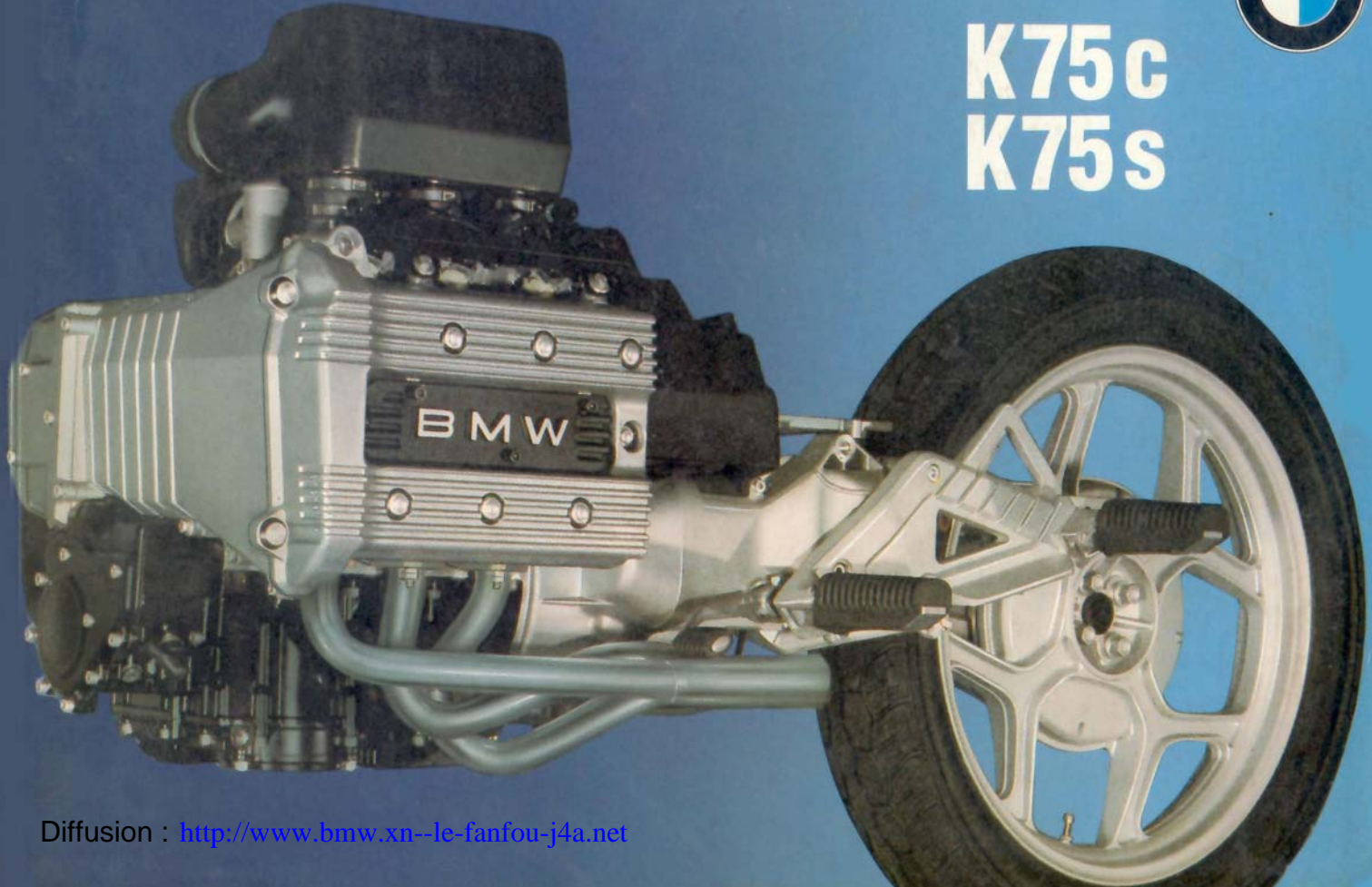


Livret de bord



K75c K75s



Diffusion : <http://www.bmw.xn--le-fanfou-j4a.net>

Livret de bord
K 75 c
K 75 s



BMW Motorrad GmbH + Co.

Bestell-Nr. 01 42 9 798 652 1.5 XII.85 1. Aufl. franz. Bo

Dans un souci de constante amélioration de sa production, le constructeur se réserve d'apporter à celle-ci toutes modifications de conception, d'aménagement, d'équipement et d'accessoires qu'il jugerait opportunes.

Les dimensions, poids et performances indiqués s'entendent avec les tolérances courantes.

Les consommations de carburants indiquées sont celles qui ont été déterminées selon la norme ISO au moment de la mise sous presse de la présente notice.

Votre moto peut différer de la description donnée dans la présente notice en fonction des équipements ou accessoires installés ou encore en fonction de telle ou telle version exportation. De telles différences ne peuvent en aucun cas donner lieu à des réclamations d'aucune sorte.

Il n'est pas répondu d'erreurs éventuelles.

© 1985 BMW Motorrad GmbH + Co.

Reproduction ou traduction, mêmes partielles, interdites sans l'autorisation écrite du Service Technique Après-Vente de la BMW Motorrad GmbH + Co.

Imprimé en République Fédérale d'Allemagne.

Fiche signalétique

Modèle _____ N° de cadre _____

Date de première mise en circulation _____ N° minéralogique _____

Adresse du concessionnaire avec téléphone (Cachet de l'entreprise) _____

1er propriétaire

Nom _____

Adresse _____

2e propriétaire _____ N° minéralogique _____

Nom _____

Adresse _____

3e propriétaire _____ N° minéralogique _____

Nom _____

Adresse _____

Clés

Pour la fermeture unifiée des serrures du contacteur d'allumage, de direction, du réservoir à essence et de la selle, vous avez reçu 1 clé principale repliable et 2 clés de réserve rigides

La plaquette auto-adhésive fournie porte le numéro de clé. Il est conseillé de la conserver en lieu sûr!

Chers amis motards,

BMW ne remet rien en question. Simplement, nous perfectionnons et nous faisons progresser la technique moto!

Loin d'être en cause, la conception exemplaire, extraordinairement jeune encore malgré ses 60 ans, de la moto «flat-twin» nous a conduit à cette innovation révolutionnaire:

la nouvelle série K.

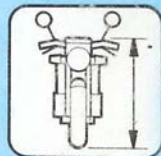
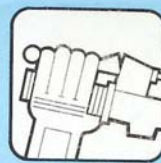
Une nouvelle génération de motos issue des technologies les plus modernes alliées à une conception de la moto sans égale tournée entièrement vers le futur. L'architecture du groupe propulseur «BMW compact drive» brevetée dans le monde entier intègre de façon harmonieuse et fonctionnelle nombre de détails totalement éprouvés et entièrement fiables provenant de la génération précédente, comme par exemple l'arbre de transmission BMW à cardan.

Sans aucun doute, c'est un privilège que de rouler avec une moto d'une technologie aussi avancée.

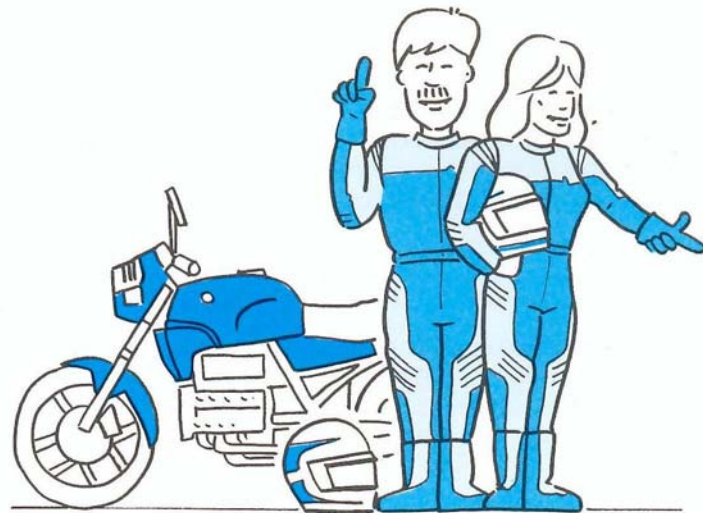
Avant d'enfourcher votre machine, nous vous conseillons de lire attentivement cette notice. Nous nous sommes efforcés de la rendre aussi attrayante que possible. Et facile à consulter: elle contient les informations qui ont certainement une grande importance pour votre plaisir de rouler et pour votre sécurité.

Bonne route!

BMW Motorrad GmbH + Co.

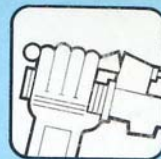


Pour en
savoir
plus . . .
informez-
vous!



D'abord s'informer!

- Les commandes, les contrôles



Mieux vaut prévenir que guérir ...

- Sécurité d'utilisation



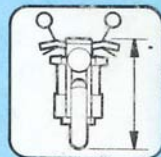
Une perfection plus poussée ...
pour un plus grand plaisir de rouler

- Conduite et dépannage



Un peu de technique,
c'est toujours utile

- Caractéristiques et fiches techniques



Pour lui conserver sa forme
et sa fiabilité

- Entretien et maintenance

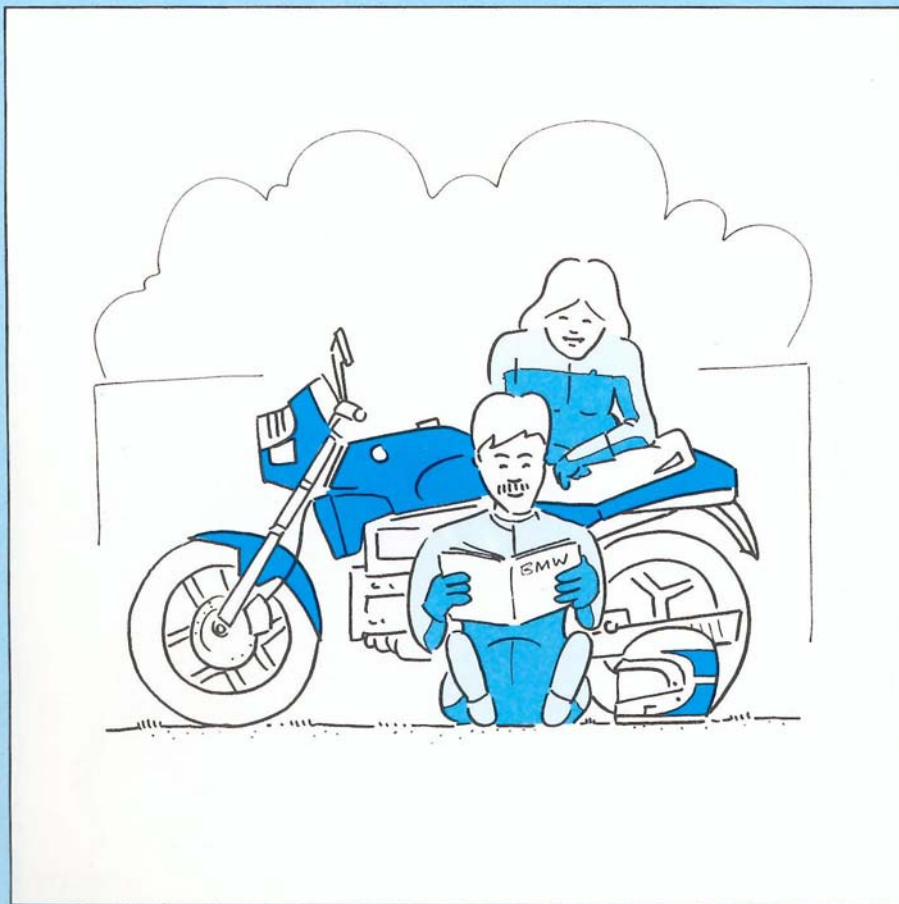


Noir sur blanc

- Attestations de maintenance,
Pièces et accessoires BMW
d'origine
Table des matières



D'abord s'informer!



Où trouver?

- Vues d'ensemble de la moto

Comment cela fonctionne-t-il?

- Contacteur d'allumage
- Unité centrale d'instruments
- Compteur kilométrique journalier
- Commandes du guidon
- Fermeture du réservoir à essence
- Serrure de selle
- Compartiments de rangement
- Montre digitale à cristaux liquides

Avant de prendre la route:

Contrôles de sécurité!

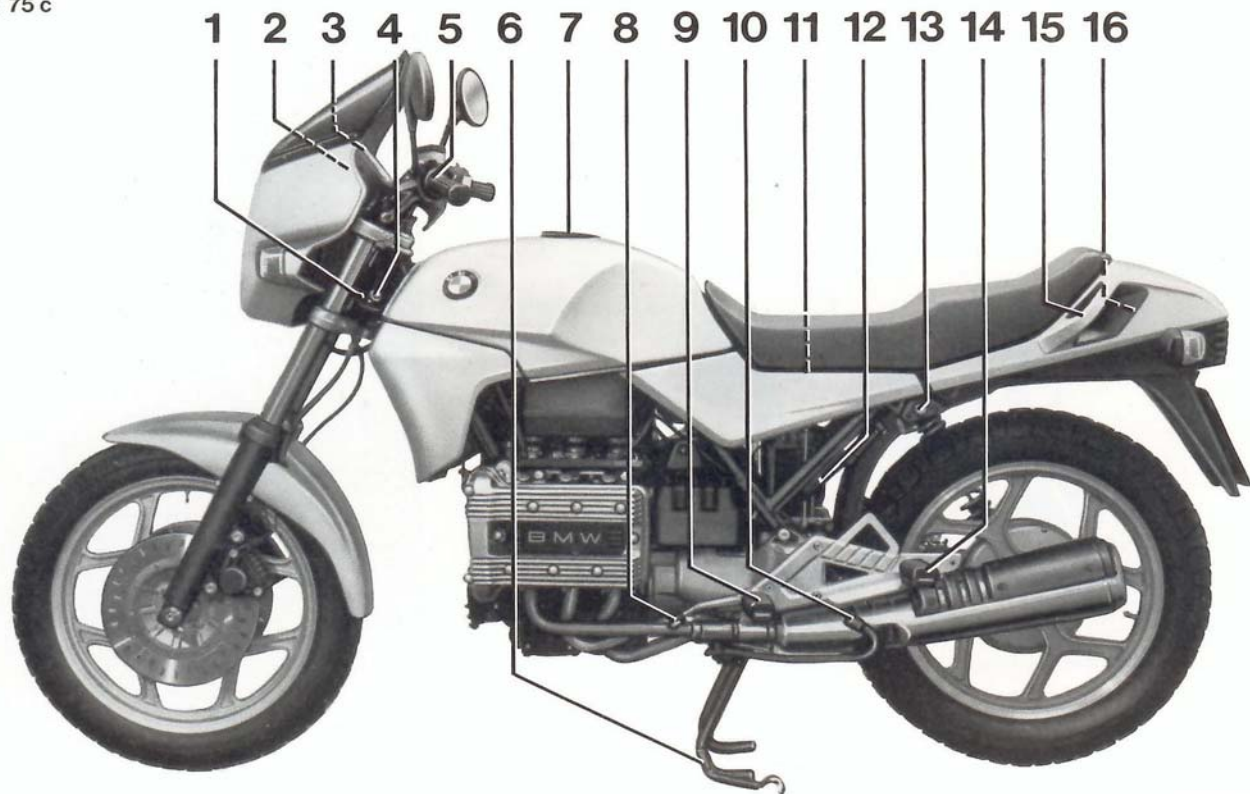
- Niveau d'huile moteur
- Niveau de liquide de refroidissement
- Niveau d'essence
- Niveau de liquide de freins
- Contrôle du frein à main et du frein à pied
- Réglage de la jambe de suspension (Monoshock)
- Nivomat
- Contrôle de la pression de gonflage des pneus
- Contrôle de l'éclairage

A présent, en route!

Démarrage, conduite, parage

- Interrupteur de coupure de secours de l'allumage
- Lancement du moteur froid et du moteur chaud
- Voyant de contrôle de feu rouge AR
- Passage des vitesses
- Béquille centrale/béquille latérale.
- Blocage de la direction
- Attache pour casque
- Installation d'alarme antivol

K 75 c



K 6 001

Où trouver?

Attention:

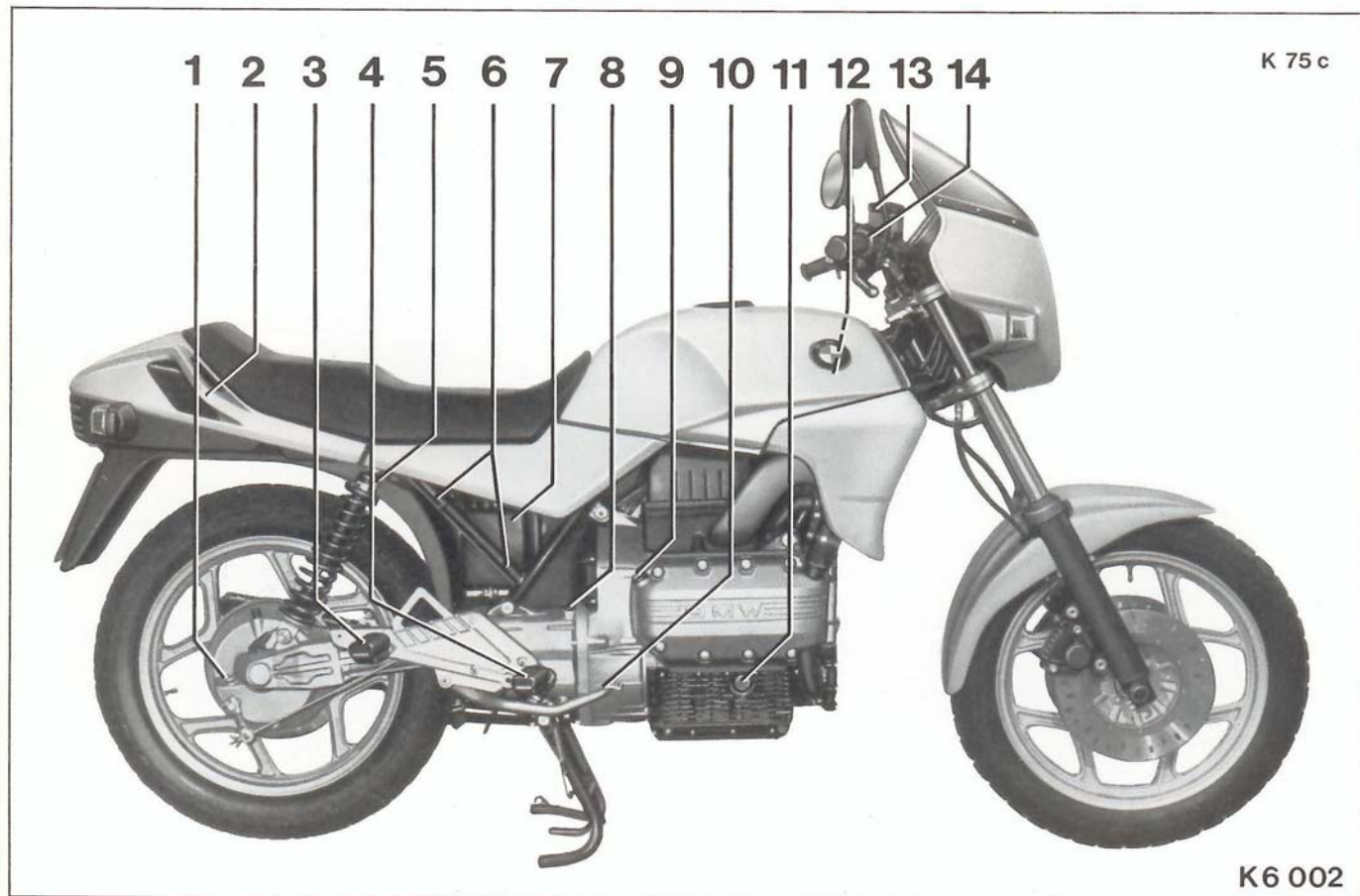
Chiffres entre crochets [] =

Page avec explications

- 1 = Réglage manuel de portée du phare [50]
- 2 = Remise à zéro du compteur kilométrique journalier [13]
- 3 = Combiné central d'instruments [12, 13, 16, 18, 22, 36]

- 4 = Serrure de verrouillage de direction [25]
- 5 = Commandes du guidon côté gauche [14]
- 6 = Béquille centrale [24]
- 7 = Bouchon de fermeture de réservoir [15]
- 8 = Levier sélecteur de vitesse [23]
- 9 = Repose-pied pilote côté gauche
- 10 = Béquille latérale [24, 25]
- 11 = Compartiment de rangement pour trousse de premiers secours (option) – sous selle relevable [15]
- 12 = Poignée de relevage rabattable [24]
- 13 = Serrure de selle attache de casque [15, 25]
- 14 = Repose-pied passager côté gauche, relevable
- 15 = Poignée de retenue passager côté gauche [41]
- 16 = Compartiment de rangement (accès avec selle relevée) [15, 31]





Où trouver?

Attention:

Chiffres entre crochets [] =
Page avec explications

- 1 = Bouchon de contrôle du niveau d'huile, couple conique arrière [95]
- 2 = Poignée de maintien passager côté droit [41]
- 3 = Repose-pied pilote côté droit, relevable
- 4 = Repose-pied pilote côté droit

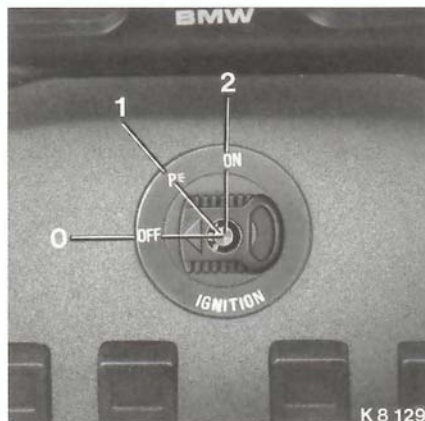
- 5 = Réglage de jambe de suspension (Monoshock) [19]
- 6 = Plaquette d'identification et numéro de cadre [75]
- 7 = Réservoir de compensation (nourrice) pour système à liquide réfrigérant [17, 59]
- 8 = Bouchon de contrôle de niveau d'huile de boîte de vitesses [94]
- 9 = Orifice de remplissage d'huile, moteur [93]
- 10 = Pédale de frein [18, 97]
- 11 = Regard de niveau d'huile, moteur [17, 93]
- 12 = Ouverture de remplissage, système à liquide réfrigérant [59, 60, 61]
- 13 = Réservoir à liquide de freins, frein de roue avant [18, 29]
- 14 = Commandes sur guidon côté droit [14]

K 75 s



K6 102

Comment cela fonctionne-t-il?



Positions de la clé du contacteur d'allumage:

0 = Contact coupé, la clé peut être enlevée.

1 = Feu de position, la clé peut être enlevée.

2 = Position de marche, contact établi et tous les circuits sous tension.

Ne laisser le feu de position allumé que pendant un temps limité de façon à ne pas décharger la batterie et à permettre un démarrage sans difficulté.



Voyants de contrôle en fonction avec la clé de contact sur la position «2»:

1 = Alternateur (rouge), voir page 22.

2 = Pression d'huile moteur (rouge), voir page 22.

3 = Starter/choke (orange), éclairé uniquement si actionné

4 = Surveillance feux arrière (rouge), voir page 22.

5 = Point mort boîte de vitesses/ralenti (vert)

6 = Réserve d'essence, moins de 5 l env. (rouge)



K 8 128

Unité centrale d'instruments –

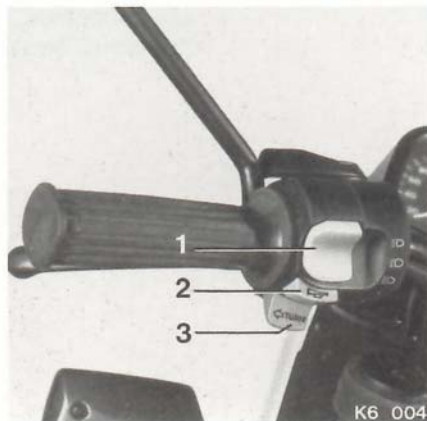
- 1 = Tachymètre
- 2 = Compteur kilométrique journalier
- 3 = Compteur totalisateur kilométrique
- 4 = Répétiteur de clignotant de direction (vert)
- 5 = Montre digitale à cristaux liquides (option K 75 c)
- 6 = Voyant de phare de route (bleu)
- 7 = Compte-tours
- 8 = Voyant d'alarme température de liquide de refroidissement (orange), voir page 36.
- 9 = Affichage digital de rapport en prise



K 8 138

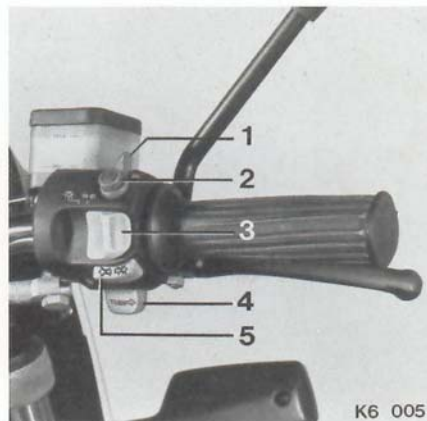
Remise à zéro du compteur kilométrique journalier.

L'affichage du compteur kilométrique journalier (2) peut être remis à zéro au moyen du bouton tournant (1).



Commandes du guidon côté gauche:

- 1 = Inverseur phare/code
 En haut: phare
 Milieu: code
 En bas: appel de phare, l'inverseur revient de lui-même sur la position milieu après actionnement.
- 2 = Bouton-poussoir d'avertisseur sonore
- 2 = Interrupteur de clignotant, gauche.
 Enfoncé: le clignoteur de gauche fonctionne.



Commandes du guidon, côté droit:

- 1 = Interrupteur de coupure de secours
 Position milieu: tous les circuits électriques sont activés (voir autres explications page 21).
- 2 = Bouton-poussoir de démarreur
- 3 = Interrupteur d'éclairage (allumage enclenché)
 à droite: éclairage coupé
 milieu: feu de parking
 à gauche: phare allumé
- 4 = Interrupteur de clignotant, côté droit
 enfoncé: le clignoteur de droite fonctionne.

5 = Interrupteur de coupure de clignoteur enfoncé: les clignoteurs de droite et de gauche ne peuvent fonctionner.

Rappel automatique des clignoteurs

Le clignoteur de droite ou de gauche est automatiquement coupé dans un certain laps de temps et en fonction d'une certaine distance parcourue si la coupure n'est pas intervenue avant en actionnant la touche de coupure (5):

- Au bout de 10 secondes environ de fonctionnement sur route rapide (au-dessus d'environ 50 km/h) ou
- au bout de 210 m environ, en circulation locale ou en trafic perturbé.



K6 006

Faire le plein d'essence:

Ouvrir la serrure du réservoir à essence – fermeture unifiée par clé unique.

Le couvercle s'ouvre de lui-même et la clé peut être retirée.

Le plein du réservoir étant fait, il suffit de rabattre le couvercle.

Attention: L'essence se dilate sous l'effet de la chaleur. Il convient donc de ne jamais remplir le réservoir à ras bord.

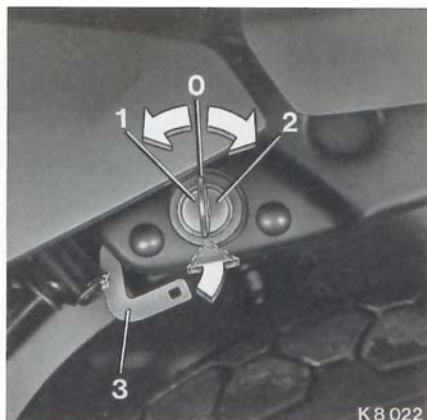
Carburant requis:

Supercarburant sans plomb DIN 51 607, indice minimum d'octane 95 (ROZ) et 85 (MOZ)

ou

Supercarburant au plomb DIN 51 600, indice minimum d'octane 98 (ROZ) et 88 (MOZ).

Les additifs tels que huiles pour hauts de cylindres etc ne sont pas nécessaires.



K8 022

Utilisation de la serrure de selle:

Position 0 = la clé (pour fermeture unifiée) peut être engagée et retirée.

Position 1 = enfoncer la serrure pour déverrouiller la selle et l'ouvrir (la clé peut être retirée).

Position 2 = enfoncer la serrure, le crochet d'attache pour casque (3) s'ouvre.

La clé étant enlevée, la selle pourra être refermée et l'attache de sécurité du casque pourra être reverrouillée dans le sens de la flèche.



