

BMW motorkerékpár-újdonságok

A világ első kanyarfényszórója motorkerékpáron

Forradalmi újítást jelent a motorosok számára az autókéhoz hasonló kanyarkövető fényszóró, amit a BMW a közelmúltban mutatott be a K sorozat új, luxus túramotorjain, a K 1600 GT és GTL modelleken. A hagyományos motorkerékpár-világítások nem elég jók ahhoz, hogy bevilágítsák az utat a motoros igényei és sebességválasztása szerint, továbbá nem képesek arra sem, hogy a motor terhelésétől és vezetési stílusától függően változtassák a fényszórók beállításait, így gyakran fordul elő, hogy a világítás a szembejövő forgalmat zavarja, a motorost pedig nem igazán segíti.



Adaptív fényszóró

A BMW autógyártó részlege már jó ideje használja a kanyarkövető világítást egyes modelljeiben. A rendszer szenzorjai a kor-

mány elmozdulása és az aktuális sebesség függvényében állítják be a fénysugarak szögét, így képesek bevilágítani a kanyarokba, jelentősen biztonságosabbá téve az éjjeli közlekedést. Mivel a motorok a kanyarokban bedőlnek, ezért nem lehetett egyszerűen adaptálni az autókénál használt technológiát, hanem a gyártónak teljesen új megoldást kellett kitalálnia a kétkerekűek számára. A K 1600-as modellek első és hátsó tengelyén érzékelők találhatóak, amelyek a normál fényszórókat állítják a motor terheltségétől függően. Az opcionális kanyarkövető xenonvilágítás a motor dőlésszögének megfelelően elfordul egy tükör és egy szervomotor segítségével, így képes bevilágítani a kanyarokat. Ha a motor dőlési szöge megváltozik, a tükör is elfordul a tengelyen, ezzel kiegyenlíti a döntés következtében az útra jutó fény mennyiségének csökkenését, jelentősen javítva az aktív biztonságot. A motor dőlésszögének folyamatos méréséért egy, az S 1000 RR esetében is használatos „szenzor doboz” felelős, amely CAN Bus rendszeren keresztül továbbítja az információkat.

(Szj)

Forrás: BMW sajtóközlemény



Soros hathengerű motorkerékpárban

Az új BMW K 1600 GT és a K 1600 GTL megjelenésével együtt, először jelenik meg BMW motorkerékpárban kimondottan motorkerékpárhoz fejlesztett soros hathengerű motor. A motor keskenyebb, mint az eddigi szériajárművekben épített soros hathengerűek. A kompakt építésmódot és a csekély szélességet 67,5/72 (0,938) löket/furat viszonytal, viszonylag hosszabb lökettel és kisebb, 77 mm-es hengerközep-távolsággal sikerült elérni. A hengerfalak közötti távolság 5 mm. A keresztben beépített motor 1,649 literes, a teljesítmény 118 kW/7750 min⁻¹.

(Szj)

