

La nueva BMW R 1200 RT.

Índice.



1. La nueva BMW R 1200 RT.	2
2. Potencia y par motor.	17
3. Datos técnicos.	18
4. Los colores.	19

1. La nueva BMW R 1200 RT.



Características principales resumidas de la nueva R 1200 RT:

- Propulsor nuevo, más dinámico, ahora con dos árboles de levas en cabeza por cilindro.
- Aumento del par motor máximo hasta 120 Nm a 6.000 rpm, manteniendo la potencia nominal de 81 kW (110 CV) a 7.750 rpm.
- Aumento del régimen máximo de giro de 8.000 a 8.500 rpm y, por lo tanto, mayor margen de revoluciones aprovechable.
- Perceptible mayor capacidad de recuperación y aceleración.
- Respuestas más rápidas, dosificación optimizada de la potencia y reacciones más dóciles a los cambios de sollicitación.
- Recorrido homogéneo de la curva del par.
- Tapas de las culatas con dos tornillos en vez de cuatro y de nuevo diseño, más dinámico.
- Válvula en el escape controlada electrónicamente, que proporciona un sonido más contundente.
- Suspensión regulable electrónicamente ESA II. Regulación de la amortiguación, la precarga y, ahora también, la dureza simplemente utilizando un botón de mando.
- BMW Motorrad Integral ABS, versión integral parcial, de serie.
- Carenado de nuevo diseño, con mejor protección contra el viento y la lluvia.
- Nuevo tablero de instrumentos con visera.
- Nuevos conjuntos de mandos y depósito de líquido hidráulico.
- Parabrisas regulable eléctricamente, con cualidades aerodinámicas y acústicas mejoradas y con mayor transparencia, que proporciona mejor visibilidad.

- Nuevo sistema de audio, con puerto USB/MP3 y conexión para iPod. Utilización a través de la unidad de controles múltiples Multi-Controller.
- Palanca de cambios regulable.
- Maletas laterales duras (cada una de 32 l de volumen) de serie, con preciso sistema de montaje de cuatro puntos y con las tapas del mismo color de la moto.
- Sistema de montaje sobre el depósito, para la sujeción sencilla de accesorios.
- Nuevos colores de la R 1200 RT: Polar metalizado, gris Ostra metalizado mate, gris Thunder metalizado, y acabado en varios colores en combinación con el color básico gris Thunder metalizado.
- Gama ampliada de equipos opcionales y accesorios hechos a medida, con la alta calidad acostumbrada de BMW.

Nuevo motor bóxer, con una capacidad de recuperación perceptible mayor, que facilita una conducción más dinámica y viajar más cómodamente.

La BMW R 1200 RT siempre ha sido sinónimo de viajes de turismo clásicos, confortables y a la vez disfrutando de un estilo dinámico de conducción a los mandos de una motocicleta. Este nuevo y mejor equipado modelo, con su nuevo motor, permite realizar viajes más cómodamente y, al mismo tiempo, de manera más dinámica.

Por su principio de construcción y su estructura básica, el nuevo motor bóxer DOHC es muy similar al motor de la BMW HP2 Sport. Considerando su utilización en la BMW R 1200 RT, ha sido modificado y optimizado de acuerdo a las condiciones que debe cumplir una motocicleta rutera.

Mientras que el propulsor bóxer de 1.170 cc del modelo anterior ya ofrecía suficiente potencia en cualquier condición de conducción, el nuevo motor de la R 1200 RT que ahora se lanza al mercado tiene cualidades aún superiores. Este nuevo bóxer tiene un par motor máximo de 120 Nm en vez de 115 Nm (también disponible a 6.000 rpm), por lo que la moto tiene una mayor capacidad de recuperación. Además, el régimen máximo de giro máximo es ahora 500 rpm superior, lo que significa que se puede aprovechar un margen de revoluciones más amplio, hasta las 8.500 vueltas. Al mismo tiempo, el par motor ha aumentado significativamente a revoluciones bajas y medias. La gráfica del par motor

se distingue por su recorrido muy homogéneo. La potencia máxima siguen siendo de 81 kW (110 CV), aunque ahora disponible a 7.750 vueltas (antes: a 7.500 rpm).

Las nuevas culatas DOHC logran que el llenado con la mezcla sea más eficiente.

El nuevo motor bóxer de la R 1200 RT alcanza un régimen de giro mayor y dispone, igual que el propulsor de la BMW HP2 Sport, de dos árboles de levas en la culata de cada cilindro, accionados por cadena (DOHC). El accionamiento de las válvulas está a cargo de empujadores muy ligeros y, por lo tanto, apropiados para altas revoluciones. La disposición radial de las cuatro válvulas ha permitido que el diseño de las cámaras de combustión sea muy compacto. Al igual que en los modelos anteriores, se provoca la explosión de la mezcla mediante dos bujías (HP2 Sport: 1). Tampoco ha cambiado la relación de la compresión de 12,0:1.