K6 007

Compartiments de rangement sous la selle:

Ouvrir la selle. Deux éléments de recouvrement peuvent être déposés pour donner accès à:

- une cuvette de rangement d'un volume de 2,2 l,
- une fourre-tout d'un volume de 9,0 l dans la partie arrière.

On pourra placer des objets légers comme la boîte de secours (option) dans la cuvette de rangement tandis que l'outillage de bord, le livret de bord, le répertoire et même au besoin une combinaison de pluie pourront être placés dans le fourre-tout de grand volume.



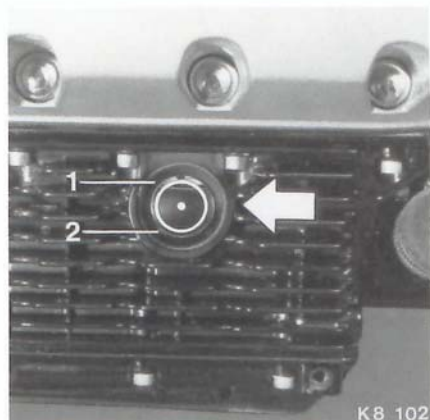
**Montre digitale à quartz
(option pour K 75 c):**

La mise à l'heure pourra s'effectuer par des pressions légères sur les membranes caoutchouc au-dessus du visuel au moyen d'un objet approprié tel qu'un crayon à bille:

Position «h» = heures

Position «min» = minutes

**Avant de prendre la route:
contrôles de sécurité!**



Regard de niveau d'huile moteur

Placé sur partie inférieure du carter de vilebrequin. Niveau d'huile au repère annulaire: 1 = maximum
2 = minimum

Quantité entre repères de maximum et de minimum = 0,6 l.

Le fait de rajouter de l'huile au-dessus du repère de maximum présente des inconvénients p. ex. consommation accrue et risque de défaut d'étanchéité. A l'opposé, ne jamais laisser le niveau descendre en dessous du repère minimum.

Contrôler régulièrement le niveau d'huile. Monter la moto sur sa béquille centrale sur un sol plat, horizontal et ferme. Faire tourner brièvement le moteur (jusqu'à température de service) et l'arrêter. Effectuer le contrôle après avoir attendu quelques minutes.



Niveau d'essence

En s'éclairant, le voyant lumineux (voir flèche) signale qu'on ne dispose plus que d'une réserve d'essence de 5 litres environ.

Le contenu total du réservoir à essence est de 21 litres. Après la période de rodage, il est recommandé de déterminer soi-même par une mesure combien de kilomètres peuvent encore être parcourus avec la quantité de réserve.



Niveau de liquide réfrigérant

Il est visible dans le conduit transparent (flèche) sur le réservoir de compensation (nourrice); contrôler à froid.

Le cas échéant, compléter le niveau en versant le liquide réfrigérant jusqu'au repère de maximum – consulter également les précisions page 59.



Niveau de liquide de freins de roue avant et de roue arrière (K 75 s) – voir illustration de gauche.

Le niveau est visible sur le réservoir de compensation (nourrice) transparent. Attention aux repères de maximum et de minimum.

Frein de roue avant:

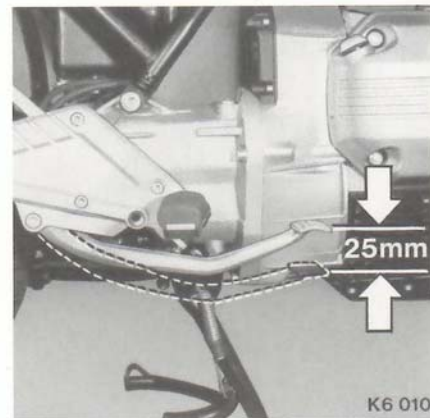
Pour compléter le niveau de réservoir de compensation, dévisser 3 vis à tête cruciforme et déposer le couvercle avec la membrane en caoutchouc.

Frein de roue arrière (K 75 s):

Pour faire l'appoint par le réservoir de compensation (1), dévisser le couvercle en tournant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.

Ne verser que du liquide de freins neuf selon spécification DOT 4: ATE Bremsflüssigkeit «SL».

Attention: le liquide de freins attaque la peinture.



Contrôle de la pédale de frein (K 75 s)

La course de la pédale de frein ne doit pas excéder 25 mm. Le cas échéant, régler la course en intervenant sur l'écrou à oreilles sur la tringlerie de commande – voir page 97.



Contrôle de la garde du frein à main

La course à vide du levier de frein à main est déterminée par la construction et ne doit pas être modifiée.

Des changements soudains du jeu ou une sensation de «résistance spongieuse» au niveau du levier sont imputables à des défauts probables du système hydraulique. En pareil cas, consulter un Service Après-Vente motos BMW dans les plus brefs délais.

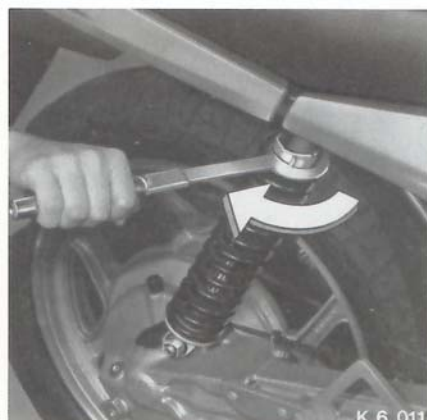


Contrôle du levier de débrayage

La garde c.-à-d. le jeu au levier de débrayage doit être de $2 + 0,5$ mm.

L'usure des garnitures d'embrayage est un phénomène normal qui entraîne forcément une diminution de ce jeu. La correction pourra intervenir à l'occasion d'une inspection BMW.

En cas de besoin, on pourra effectuer le réglage de base conformément à la description donnée page 62.



Réglage de la jambe de suspension (Monoshock)

A l'aide d'une clé à crochet avec tube d'allonge (outillage de bord) il est possible de choisir l'une des trois positions prévues pour la compression (précontrainte) du ressort hélicoïdal, en fonction du service envisagé.

- Ressort détendu = «normale» pour solo
- 1er gradin de serrage = «moyenne» avec passager ou moto fortement chargée
- 2e gradin de serrage = «dure» pour chargement maximum.

Nivomat (Option)

La jambe de suspension Nivomat ne nécessite aucune intervention. Elle assure un comportement routier optimum et inchangé dans les conditions de chargement et pour les états des revêtements routiers les plus divers.

Le niveau normal de service (réglage automatique de la hauteur) s'installe rapidement c.-à-d. après avoir parcouru une courte distance.

Avantages:

- Débattements identiques quel que soit le chargement;
- amortissement en fonction de la charge;
- garde au sol invariable;
- maintien en permanence du réglage du faisceau du phare.

Attention:

Les Nivomat sont soumis à une pression interne extrêmement élevée. Ne jamais les ouvrir: risque d'accidents!

Contrôle de la pression de gonflage des pneus

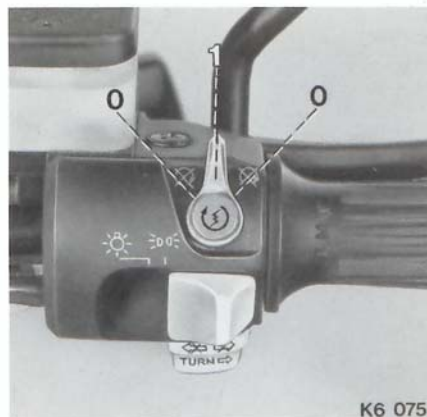
On contrôlera régulièrement la pression de gonflage des pneumatiques car c'est la garantie d'un comportement routier optimum et d'une grande durée de vie utile des pneus. Pressions de gonflage, voir page 77. Autres informations, voir page 29.

Contrôle de l'éclairage

Avant de prendre la route, s'assurer toujours du fonctionnement de tous les organes d'éclairage tels que

- le phare code (croisement),
- le phare de route (longue portée),
- le feu rouge arrière,
- le feu de stop (avec frein à main et frein à pied),
- les clignotants de direction.

**A présent, en route:
démarrage, conduite,
parcage**



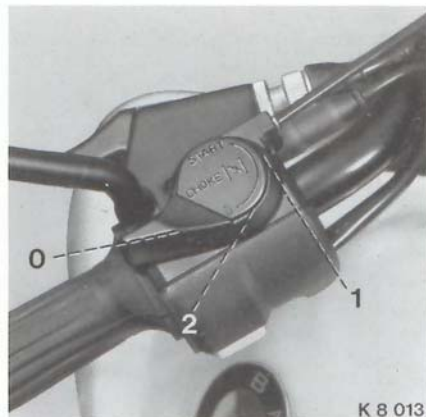
K6 075

Avant le lancement du moteur:

Déplacer l'interrupteur de coupure de secours sur la position de marche (1).

Lorsque cet interrupteur se trouve sur l'une des positions «0» (à gauche ou à droite), le moteur peut être coupé immédiatement en cas d'urgence.

Le lancement du moteur n'est possible qu'avec l'interrupteur sur la position médiane (1) puisque, sur les deux autres positions (gauche et droite) l'interrupteur de coupure interrompt les circuits électriques de l'allumage, du système d'injection, de la pompe à essence et du démarreur.



K 8 013

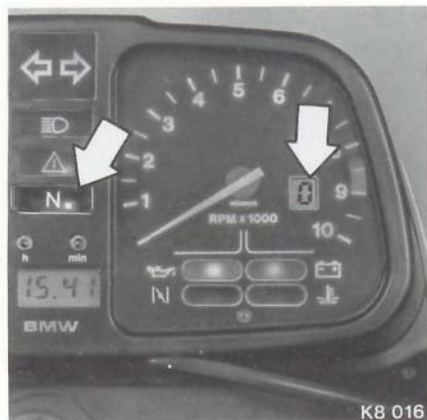
Lancement du moteur froid et du moteur chaud:

Il conviendra d'actionner le levier de starter/choke (ralenti accéléré) selon la température du moteur et la température ambiante:

- Position 1 = en-dessous de $+10^{\circ}\text{C}$
- Position 2 = au dessus de $+10^{\circ}\text{C}$
- Position 0 = à moteur chaud (à température de service).

Actionner le cas échéant doucement la poignée des gaz.

Aux températures ambiantes inférieures à 0°C , le démarrage devra intervenir avec l'embrayage débrayé.



Établir le contact d'allumage, mettre la boîte de vitesses au point mort (position ralenti)

- Voyant lumineux «N» en fonction
- Affichage digital du rapport de boîte sur position «0».

Actionner le démarreur en l'enfonçant. Le moteur démarre.

Ramener progressivement sur la position «0» le levier de commande de starter (choke) selon la marche du moteur.

Toute tentative de lancement avec une batterie déchargée entraînera un bruit caractéristique de «flottement» du relais. En pareil cas, toute tentative supplémentaire de lancement risque d'entraîner la détérioration du relais de démarreur. Remède: faire recharger la batterie.



Le contact d'allumage étant établi, les autres voyants suivants sont opérants:

- 1 = Pression d'huile moteur
- 2 = Charge de batterie/alternateur

Ces deux voyants lumineux doivent être éteints après le démarrage du moteur et au régime de ralenti.

Si le voyant de pression d'huile (1) s'éclaire en cours de route, il faudra débrayer immédiatement et couper l'allumage. Si la charge d'huile du moteur est suffisante, consulter un Service Après-Vente motos BMW.

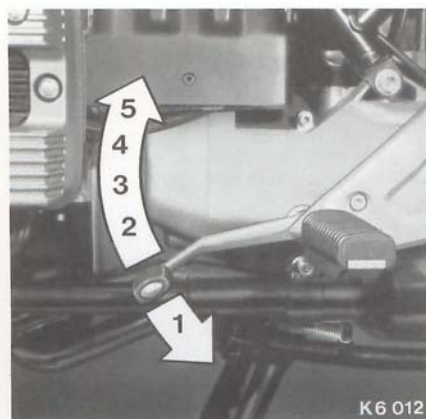
L'extinction du voyant de charge (2) à partir du régime de ralenti indique que la fonction de rechargement de la batterie est intacte.

Si le voyant de contrôle de charge reste éclairé en roulant, consulter dans les plus brefs délais possibles un Service après-Vente motos BMW car en continuant de rouler, la batterie se décharge.

3 = Voyant de surveillance de lanterne arrière «△»

Enclencher l'allumage et le feu de position. Si ce voyant s'éteint après l'actionnement du frein à main et du frein à pied, c'est que le fonctionnement correct du feu rouge arrière et du feu de stop est assuré.

Le voyant ne s'éteint pas en cas de défaut au niveau d'une ampoule, d'un câble électrique ou d'un interrupteur et signale par conséquent la nécessité de remédier à l'anomalie. Si le feu stop subit une défaillance en roulant, celle-ci est signalée immédiatement par le voyant de surveillance de lanterne arrière «△». Une défaillance du feu rouge arrière n'est détectable qu'avec le feu de position ou le phare allumé.



Passage des vitesses (utilisation de la boîte de vitesses)

La pédale de changement de vitesses (pédale de sélection) peut être déplacée c.-à-d. adaptée en fonction de la position du pied du pilote.

Avant le lancement du moteur, mettre toujours la boîte de vitesses au point mort (position ralenti), comme suit:

L'embrayage étant débrayé, actionner la pédale de sélection jusqu'à ce que le voyant lumineux vert «N» s'éclaire et que l'affichage digital des rapports signale «0».

Pour se mettre en route: le moteur tournant au ralenti, débrayer, engager la 1^e vitesse en enfonçant la pédale de sélection.

Embrayer très progressivement tout en accélérant légèrement le régime moteur jusqu'à rouler. Pour modifier la vitesse de roulage, agir uniquement sur le régime moteur (poignée des gaz) et non en faisant patiner l'embrayage!

Procéder de la même façon pour passer aux rapports supérieurs de la boîte (en 2^e, 3^e, 4^e et 5^e).

Pour rétrograder, cesser d'abord d'accélérer (lâcher les gaz) débrayer et engager ensuite le rapport directement inférieur. Embrayer ensuite très progressivement en atténuant l'à-coup du passage en adaptant le régime moteur au moyen de la poignée des gaz.

En particulier par temps de pluie ou sur route glissante, un changement brusque de charge est toujours à éviter car il risque de faire dérapier la roue arrière!

Le rapport engagé est signalé par affichage digital sur le compte-tours. Si, en roulant, on descend en-dessous d'environ 1500 tr/mn, il faudra prendre soin de rétrograder sur le rapport directement inférieur.



K6 044

Pour descendre la moto de la béquille centrale:

Tenir la moto de la main gauche par la poignée de gauche du guidon et de la main droite par la poignée de relevage repliable. Pousser la moto vers l'avant; elle descend aisément de la béquille.

Pour mettre la moto sur la béquille centrale (illustration de gauche):

Descendre la béquille en appuyant sur l'extrémité de celle-ci du pied droit de sorte que les deux branches reposent au sol. En tenant la poignée gauche du guidon de la main gauche, appliquer tout le poids du corps sur le patin de la béquille par l'intermédiaire du pied droit et tirer la moto en arrière vers le haut par la poignée de relevage.

Pour mettre la moto sur la béquille latérale (illustration de droite):

rabattre le béquille latérale sur le bras jusque contre la butée avant, incliner lentement la moto vers la gauche jusqu'à ce qu'elle soit en appui.

Si le terrain est en pente, n'utiliser la béquille latérale qu'avec la moto tournée dans le sens «montée». Le cas échéant, engager la 1^e vitesse.

Avant de reprendre la route, vérifier que la béquille latérale est bien repliée à fond (risque d'accident!). S'assurer que le sol présente une résistance suffisante. Sur un sol mou - p. ex. du goudron - la béquille s'enfonce et la machine peut basculer.



K6 045

Rappel automatique de la béquille latérale (option):

Lorsqu'on redresse la moto à partir de la position inclinée en appui et qu'on actionne l'embrayage en vue de démarrer le moteur, un mécanisme opère obligatoirement le rappel automatique de la béquille latérale sur sa position de repos.

En cas d'anomalies de fonctionnement, contrôler le réglage de l'embrayage – voir pages 19 et 62. Le cas échéant, demander l'assistance d'un atelier SAV BMW motos.

Ne jamais actionner l'embrayage lorsque la moto est appuyée sur sa béquille latérale: risque de détérioration du système de commande de l'embrayage et du mécanisme de rappel de la béquille.



K 8 021

Verrouillage de la direction (antivol):

Rabattre le couvercle sur la serrure de direction vers la droite.

Introduire le clé de contact (fermeture unifiée) dans la serrure et la tourner vers la gauche. Braquer légèrement le guidon vers la droite jusqu'à ce que la serrure puisse être enfoncée. Tourner ensuite la clé vers la droite: la serrure est verrouillée. La clé peut être enlevée.



K 8 023

Attache pour casque:

L'illustration montre l'une des possibilités d'attacher son casque pour le protéger contre le vol lorsque la moto est parkée.

Il est d'ailleurs possible d'y accrocher deux casques si la forme et la longueur de la mentonnière le permettent.

Pour l'utilisation de la serrure de selle, voir page 15.

Installation électronique d'alarme antivol (option et accessoire BMW)

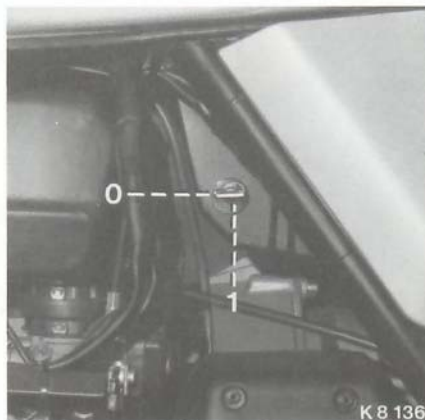
En plus des dispositifs assurant la protection de la moto en stationnement (antivol de direction, serrure de selle et le cas échéant antivol traditionnel en câble d'acier), on pourra renforcer considérablement la protection de la moto contre le risque de vol au moyen d'une installation électronique d'alarme antivol.

Lorsque ce dispositif est «armé» l'alerte sous forme d'un signal acoustique intermittent par l'avertisseur sonore d'une durée maximale de 30 s sera déclenchée dans les cas suivants:

- Etablissement du contact d'allumage.
- Court-circuitage du contacteur d'allumage-démarrage.
- Démarrage de la moto à partir d'une alimentation électrique étrangère.
- Débranchement de la batterie de la moto – l'alarme se produit en l'occurrence par un avertisseur acoustique de secours (95 dBA).
- Débranchement de l'avertisseur sonore normal de la moto – l'alarme intervient également par l'avertisseur de secours du dispositif (avec temporisation).
- Changement de position de la moto dans le sens de l'axe longitudinal.
- Manipulations brusques de la moto.
- Ouverture de la selle.

Plusieurs actions propres à déclencher l'alarme intervenant simultanément ou consécutivement n'entraînent pas un prolongement de la phase d'alarme dont la durée est d'environ 30 s. Le dispositif se trouve automatiquement réarmé après la phase d'alarme.

Il conviendra de toujours garer la moto en la montant sur sa béquille centrale.



Armement et désarmement du système d'alarme antivol:

Le système d'alarme antivol doit être armé et peut être rendu inopérant par l'intermédiaire du contacteur à clé placé légèrement en retrait en avant du cache de batterie côté gauche:

Position 0: Installation d'alarme inopérante (hors fonction)

Position 1: Installation d'alarme «armée» (prête à fonctionner)

La clé se retire sur n'importe quelle position et il conviendra de la conserver à l'abri avec les autres clés de la moto.

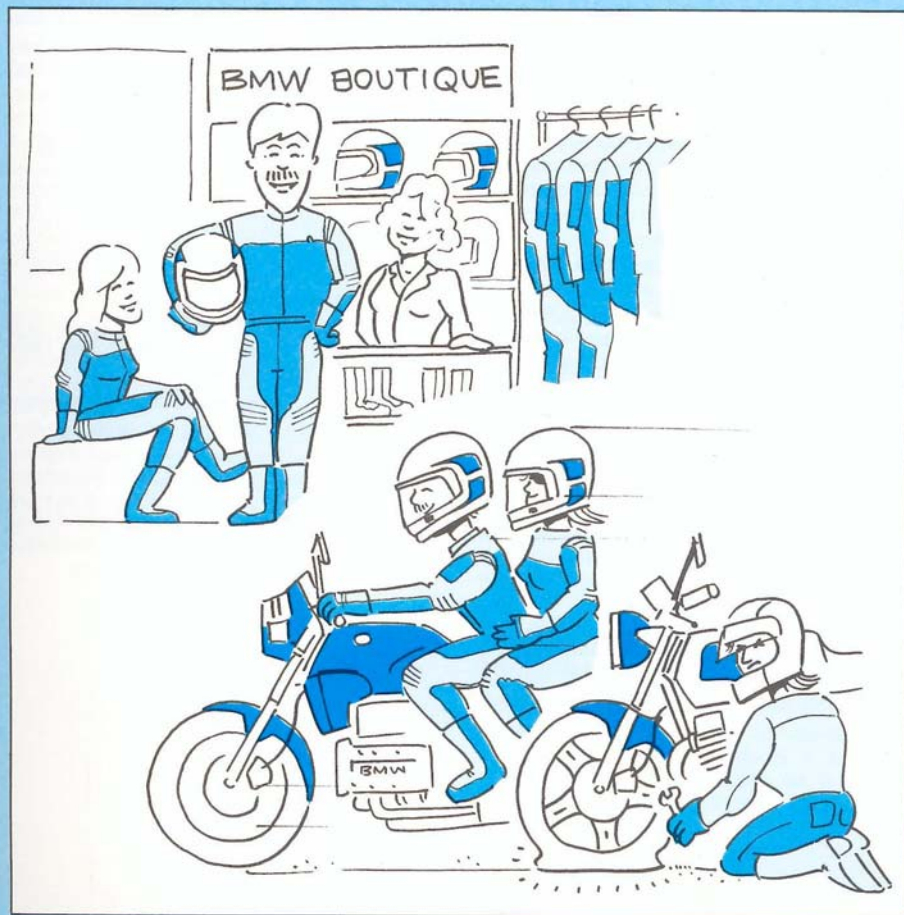


Alimentation électrique de l'avertisseur sonore de secours par l'accumulateur NiCd logé dans l'appareil de commande:

L'accumulateur est rechargé en permanence lorsque la batterie de la moto est installée. Si la batterie de la moto vient à être débranchée ou déposée, l'accumulateur NiCd suffira pour maintenir l'avertisseur de secours en état de fonctionner pendant une durée de 30 jours – même plus longtemps si la clé est sur la position 1. Il faut savoir qu'un «verrouillage électronique» empêche le déclenchement de l'alarme en cas de chocs ou de vibrations.

Au besoin, avec la batterie de la moto installée, l'accu NiCd pourra être rechargé dans l'espace de 12 à 14 heures au moyen du câble de charge fourni:

- Raccorder la fiche mini dans la douille de charge sur l'appareil de commande (1),
- Borne au pôle positif (+) de la batterie de la moto (2)



Mieux vaut prévenir que guérir . . .

Sécurité au niveau de la machine:

- Etat de la moto
- Pneus/roues
- Installation de freins
- Liquide de freins
- Eclairage
- Système d'allumage à haut rendement

Sécurité au niveau du pilote:

- Etre en état de rouler
- Boîte de premiers secours
- Casque de protection
- Tenue vestimentaire
- Interphone

Soyez toujours conscients de votre sécurité

Votre passager et les autres usagers de la route en profitent également!

Avant de prendre la route, effectuez toujours les contrôles de sécurité!

L'état de la moto (à surveiller!)

Autrefois, on avait coutume de dire: «Pour bien rouler, il faut bien graisser». Bien que ce slogan reste toujours valable en général, c'est une préoccupation que le propriétaire d'une moto BMW pourra (presque) oublier puisque le contrôle régulier du niveau d'huile du moteur s'effectue d'un coup d'oeil, en quelque sorte «en passant».

Une chose importante reste néanmoins indispensable:

Songer à faire effectuer régulièrement l'entretien de votre machine par le Service Après-Vente motos BMW conformément au programme de maintenance BMW. Cette précaution vous garantira une sécurité maximale et tout le plaisir de rouler puisque tous les contrôles importants seront effectués jusque dans les moindres détails.

Ceci n'est d'ailleurs pas sans incidence sur la conservation du bel aspect d'origine de votre machine. Nous traitons d'ailleurs abondamment de ce sujet («soins de beauté») au chapitre «Entretien et Maintenance». Cela vaut la peine de le consulter car tout n'est pas évident dans ce domaine.

Pneus et roues

Même si les chaussures ne sont pas vraiment bon marché, qui va encore «mal chaussé» à l'heure actuelle?

Et l'état des pneus d'une moto rapide, y avez-vous songé?

Lorsqu'on voit ce qui se pratique parfois encore à l'heure actuelle, on peut dire que cela tien du miracle si certains inconscients parviennent à rouler sans accident.

Ce qu'il faut savoir:

La législation en vigueur impose une profondeur résiduelle minimum des sculptures des pneus de 1 mm.

Et pourtant, 1 mm, c'est déjà dangereux!

Le motard conscient de sa sécurité remplacera ses pneus au plus tard lorsque leur profondeur de sculptures aura atteint 2 mm à la roue avant et 3 mm à la roue arrière. Il n'existe pas de meilleur investissement que des pneus neufs de bonne qualité pour celui qui roule à moto.

Mieux vaut abandonner deux millimètres de profondeur de sculptures que risquer de déraper sur route mouillée.

Chacun devrait savoir ce qui, des deux, est le moins coûteux.

Le changement de pneus de votre moto devrait être confié à votre Service Après-Ventes motos BMW.

Il connaît en effet les marques, les versions et les dimensions testées et homologuées par l'usine. Si l'on utilise des pneus qui s'écartent de ces spécifications, il faut savoir que «l'homologation générale» tombe en pareil cas en même temps que disparaît aussi, automatiquement, la couverture de votre police d'assurance R. C.

C'est en tout cas la législation en vigueur en RFA. D'autres règles peuvent s'appliquer dans d'autres pays.

Attention: les pneus, c'est vraiment sérieux!

Un mot en ce qui concerne la pression de gonflage:

Ne vous dites jamais: «la pression de gonflage est sûrement bonne» sans la vérifier. Contrôlez-là plutôt deux fois qu'une car s'il manque un dixième de bar votre moto peut déjà se montrer instable en virage ou lors des freinages difficiles...

Les pressions correctes de gonflage sont données à la page 77 mais vous les trouverez aussi sur l'étiquette collée sous la selle.

En matière de sécurité, il convient de ne pas non plus perdre de vue les roues (jantes):

Bien que très robustes les roues peuvent avoir été déformées ou endommagées dans un accident ou en franchissant trop rapidement un obstacle.

Une roue endommagée doit dans tous les cas être remplacée. Il est interdit de la redresser ou de la réparer de quelque manière que ce soit.

On fera également attention aux **capuchons de valves**. Ils doivent être en place car ils ne protègent pas seulement de la crasse. **Ils empêchent aussi un éventuel dégonflage brusque à grande vitesse.**

Au-delà de 200 km/h, les valves rapportées ont en effet tendance à s'ouvrir d'elles-mêmes sous l'effet de la force centrifuge. C'est vrai, et pourtant, qui l'eût cru!

Installation de freinage

Avant de prendre la route, il est nécessaire de tester chaque fois le bon fonctionnement des freins:

- C'est à une résistance ferme (non spongieuse) en serrant le frein à main que l'on reconnaît le bon état de la transmission hydraulique des freins.
- Contrôler aussi que le réservoir de compensation (nourrice) est rempli d'une quantité suffisante de liquide de freins;
- S'assurer en outre que le disque de frein et l'étrier de frein ne portent aucune trace d'huile ou de graisse ou même de résidus de produits de nettoyage;
- Contrôler enfin le jeu à la pédale de frein en actionnant celle-ci. Le cas échéant, ce jeu peut être corrigé rapidement et sans difficulté en intervenant sur la tringlerie de commande – voir page 97.

Ne vous mettez jamais en route avec votre moto si vous avez le moindre doute quant à la fiabilité de l'installation de freinage. En pareil cas, consultez toujours d'abord votre concessionnaire BMW motos.

Liquide de freins

L'importance du liquide de freins est bien souvent méconnue ou négligée.

