

Die neue BMW R 1200 GS/Adventure. Inhaltsverzeichnis.



1. Die neue BMW R 1200 GS/Adventure.	2
2. Leistung und Drehmoment.	10
3. Technischen Daten.	11
4. Die Farben.	12

1. Die neue BMW R 1200 GS/Adventure.



Die wesentlichen Merkmale der neuen BMW R 1200 GS und BMW R 1200 GS Adventure im Überblick:

- Neuer, noch dynamischerer Antrieb mit nun zwei oben liegenden Nockenwellen pro Zylinder sowie radial angeordneten Ventilen.
- Steigerung der Motorleistung um fünf Prozent auf 81 kW (110 PS) bei 7.750 min⁻¹ sowie des maximalen Drehmoments auf 120 Nm bei 6.000 min⁻¹.
- Steigerung der Maximaldrehzahl von 8.000 auf nun 8.500 min⁻¹ und damit ein noch breiteres nutzbares Drehzahlband.
- Spürbar verbesserte Beschleunigungs- und Durchzugswerte.
- Elektronisch gesteuerte Abgasklappe für noch kernigeren Klang.
- Farbvarianten der R 1200 GS: Alpinweiß uni, Magmarot uni, Ostragrau metallic matt, Saphirschwarz metallic.
- Farbvarianten der R 1200 GS Adventure: Rauchgrau metallic matt, Leuchtgelb metallic.
- Sonderausstattung und maßgeschneidertes Zubehör auf bekannt hohem BMW Niveau.
- Neue Zubehör-Zusatzscheinwerfer in LED-Technologie für die R 1200 GS.

Neuer, noch kräftigerer und durchzugsstärkerer Antrieb für noch mehr Fahrdynamik onroad und offroad.

Mit der neuen BMW R 1200 GS sowie der neuen R 1200 GS Adventure schlägt BMW Motorrad ein weiteres Kapitel in der Erfolgsgeschichte der GS Modelle auf, die seit nunmehr fast drei Jahrzehnten das Idealbild einer großvolumigen Reiseenduro repräsentiert. Bereits die R 1200 GS und R 1200 GS Adventure der letzten Generation boten souveräne Leistung und Kraftentfaltung sowie ein sehr breites Einsatzspektrum für lange Touren bei gleichzeitig höchstem Genuss auf winkligen Land- und Bergstraßen. BMW Motorrad vermag dies mit dem neuen Antrieb nochmals zu steigern.

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

Lieferte bereits das 1.170 cm³ große Boxer-Triebwerk der Vorgängermodelle souveränen Vortrieb unter allen Bedingungen und in allen Situationen, so vermögen die neue R 1200 GS und R 1200 GS Adventure hier nochmals deutlich nachzulegen. Mit 110 PS Leistung, einer um 500 auf nun 8.500 min⁻¹ gesteigerten Maximaldrehzahl und somit noch breiter nutzbarem Drehzahlband agieren die neuen GS Modelle über den gesamten Drehzahlbereich noch dynamischer, spurtstärker und durchzugskräftiger und erweisen sich so in punkto Fahrdynamik unter den Reiseenduros erneut als wegweisend.

Neue DOHC-Zylinderköpfe für noch effizientere Füllung.

In seiner Konstruktion auf höhere Drehzahlen ausgelegt, verfügt das neue Boxer-Triebwerk der R 1200 GS und R 1200 GS Adventure 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 den Vorgängermodellen 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. Für Fernreisen, bei denen mit schlechter Kraftstoffqualität zu rechnen ist, ist mittels eines gesonderten Datenstands (als Sonderausstattung ab Werk kostenlos erhältlich) zudem der Betrieb mit Normalbenzin 91 ROZ möglich.

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 Ventil-anordnung sind die Nocken konisch geschliffen. Zur Steigerung von Leistung und Drehmoment über den gesamten Drehzahlbereich wurde der Gasdurchsatz erhöht, indem gegenüber den Vorgängermodellen die Ventilteller-Durchmesser einlassseitig von 36 auf 39 Millimeter sowie auslassseitig von 31 auf 33 Millimeter vergrößert wurden.

