



Az új BMW R 1200 RT

Tartalom

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



1. Az új BMW R 1200 RT

Az új BMW R 1200 RT legfontosabb jellemzőinek áttekintése:

- Új, még dinamikusabb motor és hajtásrendszer, hengerenként immár két felülfekvő vezérműtengellyel
- A maximális forgatónyomaték 6.000-es percnkénti fordulatszámnál 120 newtonméterre nőtt, 7.750-es fordulaton megjelenő, továbbra is 81 kW (110 LE) legnagyobb teljesítmény mellett
- Szélesebb fordulatszám-tartomány a maximális érték 8.000-ről 8.500 percnkénti fordulatra növelésével
- Jól érzékelhetően nyomatékosabb motor-karakterisztika
- Optimális adagolhatóság mellett is közvetlenebb gázadási, valamint jóval kedvezőbb terhelésváltási reakciók
- Homogén forgatónyomaték-eloszlás
- A korábbi négy helyett csupán két csavarral rögzített szelepfedelelek, újszerű, még dinamikusabb formákkal
- Elektronikus szabályzású szelep a kipufogórendszerben, a markáns és erőteljes hangzás szolgálatában
- ESA II elektronikusan állítható futómű, gombnyomásra vezérelhető csillapítással, állítható rugóalappal és immár szabályozható rugóerővel
- Szériafelszereltségben a BMW Motorrad Integral ABS blokkolásgátló rendszer részleges kiterjesztésű változata
- Új design szerinti burkolat, még hatékonyabb védelemmel a menetszél és az időjárás viszontagságaival szemben
- Új tervezésű műszerfal, árnyékolóval
- Új kapcsolópanelek és hidraulikatartály
- Elektronikusan állítható szélvédő, továbbfejlesztett aero-akusztikai tulajdonságokkal és kedvezőbb átláthatósággal
- Új audio-rendszer szabályozható USB-/MP3- és iPod-csatlakozóval, kezelés Multi-Controller segítségével



- Állítható sebességváltó-lábkar
- Szériakivitelben kemény borítású csomagtartó dobozok (egyenként 32 liter térfogattal), precíz négyponthoz zárszerkezettel és a jármű színére fényezett fedéllel
- Üzemanyagtartály-sínek a kiegészítők egyszerű rögzítésére
- Új színárnyalatok kifejezetten a BMW R 1200 RT számára: „Polár metál”, „Ostra-szürke matt metál”, „Thunder szürke metál”, utóbbi alapszínnel többtónusú fényezés is választható
- Extrafelszerelések tovább bővített programja és kiegészítők testre szabott kínálata, a BMW jól ismert, rendkívül magas színvonalán

Új, jól érzékelhetően nyomatékosabb boxermotor a még dinamikusabb és kényelmesebb utazás szolgálatában

Amint a BMW R 1200 RT eddig is a klasszikus, kényelmes és dinamikus túrázás szinonimájaként vált ismertté, úgy továbbfejlesztett hajtásrendszere révén megújult változatában még magasabb színvonalú dinamikát illetve mindennapos használhatóságot kínál az innovatív megoldások iránt fogékony, aktív motorosok számára.

Konstrukciója és alapvető felépítése tekintetében az új boxermotor műszaki alapjául a BMW HP2 Sport DOHC-erőforrása szolgált, amit tervezői a BMW R 1200 RT számára a túrázók 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 RT e tekintetben is még magasabbra tör. Új erőforrása ugyanis a korábbi 115 helyett – változatlanul 6.000-es percnkénti fordulatszámnál – immár 120 newtonméter maximális forgatónyomatékot, s ezzel a keréken még intenzívebb vonóerőt produkál. Mindezt a percnként 500-al, összesen 8.500-ra növelt maximális fordulatszámnak köszönhetően még szélesebb, jól kihasználható fordulatszám-tartomány egészíti ki. A forgatónyomaték mindemellett elsősorban a teljes tartomány vezethetőség szempontjából rendkívül fontos, alsó és középső szakaszán emelkedett jelentősen. A maximális teljesítmény továbbra is 81 kW (110 LE), ezúttal 7.750 (korábban 7.500) percnkénti fordulatonál.

Új DOHC-hengerfejek gondoskodnak még hatékonyabb gázcsere-folyamatról

Alapkonstrukciója szerint eleve magas fordulatu technikaként, a BMW R 1200 RT új boxermotorja a BMW HP2 Sport erőforrásához hasonlóan hengerenként két felülfekvő (DOHC), lánchajtású vezérműtengellyel készül. A szelepeket különösen könnyű, így 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 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 BMW konstruktőrei mindkét vezérműtengely szívó- illetve kipufogó-oldali vezérlési időkeresztmetszeteit egyaránt az alsó és középső fordulatszám-tartományokon még pörgősebb karakter mellett nyújtott, különösen intenzív teljesítmény-leadás jegyében határozták meg. A szívóoldali szeleptányérok átmérője a korábbi konstrukcióhoz képest 36-ról 39, míg a kipufogó-oldaliaké 31-ről 33 milliméterre növekedett.

