

La nueva BMW R 1200 GS Adventure. Índice.



1. El concepto general.	
(Versión resumida).	2
2. Tecnología y diseño.	6
3. Colores.	12
4. Gama de equipamiento.	13
5. Potencia y par motor.	15
6. Datos técnicos.	16



1. El concepto general. Versión resumida.

La nueva BMW R 1200 GS Adventure significa la continuación de la exitosa historia de más de 30 años de las motos GS de BMW Motorrad provistas de motores bóxer de gran cilindrada. Siendo el oferente más exitoso de motos tipo enduro de gran cilindrada, BMW Motorrad ha logrado imponer desde el año 2005 la GS Adventure como la mejor moto para realizar viajes extensos. De esta manera, los aventureros moteros pueden llegar a los lugares más recónditos de la tierra, y pueden seguir conduciendo cuando muchos otros tienen que dar media vuelta y regresar.

La BMW R 1200 GS Adventure, la fiel compañera en expediciones y viajes largos.

La nueva R 1200 GS Adventure mantiene intacta esa tradición. Recurriendo a las cualidades dinámicas, de conducción off-road, sobre asfalto y en pistas camperas, que hacen de la R 1200 GS una moto apropiada para realizar viajes, la R 1200 GS Adventure es la solución óptima para los conductores que recorren trayectos largos, también al margen de las pistas asfaltadas, motoristas trotamundos y entusiastas de los viajes largos al mando de una moto tipo enduro.

La nueva R 1200 GS Adventure confía en el carácter del motor bóxer refrigerado por agua/aire de la R 1200 GS de 1.170 cc y una potencia de 92 kW (125 CV) a 7.750 rpm. La R 1200 GS se distingue esencialmente por el sistema de refrigeración muy precisa de su nuevo motor, presentado el año pasado, en el que se sustituyó el aceite por agua como agente refrigerante. También son nuevos el sistema de flujo vertical del motor, con el que aumenta la potencia, y la caja de cambios con embrague en baño de aceite, integrados en el motor. Es la primera vez que el cardán -exento de mantenimiento- de una moto de BMW fabricada en serie se encuentra en el lado izquierdo. Con el fin de mejorar el uso de la nueva R 1200 GS Adventure, especialmente en pistas no asfaltadas y por el campo, el conjunto propulsor tiene ahora aproximadamente 950 gramos más de masa equilibradora y cuenta ahora con un amortiguador de vibraciones.

Concepto, tecnología y equipamiento para viajar cómodamente por todo el mundo.

Entre las grandes enduro ruterías, la BMW GS Adventure es considerada el listón de referencia entre las motos apropiadas para realizar viajes largos, incluso a los lugares más lejanos de nuestro mundo. Trátese de carreteras asfaltadas, pistas de tierra o terrenos accidentados, la GS Adventure de gran cilindrada es capaz de llegar al destino de manera fiable y segura. Cuando se tomó la decisión de presentar una nueva y aún mejor R 1200 GS Adventure, estas cualidades fueron, a la vez, un compromiso y un reto para BMW Motorrad.

Al igual que la R 1200 GS, también la Adventure tiene el mismo robusto bastidor de tubos entramados de acero, que se distingue por su rigidez torsional. Sin embargo, tiene un depósito de mayor volumen (30 litros, es decir, 10 litros más que el depósito de la R 1200 GS), que le permite tener una autonomía mayor. Adicionalmente, ahora el depósito es de aluminio, un material más ligero. La R 1200 GS Adventure incluye de serie el sistema de antibloqueo de los frenos ABS, el sistema de control automático de la estabilidad ASC (Automatic Stability Control), así como dos modos de conducción a elegir: «Rain» y «Road». Recurriendo a estos dos modos, es posible adaptar el comportamiento dinámico de la moto a la mayoría de las condiciones de la calzada. De esta manera se amplía considerablemente el margen de utilidad de la nueva R 1200 GS Adventure, pues el sistema ofrece una seguridad bastante mayor, especialmente si la calzada está resbaladiza.

