

Nowe BMW R 1250 GS i nowe BMW R 1250 RT. Spis treści.



1. Koncepcja ogólna. (Wersja skrócona.)	2
2. Technologia.	7
3. Stylistyka i kolory.	17
4. BMW Motorrad Spezial.	22
5. Historia czterozaworowych silników BMW typu bokser.	25
6. Oferta akcesoriów do BMW R 1250 GS.	28
7. Oferta akcesoriów do BMW R 1250 RT.	32
8. Moc silnika i moment obrotowy.	35
9. Dane techniczne.	36

1. Koncepcja ogólna. (Wersja skrócona.)



D

Nowe BMW R 1250 GS i R 1250 RT – fascynacja podróżami i jazdą w nowym wymiarze mocy.

Od ponad 35 lat silnik typu bokser zapewnia w motocyklach BMW Motorrad GS i RT charakterystyczny, mocny i niezawodny napęd sprawdzający się w dłuższych trasach i dalekich podróżach – albo podczas weekendowych wycieczek. Od ponad 25 lat BMW Motorrad stosuje tu technologię 4-zaworową oraz elektroniczny wtrysk paliwa i regulowany katalizator w celu uzyskania maksymalnej mocy i momentu obrotowego, wydajności i zgodności z ekologią.

Udoskonalony silnik typu bokser z technologią BMW ShiftCam dodatkowo zwiększającą moc w całym zakresie obrotów silnika, zmniejszającą emisję spalin i zużycie paliwa, optymalizującą płynność i kulturę pracy.

Nowe R 1250 GS i R 1250 RT z gruntownie zmodernizowanym silnikiem typu bokser oferuje zupełnie nowy poziom mocy i momentu obrotowego. Udało się również istotnie zoptymalizować kulturę i płynność pracy – szczególnie w dolnym zakresie obrotów. Co więcej, nowy silnik oferuje lepszą emisję spalin, mniejsze zużycie paliwa oraz świetne brzmienie. W tym celu po raz pierwszy w seryjnej produkcji silników BMW Motorrad zastosowano technologię BMW ShiftCam, która umożliwia regulację czasów otwarcia i skoku zaworów ssących. Ponadto wałki rozrządu zaworów ssących umożliwiają asynchroniczne otwieranie dwóch zaworów ssących, co skutkuje lepszym zasysaniem mieszanki, a tym samym bardziej efektywnym spalaniem. Inne zmiany techniczne w silniku to napęd wałków rozrządu – obecnie

realizowany przez łańcuch zębaty (wcześniej łańcuch rolkowy) – zoptymalizowane smarowanie, wtryskiwacze twin jet oraz nowy układ wydechowy.

Dwa tryby jazdy, ASC i Hill Start Control w standardzie.

W wyposażeniu standardowym dostępne są dwa tryby jazdy umożliwiające dostosowanie motocykla do indywidualnych preferencji kierowcy. Standardowa automatyczna kontrola stabilności ASC zapewnia wysoki poziom bezpieczeństwa jazdy dzięki maksymalnej trakcji. Asystent ruszania Hill Start Control, standardowe wyposażenie obu modeli, umożliwia wygodne ruszanie z miejsca na podjazdach.

Tryby jazdy Pro z dodatkowymi trybami jazdy, dynamiczna kontrola trakcji DTC, ABS Pro, Hill Start Control Pro i dynamiczny asystent hamowania DBC (nowość) jako fabryczne wyposażenie dodatkowe.

„Tryby jazdy Pro” oferowane są jako wyposażenie dodatkowe obejmują tryb „Dynamic”, dynamiczną kontrolę trakcji DTC, a w RT 1250 GS również tryby jazdy „Dynamic Pro”, „Enduro” i „Enduro Pro”. DTC umożliwia jeszcze bardziej efektywne i bezpieczne przyspieszanie, szczególnie w przechyle. ABS Pro (element trybów jazdy Pro w R 1250 GS, standard w R 1250 RT) oferuje jeszcze większe bezpieczeństwo podczas hamowania, nawet w przechyle. Nowa dynamiczna kontrola hamowania DBC zapewnia dodatkowe bezpieczeństwo podczas hamowania, również w trudnych sytuacjach, uniemożliwiając niezamierzone dodanie gazu. Poprzez interwencję w sterowanie silnikiem zmniejsza moment obrotowy napędu podczas hamowania, tak aby umożliwić pełne wykorzystanie siły hamowania na tylnym kole. Zapewnia to stabilność motocykla i skraca drogę hamowania.

Elektroniczne zawieszenie Dynamic ESA „Next Generation” z całkowicie automatyczną kompensacją obciążenia, teraz również w R 1250 RT.

Z opcjonalnym układem BMW Motorrad Dynamic ESA „Next Generation” amortyzacja automatycznie dostosowuje się do sytuacji podczas jazdy i manewrów oraz oferuje automatyczną kompensację obciążenia. Pozwala to na precyzyjne dostosowanie motocykla do warunków jazdy i zapewnia optymalny komfort amortyzacji oraz bardzo stabilną reakcję podczas jazdy – teraz również w modelu R 1250 RT.

Reflektor diodowy w R 1250 GS w standardzie i diodowe światło dzienne w obu modelach jako fabryczne wyposażenie dodatkowe.

Nowe R 1250 GS jest teraz standardowo wyposażone w reflektor diodowy. Oprócz tego w wyposażeniu dodatkowym zarówno R 1250 GS, jak i R 1250 RT, które wyposażone jest w reflektor halogenowy, oferowane jest diodowe światło dzienne.

Connectivity: wielofunkcyjny zestaw wskaźników z kolorowym wyświetlaczem TFT o przekątnej 6,5 cala i wieloma funkcjami w wyposażeniu standardowym R 1250 GS.

Nowe R 1250 GS jest teraz standardowo wyposażone w funkcję Connectivity obejmującą pełnokolorowy ekran TFT o przekątnej 6,5 cala. W połączeniu ze standardowym multikontrolerem BMW Motorrad umożliwia kierowcy wyjątkowo szybki i wygodny dostęp do funkcji pojazdu i funkcji komunikacyjnych.

R 1250 RT wyposażone jest w kolorowy ekran TFT o przekątnej 5,7 cala. Uzupełnia go analogowy prędkościomierz i obrotomierz.

Inteligentne połączenie alarmowe jako fabryczne wyposażenie dodatkowe.

Zapewnienie jak najszybszej pomocy w razie wypadku lub w sytuacjach zagrożenia może uratować ludzkie życie. Opcjonalne inteligentne połączenie alarmowe wzywa pomoc na miejsce zdarzenia tak szybko, jak to możliwe. Tak jak poprzednio funkcja ta dostępna jest w obu modelach.

BMW Motorrad Spezial – wysokiej jakości elementy indywidualizacji jako fabryczne wyposażenie dodatkowe.

BMW Motorrad Spezial oferuje szereg możliwości indywidualizacji, które zwiększają zarówno osiągi, jak i wartość pojazdu, dostępnych jako fabryczne wyposażenie dodatkowe. Skupiono się przy tym na harmonijnej integracji z pojazdem, zastosowaniu najwyższej jakości materiałów, starannym wykonaniu i charakterystycznej dbałości o szczegóły.

Przykładem mogą być elementy frezowane Option 719 Classic i HP oferowane do nowego R 1250 GS i R 1250 RT.

Nowe R 1250 RT można dodatkowo wyposażać w Option 719 – koła Classic lub Sport, ekskluzywne siedzenie i jeden z dwóch lakierów Spezial.

W ofercie fabrycznego wyposażenia dodatkowego dla obu nowych modeli z silnikiem „bokser” znajduje się też sportowy tłumik HP.

Nowe atrakcyjne kolory i warianty stylistyczne.

Nowe R 1250 GS prezentuje swoją dzielność w podróży i terenie w dwóch nowoczesnych lakierach podstawowych i dwóch efektownych wariantach stylistycznych. Nowe R 1250 RT wyraża swój ekskluzywny turystyczny w jednym lakierze podstawowym, dwóch wariantach stylistycznych i dwóch lakierach Option 719 Spezial.

Przegląd najważniejszych cech nowego BMW R 1250 GS:

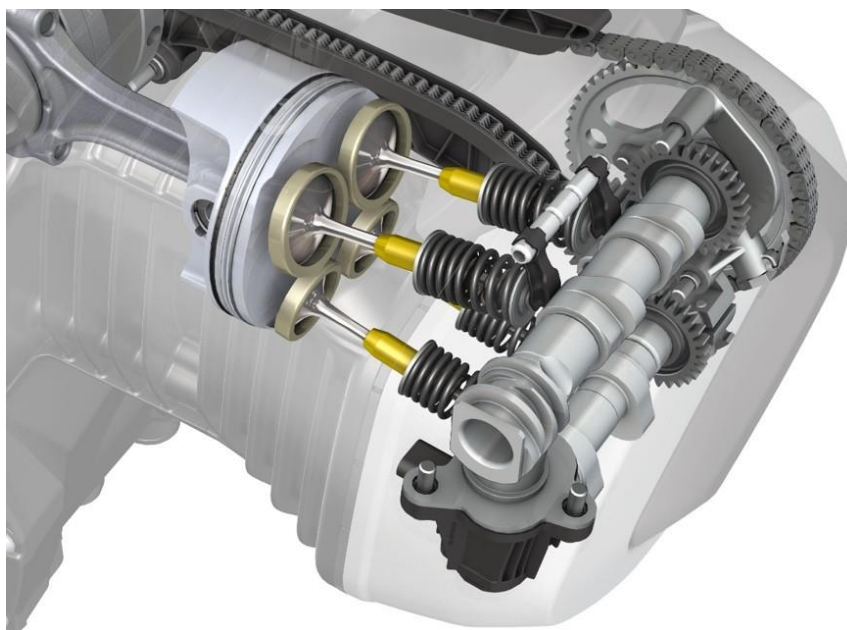
- Udoskonalony silnik bokser z technologią BMW ShiftCam regulującą czas otwarcia i skok zaworów ssących.