A szelephézag kiegyenlítése könnyű félgömb-alátétekkel történik. 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 teljes fordulatszám-tartományon jóval magasabb forgatónyomaték

A furat és a löket megőrizte korábbi, 101 illetve 73 milliméteres értékét, amelyekből értelemszerűen változatlan, 1.170 köbcéntiméteres összlökettér fogat adódik. Ugyancsak változatlanul vették át a tervezők a főtengely és a hajtókarok, illetve azok siklócsapágyazásának konstrukcióit, míg az alumíniumöntvény dugattyúkat az égéstér megváltozott geometriai viszonyai szerint dolgozták át. A 47 helyett immár 50 milliméteres (HP2 Sport: 52 milliméter) nyitási tartománnyal működő fojtószelepekkel készülő, ugyancsak áttervezett szívótraktus új tervezésű szívóidomokkal, illetve nagyobb térfogatáramú légszűrőkkel egészül ki. Mindezek eredményeképpen az új hajtómű immár 7.750-es percenkénti fordulatszámnál változatlanul 81 kW/110 LE teljesítménnyel szolgál, miközben 6.000 percenkénti fordulathoz leadott maximális forgatónyomatéka 120 newtonméterre emelkedett. A motor még extrém körülmények között is stabil hőháztartását külön olajhűtő segíti. A modellfejlesztés 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 változatlanul 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 RT 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 elötétengely-távolsággal átdolgozott, jól bevált hatfokozatú sebességváltót tartalmazza. A karbantartásmentes kardánhajtás ugyancsak változatlan formában szerepel.

Futómű a jól bevált elv szerinti Telelever és Paralever megoldásokkal

A korábbiakhoz hasonlóan a lehető legmagasabb fokú szilárdság és merevség jellemezte, kétrészes fő-/farvázat a motort is teherviselő elemként tartalmazó, tömegtakarékos acélcső-szerkezet alkotja. A váz első és hátsó része egyaránt masszív csavarkötéssel csatlakozik a motor és a sebességváltó alkotta egységhez, azzal közösen formálva meg a váz fő teherviselő szerkezetét. A Telelever első kerékfelfüggesztés hosszirányú lengőkarja az eddigiekhez hasonlóan a motorblokkon, míg a Paralever karja a hátsó vázfélen van ágyazva.



A kizárólag utcai használat, illetve a kiemelkedően magas kényelmi színvonal fényében a 35 milliméteres állandó csőátmérőjű Telelever konstrukciója bizonyult optimális megoldásnak, amely a sportos és komfortközpontú lengéskényelmi karakterisztikák kiegyensúlyozott harmóniájával szolgál. E karbantartást nem igénylő rendszert ismét úgy alakították ki a konstruktőrök, hogy közel teljes mértékben sikerült megelőzni a fékezéskori bólintó mozgások jelenségét, jelentősen javítva többek között a kanyarbeli döntött pozíciók alatti fékezések során is a jármű stabilitását.

A hátsó központi rugóstagos konstrukcióban a Paralever lengőkar a korábbiakhoz hasonlóan menetfüggő csillapítással (Travel-dependent Damping; TDD) egészül ki, amely a rugó összenyomódása során progresszíven növekvő csillapítóerőt biztosít. A rugózás ennek megfelelően az útfelület legkisebb egyenetlenségeire is finom visszajelzésekkel és magas fokú lengéskényellel reagál, bőséges tartalékokkal szolgálva rossz minőségű, kifejezetten egyenetlen, vagy akár nyomvályúkkal tarkított utakra is.

A rugóút az előd konstrukcióhoz hasonlóan elől 120, hátul 135 milliméterre adódik. A hátsó rugótagon már alapfelszereltségben lehetőség nyílik a lengéscsillapító széthúzhatóságának, valamint egy kézikérékkel a rugóalap 10 milliméteres tartományon történő egyaránt fokozatmentes állítására. A motorkerékpár hátuljának állása így a legkülönbözőbb terhelési állapotokhoz is optimálisan hozzáigazítható.

Elődjéhez hasonlóan az új R 1200 RT is könnyű és kecses, ötküllös alumíniumöntvény keréktárcsákkal készül, amelyek a vonzó megjelenést és az egyszerű tisztíthatóságot magas fokú szilárdsággal ötvözik. Az első keréktárcsa 3,5 x 17, a hátsó 5,5 x 17 col méretű, amelyekre 120/70 ZR 17 illetve 180/55 ZR 17 dimenziójú gumiabroncsokat szerelnek.

ESA II elektronikusan állítható futómű, gombnyomásra vezérelhető csillapítással, rugóalappal és immár rugóerővel is

Az új BMW R 1200 RT kínálatában extrafelszerelésként a K-sorozatból ismert ESA II elektronikus futóműállítás (Electronic Suspension Adjustment II) is megjelenik.

