

# Die neue BMW R 1200 R. Die neue BMW R 1200 R Classic. Inhaltsverzeichnis.



|   |    |
|---|----|
| <b>1. Gesamtkonzept.</b> .....                | 2  |
| <b>2. Technik und Design.</b> .....           | 6  |
| <b>3. Ausstattungsprogramm.</b> .....         | 11 |
| <b>4. Farben.</b> .....                       | 15 |
| <b>5. Motorleistung und Drehmoment.</b> ..... | 16 |
| <b>6. Technische Daten.</b> .....             | 17 |



# 1. Gesamtkonzept.

## **BMW R 1200 R und BMW R 1200 R Classic – die neuen dynamischen Roadster von BMW Motorrad.**

Mit der neuen BMW R 1200 R und R 1200 R Classic setzt BMW Motorrad seine lange Tradition im Roadster-Bau fort und präsentiert die überarbeiteten Nachfolgemodelle der erfolgreichen R 1200 R. Beide verbinden sportlich-modernes beziehungsweise betont klassisches Motorrad-Design mit nochmals deutlich gesteigerter Wertigkeit und Fahrdynamik für noch mehr Fahrspaß.

Für deutlich mehr Temperament sorgt der neue, spürbar durchzugskräftigere Boxer-Antrieb. Lieferte bereits das Boxer-Triebwerk des Vorgängermodells souveränen Vortrieb unter allen Bedingungen, so vermögen die neuen BMW R 1200 R Modelle hier nochmals nachzulegen. Ihr neuer, von der BMW HP2 Sport abgeleiteter Boxermotor mit 1 170 cm<sup>3</sup> und DOHC-Ventiltrieb entspricht den Triebwerken, wie sie bereits bei BMW R 1200 GS sowie BMW R 1200 RT zum Einsatz kommen.

Dank modernster Technik in Verbindung mit zwei unterschiedlichen Designkonzepten setzen die neuen BMW Roadster noch mehr als bisher eigenständige Akzente im Markt.

Während die BMW R 1200 R in der Basisversion mit neuen Leichtmetall-Gussrädern den sportiven Allround-Charakter betont, setzt die R 1200 R Classic hier mit Drahtspeichenrädern bewusst auf edle Nostalgie.

Diese Abgrenzung der beiden neuen Roadster-Modelle führt sich auch bei der Lackierung sowie weiteren Ausstattungsdetails fort. So nimmt die R 1200 R Classic Anleihen bei klassischen Roadstern durch ihre Lackierung in Saphirschwarz metallic in Verbindung mit einem Mittelstreifen in Alpinweiß uni, der sich über Tank und Vorderradkotflügel zieht.

In der Basisversion stehen für die R 1200 R mit Rauchgrau metallic matt, Lightgrey metallic und Red apple metallic hingegen drei Farbvarianten zur Wahl, die das Roadster-Thema dynamisch, elegant und modern interpretieren.

Diese drei Farbvarianten betonen in der Kombination mit Rädern und Antriebsstrang in Nürburgsilber die sportlich-dynamische Seite des Roadsters. Im Gegensatz dazu setzt die R 1200 R Classic bewusst auf einen edlen Kontrast und betont Bauteile wie Längslenker, Antriebsstrang, Zylinderkopfhauben, Rahmen und Gabel in Silber. Ihrem klassisch-edlen Anspruch tragen weiterhin eine komplett verchromte Auspuffanlage sowie Spiegel in Chrom-Optik Rechnung, während die Basisversion mit Endschalldämpfer in gebürstetem Edelstahl sowie schwarz gefärbten Rückspiegeln sportive Zeichen setzt.

So verschieden sich R 1200 R und R 1200 R Classic in optischer Hinsicht präsentieren, so geeint treten sie auf, wenn es um ihre Technik geht.

