

BMW Motorrad

Le plaisir de conduire

Livret de bord
S 1000 RR

Données moto / concessionnaire

Données de la moto

Modèle

Numéro d'identification du véhicule

Code couleur

Première immatriculation

N° d'immatriculation

Données du concessionnaire

Interlocuteur au service après-vente

Madame/Monsieur

N° de téléphone

Adresse du concessionnaire/Téléphone
(cachet de la société)

Bienvenue dans le monde de BMW

Nous vous félicitons d'avoir porté votre choix sur une moto BMW Motorrad et vous accueillons dans le cercle des pilotes BMW. Familiarisez-vous avec votre nouveau véhicule afin d'être en mesure de vous déplacer en toute sécurité sur les routes.

À propos de ce livret de bord

Veuillez prendre le temps de lire ce livret de bord avant de prendre la route avec votre nouvelle BMW. Vous y trouverez des indications importantes pour l'utilisation de votre véhicule qui vous aideront à exploiter pleinement les avantages techniques de votre BMW.
Vous trouverez en outre des informations sur l'entretien et la maintenance de votre moto qui vous permettront d'en optimiser la fiabilité, la sécurité et la valeur de revente.

Suggestions et critiques

Votre concessionnaire BMW Motorrad se fera un plaisir de vous conseiller et de répondre à toutes les questions que vous pourrez lui poser sur votre moto.

Nous vous souhaitons beaucoup de plaisir au guidon de votre BMW ainsi qu'un bon voyage en toute sécurité

BMW Motorrad.

01 42 8 554 762



Table des matières

1 Indications générales 5
Aperçu 6
Abréviations et symboles 6
Équipement 7
Caractéristiques techniques 7
Actualité 7

2 Aperçus 9
Vue d'ensemble côté gauche 11
Vue d'ensemble côté gauche avec DDC 13
Vue d'ensemble côté droit 15
Commodo gauche 16
Commodo droit 18
Sous la selle 19
Combiné d'instruments 20

3 Affichages 21
Voyants et témoins 22
Visuel multifonctions 24
Voyants d'alerte 25

4 Utilisation 41
Serrure de contact/antivol de direction 42
Allumage 42
Antidémarrage électronique 43
Coupe-circuit 44
Éclairage 44
Signal de détresse 45
Clignotants 45
Visuel multifonctions 47
Alarme antivol 52
Montre 54
Système antiblocage 55
Contrôle automatique de stabilité 56
Contrôle dynamique de motricité 56
Mode de conduite 57
Régulateur de vitesse 61
Avertissement de dépassement de vitesse 64
Poignées chauffantes 65
Selle pilote et passager 66
Support pour casque 68
Boucles d'arrimage pour bagages 69

5 Réglage 71
Rétroviseurs 72
Projecteur 72
Frein 72
Direction 73
Précontrainte du ressort 73
Amortissement 78
DDC 81

6 Conduite 85
Consignes de sécurité 86
Liste de contrôle 87
Démarrage 88
Rodage 91
Passage des vitesses 92
Freins 93

Immobilisation de la moto 95
Remplissage du réservoir 95
Arrimage de la moto pour le transport 97

7 Sur circuit de compétition 99
Affichages pour la compétition 100
LAPTIMER 102
RACE INFO 107
SETUP MENU 115
SETUP DDC-SYS 122
SETUP EQUIPMENT 123
SETUP RACETRACK 125
SETUP USER-MODE 130
DTC 132
Départ de course 133
Limiteur de vitesse pour voie des stands 135
Déposer / poser les rétroviseurs 136
Déposer et poser le support de plaque 137
Déposer et poser les clignotants avant 140
Commande des vitesses inversée 141
Connecteur pour accessoire spécial 143

8 La technologie en détail 147
Système antiblocage 148
Dynamic Damping Control 150
Contrôle de motricité 151
Mode de conduite 152
Assistant de changement de rapport Pro 158

9 Maintenance 161
Indications générales 162
Outillage de bord 162
Béquille de roue avant 164
Béquille de roue arrière 165
Huile moteur 166
Système de freinage 168
Embrayage 172
Liquide de refroidissement 173
Pneus 174
Jantes et pneus 175
Roues 175
Ampoules 183
Pièces de carénage 190
Aide au démarrage 192
Batterie 193
Fusibles 195
Chaîne 196

10 Accessoires 199
Indications générales 200

11 Entretien 201
Produits d'entretien 202
Lavage de la moto 202
Nettoyage des pièces sensibles de la moto 203
Entretien de la peinture 204
Conservation 204
Immobiliser la moto 204
Mettre en service la moto 204

12 Caractéristiques techniques 207
Tableau des anomalies.... 208
Assemblages vissés..... 209
Essence..... 212
Huile moteur 213
Moteur 214
Embrayage..... 215
Boîte de vitesses..... 215
Transmission finale..... 216
Cadre 216
Partie cycle..... 217
Freins 217
Roues et pneus 218
Système électrique..... 219
Dimensions 221
Poids..... 221
Performances 222
13 Service 223
BMW Motorrad Service ... 224
BMW Motorrad Prestations de mobilité 224
Opérations d'entretien..... 224
Attestations d'entretien.... 226
Attestations de Service.... 231
14 Index alphabétique 233

Indications générales

Aperçu 6
Abréviations et symboles 6
Équipement 7
Caractéristiques techniques 7
Actualité 7

Aperçu

Vous trouverez un premier aperçu de votre moto au chapitre 2 de ce livret de bord. Le chapitre 13 contient le récapitulatif de tous les travaux de maintenance et de réparation effectués. La justification de l'exécution des travaux de maintenance est une condition préalable à toute prestation fournie à titre commercial.
Si vous souhaitez un jour revendre votre BMW, n'oubliez pas de remettre aussi à l'acheteur ce livret de bord ; il constitue un élément important de votre moto.

Abréviations et symboles

Désigne des avertissements que vous devez absolument respecter - pour votre propre sécurité, la sécurité des autres et pour protéger votre produit contre tout dommage.

Consignes particulières permettant d'améliorer les opérations de commande, de contrôle, de réglage et d'entretien.

◀ Symbolise la fin d'une consigne.

• Instruction opératoire.

» Résultat d'une action.

Renvoi à une page contenant des informations complémentaires.

◁ Repère la fin d'une information relative à un accessoire ou à un équipement.

Couple de serrage.

Données techniques.

ABS Système antiblocage.

ASC Contrôle automatique de stabilité.

DDC Dynamic Damping Control.

DTC Contrôle dynamique de la traction.

DWA Alarme antivol.

EWS Antidémarrage électronique.

EO Équipement optionnel. Les équipements optionnels BMW Motorrad sont déjà pris en compte lors de la production des véhicules.

AO Accessoire optionnel. Vous pouvez vous procurer les accessoires optionnels BMW Motorrad auprès de votre concessionnaire BMW Motorrad et lui en confier le montage.

VDS Vertical Down Sensor (capteur de chute)

Équipement

En achetant votre moto BMW, vous avez choisi un modèle disposant d'un équipement personnalisé. Ce livret de bord décrit les équipements optionnels (EO) et les accessoires optionnels (AO) proposés par BMW. Vous comprendrez donc que ce livret décrit aussi des variantes d'équipement que vous n'avez peut-être pas choisies. De même, des différences spécifiques à certains pays peuvent exister par rapport au modèle illustré.
Si votre BMW dispose d'équipements qui ne sont pas décrits dans ce livret de bord, vous trouverez la description de leurs fonctions dans une notice d'utilisation séparée.

Caractéristiques techniques

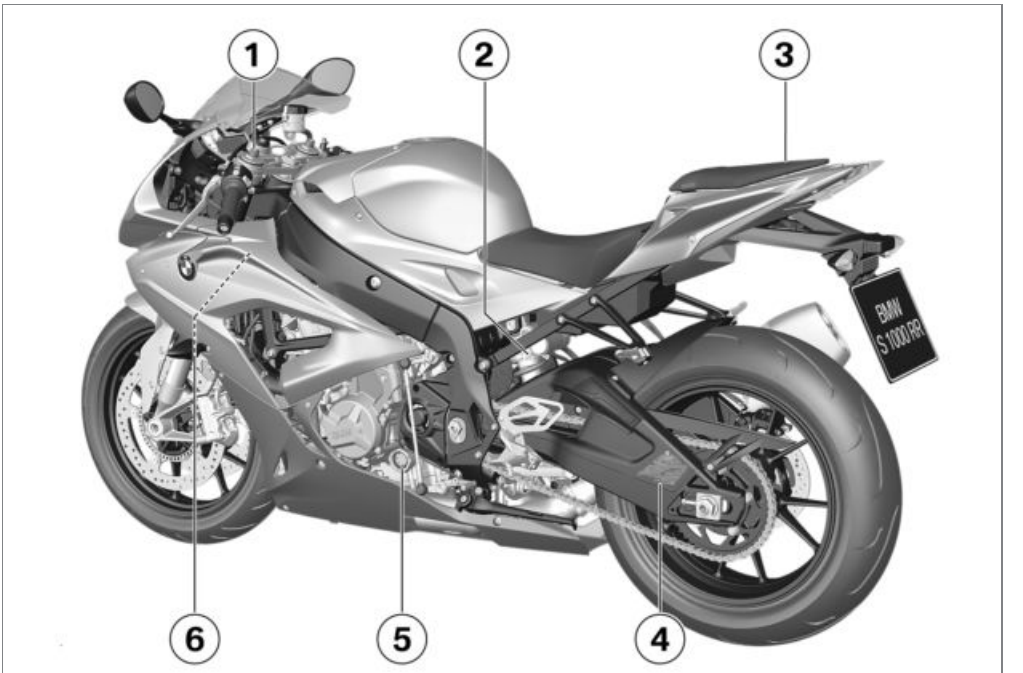
Toutes les indications de dimensions, de poids et de puissance figurant dans ce livret de bord se réfèrent à la norme DIN (Deutsches Institut für Normung e. V.) et respectent les tolérances prévues par cette norme. Des différences sont possibles sur les versions destinées à certains pays.

Actualité

Le haut niveau de sécurité et de qualité des motos BMW est garanti par un perfectionnement permanent au niveau de la conception, des équipements et des accessoires. Des différences éventuelles peuvent ainsi exister entre ce livret de bord et votre moto. BMW Motorrad ne peut pas non plus exclure toute possibilité d'erreur. Vous comprendrez ainsi que nul ne pourra se prévaloir des indications, illustrations et descriptions de ce livret à l'appui de revendications juridiques de quelque nature que ce soit.

Aperçus

Vue d'ensemble côté gauche 11
Vue d'ensemble côté gauche avec DDC 13
Vue d'ensemble côté droit 15
Commodo gauche 16
Commodo droit 18
Sous la selle 19
Combiné d'instruments 20


1
2
3
BMW
S 1000 RR
6
5
4

Vue d'ensemble côté gauche

1 – sans Dynamik Damping Control[EO]
Réglage de la précharge du ressort avant (➠ 73)
Réglage de l'amortissement en compression, avant (échelle rouge) (➠ 78)

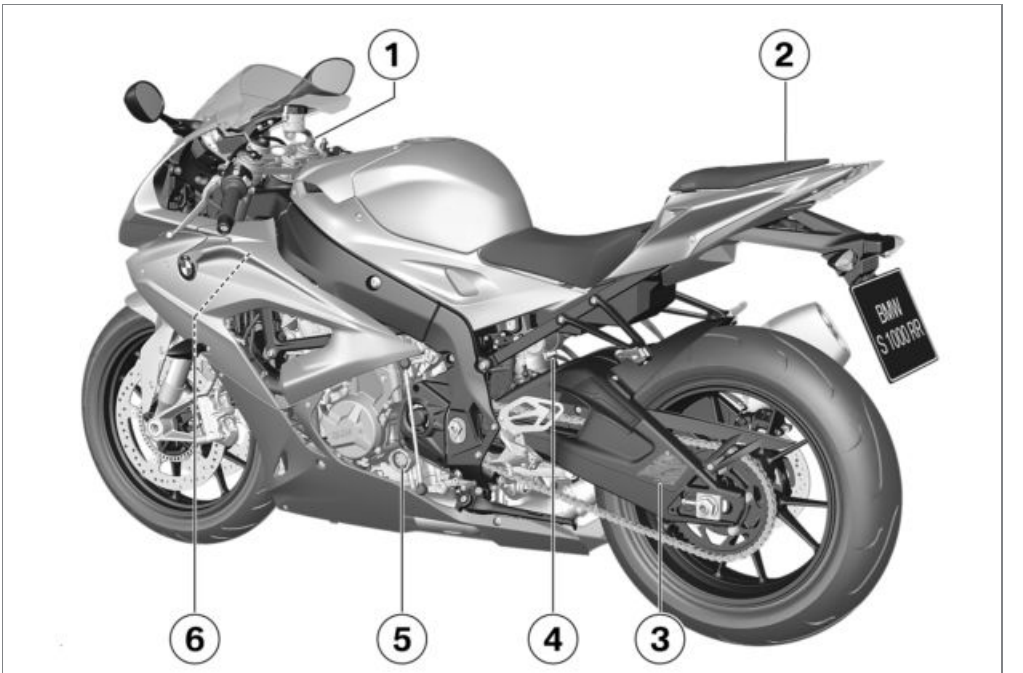
2 – sans Dynamik Damping Control[EO]
Réglage de l'amortissement en compression, arrière (échelle rouge) (➠ 80)
Réglage de la précontrainte du ressort arrière (➠ 75)

3 Serrure de la selle (➠ 66)

4 Tableau des pressions de gonflage des pneus
Tableau des charges utiles
Valeurs de réglage de la chaîne

5 Affichage du niveau d'huile moteur (➠ 166)

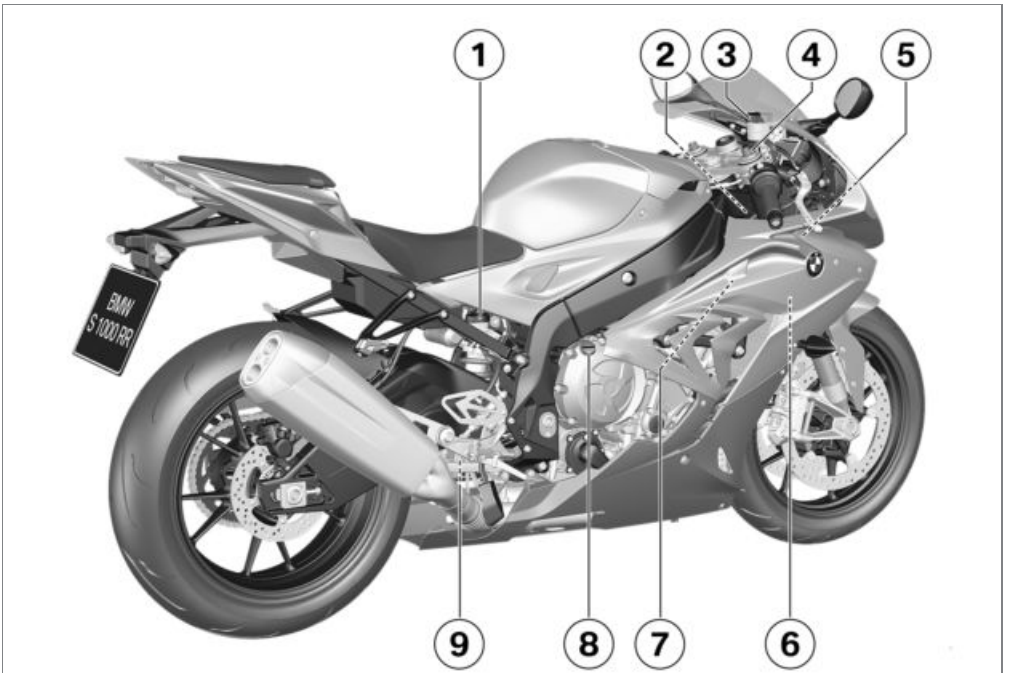
6 Connecteur pour accessoire spécial (➠ 144)


1
2
6
5
4
3
BMW
S 1000 RR

Vue d'ensemble côté gauche avec DDC

– avec Dynamik Damping Control[EO]

1 Régler la précharge des ressorts de la roue avant (➠ 74).
2 Serrure de la selle (➠ 66)
3 Tableau des pressions de gonflage des pneus
Tableau des charges utiles
Valeurs de réglage de la chaîne
4 Réglage de la précontrainte du ressort arrière (➠ 77)
5 Affichage du niveau d'huile moteur (➠ 166)
6 Connecteur pour accessoire spécial (➠ 144)


1
2
3
4
5
BMW
S 1000 RR
9
8
7
6

Vue d'ensemble côté droit

1 Réservoir de liquide de frein arrière (➠ 171)

2 Numéro de châssis et plaque constructeur (à droite sur la tête de guidon)

3 Réservoir de liquide de frein avant (➠ 170)

4 Réglage de l'amortissement du niveau de traction
– sans Dynamik Damping Control[EO]
Régler l'amortissement en détente de la roue avant (➠ 79).

5 Régler l'amortisseur de direction (➠ 73)

6 Contrôler le niveau de liquide de refroidissement (➠ 173)

7 Connecteur pour accessoire spécial (➠ 143)

8 Orifice de remplissage d'huile (➠ 167)

9 – sans Dynamik Damping Control[EO]
Réglage de l'amortissement du niveau de traction, arrière (échelle jaune) (➠ 80)

Commodo gauche

1 ABS Désactivation (➠ 55)
ASC ausschalten (➠ 56)
– avec contrôle dynamique de motricité (DTC)[EO]
DTC Désactivation (➠ 56)

2 Feu de route et appel de phare (➠ 44)
Démarrer le chronométrage (➠ 104)

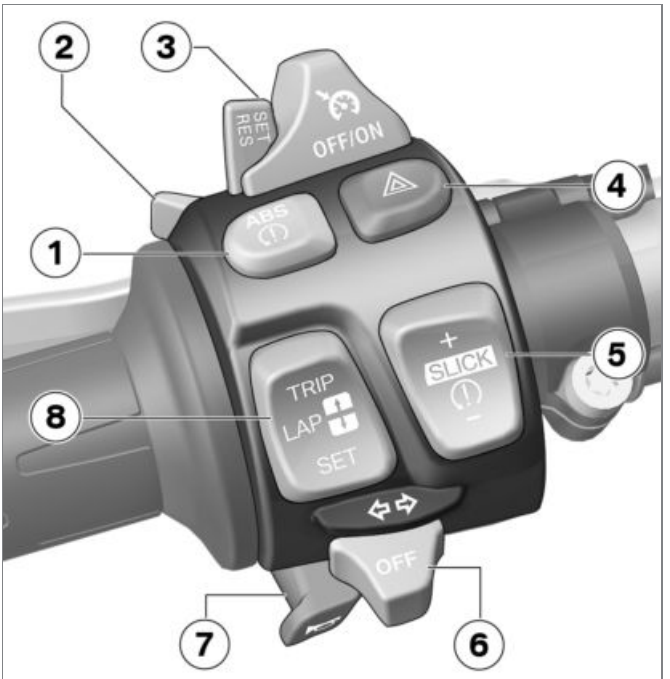
3 – avec régulateur de vitesse[EO]
Régulateur de vitesse (➠ 61)

4 Signal de détresse (➠ 45)

5 – avec contrôle dynamique de motricité (DTC)[EO]
DTC Réglage (➠ 132)

6 Clignotants (➠ 45)

7 Avertisseur sonore



8 Réglage de la montre
(➠ 54)
Remettre le compteur kilométrique journalier à zéro
(➠ 50)
Sélectionner l'affichage
(➠ 49)
Personnaliser le Laptimer
(➠ 104)
Sélectionner le sous-menu
(➠ 117)

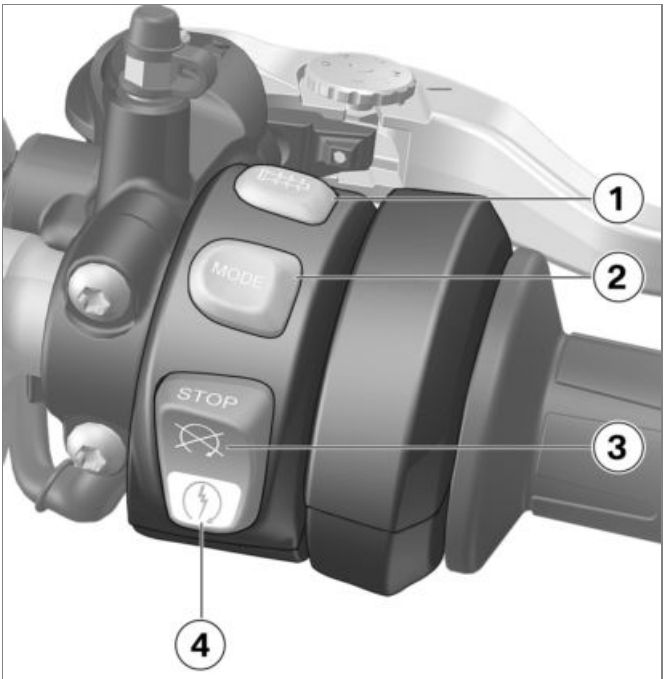
Commodo droit

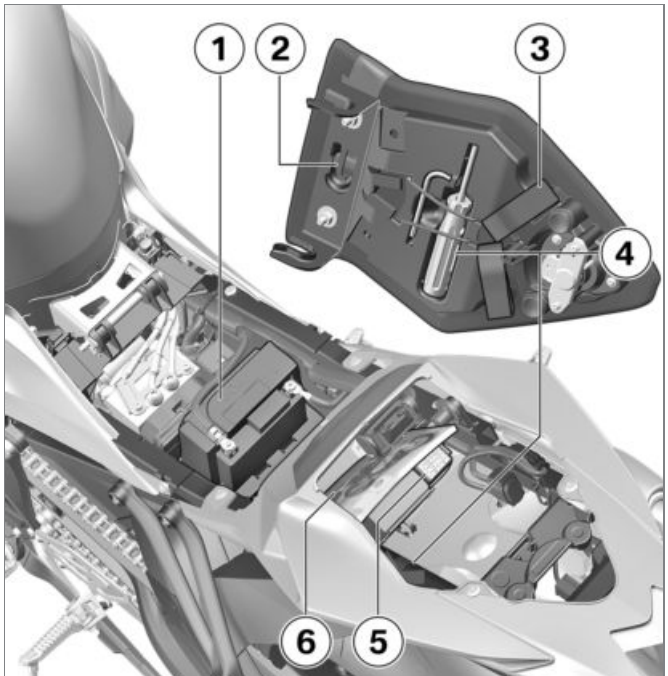
1 – avec poignées chauffantes EO
Commande du chauffage des poignées (➠ 65)

2 Sélection du mode de conduite (➠ 58)

3 Coupe-circuit (➠ 44)

4 Bouton de démarreur
Démarrer le moteur (➠ 88)
– Modes de conduite Pro EO
Launch-Control (➠ 133)
Limiteur de vitesse pour voie des stands (➠ 135)





Sous la selle

1 Batterie (➠ 193)
– avec alarme antivol (DWA)[EO]
position différente des bornes de batterie : décalage vers l'avant

2 Support pour casque (➠ 68)

3 Boucles d'arrimage pour bagages (➠ 69)

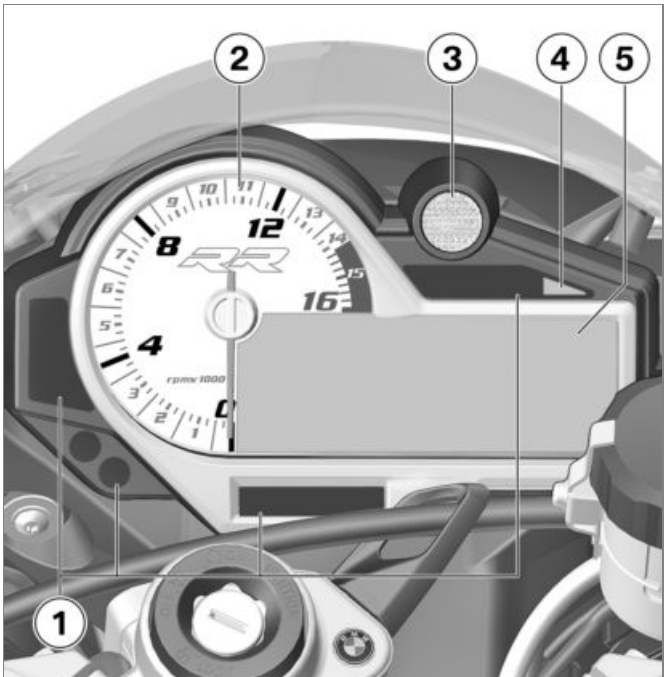
4 Outillage de bord (➠ 162)

5 Boîte à fusibles (➠ 195)

6 Livret de bord

Combiné d'instruments

1 Témoins et voyants (➠ 22)
2 Compte-tours
3 Lampe éclair (➠ 92)
4 Photodiode (pour ajuster la luminosité de l'éclairage des instruments)
– avec alarme antivol (DWA)[EO]
LED de la DWA (➠ 52)
5 Visuel multifonctions (➠ 24)

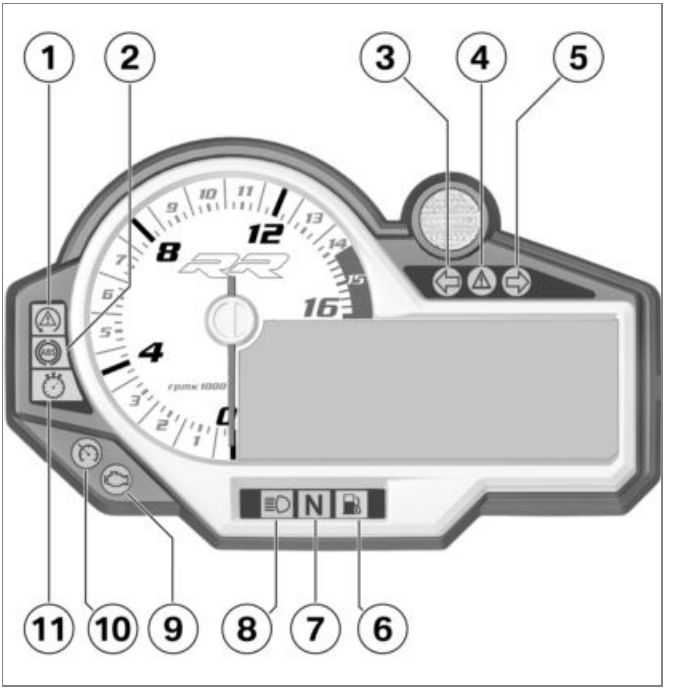


Affichages

Voyants et témoins 22
Visuel multifonctions 24
Voyants d'alerte 25

Voyants et témoins

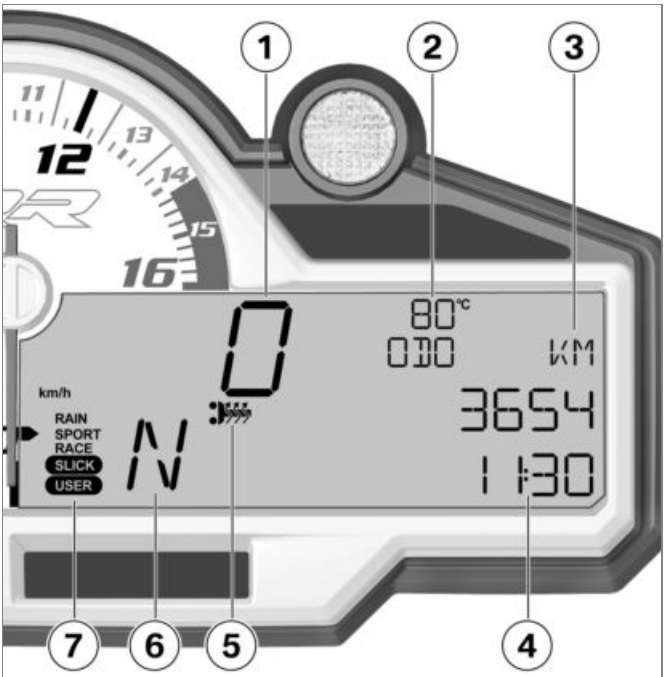
1 Voyant d'alerte ASC (➠ 35)
– avec contrôle dynamique de motricité (DTC)[EO]
Voyant d'alerte DTC (➠ 35)
2 Voyant d'alerte ABS (➠ 34)
3 Clignotant gauche
4 Voyant général d'alerte, associé avec les alertes sur l'écran multifonction (➠ 25)
5 Clignotant droit
6 Réserve d'essence (➠ 39)
7 Témoin de point mort
8 Feu de route
9 Voyant pour électronique du moteur (➠ 31)
10 – avec régulateur de vitesse[EO]
Régulateur de vitesse (➠ 61)



11 Voyant pour le tour le plus rapide (➠ 106)

Visuel multifonctions

1 Compteur de vitesse
2 Température du liquide de refroidissement
3 Totalisateur kilométrique (➠ 49)
4 Montre (➠ 54)
5 – avec poignées chauffantes EO
Poignées chauffantes (➠ 65)
6 L'indicateur de rapport indique "N" au point mort.
7 Mode de conduite
RAIN
SPORT
RACE
Régler le mode de conduite (➠ 58)
– Modes de conduite Pro EO
Autres modes de conduite
SLICK
USER



Vous trouverez des informations concernant les modes d'affichage pour circuit de compétition au chapitre 7.◀

Voyants d'alerte

Affichage

Les avertissements sont visualisés par le voyant d'alerte correspondant.



Les avertissements, pour lesquels il n'existe aucun voyant d'alerte spécifique, sont représentés par le voyant général d'alerte **1** combiné à un message d'avertissement tel que **2** sur l'écran multifonction. Le voyant d'alerte général s'allume en rouge ou en jaune, en fonction de l'urgence de l'avertissement.

Si plusieurs avertissements sont présents, tous les voyants et symboles d'avertissement correspondants sont affichés, les avertissements sont affichés tour à tour.

Vous trouverez un récapitulatif des avertissements possibles sur les pages suivantes.

Récapitulatif des voyants d'avertissement

Voyants et témoins	Symboles d'avertissement à l'écran	Signification
 est allumé en rouge	EWS ! s'affiche	EWS actif (➠ 31)
 clignote en rouge	L'indicateur de température de liquide de refroidissement clignote	Température du liquide de refroidissement trop élevée (➠ 31)
 est allumé		Moteur en mode de secours (➠ 31)
 clignote en orange		Avarie grave dans la commande moteur (➠ 32)
 est allumé		
	LAMP ! est affiché	Lampes du clignotant défectueuses (➠ 32)
 est allumé en jaune	LAMPR ! est affiché	Bloc optique arrière défectueux (➠ 33)

Voyants et témoins	Symboles d'avertissement à l'écran	Signification
 est allumé en jaune	LAMPF ! est affiché	Lampes du feu de position avant défectueuses (➠ 33)
 est allumé en jaune	LAMPS ! est affiché	Le feu arrière et les feux de position sont défectueux (➠ 33)
		Lampes avant défectueuses (➠ 33)
 est allumé en jaune	VDS ! s'affiche sur l'écran vierge	Moto chutée (➠ 34)
 est allumé en jaune	VDS ! est affiché	Capteur de chute défectueux (➠ 34)
 clignote		L'autodiagnostic ABS n'est pas terminé (➠ 34)
 est allumé		ABS activé (➠ 34)
 est allumé		Défaut ABS (➠ 34)

Voyants et témoins	Symboles d'avertissement à l'écran	Signification
 clignote rapidement		Intervention ASC (➠ 35)
 clignote lentement		Autodiagnostic ASC non terminé (➠ 35)
 est allumé		ASC activé (➠ 35)
 est allumé		Défaut ASC (➠ 35)
 clignote rapidement		Intervention DTC (➠ 35)
 clignote lentement		Autodiagnostic DTC non terminé (➠ 36)
 est allumé		DTC activé (➠ 36)
 est allumé		Défaut DTC (➠ 36)

Voyants et témoins	Symboles d'avertissement à l'écran	Signification
 est allumé en jaune	DDC! est affiché	Défaut DDC (➠ 37)
 est allumé en jaune	DWALO! est affiché	Batterie DWA faible (➠ 37)
 est allumé en jaune	DWA! s'affiche	Batterie DWA déchargée (➠ 37)
 Le voyant éclair s'allume ou clignote	SPEED! est affiché	Avertissement de dépassement de vitesse (➠ 38)
 Le voyant éclair s'allume ou clignote	0L-CON! est affiché	Launch Control non prêt (➠ 38)
 est allumé en rouge	NO CAN est affiché	CAN coupure/court-circuit (➠ 38)
 est allumé en jaune	NO CODING est affiché	Codage manquant (➠ 38)
 est allumé en jaune	SERVICE! est affiché	Dépassement de l'échéance d'entretien (➠ 38)

Voyants et témoins	Symboles d'avertissement à l'écran	Signification
 est allumé		Réserve d'essence atteinte (➠ 39)

EWS actif


Le voyant d'alerte général s'allume en rouge.

EWS ! est affiché.
Cause possible :

La clé utilisée n'est pas autorisée pour le démarrage ou la communication entre la clé et l'électronique moteur est perturbée.

- Enlever toute autre clé de la moto se trouvant accrochée à la clé de contact.
- Utiliser la clé de rechange.
- Faire remplacer la clé défectueuse de préférence par un concessionnaire BMW Motorrad.

Température du liquide de refroidissement trop élevée


Le voyant d'alerte général clignote en rouge.

L'indicateur de la température de liquide de refroidissement clignote.

Poursuivre la route lorsque le moteur est trop chaud risque d'endommager celui-ci. Observer impérativement les mesures mentionnées ci-dessous.◀

Cause possible :

La température du liquide de refroidissement est trop élevée.

- Si possible, rouler dans la plage de charge partielle pour refroidir le moteur.
- Si la température du liquide de refroidissement est souvent trop élevée, faire rechercher la cause du défaut par un atelier spécialisé, de préférence par un concessionnaire BMW Motorrad.

Moteur en mode de secours


Voyant d'alerte de l'électronique moteur allumé.

Le moteur se trouve en mode dégradé. Un comportement du véhicule inhabituel peut se produire.
Adapter le style de conduite. Eviter les fortes accélérations et manœuvres de dépassement.◀

Cause possible :

Le boîtier électronique moteur a diagnostiqué un défaut. Le moteur fonctionne en mode dégradé. Dans des cas exceptionnels, le moteur cale et ne peut plus démarrer.

- Il est possible de poursuivre la route, la puissance du moteur ou la plage de régimes peuvent toutefois ne pas être disponibles de façon habituelle.
- Faire éliminer le défaut dès que possible par un atelier

spécialisé, de préférence par un concessionnaire BMW Motorrad.

Avarie grave dans la commande moteur


Le voyant général d'alerte clignote en jaune.


Voyant d'alerte de l'électronique moteur allumé.


Le moteur se trouve en mode dégradé. Le risque d'endommager le moteur n'est pas exclu.
Adapter le style de conduite : rouler lentement, éviter les accélérations et manœuvres de dépassement.
Si possible, faire récupérer la moto et éliminer le défaut par un atelier spécialisé, de préférence par un partenaire BMW Motorrad.◀

Cause possible :

Le boîtier électronique moteur a diagnostiqué une avarie grave qui peut entraîner des conséquences graves. Le moteur est en mode dégradé.

- Vous pouvez continuer à rouler, mais ce n'est pas recommandé.
- Éviter autant que possible les plages de charge et de régimes élevées.
- Faire éliminer le défaut dès que possible par un atelier spécialisé, de préférence par un concessionnaire BMW Motorrad.

Lampes du clignotant défectueuses

LAMP ! est affiché.


La défaillance d'une lampe sur la moto représente un risque pour la sécurité, car le véhicule peut facilement ne pas être vu par les autres usagers de la route.
Remplacer les ampoules défectueuses le plus rapidement possible, emporter de préférence toujours des ampoules de réserve correspondantes.◀

Cause possible :

Ampoule du clignotant défectueuse

- Remplacer les ampoules des clignotants avant et arrière (➠ 188).

Cause possible :

Le support de plaque d'immatriculation est déposé, l'électronique de la moto reconnaît les clignotants manquants.

- Poser le support de plaque (➠ 138).
- Dans le sous-menu SETUP EQUIPMENT, neutraliser le message d'erreur avec le paramètre WARN LAMP OFF.

Bloc optique arrière défectueux


Le voyant d'alerte général s'allume en jaune.

LAMPR ! est affiché.
Cause possible :

Lampe pour le feu arrière ou le feu stop défectueuse.

- Le feu arrière à diodes doit être remplacé. Adressez-vous à un atelier spécialisé, de préférence à un concessionnaire BMW Motorrad.

Lampes du feu de position avant défectueuses


Le voyant d'alerte général s'allume en jaune.

LAMPF ! est affiché.


La défaillance d'une lampe sur la moto représente un risque pour la sécurité, car le véhicule peut facilement ne pas être vu par les autres usagers de la route.
Remplacer les ampoules défectueuses le plus rapidement possible, emporter de préférence toujours des ampoules de réserve correspondantes.◀

Cause possible :

Ampoule du feu de position défectueuse

- Remplacer l'ampoule du feu de position gauche (➠ 185).
- Remplacer la lampe du feu de position droit (➠ 187).

Le feu arrière et les feux de position sont défectueux


Le voyant d'alerte général s'allume en jaune.

LAMPS ! est affiché. Aucun défaut n'est affiché en cas de défaillance du feu de croisement ou du feu de route.

Lampes avant défectueuses

Aucun défaut n'est affiché en cas de défaillance du feu de croisement ou du feu de route.


La défaillance d'une lampe sur la moto représente un risque pour la sécurité, car le véhicule peut facilement ne pas être vu par les autres usagers de la route.
Remplacer les ampoules défectueuses le plus rapidement possible, emporter de préférence toujours des ampoules de réserve correspondantes.◀

Cause possible :

Ampoule avant défectueuse.

- Remplacer la lampe du feu de croisement et du feu de route (➠ 183).

Moto chutée


Le voyant d'alerte général s'allume en jaune.

VDS ! (Vertical Down Sensor) s'affiche sur l'écran vierge.
Cause possible :

Le capteur de chute a détecté une chute et coupé le moteur.

- Redresser la moto
- Couper le contact puis le remettre, ou désactiver l'interrupteur d'arrêt d'urgence et le réenclencher.

Capteur de chute défectueux


Le voyant d'alerte général s'allume en jaune.

VDS ! (Vertical Down Sensor) s'affiche.

