

La nueva BMW R 1300 GS.

Tabla de contenidos.



1. Concepto general. (Versión corta).....	2
2. Motor.....	9
3. Suspensión	15
4. Sistema eléctrico y electrónica.	21
5. Diseño, carrocería y concepto de color.....	26
6. Programa de equipamiento.....	30
7. Planta de BMW Group en Berlín.	34
8. Potencia y par motor.	36
9. Ficha técnica.....	37

1. Concepto general. Versión corta.



P90520793

"Con la nueva BMW R 1300 GS volveremos a sorprender a la competencia. La reducción de la complejidad y del peso del vehículo, combinada con un equipamiento centrado, permiten mostrar la esencia del bóxer GS de forma aún más impactante. Con un nuevo motor, un manejo sobresaliente y unas cualidades de conducción impresionantes, marcará el ritmo tanto dentro como fuera de la carretera."

Thilo Fuchs, responsable de Modelos Boxer refrigerados por agua.

La nueva BMW R 1300 GS: "Next level GS" con nuevo motor bóxer y nueva suspensión, con un peso significativamente reducido y una mayor competencia GS en todos los aspectos.

BMW Motorrad estableció el nuevo segmento de las enduro de turismo hace más de cuatro décadas con la R 80 G/S. Desde entonces, la BMW GS con motor bóxer ha sido la líder indiscutible de es competitivo sector. Para garantizar que esto siga siendo así en el futuro, BMW Motorrad ha optado por un diseño casi completamente nuevo para la nueva R 1300 GS, con un impresionante ahorro de peso de 12 kg en comparación con el modelo anterior.

La pieza central vuelve a ser el legendario motor bóxer de dos cilindros. Su nuevo diseño es más compacto que nunca gracias a una caja de cambios situada bajo el motor y a una nueva disposición del accionamiento del árbol de levas. De exactamente 1 300 cc entrega una potencia de 107 kW (145 CV) a 7 750 rpm, desarrollando un par máximo de 149 Nm a 6 500 rpm. Esto lo convierte, con diferencia, en el motor bóxer BMW más potente jamás fabricado en serie.

En el centro de la nueva suspensión se encuentra el bastidor principal de chapa de acero, que además de estar significativamente optimizado en términos de espacio de instalación también ofrece mayores niveles de rigidez que el modelo predecesor. En cuanto al bastidor trasero, la anterior estructura tubular de acero se ha sustituido por una estructura de chapa de acero de aluminio fundido a presión. La nueva guía de rueda delantera EVO Telelever con elemento flexible y la guía de rueda trasera EVO Paralever revisada también proporcionan una precisión de dirección y una estabilidad de marcha aún mayores.

El nuevo Ajuste Dinámico de la Suspensión (DSA) electrónico como equipamiento opcional de serie, con adaptación dinámica de la amortiguación y carga del muelle, y también compensación de la carga.

La anterior suspensión electrónica Dynamic ESA Next Generation proporcionaba un alto nivel de seguridad y diversión en la conducción en una amplia variedad de terrenos con su ajuste dinámico de la amortiguación y el apoyo ajustable del muelle en la parte trasera. La nueva suspensión de ajuste dinámico electrónico (DSA) va ahora un paso más allá, combinando el ajuste dinámico de la amortiguación delantera y trasera con el correspondiente ajuste de la dureza del muelle ("rigidez del muelle") - en función del modo de conducción seleccionado, las condiciones de conducción y las maniobras. El ajuste automático del muelle garantiza la compensación de la carga. Esto hace que la experiencia de conducción sea aún más emocionante en todas las superficies. Ya sea en solitario, en pareja o con equipaje voluminoso, el sistema DSA garantiza un nivel aún mayor de seguridad, rendimiento y confort en la conducción.

Control adaptativo de la altura del vehículo y suspensión deportiva como equipamiento opcional de fábrica.

Exclusivamente junto con la DSA como equipamiento opcional de fábrica, están disponibles otros dos equipamientos opcionales para la suspensión de la nueva R 1300 GS: el nuevo control

adaptativo de la altura del vehículo y la suspensión deportiva.

Con el control adaptativo de la altura del vehículo, la nueva R 1300 GS ofrece un ajuste totalmente automático de la altura del vehículo en función de las condiciones de uso, garantizando así el mayor confort posible sin tener que renunciar a la dinámica de conducción y a la libertad de movimiento.

Con 20 mm más de recorrido de muelle delante y detrás y una suspensión deportiva opcional de firmeza atlética especialmente desarrollada para la GS, los pilotos todoterreno están bien atendidos.

Cuatro modos de conducción de serie. Modo de conducción "Enduro" para una experiencia de conducción todoterreno mejorada.

Incluso en el acabado estándar, la nueva R 1300 GS dispone ahora de cuatro modos de conducción en lugar de tres para adaptarse a las preferencias individuales del piloto.

Los modos de conducción "Lluvia" y "Carretera" permiten adaptar las características de conducción a la mayoría de las condiciones de la carretera. Con el modo de conducción "Eco" es posible alcanzar la máxima autonomía con un solo depósito de combustible, mientras que el modo de conducción adicional "Enduro" permite una experiencia de conducción mejorada fuera de los caminos trillados con una configuración específica para uso todoterreno.

Faros Matrix LED de diseño innovador de serie, grupos ópticos LED de última generación en todo el contorno con intermitentes integrados en los protectores de las manos y Headlight Pro como equipamiento opcional de fábrica.

BMW Motorrad está considerada como la pionera por excelencia en lo que se refiere a la seguridad en el motociclismo y a las innovaciones relacionadas. Por ello, la nueva R 1300 GS ofrece de serie un nuevo faro Full LED muy pequeño con un novedoso y característico icono luminoso. Esto ilumina la carretera con una claridad hasta ahora inigualable, garantizando así una percepción aún mejor en el tráfico. La unidad luminosa consta de dos unidades LED para la luz de cruce y de carretera junto con cuatro unidades LED adicionales para la luz de conducción diurna y la luz lateral. Unidades de luces LED de última tecnología con intermitentes LED de nuevo diseño - integrados en los protectores de las manos en la parte delantera, integrados en la función en la parte trasera - completan el concepto de iluminación de la nueva R 1300 GS. Con el equipamiento opcional "Headlight Pro", el haz

del faro full LED de serie se desvía hacia la curva en función de la posición e inclinación. De este modo, la curva se ilumina casi por completo porque la luz se desplaza hacia donde se dirige la motocicleta.

Asistente de Conducción con Control de Crucero Activo (ACC), Aviso de Colisión Frontal (FCW) y Aviso de Cambio de Carril (SWW) para una conducción segura y cómoda en moto.

La nueva BMW R 1300 GS incorpora la nueva opción Asistente de Conducción, compuesta por los componentes Control de Crucero Activo (ACC), Aviso de Colisión Frontal (FCW) y Aviso de Cambio de Carril (SWW). El Control de Crucero Activo (ACC) con control de distancia integrado permite ajustar la velocidad de marcha deseada, así como la distancia con el vehículo que circula delante. La Alerta de Colisión Frontal (FCW) con intervención de los frenos está diseñada para evitar colisiones y ayudar a reducir la gravedad de los accidentes, mientras que la Alerta de Cambio de Carril supervisa los carriles a izquierda y derecha y puede ayudar a garantizar un cambio de carril seguro al tiempo que ayuda a utilizar el retrovisor.

La nueva R 1300 GS: el más alto nivel de experiencia touring y off-road en una atractiva variante básica junto con las variantes Triple Black, GS Trophy y Opción 719 Tramuntana.

La nueva R 1300 GS presenta un diseño completamente nuevo que se basa en el tradicional flyline de la GS y, al mismo tiempo, refleja una compacidad extrema y una importante reducción de peso. Con su rampa del depósito significativamente más plana, el flyline es en gran parte responsable del aspecto muy dinámico, ligero y accesible de la nueva R 1300 GS. Continuando con la cubierta central tapizada sobre el depósito de combustible de aluminio, el asiento confiere a la GS una silueta típicamente enduro.

Con un nuevo depósito de combustible de aluminio que tiene una rampa mucho más plana que en los modelos anteriores, la silueta es en gran parte responsable del aspecto dinámico, ligero y accesible de la nueva R 1300 GS. Aquí también se ha podido añadir un estilo muy deportivo y dinámico mediante la textura continua en la tapa central del depósito de combustible.

La variante básica de la nueva BMW R 1300 GS encarna a la perfección todas las características con las que el equipo de desarrollo de BMW Motorrad ha creado la leyenda GS: disposición compacta de los componentes, alta funcionalidad del equipamiento - y todo centrado en lo esencial. En acabado color

Lightwhite y en conjunción con sus líneas marcadamente trazadas y su aspecto limpio, la nueva R 1300 GS tiene una apariencia musculosa y encarna el tema bóxer GS con un estilo impecable.

TripleBlack es una variante del modelo bóxer GS que goza de gran popularidad desde hace muchos años. En este esquema de colores, la nueva BMW R 1300 GS tiene una actitud masculina combinada con superficies exclusivas.

El acabado básico Racingblue metalizado marca el tono de la variante de modelo GS Trophy. Con cintas e inscripciones rojas y blancas combinadas con un bastidor trasero revestido en blanco metalizado mate, la GS Trophy es sinónimo del más alto nivel de prestaciones y de conducción todoterreno deportiva.