So bietet der bewährte, zweiteilige Haupt-/Heckrahmen, der in Gewicht sparender Fachwerkbauweise aus Stahlrohr mit dem Motor als tragendem Element ausgelegt ist, maximale Steifigkeit und Festigkeit. Bei der Vorderradführung vertraut die neue BMW R 1200 R auf den BMW Telelever in Verbindung mit einer neuen, gebauten Gabel. Diese prägt die Frontansicht der neuen R 1200 R durch ihre hochwertige, technische Anmutung sowie die vergrößerten Standrohrdurchmesser (vorher 35 mm, neu 41 mm) maßgeblich. Die Hinterradführung übernimmt die bewährte Einarmschwinge mit BMW Paralever.

Sowohl R 1200 R als auch R 1200 R Classic können optional mit der elektronischen Fahrwerkseinstellung ESA ausgerüstet werden. Hierbei können am Hinterrad die Federbasis und die Zug- und Druckstufe der Dämpfung, am Vorderrad die Zugstufendämpfung variiert werden – ein System, das sich im Straßenbetrieb sowie unter Komfortaspekten als optimale Lösung etabliert hat.

Höchsten Sicherheitsstandard bietet die bewährte Bremsanlage, die sich als Sonderausstattung ab Werk mit dem BMW Motorrad Integral ABS in der teilintegralen Version sowie mit der automatischen Stabilitätskontrolle ASC kombinieren lässt.

Als traditioneller Systemanbieter hat BMW Motorrad auch für die neue R 1200 R und R 1200 R Classic zahlreiche Sonderausstattungen sowie eine umfangreiche Palette an maßgeschneidertem Sonderzubehör zur weiteren Individualisierung entwickelt.

## **Die wesentlichen Merkmale der neuen BMW R 1200 R und BMW R 1200 R Classic im Überblick:**

- Deutliche Differenzierung zwischen R 1200 R und R 1200 R Classic durch charaktertypische Farbkonzepte und Ausstattungsmerkmale.
- Neuer, dynamischer Antrieb mit nun zwei obenliegenden Nockenwellen pro Zylinder.
- Steigerung des maximalen Drehmoments auf 119 Nm bei 6 000 min<sup>-1</sup> sowie der Nennleistung auf 81 kW (110 PS) bei 7 750 min<sup>-1</sup>.
- Steigerung der Maximaldrehzahl von 8 000 auf nun 8 500 min<sup>-1</sup> für ein noch breiteres nutzbares Drehzahlband.
- Spürbar verbesserte Durchzugswerte für noch mehr Roadster-Genuss auf Landstraßen.
- Spontaneres Ansprechverhalten bei optimierter Dosierbarkeit und deutlich verbessertem Lastwechselverhalten.
- Zylinderkopfauben nun mit zwei anstatt bisher vier Befestigungsschrauben und neuer, dynamischer Formgebung.
- Kürzerer, sportlicher Endschalldämpfer in Edelstahl gebürstet (R 1200 R) beziehungsweise Edelstahl verchromt (R 1200 R Classic).
- Elektronisch gesteuerte Abgasklappe für souveränen, kraftvollen Klang.
- Leichtmetall-Gussräder (R 1200 R).
- Drahtspeichenräder mit Leichtmetall-Flachschulterfelgen (R 1200 R Classic).
- Elektronisch einstellbares Fahrwerk ESA (Electronic Suspension Adjustment) (Sonderausstattung ab Werk).

- BMW Motorrad Integral ABS in Teilintegralversion (Sonderausstattung ab Werk).
- Automatische Stabilitätskontrolle ASC (Sonderausstattung ab Werk).
- Neu gestaltetes Cockpit mit zwei analogen Rundinstrumenten.
- Neue Hydraulikbehälter in Rauchglas-Optik.
- Umfangreiches Programm an Sonderausstattungen und maßgeschneidertem Zubehör auf bekannt hohem BMW Niveau.

## 2. Technik und Design.



### **Die neue R 1200 R und R 1200 R Classic – sportlich-modern oder betont klassisch.**

Gesteigerte Wertigkeit, Attraktivität und Dynamik zeichnen die beiden neuen BMW Motorrad Roadster aus, wenngleich mit unterschiedlichen Charakteren. Betonen Farbkonzept und Ausstattung der R 1200 R in der Basisversion deren Anspruch an ein modernes, sportlich-dynamisches Naked Bike, zielt die R 1200 R Classic mit ihrer Auslegung ganz auf die Fans edler, klassisch anmutender Roadster.

