

ニューBMW R 1200 R.

目次



1. 総合コンセプト。 (ショート・バージョン)	2
2. パワートレイン。	5
3. フレームとサスペンション。	8
4. 電気・電子系統。	11
5. デザインおよびカラー・コンセプト。	13
6. 装備品。	16
7. 主要諸元。	19



1. 総合コンセプト。 (ショート・バージョン)

ニューBMW R 1200 R – アクティブなライダーのためのボクサー・ロードスター。

BMW モーターサイクル、ボクサー・エンジン、ロードスター。この組み合わせは、91 年前に登場したモーターサイクル BMW R32 以来、熱心な BMW ファンを魅了し続けています。ロードスターは、モーターサイクルの中でもとりわけ純粋な走りを堪能するためのバイクです。他に並ぶもののない伝統を持つボクサー・エンジンと組み合わせられたその走りサウンドが、抗しがたい魅力を放ちます。気楽にクルージングするにも、スポーティかつダイナミックに駆けぬけるにも、荷物を載せてタンデムで出かける休暇旅行にも、どのような目的であれ、BMW Motorrad のボクサー・ロードスターは完璧なパートナーであり続けます。ニューBMW R 1200 R は、快適さ、ダイナミックさ、ツーリングに最適な適性といった伝統的な価値観を、新たな次元で叶えています。

ダイナミックな駆けぬける喜びを得るための、トルクフルでパワフルなボクサー・エンジン。

ニューBMW R 1200 R のボクサー・エンジンは、既に BMW R 1200 GS や BMW R 1200 GS Adventure、BMW R 1200 RT に搭載されているものと同じ DOHC エンジンです。また今後発売されるニューBMW R 1200 RS にも搭載されます。このエンジンの最高出力は 92kW[125 ps]/7,750rpm、最大トルクは 125Nm/6,500rpm です。先代モデルのパワーユニットと比較すると、全域にわたってトルクが増大しており、その変化もより均一化されたものとなっています。排気ガスは 2-in-1 タイプのエグゾースト・システムを通り、ダイナミックに角度を付けられたリヤ・サイレンサーから排出されます。モデファイされたエアボックス、新形状のインテーク・シュノーケル、中央に配置されたラジエーターにより、ロードスターのこだわりであるスレンダーなフロント・シルエットを実現しています。

ABS、ASC、2 つの走行モードを標準装備。ダイナミック・トラクション・コントロール(DTC)を備えた走行モード Pro をオプション設定。

ライダーの個人的なニーズにさらに適合させるため、ニューR 1200 R は標準装備で 2 種類の走行モード、「レイン」と「ロード」を提供します。ABS(アンチブロック・ブレーキ・システム)の他に ASC(オートマチック・スタビリティ・コントロール)も標準装備されており、加速時に優れた安全性を提供します。ニューBMW R 1200 R でライディング・テクニックをさらに補完する装備として、走行モード Pro のオプションがあります。これはバンク角度検知機能を備えたダイナミック・トラクション・コントロール(DTC)を含め、さらに 2 種類の走行モード、「ダイナミック」と「ユーザー」を提供します。(日本仕様は走行モード Pro を標準装備)

鋼管製ブリッジ・フレームとエンジンをダイレクトに固定。倒立テレスコピック・フォークと EVO パラレバー・サスペンション。

ニューBMW R 1200 R のための鋼管製ブリッジ・フレームを新開発し、これとボクサー・ツイン・エンジンをダイレクトに接続しています。フロントの倒立テレスコピック・フォークとリヤの EVO パラレバーという伝統的なサスペンションを継承しながらも、BMW Motorrad によってこのロードスターのための現代的な解釈を採り入れています。ステアリング精度、走行安定性、ハンドルとブレーキの剛性はフレーム設計段階で最優先事項に定められ、その際には極めて俊敏でダイナミックなロードスターのニューR 1200 R に、スーパースポーツ・モデル BMW S 1000 RR 由来の 10 本スポーク・ホイールを装着するという目的も意識されました。

あらゆる状況で最適の運動性能を実現する最新世代のダイナミック ESA(電子調整式サスペンション)

オプションとして提供される、最新世代の電子式サスペンションであるダイナミック ESA(電子調整式サスペンション)により、一層ダイナミックなライディング・エクスペリエンスをもたらします。ダイナミック ESA は、「ロード」と「ダイナミック」の 2 つのダンパー・セットアップによって、走行状態や走行状況、走行ライン取りに応じて減衰力を自動的に適合させることで、走行安全性・パフォーマンス・快適性に関する全く新たな次元を開くものです。

アナログ式スピードメーター、オンボード・コンピューターを備え、多様な情報を表示するマルチ・ファンクション・メーターパネル。

メーター周りをひと目見ただけで、ニューBMW R 1200 R が新時代のロードスターであることがはっきりとわかります。走行速度はクラシックなアナログ式スピードメーターに表示されます。その他のさまざまな情報は、TFT 液晶ディスプレイに表示されます。

