter optimierte Midrange-Power.

In der Praxis schlagen vor allem der besonders lineare Drehmomentverlauf und die große Durchzugskraft positiv zu Buche. So gelingt der neuen S 1000 XR noch vortrefflicher der Spagat zwischen genussvollem Touring, sportlicher Landstraßenhatz und sogar Abstechern auf die Rennstrecke für schnelle Runden. Der neue Motor der S 1000 XR geht im unteren und mittleren Drehzahlbereich nochmals etwas souveräner zu Werke als sein ohnehin nicht schwächerer Vorgänger und erlaubt auf allen Terrains eine noch souveränere Fahrweise als bisher.

Deutlich leichter und kompakterer Grundmotor mit bewährter Vierventiltechnik, hohlgebohrten Stahl-Einlassventilen und drehzahlfesten Schleppebeln.

Je Brennraum kommen vier Ventile aus Stahl zum Einsatz. Die Schäfte der Einlassventile sind zudem hohlgebohrt, was sich in einer Gewichtsersparnis niederschlägt. Die Betätigung der Ventile erfolgt wie gewohnt über leichte, drehzahlfeste und DLC-beschichtete Schleppebel, die gegenüber dem Vorgänger jedoch um 25 % (8 statt 11 g) leichter gestaltet werden konnten.

Wie bisher sind die in die obere Motorgehäusehälfte integrierten Zylinderlaufbahnen im Sinne reduzierter Reibleistung poliergleitgehont. In Analogie zum Vorgänger nimmt die obere Gehäusehälfte auch das leichte und kompakte Sechsganggetriebe auf, dessen Schaltpräzision nochmals verbessert werden konnte. Die Bedienkraft konnte gegenüber dem Vorgängermodell durch die selbstverstärkende Anti-hopping-Kupplung um 20 N auf 65 N reduziert werden.

Gegenüber dem bereits sehr leichten Grundmotor des Vorgängermodells konnte das Triebwerk der neuen S 1000 XR nochmals deutlich leichter und kompakter gestaltet werden. Verantwortlich dafür sind neben dem neu konstruierten Motorgehäuse auch weitere Gewichtsreduzierungen im Bereich der übrigen Motorkomponenten. So erfolgt der Antrieb der Nockenwellen jetzt direkt von der Kurbelwelle aus und es konnte auf das bisherige Zwischenrad verzichtet werden. Das Vorgelege zur Drehzahlhalbierung befindet sich nun direkt im Zylinderkopf. Außerdem wurden Öl- und Wasserpumpe zu einem kompakten Modul zusammengefasst. Dies lässt den neuen Motor noch aufgeräumter erscheinen. Auch die Verschlauchung des Wasser- und Öl-Kühlkreislaufes konnte bei der Neukonstruktion auf ein Minimum reduziert und zudem sehr sturzunempfindlich gestaltet werden. Zur Reduzierung der Baubreite um mehr als 12 mm gegenüber dem Vorgängertriebwerk befindet sich auf der Kurbelwelle nun nur noch ein Zahnrad, da das Vorgelege des Anlassers direkt in das Kupplungs- beziehungsweise Primärzahnrad eingreift. Der Anlasser wurde auf der Gehäuseoberseite hinter den Zylindern integriert. Die Erkennung der Kurbelwellenposition erfolgt nun über die Lichtmaschine. Im Sinne einer verringerten Bauhöhe des Motors reduzierte sich zudem die Länge der aus Vergütungsstahl gefertigten Pleuel um 4 mm auf 99 mm. Gleichzeitig wiegen die Pleuel 10 % weniger als beim Vorgänger.

Aufgrund dieser umfassenden Maßnahmen bringt das neue Triebwerk insgesamt 5 kg weniger auf die Waage als der Motor des Vorgängermodells.

Die Ölversorgung erfolgt wie bisher in Form einer Nasssumpfschmierung, jedoch wurde der Ölwannekiel zu Gunsten noch höherer Absaugbarkeit deutlich tiefer gezogen.

Neu berechnete Nockenprofile und optimiertes Ansaugsystem für optimale Drehmomentdarstellung.

Mit dem Ziel einer bestmöglichen Drehmomentdarstellung und eines möglichst linearen Drehmomentverlaufs verfügt die neue S 1000 XR ihrem Einsatzspektrum entsprechend über neu berechnete Nockenprofile. Dem Ziel, die Fahrbarkeit gerade in dem auf der Landstraße wichtigen unteren und mittleren Drehzahlbereich weiter zu verbessern, erfuhr auch das Ansaugsystem Optimierungen. Natürlich besitzt auch die neue S 1000 XR das bewährte BMW Voll-E-Gas-System, also einen „elektronischen Gasgriff“. Im Fahrbetrieb geht dies mit angenehm geringen Bedienkräften des Gasgriffs und einer perfekten Dosierbarkeit des Motors einher. Nach wie vor erfolgt die Gemischaufbereitung über eine vollsequenzielle, zylinderselektive Kraftstoffeinspritzung mit zwei Einspritzdüsen pro Zylinder. Die Airbox sowie die Luftzuführung wurden neu konzipiert. In Verbindung mit den neu

gestalteten Einlasskanälen konnten Füllung und Ladungswechsel damit noch effektiver gestaltet werden.

Motor-Schleppmoment-Regelung MSR.

Neben einer Anti-Hopping-Kupplung verfügt die neue S 1000 XR erstmals über eine Motor-Schleppmoment-Regelung (MSR). Elektronisch geregelt, verhindert MSR das durch abruptes Gaswegnehmen oder Zurückschalten verursachte Rutschen des Hinterrades. Eine Anti-Hopping-Kupplung öffnet ab einer mechanisch vorgegebenen Schwelle die Kupplung, um ein Stempeln des Hinterrades – etwa beim Zurückschalten – zu verhindern. Liegt das verfügbare Haftungsvermögen des Reifens jedoch unterhalb dieser Öffnungsschwelle, zum Beispiel bei Nässe, dann könnte das Hinterrad auf Grund des Motorschleppmoments dennoch die Haftreibungsgrenze überschreiten und rutschen.