- Jeszcze większa moc w całym zakresie obrotów silnika, zoptymalizowane parametry zużycia paliwa i emisji spalin, zwiększona kultura i płynność pracy.
- Zwiększona moc i moment obrotowy: 100 kW (136 KM) przy 7750 obr/min i 143 Nm przy 6250 obr/min (wcześniej: 92 kW (125 KM) przy 7750 obr/min i 125 Nm przy 6500 obr/min).
- Pojemność zwiększona do 1254 cm³ (poprzednio: 1170 cm³).
- Asynchroniczne otwieranie zaworów ssących zapewniające optymalne zasysanie mieszanki, a tym samym bardziej efektywne spalanie.
- Napęd wałków rozrządu poprzez łańcuch zębaty (wcześniej łańcuch rolkowy).
- Zoptymalizowane smarowanie i chłodzenie podstawy tłoków.
- Czujnik spalania stukowego dostosowany do długich tras.
- Najnowsza generacja sterownika silnika BMS-O i zastosowanie wtryskiwaczy twin jet dla jeszcze bardziej efektywnego wtrysku paliwa.
- Nowy układ wydechowy zapewniający optymalne osiągi.
- Nowy dodatkowy spojler przedni w R 1250 RT.
- Dwa tryby jazdy, ASC i Hill Start Control w standardzie.
- Tryby jazdy Pro z dodatkowymi trybami jazdy, dynamiczna kontrola trakcji DTC, ABS Pro (standard w R 1250 RT), Hill Start Control Pro i dynamiczny asystent hamowania DBC jako fabryczne wyposażenie dodatkowe.
- Elektroniczne zawieszenie Dynamic ESA „Next Generation” z całkowicie automatyczną kompensacją obciążenia.
- Oprócz standardowej regulacji wysokości siedzenia (wyjątek: HP w R 1250 GS) dostępny jest szeroki zakres fabrycznych wariantów wysokości siedzenia.
- Reflektor diodowy w R 1250 GS w standardzie i diodowe światło dzienne w obu modelach jako fabryczne wyposażenie dodatkowe.
- Connectivity: wielofunkcyjny zestaw wskaźników z kolorowym wyświetlaczem TFT o przekątnej 6,5 cala i wieloma funkcjami w wyposażeniu standardowym R 1250 GS.
- Inteligentne połączenie alarmowe jako fabryczne wyposażenie dodatkowe.
- BMW Motorrad Spezial – elementy indywidualizacji jako fabryczne wyposażenie dodatkowe.
- Rozszerzona oferta wyposażenia dodatkowego i oryginalnych akcesoriów BMW Motorrad.

- Nowe R 1250 GS: dzielność w podróżach i terenie w dwóch nowoczesnych lakierach podstawowych i dwóch efektownych wariantach stylistycznych.
- Nowe R 1250 RT: ekskluzywny turystyczny charakter w jednym lakierze podstawowym, dwóch wariantach stylistycznych i lakierach Option 719 Spezial.



2. Technologia.



Zmodernizowany silnik typu bokser oferujący najwyższą moc, moment obrotowy, niezawodność i kulturę pracy.

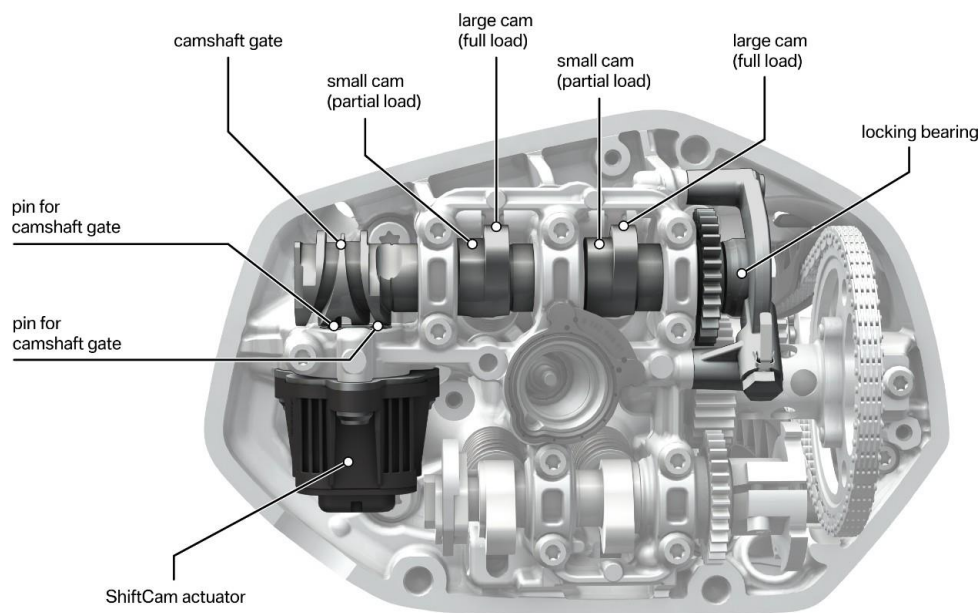
Już poprzednia jednostka napędowa typu bokser zapewniała doskonały napęd w każdej sytuacji, jednak bokser w nowym BMW R 1250 GS i R 1250 RT idzie jeszcze o krok dalej. W swojej najnowszej generacji ma pojemność 1254 cm³ (wcześniej: 1170 cm³). Stosunek średnicy do skoku wynosi obecnie 102,5 do 76 mm (poprzednio 101 do 73 mm). Moc wynosi 100 kW (136 KM) przy 7750 obr/min, a moment obrotowy 143 Nm przy 6250 obr/min (wcześniej: 92 kW (125 KM) przy 7750 obr/min i 125 Nm przy 6500 obr/min). Przy wzroście pojemności o 7% nowy „bokser” oferuje o 14% większy moment obrotowy i o 9% większą moc niż jego poprzednik, co czyni go najmocniejszym seryjnym silnikiem typu bokser BMW wszech czasów.

Najnowsza wersja jednostki wykorzystuje sprawdzony system chłodzenia powietrzem i cieczą. Tak zwane chłodzenie precyzyjne oznacza, że płyn chłodzący przepływa przez elementy silnika najbardziej narażone na wysokie temperatury – mianowicie dwie głowice cylindrów i części cylindrów. Ciepło jest odprowadzane przez dwie chłodnice umieszczone z lewej i prawej strony przodu pojazdu.

Technologia BMW ShiftCam zwiększająca moc całym zakresie obrotów silnika poprawia kulturę pracy oraz zużycie paliwa i emisję spalin.

Celem opracowania nowego silnika typu bokser w R 1250 GS i R 1250 RT było dalsze zwiększenie i tak już imponujących parametrów mocy i momentu

obrotowego poprzedniego modelu. Założono również znaczną poprawę kultury i płynności pracy, a także optymalizację emisji spalin i zużycia paliwa.

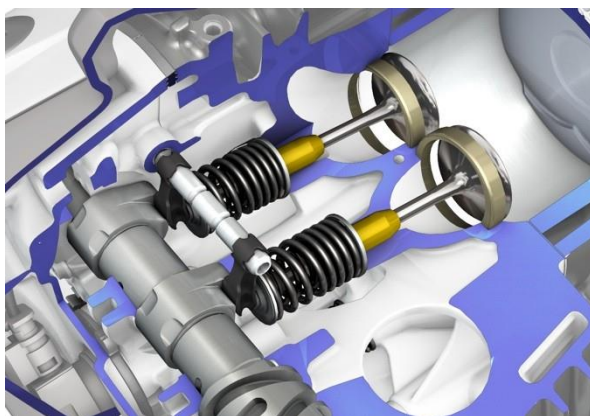


Udało się to osiągnąć dzięki technologii BMW ShiftCam. To zupełnie nowa technologia w motocyklach BMW: umożliwia ona regulację czasu otwarcia i skoku zaworów ssących. Sercem tej technologii jest jednoczęściowy wałek rozrządu z dwoma krzywkami na każdy zawór: jedna krzywka do częściowych obciążeń i jedna do pełnych obciążeń, każda o zoptymalizowanej geometrii. Krzywka do częściowych obciążeń została zaprojektowana pod kątem optymalnego zużycia paliwa i kultury pracy, a krzywka do pełnych obciążeń pod kątem optymalnej mocy.

Przesunięcie osiowe wałka rozrządu po stronie ssącej oznacza, że zawory ssące są otwierane przez krzywkę obciążenia częściowego lub pełnego w zależności od obciążenia i obrotów silnika. Przesunięcie osiowe wałka rozrządu po stronie ssącej i zastosowanie krzywek częściowego lub pełnego obciążenia odbywa się za pośrednictwem mechanizmu prowadzącego na wałku rozrządu i napędzającego go elektronicznego siłownika.

Zmiana skoku zaworów ssących i asynchroniczne otwieranie zaworów.

Zróznicowana geometria krzywek umożliwia również zmianę skoku zaworów ssących. Podczas gdy krzywka pełnego obciążenia zapewnia maksymalny skok zaworu, krzywka częściowego obciążenia zapewnia mniejszy skok. Krzywki wlotowe lewego i prawego zaworu ssącego różnią się też skokiem i kątem. To przesunięcie fazowe oznacza, że dwa zawory ssące otwierają się w różnym stopniu i z przesunięciem czasowym.



D

Efekt przesunięcia fazowego jest wytworzenie zawirowania, a co za tym idzie lepsze zmieszanie mieszanki paliwowo-powietrznej wpływającej do komory spalania. Daje to bardzo efektywne spalanie, a tym samym lepsze wykorzystanie paliwa. Przy odpowiednim stylu jazdy technologia BMW ShiftCam umożliwia zmniejszenie zużycia paliwa nawet o 4% w porównaniu z ekonomicznym już wcześniejszym modelem.

Korzyści technologii BMW ShiftCam:

- Zwiększony moment obrotowy i ciąg w całym zakresie obrotów silnika.
- Lepsza kultura i równomierność pracy silnika podczas jazdy ze stałą prędkością dzięki optymalnej geometrii krzywek częściowego obciążenia na niższych obrotach silnika.
- Istotny wzrost mocy do 100 kW (136 KM) (wcześniej: 92 kW (125 KM) / 125 Nm przy 6500 obr/min).
- Redukcja strat w zakresie obciążeń częściowych.
- Redukcja obrotów biegu jałowego o 100 obr/min.
- Redukcja emisji spalin i optymalizacja brzmienia.
- Redukcja zużycia paliwa o 4% w stosunku do poprzedniego modelu.

Jeszcze większa niezawodność dzięki zwiększonemu momentowi obrotowemu oraz wyraźnie lepszej płynności i kulturze pracy.

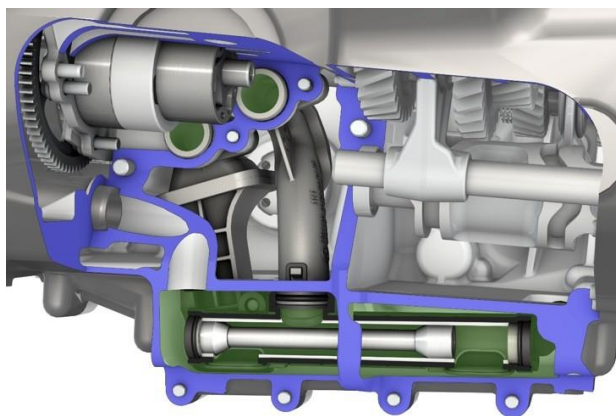
W praktyce technologia BMW ShiftCam zapewnia jeszcze lepsze właściwości jezdne w nowym R 1250 GS i R 1250 RT w porównaniu z poprzednim modelem. Oprócz znacznego wzrostu mocy w stosunku do poprzedniej wartości 92 kW (125 KM) do obecnego poziomu 100 kW (136 KM) szczególnie zauważalny jest ogromny wzrost momentu obrotowego, a tym samym ciągu.

