



Información para los medios  
26 de octubre de 2023

## **BMW Motorrad presenta la nueva BMW M 1000 XR.**



### **1. Concepto general. Versión corta.**

**"La M XR es el tercer modelo M de BMW Motorrad. Basada en las actuales S 1000 XR y S 1000 RR, la sustancia del producto de la M 1000 XR -M XR para abreviarse ha ajustado para satisfacer los requisitos específicos de una moto deportiva de larga distancia. La dinámica de conducción habla por sí sola, tanto en las carreteras rurales como en los circuitos de carreras y en los viajes de larga distancia".**

Dominik Blass, jefe de Producto de la M 1000 XR.

**La nueva BMW M 1000 XR: la moto deportiva de larga distancia diseñada para satisfacer las más altas exigencias, desde la conducción dinámica en carreteras rurales hasta el touring de larga distancia y las carreras.**

A finales de 2018, BMW Motorrad ya introdujo la exitosa estrategia de gama de modelos M para motos y, desde entonces, ofrece equipamiento especial M y piezas de rendimiento M. La nueva BMW M 1000 XR es el tercer modelo M de BMW Motorrad que celebra su estreno mundial, tras la superbike M 1000 RR y la dinámica roadster M 1000 R: La moto deportiva de larga distancia M 1000 XR.

En el año del centenario de BMW Motorrad, la filosofía dinámica de la carta más potente del mundo se aplica también a la nueva M XR:

M es sinónimo en todo el mundo de éxito en las carreras y de fascinación por los modelos BMW de altas prestaciones, y se dirige a clientes especialmente exigentes en cuanto a prestaciones, exclusividad e individualidad.

Con una potencia de motor de 148 kW (201 CV), un peso en vacío DIN de tan sólo 223 kg y una tecnología de suspensión y aerodinámica diseñadas por igual para un uso por carretera de altas prestaciones, largos viajes de larga distancia y vueltas rápidas en el circuito de carreras, la nueva M XR, como representante más ligera de este segmento crossover, abre dimensiones de conducción dinámicas hasta ahora reservadas a las superbikes de pura sangre.

**Potente M XR de 4 cilindros basado en el motor RR. Aún más potencia máxima, mayor potencia de par y mayor empuje y tracción gracias a unos secundarios y relaciones de cambio más cortas para disfrutar al máximo de la conducción en carreteras rurales y circuitos de carreras.**

La nueva M XR incorpora un motor modificado de 4 cilindros en línea refrigerado por agua basado en el propulsor de la S 1000 RR. Su potencia máxima es de 148 kW (201 CV) a 12.750 rpm, 23 kW (31 CV) más que en la nueva S 1000 XR. El par máximo de 113 Nm se alcanza a 11.000 rpm. El régimen máximo del motor de la M XR es de 14.600 rpm. El aumento de la fuerza de tracción de la rueda trasera en todas las marchas también se consigue gracias a una relación de transmisión secundaria más corta mediante el uso de un piñón que ahora tiene 47 dientes (S 1000 XR: 45 dientes). Además, las relaciones de la 4ª, 5ª y 6ª marcha son ahora más cortas en comparación con la S 1000 XR, lo que también beneficia a la tracción en la rueda trasera, la aceleración y la potencia de tracción.

**Aletas M y deflectores de viento: Frena más tarde, reduce los caballitos y acelera antes gracias a la carga aerodinámica.**

Además de la tecnología de propulsión y suspensión, la aerodinámica también fue un elemento clave en el desarrollo del M XR. Al nuevo M XR se le dotó de winglets en la zona de los paneles laterales delanteros con el objetivo de conseguir tiempos de vuelta aún más rápidos en el circuito y la mejor estabilidad de marcha posible a altas velocidades, A partir de una velocidad de unos 100 km/h, proporcionan un

aumento de la carga en las ruedas delanteras gracias a la carga aerodinámica generada. Aumenta en unos 12 kg a 220 km/h.

**Chasis adaptado para una conducción orientada a las prestaciones en carreteras comarcales y pistas de carreras con Control Dinámico de Amortiguación (DDC), base de muelle ajustable, amortiguador de dirección ajustable, abrazadera de manillar fresada y manillar tubular más orientado hacia delante con la inscripción "BMW M XR" grabada con láser.**

La suspensión y el chasis de la nueva M XR se basan en la S 1000 XR con el bastidor puente de aluminio como pieza central. La M XR incorpora horquillas invertidas con un diámetro de tubo de deslizamiento de 45 mm en la parte delantera. Las horquillas están equipadas con los llamados insertos de cartucho cerrado, sistemas hidráulicos separados de pistón-cilindro. Otra novedad de la M XR es el ajuste adicional de la base del muelle de la horquilla junto con el puntal de suspensión de control dinámico de la amortiguación (DDC) de serie.

Además, las horquillas de la M XR incorporan un puente superior de horquilla con una abrazadera de manillar elaboradamente fresada, así como un manillar tubular de aluminio negro más orientado hacia delante con la inscripción "BMW M 1000 XR" grabada a láser. También son nuevos en la M XR los espejos retrovisores en los extremos del manillar, disponibles opcionalmente de fábrica. Las barras de la horquilla también se han modificado y ahora están diseñadas para alojar las nuevas pinzas de freno M. Otro elemento nuevo de la M XR es el amortiguador de dirección ajustable.

**Frenos M con bomba de freno de mano radial y ligeras llantas de aluminio forjado para una dinámica de conducción óptima en circuito y en modo de rendimiento. Las exclusivas llantas M Carbon están disponibles como parte del paquete M Competition o como opción individual.**

Después de la M 1000 RR y la M 1000 R, la nueva M XR es la tercera moto BMW que incorpora un freno M. Se desarrolló directamente utilizando la experiencia adquirida con los frenos de competición de las máquinas de competición de fábrica de BMW Motorrad en el Campeonato del Mundo de Superbikes. Las pinzas de freno M presentan un revestimiento blue anodised junto con el famoso logotipo M.

Junto con dos discos de freno de 320 mm y 5 mm de grosor y soportes de discos de freno de aluminio black anodised, el sistema de frenos equipado con una nueva bomba de freno de mano radial marca actualmente la cúspide del desarrollo de frenos en el campo de los sistemas homologados para carretera. El nuevo M XR ya está equipado de serie con llantas de aluminio forjado muy ligeras. Como parte del

paquete M Competition, las exclusivas llantas M Carbon están disponibles con cintas de nuevo diseño en la llanta.

**Brake Slide Assist:** ayuda al piloto cuando derrapa al frenar.

La función Brake Slide Assist es una innovación importante y muy útil, especialmente para los pilotos de carreras. Permite al piloto derrapar en las curvas con un deslizamiento constante.

**Cuadro de instrumentos con pantalla TFT de 6,5 pulgadas perfectamente legible, nueva visualización del cuentarrevoluciones (área roja) e interfaz OBD para M GPS Datalogger y M GPS Laptrigger que puede utilizarse mediante código de desbloqueo.**

El cuadro de instrumentos de la nueva M XR se corresponde con el diseño de la M RR y ofrece también la animación de arranque M. La visualización ampliada de la gama de velocidades en rojo es una novedad. Como equipamiento opcional, se puede suministrar amplio material de datos para utilizar el M GPS Laptrigger y el M GPS Datalogger (Accesorios Originales BMW Motorrad) mediante un código de desbloqueo a través de la interfaz OBD del cuadro de instrumentos.

