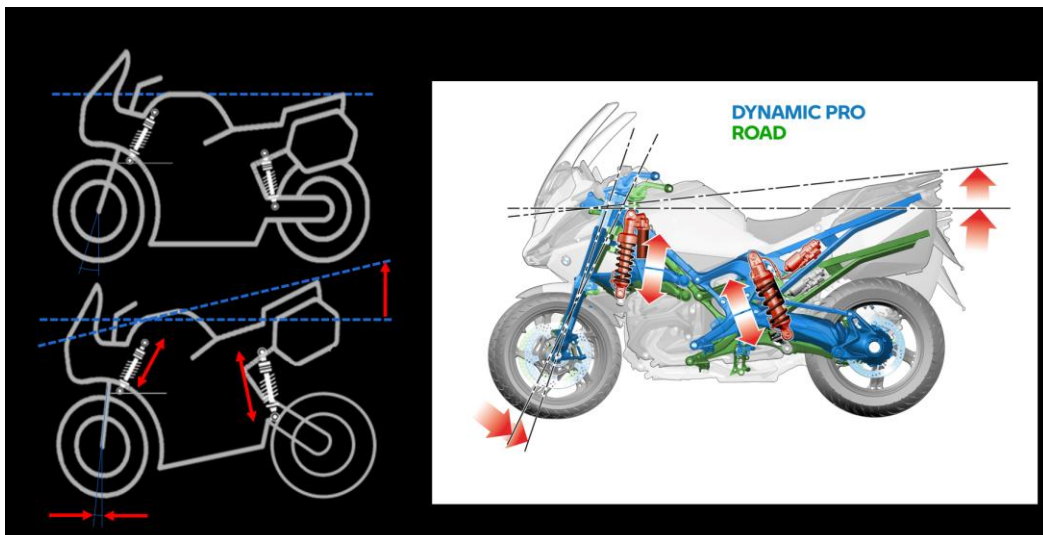


Comunicato stampa  
6 luglio 2026

## **Dall'Adventure al Touring: l'innovazione tecnologica della nuova gamma BMW R 1300**

La gamma BMW R 1300 rappresenta un salto generazionale nell'evoluzione delle moto adventure, touring, roadster e sport-touring della Casa di Monaco. Grazie all'integrazione di tecnologie avanzate dedicate alla dinamica di guida, alla sicurezza, al comfort e alla connettività, i nuovi modelli elevano ulteriormente l'esperienza motociclistica. Dai sofisticati sistemi di assistenza alla guida alle sospensioni elettroniche di ultima generazione, fino alle innovative soluzioni audio e di interazione uomo-macchina, ogni componente è stato sviluppato per offrire prestazioni superiori, maggiore piacere di guida e un livello di personalizzazione senza precedenti. La gamma R 1300 conferma così la vocazione di BMW Motorrad come punto di riferimento nell'innovazione tecnologica applicata al mototurismo premium.

### **Assetto e sospensioni**



# BMW Motorrad

## Corporate Communications

|   | RT            | RS                                  | GS            | GS ADV        | R                                   |
|---|---------------|-------------------------------------|---------------|---------------|-------------------------------------|
| <b>Anteriore</b>  | EVO Telelever | Forcella a steli rovesciati con DSA | EVO Telelever | EVO Telelever | Forcella a steli rovesciati con DSA |
| <b>Posteriore</b>   | EVO Paralever | EVO Paralever                       | EVO Paralever | EVO Paralever | EVO Paralever                       |
| <b>Dynamic Suspension Adjustment (DSA)</b>                  | X             | X                                   | X             | X             | X                                   |
| <b>Adaptive Vehicle Height Control</b>                      |               |                                     | X             | X             |                                     |
| <b>Dynamic Chassis Adaption (DCA)</b>                       | X             |                                     |               |               |                                     |
| Assistenza alla messa sul cavalletto ( <b>Prop-Up Aid</b> ) | X             |                                     | X             | X             |                                     |

### **Nuovo EVO Telelever all'anteriore con elemento flessibile (GS, ADV, RT)**

- Elemento flessibile in acciaio (Flex-element): il manubrio è ora saldamente fissato alla piastra di sterzo superiore tramite un cuscinetto. Per compensare l'inclinazione dei tubi della forcella durante il molleggio, viene utilizzata una speciale piastra d'acciaio che flette in modo millimetrico.
- Separazione dei movimenti: la flessione della piastra assorbe l'inclinazione della forcella senza trasferire le variazioni geometriche al manubrio. Il manubrio rimane perfettamente parallelo e isolato dai movimenti torsionali della sospensione.
- Mantenimento dell'effetto anti-affondamento: il sistema continua a sfruttare il braccio oscillante triangolare inferiore collegato a un monoammortizzatore centrale. Questo riduce l'abbassamento dell'avantreno in frenata, mantenendo la moto stabile e neutra.

# **BMW Motorrad**

## **Corporate Communications**

I vantaggi dinamici classici del Telelever derivano principalmente dalla separazione tra la funzione di ammortizzazione e quella di sterzo. A differenza delle forcelle tradizionali, dove i tubi devono contemporaneamente scorrere e curvare, questo sistema affida l'assorbimento delle buche a un braccio oscillante inferiore collegato a un monoammortizzatore centrale, lasciando agli steli della forcella il solo compito di indirizzare la traiettoria.

Il beneficio più evidente alla guida è l'effetto anti-affondamento in frenata. Quando si pinza con energia, il trasferimento di carico non fa abbassare l'avantreno perché la geometria del braccio triangolare scarica le forze direttamente sul telaio, mantenendo l'assetto della moto piatto e stabile. Questa caratteristica garantisce una geometria stradale quasi costante, poiché l'interasse e l'avancorsa rimangono invariati anche durante le forti decelerazioni, permettendo alla moto di mantenere la stessa facilità e precisione di inserimento in curva.

Un altro grande punto di forza è la riserva di smorzamento disponibile durante le staccate. Poiché la forcella non si comprime totalmente sotto l'effetto della frenata, gli steli mantengono la loro corsa utile e la massima capacità di scorrimento, riuscendo ad assorbire perfettamente le asperità dell'asfalto anche nei momenti più critici. Ciò si traduce in un comfort e in una stabilità superiori sul dritto e in curva, isolando il manubrio dai colpi secchi causati dalle buche.

Infine, la struttura riduce drasticamente gli attriti interni e l'usura, poiché gli steli non subiscono le forze di flessione tipiche dei sistemi tradizionali, garantendo una scorrevolezza ottimale e costante nel tempo.

