

La nueva BMW R 1200 RT. Índice.



1. El concepto general. (Versión resumida).	2
2. El motor.	5
3. El chasis.	9
4. Electricidad y electrónica.	11
5. Carrocería y diseño.	14
6. Colores.	17
7. Gama de equipamiento.	18
8. Potencia y par motor.	21
9. Datos técnicos.	22

1. El concepto general. Versión resumida.



La nueva BMW R 1200 RT vuelve a establecer un listón de referencia en el sector de las motos rúteras de carácter dinámico.

Las siglas RT siempre han sido sinónimo de viajar cómoda y dinámicamente sobre dos ruedas. La nueva edición de la R 1200 RT tiene un nuevo motor y una personalidad definida más nítidamente, por lo que BMW Motorrad vuelve a establecer un hito al combinar dos cualidades que podrían considerarse opuestas: comodidad y dinamismo.

Motor bóxer más potente, con mayor masa equilibradora, para un funcionamiento aún más sedoso y una conducción más confortable.

El nuevo propulsor de base en el motor bóxer de la BMW R 1200 GS. Su potencia es de 92 kW/125 CV a 7.750 rpm, y su par máximo de 125 Nm está disponible a 6.500 vueltas.

Para su utilización en la nueva R 1200 RT, tanto el cigüeñal como el alternador tienen mayores masas equilibradoras, lo que redunda en un funcionamiento aún más sedoso del motor. La relación más larga permite conducir a revoluciones más bajas, lo que también incide positivamente en la comodidad de la moto.

De serie: ASC y dos modos activables de conducción. Modo Pro, con Hill Start Control como equipo opcional a montar en fábrica.

La nueva R 1200 RT 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 dos modos de conducción «Rain» y «Road», el comportamiento dinámico de la moto se adapta a la gran mayoría de las condiciones posibles de la calzada. El equipo opcional «modos Pro» incluye adicionalmente el modo «Dynamic», así como la función Hill Start Control. Activando el modo «Dynamic», sale a relucir el carácter deportivo de la R 1200 RT, mientras que con la función Hill Start Control es más sencillo detener la moto cuesta arriba, y volver a ponerla en marcha.

Asistente de cambio de marchas, para cambiar de marchas de manera más cómoda y dinámica a la vez.

El asistente de cambio de marchas BMW Pro, un equipo opcional previsto para el montaje en fábrica, es una novedad mundial en el sector de las motos fabricadas en serie. Con este sistema, es posible subir y bajar de marchas sin accionar el embrague o la mariposa de estrangulación en todos los márgenes

de carga y revoluciones de mayor relevancia, por lo que la conducción resulta más cómoda y, a la vez, más dinámica.

Chasis más ágil, preciso y confortable. Equipo opcional Dynamic ESA a montar en fábrica, para cualidades dinámicas óptimas en cualquier situación.

El nuevo bastidor principal continuo logra que la nueva R 1200 RT se mantenga aún más fiel a su trayectoria. El chasis semiactivo BMW Motorrad Dynamic ESA (Electronic Suspension Adjustment), ofrecido como equipo opcional a montar en fábrica, consigue que la nueva R 1200 RT alcance dimensiones hasta ahora desconocidas en lo que se refiere a la seguridad de la conducción, a las prestaciones y al nivel de confort. Con este sistema, la suspensión se ajusta automáticamente al comportamiento dinámico de la moto y a las maniobras que realiza el conductor.

Confort optimizado, mejor aerodinámica, estética más dinámica y luz diurna opcional de diodos luminosos.

También se lograron optimizar el confort del asiento y la ergonomía, tanto para el conductor como para su acompañante. El triángulo ergonómico, formado por el manillar, la superficie del asiento y los estribos, es ahora 20 milímetros más bajo, por lo que el conductor llega más fácilmente con sus pies al suelo. Esta es una ventaja que beneficia especialmente a los conductores y acompañantes de estaturas más bien bajas, especialmente cuando deben realizar maniobras a baja velocidad o cuando se bajan de la moto o se suben a ella. La nueva BMW RT tiene una cúpula optimizada, de manera que las conocidas ventajas de moto rutera extremadamente confortable y con excelente protección contra el viento y la lluvia, ahora incluso son mayores. El grupo luminoso se basa en el faro de los modelos K 1600 de BMW Motorrad, por lo que la nueva R 1200 RT tiene una imagen muy dinámica. La luz diurna, un equipo opcional a montar en fábrica, logra aumentar adicionalmente la seguridad de la moto.

Tablero de instrumentos de funciones múltiples, con pantalla TFT, ordenador de a bordo Pro de BMW Motorrad e innovadores controles para el sistema de audio.

El puesto de mando del piloto ha sido reconfigurado completamente. Con el fin de aumentar el grado de información disponible, la nueva R 1200 RT tiene ahora una pantalla TFT de 5,7 pulgadas. En ella aparecen, por ejemplo, todas las informaciones que ofrece el ordenador de a bordo Pro de BMW Motorrad, incluido de serie. Las indicaciones que aparecen en el display se completan con las informaciones que se muestran en el velocímetro y en el cuentarrevoluciones, ambos analógicos. La utilización del sistema de audio con su innovador sistema de Multi-Controller, disponible como equipo opcional a montar en fábrica, es especialmente cómoda al viajar.