**El diseño M y el diseño dinámico de la M XR son sinónimo de prestaciones y deportividad en estado puro.**

Incluso más que la S 1000 XR, la nueva M XR, con su tecnología de chasis optimizada y el motor más potente hasta la fecha en una moto deportiva dinámica de larga distancia de BMW Motorrad, está diseñada sin limitaciones para una conducción deportiva, ya sea en carreteras rurales, recorridos de larga distancia o en el circuito. M XR: actualmente no existe un vehículo con mejores prestaciones y más ligero en este segmento crossover. Las proporciones del M XR son ultracompactas y potentes. Las superficies tridimensionales crean emoción y un aspecto dinámico. Esbelto, elegante y extremadamente agresivo, el frontal del M XR es inconfundible con sus nuevos winglets M, diseñados como alas cuádruples. El aspecto orientado a las prestaciones del nuevo M XR también se refleja en el concepto de color, con la carrocería en Negro combinada con los colores M Light Blue, Dark Blue y Red.

**Diseño y tecnología sin límites: La M XR con el paquete M Competition.**

Si la nueva M XR de serie aún no es suficiente para ti, el paquete M Competition ofrece una fascinante mezcla de componentes refinados tanto para el sibarita de la tecnología de competición como para el motorista de espíritu estético. Además, esto hace que la nueva M XR sea otros 3 kg más ligera. El paquete M Competition incluye llantas M Carbon, piezas M Carbon como la cubierta de la rueda trasera con

protector de cadena integrado, paneles laterales, cubierta de la rueda delantera, cubierta interior y cubierta de la cerradura de encendido/dirección, así como un sistema de reposapiés M rider totalmente ajustable, reposapiés para el pasajero y el MGPS Laptrigger (código de desbloqueo).

### **Lo más destacado de la nueva BMW M 1000 XR.**

- Motor de levas de la S RR, con una potencia de 148 kW (201 CV) a 12.750 rpm, 23 kW (31 CV) más que en la nueva S 1000 XR. Par motor máximo de 113 Nm a 11.000 rpm.
- Relación de transmisión secundaria más corta (piñón con 47 dientes en lugar de 45).
- Relaciones de cambio más cortas de la 4ª, 5ª y 6ª marcha.
- Sistema de admisión optimizado con embudos de admisión variables para mejorar el intercambio de carga a regímenes altos.
- Silencioso trasero de titanio muy inclinado con tapa de carbono.
- Cadena M Endurance.
- Modos de conducción "Rain", "Road", "Dynamic", "Race" y "Race Pro1-3", así como la última generación del Control Dinámico de Tracción DTC y la función DTC wheelie con caja de sensores de 6 ejes.
- Cuatro características de acelerador ajustables disponibles ahora para una respuesta óptima. "Engine Brake" con triple ajuste del par de arrastre del motor en el modo "Race Pro".
- Brake Slide Assist asiste al piloto cuando derrapa al frenar.
- Shift Assistant Pro para subir y bajar marchas rápidamente sin usar el embrague.
- Launch Control para salidas de carrera perfectas y Pit Lane Limiter para mantener con precisión la velocidad en el pit lane.
- Hill Start Control Pro para arrancar cómodamente en pendientes.
- Aletas M: Frena más tarde y acelera antes, además de una mayor estabilidad a alta velocidad gracias a la carga aerodinámica.
- Horquillas invertidas con base de muelle ajustable en combinación con el DDC de serie.
- Frenos M por primera vez en una moto deportiva de larga distancia de BMW Motorrad: La M XR ofrece las máximas prestaciones de frenado para circular por carreteras comarcales y circuitos de carreras.
- Llantas de aluminio forjado.
- Llantas M de carbono con cintas M e inscripción M en la llanta: Componentes de alta calidad, ligeros y de alta tecnología que ofrecen el máximo rendimiento como parte del paquete opcional M Competition.
- Palanca de freno de mano y embrague M.

- Amortiguador de dirección ajustable.
- Abrazadera del manillar fresada.
- En comparación con la S 1000 XR, el manillar de tubo está más orientado hacia delante e incorpora la inscripción "BMW M XR" grabada con láser.
- Retrovisores en los extremos del manillar (opcionales).
- Faros delanteros con icónica firma luminosa y luces de curva adaptativas (Headlight Pro).
- Soporte de matrícula pequeño.
- Cuadro de instrumentos con gran pantalla TFT de 6,5 pulgadas perfectamente legible, animación de arranque con logotipo M e interfaz OBD para M GPS Datalogger y M GPS Laptrigger que puede utilizarse mediante código de desbloqueo.
- Cuentarrevoluciones (zona roja) de nuevo diseño.
- Batería M ligera, toma de carga USB trasera, potentes unidades de iluminación LED, control de crucero electrónico y puños calefactables.
- Conducción sin llave.
- El diseño M y el diseño dinámico señalan las prestaciones roadster definitivas.
- Paquete M Competition opcional de fábrica.
- RDC de serie.
- Amplia gama de accesorios opcionales y equipamiento especial de fábrica.

## 2. Conducción

**"El motor de la M 1000 XR es lo mejor de ambos mundos. Para una conducción deportiva en carreteras comarcales, proporciona una agradable entrega de potencia con mucho par en el rango bajo y medio, mientras que en circuito o en viajes de larga distancia ofrece una gran potencia máxima y estabilidad. La aceleración y la potencia de tracción mejoradas de forma significativa son inmediatamente perceptibles para el piloto. Los valores significativamente mejorados de aceleración y potencia de tracción son inmediatamente perceptibles para el piloto".** Anton Decker, Director del Proyecto M 1000 XR.

**Potente M XR de 4 cilindros basado en el motor RR. Alta potencia máxima y mayor par motor para disfrutar al máximo de la conducción en carreteras comarcales y circuitos de carreras.**

La nueva M XR utiliza el motor de 4 cilindros en línea refrigerado por agua tomado de la M R. Su potencia máxima es de 148 kW (201 CV) a 12.750 rpm, 25 kW (31 CV) más que en la nueva S 1000 XR (año de modelo 2024). El par máximo de 113

Nm se alcanza a 11.000 rpm. En comparación con la S 1000 R, el régimen máximo del motor de la M XR se ha incrementado de 12.000 rpm a ahora 14.600 rpm. En la gama de revoluciones por encima de 10.000 rpm, que es relevante para la conducción superdeportiva, así como para el uso en circuitos de carreras, se han logrado mejoras significativas sobre el ya muy potente motor de la S 1000 XR. En el rango de 10.000 rpm a 12.000 rpm, se dispone de una potencia y un par motor notablemente mayores y, por tanto, de mayor capacidad de aceleración.

