



Nowe BMW C evolution.

Spis treści.

1. Nowe BMW C evolution. Wersja skrócona.....	2
2. Technika i stylistyka.	4
3. Wyposażenie.....	11
4. Moc silnika i moment obrotowy.	13
5. Dane techniczne.....	14

BMW Group Polska

Adres:
ul. Wołoska 22A
02-675 Warszawa

Telefon
*48 (0)22 279 71 00

Faks
+48 (0)22 331 82 05

www.bmw.pl



1. Nowe BMW C evolution. Wersja skrócona.

09/2016
strona 2

Nowe BMW C evolution – innowacyjny elektryczny jednośląd.

Wymagania co do indywidualnych koncepcji mobilności, szczególnie w aglomeracjach miejskich, zmieniają się w ostatnich latach niezwykle dynamicznie. Coraz intensywniejszy ruch drogowy, rosnące koszty energii i coraz ostrzejsze normy emisji CO₂ w centrach miast to wymogi, którymi pojazdy z napędem elektrycznym konsekwentnie stawiają czoła. W roku 2012 w ramach strategii zrównoważonego rozwoju BMW Group dywizja BMW Motorrad, podobnie jak BMW i w samochodach, bardzo wcześnie podjęła temat mobilności elektrycznej, prezentując udany skuter elektryczny C evolution.

Lepsze osiągi oraz wersja europejska na prawo jazdy A1.

Zasięg do 160 i 100 km.

Wraz z nowym C evolution, które w przyszłości będzie oferowane w dwóch wariantach – Long Range oraz w wersji europejskiej na prawo jazdy A1 – BMW Motorrad wyznacza nowy standard w segmencie skuterów elektrycznych. Nowa generacja akumulatorów o pojemności 94 Ah stosowana również w aktualnym BMW i3 zapewnia znacznie większy zasięg. Oprócz tego wyposażenie standardowe obejmować będzie teraz nowy kabel ładowania o mniejszym przekroju. Nowe akcesoria, takie jak Smartphone Cradle, oferują możliwość dalszej indywidualizacji nowego BMW C evolution.

Nowe C evolution Long Range o mocy ciągłej 19 kW (26 KM) oferuje o 8 kW (11 KM) więcej niż poprzednia wersja, a jego zasięg został istotnie zwiększony do ok. 160 km. Prędkość maksymalna wynosi 129 km/h (ograniczona elektronicznie).

W wersji na prawo jazdy kategorii A1 (tylko w Europie) nowe C evolution ma moc 11 kW (15 KM). Jego zasięg to ok. 100 km, a prędkość maksymalna 120 km/h.

Dynamiczna kolorystyka: Ionic Silver metallic / Electric Green.

Nowe BMW C evolution punktuje również wyglądem. Obie wersje nowego BMW C evolution oferowane są w nowych kolorach Ionic Silver metallic i Electric Green w połączeniu z kontrastującym kolorem Blackstorm metallic. Ponadto owiewki tunelu środkowego w wersji Long Range mają nowy kształt. Do tej pory BMW C evolution oferowane było w Niemczech, Francji, Włoszech, Hiszpanii, Wielkiej Brytanii, Szwajcarii,



Austrii, Holandii, Belgii, Luksemburgu, Portugalii, Irlandii i w Chinach, teraz będzie dostępne również w USA, Japonii, Korei Południowej i Rosji.

Najciekawsze fakty w skrócie:

- Innowacyjny napęd elektryczny z jednostronnym wahaczem napędowym, silnikiem elektrycznym chłodzonym płynem, paskiem zębatym i przekładnią planetarną.
- Istotnie wydłużony zasięg dzięki pojemności akumulatora zwiększonej z 60 do 94 Ah.
- Wariant Long Range: moc ciągła 19 kW (26 KM) i moc maksymalna 35 kW (48 KM). Prędkość maksymalna 129 km/h. Zasięg ok. 160 km.
- Wariant na prawo jazdy A1 (tylko Europa): moc ciągła 11 kW (15 KM) i moc maksymalna 35 kW (48 KM). Prędkość maksymalna 120 km/h. Zasięg ok. 100 km.
- Inteligentny odzysk energii w trybie hamowania silnikiem i hamulcami.
- W wyposażeniu standardowym kabel do ładowania o zmniejszonym przekroju.
- Możliwe krótkie czasy ładowania.
- Efekt synergii z samochodami BMW i standard bezpieczeństwa elektrotechnicznego na poziomie samochodów osobowych.
- Hybrydowy układ jezdny zapewniający świetne prowadzenie dzięki niskiemu środkowi ciężkości.
- Wydajny układ hamulcowy z ABS.
- Bogate wyposażenie standardowe obejmujące np. wielofunkcyjny zestaw wskaźników TFT, diodowe światła dzienne, diodowe kierunkowskazy, kilka trybów jazdy, wspomaganie cofania i Torque Control Assist (TCA).
- Nowe kolory Ionic Silver metallic / Electric Green.
- Wysokogatunkowe detale, np. przyciemniana szyba i kolorowe szwy na siedzeniu.



2. Technika i stylistyka.

09/2016
strona 4

Osiągi napędu elektrycznego na poziomie silnika spalinowego. Moc ciągła wynosząca 19 kW (26 KM) (moc silnika określona zgodnie z ECE R85) oraz moc maksymalna 35 kW (48 KM) daje nowemu BMW C evolution mocny napęd i gwarantuje wiele radości z jazdy. Również wersja na prawo jazdy A1 na rynek europejski oferująca moc ciągłą 11 kW (15 KM) zapewnia wystarczająco mocny napęd. Prędkość maksymalna wynosi 129 (Long Range) i 120 km/h, a przyspieszenie od 0 do 50 km/h leży na poziomie dzisiejszych maksiskuterów z silnikiem o pojemności 600 cm³.

Dzięki temu nowe BMW C evolution doskonale razi sobie na autostradach i przy wyprzedzaniu – również z dwoma osobami. Ruszanie pod górę z dwiema osobami to również żaden problem. W zestawieniu z konwencjonalnym napędem spalinowym napęd elektryczny nowego C evolution oferuje wiele istotnych korzyści – szczególnie przy mniejszych prędkościach. Starannie dostosowany sterownik napędu zapewnia kierowcy bardzo bezpośrednią, spontaniczną i jednocześnie czułą reakcję silnika. Opóźnienia w transmisji napędu spowodowane przez pracę sprzęgła w napędach spalinowych nie występują tu w ogóle.

Jeszcze większy zasięg 160 i 100 km dzięki większej pojemności akumulatora.

Nowy akumulator BMW C evolution ma znacznie wyższą pojemność wynoszącą teraz 94 zamiast dotychczasowych 60 Ah i w wersji na prawo jazdy A1 umożliwia zasięg jak dotychczas 100 km, natomiast w wersji Long Range nawet 160 km, a tym samym funkcjonalność na co dzień i bezemisyjną jazdę w mieście. BMW Motorrad wykorzystuje przy tym efekt synergii z samochodami BMW. W C evolution stosowane są na przykład te same litowo-jonowe moduły akumulatorowe co w aktualnym BMW i3. Szczególną uwagę projektanci poświęcili wysokiej jakości i żywotności modułów akumulatorowych, aby zapewnić kierowcy duży zasięg również w niskich temperaturach i po latach eksploatacji.

Poprzez optymalizację składu ogniw z większą zawartością elektrolitu i dostosowanie aktywnego materiału firmie BMW udało się we współpracy z firmą Samsung SDI zwiększyć pojemność akumulatora do 94 Ah.

Szczególnie trudnym wyzwaniem było optymalne chłodzenie akumulatora wysokonapięciowego. Z jednej strony konieczne było zapobieżenie niskim temperaturom, które powodują wzrost rezystancji wewnętrznej ogniw utrudniającą pobór mocy



z akumulatora. Z drugiej strony trzeba zapobiec powstawaniu wysokich temperatur, ponieważ skracają one żywotność ogniwi.