Si el cliente decide adquirir el equipo opcional «Modos Pro», puede agregar al sistema tres modos de conducción. Este equipo opcional incluye las funciones «Enduro ABS» y «Enduro ASC» para la conducción todoterreno. Los tres modos de conducción adicionales («Dynamic», «Enduro» y «Enduro Pro») permiten adaptar el reglaje de los sistemas ASC, ABS y ESA (suponiendo que la moto esté equipada con este sistema de ajuste electrónico de la suspensión «Electronic Suspension Adjustment») a las exigencias específicas que plantea la conducción fuera de las pistas asfaltadas.

Además de diversos rasgos de la carrocería, ahora de carácter más masculino, la nueva R 1200 GS Adventure cuenta con varias soluciones que acrecientan su cualidad de moto apropiada para realizar viajes largos, pero también mejoran su comportamiento en condiciones off-road. Entre ellas, el nuevo reglaje del chasis con recorrido de la amortiguación 20 milímetros mayor, mayor distancia hasta el suelo, y geometría modificada del manillar para mejorar aún más la maniobrabilidad de la moto. La cúpula de mayor tamaño y, además, ajustable cómodamente mediante una empuñadura, deflectores («flaps») adicionales y protectores para los puños logran acrecentar

significativamente la protección frente al viento y la lluvia. Las modificaciones de la carrocería de la nueva R 1200 GS Adventure se completan con estribos tipo enduro más anchos, así como con palancas de freno y de cambios reforzadas y regulables.

Lo más destacable de la nueva BMW R 1200 GS Adventure:

- Adopción del mismo concepto general muy versátil de la ágil R 1200 GS, con potente motor bóxer y robusto chasis, si bien es una moto más apropiada para la conducción todoterreno y para realizar viajes largos.
- Masa equilibradora mayor en el motor y amortiguación adicional de vibraciones, para un funcionamiento más sedoso y una conducción más cómoda.
- Amortiguación delantera y posterior con recorrido 20 milímetros más largo que en el caso de la R 1200 GS.
- Distancia al suelo 10 milímetros mayor que en el caso del modelo antecesor.
- Geometría modificada del manillar, para aumentar aún más la maniobrabilidad.
- Diseño completamente nuevo de la carrocería, de marcado carácter masculino y robusto, al estilo de las GS Adventure.
- Depósito de 30 litros y autonomía similar a la del modelo antecesor.
- De serie: ABS, ASC y dos modos activables de conducción.
- Tres modos de conducción adicionales, disponibles como equipamiento especial a montar en fábrica.
- Suspensión regulable semiactiva Dynamic ESA (Electronic Suspension Adjustment) como equipamiento especial desde fábrica.
- Asiento más confortable, de inclinación regulable.
- Cúpula regulable de gran tamaño, así como deflectores («flaps»).
- Estribos tipo enduro, más anchos.
- Palancas de freno y de cambio de marchas reforzadas y de posición regulable.
- Robustas barras de protección para el motor y el depósito.
- Amplia gama de equipos opcionales y de accesorios disponibles desde fábrica.

Resumen de las diferencias técnicas más importantes:

	BMW R 1200 GS Adventure	BMW R 1200 GS
Capacidad del depósito:	30 litros	20 litros
Recorrido amortiguación adel./atrás:	210 / 220 mm	190 / 200 mm
Altura del asiento:	890 / 910 mm	850 / 870 mm
Peso con el depósito al 90 por ciento:	260 kg	238 kg
Carga útil:	220 kg	212 kg
Dimensiones largo/ancho:	2.255 / 980 mm	2.207 / 953 mm
Consumo a 90/120 km/h:	4,3 / 5,9 l	4,1 / 5,5 l

2. Tecnología y diseño.



BMW R 1200 GS Adventure: genuino espíritu aventurero a los mandos de una moto ideal para realizar viajes largos.