A motorkerékpárok piacán ezen egyedülálló rendszer segítségével a motoros az első és a hátsó rugóstag széthúzása alatti csillapítóerő, illetve a hátsó rugóstag rugóalapja (tulajdonképpen a rugó előfeszítése) mellett immár ennek rugóerejét, s ezzel a hátsó felfüggesztés „keménységét” is kényelmesen, egyszerű gombnyomással állíthatja. Az „Electronic Suspension Adjustment” e második generációja – röviden ESA II – a futómű hangolásának a mindenkor vezetői stílushoz illetve terhelési állapothoz a lehető legkényelmesebb és minden eddiginél pontosabb állítását teszi lehetővé. Ennek eredményeképpen minden menethelyzetben és terhelés mellett a menetstabilitás már-már új dimenziója tapasztalható meg, mégpedig kiemelkedően érzékeny és pontos reakciók mellett.

A lehető legegyszerűbb kezelhetőség szolgálatában, illetve a nem kívánt téves beállítások megelőzésére a vezető elsőként a motorkerékpár aktuális terhelési állapotát adja meg („Csak a vezető”, „A vezető csomagokkal” illetve „A vezető utassal és csomagokkal”). A rugóalap, valamint a rugóállandó megfelelő beállítása ezután már automatikusan zajlik, mely során a rendszer e két paraméter összhangjáról is gondoskodik.

A vezető mindemellett egyéni stílusa szerint a „Comfort”, „Normal” és „Sport” fokozatok közül a futómű kívánt karakterét is előre meghatározhatja. A rendszer elektronikus szabályzóegysége ezen előzetes beállítások alapján a központi járműelektronikában tárolt optimális paraméterek felhasználásával határozza meg, illetve állítja be a megfelelő csillapítási mutatókat. A BMW R 1200 RT esetében összesen kilenc hangolási verzió áll rendelkezésre.



A rugóerő állításának további lehetősége révén a motorkerékpár magassága mindenkor a pillanatnyi terhelési állapothoz igazítható, folyamatosan magas fokú stabilitásról, valamint kiemelkedő irányíthatósági tulajdonságokról és kényelmi színvonalaról gondoskodva. Ennek megfelelően a motorkerékpár kanyarbeli dönthetősége még nagy terhelés mellett és utassal is teljes mértékben megmarad, akár kifejezetten sportos vezetési stílust is lehetővé téve. A rugóerő megfelelő beállítása a felfüggesztés „felütésének” különösen magas terhelés mellett jelentkező veszélyét is jelentősen mérsékli. A rugózás hangolásának megváltoztatása (a „Comfort”, „Normal” és „Sport” fokozatok szerint) egyszerű gombnyomással menet közben is elvégezhető, míg a rugóalap funkciós és biztonsági okokból kizárólag álló helyzetben változtatható. A rugóerő állítását áthajtóművel kiegészített elektromos motor végzi, a csillapítás módosításáról pedig a lengéscsillapítóra épített kisméretű léptetőmotorok gondoskodnak.

A rugóerő változtatását két sorba kapcsolt rugó alkalmazásával valósították meg a konstruktőrök. A berugózás erőhatásait egy elasztomer-elem (Cellasto), valamint az alatta elhelyezett, hagyományos spirálrugó kombinációja veszi fel. A Cellasto-tag sugárirányú tágulását kifelé acélhüvely határolja be, míg belső oldalán elektrohidraulikus rendszer segítségével alumíniumhüvely mozog. A belső hüvely pozíciója a Cellasto-elem pillanatnyi tágulási lehetőségét befolyásolva tulajdonképpen annak rugóerejét szabályozza. Az eredmény végül két eltérő erősségű rugó együttes alkalmazásaként hat. Amikor a belső hüvely felütkezik az acélrugón, tulajdonképpen kiiktatja a rendszerből a Cellasto-tagot, s a továbbiakban csak a spirálrugó dolgozik. A belső hüvelyt tovább tolva, immár az acélrugó talppontja vándorol, ami a gyakorlatban ugyancsak a rugóerő változtatását jelenti.

E módszerrel a motorkerékpár statikus alapmagassága, illetve felfüggesztésének menet közbeni geometriája minden terhelési állapotban hatékonyabban megőrizhető. Az R 1200 RT e „szintszabályozása” eredményeképpen azonos vezetési stílus mellett erősen terhelt állapotban is éppoly stabilnak bizonyul, mint szóló motorozás közepette.

