



Новото BMW S 1000 RR Кратка версия

Новото BMW S 1000 RR – перфектния приятел на спортиста.

Новото BMW S 1000 RR ще отпразнува световната си премиера на Intermot 2014. Представеният за пръв път през 2009 година суперспортист навлиза в новото си поколение с оптимизирано разгръщане на въртящия момент с максимална стойност 113 Нм, повишена с 4 кВт (6 к.с.) мощност от вече 146 кВт (199 к.с.), както и с понижено теглото с 4 до 204 кг с пълен резервоар и Race ABS. При това целта е била новото S 1000 RR освен повишена динамика да предлага и по-лесно управление. Независимо дали във всекидневието, при динамично движение по завои по междуградските пътища или при спортно управление по състезателната писта – новото S 1000 RR не си позволява никакви слабости.

Оптимизирано задвижване за още по-висока динамика и управляемост

Повишената динамика на новото RR е резултат на модернизираната цилиндрова глава с нова геометрия на каналите, нов всмукателен разпределителен вал и още по-леки всмукателни клапани. Airbox с променен обем, както и всмукателната система с по-къси канали осигуряват още по-ефективно подготвяне на горивната смес и гарантират на новото S 1000 RR още по-динамични характеристики. Друг елемент, отговорен за оптимизираното разгръщане на мощността и въртящия момент, е новата, по-лека с около 3 кг. изпускателна система, която вече е конструирана без предно гърне. Управляемостта и тягата са подобрени благодарение на повишения въртящ момент над 5 000 об/мин, линейното му разгръщане и равното плато, като почти целият максимален въртящ момент е на разположение от около 9 500 (112 Нм) до 12 000 об/мин (113 Нм).

Нова структура на рамата и геометрия на окачването за повишена прецизност на управлението и още по-добра управляемост. Модернизиран Dynamic Damping Control DDC от HP4 като допълнително оборудване

По отношение на окачването новото RR е модернизирано с нова, по-лека структура на рамата с оптимизирано съчетание между здравина и гъвкавост. В комбинация с още по-фината геометрия на окачването с нов ъгъл на предната вилка, кастор и междуосие тя осигурява още по-добра управляемост, повишено сцепление и кристално ясна обратна връзка, особено в граничен режим. Пружинирането и гасенето на колебанията са поверени както и досега на напълно регулиреуми пружиниращи елементи, които обаче са с дефиниран по нов начин отрицателен ход за още по-голяма свобода при наклоняване в завоите и по-висока пъргавина. Като допълнително оборудване за новото S 1000 RR се предлага и модернизираното електронно контролирано окачване Dynamic Damping

Control DDC – познато от HP4, което вече не допуска никакви компромиси по отношение на настройките на окачването.

Три режима на движение серийно, както и два допълнителни в рамките на допълнителното оборудване „Fahrmodi Pro“ за оптимално адаптиране

За оптимално адаптиране към съответните условия на пътя и стила на шофиране новото RR серийно се оборудва с три режима на движение „Rain“, „Sport“ и „Race“. В рамките на допълнителното оборудване „Fahrmodi Pro“ мотоциклетът може да бъде оборудван и с допълнителните режими „Slick“ и „User“. Другите системи на допълнителното оборудване „Fahrmodi Pro“ са Launch Control за перфектни състезателни стартове, както и конфигурируемия Pit-Lane-Limiter за прецизно поддържане на скоростта в зоната на боксовете. Впечатляващ страничен ефект при използването на тази система е звуковата картина, позната от състезателните писти. Светкавично бързото възходящо и низходящо превключване без съединител се осигурява от HP Schaltassistent Pro, който също се предлага като допълнително оборудване.

По-фина настройки на регулиращите системи. Динамичен контрол на сцеплението DTC с фини настройки +/- на седем степени

Новото RR серийно се оборудва с Race ABS (частично интегрално), както и контрол на стабилността ASC. Като друг компонент на допълнителното оборудване „Fahrmodi Pro“ мотоциклетът може да бъде оборудван с динамичен контрол на стабилността DTC със сензор за страничното наклоняване и фини настройки. Всички регулиращи системи са настроени по нов начин, а качеството на работата и характеристиките им са оптимизирани.

Първият суперспортист с електронен автопилот (опция). Иновативен кокпит, нова бордна мрежа и по-лек акумулатор

За пръв път за RR вече се предлага електронен автопилот за поддържане на валидните ограничения на скоростта (като допълнително оборудване).

Мултифункционалното арматурно табло вече е с нов циферблат за аналоговия оборотомер, както и модернизирания LC-дисплей със значително разширени функции.

Освен това новото S 1000 RR се оборудва с нова бордна мрежа, по-мощна Sensorbox и по-малък, по-лек с около 1 кг. акумулатор.

Още по-динамичен дизайн с атрактивни цветови концепции

Напълно новите детайли по каросерията гарантират още по-динамичен език на формите. И докато асиметричното разпределение на фаровете на предишните модели се запазва като типичен разпознавателен знак, новото позициониране и форми на фаровете гарантират, че новото RR още на пръв поглед ще бъде разпознато като „ново“. Динамичния, спортно-агресивен дизайн се подчертава и от цветовата концепция с три индивидуални характера: Racingred uni / Lightwhite uni, Blackstorm metallic и BMW Motorsport.

Акцентите на новото BMW S 1000 RR:

- По-висока мощност и въртящ момент: 146 кВт (199 к.с.) при 13 500 об/мин и 113 Нм при 10 500 об/мин.
- Още по-добра управляемост благодарение на повишения въртящ момент в диапазона над около 5 000 об/мин и линейното му разгръщане. Равно плато на максималния въртящ момент в диапазона от около 9 500 до 12 000 об/мин.