Cause possible :

Un défaut a été constaté au niveau du capteur de chute.

- Prendre contact avec un atelier spécialisé, de préférence avec un concessionnaire BMW Motorrad.

L'autodiagnostic ABS n'est pas terminé


Le voyant d'alerte ABS clignote.

Cause possible :

L'ABS n'est pas disponible car l'autodiagnostic n'est pas terminé. Pour le contrôle des capteurs de vitesse de rotation des roues, la moto doit rouler sur quelques mètres.

- Démarrer lentement. Ne pas oublier que l'ABS n'est pas disponible tant que l'autodiagnostic n'est pas terminé.

ABS activé


Le voyant d'alerte ABS est allumé.

Cause possible :

Le système ABS a été désactivé par le pilote.

- ABS Mise en circuit de l'allumage (➠ 55).

Défaut ABS


Le voyant d'alerte ABS est allumé.

Cause possible :

Le boîtier électronique ABS a détecté un défaut. La fonction ABS n'est pas disponible ou seulement de façon restreinte.

- Poursuite du trajet possible, en tenant compte de la fonction ABS défaillante ou limitée. Tenir compte des informations plus détaillées sur les situations susceptibles de conduire à un défaut ABS (➠ 149).

- Faire éliminer le défaut dès que possible par un atelier spécialisé, de préférence par un concessionnaire BMW Motorrad.

Intervention ASC

Le voyant d'alerte ASC clignote rapidement.

L'ASC a détecté une instabilité sur la roue arrière et réduit le couple. Le voyant clignote plus longtemps que la durée de l'intervention du système ASC. De ce fait, le pilote reçoit un signal optique sur la régulation effectuée, également après la situation de conduite critique.

Autodiagnostic ASC non terminé

Le voyant d'alerte ASC clignote lentement.

Cause possible :

Autodiagnostic ASC non terminé
La fonction ASC n'est pas disponible, car l'autodiagnostic n'a pas été achevé. (Pour permettre la vérification des capteurs de roue, la moto doit atteindre une vitesse minimale avec le moteur en marche : min. 5 km/h)

- Démarrer lentement. Ne pas oublier que l'ASC n'est pas disponible tant que l'autodiagnostic n'est pas terminé.

ASC activé

Le voyant d'alerte ASC est allumé.

Cause possible :

L'ASC a été désactivé par le pilote.

- ASC Mise en circuit de l'allumage (➠ 56).

Défaut ASC

Le voyant d'alerte ASC est allumé.

Cause possible :

Le boîtier électronique ASC a détecté un défaut.

- Il est possible de poursuivre sa route. Important : l'ASC n'est pas disponible ou l'est seulement de façon restreinte. Tenir compte des informations plus détaillées sur les situations susceptibles de conduire à un défaut ASC (➠ 151).
- Faire éliminer le défaut dès que possible par un atelier spécialisé, de préférence par un concessionnaire BMW Motorrad.

Intervention DTC

– avec contrôle dynamique de motricité (DTC)[EO]


Le voyant d'alerte DTC clignote rapidement.
L'DTC a détecté une instabilité sur la roue arrière et réduit le couple. Le voyant clignote plus longtemps que la durée de l'intervention du système DTC. De ce fait, le pilote reçoit un signal optique sur la régulation effectuée, également après la situation de conduite critique.

Autodiagnostic DTC non terminé

– avec contrôle dynamique de motricité (DTC)[EO]


Le voyant d'alerte DTC clignote lentement.

Cause possible :

 Autodiagnostic DTC non terminé
La fonction DTC n'est pas disponible, car l'autodiagnostic n'a pas été achevé. (Pour permettre la vérification des capteurs de roue, la moto doit atteindre une vitesse minimale avec le moteur en marche : min. 5 km/h)

- Démarrer lentement. N'oubliez pas que la fonction DTC n'est pas disponible tant que l'autodiagnostic n'est pas terminé.

DTC activé

– avec contrôle dynamique de motricité (DTC)[EO]


Le voyant d'alerte DTC est allumé.

Cause possible :

Le système DTC a été désactivé par le pilote.

- ASC Mise en circuit de l'allumage (➠ 56).

Défaut DTC

– avec contrôle dynamique de motricité (DTC)[EO]


Le voyant d'alerte DTC est allumé.

Cause possible :

Le boîtier électronique DTC a détecté un défaut. Important : la fonction DTC n'est pas disponible ou seulement de façon restreinte.

- Il est possible de poursuivre sa route. Tenir compte des informations plus détaillées sur les situations susceptibles de conduire à un défaut DTC (➠ 151).
- Faire éliminer le défaut dès que possible par un atelier

spécialisé, de préférence par un concessionnaire BMW Motorrad.

Défaut DDC

– avec Dynamik Damping Control[EO]


Le voyant d'alerte général s'allume en jaune.

DDC ! est affiché.

Cause possible :

Le boîtier électronique DDC a détecté un défaut.

- Faire éliminer le défaut dès que possible par un atelier spécialisé, de préférence par un concessionnaire BMW Motorrad.

» Dans cet état, l'amortissement de la moto est très dur et elle s'avère inconfortable, particulièrement sur les chaussées en mauvais état.

Cause possible :

Un défaut du capteur du DDC a été détecté.

- Faire éliminer le défaut dès que possible par un atelier spécialisé, de préférence par un concessionnaire BMW Motorrad.

» La fonctionnalité semi-active est désactivée.

Batterie DWA faible

– avec alarme antivol (DWA)[EO]


Le voyant d'alerte général s'allume en jaune.

DWALO ! est affiché.


Ce message d'erreur d'affiche brièvement uniquement à la fin du Pre-Ride-Check.◀

Cause possible :

La pile de l'alarme antivol ne possède plus sa pleine capacité. Quand la batterie de la moto est débranchée, la durée de fonctionnement du dispositif d'alarme antivol est limitée dans le temps en fonction de la capacité résiduelle de la pile.

- Prendre contact avec un atelier spécialisé, de préférence avec un concessionnaire BMW Motorrad.

Batterie DWA déchargée

– avec alarme antivol (DWA)[EO]


Le voyant d'alerte général s'allume en jaune.

DWA ! est affiché.


Ce message d'erreur d'affiche brièvement uniquement à la fin du Pre-Ride-Check.◀

Cause possible :

La pile de l'alarme antivol est vide. Elle ne possède plus une capacité suffisante. Le dispositif d'alarme antivol n'est plus opérationnel quand la batterie de la moto est débranchée.

- Prendre contact avec un atelier spécialisé, de préférence avec un concessionnaire BMW Motorrad.

Avertissement de dépassement de vitesse


Le voyant éclair s'allume ou clignote, en fonction du réglage sélectionné.

SPEED! est affiché.

Cause possible :

La vitesse maximale réglée a été dépassée.

- Réduire la vitesse.
- Activer une nouvelle vitesse maximale.

Launch Control non prêt

– Modes de conduite Pro[EO]


Le voyant éclair s'allume ou clignote.

OL-CON! est affiché.

Cause possible :

Le nombre de démarrages de compétition possibles Launch Control a été dépassée.

- Laisser refroidir l'embrayage.
- Démarrage de course avec Launch Control (➠ 133).

CAN coupure/court-circuit


Le voyant d'alerte général s'allume en rouge.

NO CAN (Controller Area Network) s'affiche.

Cause possible :

Un défaut a été constaté sur le CAN (Controller Area Network).

- Prendre contact avec un atelier spécialisé, de préférence avec un concessionnaire BMW Motorrad.

Codage manquant


Le voyant d'alerte général s'allume en jaune.

NO CODING est affiché.

Cause possible :

Une erreur de codage a été constatée.

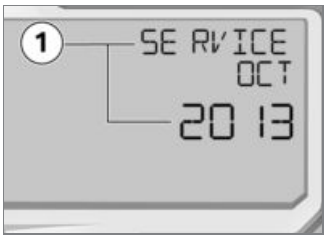
- L'affichage s'éteint après 10 secondes.
- Prendre contact avec un atelier spécialisé, de préférence avec un concessionnaire BMW Motorrad.

Dépassement de l'échéance d'entretien


Le voyant d'alerte général s'allume en jaune.

SERVICE! est affiché

Affichage de service



Si l'entretien est échu pendant le mois en cours, la date exacte **1** s'affiche.



Si le service est échu dans moins de 1000 km (700 miles), la distance restante **1** s'affiche et diminue par paliers de 100 km (100 miles). À la fin du Pre-Ride-Check, l'indication s'affiche pendant un bref moment.

Si l'échéance de service a été dépassée, le voyant d'alerte général s'allume (en jaune) en plus de l'affichage de la date et du kilométrage. L'indication "Service" s'affiche durablement.

Si l'affichage de service apparaît déjà plus d'un mois avant la date de service, la date enregistrée dans le combiné d'instruments doit être réglée. Cette situation peut apparaître lorsque la batterie a été déconnectée pendant une période plus ou moins longue.
Pour régler la date, adressez-vous à un atelier spécialisé, de préférence à un concessionnaire BMW Motorrad.◀

Réserve d'essence atteinte

Le voyant relatif à la réserve d'essence est allumé.

Le manque de carburant peut provoquer le fonctionnement instable du moteur et son arrêt (risque d'accident) et de plus, le pot catalytique peut être endommagé.
Ne pas rouler jusqu'à ce que le réservoir d'essence soit vide.◀

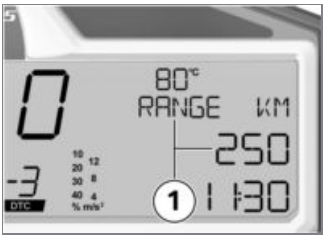
Cause possible :

Le réservoir d'essence contient encore au maximum la réserve d'essence.

Quantité de réserve d'essence
Env. 4 l

- Remplissage du réservoir (➠ 95).

Autonomie



L'autonomie **1** RANGE indique la distance qui peut encore être parcourue avec la quantité restante de carburant. Le calcul s'effectue à partir de la consommation moyenne et de la quantité de carburant.

RANGE

– Si la moto est placée sur la béquille latérale, il n'est pas possible de déterminer correctement la quantité de carburant en raison de la position inclinée. Pour cette raison, le calcul de l'autonomie n'est réalisé que si la béquille latérale est rentrée.
– L'autonomie s'affiche automatiquement sur l'écran multifonction lorsque la réserve de carburant est atteinte.
– Une fois le plein fait, l'autonomie est recalculée à la condition que la quantité de carburant soit supérieure à la réserve.

L'autonomie déterminée est une valeur approximative. BMW Motorrad recommande par conséquent de ne pas chercher à atteindre l'autonomie restante indiquée jusqu'au dernier kilomètre.◀

Utilisation

Serrure de contact/antivol de direction 42
Allumage 42
Antidémarrage électronique..... 43
Coupe-circuit 44
Éclairage..... 44
Signal de détresse 45
Clignotants 45
Visuel multifonctions..... 47
Alarme antivol..... 52
Montre..... 54
Système antiblocage 55
Contrôle automatique de stabilité 56
Contrôle dynamique de motricité 56
Mode de conduite 57
Régulateur de vitesse..... 61
Avertissement de dépassement de vitesse 64
Poignées chauffantes..... 65
Selle pilote et passager 66
Support pour casque 68
Boucles d'arrimage pour bagages..... 69

Serrure de contact/ antivol de direction

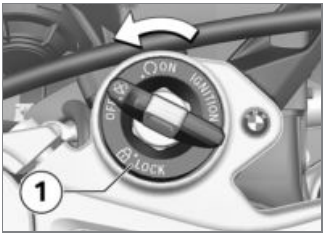
Clé de la moto

Vous recevez 2 clés de contact. En cas de perte de clé, veuillez suivre les indications concernant l'antidémarrage électronique EWS (➠ 43).

La serrure de contact/antivol de direction, le bouchon de réservoir et la serrure de la selle sont actionnés avec la même clé.

Blocage de l'antivol de direction

- Braquer le guidon vers la gauche.



- Tourner la clé de contact en position **1** tout en bougeant légèrement le guidon.

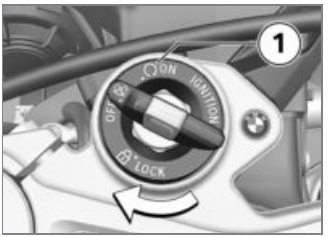
» Contact d'allumage, éclairage et tous circuits fonctionnels désactivés.

» Antivol de direction bloqué.

» La clé du véhicule peut être retirée.

Allumage

Mise en circuit de l'allumage



- Tourner la clé du véhicule en position **1**.

» Le feu de position et tous les circuits fonctionnels sont alimentés.

» Le moteur peut être démarré.

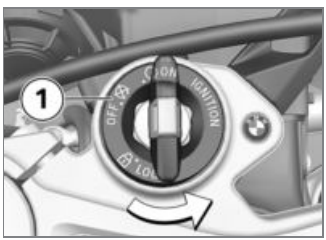
» Le Pre-Ride-Check est effectué. (➠ 88)

» L'autodiagnostic ABS est en cours. (➠ 89)

» L'autodiagnostic ASC est en cours. (➠ 90)

– avec contrôle dynamique de motricité (DTC)EO
» L'autodiagnostic DTC est en cours. (➠ 90)◁

Coupure du contact d'allumage



- Tourner la clé du véhicule en position **1**.

» Éclairage éteint.
» Antivol de direction non bloqué.
» La clé du véhicule peut être retirée.

Antidémarrage électronique

L'électronique de la moto détermine les données enregistrées dans la clé par le biais d'une antenne circulaire à l'intérieur de la serrure de contact. Ce n'est qu'à partir du moment où la clé du véhicule a été reconnue comme étant "valide" que le système de gestion du moteur autorise le démarrage du moteur.

▷ Si une autre clé est accrochée à la clé de contact utilisée pour le démarrage, l'électronique peut être "irritée" et ne pas autoriser le démarrage du moteur. L'avertissement `EWS !` apparaît sur l'écran multifonction. Toujours garder la clé de réserve séparément de la clé de contact.◀

Si vous perdez une clé du véhicule, vous pouvez la faire bloquer par votre concessionnaire BMW Motorrad. Pour cela, vous devez apporter toutes les autres clés du véhicule.
Une clé de véhicule bloquée ne permet plus de mettre en marche le moteur, une clé de véhicule bloquée peut toutefois être réactivée.
Des clés de rechange ou des clés supplémentaires ne peuvent être obtenues qu'auprès d'un concessionnaire BMW Motorrad. Celui-ci est tenu de contrôler votre légitimité, car les clés du véhicule font partie du système de sécurité.

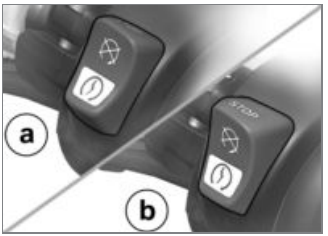
Coupe-circuit



1 Coupe-circuit

L'actionnement de l'interrupteur d'arrêt d'urgence pendant la conduite peut provoquer le blocage de la roue arrière et, par conséquent, la chute.
Ne pas actionner l'interrupteur d'arrêt d'urgence en roulant.◀

Le moteur peut être arrêté rapidement et de façon simple à l'aide du coupe-circuit.



a Moteur coupé
b Position route

Éclairage

Feu de position

Le feu de position s'allume automatiquement à la mise du contact d'allumage.

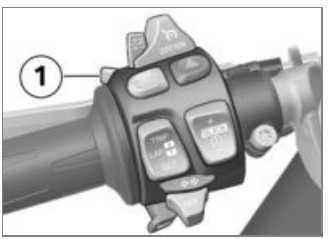
Le feu de position sollicite la batterie. Ne mettez le contact que pendant une durée limitée.◀

Feu de croisement

Le feu de croisement s'allume automatiquement après le démarrage du moteur.

Feu de route et appel de phare

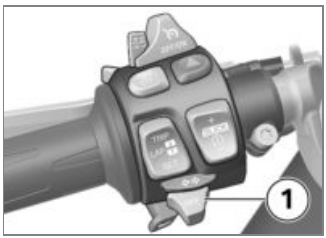
- Mettre le moteur en marche.



- Pour allumer le feu de route, pousser le commutateur **1** vers l'avant.
- Pour actionner l'appel de phare, tirer le commutateur **1** vers l'arrière.

Feu de stationnement

• Couper le contact.



• Immédiatement après avoir coupé l'allumage, presser le bouton **1** vers la gauche et le maintenir actionné, jusqu'à l'activation du feu de stationnement.

▷ Le feu de stationnement peut être allumé dans les 10 secondes suivant la coupure du contact.◀

• Pour désactiver le feu de stationnement, mettre le contact puis le couper à nouveau.

Signal de détresse

Allumage des feux de détresse

• Mettre le contact.

▷ Les feux de détresse sollicitent la batterie. N'allumer les feux de détresse que pendant un temps limité.◀



• Pour activer le signal de détresse, actionner la touche **1**.

» Il est possible de couper le contact.

• Pour éteindre les feux de détresse, mettre le contact et actionner de nouveau la touche **1**.

Clignotants

Commande des clignotants

• Mettre le contact.

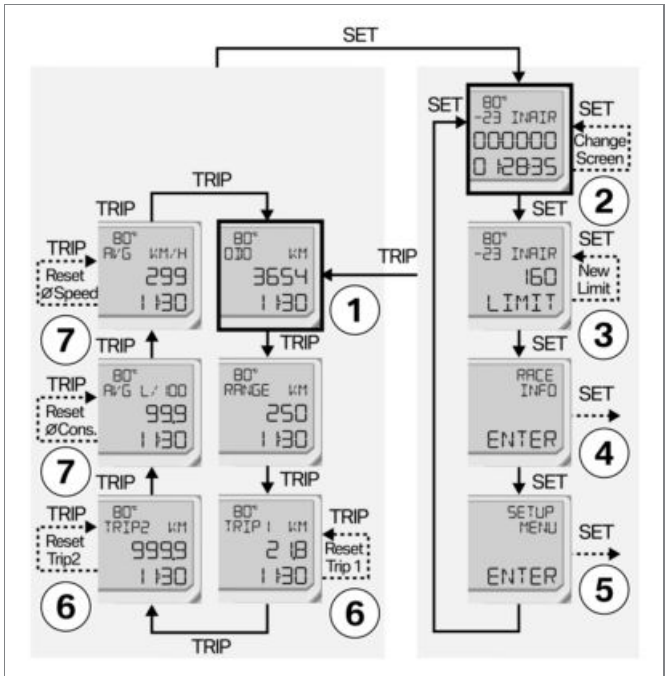


• Pour activer les clignotants de gauche, presser la touche **1** vers la gauche.

• Pour activer les clignotants de droite, presser la touche **1** vers la droite.

- Pour désactiver les clignotants, ramener la touche **1** en position centrale.

▷ Les clignotants s'éteignent automatiquement une fois le temps et le trajet défini atteint. Le temps de roulage et le trajet définis peuvent être réglés par un concessionnaire BMW Motorrad.◀



Visuel multifonctions

Aperçu

— Ligne continue : appuyer brièvement sur la touche.

- - Ligne discontinue : maintenir la touche enfoncée.

1 Totalisateur kilométrique
Affichage standard
Sélectionner les affichages sur l'écran mutlifonction (➠ 49).

2 LAPTIMER (➠ 103)

3 LIMIT (➠ 64)
Réglage d'usine de WARN SPEED (➠ 123)

4 RACE INFO (➠ 107)

5 MENU SETUP (➠ 115)

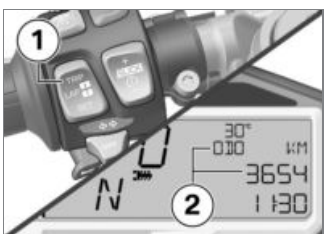
6 TRIP 1 / TRIP 2
Remettre le compteur kilométrique journalier à zéro (➠ 50).

7 Consommation moyenne et vitesse moyenne
Remise à zéro des valeurs moyennes (➠ 50).

Sélectionner les affichages sur l'écran mutlifonction

- Mettre le contact.

» Toutes les informations requises pour la conduite sur la voie publique sont fournies sur l'écran mutlifonction par l'ordinateur de bord.

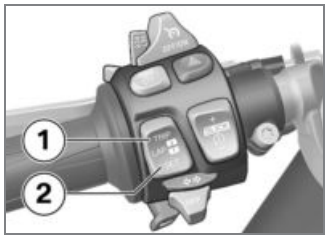


- Appuyer brièvement sur TRIP **1** autant de fois que nécessaire pour que la valeur souhaitée s'affiche dans la zone **2**.

Les valeurs suivantes de l'ordinateur de bord peuvent s'afficher :

– Kilométrage total ODO (affichage standard)
– Autonomie RANGE
– Kilométrage journalier 1 TRIP 1
– Kilométrage journalier 2 TRIP 2
– Consommation moyenne AVG en volume pour chaque trajet ou vice versa
– Vitesse moyenne AVG à l'heure sur le trajet

Sélectionner d'autres affichages



- Appuyer brièvement sur SET **2** pour obtenir d'autres affichages.
- Appuyer brièvement sur TRIP **1** pour revenir au totalisateur kilométrique total ODO (affichage standard).
- Appuyer brièvement sur SET **2** autant de fois que nécessaire pour que l'affichage voulu soit sélectionné.

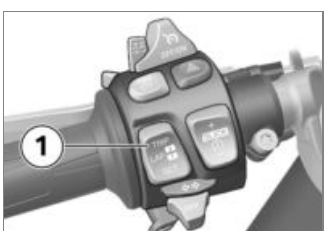
Les affichages suivants sont disponibles :

– **LAPTIMER** : les temps au tour et d'autres données peuvent être enregistrés et rappelés dans le menu RACE INFO.
– **RACE INFO** : permet d'appeler les informations enregistrées provenant du LAP-TIMER. RACE INFO n'est accessible que moto arrêtée.
– **SETUP MENU** : permet d'adapter le comportement du combiné d'instruments aux préférences du pilote. SETUP MENU n'est accessible que moto arrêtée.

• Si le LAPTIMER s'affiche, appuyer longtemps sur SET **2** afin d'appeler les différents affichages existant pour le LAPTIMER.
• Si LIMIT s'affiche, appuyer longtemps sur SET **2** afin que la vitesse actuelle de roulage soit paramétrée comme nouvelle limite.
• Si RACE INFO ENTER ou SETUP MENU ENTER s'affichent, appuyer longtemps sur SET **2** pour appeler le menu concerné.

Remettre le compteur kilométrique journalier à zéro

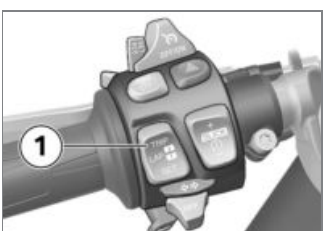
• Mettre le contact.



• Appuyer plusieurs fois brièvement sur TRIP **1** jusqu'à ce que le compteur kilométrage journalier souhaité s'affiche.
» TRIP 1 ou TRIP 2 s'affichent.
• Maintenir TRIP **1** enfoncé jusqu'à ce que le compteur journalier soit remis à zéro.
» Distance journalière = 0 . 0

Remise à zéro des valeurs moyennes

• Mettre le contact.



• Appuyer brièvement sur TRIP **1** aussi souvent que nécessaire pour que la

moyenne à remettre à zéro s'affiche.

» AVG est affiché.

• Maintenir TRIP **1** enfoncé jusqu'à ce que la valeur choisie soit remise à zéro.

» Moyenne = 0 **.** 0

Alarme antivol

– avec alarme antivol (DWA)[EO]

Activation

- Mise en circuit de l'allumage (➠ 42).
- DWA Réglage (➠ 53).
- Couper le contact.

» Si l'alarme antivol DWA est activée, une activation automatique de l'alarme antivol DWA sera déclenchée après la coupure du contact.

» L'activation a besoin d'env. 30 secondes.

» Les clignotants s'allument deux fois.

» Le signal de confirmation retentit deux fois (s'il est programmé).

» Le DWA est activé.

Alarme

L'alarme peut être déclenchée par :

– Détecteur de mouvement
– Mise du contact avec une clé non autorisée
– Coupure de l'alarme antivol par la batterie du véhicule (la pile de l'alarme antivol assure l'alimentation électrique, seulement pour l'émission d'une alarme sonore, sans allumage des clignotants).

Lorsque la pile de l'alarme antivol est déchargée, toutes les fonctions sont maintenues, seul le déclenchement de l'alarme en cas de coupure de la batterie de la moto n'est plus possible.

La durée de l'alarme est d'env. 26 secondes. Un signal d'alarme retentit et les clignotants clignotent pendant l'alarme. Le type du signal sonore d'alarme peut être configuré par un concessionnaire BMW Motorrad.

Si une alarme a été déclenchée en l'absence du pilote, elle est signalée à la mise du contact par une tonalité d'alarme unique. Ensuite, le témoin de contrôle de l'alarme antivol signale la raison de l'alarme pendant une minute. Le nombre de signaux clignotants a la signification suivante :

– Clignotement 1x : détecteur de mouvement 1
– Clignotement 2x : détecteur de mouvement 2
– Clignotement 3x : mise du contact avec une clé non autorisée
– Clignotement 4x : coupure de l'alarme antivol par la batterie de bord
– Clignotement 5x : détecteur de mouvement 3

Désactivation

- Coupe-circuit en position marche.
- Mettre le contact.

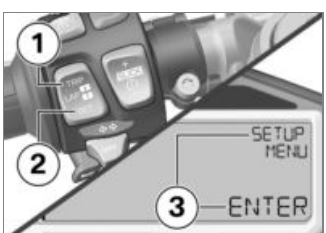
» Les clignotants s'allument une fois.

» Le signal de confirmation retentit une fois (s'il est programmé).

» Le DWA est coupé.

DWA Réglage

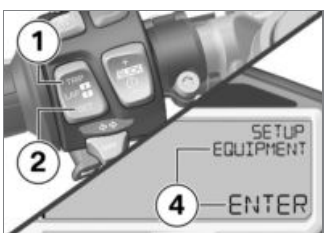
- Mise en circuit de l'allumage (➠ 42).



- Appuyer plusieurs fois brièvement sur SET **2** jusqu'à ce que SETUP MENU ENTER **3** s'affiche.

▷ Si vous êtes allé trop loin, SET **2** appuyez brièvement plusieurs fois jusqu'à revenir au début du menu, puis à l'affichage souhaité.◀

- Appuyer longtemps sur SET **2** pour ouvrir le menu.

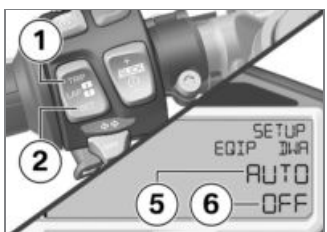


- Appuyer plusieurs fois brièvement sur SET **2** jusqu'à ce que SETUP EQUIPMENT ENTER **4** s'affiche.

▷ Si vous êtes allé trop loin, TRIP **1**, appuyez brièvement pour faire défiler vers l'arrière.◀

- Appuyer longtemps sur SET **2** pour ouvrir le menu.

» Le paramètre DWA AUTO **5** et sa valeur actuelle **6** s'affichent.



- Appuyer longtemps sur SET **2** pour modifier la valeur actuelle **6**.

» La valeur **6** clignote.

- Appuyer brièvement sur TRIP **1** ou SET **2** pour modifier la valeur.

Les réglages suivants sont possibles :

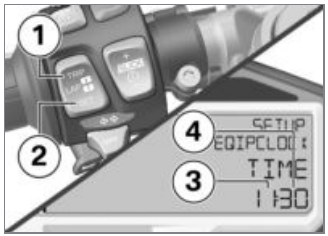
– DWA AUTO ON : l'alarme antivol DWA est activée ou sera activée automatiquement après la coupure du contact.
– DWA AUTO OFF : l'alarme antivol DWA est désactivée.

• Pour sauvegarder la valeur modifiée, appuyer longtemps sur SET **2**.
» La valeur **6** ne clignote plus.
» Le réglage est terminé.
• Pour mettre fin à l'opération de réglage, appuyer longtemps sur TRIP **1**.
» Réglage interrompu.
» ODO est affiché

Montre

Réglage de la montre

• Mettre le contact.



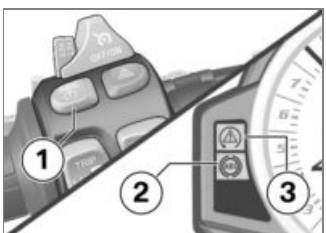
• Appuyer plusieurs fois brièvement sur SET **2** jusqu'à ce que SETUP MENU ENTER s'affiche.
• Appuyer longtemps sur SET **2**.
» Le SETUP MENU s'ouvre.
• Appuyer plusieurs fois brièvement sur SET **2** jusqu'à ce que SETUP EQUIPMENT ENTER s'affiche.
• Appuyer longtemps sur SET **2**.
» Le menu SETUP EQUIPMENT s'ouvre.
• Appuyer plusieurs fois brièvement sur SET **2** jusqu'à ce que SETUP EQIP:CLOCK TIME s'affiche.
• Appuyer longtemps sur SET **2**.
» Les minutes **4** clignotent.
• Pour augmenter les minutes, appuyer brièvement sur TRIP **1**.
• Pour diminuer les minutes, appuyer brièvement sur SET **2**.
• Une fois que les minutes ont été ajustées, appuyer longtemps sur SET **2**.
» Les heures **3** clignotent.
• Pour augmenter les heures, appuyer brièvement sur TRIP **1**.
• Pour diminuer les heures, appuyer brièvement sur SET **2**.
• Une fois que les heures ont été ajustées, appuyer longtemps sur SET **2**.
» Les heures ne clignotent plus.
» Le réglage est terminé.

Système antiblocage

ABS Désactivation

• Mettre le contact.

Le BMW Motorrad Race ABS peut également être désactivé en roulant.◀



• Maintenir la touche **1** enfoncée jusqu'à ce que l'affichage du voyant d'alerte ASC / DTC **3** change d'abord, puis l'affichage du voyant d'alerte ABS **2**.

» Le Réglage de l'ASC / DTC reste inchangé.

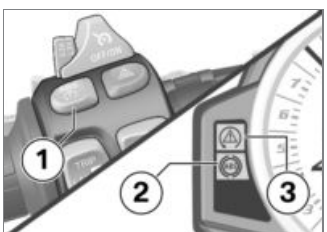
Le voyant d'alerte ABS est allumé.

• Relâcher la touche **1** en l'espace de deux secondes.

Le voyant d'alerte ABS reste allumé.

» ABS désactivé.

ABS Mise en circuit de l'allumage



• Maintenir la touche **1** enfoncée jusqu'à ce que l'affichage du voyant d'alerte ASC / DTC **3** change d'abord, puis l'affichage du voyant d'alerte ABS **2**.

» Le Réglage de l'ASC / DTC reste inchangé.

Le voyant ABS s'éteint ; il se met à clignoter si l'autodiagnostic n'est pas terminé.

• Si le connecteur de codage du mode de conduite `SLICK` / `USER` n'est pas inséré, on pourra aussi couper, puis remettre le contact.

Si le voyant d'alerte de l'ABS s'allume après la coupure et la remise du contact, suivies d'un roulage à une vitesse supérieure à la vitesse minimale, l'ABS a un défaut.

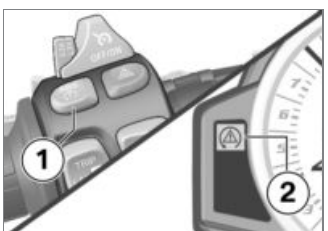
min. 10 km/h

Contrôle automatique de stabilité

ASC Désactivation

• Mettre le contact.

Le contrôle automatique de stabilité (ASC) peut aussi être désactivé pendant le roulage.◀



• Maintenir la touche **1** jusqu'à ce que l'affichage du voyant d'alerte ASC **3** change.

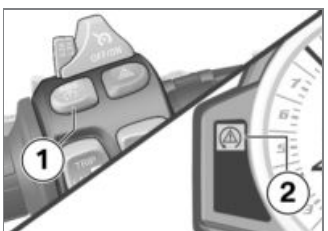
Le voyant d'alerte ASC s'allume.

• Relâcher la touche **1** en l'espace de deux secondes.

Le voyant d'alerte ASC reste allumé.

» ASC désactivé.

ASC Mise en circuit de l'allumage



• Maintenir la touche **1** jusqu'à ce que l'affichage du voyant d'alerte ASC **2** change.

Le voyant ASC s'éteint ; il se met à clignoter si l'autodiagnostic n'est pas terminé.

• Relâcher la touche **1** en l'espace de deux secondes.

Le voyant ASC reste éteint ou continue de clignoter.

» ASC activé.

• On pourra aussi couper puis remettre le contact.

Si le voyant d'alerte ASC s'allume après la coupure et remise du contact puis après avoir roulé à la vitesse minimale suivante, il existe un défaut sur l'ASC.

min. 10 km/h

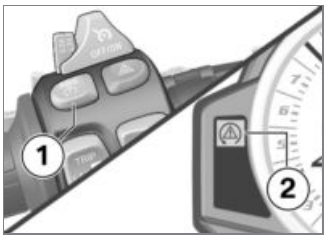
Contrôle dynamique de motricité

– avec contrôle dynamique de motricité (DTC)[EO]

DTC Désactivation

• Mettre le contact.

Le contrôle dynamique de motricité (DTC) peut aussi être désactivé pendant le roulage.◀



- Maintenir la touche **1** jusqu'à ce que l'affichage du voyant d'alerte DTC **2** change.

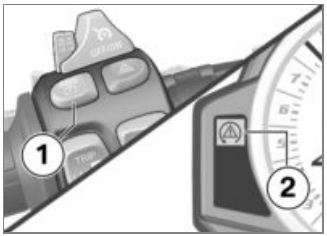
Le voyant d'alerte DTC s'allume.

- Relâcher la touche **1** en l'espace de deux secondes.

Le voyant d'alerte DTC reste allumé.

» DTC désactivé.

DTC Mise en circuit de l'allumage



- Maintenir la touche **1** jusqu'à ce que l'affichage du voyant d'alerte DTC **2** change.

Le voyant DTC s'éteint ; il se met à clignoter si l'autodiagnostic n'est pas terminé.

- Relâcher la touche **1** en l'espace de deux secondes.

Le voyant DTC reste éteint ou continue de clignoter.

» DTC activé.

- Si le connecteur de codage n'est pas inséré, il est aussi possible en alternative de couper puis de remettre le contact.

Si le voyant d'alerte DTC s'allume après la coupure et remise du contact puis après avoir roulé à la vitesse minimale suivante, il existe un défaut sur le DTC.

min. 10 km/h

Mode de conduite

Utilisation des modes de conduite

Pour votre moto 5, BMW Motorrad a élaboré deux scénarios d'utilisation parmi lesquels vous pouvez sélectionner celui qui convient à votre situation :

– Conduite sur chaussée mouillée.
– Conduite sportive sur chaussée sèche.

– Roulages sur circuits de compétition avec des pneus de série.

– avec contrôle dynamique de motricité (DTC)[EO]
– Roulages sur circuits de compétition avec des pneus de compétition.
– Roulages sur circuits avec des pneus de compétition en tenant compte de réglages faits par le pilote.

Chacun de ces 5 scénarios permet de disposer de la combinaison optimale entre couple moteur, admission des gaz, régulation ABS et régulation ASC ou DTC.

– avec Dynamik Damping Control[EO]

Le réglage de la suspension s'adapte également au scénario choisi.

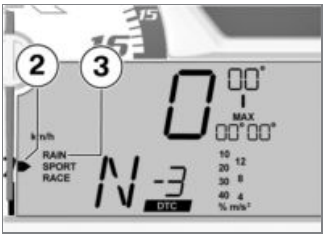
Régler le mode de conduite

• Mise en circuit de l'allumage (➠ 42).

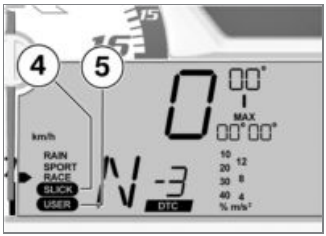


• Actionner le bouton **1**.

Vous trouverez de plus amples informations sur les modes de conduite sélectionnables au chapitre "La technologie en détail".◀



La flèche de sélection **2** et les modes de conduite **3** s'affichent. Le dernier mode actif clignote.



– Modes de conduite Pro[EO]
Lorsque le connecteur de codage est monté, les modes SLICK **4** et USER **5** sont également proposés.◁



⚠ Le mode SLICK est conçu pour des pneus de course (pneus slick) et suppose de très bonnes valeurs d'adhérence, telles que les offrent généralement les circuits de compétition. Activer le mode SLICK seulement sur circuit et avec des pneus de compétition.◀

- Appuyer plusieurs fois sur la touche **1** jusqu'à ce que la flèche de sélection **2** indique le mode choisi.

» À l'arrêt du véhicule, le mode de conduite sélectionné reste activé pendant environ 2 secondes.
– La flèche de sélection **2** et les modes non actifs deviennent invisibles.
» L'activation du nouveau mode de conduite en cours de route s'effectue sous les conditions suivantes :
– La poignée des gaz se trouve en position de ralenti.
– Les leviers de frein ne sont pas actionnés.

Il est possible de sélectionner parmi les modes de conduite suivants :
– RAIN : pour conduite sur chaussée mouillée.
– SPORT : pour conduite sportive sur chaussée sèche.
– RACE : pour conduite sur circuits de compétition avec des pneus de série.

» Il est encore possible en plus de choisir les modes de conduite suivants :
– Modes de conduite Pro EO
– SLICK : pour conduite sur circuit de compétition avec des pneus de compétition (uniquement si le connecteur de codage est monté).◁
– Modes de conduite Pro EO
– USER : parmi toutes les fonctions disponibles (ENGINE, ABS, DTC et DDC), le conducteur peut choisir les réglages qui lui conviennent ou ceux qui sont adaptés au contexte. Le pilote doit disposer des connaissances techniques nécessaires (seulement si le connecteur de codage est monté, voir le chapitre « La technologie dans le détail »).◁

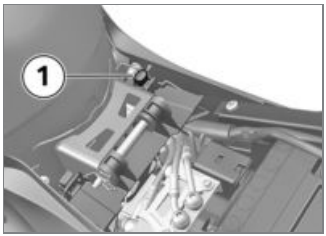
» Le mode de conduite réglé avec les adaptations correspondantes de la caractéristique moteur ABS, DTC et DDC est conservé même après la coupure du contact.
• Si le mode SLICK est sélectionné : tenir compte du fait que la fonction ABS est limitée sur la roue arrière (voir le chapitre « La technologie en détail »).
» Les valeurs sélectionnées dans le SETUP USER-MODE ne sont pas visibles en permanence, mais seulement pendant un temps limité, après les événements suivants :
– Après chaque Pre-Ride-Check, le mode **USER** étant actif.
– Après le passage au mode **USER**.
– Lorsque la touche **1** (MODE) est actionnée dans le mode **USER**, sans changement de mode.