Dank des serienmäßigen MSR erkennt die neue S 1000 XR diese Gefahr frühzeitig. Fahrmodusabhängig werden die Drosselklappen im Millisekundenbereich so weit geöffnet, dass das Schleppmoment passend reduziert wird, um das Hinterrad im Haftreibungsbereich zu halten. Für den Fahrer ergibt sich dadurch nochmals mehr Sicherheit, gerade bei schlüpfriger Fahrbahnbeschaffenheit.

Komplett neue, leichtere Abgasanlage mit Vorschalldämpfer und kurzem, kompakten Endschalldämpfer für angenehmes Geräuschverhalten.

Das übergeordnete Ziel, die neue S 1000 XR im Hinblick auf die Fahrdynamik weiter zu steigern und insbesondere Fahrzeuggewicht deutlich zu reduzieren, verfolgten die BMW Motorrad Entwickler auch bei der Konstruktion der neuen Abgasanlage.

Sie wurde ebenfalls völlig neu gezeichnet, ist wie bisher aus Edelstahl gefertigt und verfügt über zwei Drei-Wege-Katalysatoren. Neben verbesserten Leistungsdaten und einem angenehmeren Klangbild sowie reduziertem Geräuschniveau bei komfortorientiertem Fahren sowie bei Konstantfahrt ermöglichte die neue Abgasanlage gegenüber dem Vorgängermodell auch eine Gewichtseinsparung um rund 1,2 kg oder 10 %.

Fahrmodi „Rain“, „Road“, „Dynamic“ und „Dynamic Pro“ sowie neueste Generation der Dynamischen Traktionskontrolle DTC und DTC Wheelie-Funktion mit 6-Achsen-Sensorbox.

Die neue S 1000 XR verfügt über die vier Fahrmodi „Rain“, „Road“, „Dynamic“ und „Dynamic Pro“. Mit dem erstmals bei der S 1000 XR vollkonfigurierbaren „Dynamic Pro“-Modus stehen dabei besonders umfangreiche Einstellmöglichkeiten zur Verfügung und als Neuerung verfügt die S 1000 XR nun über die Funktionen „Engine Brake“ in Verbindung mit der Motor-Schleppmoment-Regelung MSR. Außerdem besitzt die neue S 1000 XR die neueste Generation der Dynamischen Traktionskontrolle DTC. Die neue 6-Achsen-Sensorbox erfasst nun auch die Nickrate, wovon die in der World Superbike bewährte schräglagenabhängige Traktionskontrolle DTC maßgeblich profitiert. Mit 100 Regelintervallen pro Sekunde arbeitet sie noch feinfühlicher und präziser für höchste Performance.

Zudem lässt sich im Modus „Dynamic Pro“ das Wheelie-Verhalten verändern. Während in den Standard-Modi die Vorderrad-Abhebeerkenung die Unterdrückung beziehungsweise Begrenzung von Wheelies mit dem Ziel maximaler Beschleunigung bewirkt, ermöglicht die Einstellung „Power Wheelie“ auch das aktiv herbeigeführte Abheben des Vorderrads.

Zwei einstellbare Gaskennlinien für optimales Ansprechverhalten. „Engine Brake“ mit Motor-Schleppmoment-Regelung MSR.

Bereits serienmäßig verfügt die neue S 1000 XR über zwei Gaskennlinien, die fest mit den jeweiligen Fahrmodi „Rain“, „Road“, „Dynamic“ und „Dynamic Pro“ verknüpft sind:

- Rain: Gasannahme weich, Antriebsmoment in den Gängen 1 bis 3 reduziert.
- Road: Gasannahme optimal, Antriebsmoment in den Gängen 1 und 2 reduziert.
- Dynamic: Gasannahme optimal, Antriebsmoment in den Gängen 1 und 2 reduziert.
- Dynamic Pro: Gasannahme optimal, maximales Antriebsmoment in allen Gängen. Zusätzlich bietet sich hier die Möglichkeit, das maximale Antriebsmoment in allen Gängen mit einer weichen Gasannahme zu verknüpfen.

Die Funktion „Engine Brake“ in Verbindung mit der Motor-Schleppmoment-Regelung MSR verfügt über drei Settings:

- Rain: Motorbremsmoment und MSR maximal.
- Road: Motorbremsmoment und MSR maximal.

- Dynamic: Motorbremsmoment und MSR medium.
- Dynamic Pro: Motorbremsmoment und MSR medium. Zusätzlich bietet sich hier die Möglichkeit, das Motorbremsmoment und die MSR minimal einzustellen.

Hill Start Control Pro serienmäßig für komfortables Anfahren an Steigungen.

Bereits serienmäßig verfügt die neue XR über die Funktion Hill Start Control Pro für einfacheres Anfahren am Berg. Über das Einstellmenü kann die Zusatzfunktion deaktiviert sowie manuell oder automatisch aktiviert werden. Bei Einstellung „Auto HSC“ wird die Haltebremse am Gefälle (größer +/- 5 %) nach dem Stillstand des Motorrads automatisch aktiv. Bei Einstellung „Manuell“ erfolgt dies nach kurzer Betätigung des Hand- oder Fußbremshebels.

Schaltassistent Pro für schnelles Hoch- und Herunterschalten ohne Kupplung.

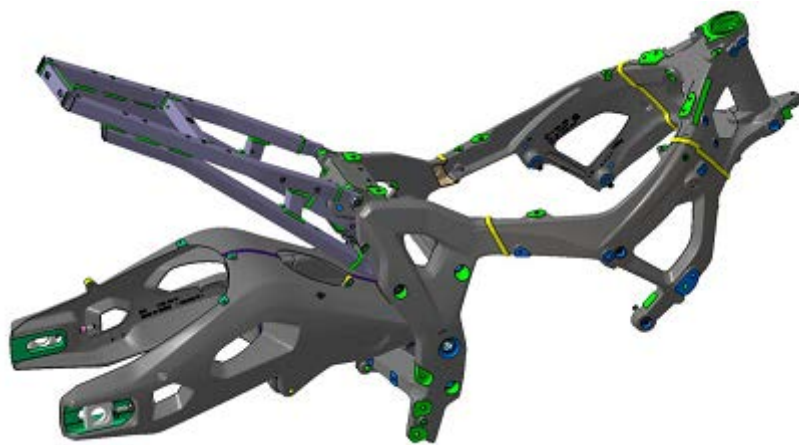
Der Schaltassistent Pro ermöglicht das Hochschalten ohne Kupplungs- betätigung und bietet damit perfekte Beschleunigung nahezu ohne Zugkraftunterbrechung. Zudem erlaubt er auch das Herunterschalten ohne Kupplungs- oder Drosselklappenbetätigung in den fahrrelevanten Last- und Drehzahlbereichen. Damit sind sehr schnelle Schaltvorgänge möglich und die Kupplungs- betätigung reduziert sich auf ein Minimum.