A partir de un régimen de 10.000 rpm, el motor de la nueva M XR muestra claramente sus ventajas y proporciona mucha más potencia punta y par motor hasta alcanzar la velocidad máxima. El aumento de la potencia de tracción de la rueda trasera en todas las marchas también se consigue gracias a una relación de transmisión secundaria más corta mediante el uso de un piñón que ahora tiene 47 dientes (S 1000 XR: 45 dientes). Además, las relaciones de la 4ª, 5ª y 6ª marcha son más cortas en comparación con la S 1000 XR, lo que también beneficia la potencia de tracción en la rueda trasera.

### **Tecnología BMW ShiftCam para variar la distribución y la elevación de las válvulas.**

Con el objetivo de generar una potencia máxima significativamente mayor, así como de lograr una entrega de potencia óptima en toda la gama de revoluciones relevante para la conducción superdeportiva en carreteras rurales, así como para el uso en circuitos de carreras, los conductos de admisión también se han rediseñado como en la M RR y la M R. En comparación con la actual S 1000 XR, presentan una geometría de canal avanzada y están diseñados para lograr las mejores condiciones de flujo posibles.

También en este caso se utiliza la tecnología BMW ShiftCam para variar la distribución y la elevación de las válvulas en el lado de admisión. Se trata de un árbol de levas de cambio de admisión en tres partes que tiene dos levas montadas en un segmento de cambio para cada válvula a accionar: una leva de par y una leva de potencia, cada una con una geometría de leva diseñada de forma óptima. Al igual que en la S 1000 RR, la velocidad de cambio del BMW ShiftCam en la M XR es de 9.000 rpm. Por debajo de 9.000 rpm, el cambio depende de la carga y cuando se requiere un par más alto, el cambio se realiza a la leva de par.

Mediante un desplazamiento axial del segmento de leva, las válvulas de admisión se desplazan desde la leva de par o la leva de potencia en sólo 10 ms, dependiendo de la carga y la velocidad. El desplazamiento axial del segmento de leva y, por tanto, el uso de la leva de par o de potencia, se efectúa mediante dos levas de cambio en el segmento de leva y dos actuadores electromecánicos. El diferente diseño de la

geometría de la leva se utiliza para variar la sincronización y la elevación de la válvula. Mientras que la leva de carga total proporciona una elevación máxima de la válvula, la leva de carga parcial proporciona una elevación reducida de la válvula.

#### **Las ventajas de la tecnología BMW ShiftCam:**

- Aumento del par motor y de la fuerza de tracción en la gama baja y media de revoluciones con aumento simultáneo de la potencia máxima.
- Diseño óptimo de la geometría de la leva en carga parcial para la gama baja y media de revoluciones. El nuevo motor M XR ofrece casi el mismo alto rango de par en los regímenes bajo y medio que el anterior motor S 1000 XR, pero con la misma potencia máxima que la RR.
- Reducción de la pérdida por cambio de carga en el rango de carga parcial.
- Reducción de las emisiones de escape y optimización del sonido.

#### **Válvulas de titanio, nuevo conjunto de muelles en el lado de escape, seguidores de levas más estrechos y ligeros y árboles de levas optimizados.**

La M XR utiliza cuatro válvulas de titanio ligero por cámara de combustión. Los ejes de las válvulas de admisión tienen un diseño hueco para minimizar el peso. Las válvulas se accionan como de costumbre mediante levas ligeras, resistentes a la velocidad y revestidas de DLC.

Los árboles de levas se accionan directamente desde el cigüeñal, sin engranaje intermedio. El engranaje reductor primario para reducir a la mitad la velocidad de los árboles de levas está situado directamente en la culata.

#### **Motor básico muy ligero y compacto con lubricación por cárter húmedo, caja de cambios de 6 velocidades y embrague antirrebote.**

Al igual que antes, las camisas de los cilindros integradas en la mitad superior del cárter del motor se han pulido para reducir la fricción, y las bombas de aceite y agua se han combinado en un único módulo compacto. Los tubos del circuito de refrigeración de agua y aceite también se han reducido al mínimo y se han diseñado para ser muy resistentes a las caídas, en consonancia con el espíritu de un motor de carreras. Para conseguir la menor anchura total posible, sólo hay una rueda dentada en el cigüeñal, ya que el engranaje reductor primario del motor de arranque engrana directamente con la rueda dentada primaria del embrague. El motor de arranque está integrado en la parte superior del cárter, detrás de los cilindros. La posición del cigüeñal se detecta a través del rotor/generador.

Al igual que en la RR, el suministro de aceite se realiza en forma de lubricación por cárter húmedo. En aras de la máxima seguridad de funcionamiento, la quilla del cárter de aceite y, por tanto, el punto de aspiración de la bomba es muy bajo. El embrague anti-rebote se acciona desde el lado derecho del motor. También en la M

XR, la mitad superior del cárter aloja la caja de cambios de 6 velocidades, ligera, compacta y de cambio preciso, y el asistente Pro Shift ya está montado de serie para cambios de marcha rapidísimos sin apenas interrupción de la fuerza de tracción.

### **Sistema de admisión con embudos de admisión más cortos para optimizar el intercambio de carga a regímenes altos.**

La nueva M XR también cuenta con el denominado sistema de acelerador E completo, es decir, un "puño de gas electrónico" para unas fuerzas de accionamiento agradablemente bajas y un control perfecto del motor. El motor M XR está equipado con embudos de admisión variables. La longitud de los embudos de admisión se varía en dos etapas mediante un servomotor controlado por mapa montado en el airbox. A una velocidad de 11.000 rpm se abren las vías de admisión cortas favorables para alcanzar la máxima potencia.

### **Nuevo sistema de escape más ligero con silenciador trasero corto y compacto de titanio.**

Los desarrolladores de BMW Motorrad también persiguieron el objetivo primordial de mejorar aún más la nueva M R en términos de entrega de potencia y par motor en comparación con la S 1000 R, al mismo tiempo que se reducía significativamente el peso del nuevo sistema de escape. Incorpora dos catalizadores de tres vías y un silenciador trasero de titanio con un ángulo más pronunciado y tapa final de carbono.

### **Prestaciones de conducción drásticamente mejoradas con aún más aceleración y potencia de tracción.**

El nuevo motor M R es significativamente más potente que el 4 cilindros de la S 1000 XR en toda la gama de revoluciones. En particular, se han incrementado notablemente la aceleración y la fuerza de tracción en combinación con la relación de transmisión final más corta. Con una aceleración de 7,4 s hasta 200 km/h, la M XR es 1,3 segundos más rápida que la S 1000 XR. La imagen es aún más drástica en lo que respecta a los valores de arranque, medidos en 6. marcha. Mientras que la S 1000 XR tarda 3,8 s de 60 a 100 km/h, la M XR sólo necesita 3,3 s. El sprint intermedio de 100 a 140 km/h tarda 2,7 s (S 1000 XR: 3,8 s) y el intervalo entre 140 y 180 km/h 3,2 s (S 1000 XR 4,6 s).

De este modo, la nueva M XR logra el equilibrio entre ser una moto de circuito y una máquina deportiva para la vía pública. El nuevo motor de la M R es mucho más potente que el de la 1000 R en el rango de 10.000 rpm a 14.600 rpm, lo que resulta especialmente relevante para la conducción dinámica en circuito, pero sin

perder sus cualidades superiores como fascinante fuente de potencia para la conducción deportiva por carretera.