Nuevos colores, tres atractivas variantes.

Las tres líneas de acabado de colores subrayan tres cualidades que distinguen al nuevo modelo: dinamismo, calidad y confort. Los colores azul cuarzo metalizado y gris Calisto metalizado se combinan con el color metalizado de contraste pizarra oscura, mientras que el color ébano metalizado contrasta con el color monolito metalizado mate.

Lo más destacable de la nueva BMW R 1200 RT:

- Motor bóxer de dos cilindros de 1.170 cc, refrigerado por aire/agua. Motor con potencia de 92 kW/125 CV a 7.750 rpm y par máximo de 125 Nm a 6.500 rpm.
- Cigüeñal y alternador con masa equilibradora, para un funcionamiento más sedoso del motor.
- Dos modos de conducción «Rain» y «Road», así como sistema de control automático de la estabilidad ASC (Automatic Stability Control).
- Modo «Pro», con modo «Dynamic» y Hill Start Control como equipo opcional a montar en fábrica.
- Asistente para cambio de marchas con equipo opcional a montar en fábrica, para más confort y dinamismo al cambiar de marchas.
- Chasis nuevo, más ágil y, a la vez, más confortable, con bastidor continuo.
- Suspensión semiaactiva, regulable electrónicamente ESA (Electronic Suspension Adjustment) como equipo opcional a montar en fábrica.
- Nuevo diseño del carenado, de formas más dinámicas.
- Confort y aerodinámica optimizados.
- Nueva cúpula ajustable, para mejor protección contra el viento y la lluvia.
- Nuevo sistema de iluminación.
- Luz diurna de LED como equipo opcional a montar en fábrica.
- Tablero de instrumentos de funciones múltiples con display TFT de gran tamaño.
- Ordenador de a bordo Pro de BMW Motorrad, con numerosas informaciones.
- Innovadores controles del sistema de audio.
- Nuevos colores.
- Equipos opcionales y accesorios especiales con la acostumbrada calidad de BMW Motorrad.



2. El motor.

Hace ya 35 años se acuñaron unas de las siglas más conocidas de la gama de BMW Motorrad: RT. Las dos letras representan una forma de moto ruta antes desconocida, con carenado completo y máximo nivel de confort. Desde entonces, la BMW RT es sinónimo de conducción confortable y dinámica en viajes largos a los mandos de una moto. La nueva edición de esta moto ruta activa e innovadora, la R 1200 RT, es más apropiada para realizar viajes largos y, a la vez, es más dinámica, gracias a su nuevo motor y a su concepto optimizado en todos los detalles.

Nuevo motor bóxer, con mayor masa equilibradora para un funcionamiento más sedoso y óptimo nivel de confort en ruta.

Esencialmente, el nuevo motor bóxer es igual al motor DOHC de la BMW R 1200 GS. Para su utilización en la R 1200 RT, este motor fue optimizado específicamente para que cumpla las exigencias que se plantean frente a una moto ruta. Tiene una potencia de 92 kW/125 CV a 7.750 rpm, y su par máximo de 125 Nm está disponible a 6.500 vueltas.

El par es claramente superior al del motor antecesor, y esa superioridad se manifiesta a lo largo de todo el margen de revoluciones. Además, la línea del par tiene ahora un trazado más armonioso. A lo largo de todo el margen útil de revoluciones se dispone de más de 100 Nm. De este modo, la capacidad de recuperación es mejor a cualquier régimen, lo que significa que fue posible mejorar el comportamiento superior e impecable, tan importante en una moto ruta.

En comparación con el motor del modelo anterior, el nuevo propulsor de 1.170 cc sigue confiando en el sistema de refrigeración combinada de aire y líquido, aunque sustituyendo el aceite como agente refrigerante por agua. La mayor capacidad de absorción de calor del agua redonda en una difusión más eficiente del calor y, por lo tanto, tiene como consecuencia una mayor estabilidad térmica durante viajes largos. 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 sigue refrigerándose adicionalmente por aire, por lo que se mantiene el diseño del motor bóxer.

Con el fin de conseguir un llenado óptimo, el flujo a través de las culatas es ahora en sentido vertical. Además, es la primera vez que en un motor bóxer de BMW Motorrad se incluyen una caja de cambios de seis marchas y un

embrague en baño de aceite con función anti-rebote, que requiere menores fuerzas de accionamiento. 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 RT, así como el alternador, tienen masas equilibradoras de mayor tamaño. Con ellas, el funcionamiento del motor es aún más sedoso, por lo que la conducción resulta más confortable. Las menores vibraciones provocadas por el conjunto propulsor contribuyen a que sea posible conducir trayectos largos de manera más agradable y, por lo tanto, con menos cansancio. El mayor confort que ofrece la moto al realizar viajes largos también se debe a la relación más larga de la caja de cambios, ya que así es posible viajar a revoluciones más bajas del motor bóxer.

Las respuestas más finas a los movimientos del puño del acelerador de la BMW R 1200 RT constituyen otro factor que contribuye a una conducción más relajada. La conducción es más cómoda porque el ángulo de giro del puño es menor y, además, porque las fuerzas de reposición también son menores.

