



Az új BMW S 1000 RR.

Tartalomjegyzék.

1. Konceptió és tulajdonságok.	2
2. Hajtás.	5
3. Futómű.	7
4. Elektromos rendszer és elektronika.	9
5. Megjelenés és forma.	10
6. Felszereltség.	11
7. Színválaszték.	12
8. Teljesítmény és forgatónyomaték.	13
9. Műszaki adatok.	14



1. Konceptió és tulajdonságok.

Bár még alig telt el két év az S 1000 RR 2009. évi piaci bevezetése óta, a BMW Motorrad bemutatta a sikeres szupersport-motor számos ponton tökéletesített, modellfrissített változatát. Még sportosabban és pontosabban irányítható, ráadásul kedvezőbb nyomatékleadású és élénkebb gázadási reakciójú, mint elődje. Superstock-versenyeken szerzett valamennyi tapasztalatát felhasználta hozzá a bajor márka.

Elődjéhez hasonlóan a mostani kiadás sem ismer kompromisszumot, messzemenő sportossággal ötvözi kimagaslóan jó menetdinamikai adottságait. Kiválóan irányítható, megingathatatlanul stabil, továbbá fölényes teljesítmény-kifejtés, jelentős használati érték és minden szempontból dinamikus megjelenés jellemzi. Napjaink legkorszerűbb blokkolásgátló berendezése, a BMW Motorrad Race ABS felügyeli rajta a fékezés biztonságát. Gyorsításkor a kipörgésgátló (Dynamic Traction Control - DTC) nyújt segítséget a motorosnak. A modellfrissítéssel együtt természetesen mindkét biztonsági rendszer működését továbbfejlesztette a BMW Motorrad.

Ami nem változott a korábbiakhoz képest, az az igen tekintélyes 142 kW (193 LE) teljesítmény és a 204 kg menetkész tömeg (verseny-ABS-szel 206,5 kg).

Előrelépés menetdinamikai szempontból is.

Az S 1000 RR modellfrissítésének egyik fő célja a motorozhatóság javítása volt egyenletesebb, harmonikusabb teljesítmény- és nyomatékleadás, valamint jobb rugalmasság révén. A gázfelvétel finomhangolása kimondottan jól tett a motor reakciókészségének.

Konkrétan csökkentette a gázkar elfordulási szögét, és könnyebbé tette a működtetését a BMW Motorrad.

Jobb irányíthatóságot szavatoló, pontosabb visszajelzést adó futómű.

A futóművön elvégzett módosítások hatására számottevően javultak az RR menetdinamikai jellemzői. A fordított teleszkópvilla és a rugóstag új belső szerkezetének köszönhetően még szélesebb tartományt fednek le a lengéscsillapítók a két végét, a komfortos és a sportos között.

Annak köszönhetően, hogy a villaszög, az utánfutás, a lengővilla-forgáspont, a teleszkópvilla-túlnyúlás és a rugóstag hosszának módosítása következtében átalakult a járműpozíció és a futómű-geometria, nemcsak könnyebben és pontosabban irányítható, hanem sokkal jobb visszajelzéssel is szolgál a motorosnak a megújult S 1000 RR. A BMW Motorrad a hatékonyabb levegőellátás érdekében egyúttal megnövelte a beszívási keresztmetszetet is azáltal, hogy a kormánynyakon át vezeti be a levegőt a szívórendszerbe. A futómű átalakítását állítható kivitelű, mechanikus kormánycsillapító telepítésével tette teljessé.

Műszercsoport új funkciókkal.

Újfajta grafikájánál fogva könnyebb leolvasni a fordulatszámérőt, mint eddig, ráadásul szabályozható az LCD-kijelző fényereje, és kibővültek a funkciói. A köridőmérő műszeren mostantól megjeleníthető a „legjobb kör folyamatban” („best lap in progress”) és beállítható egy figyelmeztetés, ha a motoros túllép egy általa előre beállított sebességet („speed warning”).

Hatásosabb megjelenés és új színek.