ダイナミックなプロポーションが生み出すロードスターのピュアな外観。多様なキャラクターを演出する 3 つのカラーおよびフィニッシュのバリエーション。

BMW Motorrad のボクサー・ロードスターは、すでに日常のパートナーとしてパーフェクトなモーターサイクルであるとの定評があります。ニューBMW R 1200 R は、このオールラウンドなクオリティに、さらに大幅に向上させた運動性能と最新のロードスターのピュアな外観が組み合わされています。低く身構えるようなフロント周りやヘッドライト周りの造形、繊細で軽やかな印象を与えるリヤ・エンドによるダイナミックなプロポーションは、全体としてシャープなウェッジ・シェイプを見せ、一目でスポーティなパフォーマンスやマルチな才能を秘めていることを直感させます。ニューBMW R 1200 R には 3 種類のカラーおよびフィニッシュ・バリエーションがあり、それぞれが全く異なる印象でありながら、いずれも強烈なキャラクターを放ちます。ニューR 1200 R には、それぞれはっきりとした個性を持つ 3 種のバリエーションが用意されています。「ベーシック」はノン・メタリックのゴールドバ・ブルー、「スタイル 1」はノン・メタリックのライト・ホワイトにレーシング・レッドのフレーム、「スタイル 2」はサンダー・グレイ・メタリックにアゲート・グレイ・マット・メタリックのフレームとなっています。

ニューBMW R 1200 R のハイライト:

- 伝統的な水平対向ボクサー・ツイン・エンジン、最高出力 92 kW (125 PS)/7.750rpm、最大トルク 125 Nm/6,500rpm。
- ダイナミックな迫力あるロードスター・デザイン。
- ねじれ剛性を高めた鋼管製ブリッジ・フレームとダイレクトに接続されたエンジン。
- フロント倒立テレスコピック・フォーク、リヤ EVO パラレバーによる伝統的なホイール・サスペンション。
- 新設計のインテーク・エア・ダクト、中央配置のラジエーターによるスリムなフロント・シルエット。
- ダイナミックな乗車感覚が味わえ、長時間のツーリングでも快適な、やや前傾気味ながらもアップライトなシート・ポジション。
- 新設計された五角形デザインのエグゾースト・システム。
- オートマチック・スタビリティ・コントロール(ASC)。
- 走行モード「レイン」および「ロード」。
- 常に走行条件に最適に適合させ、追加の 2 つの走行モード「ダイナミック」、「ユーザー」を備えた走行モード Pro を工場オプション設定(日本仕様は標準装備)
- 走行モード Pro に含まれるダイナミック・トラクション・コントロール(DTC)。
- あらゆる状況で最適な走行特性を実現する最新世代のダイナミック ESA(電子調整式サスペンション)をオプション設定。
- 4 ピストン式ラジアル・マウント・キャリパーと ABS を備えた高性能ブレーキ・システム。
- 軽量の 10 本スポークのキャスト・ホイール。
- クラッチ操作なしにダイナミックにシフトが可能なシフト・アシスタント Pro を工場オプション設定(日本仕様は標準装備)。
- 豊富な情報を提供する高性能のマルチ・ファンクション・メーターパネル。
- 最高レベルの快適操作が可能なキーレス・ライドを工場オプション設定。
- それぞれに個性的な「ベーシック」、「スタイル 1」、「スタイル 2」の 3 種のカラー・バリエーション。
- 豊富な専用アクセサリーと工場オプション群。

2. パワートレイン。



BMW Motorrad のロードスター — 伝統を受け継ぐものの責任。

BMW Motorrad において、ボクサー・エンジンを搭載したクラシック・ロードスターほど長い伝統を持つモーターサイクル・コンセプトはありません。これはつまり、実用的なオールラウンド性を持ち、飾り気のない純粋なモーターサイクル・コンセプトが、1932 年に最初に登場したモーターサイクル BMW R 32 において既に実現されていたことを示しています。

それから 91 年を経た現在、BMW Motorrad のボクサー・ロードスターにおける最も新しい進化形態として、BMW R 1200 R を発表しました。このモデルは、従来よりもさらにフレッシュで、躍動的な魅力を満載したモーターサイクルです。最新のドライブトレインと全面にわたり最適化されたコンセプトにより、ニューBMW R 1200 R はオールラウンドなキャラクターを一層強く打ち出し、同時にひとときダイナミックな走りを可能にします。

強力な発進加速性能をもたらす元気なボクサー・エンジン。

ニューBMW R 1200 R に搭載のボクサー・エンジンは、既に BMW の R 1200 GS、R 1200 GS Adventure、R 1200 RT、さらにニューBMW R 1200 RS にも搭載されているものと同じ DOHC ユニットです。このエンジンは、最高出力 92kW[125 ps]/7,750rpm、最大トルク 125Nm/6,500rpm を発生します。

先代モデルのドライブトレインに比べて、トルクは全回転域にわたって顕著に増大しており、またその変化も一層均一化が図られています。エンジンの有効回転数の全域にわたり、100 Nm 以上のトルクが得られます。エアボックスの設計変更と新しいリヤ・サイレンサーの採用により、R 1200 R は低回転域においても R 1200 GS や GS Adventure、RT モデルよりも大きなトルクを発生しています。その結果として、全回転域にわたって牽引力と加速力が向上し、ダイナミックなボクサー・ロードスターにとって重要なドライブトレインの卓越性が一層強化されています。