Na przykład w zakresie od 2000 do 8250 obr/min dostępny jest teraz moment obrotowy 110 Nm. W zakresie szczególnie istotnym dla dynamiki jazdy, czyli między 3500 a 7750 obr/min, dostępny jest teraz imponujący moment wynoszący ponad 120 Nm. Daje to nowym R 1250 GS i R 1250 RT jeszcze większą siłę i ciąg niż dotychczas, łącząc absolutnie najwyższą moc z niezwykłymi osiąganiami – czy to w pojedynkę, czy z pasażerem, na krętych, wiejskich drogach, czy też na długich trasach z dużą średnią prędkością jazdy. Krótko mówiąc, nigdy wcześniej silnik typu bokser nie zapewniał takiej radości z jazdy i kultury pracy.

Głowice cylindra z pionowym przepływem ładunku i napędem wałka rozrządu za pomocą łańcucha zębatego. Zoptymalizowane smarowanie i chłodzenie podstawy tłoków.

Silnik nowego BMW R 1250 GS i R 1250 RT ma również pionowy przepływ ładunku. Zaletą tego rozwiązania jest to, że konfiguracja kanału ssącego nie zależy już od sterowania wałkiem rozrządu, co umożliwia uzyskanie jednakowych długości dolotu dla obu stron cylindra. Co więcej, wtryskiwacz paliwa jest teraz ustawiony w sposób zapewniający wtrysk paliwa możliwie bezpośrednio przed zaworami ssącymi w celu uzyskania optymalnej mieszanki.

Tak jak poprzednio, dwa wałki rozrządu po każdej stronie cylindra napędzane są łańcuchem umieszczonym za cylindrami (po prawej stronie silnika przez wałek wyrównowazający i po lewej stronie przez wał korbowy). Łańcuch rozrządu napędza pośredni wałek pomiędzy wałkiem rozrządu po stronie ssącej i wydechowej i stąd napęd przekazywany jest na wałki rozrządu poprzez pary kół zębatych. Łańcuch sterujący to teraz łańcuch zębaty (wcześniej łańcuch rolkowy), co zmniejsza odgłosy pracy. Tak jak wcześniej cztery zawory są ustawione pod zbliżonym kątem względem siebie w celu uzyskania optymalnego kształtu komory spalania. Kąt nachylenia zaworu wynosi 8 stopni po stronie ssącej i 10 stopni po stronie wydechowej, a średnice talerzy zaworów wynoszą 40 mm po stronie ssącej i 34 mm po stronie wydechowej. Średnica trzonka zaworu wynosi 5,5 mm. Podobnie jak wcześniej zawory są poruszane lekkimi, odpornymi na prędkość dźwigienkami zaworowymi, których konstrukcja została zaczerpnięta z wysokowydajnego 4-cylindrowego silnika w BMW S 1000 RR. Regulacja luzu zaworowego następuje za pomocą wymiennych podkładek.



D

Wzrost mocy i momentu obrotowego, a co za tym idzie ogólnej dynamiki jazdy, pociągnęły za sobą zastosowanie dodatkowych środków zapewniających maksymalną niezawodność pracy: dwa tłoki mają chłodzenie podstawy poprzez olej rozbryzgowy, a układ smarowania został wyposażony w zmienne zasysanie oleju. Przesuwny tłok w strefie zasysania miski olejowej zapewnia optymalne smarowanie we wszystkich stanach jazdy.

Czujnik spalania stukowego dostosowany do długich tras. Sterownik silnika BMS-O i zastosowanie wtryskiwaczy twin-jet dla jeszcze bardziej efektywnego wtrysku paliwa.

W przeciwieństwie do poprzednich modeli nowe R 1250 GS i R 1250 RT mają układ czujnikowy spalania stukowego z dwoma czujnikami. Pozwala to na stosowanie paliw o wartości niższej niż RON 95, co jest szczególną zaletą podczas podróży w odległe zakątki świata. Nowe R 1250 GS i R 1250 RT są również wyposażone w nowy cyfrowy sterownik silnika, tzw. BMS-O. Jego główne cechy to w pełni sekwencyjny wtrysk, kompaktowy układ i niska masa. Za przygotowanie mieszanki odpowiada elektroniczny wtrysk paliwa poprzez przepustnice o szerokości otwarcia 52 mm. Wtrysk odbywa się za pomocą nowych wtryskiwaczy twin-jet, które zapewniają jeszcze lepszą kulturę pracy i niższą emisję spalin.

Walek wyrównowazający dla doskonałej płynności pracy.

Podobnie jak w poprzednich modelach nowy silnik wyposażony jest w walek wyrównowazający, który obraca się z prędkością obrotową wału korbowego, eliminując niepożądane wibracje. Walek wyrównowazający ma postać drążonego wałka pośredniego, wewnątrz którego pracuje walek sprzęgła. Zapewnia to nowemu silnikowi w R 1250 GS i R 1250 RT komfortową pracę przy niskim poziomie wibracji w całym zakresie obrotów. Zachowano przy tym typową dla „bokserów” charakterystykę pracy.

Zintegrowana z blokiem silnika skrzynia biegów z mokrym sprzęgłem z funkcją antyhoppingową.

Skrzynia biegów i sprzęgło są zintegrowane z blokiem nowego silnika. Zapewnia to niższą masę ze względu na brak licznych połączeń śrubowych i powierzchni uszczelniających, ale również większą sztywność skrętną całego

zespołu. Oprócz konstrukcji zmniejszającej zarówno wymiary, jak i masę oznacza to również brak potrzeby dodatkowej objętości skrzyni biegów.

Transmisja mocy do skrzyni sześciobiegowej o jeszcze bardziej optymalnej charakterystyce zmiany biegów odbywa się poprzez mokre sprzęgło wielotarczowe z ośmioma tarczami ciernymi. Układ sprzęgłowy wyposażony jest w mechanizm antyhoppingowy. Nowa generacja układu napędowego BMW Motorrad jest odpowiedzią na oczekiwania kierowców o sportowych ambicjach, którzy preferują drogi niższej kategorii. W trybie swobodnego toczenia na tylne koło przekazywany jest teraz mniejszy moment hamujący silnika. Zapobiega to krótkotrwałemu blokowaniu tylnego koła z powodu dynamicznego rozkładu obciążenia koła przy silnym hamowaniu i jednoczesnej zmianie kierunku jazdy. Zapewnia to stabilność motocykla i bezpieczne panowanie nad nim podczas hamowania.

Nowy układ wydechowy zapewniający optymalne osiągi.

Wykonany w całości ze stali nierdzewnej układ wydechowy w nowym R 1250 GS i R 1250 RT został zaprojektowany pod kątem uzyskania optymalnej mocy i momentu obrotowego w połączeniu z technologią BMW ShiftCam i bazuje na zasadzie 2 do 1. Głównym celem było tu uzyskanie równej charakterystyki mocy i momentu obrotowego silnika, a tym samym doskonałych właściwości jezdnych na drogach niższej kategorii, w terenie i na długich trasach.

Kształt, długość i przekrój obu rur kolektorowych i rury interferencyjnej zostały zaprojektowane na nowo. Oczyszczanie spalin odbywa się w regulowanym katalizatorze z sondą Lambda. Dzięki temu nowe R 1250 GS i R 1250 RT spełniają aktualną normę emisji spalin i są przygotowane na przyszłe wymogi.

Dwa tryby jazdy, ASC i Hill Start Control w standardzie.

Już w wyposażeniu standardowym nowe R 1250 GS i R 1250 RT oferują dwa tryby jazdy umożliwiające adaptację do indywidualnych preferencji kierowcy. Standardowa automatyczna kontrola stabilności ASC zapewnia wysoki poziom bezpieczeństwa jazdy dzięki doskonałej trakcji. Oprócz tego tryby jazdy „Rain” i „Road” pozwalają dostosować ustawienia motocykla do większości warunków nawierzchni. Asystent ruszania Hill Start Control, standardowe wyposażenie obu modeli, umożliwia wygodne ruszanie z miejsca na podjazdach.

Tryby jazdy Pro z dodatkowymi trybami jazdy, dynamiczna kontrola trakcji DTC, ABS Pro, Hill Start Control Pro i dynamiczny asystent hamowania DBC jako fabryczne wyposażenie dodatkowe.

Nowe R 1250 GS i R 1250 RT może być wyposażone opcjonalnie w „tryby jazdy Pro” obejmujące tryb „Dynamic”, dynamiczną kontrolę trakcji DTC, a w R 1250 GS również tryby jazdy „Dynamic Pro”, „Enduro” i „Enduro Pro”. DTC umożliwia jeszcze bardziej efektywne i bezpieczne przyspieszanie, szczególnie w przechyle. Tryb jazdy „Dynamic Pro”, a w R 1250 GS „Enduro

Pro”, aktywowane za pomocą kodowanej wtyczki mają również możliwość indywidualizacji, co pozwala na dostosowanie charakteru motocykla do indywidualnych potrzeb, a tym samym jeszcze większą radość z jazdy.

ABS Pro (element opcjonalnych trybów jazdy Pro w R 1250 GS, standard w R 1250 RT) oferuje jeszcze większe bezpieczeństwo podczas hamowania, nawet w przechyle, a dynamiczna kontrola hamowania DBC zapewnia kierowcy dodatkowe wsparcie podczas hamowania. DBC zwiększa bezpieczeństwo podczas hamowania, również w trudnych sytuacjach, uniemożliwiając niezamierzone dodanie gazu. Poprzez interwencję w sterowanie silnikiem zmniejsza moment obrotowy napędu podczas hamowania, tak aby umożliwić pełne wykorzystanie siły hamowania na tylnym kole. Zapewnia to stabilność motocykla i skraca drogę hamowania. Dynamiczne światło stop (część wyposażenia dodatkowego „tryby jazdy Pro” w R 1250 GS, standard w R 1250 RT) zapewniają lepsze ostrzeżenie innych pojazdów z tyłu o hamowaniu motocykla.