Viajar por países lejanos, conduciendo sobre carreteras asfaltadas, pistas camperas o a través del campo: esa es, desde hace muchos años, la aventura que se vive a los mandos de las grandes motos GS con motor bóxer de BMW. La nueva R 1200 GS Adventure representa el siguiente paso de la evolución de esta serie de modelos de BMW Motorrad. La grande entre las GS es una variante optimizada para realizar viajes largos, con extensos tramos al margen de las pistas asfaltadas y en condiciones muy exigentes.

Potente motor bóxer, con mayor masa equilibrante, para un funcionamiento más sedoso del propulsor; óptima utilidad campo a través.

Al igual que en el caso de la R 1200 GS, BMW Motorrad también confía en la R 1200 GS Adventure en el nuevo motor bóxer bicilíndrico de 92 kW (125 CV) a 7.750 rpm, con par máximo de 125 Nm a 6.500 rpm. Al igual que el motor anterior de 1.170 cc, el nuevo propulsor de igual cilindrada también tiene un sistema de refrigeración aire/líquido, aunque en esta versión se sustituye el agente refrigerante aceite por agua. El agua refrigerante tiene mejores cualidades térmicas, pues consigue disipar el calor de modo más eficiente. En este sistema de refrigeración más precisa, el agua únicamente se encarga de refrigerar las partes del motor que están expuestas a esfuerzos mayores. El propulsor como tal sigue refrigerándose adicionalmente por aire, por lo que no varía el diseño del motor bóxer y se mantienen sus cualidades de alta resistencia para la utilización en circunstancias muy exigentes.

Para conseguir un llenado óptimo, el flujo es vertical; además, el cárter integra la caja de cambios de seis marchas y el embrague en baño de aceite con función anti-rebote («anti-hopping»). La transmisión está a cargo de un cardán exento de mantenimiento, ahora montado en el lado izquierdo de la moto.

El cigüeñal del motor bóxer utilizado en la nueva R 1200 GS Adventure tiene una masa equilibradora aproximadamente 950 gramos más pesada. Gracias a esta masa, el motor funciona más sedosamente. Lo hace también a bajas revoluciones y conduciendo a mínima velocidad, lo que es una ventaja en zonas todoterreno que exigen una conducción tipo trial. La sedosidad del

funcionamiento se logra adicionalmente mediante un amortiguador de vibraciones montado entre la salida de la caja de cambios y el cardán.

El sistema de acelerado electrónico transmite las órdenes del conductor, captadas por un sensor que se encuentra en el puño, directamente a la unidad de control del motor que, a su vez, se encarga de regular el ángulo de abertura de la mariposa. Gracias a estas soluciones, el nuevo motor puede dosificarse más finamente y sus respuestas son inmediatas. La función de activación de los modos de conducción incluidos de serie permite que el conductor cuente con un sistema capaz de adaptar el funcionamiento característico del motor a las circunstancias dinámicas en cada caso.

De serie: ASC y dos modos activables de conducción. Opción: tres modos de conducción con el equipo opcional «Modos Pro».

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

Si el cliente decide adquirir el equipo opcional «Modos Pro», puede agregar al sistema tres modos de conducción. Este equipo opcional incluye adicionalmente las funciones «Enduro ABS» y «Enduro ASC» para la conducción todoterreno. Los tres modos de conducción adicionales («Dynamic», «Enduro» y «Enduro Pro») permiten adaptar el reglaje de los sistemas ASC, ABS y ESA (suponiendo que la moto esté equipada con este sistema de ajuste electrónico de la suspensión «Electronic Suspension Adjustment») a la exigencias específicas que plantea la conducción fuera de las pistas asfaltadas.