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

Mehr Leistung und 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 neuen Kolben aus Aluminiumguss zur Anpassung an die geänderten Brennraumverhältnisse neu gestaltet wurden. Im Zusammenspiel mit der überarbeiteten Sauganlage, die gegenüber den Vorgängermodellen über nun schwarz anstatt bisher silbern gehaltene 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 nun eine Spitzenleistung von 81 kW/110 PS bei 7.750 min⁻¹ sowie ein maximales Drehmoment von 120 Nm bei 6.000 min⁻¹. Für stabile thermische Verhältnisse selbst unter extremen Einsatzbedingungen sorgt ein Ölkühler. In der Summe führen die antriebsseitigen Änderungen über den gesamten Drehzahlbereich zu einer deutlich homogenen Leistungs- und Drehmomententfaltung.

Im Zuge dieser technischen Überarbeitung kommen nun magnesiumfarbene Zylinderkopfhäuben mit zwei anstatt bisher vier Befestigungsschrauben und neuer, dynamischerer Formgebung zum Einsatz. Als Sonderzubehör können ein aus Aluminium oder Kunststoff gefertigter Ventildeckelschutz sowie verchromte Aluminium- Zylinderkopfhäuben nachgerüstet werden.

Elektronisch gesteuerte Abgasklappe für noch kernigeren Klang.

Im Bereich der Abgasanlage wurden die beiden Krümmerrohre in Formgebung, Länge und Durchmesser von den Vorgängermodellen übernommen, jedoch trägt ein modifiziertes Interferenzrohr den geänderten Schwingungsverhältnissen im Auslasstrakt Rechnung. Dem Wunsch nach einem besonders kernigen, aber selbstverständlich gesetzeskonformen Boxer-Sound entsprechen die neue BMW R 1200 GS und die neue R 1200 GS Adventure durch eine über einen elektrischen Stellmotor sowie Öffnungs- und Schließerzüge angesteuerte Abgasklappe. Im Hinblick auf geringeren Staudruck und verbesserten Klang verfügt der gegenüber den Vorgängermodellen optisch unveränderte Endschalldämpfer zudem über einen komplett 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. Bereits im Zuge dieser Überarbeitung wurden eine Anpassung der Getriebeübersetzungen sowie eine Verkürzung der Sekundärübersetzung von $i = 2,82$ auf $i = 2,91$ vorgenommen. In Verbindung mit dem neuen, noch kräftigeren Antrieb schlägt sich dies in nochmals deutlich gesteigertem Vortrieb sowie in einem spürbaren Zugkraftgewinn über den gesamten Drehzahlbereich nieder. Auch die neuen R 1200 GS und die R 1200 GS Adventure profitieren von der optimierten Schaltkinematik mit optimiertem Kraft-Weg-Verlauf für präzise Schaltvorgänge und transparente Rückmeldung. Unverändert übernommen wurde auch der wartungsfreie Kardantrieb zum Hinterrad, der vor allem auf langen Touren und Fernreisen unangenehme und zeitraubende Wartungsarbeiten überflüssig macht.

Bewährtes Fahrwerk und leistungsstarke Bremsen mit Integral ABS.

Wie bereits ihre Vorgängerinnen bieten die neuen R 1200 GS und R 1200 GS Adventure eine nahezu perfekte Synthese aus Offroad- und Onroad-Eigenschaften. In bewährter Manier garantieren ein verwindungssteifes Fahrwerk, die Vorderradführung mit dem einzigartigen BMW Telelever sowie die Hinterradführung mit dem BMW Paralever auch mit dem leistungs- und drehmomentgesteigerten Antrieb erstklassige und sichere Fahreigenschaften. Extrem leistungsfähige Bremsen bürgen in Verbindung mit dem optionalen BMW Motorrad Integral ABS zudem für höchstmögliche Sicherheit selbst in kritischen Fahrsituationen. Beste Umweltverträglichkeit wird auch beim neuen Boxer-Motor durch modernste Abgasreinigung mit geregelterm Drei-Wege-Katalysator erzielt.

Enduro ESA als Sonderausstattung zur optimalen elektronischen Fahrwerksanpassung für jeden Einsatzzweck.

Konstruktiv auf die speziellen Belange einer Reiseenduro ausgelegt, ermöglicht auch bei der neuesten Auflage der R 1200 GS und R 1200 GS Adventure das als Sonderausstattung ab Werk lieferbare Enduro ESA auf einfache Weise per Knopfdruck die Anpassung des Fahrwerks an verschiedenste Betriebsbedingungen und Beladungszustände. Dabei unterscheidet die elektronische Fahrwerksanpassung Enduro ESA (Electronic Suspension Adjustment) zwischen Straßen- und Offroad-Modi, innerhalb derer dem Fahrer durch Wahl bestimmter Einstellungen für Federbasis und Dämpfung weitere Anpassungen an die spezifischen Erfordernisse ermöglicht werden.

