



BMW S 1000 R

1. Цялостна концепция

BMW S 1000 R – нов динамичен роудстър на базата на S 1000 RR. Емоционална визия на роудстър, съчетана със суперспортна динамика на управлението – това е характерно за новото BMW S 1000 R. Базиран върху суперспортиста S 1000 RR, новият Naked Bike на BMW Motorrad предлага неговата иновативна техника. Близките роднински връзки с „RR“ се разпознават от всяка перспектива и още на пръв поглед. Редуцирано до най-важното, новото S 1000 R сигнализира нападателна динамика. С обмислената си цялостна концепция и 160 к.с. при тегло 207 кг, както и Race-ABS, ASC и два серийни режима на движение BMW S 1000 R поставя новите стандарти в сегмента на динамичните роудстъри.

Оптимизиран за ниски и средни обороти четирицилиндров редови двигател. В духа на мотото „Тяга при всякакви ситуации“ четирицилиндровият редови двигател с работен обем 999 куб. см на S 1000 RR е модифициран всеобхватно за използването в S 1000 R. За идеални характеристики както във всекидневието, така и при спортно шофиране по междуградските пътища разгръщането на мощността и въртящия момент при ниски и средни обороти е повишено значително. Максималните обороти са понижени с около 2 000 об/мин. Двигателят развива 118 кВт (160 к.с.) при 11 000 об/мин и максимален въртящ момент от 112 Нм при 9 250 об/мин. До 7 500 об/мин двигателят развива по-висок с 10 Нм въртящ момент и по този начин предлага мощна тяга още при ниски обороти за движение по осеяни със завои междуградски пътища. За тази цел моторът е оборудван с оформени по нов начин канали в цилиндърната глава, както и преизчислени профили на гърбиците на разпределителните валове и адаптирано към тях управление на двигателя. Новото управление BMS-X позволява използването на система за „електронна газ“, тоест на „електронна ръкохватка за подаване на газ“.

Серийни автоматичен контрол на стабилността ASC, Race-ABS и два режима на движение. „Режим Pro“ с два други режима и DTC като опция. За оптимално адаптиране към индивидуалните изисквания на водача и стила на шофиране още в серийното си оборудване S 1000 R предлага два режима на движение, както и ASC (Automatic Stability Control). С режимите „Rain“ и „Road“ S 1000 R може да бъде адаптирана по отношение на разгръщането на мощността и въртящия момент, както и на намесите на Race-ABS и ASC към конкретните условия на пътя. Това осигурява значително повишение на



сигурността, особено при променливи условия на пътя. Като допълнително оборудване се предлага динамичен контрол на сцеплението DTC (Dynamic Traction Control) с два допълнителни режима на движение – „Dynamic“ и „Dynamic Pro“. Това позволява големия спортен потенциал на S 1000 R при желание да бъде оползотворен оптимално и на състезателната писта. Контролът на сцеплението DTC е оборудван със сензор за страничен наклон и осигурява най-високите технически възможности в момента за по-висока сигурност при пътуване и динамика при ускорение.

Иновативно окачване с високи резерви и мощни спирачки. Dynamic Damping Control DDC като допълнително оборудване. Динамичното разгръщане на мощността на редовия четирицилиндров двигател е комбинирано с окачване, което се справя и с амбициозен стил на шофиране. Моделът е конструиран на базата на S 1000 RR с наложилата се алуминиева мостова рама и двигателя като носещ елемент. Също като при RR воденето на колелата е поверено на регулируема Upside-down вилка отпред и двураменна вилка с регулируема централна пружинна стойка отзад. Специфичните изисквания към роудстъра са отчетени с леко променена геометрия на окачването. Сигурното спиране също като при RR е поверено на двойни дискове отпред с два радиални 4-бутални спирачни апарата и едnodискова спирачка отзад в комбинация с частично интегрален Race-ABS. Като допълнително оборудване се предлага DDC (Dynamic Damping Control), който осигурява преимуществата на регулируемото окачване. За още по-висока динамика при повишена активна сигурност динамичното адаптиране на амортизьорите съм съответната ситуация на пътя се извършва електронно за милисекунди.

Динамичен дизайн. Характеристиките на S 1000 R на роудстър с висока динамика проличават и от дизайна. С принципа „tail up – nose down“ S 1000 R сигнализира нападателна динамика с ниската си предница и високо изправената задница. Също като RR, така и S 1000 R е уникално и се разпознава още на пръв поглед – като „лицето в тълпата“.