Insertion de la fiche de codage

– Modes de conduite Pro EO

⚠ Règle pour les véhicules à réduction de la puissance : la mise en place du connecteur de codage permet de proposer tous les modes de conduite avec une puissance moteur augmentée, ce qui entraîne l'expiration de l'homologation routière.
Il faut tenir compte du fait que la moto a un comportement nettement plus sportif, avec des performances très améliorées.
Se familiariser avec le comportement de conduite plus sportif.
Ne pas utiliser la fiche de codage sur la voie publique.◀

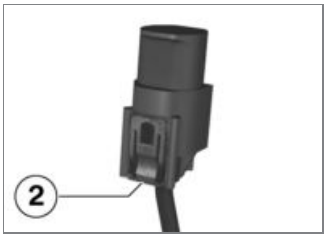
• Coupure du contact d'allumage (➠ 43).
• Dépose de la selle du pilote (➠ 68).



⚠ De la saleté et de l'eau risquent de pénétrer dans le connecteur ouvert et provoquer des anomalies de fonctionnement.

Remettre en place le capuchon de protection après le retrait du connecteur de codage.◀

- Enlever le capuchon de protection **1** de la connexion.



- Pour ce faire, enfoncer le verrouillage **2** et enlever le capuchon **1**.
- Insérer la fiche de codage.
- Mettre le contact.

» Après le branchement du connecteur de codage, le mode RAIN est automatiquement activé pour des raisons de sécurité.

- Régler le mode de conduite (➠ 58).

» Le mode de conduite sélectionné est conservé même après la coupure du contact.

- Repose de la selle pilote (➠ 68).
- Déposer le support de plaque (➠ 137).

Régulateur de vitesse

– avec régulateur de vitesse[EO]

Activer le régulateur de vitesse



- Pousser le contacteur **1** vers la droite.

» La commande de la touche **2** est déverrouillée.

Mémorisation de la vitesse



- Pousser la touche **1** brièvement vers l'avant.

Plage de réglage de la régulation de vitesse
30...210 km/h

Le témoin du régulateur de vitesse est allumé.

» La vitesse momentanée est maintenue et mémorisée.

Accélération



- Pousser la touche **1** brièvement vers l'avant.

Augmenter la vitesse
La vitesse augmente à chaque actionnement.
1 km/h

- Maintenir la touche **1** actionnée vers l'avant.

» La vitesse augmente en continu.

» Lorsque l'on cesse d'actionner la touche **1**, la vitesse atteinte est maintenue et mémorisée.

Décélération



- Pousser la touche **1** brièvement vers l'arrière.

Réduire la vitesse
La vitesse diminue à chaque actionnement de la touche.
1 km/h

- Maintenir la touche **1** actionnée vers l'arrière.

» La vitesse diminue en continu.

» Lorsque l'on cesse d'actionner la touche **1**, la vitesse atteinte est maintenue et mémorisée.

Désactiver le régulateur de vitesse

- Actionner les freins, l'embrayage ou la poignée des gaz (ramener la poignée au-delà de la position de base) pour désactiver le régulateur de vitesse.

En cas de changement de rapport avec l'assistant Pro, la régulation de la vitesse est désactivée automatiquement pour des raisons de sécurité.◀

Lors des interventions de l'ASC et du DTC, le régulateur de vitesse est automatiquement désactivé pour des raisons de sécurité.◀

» Le témoin du régulateur de vitesse s'éteint.

Rappel de la vitesse précédente



- Appuyer brièvement sur la touche **1** vers l'arrière pour rappeler la vitesse mémoriser.

Le fait d'accélérer ne désactive pas la régulation de vitesse. Lorsque la poignée des gaz est relâchée, la vitesse diminue uniquement jusqu'à la valeur mémorisée, même si une réduction supplémentaire de la vitesse est souhaitée.◀

Le témoin du régulateur de vitesse est allumé.

Désactiver le régulateur de vitesse



- Pousser le contacteur **1** vers la gauche.

» Le système est désactivé.

» La touche **2** est bloquée.

Avertissement de dépassement de vitesse

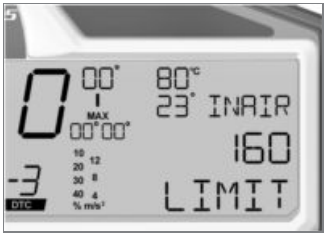
Régler l'avertissement de dépassement de vitesse

- Le cas échéant, activer l'alerte de visse dans le sous-menu SETUP EQUIPMENT. Voir le chapitre "Sur circuit" :

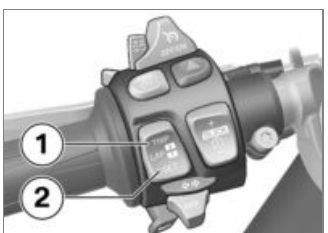
» Avertissement de dépassement de vitesse (➠ 123)



- Appuyer plusieurs fois brièvement sur SET **2** jusqu'à ce que LIMIT s'affiche à l'écran.



La vitesse actuellement réglée ou OFF est affiché(e).

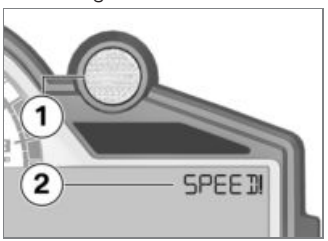


- Pour choisir la vitesse actuelle comme nouvelle limite, appuyer longtemps sur SET **2**.

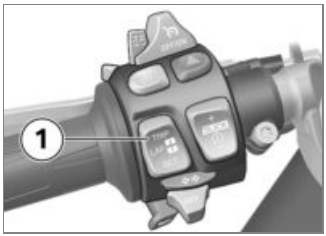
» La vitesse actuelle s'affiche

- Pour augmenter la vitesse réglée : appuyer brièvement sur la touche : TRIP **1**.

» A chaque action, la vitesse limite augmente de 10 km/h.



En cas de dépassement de la vitesse réglée, le voyant éclair **1** s'allume ou clignote selon la fréquence réglée, et l'alerte **2** s'affiche.



• Pour désactiver l'alerte de vitesse : maintenir TRIP **1** actionné jusqu'à ce que OFF s'affiche.

Poignées chauffantes

– avec poignées chauffantes EO

Se servir des poignées chauffantes

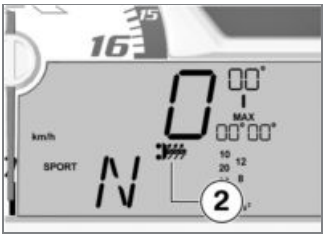
• Mettre le moteur en marche.

Les poignées chauffantes ne sont actives que si le moteur tourne.◀

La consommation de courant accrue par les poignées chauffantes peut provoquer la décharge de la batterie en conduite à bas régimes. Si la batterie est insuffisamment chargée, les poignées chauffantes sont coupées afin de maintenir la capacité de démarrage.◀



• Actionner la touche **1** jusqu'à ce que le niveau de chauffage souhaité apparaisse sur l'écran multifonction.



Le chauffage des poignées du guidon est à deux niveaux. Le deuxième niveau **2** sert pour le réchauffement rapide des poignées ; il est recommandé de revenir ensuite au premier niveau.

Deuxième niveau : puissance de chauffage 100 %

Premier niveau : puissance de chauffage 50 %

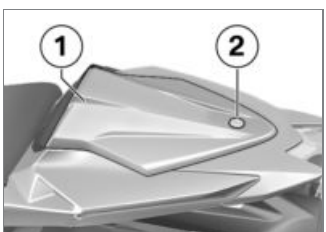
» Si plus aucune modification n'est effectuée, le niveau de chauffage sélectionné est pris en compte.

Selle pilote et passager

Déposer le carénage arrière

– avec le cache de selle passager[EO]

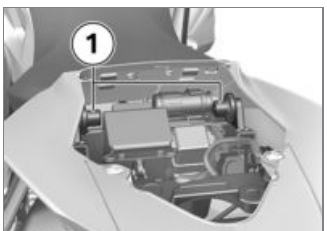
- Placer la moto sur un sol plan et stable.



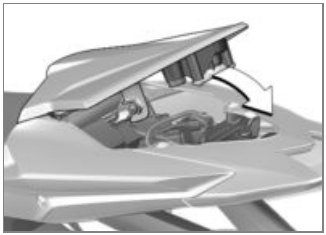
- Avec la clé du véhicule **2**, déverrouiller la serrure installée dans le cache du siège passager **1**.
- Soulever l'arrière du cache de la selle du passager, puis le retirer vers l'arrière et par le haut.

Poser le carénage arrière

– avec le cache de selle passager[EO]



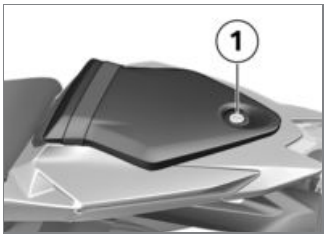
- Mettre en place le carénage arrière dans les supports **1** à gauche et à droite.



- Rabattre le carénage arrière vers le bas, tout en le poussant légèrement vers l'avant.
- Verrouiller la serrure avec la clé du véhicule.

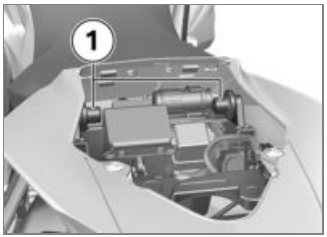
Dépose de la selle passager

- Placer la moto sur un sol plan et stable.

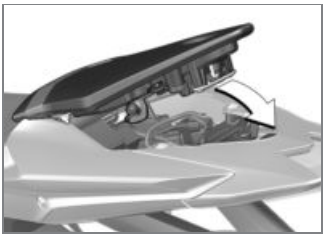


- Déverrouiller la serrure de la selle **1** avec la clé de la moto.
- Soulever la selle du passager à l'arrière, puis la retirer vers l'arrière et par le haut.
- Retirer la clé de la moto et déposer la selle du passager côté housse sur une surface propre.

Pose de la selle passager

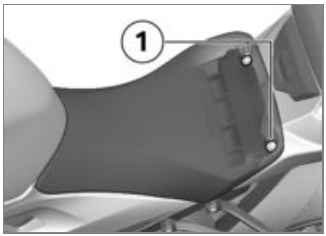


- Mettre en place la selle passager dans les supports **1** à gauche et à droite.



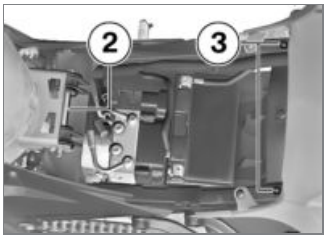
- Rabattre la selle du passager vers le bas, tout en la pressant légèrement vers l'avant.
- Verrouiller la serrure de la selle avec la clé de la moto.

Dépose de la selle du pilote

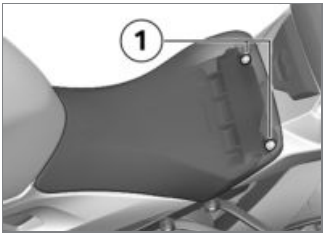


- Presser la housse de la selle du pilote légèrement vers l'avant au-dessus des vis **1** et la maintenir dans cette position.
- Déposer les vis.
- Pousser la selle du pilote en avant, la soulever à l'arrière et la retirer. Faire alors attention à ne pas endommager le carénage avec les vis.
- Poser la selle du pilote côté revêtement sur une surface propre.

Repose de la selle pilote



- Monter la selle du pilote sur le support **2** et la positionner ensuite au-dessus des trous des vis **3**. Faire alors attention à ne pas endommager le carénage avec les vis.

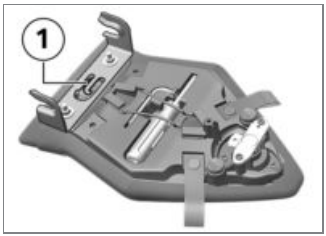


- Presser la housse de la selle du pilote légèrement vers l'avant au-dessus des trous des vis et la maintenir dans cette position.
- Monter les vis **1**.

Support pour casque

Fixation du casque à la moto

- Dépose de la selle passager (➠ 66).
- Retourner la selle du passager.



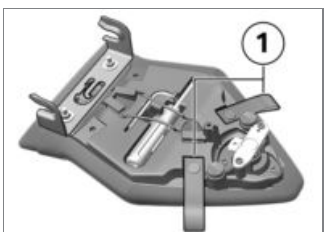
⚠ La boucle du casque peut rayer le carénage.
Faire attention à la position de la fermeture du casque en l'accrochant.◀

- Fixer le casque sur le support de casque **1** à l'aide d'un câble acier.
- Pose de la selle passager (➠ 67).
- Déposer le casque sur la selle du pilote.

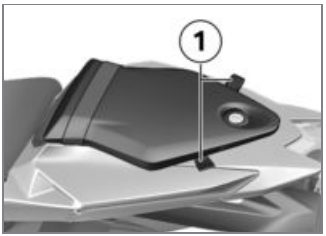
Boucles d'arrimage pour bagages

Fixation des bagages sur la moto

- Dépose de la selle passager (➠ 66).
- Retourner la selle du passager.



- Sortir les boucles **1** des supports et les poser vers l'extérieur.
- Pose de la selle passager (➠ 67).



- Utiliser les boucles **1** p. ex. avec les repose-pieds du passager pour arrimer les bagages sur la selle du passager. Faire alors attention à ne pas endommager le carénage arrière.

Réglage

Rétroviseurs 72
Projecteur 72
Frein 72
Direction 73
Précontrainte du ressort 73
Amortissement 78
DDC 81

Rétroviseurs

Régler les rétroviseurs



- Amener le rétroviseur dans la position voulue en le tournant.

Projecteur

Réglage du projecteur circulation à droite/ gauche

Cette moto est équipée d'un feu de croisement symétrique. Dans les pays où le côté de circulation diffère de celui du pays d'immatriculation de la moto, aucune autre mesure n'est nécessaire.

Portée du projecteur et précharge des ressorts

La portée du projecteur reste en général constante grâce à l'adaptation de la précharge des ressorts en fonction de la charge.

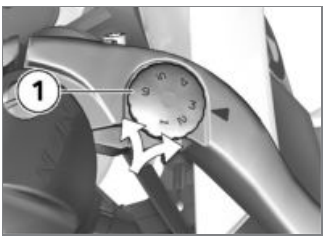
En cas de doute concernant les valeurs correctes de portée du projecteur, faire vérifier le réglage par un garage spécialisé, de préférence un concessionnaire BMW Motorrad.◀

Frein

Régler la manette du frein à main

De l'air peut s'infiltrer dans le système de freinage si la position du réservoir de liquide de frein est modifiée.
Ne pas tourner le bloc de commande au guidon ni le guidon.◀

Le réglage de la manette du frein à main en roulant peut provoquer des accidents. Ne régler la manette du frein à main que lorsque la moto est à l'arrêt.◀



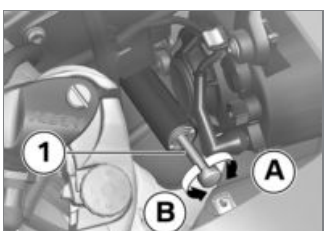
- Tourner la vis de réglage **1** dans la position souhaitée en exerçant une légère pression de l'arrière.

La vis de réglage peut être tournée plus facilement si vous poussez en même temps le levier de frein à main en avant.◀

» Possibilités de réglage :
– de la position 1 : plus grande distance entre la poignée de guidon et la manette du frein à main
– jusqu'à la position 6 : plus petite distance entre la poignée de guidon et la manette du frein à main

Direction

Régler l'amortisseur de direction



Le réglage de l'amortisseur de direction en roulant peut provoquer des accidents.

Régler l'amortisseur de direction uniquement lorsque la moto est à l'arrêt.◀

- Tourner la vis de réglage **1** dans le sens **A** pour augmenter l'amortissement.
- Tourner la vis de réglage **1** dans le sens **B** pour réduire l'amortissement.

Réglage de base de l'amortisseur de direction
8 clics ouverts (à partir de entièrement fermé) (Mode route)
5 clics ouverts (à partir de entièrement fermé) (Circuit de compétition)

Précontrainte du ressort

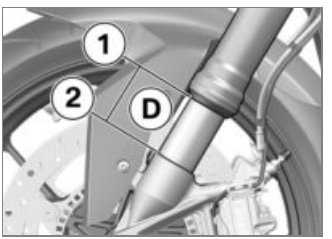
Réglage

La précontrainte de ressort de la roue avant doit être adaptée au poids du pilote. Un poids supérieur exige une précontrainte plus importante du ressort, un poids inférieur une précontrainte moins importante.
La précharge des ressorts de la roue arrière doit être adaptée au chargement de la moto. Une augmentation du chargement impose une augmentation de la précharge des ressorts, et une diminution de poids une précharge des ressorts moindre.

Régler la précharge des ressorts de la roue avant

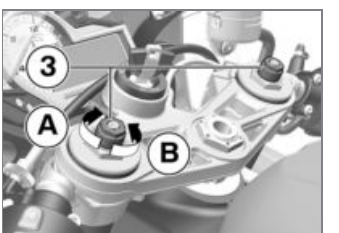
– sans Dynamik Damping Control[EO]

- Placer la moto sur un sol plan et stable.
- Délester entièrement la moto, retirer le cas échéant les bagages.



- Maintenir la moto à la verticale et mesurer la distance **D** entre le bord inférieur **1** du tube plongeur et l'axe de roue avant **2**.
- Charger la moto avec le pilote.
- Avec l'aide d'une autre personne, mesurer de nouveau la distance **D** entre les points **1** et **2**, puis calculer la différence (compression du ressort) entre les valeurs mesurées.

Réglage de la précontrainte des ressorts en fonction de la charge
Compression de la suspension de la roue avant
10...15 mm (Avec pilote 85 kg)



Les réglages non adaptés de la précharge des ressorts et des amortisseurs dégradent le comportement routier de la moto.

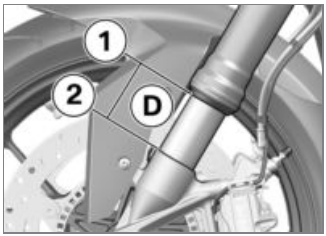
Adapter l'amortissement à la précontrainte du ressort.◀

- Pour diminuer la compression du ressort (augmentation de la précontrainte du ressort), tourner les vis de réglage **3** dans le sens **A** à l'aide de l'outillage de bord.
- Pour augmenter la compression du ressort (diminution de la précontrainte du ressort), tourner les vis de réglage **3** dans le sens **B** à l'aide de l'outillage de bord.
- Faire attention à régler les mêmes valeurs à gauche et à droite.

Régler la précharge des ressorts de la roue avant

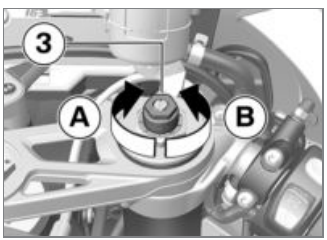
– avec Dynamik Damping Control[EO]

- Placer la moto sur un sol plan et stable.



- Maintenir la moto en position droite, de préférence avec l'aide d'une 2e personne (pas de béquille latérale).
- Mesurer la distance **D** entre le bord inférieur **1** du fourreau et l'essieu avant **2**.
- Charger la moto avec le pilote.
- A l'aide d'une deuxième personne, mesurer à nouveau la distance **D** entre les points **1** et **2**.
- Calculer le débattement en faisant la différence entre les valeurs mesurées.

Réglage de la précontrainte des ressorts en fonction de la charge
Compression de la suspension de la roue avant
10...15 mm (Avec pilote 85 kg)



Les réglages non adaptés de la précharge des ressorts et des amortisseurs dégradent le comportement routier de la moto.
Adapter l'amortissement à la précontrainte du ressort.◀

- Pour réduire le débattement (augmentation de la précontrainte de ressort), tourner la vis de réglage **3** dans le sens **A** au moyen de l'outillage de bord.
- Pour augmenter le débattement (diminution de la précontrainte de ressort), tourner la vis de réglage **3** dans le sens **B** au moyen de l'outillage de bord.

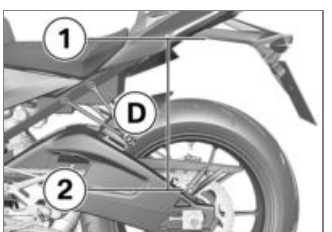
Réglage de la précontrainte du ressort de la roue arrière

– sans Dynamik Damping Control EO

- Placer la moto sur un sol plan et stable.
- Délester entièrement la moto, retirer le cas échéant les bagages.

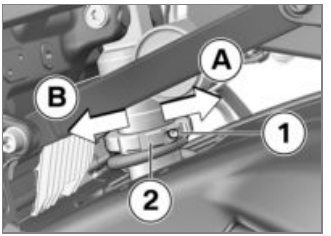


- Desserrer la vis **1** à l'aide de l'outil de bord.



- Maintenir la moto en position droite (pas de béquille latérale) et mesurer la distance **D** entre le bord inférieur **1** du support de plaque d'immatriculation et la vis **2** du protège-chaîne.
- Charger la moto avec le pilote.
- Avec l'aide d'une autre personne, mesurer de nouveau la distance **D** entre les points **1** et **2**, puis calculer la différence (compression du ressort) entre les valeurs mesurées.

Réglage de la précontrainte des ressorts en fonction de la charge
Compression de la suspension de la roue arrière
8...12 mm (Avec pilote 85 kg)



Les réglages non adaptés de la précharge des ressorts et des amortisseurs dégradent le comportement routier de la moto.
Adapter l'amortissement à la précontrainte du ressort.◀

- Pour diminuer la compression du ressort (augmentation de la précontrainte du ressort), tourner la bague de réglage **2** dans le sens **B** à l'aide de l'outillage de bord.
- Pour augmenter la compression du ressort (diminution de la précontrainte du ressort),

tourner la bague de réglage **2** dans le sens **A** à l'aide de l'outillage de bord.
- Serrer la vis **1** au couple prescrit.

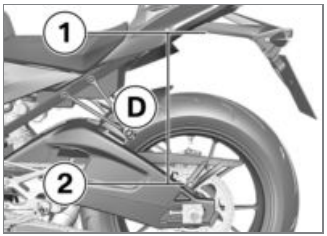
Vis de blocage sur coupelle de ressort supérieure
3 Nm

Réglage de la précontrainte du ressort de la roue arrière

– avec Dynamik Damping Control[EO]

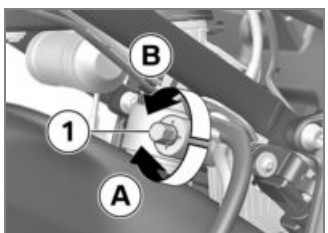
- Placer la moto sur un sol plan et stable.
- Mettre le contact.
- Lancer le moteur pour ne pas décharger la batterie.

▷ Le système DDC ne peut être réglé que contact mis, afin que les électrovannes soient actives.◀



- Maintenir la moto en position droite, de préférence avec l'aide d'une 2e personne (pas de béquille latérale).
- Mesurer la distance **D** entre le bord inférieur **1** du support de plaque d'immatriculation et la vis **2** du protège-chaîne.
- Charger la moto avec le pilote.
- Avec l'aide d'une 2e personne, mesurer de nouveau la distance **D** entre les points **1** et **2**, puis calculer la différence (compression du ressort) entre les valeurs mesurées.

Réglage de la précontrainte des ressorts en fonction de la charge
Compression de la suspension de la roue arrière
8...12 mm (Avec pilote 85 kg)



- Pour diminuer la compression du ressort (augmentation de la précontrainte du ressort), tourner la bague de réglage **1** dans le sens **A** à l'aide de l'outillage de bord.

- Pour augmenter la compression du ressort (diminution de la précontrainte du ressort), tourner la bague de réglage **1** dans le sens **B** à l'aide de l'outillage de bord.

Amortissement

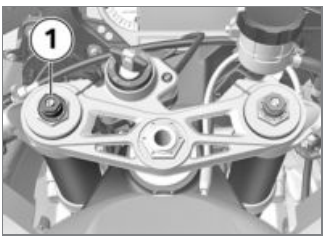
Réglage

L'amortissement doit être adapté à l'état de la chaussée et à la précharge des ressorts.

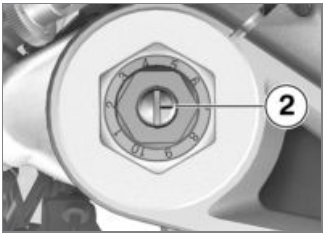
– Une chaussée accidentée nécessite un amortissement plus souple qu'une chaussée plane.
– Une augmentation de la précharge des ressorts impose un amortissement plus dur, et une diminution de la précharge des ressorts un amortissement plus souple.

Régler l'amortissement en compression de la roue avant

– sans Dynamik Damping Control[EO]



- Régler l'amortissement en compression en agissant sur la vis de réglage **1** et sur l'échelle rouge du bras de fourche gauche.

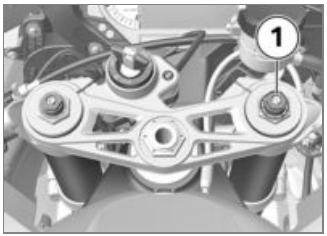


- Pour augmenter l'amortissement : tourner la vis de réglage à l'aide de l'outil de bord de manière à ce que le repère **2** se trouve sur une valeur d'échelle plus grande.
- Pour réduire l'amortissement : tourner la vis de réglage à l'aide de l'outil de bord de manière à ce que le repère **2** se trouve sur une valeur d'échelle plus petite.

Réglage de base étages de compression avant
Position 2 (réglage confortable avec pilote 85 kg)
Position 4 (réglage normal avec pilote 85 kg)
Position 8 (réglage sportif avec pilote 85 kg)

Régler l'amortissement en détente de la roue avant

– sans Dynamik Damping Control[EO]



- Régler l'amortissement en détente en agissant sur la vis de réglage **1** et sur l'échelle jaune du bras de fourche droit.



- Pour augmenter l'amortissement : tourner la vis de réglage à l'aide de l'outil de bord de manière à ce que le repère **2** se trouve sur une valeur d'échelle plus grande.
- Pour réduire l'amortissement : tourner la vis de réglage à l'aide de l'outil de bord de manière à ce que le repère **2** se trouve sur une valeur d'échelle plus petite.

Réglage de base étages de détente avant
Position 2 (réglage confortable avec pilote 85 kg)
Position 4 (réglage normal avec pilote 85 kg)
Position 7 (réglage sportif avec pilote 85 kg)

Réglages usine sur la roue avant

- Rétablir les réglages usine conformément aux valeurs suivantes.

Réglage usine pour étage de compression / étage de détente avant
Position 4

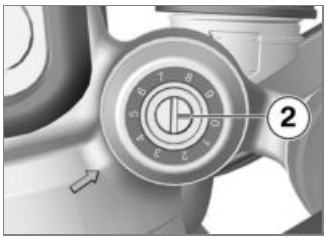
Régler l'amortissement en compression de la roue arrière

– sans Dynamik Damping Control[EO]

• Placer la moto sur un sol plan et stable.



• Régler l'amortissement en compression au moyen de la vis de réglage **1** et de l'échelle rouge.



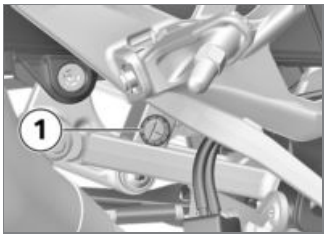
• Pour augmenter l'amortissement : tourner la vis de réglage à l'aide de l'outil de bord de manière à ce que le repère **2** se trouve sur une valeur d'échelle plus grande.
• Pour réduire l'amortissement : tourner la vis de réglage à l'aide de l'outil de bord de manière à ce que le repère **2** se trouve sur une valeur d'échelle plus petite.

Réglage de base étages de compression arrière
Position 2 (réglage confortable avec pilote 85 kg)
Position 4 (réglage normal avec pilote 85 kg)
Position 9 (réglage sportif avec pilote 85 kg)

Régler l'amortissement en détente de la roue arrière

– sans Dynamik Damping Control[EO]

• Placer la moto sur un sol plan et stable.



- Régler l'amortissement du niveau de traction au moyen de la vis de réglage **1** et de l'échelle jaune.



- Pour augmenter l'amortissement : tourner la vis de réglage à l'aide de l'outil de bord de manière à ce que le repère **2** se trouve sur une valeur d'échelle plus grande.
- Pour réduire l'amortissement : tourner la vis de réglage à l'aide de l'outil de bord de manière à ce que le repère **2** se trouve sur une valeur d'échelle plus petite.

Réglage de base étages de détente arrière
Position 2 (réglage confortable avec pilote 85 kg)
Position 4 (réglage normal avec pilote 85 kg)
Position 7 (réglage sportif avec pilote 85 kg)

Réglages usine sur la roue arrière

- Rétablir les réglages usine conformément aux valeurs suivantes.

Réglage usine pour étage de compression / étage de détente arrière
Position 4

DDC

Réglage

L'amortissement doit être adapté à l'état de la chaussée et à la précharge des ressorts.

– Une chaussée accidentée nécessite un amortissement plus souple qu'une chaussée plane.
– Une augmentation de la précharge des ressorts impose un amortissement plus dur, et une diminution de la précharge des ressorts un amortissement plus souple.

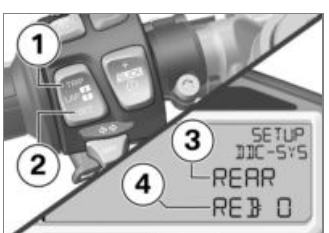
Réglage de l'amortissement de la roue arrière

– avec Dynamik Damping Control[EO]

Le réglage se fait dans le sous-menu SETUP DDC-SYS.

- Placer la moto sur un sol plan et stable.
- Sélectionner le sous-menu (➠ 117).

» Le sous-menu SETUP DDC-SYS est sélectionné.



- Pour régler le niveau de traction sur la roue arrière, appuyer plusieurs fois sur TRIP **1** ou SET **2** jusqu'à ce que, sur les lignes **3** REAR et **4** s'affiche REB: (Rebound).
- Appuyer longtemps sur SET **2**.

» La valeur affichée à côté de REB: clignote.

- Régler l'amortissement à la valeur souhaitée avec TRIP **1** et SET **2**.

» +1 ... +7 : augmentation de l'amortissement de sept paliers au maximum (plus dur).
» −1 ... −7 : diminution de l'amortissement de sept paliers au maximum (plus souple).
» 0 : réglage usine

- Maintenir SET **2** enfoncé jusqu'à ce que la valeur affichée ne clignote plus.

» La valeur choisie pour le mode de conduite actuel est mise en mémoire.

- Pour régler le niveau de pression sur la roue arrière, appuyer plusieurs fois sur TRIP **1** pur SET **2** jusqu'à ce que, sur les lignes **3** REAR et **4** s'affiche COM: (Compression).
- Appuyer longtemps sur SET **2**.

» La valeur affichée à côté de COM: clignote.

- Régler l'amortissement à la valeur souhaitée avec TRIP **1** et SET **2**.
- Maintenir SET **2** enfoncé jusqu'à ce que la valeur affichée ne clignote plus.

Le sous-menu SETUP DDC-SYS permet de régler séparément l'amortissement pour tous les modes et de mémoriser ces réglages.
Pour les modes du DDC possibles en mode USER, à savoir DDC SPORT, DDC RACE et DDC SLICK, l'amortissement peut aussi être réglé et mis en mémoire séparément.◀

» La valeur choisie pour le mode de conduite actuel est mise en mémoire.

Régler l'amortissement de la roue avant

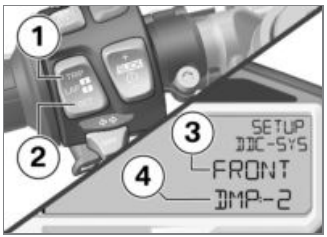
– avec Dynamik Damping Control[EO]

Le réglage se fait dans le sous-menu SETUP DDC-SYS.

- Placer la moto sur un sol plan et stable.
- Sélectionner le sous-menu (➠ 117).

» Le sous-menu SETUP DDC–SYS est sélectionné.

FRONT DMP Réglage



- Pour régler l'amortissement, appuyer plusieurs fois brièvement sur TRIP **1** ou SET **2** jusqu'à ce que, sur les lignes **3** FRONT et **4** s'affiche DMP**:** (Damping).

▷ En cas d'utilisation d'un capteur de débattement pour la fourche avant (accessoire de compétition), l'affichage sera différent.◀

- Appuyer longtemps sur SET **2**.

» La valeur affichée à côté de DMP**:** clignote.

- Régler l'amortissement à la valeur souhaitée avec TRIP **1** et SET **2**.

» +1 ... +7 : augmentation de l'amortissement de sept paliers au maximum (plus dur).

» −1 ... −7 : diminution de l'amortissement de sept paliers au maximum (plus souple).

» 0 : réglage usine

- Maintenir SET **2** enfoncé jusqu'à ce que la valeur affichée ne clignote plus.

» La valeur choisie pour le mode de conduite actuel est mise en mémoire.

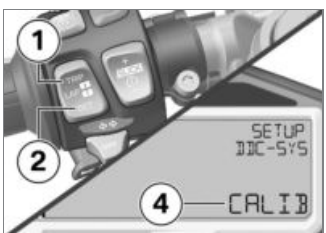
Exécuter la compensation de position zéro

– avec Dynamik Damping Control[EO]

Le réglage se fait dans le sous-menu SETUP DDC-SYS.

- Placer la moto sur la béquille latérale ou sur une béquille auxiliaire adaptée.
- Pendant la compensation, ne pas s'asseoir sur la moto et retirer les bagages.
- Sélectionner le sous-menu (➠ 117).

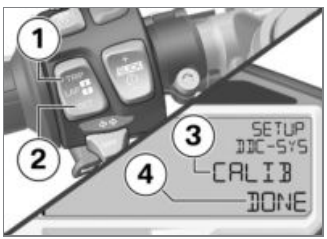
» Le sous-menu SETUP DDC-SYS est sélectionné.



- Pour régler la position "zéro", appuyer plusieurs fois sur TRIP **1** ou SET **2** jusqu'à ce que, sur la ligne **4** s'affiche CALIB (Calibration).
- Appuyer longtemps sur SET **2** jusqu'à ce que CALIB commence à clignoter.

» CALIB clignote.

» Le calibrage de la position zéro est en cours.



Lorsque le calibrage du zéro a été fait, CALIB DONE s'affiche sur les lignes **3** et **4**.

Si CALIB FAIL s'affiche :

- répéter la compensation.
- Si CALIB DONE ne s'affiche pas après plusieurs tentatives de calibrage, s'adresser à un atelier spécialisé, de préférence un concessionnaire BMW Motorrad.

Conduite

Consignes de sécurité 86
Liste de contrôle 87
Démarrage 88
Rodage 91
Passage des vitesses 92
Freins 93
Immobilisation de la moto 95
Remplissage du réservoir 95
Arrimage de la moto pour le transport 97

Consignes de sécurité

Équipement du pilote

Ne roulez jamais sans avoir revêtu la bonne tenue ! Portez toujours
– Casque
– Une combinaison
– Des gants
– Des bottes

Même pour les petits trajets et quelle que soit la saison. Votre concessionnaire BMW Motorrad se fera un plaisir de vous conseiller et de vous proposer la bonne tenue pour chaque usage.

Chargement

Une surcharge ou une charge mal équilibrée peuvent dégrader la stabilité. Ne pas dépasser le poids total admissible et respecter les consignes de chargement.◀

• Adapter la précontrainte des ressorts et l'amortissement au poids total.

Vitesse

Différents facteurs peuvent influer négativement le comportement de la moto à grande vitesse :
– Réglage des ressorts et des amortisseurs
– Chargement mal réparti
– Carénage desserré
– Pression de gonflage des pneus insuffisante
– Pneus en mauvais état
– etc.

Risque d'asphyxie

Les gaz d'échappement contiennent du monoxyde de carbone incolore, inodore, mais très toxique.

L'inhalation des gaz d'échappement est nocive et peut entraîner le coma ou la mort.
Ne pas inhaler les gaz d'échappement. Ne pas laisser tourner le moteur dans des locaux fermés.◀

Risque de brûlure

Moteur et système d'échappement s'échauffent très fortement en utilisation. Risque de brûlure par contact.
Après l'arrêt de la moto, veiller à ce que personne ne touche au moteur ni au système d'échappement.◀

Catalyseur

Risque de surchauffe et de dommage si de l'essence non brûlée parvient au catalyseur à la suite de ratés d'allumage.

C'est pourquoi les points suivants doivent être respectés :
– Ne pas rouler jusqu'à ce que le réservoir d'essence soit vide
– Ne pas faire tourner le moteur avec un embout de bougie débranché
– Si le moteur a des ratés, l'arrêter immédiatement
– Utiliser uniquement de l'essence sans plomb
– Respecter impérativement les intervalles d'entretien prévus

⚠ L'essence imbrûlée détruit le catalyseur.
Respecter les points mentionnés pour protéger le catalyseur.◀

Risque de surchauffe

⚠ Si le moteur tourne de façon prolongée à l'arrêt, le refroidissement n'est pas suffisant et peut provoquer une surchauffe. La moto risque de prendre feu dans des cas extrêmes.
Ne pas faire tourner le moteur inutilement à l'arrêt. Partir immédiatement après le démarrage.◀

Manipulations

⚠ Toute manipulation sur la moto (par exemple boîtier de gestion moteur, papillons, embrayage) risque d'endommager les composants correspondants et provoquer la panne des fonctions de sécurité. La garantie ne couvre pas les dommages pouvant en résulter.
Ne pas effectuer de manipulations.◀

Liste de contrôle

Utilisez la liste de contrôle suivante pour vérifier les fonctions importantes, les réglages et les limites d'usure avant chaque départ
– Fonctionnement des freins
– Niveaux du liquide de frein à l'avant et à l'arrière
– Niveau du liquide de refroidissement
– Fonctionnement de l'embrayage
– Réglage des amortisseurs et de la précharge des ressorts
– Profondeur de sculpture et pression de gonflage des pneus
– Fixation sûre des bagages
– Tension et lubrification de la chaîne d'entraînement.

A intervalles réguliers :
– Niveau d'huile moteur (à chaque plein d'essence)
– Usure des plaquettes de frein (tous les trois pleins d'essence).

Démarrage

Démarrer le moteur

- Mettre le contact.