Den besonderen Anforderungen einer Reiseenduro trägt das Enduro ESA dabei wie gewohnt mit der zusätzlichen elektrohydraulischen Verstellung der Federbasis am vorderen Federbein Rechnung. Diese gewährt im Offroad-Betrieb

eine deutlich erhöhte Durchschlagsicherheit, ohne jedoch im Straßenbetrieb die damit verbundenen Nachteile wie verringerten Negativfederweg oder größere Sitzhöhe mit sich zu bringen.

Optimale Ergonomie und noch praxisgerechtere Ausstattung.

Auch in Zukunft ermöglicht der hochwertige Lenker aus konifiziertem Aluminiumrohr in Verbindung mit zwei wie beim Sportmodell HP2 Enduro asymmetrisch montierten und um 180 Grad drehbaren Klemmböcken die Montage in zwei ergonomisch unterschiedlichen Positionen. Während die hintere Lenkerposition für den Betrieb auf der Straße und in weniger schwierigem Gelände oder aber für kleinere Fahrer beste ergonomische Voraussetzungen schafft, bietet die vordere Lenkerposition insbesondere dann Vorteile, wenn im Gelände im Stehen gefahren wird. Die für die R 1200 GS als Sonderzubehör erhältlichen Handprotektoren sind bei der R 1200 GS Adventure bereits serienmäßig ab Werk montiert. Im Rahmen der technischen Überarbeitung der erfolgreichen R 1200 GS Modelle erhielt die Instrumentenkombination ein neu gezeichnetes Ziffernblatt. Darüber hinaus kommen nun größer dimensionierte und damit griffigere Handschrauben zur gewünschten Einstellung des Windschilds zum Einsatz.

Sonderausstattungen und maßgeschneidertes Zubehör.

Als traditioneller Systemanbieter hat BMW Motorrad auch für die neuen R 1200 GS und R 1200 GS Adventure zahlreiche Sonderausstattungen und eine umfangreiche Palette an maßgeschneidertem Sonderzubehör zur weiteren Individualisierung entwickelt. Neu sind insbesondere die Zusatzscheinwerfer in LED-Technik. Sonderausstattungen werden direkt ab Werk geliefert, sie sind in den Fertigungsablauf im Berliner Werk integriert. Sonderzubehör montiert der BMW Motorradhändler.

Sonderausstattungen.

- Enduro ESA.
- BMW Motorrad Integral ABS (teilintegral, abschaltbar).
- RDC.
- ASC.
- Auspuffanlage verchromt.
- Heizbare Griffe.
- Handprotektoren (Adventure: Serie).

- Kofferhalter (Adventure: Kofferträger für Aluminium-Koffer).
- Kreuzspeichenräder (Adventure: Serie).
- Bordcomputer mit Ölstandswarner.
- Fahrersitzbank niedrig (R 1200 GS).
- Tieferlegung (R 1200 GS).
- Diebstahlwarnanlage mit Fernbedienung.
- LED-Blinker.
- Geländebereifung (Adventure).
- Endurogetriebe (kurzer 1. Gang) (Adventure).
- Zusatzscheinwerfer Halogen (Adventure).
- Leistungsreduzierung 98 PS.
- 91 ROZ.

Sonderzubehör.

Stauraumprogramm.

- Vario-Koffer (GS)/Aluminium-Koffer (Adventure).
- Kofferhalter (GS)/Kofferträger für Aluminium-Koffer (Adventure).*
- Vario-Topcase (GS)/Aluminium-Topcase (Adventure).
- Befestigungsteile Topcase anstatt Soziussitz (R 1200 GS).
- Topcase-Träger.
- Innentaschen für Vario- und Aluminium-Koffer sowie -Topcase.
- Rückenpolster für Vario- und Aluminium-Topcase.
- Tragegriff für Aluminiumkoffer.
- Wasserdichter Tankrucksack.

- Wasserdichter Tankrucksack, klein (R 1200 GS).
- Softbag 2 groß, 51 Liter.
- Softbag 2 klein, 19 Liter.

Design.

- Zylinderkopfhauben verchromt.
- Radabdeckung vorne, Carbon.
- Spritzschutz hinten, Carbon.
- HP Carbon Abdeckung für Motorgehäuse.
- Scheinwerferschutz (nur für Offroad-Einsatz).
- Abdeckkappe Telelever und Gabelbrücke.
- LED-Zusatzscheinwerfer.
- Halter für Zusatzscheinwerfer.
- LED-Blinkleuchten.*

Sound.