排気量 1,169 cc の新型エンジンは、先代モデルのエンジンと同じく空冷・液冷併用方式を採用していますが、従来の冷却油に代わって水・グリコール混合冷却液を使用します。水の吸熱性が強いいため、放熱特性が効率的になり、その結果熱安定性が向上しています。このいわゆるプレシジョン・クーリング方式では、特に熱負荷の大きいエンジン部品のみ冷却液を供給します。エンジンの大部分は従来どおり空冷式のため、ボクサー・エンジンの特徴的な外観は維持されています。

シリンダーヘッド周りの冷却液フローは充填を最適化するため垂直方向になっており、また 6 速ギヤボックス、アンチホッピング機能付きで操作力を軽減した湿式クラッチは、先代モデルと異なりエンジン・ハウジングに内蔵されています。セカンダリ・ドライブは、メンテナンス・フリーのカルダン・シャフトが左側に配置されています。

ニューBMW R 1200 R では、ドライブトレインの構造を包括的に最適化したことで、一層繊細なスロットル・レスポンスが実現されています。スロットル・グリップの操作角度が小さくなり、反力が弱くなったため、一層快適に走行可能になりました。また R 1200 R の運動性能面にも大きな変化が表れています。このニュー・ロードスターは、先代モデルよりも大幅に牽引力が増大しているためコーナリング後の加速が一層素早く行え、同時に力強いエンジン・サウンドがライディングの喜びを高めます。

新設計のエグゾースト・システムとインテーク・エア・ダクト、中央配置のラジエーターによるコンパクトなフロント・シルエット。

インテーク・システム、ラジエーター、エグゾースト・システムをロードスター特有の要求に適合させました。エグゾースト・コントロール・バルブを備えた 2-in-1 方式のエグゾースト・システムは右側に配置され、ダイナミックに急角度で跳ね上がるリヤ・サイレンサーが備わっています。新設計のエアボックス、形状を変更したインテーク・シュノーケル、中央に配置されたコンパクトなラジエーターによって、このクラスとしては極めてコンパクトなデザインを実現でき、スレンダーなフロント・シルエットとなっています。さらに冷却用エアがライダーの膝の横を通るため、暑い日の渋滞時などの快適性が大きく向上します。

走行条件に適合するため、ASC と 2 つの走行モードを標準装備。さらにダイナミック・トラクション・コントロール(DTC)を備えた走行モード Pro をオプション設定。

ライダーごとのニーズにより最適に適合させるため、ニューBMW R 1200 R には 2 種類の走行モード、「レイン」と「ロード」が標準装備で用意されます。同じく標準装備の ASC (オートマチック・スタビリティ・コントロール) は、トラクションを最適化して走行安定性を向上させます。「レイン」と「ロード」の 2 つの走行モードで、公道走行のほとんどの状況に適合させることができます。同じく標準装備の ABS と共に、ASC はニューBMW R 1200 R の使い勝手を一層強化し、特に滑りやすい路面での安全性を大幅に向上させます。

「ロード」モードでは、あらゆる路面において、パフォーマンスと快適性の最適バランスを達成するようにコントロール・システムが設定されます。

「レイン」モードでは、摩擦係数の低い路面条件に合わせた設定となります。またこのモードでは、スロットル・レスポンスもマイルドになります。

ニューBMW R 1200 R には、工場出荷時に装備される工場オプションで「走行モード Pro」が用意されます。これは、さらに 2 つの走行モード、「ダイナミック」、「ユーザー」が利用できます。走行モード Pro のもう一つの要素は、ASC に代わる DTC (ダイナミック・トラクション・コントロール) です。このトラクション・コントロール・システムは、センサー・ボックスによってバンク角度を検知し、加速時の安全性を高めます。

「ダイナミック」モードでは、ニューBMW R 1200 R のスポーティなキャラクターが体感できます。自然なスロットル・レスポンスと DTC の控えめな制御動作で、ダイナミックなキャラクターをフルに発揮できます。

(日本仕様では走行モード Pro は標準装備)

「ユーザー」モードでは、スロットル・レスポンス以外にも設定が可能です。DTC(ダイナミック・トラクション・コントロール)の制御特性を、必要に応じ、また希望に応じて設定することができます。DTC の走行モードである「レイン」、「ロード」、「ダイナミック」では、それぞれ「レイン」、「ロード」、「ダイナミック」の各モード特有のスロットル特性曲線と組み合わせ、スロットル・レスポンスを設定することができます。

動力の伝達をほとんど遮断せずにギヤ・シフトができる、シフト・アシスタント Pro をオプション設定(工場オプション)。

ニューBMW R 1200 R の新しいシフト・アシスタント Pro は、従来のシフト・アシスタントよりも機能が拡張されています。走行中、シフトアップまたはシフトダウンの際に負荷や回転数に応じてクラッチやスロットルを操作する必要がないため、快適であるばかりでなく運動性能にも有効に働きます。シフト操作の大部分はシフト・アシスタントにまかせることができます。わずかな例外の一つが、発進時の操作です。