Nemcsak a motor, a futómű és a műszerfal változott előnyére az S 1000 RR-en, hanem az egész megjelenése is. Az új kiadásnak sokkal keskenyebb a fara, továbbá finoman módosultak aszimmetrikus oldalidomai, és oldalsó szellőzőrácsokat kapott rajta az airbox burkolatának középső része. A megújult szupersport-típus markáns ismertetőjegyei továbbá az idom felső részén kialakított, az aerodinamikát előnyösen befolyásoló „szárnyak”.

Míg kimondottan sportos hatású piros-fehér (racing red - alpine white) szín párosításával már álló helyzetben is erőt és gyorsaságot sugároz az RR, világoskék (bluefire) fényezéssel egészen extravagáns hatást kelt.

A zafírfekete metál sportos, dinamikus jelleget kölcsönöz neki, a BMW Motorrad Motorsport színei pedig versenymotoros külsővel ruházzák fel. A változtatások keretében enyhén módosult a jellegzetes RR-logó is.

A csillogó feketére fényezett felnik és a központi rugóstag vörös spirálrugója még hatásosabbá teszi az összképet. A lengővilla a környezetéhez igazodva eloxált vagy ugyancsak feketére fényezett kivitelű.

Az ergonómiát javítandó, megváltoztatta a BMW Motorrad az első saroklemezeket, és vékonyabbra vette az utaslábtartók konzoljait.

Még több extra és kiegészítő.

Több új, vonzó elemmel bővült az S 1000 RR-hez rendelhető kiegészítők és gyári extrafelszerelések sora. Ilyen például a sportos felhasználók igényeire szabott HP titán kipufogódob (közúti használati engedéllyel vagy anélkül) vagy a HP verseny adatrögzítő. A két fokozatban állítható markolatfűtés a reggeli pályaedzések vagy a hideg időben megtett nagyobb távolságok kényelmét hivatott fokozni.

Az újítások áttekintése:

- Jobb motorozhatóság a tökéletesített nyomatékkifejtésnek köszönhetően.
- Kettő helyett három teljesítmény-jelleggörbe (rain, sport, valamint race és slick), rain üzemmódban 120 kW-ra (163 LE-re) módosult a névleges érték.
- Előnyösebb terhelésváltási reakciót eredményező, finomabb gázfelvétel (különösen érzékletes rain-, ugyanakkor sportos és közvetlen sport- ill. race és slick-programban).
- Kisebb elfordulási szögű, könnyebben kezelhető gázkar.
- Jobb rugalmasságot biztosító, rövidebb szekunder áttétel.
- Finomabbra hangolt verseny-ABS és kipörgésgátló (Dynamic Traction Control).
- Hatékonyabb levegőellátást biztosító, nagyobb beszívási keresztmetszet a kormánynyakon.
- Könnyebb és pontosabb irányíthatóság, jobb visszajelzés.
- Kifinomultabb lengéscsillapítás az átalakított rugózó elemeknek köszönhetően.
- Új futómű-geometria a villaszög, az utánfutás, a lengővilla-forgáspont, a teleszkópvilla-túlnyúlás és a lengővillahossz módosításából adódóan.
- Tíz fokozatban állítható új kormány lengéscsillapító.
- Marással megmunkált, kovácsolt villahíd új kivitelben, csökkentett eltolással.
- Átalakított külső: keskenyebb far, újfajta oldalidomok, középső részén oldalsó szellőzőrácsokkal ellátott airbox-burkolat és „szárnyak”
- Négy új fényezés: piros-fehér, világoskék, zafírfekete metál és motorsport.
- Módosított RR-logó.
- Új sarokvédők és keskenyebb utaslábtartó-konzolok.
- Jobban leolvasható fordulatszám-mérő és szabályozható fényerejű LCD-kijelző.
- Új funkciókat – „legjobb kör folyamatban” („best lap in progress”) és sebesség figyelmeztetés („speed warning”) – felvonultató műszercsoport, deaktiválható „lámpa”-hibaüzenet leszerelt fényszóró/rendszám táblatartó esetén.



-
- Új helyre került katalizátorok, hővédő lemez elhagyása.
 - Még több kiegészítő és gyári extrafelszerelés.