Cela est plus grave qu'il n'y paraît. En service, ce liquide est soumis à des contraintes thermiques alternées favorisant un processus de vieillissement naturel. Il est hygroscopique et absorbe une certaine proportion d'humidité provenant de l'air ambiant ce qui, au bout d'un certain temps, peut abaisser dangereusement son point d'ébullition.

L'action conjointe de l'humidité qu'il contient alors et de l'abaissement de son point d'ébullition peut entraîner dans les cas de freinages poussés (descentes en montagne dans un rapport trop élevé de la boîte p. ex.) peut entraîner la formation de bulles de gaz dans le système hydraulique conduisant inévitablement à la défaillance totale de l'installation de freinage.

Pour cette raison, quel que soit le kilométrage parcouru, il faut faire remplacer le liquide de freins par votre concessionnaire BMW motos au moins une fois par an!

Eclairage

La sécurité veut que, contrairement à l'automobile, on roule à moto en plein jour avec le phare-code allumé (à l'étranger, on observera les réglementations en vigueur dans chaque pays).

Par conséquent, après le lancement du moteur, on prendra soin de contrôler plutôt deux fois qu'une (avec la main placée devant le phare) le bon fonctionnement:

- du feu de parking (veilleuse)
- du phare-code (de croisement)
- du phare de route (longue portée)

Comme déjà évoqué à la page 22, un voyant de surveillance des feux arrière « Δ », permet de contrôler le bon fonctionnement du feu rouge arrière et du feu de stop.

On accordera aussi toute son attention aux clignoteurs:

Les ampoules de clignoteurs sont soumises à des sollicitations très sévères en service. Un défaut d'une lampe se remarque généralement à l'accélération de la fréquence du clignotement du voyant et doit être immédiatement réparé.

Installation d'allumage à haute efficacité

Avec les systèmes d'allumage traditionnels avec rupteurs à contacts, chacun savait qu'on pouvait risquer un désagréable « coup de jus » si l'on y mettait les doigts (ce qui n'empêchait pas toujours de le faire)!

Attention à présent, le risque est vraiment sérieux:

Votre moto est équipée d'un dispositif d'allumage digital commandé par micro-processeurs. Il s'agit d'un système d'une puissance renforcée! Ne jamais toucher les composants sous tension du système d'allumage lorsque le moteur tourne:

Danger de mort!

Etre soi-même en état de rouler

Naturellement, c'est un sujet sur lequel on pourrait s'étendre et faire des restrictions.

Notre propos ici n'est pas de condamner mais simplement d'informer ou **de rappeler certaines règles essentielles:**

Si l'on ne se sent pas vraiment l'envie de rouler ou en forme pour rouler, mieux vaut remettre si possible le déplacement au lendemain.

- Pour rouler à moto, il faut en avoir spontanément envie (mais jamais faire preuve d'exubérance).
- Ne jamais prendre la route à moto si l'on est pressé par le temps; cela rend agressif et crée un risque supplémentaire pour soi-même et pour les autres usagers.

- Ne jamais enfourcher sa monture lorsqu'on est surmené en comptant éventuellement sur l'intervention de la passagère ou du passager pour saisir le guidon si besoin est (autant demander à son ange gardien de prendre directement le guidon, mais voudra-t-il?).
- Bien manger et bien boire, pourquoi pas. Et lorsqu'on roule à moto? Manger, oui, mais avec mesure (peu à la fois et de préférence plus souvent) surtout des fruits et des crudités. On pourra toujours se rattraper le soir à l'étape. Boire? Oui mais attention, jamais d'alcool. Jamais de boissons contenant de l'alcool. D'ailleurs, pour un motard, il n'y a pas de plafond à envisager ici. Le taux d'alcoolémie autorisé est pour un motard responsable: 0,0! Même une seule petite bière peut déjà perturber l'équilibre; et ce que cela peut entraîner sur deux roues, mieux vaut ne pas y penser.

Trousse de premiers secours (option)

Naturellement, voici un sujet que l'on préférerait ne pas aborder. Chacun souhaite évidemment ne jamais en avoir besoin.

Mais peut être cette trousse permettra-t-elle de porter secours à un autre malchanceux et si le cas se présentait, il faudrait aussi être en mesure de le faire!

Votre concessionnaire motos BMW propose dans le programme d'accessoires BMW d'origine une trousse de premiers secours spéciale pour moteurs qui se range facilement dans le compartiment sous la selle (exigé par la législation de nombreux pays).

Et si vous n'êtes pas encore «secouriste» pourquoi ne pas suivre quelques cours sur cette matière?



7E 81 20

**Le casque – ou mieux:
le casque modulaire BMW**

Le casque doit être homologué c.-à-d. qu'il doit répondre aux normes prescrites par les règlements officiels en vigueur. Il doit aussi être ajusté et se porter de telle manière qu'il ne devienne pas gênant ou même un instrument de torture au bout d'un certain temps.

Le casque modulaire proposé dans le programme BMW d'accessoires permet plusieurs variantes d'utilisation:



8 81 14

- la visière – livrable aussi en version antibuée et teintée – comporte une fixation à crans avec une large facilité de réglage;
- le système de boutons-poussoirs placés de part et d'autre permet de relever complètement la mentonnière avec la visière (important pour les porteurs de lunettes!);

- pour l'utilisation du casque «ouvert» (Jet) avec des lunettes de soleil, on pourra également fixer un protège-lunettes à l'aide des attaches à pression.

Par précaution, il conviendra d'échanger à temps une visière rayée (opération des plus faciles). Il est donc conseillé d'emporter avec soi une visière de rechange.

En outre:

Le casque modulaire BMW se prête parfaitement au port d'une installation de communication interphone BMW.

L'équipement vestimentaire: la combinaison de cuir et la combinaison pluie

Vous êtes-vous déjà préoccupé vraiment de savoir si vous étiez «enveloppés» de façon optimale avant d'enfourcher votre moto?

Même pour des trajets courts? Même par beau temps?

Voici ce que nous entendons par «**équipement optimal**»:

Les motards expérimentés (ce n'est pas une question d'âge) préfèrent le cuir.

De bons gants de cuir et de bonnes bottes de cuir complètent la protection du corps sur la machine.

Quiconque a eu la malchance de prendre contact durement avec le sol sait bien qu'un bon équipement n'est pas superflu.

Mais même avec un équipement fiable de ce type, **lorsqu'il pleut et que l'humidité vous arrive du haut et du bas**, il faudra forcément enfiler un vêtement de pluie pour rester à l'aise.

Il existe notamment des combinaisons pluie très légères et d'une seule pièce qui sont une protection efficace pour le coûteux vêtement de cuir que l'on porte et pour soi-même.

D'autre part, des bottes caoutchouc à enfiler «par-dessus» et des gants de pluie spéciaux devraient compléter un équipement de pluie bien pensé.

D'ailleurs, tout cet attirail se range facilement sous la selle, ou dans le sac de réservoir ou dans une valise-sacoche BMW.

Reste le costume polyvalent

En règle générale, ces tenues protègent de la pluie tout en permettant une «respiration». Grâce aux matériaux thermoisolants qui les constituent elles assurent une excellente protection contre le froid et peuvent donc être recommandées pour la période hivernale.

En conclusion, quiconque roule à moto devrait se procurer tous les éléments d'une tenue vestimentaire appropriée, spécialement conçue pour la moto.

Avant de faire toute acquisition dans cette matière, interrogez votre concessionnaire motos BMW. Vous serez surpris de la richesse et de la qualité du programme d'accessoires BMW d'origine en matière de vêtements motos.

Equipements et accessoires BMW: la perfection dans le détail. Des articles et des systèmes construits et testés par des spécialistes (motards eux aussi)!

Un système de communication – un luxe?

Il nous paraît que non, bien au contraire!

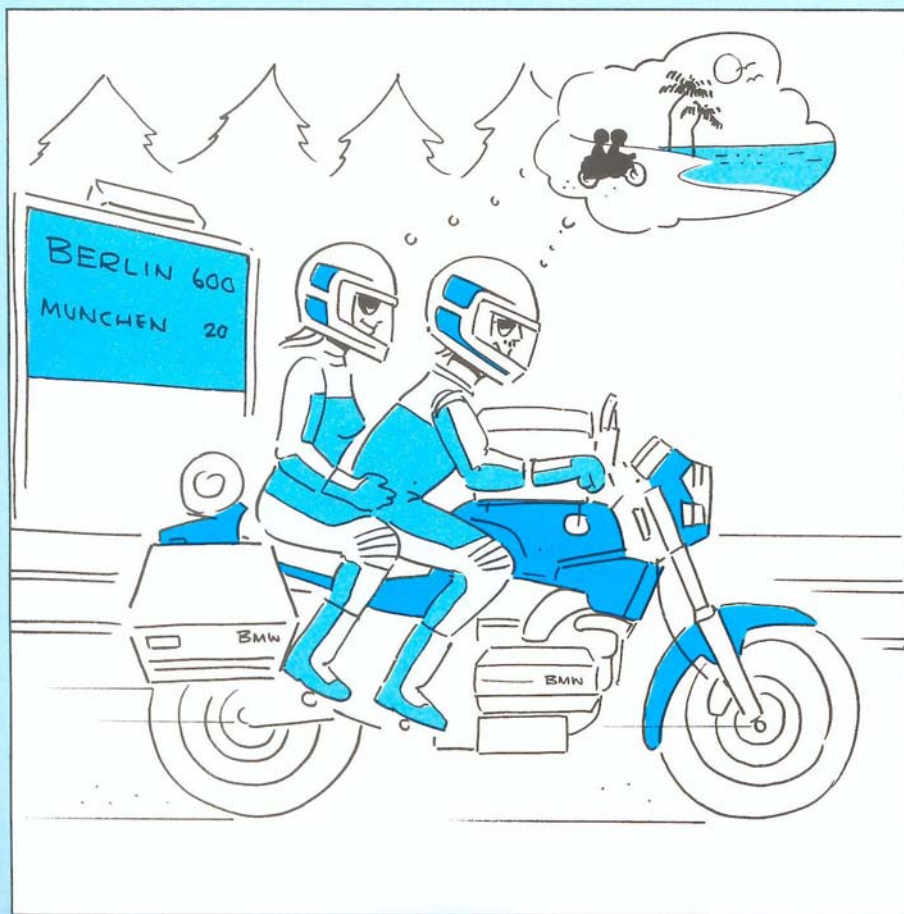
En roulant, la communication dans de bonnes conditions entre le pilote et son passager est un élément de sécurité et d'harmonie entre l'homme et la machine. Elle renforce le plaisir de rouler.

Le dispositif de communication moto BMW présente toutes garanties dans ce sens.

Un miniordinateur compense automatiquement le volume de la conversation pour l'adapter au niveau de bruit de l'environnement. L'enclenchement et la coupure interviennent tout aussi automatiquement.

Le micro et le haut-parleur s'intègrent sans problème au casque modulaire BMW (prévu d'origine pour cela) mais peuvent également s'adapter à certains autres casques.

Le dispositif de communication moto est alimenté en énergie électrique du réseau de bord par l'intermédiaire d'une prise (pouvant s'installer a posteriori).



Une perfection plus poussée . . . pour un plus grand plaisir de rouler

(comment rouler et se dépanner)

- Conseils pour le rodage
- Conseils pour la conduite
- Conduite en ligne droite
- Conduite en virages
- Bordures de trottoirs
- Conduite en duo
- Conduite sous la pluie
- En route pour un grand voyage
- En panne? Ce qu'on peut faire soi-même:
 - L'outillage de bord
 - Dépose et repose des roues
 - Réparation provisoire d'un pneu
 - Remplacement de lampes et de fusibles
 - Réglage du phare
 - Remplacement des bougies
 - Correction du niveau de liquide réfrigérant
 - Remplacement du liquide réfrigérant (avec dépose du réservoir à essence)
 - Réglage de l'embrayage
- Tableau de dépannage (ennuis techniques et leurs remèdes)
- Conseils aux mécaniciens-bricoleurs
- Transformations techniques

Quelques règles pour le rodage

La puissance et la durée de vie de votre BMW seront considérablement influencées par la façon dont elle aura été rodée, car les pièces en rotation et de frottement, même ayant fait l'objet de l'usinage le plus soigné qui soit, doivent encore être polies pendant le rodage. Le meilleur moyen de faire un bon rodage est de rouler sur des routes sinueuses avec de petites montées. Sur de telles routes, rouler sans forcer, en changeant souvent de vitesses et en faisant varier fréquemment le régime du moteur, sans toutefois dépasser le régime autorisé.

Régimes maxi admissibles à ne pas dépasser pendant la durée du rodage:

de 0 à 1000 km: 4000 tr/mn

de 1000 à 2000 km: 4500 tr/mn



Voyant d'alarme de température de liquide réfrigérant

Il conviendra de toujours s'assurer du bon fonctionnement de tous les voyants et dispositifs de contrôle et de signalisation.

La température du liquide réfrigérant est réglée automatiquement. Néanmoins, si le voyant de contrôle correspondant (orange) s'éclaire, cela peut être imputable à un manque de liquide réfrigérant dans le système.

Pour vérifier et compléter le niveau du liquide réfrigérant, consulter les indications des pages 18 et 59.

A partir des 2000 km, on pourra, à condition que les conditions de circulation et que l'état de la route le permettent, augmenter progressivement la vitesse de la moto pour rouler jusqu'à la vitesse maximale admissible.

Evitez, jusqu'au kilométrage 500, les freinages brusques répétés, surtout aux vitesses élevées et ne faites pas d'essai de freinage continu. Car même les garnitures de freins doivent être rodées afin d'atteindre leur efficacité et leur taux d'usure optimaux.

Comme les freins, les pneus doivent également être rodés au cours des 500 premiers kilomètres.

Après les 1000 premiers kilomètres, il faut faire effectuer la première révision. Celle-ci ne comporte pas uniquement la vidange des huiles, mais aussi une série de contrôles et de réglages nécessaires et importants pour le fonctionnement ultérieur et la longévité de votre BMW. Les inspections sont effectuées par un personnel spécialisé, formé par BMW.

Conseils pour la conduite

Si cette moto est votre premier «gros cube», il conviendra que vous vous familiarisiez progressivement avec votre engin pour acquérir un minimum de maîtrise par l'exercice avant d'y aller pleins gaz.

Pendant la première heure: un peu de tout terrain!

Les 200 kg et quelques de votre BMW sont étonnamment faciles à manier. Rouler au pas en évitant des obstacles est le plus difficile. Mais c'est justement cela qu'il vous faut absolument maîtriser. Il vous faudra donc rouler vos premiers mètres en terrain difficile, de préférence sur un sol non consolidé: au jardin, dans une gravière, sur un pré ou dans un sous-bois pour autant que la circulation n'y soit pas interdite.

Faites des cercles et des huites de plus en plus étroits et resserrés, en tournant à droite, à gauche, en position assise et debout. Le corps restera droit et vous pourrez serrer la machine.

Roulez surtout très doucement!

Jouez avec la poignée des gaz de façon sensitive. Tant que vous accélérez, la moto aura tendance à rester stable dans la direction voulue. Vous franchirez ensuite un talus et roulez sur un sol sableux ou caillouteux en empruntant aussi un fossé.

Placez quelques boîtes de conserve à des distances irrégulières pour former un parcours de slalom et roulez sur ce parcours à des vitesses variables en évitant d'être crispé.

Plus vous roulez lentement sans quitter les cale-pieds et plus vous serez sûr de vous.

Et lorsque, ensuite, vous vous mélangez à la circulation du trafic routier, rappelez-vous:

roulez toujours, même de jour, avec le phare-code allumé (observez la réglementation du pays). Portez des vêtements bien visibles et appropriés et, surtout, ne roulez jamais sans casque. La moindre chute pourrait être «la dernière».

Et conservez toujours les yeux bien ouverts: sur la route, vous devez savoir à tout moment ce qu'il y a devant, derrière, à côté et sous votre moto!

Une conduite saccadée en accélération et en freinage entraîne une usure prématurée, il faut le savoir.

Faire attention, surtout en côte, à ne pas laisser descendre trop bas le régime du moteur, rétrogradez à temps. En descente, le frein-moteur peut être renforcé en rétrogradant d'une vitesse, sans dépasser le régime maximal autorisé. Ne jamais rouler en débrayant, au point mort et surtout pas avec l'allumage coupé.

Le freinage, cela aussi doit s'apprendre, surtout dans les situations critiques!

Par principe, freinez toujours des deux roues et progressivement. Le frein de roue avant fournit la majeure partie du travail de décélération.

En raison du déport dynamique de la charge en roulant, le freinage par l'intermédiaire de la roue avant est considérablement plus puissant que par l'intermédiaire de la roue arrière.

Il conviendra d'appliquer les deux freins de façon dosée. Si la roue avant se bloque, relâcher immédiatement le frein puis refreiner ensuite avec mesure. Avec la roue avant bloquée, il n'est plus possible de guider la moto et une chute peut en être de conséquence.

Si la roue arrière se bloque, la moto aura tendance à dérapier, les pilotes expérimentés parviennent généralement à maîtriser ce dérapage.

Toutefois, on fera attention par temps de pluie, sur gravillons et autres revêtements similaires.

Un conseil: exercez-vous au freinage en simulant des situations «critiques». Freiner sensitivement et toujours dans des endroits où vous ne risquez pas de mettre les autres usagers en danger.

Sachez aussi que votre moto a été équipée de garnitures de freins capables de procurer la décélération voulue sans aucun retard même sur route mouillée.

A l'arrêt passez toujours au point mort car seulement débrayer ne suffit pas! Le fait de débrayer longtemps ou de faire patiner l'embrayage provoque une surchauffe locale et une usure inutile.

Pour arrêter le moteur, couper toujours l'allumage.

Parcours en ligne droite

Vous seriez tenté de penser que cela est à la portée de n'importe qui Tant s'en faut!

Pour un (ou une) pilote rapide sur une moto rapide, la surface du revêtement de la route présente une importance bien plus grande que par exemple pour un conducteur de voiture. Soyez sur vos gardes: la route est-elle sèche ou humide? bombée? creusée d'ornières ou avec des nids de poules?

Aux basses températures qui règnent parfois au printemps ou sur la fin de l'automne, la présence d'arbres en bordure de la route peut signifier des plaques de givre. Au printemps, la route est fréquemment recouverte de résidus de sable ou de gravillons d'épandage provenant de l'hiver.

Ouvrez l'oeil!

Regardez loin en avant: route transversale, rétrécissement de la chaussée, rien ne doit vous échapper. Et surtout, attention aux «rêveurs» du dimanche après-midi sur la route.

De nombreux excursionnistes laissent leur voiture dans les sous-bois ou sur les prairies en bordure de la route et peuvent reculer sans précaution sur la chaussée au moment où vous arrivez «pleins tubes». **Soyez donc toujours sur vos gardes.**

Soyez constamment en alerte!

Et ne croyez jamais automatiquement que le fermier sur son tracteur s'est arrêté à la sortie de son champ parce qu'il vous a vu. S'il ne vous a pas vu, sa police d'assurance vous sera d'un faible recours.

Conduisez de façon concentrée mais calme. La moto doit faire rêver, oui, mais les autres, pas le pilote. Souvenez-vous toujours aussi qu'un automobiliste peut avoir sous-estimé votre vitesse et peut même ne pas vous avoir vu.

Gardez vos distances. Ne dépassez jamais en troisième position.

Quelques mots en ce qui concerne les bouchons de la circulation:

Ne vous faufilez pas entre les voitures en faisant du slalom. Les manoeuvres de dépassement doivent toujours intervenir avec la plus grande précaution et en ayant une vue d'ensemble de la situation; de toutes façons, les dépassements ne sont permis que lorsque le bouchon roule, pas lorsqu'il est complètement immobilisé. On dépassera toujours à l'extérieur par la gauche (même sur les voies à plusieurs bandes).

N'amorcez jamais la manoeuvre de dépassement si vous ne disposez pas d'un espace suffisant entre la voiture à dépasser et la ligne de séparation des bandes de la chaussée (sur routes ordinaires) ou entre la file de gauche et la ligne extérieure gauche (sur autoroutes).

Dans les bouchons, il est interdit de dépasser les voitures immobilisées (quel que soit la longueur du bouchon).

Conduite en virage

La conduite en virage fait partie des plaisirs particuliers de la moto. Cependant, elle comporte aussi des risques particuliers. Néanmoins, avec la prudence nécessaire et la pratique progressive chacun parviendra à maîtriser cet exercice.

Voici quelques conseils pour y parvenir: Les exercices doivent avoir pour but de vous faire découvrir votre limite personnelle et votre «réserve de sécurité» en matière d'inclinaison maximale possible. L'approche progressive de la position inclinée optimale pourra se faire en s'exerçant sur un circuit circulaire (d'un rayon intérieur de 15 m).

Roulez sur ce circuit en augmentant progressivement votre vitesse. Vous découvrirez ainsi l'inclinaison maximale que vous pouvez donner à votre moto. Et vous ferez la découverte qu'en règle générale votre inclinaison personnelle maximale admissible est atteinte avant celle de la moto.

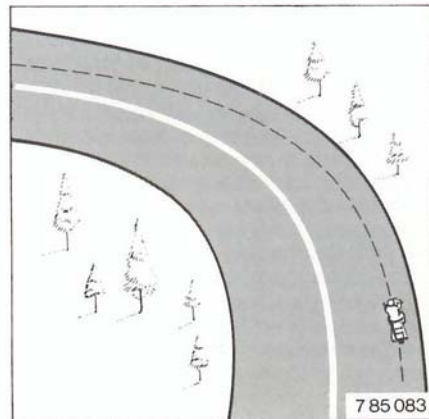
Cette différence constitue en fait pour le trafic normal votre «réserve de sécurité», une réserve que vous pourrez au besoin mettre à profit dans une situation périlleuse.

Un second exercice recommandé est le slalom. Il oblige à basculer alternativement la moto sur l'espace le plus restreint et forme à la maîtrise de l'équilibre.

Souvent, le fait de savoir modifier rapidement sa direction de façon optimale fait gagner les secondes nécessaires qui permettront d'éviter l'obstacle.

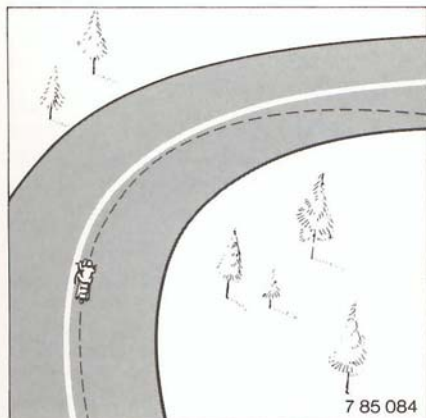
Ces types d'exercices nécessitent un espace dégagé relativement important et ne peuvent donc généralement se pratiquer que sur des terrains d'entraînement appropriés. S'y risquer dans le trafic mettrait naturellement les autres usagers en péril.

Dans la pratique, il conviendra de toujours rouler avec une «réserve de sécurité» en ce qui concerne l'inclinaison et la vitesse, en particulier sur les parcours qui ne sont pas connus ou dans les virages à mauvaise visibilité. En ne roulant pas aux limites du possible, on conservera les meilleures chances de pouvoir maîtriser encore des obstacles inattendus en virage ou des difficultés se présentant subitement sous la forme d'un changement de courbe imprévu.



Le plus difficile est d'aborder correctement les virages:

Un **virage à gauche**, et surtout s'il est caché, doit être amorcé sur le côté droit de la route. A l'instant où vous pouvez voir l'intérieur du virage et le prolongement de la route, vous pouvez lancer la moto vers l'intérieur du virage et vers le milieu de la route.



Un virage à droite, par contre, doit être amorcé à partir du milieu de la route (après avoir jeté un coup d'oeil prudent dans le rétroviseur) sans toutefois dépasser la ligne médiane. De cette façon, on a un meilleur aperçu du virage, on peut mieux en apprécier le rayon de courbure et, à partir du point culminant, on dirige la moto vers le bord droit de la route. A la sortie d'un virage qu'il aura pris correctement, le motard poursuivra normalement sa course à peu près au milieu de sa bande.

S'il faut freiner, le faire toujours AVANT le virage! Celui qui doit freiner dans le virage l'a mal apprécié avant d'y entrer. En pareil cas, inclinez d'avantage votre moto. Ne freinez dans les virages que lorsqu'il est vraiment impossible de faire autrement.

Freinage en virage en cas de danger

Si la courbe n'est pas serrée ou si vous roulez à faible vitesse, redressez d'abord la moto, freinez à fond puis inclinez à nouveau votre moto.

Souvent, il est préférable (plus sûr et plus rapide) de se sortir d'une situation périlleuse en évitant l'obstacle c.-à-d. en cherchant à passer à côté ou même parfois en quittant la route si le terrain le permet. Il ne sera donc pas inutile de vous habituer à détecter en roulant de telles issues de secours ou «voies d'évitement».

Bordures de trottoirs

Évitez de franchir «durement» les bordures de trottoirs ou les obstacles similaires. Si cela est inévitable efforcez-vous d'aborder l'obstacle au pas. Néanmoins, s'il ne vous a pas été possible d'éviter de franchir un tel obstacle subit dans une situation périlleuse, faites toujours examiner ensuite soigneusement les roues pour s'assurer qu'elles ne sont pas déformées. En cas de déformation visible, remplacer sans hésiter la jante ou la roue de même que le pneu et la chambre à air.

Il est interdit de redresser des jantes ou des roues moulées ayant été déformées.

La conduite en duo

Celui qui a la chance de pouvoir partager le plaisir de la moto avec une compagne ne doit pas abuser de la confiance de celle-ci.

ELLE a le droit d'être équipée aussi bien et de façon aussi complète que le pilote. Avec ELLE sur la moto, adoptez une conduite douce et pure, accordez-lui la position idéale des cale-pieds et le meilleur réglage de la jambe de suspension.

A une débutante, expliquez ce qu'elle doit faire.

Bien se tenir – au pilote ou aux poignées de maintien intégrées de la selle. Ne pas se pencher du côté du virage ni du côté opposé. Dans un virage à droite, regarder au-dessus de l'épaule droite du pilote et dans un virage à gauche, au-dessus de l'épaule gauche. C'est tout!

Avec un équipement de pluie valable – casque intégral, combinaison pluie, gants pluie, bottes pluie – on peut rouler pendant des heures sous la pluie.

Accélérez avec davantage de précaution pour ne pas faire patiner la roue arrière, freiner avec plus de prudence, maintenir des distances plus importantes et surtout: rouler toujours plus lentement! Attention aux rails, aux bouches d'égouts, aux marquages de route, aux pavés et au basalte. Pour lutter contre la buée sur la visière ou les lunettes, il existe des produits éprouvés dans les magasins d'accessoires.

En route pour un grand voyage:

Valises-sacoques modulaires BMW

Sacoche de réservoir BMW

Accessoires d'entretien et de dépannage BMW

Réglementations des pays étrangers

Même après avoir effectué de longs trajets, les équipages motos peuvent très bien se présenter «en tenue de soirée» s'ils le désirent. Les volumes de rangement prévus sur la moto le permettent.

Les valises-sacoques modulaires BMW, la sacoche de réservoir BMW, le porte-bagages BMW (option ou accessoire BMW) permettent d'emporter tout le nécessaire.

Cependant, pour souvegarder la sécurité nécessaire, il conviendra d'observer les limites de poids, comme suit:

- Charge maximale admissible par valise: 10 kg.
- Charge maximale sur le porte-bagages: 5 kg.
- Dans la sacoche de réservoir, les objets les plus lourds seront au fond, les plus légers en haut (pour des raisons d'équilibre).

Avec tout ce chargement et cet équipement, on ne dépassera pas la vitesse de roulage de 130 km/h.



On veillera à toujours rouler avec les deux valises-sacoques et à répartir également le poids de part et d'autre de la moto.

Une valise-sacoche modulaire BMW a une contenance d'environ 35 l. Les couvercles sont verrouillables sur les valises et les valises sont verrouillables sur la moto.

Chaque valise-sacoche peut loger 1 casque modulaire BMW (p. ex. pendant le temps d'une promenade en ville).

Avant d'entreprendre un voyage important, on veillera à toujours faire réviser sa machine par un Service Après-Vente motos BMW.

En plus de l'outillage de bord ordinaire de la moto, du nécessaire de réparation pour pneus et de la littérature de bord, nous recommandons d'emporter:

- Nécessaire pour premiers secours (boîte de secours)
- Jeu d'ampoules de recharge
- Lampe d'éclairage polyvalente (adaptable sur la prise de courant)
- Super-jeu d'outillage moto BMW.

