



Az új BMW R 1200 GS és R 1200 GS Adventure

Tartalom

- 1. Az új BMW R 1200 GS és R 1200 GS Adventure**
- 2. Teljesítmény- és forgatónyomaték-diagram**
- 3. Műszaki adatok**
- 4. Színválaszték**



1. Az új BMW R 1200 GS és R 1200 GS Adventure

Az új BMW R 1200 GS és R 1200 GS Adventure legfontosabb jellemzőinek áttekintése:

- Új, még dinamikusabb motor és hajtásrendszer, hengerenként immár két felülfekvő vezérműtengellyel, valamint radiális szelepelrendezéssel
- A legnagyobb teljesítmény 7.750-es percenkénti fordulatszámnál öt százalékkal 81 kW (110 LE) értékre, míg a 6.000-es fordulaton megjelenő maximális forgatónyomaték 120 newtonméterre nőtt
- Szélesebb fordulatszám-tartomány a maximális érték 8.000-ról 8.500 percenkénti fordulatra növelésével
- Jól érzékelhetően nyomatékosabb motor-karakterisztika és kedvezőbb gyorsulási képesség
- Elektronikus szabályzású szelep a kipufogórendszerben, a markáns és erőteljes hangzás szolgálatában
- Színárnyalatok kifejezetten a BMW R 1200 GS számára: „Alpesi-fehér”, „Magma-vörös”, „Ostra-szürke matt metál”, „Zafír-fekete metál”
- Színárnyalatok kifejezetten a BMW R 1200 GS Adventure számára: „Füstezüst matt metál”, „Világossárga metál”
- Extrafelszerelések tovább bővített programja és testre szabott kiegészítők kínálata, a BMW jól ismert, rendkívül magas színvonalán
- Eredeti kiegészítőként új, LED-technikájú kiegészítő fényszóró az R 1200 GS számára

Új, még erősebb és nyomatékosabb motor, utcán és terepen egyaránt fokozott menetdinamikai képességekkel

Új BMW R 1200 GS és R 1200 GS Adventure modelljeivel a BMW Motorrad új fejezetet nyit GS-sorozata sikertörténetében, amely immár közel három évtizede szolgál a nagy hengerűrtartalmú túraendurók mintájául. Már az R 1200 GS és R 1200 GS Adventure előző generációja is kifejezetten dinamikus menetteljesítményeket és intenzív vonóerőt kínált, amit a hosszú túrák tekintetében is igen széles körű alkalmazhatóság, valamint a kanyargós országutak intenzív és élvezetes élménye tett teljessé. A BMW Motorrad most mindezen eredményeket az új motorral kívánja tovább erősíteni.

Konstrukcióját és alapvető felépítését tekintve az új boxermotor műszaki alapjául a BMW HP2 Sport DOHC-erőforrása szolgált, amit tervezői a BMW R 1200 GS és R 1200 GS Adventure számára a túraendurók speciális igényeit szem előtt tartva célzottan dolgoztak át, illetve fejlesztettek tovább.



Noha már elődje 1.170 köbcentiméteres boxermotorja is mindenfajta útviszonyok közepette illetve menethelyzetek során kellően dinamikus menettulajdonságokkal szolgált, a BMW R 1200 GS és R 1200 GS Adventure modellek e tekintetben is még magasabbra törnek. Az új GS-modellek 110 lóerő teljesítménnyel, illetve 500-al immár 8.500 percenkénti fordulatra növelt maximális értékkel még szélesebb használható fordulatszám-tartományt kínálnak. Ennek megfelelően az új generáció tagjai a teljes fordulatszám-skála mentén még dinamikusabbnak, fürgébbnek és nyomatékosabbnak bizonyulnak, menetdinamikai képességeik terén ismét iránymutatóul szolgálva a túraendurók kategóriájában.

Új DOHC-hengerfejek gondoskodnak még hatékonyabb gázcsere-folyamatról

Alapkonstrukciója szerint eleve magas fordulátú technikaként, a BMW R 1200 GS és R 1200 GS Adventure új boxermotorja a BMW HP2 Sport erőforrásához hasonlóan hengerenként két felülfekvő (DOHC), lánchajtású vezérműtengellyel készül. A szelepeket különösen könnyű, így a magas fordulatszámokra is kiválóan alkalmas emelők mozgatják. Az égésterek a szelepek radiális elrendezésének köszönhetően igen kompakt kialakításúak, az égésfolyamat elindításáról az előd modellhez hasonlóan ez esetben is két (a HP2 Sport esetében egy) gyújtógyertya gondoskodik. A 12,0:1 sűrítési arányt e konstrukcióban is megtartották a tervezők.

