

Die neue BMW R 1200 RT.

Inhaltsverzeichnis.



1. Die neue BMW R 1200 RT.	2
2. Motorleistung und Drehmoment.	16
3. Technische Daten.	17
4. Die Farben.	18

1. Die neue BMW R 1200 RT.



Die wesentlichen Merkmale der neuen R 1200 RT im Überblick:

- Neuer, noch dynamischerer Antrieb mit nun zwei oben liegenden Nockenwellen pro Zylinder.
- Steigerung des maximalen Drehmoments auf 120 Nm bei 6.000 min⁻¹ unter Beibehaltung der Nennleistung von 81 kW (110 PS) bei 7.750 min⁻¹.
- Steigerung der Maximaldrehzahl von 8.000 auf nun 8.500 min⁻¹ und damit ein noch breiter nutzbares Drehzahlband.
- Spürbar verbesserte Durchzugswerte.
- Spontaneres Ansprechverhalten bei optimierter Dosierbarkeit und deutlich verbessertem Lastwechselverhalten.
- Homogenerer Drehmomentverlauf.
- Zylinderkopfhauben nun mit zwei anstatt bisher vier Befestigungsschrauben und neuer, dynamischerer Formgebung.
- Elektronisch gesteuerte Abgasklappe für souveränen, kraftvollen Klang.
- Elektronisch einstellbares Fahrwerk ESA II mit per Knopfdruck einstellbarer Dämpfung, Federbasis und nun auch Federrate.
- BMW Motorrad Integral ABS in Teilintegralversion serienmäßig.
- Verkleidung in neuem Design mit nochmals verbessertem Wind- und Wetterschutz.
- Neu gestaltetes Cockpit mit Sichtblende.
- Neue Schaltereinheiten und Hydraulikbehälter.
- Elektrisch verstellbares Windschild mit optimierter Aeroakustik und verbesserter Durchsichtigkeit.

- Neues Audiosystem mit steuerbarer Schnittstelle für USB/MP3 und iPod, Bedienung über Multi-Controller.
- Einstellbarer Fußschalthebel.
- Hartschalenkoffer (je 32 l Volumen) serienmäßig, mit passgenauem Vierpunkte-Schließsystem und in Fahrzeugfarbe lackiertem Deckel.
- Tankreling zum einfachen Befestigen von Zubehörteilen.
- Neue Farbvarianten der R 1200 RT: Polar metallic, Ostragrau metallic matt, Thunder Grey metallic, Mehrfarblackierung in Verbindung mit der Grundfarbe Thunder Grey metallic.
- Erweitertes Programm an Sonderausstattungen und maßgeschneidertem Zubehör auf bekannt hohem BMW Niveau.

Neuer, spürbar durchzugskräftigerer Boxer-Antrieb für noch fahrdynamischeres und komfortableres Touren. Galt die BMW R 1200 RT schon bisher als Inbegriff für klassisches, komfortables und fahrdynamisches Touren mit dem Motorrad, so bietet die neueste Auflage des fahraktiven, innovativ ausgestatteten Tourers dank eines neuen Antriebs noch souveränere Reisetauglichkeit und Dynamik.

Im Konstruktionsprinzip und grundsätzlichen Aufbau gleicht der neue Boxer-motor dem DOHC-Triebwerk aus der BMW HP2 Sport. Für den Einsatz in der BMW R 1200 RT wurde er im Hinblick auf die speziellen Anforderungen eines Tourers jedoch gezielt überarbeitet und optimiert.

Lieferte bereits das 1.170 cm³ große Boxer-Triebwerk des Vorgängermodells souveränen Vortrieb unter allen Bedingungen und in allen Situationen, so vermag die neue R 1200 RT hier nochmals nachzulegen. Der neue Antrieb bietet eine Steigerung des maximalen Drehmoments von 115 auf nun 120 Nm (bei unverändert 6.000 min⁻¹) und damit noch mehr Durchzugskraft. Hinzu kommt dank einer um 500 auf nun 8.500 min⁻¹ gesteigerten Maximaldrehzahl ein noch breiter nutzbares Drehzahlband. Gleichzeitig gelang eine signifikante Steigerung des Drehmoments im wichtigen unteren und mittleren Drehzahlbereich bei homogenerem Drehmomentverlauf. Die Spitzenleistung beträgt nach wie vor 81 kW (110 PS), nun bei 7.750 min⁻¹ (vorher 7.500 min⁻¹).

Neue DOHC-Zylinderköpfe für noch effizientere Füllung.

In seiner Konstruktion auf höhere Drehzahlen ausgelegt, verfügt das neue Boxer-Triebwerk der R 1200 RT wie bereits das Triebwerk der BMW HP2 Sport über zwei oben liegende, kettengetriebene Nockenwellen (DOHC) pro Zylinder. Die Ventilbetätigung erfolgt über sehr leichte und damit drehzahlteste Schlepphebel. Durch radiale Anordnung der vier Ventile konnte eine sehr kompakte Gestaltung des Brennraums erzielt werden. Wie bei dem Vorgängermodell wird das Gemisch über zwei Zündkerzen (HP2 Sport: 1) gezündet. Übernommen wurde auch das bisherige Verdichtungsverhältnis von 12,0:1.