2. Hajtás.

A korábbiakhoz hasonlóan most is 142 kW (193 LE)/13.000 ford./perc névleges teljesítményű és 112 Nm/9.750 ford./perc maximális forgatónyomatékú, mindössze 59,8 kilogramm tömegű soros négyhengeres, vízhűtéses motor hajtja az S 1000 RR-t.

Élénkebb reakciót eredményező, tökéletesített gázadagolás.

Motorikus vonatkozásban az volt az RR megújításának egyik legfontosabb célja, hogy még jobban lehessen uralni a négyhengeres kimagaslóan nagy teljesítményét. Ennek érdekében módosították a fejlesztők a motorvezérlés programját. Míg az eddigiekben négy különböző jelleggörbével jelentett egyet a rain-, a sport-, a race- és a slick-program, a megújult RR-nél már csak kettő felel meg nekik: egy, ahol nagyon finom és érzéketes a gázadási reakció, esős időre, egy pedig, amikor is rendkívül élénken és közvetlenül reagál a motor a gázkar parancsára, a sport-, a race- és a slick-üzemmódra. Ennek az ésszerűsítésnek köszönhetően immár nem kell állandóan másfajta karakterisztikához igazodnia a motorosnak, ha sűrűn vált oda-vissza sport-, race- és slick-program között. Ezzel együtt a terhelésváltási reakción is sikerült javítaniuk a BMW Motorrad fejlesztőinek.

A könnyebb és gyorsabb adagolhatóság végett puhább állítórugót kapott a fojtószelep. Ugyanezt a célt szolgálja a csökkentett elfordulási szögű gázkar is.

Tökéletesített teljesítmény- és nyomatékleadás, rövidebb szekunder áttétel.

A lehető legjobb motorozhatóság érdekében az S 1000 RR motorjának teljesítmény- és nyomatékleadását is hatékonyabbá tették a szakemberek.

Új teljesítménygörbéket határoztak meg, egyet-egyet a rain- és a sport-üzemmódhoz, egy közöset pedig a race-hez és a slickhez (szemben a korábbiakkal, ahol egy görbe tartozott a rain programhoz, egy másik pedig együttesen a sporthoz, a race-hez és a slickhez). A jobb gyorsulás és rugalmasság végett a korábbi 17/44-ről 17/45-re rövidítették le a szekunder áttételt.

Rain-üzemmódban most 120 kW-ot (163 LE-t), azaz 8 kW-tal (11 LE-vel) többet mozgósít a motor. Sport-, race- és slick-programban változatlanul 142 kW (193 LE) áll rendelkezésre, mivel azonban jelentősen nőtt a teljesítmény az alsó és a középső fordulatszám-tartományban, sokkal egyenletesebb és nyomatékosabb lett a négyhengeres karakterisztikája.

A nyomatékleadást is a jobb motorozhatóság szolgálatába állították a fejlesztők. Mostantól három különböző nyomatékgörbét vonultat fel az RR (korábban csak kettő volt): itt is egyet-egyet a rain- és a sport-, egy közöset pedig a race- és a slick-üzemmódhoz. Mind a négy menetprogram érezhetően sokat profitál az eddiginél harmonikusabb, egyenletesebb nyomatékleadásból, arról nem beszélve, hogy mind a négyben jóval nagyobb nyomatékot termel a négyhengeres az 5.500 és 7.500 ford./perc közötti tartományban. Kiváltképp rain-üzemmódban javult sokat az RR viselkedése. Míg a korábbi változatnál szinte teljesen lapos maradt a nyomatékgörbe 4.500-as fordulat fölött, addig a mostaninál szabadabban pörög a motor, és egészen 9.000-es fordulattig emelkedik a görbe.

Újradefiniált befecskendezés motorfékés üzemmódban.

Azért, hogy kompromisszumok nélkül sportosan lehessen használni az S 1000 RR-t mintázat nélküli gumikkal, a BMW Motorrad változtatásokat eszközölt a slick-menetprogramon. Úgy alakította át a befecskendezés jellegzőjét motorfékés üzemállapotban, hogy ne legyenek folyamatosan



kikapcsolva a hengerek. A fékrendszer és a motorfék így most optimálisan lassítja a hátsó kereket, vagyis stabilabban viselkedik, és pontosabban tartja a motor a kijelölt irányt fékezéskor és kanyarodáskor.