So unterschiedlich sich beide in ihrem optischen Auftritt auch präsentieren, so setzen sie in puncto Technik doch auf eine gemeinsame technische Basis.

### **Neuer, spürbar durchzugkräftigerer Boxer-Antrieb für noch dynamischeren Roadster-Genuss.**

Galt die R 1200 R bereits bisher als Inbegriff für klassisch-dynamischen Motorradgenuss insbesondere auf der Landstraße, so bietet die jüngste Auflage des BMW Roadsters gerade auf diesem Terrain nochmals mehr Fahrdynamik.

Der bereits aus den BMW Motorrad Modellen R 1200 GS und R 1200 RT bekannte neue DOHC Boxer-Motor bietet gegenüber dem Vorgängermodell eine Steigerung des maximalen Drehmoments von 115 auf nun 119 Nm (bei unverändert  $6\,000\text{ min}^{-1}$ ) und damit noch mehr Durchzugskraft. Gleichzeitig gelang eine signifikante Steigerung des Drehmoments im gerade auf kurvenreichen Landstraßen wichtigen unteren und mittleren Drehzahlbereich bei betont homogenem Drehmomentverlauf. Hinzu kommt dank einer um  $500\text{ min}^{-1}$  auf nun  $8\,500\text{ min}^{-1}$  gesteigerten Maximaldrehzahl ein noch breiteres nutzbares Drehzahlband. Die Spitzenleistung beträgt nun 81 kW (110 PS) bei  $7\,750\text{ min}^{-1}$  (vorher 80 kW (109 PS) bei  $7\,500\text{ min}^{-1}$ ).

Die Ventilsteuerung erfolgt über zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen (DOHC) pro Zylinder. Die Ventilbetätigung übernehmen sehr leichte und damit drehzahlfeste Schleppebel. Durch die radiale Anordnung

der vier Ventile konnte eine sehr kompakte Gestaltung des Brennraums erzielt werden.

Die horizontale Anordnung der Nockenwellen in Fahrtrichtung bedingt beim neuen Boxer-Triebwerk zwei technische Besonderheiten: Jede der Nockenwellen steuert ein Ein- und ein Auslassventil. Aufgrund der radialen Ventilanordnung sind die Nocken konisch geschliffen. 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.

Beibehalten wurde das bisherige Verhältnis zwischen Bohrung und Hub von 101 zu 73 Millimetern und damit der Hubraum von 1 170 cm<sup>3</sup>. Ebenfalls übernommen wurden Kurbelwelle und Pleuel sowie deren Lagerung, während die beiden Kolben aus Aluminiumguss zur Anpassung an die geänderten Brennraumverhältnisse neu gestaltet wurden.

Die überarbeitete Sauganlage verfügt gegenüber dem Vorgängermodell über Drosselklappenstutzen mit 50 anstatt bisher 47 Millimetern Durchlassweite. Zudem weist das neue Triebwerk auch neu gestaltete Ansaugluftschornchel sowie ein Luftfilterelement mit höherem Durchsatz auf. Für stabile thermische Verhältnisse selbst unter extremen Einsatzbedingungen sorgt ein neu entwickelter Ölkühler. Im Sinne noch besserer Anströmung und eines dynamischeren Erscheinungsbildes wurde die Ölkühler-Maske neu gestaltet.

Dem Wunsch nach einem besonders sonoren und gleichzeitig gesetzeskonformen Boxer-Sound entsprechen die neuen BMW R 1200 R Modelle durch eine über einen elektrischen Stellmotor sowie Öffnungs- und Schließerzüge angesteuerte Abgasklappe. Ein optisches Highlight stellt der neue, um 60 Millimeter kürzere, Roadster-typisch kompakte Endschalldämpfer dar.

Die Kraftübertragung leistet weiterhin das bewährte und bereits zum Modelljahr 2008 konstruktiv überarbeitete Sechsganggetriebe mit vergrößerten Lagerdurchmessern und verändertem Wellenabstand. Technisch unverändert, jedoch mit einer neuen hochwertigen Oberflächenbeschichtung versehen, wurde der wartungsfreie Kardanantrieb zum Hinterrad übernommen.