La nueva R 1300 GS muestra su lado exclusivo y técnicamente sofisticado en la variante de modelo Opción 719 Tramuntana. Esta combina llantas de radios cruzados en dorado con un acabado de pintura de alta calidad en Aurelius Green metalizado y sofisticadas piezas de aluminio fresado.

Lo más destacado de la nueva BMW R 1300 GS:

- Motor bóxer de diseño completamente nuevo con caja de cambios montada en la parte inferior y tecnología BMW ShiftCam para variar la distribución y la carrera de las válvulas en el lado de admisión.
- El motor bóxer BMW más potente de la historia.
- Potente respuesta en toda la gama de revoluciones del motor, consumo de combustible ejemplar, niveles de emisiones, suavidad de marcha y refinamiento.
- Potencia y par: 107 kW (145 CV) a 7 750 rpm y 149 Nm a 6 500 rpm.
- Sistema de sensor de picado para optimizar la idoneidad de la marcha.
- Suspensión completamente rediseñada con bastidor principal de chapa metálica y bastidor trasero de aluminio fundido a presión. Precisión de dirección y estabilidad de marcha aún mayores gracias al nuevo Telelever EVO con elemento flexible y guía de rueda trasera EVO Paralever revisada.
- Reducción de peso de 12 kg respecto al modelo anterior.
- ABS Integral BMW Motorrad de serie.
- Cuatro modos de conducción de serie.
- Control del par de arrastre del motor (MSR), asistente

dinámico de frenada (DBC) y asistente de arranque (HSC) de serie.

- Modos de conducción Pro con modos de conducción adicionales como equipamiento opcional de fábrica.
- Control dinámico de tracción DTC de serie.
- El ajuste dinámico electrónico de la suspensión (DSA), como equipamiento opcional, funciona de fábrica, con ajuste dinámico de la amortiguación y el índice de elasticidad, y también compensación de la carga.
- Control adaptativo de la altura del vehículo y suspensión deportiva como equipamiento opcional de fábrica.
- Nuevo faro matrix LED de serie.
- Faro Pro con luz de giro adaptativa como equipamiento opcional de fábrica.
- Protectores de manos con intermitentes integrados de serie.
- Batería de iones de litio con Battery Guard (función de servicio a través de BMW Motorrad APP) de serie.
- Control de cruceo dinámico (DCC) con función de frenado de serie.
- Asistente de Conducción con Control de Cruceo Activo (ACC), Alerta de Colisión Frontal (FCW) y Alerta de cambio de carril (SWW) para una conducción segura y cómoda como equipamiento opcional.
- Compartimento de carga para smartphone con toma USB integrada y toma de corriente de a bordo adicional de 12 V de serie.
- Calefacción de asiento para el conductor y el acompañante para una mayor aptitud para el turismo como equipamiento opcional de fábrica.
- Elevador de manillar de hasta 30 mm como equipamiento opcional de fábrica.
- Amplia gama de variantes de altura de asiento como equipamiento opcional de fábrica.
- Conectividad: cuadro de instrumentos multifunción con Pantalla TFT a todo color de 6,5 pulgadas y numerosas funciones de serie.
- RDC, Keyless Ride, puños calefactables de serie.
- Llamada de Emergencia Inteligente como equipamiento opcional de fábrica.
- Atractiva variante básica junto con las variantes de

modelo Triple Black, GS Trophy y Opción 719
Tramuntana.

- Amplia gama de equipamiento opcional, Accesorios Originales BMW Motorrad.

Aumento del equipamiento de serie de la nueva BMW R 1300 GS en comparación con el modelo anterior:

- Puños calefactables.
- Conducción sin llave (dirección, encendido y bloqueo del depósito de combustible).
- RDC.
- MSR.
- BMW Motorrad ABS Integral Pro.
- Control de crucero DCC con función de freno.
- Batería de arranque LiO.
- Protectores de manos con intermitentes integrados.



P90520777

2. Motor.



"Con un notable aumento de potencia y par motor, combinado con un peso significativamente reducido y un diseño muy compacto, el motor bóxer de nuevo diseño es el propulsor perfecto para la nueva R 1300 GS y un auténtico hito en los 100 años de historia de BMW Motorrad."

Christof Lischka, Jefe de Desarrollo de BMW Motorrad.

Motor bóxer de nuevo desarrollo con cifras máximas de potencia y par, junto con una suavidad de marcha y eficiencia optimizadas.

BMW Motorrad ha rediseñado por completo el motor bóxer de dos cilindros para la nueva BMW R 1300 GS. El nuevo bóxer tiene una cilindrada exacta de 1 300 cc, mientras que la relación entre el diámetro y la carrera es de 106,5 a 73 mm (predecesor: 102,5 a 76 mm). Este aumento de cilindrada se debe a la ampliación del diámetro del cilindro y a un nuevo cigüeñal de carrera reducida. Tiene una potencia de 107 kW (145 CV) (predecesor: 100 kW (136 CV), todavía en 7 750 rpm, y desarrolla un par máximo de 149 Nm a 6 500 rpm (predecesor: 143 Nm a 6 250 rpm), lo que lo convierte, con diferencia, en el motor bóxer BMW de serie más potente hasta la fecha. Su régimen máximo es de 9 000 rpm.

Además de la potencia máxima significativamente mayor en comparación con el modelo predecesor, la nueva BMW R 1300 GS se beneficia en particular de un par motor aún más dominante, que es notablemente más alto que en el modelo predecesor en toda la gama de revoluciones del motor, especialmente en la gama dinámicamente relevante entre 3 600 y 7 800 rpm, donde un nivel de más de 130 Nm está constantemente disponible (ver diagrama). Esto hace que la nueva R 1300 GS sea más potente que nunca, combinando una enorme fuerza de arrastre con una impresionante potencia máxima. Y esto se aplica a la diversión de conducir tanto en solitario como con pasajero, para recorridos deportivos por carreteras sinuosas en el campo, y en etapas prolongadas de un viaje a una velocidad media alta.

También fue posible optimizar la eficiencia. A pesar de un aumento significativo de la potencia y el par, el consumo de combustible del nuevo BMW R 1300 GS es casi idéntica a la de su predecesora. El nuevo motor bóxer también marca la pauta en cuanto a suavidad de marcha, ofreciendo una respuesta aún más directa a las órdenes del acelerador gracias a la reducción de los ciclos de inversión de carga en la cadena cinemática. La alineación ideal de la combinación motor-chasis también garantiza una respuesta ejemplar a las vibraciones.

El motor bóxer de la nueva R 1300 GS sigue utilizando el sistema de refrigeración aire/líquido bien establecido, en el que el refrigerante fluye a través de los elementos del motor sometidos a un esfuerzo térmico particular, como las culatas y partes de los cilindros. Otras características que se mantienen son las culatas de flujo vertical, la admisión variable de aceite, la refrigeración eficaz de la base del pistón y el árbol de levas DOHC con levas ligeras. En el nuevo motor bóxer, los dos árboles de levas se accionan a cada lado del cilindro mediante una cadena de distribución que pasa por encima de ambos árboles de levas, cada uno desde un piñón de reducción. En el lado derecho, la transmisión se encuentra delante del cilindro, mientras que en el lado izquierdo el eje de la cadena de distribución está dispuesto detrás del cilindro. Además, el motor de la nueva BMW R 1300 GS incorpora el probado sistema de sensor de detonaciones para garantizar la máxima aptitud para viajar y la Sistema de gestión del motor BMS-O para una carburación altamente eficaz.

Con una potencia y un par considerablemente mayores, el nuevo motor comprime la mezcla de combustible y aire en una relación de 13,3:1 (predecesor: 12,5:1). El aumento de potencia y par con un alto rendimiento se debe a una distribución recalculada y a un mayor diámetro de las válvulas: ahora miden 44 en lugar de 40 mm en el lado de admisión y 35,6 en lugar de 34 mm en el lado de salida.

Nueva caja de cambios situada ahora debajo del motor para un conjunto aún más compacto con un peso reducido. Nueva transmisión del eje de la hélice y del eje trasero.

También en la nueva R 1300 GS, la caja de cambios de seis velocidades y el embrague están integrados en el cárter del motor. Sin embargo, la caja de cambios ya no se encuentra detrás del motor, sino debajo de él. Las ventajas particulares de esta nueva disposición residen en la reducción de la longitud total y en la

mejora del empaquetado y el equilibrio de peso, ya que fue posible hacer los ejes de transmisión significativamente más cortos. En comparación con la unidad de potencia de los modelos predecesores, era de 3,9 kg en el motor básico y de 6,5 kg en el conjunto de la cadena cinemática. Al mismo tiempo, una concentración aún mayor de la masa hacia el centro de gravedad general garantiza unas cualidades de manejo aún mejores. Como antes, la potencia se transmite a la caja de cambios de seis velocidades a través de un embrague húmedo con diez discos de forro y un mecanismo antirrebote autorreforzado.

La salida se realiza a través de dos engranajes rectos, uno de ellos con amortiguador de vibraciones integrado.

Para aumentar la precisión del cambio, la caja de cambios dispone ahora de un sensor transmisor de señales para el Shift Assistant Pro opcional basado en un nuevo concepto que implica un imán de torsión. Esto se refleja en una sensación mucho más directa al cambiar de marcha.