Мултифункционално арматурно табло. В кокпита на S 1000 R също се виждат препратки към моторните спортове. Дисплей с течни кристали и аналогов оборотомер позволяват изобразяването на уникален за сегмента броя индикатори от включена предавка до режима на управление и времето за обиколка на писта. За оптимално превключване на предавките разполагате с индивидуално програмируем светлинен индикатор.

Акцентите на новото BMW S 1000 R:

- Обмислената цялостна концепция поставя стандарти в сегмента на динамичните роудстъри.
- Редуциран дизайн с нападателно-динамично излъчване; ясно разпознаваема роднинска връзка с S 1000 RR.



- Четирицилиндров редови двигател с водно охлаждане и работен обем 999 куб. см. Мощност 118 кВт (160 к.с.) при 11 000 об/мин, максимален въртящ момент 112 Нм при 9 250 об/мин.
- 207 килограма тегло с пълен резервоар.
- Сериен Race-ABS за ненадмината мощност на спирачките и сигурност при спиране.
- Сериен ASC (Automatic Stability Control) за сигурно ускорение дори и при променливо сцепление на настилката.
- Сериен демпфер на волана.
- Сериен два режима на управление „Rain“ и „Road“, активирани с натискане на бутон.
- Опционално: Dynamic Traction Control DTC вкл. „Режим Pro“ за възможно най-голяма радост от шофирането при висока активна сигурност на пътя.
- „Режим Pro“: два допълнителни режима „Dynamic“ и „Dynamic Pro“ за пътя респ. състезателната писта като опция.
- Цялостни настройки на Race-ABS, ASC респ. DTC както и DDC управлението на двигателя.
- Иновативна изпускателна система с малко крайно гърне, средно гърне и електронно управлявана клапа и два регулирани трипътни катализатора.
- Оптимално дозиране на газта при най-висока функционална сигурност благодарение на E-Gas.
- Пружиниращи елементи с високи резерви.
- Електронно контролирано окачване DDC (Dynamic Damping Control) за динамично адаптиране на амортизьорите към съответната ситуация на пътя и натоварването, като опция.
- Уникален в сегмента резервоар за гориво от алуминий за допълнително оптимизиране на теглото.
- Въодушевяваща управляемост при най-висока стабилност при висока скорост и при спиране.
- Мултифункционално арматурно табло с множество функции.
- Всеобхватно оборудване и изработени по мярка аксесоари на познатото високо ниво на BMW Motorrad.



2. Задвижване

Когато през 2009 година на сцената се появи S 1000 RR като първия чистокръвен суперспортист на BMW Motorrad с четирицилиндров редови двигател, в този сегмент започна ново летоброене. С мощността си от 142 кВт (193 к.с.) наричаният от почитателите просто RR Superbike постави нови рекорди по отношение на динамичните характеристики. Освен това с техническите си иновации като динамичния контрол на сцеплението DTC, подходящия за състезателната писта Race-ABS, както и с избираемите от водача режими на управление RR постави нови стандарти по отношение на динамиката на управлението в тази категория.

S 1000 R BMW Motorrad прави следващата логична стъпка и предлага този иновативен пакет от технологии във форма, пригодена и за сегмента на спортните роудстъри. С обмислената си цялостна концепция и 160 к.с. и 207 кг, както и Race-ABS, ASC и два режима на управление BMW S 1000 R поставя нови стандарти в сегмента на динамичните роудстъри. Моделът впечатлява с изключителната си управляемост и високата емоционалност.

Базиран на S 1000 RR, пригоден за особените изисквания на един роудстър четирицилиндров редови двигател.

Като цяло четирицилиндровият редови двигател на новото BMW S 1000 R е идентичен с агрегата на суперспортиста S 1000 RR. Но за използването си в S 1000 R той е целенасочено адаптиран към специалните изисквания на роудстъра. Редовият четирицилиндров двигател развива 118 кВт (160 к.с.) при 11 000 об/мин и максимален въртящ момент от 112 Нм при 9 250 об/мин. За необходимата за спортно шофиране по междуградските пътища тяга при всякакви обороти въртящият момент е повишен. Двигателят на S 1000 R при 7 500 об/мин развива 10 Нм по-висок въртящ момент в сравнение с насочения към върхова мощност и максимална динамика по състезателната писта S 1000 RR.