3. Fahrwerk.



„Das Hauptziel beim neuen XR-Fahrwerk war es, eine weiter gesteigerte Fahrdynamik bei einer deutlichen Gewichtsreduzierung gegenüber dem Vorgänger zu entwickeln. Mit dem neuen Hauptrahmen, der den Motor nun noch stärker als bisher tragend integriert, und vielen Detailoptimierungen, konnten wir diesen hohen Anspruch umsetzen.“ Daic Dalibor, Projektverantwortlicher Fahrwerk Motorrad

Die Neuentwicklung der S 1000 XR spiegelt sich nicht nur in der komplett neu entwickelten Antriebstechnik wider. Vielmehr resultieren noch mehr Fahrdynamik und Fahrspaß gegenüber dem Vorgänger zu einem ganz wesentlichen Teil auch aus dem komplett neu konstruierten Fahrwerk. Dabei kommt dem optimalen Zusammenspiel von Rahmenkonstruktion und Motor als tragendem Element eine Schlüsselfunktion zu.



Neuer, deutlich leichter „Flex Frame“-Rahmen, der den Motor stärker mittragend in den Rahmen integriert.

Herzstück des Fahrwerks der neuen S 1000 XR bildet nach wie vor ein aus Aluminium gefertigter Brückenrahmen, dessen Layout gegenüber dem Vorgänger jedoch drastisch geändert wurde. Nach wie vor ist der Hauptrahmen als Schweißkonstruktion aus vier im Kokillengussverfahren gefertigten Elementen ausgeführt und integriert den wie bisher um 32 Grad nach vorn geneigten Motor nun noch stärker als bisher als mittragendes Element.

Mit dem Ziel einer signifikanten Gewichtsreduzierung wurden die beiden Rahmenoberzüge, die Lenkkopfpartie sowie die Motoraufnahmen jedoch so gestaltet, dass dem Motor nun eine wesentlich stärkere tragende Funktion als bisher zukommt.

Diesem erhöhten Anteil des Triebwerks innerhalb des Fahrwerksverbundes ist die Gewichtseinsparung am Rahmen von rund 2 % geschuldet. Maßgabe bei der Konstruktion des neuen Hauptrahmens war es zudem, die Krafteinleitung in die Motorstruktur direkt und auf kürzest möglichen Wegen zu realisieren. Neu und nochmals leichter fällt auch der Heckrahmen der neuen S 1000 XR aus, der rund 9 % weniger auf die Waage bringt. Zudem wurde der Gesamtverbund aus Hauptrahmen, Heckrahmen und Schwinge hinsichtlich eines optimalen Wechselspiels aus Steifigkeit und Flexibilität neu berechnet, daher auch die Bezeichnung Flex Frame.

Die umfangreichen Maßnahmen zur Gewichtsreduzierung bei der neuen S 1000 XR schlagen sich in einem DIN Leergewicht von 226 kg nieder.

Optimierte Ergonomie und Komfort durch schmaleren Rahmen, vorderradorientiertere Sitzposition und schwingungsentkoppelten Lenker mit verringerter Breite.

Weitere Vorteile bietet der neue Rahmen aufgrund seiner sehr schmalen Gestaltung. Dadurch reduziert sich die Fahrzeugbreite im Bereich des für guten Knieschluss relevanten Teils deutlich. Der Fahrer profitiert von einer deutlich geringeren Spreizung seiner Oberschenkel und damit von einer noch entspannteren Fahrhaltung. Gegenüber dem Vorgängermodell rückt der Fahrer zudem um 20 mm weiter nach vorn, was eine noch aktivere und gleichzeitig entspanntere Fahrhaltung ermöglicht. Noch besseres Feedback vom Vorderrad und nicht zuletzt eine optimierte Gewichtsverteilung sind weitere Vorteile.

In ergonomischer Hinsicht profitiert die neue S 1000 XR von dem um 30 mm schmaleren Lenker. Ohne auf die souveräne, Adventure-typische Fahrhaltung verzichten zu müssen, verschafft die geringere Lenkerbreite insbesondere beim Rangieren kleineren Fahrern deutliche Vorteile. Völlig neu konstruiert wurde die Schwingungsentkoppelung des Lenkers. Die neuen Lenkerklemmböcke verfügen über eingepresste Gummibuchsen, die eine deutlich wirksamere Entkopplung bieten, ohne dabei jedoch die Lenkpräzision und Zielgenauigkeit zu beeinträchtigen.



Neue Fahrwerksgeometrie für noch besseres Handling, Fahrpräzision, Traktion und Feedback.

Bei der Fahrwerksentwicklung der neuen XR lauteten die primären Zielsetzungen, Handlichkeit, Feedback und Fahrpräzision weiter zu steigern und den mechanischen Grip des Hinterrads zu erhöhen. So wurde der Lenkkopfwinkel bei entsprechend angepasstem Offset der Gabelbrücken von 64,5° auf nun 65,1° verändert und damit steiler gestellt. Der Nachlauf verkleinerte sich auf 116 mm (vorher 117 mm). Gleichzeitig erfolgte eine Verlängerung des Radstands auf nunmehr 1.552 mm.

Mit der neuen Fahrwerksgeometrie einher geht auch eine verbesserte, klarere Rückmeldung sowohl von der Front als auch von der Hinterradföhrung. Zudem bietet die neue S 1000 XR optimierte Handling-Qualitäten und fährt sich noch präziser und zielgenauer.

Neue, leichtere Hinterradföhrung mit direkt angelenktem Federbein und Zweiarmschwinge.

