

La nouvelle BMW R 1200 GS Adventure. Table des matières.



1	Concept d'ensemble.	
	(Résumé).	2
2	Technique et design.	5
3	Coloris.	11
4	Dotations.	12
5	Puissance et couple moteur.	14
6	Fiche technique.	15

1 Concept d'ensemble. Résumé.



Avec la nouvelle BMW R 1200 GS Adventure, BMW Motorrad perpétue la success story des grosses GS à moteur boxer qui remonte à plus de 30 ans. Constructeur le plus convoité de trails de voyage de grosse cylindrée, BMW Motorrad a imposé depuis 2005 la grande GS Adventure comme la moto pour s'évader vers les destinations lointaines. Avec elle, l'aventure à moto ne s'arrête pas aux contrées les plus reculées de notre Terre, car elle permet de continuer là où d'autres auront déjà fait demi-tour.

La BMW R 1200 GS Adventure, partenaire idéal pour les expéditions et voyages au bout du monde.

La nouvelle R 1200 GS Adventure renoue sans faille avec cette tradition. Reprenant le naturel dynamique et l'aptitude fantastique au tout terrain et aux voyages au long cours de la R 1200 GS, la R 1200 GS Adventure représente la nouvelle solution idoine pour tout motard aimant le grand tourisme, tout globe-trotter et autre enduriste voyageur.

La nouvelle R 1200 GS Adventure fait confiance au bicylindre à plat de 1 170 cm³ refroidi par air/liquide d'une puissance de 92 kW (125 ch) à 7 750 tr/min, emprunté à la R 1200 GS. Trait essentiel de ce nouveau moteur développé pour la R 1200 GS et lancé l'année dernière : le nouveau système de refroidissement de précision où l'eau remplace l'huile comme fluide de refroidissement. Autres nouveautés de ce moteur : le passage des gaz à flux transversal pour un rendement encore plus efficace ainsi que le carter moteur qui intègre la boîte à six rapports avec l'embrayage en bain d'huile. Pour la première fois, l'arbre à cardan de la transmission, exempt d'entretien, est logé du côté gauche sur une moto BMW de série. Pour exceller sur la nouvelle R 1200 GS Adventure et être encore plus facile à piloter, l'ensemble mécanique a vu la masse du volant d'inertie augmenter d'environ 950 grammes et a été doté d'un amortisseur de vibrations supplémentaire dans la chaîne cinématique.

Conception, technique et dotation pour une aptitude maximale au voyage autour du monde.

La grosse BMW GS Adventure est la référence parmi les gros trails de voyage et, à ce titre, le premier choix pour les voyageurs au long cours, même s'ils visent les contrées les plus reculées de notre planète. Routes asphaltées, pistes de terre ou tout terrain – la grosse GS Adventure amène son équipage

à bon port en toute sécurité. D'où, pour BMW Motorrad, l'obligation et l'ambition d'améliorer, une fois de plus, la nouvelle R 1200 GS Adventure à tous les égards.

À l'instar de la R 1200 GS, l'Adventure mise sur le cadre périmétrique en acier qui est robuste et rigide en torsion. Elle se distingue cependant par un réservoir plus grand (30 litres, + 10 litres par rapport à la R 1200 GS) pour plus d'autonomie. Par ailleurs, le réservoir est désormais en aluminium léger. La R 1200 GS Adventure est équipée en série de l'ABS, de l'antipatinage ASC (Automatic Stability Control) ainsi que des deux modes de pilotage « Rain » et « Road » qui permettent d'adapter les qualités routières à la plupart des conditions de route. La plage d'utilisation de la nouvelle R 1200 GS Adventure s'en trouve une nouvelle fois sensiblement élargie et elle offre un gain de sécurité considérable, notamment sur des revêtements glissants.

L'option « modes de pilotage Pro » permet au client d'ajouter trois modes de pilotage supplémentaires qui s'accompagnent en outre des extensions « ABS Enduro » et « ASC Enduro » adaptées au tout terrain. Avec les trois modes de pilotage supplémentaires « Dynamic », « Enduro » et « Enduro Pro » (activé grâce à une fiche codeuse), le pilote peut adapter le tarage de l'ASC, de l'ABS et, si la moto en est équipée, de la suspension semi-active ESA dynamique (Electronic Suspension Adjustment) aux exigences particulières du tout terrain.