- Модернизирана цилиндрова глава с нова геометрия на каналите, нов всмукателен разпределителен вал и още по-леки всмукателни клапани.
- Нова всмукателна система с по-къси канали, по-голям Airbox и пълна E-Gas.
- Понижение на теглото с 4 кг. до 204 кг с пълен резервоар (без допълнително оборудване).
- Нова, по-лека с около 3 кг. изпускателна система без предно гърне.
- Серийни режими на движение „Rain“, „Sport“ и „Race“, както и допълнителното оборудване „Fahrmodi Pro“ с два допълнителни режима на движение „Slick“ и „User“ (с възможност за индивидуализация) за оптимално адаптиране към стила и условията на шофиране.
- Launch Control за перфектни стартове като допълнително оборудване „Fahrmodi Pro“.
- Pit-Lane-Limiter за прецизно поддържане на скоростта в зоната на боксовете като част от допълнителното оборудване „Fahrmodi Pro“.
- Нова, по-лека структура на рамата с оптимизирано съчетание между здравина и гъвкавост за по-високо сцепление и категорична обратна връзка.
- По-фина геометрия на окачването за още по-добра управляемост, повишено сцепление и кристално ясна обратна връзка в граничен режим.
- Напълно регулируеми пружиниращи елементи с оптимизиран отрицателен ход за още по-голяма свобода при наклоняване в завоите и по-висока пъргавина.
- Модернизирана система за електронно адаптиране на амортизьорите Dynamic Damping Control DDC, позната от HP4, като допълнително оборудване.
- Race ABS с оптимизирани настройки.
- Контрол на сцеплението DTC с фини регулировки +/- на 7 степени.
- Асистент за превключване HP Pro за бързо възходящо и низходящо превключване без съединител като допълнително оборудване.
- Нова бордна мрежа с по-мощна Sensorbox и по-лек акумулатор.
- Електронен автопилот като допълнително оборудване.
- По-информативно арматурно табло с разширени функции и разнообразни информации.
- Напълно нови детайли на каросерията за още по-динамичен език на формите.
- Иновативна цветова концепция с три индивидуални характера: Racingred uni / Lightwhite uni, Blackstorm metallic и BMW Motorsport.
- Допълнителни аксесоари и оборудване.

Задвижване.

Нови рекорди по отношение на мощността и въртящия момент

За новото BMW S 1000 RR четирицилиндровият редови двигател с водно охлаждане е модернизиран, като всмукателната и изпускателната система са всеобхватно преработени, като отчасти дори са конструирани наново. Максималната мощност вече е 146 кВт (199 к.с.) при 13 500 об/мин – тоест 4 кВт (6 к.с.) повече от предишния модел. Максималният въртящ момент от 113 Нм (112 преди) се постига при 10 500 об/мин. Използваемият оборотен диапазон при новото RR е значително по-широк. Така например максималният въртящ момент е на разположение от около 9 500 (112 Нм) до 12 000 об/мин (113 Нм). Резултатът са по-мощни реакции и тяга. Максималните обороти от 14 200 об/мин са останали непроменени.

Модернизирана цилиндрова глава с нова геометрия на каналите, нов всмукателен разпределителен вал и още по-леки всмукателни клапани.

При разработката за новото S 1000 RR основната цел е повишение на превъзходните стойности на мощността и въртящия момент на предишния модел, които да бъдат комбинирани с оптимизирана управляемост за ненадмината цялостна динамика.

За тази цел бе променена геометрията на всмукателните и изпускателните канали, а всмукателния разпределителен вал е с нов контур на гърбиците. Това е съчетано с по-леки всмукателни клапани (минус 2 грама на клапан) и съответно адаптирани клапанни пружини.

За намаляване на триенето интегрираните в горната част на цилиндровия блок цилиндрови стени вече са полирани. Както и досега, в горната част на корпуса на мотора е разположена и леката и компактна шестстепенна скоростна кутия, която вече се отличава с още по-прецизно превключване.

Оптимизирана всмукателна система с по-къси всмукателни канали, увеличен Airbox и пълна E-Gas

За да може освен повишаването на максималната мощност да се постигне и увеличение на въртящия момент в най-важната за динамиката на управлението област от около 4 500 об/мин, са направени всеобхватни промени и на всмукателната система. Така например диаметърът и дължината на всмукателните тръби е преизчислена, а дроселовите клапи са разположени по-близо до цилиндровата глава. В комбинация с оформените по нов начин всмукателни канали намалената дължина на всмукателния колектор осигурява по-добър газообмен, особено в средните оборотни режими.

Както и преди, двигателят на RR е оборудван с променлива дължина на всмукателните канали. За тази цел с помощта на монтиран над Airbox стъпков двигател дължината на всмукателния колектор се променя на две степени. От 11 500 об/мин се отварят по-късите и по-подходящи за постигането на максимална мощност всмукателни канали.

Използването на системата за пълна E-Gas, тоест на „електронна газ“, е свързано не само със значително намалени усилия за въртене на дръжката на газа, но и с монтирането на нов, значително по-малък стъпков двигател за дроселовите клапи. По този начин е станало възможно увеличаването на обема на Airbox, както и симетричното оформяне на каналите за четирите цилиндъра с цел максимално разгръщане на мощността и въртящия момент.

Още по-ефективното подаване на въздух към цилиндрите се осигурява от значително увеличения въздухозаборник в горната част на мотоциклета.