Mit dem Ziel, die Fahrwerksqualitäten weiter zu schärfen, wurde auch Hand an die Hinterradföhrung gelegt. So wurde die Schwinge ebenfalls komplett neu konstruiert und ist als Kokillengussteil aus zwei verschweißten Hälften gefertigt. Sie bringt mit 6,6 kg zudem 20 % weniger Gewicht als bisher auf die Waage. Das Federbein wird nun direkt von der Schwinge angelenkt. Dies resultiert in einer Verringerung der ungefederten Massen sowie reduzierter Reibung und damit in einem besseren Verlauf der Progression, sensiblerem Ansprechverhalten und gesteigertem Komfort. Der Gesamtfederweg an der Hinterachse beträgt 150 mm (bisher 140 mm). Dem hohen fahrdynamischen Anspruch wird die neue S 1000 XR auch bei der Vorderradföhrung in Form einer Upside-Down-Gabel gerecht. Der Gesamtfederweg beträgt auch hier komfortable 150 mm.

Dynamic ESA (Electronic Suspension Adjustment) für optimale Fahrdynamik in allen Situationen serienmäßig. Dynamic ESA Pro als Sonderausstattung ab Werk.



Das elektronische Fahrwerk BMW Motorrad Dynamic ESA (Electronic Suspension Adjustment) der neuesten Generation verhilft der neuen S 1000 XR zu einem besonders dynamischen Fahrerlebnis und hohem Fahrkomfort. Gegenüber

konventionellen, also nicht elektronisch geregelten Fahrwerken erschließt Dynamic ESA völlig neue Dimensionen hinsichtlich Fahrsicherheit, Performance und Komfort, da die Dämpfung abhängig von Fahrzustand und Fahrmanövern automatisch den Gegebenheiten angepasst wird. Dabei steht ein Dämpfungsmodus (Road) zur Verfügung und die Beladungswahl erfolgt manuell (Fahrer / Fahrer + Gepäck / Fahrer + Beifahrer).

Bei dem als Sonderausstattung ab Werk konfigurierbaren Dynamic ESA Pro stehen hingegen zwei Dämpfungsmodi (Road, Dynamic) zur Verfügung und der Beladungsausgleich erfolgt automatisch. Zusätzlich bietet Dynamic ESA Pro ein sogenanntes „Min“-Setting für minimale Federvorspannung. Damit einher geht die niedrigste mögliche Fahrlage, was beispielsweise Vorteile beim Aufrichten des Motorrads von der Seitenstütze bei Soziusbetrieb bringen kann.

Sowohl Dynamic ESA als auch Dynamic ESA Pro arbeiten mit völlig neu konstruierten Dämpfer-Ventilen. Sie ermöglichen bereits in der vorkonfigurierten Basisausstattung Dynamik ESA ein deutlich sensibleres Ansprechen der Federelemente und überzeugen im Vergleich zum Vorgänger mit einem merklichen Zugewinn an Komfort. Die neue Ventiltechnologie basiert auf einem konventionellen Shim-Paket wie im Rennsport. Dadurch lassen sich eine geringe Druckstufe (wichtig für Komfort) und eine straffe Zugstufe (wichtig, um Aufbauschwingungen zu unterbinden) realisieren. Parallel schaltet sich das elektronische Dämpfungsventil in Echtzeit (Taktzeit: 10 ms) als Bypass hinzu, um abhängig vom aktuellen Fahrmanöver, Verzögerung, Beschleunigung, Schräglage etc. die in diesem Moment optimale Dämpfung zu erreichen. Gleichzeitig wurden auch spürbare Verbesserungen im Bereich der Reibungsminderung zur Erhöhung der Sensibilität erzielt. Größere Kolbendurchmesser, mehr Ölvolumen, geringere Systemdrücke, optimierte Gleitbeschichtungen und die bereits erwähnte neue Schwinge mit Direktanlenkung sorgen dafür, dass das Anfedern so sanft wie nie zuvor erfolgt.

Mit Dynamic ESA Pro erweitert sich der Regelbereich der Dämpfung auf das Maximum und der „Dynamic“-Modus stellt für besonders hohe Fahrdynamik eine straffe Dämpfung bereit. Dynamic ESA Pro kann nicht nur als Sonderausstattung geordert, sondern gegebenenfalls später auch als Zubehör beim BMW Motorrad Händler nachgerüstet werden.

Leichte Gussräder, ABS Pro in optimierter Abstimmung und Dynamischer Bremsassistent DBC Dynamic Brake Control für größtmögliche Performance und Sicherheit beim Bremsen.

Im Sinne der Gewichtsreduzierung profitiert die neue S 1000 XR von den 17-Zoll-Leichtmetallrädern, wie sie auch bei der S 1000 RR zum Einsatz kommen. Gegenüber dem Vorgänger bringt der neue Radsatz rund 1,8 kg oder umgerechnet 17 % weniger auf die Waage. Die reduzierten rotatorischen Massen schlagen sich in optimierten Handlingqualitäten nieder. Im Rahmen der Sonderausstattung sind neben den Aluminium-Gussrädern auch nochmals leichtere M Schmiederäder erhältlich. Für beide Radtypen ist als Sonderausstattung ab Werk zudem die Reifendruckkontrolle RDC verfügbar.

Die neue S 1000 XR verfügt über eine souverän arbeitende Bremsanlage. Vorne agieren zwei radial angeschlagene Vierkolben-Festsattelzangen in Verbindung mit 320 mm-Stahlbrems­scheiben und einer Dicke von 4,5 mm. In Summe bringen die vorderen Brems­scheiben rund 0,5 kg weniger auf die Waage und leisten damit einen weiteren wichtigen Beitrag zur Gewichtsreduzierung. Hinten sorgt ein Zweikolben-Schwimmsattel zusammen mit einer 265 mm-Stahlbrems­scheibe für Verzögerung.

Das nun serienmäßige ABS Pro der neuen S 1000 XR bietet nicht nur beim Bremsen in Geradeausfahrt, sondern auch bei Bremsvorgängen in Kurven größtmögliche Sicherheit. ABS Pro kann selbst bei schneller Bremsbetätigung in Schräglage das Blockieren der Räder verhindern und reduziert so insbesondere bei Schreckbremsungen die Sturzgefahr in Schräglage. In den Fahrmodi „Rain“, „Road“ und „Dynamic“ ist die Charakteristik von ABS Pro resident hinterlegt. Im Modus „Dynamic Pro“ ist die Funktion hingegen fünffach einstellbar. Als Novum bei der S 1000 XR lässt sich die Hinterrad-Regelung im Modus „Dynamic Pro“ deaktivieren, beispielsweise für Anbremsdrifts. Als weitere Neuerung besitzt die S 1000 XR einen eigenen Regen-Bremsmodus. Während die Modi „Rain“ und „Road“ bisher noch identisch waren, verläuft der Bremsdruckgradient im Modus „Rain“ jetzt etwas flacher, und die maximale Verzögerung ist um 0,1 m/s² geringer.