» Le Pre-Ride-Check est effectué. (➠ 88)

» L'autodiagnostic ABS est en cours. (➠ 89)

» L'autodiagnostic ASC est en cours. (➠ 90)

- Engager le point mort ou tirer l'embrayage si un rapport est engagé.

▷ Il est impossible de faire démarrer la moto lorsque la béquille latérale est sortie et qu'une vitesse est engagée. Si vous démarrez la moto au point mort et engagez ensuite un rapport alors que la béquille latérale est déployée, le moteur cale.◀

- Démarrage à froid et basses températures : tirer l'embrayage et actionner légèrement la poignée d'accélérateur.



- Actionner le bouton du démarreur **1**.

▷ Si la tension de la batterie est insuffisante, le démarrage est automatiquement interrompu. Avant toute nouvelle tentative de démarrage, charger la batterie ou demander une aide pour démarrer.
Vous trouverez plus de détails au chapitre « Maintenance », rubrique « Aide au démarrage ».◀

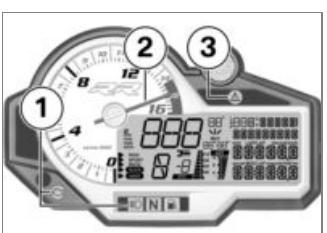
» Le moteur démarre.

» Si le moteur ne démarre pas, un remède peut être indiqué dans le tableau des anomalies de fonctionnement. (➠ 208)

Pre-Ride-Check

Après avoir mis le contact d'allumage, le combiné d'instruments exécute un test des voyants et du compte-tours par l'intermédiaire du "Pre-Ride-Check". Le test est interrompu si le moteur est démarré avant la fin du test.

Phase 1



Les voyants d'alerte et de contrôle **1** s'allument, le voyant

général d'alerte **3** s'allume en jaune.
L'aiguille **2** du compte-tours se déplacé vers le régime maximal.
Tous les segments sont affichés sur le visuel.

Phase 2

Le voyant d'alerte général passe du jaune au rouge.

Phase 3

L'indicateur du compte-tours est déplacé sur zéro.
Les voyants et les témoins s'éteignent.
L'écran passe en affichage standard. Le compteur totalisateur kilométrique s'affiche.

Si l'un des voyants ne devait pas s'allumer :

Au cas où l'un des voyants ne peut pas être activé, certaines anomalies de fonctionnement risquent de ne pas être signalées.
Vérifier que tous les témoins et tous les voyants s'allument.◀

- Faire éliminer le défaut dès que possible par un atelier spécialisé, de préférence par un concessionnaire BMW Motorrad.

Autodiagnostic ABS

La disponibilité opérationnelle de l'ABS course BMW Motorrad est vérifiée par l'autodiagnostic. L'autodiagnostic s'exécute automatiquement une fois le contact mis. Pour le contrôle des capteurs de vitesse de rotation des roues, la moto doit rouler sur quelques mètres.

Phase 1

» Contrôle à l'arrêt des composants système aptes au diagnostic.

Le voyant d'alerte ABS clignote.

Phase 2

» Vérification des capteurs de vitesse de roue au démarrage.

Le voyant d'alerte ABS clignote.

Autodiagnostic ABS terminé

» Le voyant de contrôle et d'alerte de l'ABS s'éteint.

Si un défaut ABS est signalé à la fin de l'autodiagnostic ABS :

- Il est possible de poursuivre sa route. Important : l'ABS et la fonction intégrale ne sont pas disponibles ou le sont seulement de façon restreinte.
- Faire éliminer le défaut dès que possible par un atelier spécialisé, de préférence par un concessionnaire BMW Motorrad.

Autodiagnostic ASC

La disponibilité du BMW Motorrad ASC est contrôlée par l'autodiagnostic. L'autodiagnostic s'exécute automatiquement une fois le contact mis.

Phase 1

» Contrôle à l'arrêt des composants système aptes au diagnostic.


Le voyant d'alerte ASC clignote lentement.

Phase 2

» Contrôle des composants système diagnosticables pendant la conduite. Pour que l'autodiagnostic de l'ASC puisse se terminer, la moto doit rouler au moins à 5 km/h


Le voyant d'alerte ASC clignote lentement.

Autodiagnostic ASC terminé

» Le symbole ASC n'est plus affiché.

Si un défaut ASC est signalé à la fin de l'autodiagnostic ASC :

- Il est possible de poursuivre sa route. A noter que l'ASC n'est pas disponible.
- Faire éliminer le défaut dès que possible par un atelier spécialisé, de préférence par un concessionnaire BMW Motorrad.

Autodiagnostic DTC

– avec contrôle dynamique de motricité (DTC)[EO]

La disponibilité du système BMW Motorrad DTC est contrôlée au cours de l'autodiagnostic. L'autodiagnostic s'exécute automatiquement une fois le contact mis.

Phase 1

» Contrôle à l'arrêt des composants système aptes au diagnostic.


Le voyant d'alerte DTC clignote lentement.

Phase 2

» Vérification des composants diagnosticables du système au démarrage.


Le voyant d'alerte DTC clignote lentement.

Autodiagnostic DTC terminé

» Le symbole DTC n'est plus affiché.

- Vérifier que tous les témoins et tous les voyants s'allument.

 Autodiagnostic DTC non terminé
La fonction DTC n'est pas disponible, car l'autodiagnostic n'a pas été achevé. (Pour permettre la vérification des capteurs de roue, la moto doit atteindre une vitesse minimale avec le moteur en marche : min. 5 km/h)

Si un défaut DTC s'affiche à la fin de l'autodiagnostic DTC :

- Il est possible de poursuivre sa route. Important : la fonction DTC n'est pas disponible ou seulement de façon restreinte.
- Faire éliminer le défaut dès que possible par un atelier spécialisé, de préférence par un concessionnaire BMW Motorrad.

Rodage

Moteur

- Jusqu'à la première révision, varier souvent les plages de charge et de régime, éviter les longs trajets à régime constant.
- Choisir autant que possible des parcours sinueux et légèrement montagneux.
- Respecter les régimes de rodage.

Le dépassement des régimes de rodage est empêché par la gestion moteur. Cette surveillance est désactivée au cours de la première inspection par le partenaire BMW Motorrad.◀

 Régime de rodage
<7000 min^{-1} (Kilométrage 0...300 km)

 Régime de rodage
<9000 min^{-1} (Kilométrage 300...1000 km)
pas de pleine charge (Kilométrage 0...1000 km)

- Respecter le kilométrage à l'issue duquel la première révision de rodage doit être effectuée.

 Kilométrage jusqu'à la première révision de rodage
500...1200 km

Plaquettes de frein

Les plaquettes de frein neuves doivent être rodées avant qu'elles n'atteignent leur coefficient de friction optimal. Il est possible de compenser la réduction de l'efficacité des freins en appuyant un peu plus fermement sur la manette de frein.

Des plaquettes de frein neuves peuvent allonger considérablement la distance de freinage.
Freiner plus tôt.◀

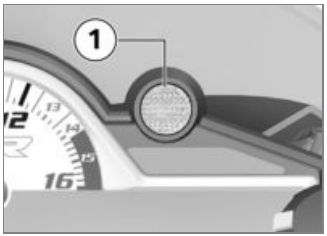
Pneus

Les pneus neufs ont une surface lisse. Il est donc nécessaire de les roder à vitesse modérée en faisant varier l'inclinaison de la moto. Les pneus doivent être rodés avant d'offrir une adhérence parfaite.

Les pneumatiques neufs n'offrent pas encore leur pleine adhérence. Un risque d'accident persiste, surtout sur chaussée mouillée et lors d'inclinaison extrême du véhicule. Conduire de manière prévoyante et éviter les inclinaisons extrêmes du véhicule.◀

Passage des vitesses

Lampe éclair



Le voyant éclair **1** signale au pilote deux seuils de régime :

Régime de changement de vitesse
Pendant la conduite, le voyant éclair signale le régime de changement de vitesse vers le rapport immédiatement supérieur.
– Le voyant éclair clignote selon la fréquence réglée : le régime de changement de vitesse est atteint sous peu
– Voyant éclair éteint : régime de changement de vitesse atteint

Les seuils de régime et le comportement du voyant éclair peuvent être adaptés dans le menu SETUP.

Limitation de vitesse
Si le voyant éclair clignote ou est allumé pendant la conduite et que SPEED ! est affiché sur l'écran, cela signifie que la vitesse maximale réglée a été dépassée.

Assistant de changement de rapport Pro

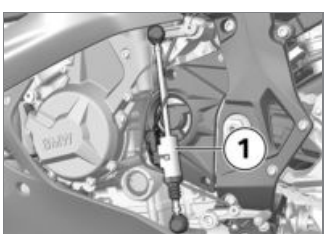
– avec assistant de changement de rapport Pro[EO]

L'assistant de changement de rapports aide le pilote à passer à une vitesse supérieure ou inférieure sans avoir à actionner l'embrayage ou la poignée d'accélérateur. Il ne s'agit pas d'une

boîte automatique. Le pilote est un élément important du système et c'est lui qui décide du moment où il change de vitesse.

▷ Pour de plus amples informations sur l'assistant Pro, consulter le chapitre "La technologie en détail".◀

▷ En cas de changement de rapport avec l'assistant Pro, la régulation de la vitesse est désactivée automatiquement pour des raisons de sécurité.◀



- L'enclenchement des rapports s'effectue comme d'habitude, via la force du pied sur le levier de sélection.

» Le capteur **1** de l'arbre de commande détecte le souhait de changement de rapport et active l'assistant.

» Lors de la conduite à vitesse constante dans des petits rapports avec régimes élevés, le passage à un rapport supérieur sans actionnement de l'embrayage peut conduite à des réactions de changement de charge trop fortes. Dans ces situations de conduite, BMW Motorrad recommande de passer au rapport supérieur uniquement en actionnant l'embrayage. L'utilisation de l'assistant de changement de rapport devrait être évitée dans la plage du limiteur de vitesse.

» Aucune assistance de changement de rapport n'a lieu dans les situations suivantes :

– avec embrayage actionné
– sélecteur de vitesses pas dans sa position initiale
– lors du passage à un rapport supérieur le papillon étant fermé (décélération) ou en cas de ralentissement

- Pour pouvoir faire un autre changement de rapport avec l'assistant correspondant, le sélecteur de vitesses doit être totalement déchargé après le changement de rapport.

Freins

Comment arriver à la distance de freinage la plus courte ?

Lors d'un freinage, la répartition dynamique de la charge entre la roue avant et la roue arrière se modifie. Plus le freinage est puissant, plus la charge appliquée sur la roue avant est élevée. Plus la charge appliquée sur la roue est

élevée, plus la force de freinage transmise peut être grande.
Pour arriver à la distance de freinage la plus courte, le frein avant doit être actionné rapidement en augmentant progressivement l'effort exercé. Cela permet d'exploiter de manière optimale l'augmentation dynamique de la charge sur la roue avant. L'embrayage devrait également être actionné simultanément.
Le blocage de la roue avant est empêché par le BMW Motorrad Race ABS.
Dans le cas des nombreux « freinages en force », au cours desquels la pression de freinage doit être établie le plus rapidement possible et avec le maximum de force, la répartition dynamique de la charge n'arrive pas à suivre l'augmentation de la décélération et la force de freinage n'est pas entièrement transmise à la chaussée. La charge de la roue étant encore absence, l'ABS doit empêcher la tendance au blocage de la roue avant même lorsque l'effet de freinage est réduit, ce qui entraîne une diminution de l'efficacité du freinage.

Conduite dans les cols

Si vous freinez exclusivement de l'arrière dans les descentes des cols, il y a risque de perte d'efficacité des freins. Dans des conditions extrêmes, une surchauffe peut provoquer l'endommagement des freins. Actionner le frein avant et le frein arrière, et utiliser le frein moteur.◀

Freins humides et encrassés

L'humidité et les salissures sur les disques de frein et les plaquettes de frein conduisent à une détérioration de l'effet de freinage.
Situations dans lesquelles le freinage risque d'être retardé ou dégradé :
– En cas de conduites par temps de pluie et en cas de présence de flaques d'eau.
– Après un lavage de la moto.
– En cas de conduites sur routes salées.
– Après des travaux sur les freins, du fait de dépôts d'huile ou de graisse.
– En cas de conduites sur chaussées encrassées ou sur terrain non stabilisés.

Mauvais effet de freinage dû à l'humidité et à l'encrassement.
Sécher / décrasser les freins en actionnant les freins ; les nettoyer le cas échéant.
Freiner prématurément, jusqu'à ce que l'effet de freinage complet soit de nouveau disponible.◀

Immobilisation de la moto

Béquille latérale

- Couper le moteur.
- En côte, garer la moto dans le sens de la montée et engager la 1re vitesse.

La stabilité de la moto n'est pas garantie si le revêtement du sol est mauvais.
Faire attention à ce que le sol soit plan et stable dans la zone de la béquille.◀

- Sortir la béquille latérale et mettre la moto en appui.

La béquille latérale est conçue pour supporter uniquement le poids du véhicule.
Ne pas s'asseoir sur le véhicule lorsque la béquille latérale est sortie.◀

- Si l'inclinaison de la chaussée le permet, braquer le guidon vers la gauche.

Remplissage du réservoir

Qualité de carburant

Pour assurer une consommation de carburant optimale, le carburant utilisé doit être sans soufre ou le plus pauvre en soufre possible.

Le carburant plombé détruit le catalyseur.
Ne pas utiliser de carburant au plomb ni de carburant contenant des additifs métalliques, tels que du manganèse ou du fer.◀

L'éthanol E85 peut provoquer des dommages sur le moteur et sur le circuit d'alimentation en carburant.
Ne pas utiliser de carburant éthanol E85, c'est-à-dire un carburant composé de 85 % d'éthanol, ni de Flex Fuel.◀

- Il est possible d'utiliser des carburants présentant une proportion maximum d'éthanol de 10 %, c'est-à-dire E10.

Qualité de carburant recommandée
Super plus sans plomb (maxi 10 % éthanol, E10) 98 ROZ/RON 91 AKI

Autre qualité de carburant
Super sans plomb (légères restrictions de puissance et de consommation) (maxi 10 % éthanol, E10) 95 ROZ/RON 89 AKI

Remplissage du réservoir

L'essence est facilement inflammable. Un feu à proximité du réservoir d'essence peut provoquer un incendie ou une explosion.

Ne pas fumer et ne pas approcher de flamme nue de la moto lors de toutes les interventions sur le réservoir d'essence.◀

⚠ L'essence se dilate sous l'influence de la chaleur. Si le réservoir d'essence est trop plein, de l'essence peut s'échapper et couler sur la chaussée. Avec un risque de chute en conséquence.
Ne pas trop remplir le réservoir d'essence.◀

⚠ Le carburant attaque les surfaces en plastique. Celles-ci prennent alors une apparence mate et disgracieuse. Essuyer immédiatement toute pièce en plastique entrée en contact avec du carburant.◀

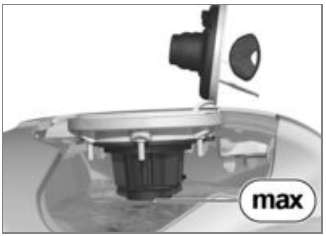
- Mettre la moto sur la béquille latérale en veillant à ce que le sol soit plan et stable.

▷ Le volume de réservoir disponible ne peut être exploité de façon optimale que si la moto est placée sur la béquille latérale.◀

- Ouvrir la trappe de protection.



- Déverrouiller le bouchon **1** du réservoir de carburant avec la clé de contact et l'ouvrir.



- Faire le plein de carburant, selon la qualité indiquée, au maximum jusqu'au bord inférieur de la tubulure de remplissage.

▷ Si le complément d'essence est fait après que le niveau de carburant soit descendu sous celui de la réserve, la quantité totale de remplissage doit être supérieure à la quantité de réserve pour que le nouveau niveau de remplissage soit détecté et que le voyant de réserve de carburant s'éteigne.◀

Le "volume utilisable de carburant" indiqué dans les caractéristiques techniques est la quantité de carburant qui peut être remplie dans le réservoir lorsque celui-ci aura été auparavant vidé, c'est-à-dire lorsque le moteur se sera arrêté par manque de carburant.◀

Quantité utile de carburant
Env. 17,5 l

Quantité de réserve d'essence
Env. 4 l

- Fermer le bouchon du réservoir d'essence en appuyant fermement dessus.
- Retirer la clé et refermer la trappe de protection.

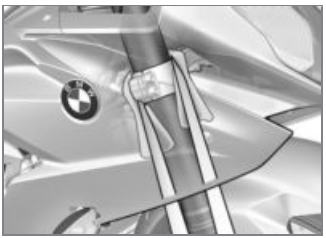
Arrimage de la moto pour le transport

- Protéger de la rayure tous les composants, sur lesquels passent les sangles. Utiliser par ex. du ruban adhésif ou des chiffons doux.



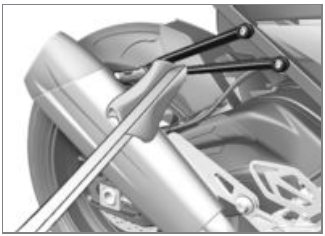
Au moment de sa mise en place sur les supports, la moto risque de basculer latéralement et de tomber.
Retenir la moto pour l'empêcher de basculer sur la photo, de préférence en se faisant aider pour une 2ème personne.◀

- Pousser la moto sur la surface de transport, ne pas la mettre sur la béquille latérale.



Des pièces risquent d'être endommagées.
Ne coincer aucun composant, comme par ex. les conduites de frein ou les faisceaux de câbles.◀

- Faire passer des deux côtés la sangle au-dessus du pontet de fourche inférieur.
- Tendre les sangles vers le bas.



- Fixer à l'arrière, de chaque côté, des sangles d'arrimage au niveau des repose-pieds passager et les tendre.
- Tendre uniformément toutes les sangles, jusqu'à obtenir une forte compression des ressorts de suspension de la moto.

Sur circuit de compétition

Affichages pour la compétition 100
LAPTIMER 102
RACE INFO..... 107
SETUP MENU..... 115
SETUP DDC-SYS 122
SETUP EQUIPMENT..... 123
SETUP RACETRACK 125
SETUP USER-MODE 130
DTC 132
Départ de course 133
Limiteur de vitesse pour voie des stands 135
Déposer / poser les rétroviseurs 136
Déposer et poser le support de plaque 137
Déposer et poser les clignotants avant..... 140
Commande des vitesses inversée 141
Connecteur pour accessoire spécial..... 143

Affichages pour la compétition

Visuel multifonctions

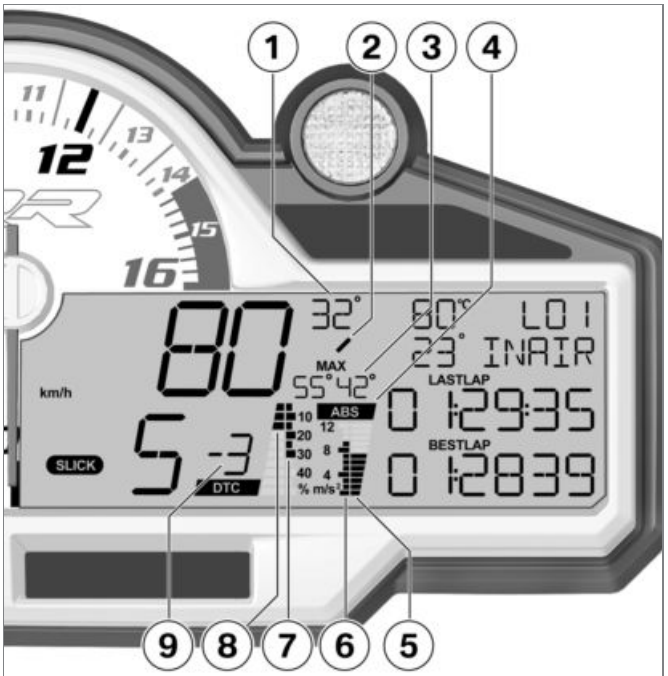
1 Angle actuel d'inclinaison en virage

2 Direction de l'angle d'inclinaison
\ = à gauche
| = position verticale
/ = à droite

3 Angle maximum d'inclinaison à gauche et à droite
Réglage d'usine de BANK DISP (➠ 124)

4 Intervention de l'ABS lors des freinages
ABS Désactivation (➠ 55).
ABS Mise en circuit de l'allumage (➠ 55).

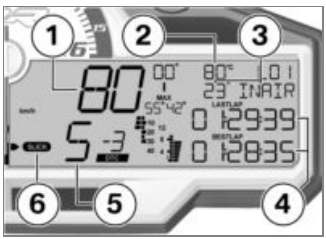
5 Décélération actuelle pendant le freinage
Réglage d'usine de BRAKE DISP (➠ 125)



6 Décélération maximale
7 Réduction maximale DTC du couple
8 Réduction du couple par le DTC
– avec contrôle dynamique de motricité (DTC)[EO]
Réglage d'usine de DTC DISP (➠ 124)
9 Réglage du DTC
– avec contrôle dynamique de motricité (DTC)[EO]
DTC Adaptation (➠ 132).

LAPTIMER

Visuel multifonctions



1 Vitesse
2 Température du liquide de refroidissement
3 Température d'admission
4 LAPTIMER
L'affichage peut être modifié sur ces lignes.
Personnaliser le LAPTIMER (➠ 104).
Configuration de l'écran du LAPTIMER (➠ 126)
Sur la figure :
RUN : le temps actuel du tour en cours.
BESTLAP : les tours actuellement enregistrés les plus rapides.
5 Affichage du rapport
6 Mode de conduite (➠ 57)

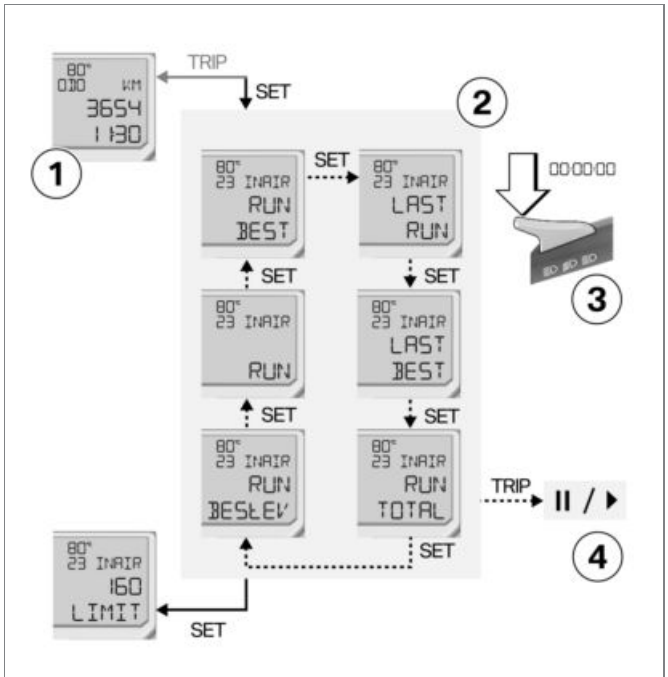
Désignation des valeurs affichées

Les temps suivants peuvent être affichés dans la troisième ligne :
– Le temps du tour précédent, désigné par "LASTLAP".
– Le temps du tour en cours.

Les temps suivants peuvent être affichés sur la quatrième ligne :
– Le plus rapide des tours mémorisés, désigné par "BESTLAP"
– Le meilleur temps absolu au tour, sans désignation
– Le temps du tour en cours.

Les combinaisons possibles sont décrites sur la page (➠ 126).

Au début de chaque nouveau tour de compétition, le temps chronométré du tour précédent est affiché pour un court instant avant la commutation vers le temps du tour en cours. La durée de cette temporisation peut être réglée, tel que décrit sur la page (➠ 128).



Vue d'ensemble du LAPTIMER

— Ligne continue : appuyer brièvement sur la touche.

- - Ligne discontinue : maintenir la touche enfoncée.

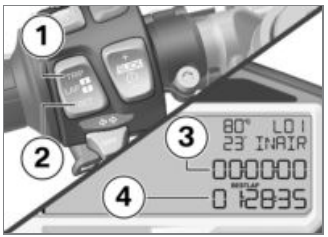
1 Totalisateur kilométrique
Affichage standard
Sélectionner les affichages sur l'écran mutlifonction (➠ 49).

2 Personnaliser le LAPTIMER (➠ 104).

3 Démarrer le chronométrage (➠ 104).

4 Interrompre/poursuivre le chronométrage (➠ 105)

Personnaliser le LAPTIMER



- Activer l'affichage standard (➠ 113).

» Le compteur totalisateur kilométrique (ODO) s'affiche.

- Appuyer brièvement sur SET **2**.

» L'écran du LAPTIMER s'ouvre et montre dans le réglage d'usine RUN **3** et BESTLAP **4**.

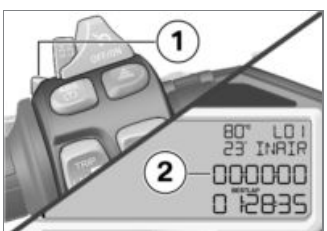
- Pour modifier le contenu des lignes **3** et **4** dans le LAPTIMER, appuyer longtemps sur SET **2** autant de fois que nécessaire pour que les lignes **3** et **4** recherchées s'affichent.

» La répartition souhaitée LAPTIMER de l'écran est validée et mise en mémoire.

» Configuration de l'écran du LAPTIMER (➠ 126)

Démarrer le chronométrage

Le LAPTIMER s'ouvre.



- Actionner le bouton **1** pour démarrer l'enregistrement.

Le moteur doit tourner et le véhicule rouler pour que le signal de l'appel de phare soit détecté.◀

» Le chronométrage RUN **2** se déroule.

- A chaque passage de la ligne de départ / d'arrivée, actionner à nouveau le bouton **1** afin de démarrer l'enregistrement pour le tour de compétition suivant.

» Les données du tour de compétition précédent sont mémorisées.

» RUN **2** redémarre à 00:00:00.

» Si le mode d'affichage est quitté pendant l'enregistrement d'un tour, l'enregistrement est malgré tout poursuivi. Dans les autres modes, l'enregistrement d'un nouveau tour de compétition ne peut toutefois être démarré que par le biais d'un signal externe.

Récepteur infrarouge

– avec récepteur infrarouge AO

Le LAPTIMER peut être utilisé de manière confortable au moyen d'un signal infrarouge. Il faut tenir compte à cet effet des points suivants :

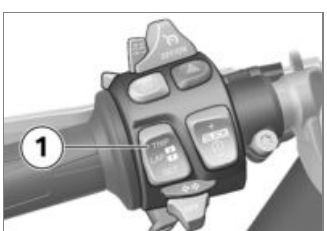
– Le récepteur à infrarouge disponible en accessoire spécial doit être branché au connecteur pour accessoires spéciaux, sous le flanc droit du carénage (➠ 143).
– Dans le SETUP RACETRACK, il faut que le mode déclenchement du LAPTIMER soit en position LAPTM TRIG AUTO ou LAPTM TRIG EXTERN (➠ 129).

L'utilisation au moyen du bouton d'appel de phare reste possible lorsque le récepteur à infrarouge est monté. Pour ce faire, il faut que le mode déclenchement du LAPTIMER soit sur LAPTM TRIG AUTO ou LAPTM TRIG MANUAL.

Pour éviter que des signaux parasites ne provoque la détection prématurée de la fin d'un tour, il est possible de définir un temps au tour minimum (➠ 129). Les signaux reçus avant l'écoulement de ce temps sont ignorés.

Interruption du chronométrage

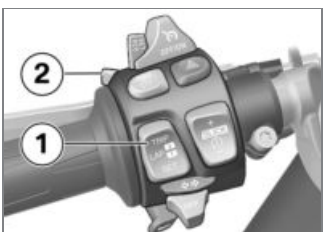
Le chronométrage est en cours.



- Appuyer longtemps sur TRIP **1** pour arrêter le chronométrage.
- Pour poursuivre le chronométrage, TRIP **1**, appuyer à nouveau longtemps.

Terminer le chronométrage

Le chronométrage est en cours.



- Appuyer longtemps sur TRIP **1** pour arrêter le chronométrage.
- Appuyer brièvement sur la touche **2**.

» Le temps affiché s'efface : – – : – – : – –

– Le chronométrage est terminé.

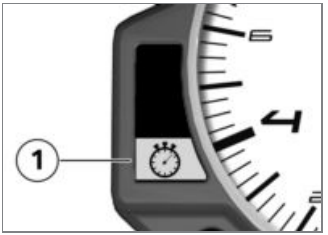
– Aucun temps au tour n'est conservé en mémoire.
- Appuyer brièvement sur TRIP **1** pour quitter le Laptimer.

Si d'autres tours sont enregistrés ultérieurement, la numérotation des tours se poursuit. Le comptage reprend au tour n° 1 seulement lorsque tous les tours ont été effacés dans RACE INFO.◀

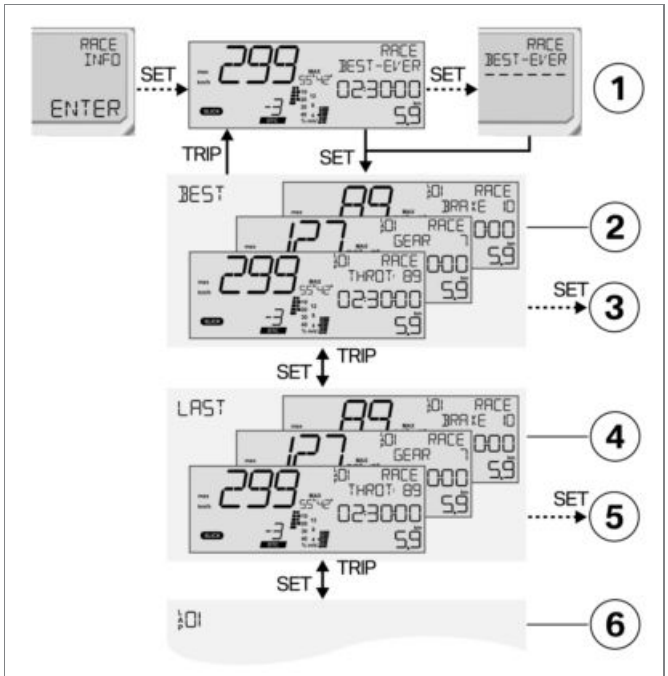
» ODO est affiché.

Tour le plus rapide prévisible

Cette fonction doit être activée dans le menu SETUP RACE–TRACK (➠ 129).



Après le début d'un nouveau tour, le temps intermédiaire est chronométré tous les 100 m et comparé au temps intermédiaire correspondant du meilleur tour mémorisé. Si le temps intermédiaire actuel est meilleur que celui du meilleur tour mémorisé, un nouveau meilleur temps est escompté. Le voyant "tour le plus rapide" **1** est activé.



RACE INFO

RACE INFO, partie 1

— Ligne continue : appuyer brièvement sur la touche.

- - Ligne discontinue : maintenir la touche enfoncée.

1 Effacer le meilleur temps au tour général

2 Informations sur le meilleur tour actuel
Trois affichages alternés
Informations par tour de compétition (➠ 110)

3 Effacer le meilleur tour actuel

4 Informations sur le dernier tour

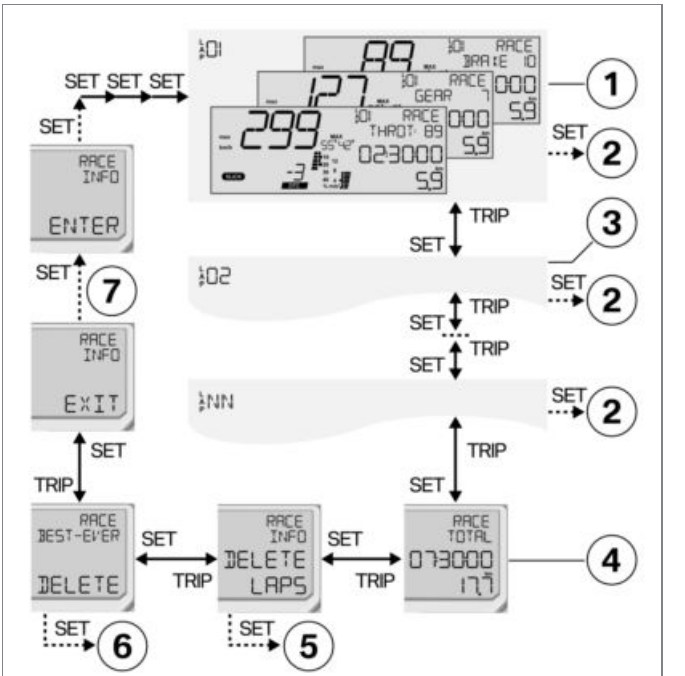
5 Effacer le dernier tour

6 Informations sur d'autres tours
Sélectionner le tour enregistré en mémoire (➠ 109).
Effacer un tour (➠ 112).

RACE INFO, partie 2

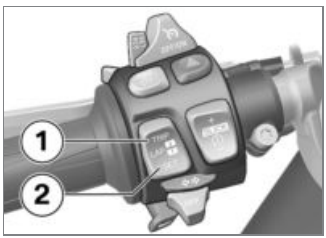
— Ligne continue : appuyer brièvement sur la touche.
- - Ligne discontinue : maintenir la touche enfoncée.

1 Informations sur le tour 01
Sélectionner le tour enregistré en mémoire (➠ 109).
Informations par tour de compétition (➠ 110)
2 Effacer un tour (➠ 112).
3 Informations sur le tour 02
4 Total de tous les temps au tour et distances parcourues par tour
5 Effacement de l'enregistrement (➠ 112).
6 Effacer le meilleur temps au tour général
7 Quitter RACE INFO (➠ 113).
Activer l'affichage standard (➠ 113).



Sélectionner le tour enregistré en mémoire

RACE INFO s'affiche.



- Appuyer brièvement sur TRIP **1** ou SET **2** afin d'afficher l'un après l'autre les tours enregistrés.

▷ Si le démarrage a lieu dans ce mode, le système revient automatiquement au LAPTIMER.◀

A chaque action sur SET **2**, les tours mémorisés et les fonctions s'affichent dans l'ordre suivant, à chaque action sur TRIP **1**, ils apparaissent dans l'ordre inverse :

- Record au tour BEST–EVER
- Meilleur temps au tour enregistré BEST
- Dernier temps au tour enregistré LAST
- Tous les autres tours enregistrés LAP 01 ... LAP 60
- Les sommes de tous les temps au tour et de toutes les distances par tour enregistrés en mémoire TOTAL
- Effacer les données enregistrées DELETE LAPS
- Effacer le meilleur tour enregistré BEST–EVER DELETE
- Quitter RACE INFO RACE INFO EXIT

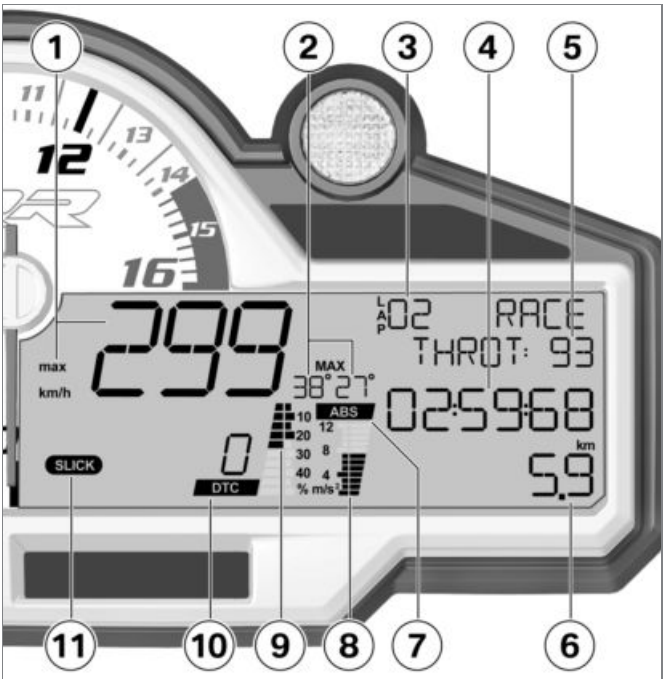
Informations par tour de compétition

1 En alternance, pour le tour affiché :
vitesse maximale (max)
Vitesse moyenne (Ø)
vitesse minimale (min)

2 Angle maximum d'inclinaison à gauche et à droite durant le tour affiché

3 Tour de compétition auquel se rapportent les données affichées

4 Temps mis pour le tour de compétition affiché



5 En alternance, pour le tour affiché :
Exploitation moyenne de l'accélérateur (THROT) en pourcentage
Part de roulage avec les freins (BRAKE) en pourcentage
Nombre de changements de rapport (GEAR) dans le tour affiché

6 Distance parcourue durant le tour affiché

7 Intervention de l'ABS
"ABS" affiché = tour où l'ABS ABS est entré en action
"ABS" masqué = tour sans intervention de l'ABS

8 Décélération maximale dans le tour affiché

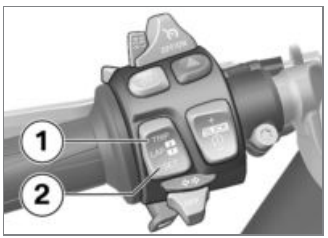
9 Réduction maximale du couple par le DTC durant le tour affiché

10 Réglage du DTC durant le tour affiché

11 Mode sélectionné durant le tour affiché

Effacement de l'enregistrement

RACE INFO s'affiche.



- Appuyer brièvement sur TRIP **1** ou SET **2** autant de fois que nécessaire pour que DELETE LAPS s'affiche.
- Appuyer longtemps sur SET **2** pour effacer toutes les données enregistrées.

» BEST-EVER DELETE est affiché.

- Appuyer brièvement sur SET **2** afin de sauter l'effacement du meilleur tour absolu.
- Ou bien appuyer longtemps sur SET **2** pour effacer les données du meilleur tour absolu.

» BEST-EVER s'efface : --:--:--

» Tous les enregistrements sont effacés.

» RACE INFO EXIT est affiché.

Meilleur temps absolu au tour

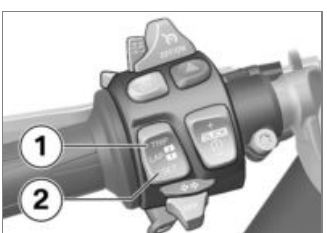
Le meilleur temps absolu au tour (BEST-EVER) est le plus rapide de tous les tours enregistrés et il est mis à jour dès qu'un meilleur temps est enregistré. Le meilleur temps absolu reste en mémoire même après l'effacement des tours enregistrés. Il est ainsi possible d'enregistrer une nouvelle course à un autre moment et de la comparer au meilleur tour d'une course précédente.

