

Herzstück der neuen R 1300 GS Adventure ist einmal mehr der legendäre Zweizylinder-Boxermotor. Die Neukonstruktion, wie sie bereits mit der R 1300 GS eingeführt wurde, baut dank eines unter dem Motor liegenden Getriebes und einer neuen Anordnung des Nockenwellenantriebs sehr viel kompakter als beim Vorgängermodell. Aus exakt 1 300 cm³ schöpft er 107 kW (145 PS) bei 7 750 min⁻¹ und entwickelt ein maximales Drehmoment von 149 Nm bei 6 500 min⁻¹. Damit ist er der mit Abstand leistungsstärkste bis dato in Serie produzierte BMW Boxermotor.

Im Zentrum des neuen Fahrwerks liegt der Blechschalen-Hauptrahmen aus Stahl, der neben einer deutlichen Bauraumoptimierung insbesondere auch höhere Steifigkeitswerte als das Vorgängermodell mitbringt. An die Stelle der bisherigen Stahlrohrkonstruktion tritt bei der neuen R 1300 GS Adventure nun ein Aluminium-Gitterrohr-Heckrahmen aus Aluminiumrohren und Schmiedeteilen. Für noch mehr Lenkpräzision und Fahrstabilität sorgen zudem die Vorderradführung EVO-Telelever mit Flexelement und die überarbeitete Hinterradführung EVO-Paralever.

Neues elektronisches Fahrwerk Dynamic Suspension Adjustment (DSA) mit dynamischer Anpassung von Dämpfung und Federrate sowie Beladungsausgleich serienmäßig.

Bereits das bisherige elektronische Fahrwerk Dynamic ESA Next Generation bot mit dynamischer Anpassung der Dämpfung sowie justierbarer Federbasis hinten ein hohes Maß an Fahrsicherheit und Fahrspaß auf unterschiedlichsten Terrains. Das neue elektronische Fahrwerk Dynamic Suspension Adjustment (DSA) geht jetzt noch einen Schritt weiter und kombiniert in Abhängigkeit vom gewählten Fahrmodus sowie von Fahrzustand und Fahrmanövern die dynamische Anpassung der Dämpfung vorne und hinten mit einer entsprechenden Anpassung der Federrate („Federsteifigkeit“). Für einen Beladungsausgleich sorgt die automatisierte Anpassung der Federbasis. Hierdurch gelang nochmals eine begeisternde Steigerung des Fahrerlebnisses auf allen Untergründen. Ganz gleich ob solo, zu zweit oder mit großem Gepäck – DSA erschließt nochmals mehr Fahrsicherheit, Performance und Komfort.

Adaptive Fahrzeughöhenregelung und Adaptive Fahrzeughöhenregelung Komfort mit Fahrzeugtieferlegung als Sonderausstattung ab Werk.

Bereits in der **Basisvariante** lässt die neue R 1300 GS Adventure keine Zweifel über ihre Bestimmung aufkommen. In Racingred uni gibt sie sich athletisch durchtrainiert und lockt zu engagierten Motorradabenteuern. Für treffliche Kontraste sorgen der in Silber gehaltene Tank, die schwarz-roten Sitze, ein schwarzer Lenker sowie schwarze Felgenbänder und rote Handschutzerweiterungen.

In der **Modellvariante Triple Black** präsentiert sich die neue R 1300 GS Adventure ganz von ihrer eleganten Seite. Akzente in perfekt abgestimmten Schwarztönen und der mit hochwertigem Tinted Clear Coat veredelte Aluminiumtank prägen diesen außergewöhnlichen Charakter. Schwarze Elemente wie der serienmäßige Motorschutzbügel mit silberfarbenen Einsätzen, Lenker und Felgenbänder stehen zusammen mit den grau eingefärbten Handschutzerweiterungen, den großen Kühlerblenden aus Aluminium sowie den Komfortsitzen in Schwarz/Grau mit Sitzheizung für die traditionellen Triple Black Farben. Eine Gepäckbrücke und das hohe Windschild mit den großen Windabweisern runden die Triple Black ab.

Die **Modellvariante GS Trophy** begeistert mit einer sportlichen Farbgebung. Die Lackflächen in Racingblue metallic werden von auffälligen Tapes in Lightwhite uni und Racingred uni ergänzt. Strukturpulverteile in Avusschwarz metallic matt bilden spannende Kontraste zu den Aluminiumteilen. Rot-schwarze Sitzbänke und rot eingefärbte Handschutzerweiterungen erzeugen zusammen mit dem Motorschutzbügel aus Edelstahl sowie den schwarzen Kreuzspeichenrädern ein attraktives Farbenspiel. Schwarze Gitter vor den Kühlern und den Zusatzscheinwerfern sorgen für wirksamen Schutz vor Steinschlag. Das kleinere Windschild Sport und die Sporthaltegriffe für den Sozius prägen den sportlichen Charakter der GS Trophy weiter aus. Große Kühlerblenden mit Verzurrösen und die Tankablagen aus Aluminium bilden zudem robuste Andockelemente.