Il nuovo sistema BMW EVO Telelever unisce i vantaggi dinamici del Telelever classico a una piastra di sterzo flessibile in acciaio (chiamata flex-element). Questa innovazione garantisce la massima precisione di guida ed elimina le vibrazioni sul manubrio, risolvendo un limite storico dei sistemi precedenti.

In passato, BMW utilizzava due configurazioni diverse a seconda della moto. Nei modelli sportivi (come la R 1200 S o la HP2 Sport), il

# **BMW Motorrad**

## **Corporate Communications**

manubrio era corto e la piastra superiore era fissata in modo rigido alla forcella. Questo schema offriva una stabilità eccezionale, ma trasmetteva al pilota le oscillazioni della sospensione. Sulle moto da turismo ed enduro, che hanno manubri alti e sospensioni a lunga escursione, queste oscillazioni sarebbero state fastidiose. Per questo motivo, su modelli come la GS si utilizzava un sistema di snodi e cuscinetti che isolava il manubrio dai movimenti della forcella, ma che di contro riduceva la sensibilità del pilota sulla ruota anteriore.

Con il nuovo EVO Telelever, BMW è riuscita a fondere i pregi di entrambe le soluzioni. La piastra superiore è ora fissata rigidamente alla forcella come sulle moto sportive, garantendo la massima stabilità, ma il manubrio è isolato dai movimenti della sospensione grazie a una tecnologia inedita. Il segreto di questa architettura è il Flex Element, una speciale piastra in acciaio inox che unisce il supporto del manubrio alla piastra della forcella. Grazie alla sua flessibilità millimetrica, questo componente assorbe l'inclinazione e le oscillazioni geometriche della forcella durante il molleggio, ma rimane estremamente rigido quando il pilota gira il manubrio, trasmettendo la forza sterzante in modo istantaneo e preciso.

A completare il sistema c'è un sofisticato meccanismo di cuscinetti ad alta precisione che guida il canotto e la piastra inferiore della forcella. Questa struttura riduce drasticamente gli attriti meccanici e aumenta la rigidità complessiva della moto, offrendo al pilota una stabilità e una precisione di guida nettamente superiori rispetto al passato.

### **Nuovo EVO Paralever al posteriore (intera gamma R 1300)**

Il nuovo EVO Paralever introduce un perno passante unico da lato a lato e punti di ancoraggio irrobustiti che eliminano ogni flessione laterale della struttura, abbinandoli a un forcellone più lungo che mantiene la ruota posteriore incollata al terreno per garantire stabilità, precisione di guida e massima trazione in ogni condizione. Inoltre, il perno del forcellone è stato leggermente spostato rispetto allo snodo del cardano. In questo modo, quando la ruota sale e scende sulle buche, il forcellone e l'albero di trasmissione compiono due traiettorie

# **BMW Motorrad**

## **Corporate Communications**

leggermente diverse. Questa sfasatura geometrica, calcolata al millimetro, fa sì che la distanza tra il motore e la ruota posteriore rimanga sempre la stessa durante tutta la corsa della sospensione.

Il sistema posteriore BMW Paralever nasce a fine anni '80 per risolvere la caratteristica congenita delle moto con trasmissione ad albero cardanico tradizionale, nota come effetto "Beccheggio". Nelle vecchie moto a cardano, l'accelerazione generava una forza di coppia che spingeva la ruota verso il basso, irrigidendo la sospensione e facendo sollevare bruscamente il retrotreno della moto. Introducendo un quadrilatero articolato dotato di un doppio snodo e di un'asta di reazione parallela al forcellone monobraccio, il Paralever originale è riuscito a neutralizzare queste forze parassite. I suoi vantaggi classici si traducono in un comportamento posteriore fluido in cui la sospensione è libera di assorbire le buche anche sotto forte accelerazione, garantendo una trazione costante della ruota e l'assenza di reazioni anomale della ciclistica.

Il nuovo EVO Paralever, introdotto sulla gamma R 1300, si differenzia in modo radicale nell'architettura meccanica per superare i limiti di ingombro e flessione torsionale del sistema precedente. Nella nuova configurazione EVO, l'albero cardanico e il forcellone sono stati irrigiditi e accoppiati in modo molto più compatto, spostando il fulcro del braccio oscillante e l'albero di trasmissione. Ma la vera rivoluzione strutturale risiede nei cuscinetti del forcellone, che ora sono connessi trasversalmente e guidati in modo più rigido direttamente all'interno del carter del motore e del nuovo telaio scatolato.

I vantaggi dell'EVO Paralever sono immediati in termini di dinamica di guida: la rigidità torsionale del retrotreno aumenta in modo straordinario, eliminando qualsiasi flessione laterale della ruota posteriore. Questa stabilità strutturale si traduce in una trazione ancora più lineare, una maggiore precisione nel mantenere la traiettoria in curva e una drastica riduzione dei giochi meccanici e degli attriti. Inoltre, il design compatto ha permesso di allungare il forcellone senza aumentare l'interasse della moto, migliorando l'efficacia dell'ammortizzazione sia nei lunghi viaggi autostradali sia nei tratti fuoristrada più impegnativi.

# **BMW Motorrad**

## **Corporate Communications**

Il sistema di sospensioni elettroniche DSA (Dynamic Suspension Adjustment) rappresenta il cervello elettronico che coordina il lavoro dell'EVO Telelever e dell'EVO Paralever, regolando la dinamica della moto in tempo reale a seconda della modalità di guida, del terreno e del carico. Mentre i sistemi precedenti si limitavano a indurire o ammorbidire l'idraulica degli ammortizzatori, il DSA compie un salto generazionale intervenendo contemporaneamente su tre parametri fondamentali: la regolazione dinamica dello smorzamento, l'adeguamento della rigidità della molla (la costante elastica) e la compensazione automatica del carico.

### **Nuova forcella a steli rovesciati con DSA (RS, R)**

Sulle nuove BMW R 1300 R e RS, la gestione della ruota anteriore compie un salto generazionale grazie a una nuova forcella telescopica a steli rovesciati da 47 mm di diametro, completamente riprogettata a livello meccanico per diventare la prima unità tradizionale al mondo di serie capace di variare fisicamente la rigidità della molla. A differenza delle sospensioni elettroniche tradizionali (come il precedente Dynamic ESA), che potevano solo frenare il passaggio dell'olio o precaricare la molla prima di partire, questa forcella racchiude un'innovativa architettura idraulica: alla base dello stelo è presente un serbatoio esterno regolato da una valvola elettronica. Quando la guida richiede massima stabilità, la valvola si chiude e costringe l'olio a spingere un pistone interno che comprime la molla da entrambe le estremità durante l'escursione, aumentandone la resistenza meccanica e simulando alla perfezione il comportamento di una molla dalla taratura molto più rigida e sportiva.