Votre concessionnaire motos BMW possède tous ces accessoires utiles dans son programme et il vous conseillera volontiers.

Avant de partir pour l'étranger hors d'Europe, renseignez-vous pour savoir si un permis de conduire international, des vaccinations ou d'autres formalités ne sont pas requis.

Vous pourrez obtenir ces renseignements dans les consulats, les bureaux de voyage, les automobiles-clubs, etc.

**En panne? ce qu'on peut faire soi-même!
Même si l'on n'a à l'utiliser que très
rarement, il faut toujours l'avoir avec soi:
l'outillage de bord!**

Il a été constitué pour permettre d'exécuter correctement toutes les opérations d'auto-dépannage décrites dans les pages suivantes.

Outillage et accessoires:

- 1 sacoche-étui en simili-cuir,
- 1 nécessaire de réparation pour pneus sans chambre,
- 1 pince universelle,
- 1 grand tournevis (réversible),
- 1 petit tournevis,
- 2 clés à fourche (10 x 13 mm et 17 x 19 mm),
- 2 clés polygonales (10 x 12 mm et 17 x 19 mm),
- 1 clé à bougies,
- 5 clés coudées pour six pans creux (3, 4, 5, 6 et 8 mm).



K8 042

- 1 clé pour vis de roue,
- 1 clé à crochet pour jambe de suspension,
- 1 tube-allonge,
- 2 fusibles plats pour chacun des ampères suivants: 7, 5 et 15 A.



K8 078

**Nécessaire de réparation provisoire
BMW pour pneus motos sans chambre.**

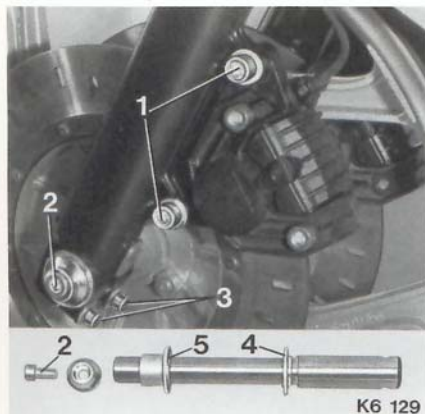
Cet assortiment permet de réparer provisoirement par exemple les trous de clous dans les pneus jusqu'à un diamètre maximal de 4 mm.

Une notice d'utilisation jointe à cette pochette réparation donne toutes informations utiles quant à la façon de procéder.

Après la réparation du pneu:

- vitesse maximale de roulage:
60 km/h;
- distance à maximale parcourir:
400 km.

On fera ensuite remplacer absolument le pneu pour des raisons de sécurité!



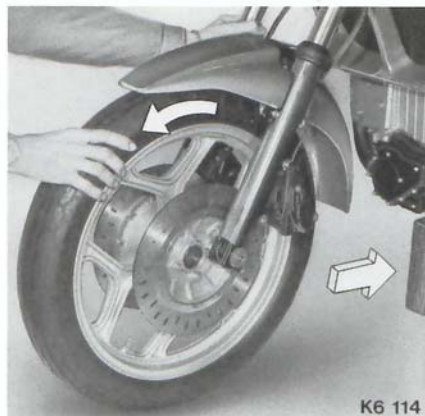
Dépose et repose de la roue avant.

Outillage requis:

- Clés à six pans creux coudées de 5, 6 et 8 mm.
- Tube-allonge.

Opérations à exécuter:

- Dévisser l'étrier (1) à gauche et à droite.
- Dévisser la vis d'axe de roue (2) et la déposer avec la rondelle profilée.
- Défaire les vis de blocage d'axe de roue (3) à gauche et à droite.



- La moto étant sur la béquille, la charger avec une personne à l'arrière – la roue avant est dégagée du sol.
- Placer une cale appropriée sous le moteur (flèche).
- Marquer un repère sur la roue avant indiquant le sens de montage/sens de rotation (ou observer la flèche sur le flanc du pneu): respecter la position originale de montage des étriers par rapport aux côtés du disque!
- Extraire l'axe de roue par la droite en le faisant tourner alternativement dans les deux sens (avec une clé à six pans creux coudée introduite dans le trou transversal côté droit).

- Recueillir les douilles d'écartement (4) et (5) et faire sortir la roue par l'avant en roulant.

Attention: la roue étant déposée, ne pas actionner le frein à main. Protéger les roulements de roues de la crasse et de l'humidité!

Repose:

- Installer les douilles d'écartement (4) et (5) du côté correct dans le sens de marche.
à gauche = douille large
à droite = douille étroite.
- Graisser légèrement l'axe de roue.
- Introduire avec précaution les étriers par-dessus les disques de freins.
- Avant de serrer les vis de blocage d'axe (3), descendre la moto de la béquille et solliciter plusieurs fois vigoureusement la fourche télescopique en débattement (pompage) afin d'éviter un coincement éventuel des tubes des bras.
- Pour serrer-bloquer la vis d'axe (2) et les vis de fixation des étriers de frein (1), on pourra avoir recours au tube-allonge.
- **Recommandation:** faire vérifier ensuite à la prochaine occasion le couple de serrage des vis d'assemblage par un concessionnaire BMW motos.

Les valeurs ci-dessous devront être observées:

Vis d'axe de roue (2): 33 ± 4 Nm
 Vis de blocage d'axe (3): 14 ± 1 Nm
 Vis de fixation d'étrier de frein (1): 32 Nm



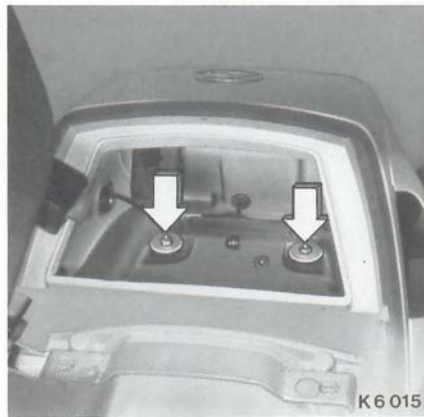
Dépose et repose de la roue arrière

Outillage requis:

- Tournevis réversible.
- Clé à fourche de 10 mm.
- Clé pour vis de roue.
- Tube-allonge.

Opérations à exécuter:

- Enlever deux vis à tête cruciforme sur le support de plaque minéralogique (flèches).



- Ouvrir la selle, déposer le couvercle du fourre-tout.
- Retirer deux capuchons et desserrer les deux écrous six pans (flèches) **mais ne pas les enlever.**
- Déposer le support de plaque minéralogique vers l'arrière.



- Engager la première vitesse.
- Débloquer les quatre vis de roue à l'aide de la clé coudée et du tube-allonge et les dévisser avec les bagues coniques.
- Au besoin, desserrer de quelques tours l'écrou à oreilles sur la tringlerie de commande de frein (augmenter le jeu des sabots dans le tambour).
- Dégager la roue de sa portée de centrage et la sortir vers l'arrière en la faisant rouler.

Conseils pour la repose:

- La portée de centrage de roue de même que les surfaces d'application du moyeu doivent être parfaitement propres et ne porter aucune trace de graisse.
- **Attention:**
Veuillez utiliser seulement les vis de roue avec le Chiffre 55.
- Pour le serrage des vis de roues, utiliser la clé coudée avec le tube-allonge.
- Faire contrôler ensuite à la première occasion le couple de serrage prescrit (105 Nm) dans un Service Après-Vente motos BMW.
- Régler le jeu à la pédale de frein à l'aide de l'écrou à oreilles sur la tringlerie – voir pages 18 et 97.

Remplacement d'ampoules et de fusibles

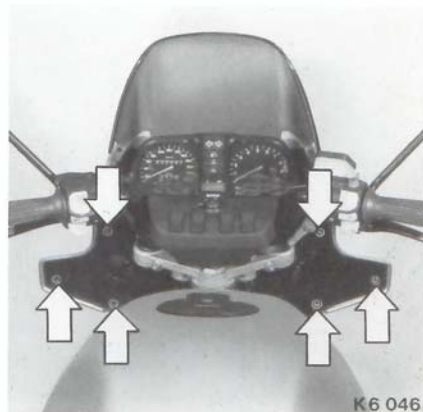
Lors des travaux sur l'installation électrique, il faudra – pour éviter le risque de courts-circuits – débrancher le récepteur électrique correspondant (appareil) resp. le câble de masse de la batterie sur le côté droit de la boîte de vitesses.

A l'aide d'une clé coudée à six pans de 5 mm, défaire le câble négatif de batterie sur le côté gauche de la boîte, à hauteur du repose-pied conducteur.

Conseil pour la repose:

Ne jamais toucher les ampoules avec les doigts nus mais utiliser toujours un chiffon propre.

Les dépôts de crasse et notamment d'huile ou de graisse entravent le transfert de chaleur de l'ampoule vers l'air ambiant. En pareil cas, le refroidissement des ampoules se fait mal; il s'ensuit donc un échauffement excessif de celles-ci que abrège considérablement leur durée de vie utile.



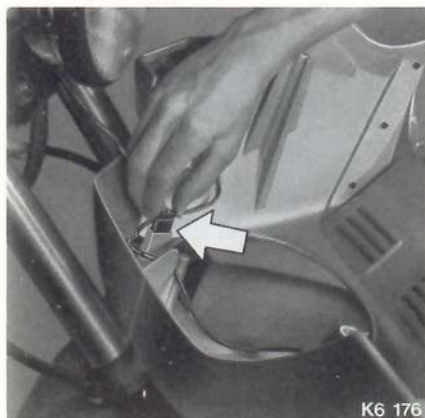
Echange d'une ampoule de veilleuse et d'une ampoule H4 – K 75 c

Outils requis:

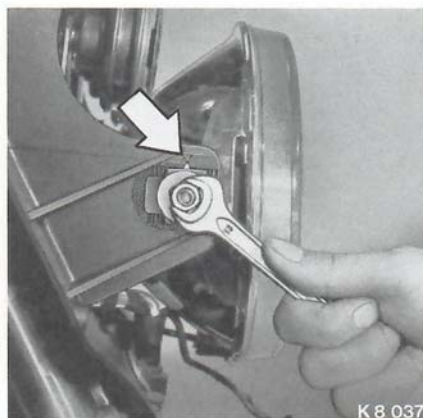
- Tournevis réversible.
- Clé ouverte (à fourche) de 13 mm
- Clé coudée à six pans creux de 5 mm.

Procéder comme suit:

- Retirer le carénage de cockpit – pour cela, enlever deux vis à tête cruciforme (boîtiers de clignoteurs gauche et droit) et quatre vis à six pans creux (flèches).



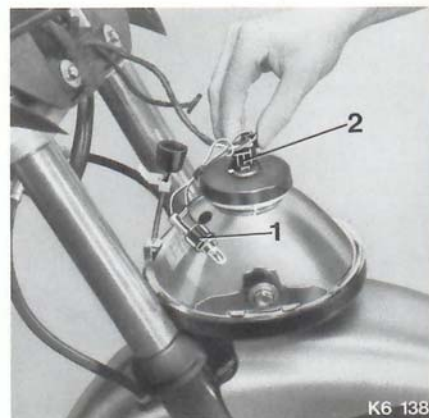
- Déconnecter le connecteur des fils électriques de clignotant (flèche).
- Déposer le carénage de cockpit.



- Défaire les fixations du phare côtés gauche et droit.
- Tirer le phare vers l'avant hors de son support.

Conseil pour la repose:

Au remontage du phare, faire attention que les repères triangulaires à gauche et à droite correspondent (voir flèche).



Ampoule de veilleuse

- Déverrouiller la douille de l'ampoule de veilleuse (1) en tournant à gauche.
- Pousser l'ampoule vers l'intérieur de la douille tout en tournant à gauche et extraire l'ampoule.

Ampoule H 4

- Détacher la fiche multiple (2).
- Enlever le capuchon protecteur en caoutchouc.
- Déverrouiller l'anneau de sécurité pour l'ampoule H 4 en tournant à gauche puis extraire l'ampoule H 4 du réflecteur.



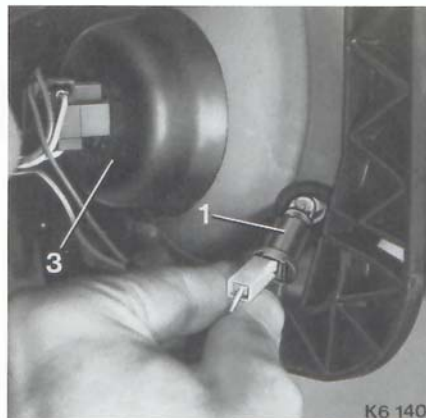
K6 139

Echange d'une ampoule de veilleuse et d'une ampoule H 4 – K 75 s

(sur l'illustration, la partie latérale du carénage a été déposée pour plus de clarté)

Aucun outil n'est requis.

- 1 → Ampoule de veilleuse
- 2 → Ampoule H 4
- 3 → Capuchon protecteur

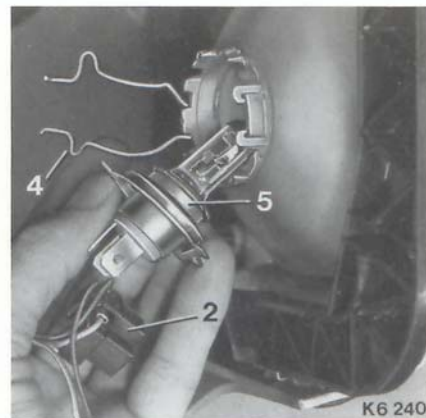


K6 140

Opérations à effectuer:

Ampoule de veilleuse

- Extraire du réflecteur la douille de l'ampoule de veilleuse (1).
- Déverrouiller l'ampoule en l'enfonçant dans la douille et en la tournant simultanément vers la gauche.
- Extraire l'ampoule.



K6 240

Ampoule H 4

- Débrancher la fiche multiple (2).
- Enlever le capuchon protecteur en caoutchouc (3).
- Désengager l'agrafe de sûreté (4), extraire l'ampoule H 4 (5) du réflecteur.



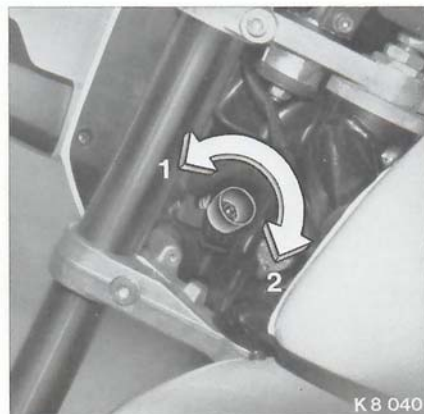
Réglage manuel de la portée du phare – K 75 c

Lors du remontage du phare, faire attention au positionnement correct du dispositif de réglage.

Le support taraudé (flèche) doit être encliqueté dans le chevalet.

Rappel:

Lors de la remise en place du phare et du serrage des vis, faire attention que les repères triangulaires en regard l'un de l'autre coïncident!



Au moyen de la vis moletée se trouvant près du tube plongeur de gauche de la fourche télescopique, effectuer le réglage en site du phare comme suit, d'après le schéma de la page 51.

- en tournant vers la gauche (1): on diminue la portée;
- en tournant vers la droite (2): on augmente la portée.



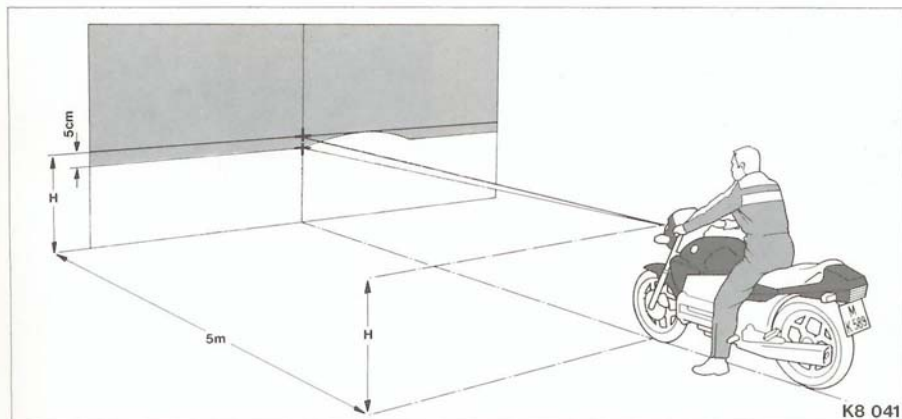
Réglage manuel de la portée du phare – K 75 s

La vis moletée du dispositif de réglage se trouve devant le tube plongeur de gauche de la fourche télescopique (vu dans le sens de marche), sous le carénage.

On procédera au réglage conformément au schéma de la page 51, comme suit:

- Rotation à gauche: portée plus courte.
- Rotation à droite: portée plus longue.

La vis moletée pour la correction dans le plan horizontal est placée sous le carénage devant le tube plongeur de droite de la fourche.



Réglage du phare

Les pneus étant correctement gonflés et la suspension arrière réglée sur solo, placer la moto sur un plan horizontal à 5 mètres (contact au sol de la roue avant) de distance devant un mur clair. Charger la moto avec son pilote. Mesurer la hauteur du centre du phare au-dessus du sol, tracer une croix à cette hauteur sur le mur devant le phare et une autre croix à 5 cm plus bas.

Allumer le feu de croisement et régler le phare au moyen du mécanisme de réglage de telle manière que la zone clair-obscur commence au milieu de la croix inférieure, qu'elle monte vers la droite jusqu'à hauteur de la croix supérieure puis retombe ensuite.

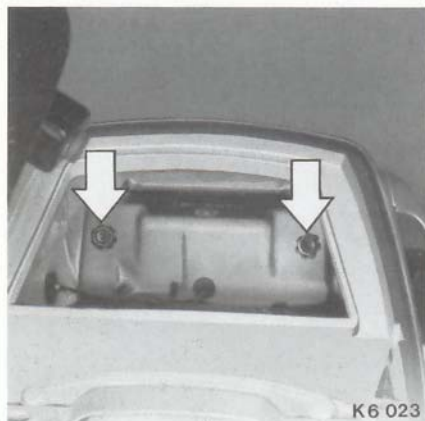


Remarque concernant les pays avec circulation à gauche:

Les motos livrées dans ces pays sont pourvues d'un éclairage code asymétrique côté gauche.

Lors du réglage du phare selon la même procédure et le même schéma, la limite de la zone claire/obscur est déplacée sur le côté gauche.

Sur les motos avec éclairage code asymétrique à droite devant rouler provisoirement dans les pays à circulation à gauche, il est nécessaire d'occulter le secteur trapézoïdal du diffuseur du bloc optique code (en collant p. ex. par-dessus un morceau de papier découpé aux dimensions exactes).

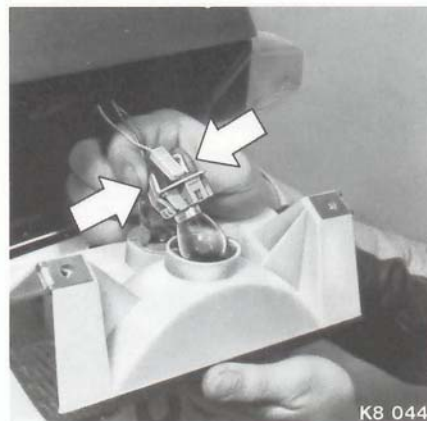


Echange d'une ampoule de stop et de feu rouge arrière

Aucun outillage n'est requis.

Procéder comme suit:

- Ouvrir la selle, déposer le couvercle du fourre-tout.
- Dévisser à la main deux vis moletées (flèches) tout en retirant l'ensemble de lanterne arrière.



- Pour chacune des ampoules (de feu stop ou de feu rouge), déverrouiller la douille correspondante en comprimant (dans le sens de la flèche) et l'extraire du bloc.
- Repousser l'ampoule vers l'intérieur dans la douille et l'extraire en tournant simultanément à gauche.



Echange des ampoules de clignoteurs – K 75 c

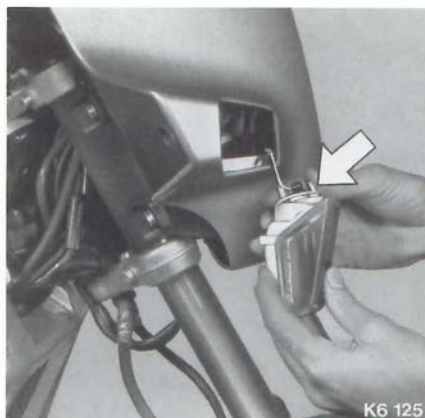
Les quatre clignoteurs de la K 75 c sont de construction identique. La façon de procéder pour le remplacement des ampoules est par conséquent la même pour tous.

Outillage requis:

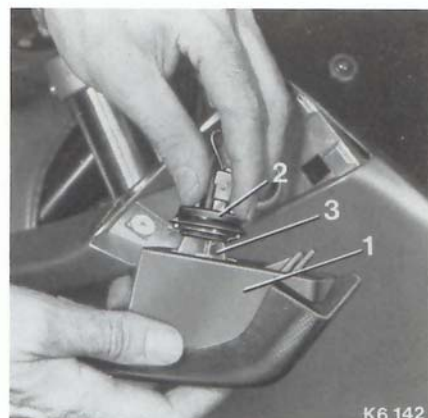
- Tournevis à lame réversible.

Procéder comme suit:

- Enlever la vis à tête à croisillon.
- Enlever le bloc de lampe hors du boîtier.



- Déverrouiller la douille serrante en la comprimant (dans le sens de la flèche) et l'extraire du bloc.
- Repousser l'ampoule à incandescence vers l'intérieur dans la douille tout en la tournant vers la gauche pour l'enlever.



Echange d'une ampoule de clignoteur – K 75 s

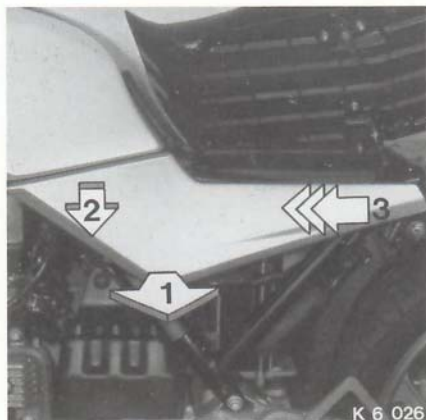
Les deux clignoteurs arrière sont de construction identique aux clignoteurs de la K 75 c. Consulter la description donnée ci-contre.

Outillage requis:

- Tournevis à lame réversible.

Opérations à effectuer:

- Enlever la vis à tête à croisillon.
- Enlever le bloc de lampe (1) du boîtier.
- Déverrouiller la douille de lampe (2) en la tournant vers la gauche et l'extraire du bloc.
- Repousser l'ampoule (3) dans la douille et la déverrouiller en la tournant simultanément vers la gauche.
- Enlever l'ampoule.



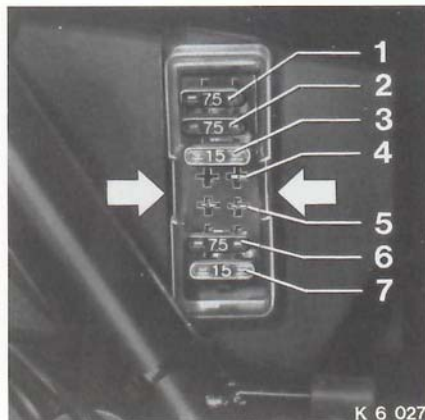
K 6 026

Remplacement de fusibles

Les fusibles électriques se trouvent sous le cache de batterie côté gauche.

Déposer le cache de batterie en suivant les indications de la photo.

- 1 = Le tirer avec précaution à sa partie inférieure à l'écart du cadre;
- 2 = Le repousser vers le bas hors des éléments de fixation (sur le réservoir à essence);
- 3 = Le tirer ensuite vers l'avant et le déposer.



K 6 027

Circuits électriques protégés:

- 1 = 7,5 A Combiné d'instruments, feu stop/feu rouge arrière
- 2 = 7,5 A Veilleuse
- 3 = 15 A Clignoteurs
Montre de bord (option K 75 c)
- 4 = 15 A Prise de courant (option)
- 5 = 15 A Option
- 6 = 7,5 A Pompe à essence
- 7 = 15 A Avertisseur acoustique double Ventilateur

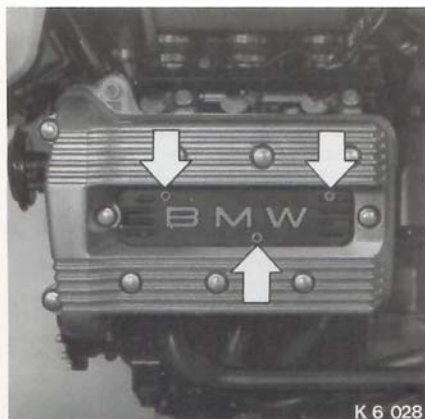
Comprimer légèrement le couvercle transparent (dans le sens de la flèche) et le déposer.

Extraire le fusible que l'on soupçonne d'être grillé hors de sa douille. La bande métallique fondue ne pourra être observée qu'avec le fusible déposé.

N'utiliser que des fusibles de même ampérage.

Ne jamais réparer un fusible grillé: risque d'incendie! Emporter toujours des fusibles de rechange (voir outillage de bord).

Si un fusible vient à griller plusieurs fois de suite, ceci indique une anomalie dans le circuit électrique. En pareil cas, consulter un Service Après-Vente motos BMW.



K 6 028

Echange des bougies d'allumage

Outillage requis:

- Clé coudée à six pans creux de 4 mm.
- Pince universelle.
- Clé à douille pour bougies, en association avec:
- clé à douille pour vis de roue.

Procéder comme suit:

- Déposer le couvre-bougies, pour cela extraire les trois vis à six pans creux (flèches).



K 6 029

- Détacher avec précaution l'embout de fil de bougie avec la pince universelle (on la remettra ultérieurement en place de la même façon).

Les embouts de bougies en caoutchouc se déposent et s'installent à la main.

- **Dévisser les bougies en utilisant les deux clés évoquées (outillage de bord) en association; on veillera à ne pas biaiser les clés!**



K 6 030

Conseil pour la repose:

- Contrôler dans tous les cas l'écartement des électrodes (0,6 + 0,1 mm) (jamais moins) avant l'installation des bougies – Remplacer les bougies si l'écartement entre les électrodes est de 0,8 mm ou davantage.
- Serrer les bougies avec **précaution** sans utiliser de tube-allonge (couple de serrage maxi 20 ± 2 Nm). Veiller à ne pas appliquer la clé en biais et à ne pas coincer les bougies!
- **Utiliser exclusivement les bougies prescrites par l'usine – voir caractéristiques techniques.**

Bougies d'allumage

Contrôle de l'état des bougies (diagnostic)

La bougie constitue en quelque sorte le «thermomètre» du moteur et il convient donc de lui accorder toute l'importance qu'elle mérite.

L'aspect des bougies d'allumage fournit des indications sur le fonctionnement de l'allumage et de l'installation d'injection d'essence de même que sur l'état et les conditions d'utilisation du moteur.

Opérations à effectuer:

- Rouler pendant 10 km environ à régime moyen pour réchauffer le moteur.
- Couper le moteur avant même l'arrêt de la moto.
- On aura évité de faire tourner la moto longtemps au ralenti avant la coupure.
- Dévisser les bougies.



Aspect normal

Le pied de l'isolant est gris clair à brun chevreuil.

Le degré thermique de la bougie est correct.

L'état du moteur, la combustion et la température de combustion sont en ordre.

L'allumage et le système d'injection d'essence fonctionnent correctement.



Dépôts de carbone

La bougie est recouverte de dépôts de suie doux et secs.

Conséquence pour l'utilisation:

- Mauvais départ à froid.
- Ratés d'allumage (courants de fuites)
- Gaz d'échappement épais, sombres.

Causes possibles:

- Le système d'injection d'essence ne fonctionne pas correctement (mélange trop riche)
- Filtre à air encrassé.

- Tirette de choke sortie
- Déplacements courts et fréquents.
- Bougie d'allumage de type trop froid (degré thermique incorrect).

Remède:

- Faire contrôler le système d'injection d'essence par un concessionnaire du SAV motos BMW.
- Remplacer le filtre à air.
- Utiliser des bougies ayant le degré thermique prescrit (voir page 80).



Aspect clair (brûlure)

Les électrodes et le culot/pied d'isolant présentent une coloration blanc neige malgré une durée de service déjà assez longue. En cas de forte surchauffe, l'électrode centrale et l'électrode de masse présentent les caractéristiques de métal fondu par autoallumages par incandescence.

