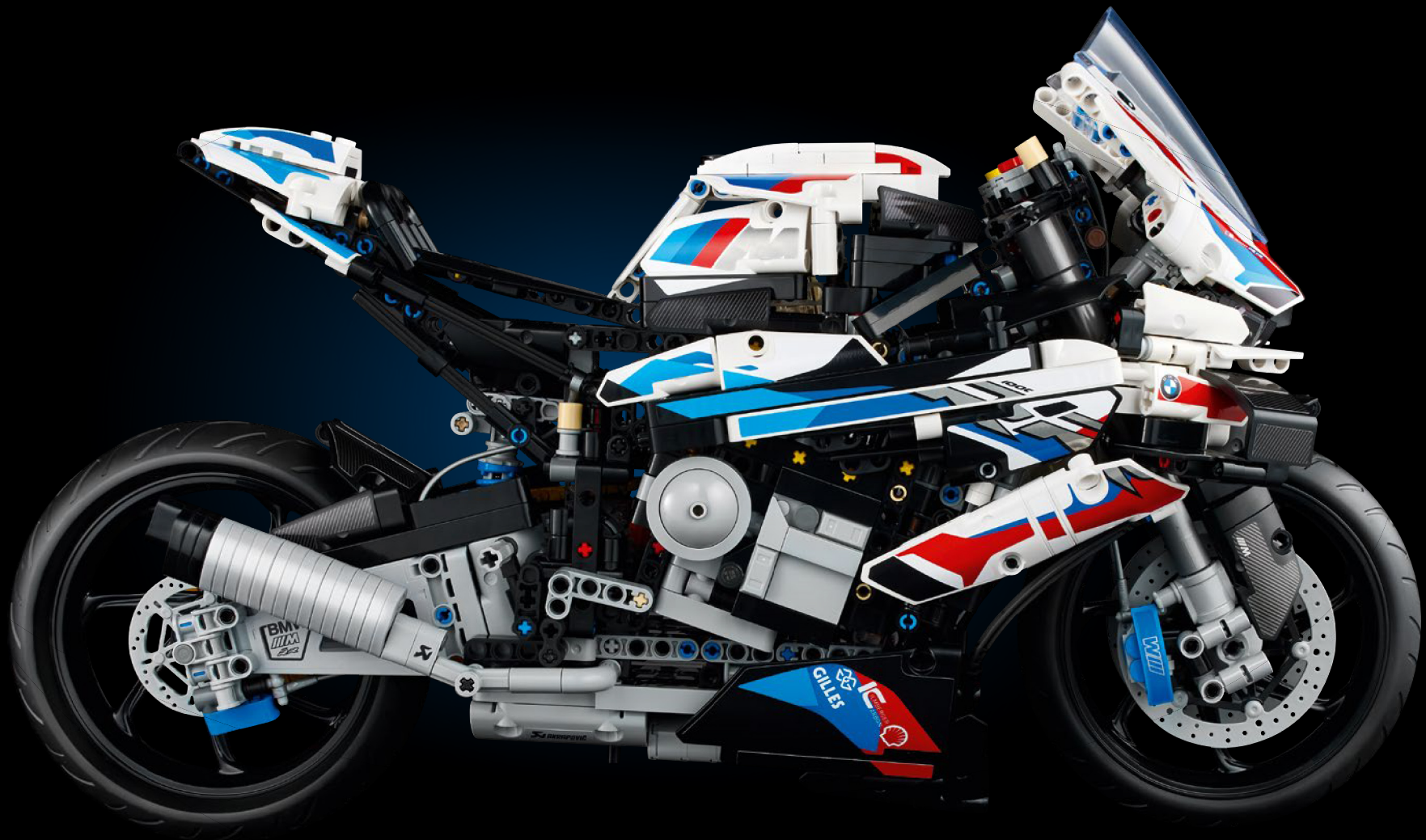




**BMW  
MOTORRAD**



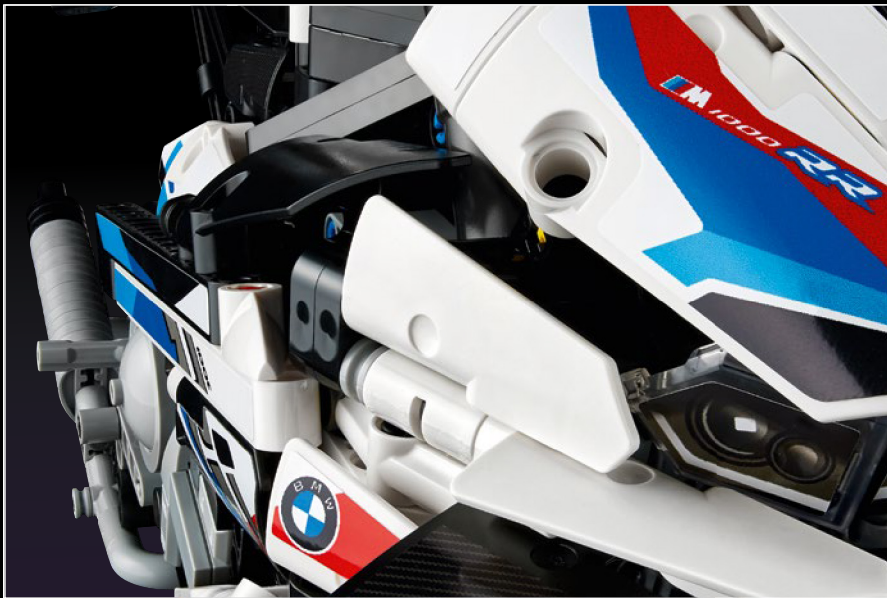