## **Souveräne Fahrwerkstechnik für sportlich-dynamischen Landstraßen-Genuss.**

Die neuen BMW R 1200 R Modelle weisen wie bereits der Vorgänger die bewährte, zweiteilige Rahmenkonstruktion auf, die den Motor als tragendes Element integriert. Dabei wurden Lenkkopfwinkel und Nachlauf im Hinblick auf Handling und Laufstabilität gezielt auf die fahrdynamischen Belange eines Roadsters abgestimmt. Die hintere, gewichtsoptimierte Gitterrohrkonstruktion des Rahmens trägt zum leichten Erscheinungsbild des Heckbereichs bei.

Als Radaufhängungen kommen die von anderen Boxer-Modellen bekannten Telelever- und Paralever-Konstruktionen zum Einsatz. Sie leisten einen wichtigen Beitrag zum stabilen Fahrverhalten und zum agilen Handling des Roadsters. Bei den neuen R 1200 R Modellen kommen komplett neu konstruierte, gebaute Gabeln mit erhöhtem Standrohrdurchmesser (vorher 35 mm, jetzt 41 mm) für noch höhere Stabilität der Frontpartie zum Einsatz. Die überdrehte und anschließend eloxierte Oberfläche der Gleitrohre verleiht eine besonders hochwertige, technische und Roadster-typische Anmutung.

Auf kurvenreichen Strecken beweist die R 1200 R einerseits hohe Agilität, andererseits erfüllt sie zugleich jene Ansprüche, die ein sportlicher Tourenfahrer in Sachen Komfort an seine Maschine stellt. Wer häufig mit unterschiedlicher Zuladung unterwegs ist, wird zudem die optional erhältliche elektronische Fahrwerkseinstellung ESA (Electronic Suspension Adjustment) schätzen lernen. Hierbei können am Hinterrad die Federbasis und die Zug- und Druckstufe der Dämpfung, am Vorderrad die Zugstufendämpfung variiert werden – ein System, das sich im Straßenbetrieb sowie unter Komfortaspekten als optimale Lösung etabliert hat.

Während die Basisversion der neuen BMW R 1200 R über sportlich gestylte Leichtmetall-Gussräder verfügt, geht die R 1200 R Classic hier andere, sehr viel klassischere Wege. In traditioneller Roadster-Manier verfügt sie über hochwertige Drahtspeichenräder in Verbindung mit Leichtmetall-Flachschulter-Felgen und gegossenen Aluminium-Radnaben sowie Schlauchbereifung.

### **BMW Motorrad Integral ABS (teilintegral) als Option.**

Höchsten Sicherheitsstandard bietet die bewährte Bremsanlage. Die Bremsscheiben vorne weisen einen Durchmesser von 320 Millimetern auf, während der Durchmesser der hinteren Bremsscheibe 265 Millimeter beträgt.



Maximale und vom Fahrer beherrschbare Verzögerungen bei geringen Bedienkräften ermöglicht das optional erhältliche BMW Motorrad Integral ABS in der teilintegralen Version, das dem Fahrer ein Höchstmaß an zusätzlicher Sicherheit insbesondere bei Not- und Gefahrenbremsungen gewährt.

### **Neues Cockpit in konsequentem Roadster-Design.**

Die neuen BMW Roadster verfügen über einen komplett überarbeiteten Fahrerarbeitsplatz mit sehr wertiger und Roadster-typischer Anmutung. In klassischer Manier informieren nun nebeneinander angeordnete und bei Nachtfahrten in Orange beleuchtete Rundinstrumente übersichtlich und auf einen Blick über Geschwindigkeit und Drehzahl. Ein Display stellt zusätzlich weitere Daten wie den gerade eingelegten Gang oder die Uhrzeit bereit. Auf Wunsch kann die Funktionalität der Instrumentenkombi um einen Bordcomputer erweitert werden, der weitere Informationen wie z. B. Reichweite, Durchschnittsverbrauch oder Außentemperatur liefert.