加速の際にはシフトのたびにスロットルを戻す必要がなく、動力の伝達はほとんど遮断されません。また減速時やシフトダウン(スロットルを閉じる)の際には自動的にダブルクラッチ操作が行われ、回転数が調整されます。シフト操作は通常どおりシフト・ペダルで行います。その結果、クラッチを操作する方法に比べてシフト時間が著しく短縮されます。ただしシフト・アシスタント Pro は、ライダーのシフト操作を支援するだけで、自動変速ではありません。

このシステムは、ギヤボックス内のセレクトター・シャフトに取り付けられたセンサーでライダーが変速しようとしていることを検知して、シフト・アシスタントを起動します。シフト・アシスタントはエンジン・トルクをシフトの意図に合わせて増減することでドライブトレインからの負荷を軽減させ、各シャフトの回転数を同期させ、クラッチ操作をしたときと同様に次のギヤへ容易にかみ合うように準備します。クラッチ操作によるシフト動作やスロットルを閉じた状態(惰走)および減速時のシフトアップの際にはアシスタントは働きません。またシフトアップまたはシフトダウンの際にシフト・レバーが正しい初期位置にない場合も、シフト・アシスタントは働きません。

(日本仕様ではシフト・アシスタント Pro は標準装備)



3. フレームとサスペンション。

BMW Motorrad のボクサー・ロードスター — 混じり気のないライディング・プレジャー。

このクラシックなボクサー・ロードスター・コンセプトは、多くのモーターサイクル・ファンの期待に応え、純粹でストレスのないライディング・プレジャーを提供します。たとえ気楽なクルージングに出かけるときでも、またスポーティに、ダイナミックに高速道路を疾走するときでも、あるいは荷物を載せてタンデム・ツーリングでの休暇旅行などでも、目的を選びません。そしてニューBMW R 1200 R の刷新されたフレームは、こうした快適さ、ダイナミックさ、ツーリングへの適性に対する伝統的な要求をも考慮して開発されています。

ねじれ剛性の高い鋼管製ブリッジ・フレームとダイレクトに接続されたエンジン。

ニューBMW R 1200 R のフレームは、この新しいロードスターのために新たに開発された鋼管製ブリッジ・フレームを基本とし、ボクサー・ツイン・エンジンをセルフ・サポーティング・エレメントとしてフレームとダイレクトに固定されています。ロードスターの伝統に従って、ニューBMW R 1200 R もフレームの大部分を意図的に露出させており、モーターサイクル特有のテクニカルな構造を強調しています。リヤ・フレームも同じく鋼管製で、ここに鍛造アルミニウム製パッセンジャー・フットレストが固定されています。リヤ・フレーム自体は 4 か所のボルトでメイン・フレームに固定されています。もちろん、ライダー用フットレストも鍛造アルミニウム製です。

ステアリング・ヘッド・アングルは 62.3 °で、キャスター・トレールは 125.6 mm です。理想的な 50:50 の前後重量配分(無負荷の静止状態)、1,515 mm のホイールベースと相まって、俊敏なハンドリング、高いステアリング精度、優れた走行安定性の全てを実現しています。

フロントの倒立テレスコピック・フォークとリヤの EVO パラレバーによる伝統的なホイール・サスペンション。

ニューBMW R 1200 R はインナー・チューブ(スタンション)径 45 mm の高品質倒立テレスコピック・フォークを採用しています。インナーおよびアウター・チューブの形状と寸法は BMW S 1000 RR スーパースポーツから引き継いだものです。このような高剛性テレスコピック・フォークを採用した主な理由は、ロードスター特有の外観を維持したままラジエーターを組み込むことができる、というパッケージング上のベネフィットによるものです。

また倒立フォークを採用した別の理由として、制動時の高い剛性、正確なハンドリングのための極めて確実なホイール・コントロール、さらにフロント・ホイールの明確なフィードバックを得られるという点も欠かせません。フロントのスプリング・ストロークは 140 mm です。

リヤ・ホイール・サスペンションには、定評あるシングル・スイングアーム・タイプの EVO パラレバーを採用しています。スプリングおよびダンピングの機能はセンター・ストラットで行います。スプリング・プリロードはダイヤルを回して油圧で簡単に調節でき、リバウンド・ダンピングは無段階調整式です。リヤ・スプリングのストロークも 140 mm です。

あらゆる場面で最適の運動性能を実現する最新世代のダイナミック ESA(電子調整式サスペンション)。

ニューBMW R 1200 R のオプションとして提供される最新世代の電子制御式サスペンション、BMW Motorrad ダイナミック ESA(電子調整式サスペンション)を装着すると、一層ダイナミックなライディング・エクスペリエンスが得られます。ダイナミック ESA は、「ロード」と「ダイナミック」の 2 つのダンパー・セットアップによって、走行状態や走行状況、走行ライン取りに応じて減衰力を自動的に適合させることで、走行安全性・パフォーマンス・快適性のすべての面で全く新しい次元を開きます。ダイナミック ESA 装着車は、ゴールドの陽極酸化処理が施されたフロント・フォーク・アウター・チューブと、リヤ・スプリング・ストラットのホワイトのスプリングによってすぐに識別できます。