Conséquences à l'utilisation:

- Perte de puissance
- Ratés d'allumage
- Défaillance totale (dégâts du moteur).

Causes possibles:

- Mauvais fonctionnement du système d'injection d'essence (mélange trop pauvre).
- Mauvais réglage de l'allumage (trop d'avance).
- Dépôts dans la chambre de combustion.
- Bougie de type trop chaud (degré thermique incorrect).

Remède:

- Faire contrôler l'allumage et le système d'injection d'essence de même que les chambres de combustion et les soupapes par un SAV motos BMW.
- Utiliser des bougies ayant le degré thermique correct (voir page 80).



En général – électrodes usées

Conséquences à l'utilisation:

- Mauvais démarrage.
- Ratés d'allumage principalement lors des accélérations.

Causes possibles:

- Intervalles non respectés pour le remplacement des bougies (tous les 15 000 km).

Remède:

- Remplacer les bougies.

Bougies huileées

Un fin film d'huile noire recouvre les électrodes et l'intérieur du culot des bougies.

Conséquences à l'utilisation:

- Mauvais démarrages
- Ratés d'allumage

Causes possibles:

- Huile dans la chambre de combustion.
- Piston, cylindre ou guides de soupapes usés.

Remède:

- Faire réparer le moteur par un SAV motos BMW.

Remarques concernant le système de refroidissement

Un réservoir de compensation est placé sous le cache de batterie côté droit. Tandis que l'ensemble du système réfrigérant est soumis à une pression qui dépend de la température du moteur, le réservoir de compensation, lui, est à pression atmosphérique.

Un dispositif à soupape commande le circuit sous pression ce qui signifie que le niveau dans la nourrice monte lorsque le moteur est à sa température de service et qu'il baisse lorsque le moteur est froid.

Important: le niveau de liquide réfrigérant dans la nourrice ne doit donc être contrôlé et le cas échéant complété jusqu'au repère de maximum qu'à moteur froid.

Pour compléter le niveau en cas de perte importante de liquide ou lors du renouvellement complet – tous les deux ans au plus tard –, on versera le liquide par la tubulure de remplissage principale, après dépose du réservoir à essence.

Pour cela, utiliser exclusivement les produits antigels et inhibiteurs de corrosion longue durée homologués par l'usine. Votre concessionnaire motos BMW vous les renseignera volontiers.

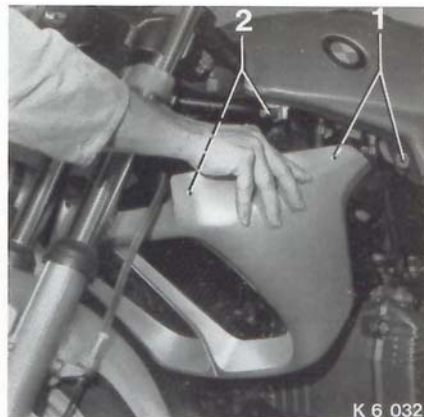


K 6 031

Correction du niveau de liquide réfrigérant dans la nourrice (perte minime)

Aucun outil n'est requis.

- Procéder comme suit:
- Tirer prudemment le cache de batterie côté droit par le bas à l'écart du cadre, le repousser vers le bas hors des éléments de retenue (sur le réservoir à essence) puis le tirer vers l'avant pour le déposer.
- Déposer le couvercle de fermeture du réservoir de compensation et remplir le système avec le liquide de refroidissement jusqu'au repère de maximum (uniquement à moteur froid!). Voir également page 54.



K 6 032

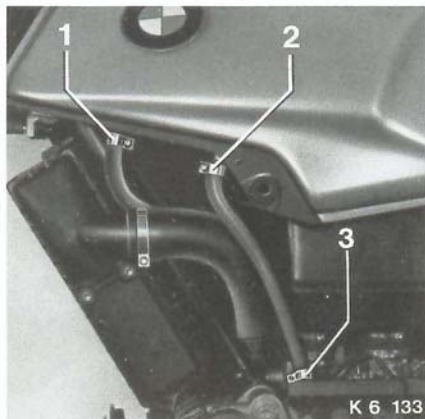
Remplissage du système réfrigérant par la tubulure de remplissage principal (après une perte importante ou lors du renouvellement complet)

Outillage requis:

- Tournevis à lame réversible.

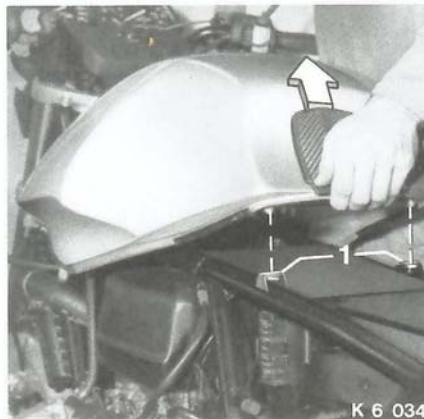
Procéder comme suit (K 75 c):

- Déposer les deux caches de batterie – consulter les indications données ci-contre.
- Déposer les éléments d'habillage du radiateur côtés gauche et droit avec précaution hors des supports en caoutchouc sur le réservoir à essence (1).
- Tirer l'habillage de radiateur complet (avec les éléments latéraux) avec précaution vers l'avant hors des deux supports caoutchouc gauche et droit (2) et le déposer vers le bas sur le côté.



K 6 133

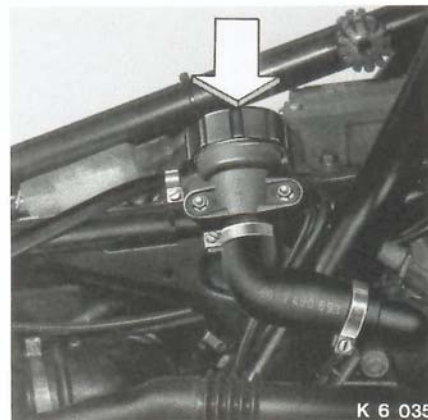
- Boucher des chiffons sous les colliers des tuyaux (1) et (2) pour absorber l'essence éventuellement renversée.
- Dégager les colliers et détacher les tuyaux souples à essence de leurs tubulures.
- Retirer le connecteur électrique enfichable du capteur de niveau d'essence hors de sa fixation à serrage sur la cuvette de rangement à l'avant côté droit, séparer les parties du connecteur.
- Tirer le réservoir à essence dans le sens de la flèche hors des deux supports caoutchouc (1), vers le haut.
- Déposer le réservoir à essence sur le tirant et en le soulevant vers l'arrière.



K 6 034

Opérations à effectuer (K 75 s):

- Déposer les deux caches de batterie – voir page 54.
- Retirer le connecteur électrique enfichable du capteur de niveau d'essence hors de sa fixation à serrage sur la cuvette de rangement à l'avant côté droit, séparer les parties du connecteur.
- Tirer le réservoir à essence dans le sens de la flèche hors des deux supports caoutchouc (1), vers le haut.
- Pousser le réservoir à essence vers l'arrière.
- Boucher des chiffons sous les colliers des tuyaux (1) et (3) pour absorber l'essence éventuellement renversée.
- Dégager les colliers et détacher les tuyaux souples à essence de leurs tubulures.
- Enlever le réservoir à essence en le tirant vers le haut avec précaution.



K 6 035

- **N'ouvrir le bouchon fileté de fermeture (flèche) de la tubulure de remplissage principale qu'après que le moteur s'est refroidi** (si le moteur est chaud, il peut régner dans le système une «surpression» jusqu'à 1,1 bar au-dessus de la pression atmosphérique!).

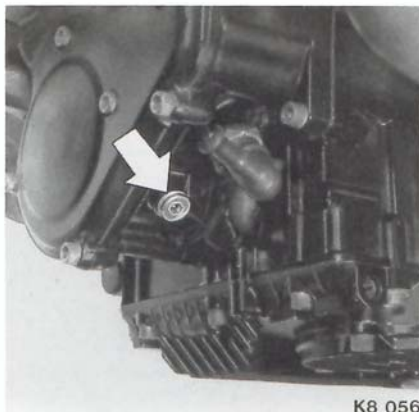
Au besoin, dévisser le bouchon en se protégeant la main (avec un gant, un chiffon) et en laissant s'échapper lentement la pression – risque de brûlure!

- Ajouter la quantité manquante correctement dosée.

Exemple:

Dosage 40 : 60 (antigel: eau) = protection contre le gel jusqu'à moins 26° C. Observer les renseignements donnés par le fabricant de l'antigel.

- Placer provisoirement le réservoir à essence sur la moto et faire tourner brièvement le moteur tout en «pétrissant» les tuyaux souples à liquide réfrigérant à la main – pour purger le système!
- Déposer à nouveau le réservoir à essence et compléter le remplissage du système réfrigérant. Refermer le système.
- Après avoir refixé correctement le réservoir à essence, faire tourner le moteur jusqu'à sa température de service puis le laisser refroidir. Compléter le cas échéant le remplissage jusqu'au repère de maximum du réservoir de compensation (nourrice).



K8 056

Vidange du liquide réfrigérant

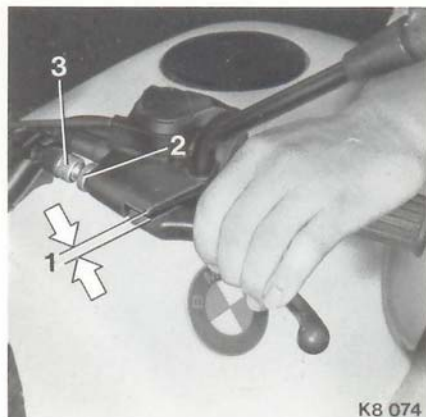
Outillage requis:

- Clé à six pans creux coudée de 5 mm.

Procéder comme suit:

- Déposer le bouchon fileté (flèche) et recueillir éventuellement le liquide dans un récipient approprié, propre, si une réutilisation est possible.
- Pour le remplissage et la purge du système de réfrigération, observer les remarques précédentes.

Contenance: 2,5 + 0,4 l (dans nourrice).



Réglage de l'embrayage

Il conviendra d'effectuer le réglage de base de la garde de l'embrayage si le jeu au levier à main du guidon (1) s'écarte de la valeur prescrite de $2 + 0,5$ mm.

Outillage requis:

- Clé à fourche de 13 mm.
- Clé polygonale de 10 mm.

Procéder comme suit:

- Mesurer la longueur libre du câble (A) à la biellette de débrayage sur la boîte de vitesses. Valeur prescrite: 75 ± 1 mm.



- Le réglage éventuel pour obtenir cette cote s'effectue en desserrant le contre-écrou (2) et en agissant sur la vis de réglage (3).
- Desserrer le contre-écrou (B) sur la biellette de la boîte, tourner la vis de réglage (C) à la main jusqu'en butée puis l'immobiliser en serrant le contre-écrou (B).
- Etablir le jeu au levier à main de débrayage (1) sur $2 + 0,5$ mm à l'aide de la vis de réglage (3) puis bloquer le contre-écrou (2).

Tableau de dépannage

Ennuis techniques et leurs remèdes

Attention, important: votre moto a été équipée d'un système d'allumage digital «à commande par microprocesseur». Il s'agit d'un système de puissance renforcée! Ne jamais toucher les pièces sous tension lorsque le moteur tourne: d a n g e r d e m o r t !

Anomalie	Cause probable	Remède/à consulter
Le moteur ne démarre pas ou difficilement.	● Mauvaise position de la clé de contact.	Utilisation, page 12
	● Interrupteur de coupure de secours sur position d'arrêt.	Utilisation, page 21
	● Coupure de l'alimentation électrique.	Fusible 1 défectueux, page 54
	● Rapport de boîte engagé, embrayage non débrayé.	Passer les rapports au point mort ou débrayer.
	● Réservoir à essence vide.	Remplir, page 15.
	● Pompe à essence ne fonctionne pas.	Fusible 6 défectueux, page 54.
	● Manoeuvre erronée, poignée des gaz/starter.	Utilisation, page 21.
	● Elément de filtre à air encrassé.	Le remplacer, page 96.
	● Bougies défectueuses/mouillées.	Remplacer, pages 55-58
	● Bougie ou câble de bougie ou embouts mouillés.	Les sécher à l'air comprimé.
Température de liquide réfrigérant trop élevée, voyant d'avertissement reste éclairé en permanence (s'enclenche à partir de 111° C)	● Capacité de batterie insuffisante.	Recharger la batterie, page 100.
	● Niveau de liquide réfrigérant trop bas.	Réparer le défaut d'étanchéité, compléter le niveau de liquide, pages 59-61.
	● Ventilateur électrique ne s'enclenche pas automatiquement (doit s'enclencher à 103° C).	Fusible grillé, page 54.

En cas d'anomalies ou de pannes différentes qui ne seraient pas évoquées aux pages 44 à 62, prière de consulter un service BMW motos.

Conseils aux mécaniciens-bricoleurs

De nombreux amis de la moto ont les connaissances et la capacité d'effectuer eux-mêmes de nombreuses opérations d'entretien et de réparations.

Dans ce chapitre de même qu'à la section «Entretien et Maintenance», nous nous sommes efforcés de décrire toute une série d'opérations pour permettre à ces «amateurs éclairés» de travailler dans les meilleures conditions.

Toutefois, même si vous vous sentez capables d'en faire davantage, il est de votre intérêt de ne pas entreprendre des opérations de réglage ou de réparation allant au-delà de ce qui est décrit.

Les technologies modernes comme celles dont bénéficie votre BMW nécessitent des moyens de travail spéciaux (systèmes de diagnose et d'essai, outils spéciaux, etc.). Et avant tout une formation spécifique provenant directement du constructeur.

Votre Service Après-Vente motos BMW vous garantit un service répondant aux normes de l'usine car il dispose à la fois de tous les moyens et de la formation particulière permettant de maintenir le niveau technique et la qualité de votre moto.

Pour les mêmes raisons, nous vous recommandons de n'utiliser que des pièces et accessoires d'origine BMW. Ici encore, votre concessionnaire motos BMW sera votre partenaire le mieux avisé et le mieux fourni.

Veuillez aussi consulter la page 108 qui traite de ce sujet.

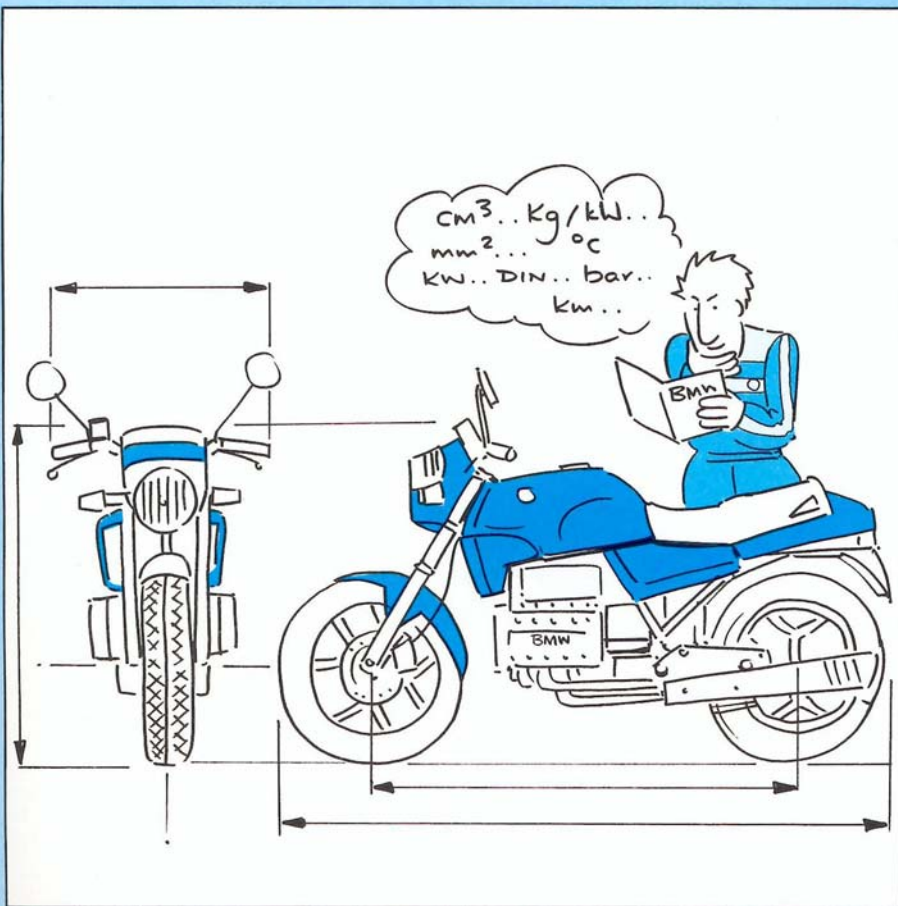
Transformations techniques

Individualiste? pourquoi pas!

Cependant, les réglementations en vigueur prévoient des limites aux transformations techniques, notamment dans l'intérêt de la sécurité. On se conformera en la matière aux dispositions particulières de chaque pays concerné.

Il n'en reste pas moins que chacun pourra dans une très large mesure laisser libre cours à sa fantaisie et à ses goûts personnels pour réaliser la moto BMW individuelle dont il rêve.

Une fois de plus, votre concessionnaire motos BMW est tout à fait qualifié pour vous seconder... et pour vous éviter éventuellement des ennuis avec les autorités. Il vous conseillera volontiers sur les possibilités de réalisation et sur les dispositions légales de même que sur les conseils de l'usine en matière de transformations techniques.



Un peu de
technique, c'est
toujours utile:

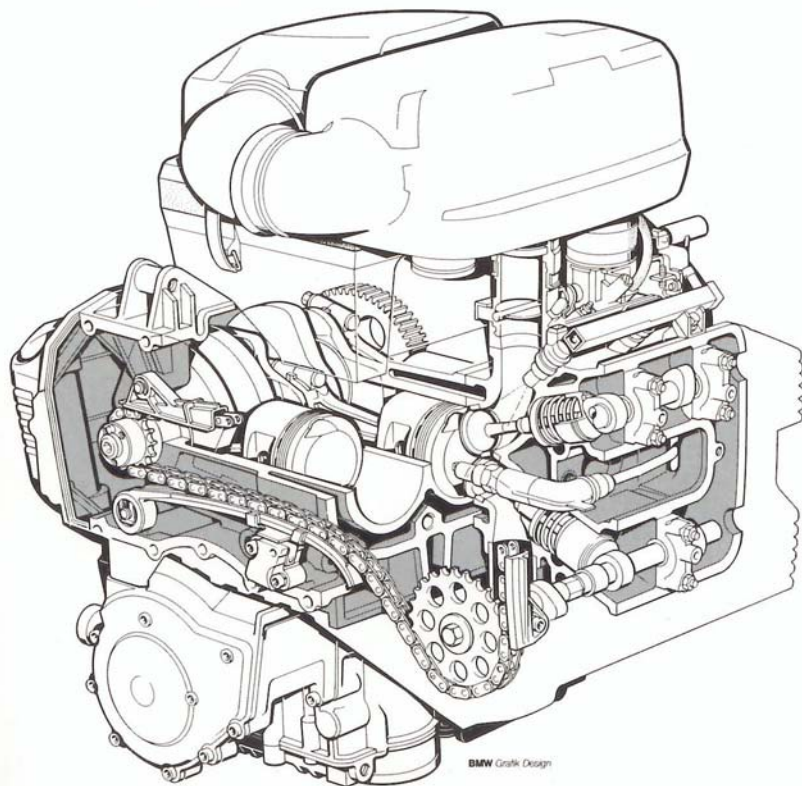
Caractéristiques et fiches techniques

- Moteur
- Système de refroidissement et de graissage
- Système d'injection d'essence
- Installation d'allumage
- Transmission de force
- Cadre (partie cycle)
- Matières consommables (lubrifiants, etc.)
- Installation électrique
- Dimensions
- Poids
- Performances
- Schéma électrique

Caractéristiques et fiches techniques

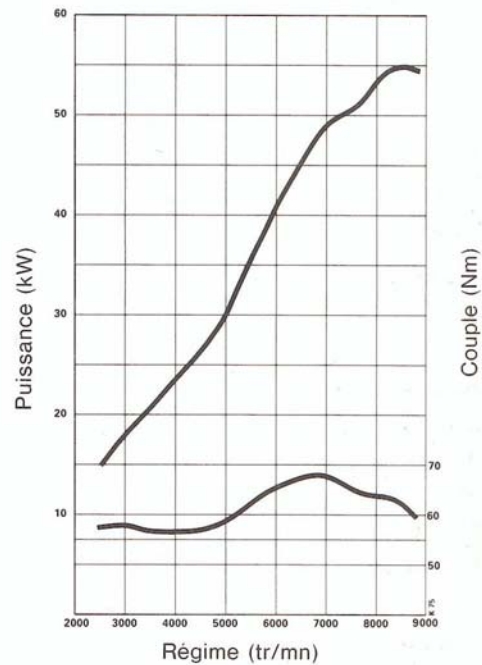
Moteur		K 75 c	K 75 s
Genre de construction		Moteur à quatre temps à trois cylindres en ligne de construction compacte disposé dans le sens longitudinal de la moto, avec deux arbres à cames en tête, à refroidissement par eau, injection électronique et coupure de l'injection en frein moteur, avec installation d'allumage digitale à commande par microprocesseurs (moteur breveté).	
Cylindrée effective	cm ³	740	
formule fiscale	cm ³	735	
Puissance nominale maximum selon DIN 70 020	kW	55	
	ch	75	
au régime de	tr/mn	8500	
Couple maxi	Nm	68	
	kpm	6,93	
au régime de	tr/mn	6750	
Régime maximum admissible	tr/mn	8700	
Régime permanent admissible	tr/mn	8600	
Régime de ralenti	tr/mn	950 ± 50	
Alésage/course	mm	67/70	
Taux de compression		11,0 : 1	
Rapport poids/puissance , en ordre de marche			
avec pilote (75 kg)	kg/kW	5,49	5,53
poids total admis.	kg/kW	8,18	8,18
Consommation d'essence selon ISO DIS 7860			
à vitesse constante 90 km/h	l/100 km	4,2	4,0
à vitesse constante 120 km/h	l/100 km	5,6	5,4
Genre de carburant		Supercarburant sans plomb DIN 51 607, indice minimum d'octane 95 (ROZ) et 85 (MOZ) ou Supercarburant au plomb DIN 51 600, indice minimum d'octane 98 (ROZ) et 88 (MOZ).	
Consommation d'huile maximale	l/100 km	0,15	

Moteur K 75 c / K 75 s



K6 078

Courbe puissance/couple K 75 c / K 75 s



Système de refroidissement

Refroidissement par circulation de liquide réfrigérant, par pompe centrifuge.

Radiateur

Radiateur en aluminium à courant transversal avec réservoirs à eau en matière plastique, thermostat intégré et réservoir de compensation/nourrice hors du circuit sous pression. Clapet de surpression et reniflard dans le bouchon de remplissage.

Radiateur électrique

Mise en et hors circuit (marche/arrêt) automatiquement en fonction de la température du liquide réfrigérant.

Températures et pressions de fonctionnement

- Thermostat, début d'ouverture: 85° C
- Ventilateur, température d'enclenchement: 103° C
- Eclairage du voyant d'alarme de température de réfrigérant à 111° C
- Clapet de sûreté/surpression, ouverture à 120° C (= 1,1 bar), clapet de reniflard, ouverture à -0,1 bar (dans la phase de refroidissement).

Système de graissage

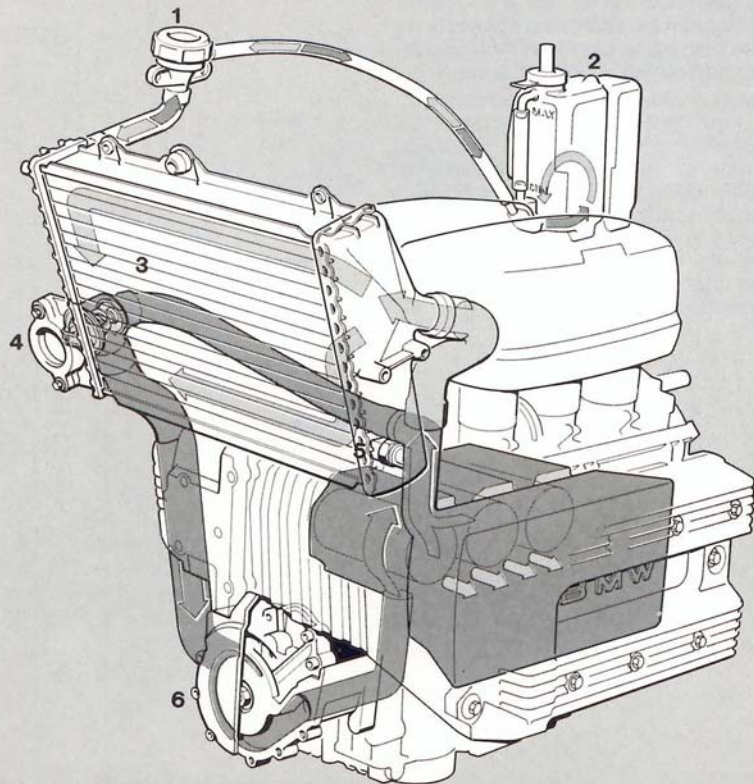
Graissage par circulation forcée sous pression (par pompe à engrenages) avec filtre à huile dans le circuit principal, clapet régulateur de pression côté pompe et clapet de by-pass de sûreté avec filtration supplémentaire sur le filtre à huile principal (carter humide).

Pressions de commande et de fonctionnement:

- Manocapteur de pression d'huile: 0,05 à 0,15 bar.
- Clapet régulateur de pression: 5 à 6 bars.
- Clapet de dérivation dans cartouche de filtre à huile à $2,2 \pm 0,3$ bars.

Les pompes à liquide réfrigérant et à huile moteur ont été rassemblées et intégrées dans un seul et même boîtier. Avantage: entraînement par un seul arbre, mode de construction compact.

Schéma de fonctionnement, système de refroidissement - K 75 c / K 75 s



← = Circuit liquide réfrigérant à moteur froid par bypass (thermostat ferme)

← = Circuit liquide réfrigérant à moteur chaud par radiateur à courant transversal (thermostat ouvert)

1 = Tubulure de remplissage principale vec clapet de surpression et reniflard

2 = Nourrice (réservoir de compensation) avec indication du niveau de réfrigérant et ouverture de remplissage

3 = Radiateur à courant transversal, en aluminium

4 = Thermostat et boîtier

5 = Sonde de température

6 = Pompe combinée à liquide réfrigérant et à huile moteur.

Système d'injection d'essence

L'installation d'injection d'essence à commande électronique (LE-Jetronic) avec coupure de l'injection en frein moteur garantit des performances optimales avec une consommation minimale, une mise à température initiale régulière et une composition favorable des gaz d'échappement (gaz peu polluants).

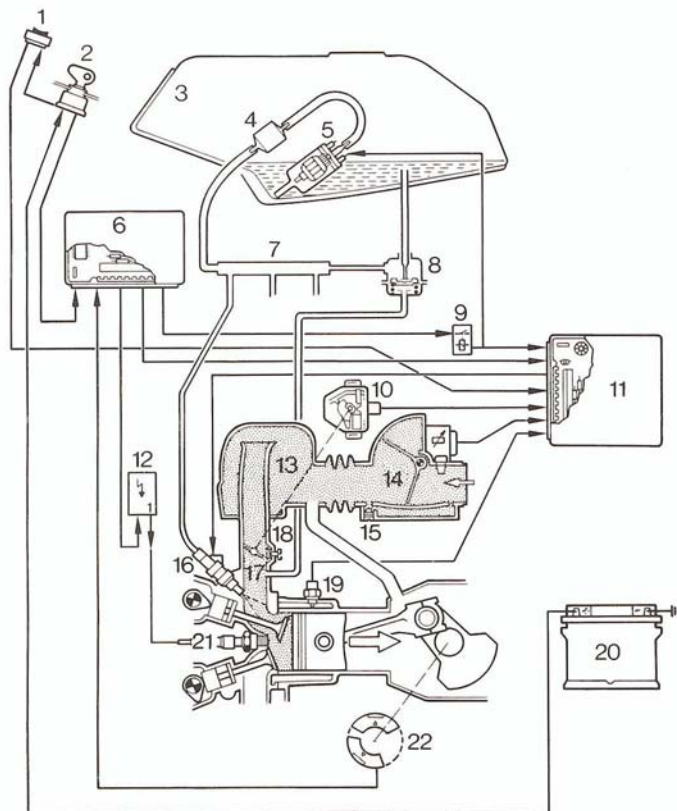
Mode de fonctionnement:

- Une pompe à galets électrique installée dans le réservoir à essence et protégée par un système de filtration maintient une pression de fonctionnement du système d'environ 2,5 bars dans la canalisation annulaire de répartition alimentant les injecteurs.
- Un appareil de commande électronique reçoit des impulsions captées par des senseurs qui constituent les informations relatives
 - au volume et à la température de l'air aspiré (mesure dans le débitmètre d'air),
 - au régime du moteur,
 - à la position du papillon,
 - à la température du liquide réfrigérant

et les transforme en signaux qui servent à commander le temps d'ouverture des injecteurs.