Adicionalmente también fue posible optimizar el carácter dinámico de la R 1200 RT. Gracias a una mayor capacidad de recuperación en comparación con el modelo antecesor, es posible acelerar con mayor vehemencia al salir de una curva. Además, el motor sube más fácilmente de revoluciones.

De serie: ASC y dos modos activables de conducción. Modo Pro, con Hill Start Control como equipo opcional a montar en fábrica.

La nueva R 1200 RT incluye de serie el sistema de activación de dos modos de conducción, con los que la moto se adapta a las exigencias específicas del conductor, según las circunstancias concretas de utilización de la moto. La capacidad de tracción de la moto también se incluye entre los rasgos que están sujetos al criterio de seguridad de la moto. Concretamente, a través del sistema de control de la estabilidad ASC (Automatic Stability Control). 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 RT 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.

Estando activo el modo «Road», los sistemas de reglaje favorecen un ajuste que permite un rendimiento dinámico y confortable a la vez, sobre cualquier calzada asfaltada.

Con el modo «Rain», la moto se adapta a calzadas con menores coeficientes de fricción, lo que significa que reacciona más suavemente a cualquier movimiento del puño del acelerador. Los sistemas de regulación reaccionan más pronto, y la amortiguación de los montantes adquiere un reglaje más suave, en concordancia con las condiciones de la calzada.

El equipo opcional «modo Pro» incluye adicionalmente el modo «Dynamic», así como la función Hill Start Control. Activando el modo «Dynamic», sale a relucir el carácter más deportivo de la nueva BMW R 1200 RT. Concretamente, las reacciones al movimiento del puño del acelerador son más espontáneas, los sistemas ASC y ABS intervienen más tarde y la amortiguación regulada por Dynamic ESA es más dura (suponiendo que la moto haya sido equipada con este sistema opcional en fábrica), de manera que la moto puede sacar a relucir plenamente todo su potencial dinámico.

La función Hill Start Control también es una novedad mundial. Con esta función es muy sencillo detener la moto cuesta arriba y con el motor en funcionamiento, sin que el conductor tenga que estar presionando constantemente la maneta del freno. De este modo también es mucho más sencillo volver a poner en marcha la moto y seguir conduciendo cuesta arriba, más aun si la moto está muy cargada. Gracias al sistema de frenos con ABS integral parcial, es posible activar con ese fin el freno trasero por separado. Al activar la función Hill Start Control, el sistema genera presión en el circuito hidráulico del freno posterior, de manera que la moto se mantiene detenida en una cuesta. La función Hill Start Control únicamente es un sistema de confort con el que es más sencillo detener y volver a poner en marcha la moto cuesta arriba, lo que significa que no debe confundirse con un freno para aparcar.

Asistente Pro de cambio de marchas, un equipo opcional a montar en fábrica, para cambiar casi sin interrumpir la fuerza de tracción.

El asistente de cambio de marchas BMW Pro es una novedad mundial en el sector de las motos fabricadas en serie. La versión del asistente para cambiar de marchas, montada en la nueva R 1200 RT, es similar a la que llevan motos superdeportivas como, por ejemplo, la BMW S 1000 RR, aunque modificada con funciones adicionales y considerando los criterios específicos que debe cumplir una moto rutera. Con el sistema de asistencia para cambiar de marchas Pro Tour, es posible subir y bajar de marchas sin accionar el embrague o la mariposa de estrangulación en todos los márgenes de carga y revoluciones de mayor relevancia para la conducción, por lo que la conducción resulta más cómoda y, a la vez, más dinámica. Buena parte de las operaciones de cambio de marcha pueden ejecutarse recurriendo al asistente de cambio de marchas. Una de las excepciones es, por ejemplo, poner en movimiento la moto detenida.

Para cambiar de marchas mientras se acelera, la mariposa ya no tiene que cerrarse, lo que significa que la fuerza de avance se mantiene casi inalterada, sin interrupción de la fuerza de tracción. Al decelerar y bajar de marchas (la mariposa está cerrada), un toque automático del acelerador se encarga de adaptar las revoluciones del motor. Las marchas se cambian de manera convencional, es decir, utilizando el pedal. De esta manera, el tiempo necesario para cambiar de marchas es mucho más corto que al cambiar de marchas accionando la maneta del embrague. Sin embargo, el asistente Pro de cambio de marchas no es un sistema automático. Más bien es únicamente un sistema de apoyo. Al cambiar de marchas estando activo el asistente de cambio Pro, se desactiva el sistema de regulación de la velocidad. Esta desactivación se lleva a cabo por razones de seguridad.

Un sensor detecta en el árbol de salida de la caja que el conductor tiene la intención de cambiar de marchas, y activa el sistema de asistencia. Aumentando o reduciendo específicamente el par motor, se retira la carga aplicada en el cardán, de manera que puedan engranar los dientes de la siguiente pareja de piñones, tal como sucede al utilizar el embrague. El sistema de asistencia de cambio de marchas no funciona cuando se cambia de marchas utilizando la maneta de embrague, al subir de marchas con la mariposa cerrada (con la moto en fase de deceleración) y, tampoco, si se activan los frenos. Además, si la maneta del embrague no se encuentra en su posición inicial cuando se sube o baja de marchas, tampoco se activa el sistema de asistencia del cambio de marchas.