Als Kraftstoff kann dank Klopfregelung Super (plus) mit 95-98 ROZ verwendet werden. Die Nennleistung ist mit 98 ROZ ermittelt. Unter bestimmten Bedingungen können bei Einsetzen der Kopfregelung ein minimaler Drehmomentverlust sowie ein geringfügiger Mehrverbrauch eintreten. Die horizontale Anordnung der Nockenwellen in Fahrtrichtung bedingt beim neuen Boxer-Triebwerk zwei technische Besonderheiten: Jede der Nockenwellen steuert ein Ein- und ein Auslassventil, und aufgrund der radialen Ventilanordnung sind die Nocken konisch geschliffen. Die Ein- und Auslasssteuerzeiten der beiden Nockenwellen wurden insbesondere im Hinblick auf eine besonders kraftvolle Leistungsentfaltung im unteren und mittleren Drehzahlbereich bei gleichzeitiger Steigerung der Drehfreudigkeit optimiert. Gegenüber dem Vorgängermodell wurden die Ventilteller im Durchmesser einlassseitig von 36 auf 39 Millimeter sowie auslassseitig von 31 auf 33 Millimeter vergrößert.

Der Ventilspielausgleich erfolgt über leichte Halbkugel-Shims. Zugunsten eines höheren freien Ventilquerschnitts wuchsen die Ventilhübe ein- beziehungsweise auslassseitig von zuvor 10,54 und 9,26 Millimeter auf nun 10,8 Millimeter.

Deutlich mehr Drehmoment über den gesamten Drehzahlbereich.

Beibehalten wurde das bisherige Verhältnis zwischen Bohrung und Hub von 101 zu 73 Millimetern und damit der Hubraum von 1.170 cm³. Ebenfalls übernommen wurden Kurbelwelle und Pleuel sowie deren Lagerung, während die beiden Kolben aus Aluminiumguss zur Anpassung an die geänderten Brennraumverhältnisse neu gestaltet wurden. Im Zusammenspiel mit der überarbeiteten Sauganlage, die gegenüber dem Vorgängermodell über Drosselklappenstutzen mit 50 anstatt bisher 47 Millimetern (HP2 Sport: 52 mm) Durchlassweite verfügt, mit neu gestalteten Ansaugluftschnorcheln sowie einem Luftfilterelement mit höherem Durchsatz entwickelt das Triebwerk wie bisher eine Spitzenleistung von 81 kW/110 PS bei nun 7.750 min⁻¹, profitiert jedoch von einem Anstieg des maximalen Drehmoments auf nun 120 Nm bei 6.000 min⁻¹. Für stabile thermische Verhältnisse selbst unter extremen Einsatzbedingungen sorgt ein Ölkühler. Im Zuge dieser Modellüberarbeitung

kommen nun auch magnesiumfarbene Zylinderkopfhauben mit zwei anstatt bisher vier Befestigungsschrauben und neuer, dynamischerer Formgebung zum Einsatz. Als Sonderzubehör können hier ein aus Aluminium oder Kunststoff gefertigter Ventildeckelschutz sowie verchromte Aluminium-Zylinderkopfhauben nachgerüstet werden.

Elektronisch gesteuerte Abgasklappe für souveränen, kraftvollen Klang.

Im Bereich der Abgasanlage wurden die beiden Krümmerrohre in Formgebung, Länge und Durchmesser vom Vorgängermodell übernommen, jedoch trägt ein modifiziertes Interferenzrohr den geänderten Schwingungsverhältnissen im Auslasstrakt Rechnung. Dem Wunsch nach einem besonders kraftvollen, aber selbstverständlich gesetzeskonformen Boxer-Sound entspricht die neue BMW R 1200 RT durch eine über einen elektrischen Stellmotor sowie Öffnungs- und Schließerzüge angesteuerte Abgasklappe. Im Hinblick auf geringeren Staudruck und verbesserten Klang verfügt der gegenüber dem Vorgängermodell optisch unveränderte Endschalldämpfer zudem über einen neuen Innenaufbau.

Ideale Kraftübertragung dank Sechsganggetriebe und Kardantrieb.

Die Kraftübertragung übernimmt weiterhin das bewährte und bereits zum Modelljahr 2008 konstruktiv überarbeitete Sechsganggetriebe mit vergrößerten Lagerdurchmessern und verändertem Wellenabstand. Unverändert übernommen wurde der wartungsfreie Kardantrieb zum Hinterrad.

Fahrwerk mit Telelever und Paralever nach bewährtem Prinzip.

Maximale Steifigkeit und Festigkeit bietet nach wie vor der bewährte, zweiteilige Haupt-/Heckrahmen, der in Gewicht sparender Fachwerkbauweise aus Stahlrohr mit dem Motor als tragendem Element ausgelegt ist. Dabei sind Vorder- und Heckrahmen jeweils fest mit der Motor-Getriebeeinheit verschraubt und bilden mit dieser die tragende Struktur. Der Längslenker der Vorderradführung Telelever ist wie bisher im Motorgehäuse, die Paraleverschwinge im Heckrahmen gelagert.