Conduciendo sobre calzadas mojadas y si la adherencia de los neumáticos se torna complicada, puede optarse por el modo «Rain». En ese caso, la dosificación y las respuestas son más suaves, por lo que la conducción es más sencilla. El sistema antibloqueo ABS está regulado para su funcionamiento óptimo sobre asfalto, y el sistema de regulación electrónica ASC (Automatic Stability Control) responde antes que en el modo «Road». Si el cliente optó por adquirir también el sistema de ajuste electrónico de la suspensión

Dynamic ESA, la amortiguación delantera y la trasera son más suaves, en concordancia con las condiciones de la calzada.

Estando activo el modo «Road», el motor responde más espontáneamente, y los sistemas de reglaje favorecen un ajuste que permite un máximo rendimiento sobre cualquier calzada asfaltada. El reglaje del ABS es óptimo para el uso sobre asfalto, y el sistema ASC ofrece una máxima capacidad de tracción. Si está instalado el sistema Dynamic ESA, la amortiguación delantera y la trasera se ajustan en posición normal.

Activando el modo «Dynamic», sale a relucir el carácter deportivo de la nueva BMW R 1200 GS Adventure al conducir por carreteras con asfalto seco. El correspondiente reglaje del motor activa respuestas inmediatas a los movimientos del puño del acelerador, mientras que el sistema ASC reacciona más tarde, por lo que los pilotos experimentados pueden hacer derrapar ligeramente la moto al trazar las curvas. También en este caso, el reglaje del sistema ABS corresponde al reglaje óptimo para la conducción sobre asfalto. Si la moto está equipada con el sistema opcional Dynamic ESA, es posible un ajuste más duro de la suspensión, con lo que es factible aprovechar el pleno potencial que alberga la moto.

Seleccionando el modo «Enduro», salen a relucir las cualidades todoterreno que tiene la R 1200 GS Adventure. Habiéndose activado este modo de conducción, el motor responde más suavemente y el sistema ASC regula más moderadamente. Así, un conductor experimentado puede hacer derrapar la rueda posterior intencionadamente y de manera controlada. En este caso, el sistema ABS tiene un ajuste óptimo para la conducción sobre terreno suelto con neumáticos previstos para asfalto. Por su parte, el sistema Dynamic ESA realiza un ajuste suave de la suspensión, apropiado para estas circunstancias de conducción.

Los motoristas experimentados que exigen a sus motos, disponen del modo «Enduro Pro», con el que se aprovechan todas las cualidades todoterreno de la R 1200 GS Adventure. Activando este modo de conducción, las respuestas del motor son más espontáneas. Además, ha sido configurado para el uso de neumáticos apropiados para la conducción off-road. Al pisar el pedal del freno se desconecta la función del sistema antibloqueo ABS de la rueda posterior. Adicionalmente, el sistema opcional Dynamic ESA activa un reglaje más duro de la suspensión.

Suspensión de regulación electrónica BMW Motorrad Dynamic ESA opcional, para cualidades dinámicas óptimas en cualquier situación.

El nuevo sistema de regulación electrónica semiactiva de la suspensión BMW Motorrad Dynamic ESA (Electronic Suspension Adjustment) acrecienta el nivel de seguridad y las prestaciones de la moto. Un sensor de recorrido vertical detecta los movimientos de la suspensión delantera y otro hace lo mismo con los movimientos de la suspensión trasera. Estos y otros datos se aprovechan para regular la suspensión automáticamente en función del comportamiento dinámico de la moto y de las maniobras efectuadas por el conductor, según las circunstancias en cada caso. El sistema Dynamic ESA está integrado en el sistema de mando de los modos de conducción.

Chasis robusto con bastidor de tubos de acero y amortiguación de mayores recorridos, para una mayor utilidad en la conducción todoterreno.