Questa rivoluzione meccanica lavora in perfetta simbiosi con il nuovo cervello elettronico Dynamic Suspension Adjustment (DSA), il quale elabora i dati di guida in tempo reale e, a seconda della mappa selezionata o dell'asfalto, combina all'istante questa variazione di rigidità anteriore con lo smorzamento idraulico del retrotreno e la compensazione automatica del carico. Il risultato finale di questa integrazione è un avantreno stabile e privo di flessioni torsionali che regala al pilota una notevole precisione di guida in curva, un comfort di marcia impeccabile sui fondi sconnessi e una superiore libertà di

# **BMW Motorrad**

## **Corporate Communications**

piega. Il sistema è perfettamente integrato nelle diverse modalità di guida e consente numerose possibilità di personalizzazione tramite il menu impostazioni del veicolo. Il DSA include anche una funzione di assistenza alla messa sul cavalletto, che facilita il sollevamento della moto sul cavalletto centrale disponibile come optional.

### **Nuovo Dynamic Suspension Adjustment (DSA), con adattamento dinamico dello smorzamento, della rigidità delle molle e compensazione del carico (tutta la gamma R 1300)**

La precedente sospensione elettronica Dynamic ESA Next Generation offriva già elevati livelli di sicurezza e piacere di guida su un'ampia varietà di percorsi grazie alla regolazione dinamica dello smorzamento e al precarico posteriore regolabile.

Il nuovo Dynamic Suspension Adjustment (DSA) compie un ulteriore passo avanti, combinando la regolazione dinamica dello smorzamento anteriore e posteriore con una regolazione altrettanto dinamica della rigidità delle molle ("spring stiffness"), in funzione della modalità di guida selezionata, delle condizioni di marcia e delle manovre effettuate. La regolazione automatica del precarico garantisce inoltre la compensazione del carico. Il risultato è un'esperienza di guida ancora più coinvolgente su qualsiasi superficie. Che si viaggi da soli, in coppia oppure con bagagli voluminosi, il DSA assicura livelli ancora più elevati di sicurezza, prestazioni e comfort.

Il sistema contribuisce inoltre a rendere l'utilizzo della moto più semplice grazie a una maggiore integrazione con le diverse modalità di guida e i relativi "mondi di esperienza". All'interno di questi, le modalità possono essere personalizzate tramite impostazioni dedicate nel menu del veicolo, offrendo numerose possibilità di configurazione per adattare la moto alle preferenze individuali del pilota.

### **Controllo adattivo dell'altezza del veicolo (Adaptive Vehicle Height Control) (GS e GS Adventure)**

# **BMW Motorrad**

## **Corporate Communications**

Esclusivamente in combinazione con il sistema DSA, la nuova BMW R 1300 GS e la variante GS Adventure possono essere equipaggiate con il Controllo adattivo dell'altezza del veicolo (Adaptive Vehicle Height Control). Questa tecnologia regola in modo del tutto automatico l'assetto della moto in base alle condizioni di utilizzo, assicurando il massimo comfort da fermi senza minimamente compromettere la dinamica di guida o la luce a terra necessaria per gli angoli di piega in curva.

Nel dettaglio, il sistema riduce l'altezza della sella da 850 mm a 820 mm sulla GS standard quando ci si ferma o si procede a bassa velocità, mentre sulla GS Adventure l'abbassamento automatico è sempre di 30 mm, portando la seduta da 870 o 890 mm iniziali a rispettivamente 840 o 860 mm. Per chi desidera un'accessibilità ancora maggiore, sulla GS Adventure è disponibile l'optional Vehicle Height Control Comfort, che introduce una taratura di base ulteriormente ribassata di 20 mm per stabilizzare la sella a 850 mm durante la marcia e ad appena 820 mm al momento dell'arresto.

I tempi di reazione del meccanismo idraulico sono estremamente rapidi, richiedendo appena un secondo e mezzo per completare l'abbassamento in fase di sosta e circa 3 secondi per sollevare la moto non appena si riparte, garantendo così il ripristino dell'intera escursione delle sospensioni durante la marcia. Il funzionamento può comunque essere ampiamente personalizzato dal computer di bordo, consentendo al pilota di selezionare la modalità completamente automatica, di bloccare in modo permanente l'assetto basso per le manovre in città o, al contrario, di mantenere l'assetto alto fisso per i passaggi tecnici.

Chi invece cerca prestazioni pure lontano dall'asfalto può optare per le Sospensioni Sportive, un optional di fabbrica dedicato alla R 1300 GS che incrementa l'escursione di 20 mm sia all'anteriore sia al posteriore, introducendo una taratura rigida specifica che offre riserve di smorzamento nettamente superiori sui terreni accidentati.

Infine, per semplificare la gestione della moto a motore spento indipendentemente dall'assetto scelto, i modelli R 1300 GS, GS Adventure ed RT integrano il supporto Comfort Prop-Up Aid, un aiuto

# **BMW Motorrad**

## **Corporate Communications**

meccanico associato al cavalletto centrale opzionale che adotta una leva d'azionamento maggiorata e pieghevole per ridurre drasticamente lo sforzo fisico necessario a sollevare il veicolo.

### **Nuovo Dynamic Chassis Adaption (DCA): due assetti selezionabili dal pilota per massimizzare comfort e dinamica di guida (RT)**

La sospensione elettronica Dynamic ESA di serie offre già elevati livelli di sicurezza e comfort grazie alla regolazione dinamica dello smorzamento e al precarico posteriore regolabile.

Il nuovo sistema Dynamic Chassis Adaption (DCA) compie un ulteriore passo avanti. Oltre alle funzionalità tipiche del Dynamic Suspension Adjustment (DSA), tra cui:

- regolazione dinamica dello smorzamento;
- regolazione dinamica della rigidità delle molle;
- compensazione automatica del carico;

il DCA introduce due differenti assetti ciclistici selezionabili dal pilota tramite le modalità di guida. L'obiettivo è offrire la massima versatilità tra comfort turistico e comportamento dinamico.

Il sistema è stato sviluppato con la stessa attenzione sia alle prestazioni sia al comfort e propone due differenti configurazioni:

- Assetto orientato al comfort

Questa configurazione adotta un'inclinazione più aperta del cannotto di sterzo e una geometria progettata per privilegiare stabilità, precisione e fluidità di marcia.