Gracias a los sensores de detonación, es posible utilizar gasolina sin plomo con un índice de octano entre 95 y 98 RON. La potencia nominal ha sido determinada con gasolina 98 RON. Bajo determinadas circunstancias y al producirse la detonación, es posible que se reduzca ligeramente el par motor y que aumente mínimamente el consumo. La disposición horizontal de los árboles de levas, en la dirección de la marcha, tiene como consecuencia dos peculiaridades técnicas en el nuevo motor bóxer: cada árbol de levas acciona una válvula de admisión y una válvula de escape. Además, debido a la disposición radial de las válvulas, las levas tienen forma cónica. La fase de admisión y de escape de ambos árboles de levas ha sido optimizada especialmente para una entrega más contundente de la potencia a revoluciones bajas y medias, habiéndose aumentado al mismo tiempo la facilidad con la que el motor sube de revoluciones. El diámetro de las válvulas de admisión ha aumentado de 36 a 39 milímetros en comparación con las dimensiones correspondientes en el motor anterior, y en el lado de escape el aumento es de 31 a 33 milímetros.

La compensación de la holgura de las válvulas está a cargo de unidades semiesféricas ligeras. Con el fin de aumentar la sección de la abertura que dejan las válvulas, la alzada ha aumentado de 10,54 mm en la admisión y 9,26 mm en el escape hasta 10,8 milímetros en ambos casos.

Mayor par motor a lo largo de todo el margen de revoluciones.

En comparación con el motor anterior, no se han modificado los parámetros diámetro/carrera, que siguen siendo 101/73 mm, por lo que tampoco ha variado la cilindrada de 1.170 cc. El cigüeñal, las bielas y los respectivos cojinetes también son los mismos, mientras que los pistones de fundición de aluminio

sí son nuevos, porque han sido adaptados a las nuevas dimensiones de las cámaras de combustión. Junto con el sistema de admisión modificado, que respecto a los modelos anteriores tiene mariposas de 50 milímetros de diámetro en vez de 47 milímetros (HP2 Sport: 52 milímetros), con la entrada de aire de nuevo diseño y con un nuevo filtro de aire, el caudal de aire es ahora mayor; aunque no ha variado la potencia máxima de 81 kW/110 CV a ahora 7.750 rpm, sí ha aumentado el par motor hasta 120 Nm a 6.000 vueltas. El radiador de aceite garantiza unas condiciones térmicas estables, incluso en condiciones de conducción extremas. Aprovechando la remodelación del motor, ahora las tapas de las culatas cuentan con dos tornillos de fijación, en vez de cuatro. Además tienen una forma nueva, más dinámica. A modo de accesorio opcional se pueden adquirir protectores de aluminio o de material sintético para las tapas de la culata, y también se ofrecen tapas de aluminio cromado.

Válvula en el escape controlada electrónicamente: mayor sonoridad.

En el lado del escape, los dos colectores tienen la misma forma e igual longitud que en el motor del modelo anterior, aunque sí ha cambiado el tubo de interferencia, que ha sido adaptado considerando el mayor flujo de escapes en los colectores. La nueva BMW R 1200 GT cuenta en el escape con una válvula parcializadora que se controla mediante un motor eléctrico y cables para abrir y cerrar, con el fin de satisfacer la demanda de un sonido especialmente ronco aunque, por supuesto, de conformidad con los límites establecidos por la ley. Considerando la menor presión dinámica y el sonido mejorado, se ha modificado el interior del último tramo del tubo de escape, aunque su aspecto exterior no ha experimentado cambio alguno.

Transmisión ideal mediante caja de cambios de seis marchas y cardán.

La transmisión sigue estando a cargo de una caja de cambios de seis marchas, de probada eficiencia y presentada junto con los modelos del año 2008. Esta caja tiene cojinetes de mayor diámetro y una mayor distancia entre los ejes, en comparación con las cajas de los modelos anteriores a dicho año. El cardán, que no precisa de mantenimiento alguno, proviene del modelo anterior y no ha experimentado modificación alguna.

Parte ciclo con Telelever y Paralever de comprobada eficiencia.

El bastidor principal y la estructura posterior de tubos de acero entramados con el motor como elemento autoportante, ofrecen un máximo grado de rigidez y solidez. Ambas piezas están atornilladas de forma fija a la unidad compuesta por el motor y la caja de cambios, por lo que el conjunto forma una estructura autoportante. La barra longitudinal de guiado de la rueda delantera (Telelever) se apoya en el motor, mientras que el Paralever se apoya en el bastidor posterior.