Erstmals bei der S 1000 XR unterstützt der Dynamische Bremsassistent DBC Dynamic Brake Control den Fahrer zusätzlich bei Bremsmanövern. DBC bietet mehr Sicherheit beim Bremsen auch in schwierigen Situationen durch Vermeidung einer unbeabsichtigten Gasbetätigung. Sobald bei einer Bremsung die Sensorbox einen gewissen Verzögerungswert liefert, wird ein gleichzeitiger Beschleunigungswunsch des Fahrers als unplausibel erkannt

und ein Öffnen der Drosselklappen unterbunden. Dadurch bleibt das Motorrad stabil und der Bremsweg wird verkürzt.

4. Elektrik und Elektronik.



„Das neue 6,5-Zoll große TFT-Display bietet eine Darstellungs- und Informationsqualität, die in diesem Segment ihresgleichen sucht. Die Ablesbarkeit und Bedienung sind von bisher nicht gekannter Güte und das Angebot an abrufbaren Informationen lässt keine Wünsche offen.“ Anton Dötterböck, Projektverantwortlicher Elektrik Motorrad

Neue Instrumentenkombination in Form eines großen, perfekt ablesbaren 6,5-Zoll-TFT-Displays mit unerreichter Informationsvielfalt und Ablesbarkeit.

Die neue S 1000 XR übernimmt das 6,5-Zoll-TFT-Display, wie es auch in der S 1000 RR zum Einsatz kommt. In der Instrumentenkombination der neuen S 1000 XR mit verschiedenen Screen-Darstellungen kann der Fahrer die Darstellung seinen Bedürfnissen entsprechend wählen. Die neue Instrumentenkombination wurde auf der bestehenden Plattform der S 1000 RR weiterentwickelt und dem Einsatzzweck der S 1000 XR angepasst.



Wie bei der Ausführung für den Supersportler sind die Informationsvielfalt, Darstellungsqualität und nicht zuletzt die Bedienerfreundlichkeit der neuen Instrumentenkombination derzeit unerreicht. Bereits serienmäßig verfügt die neue S 1000 XR in Verbindung mit der BMW Motorrad Connectivity App über eine zweckmäßige Pfeilnavigation mit multipler Wegpunktführung im Display.

Neben einem erweiterten Funktionsumfang und Informationsangebot legen die BMW Motorrad Entwickler insbesondere Wert auf eine bestmögliche Ablesbarkeit des 6,5 Zoll großen TFT-Displays. Für eine optimale Darstellung – selbst unter schwierigen Lichtverhältnissen – wurde das Display deshalb groß und damit gut ablesbar gestaltet. Es ist mit dem Multi Controller (MMC)

an der linken Lenkerarmatur verknüpft und lässt sich hierüber schnell, sicher und komfortabel bedienen.

Das neue TFT-Display bietet maßgeschneiderte Bildschirmdarstellungen für verschiedene Einsatzzwecke. Der Pure-Ride-Screen bietet beispielsweise alle notwendigen Informationen für den normalen Betrieb auf der Straße, während ein weiterer Core-Screen die Anzeigen für Schräglage, Verzögerung sowie Traktionskontrolle sichtbar macht. Eine weitere nützliche Information liefert der dynamische rote Drehzahlbereich. Hierbei beginnt der rote Bereich des Drehzahlmessers bei kaltem Motor bei unter $6\,000\text{ min}^{-1}$ und erhöht sich mit fortschreitendem Warmlaufen auf den Soll-Wert $11\,000\text{ min}^{-1}$. Der Drehzahlmesser wird im Core Screen in Form eines Balkendiagramms dargestellt, im Sport Screen als Rundinstrument. Eine weitere mögliche Bildschirmdarstellung liefert auf Wunsch schließlich eine Statusübersicht des Fahrzeugs mit den wichtigsten Meldungen inklusive der Reifendruckkontrolle RDC.

Neben der digitalen Anzeige von Geschwindigkeit, Drehzahl, gewählten Fahrmodi, Einstellungen für ABS Pro, DTC sowie Dynamic ESA/Dynamic ESA Pro und den Menüs lassen sich (abhängig von vorhandener Sonderausstattung) über das Display vielfältige Informationen abrufen, zum Beispiel:

- Aktuell gefahrene Schräglage links/rechts.
- Maximal erzielte Schräglage links/rechts.
- Aktuell erzielte Verzögerung in m/s^2 .
- Maximal erzielte Verzögerung in m/s^2 .
- Drehmomentreduzierung durch DTC.
- Speedwarning (Anzeige „SPEED“ bei Überschreitung einer vorab festgelegten Geschwindigkeit).
- Durchschnittsgeschwindigkeit.
- Durchschnittsverbrauch.
- Trip 1 und 2.
- Restreichweite.
- Gesamtkilometer.
- Tankfüllstand.

Neue, noch leistungsfähigere LED-Leuchteinheiten rundum. Blinkleuchten mit neuer Funktion „Komfortblinken“. LED-Zusatzscheinwerfer sowie Headlight Pro mit adaptivem Kurvenlicht und Tagfahrlicht-Ikone als Sonderausstattung ab Werk.



Sämtliche Leuchteinheiten in der ECE Version der neuen S 1000 XR basieren auf neuester LED-Technik (US-Variante besitzt keine LED Blinker vorn). Dazu zählt der leuchtstarke Hauptscheinwerfer, mit je zwei symmetrisch angeordneten LED-Einheiten für Abblendlicht, Fernlicht und Positionslicht. Auch die Blinkleuchten vorne sowie die vom Supersportler S 1000 RR übernommene Rückleuchteneinheit inklusive Blinkleuchten sowie die Instrumentenkombination mit ihren Kontrollleuchten bauen auf LED-Technik. Nach der Devise „all in one“ bilden der Kennzeichenträger und die Blink- und Kennzeichenleuchten hierbei eine Einheit. Zudem wurde die Funktion von Brems- und Schlusslicht nun in die Blinkleuchten integriert. Die C-förmige Heckleuchten-Signatur macht die XR auch im Nachterscheinungsbild auf den ersten Blick als BMW erkennbar.