A rugóerő e további, a 160 és 260 N/mm közötti igen széles tartományon megvalósított szabályozhatósága eredményeként a „Comfort”, „Normal” és „Sport” fokozatokat a tervezők az ESA II esetében jóval szélesebb skálán kalibrálhatták, mint az ESA I rendszerben, így e beállítások hatása menet közben is sokkal inkább érzékelhetővé vált. A „Sport” üzemmódban az R 1200 RT ennek megfelelően pontosabb irányíthatósági tulajdonságok mellett még dinamikusabbnak bizonyul, míg a „Comfort” állásban továbbra is kiemelkedő stabilitás mellett, még magasabb színvonalú lengéskényellemmel szolgál.

Az ESA II rendszer előnyei összességében:

- Jóval szélesebb tartományon működő „Comfort”, „Normal” és „Sport” beállítások
- A statikus alapmagasság és a futómű alapeometriája mindegyik üzemmódban jobban megőrizhető
- Mindegyik beállításhoz optimális csillapítási érték, illetve rugóerő és rugóalap-pozíció tartozik
- A jármű lengéskényelmi karaktere a csillapítás beállításával jelentősen befolyásolható
- A rugóerő és rugóalap-pozíció változtatásával a felfüggesztés hangolása pontosan az adott terhelési állapothoz illeszthető
- Fokozott biztonság, a fékezési- és menetstabilitás, a kanyarbeli dönthetőség és a felfüggesztés „felütésének” megelőzése tekintetében egyaránt

**Fékberendezés részleges kiterjesztésű blokkolásgátlóval a biztonságos lassulásokért**

A lehető legmagasabb fokú biztonságot kínálja a jól bevált fékberendezés, amely szériakivitelen a BMW Motorrad Integral ABS blokkolásgátló berendezésének részleges kiterjesztésű változatával egészül ki. A vezető számára maximális hatékonyságú, ám csekély erővel aktiválható lassulások szolgálnak további biztonsági tartalékokkal, különösen a vészfékezések során. Az első féktárcsák átmérője 320, míg a hátsóé 265 milliméter.

Könnyebb és dinamikusabb formavilágú külső burkolat, tovább fokozott kényelmi adottságokkal

A BMW R 1200 RT összehatását továbbra is semmi mással össze nem téveszthető megjelenés jellemzi, ami mindjárt az első pillantásra nagy kedvet ébreszt a motorozáshoz. A többek között a burkolat első légbeömlő nyílásainál és a felső oldalborításoknál alkalmazott igényes, fekete szemcsészetű felületi bevonatok elődjéhez képest könnyedebb és dinamikusabb fellépést kölcsönöznek számára. Formavilága így minden eddigénél jobban kiemeli a burkolat könnyedségét, amely azonban továbbra is a megszokott magas színvonalú védelemmel szolgál a menetszéllel és az időjárás viszontagságaival szemben. A fényezett elemek számának csökkentése a kézvédő és a tükör környezetében szintén a dinamikusabb megjelenést szolgálja, míg az irányjelzők integrált kialakítása – ezúttal fehér burákkal – az új R 1200 RT határozott túrakarakterét hangsúlyozza. A burkolaton húzódó fénytörési élek, illetve a szelepfedelek inkább a hosszirányú idomokat hangsúlyozó, új formája oldalnézetében megnyújtott és egyértelműen karcsúbb hatást kölcsönöznek a BMW R 1200 RT számára. Az új tervezésű, mérsékelt légellenállású első sárvédő és a továbbfejlesztett motor-légterelő ugyancsak további dinamikával ruházza fel az R 1200 RT formavilágát.

Az orr designját uraló, nagyméretű fényszóró határozott kontúrjaival a korábbiakhoz hasonlóan abszolút egyedi megjelenést kölcsönöz az R 1200 RT számára, egyértelműen megkülönböztetve minden más modelltől. A szabad felületek elve szerint megalkotott forma a kettős tompított világítás jobbra és balra elhelyezkedő egy-egy H7-fényszórójából, valamint a távolsági fény középső egységéből épül fel, a lehető legkedvezőbb fényeloszlást biztosítva. Míg a fényszóró állítása eddig egy kar segítségével álló helyzetben történhetett, e művelet most kényelmesen, a műszerfalon található szabályzógombbal végezhető el.

A burkolatba integrált szélvédő az új R 1200 RT esetében is fokozatmentesen és elektromosan állítható. Felső peremének pozíciója 140 milliméteres tartományon változtatható, így mindenfajta testalkatú vezető teljes mértékben élvezheti a szél és az eső ellen nyújtott hatékony védelmét. Az aeroakusztikai tulajdonságok javítása érdekében a szélvédő oldalsó felső kialakításán változtattak a formatervezők, aminek hatása végül a jelentősen mérsékelt szélzajokban jelenik meg. E fejlesztés során a szélvédő átláthatósága is javult, a szélein is csekély torzítást, valamint jóval csekélyebb tükröződést és fényvisszaverődést eredményezve. A rezgések mérséklésére a szélvédőt további tartóval erősítették meg, de a tükrök rögzítését is átdolgozták.