- Assetto orientato alla dinamica

Questa configurazione prevede:

- taratura delle sospensioni più rigida;
- maggiore rigidità delle molle;
- altezza da terra superiore.

L'innalzamento del retrotreno in misura maggiore rispetto all'avantreno determina un'inclinazione più accentuata del cannotto di sterzo e una riduzione dell'avancorsa, rendendo la moto più agile e pronta ai cambi di direzione.

# **BMW Motorrad**

## **Corporate Communications**

Il sistema DCA integra automaticamente queste due differenti geometrie all'interno delle modalità di guida.

Le modalità Eco, Rain e Road utilizzano una configurazione orientata al comfort, caratterizzata da:

- assetto stabile;
- smorzamento ROAD;
- molle più morbide.

Il risultato è una guida turistica confortevole e rassicurante.

Le modalità Dynamic e Dynamic Pro attivano invece una taratura DYNAMIC più sostenuta, con molle più rigide.

Inoltre, il sistema estende il regolatore del precarico posteriore, sollevando il retrotreno di circa 30 mm.

All'anteriore non è presente un regolatore dedicato del precarico, ma la maggiore rigidità della molla determina comunque un innalzamento della moto di circa 8 mm. Questo aumento dell'altezza delle sospensioni avviene soltanto sopra i 20 km/h. Al di sotto di circa 10 km/h, l'assetto ritorna automaticamente alla posizione standard per garantire sempre la stessa altezza della sella durante le soste. L'incremento dell'altezza degli elementi sospensivi aumenta la luce a terra disponibile e migliora di conseguenza l'angolo massimo di piega.

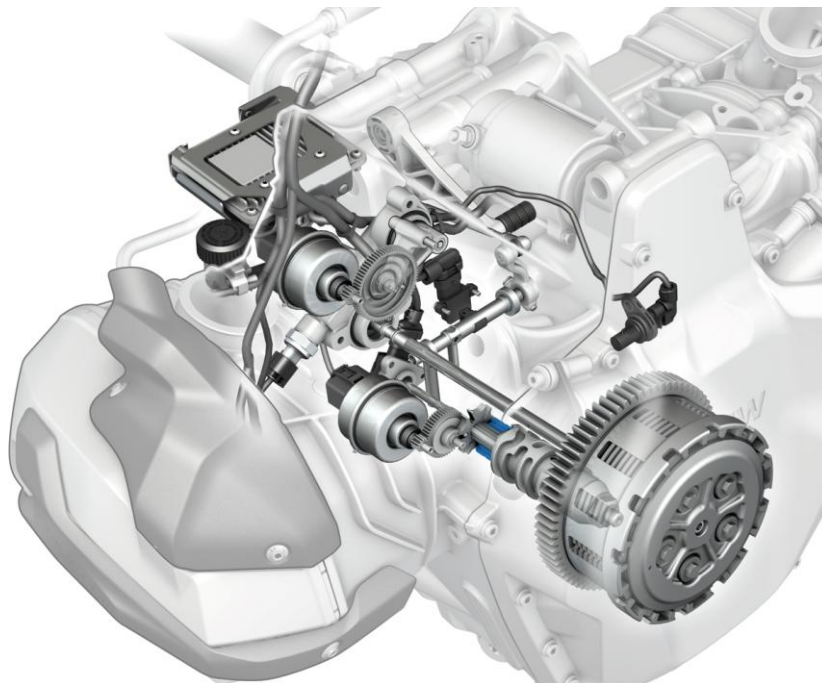
Il DCA comprende inoltre tutte le funzioni già note del sistema DSA:

- regolazione della rigidità delle molle;
- compensazione automatica del carico;
- due modalità di smorzamento personalizzabili dal pilota tramite impostazioni dedicate.

Tra le dotazioni votate al comfort è presente anche una pratica funzione di assistenza alla messa sul cavalletto (Prop-Up Aid), che facilita il sollevamento della moto sul cavalletto centrale disponibile come optional.

# BMW Motorrad Corporate Communications

## Automated Shift Assistant (ASA)



|     | RT | RS | GS | GS ADV | R |
|-----|----|----|----|--------|---|
| ASA | X  | X  | X  | X      | X |

### **Automated Shift Assistant (ASA): gestione completamente automatizzata della frizione con cambiata manuale o automatica per un piacere di guida ancora maggiore**

Con il nuovo Automated Shift Assistant (ASA), BMW Motorrad introduce una soluzione tecnica innovativa che rende la guida della moto ancora più semplice e confortevole. Fedele al motto "Simplify your ride", questo sistema automatizza il funzionamento della frizione e del cambio senza rinunciare alle sensazioni dinamiche che rendono appagante la cambiata.

L'ASA si basa su due attuatori elettromeccanici che automatizzano la gestione della frizione e del cambio a sei rapporti, rappresentando la principale differenza rispetto a un tradizionale assistente di cambiata.

# **BMW Motorrad**

## **Corporate Communications**

Di conseguenza, non è più necessario azionare manualmente la leva della frizione. Partenze, arresti e manovre diventano così operazioni estremamente semplici.

L'esperienza di guida beneficia inoltre di sequenze di cambiata rapide e adattate in funzione della velocità e del carico, che garantiscono inserimenti marcia particolarmente precisi. Questo riduce il carico di lavoro del pilota e aumenta ulteriormente il piacere di guida.

L'ASA crea anche una connessione ancora più diretta con il potente motore boxer, poiché l'azionamento estremamente preciso della frizione consente di controllare la moto con maggiore naturalezza attraverso l'acceleratore e il pedale del cambio regolabile. In modalità "M" (Manual), il pilota mantiene la possibilità di cambiare marcia tramite il comando a pedale, decidendo autonomamente quando effettuare il passaggio di rapporto. In modalità "D" (Drive), invece, il sistema esprime pienamente il proprio potenziale. I punti di cambiata vengono selezionati automaticamente dalla centralina motore. Sia in modalità M sia in modalità D, il pilota beneficia di cambiata perfettamente eseguite e di interruzioni della coppia motrice estremamente fluide. Il risultato è un'accelerazione più efficace e una maggiore stabilità della moto. Durante le cambiata in salita di marcia vengono quasi completamente eliminati gli strattoni tipici dei cambi manuali tradizionali, così come il rischio di contatto tra i caschi di pilota e passeggero dovuto ai movimenti bruschi. Anche in modalità D resta comunque sempre possibile intervenire manualmente sul cambio. Le scalate sono state progettate per risultare quanto più fluide possibile e ridurre al minimo le reazioni del telaio. Specifiche strategie di cambiata vengono associate alle diverse modalità di guida per garantire sempre il comportamento ottimale in ogni situazione.