Für den ausschließlichen Straßeneinsatz sowie unter Komfortaspekten stellte sich der Telelever mit 35 Millimetern Standrohrdurchmesser als optimale Lösung heraus. Er bietet ein ausgewogenes Verhältnis zwischen sportlichem und komfortorientiertem Federungsverhalten. Das wartungsfreie System ist geometrisch erneut so ausgelegt, dass das Bremsnicken nahezu auf Null reduziert wird, was unter anderem auch zur Stabilität beim Bremsen in Schräglage beiträgt.

Im hinteren Zentralfederbein arbeitet an der Paraleverschwinge wie bisher eine wegabhängige Dämpfung, kurz WAD genannt. Diese bewirkt, dass die Dämpfung in Abhängigkeit vom Federweg progressiv zunimmt. Dadurch reagiert die Federung feinfühlig und komfortabel auf kleinste Fahrbahnunebenheiten und bietet gleichzeitig großzügige Reserven auf schlechten Straßen und Wegen mit Spurrillen oder großen Unebenheiten.

Wie bisher beträgt der Federweg vorn 120 und hinten 135 Millimeter. In der Grundausstattung bietet das hintere Federbein eine stufenlose Einstellmöglichkeit für die Zugstufe der Dämpfung sowie über ein Handrad eine stufenlose Einstellung der Federbasis um 10 Millimeter, um das Heck an unterschiedliche Beladungszustände anzupassen.

Wie bereits das Vorgängermodell rollt auch die neue R 1200 RT auf leichten und filigran gestalteten Alu-Gussrädern im Fünf-Speichen-Design, die eine attraktive, pflegefreundliche Form mit hoher Steifigkeit verbinden. Das Vorderrad hat die Dimension 3,5 x 17 Zoll, das Hinterrad misst 5,5 x 17 Zoll. Die entsprechenden Reifengrößen betragen 120/70 ZR17 vorne respektive 180/55 ZR17 hinten.

Elektronisch einstellbares Fahrwerk ESA II mit per Knopfdruck einstellbarer Dämpfung, Federbasis und nun auch Federrate.

Für die neue BMW R 1200 RT wird auch die aus der K-Baureihe bekannte elektronische Feder-Dämpferverstellung ESA II (Electronic Suspension Adjustment II) als Sonderausstattung gegen Aufpreis angeboten.

Mit diesem im weltweiten Motorradmarkt einzigartigen System kann der Fahrer neben der Zugstufendämpfung des vorderen und hinteren Federbeins sowie der Federbasis („Federvorspannung“) des hinteren Federbeins nun auch dessen Federrate und damit die „Härte“ der Feder bequem per Knopfdruck einstellen. Dieses „Electronic Suspension Adjustment“ der zweiten Generation – kurz ESA II – ermöglicht es, die Fahrwerksabstimmung höchst komfortabel und so präzise wie nie zuvor an die Fahrweise und Beladung anzupassen und so unter allen Fahr- und Beladungszuständen eine neue Dimension der Fahrstabilität bei gleichzeitig hervorragendem Ansprechverhalten zu erzielen.

Um die Bedienung so einfach wie möglich zu halten und ungewollte Fehleinstellungen zu verhindern, wird zunächst lediglich der Beladungszustand („solo“, „solo mit Gepäck“ und „mit Sozius und Gepäck“) eingegeben. Die Einstellung der entsprechenden Federbasis beziehungsweise der Federrate erfolgt dann automatisch, wobei das System die beiden Werte aufeinander abstimmt.

Zusätzlich wählt der Fahrer je nach geplanter Fahrweise zwischen Comfort, Normal oder Sport den gewünschten Fahrwerks-Charakter der Maschine. Aus diesen Vorgaben errechnet die elektronische Steuerung anhand optimaler Parameter, die in der zentralen Fahrzeugelektronik (ZFE) hinterlegt sind, die passenden Dämpfungsraten und stellt sie entsprechend ein. Insgesamt stehen damit auch bei der neuen R 1200 RT neun verschiedene Abstimmungsvarianten zur Verfügung.

Durch die zusätzliche Anpassung der Federrate lässt sich das Fahrzeugniveau optimal an unterschiedliche Beladungszustände anpassen und gewährleistet so ein noch höheres Maß an Fahrstabilität, Handlichkeit und Komfort. Selbst unter hoher Zuladung mit Sozius und reichlich Gepäck bleibt daher die volle Schräglagenfreiheit erhalten und ermöglicht eine sportliche Fahrweise. Zudem verringert die Anpassung der Federrate die Gefahr des Durchschlagens bei extremer Beladung drastisch. Ein Wechsel der Dämpferabstimmung (Normal, Sport, Comfort) ist durch einfaches Umschalten per Knopfdruck auch während der Fahrt möglich. Die Federbasis kann aus Funktions- und Sicherheitsgründen nur im Stand verändert werden. Für die Variation der Federrate kommt ein Elektromotor mit Getriebe zum Einsatz. Die Dämpfungsrate wird mittels kleiner Schrittmotoren an den Dämpfern verändert.