ダンパー・セットアップの「ロード」を選択すると、全範囲にわたって減衰力が自動的に調整され、どのような路面状態に対しても最上の快適さと最大のトラクションが得られます。「ロード」に設定した場合、ダイナミック ESA は走行状態に関わらず、どのような負荷状態においてもサスペンション・エレメントの減衰力を最適に調整します。さらにダンパーの設定とは無関係に、ライダーの希望によりボタン一つで負荷状態に合わせてスプリング・プリロードを設定することができます。

バンク角度検知機能が組み込まれた新しいセンサー・ボックスとリヤ・スプリング・ストラットのストローク・センサーから送信された情報により、その時々 of 走行状態に応じたダンパー・セットアップが極めて敏感かつ正確に行われます。ニューBMW R 1200 R の走行状態(加速、減速など)は、その他の測定値によっても正確に検知され、リヤ・スプリング・ストラットと倒立テレスコピック・フォークの減衰力の調整に利用されます。調整は、電氣的に制御される制御バルブを通じてミリ秒単位(1000 分の 1 秒)単位で実行されます。このようにして、どのようなバンク角度であっても、従来にない快適なダンパー特性と他に類を見ない走行安定性を達成します。

ダイナミック ESA は、初期設定ではダンパー・セットアップの「ロード」が標準設定となります。ただし、走行中であってもハンドルに装備されたボタンを押すだけで、すぐにダンパー・セットアップを「ダイナミック」に切り替えることができ、この場合は全体としてより堅いダンピング特性になります。

ダイナミックな乗車感覚が味わえ、長時間のツーリングでも快適な、やや前傾気味ながらもアップライトなシート・ポジション。

テーパー式・アルミ製ハンドルバー、フットレスト、そしてシートの位置の組み合わせによって、やや前かがみのライディング・ポジションとなっています。その結果、BMW モーターサイクル特有の人間工学的品質の高さに加え、極めて正確なステアリング・フィールが得られます。ブレーキ・レバーとクラッチ・レバーは、ライダーの希望に合わせて 4 段階に調節できます。このライディング・ポジションによってリラックスした快適な走りを可能にすると同時に、よりスポーティな走りに切り替えたときの正確性も確保されています。人間工学的デザインのシートはライダーとマシンの一体感を最適な状態に維持し、長距離ツーリングでも疲れにくくなっています。シートの高さ、形状、快適さについては、様々なシート(オプションまたは専用アクセサリー)を用意しており、ライダーごとの様々な必要性に応じて幅広く対応できます。

4ピストン式ラジアル・キャリパーとABSを備えた高性能ブレーキ・システム、軽量 10 本スポークのキャスト・ホイール。

ニューBMW R 1200 R は、運動性能に関するライダーの高いレベルの要求に応える高性能ブレーキ・システムを備えています。キャンセル機能を備えた ABS を標準装備しており、フロントには強力な制動力を発揮するラジアル・マウント式 4 ピストン・ブレーキ・キャリパーと直径 320 mm のブレーキ・ディスクが 2 組装着されています。これを補完するものとして、リヤ・ホイールには 2 ピストン・フローティング・キャリパーと直径 276 mm のディスクを備えたシングル・ディスク・ブレーキを装備しています。フロントおよびリヤ・ホイールには、スーパースポーツ BMW S 1000 RR と同様の、それぞれリム幅 3.5 インチおよび 5.5 インチの 17 インチ・キャスト・ホイールを装着しています。フロント・ホイールにはいわゆるハブ・ケーシングを備えており、アダプターなしでブレーキ・ディスクを直接組み付けることができるため、軽量化に寄与しています。タイヤ・サイズはフロント 120/70 ZR 17、リヤ 180/55 ZR 17 です。

4. 電気・電子系統。



フリーフォーム・テクノロジーによる特徴的なヘッドライトを採用。LED デイ・ランニング・ライトは工場オプション。

ニューBMW R 1200 R のヘッドライトはロードスター特有のスレンダーな外観にふさわしいデザインとなっており、これはフリーフォーム・テクノロジーによって製造されています。また工場オプションとして、LED デイ・ランニング・ライトを装備することもできます。これは標準装備の白熱球のスモールライトに代わって装備されるもので、特徴的な H 字状のダンベル形になっています。さらにこのオプションを装備すると、ヘッドライト内側のパーティション部分に BMW のロゴがあらわれます。(日本ではデイ・ランニング・ライトは未認可)

アナログ式スピードメーター、オンボード・コンピューターを備え、多様な情報を表示するマルチ・ファンクション・メーターパネル。

メーター周りをひと目見ただけで、ニューBMW R 1200 R が新時代のロードスターであることがはっきりとわかります。公道走行という本来の目的に従って、速度計はクラシックなアナログ式スピードメーターを採用しています。その他のさまざまな情報は、TFT 液晶ディスプレイに表示されます。ライト・センサーを内蔵しており、周囲の明るさに応じて表示の明るさを調節したり、昼間と夜間の表示の切り替えを自動的に行います。

ニューBMW R 1200 R は、オンボード・コンピューターを標準装備しています。ライダーの希望に従って各種の情報を表示でき、3 つの表示モードを切り替えることができます。