Üzemanyagként a fejlett kopogásszabályzásnak köszönhetően 95-98-as oktánszámú benzin használható, a névleges teljesítményre vonatkozó adat 98-as oktánszámú üzemanyagra érvényes. Bizonyos körülmények között a kopogásszabályzás működésekor minimális mértékű forgatónyomaték-vesztés, valamint többletfogyasztás jelentkezhet. A hosszú külföldi túrákra, ahol esetleg csupán gyengébb minőségű üzemanyag áll rendelkezésre, a speciális gyári beállítások (felár nélküli extrafelszerelésként gyárilag rendelhető) alkalmazása mellett akár 91-es oktánszámú benzin is használható.

A vezérműtengelyek menetiránnyal párhuzamos, vízszintes elrendezése az új motor felépítésében mindjárt két különlegességet is rejt: mindegyik vezérműtengely egy szívó- és egy kipufogószelepet mozgat, s azok radiális elrendezése következtében kúposra csiszolt bütykökkel készül. A teljesítmény- és a forgatónyomaték-szint a teljes fordulatszám-tartományon érvényesülő, további emelése érdekében a fejlesztők a gázcsere-mennyiséget is megnövelték, így a szívóoldali szeleptányérok átmérője a korábbi konstrukcióhoz képest 36-ról 39, míg a kipufogó-oldaliaké 31-ről 33 milliméterre növekedett.

A BMW konstruktőrei emellett mindkét vezérműtengely szívó- illetve kipufogó-oldali vezérlési időkeresztmetszeit egyaránt az alsó és középső fordulatszám-tartományokon még pörgősebb karakter mentén nyújtott, különösen intenzív teljesítmény-leadás jegyében határozták meg. A nagyobb szabad áramlási keresztmetszet érdekében a szívóoldali szelepemelést 10,54-ről, a kipufogó oldalán pedig 9,26-ról egyaránt 10,8 milliméterre növelték. A szelephézag kiegyenlítése könnyű félgömb-alátétekkel történik.

A teljes fordulatszám-tartományon jóval magasabb forgatónyomaték

A furat és a löket megőrizte korábbi, 101 illetve 73 milliméteres értékét, amelyekből értelemszerűen változatlan, 1.170 köbcentiméteres összlökettérfogat adódik. Ugyancsak változatlanul vették át a tervezők a főtengely és a hajtókarok, illetve azok siklócsapágyazásának konstrukcióit, míg az alumíniumöntvény dugattyúkat az égéster megváltozott geometriai viszonyai szerint dolgozták át. A 47 helyett immár 50 milliméteres (HP2 Sport: 52 milliméter) nyitási tartománnyal működő, az eddigi ezüstsínű helyett most fekete házba épített fojtószelepekkel készül, ugyancsak áttervezett szívótraktus új tervezésű szívóidomokkal, illetve nagyobb térfogatú légszűrőkkel egészül ki. Mindezek eredményeképpen az új hajtómű immár 7.750-es percenkénti fordulatszámmal változatlanul 81 kW/110 LE teljesítménnyel szolgál, miközben 6.000 percenkénti fordulaton leadott maximális



forgatónyomatéka 120 newtonméterre emelkedett. A motor még extrém körülmények között is stabil hőháztartását külön olajhűtő segíti. A motor fejlesztései összességében a teljes fordulatszám-tartományon sokkal inkább homogén teljesítmény- és forgatónyomaték-karakterisztikát biztosítanak.

E műszaki fejlesztések keretében továbbá a korábbi négy helyett két csavarral rögzített, magnéziumárnyalatú szelepfedelek is készültek, amelyeket egyben dinamikusabb formák is jellemeznek. Speciális tartozékként ezek alumínium vagy műanyag védőborítással is kiegészíthetők, de a kínálatban krómozott alumínium szelepfedelek is szerepelnek.