**Modos de conducción "Rain", "Road", "Dynamic", "Race" y "Race Pro 1-3", así como la última generación del Control Dinámico de Tracción DTC y la función DTC wheelie con caja de sensores de 6 ejes.**

Con la nueva M XR, se distinguen dos mundos de modos de conducción: Para caminos rurales y para la pista de carreras. La nueva M XR incorpora de serie los cuatro modos de conducción "Rain", "Road", "Dynamic" y "Race", así como los modos de conducción adicionales "Race Pro 1", "Race Pro 2" y "Race Pro 3". La última generación del Control Dinámico de Tracción (DTC) con grupo de sensores de 6 ejes, sensor de ángulo de inclinación y ajuste fino para aumentar aún más la seguridad y el rendimiento al acelerar son también características de serie. El DTC cuenta de serie con cuatro ajustes básicos fijos para los respectivos modos de conducción "Rain", "Road", "Dynamic" y "Race", así como la función DTC wheelie. En los modos de conducción "Race Pro", también está disponible el ajuste fino (+/- Shift). La función DTC wheelie también es ajustable. Permite suprimir o limitar los caballitos con el objetivo de lograr la máxima aceleración mediante la detección de la rueda delantera levantada.

**Se dispone de cuatro características de acelerador ajustables para una respuesta óptima. "Freno motor" con triple ajuste del par de arrastre del motor en el modo "Race Pro".**

De serie, la nueva M XR incorpora tres características del acelerador firmemente vinculadas a los respectivos modos de conducción "Rain", "Road", "Dynamic", "Race" y "Race Pro". En el modo "Race Pro" se puede configurar la nueva tercera característica del acelerador "Direct Throttle Response" con una pendiente muy pronunciada para una respuesta especialmente espontánea. Como componente adicional, el "Freno motor" en el modo "Race Pro" también ofrece una triple ajustabilidad del par de arrastre del motor en modo overrun.

- **Lluvia:** Respuesta suave del acelerador, par de arrastre reducido en las marchas inferiores.
- **Carretera:** Respuesta óptima del acelerador, par motor reducido en las marchas inferiores.
- **Dinámico:** Respuesta óptima del acelerador, par motor reducido en las marchas inferiores.
- **Race:** respuesta óptima del acelerador, par motor máximo en todas las marchas.
- **Race Pro 1-3:** Configurable. En Race Pro, también se puede seleccionar el ajuste 3. La respuesta del acelerador es suave, el par motor máximo en todas las marchas.

### **Asistente de cambio Pro para subir y bajar marchas rápidamente sin utilizar el embrague.**

El asistente de cambio Pro permite subir de marcha sin accionar el embrague y, por tanto, ofrece una aceleración perfecta casi sin interrumpir la entrega de potencia. También permite reducir de marcha sin accionar el embrague ni el acelerador en las gamas de carga y velocidad relevantes para la conducción. Esto permite cambios de marcha muy rápidos y reduce el uso del embrague al mínimo.

### **Launch Control para salidas de carrera perfectas.**

La nueva M XR también ofrece Launch Control, que ayuda activamente al piloto en las salidas de carrera. Se activa en parado con el motor al ralentí pulsando el botón de arranque durante más de tres segundos.

### **Pit Lane Limiter para mantener con precisión las velocidades dadas en el pit lane.**

El Pit Lane Limiter también permite al piloto de la M XR limitar la velocidad en el pit lane en cualquier modo de conducción.

### **Hill Start Control Pro para arrancar cómodamente en pendientes.**

La nueva M XR incorpora de serie la función Hill Start Control Pro. Va más allá de las características del sistema de confort Hill Start Control de serie en la RR y ofrece la función adicional Auto HSC. El menú de ajustes permite individualizar esta función adicional de forma que el freno de retención se active automáticamente en una pendiente (superior a +/- 5 %) cuando se ha accionado el freno de mano o la palanca del freno de pie, poco después de que la motocicleta se detenga.

## **3. Suspensión y aerodinámica.**

**"Para poder llevar a la carretera las altas prestaciones de la M 1000 XR, tuvimos que aplicar algunas medidas a la suspensión y el chasis. El ala cuádruple M Winglets y una posición de asiento orientada a las ruedas delanteras proporcionan la máxima estabilidad, control y placer de conducción. El freno M, utilizado por primera vez en una moto deportiva de larga distancia, mantiene a raya a la M XR".**

Edgar Heinrich, Jefe de Diseño de BMW Motorrad.

El potencial significativamente mayor de la nueva M XR en comparación con la S 1000 R no sólo se refleja en la tecnología de propulsión de altas prestaciones. De hecho, la sobresaliente dinámica de conducción es en gran parte el resultado de un consistente trabajo de desarrollo en la suspensión y la aerodinámica, con innumerables pruebas en carreteras y, en particular, en circuitos de carreras, así como pruebas en el túnel de viento.

**Aletas M: Frena más tarde, reduce los caballitos y acelera antes gracias a la carga aerodinámica.**

Además de la tecnología de propulsión y suspensión, la aerodinámica también fue un elemento clave en el pliego de condiciones para desarrollar el M XR. Al nuevo M XR se le dotó de winglets en la zona de los paneles laterales delanteros con el objetivo de lograr tiempos de vuelta aún más rápidos en el circuito y la mejor estabilidad de marcha posible a altas velocidades. A una velocidad de 220 km/h, proporcionan un aumento de la carga de la rueda delantera de aprox. 11,4 kg gracias a la carga aerodinámica generada. Una subestructura adicional, invisible desde el exterior, garantiza la transmisión óptima de la carga aerodinámica generada por los winglets.

Los winglets, que se han convertido en indispensables en series de carreras como MotoGP o el Campeonato del Mundo de Superbikes, también sirven en particular para lograr el mejor contacto posible entre las ruedas y la superficie de la carretera, especialmente al acelerar y a altas velocidades. Los caballitos son absolutamente indeseables desde el punto de vista de la dinámica de conducción, ya que la fuerza motriz en un caballito no se convierte al 100% en propulsión, sino también en un porcentaje considerable en la elevación del tren delantero de la moto. En consecuencia, el control de tracción entra en acción y reduce la fuerza motriz para detener el caballito. Aquí se pierden valiosas décimas de segundo.

La carga adicional sobre la rueda delantera contrarresta la tendencia al wheelie durante la aceleración, el sistema de control de tracción tiene que regular menos, se convierte más potencia motriz en aceleración y el piloto consigue un tiempo por vuelta más rápido.

Sin embargo, al desarrollar los alerones para la nueva M XR, no sólo se buscaba la máxima carga aerodinámica, sino también la mejor eficiencia posible y, por tanto, una relación óptima entre carga aerodinámica y resistencia, en combinación con un flujo de aire favorable alrededor del piloto.

Con los winglets diseñados como delgadas alas cuádruples se lograron los siguientes objetivos:

- Posicionamiento óptimo.
- Máxima carga aerodinámica en tres elementos funcionales del ala.
- Reducción de los vórtices secundarios mediante endplates.
- Atractivo aspecto delgado con aleta exterior.