Il n'y a pas que les nouveautés sur les carénages qui lui confèrent un air encore plus viril pour souligner l'aptitude de la nouvelle R 1200 GS Adventure aux voyages au long cours et ses capacités de franchissement accrues, mais aussi la partie cycle reconçue qui offre des débattements accrus de 20 millimètres, une garde au sol supérieure ainsi qu'une géométrie modifiée du bras longitudinal pour une maniabilité encore meilleure. Un grand pare-brise facile à régler via une molette, des éléments aérodynamiques additionnels (déflecteurs) ainsi que des protège-main augmentent la protection contre le vent et les intempéries de manière significative. Les repose-pied larges type enduro, les commandes au pied renforcés et réglables ainsi que les éléments de carénage entièrement redessinés parfament l'allure de la nouvelle R 1200 GS Adventure.

Les points forts de la nouvelle BMW R 1200 GS Adventure :

- Reprise du concept d'ensemble polyvalent de la R 1200 GS avec son bicylindre à plat plein de caractère et sa partie cycle agile, avec pourtant des capacités accrues en tout terrain et une aptitude encore plus grande aux voyages autour du monde.
- Masse d'inertie accrue dans le moteur et amortisseur de vibrations supplémentaire pour rendre le moteur encore plus onctueux et plus conduisible.
- Débattement accru de 20 millimètres à l'avant comme à l'arrière, par rapport à la R 1200 GS.
- Garde au sol accrue de 10 millimètres par rapport à la devancière.
- Géométrie adaptée du bras longitudinal pour une maniabilité encore meilleure.
- Éléments de carénage entièrement redessinés dans le style résolument robuste et viril de la GS Adventure.
- Volume de réservoir de 30 litres pour une autonomie comparable à celle de la devancière.
- ABS, ASC et deux modes de pilotage de série.
- Trois autres modes de pilotage disponibles en option départ usine.
- Suspension semi-active ESA dynamique (Electronic Suspension Adjustment) en option départ usine.
- Selle plus confortable réglable en inclinaison.
- Grand pare-brise réglable et déflecteurs aérodynamiques.
- Repose-pied larges type enduro.
- Commandes au pied renforcés et réglables.
- Pare-cylindres et pare-réservoir robustes.
- Vaste gamme d'accessoires et d'options en départ usine.

Les principales différences techniques en un coup d'œil :

	BMW R 1200 GS Adventure	BMW R 1200 GS
Volume du réservoir :	30 litres	20 litres
Débattement AV / AR :	210 / 220 mm	190 / 200 mm
Hauteur de selle :	890 / 910 mm	850 / 870 mm
Poids (réservoir rempli à 90%) :	260 kg	238 kg
Charge utile :	220 kg	212 kg
Dimensions		
longueur / largeur :	2 255 / 980 mm	2 207 / 953 mm
Consommation		
à 90 / 120 km/h :	4,3 / 5,9 litres	4,1 / 5,5 litres

2 Technique et design.



BMW R 1200 GS Adventure, l'experte avertie de l'aventure et des voyages au long cours.

Découvrir les pays lointains sur route, sur piste ou hors piste – voilà ce qui est depuis de longues années la spécialité reconnue des déclinaisons Adventure des grosses BMW GS à moteur boxer. Avec la nouvelle R 1200 GS Adventure, BMW Motorrad franchit maintenant une nouvelle étape pour cette série de modèles et propose la grosse GS dans une déclinaison dédiée entièrement aux voyages au long cours, aux évasions tout terrain intenses et à des conditions rudes.

Moteur boxer puissant avec une masse d'inertie accrue pour encore plus de velouté et une aptitude parfaite au tout terrain.

À l'instar de la R 1200 GS, la nouvelle R 1200 GS Adventure fait confiance au bicylindre à plat de conception nouvelle qui délivre une puissance de 92 kW (125 ch) à 7 750 tr/min et développe un couple maximal de 125 Newtons-mètres à 6 500 tr/min. Si la nouvelle mécanique, qui offre également une cylindrée de 1 170 cm³, continue à faire appel, comme sa devancière, à un refroidissement par air/liquide, elle mise désormais sur de l'eau au lieu de l'huile comme fluide de refroidissement. Ce fluide de refroidissement ayant une capacité d'absorption thermique supérieure, le nouveau système se distingue par une évacuation plus efficace de la chaleur. S'agissant d'un système dit de refroidissement de précision, l'eau ne refroidit que les éléments du moteur soumis à des contraintes thermiques particulièrement élevées. Le moteur garde le refroidissement par air, ce qui a permis de conserver le look typé du boxer et son aptitude à résister à des conditions d'utilisation sévères.