Considerando que se trata de una motocicleta para ser usada exclusivamente sobre carreteras asfaltadas, y aplicando criterios de confort, ha quedado demostrado que la solución óptima es un Telelever con tubo de 35 milímetros de diámetro. Esta solución redonda en una relación muy equilibrada entre unas cualidades de amortiguación deportivas y confortables. En esta nueva moto, este sistema que no precisa de mantenimiento alguno vuelve a tener una geometría que logra anular casi completamente el hundimiento al frenar, lo que contribuye a aumentar la estabilidad al frenar en curvas.

La columna telescópica central del basculante Paralever tiene, igual que en la versión anterior de esta motocicleta, una amortiguación cuya dureza aumenta progresivamente en función del recorrido (WAD, según las siglas en alemán). De esta manera, la amortiguación reacciona sensible y confortablemente a las mínimas irregularidades de la calzada y, al mismo tiempo, cuenta con suficientes reservas para viajar cómodamente por carreteras con grietas e irregularidades de mayores dimensiones.

Igual que antes, el recorrido de amortiguación es de 120 milímetros delante y de 135 milímetros detrás. De serie lleva una amortiguación posterior con regulación de la extensión, pudiéndose además ajustar la precarga de manera continua en 10 milímetros con una ruleta manual, con el fin de adaptar la amortiguación trasera de la moto a diversos pesos.

Al igual que en el modelo anterior, también la nueva R 1200 RT tiene llantas de aleación ligera de aluminio de cinco radios, que combinan de manera especialmente lograda un diseño atractivo y fácil de limpiar, con un alto grado de rigidez. La llanta delantera es de 3,5 x 17 pulgadas, mientras que la posterior es de 5,5 x 17 pulgadas. Las dimensiones de los neumáticos son 120/70 ZR17 y 180/55 ZR17, respectivamente.

La suspensión de regulación electrónica ESA II permite regular la amortiguación, la precarga y la dureza simplemente utilizando un botón.

La nueva BMW R 1200 RT también puede equiparse opcionalmente con el sistema de regulación electrónica de la suspensión ESA II (Electronic Suspension Adjustment II), proveniente de las motos de la serie K.

Con este sistema, que no tiene parangón en el mercado mundial de motocicletas, el conductor puede regular muy cómodamente la extensión de la amortiguación delantera y posterior, la precarga del muelle delantero y, además, ahora también la dureza del muelle, simplemente utilizando el botón correspondiente. Con este sistema de ajuste electrónico de la suspensión de segunda generación (ESA II), es muy sencillo adaptar de forma cómoda y precisa la suspensión

al estilo de conducción y al peso que lleva la motocicleta, por lo que se obtiene un comportamiento muy estable y una excelente capacidad de reacción en cualquier situación dinámica y con cualquier peso que se lleve.

Para que la utilización sea lo más sencilla posible y evitar ajustes equivocados, primero únicamente se introducen los datos correspondientes al peso que lleva la moto («Solo», «Solo con equipaje» y «Con acompañante y equipaje»). A continuación, el sistema ajusta automáticamente la precarga y dureza más apropiadas, coordinando ambos parámetros.

A continuación, el conductor puede definir su estilo de conducción, eligiendo entre «Confort», «Normal» y «Sport», modificando correspondientemente el carácter de su moto. De acuerdo con estas indicaciones, el sistema de control electrónico calcula la regulación óptima de la amortiguación según la programación memorizada en la electrónica central (ZFE, según las siglas en alemán), ajustándola correspondientemente. Esto significa que la nueva R 1200 RT ofrece, en total, nueve variantes de reglaje.

Con el ajuste adicional de la dureza, la altura de la moto puede adaptarse óptimamente al peso que lleva, garantizando siempre un máximo nivel de estabilidad, maniobrabilidad y confort. Incluso si se lleva el peso máximo admitido, con pasajero y mucho equipaje, se mantiene el máximo grado de inclinación, por lo que también en esas condiciones es posible optar por un estilo deportivo de conducción. Además, ajustando la dureza del muelle se evita el riesgo de que la amortiguación haga tope si la moto lleva mucho peso. Las características de la amortiguación (Normal, Sport y Confort) pueden modificarse de manera muy sencilla durante la conducción, utilizando el pulsador correspondiente. Por razones de seguridad, la precarga únicamente puede modificarse cuando la moto está detenida. Para variar la dureza se utiliza un motor eléctrico con engranaje. La extensión de la amortiguación se regula mediante pequeños motores paso a paso, montados en los amortiguadores.