Elektronikus szabályzású szelep a kipufogóban a markáns és erőteljes hangzás szolgálatában

A kipufogórendszer két leömlőjét formájában, hosszában illetve átmérőjében egyaránt változtatlanul az előd modellről vették át, amelyek átdolgozott rezonanciacső segítségével alkalmazkodnak a kipufogótraktus megváltozott gázlengési viszonyaihoz. A kellően erőteljes, ám természetesen a törvényi előírásoknak is megfelelő boxer-hang kialakítására az új BMW R 1200 GS és R 1200 GS Adventure kipufogórendszerében elektromos léptetőmotorokkal illetve nyitó- és záróhuzalokkal mozgatott szelepet alkalmaztak a tervezők. A csekélyebb torlónyomásnak és a továbbfejlesztett akusztikai adottságoknak megfelelően az elődjéhez képest megjelenésében változatlan kipufogódob teljesen új belső felépítéssel rendelkezik.

Optimális erőátvitel hatfokozatú sebességváltóval és kardánhajtással

Az erőátviteli rendszer a 2008-as modellévre már megnövelt csapágyátmérőkkel és módosított előtétengely-távolsággal átdolgozott, jól bevált hatfokozatú sebességváltót tartalmazza. E műszaki fejlesztések keretében az egyes fokozatok áttételeit is módosították, a végáttételt pedig 2,82-ről 2,91-ra rövidítették. Az új, erősebb motorral mindez még intenzívebb gyorsulásokban, illetve a teljes fordulatszám-tartomány mentén fokozott vonóerőben nyilvánul meg. Az R 1200 GS és R 1200 GS Adventure modellek ugyancsak élvezhetik a sebességváltó-kar továbbfejlesztett kinematikai adottságainak előnyeit, amelyeket a precíz váltások szolgálatában optimális kapcsolási erő és váltókar-út, valamint egyértelmű visszajelzések határoznak meg. A karbantartásmentes kardánhajtás változatlan formában szerepel, a kellemetlen és időigényes karbantartási munkák elmaradásával mindenekelőtt a hosszú túrák és külföldi utak során téve jó szolgálatot.

Jól bevált futómű, erőteljes fékek és Integral ABS

Elődeikhez hasonlóan az új R 1200 GS és R 1200 GS Adventure egyaránt a terepes és utcai tulajdonságok szinte tökéletes ötvözetét kínálja. Jól bevált recept a rendkívül magas torziós merevségű futómű-konstrukció, elöl az egyedülálló BMW Telelever, míg hátul a BMW Paralever felfüggesztés, illetve a megnövelt teljesítmény- és forgatónyomaték-szintet kínáló motor a mindenkor elsőrangú és biztonságos menettulajdonságok záloga. Az aktív biztonság még kritikus menethelyzetek során is lehető legmagasabb színvonaláról már-már extrém teljesítményű fékek, illetve az extrafelszerelésként rendelhető BMW Motorrad Integral ABS blokkolásgátló rendszer gondoskodik. A környezet hatékony védelmét az új boxermotor esetében is a legkorszerűbb, háromutas szabályozott katalizátor garantálja.

Extrafelszerelésként Enduro ESA minden alkalmazásra a legmegfelelőbb elektronikus futóműszabályzással

A gyári extrafelszerelésként kapható Enduro ESA futóműállítás (Electronic Suspension Adjustment) kifejezetten a túraendurók speciális igényeire készült kivitelben teszi lehetővé a BMW R 1200 GS és R 1200 GS Adventure modellek új generációjában is a futómű legkülönbözőbb üzemi és terhelési



állapotokra történő egyszerű, pusztán gombnyomással vezérelt állítását. Az elektronikus futómű-szabályzás legkorszerűbb rendszerei képviselőjeként az Enduro ESA két alapvető, utcai illetve terepes üzemmódot kínál, amelyeken belül a vezető a futómű hangolását a rugóalap és a csillapítás különböző beállításával igazíthatja még pontosabban a pillanatnyi igényekhez.

Az Enduro ESA a már ismert módon, az első rugóstag rugóalapjának kiegészítő elektrohidraulikus állításával tesz eleget a túraendurók támasztotta különleges követelményeknek. Ezzel terepen jelentősen mérsékelhető a rugózás „felütésének” veszélye, mégpedig anélkül, hogy utcán ennek hátrányaival – csökkent negatív rugóút vagy magasabb ülőpozíció – is számolni kellene.