**Chasis diseñado para una conducción orientada a las prestaciones en caminos rurales y pistas de carreras con Control Dinámico de Amortiguación (DDC), base de muelle ajustable, amortiguador de dirección ajustable, abrazadera de manillar fresada y manillar tubular orientado hacia delante con la inscripción "BMW M 1000 XR" grabada con láser.**

La suspensión y el chasis de la nueva M XR se basan en la S 1000 XR, con el bastidor puente de aluminio como pieza central. Se trata de una construcción soldada que consta de cuatro elementos de fundición por gravedad e integra el motor, inclinado 32 grados hacia delante, como elemento portante. El bastidor principal se diseñó para transmitir la potencia directamente a la estructura del motor por los caminos más cortos posibles.

El bastidor, conocido como "Flex Frame" debido a la óptima interacción del bastidor principal, el bastidor trasero y el basculante, ofrece otras ventajas gracias a su diseño muy estrecho. Esto reduce considerablemente la anchura del vehículo en la zona relevante para un buen cierre de las rodillas. El piloto se beneficia de poder mantener los muslos juntos más cerca de la moto y, por tanto, de una postura de conducción más relajada.

Al diseñar la suspensión de la nueva M XR, el objetivo era conseguir tanto los mejores tiempos posibles en el circuito como una experiencia de conducción excepcional en carreteras rurales. Como moto de larga distancia deportiva, la M XR también posee excelentes cualidades para recorrer largas distancias.

La M XR dispone de horquillas invertidas con un diámetro de tubo de deslizamiento de 45 mm en la parte delantera. Está equipada con los llamados insertos de cartucho cerrado, sistemas hidráulicos separados de pistón-cilindro. Además, las horquillas de la M XR incorporan un puente superior con una abrazadera de manillar fresada, así como un manillar tubular de aluminio negro más orientado hacia delante con la inscripción "BMW M XR" grabada a láser.

Las barras de la horquilla también se han modificado y ahora están diseñadas para alojar las nuevas pinzas de freno M. Además, la M XR cuenta con un amortiguador de dirección ajustable.

Las horquillas cuentan con opciones de ajuste para la base del muelle, así como diez niveles de ajuste cada uno para las etapas de rebote y compresión de la amortiguación. La sensible respuesta, el amplio rango de ajuste y las elevadas reservas de amortiguación ofrecen la máxima dinámica de conducción y opciones de ajuste individual en la pista de carreras.

El puntal de muelle central tiene una base de muelle ajustable y amortiguación ajustable de rebote y compresión. La amortiguación de rebote y compresión se ajustan mediante una escala muy fácil de usar de diez pasos cada una. El recorrido total del muelle es de 138 mm delante y detrás.

**Control Dinámico de la Amortiguación (DDC): la nueva generación de ajuste electrónico de la amortiguación con una extensión aún mayor.**

La nueva M XR está equipada de serie con la suspensión controlada electrónicamente Dynamic Damping Control (DDC).

Los ajustes básicos del DDC están vinculados a los modos de conducción "Lluvia", "Carretera", "Dinámico" y "Carrera". En los modos "Lluvia" y "Carretera", el ajuste del DDC se centra en una amortiguación rica y agradable, por lo que puede describirse como deportivo-confortable. El ámbito de aplicación de esta característica de amortiguación DDC "carretera" es preferentemente la carretera nacional con superficie de asfalto de mala a buena.

Por el contrario, el modo de conducción "Dynamic" está pensado para carreteras comarcales en muy buen estado. Para ello se dispone de la característica de amortiguación DDC "din. carretera".

En el modo de conducción "Race", la amortiguación básica se eleva de nuevo para el uso en circuito y funciona con la característica "Track".

En los modos de conducción "Race Pro", por otra parte, la característica de amortiguación DDC "Race", ajustable individualmente, apoya de forma óptima la conducción en circuito y proporciona un ajuste aún más rico y firme del amortiguador. En este caso, los elementos muelle-amortiguador proporcionan al piloto una respuesta óptima y cristalina en todo momento con respecto a la situación de conducción respectiva.

Además, el reglaje de la suspensión también puede individualizarse en todos los modos de conducción. Como en el caso del ajuste mecánico, el cliente tiene la opción de ajustar la suspensión a más suave o más firme simplemente "pulsando un botón" en el menú de configuración. Así, el DDC también es capaz de tener en cuenta la carga que soporta la nueva M XR. En consecuencia, el piloto puede establecer el ajuste DDC en el menú de configuración para conducir solo (1 casco) o con pasajero (2 cascos). Una nueva característica del DDC de la M XR es el ajuste adicional de la base del muelle de la horquilla.

### **Frenos M con bomba de freno de mano radial para un máximo rendimiento de frenado en circuito y carretera.**

Después de la M 1000 RR y la M 1000 R, la nueva M XR es la tercera motocicleta BMW que incorpora un freno M. Se desarrolló directamente utilizando la experiencia adquirida con los frenos de competición de las máquinas de competición de fábrica de BMW Motorrad en el Campeonato del Mundo de Superbikes. El desarrollo del freno M incorporó todos los descubrimientos previos de BMW Motorrad, incluidos los del deporte para clientes y los de las funciones ABS de pista de carreras. El resultado de este sofisticado trabajo de desarrollo fue el freno M, que ofrece el máximo rendimiento, punto de presión y estabilidad de

desvanecimiento, así como una excelente respuesta. Las pinzas de freno M presentan un revestimiento anodizado azul junto con el famoso logotipo M. Junto con dos discos de freno de 320 mm y 5 mm de grosor y soportes de disco de freno de aluminio anodizado negro, el sistema de frenos equipado con una nueva bomba de freno de mano radial marca actualmente el pináculo del desarrollo de frenos en el campo de los sistemas homologados para carretera. Existen dos variantes de pastillas de freno para diferentes aplicaciones. Una para uso en carretera y otro compuesto del Campeonato Mundial de Resistencia para uso en circuito. Ambos compuestos de pastillas de freno están adaptados a las funciones del ABS Pro. En la rueda trasera, una pinza flotante de un pistón en diseño M, también anodizada en azul, junto con un disco de freno de acero de 265 mm proporcionan la deceleración.

**Llantas ligeras de aluminio forjado de serie y llantas exclusivas M Carbon como componentes de alta tecnología para obtener el máximo rendimiento como parte del paquete M Competition.**

El nuevo M XR ya está equipado de serie con llantas de aluminio forjado muy ligeras. Las exclusivas y muy ligeras llantas M Carbon también están disponibles como equipamiento opcional de fábrica y como parte del paquete M Competition. La fibra de carbono -desarrollada en su día para la industria aeroespacial-, este material de alta resistencia y superligero se impuso primero en las carreras y ahora también en las motocicletas BMW. BMW Motorrad lo utiliza allí donde se requiere un peso mínimo y una resistencia máxima.