Si bien el asistente funciona al bajar de marchas con la mariposa abierta, es posible que se produzcan fuertes cambios de carga, especialmente en las marchas bajas. Si se cambia de marchas sin utilizar el embrague conduciendo a velocidades constantes, también pueden producirse fuertes cambios de carga. Por lo tanto, BMW Motorrad recomienda siempre utilizar el embrague en estas circunstancias. Asimismo, debería evitarse la utilización del asistente de cambio de marchas si las revoluciones del motor se acercan al límite admisible.



3. El chasis.

Chasis nuevo e innovador, para mayor agilidad y más confort.

Al igual que el motor, también el chasis de la nueva BMW R 1200 RT se basa en los componentes de comprobada eficiencia de la R 1200 GS. Gracias al nuevo bastidor principal, continuo y más rígido, con puntos de apoyo para el BMW Telelever y el BMW Paralever, ha sido posible aumentar perceptiblemente la fidelidad que la R 1200 RT mantiene a su trayectoria. Al mismo tiempo, los soportes más rígidos de los componentes de la suspensión desembocan en reacciones más finas, manteniendo mejor informado al conductor sobre el comportamiento dinámico de su moto. Gracias al gran giro del manillar de 36 grados por lado, la moto tiene un radio de giro muy pequeño para ser una moto rutera. Por lo tanto, es muy sencillo maniobrarla. El centro de gravedad optimizado también contribuye a la mejora de la maniobrabilidad de la moto, mejorando las cualidades de por sí muy dinámicas del modelo antecesor. Además, la mayor precisión de conducción también ofrece un margen de reserva mayor al optar por un estilo de conducción muy dinámico.

En el caso del sistema de guiado de la rueda posterior BMW EVO Paralever, la parte inferior del montante y del brazo basculante está mejor protegida, por lo que es menos probable que sufra daños. Las llantas de 10 finos radios subrayan el carácter dinámico de la R 1200 RT.

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, las prestaciones de la moto, y su nivel de confort. 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.

A partir de la función básica es posible activar los niveles de amortiguación ya conocidos del sistema BMW ESA, es decir, suave, normal y dura, además de seleccionar el nivel de carga de la moto (conductor, conductor con equipaje,

conductor y acompañante). Al igual que en el caso del sistema ESA II desarrollado, también se ajustan la precarga y extensión. Con estas funciones, el conductor tiene la posibilidad de seleccionar un ajuste apropiado para el peso que lleve su moto en cada caso, consiguiendo que la suspensión siempre lo mantenga informado sobre el comportamiento dinámico de su moto.

Con BMW Dynamic ESA, la seguridad es aún mayor, pues al frenar o al acelerar se modifica el ajuste de la suspensión de tal manera que la moto casi no se hunde o levanta, además de mantenerse fiel a su trayectoria de marcha. En estas condiciones, la R 1200 RT no solamente es más segura y confortable, sino que también es mucho más ágil.

4. Electricidad y electrónica.



Tablero de instrumentos de funciones múltiples con display TFT de gran tamaño.

Basta ver el puesto de mando de la R 1200 RT para entender que se trata de una moto que, en buena medida, es producto de un amplio trabajo de desarrollo. Además de los instrumentos analógicos que indican la velocidad y las revoluciones de motor, y al margen de los chivatos usuales de advertencia e indicación de estado, el tablero de instrumentos de nuevo diseño incluye un display TFT de considerables 5,7 pulgadas.

Por su forma y ejecución, este display marca un hito en el sector de las motocicletas. Gracias a su gran luminosidad y el excelente contraste, la lectura de las informaciones que aparecen en él, es muy sencilla. Debido a su imagen de alta resolución, es posible mostrar de modo muy claro varias líneas de texto y representaciones gráficas muy nítidas.

Con este tablero y con el Multi-Controller incluido de serie, la nueva R 1200 RT cuenta con un sistema de mando único en el mercado, que permite al conductor elegir entre una gran cantidad de funciones muy útiles. El display puede ajustarse en dos ángulos de inclinación (+/- 5 grados) para que la visibilidad y nitidez de las informaciones sean óptimas.

Ordenador de a bordo Pro de BMW Motorrad de serie, con numerosas informaciones.

El ordenador de abordo Pro de BMW Motorrad, que incluye algunas funciones que son únicas en el mercado, establece un nuevo listón de referencia entre las motos ruteras confortables. Ofrece al conductor una serie de informaciones muy útiles, tales como el nivel de aceite, la indicación del momento óptimo de cambiar de marchas, o la tensión de la red de a bordo.

Al igual que en el caso de la BMW K 1600 GT o de la GTL, la estructura del menú fue especialmente concebida en concordancia con las exigencias específicas que plantea la conducción de una moto. La jerarquía está poco ramificada, por lo que utilizando el Multi-Controller, es sencillo navegar por el menú sin apartar la vista del tráfico. Lo mismo se aplica en el caso del uso del navegador opcional, en el que ya no es necesario introducir los comandos a través de la pantalla táctil mientras se conduce. Además, el conductor tiene la posibilidad de programar la tecla de funciones favoritas, para acceder rápidamente a la función de su preferencia.