In der **Modellvariante Option 719 Karakorum** präsentiert sich die R 1300 GS Adventure im exklusiven Farbton Aureliusgreen metallic matt. Die goldfarbene Linierung und das Frästeilepaket Shadow ergänzen den hochwertigen Auftritt genau so wie das "Opt. 719"-Badge auf dem Tankcover. Ein besonderer Blickfang sind golden eloxierte Bauteile wie Felgenbänder und Lenker. Der serienmäßige Motorschutzbügel ist schwarz beschichtet und die Handschutzerweiterungen sind grau eingefärbt. Außerdem

enthalten sind neben den kleinen Kühlerblenden aus Aluminium und dem Schutzgitter auf den Zusatzscheinwerfern auch die beiden Komfortsitze in Schwarz/Grau mit Sitzheizung, eine Gepäckbrücke und das kleine Windschild Sport.

Highlights der neuen BMW R 1300 GS Adventure:

- Der Automatisierte Schaltassistent (ASA) mit automatisierter Kupplungsbetätigung vereinfacht das Motorradfahren und bietet mit der über den Fahrmodus charakterisierten Schaltautomatik ein begeisterndes Fahrerlebnis.
- Gegenüber dem Vorgängermodell komplett neu konstruierter Boxermotor mit unten liegendem Getriebe und BMW ShiftCam Technologie zur Variierung der Ventilsteuerzeiten und des Ventilhubes auf der Einlassseite.
- Leistungsstärkster BMW Boxermotor aller Zeiten.
- Kraftvoller Antritt über das gesamte Drehzahlband, vorbildliche Verbrauch- und Emissionswerte sowie Laufruhe und Laufkultur.
- Leistung und Drehmoment: 107 kW (145 PS) bei 7 750 min⁻¹ und 149 Nm bei 6 500 min⁻¹.
- Klopfsensorik für optimierte Reisetauglichkeit.
- Gegenüber dem Vorgängermodell komplett neu konstruiertes Fahrwerk mit Blechschalen-Hauptrahmen und Aluminium-Gitterrohr-Heckrahmen. Noch mehr Lenkpräzision und Fahrstabilität durch neuen EVO-Telelever mit Flexelement und überarbeitete Hinterradführung EVO-Paralever.
- BMW Motorrad Vollintegral ABS Pro serienmäßig.
- Vier Fahrmodi serienmäßig.
- Motorschleppmomentregelung (MSR), dynamischer Bremssassistent (DBC) und Berganfahrhilfe (HSC) serienmäßig.
- Fahrmodi Pro mit zusätzlichen Fahrmodi als Sonderausstattung ab Werk.
- Dynamische Traktionskontrolle (DTC) serienmäßig.
- Elektronisches Fahrwerk Dynamic Suspension Adjustment (DSA) mit dynamischer Anpassung von Dämpfung und Federrate sowie Beladungsausgleich serienmäßig.

Verbrauchsoptimierung und Laufkultur gestaltet wurde, ist die Vollastnocke leistungsoptimiert ausgelegt.

Die Einlassnocken für linkes und rechtes Einlassventil der Teillastnocke unterscheiden sich in Hub und Winkellage. Diese Phasenverschiebung bewirkt ein zeitversetztes und unterschiedlich weites Öffnen der beiden Einlassventile. Der Effekt dieser Phasenverschiebung äußert sich in einem Drall und damit einer stärkeren Verwirbelung des in den Brennraum einströmenden Kraftstoff-Luft-Gemischs. Damit profitiert die neue BMW R 1300 GS Adventure von einer noch effektiveren Verbrennung und Kraftstoffausnutzung.

Leichtbau-Abgasanlage aus Edelstahl für optimale Leistungscharakteristik und geringes Gewicht.

Die komplett aus Edelstahl gefertigte Abgasanlage der neuen R 1300 GS Adventure arbeitet nach dem 2-in-1-Prinzip und ist auf die optimale Leistungs- und Drehmomentdarstellung in Verbindung mit der BMW ShiftCam Technologie sowie auf sehr geringes Gewicht ausgelegt. Die Abgasanlage ermöglicht einen sehr homogenen Leistungs- und Drehmomentverlauf und damit bestmögliche Fahrbarkeit und Performance auf der Landstraße, im Offroad-Einsatz und auf ausgedehnten Touren. Die Abgasreinigung übernimmt ein mittels Lambdasonde geregelter Katalysator. Damit erfüllt die neue R 1300 GS Adventure nicht nur die geltenden Abgasnormen, sondern ist auch für zukünftige Anforderungen gerüstet.