- L'injection d'essence est déclenchée par une impulsion d'allumage et intervient une fois par tour de vilebrequin, simultanément dans les trois pipes d'admission. La quantité d'essence injectée est réglée par l'intermédiaire de la durée d'ouverture des injecteurs.
- Lorsqu'on relâche la poignée des gaz «en frein moteur», le contacteur de papillon provoque la **coupure de l'injection**. De ce fait, **l'essence n'est plus injectée dans les tuyaux d'admission** jusqu'à ce que le régime moteur soit redescendu à 2000 tr/mn. En-dessous de ce régime, le système d'injection se remet automatiquement à fonctionner et le moteur ne risque donc pas de caler.

Schéma de fonctionnement, injection LE-Jetronic – K 75 c / K 75 s



- 1 = Contacteur de démarrage
- 2 = Contacteur d'allumage
- 3 = Réservoir à essence
- 4 = Filtre à essence
- 5 = Pompe à essence
- 6 = Appareil de commande d'allumage
- 7 = Tuyau de répartition
- 8 = Régulateur de pression
- 9 = Relais d'injection
- 10 = Contacteur de papillon
- 11 = Appareil de commande d'injection
- 12 = Bobine d'allumage
- 13 = Collecteur d'air
- 14 = Débitmètre d'air
- 15 = Vis de réglage de mélange de ralenti
- 16 = Injecteur
- 17 = Papillon
- 18 = Canal de bypass pour ralenti
- 19 = Sonde de température de liquide réfrigérant
- 20 = Batterie
- 21 = Bougie d'allumage
- 22 = Emetteur à effet Hall

Système d'allumage

L'installation d'allumage digitale tout électronique à commande par microprocesseur est une installation sans contacts qui fonctionne par conséquent sans entretien.

L'élément central est l'appareil de commande électronique.

Mode de fonctionnement:

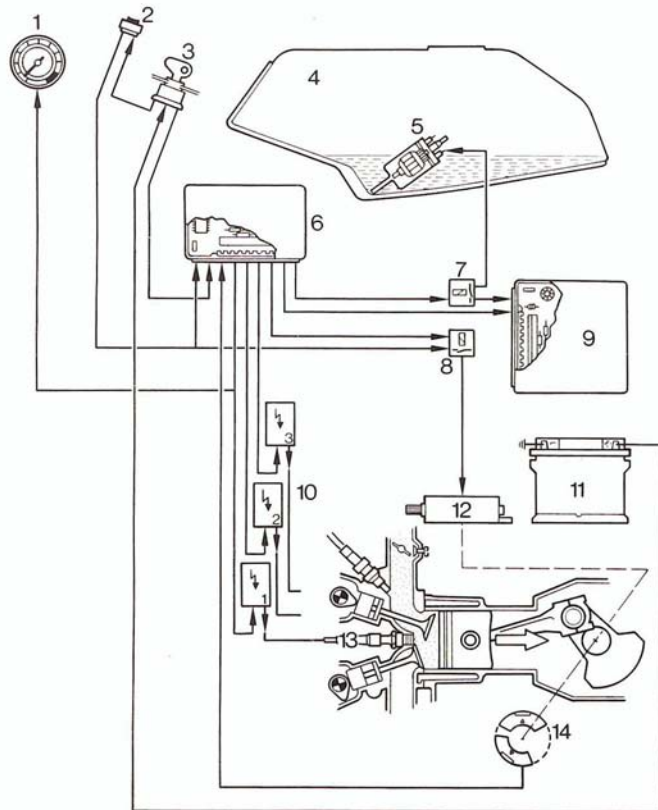
- Le déclenchement des étincelles d'allumage intervient par l'intermédiaire de deux barrières magnétiques (émetteurs à effet Hall) placées sur la partie avant du vilebrequin.

Par suite de la disposition asymétrique ($240^\circ / 120^\circ$), l'impulsion d'allumage pour le deuxième cylindre est déterminée par le calculateur incorporé à l'appareil de commande électronique d'allumage à partir des impulsions d'allumage pour les cylindres 1 et 3.

- L'appareil de commande convertit l'impulsion d'allumage en un programme, à savoir:
 - déclenchement de l'allumage,
 - intervention de la correction du point d'allumage selon la courbe caractéristique programmée en fonction du régime et de la pression dans la pipe d'admission,
 - déclenchement de l'impulsion de commande pour les électrovannes des injecteurs.

- Trois bobines d'allumage débitent la tension d'allumage nécessaire. En raison de la conception et de la disposition des barrières magnétiques, chaque bougie produit son étincelle à tour de rôle dans le temps moteur et «à vide» au chevauchement des soupapes.
- Le dépassement du régime maximal admissible du moteur est empêché par un dispositif limiteur à double commande opérant:
 - le recul de l'avance à l'allumage dynamique à 8777 tr/mn env.,
 - la coupure de l'impulsion d'injection à 8905 tr/mn env.
- Un dispositif intégré de verrouillage du démarrage empêche la fonction de lancement du moteur pendant que celui-ci fonctionne.

Schéma de fonctionnement, système d'allumage - K 75 c / K 75 s



- 1 = Compte-tours
- 2 = Contacteur de démarrage
- 3 = Contacteur d'allumage
- 4 = Réservoir à essence
- 5 = Pompe à essence
- 6 = Appareil de commande d'allumage
- 7 = Relais d'injection
- 8 = Relais de démarrage
- 9 = Appareil de commande d'injection
- 10 = Bobines d'allumage
- 11 = Batterie
- 12 = Démarreur
- 13 = Bougie d'allumage
- 14 = Emetteur à effet Hall

Transmission		K 75 c	K 75 s
Embrayage		Embrayage monodisque à sec installé sur l'arbre de sortie du moteur et tournant dans le sens inverse de celui-ci, avec ressort à diaphragme démultiplié et garnitures sans amiante. Commande mécanique à dosage aisé n'exigeant qu'un faible effort musculaire pour le débrayage (effort au niveau de la main: 70 N env.).	
Disque d'embrayage \varnothing	mm	165	
Boîte de vitesses mécanique		Boîte à 5 rapports à commande par crabots avec amortisseur intégré dans tous les rapports; commande directe facile par pédale à position réglable et tambour de sélection à dispositif de sécurité.	
Rapports de démultiplication de la boîte mécanique		1e vitesse = 4,50 2e vitesse = 2,96 3e vitesse = 2,30 4e vitesse = 1,88 5e vitesse = 1,67	
Transmission de force entre la boîte de vitesses et le couple conique arrière		Arbre de transmission à cardan avec amortisseur de couple, logé dans le bras oscillant monotube (Monolever BMW). Aucun écart de longueur en raison de la disposition du point d'articulation du bras oscillant dans un même plan que l'axe du cardan. Solidarisation de part et d'autre par dentures à développante à centrage par les flancs.	
Couple conique arrière		Pignon et couronne coniques à denture palloïde montés sur roulements, avec fixation directe de la roue arrière sur l'arrière de la grande couronne conique conçu comme surface de bridage. Une bague de couronnement intégrée assure, en liaison avec un capteur inductif, la transmission des impulsions au tachymètre électronique indépendamment de la démultiplication.	
Démultiplication du couple conique arrière (standard)		3,20	3,20
correspond aux nombres de dents		32/10	32/10
Démultiplication couple conique arrière (option)		3,36	3,09
correspond aux nombres de dents		37/11	34/11

Partie cycle		K 75 c	K 75 s
Cadre		Cadre tubulaire indéformable en une partie enveloppant le groupe propulseur (moteur et boîte de vitesses) celui-ci étant un élément co-porteur. Non homologué pour utilisation avec side-car.	
Emplacement de la plaquette du type Emplacement du numéro de cadre		sur traverse tubulaire de cadre, à l'arrière côté droit.	
Suspension des roues avant		par fourche télescopique à longue course, à grande sensibilité de réponse, avec amortissement hydraulique double effet et ressort à élasticité progressive.	
Débattement total	mm	185	
Diamètre de tube plongeur	mm	41,4	
arrière		par bras oscillant monotube (Monolever BMW) en alliage léger à haute résistance et jambe de suspension unique à gaz (amortissement double effet) avec débattement progressif, réglable sur trois positions en fonction du chargement.	
Débattement total (à la roue)	mm	110	
Longueur du bras oscillant	mm	400	
Angle de braquage de la roue avant		2 x 40°	2 x 35°
Chasse de la roue avant à vide		mm	101
	en position normale (avec pilote) 75 kg	mm	105

Partie cycle		K 75 c	K 75 s
Frein de roue avant		Frein à deux disques à commande hydraulique avec disques en acier spécial fendus et deux étriers fixes, avec garnitures Semimetall.	
∅ disque de frein	mm	285	
Epaisseur de disque	mm	4	
∅ piston de frein	mm	38	
∅ cylindre de commande	mm	13	
Surface de garniture	cm ²	83	
Frein de roue arrière		Frein à tambour intégré au couple conique arrière, actionné par tringlerie.	Frein à disque partiellement intégré, à actionnement hydraulique.
∅ tambour de frein	mm	200	–
∅ disque de frein	mm	–	285
Epaisseur de disque	mm	–	4
∅ piston de frein	mm	–	38
∅ cylindre de commande	mm	–	13
Surface de garniture	cm ²	89	41,5

Partie cycle	K 75 c	K 75 s														
Roues et pneus	Roues moulées en alliage léger BMW avec rayons en Design «Y» et profil H.															
Roue avant à jante à repos de pneu incliné et double hump (nervure) Dimension et désignation	MTH 2,50 x 18 E															
Calibre de pneu et désignation	100/90 – 18 56 H sans chambre / TUBELESS															
Roue arrière avec jante à repos de pneu incliné et double hump Dimension et désignation	MTH 2,75 x 18 E	MTH 2,75 x 17 E														
Dimension de pneu et désignation	120/90 – 18 65 H sans chambre / TUBELESS	130/90 – 1768 V sans chambre / TUBELESS														
Pression de gonflage des pneus (bars) à pneus froids	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Solo</th> <th colspan="2">Duo</th> </tr> <tr> <th>avant</th> <th>arrière</th> <th>avant</th> <th>arrière</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2,0</td> <td>2,5</td> <td>2,3</td> <td>2,9</td> </tr> </tbody> </table>				Solo		Duo		avant	arrière	avant	arrière	2,0	2,5	2,3	2,9
Solo		Duo														
avant	arrière	avant	arrière													
2,0	2,5	2,3	2,9													
Attention: respectez les profondeurs minimales réglementaires de sculptures des pneus.																
Recommandations (valeurs minimales): Roue avant = 2 mm Roue arrière = 2 mm jusqu'à 130 km/h 3 mm au-dessus de 130 km/h																

Matières consommables

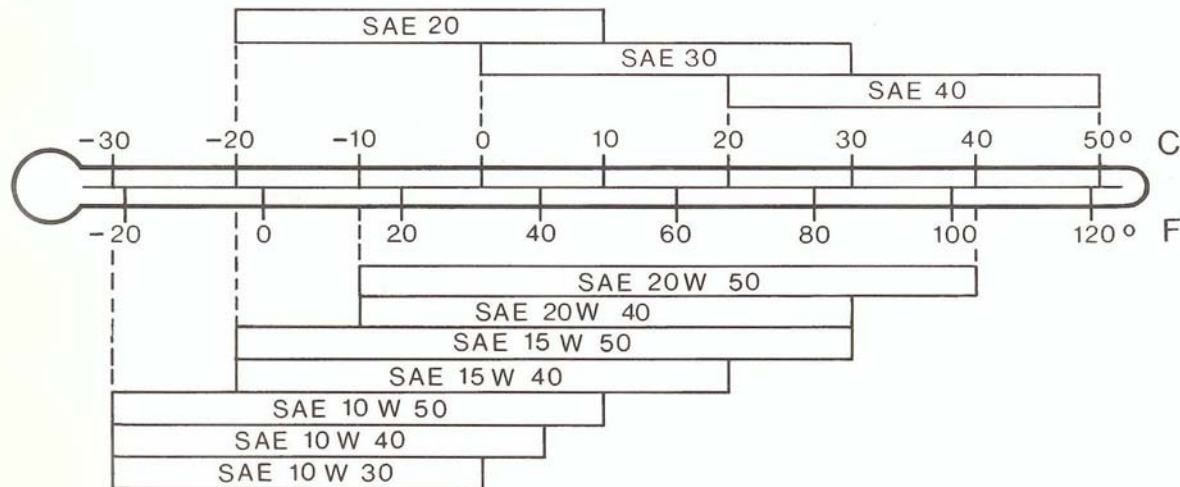
K 75 c

K 75 s

Huile moteur

Huile de marque HD pour moteurs à essence classe API:
SE et SF

Classe de viscosité en fonction de la température extérieure



Contenance moteur

sans changement de filtre

avec changement de filtre

l
l

3,50

3,75

Liquide réfrigérant pour moteur

Liquide réfrigérant de marque antigel et inhibiteur de corrosion longue durée.

Contenance

l

2,5 + 0,4 (dans nourrice).

Matières consommables		K 75 c	K 75 s
Huile pour boîte de vitesses		Huile pour boîtes de vitesses hypoides, classe API: GL 5	
Quantité, boîte de vitesses	I	0,85 ± 0,05	
Quantité, couple conique arrière	I	0,26	
Classe de viscosité au-dessus de 5° C en dessous de 5° C au choix	SAE	90	
	SAE	80	
	SAE	80 W 90	
Huile pour fourche télescopique – sortes d'huiles autorisées		Aral 1010; Aral P 3441; Bel-Ray-Fork Oil avec «Seal Swell» SAE 5; BP Aero Hydraulik; BP Olex HLP 2849; Castrol Fork Oil Extra Light; Castrol DB Hydraulik Fluid; Castrol Shock Absorber Oil 1/-318; Castrol AWH 15; Castrol LMH (de préférence en-dessous de 0° C); Esso Univis 13; Golden Spectro Suspension Fluid Very light; Mobil Aero HFA; Mobil DTE 11; Premium Fork Lubricant „Spectro SAE 10” (Competition Grade – pour compétition uniquement); Shell Aero Fluid 4; Shell 4001	
Quantités par bras de fourche premier remplissage remplissages ultérieurs	I	0,33 – 0,01	
	I	0,33 – 0,01	
Graissage des roulements de guidon et autres points de graissage		Graisse à roulements de marque, plage de température d'utilisation –30° C à +140° C, point de goutte 150° C à 230° C, haute résistance à la corrosion, bonne résistance à l'eau/à l'oxydation, p. ex. Shell Retinax A.	
Pôles de batterie, protection contre l'oxydation		Graisse exempte d'acide p. ex. Vaseline.	
Liquide de freins		DOT 4: p. ex. ATE Bremsflüssigkeit „SL”	
Contenance volume total avant et arrière avec changement de liquide de freins et rinçage, env.	I	0,065	0,130
	I	0,250	0,500

Installation électrique		K 75 c	K 75 s
Batterie		BMW-Mareg avec cuve transparente en polypropylène.	
Tension/capacité	V/Ah	12/20 (standard)	
	V/Ah	12/30 (option)	
Alternateur		Alternateur triphasé avec régulateur tout électronique, entraînement direct au rapport de 1:1,5	
Puissance	W	460	
Démarrreur		à aimant permanent avec quadruple démultiplication par pignon au rapport 27:1 et roue libre.	
Puissance	kW	0,7	
Point d'allumage, en fonction du régime	° vilebr.	6 . . . 32 (avance)	
Ordre d'allumage des cylindres		3 - 1 - 2	
Bougies d'allumage		Filetage M12 x 1,25	
Marques de bougies autorisées/types		Bosch X5DC	
		Beru 12-5 DU	
Ecartement des électrodes	mm	0,6 + 0,1	

Installation électrique		K 75 c	K 75 s
Protection des circuits		par fusibles „Minifuse“ (plats enfichables), 7 circuits	
Capacité de charge	A	7,5 (3 circuits)	
	A	15 (4 circuits)	
Phare	mm	180 Ø	170 x 110
Ampoules Phare route/code	Lampe à iode H4, 60/55 W, asymétrique		
Veilleuse	DIN 72601	12 V/ 4 W	Désignation normalisée T 8/4
Lanterne arrière: feu rouge feu de stop	DIN 72601	12 V/10 W	Désignation normalisée R 19/10
	DIN 72601	12 V/21 W	Désignation normalisée P 25-1
Clignoteurs	DIN 72601	12 V/21 W (4 x)	Désignation normalisée P 25-1
Combiné d'instruments: répétiteur de clignotant	DIN 72601	12 V/ 4 W (2 x)	Désignation normalisée T 8/4
autres voyants de contrôle et éclairage instruments	DIN 72601	12 V/ 3 W (13 x)	Désignation normalisée W 10/3

Dimensions		K 75 c	K 75 s
Longueur hors tout	mm	2220	
Largeur sur extérieur rétroviseur	mm	900	
Largeur sur guidon	mm	710/665	665
Largeur sur repose-pieds (pilote)	mm	620	
Largeur sur repose-pieds (passager)	mm	675	
Hauteur hors tout (bord sup. de cockpit)	mm	1300	1340
Hauteur de selle avec poids à vide	mm	810	
Empattement avec poids à vide	mm	1516	
en position normale avec pilote (75 kg)	mm	1511	
Garde au sol avec poids à vide	mm	175	
en position normale	mm	150	
Rayon de braquage	m	5,1	5,4

Poids		K 75 c	K 75 s
Poids à sec (sans essence, ni réfrigérant ni lubrifiant, ni outillage)	kg	204	206
Poids à vide (en ordre de marche, réservoir plein)	kg	227	229
Poids total admissible	kg	450	
Charges admissibles sur la roue	avant	200	
	arrière	290	
Répartition des charges avant/arrière, avec poids à vide	%	46/54	
en position normale avec pilote (75 kg)	%	43/57	

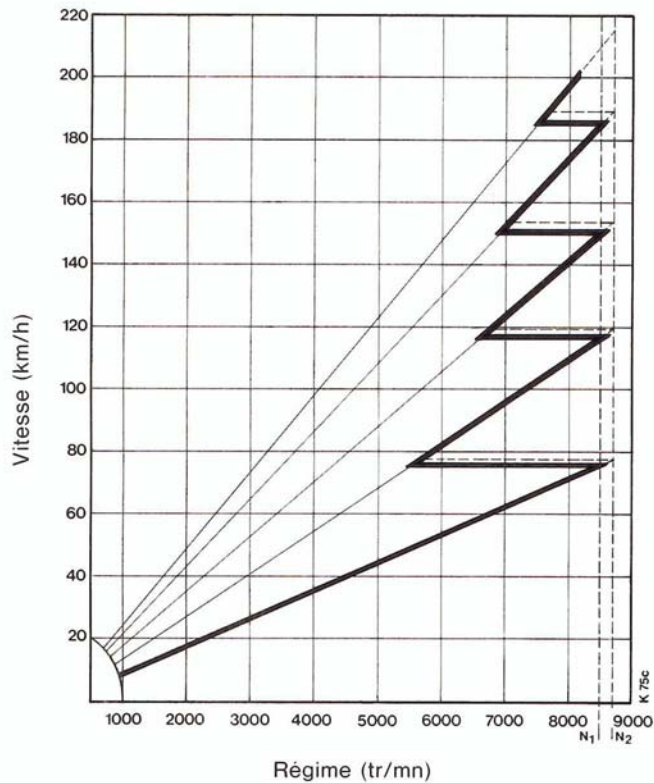
Performances		K 75 c		K 75 s	
		*)	**)	*)	**)
Accélération					
0 ... 50 km/h en	s	1,9	2,3	1,9	2,3
0 ... 80 km/h en	s	3,3	4,0	3,4	4,1
0 ... 100 km/h en	s	4,6	5,7	4,7	5,8
0 ... 120 km/h en	s	6,3	7,7	6,5	7,9
0 ... 140 km/h en	s	8,6	10,6	8,7	10,6
0 ... 160 km/h en	s	12,3	15,3	12,2	15,0
0 ... 180 km/h en	s	19,4	24,8	17,6	22,0
400 m départ arrêté	s	13,1	14,1	13,2	14,1
1000 m départ arrêté	s	25,3	26,6	25,2	26,7
Vitesse maximale					
pilote couché	km/h	200	-	210	-
selon homologation	km/h	190	-	200	-
avec 2 personnes	km/h	-	185	-	195
Décélération au freinage avec freinage roue avant et roue arrière simultanément					
		*)	***)		
de 50 km/h à l'arrêt	m	12,0	12,5		
de 80 km/h à l'arrêt	m	29,4	31,5		
de 100 km/h à l'arrêt	m	44,5	46,5		
de 130 km/h à l'arrêt	m	76,1	78,0		
de 160 km/h à l'arrêt	m	113,5	117,0		

*) moto chargée avec une personne

**) moto chargée avec deux personnes

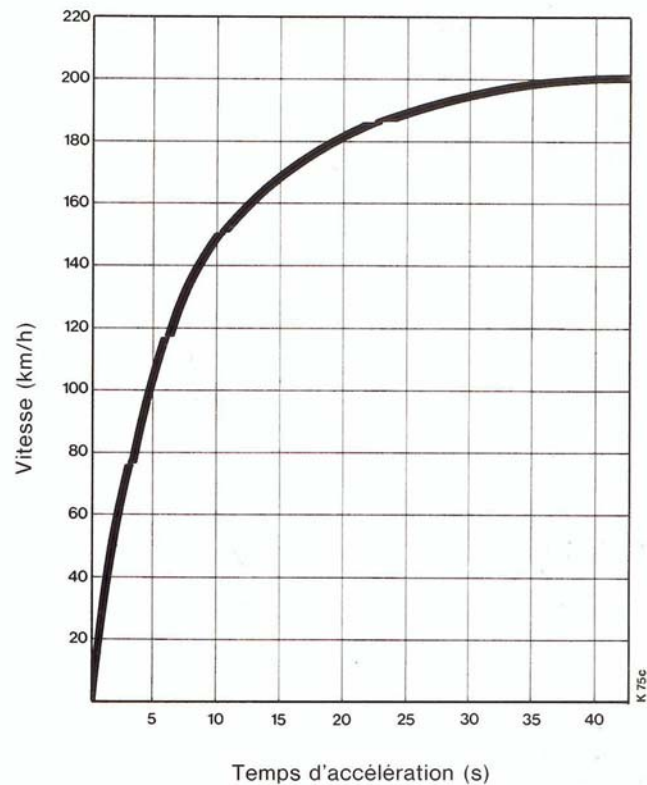
***) moto chargée avec poids total admissible

Vitesse/régime moteur K 75 c

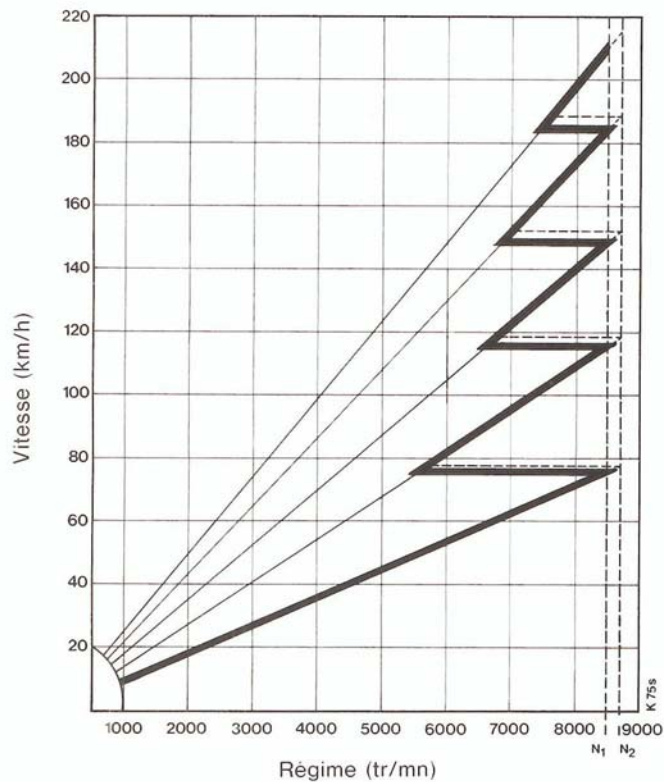


N₁ ≙ Régime nominal
 N₂ ≙ Régime maximum

Accélération avec passage des vitesses K 75 c

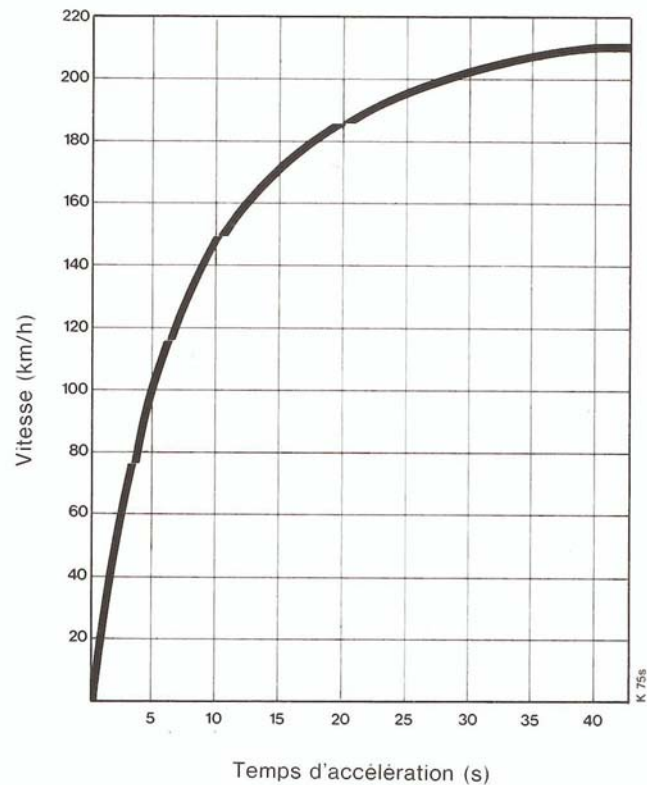


Vitesse/régime moteur – K 75 s



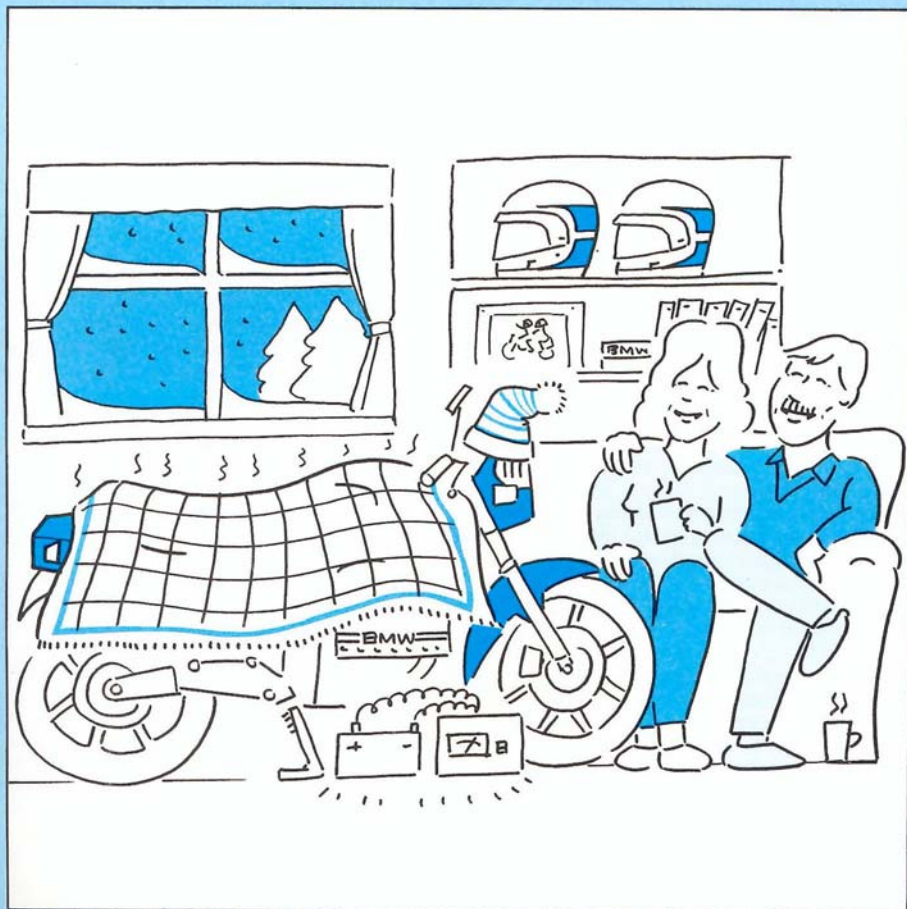
N_1 $\hat{=}$ Régime nominal
 N_2 $\hat{=}$ Régime maximum