Il est également possible d'effacer le meilleur temps absolu au tour.

Si le meilleur temps absolu a été établi lors d'un enregistrement précédent, le numéro du tour concerné s'affiche aussi. Si le meilleur tour absolu n'a pas de numéro, c'est qu'il provient d'un enregistrement déjà effacé.

Effacer un tour

RACE INFO s'affiche.



- Appuyer plusieurs fois TRIP **1** ou SET **2** jusqu'à ce que le tour à effacer s'affiche.

- Appuyer longtemps sur SET **2** afin d'effacer le tour.

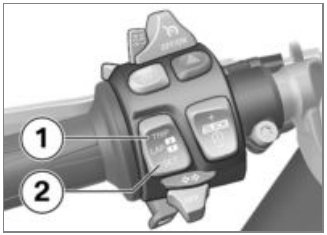
» Lorsqu'un des tours primés a été effacé, il est remplacé de la manière suivante :

– BEST-EVER : le meilleur des tours mémorisés est pris en compte comme étant le nouveau meilleur temps absolu.
– BEST : le deuxième meilleur tour devient ensuite le nouveau meilleur tour.
– LAST : l'avant-dernier tour devient le nouveau dernier tour.

» Lorsqu'un tour quelconque a été effacé, cela a la conséquence suivante :

– Le temps du tour effacé est soustrait du temps total.
– La distance du tour effacé est soustrait de la distance totale.
– La numérotation des tours restants est conservée.

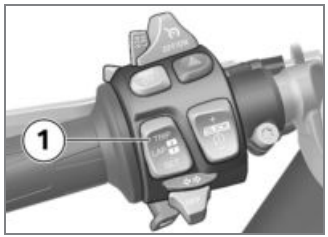
Quitter RACE INFO



- Appuyer brièvement sur TRIP **1** ou SET **2** autant de fois que nécessaire pour que RACE INFO EXIT s'affiche.
- Appuyer longtemps sur SET **2** pour sortir de RACE INFO.

» Les valeurs enregistrées restent en mémoire.

Activer l'affichage standard

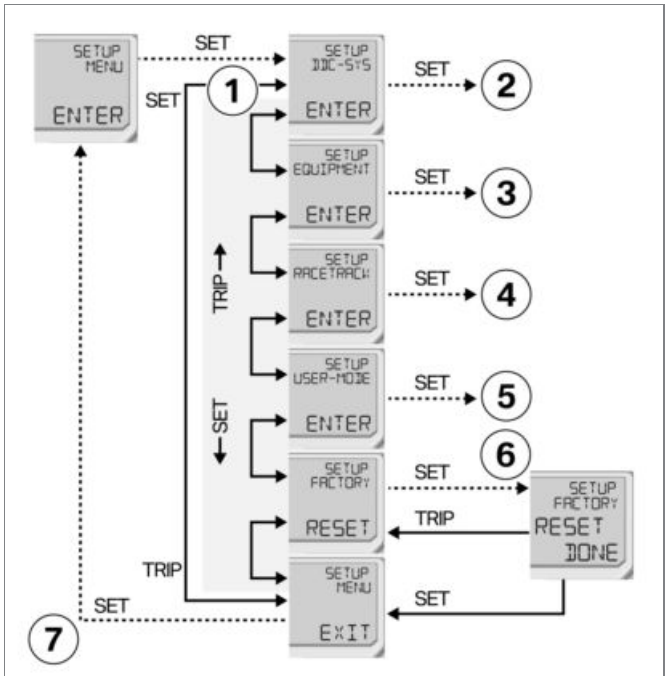


- Appuyer longtemps sur TRIP **1**.

Quelque soit l'affichage actuel de l'écran multifonction, une pression longue sur TRIP **1** permet toujours d'ouvrir l'affichage standard, avec le compteur totalisateur kilométrique (ODO).
Les seules exceptions sont les affichages suivants :
LAPTIMER lorsque le chronométrage est en cours ou arrêté : appuyer longtemps sur TRIP **1**

pour arrêter le chronométrage ou le poursuivre.
Appuyer longtemps sur LIMIT: TRIP **1** pour désactiver l'alerte de vitesse (LIMIT OFF).◀

» ODO est affiché.



SETUP MENU

Vue d'ensemble du MENU SETUP

— Ligne continue : appuyer brièvement sur la touche.

- - Ligne discontinue : maintenir la touche enfoncée.

1 Sélectionner le sous-menu (➠ 117).

2 Appeler le sous-menu
– avec Dynamik Damping Control[EO]
SETUP DDC–SYS
(➠ 117)
Régler les paramètres (➠ 120).

3 Appeler le sous-menu
SETUP EQUIPMENT
(➠ 117)

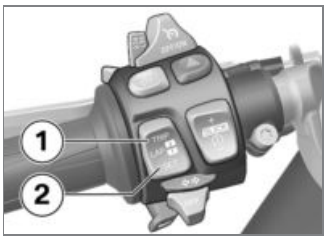
4 Appeler le sous-menu
SETUP RACETRACK
(➠ 118)

5 Appeler le sous-menu
Seulement si le mode USER est actif
– Modes de conduite Pro[EO]
SETUP USER-MODE
(➠ 119)

6 Réinitialiser tous les paramètres FACTORY RESET

7 Quitter SETUP MENÜ
Terminer les réglages
(➠ 120).

Sélectionner le sous-menu



- Mise en circuit de l'allumage (➠ 42).
- Appuyer plusieurs fois brièvement sur SET **2** jusqu'à ce que SETUP MENU ENTER s'affiche.

▷ Si vous êtes allé trop loin, SET **2** appuyez brièvement plusieurs fois jusqu'à revenir au début du menu, puis à l'affichage souhaité.◀

- Appuyer longtemps sur SET **2**.
- Appuyer plusieurs fois brièvement sur TRIP **1** ou SET **2** jusqu'à ce que le sous-menu souhaité s'affiche.
- Appuyer longtemps sur SET **2** pour appeler le sous-menu souhaité.

A chaque action sur SET **2**, les paramètres possibles s'affichent dans l'ordre suivant, et à chaque action sur TRIP **1**, ils apparaissent dans l'ordre inverse :

SETUP DDC-SYS

– avec Dynamik Damping Control[EO]

SETUP DDC-SYS
– Amortissement en détente arrière REAR REB
– Amortissement en compression arrière REAR COM
– Sans capteur de débattement pour la fourche avant : amortissement avant FRONT DMP
– Avec capteur de débattement pour la fourche avant : amortissement en traction avant FRONT REB
– Avec capteur de débattement pour la fourche avant : amortissement en pression avant FRONT COM
– Calibrage à zéro CALIB
– Activer SET-DR ON (During Ride) ou désactiver SET-DR OFF l'amortissement réglable pendant le roulage
– Réinitialiser les réglages du DDC pour le mode de conduite actuel RESET ACTUAL
– Réinitialiser les réglages du DDC pour tous les modes de conduite RESET ALL◁

SETUP EQUIPMENT

SETUP EQUIPMENT
– avec alarme antivol (DWA)[EO]
– Activer automatiquement l'alarme antivol après coupure du contact DWA AUTO ON ou

l'activer avec la télécommande DWA AUTO OFF◁
– Ajuster l'indication du temps CLOCK TIME
– Régler la luminosité DISP BRIGHT
– Activer WARN SPEED ON ou désactiver WARN SPEED OFF l'alerte de vitesse
– Activer WARN LAMP ON ou désactiver WARN LAMP OFF l'indication de défauts de lampe
– Désactiver l'indication de l'angle d'inclinaison actuel BANK DISP OFF ou l'activer avec une périodicité d'actualisation : BANK DISP FAST, BANK DISP MID ou BANK DISP SLOW
– avec contrôle dynamique de motricité (DTC)[EO]
– Indication de la réduction actuelle et maximale du couple par le DTC : activer DTC DISP ON ou désactiver DTC DISP OFF◁
– Indication de la décélération actuelle et maximale : activer BRAKE DISP ON ou désactiver BRAKE DISP OFF
– Sous-menu de changement des unités pour l'affichage de la vitesse, de la distance totale parcourue, de l'autonomie, de la température, de la consommation moyenne et de l'heure UNITS

SETUP EQIP:UNITS

SETUP EQIP:UNITS
– Changer l'unité de vitesse : UNIT SPEED KM⁄H ou UNIT SPEED MPH
– Changer l'unité du compteur totalisateur kilométrique : UNIT ODO KM ou UNIT ODO MLS
– Changer l'unité de température : UNIT TEMP DEG: C ou UNIT TEMP DEG: F
– Chanter l'unité de la consommation moyenne : UNIT CONS L⁄100, UNIT CONS MPG: US, UNIT CONS MPG: UK ou UNIT CONS KM⁄L
– Choisir le mode 24 heures ou le mode 12 heures pour l'indication de l'heure : UNIT CLOCK 24 ou UNIT CLOCK 12

SETUP RACETRACK

SETUP RACETRACK
– Régime d'activation du voyant éclair GSL ON-RPM (Gear Shift Light)
– Régime de désactivation du voyant éclair GSL OFF-RPM
– Luminosité du voyant éclair GSL BRIGHT
– Fréquence de clignotement du voyant éclair GSL FREQ
– Paramétrer le mode d'affichage du LAPTIMER : temps du tour en cours LAPTM RUN, temps nécessaire pour le tour précédent LAPTM LAST, meilleur

temps au tour LAPTM BEST, somme de tous les temps au tour et distances par tour enregistrés LAPTM TOTAL, meilleur temps absolu au tour LAPTM BEST-EVER
– Durée d'affichage du dernier temps au tour chronométré LAPTM HOLD
– Durée de résolution (temps d'attente jusqu'à ce que le prochain tour puisse être démarré) du bouton d'appel de phare pour le LAPTIMER LAPTM DEB-TM en secondes ou LAPTM DEB-TM CUSTOM en minutes et secondes.
– Lors que le tour le plus rapide est attendu, le signaler au moyen du voyant "Tour le plus rapide" BLIP ON (Best Lap In Progress) ou ne pas le signaler BLIP OFF
– avec récepteur infrarouge AO
– Modification du bouton d'appel de phare pour le démarrage du chronométrage. LAPTM TRIG AUTO : utilisation au moyen du bouton d'appel de phare ou du récepteur à infrarouge ; LAPTM TRIG MANUAL : utilisation seulement au moyen du bouton d'appel de phare ; LAPTM TRIG EXTERN : utilisation seulement au moyen du récepteur à infrarouge.◁
– Modes de conduite Pro EO
– Régler le régime pour le limiteur de vitesse dans la voie des stands PIT LIMIT ... ou désactiver le limiteur PIT LIMIT OFF◁

SETUP USER-MODE

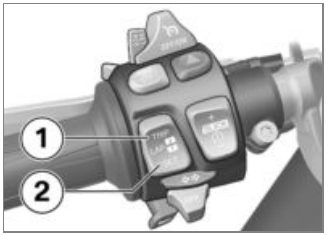
– Modes de conduite Pro EO

SETUP USER-MODE
– Système antiblocage pour pneus de compétition ABS SLICK
– Mode sport pour le système antiblocage ABS SPORT
– Système antiblocage pour la compétition avec des pneus de série ABS RACE
– Contrôle dynamique de motricité pour pneus de compétition DTC SLICK
– Contrôle dynamique de motricité pour la compétition avec des pneus de série DTC RACE
– Mode sport pour le contrôle dynamique de motricité DTC SPORT
– Contrôle dynamique de motricité pour chaussée humide DTC RAIN
– Mode sport pour le contrôle dynamique d'amortissement DDC SPORT

– Contrôle dynamique de l'amortissement pour la compétition avec des pneus de série DDC RACE
– Contrôle dynamique d'amortissement pour pneus de compétition DDC SLICK
– Admission des gaz pour la compétition ENGINE RACE
– Admission des gaz pour chaussée mouillée ENGINE RAIN
– Réinitialiser tous les réglages du mode USER RESET◁

Régler les paramètres

Le paramètre s'affiche.



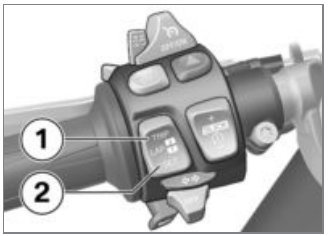
- Maintenir SET **2** enfoncé jusqu'à ce que le paramètre affiché commence à clignoter.
- Appuyer plusieurs fois brièvement sur TRIP **1** ou SET **2** jusqu'à ce que la valeur souhaitée s'affiche.

Lorsque la valeur souhaitée est affichée :

- Maintenir SET **2** enfoncé jusqu'à ce que la valeur affichée ne clignote plus.

» La valeur est mémorisée.

Terminer les réglages



- Maintenir TRIP **1** enfoncé jusqu'à ce que l'écran multifonction revienne en mode standard.

» Si une valeur clignote, c'est qu'elle n'est pas encore sauvegardée.

- Autre possibilité : appuyer plusieurs fois sur TRIP **1** ou SET **2** jusqu'à ce que SETUP ... EXIT s'affiche dans le sous-menu concerné.
- Appuyer longtemps sur SET **2** pour quitter le sous-menu.

» SETUP ... ENTER est affiché.

- Appuyer plusieurs fois sur TRIP **1** ou SET **2** jusqu'à ce que SETUP MENU EXIT s'affiche.
- Appuyer longtemps sur SET **2** pour quitter le menu SETUP MENU.

» SETUP MENU ENTER est affiché.

SETUP DDC-SYS

– avec Dynamik Damping Control[EO]

Réglage de l'amortisseur arrière



Réglage du niveau de traction de l'amortissement sur le bras de suspension arrière.

Plage de valeur

– -7 (souple) … +7 (rigide)
– Réglage d'usine : 0



Réglage du niveau de pression de l'amortissement sur le bras de suspension arrière.

Plage de valeur

– -7 … +7
– Réglage d'usine : 0

Réglage de l'amortissement avant



Réglage de l'amortissement sur le bras de suspension avant, sans séparation des niveaux de pression et de traction.

Plage de valeur

– -7 … +7
– Réglage d'usine : 0

BMW Motorrad ne propose pas le capteur de débattement nécessaire au réglage séparé des niveaux de traction et de pression. Cette pièce est disponible dans les magasins d'accessoires pour

sports mécaniques. Pour de plus amples informations, envoyez un courriel à l'adresse : hp-race-support@bmw-motorrad.com.◀

Calibrage du capteur de niveau de hauteur



Calibrage du capteur d'assiette sur la jambe de suspension arrière, p. ex. après modification de l'assiette du véhicule (➠ 83)

SETUP EQUIPMENT

Luminosité de l'écran



La luminosité de l'écran peut être réglée selon cinq paliers.

Plage de valeur

– 1, 2, 3, 4, 5
– Réglage d'usine : 5

Avertissement de dépassement de vitesse



La vitesse limite se règle sur l'écran LIMIT. Lorsque la vitesse dépasse cette limite, SPEED! s'affiche pour alerter le pilote et l'éclair s'allume ou clignote.

Plage de valeur

– ON, OFF
– Réglage d'usine : OFF

Défaut de lampe



Si les clignotants sont enlevés pour la compétition ou si le support de plaque d'immatriculation est démonté, l'électronique de la moto considère qu'il s'agit d'un défaut de lampe et affiche le message d'avertissement correspondant.
Cette fonction permet de neutraliser ce message d'avertissement.

Plage de valeur

– ON, OFF
– Réglage d'usine : ON

Angle d'inclinaison



Réglage des affichages de la position d'inclinaison : angle d'inclinaison, direction de l'angle et angle maximum pour le tour en cours, à gauche et à droite. La périodicité d'actualisation de l'affichage est réglable ou bien l'affichage peut être désactivé.

Plage de valeur

– OFF, FAST, MID, SLOW
– Réglage d'usine : OFF

Contrôle dynamique de motricité

– avec contrôle dynamique de motricité (DTC)[EO]



Réglage des affichages pour le DTC : réduction actuelle et maximale du couple par le DTC, et réglage du DTC. Ces affichages peuvent être activés et désactivés.

Plage de valeur

– OFF, ON
– Réglage d'usine : OFF

Décélération



Réglage des affichages de décélération : décélération actuelle et maximale en m/s², ainsi que intervention de l'ABS. Ces affichages peuvent être activés et désactivés.

Plage de valeur

– OFF, ON
– Réglage d'usine : OFF

SETUP RACETRACK

Régime d'activation du voyant éclair



Réglage du régime d'allumage du voyant éclair.

Plage de valeur

– 7000, 9000, 10000, 11000, 12000, 12500, 13000, 13500, 14000
– Réglage d'usine : 7000
– Seuls peuvent être sélectionnés des régimes inférieurs au régime de désactivation.

Régime de désactivation du voyant éclair



Réglage du régime de désactivation du voyant éclair.

Plage de valeur

– 9000, 10000, 11000, 12000, 12500, 13000, 13500, 14000, 16000
– Réglage d'usine : 16000
– Il est uniquement possible de sélectionner des régimes supérieurs au régime d'activation.

Luminosité du voyant éclair



Réglage de la luminosité de l'éclair en pourcentage de la luminosité maximale.
Le voyant éclair est resté activé pendant le réglage et s'adapte immédiatement à la luminosité sélectionnée.

Plage de valeur

– 20, 30, 40, … 100
– Réglage d'usine : 100

Fréquence de clignotement du voyant éclair



Réglage de la fréquence de clignotement du voyant éclair et de l'alerte de vitesse en Hz (1/s).

Plage de valeur

– 0, 4, 8
– Réglage d'usine : 4
– Si 0 est sélectionné, le voyant éclair et l'alerte de vitesse sont allumés en permanence.
– Si 4 est sélectionné, le voyant éclair et l'alerte de vitesse clignotent lentement.
– Si 8 est sélectionné, le voyant éclair et l'alerte de vitesse clignotent rapidement.

Configuration de l'écran du LAPTIMER

La LAPTIMER configuration de l'écran peut être sélectionnée parmi six possibilités.



Variante 1 (réglage d'usine)
La 3ème ligne indique le temps actuel du tour en cours, la 4ème ligne le meilleur temps parmi les valeurs enregistrées.



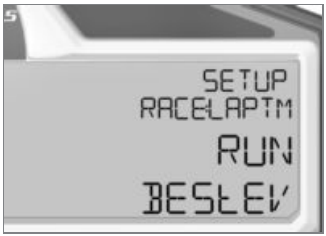
Variante 2
La 3ème ligne indique le temps du tour précédent, la 4ème le temps actuel du tour en cours.



Variante 3
La 3ème ligne indique le temps du tour précédent, la 4ème ligne le meilleur temps parmi les valeurs enregistrées.



Variante 4
La 3ème ligne indique le temps actuel du tour en cours, la 4ème la somme de tous les temps au tour.



Variante 5
La 3ème ligne indique le temps actuel du tour en cours, la 4ème le meilleur temps absolu au tour (➠ 112).



Variante 6
La 3ème ligne reste vide et le temps actuel du tour en cours apparaît sur la 4ème ligne.

Durée d'affichage du dernier temps chronométré



Réglage de la durée d'affichage en secondes.
Après le début d'un nouveau tour, le temps chronométré pour le tour précédent s'affiche pendant la durée paramétrée (HOLD). Ensuite, c'est le temps du tour en cours qui s'affiche.

Plage de valeur

– 0, 3, 8, 13, 18, … 30
– Réglage d'usine : 3

Temps par tour minimal



Pour la détermination des temps au tour, il est possible de régler le temps qui doit s'écouler après la réception du premier signal et avant qu'un nouveau signal ne soit accepté.

– Durant cette durée de résolution, l'appel de phare peut être utilisé sans qu'un signal de nouveau tour ne soit émis.
– En cas d'utilisation d'un récepteur à infrarouge, cela permet d'éviter que les signaux de plusieurs émetteurs se trouvant l'un à côté de l'autre soient analysés.

Plage de valeur

– 0, 10, 30, 45, 60, CUSTOM
– Réglage d'usine : 10



Lorsque CUSTOM est sélectionné, il est possible d'entrer la durée de résolution en heures et en secondes (MM:SS).

Plage de valeur

– 00:00 … 99:99
– Réglage d'usine : 01:00

Tour le plus rapide



La fonction "tour le plus rapide prévisible" (➠ 106) est activée ou désactivée.

Plage de valeur

– ON, OFF
– Réglage d'usine : ON

Mode déclenchement du LAPTIMER

– avec récepteur infrarouge AO



Paramétrage des différentes possibilités de lancement du chronométrage.

Plage de valeur

- AUTO, EXTERN, MANUAL
- Réglage d'usine : AUTO
- AUTO : la source de déclenchement acceptée peut être le bouton d'appel de phare et le déclencheur de tour.
- EXTERN : seul le déclencheur de tour est accepté comme source de déclenchement.
- MANUAL : seul le bouton d'appel de phare est accepté comme source de déclenchement.

Limiteur de vitesse pour voie des stands

- Modes de conduite Pro[EO]



Réglage du régime maximum (±100) du moteur lors du passage dans la voie des stands en 1ère, bouton démarrage enfoncé. En cas de dépassement, la limitation intervient. Le limiteur de vitesse dans la voie des stands peut être aussi être désactivé.

Plage de valeur

- 4000, 4100, 4200, ..., 8000, OFF
- Réglage d'usine : OFF

SETUP USER-MODE

ABS



Réglage du système antiblocage ABS en mode USER-MODE.

Plage de valeur

- SPORT, RACE, SLICK
- Réglage d'usine : SLICK
- La coche n'est visible que si un changement de réglage a été fait !

– Avec coche : la valeur prédéfinie a été acceptée par l'ABS.
– Sans coche : la valeur prédéfinie n'a pas été acceptée.

DTC



Réglage du DTC (contrôle dynamique de traction DTC dans le USER-MODE.

Plage de valeur

– RAIN, SPORT, RACE, SLICK
– Réglage d'usine : SLICK
– La coche n'est visible que si un changement de réglage a été fait !

– Avec coche : la valeur prédéfinie a été acceptée par le DTC.
– Sans coche : la valeur prédéfinie n'a pas été acceptée.

DDC



Réglage du contrôle dynamique de l'amortissement DDC en mode USER-MODE.

Plage de valeur

– SPORT, RACE, SLICK
– Réglage d'usine : SPORT
– La coche n'est visible que si un changement de réglage a été fait !

– Avec coche : la valeur prédéfinie a été acceptée par le DDC.
– Sans coche : la valeur prédéfinie n'a pas été acceptée.

ENGINE



Réglage de l'admission des gaz ENGINE en mode USER-MODE.

Plage de valeur

– RAIN, RACE, SLICK
– Réglage d'usine : SLICK
– La coche n'est visible que si un changement de réglage a été fait !

– Avec coche : la valeur prédéfinie a été acceptée par ENGINE.
– Sans coche : la valeur prédéfinie n'a pas été acceptée.

DTC

– avec contrôle dynamique de motricité (DTC)[EO]

Réglage du DTC

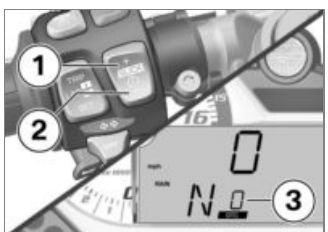
La valeur admissible de glissement de la roue arrière est régulée par le DTC en fonction du mode de conduite choisi.
Dans les modes SLICK et USER, une adaptation du réglage spécifique au système DTC-est également possible.

DTC Adaptation

• Activer le mode de conduite SLICK ou USER, en montant le cas échéant le connecteur de codage.

L'adaptation du DTC n'est possible que dans les modes de conduite SLICK et USER.◀

L'adaptation du DTC est également possible pendant le roulage.◀



• Appuyer brièvement sur la touche **1** (+) pour augmenter la valeur **3**.

Risque de chute en raison du patinage de la roue arrière. La réduction de la régulation fournie par le DTC peut entraîner le patinage de la roue arrière et donc une perte de stabilité.
Réduire la régulation du DTC uniquement sur circuit.◀

• Appuyer brièvement sur la touche **2** (-) pour diminuer la valeur **3**.
» La valeur réglée **3** s'affiche sur l'écran multlifonction et se situe entre −7 et +7:
» +1 ... +7 : diminution du glissement de la roue arrière d'un maximum de sept niveaux. La valeur +7 correspond à l'intervention la plus précoce du DTC.
» −1 ... −7 : augmentation du glissement de la roue arrière d'un maximum de sept niveaux. La valeur −7 correspond à l'intervention la plus tardive du DTC.
» 0 : réglage usine
» Affichage du DTC et valeur **3** masquée : DTC activé.

Désactivation du DTC

Sur sol très meuble (lit de graviers d'un circuit de compétition par exemple), les interventions du DTC peuvent réduire la force motrice sur la roue arrière au point que celle-ci ne tourne plus. Dans ce cas, BMW Motorrad recommande de désactiver provisoirement le DTC.
N'oubliez pas que la roue arrière va patiner sur un sol meuble, coupez les gaz en temps opportun avant d'arriver sur un sol dur. Ensuite, réactivez le DTC.

Départ de course

– Modes de conduite Pro[EO]

Launch Control

Launch Control assiste le pilote afin de maintenir le régime idéal pour un départ de course. Le Launch Control ne peut être activé que dans les modes SLICK et USER.

 Régime du moteur après l'activation du Launch Control à pleine charge
9000 min^{-1}

Si le L-CON est actif, le couple moteur diminue de façon que la propulsion maximale sur le plat s'établisse avec un léger décollage de la roue avant. Lorsque le décollage de la roue avant est détecté, le couple diminue légèrement pendant une durée provisoire. À partir d'une certaine vitesse, le limiteur de régime est désactivé.

 Vitesse pour la désactivation de la limitation du régime pour le Launch Control
Env. 70 km/h

Le Launch Control se désactive dans les conditions suivantes :
– Le troisième rapport est engagé.
– L'inclinaison est supérieure à 30°.
– Le moteur ou le contact sont coupés.
– Le pilote change de mode de conduite.

Pour protéger l'embrayage, le nombre de départs consécutifs avec Launch Control est limité. Le nombre de départs encore possible est affiché sur l'écran.

Démarrage de course avec Launch Control

Risque d'accident en raison de l'accélération augmentée. Le Launchcontrol permet une accélération maximale ce qui peut entraîner des situations de roulage inhabituelles.

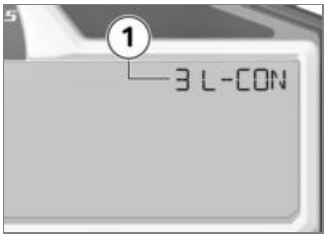
Utiliser le Launchcontrol uniquement sur circuit.◀

- Activer le mode de conduite SLICK ou USER.
- Amener le véhicule en position de départ.

» Le véhicule est debout, le moteur tourne.



- Maintenir la touche de démarreur **1** actionnée, jusqu'à ce que l'affichage change.
- Contrôler l'affichage.



Sur l'écran, le nombre de démarrages encore autorisés **1** est indiqué par Launch Control et L-CON.

Démarrage possible avec le Launch Control.

- Procéder au départ conformément à la procédure décrite ci-dessous.



Si aucun départ avec Launch Control n'est possible actuellement, le chiffre 0 sera affiché, complété par le point d'exclamation **1**.

- Laisser refroidir l'embrayage.

Durée de refroidissement de l'embrayage
Env. 3 min (lorsque le moteur tourne)
Env. 20 min (lorsque le moteur est à l'arrêt)

- Procéder comme d'habitude pour le démarrage, ouvrir la

poignée de gaz jusqu'à ce que la limite de régime moteur soit atteinte.
- Ouvrir la poignée des gaz en entier après l'embrayage.

Le voyant éclair s'allume ou clignote.

» Le Launch Control pilote le couple idéal sur la roue arrière et maintient le régime-moteur constant jusqu'à la vitesse indiquée en bas.
- Laisser la poignée des gaz ouverte au maximum.

Vitesse pour la désactivation de la limitation du régime pour le Launch Control
Env. 70 km/h

» Le régime-moteur augmente en raison de la position pleine charge de la poignée dès que la limitation du régime est coupée.
» La poignée des gaz réagit à nouveau de manière habituelle.
- Selon le circuit, passer le rapport supérieur et franchir les virages en position inclinée.

» Lorsque la troisième vitesse est engagée ou que l'inclinaison dépasse 30°, l'indication ... L-CON disparaît.
» Le départ avec le Launch Control est terminé.

Limiteur de vitesse pour voie des stands

– Modes de conduite Pro[EO]



- Rouler en 1ère.

Il faut régler le régime maximum PIT LIMIT ... dans le sous-menu SETUP RACE-TRACK.
La vitesse résultant du régime maximum dépend de la démultiplication et la dimension des pneus.◀

- Maintenir enfoncée la touche de démarrage **1**.
- Ouvrir la poignée des gaz jusqu'à ce que PIT LIMIT ... soit atteint.

» Le régime-moteur est limité par le rupteur d'allumage.

Lorsque le pilote relâche la touche de démarrage, la moto accélère en fonction de la position de la poignée des gaz. En position pleine charge, cela provoque une forte secousse. Ne pas ouvrir totalement la poignée des gaz, mais l'ouvrir seulement jusqu'au régime de limitation.◀

- Relâcher la touche de démarrage **1**.

» La moto accélère au maximum.

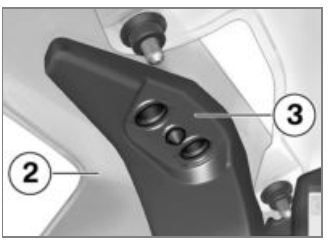
Déposer / poser les rétroviseurs

Déposer le rétroviseur

- Placer la moto sur un sol plan et stable.



- Déposer les écrous **1** à gauche et à droite, et retirer le rétroviseur.

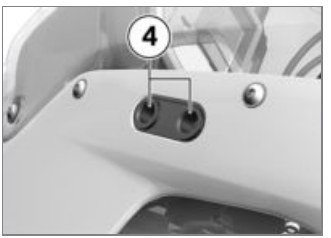


- Fixer le carénage **2** à gauche et à droite sur le support de carénage **3**. Si des serre-câbles sont utilisés, protéger les zones de frottement possibles avec un ruban adhésif.

Utilisez le HP Race Cover Kit de BMW Motorrad pour recouvrir les trous de vis en résultant et rétablir la fixation.◀

Poser le rétroviseur

- Placer la moto sur un sol plan et stable.
- Retirer la fixation du carénage.



- Monter le rétroviseur à gauche et à droite dans les supports **4**.

- Monter les écrous sur la face arrière du carénage et les serrer au couple spécifié.

Rétroviseur sur support avant
Produit de freinage pour vis : mécanique
8 Nm

Déposer et poser le support de plaque

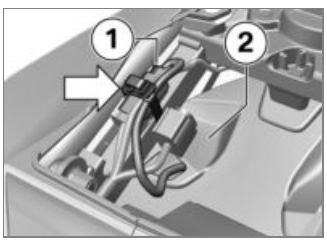
Déposer le support de plaque

La dépose du support de plaque d'immatriculation entraîne l'annulation de l'homologation routière.
Ne pas rouler sur les voies publiques sans le support de plaque.◀

- Placer la moto sur un sol plan et stable.
- Dépose de la selle passager (➠ 66).

– avec le cache de selle passager[EO]

- Déposer le carénage arrière (➠ 66).



- Enlever le serre-câbles **flèche** et débrancher le connecteur **1** du support de plaque d'immatriculation.

Si le support de plaque d'immatriculation est déposé pour le mode course, l'électronique de bord détecte cet état comme un défaut de lampe et affiche un message d'avertissement correspondant sur l'écran. L'activation de la fonction WARN LAMP OFF dans le sous-menu SETUP EQUIPMENT permet d'inhiber ce message d'avertissement.◀

- Faire sortir le connecteur **1** avec le câble par la partie arrière inférieure **2**.

– avec alarme antivol (DWA)[EO]



- Débrancher le connecteur **1** de l'alarme antivol.

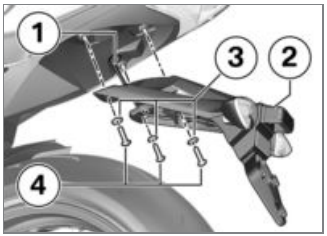
Avant de débrancher la connexion de l'alarme antivol, il faut s'assurer que l'alarme

antivol DWA a été désactivée dans le sous-menu SETUP EQUIPMENT avec la fonction DWA AUTO OFF.◀

- Enlever la vis **4**.
- Déposer l'alarme antivol **2** en le décrochant du support **3**.



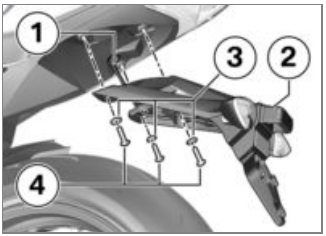
- Détacher le connecteur **1** du support de plaque d'immatriculation.
- Déposer les rivets à expansion **2** à gauche et à droite.
- Déposer le support **3** de l'alarme antivol.◁



- Déposer les vis **4** avec les rondelles **3**.
- Retirer le support de plaque d'immatriculation **2** et sortir le faisceau de câbles **1**.
- Pose de la selle passager (➠ 67).

Poser le support de plaque

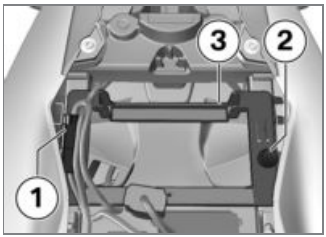
- Placer la moto sur un sol plan et stable.
- Dépose de la selle passager (➠ 66).



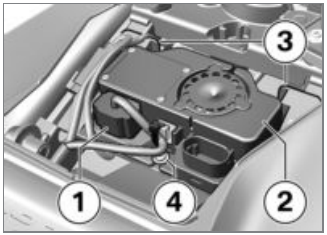
- Positionner le support de plaque d'immatriculation **2** et insérer le faisceau de câbles **1**.
- Monter les vis **4** avec les rondelles **3**.

	Support de plaque sur cadre arrière
5 Nm	

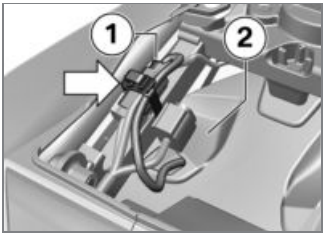
– avec alarme antivol (DWA)[EO]



- Monter le support **3** de l'alarme antivol.
- Monter le rivet expansible **2**.
- Fixer le connecteur **1** du support de plaque d'immatriculation.



- Mettre en place l'alarme antivol **2** en l'accrochant dans le support **3**.
- Poser la vis **4**.
- Brancher le connecteur **1** de l'alarme antivol.◁



- Faire rentrer le connecteur **1** avec le câble par la partie arrière inférieure **2**.
- Brancher le connecteur **1**, le mettre en place et fixer le serre-câbles **flèche**.

▷ Si en mode compétition, le message d'avertissement en cas de défaut de lampe est désactivé, il faut l'activer avant toute utilisation route, au moyen du sous-menu SETUP EQUIPMENT de la fonction SETUP EQIP: WARN LAMP ON.◀

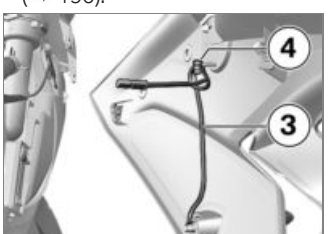
- Pose de la selle passager (➠ 67).

Déposer et poser les clignotants avant

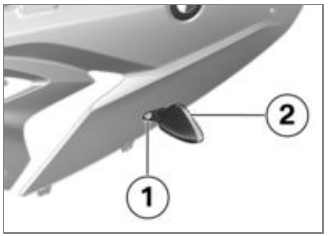
Déposer le clignotant avant

▷ Les opérations décrites ici pour le clignotant droit s'appliquent de façon similaire au côté gauche.◀

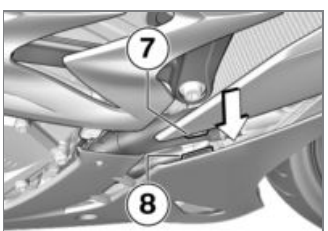
- Dépose du flanc de carénage (➠ 190).



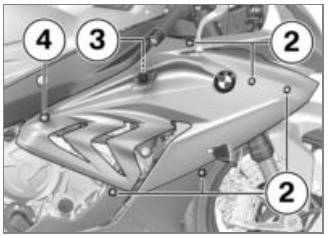
- Détacher le câble **3** du support **4**.



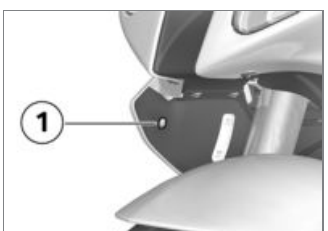
- Déposer la vis **1** et retirer le clignotant **2**.
- Guider le câble à travers le flanc de carénage.



- Monter le flanc de carénage **7** dans le support **8** sur le sabot de carénage.

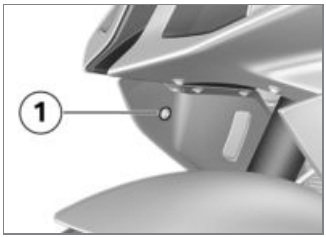


- Fixer le flanc de carénage dans la douille **3** et dans l'axe de verrouillage **4**.
- Poser les vis **2**.

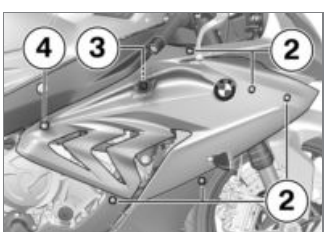


- Poser la vis **1**.

Poser le clignotant avant

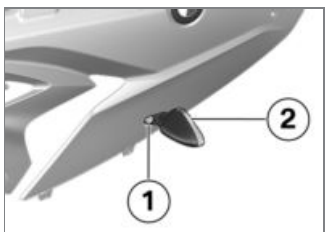


- Déposer la vis **1** de la face intérieure du flanc de carénage droit.



- Enlever les vis **2**.

- Détacher le flanc de carénage de la douille **3** et de l'axe de verrouillage **4**.
- Guider le câble à travers le flanc de carénage.



- Présenter le clignotant **2** et monter la vis **1**.



- Clipser le câble **3** sur le support **4**.
- Montage du flanc de carénage (➠ 191).