In combinazione con sistemi come l'Active Cruise Control o il Front Collision Warning, questa integrazione tra funzioni rappresenta un ulteriore passo verso il futuro della mobilità motociclistica. Nelle situazioni di guida più impegnative, l'utilizzo della frizione e dell'acceleratore richiede spesso un elevato livello di concentrazione. Inoltre, quando si viaggia con bagagli o con un passeggero, l'impiego

# **BMW Motorrad**

## **Corporate Communications**

continuo di frizione e cambio richiede un ulteriore impegno da parte del pilota.

Con l'Automated Shift Assistant, il motociclista mantiene il pieno controllo della trasmissione in ogni situazione, godendo però di una maggiore libertà operativa e di una guida più rilassata e appagante. Grazie all'azionamento automatico della frizione, il potente motore boxer consente ad esempio partenze in salita quasi senza sforzo, con benefici evidenti anche nel controllo del veicolo durante la guida in fuoristrada o su fondi particolarmente difficili.

### **Il piacere di guida assume una dimensione completamente nuova con la modalità automatica D**

Scegliendo la modalità automatica D, il piacere di guida raggiunge un livello completamente nuovo. Le cambiate selezionate in modo ottimale generano una sensazione di guida inedita, rendendo l'esperienza al manubrio ancora più intensa e coinvolgente. La marcia più adatta viene inserita automaticamente in base alle esigenze di guida del pilota, dando vita a un comportamento armonioso e straordinariamente fluido.

### **Attuatori elettromeccanici per frizione e cambio abbinati a un sofisticato sistema di controllo elettronico**

L'Automated Shift Assistant (ASA) rappresenta l'evoluzione logica e tecnologica del BMW Motorrad Shift Assistant Pro.

Due attuatori elettromeccanici controllati elettronicamente gestiscono la frizione e il cambio, consentendo partenze semplici e cambi marcia completamente automatizzati. La richiesta di cambiata del pilota viene trasmessa all'unità di controllo tramite un sensore posizionato sulla leva del cambio tradizionale azionata con il piede. Ulteriori sensori rilevano la velocità dell'albero primario del cambio e la posizione della frizione. Questi dati vengono inviati alla TCU (Transmission Control Unit), strettamente integrata con la centralina

# **BMW Motorrad**

## **Corporate Communications**

motore, che gestisce e controlla l'azionamento della frizione e del cambio.

La frizione è azionata da un attuatore elettromeccanico combinato con un sistema idraulico che mantiene un collegamento diretto tra il cilindro principale e quello secondario della frizione. L'attuatore regola il grado di slittamento necessario, innesta la frizione durante le cambiate e la disinnesta nelle fasi di arresto.

In modalità manuale "M", il pilota continua a utilizzare la leva del cambio nel modo tradizionale, selezionando la marcia desiderata. Se il regime motore della marcia richiesta rientra nei limiti minimi e massimi consentiti, l'inserimento avviene immediatamente. Se invece il regime scende sotto una soglia minima predefinita, il sistema scala automaticamente marcia anche in modalità manuale, evitando lo spegnimento del motore.

In modalità "D", le cambiate vengono effettuate automaticamente in funzione della modalità di guida selezionata, del regime motore, della posizione dell'acceleratore e dell'angolo di piega. Le marce vengono quindi selezionate in base alla situazione di guida e alle esigenze dinamiche del momento. Resta comunque sempre possibile intervenire manualmente sul cambio.

### **Vantaggi dell'Automated Shift Assistant (ASA)**

- Eliminazione completa dell'azionamento della frizione da parte del pilota.
- Cambiate dinamiche e confortevoli per un piacere di guida ancora maggiore.
- Possibilità di scegliere tra selezione manuale o automatica dei punti di cambiata.
- Adattamento automatico della strategia di cambiata alle preferenze dinamiche del pilota in modalità automatica D.
- Eliminazione del rischio di spegnimento del motore causato dall'inserimento di una marcia non appropriata.

# BMW Motorrad Corporate Communications

## Riding Assistant



|                                   | RT | RS | GS | GS ADV | R |
|-----------------------------------|----|----|----|--------|---|
| Active Cruise Control (ACC)       | X  | X  | X  | X      | X |
| Front Collision Warning (FCW)     | X  | X  | X  | X      | X |
| Lane Change Warning (SWW)         | X  | X  | X  | X      |   |
| Rear End Collision Warning (RECW) | X  | X  | X  | X      |   |

**Riding Assistant con Active Cruise Control (ACC), Front Collision Warning (FCW), Lane Change Warning e Rear End Collision Warning (RECW) per un livello ancora superiore di sicurezza e comfort**

Le nuove BMW R 1300 sono già equipaggiate di serie con il Dynamic Cruise Control (DCC) dotato di funzione frenante.

Sono disponibili anche con il nuovo Riding Assistant, che integra le funzioni

# BMW Motorrad

## Corporate Communications

- Active Cruise Control (ACC)
- Front Collision Warning (FCW)
- Lane Change Warning (SWW)
- Rear End Collision Warning (RECW)

L'Active Cruise Control (ACC) assicura il massimo comfort e il più elevato livello di sicurezza possibile durante la guida. Il cruise control elettronico con controllo automatico della distanza permette infatti di impostare sia la velocità desiderata sia la distanza dal veicolo che precede.

Un sensore radar installato nella parte anteriore della moto determina costantemente la distanza dal veicolo davanti in base alla velocità della moto e all'angolo d'imbardata. Se tale distanza diminuisce, il sistema riduce automaticamente la velocità e ripristina quella impostata non appena viene ristabilito lo spazio di sicurezza desiderato. Il risultato è una guida più rilassata e piacevole, soprattutto durante i lunghi viaggi.

Il Front Collision Warning (FCW) con intervento frenante è progettato per prevenire le collisioni e contribuire a ridurre le conseguenze. Utilizzando il radar dell'ACC, il sistema è inoltre in grado di fornire protezione contro i tamponamenti.

Il Lane Change Warning (SWW) monitora costantemente l'area laterale e posteriore della moto, coprendo anche il cosiddetto "angolo cieco". Se un altro veicolo si sta avvicinando o si trova in una posizione potenzialmente pericolosa e difficilmente visibile dal pilota, il sistema rileva la situazione e avverte di non effettuare il cambio di corsia. L'avvertimento viene visualizzato tramite un'apposita segnalazione nello specchietto retrovisore corrispondente.