Új tervezésű műszerfal további árnyékolóval

A jármű működési paramétereinek megfelelő kijelzése, illetve az egyes funkciók biztonságos felügyelete jegyében kialakított, ezúttal is tökéletesen a vezető látóterében elhelyezkedő műszeregység a sebesség és a fordulatszám mérésére egy-egy analóg körműszert sorakoztat fel. Felettük az R 1200 RT esetében elődjével ellentétben sötét metálszínre fényezett árnyékoló segít a tükröződések megelőzésében. A műszerkombinációban alkalmazott új rajzolatú számlapok most még igényesebb és modernebb hatást keltenek.



E műszereket középen nagyméretű kijelző egészíti ki, amely a jól bevált módon tájékoztat folyamatosan a hűtőfolyadék hőmérsékletéről, az üzemanyagszintről, a pontos időről vagy éppen a pillanatnyilag bekapcsolt sebességfokozatról. Amennyiben a motorkerékpár felszereltsége az ESA II rendszert is tartalmazza, a kijelzőn a felfüggesztés aktuális beállítására vonatkozó információ is megjelenik. Az összkilométer-számláló illetve a napi számláló állása természetesen szintén lehívható, akárcsak az üzemanyag-tartalék elérésekor megjeleníthető hatótávolság. A jármű működésének esetleges zavaraira a kijelző megfelelő hibaüzenetei utalnak. Extrafelszerelésként az olajsintre figyelmeztető funkcióval kiegészített fedélzeti számítógép is rendelkezésre áll, amelynek információi (külső hőmérséklet, hatótáv, átlagsebesség és -fogyasztás, opcióként a gumiabroncsok nyomása) szintén a központi kijelzőn jelennek meg.

Új kapcsolóegységek, új hidraulikafolyadék-tartály és rezgésmentes kormánykonstrukció

Az új R 1200 RT a K 1300 modellekhez hasonlóan a kapcsolóegységek és kézi armatúrák teljesen új generációjával jelent meg. Az új panelek elődeiknél jóval kisebb és kompaktabb kialakításúak, s még magasabb színvonalú funkcionalitás, illetve még inkább letisztult, áttekinthető elrendezés jellemzi őket. Az R 1200 RT modelleken az irányjelző, a kürt, a távolsági fény és az önindító alapfunkciói mellett e kapcsolóegységek az elektromosan állítható szélvédő, valamint további extrafelszerelések – mint a markolat- és ülésfűtés, a fedélzeti számítógép, az ESA II rendszer, az ASC vagy a sebességszabályzó – kényelmes és egyszerű kezelését is biztosítják.

A fejlesztések sorában a fék- és a tengelykapcsoló-folyadék új, szögletes formájú és hatékony rezgésvédelemmel ellátott hidraulikatartályai is szerepelnek, amelyeket diszkrét füstüveg-borítás takar.

A nem kívánt rezgések megelőzésére, illetve a még magasabb színvonalú vezetési kényelem szolgáltatásában a kormányt szintén lengéscsillapító gumiagyazásokkal rögzítették. A BMW-emblémával díszített, immár ezüstszerű felső villahíd szintén a BMW R 1200 RT kialakításának magas fokú igényességét jelzi.

Új audio-rendszer, extrafelszerelésként multi-controller vezérléssel

Újdonság a motorkerékpárok körében az úgynevezett multi-controller megoldása, amely a bal oldali kormánymarkolat belső oldalán – így mindenkor ideálisan kézre eső helyen – a kormányrúdra épített korábbi kezelőegységeket váltja fel. Segítségével a számítógépes egér használatához hasonló módon, vagyis a kezelőgörgő forgatásával vagy megnyomásával szabályozható például a hangerő, illetve választhatók az egyes rádióadók és zeneszámok.

Az audio-rendszer szintén új fejlesztés, amely az MP3-lejátszók, az iPod vagy az USB-tárolók számára szintén megfelelő csatlakozásokat kínál, akárcsak a hagyományos eszközök, mint például a CD-lejátszó használatához. Az előd modellben kínált CD-lejátszó már nem szerepel a programban. Az USB-/MP3- illetve iPod-egységek esetében összesen kilenc lejátszási lista kezelhető, de az egyes zenei fájlok véletlenszerű lejátszása is lehetséges. Az információs kijelzőn mindenkor az éppen játszott zeneszám címe, illetve a hangerő pillanatnyi beállítása jelenik meg. A külső eszközök a belső borítás e célra kialakított, zárható rekeszébe helyezhetők el biztonságosan, ahol az időjárás viszontagságaitól is védetten működhetnek.

A rádiófunkciók lényegében változatlanok maradtak, az új készülékben azonban a korábbi hat helyett immár 24 rádióadó frekvenciája tárolható. Ezek manuálisan, a memóriából lehívhatóan, vagy a pillanatnyilag a legkedvezőbb vételt nyújtó adó keresőfunkciójával (Autostore) egyaránt választhatók, s az éppen fogott adó neve megjelenik az információs képernyőn. A sebességfüggő hangerő-szabályzás három fokozatban használható.