- Akrapović Sportschalldämpfer.

Ergonomie und Komfort.

- Windschild getönt.
- Breite Enduro-Fußrasten (Adventure: Serie).
- Verstellbarer Fußbremshebel (Adventure: Serie).
- Lenkerquerstrebe.
- Polster für Lenkerquerstrebe.
- Fahrersitzbank niedrig (820 mm) schwarz* oder grau (R 1200 GS).
- Fahrersitzbank grau (R 1200 GS).
- Zusatzsteckdose.

- Heizbare Griffe.*

Navigation und Kommunikation.

- BMW Motorrad Navigator IV.
- Halter für BMW Motorrad Navigator.
- Navigator-Tasche Function.

Sicherheit.

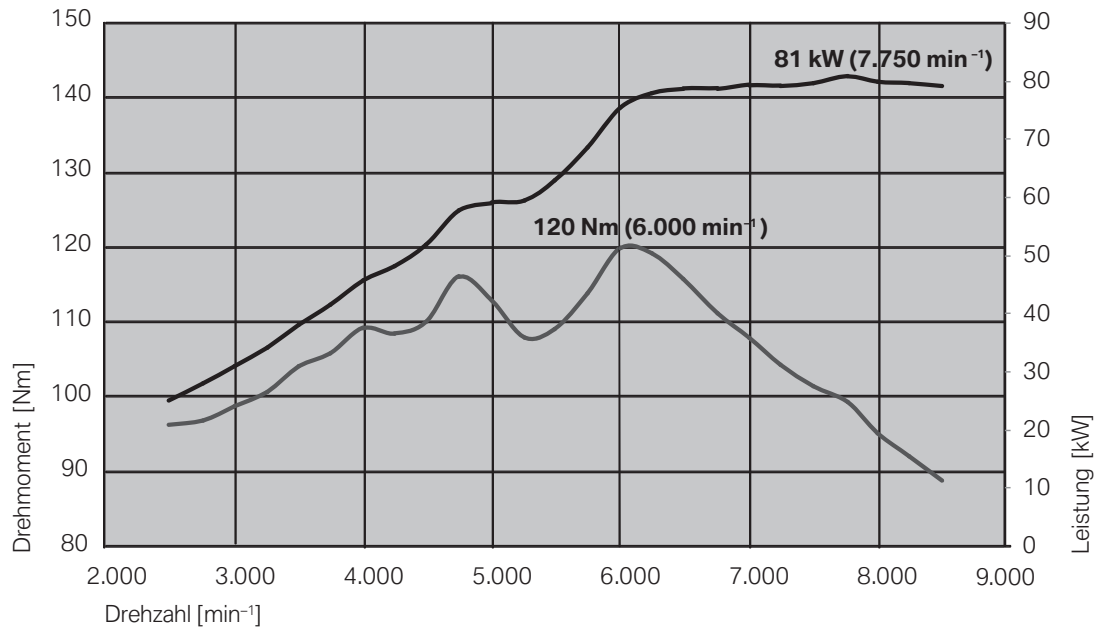
- Handschutz (Adventure: Serie).*
- Aufsatzspoiler groß für Handschutz.
- Aluminium-Zylinderkopfhaubenschutz (Adventure: Serie).
- Kunststoff-Zylinderkopfhaubenschutz.
- Motorschutzbügel (R 1200 GS).
- Enduro-Unterfahrschutz aus Aluminium.
- Rahmenschutz.
- Sicherheitsschraube für Öleinfüllstutzen.
- Diebstahlwarnanlage mit Fernbedienung.*

Wartung und Technik.

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

* Auch als Sonderausstattung ab Werk lieferbar.