La funzione Rear End Collision Warning (RECW) avverte il traffico che segue quando il sistema rileva il rischio imminente di una collisione posteriore. In questa situazione, gli indicatori di direzione posteriori lampeggiano ad alta frequenza per attirare l'attenzione degli altri utenti della strada. L'attivazione dell'avviso avviene grazie a un sensore radar installato nella parte posteriore in grado di monitorare il traffico che segue sulla stessa corsia.

# BMW Motorrad

## Corporate Communications

### Connectivity

|   | RT            | RS          | GS          | GS ADV      | R           |
|---|---------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| <b>TFT</b>                                | 10,25 pollici | 6,5 pollici | 6,5 pollici | 6,5 pollici | 6,5 pollici |
| <b>BMW Motorrad Multi-Controller</b>      | X             | X           | X           | X           | X           |
| <b>App BMW Motorrad Connected</b>         | X             | X           | X           | X           | X           |
| <b>Connectivity (smartphone + caschi)</b> | X             | X           | X           | X           | X           |
| <b>integrazione navigazione</b>           | A<br>Mappe    | Pittogrammi | Pittogrammi | Pittogrammi | Pittogrammi |
| <b>Audio Pro</b>                          | X             |             |             |             |             |

La gamma R 1300 è dotata di serie del pacchetto Connectivity, che comprende un display TFT a colori da 6,5 pollici o 10,25 pollici nella sola RT. In combinazione con il comando multifunzione BMW Motorrad Multi-Controller, il sistema consente al pilota di accedere rapidamente alle funzioni del veicolo e alle opzioni di connettività.

Una schermata aggiuntiva **Sport** permette di visualizzare informazioni supplementari, trasformando in dati immediatamente leggibili le sensazioni dinamiche percepite durante la guida.

Tra i parametri visualizzati figurano:

- angolo di piega;
- livello di trazione;
- comportamento in frenata;
- contagiri sportivo con indicatore della marcia inserita.

Il sistema consente inoltre di effettuare telefonate e ascoltare musica durante il viaggio. Ad esempio, collegando via Bluetooth uno smartphone e un casco equipaggiato con il sistema di comunicazione BMW Motorrad, il pilota può accedere facilmente alle funzioni telefoniche e multimediali direttamente tramite il display TFT.

# BMW Motorrad Corporate Communications

Queste funzionalità non richiedono l'installazione di applicazioni dedicate. Grazie a una connessione Bluetooth attiva con uno smartphone standard, è possibile ascoltare musica durante la marcia.

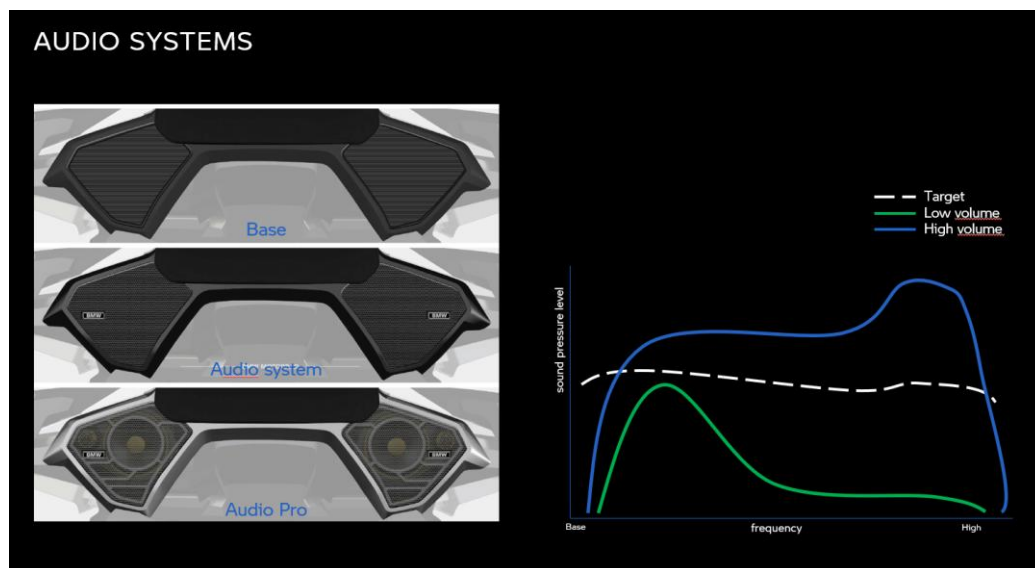
Inoltre, l'app gratuita BMW Motorrad Connected offre una pratica navigazione a frecce direttamente sul display TFT. L'applicazione, scaricabile gratuitamente dagli store Apple e Google, include anche numerose funzioni aggiuntive, tra cui:

- registrazione dei percorsi;
- statistiche di viaggio;
- informazioni sulle percorrenze.

I tragitti registrati possono inoltre essere condivisi direttamente con altri motociclisti tramite la community REVER.

La navigazione base rappresenta una soluzione particolarmente interessante per chi desidera gestire comodamente gli spostamenti quotidiani o brevi viaggi senza ricorrere a sistemi di navigazione aggiuntivi.

## Sistema Audio



Con il Sistema Audio, la nuova R 1300 RT offre un'esperienza sonora ancora più coinvolgente. L'antenna per la ricezione radio è integrata in

# **BMW Motorrad**

## **Corporate Communications**

modo invisibile nella carrozzeria. Il sistema è riconoscibile esteticamente dalle griglie traforate nere con supporto in feltro nero posizionate sopra gli altoparlanti.

Il sistema audio è altamente integrato nell'impianto elettrico del veicolo. La gestione tramite menu, le opzioni di regolazione e l'esclusivo concetto di visualizzazione rendono perfetta anche l'interazione con il sistema. Oltre agli altoparlanti, per la riproduzione audio può essere utilizzato anche un sistema di comunicazione collegato.

### **Caratteristiche principali del Sistema Audio**

- DAB e DAB+ per una qualità sonora eccellente, senza interferenze, e una ricezione stabile.
- Funzione DAB-FM Following: il segnale ricevuto viene confrontato continuamente e viene selezionato automaticamente quello di migliore qualità.
- Profili di equalizzazione ottimizzati per garantire la migliore esperienza di ascolto:
  - Tramite casco: un profilo (Studio).
  - Tramite altoparlanti: quattro profili (Bass Boost, Treble Boost, Voice, Balanced).
- Ampie possibilità di personalizzazione del suono (alti/bassi) con un'elevata capacità di resa anche alle velocità più elevate.
- HD Radio: radio digitale destinata al mercato statunitense con bande FM/AM e radio satellitare opzionale per gli Stati Uniti.