La transmisión del eje de la hélice y el eje trasero también se han diseñado de nuevo. El eje de la hélice tiene ahora juntas universales más grandes, un ángulo de desviación reducido también reduce la falta de uniformidad de la transmisión rotacional que es inherente a las juntas del eje de la hélice. La transmisión del eje trasero se ha rediseñado y ahora tiene un muñón de eje de rueda más largo para facilitar aún más el montaje y desmontaje de la rueda trasera.

Tecnología BMW ShiftCam para un rendimiento y una suavidad de marcha superiores, así como excelentes niveles de consumo y emisiones.

El motor bóxer de la nueva BMW R 1300 GS también está equipado con la exclusiva tecnología BMW ShiftCam para variar la distribución y la carrera de las válvulas en el lado de admisión. El corazón de esta tecnología es un árbol de levas de cambio de admisión de una sola sección que tiene una leva de carga parcial y otra de carga total para cada válvula a accionar, cada una con una geometría de leva diferente que se ha recalculado para la R 1300 GS. Mientras que la leva de carga parcial se ha configurado para garantizar un consumo de combustible y un refinamiento optimizados, la leva de plena carga está diseñada para optimizar el rendimiento.

Las levas de admisión de las válvulas de admisión izquierda y derecha de la leva de carga parcial difieren en carrera y posición angular. Este desfase significa que las dos válvulas de admisión se abren en grados diferentes y de forma escalonada en el tiempo. El efecto de esto es crear un remolino y, por lo tanto, una mayor agitación de la mezcla de combustible y aire que fluye hacia la cámara de combustión. Como resultado, el nuevo la BMW R 1300 GS se beneficia de una combustión y un aprovechamiento del combustible aún más eficaces.

Sistema de escape ligero de acero inoxidable para unas características de rendimiento óptimas y un peso reducido.

El sistema de escape de la nueva R 1300 GS, fabricado íntegramente en acero inoxidable, funciona según el principio 2 en 1: está diseñado para una potencia y un par óptimos en combinación con la tecnología BMW ShiftCam y para un peso muy reducido. Permite una curva de potencia y par muy homogénea, garantizando así la mejor manejabilidad y rendimiento posibles, ya sea en carretera, fuera de carretera o en recorridos prolongados. De la depuración de los gases de escape se encarga un catalizador de circuito cerrado controlado por un sensor de oxígeno. De esta manera, la nueva R 1300 GS no sólo cumple con las normas actuales de gases de escape, sino que también está excelentemente equipada para cumplir con los requisitos futuros.

Cuatro modos de conducción de serie. Enduro" adicional de serie para una experiencia de conducción todoterreno mejorada.

Incluso en el acabado estándar, la nueva R 1300 GS dispone ahora de cuatro modos de conducción en lugar de tres para adaptarse a las preferencias individuales del piloto.

Los modos de conducción "Rain" y "Road" permiten adaptar las características de conducción a la mayoría de las condiciones de la carretera. El modo de conducción "Eco" también permite utilizar la innovadora tecnología BMW ShiftCam principalmente de manera que se pueda alcanzar la máxima autonomía con un solo depósito de combustible. En este modo de conducción, la suave curva del acelerador y la moderada limitación del par motor favorecen un estilo de conducción lo más económico posible. Con el fin de proporcionar apoyo visual a un estilo de conducción orientado a optimizar el consumo de combustible, un indicador de eficiencia en la línea de estado superior de la pantalla TFT en color proporciona información cuando se activa el modo "Eco". Si se requiere el

máximo rendimiento - por ejemplo, en pendientes o al adelantar - es fácil cambiar rápidamente a otro modo de conducción utilizando el botón de modo de conducción. El modo de conducción "Enduro" permite una experiencia de conducción mejorada fuera de los caminos trillados con una configuración específica para uso todoterreno.

Driving Modes Pro con modos de conducción adicionales como equipamiento opcional. Control del par de arrastre del motor (MSR) y preselección del modo de conducción de serie.

A petición, la nueva R 1300 GS también puede equiparse de fábrica con la opción "Riding Modes Pro": entre otras cosas, comprende los modos de conducción adicionales "Dynamic", "Dynamic Pro" y "Enduro Pro". Además, la equitación "Dynamic Pro" y "Enduro Pro" permiten adaptarse a las necesidades individuales.

Con la preselección del modo de conducción que ya está disponible de serie, el conductor puede utilizar el botón de modo de conducción para realizar una selección individual. Para ello, se pueden elegir entre un mínimo de dos y un máximo de cuatro modos de conducción de una lista en el menú de ajustes, y éstos se pueden seleccionar sucesivamente utilizando el botón de modo de conducción. Esto ofrece una amplia gama de opciones para configurar la nueva R 1300 GS según las necesidades personales del piloto. Una opción es crear una configuración orientada a las prestaciones, por ejemplo: "Dynamic" y "Dynamic Pro" para carretera y "Enduro" y "Enduro Pro" para off-road. Otra posibilidad es reducir la complejidad a un máximo de sólo dos modos de conducción, como "Eco" y "Carretera". De este modo, se puede configurar y seleccionar durante la conducción un número preferente y fácilmente manejable de modos de conducción.

El control del par de arrastre del motor (MSR) también se incluye de serie. Se puede utilizar para evitar de forma segura condiciones de conducción inestables que pueden producirse durante el avance por inercia o la reducción de marcha debido a un deslizamiento excesivo de los frenos en la rueda trasera. En estos casos, el MSR abre las válvulas de mariposa a la velocidad del rayo hasta tal punto que el par de arrastre se iguala y la motocicleta se estabiliza.

La respuesta del control depende del modo de conducción: en los modos de conducción "Eco", "Lluvia" y "Carretera", el MSR garantiza la máxima estabilidad de marcha, mientras que en los

modos de conducción "Dynamic" y "Dynamic Pro" el sistema de control permite un poco más de deslizamiento. En el modo "Enduro", sin embargo, el par de arrastre del motor sólo se reduce mínimamente para que el par de deslizamiento disponible pueda utilizarse para mejorar la tracción. Como continuación lógica de esta filosofía, el MSR se desactiva en el modo "Enduro Pro" para que el piloto todoterreno ambicioso pueda ocuparse del control del deslizamiento de la rueda trasera mediante la maneta de embrague, por ejemplo, para derrapar.

Asistente de arranque (HSC) de serie.

El asistente de arranque de serie permite arrancar cómodamente en pendiente, incluso con dos personas y equipaje.



P90520785

3. Suspensión.



"Otra cosa que queríamos conseguir con la nueva BMW R 1300 GS era detener la tendencia a ser cada vez más grande, y de hecho hemos conseguido invertir esta tendencia. Nuestro equipo ha logrado una importante reducción de peso y dimensiones, dando como resultado una GS extremadamente centrada y esbelta. La ingeniería de la moto está empaquetada de la forma más compacta posible utilizando innovadores métodos de diseño y fabricación."

Jochen Beck, Jefe de Proyecto BMW R 1300 GS.

Suspensión de nuevo desarrollo con bastidor principal de chapa de acero y bastidor trasero de aluminio.

Al igual que el motor, toda la suspensión de la nueva BMW R 1300 GS ha sido rediseñada. La pieza central es el nuevo bastidor principal de chapa de acero, que además de una significativa optimización del espacio de instalación para un empaquetado aún más compacto, también ofrece mayores niveles de rigidez que el modelo predecesor. En el transcurso del rediseño, el bastidor trasero también se reconfiguró por completo. En lugar de la anterior construcción tubular de acero, la nueva R 1300 GS tiene ahora un bastidor trasero de aluminio fundido a presión. Además de los excelentes niveles de rigidez y bajo peso, esta nueva solución también tiene ventajas en términos de espacio de instalación optimizado, además de ofrecer un alto grado de libertad para un diseño innovador. Por ejemplo, la parte trasera corta, esbelta y dinámica de la nueva R 1300 GS forma una unión significativamente más rígida con el bastidor principal en comparación con su predecesora. Esto se traduce en un notable aumento de la precisión y la estabilidad en la conducción.

En combinación con una unidad motriz que ahora es mucho más compacta, el nuevo diseño de la suspensión logró una concentración significativa de la masa hacia el centro de gravedad general, lo que se refleja en notables ventajas de manejo. Al mismo tiempo, la nueva R 1300 GS es aún más precisa y estable al frenar, requiere notablemente menos esfuerzo para conducir y ofrece una respuesta aún más satisfactoriamente precisa de los

elementos de la suspensión.

Lo mejor de ambos mundos: nueva guía de rueda delantera EVO Telelever con elemento flexible y nueva guía de rueda trasera EVO Paralever para una precisión de dirección y una estabilidad de marcha aún mayores.

El guiado de la rueda delantera de la nueva R 1300 GS sigue aplicando el principio Telelever introducido por BMW Motorrad hace 30 años, pero en una forma innovadora de nuevo diseño que combina lo mejor de ambos mundos.

En motos deportivas BMW como la R 1200 S o la HP2 Sport, el puente superior de la horquilla se sujeta directamente a los tubos de la horquilla y se fija al cuadro mediante una rótula montada en el cuadro. Esto crea una conexión muy rígida entre las barras de la horquilla y el puente de la horquilla, por lo que el movimiento de inclinación del puente superior de la horquilla que es inherente al sistema Telelever apenas se nota debido al manillar corto. En motocicletas como los modelos BMW GS con motor bóxer, largo recorrido de muelles y manillar alto, sin embargo, este movimiento de inclinación sería desventajoso. Por este motivo, el puente superior de la horquilla está atornillado de forma rígida pero giratoria al bastidor mediante un rodamiento rígido de bolas. La conexión giratoria a las barras de la horquilla se realiza mediante un cojinete flexible con rodamientos de rodillos a rótula. Este desacoplamiento de la inclinación libera al manillar sujeto al puente de la horquilla del movimiento de inclinación, garantizando así que el movimiento del manillar no se vea influido por la suspensión. Sin embargo, en comparación con el atornillado rígido de los modelos deportivos, con esta construcción hay que tener en cuenta unos niveles de rigidez más bajos.