Optimális ergonómia és gyakorlatias felszereltség

A speciális hőkezelésű alumíniumcsőből formált, igényes kormánykonstrukció – a HP2 Enduro sportmodellhez hasonlóan – két aszimmetrikus elhelyezkedésű és 180 fokban elfordítható rögzítőbakja segítségével a jövőben is két, ergonómiailag eltérő pozícióban rögzíthető. Míg a hátsó kormányállás az utcán és kevésbé nehéz terepen, illetve alacsonyabb termetű motoros számára kínál ideális ergonómiai adottságokat, az első pozíció elsősorban terepen, állva motorozás közepette bizonyul előnyösnek. Az R 1200 GS számára speciális kiegészítőként kapható markolatvédők az R 1200 GS Adventure esetében már eleve az alapfelszereltséghez tartoznak. A nagysikerű R 1200 GS modellek műszaki fejlesztése során a kombinált műszeregység új rajzolatú számlapokat kapott, a szélvédő beállítását pedig nagyobb méretű, könnyebben kezelhető csavarok segítik.

Extrafelszerelések és kiegészítők testre szabott választéka

E területen is immár nagy hagyományú gyártóként, a BMW Motorrad új R 1200 GS és R 1200 GS Adventure modelljei számára is számos extrafelszerelést, valamint igény szerinti kialakítású kiegészítők széles választékát kínálja, amellyel minden egyes motorkerékpár a tulajdonosa egyéni ízlése szerint alakítható ki. Különleges újdonságként jelennek meg a palettán a LED-technikájú kiegészítő fényszórók. Az egyes extrafelszerelések eleve gyárilag rendelhetők, s a berlini üzemben már a gyártási folyamat során felkerülnek a motorkerékpárokra, míg a különleges kiegészítők a BMW Motorrad márkakereskedőinél kaphatók, illetve szereltethetők fel.

Extrafelszerelések

- Enduro ESA (Electronic Suspension Adjustment)
- BMW Motorrad Integral ABS (részleges kiterjesztésű, kikapcsolható)
- RDC
- ASC
- Krómozott kipufogó
- Markolatfűtés
- Markolatvédő (az Adventure modelleken széria)
- Koffertartó (az Adventure modelleken az alumíniumdobozokhoz)
- Keresztküllős keréktárcsák (az Adventure modelleken széria)



-
- Fedélzeti számítógép olajsint-jelzővel
 - Alacsony ülés (R 1200 GS)
 - Alacsonyított futómű (R 1200 GS)
 - Riasztó
 - LED irányjelzők
 - Terep gumiabroncsok (Adventure)
 - Enduro-sebességváltó (rövidebb áttételű 1. fokozattal) (Adventure)
 - Halogén kiegészítő fényszóró (Adventure)
 - Gyári beállítások 91-es oktánszámú üzemanyaghoz

Különleges kiegészítők

Csomagtartók

- Oldalkofferek (GS)/alumíniumdoboz (Adventure)
- Koffertartó (GS)/tartó az alumíniumdobozokhoz (Adventure)*
- Topcase (GS)/alumínium topcase (Adventure)
- Topcase rögzítő a hátsó ülés helyén (R 1200 GS)
- Topcase-tartó
- Belső táska a dobozokhoz
- Topcase háttámla
- Fogantyú az alumíniumdobozhoz
- Vízhatalan tanktáska
- Vízhatalan tanktáska, kicsi (R 1200 GS)
- Softbag 2, nagy (51 liter)
- Softbag 2, kicsi (19 liter)

Design



-
- Krómozott szelepfedelelek
 - Szénszálas műanyag kerékborítás elől
 - Szénszálas műanyag sárfogó hátul
 - „HP Carbon” műanyag motorblokk-borítás
 - Fényszóróvédő (csak terepre)
 - Védőborítás a Telelever és a villahíd számára
 - LED kiegészítő fényszóró
 - Tartó a kiegészítő fényszóróhoz
 - LED irányjelzők*

Hangzás

- Akrapović sport-kipufogódob

Ergonómia és kényelem

- Színezett szélvédő
- Szélesített enduro-lábtartók (az Adventure modelleken széria)
- Állítható láb-fékkar (az Adventure modelleken széria)
- Kormány-keresztmerezítő
- Párnázat a kormány-keresztmerezítőn
- Alacsony ülés 820 milliméter magassággal, fekete* vagy szürke (R 1200 GS)
- Szürke ülés (R 1200 GS)
- Kiegészítő csatlakozóaljzat
- Markolatfűtés*

Navigáció és kommunikáció

- BMW Motorrad Navigator IV
- Tartó a BMW Motorrad Navigator IV számára



-
- „Function” Navigator-táska

Biztonság

- Markolatvédő (az Adventure modelleken széria)*
- Alumínium szelepfedél-védő (az Adventure modelleken széria)
- Műanyag szelepfedél-védő
- Motorvédő cső (R 1200 GS)
- Enduro alsó alumínium védőlemez
- Vázvédő
- Biztonsági csavar az olajbetöltő-nyílásban
- Riasztó*