La modificación de la dureza del muelle se lleva a cabo mediante dos muelles montados en serie. Un elemento elastómero (Cellasto), combinado con un muelle convencional debajo, se encarga de amortiguar las fuerzas de compresión. La extensión radial del elemento Cellasto se limita mediante un casquillo de acero. En la parte interior, se mueve un casquillo de aluminio con la ayuda del sistema electrohidráulico. La posición de este casquillo interior incide en el comportamiento de expansión del elemento Cellasto hacia el interior, por lo que influye en la dureza. Esta solución tiene el mismo efecto que dos muelles de diferente fuerza. Cuando el casquillo interior se apoya en el muelle de acero, el

elemento Cellasto no asume función alguna, ya que a partir de ese momento funciona únicamente el muelle de acero. Si se desplaza el casquillo interior, varía la posición del soporte del muelle de acero, y por tanto la precarga.

De esta forma, se mantienen mucho mejor la posición estática normal y la geometría de conducción de la moto, sin importar el peso que lleve. Gracias a este sistema de regulación de la amortiguación, la R 1200 RT mantiene sus características de conducción, sin importar si el conductor va solo o acompañado y con equipaje.

La adaptación adicional de la dureza dentro de un amplio margen, desde 160 hasta 260 N/mm, hace que el ajuste de las modalidades «Sport, Normal y Confort» sea más amplio y diferenciado con el sistema ESA II que con el sistema ESA I. En la modalidad «Sport», la R 1200 RT es ahora más dinámica y precisa, mientras que en modalidad «Confort» es más cómoda, siempre manteniendo un excelente nivel de estabilidad.

Las ventajas del sistema ESA II se pueden resumir en los siguientes términos:

- Margen más amplio de los ajustes, seleccionando entre las modalidades «Sport», «Normal» y «Confort».
- La posición normal estática y la geometría dinámica se mantienen mucho mejor en cualquiera de los ajustes.
- Coordinación óptima entre amortiguación y dureza/precarga en cualquiera de los ajustes.
- Clara modificación del carácter de la motocicleta, gracias a la regulación de la amortiguación.
- Excelente capacidad de adaptación a cualquier peso que lleva la motocicleta, gracias a la regulación de la dureza y de la precarga.
- Evidente aumento de seguridad de frenado y mayor estabilidad de conducción, mayor ángulo de inclinación y mejor comportamiento de la amortiguación.

Frenos de serie con ABS integral parcial, para decelerar de manera fiable.

El sistema de frenos BMW Motorrad Integral ABS, versión integral parcial, ofrece los más altos estándares de seguridad. Este sistema, de comprobada eficiencia, se incluye de serie en esta motocicleta. El conductor se siente más

seguro, especialmente al frenar en situaciones de emergencia, gracias a la gran capacidad de frenado plenamente controlable y a la poca fuerza que debe aplicarse en la maneta y en el pedal. Los discos delanteros tienen un diámetro de 320 milímetros. El disco posterior tiene un diámetro de 265 milímetros.

Carenado de diseño más ligero y dinámico, aunque ofrece mayor confort.

Por su imagen, la R 1200 RT sigue una moto inconfundible, que de inmediato despierta las ganas de viajar. Mediante la utilización específica de superficies de fino acabado de color negro graneado, por ejemplo en la zona de entrada de aire en el frente del carenado o en la parte superior del carenado lateral, se ha conseguido que esta nueva motocicleta tenga una apariencia más liviana y dinámica que el modelo anterior. De esta manera, el nuevo diseño acentúa más que antes el carácter liviano del carenado, aunque éste sigue ofreciendo una excelente protección frente al viento y a la lluvia. La menor cantidad de colores en la zona de los protectores de los puños y de los espejos, contribuye a la imagen dinámica de la motocicleta, mientras que los intermitentes integrados y de color blanco subrayan el carácter propio de una moto rutera. Los pliegues del carenado y las nuevas tapas de las culatas, ahora con una apariencia más larga, consiguen que la R 1200 RT parezca más esbelta y larga vista desde los lados. También el nuevo guardabarros delantero, de diseño más aerodinámico, y el deflector optimizado del motor, contribuyen a realzar el carácter dinámico del diseño de la nueva R 1200 RT.

El llamativo grupo óptico delantero, de nítidas líneas, sigue confiriéndole al frontal de la R 1200 RT una imagen única, inconfundible y claramente diferenciable. El conjunto de faros con reflectores de superficie compleja, incluye dos faros H7 dispuestos a los lados de la línea central de la moto, lo que significa que la luz de cruce es doble, mientras que el faro de las luces largas se encuentra en el centro. En estas condiciones, la iluminación de la calzada es óptima. Mientras que antes tenía que regularse el alcance del haz de luz utilizando una palanca de ajuste, ahora es posible hacerlo cómodamente con un mando de regulación que se encuentra en el lado izquierdo del tablero de instrumentos.