La parte ciclo de la nueva R 1200 GS Adventure tiene un chasis de doble viga completamente nuevo, con tubos de acero continuos. El subchasis está atornillado al chasis principal. Gracias a la reconfiguración del Telelever en la parte delantera y del Paralever en la parte posterior, fue posible aumentar significativamente la rigidez torsional en comparación con el modelo anterior, lo que redundará en un comportamiento dinámico más estable y preciso de la moto. La excelente maniobrabilidad de la moto se debe a sus datos geométricos básicos. En comparación con el modelo anterior, en la nueva R 1200 GS Adventure el recorrido de la amortiguación delantera (210 mm) y trasera (220 mm) es 20 milímetros más largo, y la distancia al suelo es 10 milímetros mayor. Debido a estos cambios, su comportamiento es aún mejor en la conducción todoterreno. La Adventure, provista de serie de un amortiguador del manillar, tiene un brazo longitudinal de geometría de reglaje especial, con el que mejora aún más la maniobrabilidad de la moto. El caballete y la pata de cabra fueron modificados en función de los nuevos recorridos de los amortiguadores.

Faro principal de diodos luminosos con luz diurna integrada como equipo opcional montado en fábrica, para mayor seguridad al conducir de día o de noche.

Al igual que la R 1200 GS, también la nueva R 1200 GS Adventure incluye de serie un faro principal de halógeno con luminosidad optimizada. Para que la moto sea aún más visible durante el día, puede optarse por la luz de conducción diurna que ofrece BMW Motorrad. Y para que la iluminación de la calzada sea óptima y la conducción sea más segura de día o de noche, BMW Motorrad ofrece un faro principal de diodos luminosos, con función integrada de luz diurna. Este equipo opcional, que se monta en fábrica,

dispone de la tecnología LED más avanzada y el sistema está provisto, además, de una función de descongelamiento.

Componentes completamente nuevos de la carrocería, así como depósito de aluminio de 30 litros. Soluciones óptimas para viajes largos.

El diseño de la carrocería de la R 1200 GS Adventure, provisto de componentes nuevos, subraya el liderazgo que la GS tiene, pues es considerada la moto óptima para realizar viajes muy largos. Sus expresivas formas realzan adicionalmente sus excelentes cualidades técnicas.

La Adventure mantiene, en principio, la configuración básica de la R 1200 GS. Como ya es tradición, la marcada línea fluida («Flyline») nace en el pico típico de la GS, se prolonga a lo largo del depósito y del asiento, y llega hasta la zaga de la moto, de imagen funcional y sobria. La perfecta armonía entre los componentes de la carrocería y el bastidor de la nueva R 1200 GS Adventure está a la altura de su reputación como motocicleta muy completa, robusta y de óptima protección contra el viento y la lluvia, concebida especialmente para realizar viajes largos alrededor del mundo.

A simple vista y en comparación con el modelo anterior, la nueva R 1200 GS Adventure parece ser más liviana. Ello se debe principalmente a bastidor de tubos entramados de estructura abierta, que, junto con la forma del subchasis proyectado hacia arriba, permite ver a través de la moto. La parte posterior, que irradia ligereza, realza el carácter ágil y dinámico de la nueva Adventure.

El flujo vertical a través del nuevo motor bóxer redunda en líneas de trazado también vertical, que nacen en la zona de color negro mate de entrada de aire refrigerante, pasan por las superficies de apoyo de la rodillas en el nuevo depósito de aluminio de 30 litros (R 1200 GS: 20 litros), y llegan hasta la zona del motor, marcando un trazado de carácter aerodinámico. Las barras protectoras, vistas desde adelante, forman un marco que circunda toda la parte frontal de la nueva R 1200 GS Adventure. Junto con los protectores de los puños y las rejillas de nuevo diseño de las dos entradas de aire en ambos lados, subrayan la gran robustez de esta moto que también es apropiada para la conducción off-road. Numerosos detalles también indican que se trata de una moto sumamente práctica. Por ejemplo, el vano portaobjetos que se encuentra delante de la boca del depósito de gasolina, especialmente apropiado para colocar objetos pequeños como puede ser la tarjeta del peaje o algunas monedas.