- フル・モード(スタイル 0)では、車両情報を個別に配置して表示するか、または 2 つの表示エリアに配置されて表示します。
- スポーツ・モード(スタイル 1)では、スポーツ志向のライダー用に、エンジン回転数をバー・グラフで表示します。回転数をデジタルで追加表示することもできます。
- 表示する情報をシンプルにしたい場合、ツーリング・モード(スタイル 2)を選択できます。このモードでは車速がデジタル表示され、オンボード・コンピューター情報は下部の 2 つの表示エリアにのみ表示されます。

標準設定でのオンボード・コンピューターに表示できる情報は次の通りです。

- オドメーター(積算走行距離)。
- トリップ 1、トリップ 2(区間走行距離 1/2)
- 航続距離(走行可能距離)。
- 外気温度。
- エンジン温度。
- 平均燃費。
- 平均車速。
- 日付。
- オイル・レベル。
- タイヤ・プレッシャー・コントロール(RDC)。←日本仕様には装備されません
- セットアップ。← 詳細設定用

工場オプションのオンボード・コンピューターPro を装備すると、さらに多くの情報が表示できます。さらにメニューによって、盗難防止装置(オプション)の有効・無効切り替え、BMW Motorrad ナビゲーターV(オプション)搭載時にはGPS時間の受信、デイ・自動ランニング・ライト(オプション)の操作、燃費節約のためのシフトアップ要求の有効・無効切り替えができます。

オンボード・コンピューターPro に表示できる情報は次の通りです。

- 1日単位の自動トリップ・カウンター。
- 平均燃費 1+2。
- 瞬間燃費。
- バッテリー電圧。
- トータル・タイマー(合計時間)
- ライド・タイマー(乗車時間)
- 点検整備の日付。
- 次回点検までの残りの走行距離。

最高レベルの快適操作を実現するキーレス・ライド(工場オプション)。

ニューBMW R 1200 Rには、工場オプションとしてBMW Motorrad キーレス・ライド・システムを追加することができます。これによってハンドル・ロックと燃料タンク・キャップのロック／ロック解除をキーレスで行えます。エンジン・スタートは、従来どおりスタート・ボタンで行います。キーレス・ライドを装備すると、ライダーはキーを懐に入れたままでモーターサイクルを走行させることができます。



5. デザインおよびカラー・コンセプト。

一瞥してわかるロードスターの未来の姿。

「モーターサイクル」という言葉の意味を、ロードスターほど忠実に体現しているモノはありません。エンジンが1つとホイールが2つあり、燃料タンクとシートから成るボディ構造は必要最小限にまで削ぎ落とされています。そしてこのロードスターは、ひと仕事終えた後の気分転換のドライブに、コーナリングを愉しむ休日のツーリングに、あるいは休暇を利用したロング・ツーリングにと、いずれにも十分な、幅広いオールラウンドの品質を備えています。

クラシックなロードスターならではのフィーリングと最先端のテクノロジーを適切なバランスでパッケージングしたニューBMW R 1200 R は、これらすべての可能性に応えるというスピリットを、その未来志向のデザインに融合させています。

ダイナミックなプロポーションが生み出すロードスターのピュアな外観。

BMW Motorrad のボクサー・ロードスターは、すでに日常のパートナーとしてパーフェクトなモーターサイクルであるとの定評があります。ニューBMW R 1200 R は、このオールラウンドなクオリティに、さらに大幅に向上させた運動性能と最新のロードスターのピュアな外観が組み合わされています。低く身構えるようなフロント周りやヘッドライト周りの造形、繊細で軽やかな印象を与えるリヤ・エンドによるダイナミックなプロポーションは、全体としてシャープなウェッジ・シェイプを見せ、一目でスポーティなパフォーマンスやマルチな才能を秘めていることを直感させます。その中核となる要素はクラシックなボクサー・エンジンであり、BMW モーターサイクルの特徴であるシングル・スイングアームやカルダン・シャフト・ドライブであり、これらが魅力あふれる鋼管製ブリッジ・フレームに抱かれています。

ニューBMW R 1200 R の役割 – スポーティでアクティブなキャラクターの代表。

コンパクトで引き締まった筋肉質のアスリートを思わせるニューBMW R 1200 R のプロポーションが、これまでの BMW ボクサー・ロードスターを凌駕するほどの俊敏かつダイナミックなライディング・エクスペリエンスをお約束します。時と場所を選ばず、街中でも高速道路でも、また山道やワインディングでも、どこであっても純粋なライディング・プレジャーが得られるモーターサイクルです。BMW Motorrad の伝統的な機能性が、モーターサイクルの最も基本的な姿であるネイキッド・スタイルのスピリットと躍動感と共に脈打っています。

ニューBMW R 1200 R の短く高いリヤ・エンド、筋肉質の燃料タンク、低くコンパクトなフロントは、停車中でも前へ前へと突き進むような印象をもたらします。また念入りにデザインされたギャップや意図的に作られた開口部が、軽量で扱いやすい印象を与えます。ニューBMW R 1200 R のピリオン・シート周りは先代モデルに比べて約 60 mm 低く、約 120 mm 短くなっており、見た目にも明らかにコンパクトでアクティブなモデルであることが分かります。サイド・ラインはすべてフロント・ホイールへ向かう動きを表現しています。このようにフロント・ホイールを視覚的に強調することでハンドリングの軽快さを感じさせ、さらに高い位置にあるリヤ・エンドと相まって、俊敏で、ダイナミックで、縫うようにワインディングを駆けぬげるための前提条件が体現されています。