Accélérations avec passage des vitesses – K 75 s



Légende du schéma électrique – K 75 c / K 75 s

- | | | |
|---|---|--|
| 1 Instruments | d) Contacteur de démarrage | 49 Injecteur 1 |
| a) Tachymètre | e) Interrupteur de clignoteur | 50 Injecteur 2 |
| b) Compte-tours | 15 Interrupteur combiné côté gauche | 51 Injecteur 3 |
| c) 4 x éclairage instruments | a) Interrupteur d'avertisseur sonore | 52 Non utilisé |
| d) Voyant de charge batterie (rouge) | b) Inverseur phare de route | 53 Pompe à essence |
| e) non utilisé | c) Clignotant côté gauche | 54 Démarreur |
| f) Indicateur de rapport de boîte | 23 Clignoteur avant gauche | 55 Bobine d'allumage 1 |
| g) Voyant de point mort (vert) | 24 Clignoteur avant droit | 56 Bobine d'allumage 2 |
| h) Voyant de pression d'huile (rouge) | 25 Clignoteur arrière gauche | 57 Bobine d'allumage 3 |
| i) Montre de bord | 26 Clignoteur arrière droit | 58 Non utilisé |
| k) Répétiteur clignotant gauche et droit (vert) | 27 Interrupteur feux de détresse (option) | 59 Non utilisé |
| l) Voyant de phare de route (bleu) | 28 Feu rouge arrière | 60 Relais d'avertisseur sonore |
| m) Témoin d'accélération départ/ starter (orange) | 29 Emetteur à effet Hall II | 61 Phare |
| n) Témoin température réfrigérant chaud (rouge) | 30 Appareil de commande d'allumage | 62 Non utilisé |
| o) Indicateur de niveau d'essence (rouge) | 31 Emetteur à effet Hall I | 63 Bougies d'allumage 1 à 3 |
| p) Voyant de contrôle de lampes (rouge) | 32 Non utilisé | 64 Non utilisé |
| 2 Capteur inductif | 33 Non utilisé | 65 Contacteur de contrôle starter |
| 3 Contacteur de boîte de vitesses | 34 Appareil de contrôle des lampes | 66 Prise pour poignée chauffante (option) |
| 4 Alternateur | 35 Contacteur de feu-stop avant | 67 Prise pour option |
| 5 Batterie | 36 Contacteur de feu-stop arrière | 68 Prise pour installation d'alarme antivol (option) |
| 6 Sonde de température | 37 Lampe de feu-stop | 69 Coffret pour appareillage électrique |
| 7 Manocapteur de pression d'huile | 38 Veilleuse | 70 Prise pour instruments/récepteurs additionnels |
| 8 Contacteur thermique | 39 Non utilisé | 71 Non utilisé |
| 9 Moteur de ventilateur | 40 Relais d'injection | 72 Non utilisé |
| 10 Emetteur de clignotant | 41 Coffret à fusibles | 73 Raccordement faisceau câbles moteur |
| 11 Capteur de niveau d'essence | 42 Contacteur d'allumage/démarrage | |
| 12 Avertisseur fanfare | 43 Relais de démarreur | |
| 13 Non utilisé | 44 Relais de soulagement | |
| 14 Interrupteur combiné côté droit | 45 Contacteur d'embrayage | |
| a) Eclairage | 46 Appareil de commande d'injection LE-Jetronic | |
| b) Clignotant côté droit | 47 Débitmètre d'air | |
| c) Coupure d'urgence | 48 Contacteur de papillon | |



Pour lui
conserver
la forme et
la fiabilité . . .

Entretien et maintenance

Ce que l'on peut faire soi-même
(le cas échéant):

- Soins de beauté
- Conservation de la moto
- Remise en service
- Contrôles des niveaux d'huile/
vidanges
- Remplacement de l'élément de
filtre à air
- Entretien de la batterie

. . . et ce qui devrait être réservé à
votre Service Après-Vente motos
BMW:

- l'entretien BMW
- les inspections BMW.

Soins de beauté

Lequel d'entre nous, motards, n'a pas connu (et apprécié) cet instant où, après une séance de nettoyage poussé, petits et grands de tous bords forment un cercle admiratif autour de la monture étincelante?

Quel motard n'a pas éprouvé alors un peu de fierté?

Certes, les moyens de mener à bien un nettoyage approfondi ne manquent pas. La plupart d'entre nous se sentent parfaitement capables de nettoyer correctement leur machine. Et pourtant...

Quelques conseils ne nous paraissent pas inutiles car même avec les produits et les appareils de nettoyage actuels, aussi modernes soient-ils, il est toujours possible de commettre des erreurs qui sont parfois susceptibles d'avoir des conséquences fâcheuses.

Quelques points à considérer:

- On trouve sur le marché des services de nombreuses installations de nettoyage par jet de vapeur et autres dispositifs de maintenance utilisables avec prépaiement qui sont d'ailleurs largement utilisés en raison de leur facilité.

Toutefois, avec un jet puissant, l'eau peut s'insinuer au niveau des capuchons des aérateurs/reniflards de la boîte de vitesses et du couple conique arrière ou de certains joints d'étanchéité normaux notamment des roulements de roues, du bras oscillant et du guidon; un jet puissant peut aussi entraîner la détérioration de composants électri-

ques et électroniques et des commandes du guidon.

Les conséquences peuvent en être non seulement très coûteuses mais aussi dangereuses pour la sécurité.

- A préférer: pulvériser un agent de dégraissage à froid ou un produit de nettoyage pour moteur à action douce sur les parties fortement encrassées comme les roues ou le groupe propulseur et la transmission et rincer ensuite abondamment au jet d'eau de faible puissance après avoir laissé les produits agir pendant le temps suffisant (renseigné par le fabricant).

Inclinez ensuite la moto vers la gauche pour permettre à toute l'eau de s'écouler du dessus du moteur. Sécher ensuite correctement.

Après tout nettoyage, effectuer un essai des freins.

- Protéger toujours toutes les parties en caoutchouc et en matière plastique, en particulier les clignoteurs, la lanterne arrière, le combiné d'instruments, les interrupteurs, etc. avant toute action de nettoyage et toute application de dissolvants.
- Traiter de préférence les pièces peintes avec beaucoup d'eau claire, une éponge propre et une peau de chamois. Procéder de la même manière pour enlever les insectes morts. N'éliminer les éclaboussures de goudron qu'avec un produit antigoudron du commerce et rincer abondamment ensuite.

Traiter de temps en temps les pièces peintes et chromées avec un produit d'entretien de bonne qualité. Si l'on

utilise la moto toute l'année et notamment pendant la période d'épandage des sels de dégel, cela permettra de conserver à la moto son bel aspect.

A propos des sels d'épandage:

leur agressivité bien connue peut entraîner de la corrosion notamment sur les pièces en alliage léger. Pour cette raison, nettoyer la moto au jet d'eau froide immédiatement après le trajet (l'eau chaude renforce l'action néfaste du sel).

Préventivement, il conviendra de traiter la moto avec un produit anticorrosion du commerce à base de cire ou similaire.

- On pourra éliminer aisément les impacts de gravillons ou les petits dégâts de peinture au moyen d'un crayon retoucheur BMW. La désignation exacte de la teinte est donnée sur la plaquette signalétique sous la selle. Pour ceux qui se sentent capables de travaux de peinture plus délicats, le programme de pièces BMW comporte également des peintures en bombes.
- L'installation d'échappement en acier inoxydable poli verra forcément son aspect original changer sous l'action des agents atmosphériques. En la repolissant avec le produit «Metall-Polish Unipol» bleu (de la firme Höhn Hugo GmbH, D-5657 Haan) et nettoyage consécutif avec le produit «Wiener Kalk» (de la firme Schmitzol Wiener Kalk, Chemische Fabrik, D-4019 Monheim/Baumberg) on parviendra presque à rétablir le bel aspect d'origine.

Pour le nettoyage consécutif, ne jamais utiliser de produits à récurer; utiliser au contraire uniquement le «Wiener Kalk» (également vendu dans les drogueries).

Conservation de la moto

Si votre moto doit être mise hors service pendant l'hiver ou pour plus longtemps, nous conseillons de la protéger comme suit pour lui conserver sa valeur et prévenir la corrosion «interne»:

- La nettoyer extérieurement comme décrit ci-avant.
- Vidanger le moteur à température de service.
- Mettre de l'huile anti-corrosion jusqu' au repère inférieur de la jauge (2,5 l env.) et faire tourner ensuite le moteur à vide pendant 1 minute environ.
- Vidanger la boîte de vitesses et le couple conique arrière.
Verser dans la boîte de vitesses 0,4 l d'huile env. et dans le couple conique arrière 0,1 l env. d'huile anticorrosion. Engager ensuite la 2e vitesse et faire tourner le moteur quelques secondes.
- Dévisser les bougies et injecter dans chaque cylindre 10 cm³ de produit de conservation pour hauts de cylindres. Faire tourner un court moment le moteur à l'aide du démarreur et revisser les bougies en place.

- Dévisser le câble de batterie (négatif) sur la boîte de vitesses et l'isoler (afin que la batterie ne se décharge pas). Ou mieux encore:

Déposer la batterie (voir pages 98 et 99) et, si l'on n'a pas soi-même les moyens, remettre la moto à un atelier spécialisé pour l'entretien et le stockage.

- Pulvériser du dégrippoil sur toutes les articulations des leviers de freins et de débrayage ainsi que sur les paliers de la béquille centrale et de la béquille latérale.
- Enduire toutes les parties nues et chromées de la moto avec de la graisse exempte d'acide (vaseline) et pulvériser au besoin de l'huile de conservation sur la moto.
- Entreposer enfin la moto dans un local sec, sur sa béquille centrale. Placer une cale sous le moteur à l'avant de sorte que les deux roues soient dégagées du sol (sans charge).

Remise en service

- Eliminer totalement la couche de produit de conservation sur les parties extérieures. Nettoyer la moto.
- Vidanger l'huile anticorrosion se trouvant dans le moteur, la boîte de vitesses et le couple conique arrière, remplacer la cartouche de filtre à huile du moteur et remplir avec de l'huile neuve selon prescriptions (voir pages 78 et 79). Remplacer l'huile de la fourche télescopique.
- Installer la batterie (rechargée et entretenue), raccorder les câbles et enduire les pôles de la batterie avec de la graisse à plots.
- Dévisser les bougies, actionner le démarreur et chasser le produit de conservation hors des cylindres. Nettoyer les bougies, au besoin les remplacer, et les revisser correctement en place.
- Contrôler la pression de gonflage, la corriger au besoin.

Avant la remise en service de la moto, nous recommandons de faire faire l'inspection de la machine par un Service Après-Vente motos BMW en même temps que les opérations de déstockage ci-dessus.

Opérations de vidange

Ce n'est pas sans raison que nous ajoutions entre parenthèses «le cas échéant» à «ce que l'on peut faire soi-même» sur la page de garde de ce chapitre.

Naturellement, de nombreux motards sont parfaitement capables d'effectuer eux-mêmes les vidanges de l'huile moteur en respectant les prescriptions de l'usine.

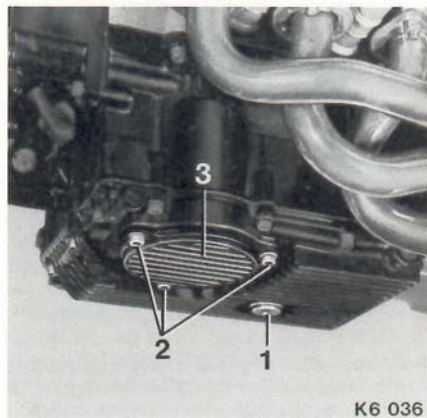
Mais que faire ensuite de l'huile usée et de la cartouche remplacée?

Si vous faites faire la vidange par votre Service Après-Vente motos BMW, vous n'aurez pas ce souci. Le prix qu'il vous en coûtera – en partie compensé par le temps gagné – reste tout à fait supportable.

Echange de l'huile du moteur et de la cartouche du filtre à huile

Effectuer la vidange de l'huile (à température de service!) tous les 7500 km mais au plus tard tous les six mois. En cas d'utilisation exclusivement sur courtes distances ou à des températures extérieures en-dessous de 0° C, faire la vidange tous les 3 mois au plus tard après 3000 km.

Si le filtre à huile doit être remplacé à l'occasion d'une vidange, il faudra l'échanger avant d'effectuer le remplissage avec l'huile neuve.



Echange de l'huile moteur et de la cartouche de filtre à huile

Outils requis:

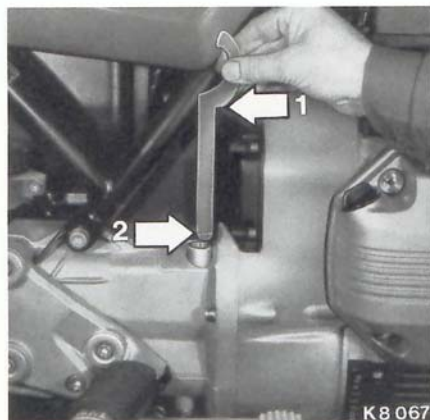
- Clés coudées à six pans creux de 5 et 8 mm.
- Clé à douille spéciale (pour cartouche de filtre à huile).

Opérations:

- Dévisser le bouchon fileté à six pans creux (1), vidanger l'huile usée. Resserrer ensuite le bouchon fileté avec un joint neuf.
- Défaire 3 vis à six pans creux (2), déposer le couvercle de la cartouche filtrante (3).



- Dévisser la cartouche de filtre à huile (cartouche à jeter). Enduire d'huile le joint de la nouvelle cartouche avant de visser celle-ci en place. Serrer la cartouche filtrante avec précaution.
- Remettre en place le couvercle avec un joint neuf.
- Verser l'huile moteur neuve (sortes d'huiles voir page 78) par l'ouverture de remplissage (1). Quantité: 3,75 l.
- Faire tourner le moteur, l'arrêter et contrôler le niveau par le verre-regard (2) quelques minutes après l'arrêt (voir page 17).



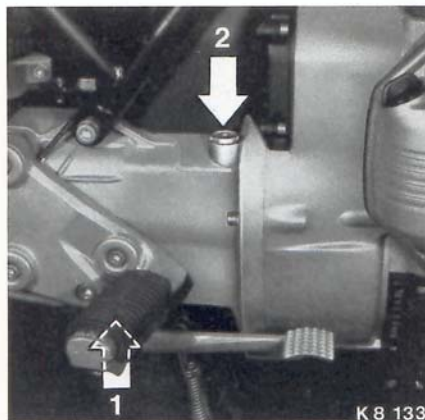
Contrôle du niveau d'huile de la boîte de vitesses

Outillage requis:

- Clé à douille à six pans creux coudée de 8 mm.
- Clé à crochet pour jambe de suspension (tenant lieu de jauge).

Opérations:

- Ouvrir l'orifice de remplissage (vis à six pans creux).
- Introduire le clé à crochet perpendiculairement au sens de marche jusqu'en butée (1).
- **Le niveau maximum de l'huile ne doit pas dépasser le repère (2).** Le bord inférieur de la clé tient lieu de repère de minimum.



Echange de l'huile de la boîte de vitesses

Outillage requis:

- Clé à six pans creux coudée de 8 mm.
- Clé polygonale de 19 mm.

Opérations:

- Dévisser le bouchon fileté de vidange (1) et ensuite le bouchon fileté de remplissage (2). Vidanger l'huile usée.
- Remettre en place le bouchon de vidange avec un joint en parfait état.

- Verser l'huile de boîte neuve (sortes d'huiles voir page 79) par l'orifice de remplissage (2).
Quantité: $0,85 \pm 0,05$ l.
- Contrôler ensuite le niveau d'huile.



Contrôle du niveau d'huile du couple conique arrière

Outillage requis:

- Clé à six pans creux coudée de 6 mm.

Opérations:

- Dévisser le bouchon fileté de remplissage (1).
- Le niveau maximum ne doit pas dépasser le filet inférieur de l'orifice de remplissage lorsque la moto est debout sur la béquille centrale (12 mm env. en dessous de la surface d'étanchement).

Echange de l'huile du couple conique arrière

Outillage requis:

- Clé à six pans creux coudée de 6 mm.
- Clé polygonale de 19 mm.

Opérations:

- Dévisser le bouchon fileté de vidange (2) et ensuite le bouchon de remplissage (1). Vidanger l'huile usée.
- Resserrer le bouchon de vidange avec un joint en parfait état.
- Verser l'huile neuve (sortes d'huiles voir page 79) par l'ouverture de remplissage (1). Quantité: 0,26 l.



K8 069

Echange de l'huile de fourche télescopique

Outillage requis:

- Clés à fourche de 10 et 22 mm.
- Clé coudée à six pans creux de 8 mm.
- Tournevis réversible.

Opérations:

- Dévisser les vis de vidange sur les fourreaux de droite et de gauche, vidanger l'huile usée.
- Dévisser les bouchons filetés de remplissage sur les tubes plongeurs gauche et droit tout en immobilisant avec la clé à fourche.



K6 039

- Pour vidanger complètement l'huile de la fourche télescopique, effectuer plusieurs «pompages» consécutifs.
- Resserrer à fond les vis de purge.
- Verser l'huile de fourche neuve (sortes d'huiles voir page 79) par les ouvertures de remplissage des bras. Quantité par bras de fourche: 0,33 - 0,01 l.
- Après remplissage, purger les amortisseurs en effectuant plusieurs débattements (pompages) de la fourche télescopique (5 à 10 courses): l'amortissement est ressenti!



Echange de la cartouche de filtre à air

Outillage requis:

- Tournevis réversible.

Opérations:

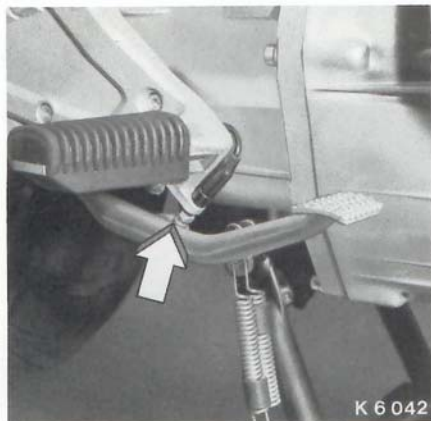
- K 75 c: déposer l'habillage du radiateur conformément aux indications des illustrations et à la description donnée à la page 59.
- K 75 s: retirer la vis à tête à croisillon (flèche) du cache de carénage et déposer le cache.



- Tirer la manche à air d'extrémité dans le sens de la flèche (1) hors de la partie inférieure du boîtier du filtre à air (au remontage, humidifier le siège en caoutchouc).
- Déposer la manche à air vers l'arrière dans le sens de la flèche (2).



- Décliqueter trois agrafes à ressort (d'assemblage de la partie inférieure du filtre à sur la partie supérieure).
- Lever légèrement la partie supérieure et extraire la cartouche filtrante vers la droite.
- Respecter la position de montage de la cartouche filtrante – l'inscription «hinten» à l'arrière sens de marche et l'inscription avec flèche «TOP-OBEN» en haut.



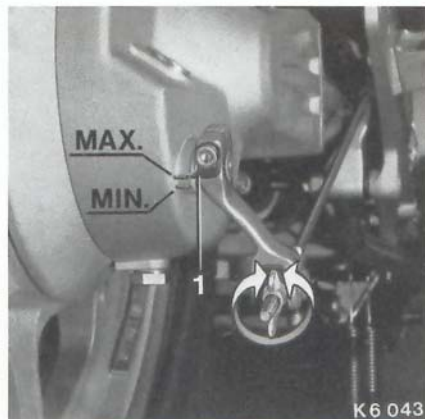
Réglage du frein de roue arrière (K 75 c)

Outillage requis:

- Clé à fourche 10 mm.

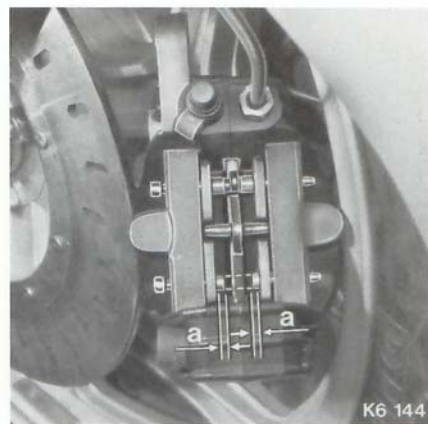
Procéder comme suit:

- On pourra ajuster la position de base de la pédale de frein pour l'adapter au pied du pilote en agissant sur la vis de réglage sur le contacteur de stop (voir flèche).



- Faire tourner la roue arrière tout en vissant l'écrou à oreilles de la tige de commande jusqu'à ce que la roue arrière soit tout juste freinée.
- Desserrer ensuite l'écrou à oreilles de 3 à 4 tours (ce qui correspond à environ 25 mm de jeu au niveau de la pédale).
- Contrôler le degré d'usure des garnitures en observant le contrôleur-indicateur (1) sur la biellette:

Repère supérieur =
épaisseur maximale de garniture
Repère inférieur =
épaisseur minimale de garniture.



Contrôle des plaquettes de frein à disque

Outils requis:

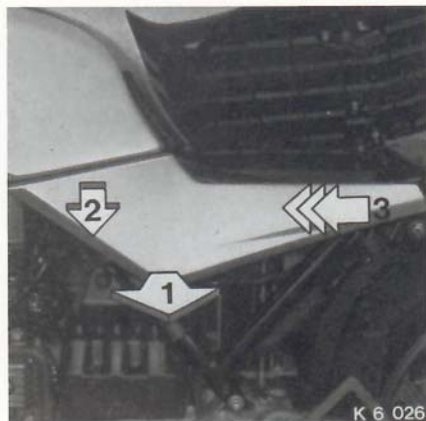
- Tournevis à lame réversible

Opérations:

- Faire sauter le capuchon en plastique de l'étrier de frein avec le tournevis.
- Contrôler l'épaisseur des garnitures (pour une plus grande clarté, l'étrier a été déposé sur l'illustration).

Épaisseur minimale de garniture (a): 1,5 mm.

Pour des raisons de sécurité, veiller à remplacer toujours à temps les plaquettes usées.



Dépose et repose de la batterie

Outils requis:

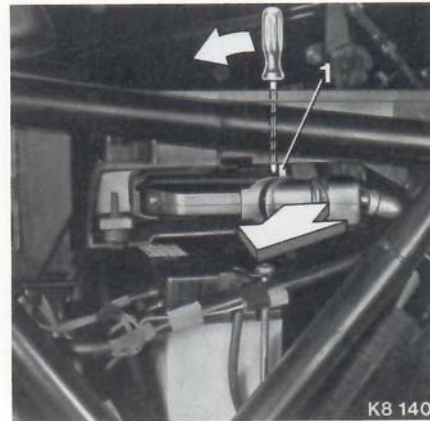
- Tournevis à lame réversible
- Clé à fourche et clé polygonale fermée de 10 mm.

Opérations à effectuer:

- Déposer le cache de batterie en procédant comme la montre l'illustration ci-dessus:
 - 1 = Tirer prudemment la partie inférieure à l'écart du cadre,
 - 2 = Repousser le cache vers le bas hors de son attache (sur le réservoir à essence),
 - 3 = Le tirer finalement vers l'avant et le déposer.



- Déposer le couvercle de protection du boîtier électronique de commande d'injection en le tirant dans le sens de la flèche et le ranger.



- Décoller le couvercle de la cuvette de rangement.
- Engager le tournevis au travers du trou dans le fond de la cuvette à outils, déverrouiller la pièce d'arrêt de la fiche multiple (1) – pour cela, déplacer le tournevis vers l'avant (sens de la flèche).
- Détacher la fiche multiple en la tirant d'abord prudemment vers l'arrière puis la déclipeter à l'avant.



- Soulever la cuvette de rangement avec l'appareil de commande d'injection hors du logement (flèche).
- Débrancher le câble de la batterie (d'abord la borne négative, ensuite la borne positive).



- Démonter l'attache de batterie.

Conseil pour la repose:

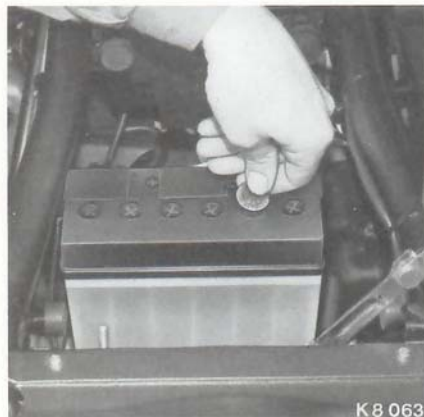
Ne serrer les vis de l'attache de batterie que modérément afin d'éviter le risque d'endommager la cuve de la batterie.



- Extraire la batterie par l'arrière en la levant hors du cadre.

Conseil pour la repose:

Faire passer le tuyau de purge d'air de la batterie au travers du trou sur le garde-boue de roue arrière.



Contrôle du niveau d'électrolyte de la batterie

La batterie étant sur la moto, il est possible d'en contrôler le niveau d'électrolyte au travers de la cuve transparente.

Le niveau doit se situer entre les repères de maximum et de minimum (voir face avant de la batterie).

Le cas échéant, compléter le niveau uniquement avec de l'eau distillée. Pour avoir accès aux bouchons de fermeture, consulter «dépose et repose de la batterie».

On pourra dévisser et revisser les bouchons avec une pièce de monnaie.

Autres conseils pour l'entretien:

La longévité d'une batterie dépend essentiellement de son état de charge.

Ce qu'il faut faire:

- Pendant la période normale d'utilisation l'état de charge de la batterie devrait rester élevé en raison du travail de l'alternateur triphasé pour autant que le niveau d'électrolyte soit maintenu correct.
- Si la moto doit rester immobilisée plus d'un mois (p. ex. en hiver), déconnecter la batterie du réseau de bord (dévisser le câble négatif sur la boîte de vitesses et l'isoler).

Si l'on ne prend pas la précaution de débrancher la batterie, celle-ci se déchargera du fait des récepteurs de l'électronique de bord (montre, etc.). Le déchargement peut même être total au point d'entraîner la destruction de la batterie. En pareil cas, la garantie ne pourrait être appliquée et aucune réclamation ne pourrait être prise en considération.

Lors des immobilisations prolongées de la moto, il faudra recharger la batterie avec un chargeur approprié, dans tous les cas avant l'immobilisation de la moto et avant sa remise en service. On observera les consignes de la Notice d'utilisation du chargeur de batterie.

Comme intensité du courant de charge, nous recommandons 10 pourcent de la valeur de la capacité de la batterie.

Exemple:

- Batterie de 20 Ah:
courant de charge: 2 ampères,
- Batterie de 30 Ah:
courant de charge: 3 ampères.

On peut déterminer l'état de chargement de la batterie par le biais de la densité d'acide. Une batterie complètement chargée a une densité d'acide de 1,26 à 1,30 à la température de 20° C.

- Si la moto est équipée d'une prise de courant (option et accessoire BMW), le rechargement de la batterie au moyen d'une fiche appropriée est possible par cette prise, en respectant la polarité correcte. Le courant de charge doit être limité à un maximum de 6 ampères.

Précaution: toutes les manipulations concernant la batterie seront à effectuer avec précaution en observant les consignes de sécurité. En cas de doute, demandez conseil à votre concessionnaire BMW motos ou confiez lui les opérations d'entretien et de stockage de votre batterie de moto.