Podczas gdy w samochodach z napędem elektrycznym do chłodzenia akumulatora stosowany jest zwykle czynnik chłodniczy, w C evolution ze względu na wymiary i masę zastosowano chłodzenie powietrzem. Ciepło z akumulatora wysokonapięciowego odprowadzane jest przez znajdujący się pośrodku korpusu akumulatora kanał powietrzny. Dla lepszego odprowadzenia ciepła podłoga akumulatora ma podłużne żeberka chłodzące.

Korpus akumulatora z aluminium odlewane ciśnieniowo nie zawiera jednak tylko ogniwi, ale też całą elektronikę wymaganą do nadzorowania ogniwi. Jednocześnie pełni funkcję elementu nośnego.

Za korpusem akumulatora zainstalowano sterownik napędu elektrycznego. Sterownik napędu steruje jednak napięciem silnika elektrycznego (100-150 V), ale odbiera polecenia kierowcy, np. pozycję manetki. Oprócz tego przetwarza informacje z układu hamulcowego i decyduje, kiedy ma działać rekuperacja oraz ile momentu rekuperacji ma być ewentualnie podane na tylne koło.

Innowacyjny napęd elektryczny z jednostronnym wahaczem napędowym, silnikiem elektrycznym chłodzonym płynem, paskiem zębatym, przekładnią planetarną i wspomaganie cofania.

Napęd nowego C evolution realizowany jest za pośrednictwem jednostronnego wahacza napędowego. Silnik elektryczny znajdujący się za korpusem akumulatora pełni przy tym funkcję integralnej części wahacza. Bliskość wałka wyjściowego silnika elektrycznego i osi wahacza minimalizuje moment bezwładności w punkcie obrotu wahacza, umożliwiając optymalne ustawienie sprężyny i amortyzatora oraz czułą pracę zawieszenia.

Transmisja napędu z silnika elektrycznego na tylne koło pasowe osadzone na wałku wyjściowym odbywa się przez pasek zębaty. Stamtąd napęd trafia przez przekładnię planetarną na tylne koło. Przełożenie całkowite wynosi 1:8,28, a maksymalna prędkość obrotowa silnika elektrycznego 9200 obr/min. Silnik elektryczny i elektronika mocy chłodzone są płynem.

Szczególnie komfortowym elementem wyposażenia nowego C evolution jest wspomaganie cofania. Włącza się je przełącznikiem przy lewej manetce, a kierowca odczuwa jego załączenie poprzez lekkie szarpnięcie i wskazanie na wyświetlaczu. Przy



wciśniętym przycisku C evolution może poruszać się do tyłu maksymalnie z prędkością pieszego, ułatwiając manewrowanie.

Inteligentny odzysk energii w trybie hamowania silnikiem i hamulcami.

W ramach długotrwałych testów BMW Motorrad opracowało unikalną jak dotąd i jasną dla kierowcy formę odzysku energii hamowania. Kierowca prowadzi C evolution dokładnie tak, jak skuter z silnikiem spalinowym. Nie musi samemu aktywować odzysku – rekuperacja działa automatycznie, zawsze wtedy, gdy jest to możliwe.

Rekuperacja ma miejsce na przykład po odcięciu gazu, kiedy podobnie jak w silniku spalinowym na skutek działania agregatu elektrycznego jako generatora powstaje moment hamujący zależny od stopnia rekuperacji. Moment hamujący silnika elektrycznego odpowiada więc hamowaniu silnikiem znanemu z napędów spalinowych.

Rekuperacja ma też miejsce podczas hamowania – również wtedy energia kinetyczna przekształcana jest na energię elektryczną do ładowania akumulatora. W tym celu czujniki mierzą ciśnienie hamowania w przednim i tylnym hamulcu. Jeżeli sterownik napędu rozpozna hamowanie, to silnik elektryczny wytwarza moment hamujący, wspomagając hamowanie przy jednoczesnej rekuperacji. Rekuperacja – czy to podczas hamowania silnikiem czy hamulcami – pozwala wydłużyć zasięg zależnie od profilu jazdy o 10 do 20 procent.

Kontrola poślizgu dzięki Torque Control Assist (TCA).