Con el nuevo Telelever Evo, BMW Motorrad combina ahora los puntos fuertes de las dos variantes de Telelever utilizadas anteriormente. Sujeta firmemente a los tubos de la horquilla -como antes en el diseño deportivo-, la construcción superior de la horquilla incorpora un sistema de desacoplamiento del manillar que impide cualquier movimiento de inclinación perjudicial y sólo transmite las fuerzas de dirección. El manillar tubular se sujeta en un puente de manillar mediante dos abrazaderas. La conexión del puente del manillar con el puente superior de la horquilla es el elemento central de esta construcción: una llamativa placa de acero inoxidable, el denominado elemento flexible. Gracias a su flexibilidad y diseño geométrico, es capaz de compensar el movimiento de inclinación y, al mismo tiempo, transmitir las fuerzas de dirección. El propio puente superior de la horquilla está conectado de forma pivotante y giratoria

mediante un cojinete giratorio radial a un robusto tubo del eje de dirección, que a su vez está guiado en el bastidor principal mediante un cojinete de rodillos cilíndricos en la parte superior y un cojinete de bolas de ranura profunda en la parte inferior. Esta sofisticada construcción crea una rigidez significativamente mayor, que se refleja en el notable

mayor estabilidad de marcha de la nueva R 1300 GS. La adición simultánea de un rodamiento de rodillos adicional para la rótula en el puente inferior de la horquilla también garantiza una emocionante precisión de la dirección gracias a la menor fricción del rodamiento. El diámetro del eje de cierre rápido, que es aprox. 50 g más ligero, se ha incrementado en 5 mm hasta 25 mm, aumentando así aún más la rigidez de la guía de la rueda delantera.

La guía de la rueda trasera de la nueva R 1300 GS también se ha rediseñado. El sello distintivo del Evo Paralever revisado es una conexión significativamente más rígida a través de la suspensión en el bastidor, que se ha ampliado para una mayor tracción, y un eje de liberación rápida de brazo oscilante continuo. Además, el cojinete del brazo oscilante está dispuesto fuera del eje de rotación de la articulación del eje de la hélice. El recorrido del muelle es de 190 mm delante y 200 mm detrás.

El nuevo ajuste dinámico electrónico de la suspensión (DSA) como equipamiento opcional funciona de serie, con ajuste dinámico de la amortiguación y el índice de elasticidad, y también compensación de la carga.

La anterior suspensión electrónica Dynamic ESA Next Generation ofrecía por sí misma un alto nivel de seguridad en la conducción y diversión al volante en una amplia variedad de terrenos con su ajuste dinámico de la amortiguación y el apoyo del muelle ajustable en la parte trasera. La nueva suspensión electrónica Dynamic Suspension Adjustment (DSA) va ahora un paso más allá, combinando el ajuste dinámico de la amortiguación delantera y trasera con el correspondiente ajuste de la dureza del muelle. ("rigidez del muelle") - en función del modo de conducción seleccionado, las condiciones de conducción y las maniobras. El ajuste automático del apoyo del muelle garantiza la compensación de la carga.

Esto hace que la experiencia de conducción sea aún más emocionante en todas las superficies. Ya sea en solitario, en pareja o con equipaje voluminoso, el sistema DSA garantiza un nivel aún mayor de seguridad, rendimiento y confort. DSA también simplifica significativamente la usabilidad gracias a una integración aún más

coherente en diferentes modos de conducción y, por lo tanto, mundos de experiencia. Dentro de estos mundos de experiencia, los modos de conducción se pueden individualizar mediante un clic en el menú de ajustes del vehículo, ofreciendo una gran cantidad de opciones para personalizar la nueva R 1300 GS según las preferencias personales.

Standard selection menu	series			OE Riding modes pro			
Selection menu alternative/additional	ECO	RAIN	ROAD	DYNAMIC	DYNAMIC Pro	ENDURO	ENDURO Pro
DTC (can be switched off), character Control behavior	ROAD Optimum traction	RAIN Early regulatory intervention.	ROAD Optimum traction	DYNAMIC Slight drift is possible.	RAIN / ROAD / DYNAMIC / D. Pro Customizable.	ENDURO Terrain, opt. traction	ENDURO / ENDURO Pro Terrain, little intervention.
DTC, front wheel lift suppression	maximum	maximum	maximum	minimal	inactive	Terrain min	inactive
Fully integral ABS Pro, Setting Braking character/design	ROAD Tuning for maximum riding stability when braking on the road			DYNAMIC more brake dynamics	ROAD / DYNAMIC / D. Pro Dynamik Pro: ABS off at the back	ENDURO terrain, road enduro tires	ENDURO Pro / ENDURO terrain, lug tires Enduro Pro: ABS off at the back
Fully integral ABS Pro, Rear wheel lift detection	maximum	maximum	maximum	Medium	Medium (in D.Pro = inactive)	terrains	inactive
Throttle response (character)	soft Torque limited	soft	optimal	upfront	(RAIN / ROAD / DYNAMIC) Customizable	soft	RAIN / ROAD / DYNAMIC Customizable
MSR (engine braking torque)	maximum stability			Some slippage allowed		minimal intervention	inactive
DBC (Setting)	In case of shock or emergency braking: Reducing engine torque and increasing integral brake pressure at the rear wheel				Active, DBC = Inactive in Dynamic Pro brake mode	DBC for terrain	Active, DBC = inactive in Enduro Pro brake mode
HSC Pro (Setting)	Automatic activation of the hold function via the rear brake (off/manual/auto)					Terrain specific features	
DSA (damping character) with load compensation (X20BA)	ROAD/DYNAMIC (finely adjustable between +2 and -2 in each case)			DYNAMIC/ ROAD (finely adjustable between +2 and -2 in each case)		ENDURO (finely adjustable between +2 and -2)	
Adaptive Vehicle height control (X20DA)	AUTO/HIGH			AUTO/HIGH		LOW/HIGH	

Control adaptativo de la altura del vehículo y suspensión deportiva como equipamiento opcional.

Exclusivamente en colaboración con DSA como equipamiento opcional de fábrica, están disponibles opcionalmente otros dos elementos para el tren de rodaje de la nueva R 1300 GS: el nuevo control adaptativo de la altura del vehículo y el tren de rodaje deportivo.

Con el control adaptativo de la altura del vehículo, la nueva R 1300 GS ofrece un ajuste totalmente automático de la altura del vehículo en función de las condiciones de uso, garantizando así el mayor confort posible sin tener que renunciar a la dinámica de conducción ni a la libertad de banqueo. La altura del asiento se reduce de 850 mm a 820 mm en parado y en marcha lenta.

Al detenerse, se ajusta una altura baja del vehículo para obtener la mejor accesibilidad posible al suelo y facilitar las maniobras, mientras que al circular se dispone de la altura estándar del vehículo con todo el recorrido de los muelles. A diferencia de los anteriores sistemas de este tipo, la bajada o subida se produce de forma rápida y casi imperceptible para el piloto, y sólo cuando realmente tiene sentido. Subir la R 1300 GS cuando está bajada es ahora más fácil gracias a la ayuda para subir Comfort y al caballete central opcional, que también está equipado con un peldaño desplegable y extendido para facilitar su uso. Además, el control adaptativo de la altura del vehículo se puede personalizar, y el

piloto puede elegir entre el descenso automático o permanente y el ajuste alto permanente, en función de sus necesidades personales.

Con la suspensión deportiva disponible como equipamiento opcional de fábrica, la nueva R 1300 GS gana aún más en términos de competencia todoterreno. Con 20 mm más de recorrido del muelle delante y detrás y un reglaje atlético y firme especialmente desarrollado para la GS, los pilotos todoterreno están bien atendidos y la suspensión ofrece aún mayor capacidad para su uso fuera de los caminos trillados.

Potente sistema de frenado en combinación con ABS Pro integral y control dinámico de la frenada (DBC) de serie. Llantas de fundición, forjadas o de radios cruzados en función de la variante de equipamiento o como equipo opcional.

La nueva R 1300 GS viene de serie con un freno de doble disco con dos pinzas fijas de cuatro pistones y montaje radial de nuevo desarrollo delante y un freno de un solo disco con pinza flotante de dos pistones detrás junto con el sistema BMW Motorrad Full Integral ABS Pro. En este caso, la palanca del freno de mano activa simultáneamente los frenos delantero y trasero. La palanca del freno de pie también acciona los frenos delantero y trasero al mismo tiempo. Full Integral ABS Pro está optimizado para el uso en carretera y fuera de carretera con una configuración adicional que depende del modo de conducción. En la configuración ABS Pro es posible bloquear la rueda trasera mediante la palanca del freno de pie.