Commande des vitesses inversée

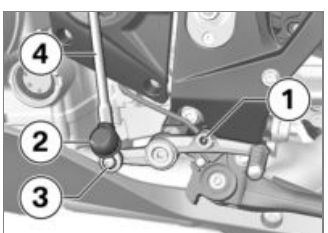
Schéma de commande du mode compétition

Pour la compétition, il est possible d'inverser le schéma de commande en modifiant la barre de commande. L'inversion du schéma de commande signifie qu'il faut manœuvrer la pédale

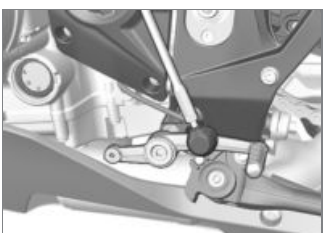
d'embrayage vers le haut pour le 1er rapport et vers le bas pour tous les autres, soit le contraire du fonctionnement sur route ouverte.

Inverser le schéma de commande

La conduite avec la commande des vitesses inversée n'est pas autorisée sur la voie publique.
Ne pas utiliser la commande des vitesses inversée sur la voie publique.◀



- Nettoyer le filetage **1**.
- Emboîter le capuchon de protection **2** sur la barre de commande **4**.
- Enlever la vis **3**.
- Retirer la rondelle située entre la rotule d'articulation et la pédale d'embrayage.
- Déplacer la barre de commande **4** vers le filetage **1**.



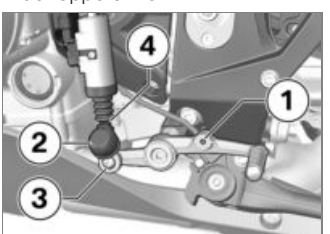
- Faire passer la vis à travers la rotule d'articulation et la rondelle, et la poser dans le filetage pour l'inversion du schéma de commande.

Barre de commande de la pédale d'embrayage
Colle à joints : Microcapsulé ou frein-filet mi-dur
8 Nm

- Emboîter le capuchon de protection

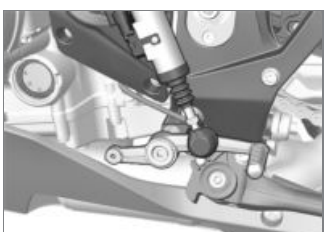
» L'inversion du schéma de commande pour le mode compétition est terminée.

– avec assistant de changement de rapport Pro^{EO}



- Nettoyer le filetage **1**.

- Emboîter le capuchon de protection **2** sur la barre de commande **4**.
- Enlever la vis **3**.
- Retirer la rondelle située entre la rotule d'articulation et la pédale d'embrayage.
- Déplacer la barre de commande **4** vers le filetage **1**.



- Faire passer la vis à travers la rotule d'articulation et la rondelle, et la poser dans le filetage pour l'inversion du schéma de commande.

Barre de commande de la pédale d'embrayage
Colle à joints : Microcapsulé ou frein-filet mi-dur
8 Nm

- Emboîter le capuchon de protection

» L'inversion du schéma de commande pour le mode compétition est terminée.◁

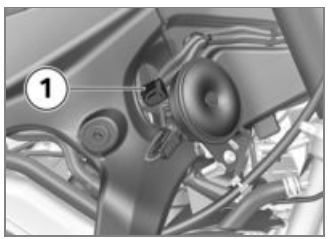
Connecteur pour accessoire spécial

Équipement

La moto est équipée des connecteurs suivants pour les accessoires spéciaux et les accessoires de compétition :

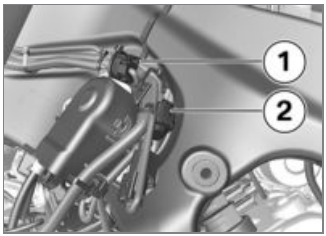
– Récepteur infrarouge
– Capteur de débattement de suspension
– Accessoire optionnel
– Enregistreur de données HP Race

Sous le flanc droit du carénage



1 Connecteur pour récepteur à infrarouge

Sous le flanc gauche du carénage

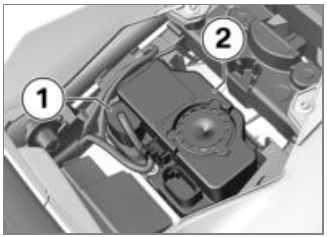


1 Accessoires spéciaux (connecteur à alimentation électrique + LIN ; par exemple pour le système de navigation)

2 Capteur de débattement pour fourche de roue avant (accessoires de compétition)

Sous la selle passager

– avec alarme antivol (DWA)[EO]

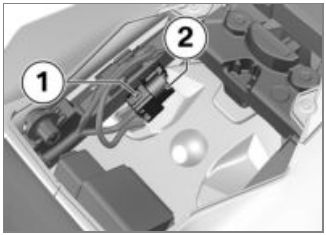


1 Connecteur pour alarme antivol (DWA) et HP Race enregistreur de données

2 DWA

Sous la selle passager

– sans alarme antivol (DWA)[EO]



1 Connecteur pour alarme antivol (DWA) et HP Race enregistreur de données

2 Résistance de terminaison

Brancher les accessoires spéciaux et de compétition

Pour pouvoir accéder aux connecteurs, déposer le flanc de carénage concerné, le siège passager ou le carénage arrière.

- Dépose du flanc de carénage (➠ 190).
- Dépose de la selle passager (➠ 66).

– avec le cache de selle passager[EO]
- Déposer le carénage arrière (➠ 66).
- Déverrouiller le capuchon ou la résistance de terminaison et les débrancher du connecteur.
- Brancher les accessoires spéciaux et de compétition.

Tenir compte de la notice de pose des accessoires spéciaux ou de compétition.◀

Pour pouvoir positionner correctement le faisceau de câbles et poser les faisceaux avec les connecteurs sans les mettre en traction, les serre-câbles doivent être serrés seulement à la fin.◀

De la saleté et de l'eau risquent de pénétrer dans le connecteur ouvert et provoquer des anomalies de fonctionnement.
Après l'enlèvement du connecteur, remonter le capuchon ou la résistance de terminaison.◀

- Après l'enlèvement d'accessoires : remonter le capuchon ou la résistance de terminaison.
- Montage du flanc de carénage (➠ 191).
- Pose de la selle passager (➠ 67).

– avec le cache de selle passager[EO]
- Poser le carénage arrière (➠ 66).

La technologie en détail

Système antiblocage 148
Dynamic Damping Control 150
Contrôle de motricité 151
Mode de conduite 152
Assistant de changement de rapport Pro 158

Système antiblocage

Frein semi-intégral

Votre moto est équipée d'un frein semi-intégral. Avec ce système de freinage, la manette du frein à main commande simultanément le frein avant et le frein arrière. La pédale de frein n'agit que sur la roue arrière.

⚠ Lorsque le frein avant est serré, le patinage de la roue arrière est nettement plus difficile du fait de la fonction intégrale (Burn Out). Ce qui peut entraîner des endommagements au niveau du frein arrière et de l'embrayage. Les Burn Outs sont autorisés seulement si l'ABS est désactivé.◀

Comment fonctionne l'ABS ?

La force de freinage maximale transmissible à la chaussée dépend entre autres de l'adhérence de la chaussée. Le gravier, la glace, la neige ou encore une chaussée humide offrent une bien plus mauvaise adhérence que l'asphalte sec et propre. Moins l'adhérence est bonne, plus la distance de freinage s'allonge.
Si la force de freinage maximale transmissible est dépassée par une augmentation de la pression de freinage exercée par le pilote, les roues commencent à se bloquer, la moto n'est plus stable sur sa trajectoire et peut chuter. L'ABS intervient avant qu'une telle situation n'arrive, en dosant la pression de freinage en fonction de la force de freinage maximale transmissible. Les roues peuvent ainsi continuer de tourner et la moto reste stable sur sa trajectoire, indépendamment de la nature de la chaussée.

Que se passe-t-il en cas d'inégalités de la chaussée ?

Les ondulations et les irrégularités de la chaussée peuvent entraîner une brève perte de contact entre les pneus et la chaussée, au point que la force de freinage transmissible peut être nulle. Lors d'un freinage dans cette situation, le système ABS doit réduire la pression de freinage de façon à préserver la stabilité directionnelle de la moto au moment où le contact avec la chaussée se rétablit. A ce moment, le système BMW Motorrad Integral ABS doit se baser sur des valeurs de résistance au frottement extrêmement basses (gravier, glace, neige), afin que les roues continuent de tour-

ner dans tous les cas et que la stabilité de marche soit garantie. Après analyse des conditions réelles, le système règle la pression de freinage optimale.

Comment le système BMW Motorrad Race ABS est-il perceptible pour le pilote ?

Si suite aux circonstances décrites ci-dessus, le système ABS doit réduire la force de freinage, des vibrations sont perceptibles au niveau du levier de frein à main.

Lorsque le levier de frein à main est actionné, la pression de freinage est également appliquée au niveau de la roue arrière par le biais de la fonction intégrale. Si la pédale de frein est seulement actionnée après cela, la pression de freinage déjà appliquée est perceptible plus tôt sous forme de contre-pression que si la pédale de frein est actionnée avant ou en même temps que le levier de frein à main.

Soulèvement de la roue arrière

Si l'adhérence est importante entre le pneu et la route, le blocage de la roue avant ne se produit que tardivement ou pas du tout, même lors d'un freinage puissant. En conséquence, la régulation ABS ne doit intervenir que tardivement ou pas du tout. Dans un tel cas, la roue arrière peut se soulever et provoquer un retournement de la moto.

⚠ Un freinage puissant peut provoquer le décollement de la roue arrière.

Lors d'un freinage, ne pas oublier que la régulation ABS n'est pas en mesure d'empêcher dans tous les cas le soulèvement de la roue arrière.◀

Situations particulières

Pour détecter la tendance au blocage des roues, l'électronique compare notamment les vitesses de rotation des roues avant et arrière. Si des valeurs non plausibles sont détectées pendant une durée prolongée, l'électronique désactive l'ABS pour des raisons de sécurité et signale un message de défaut de l'ABS. Il est nécessaire que l'autodiagnostic soit terminé pour qu'il y ait affichage d'un message de défaut.

Outre les problèmes survenant sur le BMW Motorrad Race ABS , des états dynamiques inhabituels peuvent aussi conduire à l'affichage d'un message de défaut.

Conditions d'utilisation inhabituelles :

– Échauffement du moteur sur une béquille auxiliaire, au ralenti ou avec un rapport engagé.

– Blocage prolongé de la roue arrière par le frein moteur, par exemple dans les descentes raides.

En cas d'affichage d'un message de défaut dans l'une des situations précitées, la fonction ABS peut à nouveau être activée en coupant puis en remettant le contact d'allumage.

Quel rôle un entretien régulier peut-il jouer ?

Un système est aussi bon que son état de maintenance le lui permet.
Afin de s'assurer que le système BMW Motorrad Race ABS se trouve dans un état de maintenance optimal, il convient de respecter impérativement les intervalles d'inspection.◀

Réserves de sécurité

Le système BMW Motorrad Race ABS ne doit pas vous amener à rouler de façon déraisonnée et à prendre plus de risques sous prétexte de distances de freinage plus courtes. Il sert en premier lieu de réserve de sécurité pour les situations d'urgence.
Attention dans les virages ! Le freinage dans les virages obéit aux lois immuables de la physique, le BMW Motorrad Race ABS ne permet pas d'y déroger.

Dynamic Damping Control

DDC

Le capteur d'assiette permet d'acquérir les mouvements de la jambe de suspension arrière. En fonction du sens et de la vitesse de déplacement enregistrés, ainsi qu'en fonction du mode de conduite sélectionné, l'électrovanne de l'EDC (réglage électronique de dureté des amortisseurs) va s'ouvrir ou se fermer. L'amortissement au niveau de la roue avant dépend également du mode de conduite, mais sans mesure de la course du ressort. Les valeurs d'amortissement pour les roues avant et arrière peuvent être modifiées dans le menu SETUP DDC-SYS, sur sept paliers pour un réglage « plus souple » et sept paliers pour un réglage « plus ferme ». Les niveaux de traction et de pression peuvent être réglés de manière séparée sur la roue arrière.
Pour pouvoir également régler les valeurs d'amortissement en distinguant les niveaux de traction et de pression sur la roue avant, un capteur de débattement (accessoire de compétition) doit être monté sur la fourche avant. Un connecteur pour le

branchement du capteur est installé sur le véhicule; il se trouve derrière le flanc de carénage gauche.
Un calibrage doit être réalisé en cas de montage d'un capteur de débattement supplémentaire sur la fourche avant, du remplacement du capteur d'assiette existant ou d'une modification de l'assiette du véhicule. Le menu SETUP DDC-SYS permet de lancer le calibrage.

Contrôle de motricité

Comment fonctionne le contrôle de motricité ?

Le contrôle de motricité existe dans deux configurations
– **sans** prise en compte de l'inclinaison : contrôle automatique de stabilité ASC
– L'ASC est une fonction de base destinée à empêcher les chutes.
– **avec** prise en compte de l'inclinaison : contrôle dynamique de motricité DTC
– Le DTC offre une régulation confortable et peut permettre une amélioration des temps au tour sur circuit.

Le contrôle de motricité compare les vitesses circonférentielles des roues avant et arrière. A partir de la différence de vitesse, le système détermine le glissement et, par conséquent, les réserves de stabilité au niveau de la roue arrière. En cas de dépassement d'une limite de glissement, le couple moteur est adapté par la gestion moteur.

⚠ Les systèmes ASC et DTC ne permettent pas de déroger aux lois de la physique. Un style de conduite adapté relève toujours du domaine de responsabilité du pilote.
Ne pas limiter les options de sécurité complémentaires par une conduite à risques.◀

Situations particulières

Conformément aux lois de la physique, l'augmentation de l'inclinaison restreint davantage la capacité d'accélération. L'accélération peut en conséquence est réduite en sortie de virages très serrés.

Pour pouvoir détecter un patinage ou un dérapage de la roue arrière, le système compare entre autres les vitesses de rotation de la roue avant et de la roue arrière et, si le DTC est présent au lieu de l'ASC, prend en compte l'inclinaison de la moto.

– avec contrôle dynamique de motricité (DTC)[EO]

Si les valeurs d'inclinaison ne sont pas plausibles durant un laps de temps assez long, une valeur de remplacement est alors utilisée pour l'inclinaison ou bien la fonction DTC est désactivée. Dans de tels cas, un défaut DTC est signalé. Il est nécessaire que l'autodiagnostic soit terminé pour qu'il y ait affichage d'un message de défaut.

Les situations de roulage inhabituelles suivantes peuvent provoquer une coupure automatique du contrôle de motricité BMW Motorrad.

Conditions d'utilisation inhabituelles :

– Conduite sur roue arrière (wheeling) pendant une durée prolongée.
– Patinage sur place de la roue arrière en actionnant le frein avant (burn out).
– Échauffement du moteur sur une béquille auxiliaire, au ralenti ou avec un rapport engagé.

Si le connecteur de codage des modes de conduite SLICK et USER n'est pas inséré, la réactivation du DTC va se faire par coupure puis remise du contact, suivie d'un roulage à la vitesse minimale.

 Vitesse minimale pour l'activation du DTC
min. 10 km/h

Si la roue avant décolle lors d'une accélération extrême, l'ASC ou le DTC, dans les modes de roulage RAIN et SPORT, réduit le couple moteur jusqu'à ce que la roue avant revienne en contact avec le sol.

En mode SLICK, l'assistance au roulage sur la roue arrière est désactivée.

BMW Motorrad recommande dans ce cas de fermer quelque peu les gaz pour revenir le plus vite possible à un état de conduite stable.

Sur un sol glissant, la poignée d'accélérateur ne devrait en aucun cas être tournée entièrement en arrière de façon brusque, sans actionner simultanément l'embrayage. Le couple de frein moteur risque de faire patiner la roue arrière et ainsi de déstabiliser la moto. Le BMW Motorrad DTC n'est pas en mesure de maîtriser une telle situation.

Mode de conduite

Sélection

Vous avez le choix entre 5 modes de conduite pour adapter la moto aux intempéries, à l'état de la chaussée et au style de conduite :

– RAIN
– SPORT (mode standard)
– RACE
– SLICK (uniquement avec fiche de codage insérée)
– USER (uniquement si le connecteur de codage est inséré)

– Modes de conduite Pro[EO]

Règle pour les véhicules à réduction de la puissance : la mise en place du connecteur de codage permet de proposer tous les modes de conduite avec une puissance moteur augmentée, ce qui entraîne l'expiration de l'homologation routière.
Il faut tenir compte du fait que la moto a un comportement nettement plus sportif, avec des performances très améliorées.
Se familiariser avec le comportement de conduite plus sportif.
Ne pas utiliser la fiche de codage sur la voie publique.◀

Règle pour les véhicules avec réduction de puissance : la mise en place de la fiche de codage entraîne l'annulation de l'homologation sur les voies publiques.
Ne pas mettre en place la fiche de codage sur ces véhicules pour circuler sur les voies publiques.◀

Chaque mode de conduite influence le comportement de la moto de manière différente. Les systèmes ABS et/ou DTC peuvent être désactivés dans chaque mode ; les explications suivantes se rapportent toujours aux systèmes activés. Le mode de conduite choisi en dernier est automatiquement réactivé après la coupure du contact puis remise sous tension.
Règle applicable : plus le mode sélectionné est sportif, plus la puissance moteur disponible est élevée. Parallèlement, l'assistance du pilote par les systèmes ABS et DTC est de plus en plus réduite.
Les modes RAIN, SPORT et RACE sont destinés à la conduite avec les pneus de série BMW Motorrad recommandés.
Les modes de conduite SLICK et USER sont basés sur des pneumatiques de compétition et sur des revêtements offrant une très bonne adhérence.
Ayez pour cette raison à l'esprit lors du choix du mode de conduite que plus le réglage est sportif, plus les exigences requises en matière de savoir-faire de conduite sont élevées !

RAIN

Admission des gaz

– Le couple maximum n'est pas mis à disposition. C'est la courbe de couple pour la pluie qui s'applique.

– Pour les motos à réduction de la puissance : avec le connecteur de codage, c'est la courbe de couple pour la pluie qui s'applique. L'homologation routière expire.
– L'augmentation de la puissance est approximativement linéaire à l'actionnement de la poignée des gaz, la réponse du moteur est douce.
– La coupure d'injection en décélération est activée.

ASC

– Le système ASC intervient suffisamment tôt pour éviter le plus possible le patinage de la roue arrière.
– La détection de décollage de la roue avant est activée et offre une assistance maximale.

DTC

– Le système DTC intervient suffisamment tôt pour éviter le plus possible le patinage de la roue arrière.
– La détection de décollage de la roue avant est activée et offre une assistance maximale.
– La commutation du DTC est désactivée.
– Le Launch Control (L-CON) est désactivé.

ABS

– Le système ABS intervient toujours suffisamment tôt pour éviter autant que possible le blocage des roues et le décollage de la roue arrière.
– Assistance maximale lors de l'augmentation intégrale de la pression si seul le levier de frein à main est actionné.
– L'ABS de la roue arrière est activé.
– La détection du décollage de la roue arrière est activée.

DDC

– Réglage de l'amortissement : Road = réglage confortable
– Le combiné d'instruments permet d'affiner l'amortissement.

SPORT

Admission des gaz

– Le couple maximum est mis à disposition.
– Pour les motos à réduction de la puissance : avec le connecteur de codage, c'est la courbe de couple maximum qui s'applique. L'homologation routière expire.
– La réaction du moteur est optimale et directe.
– La coupure d'injection en décélération est activée.

ASC

– Le système ASC intervient plus tardivement qu'en mode RAIN,

si bien qu'une légère dérive est possible en sortie de virage.
– La détection de décollage de la roue avant est activée et offre une assistance maximale.

DTC

– Le système DTC intervient plus tardivement qu'en mode RAIN, si bien qu'une légère dérive est possible en sortie de virage.
– La détection de décollage de la roue avant est activée et offre une assistance maximale.
– La commutation du DTC est désactivée.
– Le Launch Control (L-CON) est désactivé.

ABS

– Le comportement de l'ABS correspond à celui du mode RAIN.
– Le système ABS intervient toujours suffisamment tôt pour éviter autant que possible le blocage des roues et le décollage de la roue arrière.
– Assistance maximale lors de l'augmentation intégrale de la pression si seul le levier de frein à main est actionné.
– L'ABS de la roue arrière est activé.
– La détection du décollage de la roue arrière est activée.

DDC

– Réglage de l'amortissement : Road = réglage confortable
– Le combiné d'instruments permet d'affiner l'amortissement.

RACE

Le mode RACE est le mode le plus sportif, tant que le connecteur de codage n'est pas inséré.

Admission des gaz

– Le couple maximum est mis à disposition.
– Pour les motos à réduction de la puissance : avec le connecteur de codage, c'est la courbe de couple maximum qui s'applique. L'homologation routière expire.
– La réaction du moteur est optimale et directe.
– La coupure d'injection en décélération est activée.

ASC

– Le système ASC intervient suffisamment tôt pour éviter le plus possible le patinage de la roue arrière.
– La détection de décollage de la roue avant est activée et offre une assistance maximale.

DTC

– Le système DTC intervient encore plus tardivement, si bien qu'il y a possibilité de dérives prolongées et de brefs "wheelies" en sortie de virages.

– La détection de décollage de la roue avant est certes activée, mais elle offre une assistance moindre.
– La commutation du DTC est désactivée.
– Le Launch Control (L-CON) est désactivé.

ABS

– L'ABS intervient toujours assez tôt pour que le blocage des roues autant que possible évité.
– Dans ce mode, l'ABS intervient plus tardivement. Le blocage des roues est toujours empêché, mais la détection du décollage de la roue arrière est réduite. Il y a risque de décollage de la roue arrière !
– L'assistance de l'augmentation intégrale de la pression est réduite.
– L'ABS de la roue arrière est activé.

DDC

– Réglage de l'amortissement : Dynamic = réglage sportif
– Le combiné d'instruments permet d'affiner l'amortissement.

SLICK

Le connecteur de codage doit être inséré pour que le mode SLICK puisse être activé.
Le mode SLICK a été développé pour des chaussées offrant de bonnes conditions de visibilité et de très bonnes valeurs d'adhérence, telles qu'on les rencontre généralement uniquement sur les circuits de compétition. De même, ce mode présuppose que l'on roule avec des pneus de course ayant une très grande adhérence.

Admission des gaz

– Le couple maximum est mis à disposition.
– Pour les motos à réduction de la puissance : avec le connecteur de codage, c'est la courbe de couple maximum qui s'applique. L'homologation routière expire.
– La puissance du moteur, l'augmentation de la puissance et le temps de réponse correspondent à une sportivité maximale.
– La coupure d'injection en décélération est désactivée.

DTC

– Dans ce mode, la régulation du DTC considère que la moto est équipée de pneus de compétition offrant une adhérence maximale (pneus slick). Les Wheelies prolongés et les Wheelies à faible inclinaison sont autorisés, un retournement de la moto en arrière étant ainsi possible dans un cas extrême !
– Le système DTC intervient encore plus tardivement, si bien

qu'il y a possibilité de dérives prolongées et de brefs "wheelies" en sortie de virages.
– La détection du décollage de la roue avant est désactivée.
– La commutation du DTC est activée.
– Le Launch Control (L-CON) est activé.

ABS
– L'ABS n'intervient que lorsque le levier de frein est actionné.
– Dans ce mode, l'ABS intervient plus tardivement. Le blocage des roues est toujours évité, mais la roue arrière peut décoller !
– L'assistance à la montée intégrale en pression diminue plus vite dans le mode SPORT.
– L'ABS de la roue arrière est désactivé. Plus aucune intervention de l'ABS n'a lieu sur la roue arrière à l'actionnement de la pédale de frein. Il y a risque de blocage de la roue arrière.
– La détection du décollage de la roue arrière est désactivée.

DDC
– Réglage de l'amortissement : Track = réglage sportif pour circuits
– Le combiné d'instruments permet d'affiner l'amortissement.

USER
Le connecteur de codage doit être inséré pour que le mode USER puisse être activé.
Le comportement correspond au mode SLICK, mais les systèmes suivants peuvent être réglés séparément :

Admission des gaz (ENGINE)
– RAIN
– RACE
– SLICK
– Pour les motos à réduction de la puissance et à connecteur de codage branché, les courbes de couple suivantes s'appliquent : réglage RACE / SLICK = couple maximum, réglage RAIN = courbe de couple pour la pluie. L'homologation routière expire.
– La coupure d'injection en décélération est désactivée.

DTC
– RAIN
– SPORT
– RACE
– SLICK
– La commutation du DTC est activée. Pour chaque mode du DTC, la commutation est enregistrée séparément.
– Le Launch Control (L-CON) est activé.

ABS
– SPORT
– RACE
– SLICK

DDC
– SPORT
– RACE
– SLICK

ASC désactivé
– L'ASC est désactivé.
– La détection du décollage de la roue avant est désactivée.

DTC désactivé
– Le DTC est désactivé.
– La détection du décollage de la roue avant est désactivée.
– La commutation du DTC est désactivée.
– Le Launch Control (L-CON) est certes activé, mais seule la limitation du régime-moteur est active.

ABS désactivé
– L'ABS est désactivé.
– Pas d'assistance pour l'augmentation intégrale de la pression si seul le levier de frein à main est actionné.
– L'ABS de la roue arrière est désactivé.
– La détection du décollage de la roue arrière est désactivée.

Commutation

Le processus de commutation des fonctions au niveau de la commande du moteur, du système ABS et du système DTC est uniquement possible dans des états de fonctionnement définis :
– Pas de couple de transmission au niveau de la roue arrière
– Pas de pression de freinage dans le système de freinage.

Pour obtenir cet état,
– le véhicule doit se trouver avec le contact mis

ou bien (pendant le roulage)
– la poignée d'accélérateur doit être ramenée à zéro,
– les leviers de frein ne doivent pas être actionnés.

Le mode de conduite souhaité est tout d'abord présélectionné. La commutation s'effectue seulement lorsque les systèmes concernés se trouvent à l'état requis.
Le menu de sélection disparaît seulement sur le visuel après la commutation du mode de conduite.

Assistant de changement de rapport Pro

– avec assistant de changement de rapport Pro[EO]

Votre véhicule est équipé de l'assistant de changement de rapport initialement développé pour la compétition et adapté pour l'utilisation sur route. Il permet de passer au rapport supérieur et inférieur sans actionnement de l'embrayage ou du papillon dans presque toutes les plages de charge et de régime.

Avantages

- 70-80 % de tous les changements de rapport pour un trajet peuvent être effectués sans embrayage.
- moins de mouvement entre pilote et passager grâce aux pauses plus courtes des changements de rapport.
- Dans les accélérations, le papillon ne doit pas être fermé.
- Dans les décélérations et les rétrogradations (papillon fermé) une adaptation du régime est effectuée par un double débrayage.
- le temps de changement est réduit par rapport au changement de rapport avec actionnement de l'embrayage.

Pour détecter un passage de rapport, le pilote doit actionner dans la bonne direction, en luttant contre l'élasticité de l'accumulateur à ressort de manière normale à rapide, le sélecteur de vitesses, inactif jusqu'alors, et le maintenir jusqu'à la fin du changement de rapport. Il n'est pas nécessaire d'exercer une force supplémentaire augmenter pendant le changement de rapport. Le sélecteur de vitesses doit être totalement déchargé après un changement de rapport pour pouvoir faire un autre changement de rapport avec l'assistant de changement de rapport Pro. Pour les changements de rapports avec l'assistant, la force exercée (position de la poignée d'accélération) avant et pendant le changement de rapport doit rester constante. Toute modification de la position de la poignée d'accélération pendant le changement de rapport peut entraîner une interruption de la fonction et/ou un changement dans un mauvais rapport. Les changements de rapport avec actionnement de l'embrayage se font sans l'aide de l'assistant de changement de rapport.

Passage au rapport inférieur

- Le passage à un rapport inférieur est assisté jusqu'au moment où le régime maximal dans la vitesse ciblée est atteint. Cela évite un surrégime.

 Régime maximal
max. 14200 min^{-1}

Passage à un rapport supérieur

– Le passage au régime du ralenti lors d'un passage à un rapport supérieur se fait sans l'aide de l'assistant.

 Régime de ralenti
1250 min^{-1} (Moteur chaud)

Maintenance

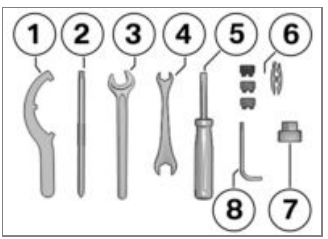
Indications générales 162
Outillage de bord 162
Béquille de roue avant 164
Béquille de roue arrière 165
Huile moteur 166
Système de freinage 168
Embrayage 172
Liquide de refroidissement 173
Pneus 174
Jantes et pneus 175
Roues 175
Ampoules 183
Pièces de carénage 190
Aide au démarrage 192
Batterie 193
Fusibles 195
Chaîne 196

Indications générales

Le chapitre "Maintenance" décrit des travaux de contrôle et de remplacement des pièces d'usure pouvant être facilement réalisés.
Si des couples de serrage spécifiques doivent être respectés, ceux-ci sont également mentionnés. Vous trouverez une liste de tous les couples de serrage requis dans le chapitre "Caractéristiques techniques".
Vous trouverez des informations sur des travaux de maintenance et de réparation plus poussés dans le manuel de réparation sur DVD que vous pouvez vous procurer auprès de votre concessionnaire BMW Motorrad.

L'exécution de certains de ces travaux exige des outils spéciaux ainsi que des connaissances techniques approfondies. En cas de doute, adressez-vous à un atelier spécialisé, de préférence à votre concessionnaire BMW Motorrad.

Outillage de bord



1 Clé à ergot
- sans Dynamik Damping Control[EO]
- Réglage de la précontrainte du ressort de la roue arrière (➠ 75).

2 Tournevis réversible Cruciforme PH1 et Torx T25
- Dépose et pose des éléments de carénage
- Dépose de la selle du pilote (➠ 68).
- Remplacer les ampoules des clignotants avant et arrière (➠ 188).

3 Clé à fourche de 17 mm
- sans Dynamik Damping Control[EO]
- Régler la précharge des ressorts de la roue avant (➠ 73).
- avec Dynamik Damping Control[EO]
- Régler la précharge des ressorts de la roue avant (➠ 74).

4 Clé à fourche de 10/13 mm
- Dépose de la batterie (➠ 195).
- avec Dynamik Damping Control[EO]
- Réglage de la précontrainte du ressort de la roue arrière (➠ 77).

5 Tournevis réversible à embouts cruciforme et droit
- sans Dynamik Damping Control[EO]
- Régler l'amortissement en compression de la roue avant (➠ 78).
- sans Dynamik Damping Control[EO]
- Régler l'amortissement en détente de la roue avant (➠ 79).
- sans Dynamik Damping Control[EO]
- Régler l'amortissement en détente de la roue arrière (➠ 80).
- sans Dynamik Damping Control[EO]
- Régler l'amortissement en compression de la roue arrière (➠ 80).

6 Fusibles de rechange avec agrafes
Mini fusibles 4 A, 7,5 A et 10 A
- Pince pour la dépose des fusibles
- Fusibles de rechange

7 Élément rapporté en plastique
- avec Dynamik Damping Control[EO]
- Régler la précharge des ressorts de la roue avant (➠ 74).

8 Clé Torx T25
- Dépose et pose des éléments de carénage
- Dépose de la selle du pilote (➠ 68).

Béquille de roue avant

Montage de la béquille auxiliaire sur la roue avant

Le support de roue avant BMW Motorrad n'est pas conçu pour une utilisation sans la béquille centrale ou une béquille auxiliaire. En cas d'utilisation exclusive du support de roue avant, la moto risque de tomber.
Avant de la soulever avec le support de roue avant BMW Motorrad, mettre la moto sur la béquille centrale ou sur une béquille auxiliaire.◀

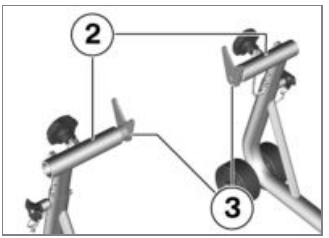
- Placer la moto sur une béquille auxiliaire, BMW Motorrad recommande la béquille auxiliaire BMW Motorrad.
- Montage de la béquille de roue arrière (➠ 165).



- Utiliser la béquille de base (83 30 0 402 241) avec les pièces de fixation (83 30 2 152 839).



- Insérer l'adaptateur de service (83 30 2 152 840) **1** à gauche et à droite dans le guidage de la roue avant.



- Tourner le support **2** avec les côtés longs vers l'intérieur.
- Régler les pièces de fixation **3** à la largeur des adaptateurs de service insérés dans le guidage de la roue avant.
- Régler la hauteur de la béquille auxiliaire de façon à ce que la roue avant soit légèrement soulevée du sol.



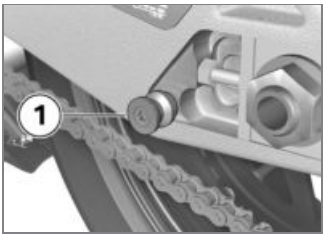
- Positionner la béquille auxiliaire contre le guidage de la roue avant et la presser uniformément au sol.

Béquille de roue arrière

Montage de la béquille de roue arrière

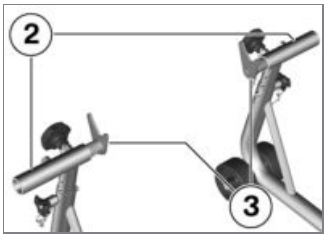


- Utiliser le support de base de référence outil (83 30 0 402 241) et les pièces de fixation (83 30 2 152 839).



- Insérer les adaptateurs de service (83 30 2 152 841) **1** à gauche et à droite au couple spécifié dans le bras oscillant arrière.

Adaptateur de bras oscillant sur le bras oscillant arrière
20 Nm



- Tourner le support **2** avec les côtés longs vers l'extérieur.
- Régler les pièces de fixation **3** à la largeur des adaptateurs de service insérés dans le bras oscillant arrière.
- Régler la hauteur de la béquille de roue arrière de façon à ce que celle-ci soit légèrement soulevée du sol.



- Positionner la béquille de roue arrière contre le bras oscillant arrière et le presser uniformément au sol.

Huile moteur

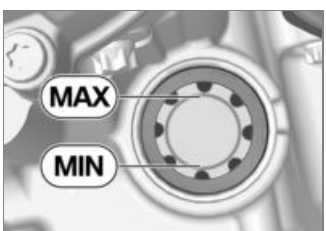
Contrôle du niveau d'huile moteur

⚠ Le niveau d'huile dépend de la température de l'huile. Plus l'huile est chaude, plus le niveau d'huile est élevé dans le carter. Le contrôle du niveau d'huile avec le moteur froid ou après un court trajet conduit à des erreurs d'interprétation et ainsi à un volume de remplissage d'huile erroné.
Pour garantir l'affichage correct du niveau d'huile moteur, contrôler le niveau d'huile uniquement sur un moteur à température de service.◀

- Maintenir la moto à température de service en position verticale, en veillant à ce que le sol soit plan et ferme.
- Faire tourner le moteur une minute au ralenti.
- Couper le contact.



- Relever le niveau d'huile sur l'indicateur **1**.



Niveau de consigne d'huile moteur
entre repère MIN- et MAX

Quantité de remplissage d'huile moteur
SAE 5W-40, API SL / JASO MA2, Les additifs (à base de molybdène par exemple) ne sont pas autorisés, car ils peuvent attaquer des composants du moteur ayant un revêtement spécial. BMW Motorrad recommande l'utilisation d'huiles BMW Motorrad, que vous pouvez obtenir auprès de votre concessionnaire BMW Motorrad.
Env. 3,5 l (avec remplacement du filtre)

Si le niveau d'huile se situe en dessous du repère minimum :

- Appoint d'huile moteur (➠ 167).

Si le niveau d'huile se situe au-dessus du repère maximum :

- Faire corriger le niveau d'huile par un atelier spécialisé, de préférence par un concessionnaire BMW Motorrad.

Appoint d'huile moteur

- Placer la moto sur un sol plan et stable.
- Nettoyer la zone de l'orifice de remplissage d'huile.



- Déposer le bouchon **1** de l'orifice de remplissage d'huile.

Une quantité insuffisante mais aussi excessive d'huile moteur peut endommager le moteur.
Faire attention à ce que le niveau d'huile moteur soit correct.◀

- Ajouter de l'huile moteur jusqu'au niveau de consigne.
- Contrôle du niveau d'huile moteur (➠ 166).
- Poser le bouchon de l'orifice de remplissage d'huile **1**.

Système de freinage

Contrôle du fonctionnement des freins

- Actionner la manette du frein à main.
» Un point dur doit être nettement perceptible.
- Actionner la pédale de frein.
» Un point dur doit être nettement perceptible.

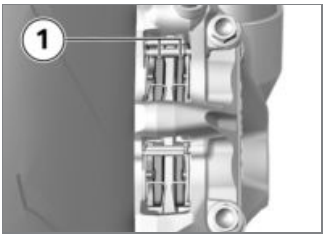
Si aucun point de résistance n'est nettement sensible :

Toute opération non conforme met en danger la fiabilité du système de freinage. Confier la réalisation de toutes les opérations sur le système de freinage aux personnels qualifiés.◀

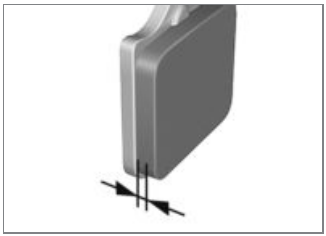
- Faire contrôler les freins par un atelier spécialisé, de préférence par un concessionnaire BMW Motorrad.

Contrôler l'épaisseur des plaquettes de frein avant

- Placer la moto sur un sol plan et stable.
- Braquer le guidon.



- Effectuer un contrôle visuel de l'épaisseur de plaquette de frein gauche et droite. Sens d'observation : de l'arrière sur les plaquettes de frein **1**.

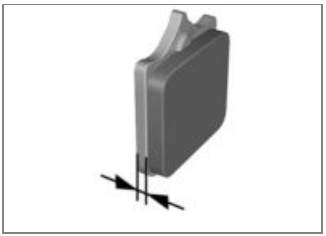


Limite d'usure des plaquettes de frein avant
min. 0,8 mm (Uniquement garniture de friction sans plateau support)

Si les plaquettes de frein sont usées :

Une épaisseur de plaquette de frein inférieure à l'épaisseur minimale peut provoquer une détérioration de la puissance de freinage et, le cas échéant, des endommagements du frein. Pour garantir la fiabilité du système de freinage, ne pas descendre en dessous de l'épaisseur minimale des plaquettes.◀

- Faire remplacer les plaquettes de frein par un atelier spécialisé, de préférence par un concessionnaire BMW Motorrad.
- En cas de montage de plaquettes de frein non d'origine BMW Motorrad, il faut impérativement contrôler l'épaisseur de la plaque support de plaquette de frein.



