

2023 年 1 月 13 日

「BMW S 1000 RR」を発表

ビー・エム・ダブリュ株式会社（代表取締役社長: 長谷川正敏）は、革新的なスーパー・スポーツ・モーターサイクルの新型モデル「BMW S 1000 RR（エス・セン・アール・アール）」を、全国の BMW Motorrad 正規ディーラーにおいて、本日より注文の受付けを開始する。納車開始は、本年 2 月 10 日を予定している。

BMW S 1000 RR は、BMW Motorrad のスーパー・スポーツ・モーターサイクルとして 2010 年春より日本市場に投入され、発売以来、真のスーパー・スポーツとして人気を博している。今回発表の新型 BMW S 1000 RR は、エンジンのトルク特性を最適化するとともに、最高出力を 2kW (3PS) アップさせ、154kW (210PS) を発生する 4 気筒エンジンを搭載している。さらに、最新のシャシー、ウイングレットによる最適化されたエアロダイナミクス、新しいリア・エンド、新しいアシスタント・システムを備え、新たなステージで利用できるようにしている。パフォーマンスの向上に加え、より一層ユーザー・フレンドリーなバイクにすることにも重点を置き、日常走行、ダイナミックなコーナリング、レース・トラックでのスポーツ走行のいずれにとっても、優れたライディング・ダイナミクスを実現している。

メーカー希望小売価格（消費税込み）

モデル	メーカー希望小売価格
BMW S 1000 RR	¥ 2,413,000

- 上記のメーカー希望小売価格は、付属品価格、税金（消費税を除く）、保険料、登録に伴う諸費用を含まない車両本体価格です。
- ETC 2.0 車載器を標準装備
- 3 年保証

最新型 4 気筒エンジン

新型 BMW S 1000 RR は、先代モデルに搭載の並列 4 気筒エンジンをベースに改良し、最大出力 154kW (210PS) /13,750rpm、最大トルク 113Nm/11,000rpm を発生する。最大出力の増加にもかかわらず、使用可能なエンジン回転数範囲は大幅に広がり、より充実したものとし、エンジン最高回転数は 14,600rpm である。また、スプロケットの歯数を 45 から 46 に変更することで二次減速比をショート化し、すべてのギヤでリヤ・ホイールのトラクションを向上させている。

ステアリング・アングル・センサーによるスライド・コントロール機能を新たに搭載したダイナミック・トラクション・コントロール

ダイナミック・トラクション・コントロール (DTC) に、新たにスライド・コントロール機能を追加している。ステアリング・アングル・センサーを利用することで、カーブからの加速時のトラクション・コントロール・システム用に 2 つのプリセット・ドリフト角度を選択することが可能である。それぞれの傾斜角まで、トラクション・コントロール・システムは、カーブから加速する際に後輪のスリップを許容し、後輪のドリ

フトを可能にし、あらかじめ設定されたステアリング・アングルに達すると、トラクション・コントロールが介入し、スリップを減らし、モーターサイクルを安定させる。

ヒル・スタート・コントロール/ヒル・スタート・コントロール・プロ

新型 BMW S 1000 RR は、坂道での発進を容易にするヒル・スタート・コントロール機能が標準装備されている。オプションのヒル・スタート・コントロール・プロでは、快適装備のヒル・スタート・コントロール（HSC）に加え、オート HSC 機能が追加されている。この追加機能は設定メニューにより個別に設定することができ、坂道（勾配+/-5%以上）で、モーターサイクルが停車した直後にハンド・ブレーキまたはフット・ブレーキのレバーを作動させると、パーキング・ブレーキが自動的に作動する。

シフト・アシスタント・プロにより、クラッチ操作なしのシフトアップが可能であり、トラクションがほとんど途切れることのない完璧な加速を実現する。また、走行に応じた負荷や速度域で、クラッチやスロットルを操作せずにシフトダウンすることも可能であり、非常に素早いギヤ・チェンジ、クラッチの使用も最小限に抑えることが可能である。

新型 BMW S 1000 RR に搭載されているシフト・アシスタント・プロは、シフト要求がトルク・モデル経由で実現されるようになり、その結果、あらゆる作動領域でのシフトが可能であると同時に、ドグ当たりに対する応答速度を最適化し、ギヤ・チェンジ後の荷重変化の減衰力を向上させている。サーキット走行向けに、通常のシフト・パターン（下に踏み込むと 1 速）を、簡単な手順で逆向き（上にかき上げると 1 速）に変更することが可能である。