Vier Fahrmodi serienmäßig. Zusätzlicher serienmäßiger Fahrmodus „Enduro“ für ein gesteigertes Offroad-Fahrerlebnis.

Zur Anpassung an die individuellen Fahrerwünsche bietet die neue R 1300 GS Adventure bereits serienmäßig vier Fahrmodi. Mit den beiden Fahrmodi „Rain“ und „Road“ können die Fahreigenschaften den meisten Fahrbahnbedingungen angepasst werden. Mit dem Fahrmodus „Eco“ wird es zudem möglich, die innovative BMW ShiftCam Technologie primär dahingehend zu nutzen, dass sich die maximale Reichweite mit einer Tankfüllung erzielen lässt. In diesem Fahrmodus wird der Fahrer mit weicher Gaskennlinie und moderater Drehmomentbegrenzung dazu animiert, möglichst verbrauchsgünstig zu fahren. Zur optischen Unterstützung der

Stempeln) entstehen können, sicher vermeiden. In diesen Fällen öffnet MSR die Drosselklappen blitzschnell so weit, dass das Schleppmoment egalisiert wird und sich das Motorrad stabilisiert.

Dabei ist das Regelverhalten abhängig vom Fahrmodus: In den Fahrmodi „Eco“, „Rain“ und „Road“ sorgt MSR für maximale Fahrstabilität, in den Fahrmodi „Dynamic“ und „Dynamic Pro“ lässt die Regelung hingegen etwas mehr Schlupf zu. Im Modus „Enduro“ wird das Motorschleppmoment jedoch nur minimal reduziert, damit das vorhandene Schlupfmoment zur Verbesserung der Traktion genutzt werden kann.

Automatisierter Schaltassistent (ASA) für vollautomatisierte Kupplungsbetätigung mit manuellem oder automatisiertem Schalten für noch mehr Motorrad erlebnis als Sonderausstattung ab Werk.

Mit dem neuartigen Automatisierten Schaltassistenten (ASA) bietet BMW Motorrad eine innovative technische Lösung, um das Motorradfahren einfacher und komfortabler zu gestalten. Ganz nach dem Motto „simplify your ride“ tritt das Fahrerlebnis durch die Automatisierung der Kupplungsbetätigung und der Getriebeschaltung noch stärker in den Vordergrund, ohne dass auf die emotional wichtige Dynamik des Schaltvorgangs verzichtet werden muss.

Der Automatisierte Schaltassistent besticht mit einem cleveren funktionalen Aufbau, indem über zwei elektromechanische Aktuatoren das Kuppeln und das Schalten des Sechsganggetriebes automatisiert werden, was den wesentlichen Unterschied zu einem konventionellen Schaltassistenten darstellt. Ein Handhebel zur manuellen Kupplungsbetätigung entfällt. Anfahren, anhalten und rangieren werden mit dem Automatisierten Schaltassistenten zur leichtesten Übung.

Darüber hinaus gewinnt das eigentliche Fahren mit dem Automatisierten Schaltassistenten durch zügige, drehzahl- und lastgerechte Schaltabläufe und den daraus resultierenden präzisen Gangwechseln an Bedeutung. Der Fahrer wird entlastet, was zu noch mehr Freude am Motorradfahren führt. Zudem schafft der Automatisierte Schaltassistent eine noch direktere Verbindung zum

druckvollen Boxermotor, da mit der präzisen Kupplungsbetätigung die Fahrfreude über Gasgriff und den einstellbaren Schalthebel noch leichter zu kontrollieren ist.

Im Schaltmodus „M“ können die Gangwechsel wie bisher mit dem Fußschalthebel ausgeführt werden, womit der Fahrer die Entscheidung über den von ihm gewünschten Schaltzeitpunkt behält.

Im Schaltmodus „D“ spielt der Automatisierte Schaltassistent seine ganzen Fähigkeiten aus. Die Schaltpunkte werden hier automatisch über die Motorsteuerung gewählt. Sowohl in Modus „M“ als auch „D“ profitiert der Fahrer von perfekt ausgeführten Gangwechseln mit einer sanften Zugkraftunterbrechung. Ergebnis ist eine effiziente Beschleunigung des Motorrades und gesteigerte Fahrstabilität. So wird beim Hochschalten beispielsweise der beim klassischen Schaltgetriebe mit manueller Kupplung entstehende Schaltruck und damit das Risiko eines Helmkontakts von Fahrer und Beifahrer weitestgehend unterbunden. Auch im Schaltmodus „D“ können die Schaltvorgänge jederzeit auch manuell ausgeführt werden.

Auch das Herunterschalten folgt dem Grundsatz, den Schaltvorgang möglichst harmonisch auszuführen und wenig Unruhe ins Fahrwerk einzuleiten. Für ein perfektes Schaltverhalten in der jeweiligen Fahrsituation sind den verschiedenen Fahrmodi spezifische Charakteristika der automatisierten Schaltfunktion zugeordnet. In Kombination mit der adaptiven Geschwindigkeitsregelung oder der Frontkollisionswarnung wird durch die Vernetzung der Funktionen außerdem die Zukunft des Motorradfahrens erlebbar.