全てがロードスターそのもの – しなやかで鍛えられた姿態。

ニューBMW R 1200 R は、フロントから見てもその鍛えられたボディがわかります。ヘッドライトはステアリング・ヘッド部分にコンパクトにまとめられ、まとまりのあるしなやかなシルエットを形作ります。このヘッドライトは伝統的な丸形ライトを独自のダイナミックな解釈でリデザインしたもので、ハイビームとロービームそれぞれの光源を上下に配置しており、ニューBMW R 1200 R の見紛うことのない特徴となっています。ニューBMW R 1200 R のパワー、躍動感、俊敏さは、後ろから見たときにも感じられます。たとえばスレンダーなテール・パネルには 2 つの C 字形デザインのグラブ・ハンドルとテール・ライトが呼応するように配置され、5 角形デザインの目を引くサイレンサーは加速力の鋭さだけでなくバンク角の深さを象徴し、リヤ・ホイールははっきりと見えるようになっています。

感情に訴えるデザインと BMW Motorrad 独自の機能を完璧に総合。

ニューBMW R 1200 R の躍動感や俊敏性はどの角度から見ても明らかですが、何よりもその快適性と巧みに考え抜かれた人間工学的デザインが目を引き付けます。BMW Motorrad のデザイナーとエンジニアの長年にわたる経験と豊かな創造性が、スポーティでダイナミックな外観と快適性や長距離走行への適性などの中核となるパフォーマンスを結び付け、アクティブな走りと感情に訴えるトータル・コンセプトを形作ることができました。コンパクトなパッセンジャー用グラブ・ハンドルや独立配置のライセンスプレート・ホルダーによってリヤ・エンドの軽快さが強調されていますが、BMW Motorrad はパニアケースやトップケースを取り付けることも常に考慮しており、ライダーの希望を犠牲にすることはありません。スーパースポーツBMW S 1000 RR のスタイルを踏襲した 10 本スポークのキャスト・ホイール、巧妙に組み込まれた燃料タンク、実用的な収納部、スポーティかつ快適なピリオン・シートなどは、この情感あふれるデザインと BMW Motorrad 伝来の機能とが完璧に統合された証にすぎません。

美しく最高級の素材を使用し、細部へのこだわりを見せる心遣い。

純粹かつダイナミックで、多様なシーンに対応するモーターサイクル。ロードスターの基本思想は、ニューBMW R 1200 R の素材選びにも十分に反映されています。たとえばヘッドライト・キャリアやライダーおよびパッセンジャー用フットレストは、極めて高級なドロップ・フォーミング鍛造アルミニウム製です。一方、堅牢さとスポーティさを兼ね備えたハンドルバーはテーパード・アルミチューブ製で、クラシックなハンドルバー・クランプを使って繊細なデザインのステアリング・ヘッドに固定されています。さらにモデル・バリエーション「スタイル 1」および「スタイル 2」では、タンク中央部のカバーがステンレス・スチール製となり、ひととき高級なスタイルを演出しています。

それぞれが全く異なる強烈なキャラクターを放つ、3 つのカラーおよびフィニッシュのバリエーション。

ニューBMW R 1200 R には、明らかに異なるスタイルのモデル・バリエーションとして、「ベーシック」、「スタイル 1」、「スタイル 2」の 3 種類を用意しています。

ベーシック。

クラシックなノンメタリック・コルドバ・ブルーの「ベーシック」は、ニューBMW R 1200 R のプロポーションと進歩的なデザインをパーフェクトに表現します。入念な表面仕上げによって、この純粋でダイナミックなロードスターの基本的な要素を浮き彫りにします。

- ノンメタリックのコルドバ・ブルー塗装。
- タンク中央のカバーはプラスチック製で、グラナイト・グレー・マット・メタリックのコントラスト塗装。
- ブラック・フレーム。
- ブラック・アノダイズド(陽極酸化処理)仕上げが施されたブレーキ・キャリパー。

スタイル 1。

モデル・バリエーションの「スタイル 1」では、ニューBMW R 1200 R のスポーティな遺伝子がダイナミックに強調されており、専用設計のパーツや表面仕上げによって、独自のキャラクターを演出しています。

- ノンメタリックのライト・ホワイト塗装。
- 大きく描かれた「R」のロゴ。
- レーシング・レッド・フレーム。
- ゴールド・アノダイズド・ブレーキ・キャリパー。
- ボディ同色エンジン・スポイラー。
- タンク中央のカバーはステンレス・スチール製。
- 「Pure」メーターパネル・カウル付き。

スタイル 2。

モデル・バリエーションの「スタイル 2」では、ニューBMW R 1200 R のスポーティな遺伝子をより高級感あるスタイルで強調し、専用設計のパーツや表面仕上げによって、独自のキャラクターを演出しています。