La lograda conjunción de superficies de diferentes características logra recalcar el gran valor que tiene la nueva R 1200 GS Adventure. Además de los colores especialmente seleccionados y el acabado graneado de diversas superficies, la avanzada tecnología de esta moto enduro apropiada para viajar por todo el mundo también se manifiesta a través de los numerosos componentes de anodizados de apariencia natural, entre ellos el tubo portahorquilla o las mordazas del eje.

Nuevo pico típico de la GS, cúpula optimizada y deflectores para una mejor protección contra el viento y la lluvia.

El pico típico de la GS, con sus nítidos perfiles y su llamativa prolongación, sigue siendo expresión de resistencia y solidez. Pero, a la vez, esta prolongación ofrece una mejor protección contra salpicaduras de agua. La cúpula, de forma cuneiforme y especialmente desarrollada para la Adventure, así como los dos deflectores laterales («flaps») contribuyen a la optimización de las cualidades aerodinámicas de la moto. En los tramos en los que durante un viaje es posible conducir a gran velocidad, la cúpula, que se puede regular cómodamente con una sola mano utilizando la correspondiente empuñadura, desvía eficientemente el flujo de aire y evita arremolinamientos, por lo que el conductor no debe soportar la fuerza del viento sobre tórax y cabeza. Los deflectores adicionales reducen el flujo de aire en la zona de los riñones.

Ergonomía perfecta, también para la conducción todoterreno.

Aunque el depósito tiene un gran volumen, es muy esbelto en la zona de las rodillas, lo que contribuye a conferirle a la moto una imagen de ligereza. Además de las grandes superficies de apoyo para los muslos, se redujo el ancho del asiento en la parte delantera. De esta manera, el conductor tiene más libertad de movimiento que con el modelo antecesor. De serie se incluye la función de regulación de la inclinación del asiento. Además, también puede regularse su altura entre 890 y 910 milímetros.

Los estribos son más anchos que los de la R 1200 GS, y se tiene la posibilidad de regular la posición del pedal del freno y de la palanca de la caja de cambios. Estas características consiguen que la nueva Adventure pueda adaptarse óptimamente a las condiciones cambiantes que surgen, precisamente, en la conducción todoterreno. Pero también significan que la moto se amolda a los estilos de conducción de cada motorista y, también, a diferentes tipos de botas.

3. Colores.



Dos nuevos colores acentúan el carácter aventurero de la R 1200 GS Adventure, una moto apropiada para realizar viajes a cualquier parte del mundo.

El color Olive mate realza las cualidades ruterías de la R 1200 GS Adventure, y le confiere una imagen especialmente masculina y robusta.

El color blanco Alpin, propio de la marca BMW Motorrad, le confiere a la R 1200 GS Adventure una imagen de ligereza, aunque también subraya sus cualidades todoterreno.

Si la R 1200 GS Adventure es de color azul Racing, saca a relucir especialmente sus cualidades deportivas y dinámicas sobre carreteras asfaltadas.

4. Gama de equipamiento.



Equipos opcionales y accesorios especiales.

BMW ofrece una amplia gama de equipos opcionales a montar en fábrica y, además, numerosos accesorios especiales para el montaje posterior. Con estos equipos y accesorios cada cliente tiene la posibilidad de personalizar la nueva R 1200 GS Adventure según sus preferencias.

Los equipos opcionales se ofrecen desde fábrica, puesto que su montaje está integrado en los procesos de fabricación. Los accesorios especiales se montan en el taller del concesionario oficial de BMW Motorrad, o bien el cliente los monta él mismo. Estos accesorios pueden estar incluidos en el pedido de la moto, por lo que se montan antes de la entrega, pero también pueden montarse posteriormente.

Equipos opcionales, a montar en fábrica.

- «Modos Pro» (tres modos adicionales «Dynamic», «Enduro» y «Enduro Pro», así como ampliaciones «Enduro ABS» y «Enduro ASC» para la conducción todoterreno).
- Suspensión semiactiva, regulable electrónicamente ESA (Electronic Suspension Adjustment).
- Preparación para navegador.
- Ordenador de a bordo Pro.
- Regulador de velocidad.
- Faro de LED con luz diurna integrada.
- Luz diurna de LED.
- Faro adicional de LED.
- Adaptación del mapa característico para el uso de gasolina normal (ROZ 91).
- Alarma antirrobo (DWA).
- Neumáticos todoterreno.