Редовият четирицилиндров двигател с ход на буталото от 49,7 мм и диаметър на цилиндъра 80 мм залага на задвижване на клапаните с малки и леки кобилици. В комбинация с късата верига за задвижване на разпределителните валове това гарантира най-висока устойчивост към високи обороти, както и прецизно спазване на фазите на газоразпределението. Също като при S 1000 RR горивната смес се приготвя чрез напълно секвенциално впръскване на горивото с по два инжектора на цилиндър.

За монтирането в S 1000 R мощният двигател е подложен на значителни промени. За още по-добро пълнене при ниски и средни обороти цилиндърната глава е с променено оформление на каналите, нова е и геометрията на отварянето на клапаните. В сравнение с S 1000 RR максималните обороти са намалени с около 2 000 об/мин до 12 000 об/мин.

Освен това се използва ново управление на двигателя BMS-X (S 1000 RR: BMS-KP), което също като S 1000 RR разполага с антидетонационен контрол и позволява S 1000 R да бъде оборудван с пълноценна функция E-Gas.



Бобините на запалването с интегрирано крайно стъпало и нови сензори за двата горноразположени разпределителни вала са другите новости в областта на електрическата инсталация на двигателя и неговата електроника. Изработената от висококачествена неръждаема стомана изпускателна система с акустична клапа с оптимизирано тегло осигурява покриването на най-строгите изисквания по отношение на звука и емисиите при запазване на най-висока мощност и позволява оформянето на малко и атрактивно на вид крайно изпускателно гърне.

Също като при S 1000 RR предаването на мощността при S 1000 R се извършва от 6-степенна скоростна кутия и ролкова верига с O-пръстени. И при S 1000 R водачът има възможност с помощта на опционалния HP асистент при превключване да сменя предавките възходящо без съединител, тоест почти без прекъсване в подаването на мощност.

Автоматичен контрол на стабилността ASC, Race-ABS и два режима на управление серийно. „Режим Pro“ с два допълнителни режима и DTC като опция. За оптимално адаптиране към индивидуалните изисквания на водача и стила на шофиране S 1000 R серийно се оборудва с два режима на управление, както и с автоматичен контрол на стабилността ASC (Automatic Stability Control). Двата серийни режима на управление „Rain“ и „Road“ позволяват динамичните характеристики на S 1000 R да бъдат адаптирани към условията на пътя. Освен серийния частично интегрален Race-ABS системата ASC значително увеличава възможностите на новото S 1000 R и има голям принос за повишаване на сигурността и динамиката, особено на настилки с променливо сцепление. Функциите могат да се включват и изключват по време на шофиране.

В режим „Road“ Race-ABS и ASC са настроени за суха настилка, реакциите при подаване на газ са оптимални.

Режим „Rain“ позволява мотоциклетът да бъде адаптиран към пътни настилки с понижено сцепление, най-вече мокри и наводнени пътища. Реакциите при подаване на газ са меки.

Race-ABS и ASC се адаптират към условията с по-ранни намеси. В този режим мощността и въртящия момент са ограничени до 100 кВт (136 к.с.) при 9 500 об/мин респ. 104 Нм при 9 000 об/мин.

Допълнителното оборудване „Режим Pro“ допълва серийните режими с „Dynamic“ и „Dynamic Pro“. „Режим Pro“ включва допълнителното оборудване DTC (Dynamic Traction Control), както и пакетът Sport. При него серийния ASC е заменен с DTC с интегриран сензор за страничен наклон.

Режим „Dynamic“ е предвиден за спортно шофиране при сухи настилки. Двигателят реагира директно на подаването на газ, а намесите са Race-ABS са по-късни. Освен това е деактивирано разпознаването на повдигането на задното колело. Динамичният контрол на сцеплението DTC също е настроен за по-късни намеси за още по-динамичен стил на шофиране.



В режим „Dynamic Pro“ (активира се с кодиращ конектор) S 1000 R е настроено за особено спортно шофиране по сухи настилки. Race-ABS работи без разпознаване на повдигането на задното колело, а при натискане на задната спирачка Race-ABS не се намесва. Това позволява S 1000 R да навлиза с дрифт в завоите в ръцете на опитни водачи. Характеристиките на работата на DTC са адаптирани към особено спортен стил на шофиране и високи нива на сцеплението. Разпознаването на повдигането на предното колело допуска движение само върху задно колело -Wheelies, които обаче трябва да бъдат контролирани от водача.



3. Окачване

Иновативна техника на окачването за спортна и активна наслада от роудстъра. Също както двигателя и електронните системи, окачването на новото BMW S 1000 R също е базирано на наложената техника на S 1000 RR. Основният елемент на окачването е изработената от алуминий мостова рама с тегло само 11,98 килограма, в която наклоненият напред с 32 градуса двигател служи като носещ елемент.