Die Veränderung der Federrate wird durch zwei in Reihe geschaltete Federn ermöglicht. Hierbei nimmt ein Elastomer-Element (Cellasto) in Kombination mit einer darunter angeordneten, konventionellen Schraubenfeder die Kräfte beim Einfedern auf. Die radiale Ausdehnung des Cellasto-Elements wird nach außen durch eine Stahlhülse dauerhaft begrenzt. Auf der Innenseite wird mit Hilfe einer Elektrohydraulik eine Aluminiumhülse bewegt. Die Position dieser Innenhülse beeinflusst das Ausdehnungsverhalten des Cellasto-Elements nach innen und damit seine Federrate. Dies wirkt sich wie der Einsatz zweier unterschiedlich starker Federn aus. Wenn die Innenhülse auf der Stahlfeder aufsitzt, befindet sich das Cellasto-Element außer Funktion und es wirkt nur noch die Stahlfeder. Wird die Innenhülse dann noch weiter verfahren, kann damit zusätzlich die Federbasis der Stahlfeder, das heißt die „Federvorspannung“ variiert werden.

Auf diese Weise bleiben die statische Normallage und die Fahrgeometrie in allen Beladungszuständen wesentlich besser erhalten. Die R 1200 RT erweist sich dank dieses „Niveausausgleichs“ bei gleicher Fahrweise in voll beladenem Zustand als genauso stabil wie im Einzelpersonenbetrieb.

Die zusätzliche Anpassung der Federrate über den weiten Bereich von 160 bis 260 N/mm ermöglichte es, die Einstellungen „Sport, Normal, Comfort“ bei ESA II gegenüber ESA I sehr viel weiter zu spreizen und damit im Fahrbetrieb

wesentlich deutlicher auszuprägen. Im „Sport“-Modus ist die R 1200 RT also noch dynamischer und präziser, im „Comfort“-Modus noch ausgeprägter komfortabel bei dennoch hervorragender Stabilität.

Insgesamt lassen sich die Vorteile von ESA II wie folgt zusammenfassen:

- Deutlich erhöhter Wirkungsbereich in den Einstellungen Sport/Normal/Comfort.
- Die statische Normallage und Fahrgeometrie bleiben in allen Einstellungen wesentlich besser erhalten.
- Optimal angepasste Dämpfung und Federrate/Federbasis in allen Einstellungen.
- Deutliche Änderung des Fahrzeug-Charakters über die Dämpfungsverstellung.
- Hervorragende Anpassung an alle Beladungszustände über Federraten-/Federbasis-Verstellung.
- Deutlicher Sicherheitsgewinn bezüglich Brems- und Fahrstabilität, Schräglagenfreiheit und Durchschlagverhalten.

Bremsanlage serienmäßig mit teilintegralelem ABS für sicheres Verzögern.

Höchsten Sicherheitsstandard bietet die bewährte Bremsanlage mit dem BMW Motorrad Integral ABS in der teilintegralen Version, das zur Serienausstattung gehört. Maximale und beherrschbare Verzögerungen bei geringen Bedienkräften gewähren dem Fahrer zusätzliche Sicherheit besonders bei Notbremsungen. Die Bremsscheiben vorne weisen einen Durchmesser von 320 Millimetern auf. Der Durchmesser der hinteren Bremsscheibe beträgt 265 Millimeter.

Leichteres, dynamischeres Verkleidungsdesign bei nochmals verbesserten Komforteigenschaften.

Nach wie vor ist die R 1200 RT in ihrer Gesamterscheinung unverwechselbar und weckt Reiselust schon auf den ersten Blick. Durch den gezielten Einsatz von wertigem, schwarz genarbten Oberflächenfinish, etwa im Bereich des Lufteinlasses in der Verkleidungsfront oder im Bereich der oberen Seitenverkleidung, konnte gegenüber dem Vorgängermodell eine leichter und dynamischer wirkende Optik erzielt werden. Noch mehr als bisher betont das Design so die Leichtigkeit der Verkleidung, welche gleichwohl den gewohnt souveränen Wind- und Wetterschutz bietet. Die Reduzierung der Farbanteile im

Handschutz-Spiegel-Bereich sorgen ebenfalls für einen dynamischeren Look, während die integrierte Blinkerausführung – jetzt mit weißen Gläsern – den starken Tourencharakter der neuen R 1200 RT unterstreicht. Lichtkanten in der Verkleidung sowie auch die die Länge betonenden neuen Zylinderkopfhäuben lassen die R 1200 RT von der Seite betrachtet schlanker und gestreckter wirken. Auch der neu gestaltete Vorderradkotflügel mit verbesserter Aerodynamik sowie der optimierte Motorspoiler bringen mehr Dynamik in das Design der neuen R 1200 RT.