Menos peso significa menores masas rotacionales, lo que no sólo mejora el comportamiento de aceleración y frenado, sino que también hace que la moto sea más fácil de manejar. En resumen: las llantas M Carbon, que son alrededor de 1,5 kg más ligeras, hacen que la M XR sea aún más ágil y dinámica de conducir. Además, la superficie de fibra de carbono recubierta con laca transparente de alto brillo se caracteriza por su estructura de alta calidad, de color negro intenso y brillante, y también destaca gracias a las cintas en el esquema de color M y las letras M en el borde de la llanta.

**Brake Slide Assist - asiste al piloto cuando derrapa al frenar.**

La función Brake Slide Assist es una innovación importante y muy útil, especialmente para los pilotos de carreras. Permite al piloto derrapar en las curvas con un deslizamiento constante.

Desde un punto de vista técnico, se establece un ángulo de deslizamiento (ángulo de deriva) limitando la presión de frenado en la rueda trasera mediante el sistema ABS Pro y controlando el deslizamiento de la rueda trasera mediante el control del par de arrastre del motor.

Debido a su posición en la motocicleta y a la aplicación de fuerza a través del manillar, el piloto tiene una influencia considerable en el comportamiento de deriva durante el frenado. El asistente de deslizamiento en frenada proporciona ayuda al

piloto para esta condición de conducción parcialmente inestable de derrape y sólo está activo en el ajuste "2" del ABS Pro.

#### **4. Sistema eléctrico y electrónica.**

**Cuadro de instrumentos con una gran pantalla TFT de 6,5 pulgadas perfectamente legible, animación de arranque con el logotipo M, nueva visualización del cuentarrevoluciones (zona roja) e interfaz OBD para M GPS Datalogger y M GPS Laptrigger que puede utilizarse mediante código de activación.**

El cuadro de instrumentos del nuevo M XR es esencialmente el mismo que el del M RR. Cuatro pantallas (Pure-Ride con la información más importante y tres Core Screens) permiten al piloto elegir la visualización según sus necesidades. Sigue un diseño coherente para fines superdeportivos, también en circuito. La diversidad de información, la calidad de visualización y también la facilidad de uso del nuevo cuadro de instrumentos no tienen rival en este segmento.

Además de una amplia gama de funciones e información, los desarrolladores de BMW Motorrad pusieron especial énfasis en la mejor legibilidad posible de la pantalla TFT de 6,5 pulgadas. Para garantizar una legibilidad óptima incluso en condiciones de iluminación difíciles, la pantalla se diseñó de gran tamaño y, por tanto, fácil de descifrar. Está vinculada al multicontrolador situado en la unidad de mando izquierda del manillar y puede manejarse de forma rápida, segura y cómoda. Tras girar el contacto, el logotipo M aparece de forma destacada en la pantalla.

La pantalla TFT de la M XR ofrece pantallas personalizadas para diferentes propósitos. La pantalla Pure Ride, por ejemplo, proporciona toda la información necesaria para el funcionamiento normal en carretera, mientras que las tres pantallas Core están diseñadas para la pista de carreras y proporcionan una gama correspondiente de información. Además, el cuentarrevoluciones se muestra aquí tanto en forma analógica (Core 1 y 2) como en forma de gráfico de barras (Core 3).

El cuadro de instrumentos del M XR presenta una visualización optimizada del cuentarrevoluciones. Ahora cuenta con una zona discontinua y una zona sólida de color rojo controlada directamente por la unidad de control del motor. Las zonas discontinuas deben evitarse y no se recomiendan, mientras que la zona roja fija está desactivada. Este nuevo esquema de visualización se aplica, por ejemplo, a la velocidad de calentamiento, a un límite de velocidad por la memoria de averías, al limitador del pit lane y al control de lanzamiento, así como al modo de exhibición y al mapa de precaución por temperatura. Otra nueva función del cuentarrevoluciones es que parpadea junto con la luz de cambio. Además de la visualización digital de la velocidad, las rpm, los modos de conducción seleccionados, los ajustes para ABS

Pro y DTC, así como los menús, se puede consultar más información a través de la pantalla:

- Ángulo de inclinación izquierda/derecha actual.
- Ángulo máximo de inclinación izquierda/derecha.
- Deceleración actual alcanzada en m/s<sup>2</sup>.
- Deceleración máxima alcanzada en m/s<sup>2</sup>.
- Reducción de par mediante DTC.
- Aviso de velocidad (indicación "SPEED" si se supera una velocidad predefinida).
- Velocidad media.
- Consumo medio de combustible.
- Recorrido 1 y 2.
- Autonomía residual.
- Kilómetros totales.
- Nivel del depósito de combustible.
- Tiempo de descanso.
- Tiempo de conducción.

Para los pilotos que lleven la nueva M XR al circuito, el cuadro de instrumentos ofrece más datos de gran interés que pueden consultarse en varios formatos de visualización:

- Tiempo por vuelta.
- Velocidades específicas por vuelta (máxima, media).
- Modo de conducción activo.
- Ángulos máximos de inclinación izquierda/derecha.
- Desaceleración máxima.
- Total de vueltas.
- Mejor vuelta de la historia.

Como equipamiento opcional, se puede proporcionar amplio material de datos para utilizar el M GPS Laptrigger y el M GPS Datalogger (Accesorios Originales BMW Motorrad) mediante un código de desbloqueo a través de la interfaz OBD del cuadro de instrumentos. El menú TFT también ofrece una opción de menú especialmente reservada para el M GPS Laptrigger. Sin embargo, el disparo manual sigue siendo posible a través del botón de flash. El M GPS Laptrigger, junto con un ratón GPS, proporciona datos de unos 300 circuitos de carreras de todo el mundo.

**Batería M ligera, toma de carga USB en la parte trasera, potentes unidades de iluminación LED en todo el contorno, luz de giro adaptativa, así como control de crucero electrónico y puños calefactables.**

El sistema eléctrico y electrónico de la nueva M XR se basa en gran medida en los probados sistemas de la S 1000 XR. Sin embargo, pensando en el máximo rendimiento posible, la M XR cuenta con una batería de sólo 1.288 g de peso y 5 Ah de capacidad. Además, incorpora de serie una toma de carga USB instalada en la parte trasera del vehículo, que proporciona una corriente de carga máxima de 2,4 A. También cuenta de serie con control de crucero electrónico y puños calefactables para los días más fríos.

Todos los grupos ópticos del nuevo M XR se basan en la última tecnología LED. Entre ellos se incluyen el emblemático faro principal con el logotipo M iluminado, la luz de posición, los intermitentes laterales delanteros, el grupo óptico trasero y el cuadro de instrumentos con sus luces de control. Además, el faro LED con luz de giro adaptativa confiere a la M XR sólo un aspecto muy dinámico, sino que también ilumina perfectamente la carretera.

Siguiendo el lema "todo en uno", el soporte de la matrícula, corto y ligero en la M XR, y las luces indicadoras y de matrícula en la parte trasera forman una sola unidad, y las funciones de luz de freno y luz trasera están integradas en las luces indicadoras. Este diseño extremadamente compacto también permite que la M XR esté "lista para la competición" en tan sólo unos pasos.