Изцяло нова, по-лека с около 3 кг. изпускателна система без предно гърне

С цел подобряване на разгръщането на мощността и въртящия момент на новото RR с напълно нова конструкция е и изпускателната система. Тя както и преди е изработена от неръждаема стомана и е оборудвана с два трипътни катализатора, както и регулируеми интерференционни тръбни клапи. За новото S 1000 RR обаче тя е конструирана без досегашното предно гърне и е оборудвана с крайно гърне с dB-Eater и двупоточна схема. За постигането на по-висока скорост на газовете е намалено и сечението на колектора. В същото време е намалено и обратното налягане на отработените газове. Резултатът е оптимизиран газообмен, повишен въртящ момент при средни обороти, както и по-висока мощност. Освен подобрените данни за мощността новата изпускателна система осигурява и забележително намаление на теглото с около 3 кг. Новото S 1000 RR се различава значително от предишния модел и в акустично отношение. Благодарение на значителното изместване към по-ниските честоти е постигнат по-дълбок и по-пълнен звук.

Серийни режими на движение „Rain“, „Sport“ и „Race“, както и допълнително оборудване „Fahrmodi Pro“ за оптимално адаптиране към условията и стила на шофиране

Новото RR серийно се оборудва с три режима на движение „Rain“, „Sport“ и „Race“, както и система за контрол на сцеплението ASC без сензор за страничен наклон. При допълнителното оборудване „Fahrmodi Pro“ на разположение са и допълнителните режими „Slick“ и „User“, както и динамичния контрол на сцеплението DTC със сензор за страничен наклон и фино регулиране +/- на 7 степени за максимална сигурност и динамика при ускорение. Освен това „Fahrmodi Pro“ включва и Launch Control за перфектни състезателни стартаове, както и конфигурируем Pit-Lane-Limiter за поддържане на предписаната скорост в зоната на боксовете.

В режим „Rain“ мощността е 138 кВт (187 к.с.) (досега 120 кВт (163 к.с.)), максималният въртящ момент е ограничен до 108 Нм. При този, адаптиран за мокри пътища, режим реакциите на подаването на газ са по-меки. Контролът на сцеплението ASC респективно динамичния контрол на сцеплението DTC (опция) се активират много рано преди достигане на загуба на сцепление, за да може заедно с фокусираните върху сигурността настройки на Race ABS да осигурят максимална безопасност дори и при най-тежки метеорологични условия.

За шофиране по сухи настилки режимът „Sport“ предоставя пълната мощност на двигателя от 146 кВт (199 к.с.) и също като при режимите на движение „Race“ и „Slick“ комбинира това с директни реакции при подаване на газ. Този режим е разработен специално за шофиране по междуградски пътища. Поради това контролът на сцеплението ASC респективно DTC се намесват по-късно. При тази настройка се постига по-сигурно и въпреки това много спортно ускоряване на излизане от завоите за максимална радост от шофирането.

Режимът „Race“ е разработен специално за междуградски пътища с оптимално сцепление, както и за състезателните писти. При него също на

разположение е пълната мощност на двигателя, като това е комбинирано с по-директни реакции при подаване на газ. Контролът на сцеплението ASC е настроен в режим за шосе. Динамичния контрол на сцеплението DTC (опция) е настроен повече в посока граничен режим поради отчитането на данните за страничния наклон и има голям принос за спортния стил на шофиране.

Новото RR може да бъде оборудвано с опцията „Fahrmodi Pro“, която включва режимите на движение „Slick“ и „User“. Всички режими се избират от водача от превключвател на дясната дръжка на кормилото. За потвърждение на избрания режим е достатъчно кратко връщане на газта. За отключване на режимите „Slick“ и „User“ е необходимо активирането на включеният в контакта кодиращ ключ под седалката.

Режимът „Slick“ е предвиден за състезателна писта при използване на състезателни гуми. В този режим контролът на сцеплението DTC също е настроен за спортно шофиране, но взема под внимание по-високото сцепление на гумите, както и особено спортния стил на шофиране.

В **режим „User“** водачът има възможност да конфигурира RR не само двете настройки на газта за спортно шофиране. В този режим е възможно и конфигуриране на характеристиките на Race ABS, контрола на сцеплението DTC (Dynamic Traction Control), както и да се направи комбинация от предварително дефинирани настройки, като по този начин да се оформи индивидуален режим. Също като в режим „Slick“ контролът на сцеплението DTC може да бъде настройван индивидуално с +/- на 7 степени по време на шофиране. Цялостната настройка на RR, състояща се от избраните от водача настройки на Race ABS, DTC (граница на приплъзване + Wheelie-наклон), Engine (реакции при подаване на газ + въртящ момент) и DDC може удобно да бъде активирана от водача по време на движение с натискане на бутон. По този начин водачът има възможност да сравни избраната от него настройка „User“ с конфигурацията „Slick“. По този начин за пръв път е възможно две настройки на една функция (напр. DTC) да бъдат сравнени по време на движение без влизане в бокса.

Въпреки че споменатите регулиращи системи на RR дават ценна подкрепа на водача и по този начин осигуряват изключително повишение на сигурността, те не могат да дефинират по нов начин законите на физиката. Както и преди е възможно тези граници да бъдат прекрачени поради неправилна преценка или грешка на водача, което в екстремни случаи може да доведе до падане.

Модернизиран динамичен контрол на сцеплението DTC с фини настройки +/- и седем степени.