Nach wie vor verleiht der dominierende Scheinwerfer mit seinen scharfen Konturen der Frontpartie der R 1200 RT ein absolut eigenständiges Erscheinungsbild und eindeutige Differenzierbarkeit. Nach dem Freiformflächenprinzip aufgebaut, besteht er aus zwei rechts und links von der Mitte angeordneten H7-Scheinwerfern für doppeltes Abblendlicht sowie einer zentralen Leuchte für das Fernlicht und garantiert beste Lichtausbeute. Während die Justierung des Scheinwerfers bisher mit Hilfe eines Einstellhebels am stehenden Fahrzeug erfolgte, kann sie nun bequem über einen Einstellknopf links im Cockpit vorgenommen werden.

Die Verkleidungsscheibe ist auch bei der neuen R 1200 RT elektrisch stufenlos einstellbar. Die effektive Höhe der Scheibenoberkante kann wie zuvor um bis zu 140 Millimeter variiert werden. So sind Fahrer praktisch jeder Größe bei nochmals reduziertem Geräuschniveau noch besser gegen Wind und Wetter geschützt. Zur Verbesserung der Aeroakustik wurde die Scheibe im seitlichen oberen Bereich jedoch anders gestaltet, was sich in deutlich reduzierten Windgeräuschen niederschlägt. Im Zuge dieser Überarbeitung wurde auch die Transparenz der Scheibe im Hinblick auf geringere Verzerrungen am Scheibenrand sowie reduzierte Spiegelungen und Lichtreflexe optimiert. Zur Verringerung von Vibrationen wurde die Scheibenhalterung mit einer Strebe verstärkt sowie die Spiegelbefestigung modifiziert.

Neu gestaltetes Cockpit mit Sichtblende.

Die Anzeige und gleichzeitig sichere Überwachung von Fahrzeugfunktionen gewährt das wie immer perfekt im Blickfeld des Fahrers positionierte Cockpit mit zwei analog anzeigenden Rundinstrumenten für Geschwindigkeit und Motordrehzahl. Im Gegensatz zum Vorgängermodell dient bei der neuen R 1200 RT eine in mattem, dunklen Metallton lackierte Blende über den Instrumenten der Vermeidung von Spiegelungen. Die Instrumentenkombination erhielt ein neu gezeichnetes Ziffernblatt und wirkt nun moderner und wertiger.

Ergänzt werden die Anzeigeeinstrumente durch einen zentralen Bildschirm, der in bewährter Art und Weise kontinuierlich über Daten wie Kühlmitteltemperatur, Tankinhalt, Uhrzeit oder den gerade eingelegten Gang informiert. Bei

der Sonderausstattung ESA II gibt er zusätzlich Auskunft über die aktuelle Fahrwerkseinstellung. Abrufbar sind Kilometerstand, Tageskilometer und – sobald der Reservefüllstand erreicht ist – die restliche Reichweite. Eventuelle Störungen werden im Display über entsprechende Hinweise angezeigt. Als Sonderausstattung ist zudem ein Bordcomputer mit Ölstandswarner erhältlich, dessen Informationen (Umgebungstemperatur, Reichweite, Durchschnittsgeschwindigkeit und -verbrauch, Reifendruck (SA) ebenfalls über den Info-Bildschirm abrufbar sind.

Neue Schaltereinheiten, neue Hydraulikbehälter und schwingungs-entkoppelter Lenker.

In der neuen R 1200 RT kommt wie schon bei den K 1300 Modellen eine völlig neue Generation Schaltereinheiten und Handarmaturen zum Einsatz. Die neuen Schaltereinheiten sind deutlich kleiner und kompakter und zeichnen sich durch noch höhere Funktionalität und klare Gestaltung aus. Bei der R 1200 RT sind neben den Standardfunktionen Blinker, Hupe, Fernlicht und Starter die Bedienungen für das elektrisch verstellbare Windschild und die Sonderausstattungen Griff- und Sitzheizung, Bordcomputer, ESA II, ASC sowie Temporegelung in die Einheiten integriert.

Im Zuge dieser Änderung finden auch neue, eckig gestaltete und schwingungsentkoppelt montierte Hydraulikbehälter in dezenter Rauchglasoptik für Kupplungs- beziehungsweise Bremsflüssigkeit Anwendung.

Zur Vermeidung unerwünschter Vibrationen und mit dem Ziel noch höheren Fahrkomforts wurde nun auch der Lenker schwingungsentkoppelt in Gummilagern montiert. Die jetzt silberfarbene obere Gabelbrücke mit BMW Emblem unterstreicht auch in diesem Bereich die hochwertige Anmutung der R 1200 RT.

Neues Audiosystem mit Steuerung über Multi-Controller als Sonderausstattung.

Ein Novum im Motorradbereich stellt der so genannte Multi-Controller dar. An der Innenseite des linken Lenkergriffs und damit stets in optimalem Zugriff angebracht, ersetzt er den bisherigen, am Lenker installierten Funktionssatteliten. Ähnlich wie bei einer Computer-Maus können hiermit durch Drehen oder Drücken des Bedienrads Radiosender und Musiktitel ausgewählt sowie die Lautstärke geregelt werden.