2. Leistung und Drehmoment.



3. Technischen Daten.



		BMW R 1200 GS (81 kW)	BMW R 1200 GS Adventure (81 kW)
Motor			
Hubraum	cm ³	1.170	1.170
Bohrung/Hub	mm	101/73	101/73
Leistung	kW/PS	81/110	81/110
bei Drehzahl	min ⁻¹	7750	7750
Drehmoment	Nm	120	120
bei Drehzahl	min ⁻¹	6000	6000
Bauart		Boxer	Boxer
Zylinderzahl		2	2
Verdichtung/Kraftstoff		12/S 95-98 ROZ, Nennleistung bei 98 ROZ SA 91 ROZ	12/S 95-98 ROZ, Nennleistung bei 98 ROZ SA 91 ROZ
Ventil/Gassteuerung		DOHC	DOHC
Ventile pro Zylinder		4	4
Ø Ein-/Auslass	mm	39/33	39/33
Drosselklappendurchmesser	mm	50	50
Gemischaufbereitung		BMS-K+	BMS-K+
Abgasreinigung		Geregelter Dreibege-Katalysator	Geregelter Dreibege-Katalysator
Elektrische Anlage			
Lichtmaschine	W	720	720
Batterie	V/Ah	12/14 wartungsfrei	12/14 wartungsfrei
Scheinwerfer	W	H7	H7
Starter	kW	1,1	1,1
Kraftübertragung/Getriebe			
Kupplung		Einscheiben-Trockenkupplung Ø180mm	Einscheiben-Trockenkupplung Ø 180 mm
Getriebe		klauiengesclialtetes Seclisganggetriebe	klauiengesclialtetes Seclisganggetriebe
Primärübersetzung		1,737	1,737
Übersetzung Gangstufen I		2,375	2,375, SA: 2.600
II		1,696	1,696
III		1,296	1,296
IV		1,065	1,065
V		0,939	0,939
VI		0,848	0,848
Hinterradantrieb		Kardanwelle	Kardanwelle
Übersetzung		2,91	2,91
Fahrwerk			
Rahmenbauart		Stahl-Gitterrohrrahmen, Triebwerk mittragend	Stahl-Gitterrohrrahmen, Triebwerk mittragend
Radführung Vorderrad		BMW Telelever	BMW Telelever
Radführung Hinterrad		BMW Paralever	BMW Paralever
Gesamtfederweg vorn/hinten	mm	190/200	210/220
Nachlauf	mm	101	88,7
Radstand	mm	1507	1510
Lenkkopfwinkel	°	64,3	65,2
Bremsen	vorn	Doppelsclieibenbremse Ø 305 mm	Doppelsclieibenbremse Ø 305 mm
	hinten	Einsclieibenbremse Ø 265 mm	Einsclieibenbremse Ø 265 mm
		auf Wunsch BMW Motorrad Integral ABS (teilintegral, absclialtbar)	auf Wunsch BMW Motorrad Integral ABS (teilintegral, absclialtbar)
Räder		Gussrad	Kreuzsclieibenrad
	vorn	2,5 x 19	2,5 x 19
	hinten	4,0 x 17	4,0 x 17
Reifen	vorn	110/80 R 19	110/80 R 19
	hinten	150/70 R 17	150/70 R 17
Maße und Gewichte			
Gesamtlänge	mm	2 210	2 240
Gesamtbreite mit Spiegeln	mm	940	990
Lenkerbreite ohne Spiegel	mm	930	950
Sitzhöhe	mm	850/870	910/890
Trockengewicht	kg	203	223
DIN Leergewicht, fahrfertig	kg	229	256
Zul. Gesamtgewicht	kg	440	475
Tankinhalt	l	20	33
Fahrdaten			
Kraftstoffverbrauch	90 km/h l/100km	4,3	4,6
	120 km/h l/100km	5,5	6,1
Beschleunigung	0–100 km/h s	3,7	3,95
Höclstgeschwindigkeit	km/h	>200	>200

4. Die Farben.



Neue Oberflächen- und Farbgestaltung.

Die neuen R 1200 GS und R 1200 GS Adventure signalisieren ihre nochmals gesteigerte Dynamik auch durch neue Oberflächen und Farben.

In Verbindung mit der Fahrzeugfarbe Ostragrau metallic matt entsteht eine betont technische Variante der R 1200 GS. Saphirschwarz metallic verleiht der neuen R 1200 GS indes eine betont maskuline Erscheinung, während die beiden Uni-Lackierungen in edlem Alpinweiß und leuchtendem Magmarot die sportlichen Offroad-Ambitionen der neuen R 1200 GS unterstreichen.

Bei der R 1200 GS Adventure betont Rauchgrau metallic den urwüchsigen, maskulinen Charakter, während Leuchtgelb metallic die sportlichen Offroad-Talente hervorhebt. Vor allem die zweite Farbvariante erzeugt einen spannenden Kontrast zur schwarz-olivgrau gehaltenen Sitzbank.

Die neuen Drosselklappenstutzen sind in der Farbe Schwarz ausgeführt.