Der neue LED-Scheinwerfer gibt der S 1000 XR nicht nur einen höchst dynamischen Look, sondern leuchtet die Fahrbahn nun noch besser aus als bisher. Die integrierten Positionslichter verstärken dabei das unverwechselbare Erscheinungsbild. In der Sonderausstattung Headlight Pro (nur ECE Version) ist ein spezielles Tagfahrlicht DRL (Daytime Riding Light) enthalten. Eine neue Funktion stellt das „Komfortblinken“ dar. Hierbei wird der Blinker geschwindigkeitsabhängig automatisch zurückgesetzt.

Noch mehr Sicherheit in der Nacht bietet das adaptive Kurvenlicht Headlight Pro als Sonderausstattung ab Werk. Hierbei werden die beiden Scheinwerfersegmente jeweils um ein adaptives Kurvenlichtelement ergänzt, wobei das linke Element Linkskurven ausleuchtet und das rechte Element Rechtskurven. Dabei profitiert der Fahrer von einer insgesamt noch besseren Ausleuchtung der Fahrbahn in Kurven und fährt damit bei Dunkelheit noch sicherer.

Ebenfalls als Sonderausstattung ab Werk verfügbar sind zwei links und rechts, etwa auf Höhe der Kurbelwelle montierte LED-Zusatzscheinwerfer für noch bessere Sicht bei Nacht und Erkennbarkeit im Straßenverkehr.

5. Design und Farbkonzept.



„Die zweite Generation der S 1000 XR ist deutlich maskuliner und schärfer gezeichnet. Scharfe Kanten und betonte Sicken bringen die Präzision der Maschine auch optisch klar zur Geltung.“ Andreas Martin, Designer S 1000 XR

Sport, Tour und Abenteuer stylistisch vereint by BMW Motorrad.

Ihre Rolle als Multitalent für Sport, Tour und Abenteuer verkörpert die neue S 1000 XR auch formensprachlich. Sie vereint die starken Charaktere und souveränen Qualitäten aus den GS, Touring- und Sportsegmenten von BMW Motorrad zu einer einzigartigen Synthese: Adventure Sport. Damit positioniert sie sich als vielseitiger Charakter und kombiniert Elemente einer BMW GS mit Supersportgenen, sowie der sprichwörtlichen BMW Motorrad Tourentauglichkeit. In der neuen S 1000 XR vereinen sich Charakterstärken und Qualitäten aus jedem dieser drei Bereiche zu einer einzigartigen Kombination aus Emotion und Funktion.

Komplett neue Karosserieumfänge mit einzigartigem, dynamischem Design und optimiertem Wind- und Wetterschutz.

Ihren starken Charakter unterstreicht die neue S 1000 XR mit noch dynamischeren Proportionen und baut nach wie vor auf die einzigartige skulpturale Flächengestaltung. Dabei ergeben Lösungen aus dem Touring- und GS-Bereich in Kombination mit sportlichen Elementen eine hohe Präsenz in der Gesamterscheinung und verkörpern die universellen Qualitäten und weitgefächerten Einsatzmöglichkeiten. Der dynamische Auftritt der neuen S 1000 XR wird von kontrastreich gestalteten Design-Umfängen unterstützt. Noch mehr als beim Vorgängermodell führt dieses sogenannte Layering zu einer beeindruckenden Plastizität und Dreidimensionalität der Verkleidungsumfänge. Zusätzlich unterstreichen die dynamisch gestalteten Seitenverkleidungsteile die sportliche Attitüde der neuen S 1000 XR. In Verbindung mit der schlanken Linienführung werden die Leichtigkeit und Agilität der neuen S 1000 XR deutlich betont.

Der besondere Charakter der neuen S 1000 XR aus Sport, Tour und Abenteuer sowie die emotionale Ansprache und Vielseitigkeit finden sich in nahezu jedem Designelement wieder und liefern ein beeindruckendes Statement. Weiterentwickelte Elemente aus der BMW Motorrad GS Familie wie die Flyline, der angedeutete legendäre „Schnabel“ und die

vergleichsweise üppigen Federwege und hohe Bodenfreiheit verleihen der neuen S 1000 XR einen robusten und gleichermaßen komfortablen Auftritt, wie er gemeinhin Adventure Bikes vorbehalten bleibt. In Kombination mit der aufrechten Fahrhaltung und dem intelligenten Stauraumkonzept kommen auf diese Weise auch die sprichwörtlichen BMW Motorrad Touringqualitäten nicht zu kurz. So verfügt die neue S 1000 XR beispielsweise über ein Mautkartenfach im Tankcover, das sich auch mit Handschuhen zuverlässig bedienen lässt. Weiteren Stauraum bietet ein 1,8 Liter großes Fach unter dem Soziussitzplatz.

Für eine optimierte Aerodynamik und einen deutlich verbesserten Fahrerschutz sorgt ein schmaler Knieschluss im Tankbereich, wo Oberschenkel und Schienbein jetzt noch besser vor Wind und Wetter geschützt sind. Auch im Bauch-, Oberkörper- und Schulterbereich erzielt die neue S 1000 XR hier noch bessere Schutzeigenschaften gegenüber dem Vorgänger. Eine neue, kinderleicht zu bedienende Windschildverstellung erlaubt zudem das Rasten des Windschilds in zwei Positionen – auch während der Fahrt. Reduzierte Turbulenzen im Helmbereich von Fahrer und Beifahrer sind ein weiterer positiver Effekt des neu gestalteten Windschilds. Den Wunsch nach noch mehr Windschutz erfüllt das als Sonderausstattung erhältliche, um 50 mm höhere Komfortwindschild.

Gleichermaßen dynamisches und funktionelles Design mit hochwertigen Details.

Die beiden Scheinwerferelemente der neuen S 1000 XR sind in U-Form angeordnet und zeichnen eine symmetrische Erscheinung. Die Symmetrie ist eine Anleihe an die neue S 1000 RR, aber eigenständig interpretiert und betont so die Performance des Reihenvierzylinders.