Karbantartás és műszaki megoldások

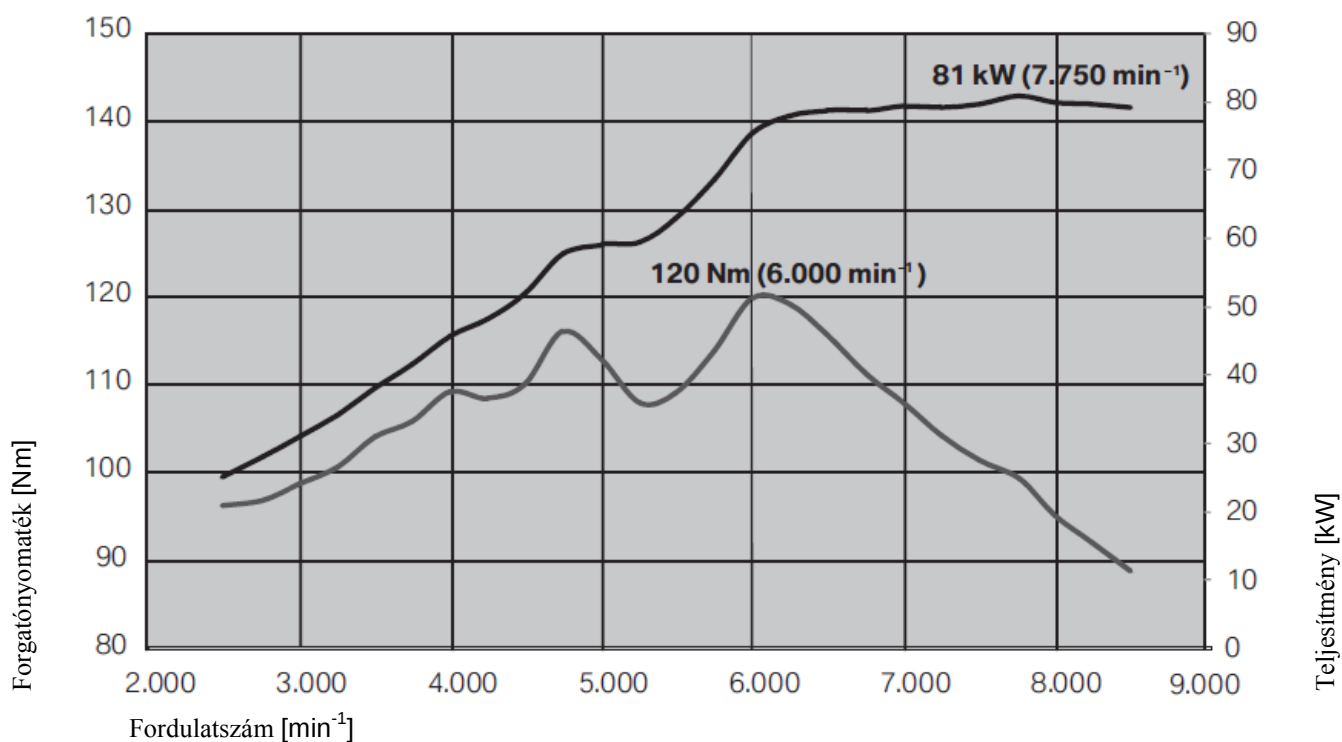
- Paddock-állvány
- Szerszámkészlet
- LED-fény a fedélzeti elektromos csatlakozóaljzathoz (410 milliméter)