Das Audiosystem selbst wurde ebenfalls neu konzipiert. Es verfügt über Schnittstellen für MP3-Abspielgeräte, iPod oder USB-Stick sowie für herkömmliche Eingabegeräte wie einen CD-Spieler. Das beim Vorgängermodell verbaute

CD-Laufwerk entfällt. Bei USB/MP3 und iPod können neun Wiedergabelisten verwaltet werden. Alternativ kann das Abspielen aller Titel per Zufallswiedergabe erfolgen. Auf dem Info-Bildschirm werden die gewählte Lautstärke sowie der gerade laufende Titel angezeigt. Die externen Geräte können in einem abschließbaren Fach rechts in der Innenverkleidung untergebracht werden, wo sie vor Witterungseinflüssen geschützt sind.

Die Radiofunktionen selbst wurden unverändert übernommen, jedoch erlaubt das neue Audiosystem die Speicherung von nun 24 statt bisher sechs Sendern. Die Wahl der Sender kann dabei entweder manuell, in Verbindung mit Abspeicherung über die Memory-Funktion oder über den Suchlauf für die Sender mit dem besten Empfang (Autostore) erfolgen. Die Anzeige des aktuellen Senders erfolgt über den Info-Bildschirm. Die geschwindigkeitsabhängige Lautstärke-Regelung ist in drei Stufen einstellbar.

Neben den durch den Multi-Controller dargestellten Funktionen erfolgt die Ansteuerung des Radiobedienteils ähnlich wie bisher über die links in der Innenverkleidung angebrachten Bedienknöpfe.

Langstreckenkomfort durch perfekte Ergonomie.

Wie bereits zuvor ist die komfortable Sitzbank der R 1200 RT zweigeteilt und lässt sich im Fahrerbereich manuell in zwei Höhen – 820 und 840 Millimeter – einstellen. Eine niedrigere Sitzbank ist als Sonderausstattung verfügbar und bietet in den beiden Einstellpositionen eine Sitzhöhe von 780 respektive 800 Millimetern.

Als Sonderausstattung ist zudem eine Fahrzeugtieferlegung (750 mm Sitzhöhe inklusive extratiefer Sitzbank), als Sonderzubehör eine einteilige, extratiefe Sitzbank mit 765 Millimetern Sitzhöhe erhältlich. Höchsten Komfortansprüchen trägt zudem eine als Sonderzubehör erhältliche einteilige Komfortsitzbank Rechnung.

Eine fahraktive Sitzposition bei vollem Langstreckenkomfort garantiert die Auslegung des Ergonomiedreiecks aus Fußrasten, Sitzbank und Lenker. Fahrer und Sozius genießen auf der R 1200 RT einen bequemen Kniebeugewinkel. Im Zuge der Modellüberarbeitung erhielt die R 1200 RT einen mittels Exzenter einstellbaren Schalthebel, über den sich der Abstand zwischen Schalthebel und Fußraste verändern lässt, was für ein weiteres Plus an ergonomischer Qualität sorgt.

Ausgeklügeltes Gepäcksystem für komfortables Reisen.

Bereits serienmäßig wird die R 1200 RT mit Hartschalenkoffern mit einem Volumen von je 32 Litern geliefert. Die Kofferhalter sind nahezu vollständig in die Karosserie integriert, so dass sich eine perfekte Anpassung an das Fahrzeug ergibt. Hochwertig in Karosseriefarbe lackierte Kofferdeckel und eine Form, die als integraler Bestandteil des Fahrzeugdesigns entwickelt wurde, vermitteln aus jeder Perspektive einen harmonischen Gesamteindruck. Ein hochwertiges Schließsystem über vier Punkte garantiert den passgenauen Sitz des Kofferdeckels genauso wie die zuverlässige Abdichtung gegen Wassereintritt.

Transportfläche für zusätzliches Gepäck bietet die Gepäckbrücke. Alternativ können zudem zwei Topcases (wahlweise 49 oder 28 l) aus dem Sonderzubehör montiert werden. Das kleinere ist ganz in Schwarz gehalten, das größere besitzt einen in Weißaluminium metallic matt lackierten Deckel als Kontrast zum schwarz genarbten Unterteil oder wahlweise einen Saphirschwarz lackierten Deckel.

Zur Befestigung des eigens dafür entwickelten Tankrucksacks ist auf der Tankoberseite eine fest installierte Reling integriert. Reichlich Verzurrmöglichkeiten für Gepäck runden das Tourenpaket der R 1200 RT ab.

Sonderausstattungen und maßgeschneidertes Zubehör.

Als traditioneller Systemanbieter hat BMW Motorrad auch für die neue R 1200 RT zahlreiche Sonderausstattungen sowie eine umfangreiche Palette an maßgeschneidertem Sonderzubehör zur weiteren Individualisierung entwickelt. Sonderausstattungen werden direkt ab Werk geliefert, sie sind in den Fertigungsablauf im Berliner Werk integriert. Sonderzubehör montiert der BMW Motorradhändler.

Sonderausstattungen.