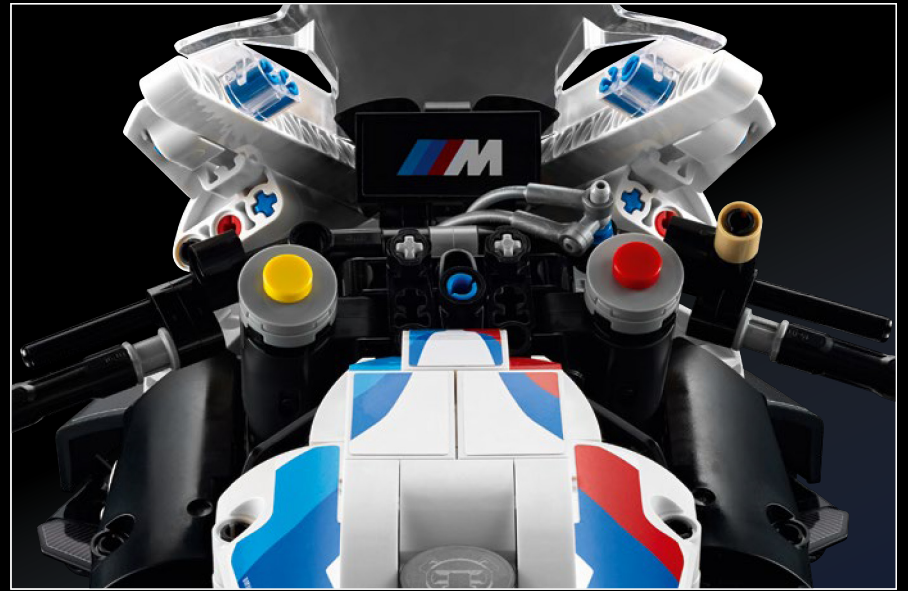
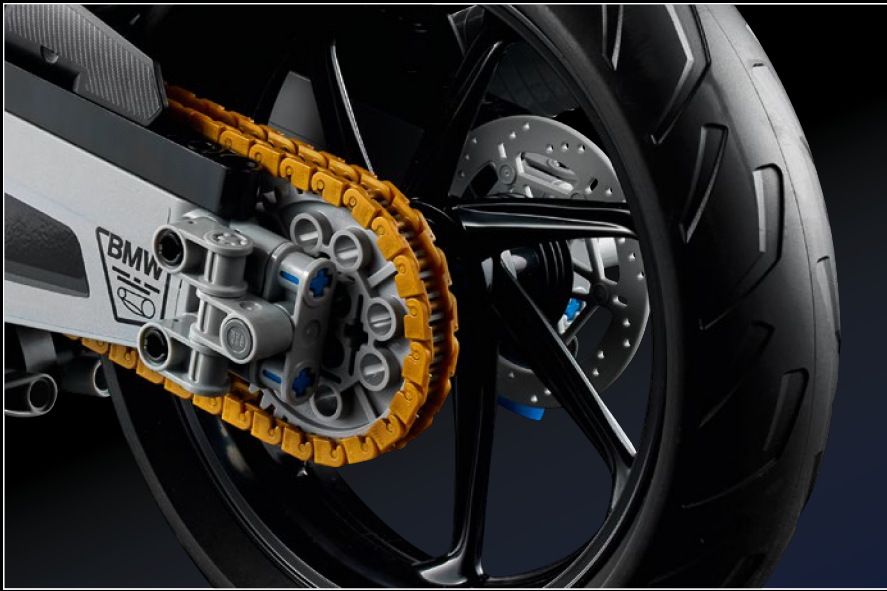