Der bisherige Stahlrohrlenker wurde durch einen konifzierten Aluminium-Lenker ersetzt. In Verbindung mit einer neu gestalteten Gabelbrücke sowie Hydraulikbehältern in Rauchglasoptik lässt er die neuen R 1200 R Modelle auch in diesem Bereich deutlich hochwertiger und Roadster-typischer wirken. Während bei der Basisversion der R 1200 R schwarz gehaltene Rückspiegel aus Kunststoff das dynamische Design unterstreichen, betonen an der R 1200 R Classic verchromte Exemplare die Verwandtschaft zu den klassisch-historischen Vorbildern.

### **Optimierte Ausstattung für noch mehr Roadster-Genuss.**

Beide R 1200 R Modelle verfügen nun serienmäßig über einen Hauptständer. Gesteigerten Komfort, insbesondere auch für den Beifahrer, bietet die neue komfortable Sitzbank. Optional bietet BMW Motorrad im Rahmen der Sonderausstattung beziehungsweise des Sonderzubehörs Sitzbänke mit sportlicherem Zuschnitt und veränderten Sitzhöhen an (siehe Kapitel 3 „Ausstattungsprogramm“).

Im Serien-Trim sind die neuen BMW Roadster mit Blinkleuchten mit weißen Gläsern ausgestattet. Optional sind im Rahmen der Sonderausstattung beziehungsweise des Sonderzubehörs Blinker in LED-Technik für ein noch sportlicheres Erscheinungsbild verfügbar.

Dem Wunsch nach einem besonders sonoren und gleichzeitig gesetzeskonformen Boxer-Sound entsprechen die neuen BMW R 1200 R Modelle durch eine über einen elektrischen Stellmotor sowie Öffnungs- und Schließerzüge angesteuerte Abgasklappe.

Ein optisches Highlight stellt der neue, um 60 Millimeter kürzere, Roadstertypisch kompakte Endschalldämpfer dar. Dem sportlich-modernen Anspruch der Basisversion trägt die Oberflächengestaltung in gebürstetem Edelstahl Rechnung, während die klassisch-edle R 1200 R Classic hier auf hoch glänzenden Chrom setzt. Gemeinsam sind beiden Modellen die Auspuffkrümmer in verchromtem Edelstahl.

Weitere Details der umfangreichen Überarbeitung der Boxer-Roadster stellen die Blende über dem klassischen Rundscheinwerfer sowie das neue Heck mit optimierten Soziushaltegriffen dar.

## 3. **Ausstattungsprogramm.**



### **Sonderausstattung und Sonderzubehör – Perfekte Individualisierung von BMW Motorrad.**

Ihren Anspruch an einen agilen, fahrdynamischen Roadster mit hoher Alltags- und Tourentauglichkeit erfüllen sowohl R 1200 R als auch R 1200 R Classic mit ihrer faszinierenden Mischung aus Dynamik, Komfort und Roadster-typischem Design bereits serienmäßig nahezu perfekt. Darüber hinaus hält BMW Motorrad ein gewohnt umfangreiches Programm an Sonderausstattungen und Sonderzubehör zur weiteren Individualisierung der beiden neuen BMW Roadster Modelle bereit.

Sonderausstattungen werden direkt ab Werk geliefert und sind in den Fertigungsablauf integriert. Sonderzubehör montiert der BMW Motorradhändler. Damit kann das Motorrad auch nachträglich ausgerüstet werden.

### **Sonderausstattung.**

\* Auch als Sonderzubehör nachrüstbar.

- BMW Motorrad Integral ABS (teilintegral).
- Elektronische Fahrwerkseinstellung ESA.
- Automatische Stabilitätskontrolle ASC.\*
- Reifendruck Control RDC (R 1200 R Basisversion).
- Bordcomputer.
- Heizgriffe.\*
- LED-Blinker weiß.\*
- Windschild Sport.\*

- Diebstahlwarnanlage DWA.\*
- Sitzbank niedrig (Sitzhöhe 770 mm).\*
- Sitzbank Sport (Sitzhöhe 800 mm).\*
- Komfortsitzbank hoch (Sitzhöhe 830 mm).\*
- Tieferlegung (Sitzhöhe 750 mm).
- Endschalldämpfer verchromt (R 1200 R Basisversion).
- Kofferhalter groß inkl. Gepäckbrücke.\*
- Kofferhalter klein.\*

### **Sonderzubehör.**

\*\* Auch als Sonderausstattung ab Werk verfügbar.