Como sistema complementario del BMW Motorrad Fully Integral ABS Pro, el control dinámico de la frenada (DBC) ofrece una mayor seguridad al frenar, también en situaciones difíciles, al evitar la aplicación involuntaria del acelerador. Mediante la intervención en el control del motor, se reduce el par motor durante el frenado, aprovechando al máximo la potencia de frenado de la rueda trasera. Esto mantiene la estabilidad de la motocicleta y acorta la distancia de frenado. Gracias a la luz de freno dinámica de serie, el tráfico trasero es alertado de forma aún más eficaz del hecho de que la motocicleta está siendo frenada.

Hay disponibles tres juegos de ruedas diferentes para la nueva R 1300 GS en dimensiones 3,0 x 19" delante y 4,5 x 17" detrás. El modelo básico y la variante Triple Black incorporan llantas de aluminio fundido de nuevo desarrollo y muy ligeras, mientras que las variantes Trophy y Option 719 Tramuntana vienen con llantas de radios cruzados de nuevo desarrollo con aros de llanta de aluminio

para un uso off-road específico. Además de las nuevas llantas de radios cruzados, las llantas forjadas Enduro de nuevo desarrollo están ahora disponibles como equipamiento opcional de fábrica. También están pensadas para uso todoterreno y ofrecen una ventaja de peso de aproximadamente 1,8 kg en comparación con las ruedas de radios cruzados, algo más robustas.

Ergonomía perfecta para personas altas y para uso todoterreno gracias al elevador de manillar de hasta 30 mm como equipamiento opcional de fábrica.

El éxito único de los modelos BMW GS se debe, entre otras cosas, a su ergonomía excelentemente coordinada para el piloto y el pasajero. Para el piloto, el factor clave es el llamado triángulo ergonómico compuesto por manillar, asiento y reposapiés. Este triángulo determina en gran medida el grado de comodidad del asiento, el control del vehículo y las características de maniobra, así como la idoneidad para viajar. El diseño ergonómico de la carrocería también influye significativamente en estas propiedades. El triángulo ergonómico de la nueva R 1300 GS se ha optimizado para una posición de conducción deportiva y relajada.

Los pilotos de diferentes estaturas tienen diferentes necesidades en cuanto a la posición del asiento, los puños del manillar y los reposapiés. Con el elevador de manillar opcional incluido en el Enduro Package Pro, además de los diferentes asientos y reposapiés para el piloto disponibles como equipamiento opcional o como Accesorios Originales BMW Motorrad, también se puede ajustar la altura del manillar de manera que se garantice la nueva La R 1300 GS satisface perfectamente las necesidades personales. El piloto dispone de un conjunto único de posibilidades para personalizar el triángulo ergonómico, con un total de cuatro variantes de asiento de piloto y tres reposapiés de piloto diferentes, junto con el manillar Comfort y las manetas de mano y pie disponibles como equipamiento opcional de fábrica.

4. Sistema eléctrico y electrónica .



"Con el nuevo Asistente de Conducción con Control de Crucero Activo, Aviso de Colisión Frontal y Aviso de Cambio de Carril, ofrecemos un paquete de seguridad en la nueva R 1300 GS que no tiene precedentes en este segmento."

Markus Hamm, Desarrollo Funcional Sistemas de Control
BMW Motorrad.

Faros Full LED de serie en nuevo diseño matricial, unidades de iluminación LED de última generación en todo el contorno con intermitentes integrados en los protectores de las manos. Luz de giro adaptativa "Headlight Pro" como equipamiento opcional de fábrica.

BMW Motorrad está considerada como la pionera por excelencia en lo que se refiere a la seguridad en el motociclismo y a las innovaciones relacionadas. En consecuencia, la nueva R 1300 GS ofrece de serie un nuevo faro Full LED, muy pequeño y atractivo, con un novedoso y distintivo icono luminoso. Esto ilumina la carretera con una claridad hasta ahora inigualable, garantizando así una percepción aún mejor en el tráfico. La unidad luminosa consta de una unidad LED para las luces de cruce y de carretera junto con cuatro unidades LED adicionales para la luz de conducción diurna y la luz lateral.

Los grupos ópticos LED de última generación con intermitentes LED de nuevo diseño -integrados en los protectores de las manos en la parte delantera, integrados en la función en la parte trasera- completan el concepto de iluminación de la nueva R 1300 GS.

Con el equipamiento opcional "Headlight Pro", el haz del faro matricial Full LED se desvía hacia la curva en función de la posición de banqueo. De este modo, la curva se ilumina casi por completo porque la luz se desplaza hacia donde se dirige la motocicleta. Gracias a la función de luz de giro adaptativa, el horizonte de la luz permanece relativamente constante y se adapta perfectamente al ángulo de inclinación correspondiente. Este ajuste dinámico del cono de luz, también con el apoyo de los elementos de la luz de conducción diurna, crea una iluminación especialmente amplia y

homogénea de la carretera.

Asistente de Conducción con Control de Crucero Activo (ACC), Aviso de Colisión Frontal (FCW) y Aviso de Cambio de Carril (SWW) para una conducción segura y confortable.

La nueva BMW R 1300 GS incorpora el nuevo Asistente de Conducción, que consta de Control de Crucero Activo (ACC), Aviso de Colisión Frontal (FCW) y Aviso de Cambio de Carril (SWW).

El Control de Crucero Activo (ACC) permite el máximo confort y la mejor seguridad posible cuando se circula en moto: el control de crucero electrónico con control de distancia integrado permite ajustar la velocidad de conducción deseada, así como la distancia con el vehículo que circula delante. Un sensor de radar situado en la parte delantera de la moto determina la distancia con el vehículo que circula delante en función de la velocidad de guiñada y la velocidad del vehículo. Si esta distancia disminuye, el sistema reduce la velocidad y restablece automáticamente la distancia deseada. Esto libera la mente para divertirse sin preocupaciones, garantizando además una conducción relajada, especialmente en recorridos largos.

El aviso de colisión frontal (FCW) con intervención en la frenada está diseñado para evitar colisiones y ayudar a reducir la gravedad de los accidentes, mientras que el aviso de colisión frontal utiliza el sistema de radar ACC para ofrecer protección frente a colisiones por alcance.

La advertencia de cambio de carril supervisa los carriles a izquierda y derecha y puede ayudar a garantizar un cambio de carril seguro, al tiempo que ayuda a utilizar el espejo retrovisor. Un sensor de radar supervisa la zona situada detrás de la motocicleta, además de cubrir el infame ángulo muerto. Si otro vehículo se aproxima o está peligrosamente cerca y podría ser pasado por alto por el motorista, la función de advertencia de cambio de carril lo detecta y advierte contra el cambio de carril. Esto se indica mediante un símbolo en el espejo retrovisor correspondiente.

Nuevas funciones de luz como equipamiento opcional de fábrica.

Gracias a las nuevas funciones de iluminación, la experiencia de conducción en la nueva

R 1300 GS es aún más intensa, y también tiene ventajas prácticas: al conectar el encendido, se activa la luz denominada **"Welcome"**.

El faro principal, la luz trasera y, si están disponibles, los faros adicionales se encienden, permanecen encendidos durante un breve espacio de tiempo y, a continuación, se atenúan en modo de espera

antes de que se ponga en marcha el motor. En este caso, el apagado transitorio implica un proceso de atenuación por etapas.

Tras desconectar el encendido, las luces delanteras y traseras se encienden en **"Adiós"** durante un breve instante antes de que finalmente oscureciéndose lentamente. Su función es marcar el hecho de que el piloto se despide del scooter, al tiempo que hace una clara declaración: ahora hay una BMW parada aquí.

Otra nueva función es la de orientación (**"Sígueme a casa"**). Después de desconectar el encendido, la luz de conducción puede activarse pulsando brevemente el botón de la luz de carretera. El encendido y las demás funciones y fuentes de luz que no sean de guiado permanecen desconectadas. Esta función garantiza una visibilidad óptima por la noche, por ejemplo, al maniobrar en plazas de aparcamiento o al abrir el garaje en casa.

Asientos confortables y calefacción para el piloto y el pasajero para una mayor idoneidad para el viaje y el turismo como equipamiento opcional de fábrica.

La nueva R 1300 GS ofrece asientos Comfort y calefacción de asiento para piloto y pasajero como equipamiento opcional de fábrica, lo que aumenta significativamente el confort en los trayectos más largos y a bajas temperaturas exteriores.

Los asientos del piloto Comfort están disponibles en tres alturas de asiento diferentes e incluyen un ajuste de inclinación (4°), así como la opción de seleccionar la calefacción del asiento, un elemento de equipamiento opcional que ofrece tres niveles de calefacción. Las funciones de calefacción se manejan a través de una función de menú en la pantalla TFT. En combinación con la calefacción opcional de los asientos, los puños calefactables también ofrecen tres niveles de calefacción. La selección se realiza mediante el nuevo interruptor basculante situado en el extremo izquierdo del manillar: aquí es posible elegir entre la calefacción del asiento y los puños calefactados. La calefacción del asiento del pasajero se acciona mediante un interruptor basculante con dos niveles de calefacción situado en la parte inferior izquierda del asiento.

Toma de corriente y USB a bordo, compartimento ventilado para cargar el smartphone y batería ligera de iones de litio de serie.

La nueva BMW R 1300 GS ya ofrece de serie dos tomas de corriente diferentes. Una toma de corriente de a bordo de 12 voltios está instalada en el lado derecho del puesto de conducción.