В новото RR Динамичния контрол на сцеплението (DTC) е модернизиран по отношение на качеството на регулиращите намеси. По този начин в режим „Rain“ респективно „Sport“ се осигурява още по-висока стабилност на мокра респективно суха настилка. От друга страна, в режим „Race“ се осигурява подобрена тяга при висока стабилност. Wheelies не се подтискат веднага, а се контролират нежно. В режим „Slick“ и „User“ приоритетът е върху максималната тяга, а деактивираното разпознаване на повдигането на предното колело допуска Wheelies.

Освен това динамичния контрол на стабилността DTC вече може – също като при HP4 – в режим „Slick“ да бъде адаптиран към промененото сцепление на пътната настилка чрез лостчето „Slick +/- DTC“ на лявата

дръжка на кормилото. По този начин водачът има възможност целенасочено да реагира на условията на пътя като температура на въздуха и асфалта, промяна на сцеплението на гумите по време на шофиране, както и на състоянието на пътната настилка.

Обхвата на регулировките е от -7 през 0 до +7. Стойността 0 отговаря на познатата от RR настройка в режим „Slick“, докато -7 означава значително намаляване на регулиращите намеси. Така например може да се шофира в значително по-силни Slides. При +7 от друга страна DTC се намесва значително по-силно.

Launch Control за перфектни състезателни стартове като част от допълнителното оборудване „Fahrmodi Pro“.

Като съставна част от допълнителното оборудване „Fahrmodi Pro“ в режимите „Slick“ и „User“ новото RR предлага на водача си Launch Control, който активно го подпомага при състезателни стартове. Активирането се извършва в покой при работещ на празен ход двигател чрез натискане на стартовия бутон за повече от три секунди. На дисплея на арматурното табло се появява съответната индикация.

От техническа гледна точка Launch Control ограничава въртящия момент на двигателя така, че при потегляне на първа предавка към задното колело да бъде насочен максималният задвижващ момент, който то може да пренесе върху пътя. Параметризацията на Launch Control е предвидена за водач с тегло 75 кг. и максимални обороти в покой от 9 000 об/мин.

Когато водачът превключи на втора предавка, въртящия момент на двигателя се коригира така спрямо промяната на предавателното число, че и в тази фаза към задното колело да се насочи максималния задвижващ момент, който то може да пренесе върху пътя.

При скорост над 70 км/ч се деактивира ограничението на оборотите. Launch Control и свързаното с него редуциране на въртящия момент на двигателя се деактивира, докато се включи трета предавка или се постигне страничен наклон от над 30 градуса. Системата се деактивира и когато водачът изключи запалването, угаси двигателя или превключи в друг режим на движение.

Pit-Lane-Limiter за прецизно поддържане на скоростта в зоната на боксовете като съставна част от оборудването „Fahrmodi Pro“

В рамките на оборудването „Fahrmodi Pro“ водачът на S 1000 RR във всеки режим на движение разполага с ограничение на скоростта за движение в зоната на боксовете.

Водачът първо активира и програмира Pit-Lane-Limiter от менюто Setup. Активирането по време на движение на първа предавка се извършва чрез натискане на стартовия бутон и едновременно завъртане на дръжката на газта. Водачът може да завърти дръжката на газта максимално, но двигателят се ограничава до предварително програмираните обороти чрез прекъсване на запалването, поради което зададената скорост не може да бъде превишена. Когато бъде избрано по-късо или по-дълго вторично предавателно число, водачът може да повиши или понижи оборотите на двигателя, необходими за поддържането на 60 км/ч например. При отпускането на стартовия бутон RR ускорява максимално. Положителен ефект на Pit-Lane-Limiter е, че благодарение на прекъсванията на запалването S 1000 RR се възприема много отчетливо и акустично в зоната на боксовете.

Окачване.

Последователно суперспортната характеристика на новото BMW S 1000 RR проличава не само от насоченото към максимална динамика задвижване. Изключителната динамика на задвижването е резултат и от техниката на окачването, която е на най-високо ниво.

Нова, по-лека структура на рамата с оптимизирано съчетание от здравина и гъвкавост за по-високо сцепление при максимална прецизност и категорична обратна връзка.

Основата на окачването както и преди е изработената от алуминий мостова рама, която е изпълнена като заварена конструкция от четири отделни ляти елемента и интегрира наклоненият с 32 градуса напред двигател като носещ елемент. За използването в новото RR основната рама е с нов дизайн и с по-лека задна част. Освен това цялостната конструкция от основна рама, задна част и вилка е модернизирана за постигане на оптимизирано съчетание между здравина и гъвкавост, с което се постига по-високо сцепление при по-висока прецизност и още по-добра обратна връзка.

По-фина геометрия на окачването за още по-добра управляемост, повишено сцепление и прозрачна обратна връзка в граничен режим

При разработката на окачването на новото BMW S 1000 RR основните цели са били осигуряването на още по-добра обратна връзка с предната част, повишаване на управляемостта и механичното сцепление на задното колело, подобряване на сцеплението. Така например ъгълът на кормилото при идентичен офсет на предната вилка е увеличен с 0,5° до 66,5°, а застъпването на тръбите на вилката е намалено с 6 мм. Това води до намаляване на кастора с 1,5 до 96,5 мм. В същото време точката на лагеруване на вилката е снижена с 3 мм, а междуосието е удължено с 8 до 1 425 мм.

С новата геометрия на окачването се постига значително подобрение на обратната връзка с предното колело, както и на усещането за предната част. Освен това новото S 1000 RR има още по-добра управляемост, движи се още по-прецизно и особено в граничен режим предлага още по-добро сцепление и обратна връзка от задното колело.