Módosított nemesacél kipufogó- és tökéletesített szívórendszer.

A katalizátor/gyújtócsövek-részen átalakult az S 1000 RR teljes egészében rozsdamentes acélból készült kipufogórendszere. Mostantól nem a gyújtócsövekben, hanem az elülső hangtompítóban foglalnak helyet a katalizátorpatronok. Ez a változás, valamint a kormánynyaknál 20 százalékkal megnövelt beszívási keresztmetszet, a korábbtól eltérő airbox, az új geometriájú szívótölcsérek és az áthangolt motorvezérlés együttesen kedvezőbb nyomatékjellemzőket eredményezett. Az említett változtatásoknak köszönhetően immár nincs szükség az olajteknőhöz épített hővédő lemezre.

Finomabban szabályzó kipörgésgátló (Dynamic Traction Control).

2009. évi bemutatkozásakor az S 1000 RR volt az első sorozatgyártású supersport-motor a világon, amely versenypályás használatra alkalmas verseny-ABS-t és dinamikus kipörgésgátlót (Dynamic Traction Control – DTC) mondhatott magáénak. E két rendszer műszaki kivitelezését olyan ügyesen oldotta meg a BMW Motorrad, hogy ma már kivétel nélkül ezekkel rendelik vásárlói a típus valamennyi példányát. Az S 1000 RR modellfrissítése keretében természetesen továbbfejlesztette a működésüket.

A DTC érzékeli a motor dőlésszögét, és hatásos segítséget nyújt a motorosnak csúszós útfelületen. A fizika határain belül úgy szabályozza a hajtónyomatékot, hogy ne pörögjön ki a hátsó kerék.

A módosítások során átalakult a futómű-geometriája is, továbbá hatékonyabb lett az első kerék levegőbe emelkedését felismerő rendszer működése. Utóbbi parancsára sokkal finomabban nyitnak ki a fojtószelepek. Emellett a DTC működését is optimalizálta a BMW Motorrad: hatékonyabb nyomatékátvitel és a finomabb szabályozás jellemzi race- és slick-üzemmódban.

A DTC új beállítása a BMW verseny power kit versenybeállításához igazodik, és sokkal jobban motorozhatóvá teszi a motort versenypályán. Ennek köszönhetően jobb köridőt tud elérni vele a gyakorlott motoros.



3. Futómű.

Kimagaslóan sportos menettulajdonságokat szavatoló, innovatív futóművel készül az

S 1000 RR. A modellfrissítés alkalmával a fokozott agilitás, valamint a kezelhetőség és a semleges kanyarvétel javítása állt a középpontban. Mivel ezáltal nagyobb tartalékokkal is rendelkezik a motor, minden közlekedési helyzetben – még szélsőségesben is – biztonságban érezheti magát rajta a motoros. Más szóval: még könnyebbnek, kezebbnek és stabilabbnak érezni az RR-t, mint azelőtt.

Könnyebb és pontosabb irányíthatóságot eredményező, új futómű-geometria.

Új kormánynyakra és hátsó váznyúlványra épülő módosított vázzal készül az S 1000 RR új kiadása. Az új geometriai sarokszámok mellett ez egyúttal a korábbinál 20 százalékkal nagyobb beszívási keresztmetszet formájában jut kifejezésre. A villaszög 66,1-ről 66 fokra módosult. A tengelytáv 9,3 mm-rel 1 422,7 mm-re csökkent, az utánfutás viszont 2,6 mm-rel 98,5 mm-re nőtt. A villahíd eltolása 2,5 mm-rel 29,5 mm-re mérséklődött, a teleszkópvilla túlnyúlása 5 mm-rel kisebb, mint eddig. A visszaállító nyomaték csökkentése és a pontosabb irányíthatóság érdekében a kormánynyak csapágyazását is átalakította a BMW Motorrad.

Sokrétűbb felhasználást biztosító, új hangolású rugózó elemek.