Pour un remplissage optimal des cylindres, le flux des gaz passe dans le sens vertical, et le carter moteur intègre une boîte à six rapports ainsi qu'un embrayage en bain d'huile à fonction anti-dribble. La transmission secondaire exempte d'entretien est assurée par un arbre à cardan qui est désormais logé du côté gauche.

Pour sa mission sur la nouvelle R 1200 GS Adventure, le vilebrequin du moteur boxer a été doté d'un volant d'inertie dont la masse a été augmentée d'environ 950 grammes. D'où un moteur encore plus onctueux avec des qualités à nouveau améliorées, notamment en tout terrain à petites vitesses et

à bas régimes, comme par exemple dans les passages trialisants. Un amortisseur de vibrations inséré entre la sortie de la boîte de vitesses et l'arbre à cardan peaufine encore ces qualités.

Si le pilote veut plus ou moins de puissance, sa demande est transmise directement, via la poignée des gaz électronique et son capteur, à la gestion moteur qui actionne le papillon des gaz en conséquence. La mise en œuvre de la poignée des gaz électronique a permis une nette amélioration du dosage des gaz et de la réactivité du nouveau moteur, alors qu'avec l'introduction des modes de pilotage de série, le pilote a la possibilité d'adapter la caractéristique du moteur à la situation de conduite.

L'ASC et deux modes de pilotage en dotation standard. Trois autres modes proposés avec l'option « modes de pilotage Pro ».

Pour s'adapter de manière optimale aux besoins de chaque pilote et à l'usage qu'il fait de sa moto, la nouvelle R 1200 GS Adventure propose, en dotation standard, deux modes de pilotage ainsi que l'antipatinage ASC (Automatic Stability Control). Avec les deux modes de pilotage de série – « Rain » et « Road » – les qualités routières de la moto peuvent être alignées sur les conditions routières régnantes ou la plupart d'entre elles. Outre l'ABS également de série, l'ASC élargit sensiblement la plage d'utilisation de la nouvelle R 1200 GS Adventure et offre un gain de sécurité net, notamment sur des revêtements glissants.

Avec l'option « modes de pilotage Pro », le client peut commander trois modes de pilotage supplémentaires qui s'accompagnent des extensions « ABS Enduro » et « ASC Enduro » pour les sorties tout terrain. Avec les trois modes supplémentaires « Dynamic », « Enduro » et « Enduro Pro » (activé grâce à une fiche codeuse), le pilote peut adapter le tarage de l'ASC, de l'ABS et, si la moto en est équipée, de la suspension semi-active ESA dynamique (Electronic Suspension Adjustment) aux exigences particulières du tout terrain.

Sur route mouillée et dans des conditions d'adhérence difficiles, le mode « Rain » offre un dosage et une réponse à l'accélération en douceur du moteur pour épauler le pilote. La loi de l'ABS est adaptée à la route et l'aide électronique ASC (Automatic Stability Control) répond plus tôt qu'en mode « Road ». Lorsque la moto est dotée de l'option ESA dynamique, l'amortissement des combinés ressort/amortisseur avant et arrière est plutôt souple et se conforme ainsi aux conditions régnantes.

En mode « Road », le moteur répond avec spontanéité et les aides au pilotage sont réglés de sorte à atteindre les performances optimales sur toutes les routes. L'ABS est adapté à la route et l'ASC assure une motricité optimale. Si

la moto est équipée de l'ESA dynamique, les combinés ressort/amortisseur avant et arrière se trouvent en position d'amortissement normale.

En mode « Dynamic », la nouvelle BMW R 1200 GS Adventure dévoile son côté sportif sur route. Le moteur est réglé pour une réponse directe à l'accélération et l'intervention discrète de l'ASC permet aux pilotes avertis de s'adonner à de légers dérapages contrôlés. L'ABS reste sur le tarage route. Un amortissement ferme fait valoir tout le potentiel de la moto, si elle est équipée de l'option ESA dynamique.