Nowe wyposażenie dodatkowe Hill Start Control Pro wykracza poza funkcje systemu komfortu, takiego jak Hill Start Control, ułatwiając zatrzymywanie się i ruszanie na podjazdach. Hill Start Control Pro oferuje nową funkcję dodatkową Auto HSC. Menu ustawień pozwala na indywidualizację tej dodatkowej funkcji tak, aby na pochyłościach (większych niż +/- 5%) przy aktywacji dźwigni hamulca ręcznego lub nożnego krótko po zatrzymaniu motocykla automatycznie włączał się hamulec postojowy.

Elektroniczne zawieszenie Dynamic ESA „Next Generation” z całkowicie automatyczną kompensacją obciążenia, teraz również w R 1250 RT.

Jeszcze wyższy poziom bezpieczeństwa, osiągnięć i komfortu jazdy zapewnia system BMW Motorrad Dynamic ESA „Next Generation” (Electronic Suspension Adjustment) oferowany teraz również jako wyposażenie dodatkowe w R 1250 RT: tu amortyzacja automatycznie dostosowuje się do sytuacji podczas jazdy i manewrów; dodatkowo funkcją jest automatyczna kompensacja pozycji jazdy przy każdym obciążeniu. Sygnały z czujnika prędkości obrotowej i dwóch czujników drogi z przodu i z tyłu umożliwiają kompleksowe gromadzenie danych, a tym samym precyzyjne dostosowanie motocykla do warunków jazdy. Dodatkowe parametry umożliwiają wykrywanie dobicia zawieszenia, przyspieszania i zwalniania i uwzględnienie tych stanów w adaptacji sił tłumienia, zarówno w tylnej kolumnie resorującej, jak i w zawieszeniu przedniego koła Telelever. Adaptacja ta jest realizowana w ciągu milisekund za pomocą zaworów elektrycznych. Rezultatem tego jest optymalny komfort amortyzacji i bardzo stabilna reakcja zawieszenia nawet w przechyle.



Układ Dynamic ESA „Next Generation” przy standardowych ustawieniach „Rain”, „Road” i „Dynamic” jest standardowo ustawiony na tryb „Road”. Po naciśnięciu przycisku – umieszczonego wygodnie na kierownicy, dzięki czemu można go obsługiwać nawet podczas jazdy – kierowca może przełączyć się na charakterystykę amortyzacji „Dynamic” w trybach jazdy „Rain” i „Road”, wybierając w ten sposób bardziej sztywne ustawienie. W trybach jazdy „Dynamic” i „Dynamic Pro” ustawiony jest standardowo sztywniejszy wariant amortyzacji „Dynamic”. Tymczasem tryby jazdy „Enduro” i „Enduro Pro” – dodatkowo dostępne w R 1250 GS – mają przypisane ustawienie amortyzacji „Enduro” dostosowane do jazdy w terenie i spodziewanej tam luźnej nawierzchni.

Sportowy układ jezdny w R 1250 GS HP jako wyposażenie dodatkowe.

Sportowy układ jezdny oferowany opcjonalnie w wariantcie HP umożliwia dostosowanie R 1250 GS do bardziej ambitnych zastosowań terenowych, niż dotychczas. Wyższa sztywność sprężyny („twardsze zawieszenie”), dłuższa kolumna resorująca, a tym samym dłuższy skok zawieszenia dają znacznie większą stabilność jazdy w terenie, co jest szczególnie widoczne na szutrze. Sportowy układ jezdny daje jest przydatny dla doświadczonych motocyklistów terenowych, którzy wiedzą, jak wykorzystać większy skok zawieszenia bez nadmiernego obciążania motocykla lub siebie samego. Ciężcy i wysocy motocykliści docenią zalety tych rezerw dzięki sztywniejszemu zawieszeniu – szczególnie w terenie. To opcjonalne wyposażenie dostępne tylko w połączeniu z układem Dynamic ESA zawiera również wszystkie nowe funkcje automatycznej amortyzacji i kompensacji obciążenia.

Duży wybór wysokości siedzenia.

W nowym R 1250 RT klienci mają do wyboru trzy warianty siedzenia. Standardowym wyposażeniem jest siedzenie dwupoziomowe z siedziskiem o wysokości 805/825. Dodatkowo dostępne są wersje 760/780 mm i 830/850 mm. W związku z tym całkowity zakres różnicy pomiędzy najniższym i najwyższym wariantem fabrycznym wynosi 90 mm. Wszystkie trzy warianty można zamówić również z funkcją ogrzewania.

W nowym R 1250 GS dostępne są liczne warianty wysokości siedzenia – od wersji niskiej (800 mm) poprzez wersję HP ze sportowym układem jeźdnym po siedzenie rajdowe (900 mm).

Lepsze widzenie i bycie widzianym – Reflektor diodowy w R 1250 GS w standardzie i diodowe światło dzienne w obu modelach jako fabryczne wyposażenie dodatkowe.

Firma BMW Motorrad już od dziesięcioleci uznawana jest za pioniera w zakresie bezpieczeństwa jazdy motocyklem. Jednym z najjaśniejszych przykładów w najprawdziwszym tego słowa znaczeniu jest diodowy reflektor przedni oferowany teraz w wyposażeniu standardowym R 1250 GS. Oprócz tego w wyposażeniu dodatkowym zarówno R 1250 GS, jak i R 1250 RT, które wyposażone jest w reflektor halogenowy, oferowane jest diodowe światło dzienne. Reflektor diodowy w R 1250 GS oświetla drogę z niezrównaną dotąd klarownością, zapewniając dodatkową widzialność w ruchu drogowym. Jednostka oświetleniowa składa się z dwóch modułów diodowych dla świateł mijania i drogowych oraz, w połączeniu z opcjonalnymi diodowymi światłami dziennymi, czterech dodatkowych modułów diodowych świateł dziennych i świateł bocznych.

Connectivity: wielofunkcyjny zestaw wskaźników z kolorowym wyświetlaczem TFT o przekątnej 6,5 cala i wieloma funkcjami w wyposażeniu standardowym R 1250 GS.

Już w wersji standardowej nowe R 1250 GS wyposażone jest w funkcję Connectivity – zestaw wskaźników w postaci pełnokolorowego ekranu TFT o przekątnej 6,5 cala. W połączeniu ze standardowym multikontrolerem BMW Motorrad o zintegrowanej obsłudze, daje on kierowcy szybki dostęp do funkcji pojazdu oraz łączności.

Nowe R 1250 GS jest teraz standardowo wyposażone w funkcję Connectivity obejmującą pełnokolorowy ekran TFT o przekątnej 6,5 cala. W połączeniu ze standardowym multikontrolerem BMW Motorrad umożliwia kierowcy wyjątkowo szybki i wygodny dostęp do funkcji pojazdu i funkcji komunikacyjnych.

Dzięki temu podczas jazdy można wykonywać połączenia telefoniczne lub słuchania muzyki. Po podłączeniu smartfonu i kasku z systemem komunikacji BMW Motorrad za pośrednictwem złącza Bluetooth z wyświetlaczem TFT

użytkownik skutera uzyskuje wygodny dostęp do funkcji medialnych i telefonu. Z funkcji tych można korzystać bez konieczności instalacji aplikacji. Dzięki łączu Bluetooth kompatybilnym z każdym standardowym smartfonem kierowca może cieszyć się muzyką podczas jazdy. Bezpłatna aplikacja BMW Motorrad Connected App obejmuje wygodny w obsłudze system nawigacji z czytelnymi strzałkami, z którego można korzystać bezpośrednio z poziomu wyświetlacza TFT. Aplikację BMW Motorrad Connected App można pobrać bezpłatnie w sklepie Google lub Apple App. Zawiera również przydatne funkcje dodatkowe, takie jak dziennik trasy oraz kompleksowe statystyki i informacje dotyczące jazdy. W ten sposób zapisane trasy można również bezpośrednio udostępniać innym motocyklistom za pośrednictwem społeczności REVER. Podstawowy system nawigacji z pewnością spełni wszystkie oczekiwania motocyklistów, umożliwiając sprawną organizację codziennych dojazdów i krótkich wycieczek bez konieczności zakupu dodatkowych urządzeń.

R 1250 RT wyposażone jest w kolorowy ekran TFT o przekątnej 5,7 cala. Uzupełnia go analogowy prędkościomierz i obrotomierz.

Inteligentne połączenie alarmowe jako fabryczne wyposażenie dodatkowe zwiększające bezpieczeństwo.

Zapewnienie jak najszybszej pomocy w razie wypadku lub w sytuacjach zagrożenia może uratować ludzkie życie. Dlatego BMW Motorrad opracowało system eCall – „Intelligent Emergency Call” – który ma na celu jak najszybsze uzyskanie pomocy w miejscu zdarzenia. System ten oferowany jest jako fabryczne wyposażenie dodatkowe zarówno w R 1250 GS, jak i w R 1250 RT.

Bezkonkurencyjny zakres fabrycznego wyposażenia dodatkowego i oryginalnych akcesoriów BMW Motorrad.

BMW Motorrad oferuje bezprecedensowy program wyposażenia dodatkowego i akcesoriów do R 1250 GS i R 1250 RT. Asortyment jest praktycznie nieograniczony – od przygotowania systemu nawigacyjnego do obsługi multikontrolerem, poprzez różne opcje ergonomii po wiele rozwiązań bagażowych.

3. Stylistyka i kolory.



Nowe R 1250 GS: dzielność w podróżach i terenie w dwóch nowoczesnych lakierach podstawowych i dwóch efektownych wariantach stylistycznych.

Wyrafinowany charakter i wszechstronne talenty nowego BMW R 1250 GS podkreślają dwie nowe wersje kolorystyczne w podstawowej wersji oraz warianty stylistyczne Exclusive i HP. Nową jednostkę napędową podkreślają nowe pokrywy głowic cylindrów z napisem „ShiftCam” rury nowego kolektora wydechowego.

Podstawowa wersja w kolorze metalizowanym Blackstorm i metalizowanym Cosmic Blue:

Zarówno metalizowany Cosmic Blue, jak i metalizowany Blackstorm nadają nowemu R 1250 GS wyrazisty nowoczesny wygląd, łącząc standardowe odlewane koła w metalizowanym matowym lakierze Granite Grey z czarnymi zaciskami hamulcowymi, czarną tylną ramą, srebrną ramą główną, srebrną kierownicą i srebrnym układem przeniesienia napędu oraz stelażem bagażowym w kolorze matowego białego aluminium z uchwytem w kolorze Nürburg Silver. Rury teleskopowe Telelever anodowane w kolorze złotym podkreślają walory terenowe nowego modelu R 1250 GS. Obie barwy nadwozia widoczne są na centralnej pokrywie zbiornika paliwa i błotniku przedniego koła. Kontrastują z nimi osłony zbiornika paliwa w metalizowanym kolorze Asphalt Grey. Całość uzupełnia osłona chłodnicy z galwanizowanego tworzywa sztucznego oraz nowy napis z nazwą modelu.