A modellfrissítés eredményeként most még határozottabban elkülönül egymástól a kényelmes közúti és a sportos versenypályás beállítás. A korábbiakhoz hasonlóan a rugózó elemeken kialakított skálák segítségével, egyszerűen és gyorsan végezhető el a szükséges hangolás. A rugók és lengéscsillapítók módosítása folytán jobban érvényesülnek az utcai és a pályahasználat sajátos feltételei. A BMW Motorrad mind a teleszkópvilla, mind a rugóstag belső súrlódását csökkentette. Ezáltal mindkettőnek javult a reakciókészsége, és határozottabban jelzik a pilótának a futómű fizikai korlátait.

Újfajta belső szerkezetű fordított teleszkópvilla.

Eddig talpszelepes csillapítással volt ellátva az S 1000 RR fordított teleszkópvillája. A modellfrissítés alkalmával beépített ún. mid-speed-csillapító szelep alkalmazásának köszönhetően, a munkadugattyú által kifejtett nagyobb csillapítóhatás jóvoltából most már gyorsabban és pontosabban megy végbe a nyomófokozati csillapítás. Annak érdekében, hogy egyértelmű visszajelzéssel szolgáljon az első kerék, a konstruktorok csökkentették az állandó áteresztő felületet. A dugattyúrúd megvezetése és az ágyazás módosításának eredményeként hatékonyabban, érzékenyebben reagál az első felfüggesztés.

Új rugóstag módosított csillapítással.

A központi rugóstagnál 14-ről 18 mm-re nőtt a dugattyúrúd átmérője, aminek következtében nagyobb olajáramlási sebességet biztosít a low/mid-speed-szelep. Az állandó áteresztő felület csökkentése itt is gyorsabb és pontosabb nyomófokozati csillapítást eredményezett.

A fentiekkel együtt megváltoztatta a BMW Motorrad a két csillapító szelep tűinek geometriáját, ennek köszönhető, hogy a beállítási tartomány egészében felettébb lineárisan nő a csillapítási erő. A lengéscsillapító módosításának köszönhetően sokkal nagyobb, egyértelmű hatást jelentenek a motor viselkedésére az egyes beállítások.

A dugattyúrúdba beépített egyirányú szelep (ún. check valve) megakadályozza, hogy negatív hatással legyen a nyomófokozati csillapításra a húzófokozat állítása.



A pontosabb visszajelzés érdekében a rugóstagon is csökkentették a szakemberek az állandó áteresztő felületet.

A megújult RR így összességében nagyobb kényelmet nyújt jobb visszajelzés és fokozott dinamizmus mellett.

Kifinomultabb működésű, pontosabb visszajelzésű verseny-ABS.

A szupersport-motorokkal szemben támasztott követelmények messzemenő figyelembe vételével készült az S 1000 RR-hez kifejlesztett BMW Motorrad verseny-ABS. A modellfrissítés keretében hozzáigazították az új futómű-geometriához, és finomították a működését. Adaptív kivitelénél fogva rugalmasan tud alkalmazkodni akár a tapasztalt motorosok igényeihez, a különféle útfelületekhez és gumiabroncsokhoz.

A verseny-ABS a fék-kezelőszerveken keresztül jelzi a motorosnak, ha túllépték a kerekek a tapadási határt, és kezdetét vette a blokkolásgátlás. Aktivitásáról a kar és a pedál enyhe pulzálása révén szerez tudomást az illető.

Mechanikusan állítható, új kormány lengéscsillapító.

Az előző változattól eltérően a mostani RR tíz fokozatban, mechanikusan állítható kormány lengéscsillapítóval rendelkezik. A mindenkor használatától függően szabályozhatja a motoros.

Új bevonatú lengővilla és új lengővilla-csapágyersely.

Attól függően, milyen fényezéssel készül az S 1000 RR, vagy eloxált vagy feketére fényezett kivitelű a lengővilla az eddigi Ostra-szürke helyett.

Az előző kiadástól eltérően nem kettő, hanem csak egy csavarral kerül rögzítésre a csapágyerselye a hátsó vázban. Az előnyösebb futómű-geometria érdekében egyúttal 4 mm-rel magasabban is van, mint eddig.