Широчината на кормилото е увеличена незначително с по 5 мм. от всяка страна.

Напълно регулируеми пружиниращи елементи с оптимизирани негативни ходове за по-висока свобода при страничен наклон и по-висока пъргавина

С цел допълнително оптимизиране на качествата на окачването са модифицирани и пружиниращите елементи. Така например централната пружинна стойка както и досега е с регулираема база, амортизьор, твърдост на разгъване и сгъване, но вече е по-дълга с 40 мм. Както и преди, твърдостта на разгъване се регулира по много удобен за потребителя начин чрез скала с десет кликания.

И докато възможностите за регулиране на твърдостта на разгъване отговарят на предишния модел, то при твърдостта на сгъване диапазонът на регулировки е леко увеличен. По този начин пружинната стойка предлага идеални възможности за настройки, дори и на нюансите, например при къси

удари или дълги вълни по пътната настилка. Целият ход на пружинирането на задното колело е 120 мм.

Освен адаптирането на твърдостта на пружината е направена и промяна на положителния/негативния ход на пружината от 36 към 84 мм. Негативният ход на пружината е намален с 4 мм. спрямо предишния модел.

Новото S 1000 RR отговаря на високите изисквания по отношение на динамиката на управлението и при предното окачване. То, както и преди, е с Upside-

Down вилка с диаметър на тръбите 46 мм, много висока стабилност при спиране и прозрачна обратна връзка. Upside-Down вилката е оборудвана с т. нар. Cartridge елементи, тоест отделни хидравлични системи бутало-цилиндър и разполага с възможност за регулиране на базата на пружината, както и на амортизьора и на твърдостта на разгъване и сгъване. Големият диапазон на регулировките, фините реакции и много високите резерви осигуряват изключителна динамика дори и при шофиране по състезателни писти. Целият ход на пружината е 120 мм. За използването при новото RR е направена и промяна на положителния/негативния ход на пружината от 40 към 80 мм. Негативния ход на пружината е намален с 5 мм. спрямо предишния модел.

Благодарение на намаляването на негативните ходове на пружината в нормално състояние новото S 1000 RR е по-високо с около 5 мм. отпред и отзад. По този начин то предлага по-голяма свобода за странично наклоняване. Като цяло тези модификации са направени, за да се повиши пъргавината и усещането за предното колело.

Dynamic Damping Control DDC – електронно адаптиране на амортизьорите като допълнително оборудване.

Електронно управляваното окачване Dynamic Damping Control DDC е въведено за пръв път през 2012 година при BMW HP4, като за монтирането при новото RR е значително модернизирено. При Dynamic Damping Control DDC амортизьорите на Upsidedown вилката отпред, както и на пружинната стойка отзад се адаптират динамично към съответната ситуация на пътя, например бърза промяна на посоката в шикани или при неравности на пътя. По този начин окачването реагира автоматично при спиране, ускорение или движение по завои, както и на състоянието на пътната настилка и ситуативно настройва амортизьорите чрез електронно управляваните им клапани. Така компромисите при настройките на окачването остават в миналото. По този начин DDC осигурява максимално сцепление и позволява мощността на двигателя да бъде оползотворена оптимално. Управлението на клапаните на амортизьорите е поверено на управляващия блок на DDC, който ползва следните данни: ход на пружините и скорост на движение на буталото на амортизьора, скорост на движение, положение на дроселовата клапа и налягане в спирачната система. Освен това Sensorbox на динамичния контрол на сцеплението подава данни да страничния наклон на мотоциклета и скоростта на промяната му. Времето за реакция на клапаните за регулиране на амортизьорите е под 10 милисекунди. Целта на настройките на пружиниращите елементи е била подобряване на състезателните качества на новото RR при запазване на превъзходния комфорт на возене. За тази цел са променени характеристиките на клапаните на амортизьорите. В сравнение с HP4 е понижено гасенето на колебанията при ниска скорост и е повишено при висока скорост, като е адаптиран и алгоритъма на DDC.

Базовите настройки на DDC са свързани с режимите на движение „Rain“, „Sport“, „Race“ и „Slick“. В режими „Rain“ и „Sport“ настройките на DDC са насочени към стабилна, приятна работа на амортизаторите. Характеристиките на режима „ROAD“ са подходящи за междуградски пътища с лоши до добри асфалтови настилки.

Режимът на движение „Race“ е насочен за междуградски пътища в много добро състояние и състезателни писти. За такива условия е предвидена характеристиката на амортизаторите „DYNAMIC“. При нея базовите настройки на амортизаторите са по-твърди в сравнение с „ROAD“. Режимът на движение „Slick“ оптимално поддържа характеристиката на амортизаторите „TRACK“ за шофиране по състезателна писта. В тази конфигурация пружиниращите елементи и амортизатори осигуряват кристално ясна обратна връзка на водача за съответната ситуация на пътя. Освен това настройките на окачването могат да бъдат индивидуализирани във всички режими на движение. Водачът на новото S 1000 RR може да прави настройки както по време на движение, така и в покой. Също като при механично регулиране клиентът може да настройва окачването по-меко или по-твърдо с натискане на бутон. Диапазонът на настройките е от -7 (меко) до +7 (твърдо). Предлаганият като аксесоар HP Race Calibration Kit дава възможност на състезателната писта тези настройки да бъдат конфигурирани предварително за всеки завой.

Race ABS с оптимизирани настройки за още по-висока сигурност при спиране.