In schwierigen Fahrsituationen wird viel Konzentration für die Betätigung des Kupplungshebels und des Gasdrehgriffs aufgewendet. Auch wenn man mit Gepäck und vielleicht zu zweit auf Reisen unterwegs ist, sind Ressourcen für die Betätigung von Kupplung und Schaltung belegt. Mit dem Automatisierten Schaltassistenten behält der Fahrer in jeder Fahrsituation die Kontrolle über den Vortrieb und bekommt mehr Freiraum. Die Fahrt wird entspannter und kann intensiver erlebt werden – für mehr Freude am Fahren.

Der kräftige Boxermotor ermöglicht durch die automatisierte Kupplungsbetätigung beispielsweise an Steigungen ein fast schon spielerisches Anfahren, was sich auch im Gelände oder auf schwierigen Untergründen mit einer besseren Fahrzeugbeherrschung auszahlt.

Hat man sich für den automatisierten Schaltmodus „D“ entschieden, gewinnt Fahrfreude nochmals eine andere Bedeutung. Optimal gewählte Gangwechsel erzeugen ein neues Fahrgefühl mit einem intensiveren Fahrerlebnis. Dem individuellen Wunsch nach Vortrieb ist automatisch immer der richtige Gang zugeordnet, was dem Fahrmodus entsprechend zu einem harmonischen und ausgesprochen flüssigen Fahrverhalten führt.

Elektromechanische Aktuatoren für Kupplung und Schaltung in Verbindung mit ausgeklügelter elektronischer Steuerung.

Der Automatisierte Schaltassistent ist die logische und technische Weiterentwicklung des BMW Motorrad Schaltassistenten Pro. Zwei elektronisch geregelte elektromechanische Aktuatoren betätigen die Kupplung sowie die Schaltung und ermöglichen damit einfaches Anfahren sowie automatisierte Schaltvorgänge. Der Schaltwunsch des Fahrers wird über einen Schalthebelsensor, der vom konventionellen Fußschalthebel betätigt wird, an die Steuerung übermittelt. Zusätzliche Sensoren ermitteln die Drehzahl der Getriebeeingangswelle sowie der Kupplungsposition.

Diese Werte werden an das eng mit der Motorsteuerung vernetzte TCU-Steuergerät (Transmission Control Unit) zur Modellierung und Regelung der Kupplung, der Regelung der Schaltungsaktuierung sowie der Zustandssteuerung übermittelt.

Die Kupplung wird über einen elektromechanischen Aktuator in Kombination mit einem Hydrauliksystem mit direkter hydraulischer Verbindung zwischen Kupplungsgeber- und Nehmerzylinder betätigt. Der Aktuator regelt den erforderlichen Kupplungsschlupf, betätigt die Kupplung bei Schaltvorgängen und öffnet sie beim Anhalten.

Im manuellen Schaltmodus „M“ kann der Fahrer in gewohnter Weise den Schalthebel in die gewünschte Richtung betätigen.

Solo-Auslegung die Fussrastenausleger für den Sozius demontiert oder drei verschiedene Versionen von Soziushaltegriffen montiert werden.

Das Beste aus zwei Welten: Vorderradführung EVO Telelever mit Flexelement und neue Hinterradführung EVO Paralever für noch mehr Lenkpräzision und Fahrstabilität.

Auch bei der neuen R 1300 GS Adventure gehorcht die Vorderradführung nach wie vor dem vor mehr als 30 Jahren bei BMW Motorrad eingeführten Telelever-Prinzip – jedoch in innovativer, neu konstruierter Form, die das Beste aus zwei Welten vereint.

Bei sportlichen BMW Motorrädern wie der R 1200 S oder der HP2 Sport ist die obere Gabelbrücke direkt an die Standrohre geklemmt und über ein in der Gabelbrücke gelagertes Kugelgelenk am Rahmen befestigt. Dies erzeugt eine sehr steife Verbindung von Gabelholmen und Gabelbrücke und die beim Telelever systemimmanente Kippbewegung der oberen Gabelbrücke ist durch die kurzen Lenker kaum wahrnehmbar. Bei Fahrzeugen wie den BMW GS Modellen mit Boxermotor mit langen Federwegen und breiten sowie hohen Lenkern würde sich diese Kippbewegung allerdings nachteilig bemerkbar machen. Daher ist die obere Gabelbrücke hier über ein Rillenkugellager starr aber drehbar mit dem Rahmen verschraubt. Die schwenkbare Verbindung zu den Gabelholmen erfolgt über eine flexible Lagerung mit Tonnenlagern. Diese Kippentkoppelung befreit den an der Gabelbrücke geklemmten Lenker von der Kippbewegung und sorgt für eine von der Federung unbeeinflusste Lenkerbewegung. Im Vergleich zu der starren Verschraubung bei den sportlichen Modellen müssen bei dieser Konstruktion jedoch geringere Steifigkeiten in Kauf genommen werden.