* Gyári extrafelszerelésként is rendelhető



2. Teljesítmény- és forgatónyomaték-diagram

BMW R 1200 GS és R 1200 GS Adventure





3. Műszaki adatok

BMW R 1200 GS és R 1200 GS Adventure

		BMW R 1200 GS (81 kW)	BMW R 1200 GS Adventure (81 kW)
Motor			
Összlökettérfogat	cm ³	1.170	1.170
Furat/löket	mm	101/73	101/73
Max. teljesítmény	kW/LE	81/110	81/110
percenkénti fordulatszámnál	min ⁻¹	7.750	7.750
Max. forgatónyomaték	Nm	120	120
percenkénti fordulatszámnál	min ⁻¹	6.000	6.000
Építési mód		boxer	boxer
Hengerek száma		2	2
Sűrítési arány/üzemanyag ¹		12,0/95-98 ROZ extraként 91 ROZ	12,0/95-98 ROZ extraként 91 ROZ
Szelepvezérlés		DOHC	DOHC
Szelepek száma hengerenként		4	4
Szívó-/kipufogószelepek átmérője	mm	39/33	39/33
Fojtószelepek átmérője	mm	50	50
Keverékképzés		BMS-K+	BMS-K+
Kipufogógáz-tisztítás		szabályozott, háromutas katalizátor	szabályozott, háromutas katalizátor
Elektromos rendszer			
Generátor	W	720	720
Akkumulátor	V/Ah	12/14, karbantartásmentes	12/14, karbantartásmentes
Fényszóró		H7	H7
Önindító	kW	1,1	1,1
Erőátvitel/sebességváltó			
Tengelykapcsoló		egytárcsás, száraz, Ø 180 mm	egytárcsás, száraz, Ø 180 mm
Sebességváltó		körmös kapcsolású, hatfokozatú	körmös kapcsolású, hatfokozatú
Primer áttétel		1,737	1,737
Sebességfokozatok áttételei	I.	2,375	2,375, extraként: 2,600
	II.	1,696	1,696
	III.	1,296	1,296
	IV.	1,065	1,065
	V.	0,939	0,939
	VI.	0,848	0,848
Hajtás		kardántengely	kardántengely
Végáttétel		2,91	2,91
Váz/futómű			
Váz fajtája		acél csőváz, amelyben a motor is teherviselő elem	acél csőváz, amelyben a motor is teherviselő elem
Első felfüggesztés		BMW Telelever	BMW Telelever
Hátsó felfüggesztés		BMW Paralever	BMW Paralever
Max. rugóút elől/hátul	mm	190/200	210/220
Utánfutás	mm	101	88,7
Tengelytáv	mm	1507	1510
Villaszög	°	64,3	65,2
Fékek	elől	két tárcsafék, Ø 305 mm	két tárcsafék, Ø 305 mm
	hátul	egy tárcsafék, Ø 265 mm	egy tárcsafék, Ø 265 mm
		extrafelszerelésként BMW Motorrad Integral ABS	extrafelszerelésként BMW Motorrad Integral ABS
		(részleges kiterjesztésű, kikapcsolható)	(részleges kiterjesztésű, kikapcsolható)
Keréktárcsák		öntvény	keresztküllős
	elől	2,5 x 19	2,5 x 19



	hátul	4,0 x 17	4,0 x 17
Gumiabroncsok	elől	110/80 R 19	110/80 R 19
	hátul	150/70 R 17	150/70 R 17

Méret- és tömegadatok

Hosszúság	mm	2.210	2.240
Szélesség tükrökkel	mm	940	990
Kormány szélesség tükrök nélkül	mm	930	950
Ülés magasság	mm	850/870	910/890
Saját tömeg szárazon	kg	203	223
Saját tömeg menetkész állapotban (DIN)	kg	229	256
Megengedett legnagyobb össztömeg	kg	440	475
Üzemanyag tartály térfogata	l	20	33

Menetteljesítmények

Üzemanyag-fogyasztás	90 km/h	l/100 km	4,3	4,6
	120 km/h	l/100 km	5,5	6,1
Gyorsulás	0–100 km/h	s	3,7	3,95
Max. sebesség		km/h	>200	>200

¹ A maximális teljesítmény adata 98 ROZ üzemanyagra vonatkozik



4. A színválaszték

Új felületek és színösszeállítások

Az új BMW R 1200 GS és R 1200 GS Adventure még dinamikusabb karaktere új kialakítású külső felületei és színösszeállításai révén is megmutatkozik.

Az „Ostra-szürke matt metál” színben az R 1200 GS „high-tech” stílusban, míg a „Zafír-fekete metál” árnyalatban határozott férfias karakterrel jelenik meg. Az elegáns „Alpesi-fehér” és a tekinteteket vonzó „Magma-vörös” alapszínek pedig az R 1200 GS sportos és terepes ambícióit helyezik inkább előtérbe.

Az R 1200 GS Adventure színei közül a „Füstezüst matt metál” szintén a kemény, férfias stílust, a „Világossárga metál” pedig a sportos off-road képességeket emeli ki, különösen utóbbi alkot izgalmas kontrasztot a fekete-olívaszürke üléssel.

A fojtószelepek új házai immár fekete fényezéssel készülnek.