С теглото си от 207 килограма с пълен резервоар новото S 1000 R е сред най-леките представители на този клас. Но пъргавата управляемост, хармоничният баланс и високата прецизност на управлението на S 1000 R не се дължат само на това. Много по-голямо значение имат оптимизираните при множество тестове стойности на общия център на тежестта, както и геометрията на окачването. Наклон предната вилка е намален с 0,8 до 65,4 градуса, кастърът от 98,5 милиметра е удължен с 5 милиметра в сравнение с RR. Междуосието е увеличено с 22 до 1 439 милиметра. Това повишава както сцеплението и стабилността, така и прецизността на кормилното управление и комфорта.

Регулируеми пружиниращи елементи с високи резерви. Воденето на предното колело, също като при RR, е поверено на Upside-Down телескопична вилка с диаметър на тръбите 46 милиметра. Upside-Down вилката е оборудвана с т. нар. Cartridge втулки, тоест отделни системи бутало/цилиндър, и има възможност за регулиране на твърдостта на сгъване и разгъване на амортизьорите. При допълнителното оборудване DTC може да бъде настройван и ходът на пружинирането. Общият ход е 120 милиметра, от които 70 милиметра положителен и 50 милиметра отрицателен ход на пружината.

На високите амбиции по отношение на динамиката на управлението на S 1000 R отговаря и воденето на задното колело с централна пружинна стойка с регулируема база и твърдост на сгъване. Пружинната стойка е окачена чрез компактна и лека кинематика. Общият ход на пружиниране на задното колело е 120 милиметра, от които 80 милиметра положителен и 40 милиметра отрицателен ход.

Dynamic Damping Control DDC – динамично адаптиране на амортизьорите към ситуацията на пътя като допълнително оборудване. Високите възможности на окачването на S 1000 R дори и при серийното оборудване могат да бъдат повишени допълнително въведеният на пръв път през 2012 година при HP4 Dynamic Damping Control DDC. При тази система твърдостта на



амортисьорите при сгъване и разгъване е свързана със съответния режим на управление. Освен това тя динамично се адаптира към съответната ситуация на пътя, например бързи промени на посоката на движение в последователни завои или неравности по пътното платно. Електронно контролираното окачване реагира автоматично при спиране, ускорение или движение по завои, както и на състоянието на пътната настилка и адаптира амортисьорите към ситуацията чрез електрическите им клапани.

Базовите настройки на Dynamic Damping Control DDC са режимите „Rain“, „Road“, „Dynamic“ и „Dynamic Pro“, които могат да бъдат активирани от водача с натискане на бутон. В режимите „Rain“ и „Road“ акцентът в настройките на DDC е върху спокойно, приятно возене, необходими при движение по междуградски пътища с лоши и добри настилки. В режим „Dynamic“ характеристиките на амортисьорите са една степен по-стегнати, а в режим „Dynamic Pro“ настройките на DDC са насочени към изискванията за максимална динамика и подчертано спортен стил на шофиране, дори и по състезателна писта.

Настройките на амортисьорите могат да се променят както в покой, така и по време на шофиране. Регулировките се извършват за милисекунди от клапан с електрическо управление, който променя сечението на отвора за преминаване на маслото в амортисьора. По този начин S 1000 R разполага с оптималните настройки на твърдостта на амортисьора на сгъване и разгъване при всяка ситуация на пътя. Компромисите при настройките на окачването остават в миналото. Освен това DDC осигурява максимално сцепление за оптимално оползотворяване на мощността на двигателя при ускорение.

Леки и здрави алуминиеви джанти. Динамичните характеристики на новото S 1000 R се подчертават и от джантите. Те са с филигранен и динамичен дизайн с 10 спици, отлети под налягане от алуминий също като при S 1000 RR. В стремежа към минимално тегло те са оборудвани със спиращни дискове без отделни конзоли, както и без допълнителните болтови връзки, като главините на джантите са оформени така, че позволяват директно монтиране на пръстените на спиращните дискове. Заради особената си конструкция тези джанти са най-леките в сегмента. Размерите на гумите са 120/70 ZR 17 отпред и 190/55 ZR 17 отзад.