Új sarokvédők.

A BMW Motorrad tökéletesítette a sarokvédők ergonomiáját, és módosította az utaslábtartó-konzolokat.

Új kivitelű villahíd.

Mivel optikai szempontból a műszerfal részét képezi, és folyamatosan a motoros szeme előtt van, átalakította a gyártó a marással megmunkált, kovácsolt felső villahidat. A változtatással együtt 2,5 mm-rel 29,5 mm-re csökkentette az eltolását.



4. Elektromos rendszer és elektronika.

Új grafikájú fordulatszámérő és szabályozható fényerejű LCD-kijelző.

A BMW Motorrad a jobb leolvashatóság érdekében átalakította a fordulatszámérő grafikáját. Mostantól öt fokozatban szabályozható az LCD-kijelző fényereje, és új elemekkel bővült funkcióinak sora. A visszajelző lámpák között immár a gyári extrafelszerelésként rendelhető markolatfűtés is megtalálható.

„Best lap in progress” versenypályás használatra.

A beépített időmérő műszer mostantól kiegészül a „legjobb kör folyamatban” („best lap in progress”) jelzéssel. Valós idejű (100 méterenkénti) tájékoztatás formájában értesül róla a motoros, éppen lassabb vagy gyorsabb-e, mint az addigi legjobb körében volt. Sportos vezetési stílusú motorosok nagy hasznát vehetik ennek a funkciónak. A műszer minden egyes kört összehasonlítja a legjobb kör, vagyis a „best lap” eltárolt idejével. Ha az újabbat gyorsabban teljesíti a motoros, zölden világít, ha viszont rosszabb az időeredmény, nem világít a „Best lap in progress” kijelző (BLP).

„Speed warning” – segítség hétköznapi használat során.

Ez a funkció arra figyelmezteti a motorost, ha túllép egy általa előre beállított sebességet. Amint megtörténik, felvillan a váltófény, és „SPEED”-felirat jelenik meg a kijelzőn.

A lámpa-hibaüzenet kikapcsolásának lehetősége.

Arra gondolva, hogy versenypályán fényszóró ill. rendszámtáblatartó (irányjelzők) nélkül használják az S 1000 RR-t, ki lehet iktatni a lámpák meghibásodására figyelmeztető üzenetet, így az nem válik láthatóvá a kijelzőn.



5. Megjelenés és forma.

Messzemenően dinamikus, funkcionális és egyedi megjelenés.

Erőt sugárzó, dinamikus külsejével is kifejezésre juttatja az S 1000 RR azt a könnyedséget, amivel az irányváltási parancsokat teljesíti.

Egyből szembe tűnik rajta a keskeny far, mint ahogy az airbox burkolatának középső részén kialakított oldalsó szellőzőrácsok sem kerülnek el a szemlélő figyelmét. Az RR-re oly jellemző aszimmetrikus oldalidomok – a jobb oldali kopoltyúkkal, a bal oldali légkivezető nyílással – megjelenése is finoman módosult.

Szintén újak rajta a „szárnyak”, azaz a légterelő fülek. Nemcsak a motor látványát teszik még dinamikusabbá, hanem kedvező aerodinamikai hatásúak is, mivel nagy sebességnél csökkentik a motoros kezeire nehezedő szélnyomást.



6. Felszereltség.

Számos kiegészítőt és gyári extrát kínál a BMW Motorrad az S 1000 RR további, egyedi alakítására. Utóbbiak a gyárban kerülnek fel a járműre, előbbieket a márkakereskedők telepítik. Ezekkel később is bármikor ellátható motor.

A már ismert kiegészítők és extrafelszerelések mellett az alábbi új elemek rendelhetők az RR-hez:

Extrafelszerelések.

- Kétfokozatú markolatfűtés

Kiegészítők.

- HP kipufogódob titánból, közúti használati engedéllyel vagy anélkül
- HP Carbon légterelő fülek szénszálból
- HP verseny adatrögzítő beépített GPS-szel

A kínálatot a minőségi motorosruházat, valamint a HP alkatrészek és a külön az S 1000 RR-hez kifejlesztett **HP versenyalkatrész** program teszi teljessé. Utóbbi részei:

- HP verseny power kit
- HP verseny kalibrációs készlet
- HP verseny idom készlet
- HP verseny fordított váltóséma
- HP verseny lábtartó



7. Színválaszték.

Új, sportos-dinamikus színkoncepció.