El parabrisas de la nueva R 1200 RT también puede regularse de manera continua y eléctrica. La altura real del canto superior del parabrisas puede variarse en hasta 140 milímetros, igual que en el modelo anterior. De este modo, los conductores de cualquier estatura están protegidos de manera optimizada contra el viento y la lluvia, y, además, con un menor nivel de ruidos. Para mejorar las cualidades aerodinámicas y acústicas de la cúpula, se ha modificado el diseño de sus laterales superiores, con lo que el ruido ocasionado por el viento es perceptiblemente menor. La remodelación del parabrisas también se ha aprovechado para mejorar la transparencia del material, reduciéndose

los reflejos en toda su superficie y las distorsiones en los lados. Con el fin de reducir el efecto de las vibraciones de la motocicleta, el soporte se ha reforzado con una varilla adicional y, además, se ha modificado el sistema de montaje de los espejos.

Nuevo tablero de instrumentos con visera.

El tablero de instrumentos, que incluye dos relojes analógicos redondos que muestran la velocidad y las revoluciones, siempre mantienen correctamente informado al conductor, que así puede controlar fiablemente el funcionamiento de su motocicleta. La diferencia en relación con el modelo anterior consiste en que la nueva R 1200 RT lleva un tablero con visera de color oscuro mate metalizado, que logra eliminar los reflejos sobre el cristal de los instrumentos. La combinación de instrumentos incluye esferas de nuevo diseño, por lo que tiene una apariencia más moderna y lujosa.

Entre los dos instrumentos hay una pantalla, que igual que en la versión anterior, muestra continuamente la temperatura del líquido refrigerante, el contenido de combustible en el depósito, la hora y la marcha que está puesta. Si se opta por el sistema ESA II, en la pantalla aparecen informaciones adicionales sobre el ajuste de la suspensión. Además se pueden mostrar las indicaciones sobre el kilometraje total y parcial. Cuando el nivel del depósito alcanza el nivel de reserva, aparece una indicación sobre el kilometraje restante antes de repostar. Asimismo, en la pantalla también aparecen indicaciones correspondientes a posibles fallos. Opcionalmente se puede adquirir un ordenador de a bordo, con indicaciones sobre el nivel de aceite, la temperatura ambiente, la autonomía, la velocidad promedio, el consumo promedio y la presión de los neumáticos (función opcional). Estas informaciones también aparecen en la pantalla, si el conductor así lo desea.

Nuevos mandos, nuevo depósito del líquido hidráulico y manillar con soporte aislado para evitar vibraciones.

Al igual que en los modelos K 1300, la nueva R 1200 RT cuenta con una generación completamente nueva de mandos, mucho más pequeños y compactos y que, además, se distinguen por su mayor grado de funcionalidad y su clara configuración. En el caso de la R 1200 RT, además de las funciones convencionales como intermitentes, claxon, luces largas y botón de arranque, en las mismas unidades se incluyen los mandos para el parabrisas regulable y los controles de diversas funciones opcionales, entre ellas la calefacción de los puños y el asiento, el ordenador de a bordo, ESA II, ASC y el regulador de velocidad.

A raíz de la remodelación, se ha optado por instalar un depósito de líquido hidráulico nuevo, de diseño rectangular y con un montaje desacoplado para evitar vibraciones. Este depósito, que contiene el líquido para el embrague y para los frenos, es de un elegante material con apariencia de cristal tintado.

Con el propósito de suprimir molestas vibraciones y para aumentar aún más el confort de conducción, también el manillar tiene un soporte amortiguado con goma. La parte central del manillar, ahora de color plateado y provista del emblema de BMW, subraya también en esta zona la gran calidad y el lujo de la R 1200 RT.

Nuevo sistema de audio opcional, con sistema de mandos a través del Multi-Controller.

El llamado Multi-Controller, es una novedad en el mundo de las motos. En el lado interior del puño izquierdo del manillar, y por lo tanto en un lugar fácilmente accesible, se encuentra esta central de mando, que sustituye al llamado satélite de funciones que antes se instalaba en el manillar. El Multi-Controller funciona de manera similar que un ratón de PC, ya que girando o pulsando el rodillo es posible seleccionar emisoras de radio y títulos musicales y, además, regular el volumen.

También el sistema de audio como tal es nuevo. Ahora dispone de conexiones para unidades MP3, iPod y un puerto para unidades de memoria USB, que también se puede utilizar para conectar unidades convencionales, como una unidad de CD. Esta nueva motocicleta ya no tiene la unidad de CD que se montaba en el modelo anterior. Al usar una unidad USB/MP3 o un iPod, se pueden administrar hasta nueve listas de títulos musicales. A modo de alternativa, también puede optarse por escuchar todos los títulos musicales en orden aleatorio. En la pantalla de información se muestra el volumen y el título musical en cada momento. Las unidades externas pueden colocarse en el vano con tapa y llave que se encuentra en el lado derecho del carenado interior, de modo que queden protegidas fiablemente.