Podobnie jak Automatic Stability Control w motocyklach BMW z silnikiem spalinowym nowe C evolution wyposażone jest w układ Torque Control Assist (TCA). TCA ogranicza moment napędowy silnika zależnie od poślizgu tylnego koła.

Aby zapewnić optymalną kontrolę momentu napędowego, sterownik silnika elektrycznego nadzoruje obroty tylnego koła i podobnie jak Automatic Stability Control w motocyklach BMW z silnikiem spalinowym redukuje moment przy przekroczeniu określonego progu poślizgu. TCA wspomaga kierowcę przede wszystkim podczas ruszania z miejsca, zapobiegając niekontrolowanemu poślizgowi tylnego koła na nawierzchniach o niskiej przyczepności, na przykład na mokrym bruku.

Torque Control Assist służy również temu, aby podczas rekuperacji i przy określonym momencie hamującym zapobiegać blokowaniu tylnego koła, szczególnie na śliskiej nawierzchni.



Różne tryby jazdy do wydajnej, praktycznej jazdy na co dzień.

Przy projektowaniu C evolution istotnym celem dla BMW Motorrad było, aby dać kierowcy możliwość wyboru jazdy albo maksymalnie oszczędnej, albo dającej maksymalną radość. Dlatego nowe C evolution ma cztery tryby jazdy.

Tryb Road: oferuje pełne przyspieszenie, a przy odcięciu gazu rekuperacja odbywa się przy ok. 50 procentach maksymalnego momentu hamującego silnika. Przy hamowaniu rekuperacja działa również w ten sposób. W tym trybie uzyskiwany jest standardowy zasięg.

Tryb Eco Pro: moment hamujący silnika przy odcięciu gazu jest znacznie wyższy, poziom rekuperacji najwyższy i ograniczone jest przyspieszanie, a tym samym pobór energii, co pozwala zwiększyć zasięg o 10-20 procent. Kierowca odczuwa wyższy moment hamujący silnika poprzez intensywniejsze hamowanie przy odjęciu gazu. W tym trybie uzyskiwany jest najwyższy zasięg.

Tryb Sail: silnik elektryczny nie wytwarza momentu hamującego, a rekuperacja ma miejsce tylko podczas hamowania. Takie swobodne toczenie odczuwalne jest dla kierowcy poprzez brak momentu hamującego przy odjęciu gazu – takie wrażenia z jazdy są nieznanne w pojazdach jednośladowych z silnikiem spalinowym.

Tryb Dynamic: wyjątkowo dynamiczną jazdę zapewnia pełne przyspieszenie z intensywną rekuperacją, a tym samym mocnym hamowaniem silnikiem.

Krótki czas ładowania i rozwiązania techniczne na wzór samochodów.

Ładowanie akumulatora odbywa się przez wbudowany prostownik albo z domowego gniazdka elektrycznego, albo ze stacji ładowania. Czas ładowania całkowicie wyczerpanego akumulatora zależy od zasilania i wynosi ok. trzech godzin w wersji 11 kW i cztery do pięciu godzin w wersji Long Range. Nowe BMW C evolution wyposażone jest standardowo w nowy niezajmujący wiele miejsca kabel do ładowania o zmniejszonym przekroju.

Gniazdo ładowania zgodne ze standardem samochodowym umieszczone jest pod osłoną w przestrzeni na nogi z przodu po lewej stronie. Po prawej stronie znajduje się schowek na kabel do ładowania. Kabel ma wtyk sieciowy zgodny ze standardem w danym kraju.



Gniazdo ładowania w standardzie samochodowym umożliwia na przykład w USA ładowanie C evolution ze stacji ładowania wyposażonych już w kabel ze standardowym wtykiem. Do stacji ładowania w innych krajach dostępne są w ofercie akcesoriów specjalne kable do ładowania.

Efekt synergii z samochodami BMW i standard bezpieczeństwa technicznego na poziomie samochodów osobowych.