Además, hay una toma USB-A con alimentación de 5 voltios en el compartimento de carga para smartphone desplegable situado detrás del manillar. La corriente de carga disponible es de hasta 2 400 mA, lo que permite una carga rápida en función del tipo de smartphone. Este tipo de toma USB-A, el más extendido, con nueva electrónica de carga permite cargar un smartphone mientras conduces conectando un cable adaptador. El accesorio original BMW Motorrad incluye un cable adaptador USB para este fin que ha sido probado a lo largo del tiempo y está equipado con una robusta protección contra pliegues.

Al estilo BMW Motorrad, la toma de corriente externa y, por tanto, de fácil acceso, está diseñada a prueba de cortocircuitos y está protegida contra sobretensiones. Gracias a la tapa de sellado integrada, también está protegida eficazmente contra influencias ambientales como la entrada de agua.

El esfuerzo por reducir el peso en el desarrollo de la nueva BMW R 1300 GS se refleja en la nueva y muy ligera batería de iones de litio (12 V/10 Ah) cuyo estado de carga puede controlarse mediante la nueva función Battery Guard. Esto por sí solo ha supuesto un ahorro de peso de unos 2,5 kg.

Conectividad: cuadro de instrumentos multifunción con pantalla TFT a todo color de 6,5 pulgadas y numerosas funciones.

La nueva R 1300 GS incorpora de serie el equipamiento Connectivity, que incluye una pantalla TFT a todo color de 6,5 pulgadas. En combinación con el multicontrolador BMW Motorrad de serie con manejo integrado, permite al piloto acceder rápidamente a las funciones del vehículo y de conectividad. Una pantalla Sport adicional permite la visualización de información adicional, haciendo posible que la dinámica de conducción experimentada físicamente de la nueva R 1300 GS se traduzca en forma visible en la pantalla. Se muestra información sobre el ángulo de inclinación, la tracción y el comportamiento de frenado, así como un cuentarrevoluciones deportivo con indicador de marcha engranada.

Esto significa que es posible realizar cómodamente una llamada telefónica o escuchar música durante el viaje. Si un smartphone y un casco con el BMW Motorrad Communication System se conectan mediante Bluetooth a la pantalla TFT, por ejemplo, el piloto puede acceder cómodamente a las funciones de reproducción multimedia y de teléfono. Estas funciones de teléfono

y multimedia se pueden utilizar sin necesidad de instalar una app. Con una conexión Bluetooth activa a un smartphone estándar, el conductor puede escuchar música durante el viaje. Además, la aplicación BMW Motorrad Connected ofrece una práctica navegación con flechas directamente a través de la pantalla TFT. La aplicación BMW Motorrad Connected puede descargarse gratuitamente de las tiendas de aplicaciones de Google y Apple. También incluye atractivas funciones adicionales, como el registro de rutas y la visualización de otras estadísticas de viaje e información. De este modo, las rutas registradas también pueden compartirse directamente con otros motoristas a través de la comunidad Rever. La navegación básica resulta especialmente atractiva para los motoristas que desean desenvolverse cómodamente en el tráfico diario o en trayectos cortos sin necesidad de equipamiento adicional.

Llamada de emergencia inteligente como equipamiento opcional ex funciona para aumentar aún más la seguridad.

Garantizar la asistencia más rápida posible en caso de accidente o en situaciones de emergencia y peligro puede salvar la vida de las personas. Por este motivo, BMW Motorrad ha desarrollado un sistema eCall - "Llamada de Emergencia Inteligente"- cuyo objetivo es hacer llegar ayuda al lugar del incidente lo más rápidamente posible.

Asistente de servicio estándar para la notificación automática cuando se debe realizar un trabajo de servicio y para que la información se envíe desde la motocicleta a la BMW Motorrad Connected App.

El servicio Service Assistant informa automáticamente al Concesionario BMW Motorrad (especificado en el BMW ID del cliente) que el trabajo de servicio está pendiente. El concesionario autorizado seleccionado se pondrá en contacto con el cliente para concertar una cita de servicio. El Battery Guard utiliza un sistema electrónico especial para controlar el estado de carga de la batería. Batería de arranque LiO. Si el nivel de carga es demasiado bajo, el vehículo envía información a la BMW Motorrad Connected App del cliente. La función Status Report envía datos del estado actual de la motocicleta a la BMW Motorrad Connected App, incluso si el smartphone no está emparejado con el vehículo. Esto incluye información como el nivel de combustible, la autonomía restante, el kilometraje y las necesidades de servicio.

5. Diseño, carrocería y color concept.



"En la nueva BMW R 1300 GS nos hemos centrado en perfeccionar aún más el concepto GS. El nuevo diseño se define por la integración y la modularidad, ofreciendo así un rendimiento y una funcionalidad óptimos para todos los motoristas. Los componentes se han dispuesto de la manera más eficiente posible para lograr una arquitectura integradora y un aspecto impresionante, totalmente en la tradición de la legendaria GS flyline."

Christian Hahn-Wörnle, Diseño de vehículos BMW R 1300 GS.

La nueva R 1300 GS: el más alto nivel de experiencia touring y off-road en una atractiva variante básica junto con las variantes Triple Black, GS Trophy y Opción 719 Tramuntana.

La nueva R 1300 GS presenta un diseño completamente nuevo que se basa en los iconos tradicionales de las GS y que, al mismo tiempo, refleja una compacidad extrema y una importante reducción de peso. Con su rampa del depósito significativamente más plana, la flyline es en gran parte responsable del aspecto muy dinámico, ligero y accesible de la nueva R 1300 GS. Continuando con la cubierta central tapizada sobre el depósito de combustible de aluminio, el asiento confiere a la GS una silueta típicamente enduro.

Se ha logrado una sorprendente ruptura con la tradición en términos de diseño con la firma luminosa del faro para la luz de conducción diurna, que es totalmente nueva en el sector de las motocicletas. La integración de las luces de carretera y de cruce en una única unidad de proyector da lugar a un rediseño de la cara icónica del faro GS. La nueva

La tecnología de matriz LED ofrece una disposición simétrica muy reducida, por lo que la nueva firma de los faros era simplemente una consecuencia lógica de ello.

El concepto modular de la nueva R 1300 GS permite a los clientes adaptarla por completo a sus necesidades y preferencias individuales. Este concepto cobra vida gracias al innovador diseño del bastidor trasero de aluminio fundido a presión, que sirve de base para una gran cantidad de opciones combinables de forma independiente, entre las que se incluyen características perfectamente integradas como soporte para maletas, soporte

para topcase, portaequipajes, sensores de radar y diversas configuraciones de asiento.

La nueva BMW R 1300 GS: pura GS.

La variante básica de la nueva BMW R 1300 GS encarna a la perfección lo que el equipo de desarrollo de BMW Motorrad ha dotado a la GS con: disposición compacta de los componentes, alta funcionalidad del equipamiento - y todo centrado en lo esencial. En color Lightwhite y en conjunción con sus líneas marcadamente trazadas y su aspecto muy limpio, la nueva R 1300 GS tiene una apariencia verdaderamente musculosa y encarna el tema boxer GS con un estilo impecable.

El frontal compacto y bajo, junto con el parabrisas deportivo y el manillar ancho, proporcionan una excelente visión de conjunto, mientras que la ergonomía redefinida de la GS ofrece una posición de conducción segura y relajada. Un asiento de pasajero deportivo y estilizado, en combinación con el funcional puente del asidero deportivo, enfatiza la parte trasera corta y de pronunciada elevación y, al mismo tiempo, ofrece un buen confort de asiento para el pasajero. En la versión básica, el asiento del pasajero de serie tiene una altura de 850 mm y está equipado con una cubierta bicolor que forma una unidad funcional continua de textura gris claro que se extiende desde el tapón del depósito de combustible hasta el asiento del acompañante.

Junto con el bastidor principal revestido en negro mate, las nuevas llantas de aleación de fundición en color Night Black y la cadena cinemática acabada en negro Avus delinean la sección inferior de la motocicleta frente a la ligera sección frontal de la carrocería, resaltando así el poderoso aspecto de la nueva BMW R 1300 GS.

De serie en todos los modelos de la nueva BMW R 1300 GS, el protector contra salpicaduras en la rueda trasera reduce de forma impresionante su propia suciedad. Gracias al diseño de doble carcasa, el aire que fluye a través del conducto de aire resultante durante la marcha se encarga de expulsar las partículas de suciedad y el agua. Esta función asombrosamente eficaz es el resultado de un intenso trabajo en el túnel de viento, donde se perfeccionaron al detalle las propiedades aerodinámicas de la nueva BMW R 1300 GS.

BMW R 1300 GS variante Triple Black: la máquina masculina.

La Triple Black ha sido la variante de modelo de mayor éxito de la boxer GS durante muchos años. Esta combinación de colores confiere a la nueva BMW R 1300 GS una actitud aún más masculina. Las llantas de fundición de aleación ligera con un llamativo acabado en pintura negra sólida presentan un impresionante diseño afileado de

cinco radios en configuración V.

El bastidor trasero también está acabado en negro, al igual que la mayoría del resto de las superficies: el objetivo es presentar las superficies que van desde la parte delantera del vehículo hasta el soporte de la matrícula en un juego de formas con colores apagados. Las prestaciones dinámicas de la motocicleta se acentúan con fuerza con un gesto inclinado hacia delante.