A través del ordenador de a bordo de BMW Motorrad, es posible acceder a las siguientes informaciones: kilometraje total, kilometraje parcial 1+2, kilometraje parcial automático (reposición a cero tras pausa de 6 horas), temperatura exterior con advertencia de heladas si la temperatura exterior es inferior a 3 °C, consumo promedio 1+2, consumo promedio desde reposición a cero, consumo actual, consumo promedio para calcular la autonomía, autonomía, velocidad actual, velocidad promedio, nivel de aceite, sistema de control de la presión de los neumáticos (sólo con equipo opcional RDC), tensión de la red de a bordo, fecha, duración de pausa, duración del tramo conducido, fecha del servicio técnico, kilometraje restante hasta el servicio técnico.

Conjunto dinámico de faros, con un faro principal y dos faros de luz alta de serie, así como luz diurna de LED como equipamiento opcional a montar en fábrica.

El conjunto frontal de faros se basa en el sistema de los modelos K 1600 de BMW Motorrad, por lo que la nueva R 1200 RT tiene una imagen muy dinámica. El conjunto del sistema luminoso está formado por un faro central principal y dos faros que se encuentran a su derecha e izquierda, respectivamente. De esta manera, la iluminación de la calzada es óptima. Si fuese necesario ajustar el alcance del haz de luz cuando la moto está llevando una carga extrema, y si en ese caso no fuese suficiente la regulación automática de la suspensión, puede utilizarse de manera muy sencilla un mango que se encuentra en la parte inferior del faro.

La luz diurna, un equipo opcional a montar en fábrica, logra aumentar considerablemente la seguridad de la moto. Se trata de dos conductores de luz montados alrededor de los faros, que proyectan la luz a través de prismas ópticos. La luz diurna se enciende de día automáticamente mediante un sensor de luz, o bien manualmente con la tecla de «luz diurna», en vez del faro principal.

Al oscurecer o al entrar en un túnel, automáticamente se enciende el faro principal. De esta manera se percibe con claridad la presencia de la moto, más que la de otros vehículos. Gracias a la innovadora tecnología de diodos luminosos, el consumo de energía es mínimo. Otra ventaja consiste en la gran duración de los módulos de LED.

En países sin homologación de la luz diurna, el equipo opcional Headlight Pro está constituido por anillos luminosos con la luminosidad correspondiente a las luces de posición, que se activan cuando se enciende la luz baja.

El piloto posterior y las luces intermitentes, tanto delanteras como traseras, son de diodos luminosos de serie. Los faros tienen cristales completamente transparentes, de manera que la R 1200 RT también tiene en estos detalles

un aspecto moderno y dinámico, así como de avanzada tecnología. El uso de un sistema de iluminación indirecta mediante diodos luminosos, en vez de utilizar LEDs de iluminación directa, constituye una novedad en el sector de las motocicletas.

Sistema de mando innovador; sistema de audio como equipo opcional a montar en fábrica.

El sistema de audio de la nueva R 1200 RT se basa en la tecnología de los modelos BMW K 1600. Ello significa que incluye funciones innovadoras que no tienen parangón en el mercado de las motocicletas, tales como los mandos incluidos en la unidad Multi-Controller, interfaz para iPod y puerto USB para unidades mp3, conexión Bluetooth para la comunicación entre el conductor y su acompañante, así como la posibilidad de sintonizar la estación de radio satelital Sirius XM (únicamente en EE.UU. y Canadá). Gracias al uso de la pantalla TFT de 5,7 pulgadas, fue posible aumentar las funciones y mejorar la facilidad de la utilización del sistema en comparación con el modelo anterior. En el nuevo sistema de audio se tienen, por ejemplo, tan sólo cuatro botones de mando (antes eran ocho), ya que las funciones restantes se controlan mediante el Multi-Controller. La calidad del sonido, de por sí muy buena del modelo anterior, pudo mejorarse mediante un tubo de resonancia para los bajos, sin que por ello haya sido necesario aumentar el volumen del carenado.

Cierre centralizado con alarma antirrobo de sencilla utilización, como equipamiento opcional ofrecido desde fábrica.

Para activar el cierre centralizado de la R 1200 RT, no hay más que pulsar un botón. Así se cierran las dos maletas, el vano portaobjetos, el vano que acoge el sistema de audio y, además, el topcase. El cierre centralizado puede activarse con el mando a distancia por ondas de radio, o bien con la tecla que se encuentra en el extremo derecho del manillar. En este estado, sigue siendo posible retirar las maletas. Los motores utilizados para el bloqueo se encuentran montados en la carrocería. Los cerrojos de las maletas se cierran mecánicamente mediante un perno. El cierre centralizado, ofrecido como equipo opcional, permite incluir un topcase grande, que está contenido en la gama de accesorios originales. Este topcase se cierra automáticamente, tiene iluminación interior y, además, cuenta con la posibilidad de conectar una segunda luz de freno.

Considerando la estructura y el espacio disponible en la nueva R 1200 RT, el equipo opcional de cierre centralizado únicamente se ofrece en combinación con el equipo opcional de alarma antirrobo (DWA), pues ambos sistemas se incluyen en una sola carcasa. Por otro lado, la alarma antirrobo sí se puede adquirir por separado.