BMW  
S1000RR  
GILLES  
CIPRIANI  
MOTOR RACING  
SHELL

BMW  
S1000RR

BMW





# 宝马摩托车 M 1000 RR

当宝马摩托车 (BMW Motorrad) 内部性能专家宣布推出首款 M-型摩托车——宝马摩托车 M RR 时, 每个人都明白, 这款摩托车将会自成一格。同样, 乐高®机械组团队也意识到, 如想恰到好处地诠释 M RR, 需要创造一些前所未有的东西。最终结果是在各自领域取得非凡成就: 最先进的摩托车和机械组模型。





## 卓越性能

寻求更卓越的赛道和公路性能是这款 M-型高性能摩托车的目标。宝马摩托车团队以原来的 RR 超级摩托车为基础，着手提升水冷式 999-cc 直列四缸发动机的动力，同时进行设计升级，如引入碳纤维车轮和钛合金排气系统，以减少整体重量。





## 比例问题

乐高®机械组设计师面临的第一项挑战是确定模型的比例。太小,很难复刻真实 MRR 的许多特征和功能;太大,将对机械组拼搭系统提出挑战。这款模型采用 1:5 的比例,成为有史以来最大的机械组摩托车模型。机械组团队与宝马摩托车的设计师和工程师密切合作,以确保乐高机械组版 MRR 尽可能贴近真车。