Ze względu na integrację w ramach BMW Group firma BMW Motorrad jak żaden inny producent motocykli ma możliwość skorzystania przy projektowaniu pojazdów elektrycznych z doświadczeń zdobytych na samochodach własnej marki. Synergia sięga tu od przejścia komponentów technicznych, po technikę wysokonapięciową i związanych z nią wymogów bezpieczeństwa odnośni kabli, wtyków, elektroniki akumulatora i zabezpieczeń.

Obejmuje to m.in. mierniki izolacji ISO, wskaźniki i rozdzielacze wysokonapięciowe oraz przetwornice DC/DC przetwarzające wysokie napięcie na niskie do zasilania sieci pokładowej 12 V i sterowników.

Po raz pierwszy w pojeździe jednośladowym z napędem elektrycznym zastosowano tu standardy wysokich napięć (> 60 V prądu stałego) oraz bezpieczeństwa działania wypracowane przez wiodącego producenta samochodów. Projekt zgodny z ISO 26262 był do tej pory niespotykany pośród (elektrycznych) jednośladowców i gwarantuje zgodność wszystkich elementów istotnych dla bezpieczeństwa z obowiązującymi normami i aktualnym stanem techniki.

Hybrydowy układ jezdny zapewniający świetne prowadzenie dzięki niskiemu środkowi ciężkości.

W przeciwieństwie do istniejących obecnie maksiskuterów z silnikiem spalinowym nowe C evolution nie ma ramy w klasycznym rozumieniu. Celem projektantów układu jezdnego C evolution było połączenie możliwie najwyższej stabilności jazdy na wprost przy prędkościach autostradowych z łatwym prowadzeniem w ruchu miejskim. Oprócz tego starano się w pełni wykorzystać zalety płynące z bardzo niskiego środka ciężkości wynikającego z nisko umieszczonego akumulatora. Z tego względu odporna na skręcanie hybrydowa konstrukcja układu jezdnego bazuje na pełniącym funkcję konstrukcyjną sztywnym korpusie akumulatora wykonanym z lekkiego odlewu i zawierającym mocowanie jednostronnego wahacza napędowego. Do niego przykręcone jest mocowanie główki ramy oraz rama tylna ze rur stalowych.



Jazda w ruchu miejskim wyróżnia się niezwykle łatwym prowadzeniem i doskonałym zachowaniem przy niewielkich prędkościach. Masa pojazdu jest na poziomie porównywalnych maksiskuterów z silnikiem spalinowym.

Prowadzenie przedniego koła wraz z resorowaniem i amortyzacją zapewnia odwrócony widelec z solidną rurą o średnicy 40 mm. Tylne koło prowadzone jest przez jednostronny wahacz napędowy. Resorowanie i amortyzację zapewnia znajdująca się po lewej stronie regulowana kolumna MacPhersona z bezpośrednim przyłączeniem. Skok zawieszenia obu kół wynosi 115 mm, co oferuje wysoki poziom komfortu.

Nowe C evolution wyposażone jest w pięcioramienne obręcze kół z lekkiego odlewu w rozmiarze 3,5 x 15 cali z przodu i 4,5 x 15 calu z tyłu. Koła mają duże opony: 120/70 R 15 z przodu i 160/60 R 15 z tyłu.

Wydajny układ hamulcowy z ABS.

Mocne, bezpieczne hamowanie zapewnia z przodu hamulec wyposażony w dwie tarcze o średnicy 270 mm oraz dwutłoczkowe zaciski pływające. Z tyłu hamulec z jedną tarczą, również o średnicy 270 mm i z dwutłoczkowym zaciskiem pływającym. Aby zapewnić stabilne ciśnienie hamowania i możliwie najlepsze dozowanie siły, cały układ wyposażony jest w elastyczne stalowe przewody hamulcowe.

Maksymalne bezpieczeństwo czynne zapewnia układ BMW Motorrad ABS. Ważący jedynie 700 gramów i ekstremalnie mały 2-kanałowy układ ABS typu Bosch 9M umożliwia niezależną regulację obu obwodów hamulcowych przedniego i tylnego koła. Do sterowania rekuperacją oprogramowanie ABS zostało jednak dostosowane do specyficznych wymogów C evolution. Podobnie jak w maksiskuterach BMW Motorrad, C 650 Sport i C 650 GT, hamulec parkingowy aktywowany jest automatycznie przy rozłożeniu podstawki bocznej.