Programme de maintenance BMW

Avant de vous remettre votre moto, votre concessionnaire motos BMW a effectué un **ultime contrôle gratuit** de votre machine. Vous trouverez à la page suivante le détail des opérations de contrôle de même que l'attestation concernant leur exécution correcte.

Vous avez tout intérêt à faire effectuer par votre concessionnaire motos BMW l'ensemble des opérations d'entretien prescrites par le programme de maintenance BMW (voir pages 106 et 107) et à les faire confirmer chaque fois par apposition du cachet et de la signature autorisés dans les cases réservées à cet effet du chapitre «Attestations de maintenance».

Cette précaution est nécessaire pour vous permettre de conserver vos droits en cas d'éventuelles prétentions en matière de garantie. Par ailleurs, la preuve de services d'entretien effectués régulièrement peut se révéler très utile en cas de revente ultérieure de votre moto.

Le programme de maintenance BMW avec ses opérations d'entretien régulières commence après la **1^è inspection des 1000 km**.

Un **service d'entretien BMW** est à effectuer aux 7500 km. A partir des 15 000 km, c'est une inspection BMW complète qui est programmée pour votre machine.

Les services d'entretien et les inspections BMW devront ensuite intervenir à tour de rôle tous les 7500 km.

Après la 1^{ère} inspection, votre Service Après-Vente motos BMW prélèvera dans le chapitre «Attestations de maintenance» du Livret de bord une étiquette adhésive de rappel du service d'entretien BMW suivant et la collera sous la selle. Toutes les inspections BMW et tous les entretiens BMW ultérieurs vous seront rappelés de cette manière.

Dans l'intérêt de la fiabilité et de la durabilité de votre machine, nous vous recommandons de faire exécuter **au moins une inspection BMW par année**, même si vous n'avez pas parcouru le kilométrage prévu au programme de maintenance BMW.

Les prix pratiqués dans le cadre du programme de maintenance BMW ont été calculés par le Service Après-Vente motos BMW-usine sur base de nos chronométrages et de nos barèmes. Ceci vous donne la garantie que, dans l'ensemble de l'organisation du Service Après-Vente tant en Allemagne qu'à l'étranger, ce sont des conditions pratiquement identiques qui vous sont faites dans tout le réseau de notre marque.

Les matières consommables (lubrifiants, filtres, joints, etc.) de même que le nettoyage éventuellement requis de votre moto vous seront facturés séparément.

Veillez prendre la précaution de remettre le présent Livret de bord à l'atelier BMW chaque fois que vous lui confiez votre moto pour une intervention de maintenance.

Contrôle final gratuit avant livraison

- Déballage de la moto hors de la caisse de transport, nettoyage, préparation.
- Dépose et repose de la batterie, verser l'électrolyte au niveau correct, charger la batterie, graisser les pôles.
- Contrôle du niveau d'huile, du moteur, de la boîte de vitesses et du couple conique arrière.
- Contrôle du niveau de liquide de freins.
- Resserrage des vis de fixation de roue arrière (couple de serrage 105 Nm).
- Contrôle de la pression de gonflage des pneumatiques.
- Contrôle de l'installation d'éclairage et de signalisation.
- Contrôle de fonctionnement final: embrayage, passage des vitesses, direction, freins à main et à pied, instruments, voyants lumineux de contrôle, ralenti du moteur.
- Contrôle des fournitures: outillage de bord, littérature de bord, clés, options/équipements spéciaux.

Contrôle final gratuit avant livraison

selon détail des opérations ci-contre effectué dans les règles de l'art

le _____

kilométrage _____

Cachet et signature

1e inspection des 1000 km

selon plan de maintenance aux pages 106 et 107 exécutée dans les règles de l'art

le _____

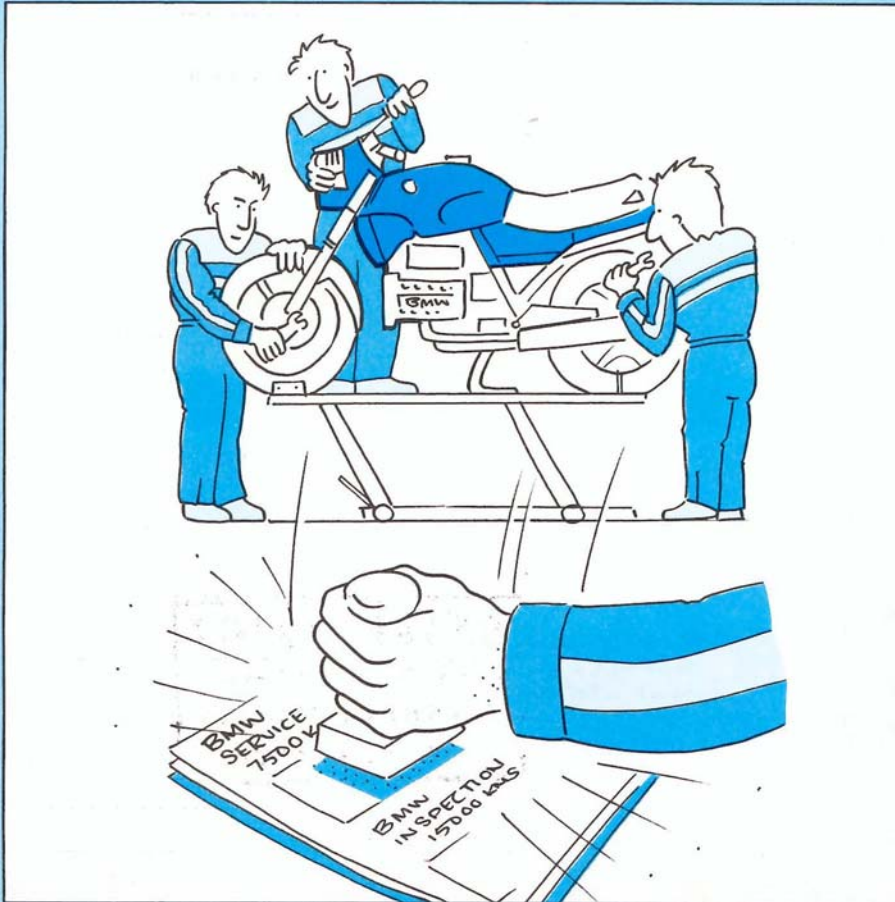
kilométrage _____

Cachet et signature

Attestations de maintenance

Ensuite:

- Pièces et accessoires BMW d'origine
- Table des matières



**Service d'entretien BMW
7500 km**

effectué correctement

le _____

km _____

Cachet et signature _____

Huile moteur utilisée:

Marque: _____

Viscosité SAE: _____

**Service d'entretien BMW
22500 km**

effectué correctement

le _____

km _____

Cachet et signature _____

Huile moteur utilisée:

Marque: _____

Viscosité SAE: _____

**Service d'entretien BMW
37500 km**

effectué correctement

le _____

km _____

Cachet et signature _____

Huile moteur utilisée:

Marque: _____

Viscosité SAE: _____

**Service d'entretien BMW
52500 km**

effectué correctement

le _____

km _____

Cachet et signature _____

Huile moteur utilisée:

Marque: _____

Viscosité SAE: _____

**Révision (inspection) BMW
15000 km**

effectuée correctement

le _____

km _____

Cachet et signature _____

Huile moteur utilisée:

Marque: _____

Viscosité SAE: _____

Liquide de freins
renouvelé: oui / non _____

Liquide réfrigérant
renouvelé: oui / non _____

**Révision (inspection) BMW
30000 km**

effectuée correctement

le _____

km _____

Cachet et signature _____

Huile moteur utilisée:

Marque: _____

Viscosité SAE: _____

Liquide de freins
renouvelé: oui / non _____

Liquide réfrigérant
renouvelé: oui / non _____

**Révision (inspection) BMW
45000 km**

effectuée correctement

le _____

km _____

Cachet et signature _____

Huile moteur utilisée:

Marque: _____

Viscosité SAE: _____

Liquide de freins
renouvelé: oui / non _____

Liquide réfrigérant
renouvelé: oui / non _____

**Révision (inspection) BMW
60000 km**

effectuée correctement

le _____

km _____

Cachet et signature _____

Huile moteur utilisée:

Marque: _____

Viscosité SAE: _____

Liquide de freins
renouvelé: oui / non _____

Liquide réfrigérant
renouvelé: oui / non _____

**Service d'entretien BMW
112500 km**

effectué correctement

le _____

km _____

Cachet et signature _____

Huile moteur utilisée:

Marque: _____

Viscosité SAE: _____

**Service d'entretien BMW
97500 km**

effectué correctement

le _____

km _____

Cachet et signature _____

Huile moteur utilisée:

Marque: _____

Viscosité SAE: _____

**Service d'entretien BMW
82500 km**

effectué correctement

le _____

km _____

Cachet et signature _____

Huile moteur utilisée:

Marque: _____

Viscosité SAE: _____

**Service d'entretien BMW
67500 km**

effectué correctement

le _____

km _____

Cachet et signature _____

Huile moteur utilisée:

Marque: _____

Viscosité SAE: _____

**Révision (inspection) BMW
120000 km**

effectuée correctement

le _____

km _____

Cachet et signature _____

Huile moteur utilisée:

Marque: _____

Viscosité SAE: _____

Liquide de freins
renouvelé: oui / nonLiquide réfrigérant
renouvelé: oui / non**Révision (inspection) BMW
105000 km**

effectuée correctement

le _____

km _____

Cachet et signature _____

Huile moteur utilisée:

Marque: _____

Viscosité SAE: _____

Liquide de freins
renouvelé: oui / nonLiquide réfrigérant
renouvelé: oui / non**Révision (inspection) BMW
90000 km**

effectuée correctement

le _____

km _____

Cachet et signature _____

Huile moteur utilisée:

Marque: _____

Viscosité SAE: _____

Liquide de freins
renouvelé: oui / nonLiquide réfrigérant
renouvelé: oui / non**Révision (inspection) BMW
75000 km**

effectuée correctement

le _____

km _____

Cachet et signature _____

Huile moteur utilisée:

Marque: _____

Viscosité SAE: _____

Liquide de freins
renouvelé: oui / nonLiquide réfrigérant
renouvelé: oui / non

Plan de maintenance	1e inspection (révision) BMW des 1000 km	Entretien BMW des 7500 km et tous les 15000 km ensuite	Révision (inspection) BMW des 15000 km et tous les 15000 km ensuite
Echanger l'huile du moteur à température de service, remplacer la cartouche filtrante.	X	X ¹⁾	X ¹⁾
Echanger l'huile dans la boîte de vitesses, le couple conique arrière et la fourche télescopique. Nettoyer le capteur inductif sur le couple conique arrière.	X		X ²⁾
Regarnir les graisseurs du câble de débrayage en haut/en bas, graisser l'articulation de la béquille latérale et de la béquille centrale.		X	X
Echanger le filtre à air d'admission.			X ³⁾
Echanger le filtre à essence.			X ⁴⁾
Contrôler l'étanchéité des raccords de tuyaux souples sur le système d'alimentation d'essence et le système de refroidissement, resserrer au besoin les colliers. Vérifier le niveau de liquide réfrigérant et sa concentration d'antigel, compléter au besoin le niveau et le dosage. Remplacer le liquide réfrigérant au plus tard tous les deux ans.*)	X		X
Contrôler l'étanchéité des raccords et des tuyauteries de l'installation de freinage, s'assurer de leur bon état et de leur position correcte. Contrôler le niveau de liquide de freins, le compléter au besoin. Remplacer le liquide de freins au moins une fois chaque année.*)	X		X
Contrôler l'usure éventuelle et l'état des garnitures de freins et des disques de freins, les remplacer le cas échéant.*) Contrôler l'étanchéité et le fonctionnement des étriers de freins, les réparer ou les remplacer le cas échéant.*)			X
Contrôler le jeu de l'embrayage, le corriger si nécessaire.	X		X
Contrôler le jeu des câbles de commande des gaz et du starter (Choke) et les régler au besoin.	X		X

Plan de maintenance

	1e inspection (révision) BMW des 1000 km	Entretien BMW des 7500 km et tous les 15000 km ensuite	Révision (inspection) BMW des 15000 km et tous les 15000 km ensuite
Contrôler le jeu des soupapes, le corriger au besoin.	X	X	X
Contrôler l'écartement des électrodes des bougies.		X	
Remplacer les bougies d'allumage			X
Contrôler le jeu des roulements du guidon, le corriger si nécessaire.*)			X
Vérifier le niveau d'électrolyte de la batterie et compléter au besoin avec de l'eau distillée ⁵⁾ , nettoyer et graisser le cas échéant les pôles de raccordement.*)			X
Resserrer les vis et les écrous suivants: fixation du moteur, installation d'échappement sur moteur, fixation jambe de suspension, bequille centrale sur chevalet-support, bequille latérale, vis de roue arrière.	X		X
Contrôle final avec vérification de la sécurité routière et de fonctionnement: Etat des pneus et des roues, pression de gonflage, installation d'éclairage et de signalisation, voyants lumineux, embrayage, sélection/passage des vitesses, frein à main et frein à pied, guidon, instruments. Contrôler le régime de ralenti et le corriger au besoin.	X	X	X

Recommandation: regraisser la poignée des gaz et les roulements de la colonne de direction (guidon) au plus tard tous les 30 000 km en cas d'utilisation dans des conditions difficiles ou intenses.*)

*) Contre facturation.

1) Au moins tous les 6 mois mais tous les 3 mois et au plus tard tous les 3000 km en cas d'utilisation exclusivement sur courts trajets ou à des températures extérieures en-dessous de 0° C.

2) Au moins une fois par an.

3) Remplacer le filtre à air tous les 7500 km et même le cas échéant plus souvent en cas de fort encrassement ou d'utilisation en atmosphère poussiéreuse.

4) En règle générale tous les 30000 km mais tous les 15000 km en cas de carburation/alimentation défavorable.

5) Tous les 3 mois au plus tard.

Pièces et accessoires BMW d'origine

Une technique souveraine inspire la confiance. Vous le remarquerez déjà après quelques kilomètres.

Une moto de qualité supérieure doit aussi être entretenue et protégée afin que le plaisir de conduire ne s'estompe pas au bout de quelques années.

Faites toujours effectuer vos travaux d'entretien ou de réparation dans l'atelier d'un concessionnaire motos BMW agréé. Seuls les ateliers BMW agréés sont équipés spécialement pour les besoins de BMW. D'autre part, ils sont tenus, par contrat, d'équiper votre BMW exclusivement de **pièces BMW d'origine**.

Soyez également méfiants à l'égard de ceux qui vous offrent ailleurs d'autres pièces de rechange pour votre BMW car nous ne sommes pas en mesure d'en contrôler ni la qualité, ni la compatibilité.

A ce propos, nous nous permettons d'attirer votre attention sur nos conditions de garantie.

Les pièces BMW d'origine vous mettent à l'abri de tous les désagréments et minimisent vos risques aussi bien en tant qu'utilisateur de la route qu'en tant que conducteur. Car les pièces BMW d'origine ne sont pas des «rechanges» au sens limitatif du terme. Bien au contraire, il s'agit de pièces totalement identiques aux pièces montées d'origine sur votre moto.

Tout concessionnaire BMW est tenu d'avoir en stock les pièces de rechange ou d'échange standard BMW d'origine les plus fréquemment requises.

Les services BMW de moindre importance pourront s'approvisionner, pour ce qui est des pièces BMW d'origine d'utilisation moins fréquente (il s'agit de 10000 articles différents environ) auprès du concessionnaire-distributeur BMW le plus proche (Allemagne) ou chez l'importateur ou la filiale BMW (à l'étranger).

Sont désignées comme pièces d'origine BMW toutes les pièces et tous les ensembles, organes et accessoires qui sont fabriqués et livrés par la BMW Motorrad GmbH + Co. même si elles proviennent de sous-traitants.

Pour votre sécurité, nous vous conseillons de n'utiliser que des pièces et accessoires BMW d'origine.

Votre concessionnaire motos BMW vous renseignera aussi volontiers sur le vaste programme d'accessoires techniques et sur la gamme complète des équipements vestimentaires BMW.

Garantie qualité

Les pièces BMW d'origine sont entièrement identiques aux pièces de première monte des machines BMW neuves.

La BMW Motorrad GmbH + Co. en garantit l'authenticité, la qualité et l'absence de défauts tant pour ce qui est des matériaux employés que de la main-d'oeuvre

BMW – la perfection dans le détail

**Pièces
d'Origine BMW**



Index alphabétique

- Accélération de départ à froid 21
 Accélérations 84
 Accessoires BMW 43, 108
 Accessoires d'entretien et de dépannage BMW 43, 44
 Additifs 15
 Affichage digital rapports de boîte 22
 Alésage 66
 Allumage 30, 63, 72, 80
 Alternateur triphasé 12, 22, 80
 Ampoule de feu-stop, échange 54
 Ampoule H4, échange 47 - 53
 Ampoules 43, 81
 Ampoules, remplacement 48, 54
 Angle de braquage roue avant 75
 Antigél 59, 61
 Antivol de guidon 25
 Appareil de commande d'injection 70, 71, 98, 99
 Attache pour casque 25
 Attention, danger:
 système d'allumage 30, 63
 Attestations de maintenance 101 - 105
 Avance à l'allumage 72
 Avant-propos 3
- Barèmes de facturation 101
 Batterie 80, 100
 Batterie, débranchement 47
 Batterie, contrôle du niveau d'électrolyte 100
 Batterie, dépose et repose 98, 99
 Batterie, entretien 100
 Batterie, pôles 79
 Béquille centrale 24
 Béquille latérale 24, 25
- Boîte de vitesses 23, 73
 Bordures de trottoirs 41
 Bougies 80
 Bougies, remplacement 55
 Bras oscillant monotube Monolever BMW 74
- Cache de batterie, dépose 54, 98
 Cadre 75 - 77
 Capuchons de bougies 55
 Capuchons de valves 29
 Caractéristiques et fiches techniques 66 - 88
 Caractéristiques générales 2
 Casque modulaire BMW 32, 43
 Charge transportable 43
 Charge de batterie 22
 Chargement bagages 43
 Charges et répartition des charges sur les roues 83
 Chasse, roue avant 75
 Circuits électriques 54, 81
 Clés 2
 Clignoteurs 14, 30
 Clignoteurs, ampoules 30
 Cockpit, dépose du carénage 47
 Commandes de guidon 14
 Combinaison pluie 33, 41
 Combiné d'instruments, ampoules 81
 Compartiments de rangement 15
 Compteur kilométrique journalier, remise à zéro 13
 Concessionnaire 2
 Conduite en duo 41
 Conduite en virages 40
 Conduite sous la pluie 41
 Conseils aux bricoleurs 64
 Conseils de conduite 31, 37
 Conservation de la moto 91
- Consommation d'essence 66
 Consommation d'huile 66
 Consommation maximale d'huile 66
 Contacteur d'allumage-démarrage 12
 Contenances, réservoir à essence 18
 Contenance, système de freinage 79
 Contenances, système de refroidissement 61, 78
 Contrôles de sécurité 28 - 30
 Contrôle pédale de frein 19
 Copyright 2
 Couple moteur 66
 Couple conique arrière 74
 Couple conique arrière, contenance 79, 94
 Couple de serrage des bougies 55
 Couple de serrage roue arrière 47
 Coupure de l'injection en frein-moteur 70
 Courant de charge 22
 Courbes de vitesses/régimes moteur 85, 87
 Courbe puissance/couple 67
 Course 66
 Couvercle protecteur de bougies 48
 Couvre-bougies 55
 Crayon retoucheur de peinture BMW 91
 Crevaison 44
 Cuvette de rangement 9, 15, 98
 Cylindrée 66
- Démarrage 21
 Démarreur 80
 Décélération au freinage 38, 84
 Déformation des roues 41
 Démultiplication boîte de vitesses 74
 Démultiplication roue arrière 74
 Dépannage 63
 Diagrammes d'accélération 87
 Diagrammes puissances - couples 67

- Diagrammes vitesses – régimes 85
- Dimensions 82
- Dimensions des pneus 77
- Dimensions des roues 77
- Distance de sécurité 39
- Dosage d'antigel 61

- Ecartement des électrodes de bougies 55
- Eclairage 30
- Eclairage code en roulant 37
- Embrayage 77
- Embrayage, commande 38
- Embrayage, contrôle du jeu du levier 19
- Embrayage, réglage 19, 62
- Embuage de la visière 41
- Emetteur à effet Hall 72
- Empattement 82
- Entretien BMW 101 – 107
- Entretien et maintenance 28, 90 – 107
- Équipement pluie 33, 41
- Essais de freinage 36
- Essence 15, 66
- État de la moto 28

- Fermeture de réservoir à essence 59, 60
- Fermeture unifiée 15, 25
- Feu rouge 81
- Feu de stop 30, 81
- Fiches (embouts) de bougies 56
- Filtre à air, remplacement 96
- Filtre à huile, remplacement 92
- Freinage 38, 41
- Frein de roue arrière 76, 97
- Frein de roue avant 76
- Fusibles 55, 81
- Fusibles, remplacement 54

- Garantie 101
- Garde au sol 82
- Garnitures de freins 36, 76, 97
- Graissage du moteur 68
- Guidon, braquage 75
- Guidon, graissage des roulements 79
- Guidon, verrouillage 25

- Habillage (carénage) du radiateur, dépose 59
- Hauteur de selle 82
- Huile anticorrosion 91
- Huile moteur, quantité 17, 78, 92
- Huiles pour fourche télescopique 79
- Huiles pour hauts de cylindres 15

- Indicateurs de direction 14, 30
- Indice d'octane 15, 66
- Injection d'essence 70
- Inhibiteur de corrosion
- Inspections BMW 101 – 107
- Inspection finale gratuite avant livraison 101, 102
- Installation d'allumage digitale 30, 72
- Installation de freins 29, 30
- Installation électrique 80, 81
- Installation électronique d'alarme antivol 26
- Interphone 34
- Interrupteur de coupure de secours 21

- Jambe de suspension Monoshock, réglage 19, 41
- Jeu d'amoules de rechange 43
- Jeu/garde de frein à main 19

- Lampe polyvalente 43
- Lancement du moteur 21
- Lanterne arrière 81
- Largeur sur guidon 82

- Largeur sur repose-pieds 82
- Largeur sur rétroviseur 74
- LE-jetronic 70, 71
- Limitation de régime 72
- Liquide de freins, niveau 18
- renouvellement 30
- Liquide réfrigérant, appoints 59 – 61
- Liquide réfrigérant, dosage 61
- Liquide réfrigérant, niveau 18, 36, 59 – 61
- Liquide réfrigérant, renouvellement 62
- Liquide réfrigérant, température 63
- Liquide réfrigérant, vidange 61
- Littérature de bord 43
- Longueur hors tout 82

- Maintenance BMW 28, 101
- Matières consommables 78, 79
- Modifications techniques 64
- Monolever BMW 75
- Montre de bord digitale à quartz 16
- Moteur, genre de construction 66, 67
- Moteur, huile 78
- Moteur, niveau d'huile 17, 93
- Moteur, pression d'huile 22
- Moteur, régime 23, 36, 38, 66

- Nécessaire pour réparations pour pneus 43, 47
- Nettoyage, appareils et produits 90, 91
- Niveau d'essence 17
- Niveau d'huile, boîte de vitesses 93
- Niveau d'huile, couple conique arrière 95
- Niveau d'huile, moteur 17, 92
- Niveau liquide réfrigérant 18, 36, 59 – 71
- Nourrice liquide de freins 18

Nourrice liquide réfrigérant 17, 59
Numéro de cadre 11, 75

Obstacles, franchissement 41
Octane, indice 15, 66
Ordre d'allumage 80
Outillage de bord 15, 43, 44

Pannes 44, 63
Partie cycle 75, 76, 77
Passage/sélection des vitesses 23
Performances 84, 85
Phare 30, 81
Phare-code asymétrique 51
Phare, dépose 47 – 50
Phare longue portée/code 81
Phare, réglage 51
Phare, réglage de portée 50, 51
Pièces et accessoires BMW d'origine 64, 108
Plan de maintenance 106, 107
Plaquette de type 11
Plaquettes de freins 36, 76
Plein d'essence 15
Pneus, marque, exécution, dimensions 29, 77
Pneus, rodage 36
Pneus, pression de gonflage 29, 77
Pneus, profondeurs de sculptures 28, 29, 77
Pneus/roues 28, 29, 77
Poids 83
Poids à sec 83
Poids à vide 83
Poids de chargement 43
Poids total admissible 83
Poignée de relevage 24
Poignées sur selle 41
Point d'allumage 80

Points de graissage 79, 106, 107
Porte-bagages BMW 43
Portée de centrage roue arrière 47
Première inspection BMW des 1000 km 101, 102, 106, 107
Pression d'huile moteur, contrôle 12, 22
Prise de courant électrique 34, 43
Produit anticorrosion 91
Produits pour hauts de cylindres 91
Profondeur de sculpture des pneus 28, 29, 77
Programme de maintenance BMW 106, 107
Protection des circuits électriques 55, 81
Puissance massique 66
Puissance nominale 66
Quantité d'huile, boîte de vitesses 79, 93
Quantité d'huile, couple conique arrière 79, 94
Quantité d'huile, fourche télescopique 79, 95
Quantité d'huile, moteur 17, 78, 92
Ralenti 66
Rapport poids/puissance 66
Rayon de brayage 82
Régime maximal admissible 38, 66
Régime permanent 66
Régime permanent admissible 66
Réglage embrayage 19, 62
Réglage manuel de la portée du phare 50, 51
Réglage montre de bord 16
Réglage pédale de freins 18, 97
Réglage portée du phare 50, 51
Réglage suspension roue arrière 19

Remise en service de la moto 91
Remplacement des lampes 48 – 53
Réparer soi-même (mécanicien-bricoleur) 64
Répartition du poids 43
Réservoir à essence 59, 60
Réservoir à essence, dépose 60, 61
Réservoir de compensation liquide de freins 18
Réservoir de compensation liquide réfrigérant 18, 59
Revêtement de la route 38
Revêtement radiateur, dépose 59
Révisions (inspections) BMW
Rodage 36
Roue avant, dépose et repose 45
Roue arrière, dépose et repose 46, 47
Rouler à deux 41

Sacoche de réservoir BMW 43
Schéma de fonctionnement LE-Jetronic 70, 71
Schéma de fonctionnement système d'allumage 72, 73
Schéma de fonctionnement système de refroidissement 68, 69
Schéma électrique 88
Sécurité 27 – 31
Sels d'épandage/de dégel 90
Serrure de verrouillage de selle 15
Soins de beauté 28, 90, 91
Sortes d'huile autorisées 78, 79
Starter (choke) 21
Supercarburant 15, 66
Support de plaque minéralogique 46
Suspension roue arrière 75
Suspension roue avant 75
Système d'allumage 30, 63, 72

- Système d'allumage grande puissance 30
- Système de clé unique 15, 25
- Système de graissage 68
- Système de refroidissement 59 – 61, 68, 69
- Système de refroidissement, bouchon de fermeture 60
- Système d'injection d'essence 70

- Tachymètre électronique 74
- Taux de compression 66
- Témoin de réserve d'essence
- Température du moteur 36, 63
- Températures et pressions de fonctionnement, système de refroidissement, graissage moteur 68
- Teintes 91
- Tenue de cap (tenue de ligne droite) 39
- Tenue vestimentaire 33
- Thermostat 68, 69
- Transformations techniques 64
- Transmission de force 74
- Transmission entre boîte de vitesses et couple conique arrière 74
- Trousse de premiers secours 15, 31, 43

- Valises-sacoches modulaires BMW 43
- Veilleuse 81
- Ventilateur électrique 63, 68
- Verrouillage du démarreur 72
- Verrouillage du guidon 25
- Vêtements de pluie 33, 41
- Vêtements moto 33, 37, 41
- Vidange, boîte de vitesses 93
- Vidange, couple conique arrière 94
- Vidange, fourche télescopique 95
- Vidange, moteur 92
- Vidange radiateur 62
- Virages 40
- Virages à droite 41
- Virages à gauche 40
- Viscosité des huiles 78, 79
- Vitesse maximale 36, 84
- Volumes de rangement 15, 16
- Voyages à l'étranger 43
- Voyant d'alarme de température moteur 36, 63
- Voyant de clignotants, échange 54
- Voyant de frein à main 19
- Voyant de frein à pied 18
- Voyant de surveillance de feu rouge arrière 22
- Voyants lumineux 12, 13, 18, 22, 36



Diffusion : <http://www.bmw.xn--le-fanfou-j4a.net>