Epaisseur de la plaque support de plaque support
min. 4,5 mm

Si l'épaisseur des plaques supports est trop faible :

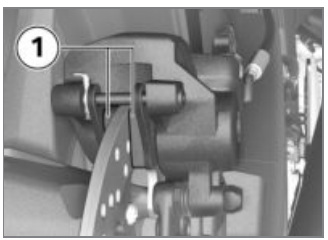
Panne du système de freinage par une perte possible des plaquettes de frein. Utiliser uniquement des plaquettes de frein avec une plaque support d'au moins 4,5 mm d'épaisseur.◀

- BMW Motorrad recommande de ne monter que des

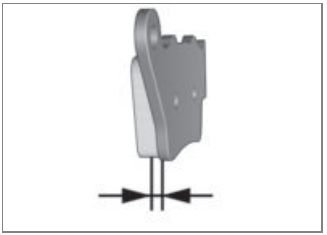
plaquettes de frein BMW Motorrad d'origine.

Contrôler l'épaisseur des plaquettes de frein arrière

- Placer la moto sur un sol plan et stable.



- Vérifier l'épaisseur des plaquettes de frein par un contrôle visuel. Sens d'observation : de l'arrière sur les plaquettes de frein **1**.



	Limite d'usure des plaquettes de frein arrière
	min. 1,0 mm (Uniquement garniture de friction sans plateau support.)

Si le témoin d'usure n'est plus nettement visible :

⚠ Une épaisseur de plaquette de frein inférieure à l'épaisseur minimale peut provoquer une détérioration de la puissance de freinage et, le cas échéant, des endommagements du frein. Pour garantir la fiabilité du système de freinage, ne pas descendre en dessous de l'épaisseur minimale des plaquettes.◀

- Faire remplacer les plaquettes de frein par un atelier spécialisé, de préférence par un concessionnaire BMW Motorrad.

Contrôler le niveau du liquide de frein avant

- Mettre la moto en position verticale, en veillant à ce que le sol soit plan et stable.
- Mettre le guidon en ligne droite.



- Relever le niveau du liquide de frein sur le réservoir de liquide de frein **1**.

▷ Le niveau du liquide de frein baisse dans le réservoir sous l'effet de l'usure des plaquettes de frein.◀



Niveau du liquide de frein avant
Liquide de frein, DOT4
Le niveau du liquide de frein ne doit pas descendre en dessous du repère MIN. (Réservoir de liquide de frein horizontal)

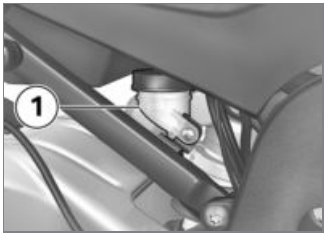
Si le niveau du liquide de frein descend en dessous du niveau autorisé :

⚠ Si le niveau de liquide de frein est trop faible dans le réservoir, de l'air peut pénétrer dans le système de freinage. La puissance de freinage est alors considérablement réduite. Contrôler régulièrement le niveau de liquide de frein.◀

- Faire éliminer le défaut dès que possible par un atelier spécialisé, de préférence par un concessionnaire BMW Motorrad.

Contrôler le niveau du liquide de frein à l'arrière

- Mettre la moto en position verticale, en veillant à ce que le sol soit plan et stable.



- Relever le niveau du liquide de frein sur le réservoir de liquide de frein arrière **1**.

Le niveau du liquide de frein baisse dans le réservoir sous l'effet de l'usure des plaquettes de frein.◀



Niveau du liquide de frein arrière
Liquide de frein, DOT4
Le niveau du liquide de frein ne doit pas descendre en dessous du repère MIN. (Réservoir de liquide de frein horizontal)

Si le niveau du liquide de frein descend en dessous du niveau autorisé :

Si le niveau de liquide de frein est trop faible dans le réservoir, de l'air peut pénétrer dans le système de freinage. La puissance de freinage est alors considérablement réduite. Contrôler régulièrement le niveau de liquide de frein.◀

- Faire éliminer le défaut dès que possible par un atelier spécialisé, de préférence par un concessionnaire BMW Motorrad.

Embrayage

Contrôler le fonctionnement de l'embrayage

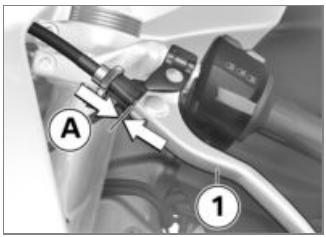
- Actionner la manette d'embrayage.

» Un point dur doit être nettement perceptible.

Si aucun point de résistance sensible n'est perceptible :

- Faire vérifier l'embrayage par un atelier spécialisé, de préférence par un concessionnaire BMW Motorrad.

Contrôler le jeu de la manette d'embrayage



- Actionner le levier d'embrayage **1** jusqu'à sentir une résistance.
- Dans cette position, mesurer la garde d'embrayage **A** entre le commodo et la manette d'embrayage.

Jeu de la manette d'embrayage
0,5...1,0 mm (sur le bloc de commande au guidon, sur moteur froid)

Si le jeu de l'embrayage est en dehors de la tolérance :

- Régler le jeu de la manette d'embrayage (➠ 173).

Régler le jeu de la manette d'embrayage

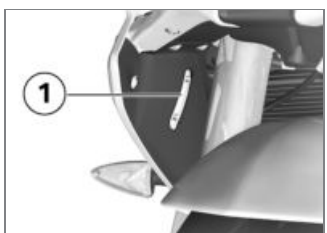


- Pour augmenter le jeu de l'embrayage : visser la vis **2** dans la commande au guidon.
- Pour réduire le jeu de l'embrayage : dévisser la vis **2** de la commande au guidon.
- Contrôler le jeu de la manette d'embrayage (➠ 173).
- Répéter les étapes de travail jusqu'à ce que le jeu de l'embrayage soit correctement réglé.

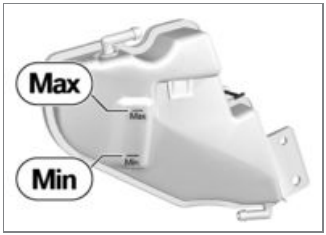
Liquide de refroidissement

Contrôler le niveau de liquide de refroidissement

- Placer la moto sur un sol plan et stable.



- Relever le niveau de liquide de refroidissement sur le réservoir de compensation **1**. Sens de regard : de l'avant vers le côté intérieur du flanc de carénage droit.



Niveau de consigne du liquide de refroidissement
Entre repères MIN et MAX du vase d'expansion (Sur moteur froid)

Si le niveau de liquide de refroidissement descend en dessous du niveau autorisé :

- Faire l'appoint de liquide de refroidissement.

Faire l'appoint de liquide de refroidissement

- Dépose du flanc de carénage (➠ 190).



- Ouvrir le bouchon **1** du réservoir de compensation.
- Faire l'appoint de liquide de refroidissement jusqu'au niveau de consigne.
- Contrôler le niveau de liquide de refroidissement (➠ 173).
- Fermer le bouchon du réservoir de compensation.
- Montage du flanc de carénage (➠ 191).

Pneus

Contrôler la pression de gonflage des pneus

Une mauvaise pression de gonflage des pneumatiques détériore la tenue de route de la moto et diminue la durée de vie des pneumatiques.
Vérifier la pression correcte des pneus.◀

Sous l'effet de la force centrifuge, les valves ont tendance à se desserrer toutes seules à grande vitesse !
Afin d'éviter toute perte subite de pression dans les pneus, utiliser des capuchons de valve munis d'un joint caoutchouc et les serrer suffisamment.◀

- Placer la moto sur un sol plan et stable.

- Contrôler la pression de gonflage des pneus en se référant aux données suivantes.

 Pression de gonflage du pneu avant
2,5 bar (sur pneu à froid)

 Pression de gonflage du pneu arrière
2,9 bar (sur pneu à froid)

Si la pression de gonflage des pneus est insuffisante :

- Corriger la pression de gonflage des pneus.

Jantes et pneus

Contrôle des jantes

- Placer la moto sur un sol plan et stable.
- Vérifier par un contrôle visuel si les jantes présentent des zones défectueuses.
- Faire contrôler et remplacer le cas échéant les jantes endommagées par un atelier spécialisé, de préférence par un partenaire BMW Motorrad.

Contrôler la profondeur de sculpture des pneus

Le comportement routier de votre moto peut se dégrader avant même que la profondeur de sculpture minimale légale soit atteinte.
Faire remplacer les pneus déjà avant l'atteinte de la profondeur de sculpture minimale.◀

- Placer la moto sur un sol plan et stable.
- Mesurer la profondeur de sculpture des pneus dans les rainures principales comportant des témoins d'usure.

Chaque pneu est équipé de repères d'usure intégrés dans les rainures principales de la sculpture. Si le profil du pneu atteint le niveau de ces repères, le pneu est entièrement usé. Les positions de ces repères sont repérées sur le flanc du pneu, par exemple par les lettres TI, TWI ou par une flèche.◀

Si la profondeur de sculpture minimale est atteinte :

- Remplacer le pneu concerné.

Roues

Recommandation de pneus

Des pneus de certaines marques ont été testés pour chaque taille par BMW Motorrad et classés conformes à la sécurité routière. Pour les autres marques de pneus, BMW Motorrad ne peut pas évaluer leur convenance et ne peut par conséquent pas se porter garant pour la sécurité de conduite.

BMW Motorrad recommande uniquement l'utilisation de pneus qui ont été testés par BMW Motorrad.
Vous obtiendrez des informations détaillées auprès de votre partenaire BMW Motorrad ou sur le site Internet www.bmw-motorrad.com.

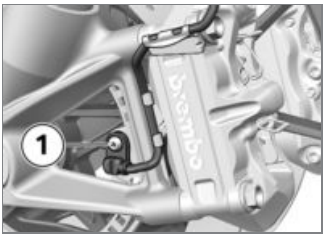
Influence de la taille des roues sur les systèmes de régulation du châssis

La taille des roues joue un rôle important pour les systèmes de contrôle ASC et DTC. Notamment le diamètre et la largeur des roues sont enregistrées comme base pour tous les calculs nécessaires dans le boîtier électronique. Le fait de remplacer les roues de série par des roues de taille différente peut avoir des conséquences néfastes sur le comportement de régulation de ces systèmes.

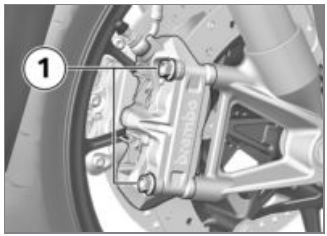
Les anneaux de capteur nécessaires à la détection de la vitesse de roue ne doivent pas non plus être remplacées sous peine de ne plus être compatibles avec les systèmes de régulation présents sur le véhicule.
Si vous voulez monter d'autres roues sur votre moto, parlez-en d'abord avec un atelier spécialisé, de préférence un concessionnaire BMW Motorrad. Il est nécessaire dans ces cas d'adapter les données enregistrées dans les boîtiers électroniques aux nouvelles dimensions des roues.

Dépose de la roue avant

- Placer la moto sur un sol plan et stable.

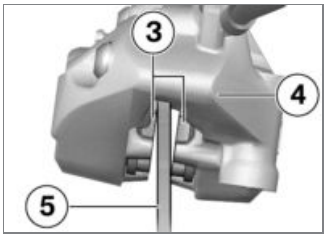


- Enlever la vis **1** et retirer le capteur de vitesse de roue de l'alésage.
- Masquer avec du ruban adhésif les zones de la jante risquant d'être rayées au cours de la dépose des étriers de frein.



⚠ A l'état déposé, les plaquettes de frein peuvent être comprimées au point de ne plus pouvoir être positionnées sur le disque de frein au remontage.
Ne pas actionner la manette de frein tant que les étriers de frein sont déposés.◀

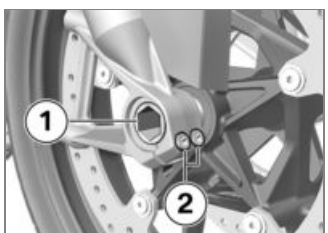
- Enlever les vis **2** des étriers de frein gauche et droit.



- Écarter légèrement les plaquettes de frein **3** par des mouvements de rotation de l'étrier de frein **4** contre le disque de frein **5**.
- Dégager avec précaution les étriers des disques de frein vers l'arrière et vers l'extérieur.

- Mettre la moto en appui sur une béquille auxiliaire ; BMW Motorrad recommande la béquille de roue arrière BMW Motorrad.
- Montage de la béquille de roue arrière (➠ 165).

- Soulever la moto à l'avant jusqu'à ce que la roue avant tourne librement. Pour soulever la moto, BMW Motorrad recommande d'utiliser la béquille de roue avant BMW Motorrad.
- Montage de la béquille auxiliaire sur la roue avant (➠ 164).



⚠ Le serrage gauche fixe la douille filetée dans le guidage de roue avant.Une douille filetée mal ajustée entraîne une distance erronée entre la couronne du capteur et le capteur de vitesse de roue et de fait des

dysfonctionnements au niveau de l'ABS et un endommagement du capteur de vitesse de rotation de roue.
Pour garantir le positionnement correct de la douille filetée, il ne faut pas détacher ni déposer le serrage gauche.◀

- Desserrer les vis de serrage **2**.
- Déposer l'axe de roue **1** tout en soutenant la roue.
- Sortir la roue avant en la faisant rouler vers l'avant.

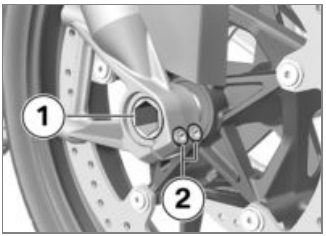
Monter la roue avant

Des dysfonctionnements sont possibles lors des interventions de l'ABS et du DTC si une roue montée ne correspond pas aux roues de série. Veuillez tenir compte des indications sur l'influence de la taille des roues sur les systèmes de régulation du châssis ABS et DTC figurant au début de ce chapitre.◀

Si le couple de serrage n'est pas correct, l'assemblage vissé peut se desserrer ou être endommagé.
Faire impérativement contrôler les couples de serrage par un atelier spécialisé, de préférence par un concessionnaire BMW Motorrad.◀

La roue avant doit être montée dans le bon sens de rotation.
Faire attention aux flèches indiquant le sens de rotation sur le pneu ou sur la jante.◀

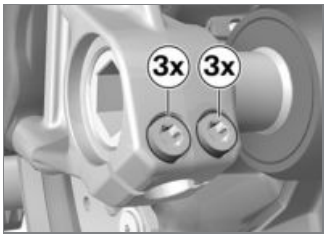
- Faire rouler la roue avant jusqu'au niveau du guidage de la roue avant.



- Soulever la roue avant et monter l'axe de roue **1** en respectant le couple prescrit.

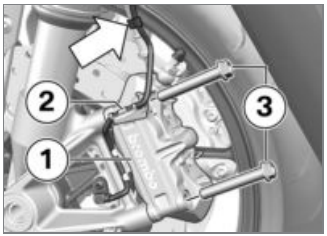
	Axe de roue dans douille filetée
50 Nm	

- Serrer les vis de serrage **2** au couple prescrit.



Vis de serrage dans le logement de l'axe
Ordre de serrage : Serrer les vis 6 fois les unes après les autres
19 Nm

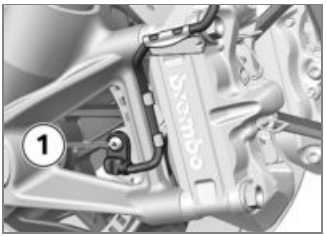
- Retirer la béquille de roue avant et la béquille auxiliaire.
- Positionner les étriers de frein sur les disques de frein.



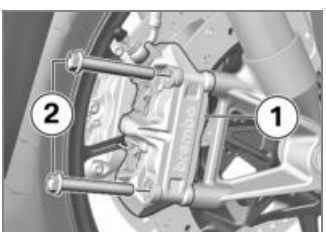
- Mettre en place l'étrier de frein gauche **1** et positionner le guide-câble **2**.
- Serrer les vis **3** au couple prescrit.

Etrier de frein radial sur logement d'axe
38 Nm

- Fixer le câble du capteur de vitesse de roue dans le support **flèche**.



- Insérer le capteur de vitesse de roue dans le trou et le fixer avec la vis **1**.



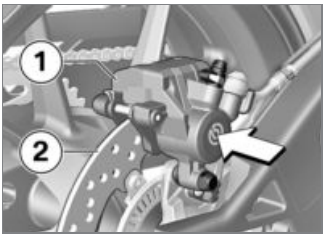
- Mettre en place l'étrier de frein droit **1** et monter les vis **2** au couple spécifié.

Etrier de frein radial sur logement d'axe
38 Nm

- Enlever le marouflage de la jante.
- Actionner plusieurs fois vigoureusement la manette de frein jusqu'à ce que le point de résistance soit perceptible.

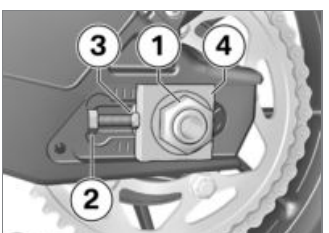
Dépose de la roue arrière

- Soulever la moto, de préférence à l'aide d'une béquille de roue arrière BMW Motorrad.
- Montage de la béquille de roue arrière (➠ 165).
- Bloquer si nécessaire la roue arrière avec p. ex. une cale en bois de façon à ce qu'elle ne puisse pas tomber après la dépose de l'axe de roue.

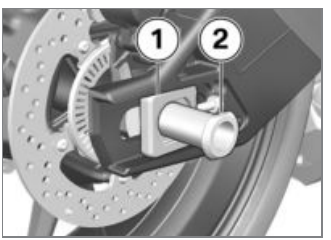


- Pousser l'étrier de frein **1** contre le disque de frein **2**

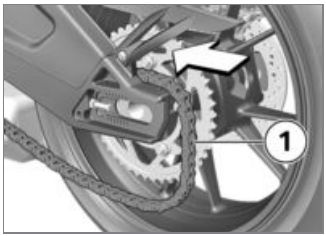
» Les pistons de frein sont refoulés.



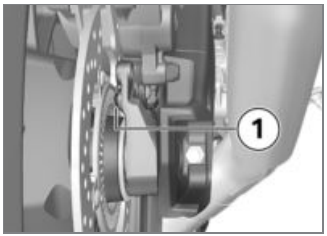
- Déposer l'écrou de l'axe de roue **1** avec la rondelle.
- Desserrer les contre-écrous **2** à gauche et à droite.
- Desserrer les vis de réglage **3** à gauche et à droite.
- Retirer la plaque de réglage **4** et pousser l'axe aussi loin que possible vers l'intérieur.



- Déposer l'axe de roue **2** et retirer la plaque de réglage **1**.



- Faire rouler la roue arrière autant que possible vers l'avant et retirer la chaîne **1** de la roue de chaîne.



- Veiller à ne pas endommager le capteur de vitesse de roue **1** lors du retrait de la roue arrière.



- Déposer la vis **1** et détacher la conduite de frein du support **2**.



- Dégager la roue arrière du bras oscillant en la faisant rouler vers l'arrière et tirer simultanément le support de l'étrier de frein **1** vers l'arrière, de façon à ce que la roue arrière puisse passer.

La roue de chaîne et les douilles d'écartement à gauche et à droite ne sont pas serrées sur la roue. Lors de la dépose, veiller à ne pas endommager ou perdre ces pièces.◀

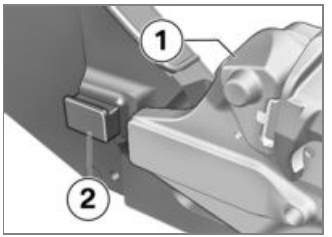
Poser la roue arrière

La dimension des pneus a une influence sur les systèmes de régulation.
Si les pneus arrière de 190 / 55 ZR 17 sont remplacés par des 200 / 55 ZR 17 ou vice versa, il faut faire coder les paramètres des systèmes de régulation par un concessionnaire BMW Motorrad.◀

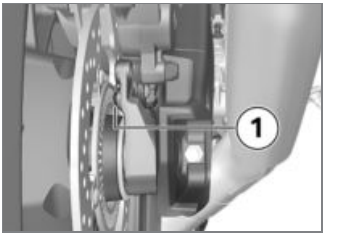
Si le couple de serrage n'est pas correct, l'assemblage vissé peut se desserrer ou être endommagé.

Faire impérativement contrôler les couples de serrage par un atelier spécialisé, de préférence par un concessionnaire BMW Motorrad.◀

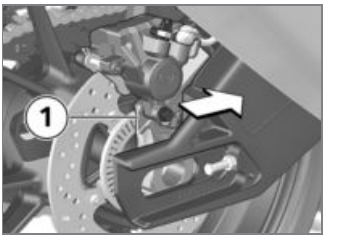
- Faire rouler la roue arrière sur la cale dans le bras oscillant jusqu'à ce que le support d'étrier de frein puisse être monté.



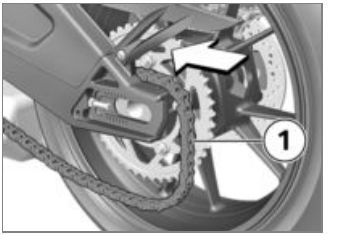
- Engager le support d'étrier de frein **1** dans le guide **2**.



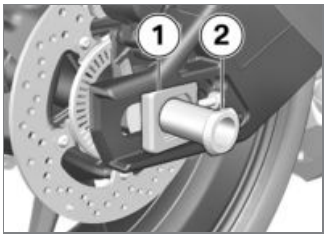
- Veiller à ne pas endommager le capteur de vitesse de roue **1** en engageant la roue arrière.



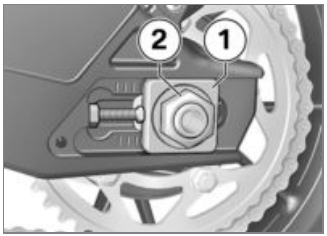
- Faire rouler la roue arrière davantage à l'intérieur du bras oscillant, pousser simultanément le support d'étrier de frein **1** vers l'avant.



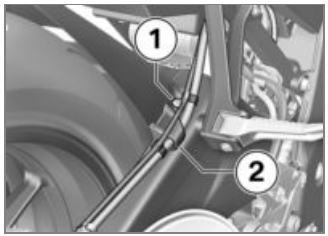
- Faire rouler la roue arrière autant que possible vers l'avant et poser la chaîne **1** sur la roue de chaîne.



- Monter la plaque de réglage côté droit **1** dans le bras oscillant.
- Soulever la roue arrière et insérer l'axe de roue **2** dans le support de l'étrier de frein et la roue arrière à travers la plaque de réglage.
- S'assurer que l'axe emboîtable touche dans le creux des méplats.



- Monter la plaque de réglage gauche **1**.
- Monter l'écrou d'axe **2** avec rondelle d'appui, mais ne pas encore le serrer.



- Fixer la conduite de frein dans la fixation **2** et monter la vis **1**.
- Régler la tension de la chaîne (➠ 197).

Ampoules

Remplacer la lampe du feu de croisement et du feu de route

La position du connecteur peut différer de celle de l'illustration en fonction de la lampe à remplacer.◀

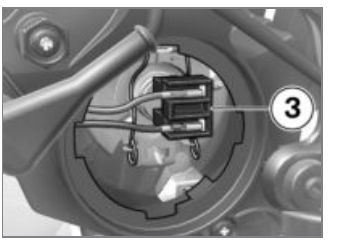
- Placer la moto sur un sol plan et stable.
- Couper le contact.



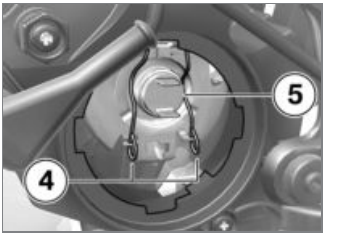
- Pour remplacer la lampe du feu de croisement, déposer l'élément de recouvrement **1**.



- Pour remplacer la lampe du feu de route, déposer l'élément de recouvrement **2**.



- Débrancher le connecteur **3**.



- Détacher les étriers métalliques **4** à gauche et à droite du blocage et les relever.
- Retirer l'ampoule **5** de la douille.
- Remplacer l'ampoule défectueuse.

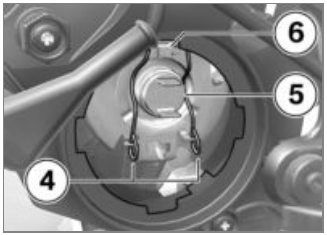
Des lampes ayant des caractéristiques d'éclairage supérieures sont proposées sur le marché des accessoires. Ces lampes ont une durée de vie plus courte et génèrent davantage de chaleur que les lampes traditionnelles. Dans des circonstances défavorables, la dissi-

pation thermique élevée peut conduire à des endommagements du projecteur.◀

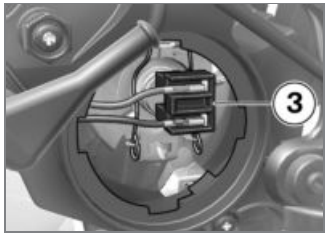
Ampoule de feu de croisement
H7 / 12 V / 55 W

Ampoule pour feu de route
H7 / 12 V / 55 W

- Saisir l'ampoule uniquement par le culot pour protéger le verre de tout encrassement.



- Monter l'ampoule **5**. Pour cela, d'abord insérer l'ergot **6**, puis enfoncer l'ampoule dans la douille.
- Mettre en place l'étrier-ressort **4** à gauche et à droite dans le dispositif de fixation.



- Mettre en place le connecteur **3**.
- Monter le cache de protection.

Remplacer l'ampoule du feu de position gauche

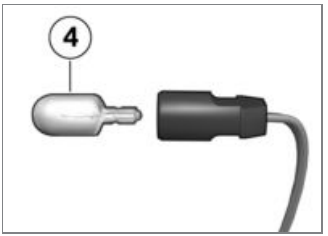
- Placer la moto sur un sol plan et stable.
- Couper le contact.



• Déposer le cache **1**.



• Abaisser le verrouillage **2** (au besoin à l'aide d'un tournevis) et retirer la douille **3** du boîtier de projecteur.

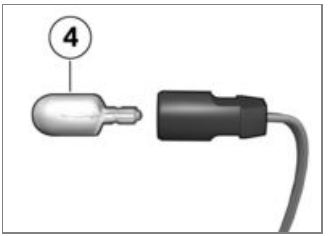


• Retirer l'ampoule **4** de la douille.

• Remplacer la lampe défectueuse.

	Ampoule pour feu de position
W5W / 12 V / 5 W	

• Saisir la lampe un chiffon propre et sec pour protéger le verre de l'encrassement.



• Insérer l'ampoule **4** dans la douille.



• Insérer la douille **3** dans le boîtier de projecteur jusqu'à ce que la patte de verrouillage **2** s'enclenche.

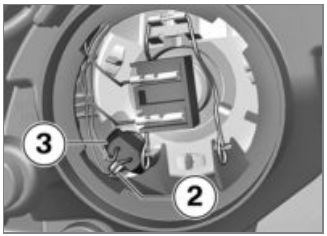
• Monter le cache de protection.

Remplacer la lampe du feu de position droit

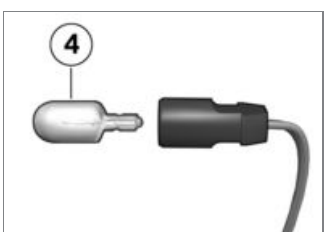
• Placer la moto sur un sol plan et stable.
• Couper le contact.



• Déposer le cache **1**.



• Abaisser le verrouillage **2** (au besoin à l'aide d'un tournevis) et retirer la douille **3** du boîtier de projecteur.

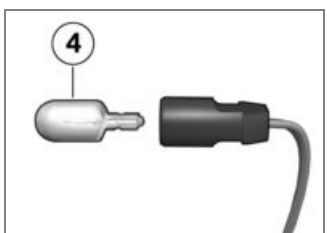


• Retirer l'ampoule **4** de la douille.

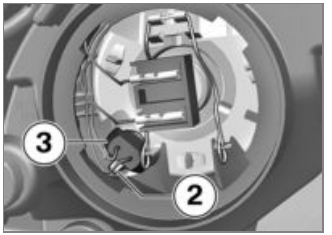
• Remplacer la lampe défectueuse.

	Ampoule pour feu de position
W5W / 12 V / 5 W	

• Saisir l'ampoule avec un chiffon propre et sec pour protéger le verre de tout encrassement.



• Insérer l'ampoule **4** dans la douille.



- Insérer la douille **3** dans le boîtier de projecteur jusqu'à ce que la patte de verrouillage **2** s'enclenche.
- Monter le cache de protection.

Remplacer les ampoules des clignotants avant et arrière

- Placer la moto sur un sol plan et stable.
- Couper le contact.



- Déposer la vis **1**.



- Retirer le verre diffuseur du boîtier de rétroviseur, du côté de la vis.

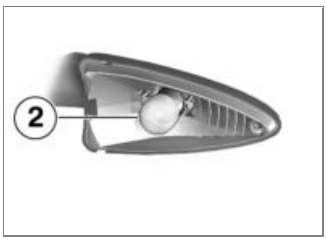


- Déposer l'ampoule **2** du bloc optique par une rotation dans le sens contraire des aiguilles d'une montre.
- Remplacer la lampe défectueuse.

Ampoule pour clignotants avant
RY10W / 12 V / 10 W

Ampoule pour clignotants arrière
RY10W / 12 V / 10 W

- Saisir la lampe un chiffon propre et sec pour protéger le verre de l'encrassement.



- Tourner l'ampoule **2** dans le sens des aiguilles d'une montre pour la monter dans le boîtier de lampe.



- Insérer le verre diffuseur dans le boîtier côté véhicule et le fermer.



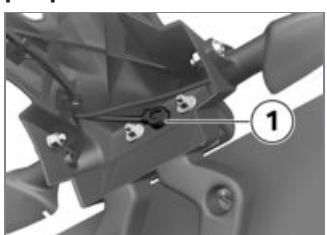
- Poser la vis **1**.

Feu arrière à diodes

Si des LED du feu arrière sont grillées, il faut remplacer le feu arrière. Dans ce cas :

- Prendre contact avec un atelier spécialisé, de préférence avec un concessionnaire BMW Motorrad.

Remplacer l'éclaireur de plaque



- Retirer l'éclaireur de plaque d'immatriculation **1** du boîtier de lampe.



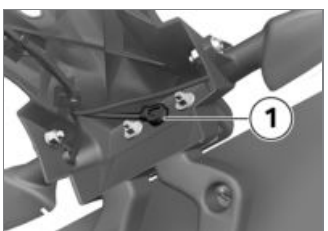
- Retirer la lampe de la douille.
- Remplacer l'ampoule défectueuse.

Ampoule pour éclairage de la plaque d'immatriculation
W5W / 12 V / 5 W

- Saisir l'ampoule avec un chiffon propre et sec pour protéger le verre de tout encrassement.



- Enfoncer l'ampoule dans la douille.



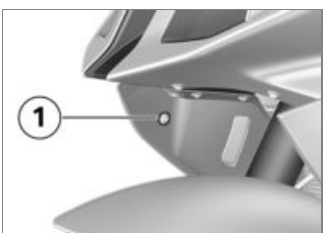
- Enfoncer l'éclaireur de plaque d'immatriculation **1** dans le boîtier de lampe.

Pièces de carénage

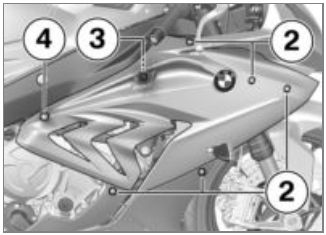
Dépose du flanc de carénage

▷ Les séquences décrites ici pour le flanc de carénage droit s'appliquent aussi pour le côté gauche par analogie.◀

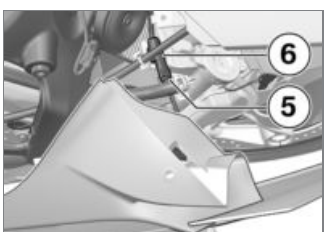
- Placer la moto sur un sol plan et stable.



- Déposer la vis **1** du côté intérieur du flanc de carénage.

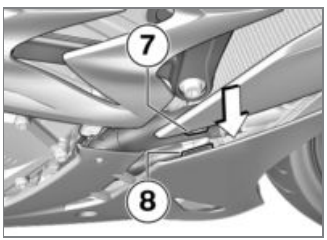


- Enlever les vis **2**.
- Détacher le flanc de carénage de la douille **3** et de l'axe de verrouillage **4**.



- Débrancher le connecteur **5** du clignotant.
- Retirer le flanc de carénage.
- Protéger de l'encrassement le connecteur côté moto **6**.

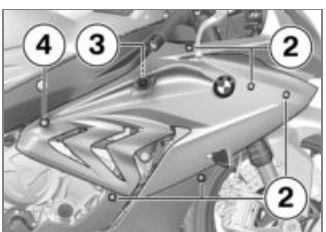
Montage du flanc de carénage



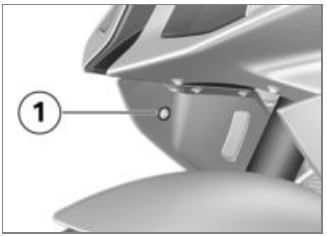
- Monter le flanc de carénage **7** dans le support **8** sur le sabot de carénage.



- Brancher le connecteur **5** dans le connecteur **6**.



- Fixer le flanc de carénage dans la douille **3** et dans l'axe de verrouillage **4**.
- Poser les vis **2**.



• Poser la vis **1**.

Aide au démarrage

⚠ La capacité de charge des câbles électriques menant à la prise de courant n'est pas conçue pour le démarrage de la moto à partir d'une source externe. Un courant trop intense peut entraîner la brûlure du câble ou endommager l'électronique de la moto.
Pour le démarrage externe de la moto, ne pas utiliser la prise de courant.◀

⚠ Le contact avec des pièces sous tension du système d'allumage lorsque le moteur tourne risque de provoquer des décharges électriques.
Ne pas toucher les pièces du système d'allumage lorsque le moteur est en marche.◀

⚠ Tout contact involontaire entre les pinces polaires des câbles de démarrage et la moto risque de provoquer des courts-circuits.
Utiliser uniquement des câbles de démarrage dont les pinces polaires sont totalement isolées.◀

⚠ L'aide au démarrage à partir d'une source de tension supérieure à 12 V risque d'endommager l'électronique de la moto.
La batterie de la moto fournissant le courant doit présenter une tension de 12 V.◀

- Pour l'aide au démarrage, ne pas séparer la batterie du réseau de bord.
- Dépose de la selle du pilote (➠ 68).
- Faire tourner le moteur du véhicule dépanneur pendant la procédure d'aide au démarrage.
- Relier d'abord la borne positive de la batterie déchargée à la borne positive de la batterie de dépannage avec le câble de démarrage rouge.
- Relier ensuite la borne négative de la batterie de dépannage à la borne négative de la batterie déchargée avec le câble de démarrage noir, en commençant par la batterie de dépannage.
- Pour démarrer le moteur de la moto dont la batterie est déchargée, procéder de la manière habituelle ; en cas d'échec, effectuer une nouvelle tentative de démarrage seule-

ment au bout de quelques minutes pour ménager le démarreur et la batterie de dépannage.
- Laisser tourner les deux moteurs quelques minutes avant de débrancher.
- Débrancher le câble de démarrage, d'abord de la borne négative, puis de la borne positive.
- Repose de la selle pilote (➠ 68).

Batterie

Consignes d'entretien

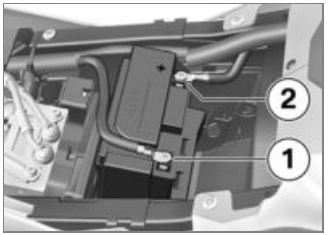
L'entretien, la charge et le stockage conformes accroissent la durée de vie de la batterie et conditionnent tout recours éventuel à la garantie.
Vous devez tenir compte des points suivants pour obtenir une durée de vie élevée de la batterie :
– Maintenir la surface de la batterie propre et sèche
– Ne pas ouvrir la batterie
– Ne pas rajouter d'eau
– Pour charger la batterie, respecter impérativement les instructions des pages suivantes
– Ne pas placer la batterie tête en bas.

Si la batterie est branchée, l'électronique de bord (montre, etc.) décharge la batterie. Cela peut provoquer une décharge profonde de la batterie. Dans ce cas, la garantie constructeur ne s'applique pas. En cas d'immobilisation de plus de quatre semaines, vous devez raccorder la batterie à un chargeur délivrant une charge de maintien.◀

BMW Motorrad a développé un appareil de maintien de charge spécialement conçu pour l'électronique de votre moto. Cet appareil vous permet de préserver la charge de la batterie branchée, même pendant des périodes d'immobilisation prolongée. Pour de plus amples informations, adressez-vous à votre concessionnaire BMW Motorrad.◀

Déconnexion de la batterie de la moto

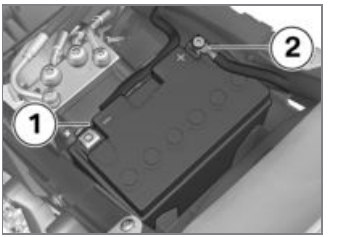
- Placer la moto sur un sol plan et stable.
- Dépose de la selle du pilote (➠ 68).



Un ordre incorrect de débranchement augmente le risque de court-circuit.
Respecter l'ordre impérativement.◀

- Déposer d'abord le câble moins de la batterie **1**.
- Ensuite, déposer le câble plus de batterie **2**.

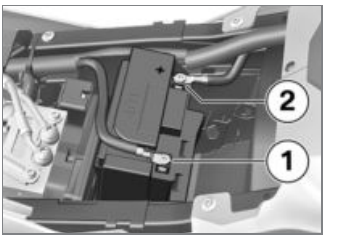
– avec alarme antivol (DWA)[EO]



Un ordre incorrect de débranchement augmente le risque de court-circuit.
Respecter l'ordre impérativement.◀

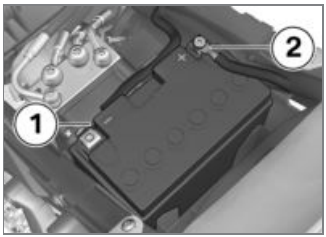
- Déposer d'abord le câble moins de la batterie **1**.
- Ensuite, déposer le câble plus de batterie **2**.◁

Connecter la batterie à la moto



- D'abord monter le câble plus de batterie **2**.
- Ensuite monter le câble moins de batterie **1**.