### **Stauraumprogramm.**

- Systemkoffer.
- Innentasche für Systemkoffer.
- Kofferhalter groß inkl. Gepäckbrücke.\*\*
- Kofferhalter klein.\*\*
- Topcase klein, wasserdicht, 28 l.
- Innentasche für Topcase klein.
- Rückenpolster für Topcase klein.
- Tankrucksack wasserdicht.
- Tanktasche Universal.

- Softbag 2 klein.
- Softbag 2 groß.
- Gepäckrolle 2.

### **Ergonomie und Komfort.**

- Sitzbank extra niedrig (Sitzhöhe 760 mm).
- Sitzbank niedrig (Sitzhöhe 770 mm).\*\*
- Sitzbank Sport (Sitzhöhe 800 mm).\*\*
- Sitzbank hoch (Sitzhöhe 830 mm).
- Komfortsitzbank hoch (Sitzhöhe 830 mm).\*\*
- Windschild Sport klar.\*\*
- Windschild Sport getönt.
- Windschild hoch.

### **Sicherheit.**

- Diebstahlwarnanlage DWA.\*\*
- Automatische Stabilitätskontrolle ASC.\*\*

### **Technik.**

- Heizgriffe.\*\*
- LED-Blinker.\*\*
- LED-Heckleuchte.
- Akrapovic Sportschalldämpfer.

- BMW Motorrad Navigator IV.
- Halter für BMW Motorrad Navigator IV.
- Motorschutzbügel.
- Zylinderkopfhaubenschutz Aluminium.
- Zylinderkopfhaubenschutz Kunststoff.
- Zylinderkopfhauben verchromt.
- Bordwerkzeug-Servicesatz.
- Paddock Stand.
- Adapter für Paddock Stand.
- Zusatzsteckdose hinten.

**Design.**

- Zylinderkopfhauben verchromt.
- Custom-Spiegel verchromt.
- Abdeckkappe Telelever.
- Speichenräder.