□



□

R 1250 GS Exclusive:

W nowej wersji stylistycznej Exclusive i nowej kombinacji kolorów – metalizowanym Blackstorm i Night Black – nowe R 1250 GS łączy klasyczną prostotę i męski charakter z wyrazistym wyglądem i elegancją. Układ przeniesienia napędu w matowej czerni doskonale komponuje się z ramą główną w metalizowanym kolorze Agate Grey, a także z czarną tylną ramą i czarną, anodowaną kierownicą. Odpowiedni akcent zapewnia uchwyt osłony z przodu i stelaż bagażowy lakierowane na czarno. Odlewane koła w kolorze Night Black i czarne anodowane rury teleskopowe Telelever podkreślają męski, praktyczny charakter nowego modelu R 1250 GS. Metalizowany Blackstorm występuje na centralnej pokrywie zbiornika paliwa i na błotniku przedniego koła. Fascynujący kontrast z nim tworzą boczne osłony zbiornika paliwa w kolorze Asphalt Grey oraz elementy graficzne.



□

Innowacyjne aspiracje nowego R 1250 GS podkreślona nowo zaprojektowana osłona chłodnicy ze stali nierdzewnej. Złote zaciski hamulcowe podkreślają luksusowy charakter nowego R 1250 GS.

R 1250 GS HP:

W wersji stylistycznej HP nowe R 1250 GS demonstruje swoje sportowe ambicje, dynamicznie prezentując dzielność w terenie turystycznego enduro w kombinacji kolorystycznej Light White / metalizowany Racing Blue / Racing Red. W kolorze Light White wykonana jest rama główna występująca w połączeniu z grafiką na bocznych osłonach zbiornika paliwa i błotniku przedniego koła, natomiast w kolorze Racing Blue środkowa pokrywa zbiornika paliwa.



D

Męski, mocny charakter turystycznego enduro w stylizacji HP podkreśla matowa czerń jednostki napędowej oraz czarne rury teleskopowe Telelever i dodatkowe elementy, takie jak błotnik przedniego koła i osłona ramy. W tej wersji kolorystycznej rury kierownicy, przedni uchwyt i stelaż bagażowy wykonane są w kolorze czarnym. Zdolności terenowe nowego R 1250 GS demonstruje również osłona chłodnicy, koła Cross Spoke, ramka chłodnicy ze stali nierdzewnej i złote zaciski hamulcowe. Niezwykle sportowy, zwinny i aktywny wygląd nowego R 1250 S uzyskano dzięki czarnej ramie tylnej i rajdowemu siedzeniu w kolorystyce HP.

Nowe R 1250 RT: ekskluzywny touringowy charakter w trzech atrakcyjnych wersjach kolorystycznych i dwóch wersjach stylistycznych.

W porównaniu z poprzednim modelem model ten ma nowy spojler silnika i dodatkową przednią owiewkę. Kolejnym charakterystycznym elementem są rury nowego kolektora wydechowego. Oprócz tych zmian w wyglądzie zewnętrznym dostępne są również trzy atrakcyjne warianty kolorystyczne i stylistyczne, a także dwa dodatkowe lakiery specjalne w nowym R 1250 RT – każdy o bardzo wyjątkowym charakterze.

Podstawowa wersja w kolorze Alpine White:

Dzięki tej tradycyjnej barwie BMW Motorrad model R 1250 RT zyskuje ponadczasowy i dynamiczny wygląd. Podobnie jak we wszystkich innych wersjach zastosowano tutaj nowy napis modelu. Pokrywy głowic cylindrów z napisem „ShiftCam” – odniesienie do nowej generacji silnika – już na pierwszy rzut oka odróżniają ten model od jego poprzednika. Koła w metalizowanym kolorze srebrnym i układ przeniesienia napędu w metalizowanym kolorze srebrnego aluminium tworzą fascynujące kontrasty.

Charakterystyczny akcent zapewnia również centralna pokrywa zbiornika paliwa i osłona kolan w matowym metalizowanym kolorze Slate Dark, a także komponenty w kontrastowej czerni, takie jak ciężarki kierownicy, ramka szyby i zaciski hamulcowe. Owiewka oraz spojler silnika w matowym kolorze Night Black nadają jednostce napędowej niezwykle wyrazistego i dynamicznego wyglądu.



D

Lakiery Option 719 Spezial w metalizowanym kolorze Blue Planet i metalizowanym Sparkling Storm.

Szczególnie intensywny metaliczny efekt zapewniają dwa kolory z oferty Spezial: metalizowany Blue Planet i metalizowany Sparkling Storm. Kolor widoczny jest na środkowej pokrywie zbiornika paliwa, z lewej i prawej strony pokrywy zbiornika paliwa, osłonach na pokrywie kufrów, na przedniej, tylnej i bocznych osłonach, a także na przednim spoilerze, błotniku przedniego koła i osłonach kolan. Elementy chromowane, takie jak ciężarki kierownicy i osłona szyby przedniej, podkreślają luksusowy charakter nowego R 1250 RT.



D

Spojler silnika w kolorze Night Black tworzy fascynujący kontrast z jednostką napędową w metalizowanym kolorze Aluminium Silver. Koła w kolorze srebrnym i złote zaciski hamulcowe podkreślają luksusowy wygląd nowego R 1250 RT. Precyzyjne, ręcznie rysowane linie są wyrazem prawdziwego kunsztu. Każdy ruch pędzla jest dziełem rąk, dlatego każdy motocykl jest unikatowym egzemplarzem.



W połączeniu z tymi dwoma wariantami lakierów Specjal klienci mogą również zamówić nowe R 1250 RT z siedzeniem Option 719 w kolorze brązowym. To siedzenie oferowane jest w standardowej wysokości i tylko z ogrzewaniem.

R 1250 RT Sport:

W tym wariantie stylistycznym zastosowano połączenie metalizowanego koloru Mars Red z metalizowanym matowym Slate Dark, dzięki czemu nowe R 1250 RT pokazuje swój dynamiczny, sportowy pazur. Nowy silnik podkreślają pokrywy głowic cylindrów w metalizowanym matowym kolorze Agate Grey, a sportowym elementem karoserii R 1250 RT Sport jest niższa szyba, którą można jednak wymienić na wersję standardową.



Koła w metalizowanym matowym kolorze Asphalt Grey oraz lakierowany na czarno układ przeniesienia napędu dają R 1250 RT niesamowicie potężny wygląd. W kolorze czarnym utrzymano również takie komponenty, jak ciężarki kierownicy i ramka szyby. Kontrastujący matowy kolor metalizowany Slate Dark osłony zbiornika paliwa, osłon kolan oraz osłony przedniej stanowi doskonałe uzupełnienie karoserii w kolorze metalizowanym Mars Red.

Spojler silnika w aksamitnie matowym kolorze czarnym świetnie harmonizuje z owiewką w kolorze metalizowanym Mars Red i stanowi tym samym uzupełnienie czarnej jednostki napędowej. Zaciski hamulcowe w kolorze złotym są atrakcyjnym akcentem technicznym podkreślającym sportowy charakter R 1250 RT.

R 1250 RT Elegance:

Ten wariant stylistyczny podkreśla elegancką linię nowego R 1250 RT poprzez metalizowany kolor Carbon Black. Mocny kontrast i szlachetny wygląd

zapewniają z kolei koła w metalizowanym kolorze srebrnym oraz układ przeniesienia napędu lakierowany w metalizowanym kolorze srebrnego aluminium. Jednolite akcenty stanowią osłona zbiornika paliwa oraz osłony kolan w metalizowanym matowym kolorze Granite Grey.



D

Elementy chromowane, takie jak ciężarki kierownicy i osłona szyby przedniej, podkreślają ekskluzywny charakter tego nowego modelu turystycznego. Spojler silnika w matowym kolorze Night Black doskonale uwypukla elegancję nowej jednostki napędowej w połączeniu z owiewką lakierowaną w kolorze karoserii. Elegancki wygląd R 1250 RT w tym wariantie stylistycznym dopełniają złote zaciski hamulcowe.

4. BMW Motorrad Spezial.



BMW Motorrad Spezial Option 719 oraz elementy indywidualizacyjne HP jako fabryczne wyposażenie dodatkowe.

BMW Motorrad Spezial to skierowana również do nowych motocykli R 1250 GS i R 1250 RT oferta BMW Motorrad, obejmująca poprawiające stylistykę i osiągi oraz zwiększające wartość pojazdu elementy indywidualizacyjne w postaci fabrycznego wyposażenia dodatkowego. Przy projektowaniu i późniejszym montażu tych elementów wyposażenia skupiono się na harmonijnej integracji z pojazdem, zastosowaniu najwyższej jakości materiałów, starannym wykonaniu i charakterystycznej dbałości o szczegóły.

Oprócz oferowanych w ramach pakietu Option 719 specjalnych lakierów metalizowanych w kolorach Blue Planet i Sparkling Storm do nowych motocykli R 1250 GS i R 1250 RT dostępne są przykładowo również pakiety elementów frezowanych Option 719 Classic i HP. Najwyższa precyzja produkcji spotyka się tu z filigranowym designem oraz ze szczególnie wytrzymałym aluminium – dźwignie ręczne i podnóżki frezowane są z jednego bloku aluminium, a pokrywy głowicy cylindrów i przednie pokrywy korpusu silnika wytwarzane z jednej przedkuwki. Ponieważ wykonywane są według surowych wytycznych jakościowych BMW Motorrad, zawsze idealnie pasują.

Pakiety elementów frezowanych zawierają pokrywy głowicy cylindrów, osłonę cewki zapłonowej, korek wlewu oleju, przednią pokrywę korpusu silnika, dźwignie sprzęgła i hamulca oraz osłonę zbiornika wyrównawczego. Nowy R 1250 GS zawiera ponadto podnóżki lewy i prawy, dźwignie nożne hamulca i zmiany biegów oraz frezowane lusterka.

Pakiet części frezowanych Option 719 Classic – prostota i elegancja dzięki purystycznemu wyglądowi aluminium.

Podczas gdy duża część powierzchni ma wygląd surowego, naturalnego aluminium, niektóre powierzchnie odróżniają się wizualnie jasnoszarą anodowaną powłoką. Podkreśla to czysty i szlachetny charakter pakietu części frezowanych. Pomimo purystycznego wyglądu powierzchnia jest chroniona przez odporną na czynniki zewnętrzne, bezbarwną powłokę anodowaną.



□

Pakiet części frezowanych HP – sportowy charakter i dynamika dzięki prostej kolorystyce z mocnymi akcentami.