Wielofunkcyjny zestaw wskaźników i diodowe światła dzienne.

Zestaw wskaźników C evolution ma duży, czytelny wyświetlacz w koncepcji opartej na wyświetlaczu BMW i3. Oferuje on obligatoryjny prędkościomierz oraz cały szereg innych informacji. Na przykład wskazanie stanu naładowania akumulatora (SOC = State of Charge) oraz bilansu energetycznego. Bilans energetyczny wskazywany jest przez słupki informujące kierowcę o tym, czy energia nasila napęd czy jest odzyskiwana. Taka informacja pomaga mu w możliwie wydajnej jeździe.



Oprócz konwencjonalnych wskazań zestaw wskaźników C evolution ma również wskazania wymagane ustawowo w pojazdach elektrycznych. Jest to na przykład sygnalizacja usterki w izolacji czy kontrolka ostrzegająca przed przekroczeniem poboru mocy (patrz ECE R100).

Przedni moduł świateł obejmuje reflektor świateł drogowych i mijania, a oprócz tego umieszczone centralnie światło dzienne. Tylne światło i kierunkowskazy wykonane są w technologii diodowej.

Innowacyjna kolorystyka i stylistyka.

Nowe C evolution wpisuje się w innowacyjną stylistykę pojazdów BMW Motorrad i fascynuje inspirującą stylistyką w atrakcyjny sposób nawiązującą do nowego rodzaju napędu. Podobnie jak w motocyklach BMW widać tu w górnej części owiewki tzw. split face, który tworzy niepowtarzalny i dynamiczny widok przodu skutera.

Połączenie metalizowanego lakieru Ionic Silver i akcentów w kolorze Electric Green z kontrastującym lakierem metalizowanym Black Storm ma odzwierciedlać specyficzne właściwości auta: jego niezwykle ekologiczny charakter, świetną dynamikę i łatwe prowadzenie. Wersja Long Range nowego C evolution ma ponadto nowy wygląd owiewek tunelu środkowego.

Również tylny spojler z dwoma wierzchołkami w owiewce tyłu oraz panele w kształcie bumerangu na bocznych owiewkach wpisują się w typową stylistykę BMW Motorrad. Krótki, sportowy tył ze schowkiem na kask podkreśla zwinny charakter C evolution, podobnie jak przyciemniana szyba i kolorowe szwy na siedzeniu.

Do tej pory BMW C evolution oferowane było w Niemczech, Francji, Włoszech, Hiszpanii, Wielkiej Brytanii, Szwajcarii, Austrii, Holandii, Belgii, Luksemburgu, Portugalii, Irlandii i w Chinach, teraz będzie dostępne również w USA, Japonii, Korei Południowej i Rosji.



3. Wyposażenie.

Wyposażenie dodatkowe BMW i oryginalne akcesoria BMW oferujące różnorodne możliwości indywidualizacji.

Bogaty program produktów BMW Motorrad umożliwia indywidualizację nowego C evolution.

Wyposażenie dodatkowe BMW montowane jest bezpośrednio w fabryce, a montaż jest zintegrowany z procesem produkcyjnym. Oryginalne akcesoria BMW mogą być montowane przez dealera BMW Motorrad lub samego klienta. Dzięki temu wyposażenie motocykla można uzupełniać również w późniejszym czasie.

Wyposażenie dodatkowe BMW.

- Siedzenie komfortowe (wysokość siedzenia 785 mm, długość łuku krokowego: 1770 mm).
- Podgrzewane manetki.
- System alarmowy (DWA).

Oryginalne akcesoria BMW Motorrad. Miejsce na bagaż.

- Topcase 35 l (pokrywy w lakierze Ionic Silver metallic).
- Poduszka pod plecy na top case 35 l.
- Torba wewnętrzna do top case'a.
- Stelaż bagażowy.

Ergonomia i komfort.

- Szyba turystyczna.

Nawigacja i komunikacja.

- BMW Motorrad Navigator.
- Smartphone Cradle.