## 4. Farben.



### **Farbkonzepte, die den Charakter betonen.**

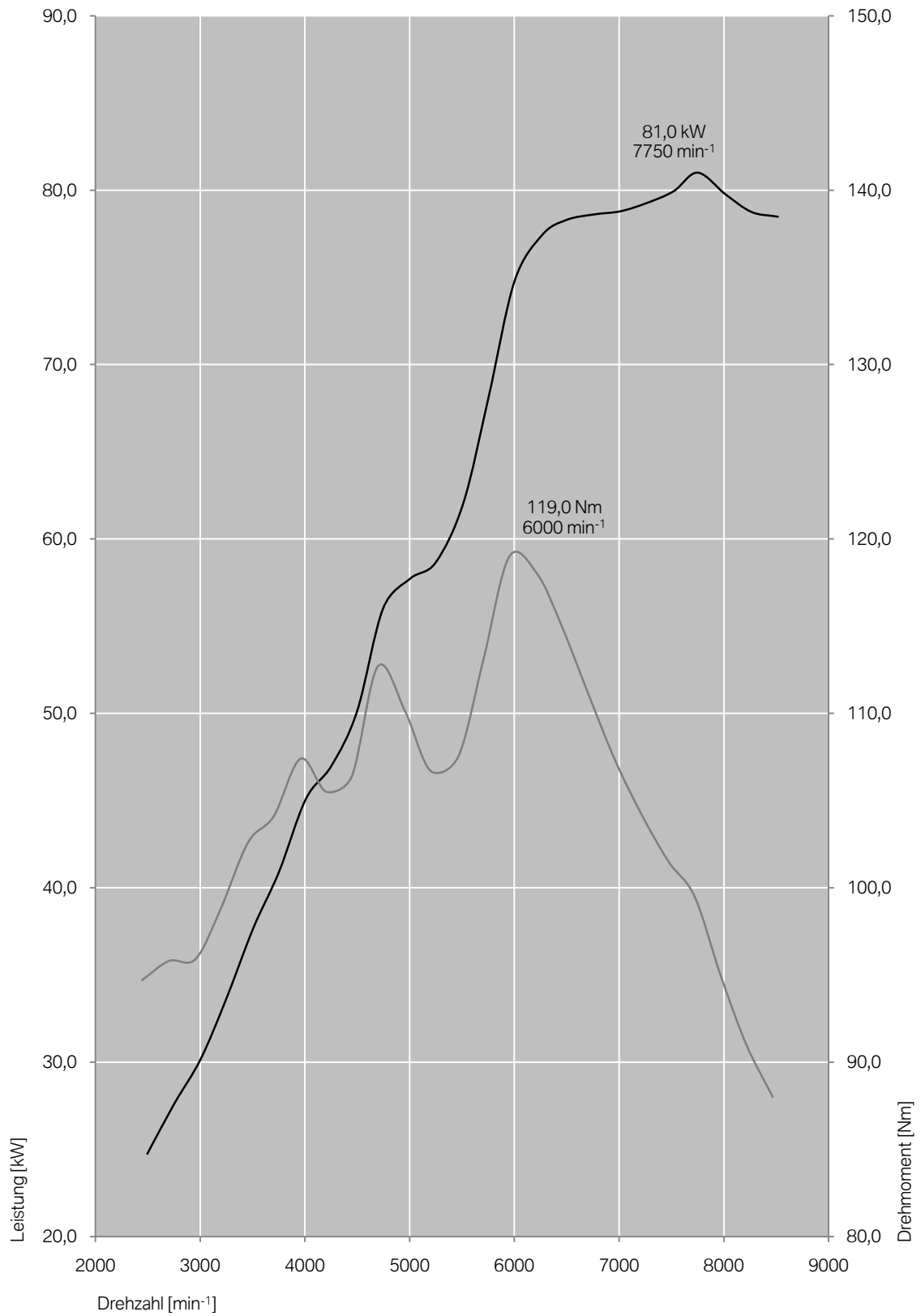
Die Basisversion der R 1200 R und die R 1200 R Classic heben sich bereits durch Ausstattungsmerkmale wie die Leichtmetall-Guss- beziehungsweise Drahtspeichenräder oder die in gebürstetem respektive verchromtem Edelstahl gehaltenen Endschalldämpfer stark voneinander ab. Verstärkt werden diese beiden unterschiedlichen Charaktere jeweils von den verschiedenen Farbkonzepten, die einmal den sportlich-dynamischen Allround-Anspruch der neuen R 1200 R betonen und andererseits deren klassisch-edles Roadster-Profil schärfen.

Dieser bewussten Abgrenzung der beiden neuen Roadster-Modelle trägt die R 1200 R Classic durch ihre besonders aufwändige Lackierung Rechnung. In Saphirschwarz metallic in Verbindung mit einem Mittelstreifen in Alpinweiß uni, der sich dynamisch über Tank und Vorderradkotflügel spannt, betont sie ganz die traditionellen Roadster-Gene.

Dagegen interpretiert die Basisversion der R 1200 R mit den drei zur Verfügung stehenden Farbvarianten Rauchgrau metallic matt, Lightgrey metallic und Red apple metallic das Roadster-Thema auf dynamische, elegante und moderne Weise zugleich. Im Zusammenspiel mit in Nürburgsilber gehaltenen Rädern und Antriebsstrang hebt die Basisversion R 1200 R ihre sportlich-dynamische Roadster-Seite hervor. Mit dem Endschalldämpfer in gebürstetem Edelstahl sowie schwarz gefärbten Rückspiegeln setzt sie weitere sportive Zeichen.

Im Gegensatz dazu stehen bei der R 1200 R Classic silberfarbige Bauteile wie Längslenker, Antriebsstrang, Zylinderkopfhauben, Rahmen und Gabel im starken Kontrast zu den Karosserieteilen. Dies unterstreicht die klassisch-edle Anmutung, welche durch die komplett verchromte Auspuffanlage sowie Spiegel in Chrom-Optik noch verstärkt wird.