Las funciones de la radio son las mismas, aunque el nuevo sistema de audio permite memorizar ahora 24 emisoras, en vez de seis como antes. La selección de las emisoras puede hacerse manualmente, utilizando la función de memoria o buscando automáticamente la emisora de mejor capacidad de recepción (Autostore). En la pantalla de información aparece la emisora. La regulación automática del volumen en función de la velocidad puede ajustarse en tres niveles.

Además de las funciones incluidas en el Multi-Controller, también es posible utilizar la radio de manera convencional como ya es costumbre, recurriendo a los botones de mando que se encuentran en la parte superior del carenado interior.

Confort en viajes largos, gracias a una ergonomía perfecta.

Tal como en el modelo anterior, el confortable asiento de la R 1200 RT es de dos piezas. El del conductor puede regularse en dos alturas (820 y 840 milímetros). Opcionalmente se puede adquirir un asiento más bajo para el conductor, en cuyo caso las posibles alturas son 780 y 800 milímetros.

Además, se puede optar por una altura total menor de toda la moto (asiento a una altura de 750 mm, con asiento extra-bajo). Otra opción consiste en adquirir un asiento de una sola pieza y más bajo, con una altura de 765 milímetros. Otro equipo opcional consiste en el asiento de confort de una sola pieza, concebido para ofrecer un máximo nivel de confort.

El triángulo ergonómico constituido por los estribos, el asiento y el manillar, garantiza una posición cómoda y activa, especialmente apropiada para realizar viajes largos. En la R 1200 RT las rodillas del conductor y de su acompañante tienen un ángulo de flexión muy cómodo. Aprovechando la remodelación de la R 1200 RT, también se ha instalado una palanca de cambios de ángulo regulable mediante un sistema excéntrico, con el fin de que se pueda modificar la distancia entre la palanca y el estribo, lo que permite acrecentar aun más las cualidades ergonómicas de la moto.

Ingenioso sistema de equipaje, para viajar cómodamente.

La R 1200 RT lleva de serie maletas de material duro, cada una de ellas con un volumen de 32 litros. El sistema de montaje de las maletas está casi completamente integrado en la moto, de manera que las maletas están perfectamente adaptadas a la silueta de la R 1200 RT. Las tapas de las maletas son del mismo color de la moto y, además, su forma consigue que el equipaje parezca ser parte integrante de la moto, por lo que el conjunto es armonioso desde cualquier perspectiva. Las cuatro cerraduras de alta calidad garantizan que la tapa cierre a la perfección y además, consiguen que la maleta cierre de manera completamente hermética y no permita la entrada de agua.

El soporte posterior permite el montaje de equipaje adicional. En él pueden montarse dos maletas posteriores (una de 49 litros, otra de 28 litros), incluidas en la gama de accesorios. La maleta posterior pequeña es de color negro, mientras que la de mayor tamaño tiene una tapa de color aluminio mate metalizado, en contraste con la parte inferior de color negro graneado, aunque también puede llevar una tapa de color negro zafiro.

La parte superior del depósito tiene elementos de soporte instalados de forma fija para el montaje de una bolsa tipo mochila, especialmente diseñada para esta moto. Además, la R 1200 T ofrece numerosas anillas para sujetar equipaje mediante gomas o correas.

Equipos opcionales y accesorios hechos a medida.

BMW Motorrad, que tradicionalmente ofrece sistemas completos de equipos especiales, también ofrece numerosos equipos opcionales hechos a medida para la R 1200 RT, que permiten personalizar la moto. Los equipos opcionales se entregan desde fábrica, lo que significa que su montaje está integrado en las líneas de montaje de la fábrica de Berlín. Los accesorios especiales se montan en los talleres de los concesionarios de motocicletas de la marca BMW.

Equipos opcionales.

- ASC.
- RDC.
- ESA II (Electronic Suspension Adjustment II).
- Sistema de audio con Multi-Controller y conexiones para iPod, USB, MP3, etc.
- Ordenador de a bordo que incluye indicador de advertencia del nivel de aceite.
- Asiento del conductor más bajo, con regulación entre 780 y 800 milímetros.
- Suspensión más baja (750 milímetros) con asiento extra-bajo (únicamente con asiento sin calefacción).
- Asiento con calefacción (únicamente en combinación con puños con calefacción).
- Puños con calefacción.
- Toma de corriente adicional.
- Preinstalación de sistema de audio.
- Regulador de velocidad.
- Alarma antirrobo (DWA).