A multi-controller kínálta funkciók mellett a rádió vezérlése a korábbiakhoz hasonló módon a belső borítás bal oldalán elhelyezett kezelőegységekkel is lehetséges.

Hosszú távú kényelem tökéletes ergonómiával

A BMW R 1200 RT kényelmes ülése a korábbiakhoz hasonlóan két részre osztott, s a vezetőé manuálisan két pozícióban, 820 illetve 840 milliméteres magasságra állítható be. Extrafelszerelésként alacsony üléses kivitel is rendelkezésre áll, 780 illetve 800 milliméterre állítható magasságokkal.

Ugyancsak opcióként rendelhető az alacsonyított futómű-változat (750 milliméter ülésmagasság, az extra alacsony üléssel), speciális tartozékként pedig egyrészes, extra-mély 765 milliméteres pozíciót biztosító ülés is rendelkezésre áll. Az ugyancsak tartozékként kapható egyrészes komfort-üléspad pedig a legmagasabb kényelmi igényeket is kielégíti.

A lábtartók, az ülés és a kormány ergonómiailag tökéletesen kialakított háromszöge még a hosszú túrák során is aktív, egyben kifejezetten kényelmes üléshelyzetet biztosít. Az R 1200 RT nyergében vezető és utasa egyaránt kényelmes térdszöget élvezhet. A modellfejlesztés során megtartották a tervezők az R 1200 RT excenteres állítási lehetőséggel kiegészített váltókarját, amellyel további igényes ergonómiai megoldásként a lábtartó és a váltókar távolsága igény szerint szabályozható.

Átgondolt csomagtartó-rendszer a kényelmes utazások szolgálatában

Az R 1200 RT már szériakivitelében merevhéjú, 32 literes oldalsó túradobozokkal készül, amelyek szinte teljes mértékben a karosszériába integrált tartóikkal tökéletesen illeszkednek a motorkerékpár formavilágába. E harmonikusan, eleve a design részeként megalkotott kialakítás, illetve az igényesen a jármű színére fényezett fedelek minden oldalról rátekintve harmonikus összképet biztosítanak. A rendkívül igényes, négyponthoz zárszerkezet a fedelek mindenkor pontos illeszkedését garantálja, megbízható tömítéssel a víz beszívargása ellen.

A további csomagok elhelyezésére a hátsó csomagtartó talp kínál ideális lehetőséget, amelyre a kiegészítők programjából kétféle (49 vagy 28 literes) felső doboz is választható. A kisebbik teljes egészében fekete, míg a nagyobb változat ugyancsak fekete szemcsézett alsó részével „Fehéralumínium matt metál” tónusú vagy igény szerint „Zafír-fekete” fényezésű fedél alkot ízléses kontrasztot.

A kifejezetten e célra kifejlesztett tanktáska rögzítésére a tank felső felületén fix sínszerkezet szolgál. Az R 1200 RT túracsomagját csomagrögzítési lehetőségek széles választéka teszi teljessé.

Extrafelszerelések és kiegészítők testre szabott választéka

E területen is immár nagy hagyományú gyártóként, a BMW Motorrad új R 1200 RT modellje számára is számos extrafelszerelést, valamint igény szerinti kialakítású kiegészítők széles választékát kínálja, amellyel minden egyes motorkerékpár a tulajdonosa egyéni ízlése szerint alakítható ki. 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

- ASC



-
- RDC
 - ESA II (Electronic Suspension Adjustment II)
 - Audio-berendezés multi-controller egységgel, valamint többek között iPod-, USB-, MP3-csatlakozókkal
 - Fedélzeti számítógép olajsint-jelzővel
 - Alacsony ülés 780/800 milliméter magassággal
 - Alacsonyított futómű, extra-alacsony üléssel, 750 milliméter ülésmagassággal (ülésfűtéssel együtt nem rendelhető)
 - Ülésfűtés (csak a markolatfűtéssel együtt)
 - Markolatfűtés
 - Kiegészítő csatlakozóaljzat
 - Audio-rendszer-előkészítés
 - Sebességszabályzó berendezés
 - Riasztóberendezés
 - Krómozott kipufogó
 - Egyrészes komfort-üléspad

Különleges kiegészítők

Csomagtartók programja

- Topcase, nagy (49 liter), „Fehéralumínium matt metál” tónusú vagy „Zafír-fekete” fényezésű fedéllel
- Topcase, kicsi (28 liter)
- Topcase háttámla
- Belső táska a nagyméretű topcase-hez
- Belső táska a kisméretű topcase-hez
- Belső táska az oldalkofferekhez
- Átlátszó védőfólia az oldalkofferekhez
- Ütésvédő a csomagtartó dobozokon