Мощни спиращки, частично интегрален Race-ABS и демпфер на волана серийно. Спиращната система на новото S 1000 R също е заимствана директно от супербайка S 1000 RR и по нищо не отстъпва на високата динамика на задвижването и окачването. Отпред са монтирани двойни дискови спиращки с два радиални фиксирани 4-бутални спиращни апарата, както и два плаващи стоманени спиращни диска с диаметър 320 милиметра и



дебелина 5 милиметра. Стабилните спирачни маркучи със стоманена оплетка осигуряват оптимално пренасяне на спирачната сила. Отзад се монтира хидравлична едnodискова спирачка с еднобутален плаващ спирачен апарат. Диаметърът на фиксирания стоманен диск е 220 милиметра, дебелината му е 5 милиметра. И тук спирачните маркучи са със стоманена оплетка. Ясната точка на задействане, най-добрата ефективност и прецизното дозиране при най-висока температурна стабилност на спирачната система на S 1000 R впечатляват не само на пътя, но и на състезателната писта.

Максималната активна сигурност при спиране се осигурява и от серийния частично интегрален BMW Motorrad Race-ABS. При тази система с лоста на ръчната спирачка се управляват спирачките на предното и задното колело, а с лоста на крачната спирачка се задейства само спирачката на задното колело. За различните стилове на шофиране в рамките на режимите на шофиране водачът може с натискане на бутон да избере съответно адаптирани характеристики на Race-ABS. Те са комбинирани с режимите на управление и за най-висока сигурност са напълно съгласувани помежду си. С теглото си от само 1,56 кг за управляващия блок и общо тегло под 2,5 килограма тази система е ненадмината в сегмента. При специални изисквания Race-ABS може да бъде изключен отделно.

Въпреки че Race-ABS осигурява на водача ценна подкрепа и изключително повишение на сигурността при спиране, той в никакъв случай не може да дефинира наново законите на физиката. Техните граници все така могат да бъдат преминати при неправилни преценки и грешки на водача, което може да доведе и до падане. Но Race-ABS помага на водача да оползотвори възможностите на спирачната система на S 1000 R значително по-добре и при по-висока сигурност.

Новото S 1000 R серийно е оборудвано и с демпфер на волана.



4. Електрическа инсталация, електроника

Мултифункционално арматурно табло с множество функции. Арматурното табло на S 1000 R се оборудва с голям LC-дисплей, както и аналогов оборотомер с оптимален за разчитане циферблат. Освен включената в момента предавка на дисплея се изобразява и избрания режим на управление „Rain“, „Road“, „Dynamic“ или „Dynamic Pro“. Превключването между различните режими на управление от лявата дръжка на волана може да се извършва и по време на шофиране и изисква само отнемане на газта. Арматурното табло на S 1000 R включва множество функции, чието разнообразие е уникално в сегмента. Така например водачът може да превключи дисплея в състезателен режим и да получи информация за актуалното, най-доброто или последното време за обиколка. Достъпна е дори информация за спирането, подаването на газ и превключването на предавките при всяка обиколка. В комбинация с опционалния HP Infrared Laptimer водачът получава дори прецизно времеизмерване са последващ анализ на данните.

Светлинният индикатор за превключване, чиято честота може да се променя между 4 и 8 Hz и да се настройва в областта между 7 000 об/мин до 12 000 об/мин облекчава водача при намирането на най-подходящите обороти за превключване на предавките.

Индикаторите на арматурното табло осигуряват информация за: оборотите, скоростта, включената предавка, режима на управление, изминатите километри, температурата на двигателя, нивото на горивото в резервоара, остатъчния пробег, Trip 1, Trip 2, средния разход на гориво, средната скорост, Laptimer, светлинен индикатор за превключване, часовник, Best Lap in Progress.

При наличие на съответното допълнително оборудване също и: подгръване на дръжките, DDC, автопилот.



5. Дизайн и цветова концепция

Динамичен дизайн и спортна ергономия. Новото S 1000 R демонстрира роднинските си връзки със суперспортиста S 1000 RR и с езика на формите си, но с ясна насоченост към характеристиките на един спортен роудстър. Визуално S 1000 R се различава значително от конкурентите си и благодарение на принципа „tail up – nose down“ изглежда особено нападателно и динамично. С ниската си предница и високата, още по-впечатляващо оформена в сравнение с RR задница S 1000 R целенасочено се стреми да покаже визуална лекота. Свалената ниско маска на фаровете и високата и ръбеста задница напомнят на животно, готвещо се за скок. Отпред ДНК-то на RR веднага се разпознава по асиметрично разделените фарове и големият централен въздухозаборник. От тази гледна точка новото S 1000 R също се разпознава още на пръв поглед и е уникално – като „лице в тълпата“.