Серийният частично интегрален Race ABS на новото S 1000 RR също е модернизирал. В режими „Rain“ и „Sport“ е повишена стабилността на спирането при запазване на спирачната мощност. Поради това разпознаването на повдигането на задното колело е настроено по нов начин, така че във фазата на спиране то да се повдига по-малко. Тези режими са подходящи за междуградските пътища.

В режим „Race“ е въведено ново разпознаване на повдигането на задното колело за шофиране по сухи междуградски пътища с добра пътна настилка. Разпознаването на повдигането на задното колело е намалено, като в същото време е повишена мощността на предната спирачка. Ако водачът не спре рязко или агресивно, а внимателно и мощно, той позволява на Race ABS да се настрои за преместването на разпределението на теглото между колелата напред. В тази фаза задното колело се повдига съвсем слабо и до известна степен се балансира във въздуха. В този режим водачът може да постигне максимално отрицателно ускорение и особено добре да оптимизира собствените си възможности при спиране.

В режим „Slick“ при деактивирано разпознаване на повдигането на задното колело водачът разполага с максималната мощност на спирачките за състезателната писта. За целенасочени дрифтове в завоите ABS-функцията на задното колело може да бъде деактивирана. С опционалния HP Race Calibration Kit е възможно модифициране на настройките на DTC, DDC, двигателя, Launch Control и на асистента за превключване (градиентно прекъсване на запалването).

HP Schaltassistent Pro за бързо възходящо и низходящо превключване без съединител като опция.

HP Schaltassistent Pro позволява възходящо превключване при подаване на газ без задействане на съединителя, което осигурява перфектно ускорение без почти никакво прекъсване в подаването на мощност. Освен това той позволява и низходящо превключване без задействане на съединителя или дроселовата клапа в основните оборотни режими и натоварване. Това дава възможност за много бързи превключвания, а работата със съединителя се намалява до минимум.

При низходящо превключване без съединител водачът се наслаждава на големи преимущества, особено при спортно шофиране по състезателна писта. Така например лявата му ръка може да остане в непроменена позиция на кормилото, тъй като не се налага да задейства съединителя. Освен това осезаемо се намаляват нежеланите промени в подаването на мощност към задното колело и то се движи по-стабилно по курса си. При новото S 1000 RR е взето под внимание и желанието на много състезателни пилоти за т. нар. обратна схема на превключване с първа предавка нагоре, както и предавки от втора до шеста надолу. Допълнителната стойка на лостчето за превключване позволява промяната да бъде направена много бързо.

Електрическа инсталация и електроника.

Първият суперспортист с електронен автопилот. Нова бордна мрежа и по-мощна Sensorbox с разширени функции. По-лек акумулатор.

Новото BMW S 1000 RR е първият суперспортист, който се оборудва с електронен автопилот. Той позволява на водача комфортно поддържане на актуалните ограничения на скоростта.

При новото RR се използва бордната мрежа, позната от S 1000 R. Тя се отличава с много по-голям обхват на функциите. Така например благодарение на нея новото RR може да бъде оборудвано със система за пълна E-Gas, която означава най-вече по-малко усилия за водача при въртене на дръжката на газта. Освен това новата бордна мрежа позволява и включването на ново допълнително оборудване като автопилот, HP Schaltassistent Pro и режим на движение „User“ като част от допълнителното оборудване „Fahrmodi Pro“. Монтирането на Sensorbox от BMW HP4 позволява значително оптимизиране на функционалността на динамичния контрол на сцеплението DTC и най-вече на разпознаването на повдигането на предното колело.

Благодарение на монтирането на по-лек акумулатор с капацитет 7 Ah теглото на мотоциклета се намалява с около 1 кг.

По-информативно арматурно табло с разширени функции

Арматурното табло следва последователната насоченост на новото S 1000 RR за суперспортна употреба. Като техника то е базирано на BMW HP4. За оптимално изобразяване LC-дисплеят на новото RR обаче е със 640 вместо 320 сегмента. Освен това аналоговият оборотомер е с нов, по-лесен за разчитане циферблат.

Освен дигиталното изобразяване на скоростта, избраният режим на движение, настройките на Race ABS, DTC и DDC, както и на менютата на дисплея могат (в зависимост от допълнителното оборудване) да бъдат изобразявани разнообразни информации като:

- Актуалният наклон на мотоциклета наляво/надясно.
- Максимално постигнат наклон наляво/надясно.
- Актуално отрицателно ускорение в m/s².
- Максимално отрицателно ускорение в m/s².
- Температура на засмуквания въздух.
- Намаляване на оборотите чрез DTC.
- Speedwarning (индикация „SPEED“ при превишаване на предварително зададена скорост).
- Средна скорост.
- Среден разход на гориво.
- Trip 1 и 2.
- Остатъчен пробег.
- Общо изминати километри.

За водачите, които се движат с новото RR по състезателната писта, менюто Race-Info предлага други, много интересни информации и данни:

- Време за обиколка и дължина на обиколката.
- Специфични за обиколката скорости (минимална, максимална, средна).
- Активен режим на движение по време на обиколката.

- Настройки на DTC за всяка обиколка.
- Максимален страничен наклон наляво/надясно за всяка обиколка.
- Максимално редуциране на въртящия момент от DTC за всяка обиколка.
- Максимално отрицателно ускорение за всяка обиколка.
- Брой превключвания на предавките на обиколка.
- Средно положение на дръжката на газта за всяка обиколка.
- Брой обиколки, общо време и общ пробег.
- Best-Ever-Lap.

Каросерия, дизайн и цвятова концепция.