Die schlank und leicht gestaltete Heckpartie steigt dynamisch nach hinten an und bringt die Agilität und Wendigkeit der neuen S 1000 XR auch optisch zum Ausdruck. Der ebenfalls komplett neu gestaltete Endschalldämpfer ermöglicht nicht nur große Schräglagenfreiheit, sondern folgt einer noch sportlicheren, dynamischeren Formensprache. Wie bisher gestattet er das Anbringen von neuen Seitenkoffern mit optimalem Stauvolumen. Dabei ist der Heckrahmen dafür ausgelegt, nicht nur die Seitenkoffer, sondern auch eine Gepäckbrücke aufzunehmen – bewährte Stauraumlösungen aus dem Touringsegment von BMW Motorrad für die Lust an Sport und Abenteuer. Eine technische Besonderheit stellt dabei die schwimmende Aufhängung der Seitenkoffer an einem neuen, selbstzentrierenden Halter aus leichtem Magnesium dar, was insbesondere bei hohen Geschwindigkeiten für eine perfekte Fahrstabilität sorgt.

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.

Zwei Farb- und Oberflächenvarianten für verschiedene, aber dennoch starke Adventure Sport Charaktere.

Die neue S 1000 XR spiegelt ihren unverwechselbaren Charakter auch in zwei unterschiedlichen Farbstellungen wider: In der Basisfarbe Ice Grey und der gegen Aufpreis erhältlichen Lackierung in Racingred/Weißaluminium metallic matt.

Ice Grey: In der Farbstellung Ice Grey betont die neue S 1000 XR vor allem ihre dynamischen Touringeigenschaften. In Verbindung mit schwarzen Kontrastflächen tritt die neue S 1000 XR dazu besonders edel auf.

Racingred/Weißaluminium: In dieser Farbkombination signalisiert die neue S 1000 XR ihre sportliche DNA. Mit kräftigem Rot und schwarzen Kontrastflächen fordert die neue S 1000 XR in diesem Outfit zu dynamischer Fahrweise auf und das im Kontrastlack Weißaluminium gehaltene Seitenteil unterstreicht die sportlichen Qualitäten der neuen S 1000 XR in Verbindung mit einer dynamisch gestalteten Grafik weiter.



6. Ausstattungsprogramm.



Sonderausstattung und Original BMW Motorrad Zubehör.

Zur weiteren Individualisierung der neuen BMW S 1000 XR steht ein umfangreiches Programm an Sonderausstattungen und Zubehör bereit. Sonderausstattungen werden ab Werk geliefert und sind in den Fertigungsablauf integriert. Zubehör montiert der BMW Motorrad Händler oder der Kunde selbst. Damit kann das Motorrad auch nachträglich ausgerüstet werden.

Sonderausstattungen.

- **Touren-Paket:** Vorbereitung für Navigationsgerät, Gepäckbrücke, Kippständer, Handschutz.
- **Dynamik-Paket:** Dynamic ESA Pro, Schaltassistent Pro, Keyless Ride, Heizgriffe, Temporegelung.
- **Carbon-Paket:** M Carbon Vorderradkotflügel, M Carbon Hinterradkotflügel mit Kettenschutz, M Carbon Seitenteile links/rechts.
- Headlight Pro (inkl. Kurvenlicht und Tagfahrlicht-Ikone, sofern gesetzlich erlaubt)
- RDC
- Intelligenter Notruf (inkl. Teleservice)
- M Schmiederäder
- M Lightweight Batterie
- Designoption Räder (nicht für M Schmiederäder)
- LED Zusatzscheinwerfer
- Fahrersitz niedrig / hoch
- Windschild hoch
- DWA
- Tieferlegung

Original BMW Motorrad Zubehör.

M Performance Parts.

- M Öleinfüllstutzen
- M Fahrerfußrasten li/re
- M Soziusfußrasten li/re
- Montageständeraufnahme

- M Kettenspanner
- M Carbonabdeckung Zündlenkschloss
- M Carbon Cockpitinnenverkleidung li./re.
- M Fahrersitz Sport
- M Carbon Motorschutzbügel
- M Achsprotektoren
- M Motorprotektor links

Stauraumprogramm

- Tourenkoffer li./re.
- Innentaschen Koffer li./re.
- Topcase klein 30 l
- Innentasche für Topcase
- Rückenpolster für Topcase klein
- Tankrucksack groß
- Tankrucksack klein
- Softbag klein, 30-35 l
- Softbag groß, 50-55 l
- Fahrzeugabdeckhaube

Ergonomie, Komfort und Design.