Mit dem Evo Telelever vereint BMW Motorrad jetzt die Stärken der beiden bisher verwendeten Telelever-Varianten. Fest geklemmt an die Standrohre – wie bisher bei der sportlichen Auslegung – beinhaltet die obere Gabelkonstruktion ein System für die Entkopplung des Lenkers, welches eine störende Kippbewegung verhindert und nur Lenkkräfte überträgt. Dabei ist der Rohrlenker in einer Lenkerbrücke über zwei Schalen geklemmt. Die Verbindung von der Lenkerbrücke zur oberen Gabelbrücke ist das Kernelement der Konstruktion, ein auffällig inszeniertes Edelstahlblech, das sogenannte Flexelement. Durch seine Flexibilität und geometrische

Auslegung können die Kippbewegung ausgeglichen und gleichzeitig Lenkkräfte übertragen werden. Die eigentliche obere Gabelbrücke ist schwenk- und drehbar über ein Radial-Gelenklager mit einem stabilen Lenkschaftrohr verbunden, das oben über ein Zylinderrollenlager und unten über ein Rillenkugellager im Hauptrahmen geführt ist. Mit dieser ausgefeilten Konstruktion wird eine deutlich höhere Steifigkeit erzeugt, was sich in einer spürbar gesteigerten Fahrstabilität der neuen R 1300 GS Adventure niederschlägt. Die gleichzeitige Einführung einer zusätzlichen Rollenlagerung des Kugelgelenkes in der unteren Gabelbrücke sorgt durch die geringere Lagerreibung zudem für eine begeisternde Lenkpräzision. Auch die Erhöhung des Durchmessers der um ca. 50 g leichteren Steckachse um 5 mm auf jetzt 25 mm erhöht nochmals die Steifigkeit der Vorderradführung.

Auch die Hinterradführung der neuen R 1300 GS Adventure ist gegenüber dem Vorgängermodell neu konzipiert. Kennzeichen des überarbeiteten Evo-Paralever ist eine deutlich steifere Anbindung über die mit der – für mehr Traktion - verlängerten Schwinge verbundene Lagerung im Rahmen und eine durchgehende Schwingenachse. Außerdem ist die Schwingenlagerung desachsiert zur Drehachse des Kardangelenks angeordnet. Ihrem Einsatzzweck als Abenteuer- und Expeditionsmotorrad entsprechend verfügt die neue R 1300 GS Adventure vorne wie hinten über 20 mm längere Federwege. Die Federwege betragen vorne 210 mm (R 1300 GS: 190 mm) und hinten 220 mm (R 1300 GS: 200 mm). Aufgrund der gegenüber der R 1300 GS längeren Federwege haben sich die Werte für Nachlauf und Radstand geändert. Der Nachlauf beträgt 118,8 mm (R 1300 GS: 112 mm) bei identischem Lenkkopfwinkel von 63,8 Grad und der Radstand beträgt 1.534 mm (R 1300 GS: 1.518 mm).

Neues elektronisches Fahrwerk Dynamic Suspension Adjustment (DSA) mit dynamischer Anpassung von Dämpfung und Federrate sowie Beladungsausgleich serienmäßig.

Bereits das bisherige elektronische Fahrwerk Dynamic ESA Next Generation bot mit dynamischer Anpassung der Dämpfung sowie justierbarer Federbasis hinten ein hohes Maß an Fahrsicherheit und Fahrspaß auf unterschiedlichsten Terrains. Das neue elektronische Fahrwerk Dynamic Suspension Adjustment (DSA) geht jetzt noch einen Schritt weiter und kombiniert in Abhängigkeit vom gewählten Fahrmodus sowie von Fahrzustand und Fahrmanövern die dynamische Anpassung der Dämpfung

Beim Anhalten wird im Sinne bestmöglicher Bodenerreichbarkeit sowie zum leichteren Rangieren eine niedrige Fahrzeughöhe eingeregelt, während im Fahrbetrieb die Serienfahrzeughöhe mit vollen Federwegen zur Verfügung steht. Im Gegensatz zu verschiedenen bisherigen Systemen dieser Art geschieht das Absenken beziehungsweise Anheben zügig und dabei für den Fahrer nahezu unmerklich und auch nur genau dann, wenn es Sinn macht. Die Hochstellzeit beträgt circa 3 s, das Absenken dauert etwa 1,5 s.