При въвеждането на пазара на S 1000 RR през 2009 година в сегмента на суперспортистите започна нещо като ново лeтoбpoене. Пригодено за максимална динамика, с последователно оптимизирано тегло, освен това за пръв път в сегмента на суперспортистите оборудвано с асистиращи системи като Race ABS и контрол на сцеплението, този мотоциклет дефинира по нов начин понятието суперспортист. Впечатляващите технически данни на RR са съчетани с неподражаем, изключително динамичен дизайн. Така например дизайнерските елементи като Split-Face с асиметрично разположение на фаровете и подобните на хриле отвори за въздух от дясната страна са сред най-впечатляващите визуални запазени знаци с висока разпознаваемост.

Нови елементи на каросерията за още по-динамичен език на формите.

И в новото си поколение S 1000 RR последователно затвърждава и визуално претенцията си за ненадмината динамика. Дизайнът е още по-целенасочен, по-остър и по-модерен и още на пръв поглед подчертава повишената мощност с езика на формите. Характерната RR линия, която се спуска напред, а от резервоара назад се издига стръмно нагоре към задната част, при новото RR е още по-динамична. Тя придава на мотоциклета по-високо напрежение и визуално го разделя на две нива: долно техническо и горно ергономично.

Лекотата, с която се движи новото RR при високата си мощност, е отразена и в изцяло новите елементи на каросерията. Повече от всякога досега суперспортния Nose-down-Tail-up дизайн ускорява новото RR още в покой. В същото време познатата ДНК на асиметрично оформената странична част с характерните хриле от дясната страна, както и Splitface с асиметрично разположение на фаровете са с още по-динамично оформление.

В техническо отношение новото впечатлява и с оформения по нов начин отвор за охладителен въздух отляво, който в комбинация с прецизния канал за въздух осигурява оптимално отвеждане на въздуха за охлаждане и аеродинамика. Елементите за насочване на въздуха, т. нар. Winglets, са оптимизирани и с интегрирани в новите каросерийни повърхности. Те подобряват аеродинамиката и понижават натиска върху ръцете при висока скорост.

Асиметрични фарове и аеродинамично оптимизиран ветробран

Отпред новото RR се разпознава още на пръв поглед. Тесният силует с увеличени, разположени в зоната на най-голямото налягане въздухозаборници, както и асиметричните фарове цитират оформлението на предната част на предишния модел и категорично допринасят за ДНК-то на RR. Аеродинамичната модернизация включва и нов ветробран.

Асиметрично оформените фарове са разменили местата си: късите светлини вече са отдясно, а дългите – отляво. Освен това в долната част асиметрията на фаровете целенасочено е прекъсната. Но в горната част асиметрията е запазена като типичен разпознавателен знак на модела. Така новото RR веднага се разпознава като член на семейството на BMW RR, като в същото време се разграничава като нов модел от предшественика си.

Острата задна част се издига силно нагоре и придава на новото S 1000 RR много леко и екстремно спортно излъчване. Задната седалка повтаря

заобикалящите я форми, стеснява се назад и по този начин подчертава спортното излъчване. Ниското и динамично покривало на седалката на спътника (опция) осигурява повишено състезателно усещане. Оформеният по нов начин спойлер на двигателя оформя спортния силует надолу към пътя. Той серийно е снабден с отвори за отвеждане на горещия въздух или е затворен и изработен от лек карбон (два опционални варианта), като по този начин подчертава високо динамичните претенции на този супербайк.

Новото S 1000 RR изглежда динамично и пъргаво и при поглед отгоре. Тесният алуминиев резервоар осигурява оптимална ергономия за спортно шофиране, а пластмасовият Airboxcover има специфично оформена вдлъбнатина, която осигурява място за долната част на шлема при движение с висока скорост и позволява на водача да заеме още по-аеродинамична позиция зад кормилото.

Последователно спортно и изискано техническо излъчване в зоната на кокпита.

Новото S 1000 RR подсказва за състезателните си гени и с оформлението на кокпита. Освен големия аналогов оборотомер с нов циферблат LC дисплеят осигурява уникална в този сегмент пълнота на информацията, включително и записване на времената за обиколка и ъглите на страничен наклон.

Цветова концепция с три индивидуални характера.

Спортно-динамичното излъчване на новото S 1000 RR се подчертава и от трите варианта на цветовата концепция. Мотоциклетът се предлага в Racingred uni / Lightwhite uni, Blackstorm metallic, както и в цветовете на BMW Motorsport.

Racingred uni / Lightwhite uni

Новото RR разработва това цветово оформление и в новото си поколение. Наситеният Racingred uni ефектно контрастира със страничните елементи на резервоара и горната част на страничните панели в цвят Lightwhite uni. Графиката върху резервоара осигурява висококачествен акцент.

Blackstorm metallic

В тъмния си вариант Blackstorm metallic спортната визия на новото RR получава особено небрежно излъчване. Страничните елементи по резервоара, както и горната част на страничните повърхности не са лакирани, а са с висококачествена структура. Графиката е разположена върху страничната повърхност под логото на BMW.

BMW Motorsport

В това цветово оформление новото RR ползва цветовете на BMW Motorsport (Lupin blue – син металик, Lightwhite uni, Racingred uni) и подчертава своя произход, както и състезателните си гени. Графиката е разположена както върху резервоара, така и в задната част на мотоциклета.

Програма от допълнително оборудване.