- Tubo de escape cromado.
- Asiento de confort de una sola pieza.
- Variante de potencia de 79 kW (107 CV).
- Variante de potencia de 72 kW (98 CV).

Accesorios.

Gama de maletas.

- Maleta posterior grande (49 l), tapa de color aluminio mate metalizado o de color negro zafiro.
- Maleta posterior pequeña (28 l).
- Respaldo acolchado para maleta posterior pequeña.
- Bolsa interior para maleta posterior grande.
- Bolsa interior para maleta posterior pequeña.
- Bolsa interior para maletas laterales (izquierda o derecha).
- Protección superior para maletas laterales (lámina protectora transparente).
- Moldura protectora para maletas.
- Bolsa de tipo mochila impermeable para depósito, con placa en la base.
- Compartimientos variables para la bolsa de tipo mochila para depósito.
- Bolsa textil 2, pequeña, de 19 litros.
- Bolsa textil 2, grande, de 51 litros.
- Bolsa cilíndrica impermeable de 53 litros.
- Correa con cierre tensor.
- Cintas para sujetar el equipaje.
- Elemento divisor para el vano previsto para la radio.

Ergonomía y confort.

- Asiento extra-bajo de 765 milímetros de altura (de una pieza, sin calefacción).
- Asiento bajo para el conductor, de 780/800 milímetros de altura, de color negro o gris.
- Asiento de color gris.
- Asiento de confort de 785 milímetros de altura (de una sola pieza, únicamente en combinación con calefacción para el asiento).
- Puños con calefacción.
- Segunda y tercera toma de corriente.

Diseño y sonido.

- Tapas de culatas cromadas.
- Tapa de carbono para el motor.
- Silenciador deportivo Akrapović.
- Protector posterior contra salpicaduras de agua.

Seguridad.

- Protectores de aluminio para las tapas de las culatas.
- Protectores de material sintético para las tapas de las culatas.
- Alarma antirrobo (DWA).
- Kit de primeros auxilios grande/pequeño.
- Tapa de seguridad para la boca de llenado de aceite.

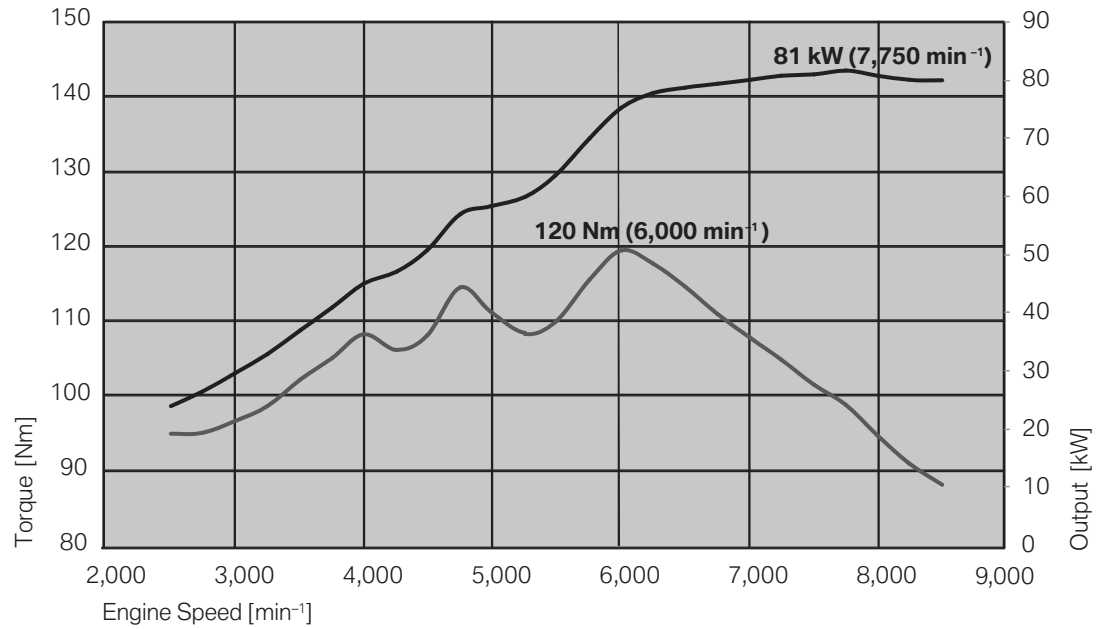
Navegación y comunicación.

- BMW Motorrad Navigator IV con accesorios.
- Elemento de sujeción para BMW Motorrad Navigator IV.
- Cable adaptador para iPod (USB/RCA).