5. Carrocería y diseño.

Nueva carrocería, más dinámica, de mejor aerodinámica, con protección optimizada contra el viento y la lluvia, y con numerosos detalles prácticos.

La BMW R 1200 RT es la clásica moto rutera de BMW Motorrad. Las siglas RT siempre indicaron que se trata de un modelo especialmente apropiado para realizar viajes largos, plenamente fiable, funcional, muy confortable, que le ofrece una protección óptima contra el viento y la lluvia al conductor más exigente.

Todo esto lo expresa la nueva R 1200 RT en su diseño. Las superficies de formas aerodinámicas están ingeniosamente repartidas, y su expresión estética le confiere a la moto una imagen de gran aplomo. Las superficies fluyentes crean una imagen de agilidad, respaldada por la armoniosa combinación de zonas de color y otras transparentes.

La silueta de la nueva BMW R 1200 RT nace en el frente de forma dinámica y expresiva, se prolonga a lo largo de la dinámica «flyline» de la línea lateral y concluye en la zaga. Esta línea lateral incluye el asiento de confort de baja altura, así como el depósito de formas ergonómicas y con marcadas superficies de apoyo para las rodillas. Las elegantes maleas están integradas armoniosamente en la equilibrada repartición de superficies y líneas. De esta manera, la R 1200 RT demuestra a primera vista que es una moto ideal para realizar largos viajes de manera relajada.

También vista desde adelante, la R 1200 RT es, evidentemente, una moto que es parte de la gama de productos de BMW Motorrad. En la parte frontal llama la atención de faro, que subraya el frente partido («splitface») típico de BMW Motorrad. Gracias a los dos reflectores redondos laterales y un reflector alargado en el centro, la moto obtiene la típica expresión de las motos rurales de BMW, adquiriendo una imagen inconfundible, tanto de día como de noche.

Los diseñadores lograron crear una imagen de ligereza en la unión entre el frente de la moto y el carenado lateral. La unión la establece una tubuladura de aire, que logra que la parte superior, por encima del carenado lateral, parezca estar suspendida en el aire. La lograda integración del guardabarros delantero completa la imagen dinámica de la parte frontal de la moto.

Con la nueva R 1200 RT fue posible mejorar significativamente la funcionalidad, el confort, y la protección contra el viento y a lluvia. Por ejemplo, la cúpula de regulación eléctrica continua, fue objeto de un minucioso trabajo de desarrollo. La nueva versión reduce de manera más eficiente la fuerza de succión que se aplica sobre el conductor, a pesar de no haberse modificado el margen de regulación en comparación con el modelo anterior. Además, logra reducir los ruidos del aire a niveles mínimos. De hecho, es la cúpula más silenciosa que hasta ahora ha desarrollado BMW Motorrad. Además, gracias a su función de memoria, recupera su posición básica una vez que se desconecta el encendido. Y lo hace sin peligro alguno, pues el sistema cuenta con un detector de resistencia. De esta manera, cuando la moto está aparcada, tiene un aspecto más dinámico.

En comparación con la anterior R 1200 RT, los espejos retrovisores son más pequeños. A pesar de ello, el campo de visión es más amplio, ya que los nuevos espejos son más anchos y están montados en una posición más baja. Estos espejos retrovisores logran que el conductor controle mejor lo que sucede alrededor de su moto, por lo que conduce de manera más relajada y segura. Otra novedad consiste en que los espejos retrovisores son abatibles. Se abaten hacia atrás, lo que puede ser útil al transportar la moto o, también, al aparcarla en un garaje.

El vano portaobjetos está montado en el interior del carenado del lado izquierdo. Este vano se incluye de serie, es impermeable y, además, está provisto de un cerrojo. Allí hay espacio suficiente para guardar, entre otros, el navegador de BMW Motorrad. En el lado opuesto se encuentran un vano portaobjetos que acoge una unidad USB, un iPod y otros soportes de datos, suponiendo que la moto cuente con el equipo opcional del sistema de audio.

Mayor confort, ergonomía optimizada y nuevas variantes de asientos regulables.

Además del chasis, de calidad reconocida, también fue posible mejorar el confort del asiento, tanto para el conductor como para su acompañante, así como la ergonomía en general. El triángulo ergonómico de la nueva R 1200 RT, construido por el manillar, la superficie del asiento y los estribos, es ahora 20 milímetros más bajo, de manera que los conductores de algo menor estatura pueden maniobrar óptimamente la moto, llegando con mayor facilidad con los pies al suelo. Lo dicho significa que además del asiento, también el manillar y los estribos son más bajos, sin que por ello se limite el ángulo de inclinación de la moto y, además, sin que por esta razón se reduzca el nivel de confort. El asiento y los estribos del pasajero se encuentran en una posición también 20 milímetros más baja, lo que para el acompañante significa un considerable aumento de confort, especialmente al subirse a la moto o al bajar de ella.