También acabado en negro, el portaequipajes incluido en la variante del modelo Triple Black se integra perfectamente en estas formas. Además, la R 1300 GS Triple Black dispone de asientos Comfort, estriberas Comfort para el pasajero y caballete central. El parabrisas alto regulable eléctricamente también se incluye en esta variante de modelo en combinación con las molduras del habitáculo y los deflectores de viento.

BMW R 1300 GS variante GS Trophy: la experta todoterreno. El acabado básico Racingblue metalizado marca el tono de la variante de modelo GS Trophy. Con cintas e inscripciones rojas y blancas combinadas con un bastidor trasero en blanco metalizado mate, la GS Trophy es sinónimo del máximo nivel de prestaciones y uso deportivo fuera de la carretera. El asiento alto del piloto en combinación con el asiento Sport del acompañante ofrece el aspecto y la ergonomía de un asiento de rally (870 mm de altura del asiento), que en combinación con la tapa del asiento continuada en la tapa del depósito de combustible forma una unidad utilizable en toda su longitud.

Siguiendo el espíritu de una extraordinaria competencia todoterreno, la GS Trophy está equipada de fábrica con protectores del radiador para protegerla de los daños, por ejemplo, de las picaduras de piedras. Las robustas llantas de radios cruzados también pertenecen a la gama de accesorios orientados al off-road. Se suministran con aros de llanta negros, pero también están disponibles en dorado como equipamiento opcional de fábrica.

Como en todas las variantes del modelo, la rampa plana del depósito y la parte trasera de pronunciada elevación son cruciales para la conducción todoterreno: aquí es esencial una óptima libertad de movimientos. La división conceptual del asiento permite variar la ergonomía mediante el ajuste integrado del ángulo del asiento del conductor. En lugar del asiento alto del piloto, se pueden montar alternativamente los asientos estándar (850 mm) y bajo (830 mm), independientemente del asiento del

pasajero.

BMW R 1300 GS Opción 719 Tramuntana: la máquina exclusiva

La nueva R 1300 GS muestra su lado exclusivo y técnicamente sofisticado en la variante de modelo Opción 719 Tramuntana. Combina llantas de radios cruzados en dorado con componentes en negro, como los bastidores principal y secundario, la cadena cinemática y el portaequipajes con asa de agarre. El manillar anodizado en oro aporta el acento perfecto a juego con el revestimiento dorado de los componentes de la carrocería y las bandas doradas de las llantas.

La variante de modelo Opción 719 Tramuntana hace honor a su ambición de ofrecer una tecnología elegantemente empaquetada, en particular mediante un acabado de pintura de alta calidad. Los embellecedores laterales y la cubierta de la rueda delantera en la parte superior están acabados en Verde Aurelio metalizado, mientras que el depósito de aluminio y la cubierta del silenciador de admisión están igualmente acabados en Verde Aurelio metalizado pero con un revestimiento transparente mate. La tapa central del depósito de combustible en negro Luxor/gris y las tapas de las culatas en negro Avus metalizado mate combinan armoniosamente con todo ello.

El equipamiento opcional disponible de fábrica para la variante del modelo 719 Tramuntana incluye un portaequipajes en negro Avus metalizado, una extensión del protector de manos en color gris (incluida en el paquete Touring), llantas de radios cruzados con aros de llanta negros y el freno deportivo anodizado en color titanio (incluido en el paquete Dynamics).

6. Programa de equipamiento.



"Nuestro concepto a medida se basa en la modularidad, lo que permite a los clientes explorar una variedad de modelos GS para adaptar y equipar sus motos en función de sus necesidades y preferencias personales."

Reiner Fings, Jefe de Producto BMW R 1300 GS.

Equipamiento opcional y Accesorios Originales BMW Motorrad.

Para personalizar la nueva BMW R 1300 GS se dispone de un amplio programa de equipamiento opcional y accesorios. Los elementos del equipamiento opcional se suministran de fábrica y se integran en el proceso de producción. Los Accesorios Originales BMW son instalados por el concesionario BMW Motorrad o por los propios clientes. Estos elementos también pueden montarse posteriormente.

Equipamiento opcional. R 1300 GS:

Para todas las variantes del modelo:

Paquete Innovación: Faro Pro, Asistente de conducción, los faros auxiliares LED pueden combinarse adicionalmente.

Paquete Dinámico: DSA, Asistente de Cambio Pro, Modos de Conducción Pro, freno deportivo.

Paquete Touring: Cierre centralizado, preparación para navegación, colector cromado, portamaletas izquierdo y derecho, prolongación del protector de manos, el portamaletas superior puede combinarse adicionalmente.

Sólo para la variante básica y Trophy:

Paquete Confort: Parabrisas regulable eléctricamente (incl. parabrisas alto, embellecedor y deflector de viento), caballete central, paquete pasajero (incl. asiento pasajero confort, reposapiés pasajero confort, portaequipajes).

Equipamiento opcional individual.

- Paquete Enduro Pro: (No para la opción 719 y no con Manillar Comfort). Elevador de manillar, protector de motor, protector de bajos grande, palanca de mano corta de Enduro, reposapiés de piloto GS Vario, palanca de cambios y palanca de freno ajustables, protector de bastidor grande, palanca de intermitentes.
- Llantas forjadas Enduro.
- Doble silenciador.
- Control adaptativo de la altura del vehículo.
- Manillar confort.
- Neumáticos todoterreno.
- Suspensión deportiva.
- Llantas de radios cruzados II (doradas).
- Llantas de radios cruzados (negras).
- Calefacción de asiento.
- Asiento del piloto cómodo, bajo.
- Asiento del piloto confort, alto.
- Asiento del piloto confort (altura estándar).
- Alarma antirrobo (DWA).
- Llamada de emergencia inteligente.
- Teleservicios.

Accesorios originales BMW Motorrad. Almacenamiento.

- Vario case.
- Vario topcase.
- Respaldo, topcase Vario.
- Revestimientos, Vario case.
- Liner, Vario topcase.
- Panel del maletero, asiento del pasajero.

Espacio de almacenamiento textil.

- Liner, Vario case.
- Forro para topcase Vario.
- Bolsa trasera Adventure Collection oliva, grande 50-60 l.
- Bolsa trasera Adventure Collection oliva, pequeña 35-42 l.
- Mochila Adventure Collection oliva, 20 l.

- Mochila cisterna Adventure Collection oliva, grande 11- 16 l.
- Mochila cisterna Adventure Collection oliva, pequeña 5 l.
- Bolsa trasera Black Collection negra, grande 50-60 l.
- Bolsa trasera Black Collection negra, pequeña 35-42 l.
- Mochila Black Collection negra, 20 l.
- Mochila de tirantes Black Collection negra, grande 11-16 l.
- Mochila depósito Black Collection negra, pequeña 5 l.
- Bolsa trasera Urban Collection blanca, grande 50-60 l.
- Bolsa trasera Urban Collection blanca, pequeña 35-42 l.
- Mochila Urban Collection blanca 20.
- Mochila de tirantes Urban Collection blanca, grande 11-16 l.
- Mochila depósito Urban Collection blanca, pequeña 5 l.
- Bolsa trasera Adventure Collection oliva, grande 50-60 l.
- Bolsa trasera Adventure Collection oliva, pequeña 35-42 l.
- Mochila Adventure Collection oliva, 20 l.
- Mochila cisterna Adventure Collection oliva, grande 11- 16 l.
- Mochila cisterna Adventure Collection oliva, pequeña 5 l.
- Bolsa trasera Black Collection negra, grande 50-60 l.
- Bolsa trasera Black Collection negra, pequeña 35-42 l.
- Bolsa portaequipajes superior, negra 10 l.

Diseño.

- Doble silenciador.
- Doble silenciador, negro.
- Ruedas forjadas Enduro.
- Extensión de la cubierta de la rueda delantera.
- Deflector de viento de carbono.
- Palanca de mano en la sombra.
- Reposapiés de sombra.
- Colector cromado.
- Cubierta del eje trasero.

Navegación y comunicación.

- Preparación de la navegación.
- Soporte para smartphone ConnectedRide.

- Navegador ConnectedRide.

Seguridad.

- Protector de la tapa de culata.
- Extensión del protector de manos.
- Faro LED adicional.
- Tapón de llenado de aceite.
- Protector de motor.
- Barra de protección del motor de aluminio para enduro.
- Protección del bastidor trasero.
- Protector de radiador.
- Protector de faros.
- Sistema de alarma.

Ergonomía y comodidad.

- Estriberas para pilotos de enduro.
- Reposapiés de confort para el pasajero.
- Palanca de mano Enduro.
- Elevador de manillar.
- Asistente de turnos Pro
- Asiento del piloto confort, alto.
- Asiento del piloto cómodo, bajo.
- Asiento cómodo para el pasajero.
- Asiento del acompañante deportivo.
- Parabrisas, tintado.
- Parabrisas deportivo.
- Parabrisas deportivo, tintado.

Mantenimiento y tecnología.

- Toma de corriente adicional.
- Caballete central.
- Cubierta exterior para vehículos.

7. Planta de BMW Group Berlín.



"Estamos muy orgullosos de los más de 40 años de producción de GS en la planta tradicional de Berlín. Para nosotros, innovación y tradición van de la mano. Como planta líder para la producción internacional de BMW Motorrad, confiamos en el uso de alta tecnología para un proceso de fabricación eficiente y la más alta calidad del producto. El equipo de la fábrica lo ha demostrado una vez más al producir la nueva BMW R 1300 GS".