- サンダー・グレイ・メタリック塗装。
- アゲート・グレー・マット・メタリック・フレーム。
- ゴールド・アノダイズド・ブレーキ・キャリパー。
- タンク中央のカバーはステンレス・スチール製。

6. 装備品。



オプション装備品と専用アクセサリ。

BMW R 1200 R をより一層自分好みに個性化するため、オプション装備品や専用アクセサリなどの幅広いエクイップメント・プログラムが用意されています。オプション装備品は工場出荷時に装着されるアイテムで、装着工程が生産過程に組み込まれています。専用アクセサリは、BMW Motorrad 正規ディーラーか、またはお客様自身で取り付けられるアイテムで、モーターサイクルご購入後に装着することができます。

オプション装備品。

- キーレス・ライド。
- 盗難防止装置。
- ライダー用ハイ・シート(820 mm)。
- ライダー用ロー・シート(760 mm)。
- パッセンジャー用コンフォート・シート。

専用アクセサリ。

HP パーツ。

- 削り出し HP クラッチ・レバー。
- 削り出し HP ブレーキ・レバー。
- 削り出し HP ライダー・フットレスト。

ストレージ・システム。

- スモール・タンク・バッグ。
- パニアケース。
- トップケース 2、ラッカー仕上げグリッド。
- グリップ付きラゲッジ・グリッド。
- パニアケース・インナーバッグ。
- トップケース・インナーバッグ。

デザイン。

- エンジン・スポイラー。

サウンド。

- アクラポヴィッチ・スポーツ・サイレンサー。

人間工学および快適性

- スポーツ・ライダーシート(840 mm)。
- ライダー用ハイ・シート(820 mm)。
- ライダー用ロー・シート(760 mm)。
- パッセンジャー用コンフォート・シート。
- トップケース用バックレスト。
- ハイ・ウインドシールド。
- スポーツ・ウインドシールド。
- スモーク・スポーツ・ウインドシールド。
- グリップ・ヒーター。

ナビゲーション・システム。

- BMW Motorrad ナビゲーターV。
- BMW Motorrad ナビゲーターV 用ホルダー。

安全性。

- 後付け用盗難防止装置。
- LED 補助ヘッドライト。
- エンジン・プロテクション・バー。
- BMW Motorrad 三角表示板。
- 救急キット(大)。
- 救急キット(小)。

メンテナンス& サービス。

- チューブレス・タイヤ用修理セット。
- センター・スタンド。

7. 主要諸元



BMW R 1200 R		
エンジン		
排気量	cc	1169
ボア／ストローク	mm	101/73
最高出力	kW/ps	92/125
発生エンジン回転数	rpm	7750
最大トルク	Nm	125
発生エンジン回転数	rpm	6500
型式	空・水冷ボクサー・ツイン・エンジン	
気筒数	2	
圧縮比／燃料	12.5:1／無鉛プレミアム(95 RON)	
バルブ機構	DOHC	
気筒あたりバルブ数	4	
インテーク／エキゾースト径	mm	40/34
スロットル バタフライ径	mm	52
混合気生成	BMS-X	
排気ガス浄化装置	クローズド・ループ制御式三元触媒	
電装システム		
オルタネーター	W	508
バッテリー	V/Ah	12/12 メインテナンス・フリー
ヘッドライト	W	H7/ 12V/ 55W
スターター	kW	0.9
動力伝達-ギヤボックス		
クラッチ	アンチホッピング湿式クラッチ	
トランスミッション	常時かみ合い式 6 速ギヤボックス	
一次減速比	1.650	
減速比	1 速	2.438
	2 速	1.714
	3 速	1.296
	4 速	1.059
	5 速	0.943
	6 速	0.848
リヤ・ホイール・ドライブ	カルダン・シャフト	
減速比	2.818	
フレーム		
フレーム構造	鋼管製ブリッジ・フレーム、エンジンをフレームの一部として利用	
フロント・ホイール・サスペンション型式	倒立テレスコピック・フォーク	
リヤ・ホイール・サスペンション型式	BMW EVO パラレバー	
フロント／リヤ・スプリング・ストローク	mm	140/140
キャスター	mm	125.6
ホイールベース	mm	1 515
ステアリング・ヘッド・アングル	°	62.3
ブレーキ	フロント	油圧ツイン・ディスク・ブレーキ、Ø 320 mm
	リヤ	シングル・ディスク・ブレーキ、Ø 276 mm
ABS	BMW Motorrad インテグラル ABS(標準装備、パーシャリー・インテグラル方式、キャンセル・スイッチ付き)	

BMW R 1200 R		
ホイール	アルミニウム製キャスト・ホイール	
	フロント	3.50 x 17 インチ
	リヤ	5.50 x 17 インチ
タイヤ	フロント	120/70 ZR 17
	リヤ	180/55 ZR 17
寸法および重量		数値は EU 届出値
全長	mm	2,165
ミラーを含む全幅	mm	880
シート高さ	mm	790
空車重量 (DIN 準拠)	kg	231
許容総重量	kg	450
燃料タンク容量	リッター	18
走行データ		
燃料消費量		
90 km/h 走行時	リッター／100km	3,9
120 km/h	リッター／100km	5,4
加速性能		
0-100 km/h	秒	3.3
最高速度	km/h	> 200