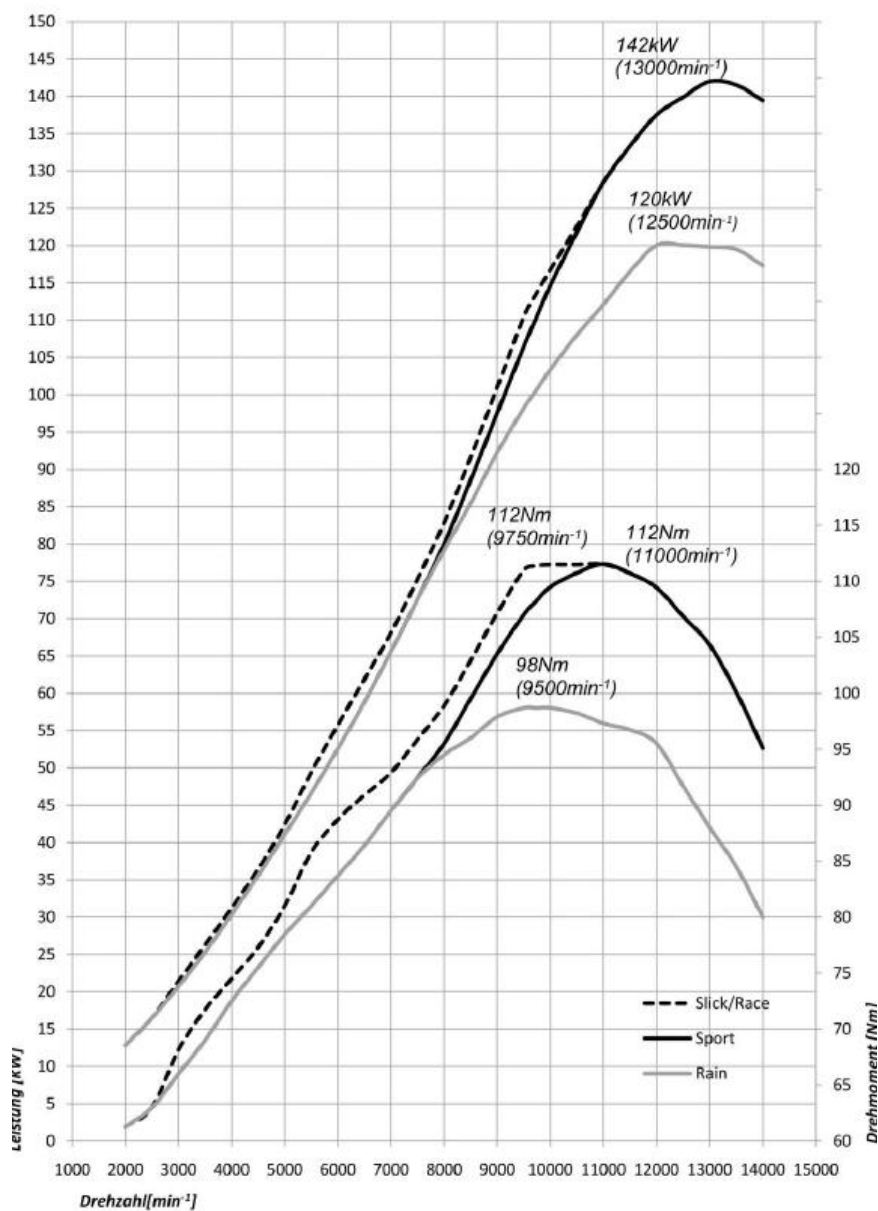
Az S 1000 RR színkoncepciója a fekete hídvas, a csillogó feketére fényezett, kecses felnik és a nemesacélból készül rövid, zömök kipufogódob közötti kontrasztra épít. Az eloxált vagy feketére fényezett kétágú villa a sportos-dinamikus jelleget erősíti. Valamennyi színváltozat megjelenését hatásosan fűszerezi a központi rugóstag vörös spirálrugója.