## 5. Diseño y color

**El diseño M, el diseño dinámico y la parte trasera estrecha de la M XR son sinónimo de prestaciones dinámicas y deportividad en estado puro.**

Incluso más que la S 1000 XR, la nueva M XR con tecnología de suspensión optimizada y el motor más potente hasta la fecha en una moto deportiva dinámica de larga distancia de BMW Motorrad está diseñada sin concesiones para una conducción deportiva, ya sea en carreteras rurales, en recorridos de larga distancia o en el circuito de carreras. M XR - más prestaciones con menos peso no es posible actualmente en la cima del segmento crossover. Las proporciones del M XR son compactas y potentes a la vez que excitantes y dinámicas. El M XR tiene un aspecto agresivo desde el frontal con los nuevos aletines M y la icónica firma luminosa LED, garantizando así el máximo valor de reconocimiento. El aspecto deportivo también se ve subrayado por la nueva y más estrecha sección trasera con paneles laterales más delgados, tomas de aire de estilo automovilístico, la firma "X" y un asidero para el pasajero más estrecho fabricado en plástico de alta resistencia.

**Puras prestaciones para largas distancias en colores M. Asiento M ofrecido en tres alturas diferentes con gran libertad de movimiento.**

La carrocería de alto contraste de la versión básica, pintada por completo en pintura sólida Lightwhite, se diferencia de la versión Competition no sólo en el color básico. La nueva M 1000 XR con Competition Package presenta una combinación más tono sobre tono de pintura metalizada Black Storm de alto brillo y paneles laterales y guardabarros delantero y trasero de fibra de carbono de alto brillo, que se integran armoniosamente en el concepto gráfico. En conjunto, el lenguaje gráfico M de azul claro/azul oscuro/rojo en ambas variantes refleja el aspecto dinámico y orientado a las prestaciones del nuevo M XR.

El nuevo M XR irradia potencia y dinamismo incluso cuando está parado. La cubierta del motor en gris granito y el tapón del depósito de combustible en negro distinguen aún más a los modelos M. El muelle azul del puntal de ballesta añade un toque deportivo. El poderoso aspecto de la M XR se complementa con detalles llenos de cariño, como el logotipo M bordado en la cubierta del asiento, disponible en tres alturas (820 /850 /870 mm) y optimizado para ofrecer una gran libertad de movimientos.

#### **Diseño y tecnología sin concesiones: El M XR con el paquete M Competition.**

Si la nueva M XR de serie aún no es suficiente para ti, el Paquete M Competition y la pintura básica Blackstorm metalizada en combinación con los colores M Motorsport ofrecen una fascinante mezcla de refinados componentes tanto para el sibarita de la tecnología de competición como para el piloto estético. El paquete M Competition incluye llantas de carbono M, piezas de carbono M como la cubierta de la rueda trasera con protector de cadena integrado, paneles laterales, cubierta de la rueda delantera, cubierta interior y cubierta de la cerradura de encendido/dirección, así como un sistema de reposapiés M totalmente ajustable para el piloto, reposapiés para el pasajero y el MGPS Laptrigger (código de desbloqueo).



## 6. Equipamiento

### **Equipamiento opcional y Accesorios Originales BMW Motorrad.**

Para personalizar la nueva BMW M XR se dispone de un amplio programa de equipamiento opcional y accesorios originales BMW Motorrad. 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.

### **Opciones.**

- **Paquete M Competition:** Incluye llantas M Carbon, piezas M Carbon como el cubrerueda trasero con protector de cadena integrado, paneles laterales, cubierta de la rueda delantera, cubierta interior y cubierta de la cerradura de encendido/dirección, así como un sistema de reposapiés M totalmente ajustable para el piloto, reposapiés para el pasajero y el MGPS Laptrigger (código de desbloqueo).

### **Opciones individuales.**

- Sistema de alarma antirrobo.
- Parabrisas alto
- Asiento deportivo M negro bajo. **NUEVO.**
- Asiento deportivo M negro alto. **¡NUEVO!**
- Retrovisores en los extremos del manillar.
- Preparación para sistema de navegación.
- Llanta M Carbono.

### **Accesorios originales BMW Motorrad.**

#### **Piezas M Performance.**

- M GPS Datalogger incluyendo M GPS Laptrigger.
- Protectores de eje M.
- Llanta trasera y delantera M Carbon.
- Llantas forjadas M.
- M Protector de cadena de carbono y cubierta de rueda.
- M Cubre rueda delantero carbono.
- M Cubierta de carbono cerradura de dirección de encendido.
- M Carbono panel lateral izquierda/derecha.
- M Embellecedor interior cabina carbono.
- M Carbono barra protección motor.
- M Reposapiés del piloto.
- M Sistema de reposapiés del piloto.

- M estriberas pasajero izquierda/derecha.
- DB-Eater.
- M Tensor de cadena, con o sin soporte de montaje.
- M protector de motor.
- M Boca de llenado de aceite.

#### **Ergonomía y confort.**

- M asiento negro alto. **NOVEDAD.**
- Asiento M negro bajo. **¡NUEVO!**
- Parabrisas alto, tintado.

#### **Diseño.**

- Retrovisores extremos del manillar negro. **¡NUEVO!**

#### **Navegación y comunicación.**

- Preparación para navegación BMW Motorrad.
- Cuna BMW Motorrad Connected Ride.
- Navegador BMW Motorrad Connected Ride.
- Cristal protector BMW Motorrad Connected Ride Navigator.

#### **Seguridad.**

- Sistema de alarma antirrobo BMW Motorrad.
- Protector del radiador (radiador de aceite y agua).