Bezpieczeństwo.

- Lusterka asferyczne.

Ładowanie.

- Kabel szybkiego ładowania AC CEE.
- Kabel szybkiego ładowania AC typ 2.
- Kabel szybkiego ładowania AC typ 3.



BMW
Media

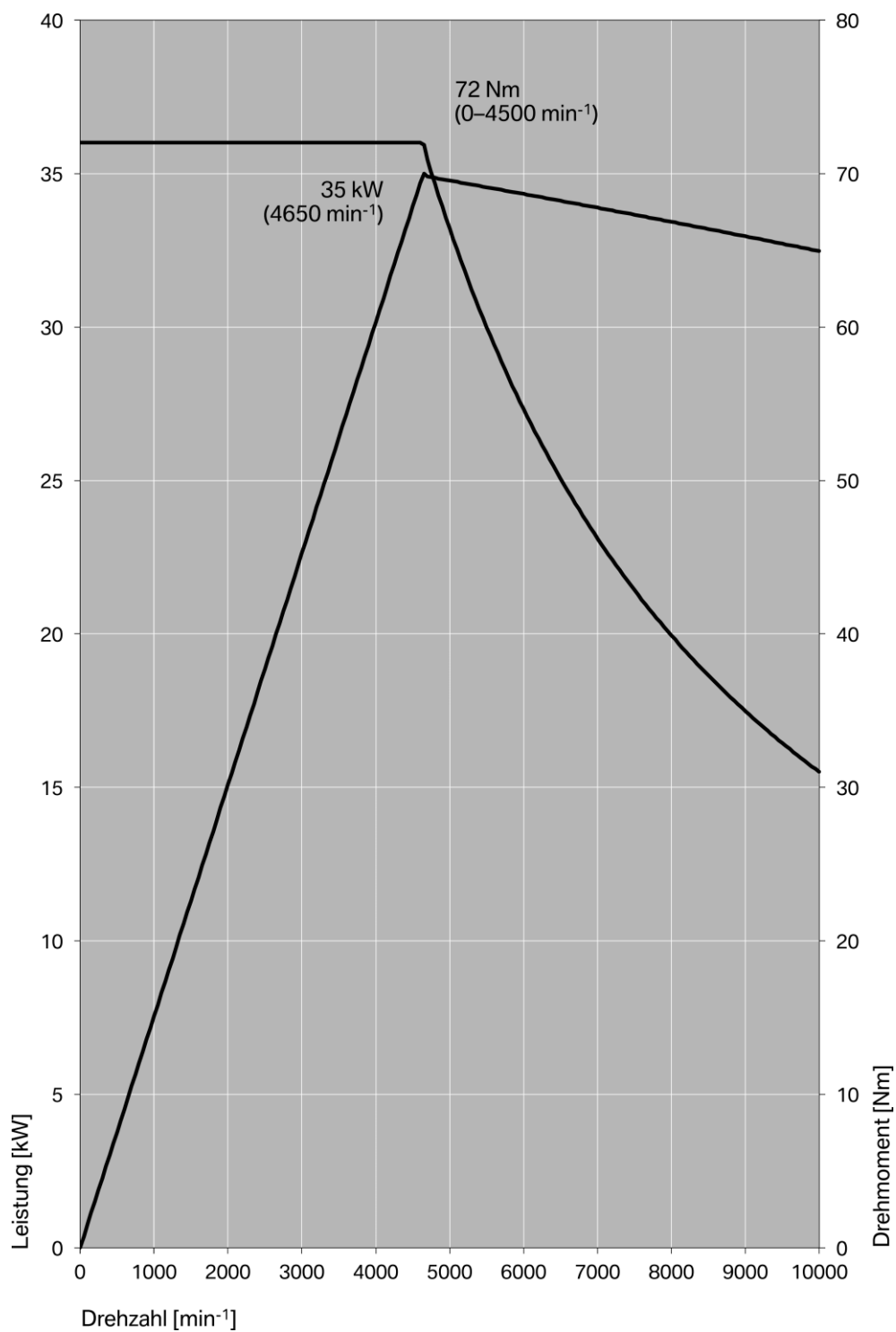
BMW Motorrad rozszerza również ofertę wyposażenia dla kierowców o atrakcyjne produkty dedykowane do nowych maksiskuterów.