Accesorios especiales, a montar en talleres oficiales.

Seguridad.

- Faro adicional de LED.
- Alarma antirrobo (DWA).

Equipaje.

- Maletas laterales de aluminio.
- Bolsas interiores para las maletas laterales de aluminio.
- Topcase de aluminio.
- Bolsa interior para topcase de aluminio.
- Mochila impermeable para depósito.
- Softbag 2, bolsa de material suave, pequeña.
- Softbag Sport 2, bolsa de material suave, grande.

Diseño.

- Luces intermitentes de LED.

Sonido.

- Silencioso deportivo HP de Akrapovič.

Ergonomía y confort.

- Asiento Rally con placa portaequipaje (altura de 895 mm).
- Cúpula tintada.
- Cúpula alta tintada.

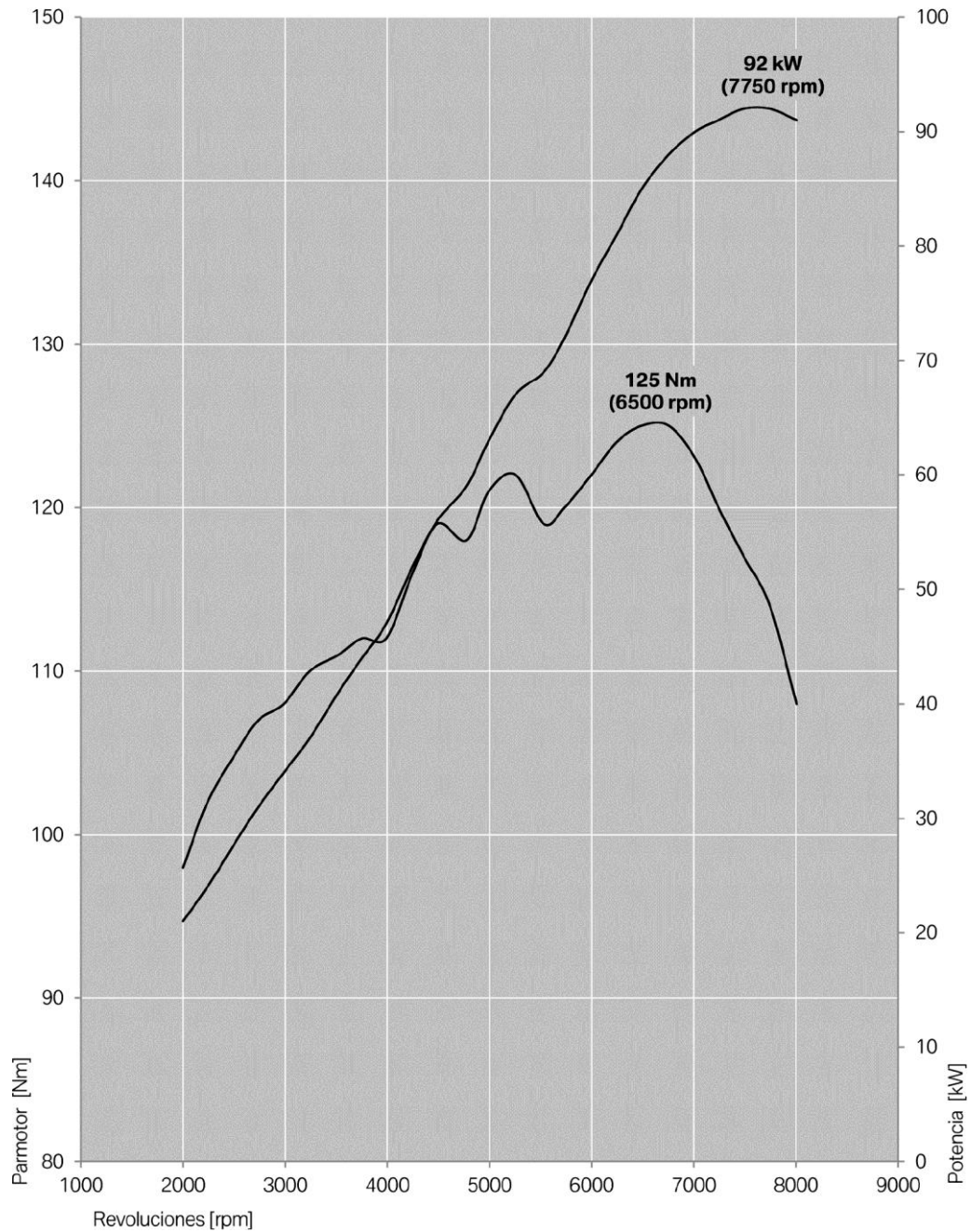
Navegación y comunicación.