-
- Vízhatlan tanktáska
 - „Vario” betét a tank-táskához
 - Softbag 2, kicsi (19 liter)
 - Softbag 2, nagy (51 liter)
 - Vízhatlan csomaghenger (53 liter)
 - Rögzítő heveder feszítőcsattal
 - Csomagrögzítő gumipók
 - Rádiórekesz-betét

Ergonómia és kényelem

- Extra-alacsony üléspad, 765 milliméter magassággal (egyrészes, ülésfűtéssel együtt nem rendelhető)
- Alacsony ülés 780/800 milliméter magassággal, fekete vagy szürke
- Szürke ülés
- Komfortülés 785 milliméter magassággal (egyrészes, csak ülésfűtéssel együtt rendelhető)
- Markolatfűtés
- Második és harmadik kiegészítő csatlakozóaljzat

Design és hang

- Krómozott szelepfedelek
- Szénszálas műanyag motorblokk-borítás
- Akrapovič sport-kipufogódob
- Sárfogó hátul

Biztonság

- Alumínium szelepfedél-védő
- Műanyag szelepfedél-védő
- Riasztó



-
- Biztonsági csavar az olajbetöltő-nyílásban

Navigáció és kommunikáció

- BMW Motorrad Navigator IV, kiegészítőkkal
- Tartó a BMW Motorrad Navigator IV számára
- iPod-adapterkábel (USB/Cinch)