Mantenimiento y tecnología.

- Reducción de potencia a 98 CV.
- Caballete para taller.
- Herramientas de a bordo para servicio de mantenimiento.
- Linterna LED para toma de corriente de a bordo, 410 milímetros.

2. Potencia y par motor.



3. Datos técnicos.



BMW R 1200 RT			
Motor			
Cilindrada	cc		1.170
Diámetro/Carrera	mm		101/73
Potencia	kW/CV		81/110
a revoluciones	rpm		7.750
Par motor	Nm		120
a revoluciones	rpm		6.000
Tipo			Bóxer
Número de cilindros			2
Compresión/Combustible		12,0:1/Sin plomo 95-98 RON, potencia nominal con 98 RON	
Accionamiento válvulas			DOHC
Válvulas por cilindro			4
Ø admisión/escape	mm		39/33
Diámetro de mariposas	mm		50
Preparación de la mezcla			BMS-K+
Limpieza de gases de escape		Catalizador regulado de tres vías	
Sistema eléctrico			
Alternador	W		720
Batería	V/Ah	12/19 sin mantenimiento	
Faros	W		3 x H7
Motor de arranque	kW		1,2
Transmisión/Caja de cambios			
Embrague		Monodisco en seco Ø 180 mm	
Caja de cambios		Caja de cambios de seis marchas en toma constante	
Relación primaria			1,737
Relación de las marchas	I		2,375
	II		1,696
	III		1,296
	IV		1,065
	V		0,939
	VI		0,848
Transmisión			Cardán
Relación			2,62
Chasis			
Parte ciclo		Estructura tubular de acero; motor autoportante	
Guiado de rueda delantera		BMW Telelever	
Guiado de rueda trasera		BMW Paralever	
Recorrido amortiguación delante/detrás	mm		120/135
Avance	mm		109,9
Batalla	mm		1 484,6
Ángulo del eje de la dirección	°		63,4
Frenos	Delante	Freno de dos discos de Ø 320 mm	
	Detrás	Un disco Ø 265 mm	
		Serie: BMW Motorrad Integral ABS (integral parcial)	
Llantas		Llantas de fundición	
	Delante		3,5 x 17
	Detrás		5,0 x 17
Neumáticos	Delante		120/70 ZR 17
	Detrás		180/55 ZR 17
Dimensiones y pesos			
Longitud total	mm		2.230
Anchura total con espejos	mm		905
Anchura del manillar sin espejos	mm		800
Altura del asiento	mm	Serie: 820-840, opción: 780-800	
		Opcional: suspensión baja, 750 mm;	
		Accesorio: asiento especialmente bajo de 765;	
		Accesorio: asiento de confort de 785 mm de altura	
Peso sin líquidos	kg		229
Peso DIN en orden de marcha	kg	(sin maletas)	259
Peso total máximo	kg		495
Capacidad del depósito	l		25
Prestaciones			
Consumo	90 km/h	l/100 km	4,1
	120 km/h	l/100 km	5,2
Aceleración	0-100km/h		3,8
Velocidad máxima		km/h	>200

4. Los colores.



El carenado de la nueva R 1200 RT ahora es más ligero y de diseño más dinámico, antes tenía superficies de mayor tamaño. Esta percepción se acentúa especialmente mediante la utilización específica de un acabado graneado de gran calidad de las superficies de color negro en la zona frontal y en los laterales del carenado. Pero también se realiza con la aplicación de los nuevos colores, con los que la R 1200 RT dispone de unos tonos que contrastan con el color mate del deflector del motor y con el asiento de serie, de color negro. Todas las variantes de combinaciones de colores consiguen que esta motocicleta tenga una imagen mucho más compacta.

El color Polar metalizado realza las formas dinámicas de la nueva R 1200 RT, sacando a relucir sus cualidades elegantes y deportivas a la vez. En combinación con el deflector del motor de color pizarra oscura mate metalizado, el color Polar metalizado realza el carácter moderno de la R 1200 RT.

El color gris Thunder metalizado, combinado con el color aluminio mate metalizado del deflector del motor, por su parte subraya las aptitudes turísticas que tiene la nueva R 1200 RT.

El gris Ostra metalizado contrasta fuertemente con el deflector del motor de color aluminio mate metalizado, por lo que acentúa las cualidades técnicas de la moto.

La alternativa de dos colores sobre la base del color gris Thunder metalizado, que además incluye líneas onduladas de color plata titanio metalizado y gris granito metalizado en los laterales, consigue que la moto parezca más pequeña vista desde un lado. Además, la distribución de los colores le confiere a esta motocicleta una imagen nueva y deportiva, también porque por primera vez una motocicleta lleva maletas de varios colores, a juego con los de la moto.