Większość powierzchni jest anodowana na czarno, przy czym niektóre frezowane powierzchnie odróżniają się wyglądem naturalnego aluminium. Elementy frezowane anodowane na niebiesko oraz niebieskie ślizgacze z tworzywa sztucznego na pokrywach głowicy cylindrów nadają frezowanym częściom HP sportowy wygląd.



□

Odlewane obręcze kół Option 719.

Wysokiej klasy odlewane obręcze kół Option 719 do motocykla R 1250 RT są dostępne w dwóch wariantach stylistycznych.:

„Classic”: kolor szary błyszczący, frezowane.

„Sport”: kolor czarny błyszczący, frezowane.



Szczegóły frezowanych konturów nadają nabłyszczanej obręczy koła wyraźnie szlachetną stylistykę. Dzięki najwyższej jakości i precyzji obróbki powierzchniowej obręcze są bardzo odporne na działanie czynników zewnętrznych. Dopracowane technologie produkcji i obróbki powierzchniowej skutkują tu wyjątkowym produktem.

Tłumiki sportowe HP.

Do obu nowych modeli z silnikiem typu boxer fabrycznie dostępne są sportowe tłumiki HP marki Akrapovič. Tłumiki typu slip-on w sportowej stylistyce wykonane są w całości z tytanu, dzięki czemu ich masa jest o 0,5 kg mniejsza niż w przypadku standardowego tłumika.



Siedzenie Option 719 – idealne uzupełnienie lakierów Option 719.

Szlachetne ciemnobrązowe siedzenie oferowane jest do metalizowanych lakierów Option 719 w kolorze Blue Planet i Sparkling Storm. Zastosowana mieszanka materiałów w połączeniu ze szwami ozdobnymi nadają siedzeniu niezwykle ekskluzywny, wartościowy charakter. Wysoką jakość materiałów można również poczuć, co zapewnia siedzeniu szczególnie korzystne właściwości dotykowe. Subtelnie marmurkowata faktura na tle koloru podstawowego jeszcze skuteczniej wyróżnia siedzenie wizualnie.

5. Historia czterozaworowych silników BMW typu bokser.



R 100 RS zadebiutowało we wrześniu 1992 r., prawie dokładnie 70 lat po R 32 – pierwszym w historii motocyklu BMW – i było wyposażone w całkowicie przeprojektowany silnik typu bokser. Do tej pory produkowane seryjnie motocykle z silnikiem typu bokser były chłodzone powietrzem, teraz BMW zastosowało nową metodę, chłodzenie olejowo-powietrzne.

1992: R 1100 RS, pierwszy 4-zaworowy bokser BMW Motorrad w produkcji seryjnej.

Decyzja o zmianie istniejącej konstrukcji miała wiele powodów. Coraz surowsze limity hałasu zmuszały producentów motocykli nie tylko do jak najskuteczniejszego tłumienia hałasu zasysania powietrza i wydechu spalin, ale także do minimalizacji odgłosów mechanicznych samego silnika.

Innym powodem było zwiększenie stabilności silnika w połączeniu z wyższą mocą. System chłodzenia olejem jest znacznie bardziej efektywny, szczególnie w obszarze głowicy cylindra, gdzie ekspozycja na ciepło jest największa. Co więcej, chłodzenie cieczą oznacza bardziej równomierne rozgrzewanie silnika. Szczególną zaletą chłodzenia olejowo-powietrznego jest też praca na zimno: zastosowanie oleju jako czynnika chłodzącego sprawiło, że silnik nagrzewa się znacznie szybciej niż silnik chłodzony powietrzem. Rezultatem tego jest zmniejszenie zużycia silnika i wydłużenie żywotności.

Nowy silnik typu bokser w R 1100 RS ma objętość skokową 1085 cm³, otwór 99 mm i skok 70,5 mm. Moc maksymalna wynosi 66 kW (215 KM) przy 7250 obr/min. Po raz pierwszy w produkowanym seryjnie silniku „bokser” firma BMW Motorrad zastosowała cztery zawory na cylinder. W konfiguracji CIH (wałek rozrządu w głowicy) jeden wałek rozrządu na cylinder jest aktywowany za pomocą łańcucha rozrządu biegnącego za cylindrami i napędzanego przez wałek wyrównowazający umieszczony pod wałem korbowym. Rolki popychacza – teraz bardzo krótkie w porównaniu z poprzednią konstrukcją – zapewniają znacznie sztywniejsze, a tym samym bardziej odporne na obroty napędzanie zaworów, umożliwiając dalsze zwiększanie mocy silnika. Co więcej, taka konfiguracja dodatkowo redukuje poziom odgłosów mechanicznych. Jednocześnie istniejący system wytwarzania mieszanki wykorzystujący gaźnik o stałym podciśnieniu został zastąpiony przez nowoczesny system wtrysku do kolektora ssącego w połączeniu ze sterownikiem Motronic firmy Bosch. W połączeniu z sondą Lambda pozwoliło to na zastosowanie katalizatora trójdrożnego w obiegu zamkniętym, co zapewniło silnikowi na lata zgodność z przyszłymi normami emisji spalin.

Trójwałkowa pięciobiegowa przekładnia z oddzielnym zasobnikiem oleju jest połączona z silnikiem w tradycyjny dla BMW sposób.

Czterozaworowy „bokser” z chłodzeniem olejowo-powietrznym wykazał się ogromnym potencjałem rozwojowym w okresie 15 lat.

Silnik chłodzony olejem i powietrzem był rozwijany sukcesywnie w ciągu kolejnych 15 lat. Począwszy od 1999 r. w modelach R 1150 zwiększono pojemność do 1130 cm³, a od 2004 r. w modelach R 1200 pojemność wynosiła nawet 1170 cm³. Zwiększenie pojemności skokowej do 1170 cm³ wiązało się ze znaczącą zmianą konstrukcji silnika w celu dalszej poprawy jego kultury pracy i komfortu. Po raz pierwszy silnik BMW typu bokser został wyposażony w wałek wyrównowazający. Obraca się on przeciwnie do obrotu wału korbowego, praktycznie całkowicie eliminując moment bezwładności pierwszego rzędu dzięki dwóm masom wyrównawczym przesuniętym względem siebie o 180 stopni. Żaden „bokser” BMW do tej pory nie działał tak aksamitnie, jak w R 1200.

Trzy lata po debiucie – jesienią 2007 roku – jednostka została dopracowana technicznie. Zamiast wcześniejszych 98 KM (72 kW) R 1200 GS miała teraz moc 105 KM (77 kW). Przy jeszcze szerszym zakresie obrotów zwiększonym do 8000 obr/min silnik oferował w górnej połowie zakresu jeszcze większą dynamikę i przyspieszenie. Zmienione przełożenie wtórne również dało większą siłę ciągu niż dotychczas. Ze względu na wyższy moment obrotowy 6-biegowa skrzynia otrzymała większe łożyska.

2007/2009: ewolucja od silnika CIH do silnika DOHC z dwoma górnymi wałkami rozrządu.

Kolejny ważny etap w rozwoju silnika R 1200 nastąpił w 2009 roku. Model ten został wyposażony w silnik DOHC, który pod względem zasady działania i konstrukcji był bardzo podobny do tego, który występował w HP2 Sport o mocy 98 kW (133 KM) już w 2007 roku. Nowy „bokser” debiutujący w zmodernizowanej wersji w R 1200 GS miał teraz dwa górne wałki rozrządu na cylinder. Choć już poprzednia jednostka napędowa zapewniała doskonały napęd w każdej sytuacji, to jednak nowe R 1200 GS poszło zdecydowany krok dalej. Przy mocy 81 kW (110 KM) przy 7750 obr/min i obrotach zwiększonych o 500 do 8500 obr/min silnik oferował jeszcze większą dynamikę, przyspieszenie i siłę ciągu w pełnym zakresie obrotów.

2012: przejście na chłodzenie cieczą i wspólną obudowę silnika i skrzyni biegów.

Trzy lata później, w 2012 r., BMW Motorrad po raz pierwszy zaprezentowało w R 1200 GS następcę silnika, który został zmodyfikowany pod każdym względem i miał teraz chłodzenie wodą, a nie olejem. W sam raz na 90. rocznicę powstania silnika typu bokser BMW Motorrad, od którego wszystko się zaczęło.

Zmiana w układzie chłodzenia zapewniła wymagany poziom wydajności oraz spełnienie przewidywanych w przyszłości wymogów w zakresie hałasu i emisji spalin. „Bokser” o mocy 92 kW (125 KM) nadal był chłodzony powietrzem/cieczą, ale tutaj olej silnikowy jako czynnik chłodniczy został zastąpiony przez mieszaninę glikolu/wody. Zapewniło to wysoki poziom absorpcji ciepła i lepsze odprowadzanie ciepła. To tak zwane chłodzenie precyzyjne dotyczyło tylko elementów silnika szczególnie narażonych na obciążenia termiczne. Generalnie silnik w dalszym ciągu wykorzystuje głównie chłodzenie powietrzem, zachowując w ten sposób charakterystyczny wygląd silnika typu bokser. Dwie chłodnice są małe i zintegrowane z motocyklem w niezauważalny sposób.

Jest to pierwszy seryjnie produkowany silnik BMW Motorrad typu bokser, w którym głowice DOHC mają pionowy, a nie poziomy przepływ ładunku. Światową nowością w historii silników BMW Motorrad typu bokser jest również zintegrowana skrzynia biegów z mokrym sprzęgłem i funkcją antyhoppingową oraz napęd Kardana umieszczony teraz po lewej stronie. Nowy silnik o mocy 92 kW (125 KM) przy 7700 obr/min i maksymalnym momencie obrotowym 125 Nm przy 6500 obr/min oferuje wyśmienite parametry i osiągi. W roku 2018 w nowym BMW R 1250 GS i R 1250 RT zadebiutował w końcu konsekwentny, logiczny następca tego udanego silnika.

6. Oferta akcesoriów do BMW R 1250 GS.



Wypożyczenie dodatkowe montowane jest bezpośrednio w fabryce, a montaż jest zintegrowany z procesem produkcyjnym. Oryginalne akcesoria BMW Motorrad montowane są przez dealera BMW Motorrad lub samego klienta. Dzięki temu wyposażenie motocykla można uzupełniać również w późniejszym czasie.

Oryginalne akcesoria BMW Motorrad.

Części HP.