Допълнително оборудване и аксесоари

Разнообразната програма от допълнително оборудване и аксесоари за новото BMW S 1000 RR осигурява възможности за още по-голяма индивидуализация. Допълнителното оборудване се доставя от завода и се интегрира в процеса на производството. Аксесоарите могат да се монтират от дилърите на BMW Motorrad, както и от клиентите. По този начин мотоциклетът може да бъде дооборудван и след покупката.

Допълнително оборудване

- Пакет Race: Fahrmodi Pro, DTC, автопилот.
- Пакет Dynamic: DDC, LED-мигачи, HP Schaltassistent Pro,
- Дръжки на кормилото с подгряване.
- HP ковани джанти.
- Опционални Design джанти (с червени линии, лакирани) .
- Алармена система.
- Покритие на седалката на спътника.

Аксесоари

HP Parts.

- HP Carbon горен страничен елемент отляво/отдясно.
- HP Carbon елемент на резервоара отляво/отдясно.
- HP Carbon Cover Airbox.
- HP Carbon Motorspoiler.
- HP Carbon Motorspoiler Race.
- HP Carbon преден калник.
- HP Carbon заден калник.
- HP Carbon защита на веригата.
- HP Carbon защита за петите.
- HP стъпенка за спътника.
- HP стъпенки за водача вкл. HP Carbon защита за петите, регулируема ергономия.
- HP Schaltassistent Pro.
- HP съгъваеми лостчета на спирачките/съединителя.
- HP протектори за лостовете на кормилото.
- HP ковани джанти.
- HP титанова изпускателна система.
- HP Carbon стойка за титанова изпускателна система.

HP Race Parts

- HP Laptimer.
- HP Race Data Logger.
- HP IR приемник/предавател 2D.
- HP Race Calibration Kit 3.
- HP Race Cover Kit.
- HP Race Power Kit.
- HP Race спирачни накладки.
- HP Race клапан за обезвъздушаване на спирачките.
- HP Race асистент за обезвъздушаване на спирачките.
- HP Race лост за ръчната спирачка с регулиране.
- HP Race кабелен сноп.
- HP Race обтегач на веригата.
- HP Race седалка.

- HP Race подгряване на гумите.
- HP Race стелка за бокса.

Транспорт и съхранение.

- Раница върху резервоара.
- Задна чанта.
- Softbag малък.
- Softbag голям.
- Калъф за багаж.
- Ремък.
- Ластиси за багаж.

Дизайн

- Покривало за седалката на спътника.
- LED мигачи

Звук

- Спортно изпускателно гърне Akrapovič.
- HP титанова изпускателна система.
- HP Carbon стойка за HP титанова изпускателна система.

Ергономия и комфорт

- Комфортна седалка за водача.
- Комфортна седалка за спътника
- Висок ветробран („bubble“).
- Тониран ветробран.
- Висок ветробран, тониран.
- Дръжки на кормилото с подгряване.

Сигурност

- Алармена система.
- Speedwarning.
- Защита на двигателя отляво/отдясно.
- Achssturzpads.
- „Fahrmodi Pro“ (DTC и 2 Fahrmodi „Slick“ и „User“).
- BMW Motorrad предупредителен триъгълник.
- Голям комплект за първа помощ.
- Малък комплект за първа помощ.

Поддръжка и техника

- Монтажна стойка Sport 2 отпред/отзад.
- Адаптор за вилката за монтажна стойка Sport 2.
- BMW Motorrad зарядно устройство за акумулатор 230 V.
- BMW Motorrad зарядно устройство за акумулатор 110 V.
- BMW Motorrad зарядно устройство за акумулатор за Великобритания.
- Ремонтен комплект за безкамерни гуми.
- Indoor-покривало за мотоциклета.
- Покривало за мотоциклета.

Оборудване за водача

- Екип DoubleR Race AIR*.
- Екип Double R.
- Яке DoubleR.
- Unteranzug DoubleR Skin.

- Ботуши DoubleR.
 - Ръкавици DoubleR.
 - Шлем Race.
 - Пластмасови протектори за коленете.
- * хомологиран само за използване по състезателна писта

BMW Group България Корпоративни комуникации

Христина Пейчева, Мениджър Корпоративни комуникации BMW Group
България

T: +359 2 80 60 733, F: +359 2 80 60 710

Прес портал: <https://www.press.bmwgroup.com/bg.html>

E-mail: Hristina.Peycheva@bmwgroup.com

--

BMW Group

С трите си марки BMW, MINI и Rolls-Royce BMW Group е най-успешният премиум производител на автомобили и мотоциклети в света със своите марки. Като световна компания BMW Group управлява 29 предприятия за производство и сглобяване в 14 държави и има мрежа за продажби в над 140 държави.

През 2013 г. BMW Group е реализирала 1.963 млн. автомобили и над 115 215 мотоциклета в целия свят. Печалбата преди облагане с данъци за 2013 г. е 7.91 млрд. евро при приходи от 76,06 млрд. евро. Към 31 декември 2013 г. работната сила на BMW Group възлиза на приблизително 110 351 служители.

Успехът на BMW винаги се е градил на дългосрочно мислене и отговорни действия. По тази причина компанията е изградила екологична и социална устойчивост по цялата верига, пълна отговорност за продуктите и ясен ангажимент за опазване на околната среда като неделима част от стратегията си.

www.bmwgroup.com

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

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

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

Google+: <http://googleplus.bmwgroup.com>

www.bmw.bg; www.mini.bg

Facebook: <http://www.facebook.com/BMWBulgaria>;

www.facebook.com/MINI.Bulgaria

You Tube: <http://www.youtube.com/BMWBulgaria>;

<http://www.youtube.com/MINIBulgaria>

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