SAMUEL TACCHI  
设计师  
乐高®机械组





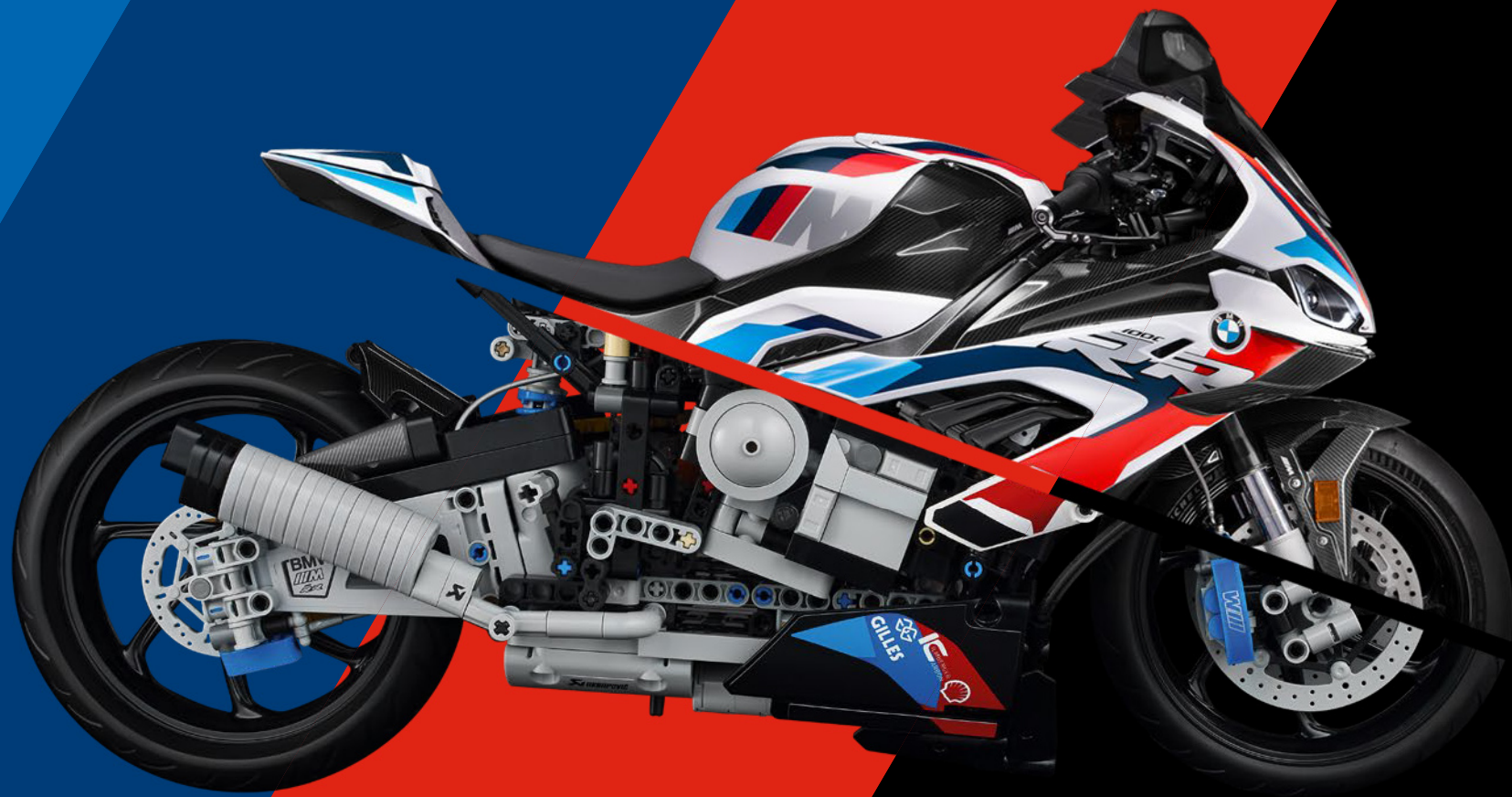
“

它把我带回了设计摩托车的那些日子。”

Samuel Tacchi



乐高®机械组设计师 Samuel Tacchi 拥有设计摩托车的背景, 并且非常热衷于骑摩托车, 是这个项目负责人的理想人选。



1000



1000  
GILLES  
IC  
SHELL

BMW  
MOTOR  
SPORTS



## 挑战机械组拼搭系统的极限

机械组版 MRR 需要设计 8 个全新的组件, 高级设计师 Daniel Sri Sudarsono 见证了这一过程。首先从全新的前部和后部悬挂系统开始, 它们需要支撑模型 1.4 千克的重量。紧接着是全新的轮毂、盘式制动器和透明的挡风玻璃, 所有这些组件都必须经过试验和测试, 才能被准许用于最终的模型。





**M 1000 RR**