В сравнение със суперспортиста S 1000 RR езикът на формите на S 1000 R е много по-редуциран и остър. Така например отворът за отвеждане на охладителния въздух на S 1000 R е оформен още по-впечатляващо и динамично, а „хрилете“ за отвеждане на въздуха от лявата страна на мотоциклета осигуряват още повече острота и динамика. С нова форма са и интегрираните в дизайна покрития за Airbox и алуминиевия резервоар. В допълнение към тези спортен дух и динамика при разработката на S 1000 R е обърнато голямо внимание и на един от традиционните добродетели на BMW Motorrad: перфектната ергономия. Благодарение на ниската височина на седене от 814 милиметра S 1000 R е много подходящ за всички фенове на роудстърите.

Широкото тръбно алуминиево кормило с ковани скоби позволява спокойно положение на горната част на тялото, а разположените по нов начин стъпки осигуряват спортно и въпреки това удобно положение на краката. По този начин S 1000 R гарантира комфортна позиция на седене както при спортно шофиране по междуградските пътища, така и при дълги пътувания.

Цветова концепция. Спортно-динамичното излъчване на новото BMW S 1000 R се гарантира и от цветовата концепция в три варианта: Racingred uni, Frozen Darkblue metallic и Lightwhite uni.

В Racingred uni новото S 1000 R изглежда подчертано спортно и агресивно. С ясно видимото лого „R“ върху резервоара то подчертава лидерската си позиция по отношение на динамиката в този спортен сегмент. Frozen Darkblue metallic подчертава елегантния, високотехнологичен характер на S 1000 R. Спортният дух и динамиката се срещат с възвишено оформена техника.



В Lightwhite uni новото S 1000 R напомня за типичните за BMW Motorrad цветове и комбинира спортния дух с изискано излъчване. В това лаково покритие спортният роудстър изглежда особено лек и пъргав.

6. Оборудване

Допълнително оборудване и аксесоари за индивидуализиране. За допълнително индивидуализиране на новото S 1000 R се предлага всеобхватната програма от допълнително оборудване и аксесоари на BMW Motorrad. Допълнителното оборудване се доставя директно от завода и е интегрирано с производствения процес. Аксесоарите се монтират от дилъра на BMW Motorrad или от клиента. По този начин мотоциклетът може да бъде оборудван и впоследствие.

Допълнително оборудване

- **Пакет Sport** с Dynamic Traction Control DTC, „Режим Pro“ („Dynamic“, „Dynamic Pro“), асистент при превключване и автопилот.
- **Пакет Dynamic** с Dynamic Damping Control DDC, подгръване на дръжките, LED-мигачи и малък спойлер на двигателя в цвета на мотоциклета.

Допълнително оборудване

Сигурност/ Performance.

- DTC и „Режим Pro“.
- Автопилот.
- Предпазни опори за двигателя.
- Предпазни опори за осите.
- Алармена система (DWA).

Транспорт

- Раница върху резервоара.
- Задна чанта.

Дизайн

- HP Carbon лайсна на резервоара отляво/отдясно.
- HP Carbon Cover Airbox.
- HP Carbon предпазител на предното колело.
- HP Carbon предпазител на задното колело.
- HP Carbon предпазител на веригата.
- Покритие на седалката.



- Спойлер на двигателя.
- LED-мигачи.
- HP Race Cover Kit.

Звук

- HP изцяло титанова изпускателна система (4,5 кг по-ниско тегло в сравнение със серийната система).
- Akrapovic спортен ауспух.

Ергономия и комфорт

- HP Race плоча на стъпенката.
- HP Race стъпенки на водача.
- HP стъпенки за спътника.
- HP асистент при превключване.
- HP сгъваем лост на съединителя.
- HP сгъваем лост на ръчната спирачка.
- Предно стъкло Sport.
- Комфортна седалка за водача.
- Седалка за спътника с повишен комфорт.
- Подгряване на дръжките.

Навигация и комуникация

- BMW Motorrad Navigator.
- Стойка, кабел и комплект за монтаж.

Поддръжка и техника

- HP Laptimer.
- HP Race Data Logger.
- HP ковани джанти.
- Монтажна стойка Sport.
- Адаптер за вилката да монтажна стойка Sport.
- Покривало.
- HP подгряване на гумите.
- HP регулиране на спирачките.
- HP стелка за бокса.

Fahrerausstattung.

- Шлем Race.
- Екип Sport.
- Ботуши Sport.

BMW Motorrad

Корпоративни комуникации



- Ръкавици 2 в 1.
- Други