– avec alarme antivol (DWA)[EO]



- D'abord monter le câble plus de batterie **2**.
- Ensuite monter le câble moins de batterie **1**.◁
- Repose de la selle pilote (➠ 68).

Charge de la batterie

- Déconnexion de la batterie de la moto (➠ 193).
- Charger la batterie à l'aide d'un chargeur approprié.
- Observer la notice d'utilisation du chargeur.
- Une fois la charge terminée, débrancher les cosses du chargeur des pôles de la batterie.

▷ En cas d'immobilisation prolongée, la batterie doit être rechargée à intervalles réguliers. Suivez pour cela les consignes de traitement de votre batterie. La batterie doit être entièrement rechargée avant toute remise en service.◀

- Connecter la batterie à la moto (➠ 194).

Dépose de la batterie

- Déconnexion de la batterie de la moto (➠ 193).
- Dégager la batterie par le haut. En cas de difficulté, s'aider par des mouvements de bascule.

Pose de la batterie

▷ Si la moto a été déconnectée de la batterie pendant une période plus ou moins longue, la date actuelle doit être enregistrée dans le combiné d'instruments, afin de garantir un fonctionnement correct de l'affichage de service.
Pour régler la date, adressez-vous à un atelier spécialisé, de préférence à un concessionnaire BMW Motorrad.◀

- Placer la batterie dans le compartiment, borne plus à droite, vu dans le sens de la marche.
- Placer la batterie dans son compartiment, pôle négatif à gauche dans le sens de la marche.
- Connecter la batterie à la moto (➠ 194).
- Réglage de la montre (➠ 54).

Fusibles

Dépose d'un fusible

⚠ Risque de court-circuit et en conséquence d'incendie

quand des fusibles défectueux sont shuntés.
Remplacer les fusibles défectueux par des fusibles neufs.◀

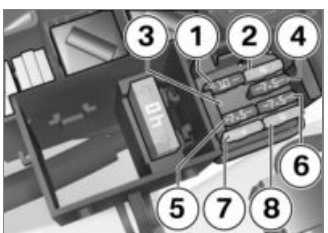
- Couper le contact.
- Placer la moto sur un sol plan et stable.
- Dépose de la selle passager (➠ 66).



- Comprimer le levier de verrouillage et retirer le couvercle de la boîte à fusibles **1**.
- Pour remplacer le fusible principal, retirer le couvercle **2**.
- Retirer par le haut le fusible défectueux de la boîte à fusibles.

▷ En cas de défaut fréquent sur les fusibles, faire vérifier le système électrique par un atelier spécialisé, de préférence par un partenaire BMW Motorrad.◀

Pose d'un fusible



- Remplacer le fusible défectueux par un fusible de même ampérage.

▷ Vous trouverez un aperçu de l'affectation des fusibles et des ampérages nécessaires au chapitre "Caractéristiques techniques". Les chiffres du graphique correspondent aux numéros des fusibles.◀

- Fermer le couvercle de la boîte à fusibles.

» Le dispositif de verrouillage s'engage de façon audible.

- Pose de la selle passager (➠ 67).

Chaîne

Graisser la chaîne

⚠ Les saletés, la poussière et le manque de graisse réduisent fortement la durée de vie de la chaîne.
Nettoyer et graisser régulièrement la chaîne d'entraînement.◀

- Graisser la chaîne de transmission au moins tous les 800 km. Après des trajets sur chaussées humides ou poussiéreuses et sales, effectuer le graissage plus tôt, selon le cas.

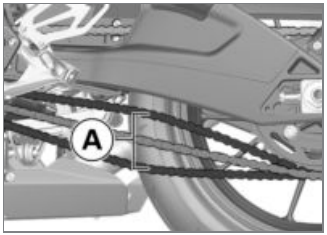
- Couper le contact et passer au point mort.
- Nettoyer la chaîne de transmission avec un nettoyant approprié, la sécher et l'enduire de graisse lubrifiante pour chaînes.
- BMW Motorrad recommande d'utiliser le lubrifiant pour chaîne BMW Motorrad pour accroître la durée de vie de la chaîne, ou :

Graisse
Spray pour chaîne

- Essuyer la graisse en excès.

Contrôler la tension de la chaîne

- Placer la moto sur un sol plan et stable.
- Tourner la roue arrière jusqu'à ce que l'endroit avec la plus petite flèche de la chaîne soit atteint.



- Pousser la chaîne vers le haut et vers le bas au milieu entre le pignon primaire et le pignon secondaire à l'aide d'un tournevis, puis mesurer la différence **A**.

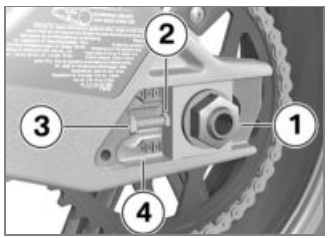
Flèche de la chaîne
45...50 mm (Moto sans charge sur béquille latérale)

Si la valeur mesurée se trouve en dehors de la tolérance admissible :

- Régler la tension de la chaîne (➠ 197).

Régler la tension de la chaîne

- Placer la moto sur un sol plan et stable.



- Desserrer l'écrou de l'axe de roue **1**.
- Desserrer les contre-écrous **3** à gauche et à droite.
- Régler la tension de la chaîne à l'aide des vis de réglage **2** à gauche et à droite.
- Contrôler la tension de la chaîne (➠ 197).

- S'assurer de régler la même valeur d'échelle **4** à gauche et à droite.
- Serrer les contre-écrous **3** à gauche et à droite au couple prescrit.

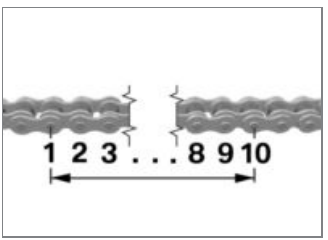
Contre-écrou de la vis de tension de la chaîne d'entraînement
19 Nm

- Serrer l'écrou de l'axe de roue **1** au couple prescrit.

Axe de roue arrière dans bras oscillant
Produit de freinage pour vis : mécanique
100 Nm

Contrôler l'état d'usure de la chaîne

- Enclencher le 1er rapport.
- Tourner la roue arrière dans le sens de la marche, jusqu'à ce que la chaîne soit tendue.
- Déterminer la longueur de la chaîne sous le bras oscillant de la roue arrière.



Longueur de chaîne admissible
max. 144,30 mm (mesurée sur la base du **milieu** de 10 rivets, chaîne en traction)

Lorsque la chaîne a atteint la longueur maximale admissible :

- Prendre contact avec un atelier spécialisé, de préférence avec un concessionnaire BMW Motorrad.

Accessoires

Indications générales 200

Indications générales

BMW Motorrad recommande d'utiliser pour votre moto les pièces et les accessoires qui ont été homologués par BMW dans ce but.

Vous trouverez auprès de votre concessionnaire BMW Motorrad des pièces et des accessoires d'origine BMW, divers produits homologués par BMW, ainsi qu'un conseil qualifié et privilégié.

La sécurité, la fiabilité et le fonctionnement de ces pièces et produits ont été contrôlés par BMW. BMW assume pour vous la responsabilité du produit.

Par ailleurs, BMW ne peut accorder aucune garantie sur les pièces ou accessoires de toute nature non homologués par ses services.

Veuillez tenir compte des indications concernant l'influence de la taille des roues sur les systèmes de régulation du châssis (➠ 176).

BMW Motorrad n'est pas en mesure de juger pour chaque produit d'une autre marque s'il peut ou non être utilisé sur une moto BMW sans risques pour la sécurité. Cette garantie n'existe pas même si un agrément officiel a été accordé pour le pays considéré. De tels tests ne peuvent pas toujours tenir compte de l'ensemble des conditions de mise en œuvre sur les motos BMW et s'avèrent donc en partie insuffisants. Utilisez exclusivement les pièces et accessoires qui ont été homologués par BMW pour votre moto.◀

Observez la législation en vigueur lors de toutes modifications. Veuillez respecter les dispositions du code de la route en vigueur dans votre pays.

Entretien

Produits d'entretien 202
Lavage de la moto 202
Nettoyage des pièces sensibles de la moto 203
Entretien de la peinture 204
Conservation..... 204
Immobiliser la moto 204
Mettre en service la moto..... 204

Produits d'entretien

BMW Motorrad recommande d'utiliser les produits de nettoyage et d'entretien que vous pouvez vous procurer auprès de votre concessionnaire BMW Motorrad. Les BMW CareProducts sont contrôlés en fonction des matériaux, testés en laboratoire et essayés dans la pratique, et offrent une protection optimale aux matériaux mis en œuvre sur votre moto.

Les produits de nettoyage et d'entretien inappropriés peuvent endommager les pièces de la moto.

Ne pas utiliser de solvants tels que diluants nitrés, détergents à froid, essence, etc., ni de détergents contenant de l'alcool pour le nettoyage.◀

Lavage de la moto

BMW Motorrad recommande de détremper les insectes et les traces tenaces sur les pièces peintes avec un détachant BMW pour insectes avant le lavage de la moto, puis de laver.

Pour empêcher toute formation de taches, ne pas laver la moto en plein soleil ou juste après une exposition prolongée aux rayons du soleil.

Notamment au cours de la saison froide, laver la moto plus fréquemment.

Pour éliminer le sel de déneigement, nettoyer la moto à l'eau froide immédiatement à la fin du trajet.

Après le lavage de la moto, après des passages dans de l'eau ou en cas de pluie, il se peut que l'effort de freinage soit retardé en raison de disques de frein et de plaquettes de frein humides.

Freiner à temps jusqu'à ce que les disques et plaquettes de frein soient secs.◀

L'eau chaude renforce l'effet du sel.

Pour éliminer le sel de déneigement, utiliser uniquement de l'eau froide.◀

La forte pression d'eau des nettoyeurs haute pression (à jets de vapeur) risque d'endommager les joints, le système de freinage hydraulique, l'installation électrique et la selle.

Utiliser les nettoyeurs haute pression ou les nettoyeurs à jet de vapeur avec précaution !◀

Nettoyage des pièces sensibles de la moto

Matières synthétiques

Si des pièces en plastique sont nettoyées avec des détergents inappropriés, leur surface risque d'être endommagée. Pour nettoyer les pièces en plastique, ne pas utiliser de détergents abrasifs ou contenant de l'alcool ou des solvants.
Les éponges à insectes ou les éponges à surface est dure peuvent également rayer les surfaces.◀

Pièces de carénage
Nettoyer les éléments de carénage à l'eau avec une émulsion d'entretien BMW pour matière plastique.

Bulles et verres diffuseurs en matière plastique
Éliminer la saleté et les traces d'insectes avec beaucoup d'eau et une éponge douce.

Détrempez les saletés tenaces et les insectes écrasés en appliquant un chiffon humide.◀

Chromes

Nettoyer les pièces chromées avec soin, notamment pour éliminer le sel de déneigement, avec beaucoup d'eau et du shampooing auto BMW. Utilisez du produit de polissage pour chrome pour effectuer un traitement complémentaire.

Radiateur

Nettoyez le radiateur à intervalles réguliers pour empêcher toute surchauffe du moteur qui serait due à un refroidissement insuffisant.
Utilisez par exemple un tuyau d'arrosage de jardin avec peu de pression d'eau.

Les ailettes du radiateur peuvent être facilement déformées.
Faire attention à ne pas déformer les ailettes en nettoyant le radiateur.◀

Caoutchouc

Traiter les pièces en caoutchouc à l'eau ou en utilisant le produit d'entretien pour caoutchouc BMW.

Les joints en caoutchouc peuvent être endommagés si des aérosols au silicone sont utilisés pour leur entretien.
Ne pas utiliser d'aérosols au silicone ni de produits d'entretien contenant du silicone.◀

Entretien de la peinture

Un lavage régulier de la moto prévient toute action durable des substances attaquant la peinture, notamment si vous roulez dans des régions où l'air est fortement pollué ou en cas d'encrassement naturel dû par exemple à la résine des arbres ou au pollen. Éliminer toutefois immédiatement les substances particulièrement agressives, car elles pourraient entraîner une altération ou une décoloration de la peinture. Parmi ces substances, citons l'essence, l'huile, la graisse, le liquide de frein ainsi que les déjections d'oiseaux. Nous recommandons ici le produit de polissage auto BMW ou un nettoyant pour peinture BMW.
Les saletés sur les surfaces peintes sont nettement visibles après un lavage de la moto. Traiter immédiatement de telles zones avec de l'essence de nettoyage ou du white-spirit appliqué sur un chiffon propre ou un tampon d'ouate. BMW Motorrad recommande d'éliminer les taches de goudron avec du détachant goudron BMW. Traiter ensuite la peinture à ces endroits.

Conservation

BMW Motorrad recommande d'utiliser de la cire automobile BMW ou des produits contenant des cires synthétiques ou de carnauba pour protéger la peinture. Vous pouvez constater que la peinture a besoin d'un traitement de conservation au fait que l'eau ne perle plus.

Immobiliser la moto

- Nettoyer la moto.
- Déposer la batterie.
- Pulvériser un lubrifiant approprié sur les manettes de frein et d'embrayage, ainsi que sur les paliers de la béquille centrale et de la béquille latérale.
- Appliquer de la graisse non acide (vaseline) sur les pièces métalliques et chromées.
- Ranger la moto dans un local sec, de façon à délester les deux roues.

Avant d'immobiliser la moto, faire vidanger l'huile moteur et remplacer le filtre à huile par un atelier spécialisé, de préférence par un concessionnaire BMW Motorrad. Combiner les opérations d'immobilisation/mise en service avec un entretien ou une inspection.◀

Mettre en service la moto

- Enlever le produit de protection extérieure.
- Nettoyer la moto.

- Monter la batterie en ordre de marche.
- Avant de prendre la route : parcourir la check-list.

Caractéristiques techniques

Tableau des anomalies 208
Assemblages vissés 209
Essence 212
Huile moteur 213
Moteur 214
Embrayage 215
Boîte de vitesses 215
Transmission finale 216
Cadre 216
Partie cycle 217
Freins 217
Roues et pneus 218
Système électrique 219
Dimensions 221
Poids 221
Performances 222

Tableau des anomalies

Le moteur ne démarre pas ou difficilement.

Cause	Suppression
Béquille latérale sortie et rapport engagé	Rentrer la béquille latérale.
Rapport engagé et embrayage pas actionné	Mettre la boîte de vitesses au point mort ou actionner l'embrayage.
Réservoir d'essence vide	Remplissage du réservoir (➠ 95).
Batterie déchargée	Charger la batterie.

Assemblages vissés

Roue avant	Valeur	Valable
Axe de roue dans douille filetée		
M24 x 1,5	50 Nm	
Vis de serrage dans le logement de l'axe		
M8 x 35	**Serrer les vis 6 fois les unes après les autres**	
	19 Nm	
Etrier de frein radial sur logement d'axe		
M10 x 65	38 Nm	

Roue arrière	Valeur	Valable
Contre-écrou de la vis de tension de la chaîne d'entraînement		
M8	19 Nm	
Axe de roue arrière dans bras oscillant		
M24 x 1,5 mécanique	100 Nm	

Roue arrière	Valeur	Valable
Adaptateur de bras oscillant sur le bras oscillant arrière		
M8 x 30	20 Nm	
Vis de blocage sur coupelle de ressort supérieure		
M5 x 25	3 Nm	– sans Dynamik Damping Control[EO]
Jambe de suspension sur cadre principal		
M10 x 65 - 10.9	56 Nm	

Rétroviseurs	Valeur	Valable
Rétroviseur sur support avant		
M6, Remplacement des écrous mécanique	8 Nm	

Barre de commande de la pédale d'embrayage	Valeur	Valable
Barre de commande de la pédale d'embrayage		
M6 x 20 Microcapsulé ou frein-filet mi-dur	8 Nm	

Essence

Qualité de carburant recommandée	Super plus sans plomb (maxi 10 % éthanol, E10) 98 ROZ/RON 91 AKI
Autre qualité de carburant	Super sans plomb (légères restrictions de puissance et de consommation) (maxi 10 % éthanol, E10) 95 ROZ/RON 89 AKI
Quantité utile de carburant	Env. 17,5 l
Quantité de réserve d'essence	Env. 4 l

Huile moteur

Quantité de remplissage d'huile moteur	Env. 3,5 l, avec remplacement du filtre
Classe de viscosité	
SAE 5W-40, API SL / JASO MA2	Les additifs (à base de molybdène par exemple) ne sont pas autorisés, car ils peuvent attaquer des composants du moteur ayant un revêtement spécial. BMW Motorrad recommande l'utilisation d'huiles BMW Motorrad, que vous pouvez obtenir auprès de votre concessionnaire BMW Motorrad.
Quantité d'appoint huile moteur	max. 0,8 l, Différence entre MIN et MAX

BMW recommends ADVANTEC ORIGINAL BMW ENGINE OIL

Moteur

Type de moteur	Moteur à 4 cylindres en ligne, 4 temps, refroidi par eau et huile, quatre soupapes par cylindre, deux arbres à cames en tête
Cylindrée	999 cm^3
Alésage	80 mm
Course	49,7 mm
Taux de compression	13 : 1
Puissance nominale	146 kW, au régime de : 13500 min^{-1}
– avec réduction de puissance 79 kW^{EO}	79 kW, au régime de : 7750 min^{-1}
Couple	113 Nm, au régime de : 10500 min^{-1}
– avec réduction de puissance 79 kW^{EO}	97 Nm, au régime de : 7750 min^{-1}
Régime maximal	max. 14200 min^{-1}
Régime de ralenti	1250 min^{-1}, Moteur chaud

Embrayage

Type d'embrayage	Embrayage multidisque à bain d'huile, anti-hopping

Boîte de vitesses

Type de boîte de vitesses	Boîte mécanique 6 vitesses à commande par crabot, intégrée dans le carter moteur
Démultiplications de la boîte de vitesses	1,652 (76:46 dents), Démultiplication primaire 2,647 (45:17 dents), 1er rapport 2,091 (46:22 dents), 2ème rapport 1,727 (38:22 dents), 3ème rapport 1,500 (33:22 dents), 4ème rapport 1,360 (34:25 dents), 5e rapport 1,261 (29:23 dents), 6ème rapport

Transmission finale

Type de transmission finale	Entraînement par chaîne
Type de guidage de la roue arrière	Double bras oscillant en aluminium
Nombre de dents transmission finale (Pignon primaire / Pignon secondaire)	17:45
Démultiplication secondaire	2,647

Cadre

Type de cadre	Cadre en aluminium composite, moteur autoportant
Emplacement de la plaque constructeur	Cadre avant droit sur tête de direction
Emplacement du numéro d'identification du véhicule	Cadre avant droit sur tête de direction

Partie cycle

Roue avant	
Type de guidage de la roue avant	Fourche télescopique Upside-Down
Débattement avant	120 mm, sur la roue
Roue arrière	
Type de guidage de la roue arrière	Double bras oscillant en aluminium
Type de transmission finale	Entraînement par chaîne
Débattement arrière	120 mm, sur la roue

Freins

Type de frein avant	frein à double disque à commande hydraulique radiale, avec étriers fixes à 4 pistons en position radiale et disques de frein flottants
Matériau plaquette de frein avant	Métal fritté
Type de frein arrière	Frein hydraulique à simple disque avec étrier flottant à 1 pistons et disque de frein fixe
Matériau plaquette de frein arrière	Organique

Roues et pneus

Paires de pneumatiques recommandées	Vous pouvez obtenir un récapitulatif des pneumatiques actuellement autorisés en vous adressant à votre concessionnaire BMW Motorrad ou bien sur Internet, à l'adresse bmw-motorrad.com.
Roue avant	
Type de roue avant	Jante en fonte d'aluminium
Dimensions de la jante avant	3,50" x 17"
Désignation du pneu avant	120/70 ZR 17
Roue arrière	
Type de roue arrière	Jante en fonte d'aluminium
Dimensions de la jante arrière	6,0" x 17"
Désignation du pneu arrière	190/55 ZR 17
– avec les roues forgées EO	200/55 ZR 17
Pression de gonflage des pneus	
Pression de gonflage du pneu avant	2,5 bar, sur pneu à froid
Pression de gonflage du pneu arrière	2,9 bar, sur pneu à froid

Système électrique

Fusibles	
Clip de sécurité 1	10 A, Combiné d'instruments
Fusible 2	4 A, Relais coupe-circuit, prise de diagnostic, alarme antivol
Fusible 3	sans affectation
Fusible 4	7,5 A, Feu de croisement
Fusible 5	7,5 A, Feu de route
Fusible 6	7,5 A, Prise d'accessoires spéciaux, éclaireur de plaque d'immatriculation
Fusible 7	4 A, Serrure de contact / antidémarrage électronique (EWS)
Fusible 8	4 A, Capteur de taux de rotation, commodo gauche, récepteur à infrarouge (accessoires spéciaux)
Fusible principal	40 A

Batterie	
Type de batterie	Batterie AGM (Absorbent Glass Mat)
Tension nominale de la batterie	12 V
Capacité nominale de la batterie	8 Ah
– avec alarme antivol (DWA)[EO]	10 Ah
Bougies	
Fabricant et désignation des bougies	NGK LMAR9D-J
Ecartement des électrodes de la bougie	0,8 mm
Ampoules	
Ampoule pour feu de route	H7 / 12 V / 55 W
Ampoule de feu de croisement	H7 / 12 V / 55 W
Ampoule pour feu de position	W5W / 12 V / 5 W
Ampoule pour feu arrière / feu de stop	LED
Ampoule pour clignotants avant	RY10W / 12 V / 10 W
Ampoule pour clignotants arrière	RY10W / 12 V / 10 W
Ampoule pour éclairage de la plaque d'immatriculation	W5W / 12 V / 5 W

Dimensions

Longueur de la moto	2050 mm, sur la bavette
Hauteur de la moto	1140 mm, Par-dessus la bulle, avec poids à vide DIN
Largeur de la moto	826 mm, entre rétroviseurs
Hauteur de la selle pilote	815 mm, Sans pilote
Arcade entrejambe pilote	1805 mm, Sans pilote

Poids

Poids à vide	204 kg, poids à vide DIN, en ordre de marche, réservoirs pleins à 90 %, sans EO
Poids total autorisé	407 kg
Charge maximale	203 kg

Performances

Vitesse maximale	min. 200 km/h

Service

BMW Motorrad Service 224

BMW Motorrad Prestations de mobilité 224

Opérations d'entretien 224

Attestations d'entretien 226

Attestations de Service 231

BMW Motorrad Service

Grâce à son réseau de concessionnaires couvrant l'ensemble du territoire, BMW Motorrad assure l'assistance pour vous et votre moto dans plus de 100 pays du monde. Les concessionnaires BMW Motorrad disposent des informations techniques et du savoir-faire technique pour exécuter fiablement toutes les opérations d'entretien et de réparation sur votre BMW.
Vous trouverez le concessionnaire BMW Motorrad le plus proche sur notre site Internet "www.bmw-motorrad.com".

L'exécution non conforme des travaux de maintenance et de réparation peut donner lieu à des dommages consécutifs et compromettre la sécurité.
BMW Motorrad vous recommande de confier les travaux à effectuer sur votre moto à un atelier spécialisé, de préférence à un concessionnaire BMW Motorrad.◀

Afin de s'assurer que votre BMW se trouve toujours dans un état optimal, BMW Motorrad vous recommande de respecter les intervalles d'entretien prévus pour votre moto.
Faites attester l'exécution de tous les travaux d'entretien et de réparation au chapitre "Service" de ce livret. L'attestation d'un entretien régulièrement effectué est une condition incontournable pour une demande d'extension de garantie, après l'expiration de la garantie.

Vous pouvez vous renseigner auprès de votre concessionnaire BMW Motorrad sur les contenus des Services BMW.

BMW Motorrad Prestations de mobilité

Avec les nouvelles motos BMW, vous êtes couverts par les diverses prestations de mobilité BMW Motorrad en cas de panne (par exemple Service Mobile, dépannage, transport retour de la moto).
Informez-vous auprès de votre concessionnaire BMW Motorrad sur les prestations de mobilité proposées.

Opérations d'entretien

Contrôle BMW à la livraison

Le contrôle à la livraison est effectué par votre concessionnaire BMW Motorrad avant qu'il ne vous remette la moto.

Contrôle de rodage BMW

 Exécution du premier contrôle de rodage
500...1200 km

Service BMW

Le Service BMW est effectué une fois par an, l'étendue des services peut varier en fonction de l'âge de la moto et des kilomètres parcourus. Votre concessionnaire BMW Motorrad vous confirme le service effectué et enregistre l'échéance du prochain service.

Pour les pilotes parcourant un kilométrage annuel élevé, il peut éventuellement s'avérer nécessaire de se présenter au Service avant l'échéance enregistrée. Pour ces cas, un kilométrage maximal est enregistré dans l'attestation de Service. Si ce kilométrage est atteint avant la prochaine échéance de service, cette dernière doit être avancée.

L'affichage de service sur le visuel multifonctions vous rappelle, env. un mois ou 1000 km avant les valeurs enregistrées, l'imminence de l'échéance de service.

Les intervalles d'entretien indiqués sont valables pour l'utilisation sur route. En course, les intervalles doivent être adaptés aux sollicitations.

Attestations d'entretien

Contrôle BMW à la livraison

effectué

le

Cachet, signature

Contrôle de rodage BMW

effectué

le

à km

Prochain service
au plus tard

le

ou, si atteint plus tôt,

à km

Cachet, signature

Service BMW
effectué

le

à km

Prochain service
au plus tard

le
ou, si atteint plus tôt,

à km

Cachet, signature

Service BMW
effectué

le

à km

Prochain service
au plus tard

le
ou, si atteint plus tôt,

à km

Cachet, signature

Service BMW
effectué

le

à km

Prochain service
au plus tard

le
ou, si atteint plus tôt,

à km

Cachet, signature

Service BMW
effectué

le

à km

Prochain service
au plus tard

le
ou, si atteint plus tôt,

à km

Cachet, signature

Service BMW
effectué

le

à km

Prochain service
au plus tard

le
ou, si atteint plus tôt,

à km

Cachet, signature

Service BMW
effectué

le

à km

Prochain service
au plus tard

le
ou, si atteint plus tôt,

à km

Cachet, signature

Service BMW
effectué

le

à km

Prochain service
au plus tard

le
ou, si atteint plus tôt,

à km

Cachet, signature

Service BMW
effectué

le

à km

Prochain service
au plus tard

le
ou, si atteint plus tôt,

à km

Cachet, signature

Service BMW
effectué

le

à km

Prochain service
au plus tard

le
ou, si atteint plus tôt,

à km

Cachet, signature

Service BMW
effectué

le

à km

Prochain service
au plus tard

le

ou, si atteint plus tôt,

à km

Cachet, signature

Service BMW
effectué

le

à km

Prochain service
au plus tard

le

ou, si atteint plus tôt,

à km

Cachet, signature

Service BMW
effectué

le

à km

Prochain service
au plus tard

le

ou, si atteint plus tôt,

à km

Cachet, signature

Attestations de Service

Ce tableau sert de justificatif pour les travaux d'entretien et de réparation, ainsi que pour le montage d'accessoires optionnels et l'exécution d'interventions spéciales.

Travail effectué	à km	Date

Travail effectué	à km	Date

A

Abréviations et symboles, 6
ABS
Autodiagnostic, 89
Commande, 55
Élément de commande, 16
La technologie en détail, 148
Voyant, 34
Accessoires
Indications générales, 200
Actualité, 7
Affichage de service, 39
Aide au démarrage, 192
Alarme antivol
Commande, 52
Voyant, 37
Allumage
Désactivation, 43
Mise en circuit de l'allumage, 42
Amortissement
Élément de réglage arrière, 11, 15
Élément de réglage avant, 11
Réglage, 78
régler, avec DDC, 81
régler, sans DDC, 78
Amortisseur de direction
Position sur la moto, 15
Réglage, 73
Ampoules
Caractéristiques techniques, 220
Remplacer la lampe du feu de croisement, 183
Remplacer la lampe du feu de position droit, 187
Remplacer la lampe du feu de route, 183
Remplacer l'ampoule du feu de position gauche, 185
Remplacer le feu arrière, 189
Remplacer les ampoules des clignotants avant et arrière, 188
Voyant d'alerte de défaut de lampe, 33
Antivol de direction
Bloquer, 42
Aperçus
Combiné d'instruments, 20
commodo droit, 18
Commodo gauche, 16
Côté droit de la moto, 15
Côté gauche de la moto, 11, 13
SETUP DDC-SYS, 122
SETUP EQUIPMENT, 123
SETUP MENU, 115
SETUP RACETRACK, 125
SETUP USER-MODE, 130
Sous la selle, 19
Visuel multifonctions, 24
Voyants et témoins, 22
Arrêt, 95
ASC
Autodiagnostic, 90
Commande, 56

Désactivation, 56
La technologie en détail, 151
Mise en circuit de l'allumage, 56
Voyant, 35
Assistant de changement de rapport, 92, 158
Attestations d'entretien, 226
Avertissement de dépassement de vitesse
Réglage, 64
Avertisseur sonore, 16

B

Bagages
Indications de charge, 86
Batterie
Caractéristiques techniques, 220
Chargement, 195
connecter à la moto, 194
Consignes d'entretien, 193
déconnecter de la moto, 193
Dépose, 195
Pose, 195
Position sur la moto, 19
Béquille de roue arrière
Pose, 165
Béquille de roue avant
Pose, 164
Boîte de vitesses
Caractéristiques techniques, 215
Boucles d'arrimage pour bagages
Position sur la moto, 19
utiliser, 69
Bougies, 220

C

Cadre
Caractéristiques techniques, 216
Capteur de chute
Témoin, 34
Caractéristiques techniques
Ampoules, 220
Batterie, 220
Boîte de vitesses, 215
Bougies, 220
Cadre, 216
Dimensions, 221
Embrayage, 215
Essence, 212
Freins, 217
Fusibles, 219
Huile moteur, 213
Moteur, 214
Normes, 7
Partie cycle, 217
Poids, 221
Roues et pneus, 218
Système électrique, 219
Transmission finale, 216
Carénage
Dépose du flanc de carénage, 190
Montage du flanc de carénage, 191
Chaîne
Contrôler la tension, 197
Contrôler l'usure, 198
Graissage, 196
Régler la tension, 197

Circuit de compétition
Affichages pour la compétition, 99
Démarrage de course avec Launch Control, 133
LAPTIMER Commande, 102
Limiteur de vitesse pour voie des stands, 135
Clé, 42
Clignotants
Commande, 45
Déposer / poser, 140
Élément de commande, 16
Combiné d'instruments
Aperçu, 20
Cellule photo-électrique, 20
Commodo
Vue d'ensemble côté droit, 18
Vue d'ensemble côté gauche, 16
Compte-tours, 20
Compteur kilométrique
Remise à zéro, 50
Connecteur de codage
Pose, 60
Consignes de sécurité
pour freiner, 93
Pour la conduite, 86
Contrôle de motricité
ASC, 151
DTC, 151
Coupe-circuit
Commande, 44
Position sur la moto, 18
Couples de serrage, 209

D

DDC
La technologie en détail, 150
Réglage, 81
Démarrage, 88
Élément de commande, 18
Dimensions
Caractéristiques techniques, 221
Dispositif antidémarrage, 43
Voyant d'avertissement, 31
DTC
Adapter la régulation, 132
Autodiagnostic, 90
Commande, 56
Désactivation, 56
Élément de commande, 16
La technologie en détail, 151
Mise en circuit de l'allumage, 57
Voyant, 35
DWA
Témoin, 20
Voyant, 37

E

Embrayage
Caractéristiques techniques, 215
Contrôle de fonctionnement, 172
Contrôler le jeu, 173
Réglage du jeu, 173
Essence
Caractéristiques techniques, 212
Remplissage du réservoir, 95

É
Éclairage
Commande de l'avertisseur lumineux, 44
Commande du feu de route, 44
Commande du feu de stationnement, 45
Élément de commande, 16
Feu de croisement, 44
Feu de position, 44
Équipement, 7

F
Feu de stationnement, 45
Freins
Caractéristiques techniques, 217
Consignes de sécurité, 93
Contrôle de fonctionnement, 168
Réglage de la manette, 72
Fusibles
Caractéristiques techniques, 219
Position sur la moto, 19
Remplacement, 195

H
Huile moteur
Appoint, 167
Caractéristiques techniques, 213
Contrôle du niveau de remplissage, 166
Indicateur de niveau de remplissage, 11, 13
Orifice de remplissage d'huile, 15

I
Immobilisation, 204
Indicateur de vitesse, 24
Intervalles d'entretien, 224

L
Lap-Timer
Commande, 102
Configuration de l'écran, 126
Démarrer le chronométrage, 104
Effacement de l'enregistrement, 112
Effacer un tour, 112
Informations par tour de compétition, 110
Interruption du chronométrage, 105
personnaliser, 104
RACE INFO, 107
Récepteur infrarouge, 105
Terminer le chronométrage, 105
Tour le plus rapide prévisible, 106
Launch-Control, 133
Départ de course, 133
Levier de sélection
Commande des vitesses inversée, 141

Limiteur de vitesse pour voie des stands
Commande, 135
Paramétrage du régime maximum, 130
Liquide de frein
Contrôler le niveau de remplissage arrière, 171
Contrôler le niveau de remplissage avant, 170
Réservoir arrière, 15
Réservoir avant, 15
Liquide de refroidissement
Appoint, 174
Contrôler le niveau de remplissage, 173
Indicateur de niveau de remplissage, 15
Voyant d'alerte de surchauffe, 31
Liste de contrôle, 87
Livret de bord
Position sur la moto, 19

M
Maintenance
Indications générales, 162
Mode de conduite
Élément de commande, 18
La technologie en détail, 152
Réglage, 57
Montre
Réglage, 54
Moteur
Arrêt, 43
Caractéristiques techniques, 214
Démarrage, 88
Voyant d'alerte de la gestion du moteur, 32
Voyant pour électronique du moteur, 31
Moto
Arrêt, 95
Arrimage, 97
Entretien, 201
Immobilisation, 204
Mise en service, 204
Nettoyage, 201

N
Numéro d'identification du véhicule
Position sur la moto, 15

O
Outillage de bord
Contenu, 162
Position sur la moto, 19

P
Partie cycle
Caractéristiques techniques, 217
Passage des vitesses
Lampe éclair, 20, 92
Plaque constructeur
Position sur la moto, 15
Plaquettes de frein
Contrôle à l'arrière, 170
Contrôle à l'avant, 168
Rodage, 91

Pneus
Caractéristiques techniques, 218
Contrôle de la pression de gonflage, 174
Contrôle de la profondeur de sculpture, 175
Pressions de gonflage, 218
Recommandation, 175
Rodage, 92
Tableau des pressions de gonflage, 11, 13
Poids
Caractéristiques techniques, 221
Tableau des charges utiles, 11, 13
Poignées chauffantes
Commande, 65
Élément de commande, 18
Précontrainte du ressort
Élément de réglage arrière, 11, 13
Élément de réglage avant, 11, 13
Réglage, 73
Pre-Ride-Check, 88
Prestations de mobilité, 224
Projecteur
Portée du projecteur, 72
Réglage circulation à droite/gauche, 72

R

Récapitulatif des voyants d'avertissement, 26
Régulateur de vitesse
Commande, 61
Remplissage du réservoir, 95
Réserve d'essence
Autonomie, 40
Voyant, 39
Rétroviseurs
Déposer / poser, 136
Réglage, 72
Rodage, 91
Roues
Caractéristiques techniques, 218
Contrôle des jantes, 175
Dépose de la roue arrière, 180
Dépose de la roue avant, 176
Modification de la taille, 176
Monter la roue avant, 178
Poser la roue arrière, 181

S

Selles
Dépose, 66
Pose, 66
Verrouillage, 11, 13
Service, 224
Signal de détresse
Commande, 45
Élément de commande, 16
Support de plaque
Déposer / poser, 137
Support pour casque
Fixation du casque, 68
Position sur la moto, 19

Système électrique
Caractéristiques techniques, 219

T
Tableau des anomalies, 208
Témoins, 20
Aperçu, 22
Transmission finale
Caractéristiques techniques, 216

V
Valeurs moyennes
Remise à zéro, 50
Visuel multifonctions, 20
Affichages pour la compétition, 100
Aperçu, 24
Élément de commande, 16
LAPTIMER Commande, 102
RACE INFO, 107
Régler les paramètres, 120
Sélection de l'affichage, 47
Sélectionner le sous-menu, 117
SETUP DDC-SYS, 122
SETUP EQUIPMENT, 123
SETUP MENU, 115
SETUP RACETRACK, 125
SETUP USER-MODE, 130
Terminer les réglages, 120
Voyants, 20
Aperçu, 22
Voyants d'alerte
ABS, 34
Affichage, 25
Alarme antivol, 37
Antidémarrage électronique, 31
ASC, 35
Capteur de chute, 34
Commande moteur, 32
Défaut de lampe, 33
DTC, 35
Électronique moteur, 31
Le feu arrière et les feux de position sont défectueux, 33
Réserve d'essence, 39
Surtempérature, 31

Les illustrations et les textes peuvent différer selon l'équipement, les accessoires ou la version de votre véhicule en fonction du pays. Aucun droit ne peut en découler.
Les indications de dimensions, de poids, de consommation et de performances sont soumises aux tolérances usuelles.
Sous réserve de modifications au niveau de la conception, de l'équipement et des accessoires.
Sous réserve d'erreurs.

© 2014 Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft
D-80788 Munich, Allemagne
Toute reproduction, même partielle, est interdite sauf autorisation écrite du SAV BMW Motorrad.
Livret de bord d'origine, imprimé en Allemagne.

Données importantes pour faire le plein de carburant :

Essence	
Qualité de carburant recommandée	Super plus sans plomb (maxi 10 % éthanol, E10) 98 ROZ/RON 91 AKI
Autre qualité de carburant	Super sans plomb (légères restrictions de puissance et de consommation) (maxi 10 % éthanol, E10) 95 ROZ/RON 89 AKI
Quantité utile de carburant	Env. 17,5 l
Quantité de réserve d'essence	Env. 4 l
Pression de gonflage des pneus	
Pression de gonflage du pneu avant	2,5 bar, sur pneu à froid
Pression de gonflage du pneu arrière	2,9 bar, sur pneu à froid

BMW recommends ADVANTEC
ORIGINAL BMW ENGINE OIL

Référence : 01 42 8 554 762
09.2014, 1re édition, 02