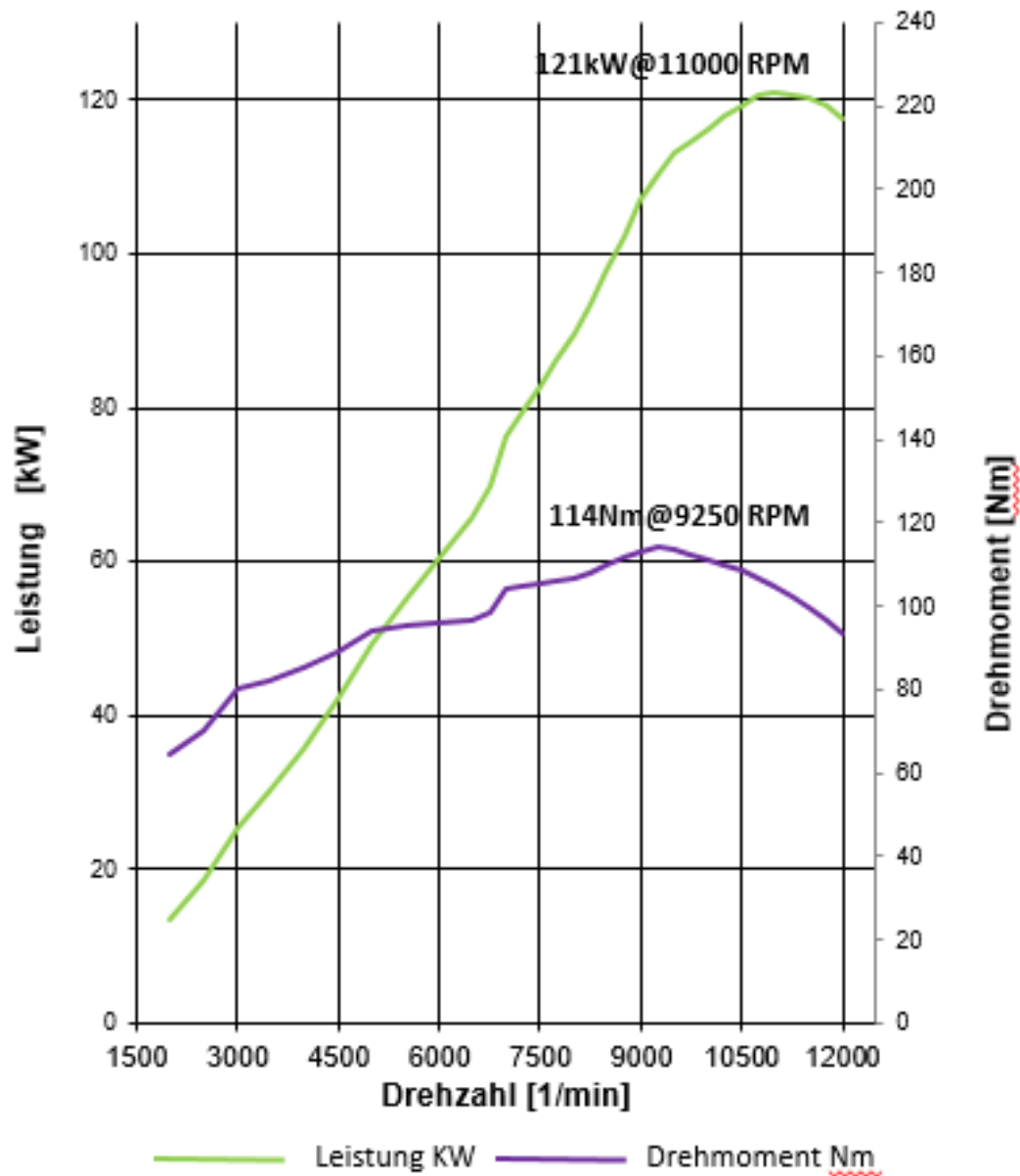
- Tankpad
- Komfortsitzbank (850 mm)
- Sitzbank hoch (860 mm)
- Sitzbank niedrig (820 mm)
- Windschild getönt
- Windschild hoch getönt
- Windschild niedrig getönt

Sicherheit, Elektrik und Elektronik.

- Nachrüst-Set Navigationsvorbereitung
- Navigator VI
- Bremsscheibenschloss mit Diebstahlwarnanlage
- Nachrüst-Set Diebstahlwarnanlage
- Schutzglas für 6,5-Zoll-TFT-Display
- Erste-Hilfe-Set groß
- Erste-Hilfe-Set klein

7. Motorleistung und Drehmoment.

Drehmoment /
Leistungsdiagramm



8. Technische Daten

BMW S 1000 XR		
Motor		
Hubraum	cm ³	999
Bohrung/Hub	mm	80/49,7
Leistung	kW/PS	121/165
Bei Drehzahl	min ⁻¹	11000
Drehmoment	Nm	114
Bei Drehzahl	min ⁻¹	9250
Bauart	Wassergekühlter Reihenvierzylinder-Motor	
Verdichtung/Kraftstoff	12,5:1 / Super(plus) Benzin bleifrei, Oktanzahl 95-98 (ROZ) (Klopffregelung; Nennleistung bei 98 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-O	
Abgasreinigung	geregelter Dreiwegkatalysator	
Elektrische Anlage		
Lichtmaschine	W	493
Batterie	V/Ah	12 / 9, wartungsfrei
Scheinwerfer	W	Abblendlicht LED Doppelscheinwerfer mit Projektionsmodul Fernlicht LED mit Projektionsmodul
Starter	kW	0,8
Kraftübertragung Getriebe		
Kupplung	Selbstverstärkende Mehrscheiben-Anti-Hopping-Ölbadkupplung, mechanisch betätigt	
Getriebe	Klauengeschaltetes Sechsganggetriebe	
Primärübersetzung	1,652	
Übersetzung Gangstufen	I	2,647
	II	2,091
	III	1,727
	IV	1,476
	V	1,304
	VI	1,167
Hinterradantrieb	Kette	
Sekundärübersetzung	2,647	
Fahrwerk		
Rahmenbauart	Aluminiumverbund-Brückenrahmen, Motor mittragend	
Radführung Vorderrad	Upside-Down-Teleskopgabel, Gleitrohrrohrdurchmesser 45 mm, Dynamik ESA, Dämpfung elektronisch einstellbar	
Radführung Hinterrad	Aluminium-Unterzug-Zweiarmschwinge mit Zentralfederbein, Dynamic ESA, Dämpfung elektronisch einstellbar	
Federweg vorne/hinten	mm	150/150
Nachlauf	mm	116
Radstand	mm	1 552
Lenkkopfwinkel	°	65,1

BMW S 1000 XR		
Bremsen	Vorne	Doppelscheibenbremse, schwimmend gelagert, Ø 320 mm, radiale Vierkolbenfestsättel
	Hinten	Einscheibenbremse, Ø 265 mm, Zweikolbenschwimmsattel
ABS		BMW Motorrad ABS Pro (teintegral)
Traktionskontrolle		BMW Motorrad DTC
Räder		Serie: Aluminiumgussräder Aluminium Schmiederäder als Sonderausstattung
	Vorne	3,50 x 17"
	Hinten	6,00 x 17"
Reifen	Vorne	120/70 ZR17
	Hinten	190/55 ZR17

Maße und Gewichte

Gesamtlänge	mm	2 333
Gesamtbreite mit Spiegeln	mm	850
Sitzhöhe	mm	840
DIN Leergewicht, fahrfertig vollgetankt	kg	Serie: 226
Zul. Gesamtgewicht	kg	450
Tankinhalt	l	20

Fahrdaten

Kraftstoffverbrauch (WMTC)	l/100 km	6,2
CO ₂	g/km	144
Beschleunigung 0–100 km/h	s	3,3
Höchstgeschwindigkeit	km/h	>200