Das Aufbocken der R 1300 GS Adventure in abgesenktem Zustand erleichtert eine Komfort-Aufbockhilfe zusammen mit dem optionalen Hauptständer, der zum leichteren Aufbocken zusätzlich noch mit einem ausklappbaren und verlängerten Trittstück versehen ist. Zudem ist die Adaptive Fahrzeughöhenregelung individualisierbar und je nach persönlichen Erfordernissen kann der Fahrer zwischen automatischer Absenkung beziehungsweise permanenter Absenkung und der permanent hohen Einstellung wählen.

Für kleinere Fahrer beziehungsweise für besonders gute Erreichbarkeit und noch leichteres Handling kann die neue R 1300 GS Adventure zudem mit der Sonderausstattung **Fahrzeughöhenregelung Komfort** ausgestattet werden. Sie verfügt über sämtliche Merkmale und Funktionen der Fahrzeughöhenregelung, jedoch ergänzt um eine Fahrzeugtieferlegung um 20 mm. Damit reduziert sich die Sitzhöhe im Fahrbetrieb auf 850 mm und im Stillstand auf 820 mm. Insbesondere kleinere Fahrer profitieren von dieser Sonderausstattung ab Werk, die sich mittels weiterer Sonderausstattungen wie dem Komfortlenker und dem niedrigen, einstellbaren Komfortsitz weiter zielgerichtet ergänzen lässt.

Leistungsstarke Bremsanlage in Verbindung mit Vollintegral ABS Pro und Dynamic Brake Control (DBC) sowie neu entwickelte Kreuzspeichenräder serienmäßig. Enduro Schmiederäder als Sonderausstattung ab Werk.

Die neue R 1300 GS Adventure verfügt serienmäßig über eine Doppelscheibenbremse mit zwei radial montierten Vierkolbenfestssätteln vorne und eine Einzelscheibenbremse mit Zweikolbenschwimmsattel hinten in Verbindung mit dem BMW Motorrad Vollintegral ABS Pro. Hierbei werden über den Handbremshebel gleichzeitig die vordere und die hintere Bremse

4. Elektrik und Elektronik.



„Mit dem Riding Assistant mit Active Cruise Control, Frontkollisionswarnung, Spurwechselwarnung und der neuen Heckkollisionswarnung bieten wir bei der neuen R 1300 GS ein in diesem Segment bisher nicht gekanntes Sicherheitspaket.“

Reiner Fings, Produktmanager BMW R 1300 GS Adventure

Serienmäßig Voll-LED-Scheinwerfer in neuem Matrix-Design sowie Zusatzscheinwerfer. Modernste LED-Leuchteinheiten rundum mit in den Handschutz integrierten Blinkleuchten. Adaptives Kurvenlicht „Headlight Pro“ als Sonderausstattung ab Werk.



P90554779

BMW Motorrad gilt als der Vorreiter schlechthin, wenn es um die Sicherheit beim Motorradfahren und damit verknüpfte Innovationen geht. Entsprechend bietet die neue R 1300 GS Adventure serienmäßig einen sehr klein und gefällig gestalteten Voll-LED-Scheinwerfer mit unverwechselbarer Lichtikone. Die Leuchteinheit besteht aus einer LED-Einheit für Abblend- und Fernlicht sowie aus vier weiteren LED-Einheiten für das Tagfahr- beziehungsweise das Positionslicht. Außerdem ist die neue R 1300 GS Adventure mit zwei extra flach konstruierten Zusatzscheinwerfern in

LED-Technologie ausgestattet, die sich harmonisch und geschützt in die Karosserie einfügen. Diese Kombination leuchtet die Fahrbahn mit einem unerreicht hellen, klaren Licht aus und sorgt zusätzlich für eine noch bessere Wahrnehmung im Verkehr. Modernste LED-Leuchteinheiten mit neu gestalteten LED-Blinkleuchten – vorne in den Handschutz integriert, hinten funktionsintegriert – runden das Beleuchtungskonzept der neuen R 1300 GS Adventure ab.

Mit der Sonderausstattung „Headlight Pro“ leuchtet das Licht des Matrix LED-Scheinwerfers abhängig von der Schräglage in die Kurve hinein. Auf diese Weise werden Kurven nahezu voll ausgeleuchtet, weil sich das Licht dort befindet, wohin sich das Motorrad bewegt. Durch die Kurvenlichtfunktion bleibt der Horizont des Lichtes relativ konstant und wird ohne Verzug der jeweiligen Schräglage angepasst. Durch die dynamische Anpassung des Leuchtkegels, auch mit Unterstützung der Tagfahrlichtelemente, entsteht eine besonders breite und homogene Ausleuchtung der Fahrbahn.

Riding Assistant mit Active Cruise Control (ACC), Frontkollisionswarnung (Front Collision Warning FCW), Spurwechselwarnung (SWW) und – jetzt neu – Heckkollisionswarnung (RECW) für noch mehr Sicherheit und Komfort beim Motorradfahren als Sonderausstattung ab Werk.