- Navegador BMW Motorrad Navigator V.
- Soporte, cable y piezas para el montaje.

Mantenimiento y tecnología.

- Kit de herramientas de a bordo, apropiado para servicio de mantenimiento.

5. Potencia y par motor.



6. Datos técnicos.



BMW R 1200 GS Adventure		
Motor		
Cilindrada	cc	1170
Diámetro/Carrera	mm	101/73
Potencia	kW/CV	92/125
a revoluciones	rpm	7750
Par motor	Nm	125
a revoluciones	rpm	6500
Tipo	Motor de dos cilindros opuestos, refrigerado por aire y agua	
Cantidad de cilindros		2
Compresión/Combustible		12,5:1 / Súper sin plomo (95 ROZ)
Accionamiento válvulas/aire		DOHC
Válvulas por cilindro		4
Ø admisión/escape	mm	40/34
Ø de las mariposas	mm	52
Preparación de la mezcla		BMS-X
Limpieza de gases de escape		Catalizador regulado de tres vías
Sistema eléctrico		
Alternador	W	540
Batería	V/Ah	12/12 sin mantenimiento
Faro	W	H7 / LED (equipo. opc.)
Motor de arranque	kW	0,9
Transmisión / Caja de cambios		
Embrague	Embrague multidisco anti-rebote, en baño de aceite,	
Caja de cambios	Caja de cambios de seis marchas, acoplamiento de dientes doble	
Relación primaria		1,65
Desarrollo de marchas I		2,438
II		1,714
III		1,296
IV		1,059
V		0,943
VI		0,848
Tracción trasera		Cardán
Relación		2,91
Chasis		
Bastidor	Chasis de doble viga de tubos de acero; motor autoportante	
Guiado de rueda delantera		BMW Telelever
Guiado de rueda trasera		BMW EVO Paralever
Recorrido amortiguación adel./atrás	mm	210/220
Avance	mm	95
Distancia entre ejes	mm	1496
Ángulo del eje de la dirección	°	65,5
Frenos	Adelante	Freno de 2 discos, de accionamiento hidráulico, Ø de 305 mm
	Atrás	Un disco Ø 276 mm
ABS	BMW Motorrad Integral ABS (de serie; semi-integral, desconectable)	

BMW R 1200 GS Adventure		
Llantas		Radios cruzados
	Adelante	3,0 x 19"
	Atrás	4,5 x 17"
Neumáticos	Adelante	120/70 R19
	Atrás	170/60 R17
Dimensiones y pesos		
Longitud total	mm	2 255
Ancho total con espejos	mm	980
Altura del asiento	mm	890/910
Peso DIN en orden de marcha	kg	260
Peso total máximo	kg	480
Capacidad del depósito	l	30
Prestaciones		
Consumo		
90 km/h	l/100 km	4,3
120 km/h	l/100 km	5,9
Aceleración		
0-100 km/h	s	3,75
Velocidad máxima	km/h	>200