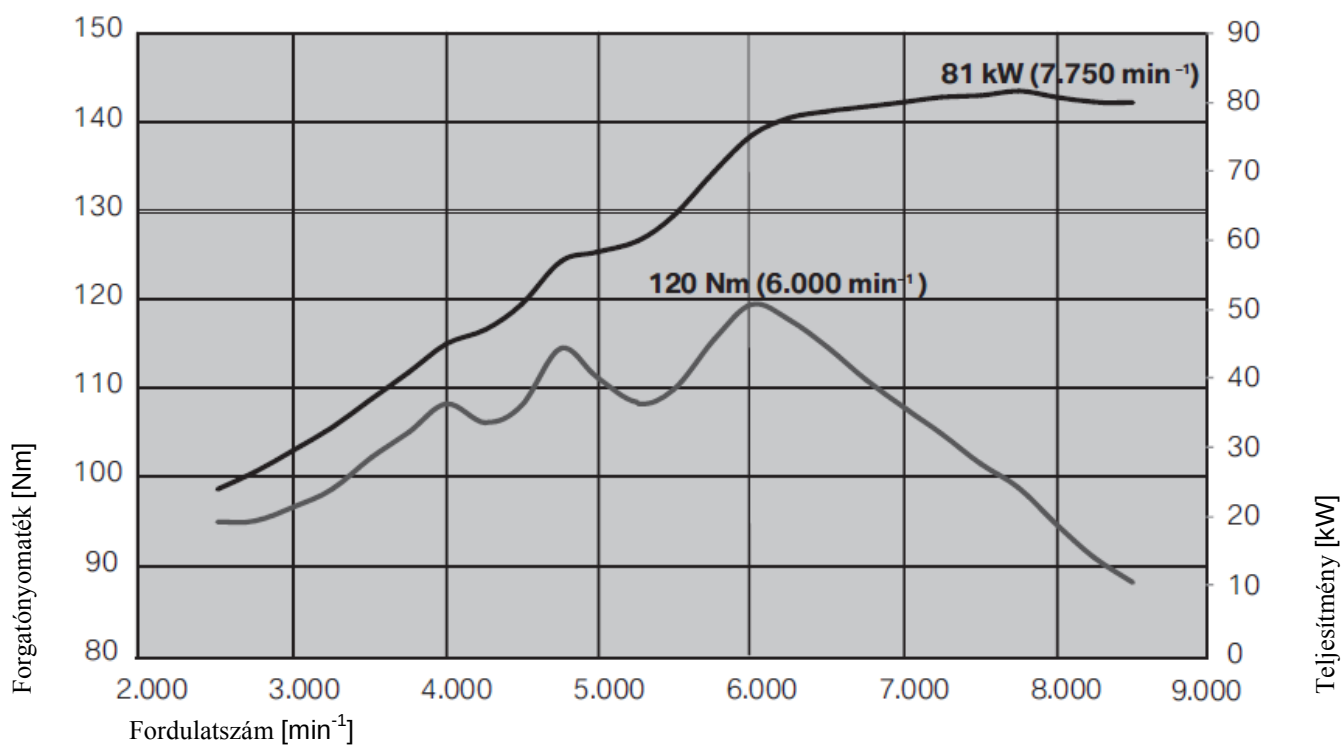
Karbantartás és műszaki megoldások

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



2. Teljesítmény- és forgatónyomaték-diagram

BMW R 1200 RT





3. Műszaki adatok

BMW R 1200 RT

BMW R 1200 RT		
Motor		
Összlökettérfogat	cm ³	1.170
Furat/löket	mm	101/73
Max. teljesítmény	kW/LE	81/110
percenkénti fordulatszámnál	min ⁻¹	7.750
Max. forgatónyomaték	Nm	120
percenkénti fordulatszámnál	min ⁻¹	6.000
Építési mód		boxer
Hengerek száma		2
Sűrítési arány/üzemanyag ¹		12,0/95-98 ROZ
Szelepvezérlés		DOHC
Szelepek száma hengerenként		4
Szívó-/kipufogószelepek átmérője	mm	39/33
Fojtószelepek átmérője	mm	50
Keverékképzés		BMS-K+
Kipufogógáz-tisztítás		szabályozott, háromutas katalizátor
Elektromos rendszer		
Generátor	W	720
Akkumulátor	V/Ah	12/19, karbantartásmentes
Fényszóró		3 x H7
Önindító	kW	1,2
Erőátvitel/sebességváltó		
Tengelykapcsoló		egytárcsás, száraz, Ø 180 mm
Sebességváltó		körmös kapcsolású, hatfokozatú
Primer áttétel		1,737
Sebességfokozatok áttételei	I.	2,375
	II.	1,696
	III.	1,296
	IV.	1,065
	V.	0,939
	VI.	0,848
Hajtás		kardántengely
Végáttétel		2,62
Váz/futómű		
Váz fajtája		acél csőváz, amelyben a motor is teherviselő elem
Első felfüggesztés		BMW Telelever
Hátsó felfüggesztés		BMW Paralever
Max. rugóút elől/hátul	mm	120/135
Utánfutás	mm	109,9
Tengelytáv	mm	1.484,6
Villaszög	°	63,4
Fékek	elől	két tárcsafék, Ø 305 mm
	hátul	egy tárcsafék, Ø 265 mm
		szériafelszerelésként BMW Motorrad Integral ABS (részleges kiterjesztésű)
Keréktárcsák		öntvény
	elől	3,5 x 17
	hátul	5,0 x 17
Gumiabroncsok	elől	120/70 ZR 17



		hátul	180/55 ZR 17
Méret- és tömegadatok			
Hosszúság		mm	2.230
Szélesség tükrökkel		mm	905
Kormány szélesség tükrök nélkül		mm	800
Ülés magasság		mm	széria: 820-840/ extraként: 780-800 extraként alacsony kivitel: 750 kiegészítőként extra-alacsony kiv.: 765 kiegészítőként komfortülés: 785
Saját tömeg szárazon		kg	229
Saját tömeg menetkész állapotban (DIN)			259 (csomagtartó dobozok nélkül)
Megengedett legnagyobb össztömeg		kg	495
Üzemanyagtartály térfogata		l	25
Menetteljesítmények			
Üzemanyag-fogyasztás	90 km/h	l/100 km	4,1
	120 km/h	l/100 km	5,2
Gyorsulás	0–100 km/h	s	3,8
Max. sebesség		km/h	>200

¹ A maximális teljesítmény adata 98 ROZ üzemanyagra vonatkozik



4. A színválaszték

Az új BMW R 1200 RT már az eddigiekben is nagy felületek jellemezte külső burkolata most könnyedebb és dinamikusabb benyomást kelt, amihez az oldalsó és az első borítások környezetének igényes, fekete szemcsészetű felületei is nagyban hozzájárulnak. A négy új összeállítást is felsorakoztató színválaszték még tovább erősíti e hatásokat, s az R 1200 RT borításának fényezése illetve a motor-légterelő matt tónusa, valamint a szériakivitelben kizárólag fekete ülés alkotta tetszetős kontraszt révén minden változatában jól érzékelhetően kompaktabbnak hat.

A „Polár metál” tónus kifejezetten elegáns, egyben sportos karakterrel hangsúlyozza az új BMW R 1200 RT dinamikus formái nyelvezetét, s a motor-légterelő „Sötét palaszürke metál” fényezésével az R 1200 RT színpalettája igényes különlegességeként jelenik meg.

A „Thunder szürke metál” a motor-légterelő „Fehéralumínium matt metál” árnyalatával inkább az R 1200 RT sokoldalúságát emeli ki.

Az „Ostra szürke matt metál” a motor-légterelő ez esetben szintén „Fehéralumínium matt metál” árnyalatával intenzív kontrasztot alkotva kifejezetten „high-tech” hatást kelt.

A „Thunder szürke metál” alapjain kínált, s a „Titánezüst metál” és a „Gránitszürke metál” árnyalatokkal készülő kéttónusú fényezések révén az oldalsó burkolatok felületei a lendületes vonalvezetés mentén kisebbnek hatnak. E feszültséggel teli színekombinációk így határozottan sportos benyomást keltenek, nem utolsósorban a csomagtartó dobozok első ízben kínált, a motorkerékpár színösszeállításával megegyező többtónusú fényezése révén.