Bereits serienmäßig verfügt die neue R 1300 GS Adventure über die Temporegelung Dynamic Cruise Control (DCC) mit Bremsfunktion. Sehr viel mehr Funktionen bietet der Riding Assistant als Sonderausstattung ab Werk. Er besteht aus der Active Cruise Control (ACC), der Frontkollisionswarnung (Front Collision Warning FCW) sowie der Spurwechselwarnung (SWW) und der neuen Heckkollisionswarnung Rear End Collision Warning (RECW).

Die Active Cruise Control (ACC) ermöglicht maximalen Komfort und bestmögliche Sicherheit beim Motorradfahren: Mit der elektronischen Geschwindigkeitsregelung mit integrierter Abstandsregelung können die gewünschte Fahrgeschwindigkeit sowie der Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug eingestellt werden. Ein Radarsensor an der Front des Motorrads ermittelt über die Gierrate und die Fahrzeuggeschwindigkeit den Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug. Verkleinert sich dieser, reduziert das System das Tempo und stellt automatisch den gewünschten

- Ablagenetz Aluminium-Topcase.
- Rückenpolster für Aluminium-Topcase.
- Innentasche Aluminium-Topcase.
- Gepäckplatte.
- Tankrucksack Schwarz 12 l.
- Rahmentasche Schwarz 2 l.
- Kühlerblendentasche Schwarz 4 l.

Ergonomie & Komfort

- Spoiler Windschild.
- Windabweiser Schwarz links/rechts.
- Windabweiser getönt links/rechts.
- Windschild getönt.
- Windschild hoch getönt.
- Hauptständer.

Design.

- Hinterachsabdeckung.

Navigation & Kommunikation.

- ConnectedRide Navigator.
- ConnectedRide Smartphone Cradle.

Sicherheit.

- Öleinfüllschraube mit Sicherheitsverschluss Schwarz.
- Scheinwerferschutz.
- Schutz Winkelgetriebe hinten Schwarz.

Wartung und Technik.

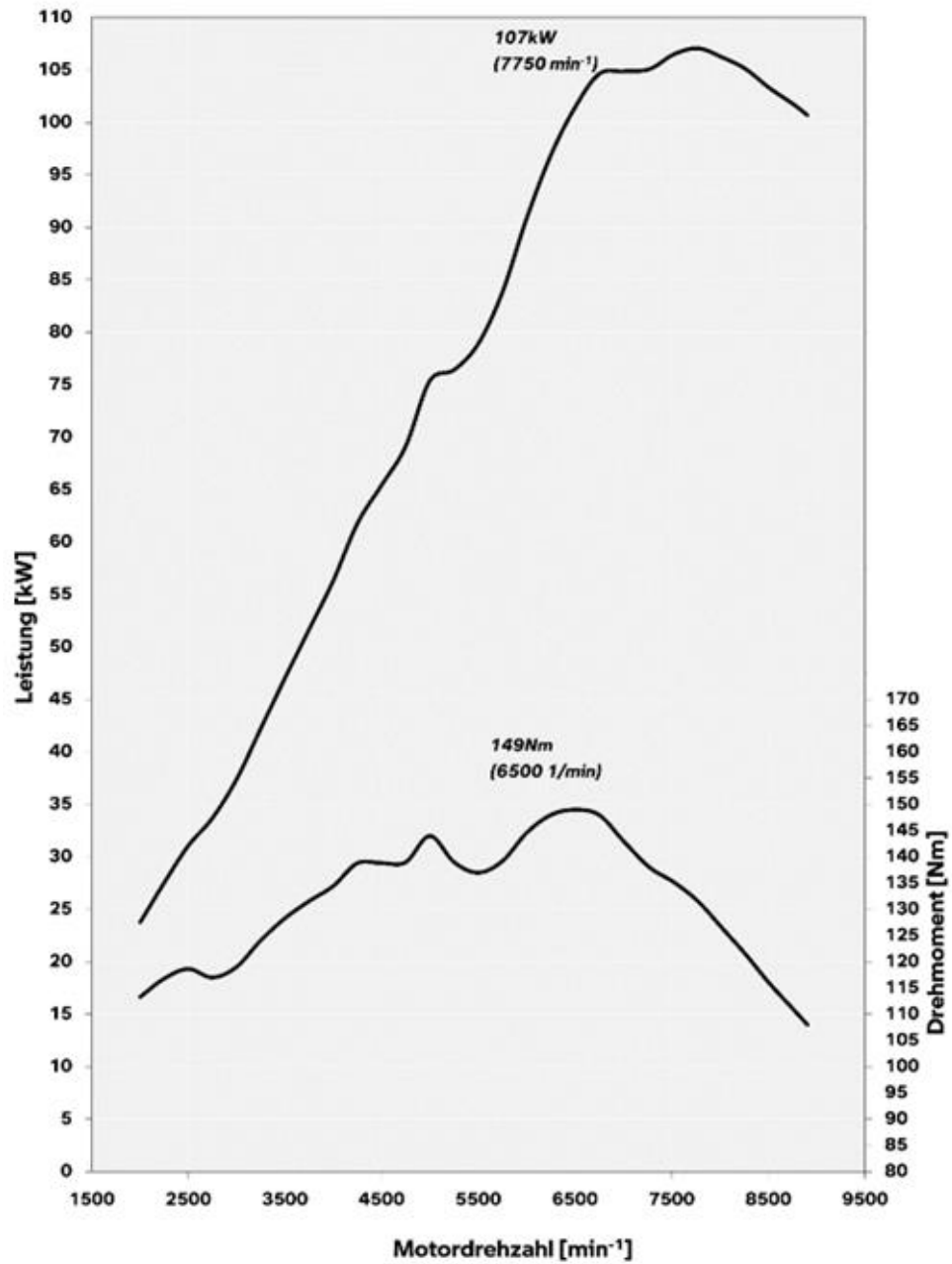
- Zusatzsteckdose.