La prolongación de la superficie útil del asiento del conductor (más 2 cm) y del asiento del acompañante (más 1 cm), acrecienta adicionalmente la comodidad en comparación con el modelo antecesor. Para satisfacer numerosas exigencias planteadas por conductores y sus acompañantes, se ofrece un asiento de serie con altura regulable (805 y 825 mm de altura), así como dos asientos más (asiento alto: 830 y 850 mm de altura; asiento bajo: 760 y 780 mm de altura), en ambos casos como equipamiento especial a montar en fábrica. Ello significa que con el asiento bajo se alcanza aproximadamente la altura que en la anterior R 1200 RT únicamente se obtenía con el equipo opcional de reducción de altura (con un asiento no dividido y sin calefacción y excluyendo el equipo opcional de ajuste electrónico de la suspensión ESA). Con el fin de aprovechar el vano disponible en la parte posterior de la nueva R 1200 RT, el asiento del acompañante se fija de tal manera que no es necesario utilizar herramientas para desmontarlo.



6. Colores.

La dinámica imagen de la nueva BMW R 1200 RT se acentúa mediante tres nuevas combinaciones de colores. El nuevo modelo puede adquirirse en tres variantes cromáticas: azul cuarzo metalizado y gris Calisto metalizado mate, en ambos casos, en combinación con pizarra oscura metalizada mate. La tercera variante se llama ébano metalizado, que contrasta en combinación con monolito metalizado mate. En todos los casos, el color del asiento es negro.

Si la R 1200 RT es de color azul cuarzo metalizado, adquiere una imagen muy dinámica y ágil. Con este color, reafirma su liderazgo en el segmento, irradiando gran calidad.

En la versión de gris Calisto metalizado, se acentúa más claramente el carácter dinámico de la R 1200 RT. Este color le confiere a la moto un carácter casi deportivo, aunque sin dejar de ser elegante.

El color ébano metalizado subraya la elegancia y la calidad de la moto, realza su alto nivel de confort y le confiere una imagen de ligereza. Aunque en este color no llega a tener una imagen conservadora, sí se aprecia que se trata de una moto de carácter selecto y exclusivo.



7. Gama de equipamiento.

Equipos opcionales y accesorios especiales.

BMW Motorrad ofrece una amplia gama de equipos opcionales y accesorios especiales originales de la marca, con el fin de aumentar las posibilidades de personalizar la R 1200 RT.

Los equiposopcionales 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.

- Asistente para el cambio de marchas Pro Tour.
- Dynamic ESA.
- Modos de conducción «Pro».
- Asiento del conductor alto (830 / 850 mm).
- Asiento del conductor bajo (760 / 780 mm).
- Hill Start Control (asistencia para detener la moto cuesta arriba y volverla a poner en marcha).
- Cierre centralizado con alarma antirrobo.
- Luz de conducción diurna.
- Preparación para la instalación de un navegador.
- Calefacción para el asiento (cinco niveles en el asiento del conductor, dos niveles en el del acompañante).
- Sistema de audio (Bluetooth, USB/mp3, iPod).
- RDC.
- Segunda toma de corriente.
- Sistema de escape cromado.
- Regulación de la velocidad, hasta 210 km/h (dependiendo de la marcha que esté puesta).

Accesorios especiales, a montar en talleres oficiales.

Equipaje.

- Protectores de maletas, derecha/izquierda.
- Lámina protectora de maletas, derecha/izquierda.
- Bolsa interior para maleta System, derecha/izquierda.
- Topcase grande de aluminio blanco metalizado mate (para motos con sistema opcional de cierre centralizado).
- Luz de freno adicional para el topcase grande. (para motos con sistema opcional de cierre centralizado).
- Topcase Light de aluminio blanco metalizado (sin electrónica).
- Bolsa interior para topcase grande.
- Compartimientos para topcase grande.
- Topcase pequeño.
- Bolsa interior para topcase pequeño.
- Softbag (bolsa de material suave), pequeña/grande.
- Rollo portaequipaje.
- Mochila para depósito.

Diseño.

- Listones embellecedores para maletas.
- Listón embellecedor cromado para la tapa del topcase.
- Tubo terminal de escape cromado.

Sonido.

- Silencioso deportivo Akrapović.

Ergonomía y confort.

- Asistente de cambio de marchas.
- Asiento del conductor alto (830 / 850 mm).
- Asiento del conductor bajo (760 / 780 mm).
- Cúpula de confort.
- Asiento del conductor con calefacción.
- Asiento bajo del conductor con calefacción.
- Asiento alto del conductor con calefacción.
- Asiento del acompañante con calefacción.

Navegación y confort.

- Navegador BMW Motorrad Navigator V.
- Cable de adaptación para iPod.

Seguridad.