完璧なレース・スタートのためのローンチ・コントロール

レースのスタートを積極的にサポートするローンチ・コントロールを搭載している。これは、停車状態でエンジンがアイドリングのとき、スタート・ボタンを 3 秒以上押すと有効になる。ローンチ・コントロールはエンジン・トルクを制限することで、1 速ギヤでの発進時に、伝達可能な最大限の駆動トルクがリヤ・ホイールで得られるようにするものであり、2 速にシフトアップすると、ギヤ比の変化に応じてエンジン・トルクが補正され、この段階でも伝達可能な最大限の駆動トルクがリヤ・ホイールで継続して得られるようになっている。

進化したフレックス・フレームと新たに定義されたシャシー、サスペンション・ジオメトリー

新型 BMW S 1000 RR のシャシーの心臓部は、4 つの重力ダイキャストの溶接構造であるアルミ製ブリッジ・フレームであり、32 度前傾したエンジンをサポートしている。横方向の柔軟性を最適化する目的で、メイン・フレームにはサイド・エリアにいくつかの開口部が設けられている。新しいシャシーの開発にあたり、ライディングの精度をさらに高めることにも重点が置かれ、ステアリング・ヘッドの角度は 0.5° フラットにし、トリプル・クランプのオフセットは 3 mm 減少させている。新しいサスペンション・ジオメトリーは、ライディング精度をさらに向上させるだけでなく、前輪からのフィードバックをより明確化させている。

新しいブレーキ・スライド・アシスト機能を備えた ABS Pro

サーキット走行において重要な新しいブレーキ・スライド・アシスト機能を備えた ABS Pro を、新型 BMW S 1000 RR は標準装備している。スライド・コントロール機能を新たに搭載したダイナミック・トラクション・

コントロール（DTC）と同様に、この新機能はアングル・センサーに基づいており、一定の速度でコーナーに滑り込む、いわゆるブレーキング・ドリフトに対して、特定のドリフト角度を設定できるようにしている。新導入のブレーキ・スライド・アシスト機能は、サーキットを走行する際、重要かつ非常に有用な技術革新である。DTC スライド・コントロール機能と同様に、この新機能もステアリング・アングル・センサーを利用するもので、これにより速度を維持したままコーナーに滑り込み、いわゆるブレーキング・ドリフトを行う際のドリフト・アングルを任意に設定することが可能になる。ステアリング・アングル・センサーの応答に基づいて、ABS Pro システムによってリヤ・ホイールのブレーキ圧を制限し、エンジン・ドラッグ・トルク・コントロール（MSR）によってリヤ・ホイールのスリップを制御することで、スリップ・アングル（ドリフト・アングル）を設定する。

エアロダイナミクスおよびデザイン

新型 BMW S 1000 RR は、非常にコンパクトなレイアウトと際立つスポーティなデザインが特徴であり、公道でもサーキットでも、その卓越したデザインと先進機能の完璧な機能の調和を実現している。

ハンプ・カバーが装着された新デザインのリヤ・セクションによって、さらに軽快でスポーティ、かつダイナミックな印象に仕上げられている。短めのナンバー・プレート・ホルダーも新採用された他、エンデュランス・シートが BMW Motorrad 純正アクセサリとして用意され、ハンプ・カバーはこの分野でも革新的であり、ピリオン・シート用のオプションとして用意されている。

新型 BMW S 1000 RR のフロント・フェアリングに装備されたウイングレットは、最大 17,1kg の空力的ダウンフォースを発生させ、フロント・ホイールの荷重を速度に応じて増加させることが可能である。このフロント・ホイールのホイール荷重の増大によって、加速時のウイリーの傾向が相殺され、トラクション・コントロール・システムによる制御が減り、より多くの駆動力が加速に変換され、ラップ・タイムを短縮することが可能になる。

ダイナミックなデザインには、3 種類の個性的なカラーが用意されている。ベーシックなバリエーションとして、ブラック・ストーム（メタリック）とレーシング・レッド（ノンメタリック）のスタイル・パッションの 2 つ、およびレーシング指向のライト・ホワイト（ノンメタリック）/ BMW M がある。オルタネーターとクラッチのカバーは、全てのカラー・バリエーションで共通なブラックになっている。

本件に関する読者および視聴者からのお問い合わせ先:

BMW カスタマー・インタラクション・センター

フリーダイヤル 0120-269-437

受付時間: 平日 9:00-19:00、土日祝 9:00-18:00

BMW ウェブサイト: <http://www.bmw.co.jp>