09/2016
strona 12



4. Moc silnika i moment obrotowy.

09/2016
strona 13





5. Dane techniczne.

09/2016
strona 14

BMW C evolution Long Range / BMW C evolution

Napęd		
Moc znamionowa	kW / KM	19/26 / 11/15
Maks. moc	kW / KM	35 / 47,5
przy	obr/min	4650
Moment obrotowy	Nm	72
przy	obr/min	0 do ok. 4500
Typ	jednostronny wahacz napędowy z silnikiem elektrycznym chłodzonym cieczą; stale wzbudzony silnik synchroniczny z magnesami promieniowymi, maks. prędkość obrotowa 9200 obr/min	
Instalacja elektryczna		
Akumulator napędowy	chłodzony powietrzem litowo-jonowy akumulator wysokonapięciowy z dodatkowym wentylatorem	
Pojemność akumulatora	kWh	8 (3 moduły po 12 ogniw o 94 Ah)
Napięcie akumulatora (nominalne)	V	133
Moc ładowania	kWh	3 (wbudowany prostownik)
Czas ładowania (zależy od zasilania)	Przy 220 V / 12 A: ok. 4:30 h do 100%; ok. 3:50 h do 80% Przy 220 V / 16 A: ok. 3:50 h do 100%; ok. 3:05 h do 80%	
Akumulator drugorzędny	V/Ah	12 / 8
Alternator	J	przetwornica DC/DC wbudowana w akumulatorze, 475
Reflektor	światło drogowe / mijania: 12 V/55 W, halogen; diodowe światła dzienne / pozycyjne	
Światło tylne	diodowe światło stop / tylne	
Transmisja napędu, skrzynia biegów		
Napęd wtórny		
Całkowite przełożenie	1 : 8,28	
Układ jezdny		
Konstrukcja ramy	hybrydowy układ jezdny z obudowa akumulatora o funkcji nośnej z odlewu aluminiowego z przykręconym mocowaniem główki ramy z ramą tylną z rur stalowych,	
Zawieszenie przedniego koła	odwrocony widelec teleskopowy, \varnothing 40 mm	
Zawieszenie tylnego koła	wahacz jednostronny z bezpośrednio mocowaną kolumną MacPhersona Podstawa sprężyny regulowana ręcznie 7-stopniowo;	
Skok amortyzatorów przód / tył	mm	120 / 115
Wyprzedzenie sworznia zwrotnicy	mm	95
Rozstaw osi	mm	1594
Kąt główki ramy	$^{\circ}$	65,9
Hamulce	Przód	hydrauliczne podwójne hamulce tarczowe, \varnothing 270 mm
	Tył	hydrauliczne podwójne hamulce tarczowe, \varnothing 270 mm
ABS	dwułoczkowy zacisk pływający BMW Motorrad ABS	
Koła	obręcze odlewane z aluminium	
	Przód	3,50 x 15"
	Tył	4,50 x 15"
Opony	Przód	120/70 R15
	Tył	160/60 R15



BMW C evolution Long Range / BMW C evolution

Wymiary i masa

Długość całkowita	mm	2190
Szerokość całkowita z lusterkami	mm	947
Wysokość całkowita	mm	1301
Masa własna (bez kierowcy)	mm	765 (opcjonalne siedzenie komfortowe 785)
Masa własna wg DIN (w stanie gotowości do jazdy)	kg	275
Dop. masa całkowita	kg	445

Parametry jazdy

Prędkość maksymalna	km/h	129 / 120 (ograniczona elektronicznie)
Przyspieszenie		
0-50 km/h	s	2,8
0-100 km/h	s	6,8
Zasięg wg WMTC	km	do 160 / do 100
Zużycia energii wg WMTC	kWh	9
Odzysk energii hamowania		automatyczna rekuperacja w trybie odcięcia gazu i przy hamowaniu, moment hamujący symulujący hamowanie silnikiem,