Helmut Schramm, Jefe de Producción de BMW Motorrad.

La planta de BMW Group en Berlín cuenta con una larga tradición en la producción de motocicletas. Las motocicletas BMW se fabrican en Berlín-Spandau desde 1969. Con más de 2.200 empleados y una capacidad de producción de hasta 900 motocicletas y e-scooters premium al día, la planta es el corazón de las operaciones de producción global de BMW Motorrad. Casi toda la gama de modelos de BMW Motorrad se produce en Berlín. No sólo una amplia gama de vehículos sale de las líneas de montaje de Berlín, sino que la propia planta también ofrece una importante profundidad de producción. Los componentes principales del motor, como cárteres, culatas, cigüeñales y bielas, se mecanizan en el departamento de Producción Mecánica y se completan en unidades en el departamento de Construcción de Motores, incluido el motor de la nueva R 1300 GS. Para una gran parte de los vehículos producidos, el acabado superficial de las piezas de la carrocería y el chasis se lleva a cabo en los propios talleres de pintura de la planta.

La producción de la serie GS en la planta de Berlín tiene una larga tradición que se remonta a la primera R 80 G/S de 1980. Desde entonces, más de un millón de vehículos GS han salido de la planta. La millonésima BMW GS con motor bóxer, una R 1250 GS, saldrá de la línea de producción de Berlín el 21 de junio de 2023.

Con la producción del nuevo motor bóxer 1300 se puso en marcha una cadena de montaje completamente nueva. R 1300 GS. En contraste con el sistema de producción en flujo utilizado en otras líneas de montaje de motores, la planta de BMW

Group en Berlín utiliza la producción en isla interconectada para su nueva línea de montaje. Las células de montaje individuales están conectadas entre sí mediante robots. Tras completar un paso de montaje, el robot pasa el motor a la siguiente célula de montaje. Este innovador sistema hace que la estructura de montaje sea más compacta y flexible que la producción en cadena convencional. También permite un mayor volumen de producción.

En la planificación y puesta en marcha de la nueva línea de montaje de motores se utilizaron herramientas virtuales como la digitalización de fábricas. Esta metodología permite crear una imagen tridimensional y real de una planta de producción con una precisión milimétrica. Gracias a ello, fue posible montar, probar y optimizar de antemano la nueva línea de producción en la esfera virtual.

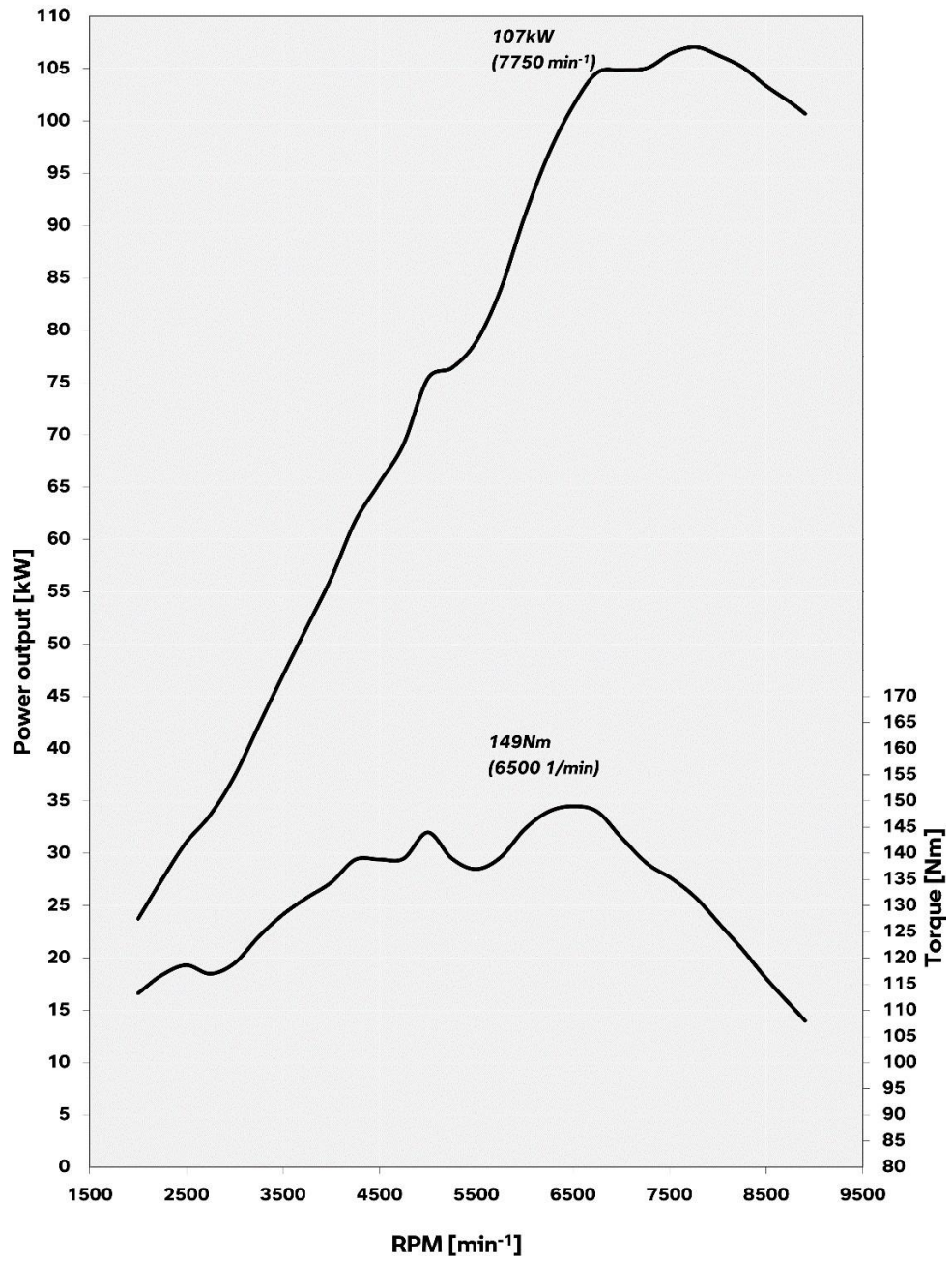


P90521790

8. Potencia y par motor .



BMW R 1300 GS



9. Especificaciones técnicas .



R 1300 GS		
Motor		
Capacidad	cc	1,300
Diámetro/carrera	mm	106.5 x 73
Salida	kW/CV	107/145
régimen del motor	rpm	7.750
Par	Nm	149
régimen del motor	rpm	6.500
Tipo	Motor bóxer de 2 cilindros y 4 tiempos refrigerado por aire/líquido con dos árboles de levas en cabeza accionados por cadena, un eje de contrapeso y control variable del árbol de levas de admisión. Sistema BMW ShiftCam	
Compresión		13.3/1
Combustible		Premium sin plomo 95 RON
Válvulas por cilindro		4
Ø entrada/salida	mm	44/35.6
Ø válvula de mariposa	mm	52
Control del motor		BMS-C
Control de emisiones	Catalizador de tres vías de circuito cerrado, norma de gases de escape EU-5	
Sistema eléctrico		
Generador	W	650
Batería	V/Ah	12/10
Faro		LED
Luz trasera		Luz LED de freno/trasera
Inicio	W	900
Transmisión de potencia		
Embrague	Embrague húmedo con función antirrebote, de accionamiento hidráulico	
Caja de cambios		Caja de cambios de 6 velocidades
Proporción primaria		1.479
Relaciones de transmisión	I	2.438
	II	1.714
	III	1.296
	IV	1.059
	V	0.906
	VI	0.794
Accionamiento secundario		Eje de la hélice
Ratio secundaria		2.910

Chasis

Tipo de construcción del bastidor	Concepto de bastidor de dos secciones compuesto por un bastidor principal y un bastidor trasero atornillado, motor de carga		
Guía de la rueda delantera	EVO Telelever, puntal de suspensión central		
Suspensión trasera	Basculante monobrazo de fundición de aluminio con BMW Motorrad EVO Paralever II, puntal de muelle WAD, precarga de muelle ajustable hidráulicamente de forma continua, Equipamiento opcional: DSA		
Recorrido del muelle, delantero/trasero	mm		190/200
Rueda giratoria	mm		112
Distancia entre ejes	mm		1,518
Ángulo del cabezal de dirección	°		63,8
Frenos	frente	Freno de doble disco, discos de freno semiflotantes, Ø 310 mm, pinzas radiales de 4 pistones	
	trasera	Freno de disco sencillo, Ø 285 mm, pinza flotante de 2 pistones	
ABS	BMW Motorrad ABS Pro (ángulo de inclinación optimizado) de serie		
Ruedas		Llantas de aleación ligera	
	frente	"	3.00 x 19"
	trasera		4.50 x 17"
Neumáticos	frente		120/70 R 19
	trasera		170/60 R 17

Dimensiones y pesos

Longitud total	mm		2,212
Anchura total incl. protectores de manos	mm		1,000
Altura del asiento	mm		850
Peso en vacío DIN, preparado para carretera	kg		237
Peso total autorizado	kg		465
Capacidad del depósito	l		19

Cifras de rendimiento

Consumo de combustible (WMTC)	l/100 km		4,8
CO ₂	g/km		110
Aceleración 0-100 km/h	s		3,39
Velocidad máxima	km/h		>200