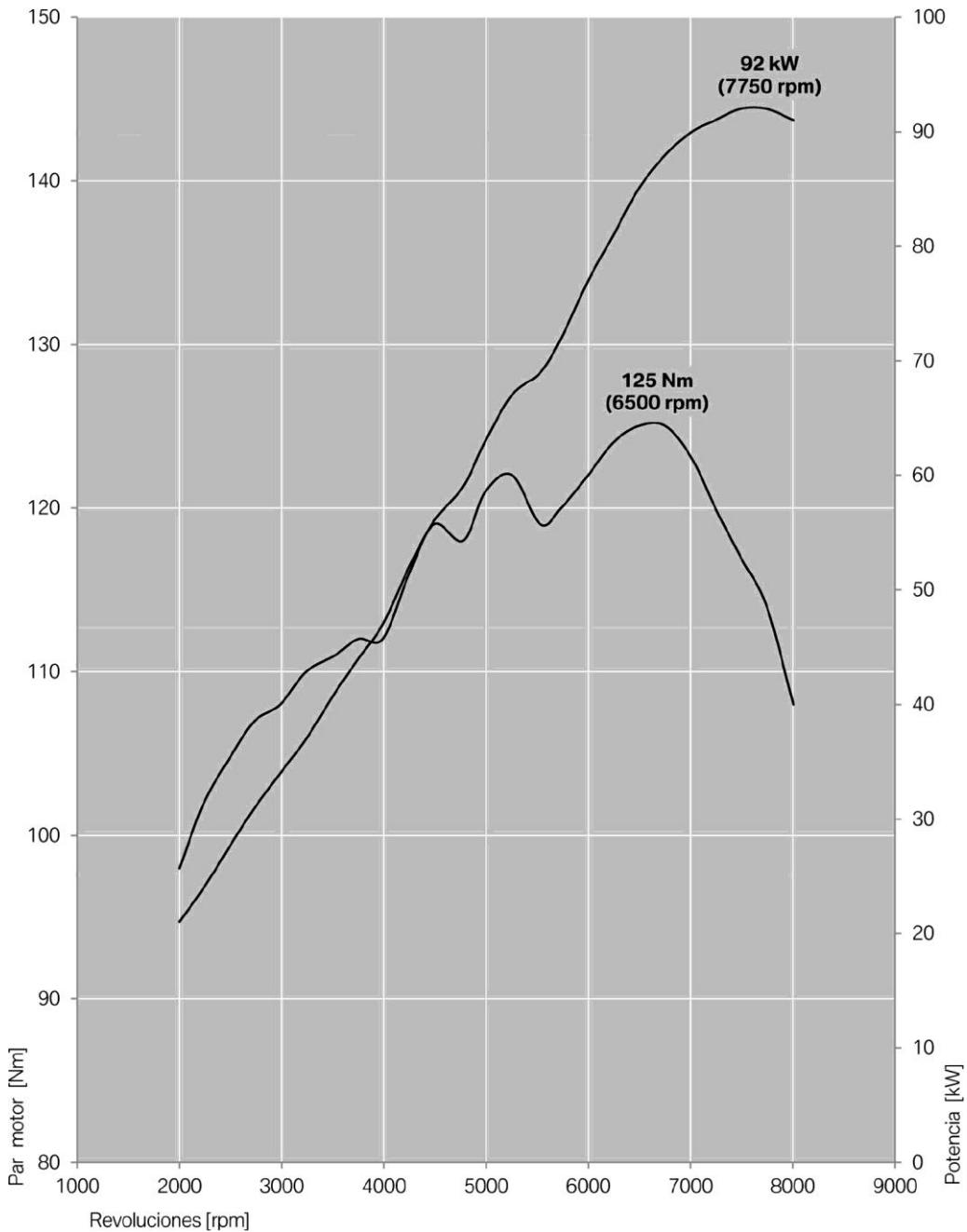
- Alarma antirrobo Basic (sin cierre centralizado).
- Perno de seguridad para la boquilla de relleno de aceite.
- Protección de las culatas de los cilindros.
- Faro adicional de LED.
- Hill Start Control (asistencia para detener la moto cuesta arriba y volverla a poner en marcha).
- Modos de conducción «Pro».
- RDC.
- Regulación de la velocidad.
- Kit de primeros auxilios.

Mantenimiento y tecnología.

- Kit de herramientas de a bordo, apropiado para servicio de mantenimiento.
- LED para el enchufe de a bordo.
- Caballete para el eje posterior.
- Adaptador para el caballete para el eje posterior.
- Toma de corriente adicional.
- Equipo para cargar la batería.



8. Potencia y par motor.





9. Datos técnicos.

BMW R 1200 RT		
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	Tubo de aspiración e inyección	
Unidad de control del motor	BMS-X	
Limpieza de gases de escape	Catalizador regulado, de tres vías	
Sistema eléctrico		
Alternador	W	540
Batería	V/Ah	12/16 sin mantenimiento
Faro	W	H7 / LED luz diurna (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		2,75
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	120/136
Avance	mm	116
Distancia entre ejes	mm	1 485
Ángulo del eje de la dirección	°	63,6
Frenos	Adelante	Freno de 2 discos, de accionamiento hidráulico, Ø de 320 mm
	Atrás	Un disco Ø 276 mm
ABS	BMW Motorrad Integral ABS (de serie, integral parcial)	

BMW R 1200 RT

Llantas		Llantas de aluminio forjado
	Adelante	3,5 x 17"
	Atrás	5,5 x 17"
Neumáticos	Adelante	120/70 ZR17
	Atrás	180/55 ZR17

Dimensiones y pesos

Longitud total	mm	2 222
Ancho total con espejos	mm	983
Altura del asiento	mm	805/825 (opción: 830/850 o 760/780)
Peso DIN en orden de marcha	kg	274
Peso total máximo	kg	495
Capacidad del depósito	l	25

Prestaciones

Consumo		
90 km/h	l/100 km	3,9
120 km/h	l/100 km	5,3
Aceleración		
0–100 km/h	s	3,80
Velocidad máxima	km/h	>200