- ASC.
- RDC.
- ESA II (Electronic Suspension Adjustment II).
- Audiosystem inklusive Multi-Controller sowie Schnittstellen für iPod, USB, MP3 etc.
- Bordcomputer inklusive Ölstandswarner.

- Fahrersitz niedrig 780/800 Millimeter.
- Tieferlegung Fahrwerk 750 Millimeter inkl. Sitzbank extraniedrig (nur ohne Sitzheizung).
- Sitzheizung (nur in Verbindung mit Heizgriffen).
- Heizgriffe.
- Zweite Steckdose.
- Vorbereitung für Audiosystem.
- Geschwindigkeitsregelung.
- Diebstahlwarnanlage (DWA).
- Abgasanlage verchromt.
- Komfortsitzbank einteilig.
- Leistungsvariante 79 kW (107 PS).
- Leistungsvariante 72 kW (98 PS).

Sonderzubehör.

Stauraumprogramm.

- Topcase groß (49 l), Deckel in Weißaluminium metallic matt oder Saphirschwarz.
- Topcase klein (28 l).
- Rückenpolster für Topcase klein.
- Innentasche für Topcase groß.
- Innentasche für Topcase klein.
- Innentasche für Systemkoffer links oder rechts.
- Schutz Systemkoffer oben (transparente Schutzfolie).

- Prallschutz für Koffer.
- Tankrucksack wasserdicht mit Grundplatte.
- Varioeinsatz für Tankrucksack.
- Softbag 2 klein 19 Liter.
- Softbag 2 groß 51 Liter.
- Gepäckrolle wasserdicht 53 Liter.
- Zurrgurt mit Spannschloss.
- Gepäckspinne.
- Einsatz für Radiofach.

Ergonomie und Komfort.

- Extraniedrige Sitzbank 765 Millimeter (einteilig, nur ohne Sitzheizung).
- Fahrersitz niedrig 780/800 Millimeter Schwarz oder Grau.
- Sitzbank Grau.
- Komfortsitzbank 785 Millimeter (einteilig, nur mit Sitzheizung).
- Heizbare Griffe.
- Zweite und dritte Steckdose.

Design und Sound.

- Zylinderkopfhauben verchromt.
- Carbon-Abdeckung für Motorgehäuse.
- Akrapović Sportschalldämpfer.
- Spritzschutz hinten.

Sicherheit.

- Aluminium-Zylinderkopfhaubenschutz.

- Kunststoff-Zylinderkopphaubenschutz.
- Diebstahlwarnanlage (DWA).
- Erste-Hilfe-Set groß/klein.
- Sicherheitsschraube für Öleinfüllstutzen.

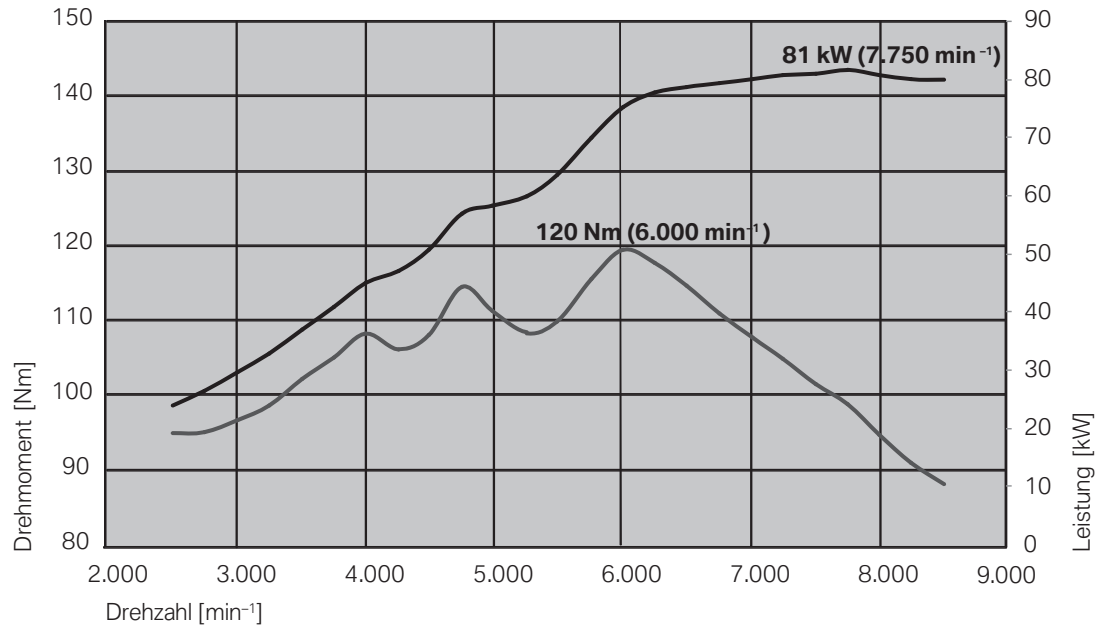
Navigation und Kommunikation.

- BMW Motorrad Navigator IV mit Zubehör.
- Halter für BMW Motorrad Navigator IV.
- iPod-Adapterkabel (USB/Cinch).