## 5. Motorleistung und Drehmoment.





## 6. Technische Daten.



| <b>BMW R 1200 R, BMW R 1200 R Classic</b> |                   |   |
|---|-------------------|---|
| <b>Motor</b>                              |                   |   |
| Hubraum                                   | cm <sup>3</sup>   | 1170  |
| Bohrung/Hub                               | mm                | 101/73  |
| Leistung                                  | kW/PS             | 81/110  |
| bei Drehzahl                              | min <sup>-1</sup> | 7750  |
| Drehmoment                                | Nm                | 119   |
| bei Drehzahl                              | min <sup>-1</sup> | 6000  |
| Bauart                                    |                   | Boxer   |
| Zylinderzahl                              |                   | 2   |
| Verdichtung/Kraftstoff                    |                   | 12,0:1 Benzin Bleifrei (95-98 ROZ)                |
| Ventilsteuerung                           |                   | DOHC, Schleppebel                                 |
| Ventile pro Zylinder                      |                   | 4   |
| Ø Ein-/Auslass                            | mm                | 39/33   |
| Drosselklappendurchmesser                 | mm                | 50  |
| Gemischaubereitung                        |                   | BMS-K+  |
| <b>Elektrische Anlage</b>                 |                   |   |
| Lichtmaschine                             | W                 | 720   |
| Batterie                                  | V/Ah              | 12/14   |
| Scheinwerfer                              |                   | Abblendlicht: H11<br>Fernlicht: H11               |
| Starter                                   | kW                | 1,2   |
| <b>Kraftübertragung Getriebe</b>          |                   |   |
| Kupplung                                  |                   | Einscheiben-Trockenkupplung, hydraulisch betätigt |
| Getriebe                                  |                   | Klauengeschaltetes Sechsganggetriebe              |
| 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                               |                   | 2,75  |
| <b>Fahrwerk</b>                           |                   |   |
| Rahmenbauart                              |                   | Stahl-Gitterrohrrahmen                            |
| Radführung Vorderrad                      |                   | BMW Telelever                                     |
| Radführung Hinterrad                      |                   | BMW Paralever                                     |
| Federweg vorn/hinten                      | mm                | 120/140   |
| Nachlauf                                  | mm                | 119,1   |
| Radstand                                  | mm                | 1495  |
| Lenkkopfwinkel                            | °                 | 62,9  |

|         |        |  |
|---------|--------|--|
| Bremsen | vorn   | Doppelscheibenbremse,<br>Ø 320 mm, radiale 4-Kolben-Festsättel |
|         | hinten | Einscheibenbremse,<br>Ø 265 mm, 2-Kolben-Schwimmsättel         |
| ABS     |        | BMW Motorrad Integral ABS<br>(teilintegral, Sonderausstattung) |
| Räder   |        | R 1200 R: Gussräder<br>R 1200 R Classic: Drahtspeichenräder    |
|         | vorn   | 3,50 x 17"   |
|         | hinten | 5,50 x 17"   |
| Reifen  | vorn   | 120/70 ZR 17   |
|         | hinten | 180/55 ZR 17   |

#### Maße und Gewichte

|                                   |    |  |
|-----------------------------------|----|--|
| Gesamtlänge                       | mm | 2145   |
| Gesamtbreite mit/ohne Spiegel     | mm | 906/845  |
| Sitzhöhe (ohne Fahrer)            | mm | 800 (Serie)<br>800 (SA, SZ Sitzbank Sport)<br>830 (SA, SZ Sitzbank hoch Komfort)<br>830 (SZ Sitzbank hoch)<br>760 (SA, SZ Sitzbank niedrig)<br>750 (SA Tieferlegung) |
| Leergewicht, inkl. 90% Kraftstoff | kg | 223  |
| Zul. Gesamtgewicht                | kg | 450  |
| Tankinhalt                        | l  | 18   |

#### Fahrdaten

|                       |          |      |
|-----------------------|----------|------|
| Kraftstoffverbrauch   |          |      |
| 90 km/h               | l/100 km | 4,1  |
| 120 km/h              | l/100 km | 5,5  |
| Beschleunigung        |          |      |
| 0–100 km/h            | s        | 3,5  |
| Höchstgeschwindigkeit | km/h     | >200 |