### **Audio Pro**

Audio Pro offre un'esperienza sonora ancora più impressionante. Disponibile come equipaggiamento opzionale in aggiunta al Sistema Audio, è dotato di altoparlanti di qualità superiore con gestione separata di tweeter/midrange e woofer, per un suono particolarmente potente e cristallino. Diversi profili sonori e la regolazione dinamica del volume garantiscono il massimo piacere di ascolto in ogni situazione di guida.

# **BMW Motorrad**

## **Corporate Communications**

Anche dal punto di vista estetico, Audio Pro rappresenta un elemento distintivo. Una griglia traforata color argento, priva di rivestimento in feltro, lascia intravedere chiaramente gli altoparlanti con la loro cupola parapolvere dorata. Con Audio Pro, la musica rimane perfettamente udibile anche alle velocità più elevate.

Il miglioramento della qualità sonora è dovuto anche a una componentistica hardware più sofisticata. Mentre nel sistema audio standard due tweeter e due woofer sono gestiti attraverso due canali mediante un crossover passivo, Audio Pro sostituisce questi componenti con tweeter e woofer di qualità superiore. Inoltre, gli altoparlanti vengono gestiti attivamente attraverso quattro canali (contro i due del sistema audio base), eliminando la necessità di un crossover passivo. Questo consente una regolazione ancora più precisa del suono. In aggiunta, il vano degli altoparlanti è rivestito con schiuma assorbente Basotec, che riduce le vibrazioni indesiderate e migliora le caratteristiche acustiche della cassa di risonanza.

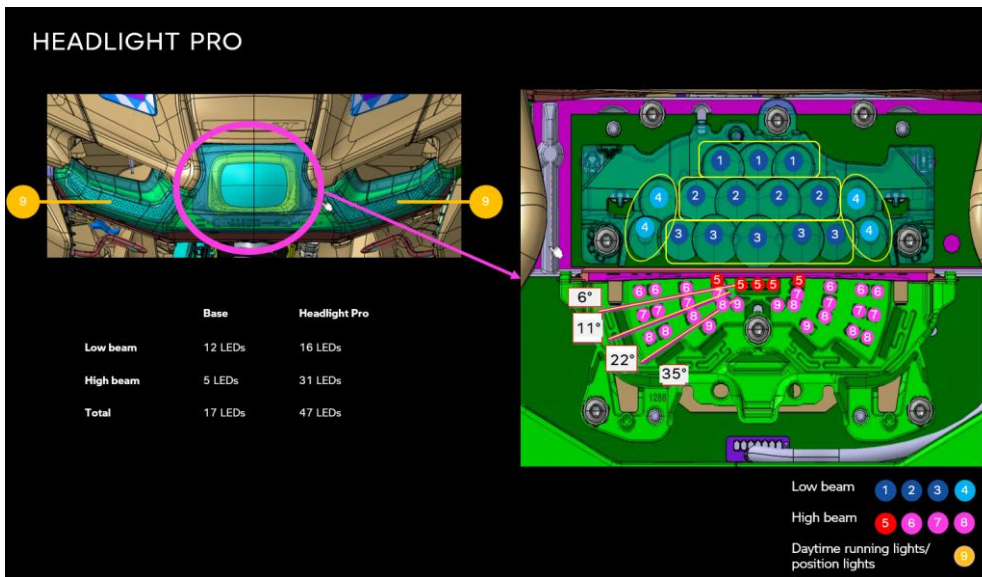
Audio Pro può inoltre raggiungere volumi più elevati alle alte velocità rispetto al sistema audio standard. Un'ulteriore differenza riguarda i profili sonori: nel sistema audio base, il profilo "Voice" viene sostituito da "Adaptive" nel sistema Audio Pro. L'obiettivo della modalità "Adaptive" è garantire sempre il giusto equilibrio sonoro alle diverse velocità di marcia:

- A basse velocità – e normalmente con musica a volume contenuto – la gamma delle basse frequenze viene leggermente enfatizzata.
- Ad alte velocità – quando il volume è più elevato e il rumore del vento tenderebbe a coprire la musica – vengono invece enfatizzate le alte frequenze.

In questo modo, Audio Pro assicura un'esperienza di ascolto ottimale e perfettamente adattata alle condizioni di guida.

### **Illuminazione**

# BMW Motorrad Corporate Communications



| FARI  | RT | RS | GS | GS ADV | R |
|---|----|----|----|--------|---|
| <b>Fari Matrix LED</b>                      | X  |    | X  | X      |   |
| <b>Gruppi ottici Full LED</b>               | X  | X  | X  | X      | X |
| <b>Luce adattiva in curva Headlight Pro</b> | X  | X  | X  | X      | X |
| <b>Adaptive Light Modes</b>                 | X  |    | X  | X      |   |

**Fari Matrix LED dal design innovativo di serie, gruppi ottici Full LED all'avanguardia e indicatori di direzione integrati nei paramani. Headlight Pro disponibile come optional**

BMW Motorrad è considerata da sempre un punto di riferimento assoluto nel campo della sicurezza motociclistica e dell'innovazione tecnologica. Per questo motivo, la nuova R 1300 GS è dotata di serie di un nuovo faro Full LED estremamente compatto, caratterizzato da una firma luminosa inedita e distintiva. Questo proiettore illumina la strada con una nitidezza finora senza precedenti, contribuendo a una percezione ancora migliore del traffico e dell'ambiente circostante.

L'unità luminosa è composta da:

# **BMW Motorrad**

## **Corporate Communications**

- due moduli LED per anabbaglianti e abbaglianti;
- quattro ulteriori moduli LED dedicati alle luci diurne e alle luci di posizione.

Il concetto illuminotecnico è completato da gruppi ottici Full LED di ultima generazione e da indicatori di direzione completamente ridisegnati:

- integrati nei paramani nella parte anteriore;
- integrati nelle funzioni del gruppo ottico posteriore.

Con l'equipaggiamento opzionale Headlight Pro, il fascio luminoso del faro Full LED segue automaticamente la traiettoria della moto in curva in funzione dell'angolo di piega. In questo modo la curva viene illuminata quasi completamente, poiché il fascio di luce si orienta nella direzione effettiva di marcia della motocicletta.