Wartung und Technik.

- Leistungsreduzierung 98 PS.
- Paddock Stand.
- Bordwerkzeug-Servicesatz.
- LED-Leuchte für Bordsteckdose 410 Millimeter.

2. Motorleistung und Drehmoment.



3. Technische Daten.



BMW R 1200 RT			
Motor			
Hubraum	cm ³		1.170
Bohrung/Hub	mm		101/73
Leistung	kW/PS		81/110
bei Drehzahl	min ⁻¹		7.750
Drehmoment	Nm		120
bei Drehzahl	min ⁻¹		6.000
Bauart			Boxer
Zylinderzahl			2
Verdichtung/Kraftstoff		12/S 95-98 ROZ, Nennleistung bei 98 ROZ	
Ventil-/Gassteuerung			DOHC
Ventile pro Zylinder			4
Ø Ein-/Auslass	mm		39/33
Drosselklappendurchmesser	mm		50
Gemischaufbereitung			BMS-K+
Abgasreinigung			geregelter Dreiwege-Katalysator
Elektrische Anlage			
Lichtmaschine	W		720
Batterie	V/Ah	12/19 wartungsfrei	
Scheinwerfer	W		3 x H7
Starter	kW		1,2
Kraftübertragung/Getriebe			
Kupplung		Einscheiben-Trockenkupplung Ø 180 mm	
Getriebe		klauengeschaltetes Sechsgang-Getriebe	
Primärübersetzung			1,737
Übersetzung Gangstufen	I		2,375
	II		1,696
	III		1,296
	IV		1,065
	V		0,939
	VI		0,848
Hinterradantrieb			Kardanwelle
Übersetzung			2,62
Fahrwerk			
Rahmenbauart		Stahl-Gitterrohrrahmen, Triebwerk mittig	
Radführung Vorderrad			BMW Telelever
Radführung Hinterrad			BMW Paralever
Federweg vorn/hinten	mm		120/135
Nachlauf	mm		109,9
Radstand	mm		1.484,6
Lenkkopfwinkel	°		63,4
Bremsen	vorn	Doppelscheibenbremse Ø 320 mm	
	hinten	Einscheibenbremse Ø 265 mm	
		serienmäßig BMW Motorrad Integral ABS (teilintegral)	
Räder			Gussrad
	vorn		3,5 x 17
	hinten		5,0 x 17
Reifen	vorn		120/70 ZR 17
	hinten		180/55 ZR 17
Maße und Gewichte			
Gesamtlänge	mm		2.230
Gesamtbreite mit Spiegeln	mm		905
Lenkerbreite ohne Spiegel	mm		800
Sitzhöhe	mm	Serie: 820-840/SA: 780-800 SA Tieferlegung 750 SZ Sitzbank extraniedrig 765 SZ Komfortsitzbank 785	
Trockengewicht	kg		229
DIN Leergewicht, fahrfertig	kg	(ohne Koffer)	259
Zul. Gesamtgewicht	kg		495
Tankinhalt	l		25
Fahrdaten			
Kraftstoffverbrauch	90 km/h	l/100 km	4,1
	120 km/h	l/100 km	5,2
Beschleunigung	0-100km/h	s	3,8
Höchstgeschwindigkeit		km/h	>200

4. Die Farben.



Bei der neuen R 1200 RT wird die Verkleidung mit ihren bisher großen Flächen leichter und dynamischer interpretiert. Vor allem der gezielte Einsatz von wertigem, schwarz genarbtten Oberflächenfinish im Bereich der Seiten- und Frontverkleidung trägt dazu bei. Aber auch das Farbkonzept in vier neuen Farbstellungen verstärkt diesen Effekt und lässt die R 1200 RT durch den Kontrast der Fahrzeugfarbe zum matt lackierten Motorspoiler und zur serienmäßig ausschließlich in Schwarz erhältlichen Sitzbank in allen angebotenen Varianten zudem wesentlich kompakter erscheinen.

Polar metallic betont die dynamische Formsprache der neuen R 1200 RT auf elegante und gleichzeitig sportliche Weise. In Verbindung mit dem in Schieferdunkel metallic matt lackierten Motorspoiler setzt Polar metallic den farbigen Akzent in der R 1200 RT Palette.

Thunder Grey metallic in Kombination mit dem in Weißaluminium metallic matt gehaltenen Motorspoiler hebt hingegen die Allroundtalente der neuen R 1200 RT hervor.

Ostragrau metallic matt steht in starkem Kontrast zum ebenfalls in Weißaluminium metallic matt gehaltenen Motorspoiler und erzielt eine sehr technische Anmutung.

Die Zweifarblackierung auf der Basis von Thunder Grey metallic lässt mit der geschwungenen Linienführung in Titansilber metallic und Granitgrau metallic die seitlichen Flächen noch kleiner wirken und erzielt mit der spannenden Farbaufteilung einen neuen, sportlichen Ausdruck nicht zuletzt dadurch, dass zum ersten Mal bei einem Motorrad die Koffer mehrfarbig in den Fahrzeugfarben ausgeführt sind.