Weitere innovative Zubehörprodukte sowie fahrzeugungebundenen Zubehör bietet das Original BMW Motorrad Zubehör Programm unter www.bmw-motorrad.de.

7. Motorleistung und Drehmoment.



BMW R 1300 GS Adventure



8. Technische Daten.



R 1300 GS Adventure		
Motor		
Hubraum	cm ³	1.300
Bohrung/Hub	mm	106,5 x 73
Leistung	kW/PS	107/145
Bei Drehzahl	min ⁻¹	7,750
Drehmoment	Nm	149
Bei Drehzahl	min ⁻¹	6,500
Bauart	Luft-/Flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor mit zwei obenliegenden, kettengetriebenen Nockenwellen, einer Ausgleichswelle und variabler Einlass-Nockenwellensteuerung BMW ShiftCam	
Verdichtung		13,3:1
Kraftstoff		Superbenzin bleifrei 95 ROZ
Ventile pro Zylinder		4
Ø Ein-/Auslass	mm	44/35,6
Ø Drosselklappe	mm	52
Motorsteuerung		BMS-O
Abgasreinigung		Geregelter Dreiwegekatalysator, Abgasnorm EU-5
Elektrische Anlage		
Generator	W	650
Batterie	V/Ah	12/14
Scheinwerfer		LED
Rückleuchte		Funktionsintegrierte LED-Brems-/Rückleuchten
Starter	W	900
Kraftübertragung		
Kupplung		Nasskupplung mit Anti-Hopping-Funktion, hydraulisch betätigt
Getriebe		klaugeschaltetes Sechsganggetriebe
Primärübersetzung		1,479
Übersetzung Gangstufen	I	2,438
	II	1,714
	III	1,296
	IV	1,059
	V	0,906
	VI	0,794
Sekundärtrieb		Kardan
Primärübersetzung		1,184
Sekundärübersetzung		2,909

R 1300 GS Adventure**Fahrwerk**

Rahmenbauart		Zweiteiliges Rahmenkonzept aus Haupt- und daran angeschraubtem Heckrahmen, Motor mittragend
Radführung Vorderrad		EVO-Telelever DSA-Zentralfederbein
Radführung Hinterrad		Aluminiumguss-Einarmschwinge mit BMW Motorrad EVO-Paralever, DSA
Federweg vorn/hinten	mm	210/220
Nachlauf	mm	118,8
Radstand	mm	1.534
Lenkkopfwinkel	°	63,8
Bremsen	vorne	Doppelscheibenbremse semi-schwimmend gelagerte Bremsscheiben, Ø 310 mm, Vier-Kolben-Radialbremssättel
	hinten	Einscheibenbremse, Ø 285 mm, Doppelkolben-Schwimmsattel
ABS		serienmäßig BMW Motorrad Vollintegral ABS Pro (schräglagenoptimiert)
Räder		Kreuzspeichenräder
	vorne	" 3,00 x 19"
	hinten	4,50 x 17"
Reifen	vorne	120/70 R 19
	hinten	170/60 R 17

Maße und Gewichte

Gesamtlänge	mm	2.280
Gesamtbreite mit Handschutz	mm	1.012
Sitzhöhe	mm	870/890
DIN-Leergewicht, fahrfertig	kg	269
Zul. Gesamtgewicht	kg	485
Tankinhalt	l	30

Fahrdaten

Kraftstoffverbrauch (WMTC)	l/100 km	4,9 (5,0 mit ASA)
CO ₂	g/km	113 (115 mit ASA)
Standgeräusch	dB(A)	88
Beschleunigung 0–100 km/h	s	3,4
Höchstgeschwindigkeit	km/h	>200