#### **Almacenamiento.**

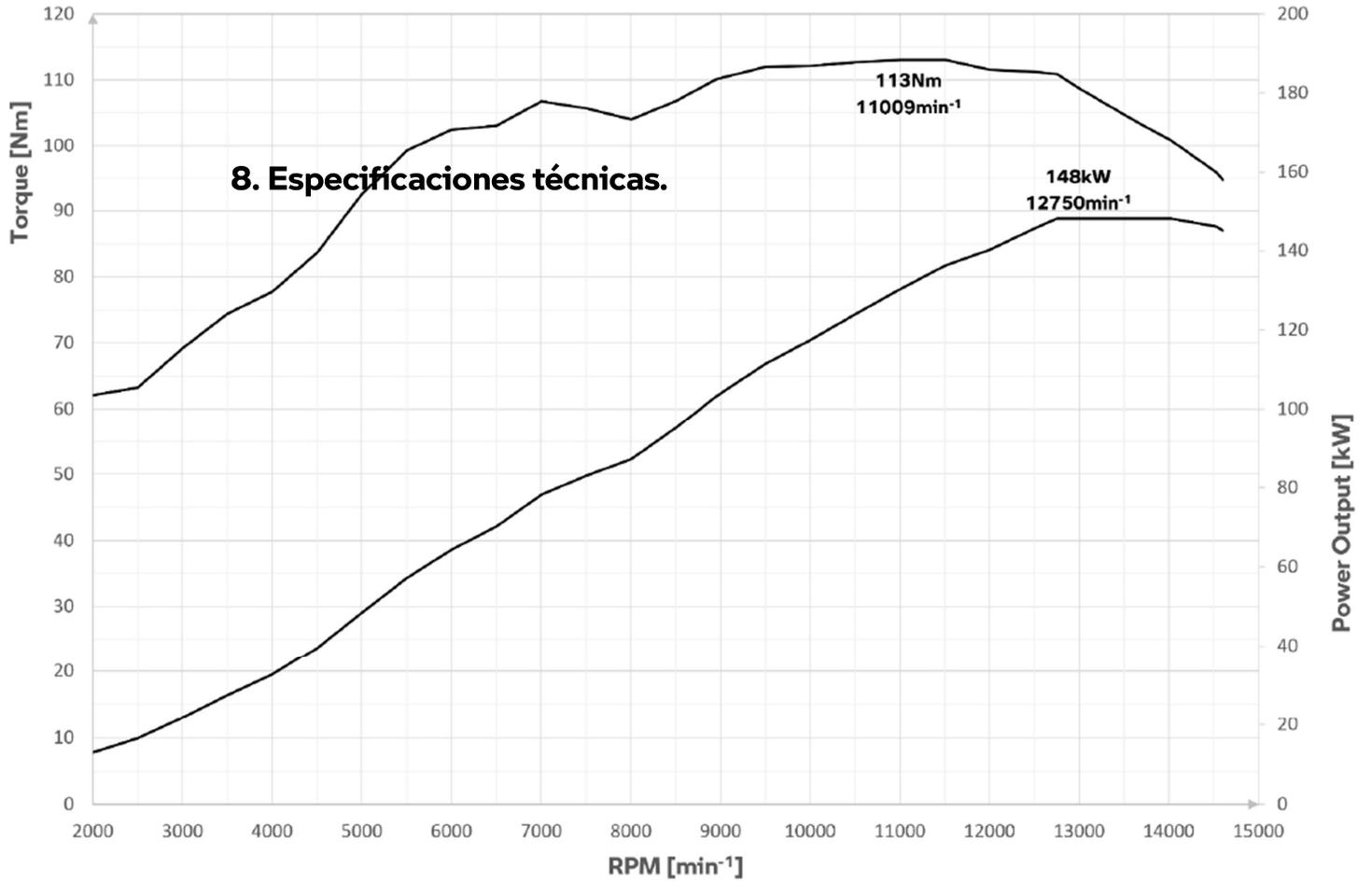
- Bolsas blandas negras izquierda/derecha, 8 l c/u. **¡NUEVO!**

#### **Mantenimiento y tecnología.**

- Alfombrilla de moto.
- Calentadores de neumáticos M.
- Soporte de montaje Sport, trasero.
- Soporte de montaje Sport, delantero.

## 7. Potencia del motor y par motor.

BMW M 1000 XR



**BMW M 1000 XR**

<b>Engine</b>		
Capacity	cc	999
Bore/stroke	mm	80/49.7
Output	kW/hp	148/201
at engine speed	rpm	12,750
Torque	Nm	113
at engine speed	rpm	11,000
Type	Water-cooled in-line 4-cylinder engine	
Compression/fuel	13.3:1 / Premium unleaded petrol, octane rating 95-98 (RON) (knock control; rated power at 98 RON)	
Valve/accelerator actuation	DOHC (double overhead camshaft), Valve actuation via single cam followers	
Valves per cylinder	4	
Ø intake/outlet	mm	33.5/27.2
Throttle valve diameter	mm	48
Engine control	BMS-O	
Emission control	Closed-loop three-way catalytic converter	
<b>Electrical system</b>		
Alternator	W	450
Battery	V/Ah	Battery 12/5, maintenance-free
Headlight	W	Full LED headlamp
Starter	kW	0.8
<b>Power transmission - gearbox</b>		
Clutch	Self-reinforcing multi-plate anti-hopping oil bath clutch, mechanically operated	
Gearbox	Constant-mesh 6-speed gearbox	
Primary ratio	1.652	
Transmission ratios	I	2.647
	II	2.091
	III	1.727
	IV	1.500
	V	1.360
	VI	1.261
Rear wheel drive	Chain	
Secondary ratio	2.765	
<b>Chassis</b>		
Frame construction type	Aluminium composite bridge frame, engine self-supporting	
Front wheel suspension	Upside-down telescopic forks, slide tube diameter 45 mm,	
Rear wheel suspension	Aluminium double-sided swinging arm with central sprint strut and Full Floater Pro kinematics	

			<b>BMW M 1000 XR</b>
Spring travel, front/rear	mm		138/138
Wheel castor	mm		117.4
Wheelbase	mm		1,548
Steering head angle	°		64.9
Brakes	Front	M double disc brake, floating, Ø 320 mm, radial four-piston fixed callipers	
	Rear	M single-disc brake, Ø 265 mm, single-piston floating calliper	
ABS		BMW Motorrad ABS Pro (part-integral)	
Traction control		BMW Motorrad DTC	
Wheels		Standard: aluminium forged wheels M Carbon wheels in conjunction with M Competition Package or individual option	
	Front		3.50 x 17"
	Rear		6.00 x 17"
Tyres	Front		120/70 ZR17
	Rear		200/55 ZR17
<b>Dimensions and weights</b>			
Total length	mm		2,170
Total width with mirrors	mm		850
Seat height	mm		850
DIN empty weight	kg		223
Permitted total weight	kg		450
Fuel tank capacity	l		20
<b>Performance figures</b>			
Fuel consumption (WMTC)	l/100 km		6.5
CO2	g/km		152
Acceleration	0-100 km/h	s	3.2
Top speed	km/h		>275

## El Grupo BMW

El Grupo BMW, con sus cuatro marcas BMW, MINI, Rolls-Royce y BMW Motorrad, es el primer fabricante mundial de automóviles y motocicletas de gama alta, y también ofrece servicios financieros y de movilidad de primera calidad. La red de producción del Grupo BMW comprende más de 30 centros de producción en todo el mundo; la compañía cuenta con una red de ventas global en más de 140 países.

En 2022, el Grupo BMW vendió cerca de 2,4 millones de turismos y más de 202.000 motocicletas en todo el mundo. El beneficio antes de impuestos en el ejercicio 2021 fue de 16.100 millones de euros sobre unos ingresos que ascendieron a 111.200 millones de euros. A 31 de diciembre de 2021, el Grupo BMW contaba con una plantilla de 118.909 empleados.

El éxito del Grupo BMW siempre se ha basado en el pensamiento a largo plazo y la acción responsable. La compañía estableció el curso para el futuro en una etapa temprana y hace que la sostenibilidad y la gestión eficiente de los recursos sean centrales en su dirección estratégica, desde la cadena de suministro a través de la producción hasta el final de la fase de uso de todos los productos.

**www.bmw-motorrad.es**

Facebook: <https://www.facebook.com/bmwmotorradESP/>

Twitter: <http://twitter.com/BMWmotorradesp>

Instagram: <http://instagram.com/bmwmotorradesp>

Twitter Prensa: <http://twitter.com/BMWGroupPrensa>

YouTube: <http://www.youtube.com/BMWEspana>

Google+: <http://plus.google.com/+bmwespaña>