Négyféle színváltozatban kapható a megújult RR. Míg kimondottan sportos hatású piros-fehér (racing red – alpine white) színpárosításával már álló helyzetben is erőt és gyorsaságot sugároz, világoskék (bluefire) fényezéssel egészen extravagáns hatást kelt. A zafírfekete metál sportos, dinamikus jelleget kölcsönöz neki, a BMW Motorrad Motorsport színei pedig versenymotoros külsővel ruházzák fel.

A változtatások keretében enyhén módosult a jellegzetes RR-logó is.



8. Teljesítmény és forgatónyomaték.





9. Műszaki adatok.

BMW S 1000 RR		
Motor		
Hengerűrtartalom	cm ³	999
Furat/löket	mm	80/49,7
Névleges teljesítmény	kW/LE	142/193
x percenkénti fordulaton	min ⁻¹	13.000
Maximális	Nm	112
x percenkénti fordulaton	min ⁻¹	9.750
Motor fajtája	soros négyhengeres, vízhűtéses	
Sűrítési	13:1/ legalább ólommentes szuperbenzin (95 ROZ)	
Szelepvvezérlés	DOHC (double overhead camshaft) különálló, alsó himbákkal mozgatott szelepek	
Hengerenkénti szelepszám		4
Szívó-/kipufogószelepek	mm	33,5/27,2
Fojtószelepek átmérője	mm	48
Keverékképzés	BMS-KP	
Kipufogógáz-tisztítás	két darab háromutas szabályozott katalizátor	
Elektromos rendszer		
Generátor	W	350
Akkumulátor	V/Ah	12/10, gondozásmentes
Fényszóró	W	tompított 1 x H 7/55 W
		távolsági 1 x H 7/55 W
Önindító	kW	0,8
Erőátvitel		
Tengelykapcsoló	többtárcsás olajfürdős antihopping-kuplung, mechanikus működtetésű	
Váltó	kőrmös kapcsolású, hatfokozatú	
Primer áttétel	1:1,652	
Seb.fokozatok áttételei	1:2,6471	
	1:2,091	
	1:1,727	
	1:1,500	
	1:1,360	
	1:1,261	
Hajtás	lánc	
Végáttétel	1:2,647	
Váz/futómű		
Váz fajtája	alumínium hídváz	



Első futómű	fordított teleszkópvilla 46 mm külsőcső-átmérővel, állítható húzó- és nyomófokozati csillapítás	
Hátsó futómű	kétágú lengővilla állítható rugóalapú, valamint húzó- és nyomófokozati csillapítású központi rugóstaggal	
Első/hátsó rugóút	mm	120/130
Utánfutás	mm	98,5
Tengelytáv	mm	1.422,7
Villaszög	°	66
Fékek	elöl	úszó ágyazású ikertárcsa, Ø 320 mm, négydugattyús radiális fix féknyergek
	hátsó	szimpla tárcsa, Ø 220 mm, egydugattyús úszó ágyazású féknyereg
ABS	BMW Motorrad Race ABS extrafelszerelésként (részleges, kikapcsolható)	
DTC	BMW Motorrad DTC extrafelszerelésként (kikapcsolható)	
Felnik	öntött alumínium	
	elöl	3,50 x 17"
	hátsó	6,00 x 17"
Gumik	elöl	120/70 ZR 17
	hátsó	190/55 ZR 17
Méret- és tömegadatok		
Teljes hossz	mm	2.056
Teljes szélesség tükrökkel	mm	826
Ülésmagasság	mm	820
Saját tömeg feltankolva	kg	204 (206,5 verseny-ABS-szel)
Megengedett össztömeg	kg	405
Tanktérfogat	l	17,5
Száraz össztömeg	kg	178
Menetteljesítmények		
Fogyasztás		
90 km/h	l/100 km	5,7
120 km/h	l/100 km	5,9
Gyorsulás		
0–100 km/h	s	2,9
0–1000 m	s	17,9
Végsebesség	km/h	>200