- Tłumiki sportowe HP.
- Osłony HP zbiornika wyrównawczego (wprowadzenie na rynek: Q1/2019).
- Regulowane podnóżki kierowcy HP (wprowadzenie na rynek: Q1/2019).
- Przednia pokrywa korpusu silnika HP (wprowadzenie na rynek: Q1/2019).
- Regulowana dźwignia nożna HP (wprowadzenie na rynek: Q1/2019).
- Regulowana dźwignia ręczna HP (wprowadzenie na rynek: Q1/2019).
- Korek wlewu oleju HP (wprowadzenie na rynek: Q1/2019).
- Ślizgacze HP na pokrywy głowicy cylindrów (wprowadzenie na rynek: Q1/2019).
- Lusterka HP (wprowadzenie na rynek: Q1/2019).
- Pokrywy głowicy cylindrów HP (wprowadzenie na rynek: Q1/2019).

Oferta akcesoriów do przewozu bagażu.

- Kufer Vario.
- Uchwyt na system bagażowy Vario i duży kufer górny.
- Torba wewnętrzna do kufra Vario.
- Kufry aluminiowe.
- Kufry aluminiowe, czarne.
- Uchwyt na aluminiowy system bagażowy i system bagażowy Atacama.
- Uchwyt na aluminiowy system bagażowy i system bagażowy Atacama w kolorze czarnym.
- Torby wewnętrzne do kufrów aluminiowych.
- Uchwyt do przenoszenia kufra aluminiowego/górnego.
- Kufer górny Vario.
- Torba wewnętrzna do kufra górnego Vario.
- Poduszka pod plecy na kufer górny Vario.
- Aluminiowy kufer górny.
- Aluminiowy kufer górny, czarny.

- Torba wewnętrzna do aluminiowego kufra górnego.
- Poduszka pod plecy na aluminiowy kufer górny.
- Duży kufer górny, 49 l.
- Torba wewnętrzna do dużego kufra górnego.
- Poduszka pod plecy na duży kufer górny.
- Torba walcowa Atacama, 40 l.
- Kieszenie boczne Atacama.
- Duża torba Tankbag, 11-15 l (wprowadzenie na rynek: Q1/2019).
- Mała torba Tankbag, 8 l (wprowadzenie na rynek: Q1/2019).
- Wkładka Vario do torby Tank Bag.
- Torba Softbag Sport, mała.
- Torba Softbag Sport, duża.
- Torba na stelaż bagażowy.
- Torba na siedzenie pasażera, 14-18 l (wprowadzenie na rynek: Q1/2019).
- Płyta bagażowa na siedzenie pasażera.
- Torba walcowa, 50 l.

Stylistyka.

- Kierunkowskazy LED (nie na rynki USA/Kanady).
- Chromowany tłumik końcowy.
- Uchwyty podnóżków tylnych, czarne.
- Osłona osi tylnej.
- Osłony chłodnicy „Style”, czarne.
- Przedłużenie osłony koła przedniego.
- Option 719: osłony zbiornika wyrównawczego Classic (wprowadzenie na rynek: Q1/2019).
- Option 719: regulowane podnóżki kierowcy Classic (wprowadzenie na rynek: Q1/2019).
- Option 719: przednia pokrywa korpusu silnika Classic (wprowadzenie na rynek: Q1/2019).
- Option 719: regulowana dźwignia nożna Classic (wprowadzenie na rynek: Q1/2019).
- Option 719: regulowana dźwignia ręczna Classic (wprowadzenie na rynek: Q1/2019).
- Option 719: korek wlewu oleju Classic (wprowadzenie na rynek: Q1/2019).
- Option 719: lusterka Classic (wprowadzenie na rynek: Q1/2019).
- Option 719: pokrywy głowicy cylindrów Classic (wprowadzenie na rynek: Q1/2019).

Ergonomia i komfort.

- Zestaw doposażeniowy trybów jazdy Pro.
- Doposażenie w podgrzewane manetki.
- Asystent zmiany biegów Pro.

- Regulowana dźwignia zmiany biegów.
- Regulowana dźwignia zmiany biegów, czarna.
- Regulowana dźwignia nożna hamulca.
- Podnóżki Enduro o regulowanej wysokości.
- Regulowany podnóżek kierowcy, czarny.
- Owiewka przednia Rallye.
- Owiewka przednia Rallye, przyciemniana.
- Owiewka przednia przyciemniana.
- Wysokie siedzenie Rallye z płytą bagażową (wysokość siedzenia 890 mm).
- Niskie siedzenie Rallye z płytą bagażową (wysokość siedzenia 860 mm, standard w R 1200 GS Rallye).
- Wysokie siedzenie komfortowe (wysokość siedzenia 860/880 mm).
- Niskie siedzenie komfortowe (wysokość siedzenia 830/850 mm).
- Niskie siedzenie kierowcy Exclusive (wysokość siedzenia 820/840 mm).
- Siedzenie kierowcy Exclusive (wysokość siedzenia 850/870 mm).
- Wysokie siedzenie kierowcy Exclusive (wysokość siedzenia 870/890 mm).
- Wysokie siedzenie kierowcy (wysokość siedzenia 870/890 mm).
- Niskie siedzenie kierowcy (wysokość siedzenia 820/840 mm).
- Siedzenie pasażera Exclusive.
- Siedzenie pasażera Exclusive, wąskie.
- Siedzenie pasażera Komfort.

Nawigacja i komunikacja.

- Kabel przejściowy BMW do Apple iPhone/iPod.
- Kabel przejściowy BMW do urządzeń ze złączem micro USB.
- Podwójna ładowarka USB BMW Motorrad z kablem 60 cm.
- Podwójna ładowarka USB BMW Motorrad z kablem 120 cm.
- Zestaw doposażeniowy przygotowania pod urządzenie nawigacyjne.
- BMW Motorrad Navigator VI.
- Car Kit do BMW Motorrad Navigator VI.

Bezpieczeństwo.

- Zamek na tarczę hamulcową z systemem alarmowym.
- Osłona reflektora (wprowadzenie na rynek: Q1/2019).
- Dodatkowy reflektor LED.
- Folia ochronna na 6,5-calowy wyświetlacz LCD.
- Zestaw pierwszej pomocy, duży.
- Zestaw pierwszej pomocy, mały.
- Śruba zabezpieczająca wlew oleju.
- Śruba zabezpieczająca wlew oleju, czarna.
- Osłona ramy.

- Osłony dłoni.
- Osłona dłoni „Style” w kolorze jasnej bieli, niemetalizowanym.
- Kratka ochronna chłodnicy.
- Aluminiowa osłona silnika Enduro.
- Gmol.
- Osłona pokrywy głowicy cylindrów.
- Zestaw doposażeniowy RDC.
- Zestaw doposażeniowy systemu alarmowego.

Serwisowanie i technika.

- Pokrowiec na pojazd „Indoor”, duży.
- Pokrowiec na pojazd „Indoor”.
- Pokrowiec na pojazd.
- Minipompka nożna.
- Zestaw podróżny do regulacji ciśnienia w oponach.
- Narzędzie wielofunkcyjne.
- Latarka LED.
- Ładowarka akumulatora BMW Motorrad.
- Zestaw narzędzi pokładowych.
- Adapter narzędzia pokładowego do cewki zapłonowej.
- Stojak montażowy przedni Sport.
- Stojak montażowy tylny.
- Dodatkowe gniazdko.
- Mata motocyklowa.
- Zestaw do pielęgnacji motocykla.
- Nabłyszczacz do silnika w aerozolu, 300 ml.
- Środek do czyszczenia obręczy kół, 500 ml.
- Nabłyszczająca politura, 250 ml.
- Środek do usuwania owadów, 500 ml.
- Politura do metalu, 75 ml.
- Żel pod prysznic Body + Bike, 250 ml.
- Środek do pielęgnacji siedzenia (do gładkiej skóry sztucznej), 50 ml.
- Środek do czyszczenia motocykla, 500 ml.
- Oryginalny BMW Engine Oil ADVANTEC Ultimate 5W-40, 1 l.
- Oryginalny BMW Engine Oil ADVANTEC Ultimate 5W-40, 500 ml.

7. Oferta akcesoriów do BMW R 1250 RT.



Oryginalne akcesoria BMW Motorrad. Części HP.

Tłumiki sportowe HP.

- Osłony HP zbiornika wyrównawczego (wprowadzenie na rynek: Q1/2019).
- Przednia pokrywa korpusu silnika HP (wprowadzenie na rynek: Q1/2019).
- Regulowana dźwignia ręczna HP (wprowadzenie na rynek: Q1/2019).
- Korek wlewu oleju HP (wprowadzenie na rynek: Q1/2019).
- Ślizgacze HP na pokrywy głowicy cylindrów (wprowadzenie na rynek: Q1/2019).
- Pokrywy głowicy cylindrów HP (wprowadzenie na rynek: Q1/2019).

Oferta akcesoriów do przewozu bagażu.

- Torba walcowa, 50 l.
- Torba Softbag, duża, 50-55 l.
- Torba Softbag, mała, 30-35 l.
- Torba Tankbag, 11 l.
- Wkładka Vario do torby Tank Bag.
- Torba na stelaż bagażowy.
- Mały kufer górny, 28 l.
- Torba wewnętrzna do małego kufra górnego.
- Poduszka pod plecy na mały kufer górny.
- Torba wewnętrzna do kufra bocznego.
- Ochraniacz na kufer boczny.
- Folia ochronna na kufer boczny.
- Kufer górny turystyczny w kolorze pojazdu, 49 l.
- Poduszka pod plecy na kufer górny turystyczny w kolorze brązowym.
- Torba wewnętrzna do kufra górnego turystycznego.
- Schowek do kufra górnego turystycznego.
- Dodatkowe światło STOP do kufra górnego turystycznego.

Stylistyka.

- Option 719: koło tylne Classic.
- Option 719: koło przednie Classic.
- Option 719: koło tylne Sport.
- Option 719: koło przednie Sport.
- Chromowana listwa na kufer.
- Chromowane obciążniki kierownicy.

- Chromowana nakładka pokrywy kufra górnego turystycznego.
- Osłona osi tylnej.
- Option 719: osłony zbiornika wyrównawczego Classic (wprowadzenie na rynek: Q1/2019).
- Option 719: przednia pokrywa korpusu silnika Classic (wprowadzenie na rynek: Q1/2019).
- Option 719: regulowana dźwignia ręczna Classic (wprowadzenie na rynek: Q1/2019).
- Option 719: korek wlewu oleju Classic (wprowadzenie na rynek: Q1/2019).
- Option 719: pokrywy głowicy cylindrów Classic (wprowadzenie na rynek: Q1/2019).

Ergonomia i komfort.