**Fari Full LED Matrix di nuova generazione di serie sulla BMW R 1300 RT, gruppi ottici LED all'avanguardia e indicatori di direzione integrati nei paramani. Luce adattiva in curva "Headlight Pro" disponibile come optional di fabbrica**

BMW Motorrad è considerata da sempre un punto di riferimento assoluto nel campo della sicurezza motociclistica e delle innovazioni ad essa collegate. Per questo motivo, le nuove R 1300 sono dotate di un nuovo faro Full LED estremamente compatto caratterizzato da una firma luminosa innovativa e distintiva. L'unità luminosa è composta da un modulo LED multifunzione dedicato agli anabbaglianti e agli abbaglianti. Questo sistema illumina la strada con una nitidezza fino ad oggi senza precedenti, contribuendo a una percezione ancora migliore del traffico e dell'ambiente circostante. Il gruppo ottico è composto da un modulo LED per anabbagliante e abbagliante, affiancato da quattro ulteriori unità LED dedicate alle luci diurne e alle luci di posizione.

Con l'equipaggiamento opzionale "Headlight Pro", il fascio luminoso del faro Matrix Full LED (quando disponibile) segue automaticamente la traiettoria della moto in funzione dell'angolo di piega. In questo modo la curva viene illuminata quasi completamente, poiché il fascio

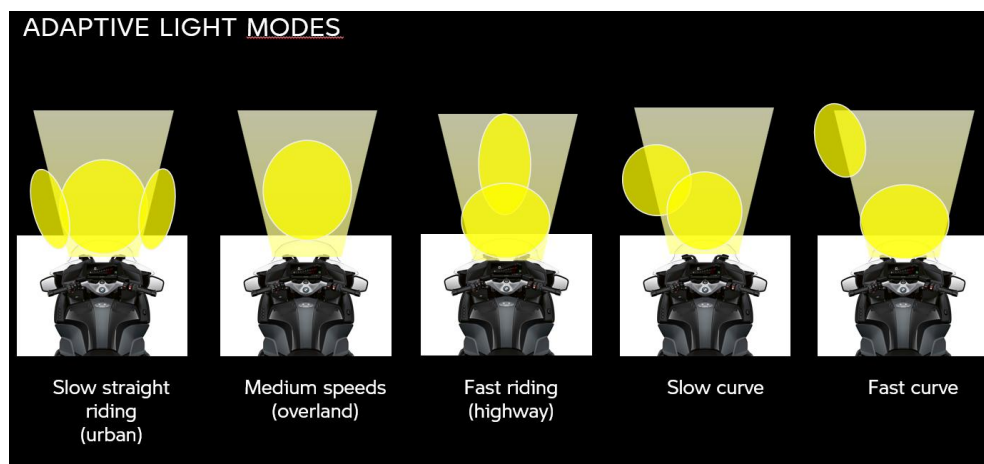
# BMW Motorrad Corporate Communications

di luce si orienta verso la direzione effettiva di marcia della motocicletta.

Grazie alla funzione di illuminazione adattiva in curva, la linea dell'orizzonte luminosa rimane pressoché costante e si adatta in modo continuo all'angolo di inclinazione. Questa regolazione dinamica del cono luminoso, supportata anche dagli elementi dedicati alle luci diurne, genera un'illuminazione della carreggiata particolarmente ampia e uniforme.

Con Headlight Pro, la nuova BMW R 1300 RT introduce funzionalità ancora più avanzate. Oltre al faro adattivo in curva, il sistema integra anche una funzione di compensazione del beccheggio, attiva ad esempio durante le fasi di accelerazione e decelerazione, nonché durante la variazione dell'assetto operata dal sistema DCA.

Headlight Pro utilizza un servomotore che regola in modo automatico e attivo la posizione della linea di separazione del fascio luminoso, mantenendo l'inclinazione verticale all'interno del range ottimale anche quando cambiano il carico o la distribuzione dei pesi.



Il sistema può essere ulteriormente ampliato con gli Adaptive Light Modes, disponibili come optional. Questa tecnologia regola in maniera intelligente direzione e intensità del fascio anabbagliante in funzione delle diverse condizioni di guida.

Gli Adaptive Light Modes garantiscono condizioni di illuminazione ottimali durante la guida notturna grazie a un'illuminazione della

# **BMW Motorrad**

## **Corporate Communications**

carreggiata che varia in funzione della velocità. Il sistema opera su diversi livelli, dedicati alle basse, medie e alte velocità.

L'adattamento intelligente alle condizioni di guida e all'andatura incrementa la sicurezza e supporta il pilota nell'orientamento e nella lettura della strada.

Per ulteriori informazioni:

### **Alessandro Toffanin**

PR & Communication BMW Motorrad

Telefono: +39 0251610308

E-mail: [alessandro.toffanin@bmw.it](mailto:alessandro.toffanin@bmw.it)

Sito web dei media: [www.press.bmwgroup.com](http://www.press.bmwgroup.com)

### **Il BMW Group**

Con i suoi quattro marchi BMW, MINI, Rolls-Royce e BMW Motorrad, il BMW Group è il costruttore leader mondiale di auto e moto premium e offre anche servizi finanziari premium. Il BMW Group comprende oltre 30 stabilimenti di produzione nel mondo ed ha una rete di vendita globale in più di 140 Paesi.

Nel 2025, il BMW Group ha venduto oltre 2,46 milioni di automobili e più di 202.500 motocicli in tutto il mondo. L'utile al lordo delle imposte nell'esercizio finanziario 2025 è stato di 10,2 miliardi di euro con un fatturato di 133,4 miliardi di Euro. Al 31 dicembre 2025, il BMW Group contava un organico di 154.540 dipendenti.

Il successo economico del BMW Group si fonda da sempre su una visione a lungo termine e su un'azione responsabile. La sostenibilità è un elemento centrale della strategia aziendale del Gruppo e interessa ogni fase del ciclo di vita dei prodotti, dalla catena di approvvigionamento alla produzione, fino al termine della loro vita utile.

BMW Group Italia è presente nel nostro Paese da oltre 50 anni e vanta oggi 4 società che danno lavoro a 850 collaboratori. La filiale italiana è uno dei

# **BMW Motorrad**

## **Corporate Communications**

sei mercati principali a livello mondiale per la vendita di auto e moto del BMW Group.

[www.bmwgroup.com](http://www.bmwgroup.com)

Facebook: <http://www.facebook.com/BMWGroup>

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

Instagram: <https://www.instagram.com/bmwgroup>

LinkedIn: <https://www.linkedin.com/company/bmw-group/>

X: <https://www.x.com/bmwgroup>