- Wysokie ogrzewane siedzenie kierowcy, czarne, 830/850 mm.
- Wysokie siedzenie kierowcy, czarne, 830/850 mm.
- Ogrzewane siedzenie kierowcy, czarne, 805/825 mm.
- Niskie ogrzewane siedzenie kierowcy, czarne, 760/780 mm.
- Niskie siedzenie kierowcy, czarne, 760/780 mm.
- Ogrzewane siedzenie pasażera, czarne.
- Zestaw doposażeniowy trybów jazdy Pro.
- Zestaw doposażeniowy regulatora prędkości.
- Asystent zmiany biegów Pro.
- Komfortowa owiewka przednia.
- Krótka owiewka przednia.

Nawigacja i komunikacja.

- Kabel przejściowy BMW do Apple iPhone/iPod.
- Kabel przejściowy BMW do urządzeń ze złączem micro USB.
- Podwójna ładowarka USB BMW Motorrad z kablem 60 cm.
- Podwójna ładowarka USB BMW Motorrad z kablem 120 cm.
- Adapter Music Lightning (do iPhone'a).
- Zestaw doposażeniowy przygotowania pod urządzenie nawigacyjne.
- BMW Motorrad Navigator VI.
- Car Kit do BMW Motorrad Navigator VI.

Bezpieczeństwo.

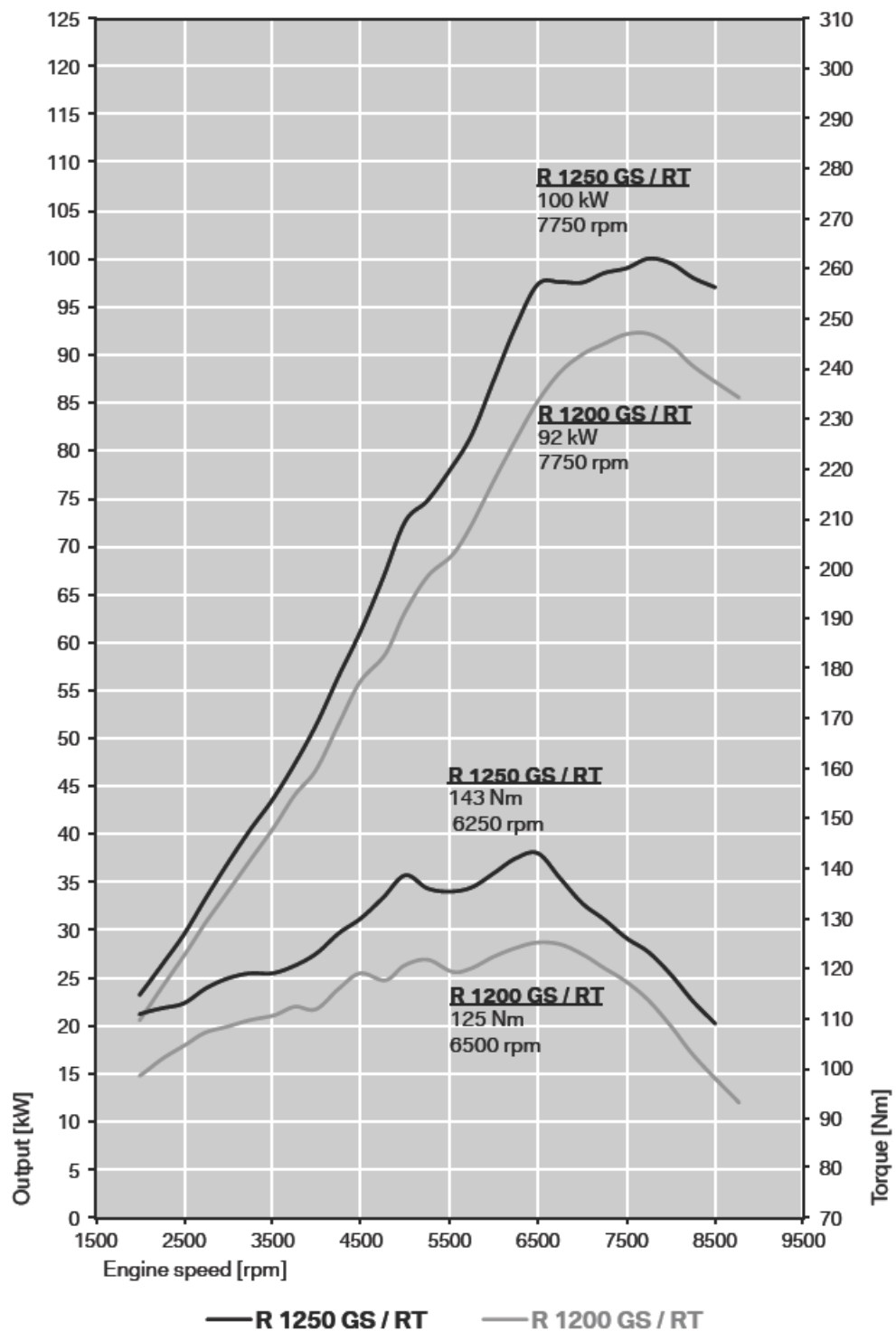
- Zamek na tarczę hamulcową z systemem alarmowym.
- Zestaw doposażeniowy systemu alarmowego.
- Zestaw pierwszej pomocy, duży.
- Zestaw pierwszej pomocy, mały.
- Dodatkowy reflektor LED.
- Zestaw doposażeniowy RDC.

- Śruba zabezpieczająca wlew oleju.
- Śruba zabezpieczająca wlew oleju, czarna.
- Osłona pokrywy głowicy cylindrów.

Serwisowanie i technika.

- Ładowarka akumulatora BMW Motorrad.
- Zestaw narzędzi pokładowych.
- Narzędzie pokładowe.
- Adapter do cewki zapłonowej.
- Mata motocyklowa.
- Latarka LED.
- Minipompka nożna.
- Stojak montażowy przedni Sport.
- Stojak montażowy tylny.
- Narzędzie wielofunkcyjne.
- Zestaw do naprawy opon bezdętkowych.
- Zestaw podróżny do regulacji ciśnienia w oponach.
- Dodatkowe gniazdko.
- Zestaw do pielęgnacji motocykla.
- Nabłyszczacz do silnika w aerozolu, 300 ml.
- Środek do czyszczenia obręczy kół, 500 ml.
- Nabłyszczająca politura, 250 ml.
- Środek do usuwania owadów, 500 ml.
- Politura do metalu, 75 ml.
- Żel pod prysznic Body + Bike, 250 ml.
- Środek do pielęgnacji siedzenia (do gładkiej skóry sztucznej), 50 ml.
- Środek do czyszczenia motocykla, 500 ml.
- Oryginalny BMW Engine Oil ADVANTEC Ultimate 5W-40, 1 l.
- Oryginalny BMW Engine Oil ADVANTEC Ultimate 5W-40, 500 ml.

8. Moc silnika i moment obrotowy.



9. Dane techniczne.



		R 1250 GS	R 1250 RT
Silnik			
Pojemność	cm3		1254
Średnica/skok	mm		102,5 x 76
Moc	kW/KM		100/136
przy	obr/min		7750
Moment obrotowy	Nm		143
przy	obr/min		6250
Typ	chłodzony powietrzem/cieczą, dwucylindrowy, czterosuwowy silnik typu bokser, dwa górne wałki rozrządu napędzane z zębatej przekładni czołowej, jeden wałek wyrównowążający i zmienne sterowanie fazami rozrządu zaworów ssących BMW ShiftCam		
Stopień sprężania			12,5:1
Paliwo	benzyna bezołowiowa, LO 95 (opcjonalnie: LO 91-98)		
Liczba zaworów na cylinder			4
Średnica zaworów ssących/wydechowych	mm		40/34
Średnica przepustnicy	mm		52
Sterownik silnika			BMS-O
Oczyszczanie spalin	regulowany katalizator trójdrożny, norma emisji spalin Euro 4		
Instalacja elektryczna			
Alternator	W	510	508
Akumulator	V/Ah	12/11,8	12/16
Reflektor		LED	H712 V 55 W
Lampa tylna			światło stop / tylne LED
Rozrusznik	kW		0,9
Przeniesienie napędu			
Sprzęgło	hydrauliczne sprzęgło mokre z funkcją antyhoppingową		
Skrzynia biegów	6-biegowa, kłowa, o uzębieniu skośnym		
Przełożenie pierwotne			1,650
Przełożenia biegów	I		2,438
II			1,714
III			1,296
IV			1,059
V			0,943
VI			0,848
Napęd wtórny			wał Kardana
Przełożenie wtórne			1,061

		R 1250 GS	R 1250 RT
Układ jezdny			
Konstrukcja ramy	dwuczęściowa konstrukcja ramy, złożona z ramy głównej i przykręconej do niej ramy tylnej, silnik nośny		
Zawieszenie przedniego koła	BMW Motorrad Telelever, centralny amortyzator, Ø 37 mm		
Zawieszenie tylnego koła	jednoramienny wahacz z odlewu aluminiowego BMW Motorrad Paralever, kolumna resorująca WAD, płynna hydrauliczna regulacja naprężenia wstępnego sprężyny pokrętkiem, regulacja tłumienia pokrętkiem (opcja: Dynamic ESA)		
Skok amortyzatorów przód/tył	mm	190/200	120/136
Wyprzedzenie sworznia zwrotnicy	mm	109	116
Rozstaw osi	mm	1525	1485
Kąt główki ramy	°	62,9	64,1
Hamulce	przód dwutarczowy, tarcze pływające, Ø 305 mm, 4-tłoczkowe promieniowe zaciski hamulcowe tył dwutarczowy, tarcze pływające, Ø 320 mm, 4-tłoczkowe promieniowe zaciski hamulcowe, jednotarczowy, Ø 276 mm, 2-tłoczkowy zacisk pływający		
ABS	w standardzie BMW Motorrad Integral ABS (półzintegrowany), odłączany (opcjonalnie: ABS Pro)		
Koła	obrycze odlewane z aluminium		
	przód	3,00 x 19"	3,50 x 17"
	tył	4,50 x 17"	5,50 x 17"
Opony	przód	120/70 R19	120/70 ZR 17
	tył	170/60 R17	180/55 ZR17
Wymiary i masa			
Długość całkowita	mm	2207	2222
Szerokość całkowita z lusterkami	mm	952,5	985
Wysokość siedzenia	mm	850/870 (możliwe do przedstawienia 800-900)	805/825 (możliwe do przedstawienia 760-850)
Masa własna wg DIN (w stanie gotowości do jazdy)	kg	249	279
Dop. masa całkowita	kg	465	505
Pojemność zbiornika paliwa	l	20	25
Dane eksploatacyjne			
Zużycie paliwa (WMTC)	l/100 km		4,75
Emisja CO ₂	g/km		110
Przyspieszenie 0-100 km/h	s	3,6	3,7
Prędkość maksymalna	km/h	>200	>200