Le « mode Enduro » permet de découvrir la R 1200 GS Adventure en tout terrain. Dans ce mode, la réponse du moteur à l'accélération est douce et l'intervention de l'ASC discrète, ce qui permet au pilote expérimenté de déclencher délibérément des dérapages contrôlés de la roue arrière. La loi de l'ABS est adaptée de manière optimale à un terrain non stabilisé et à des pneus de route. L'ESA dynamique offre un amortissement souple qui correspond à l'utilisation faite de la moto.

Pour ce qui est des enduristes ambitieux, le mode « Enduro Pro » leur ouvre tout le potentiel de la nouvelle R 1200 GS Adventure sur le terrain. Ce mode de pilotage, qui se distingue par une réponse spontanée du moteur, est conçu pour un fonctionnement avec des pneus à crampons. À l'actionnement de la pédale de frein, la fonction ABS est désactivée à l'arrière, alors que l'ESA dynamique optionnel passe à un tarage ferme.

Suspension semi-active BMW Motorrad ESA dynamique pour un dynamisme optimal de tous les instants en option départ usine.

La suspension semi-active pilotée ESA dynamique (Electronic Suspension Adjustment) de BMW Motorrad offre un maximum de sécurité et de performances. À l'aide d'un capteur de débattement à l'avant et d'un deuxième à l'arrière, ESA dynamique saisit les mouvements verticaux du guidage de la roue avant et de la roue arrière ainsi que d'autres paramètres, pour adapter automatiquement l'amortissement aux conditions repérées, en fonction de l'état de conduite et des manœuvres du pilote. La suspension ESA dynamique est intégrée dans le système de commande des modes de pilotage.

Partie cycle robuste avec un cadre périmétrique en tubes d'acier et des débattements accrus pour augmenter les capacités tout terrain.

La partie cycle de la nouvelle R 1200 GS Adventure repose sur le cadre périmétrique continu en tubes d'acier de conception entièrement nouvelle avec cadre arrière boulonné lancé sur la R 1200 GS. La reconception du Telelever avant et du Paralever arrière a permis une fois de plus d'accroître, de

manière significative par rapport à sa devancière, la rigidité torsionnelle et la précision directionnelle. La géométrie de base affinée de la partie cycle optimise la maniabilité et l'agilité et, sur la R 1200 GS Adventure, le débattement accru de 20 millimètres à l'avant (210 mm) comme à l'arrière (220 mm) ainsi que la garde au sol augmentée de 10 millimètres par rapport à celle du modèle précédent améliorent encore les capacités de franchissement. Sur l'Adventure, dotée en série d'un amortisseur de direction, la géométrie spécifique du bras longitudinal peaufine encore la maniabilité. Les béquilles centrale et latérale ont été adaptées aux débattements accrus.

Phare à LEDs à éclairage diurne intégré pour une sécurité accrue de jour comme de nuit en option départ usine.

Comme la R 1200 GS, un projecteur principal dont l'efficacité lumineuse a été optimisée équipe de série la nouvelle R 1200 GS Adventure. Pour assurer que le motard soit encore mieux vu de jour, BMW Motorrad propose en outre un éclairage diurne en option départ usine. Le phare principal à LEDs et éclairage diurne intégré, également disponible en option départ usine, maximise encore l'éclairage de la route et assure ainsi encore mieux la sécurité de jour comme de nuit; il se distingue par une technique à LEDs innovante, avec un système astucieux de refroidissement et de désembuage.

Éléments de carénage complètement redessinés et réservoir en aluminium de 30 litres pour une aptitude optimale au tour du monde.

Le design spécialement conçu pour la R 1200 GS Adventure avec de nouveaux éléments de carénage souligne l'ambition de la grosse GS qui entend être le trail qui s'impose pour rallier les destinations lointaines et le leader de ce segment. Le langage des formes authentique corrobore ses qualités techniques exceptionnelles.

L'architecture de base de la R 1200 GS est reprise pour l'Adventure et comme à l'habitude, la « flyline » prononcée qui la caractérise en vue de profil part du bec plongeant de la GS pour s'élancer vers le réservoir, passer par la selle et se perdre dans la partie arrière élancée. L'interaction encore plus intense entre les éléments de carénage et le cadre témoigne du brio avec lequel la nouvelle R 1200 GS Adventure remplit le cahier des charges de cette baroudeuse intransigeante et répond aux objectifs de robustesse maximale et de protection idéale contre le vent et les intempéries.

Comparée à sa devancière, la nouvelle R 1200 GS Adventure dégage un air de légèreté unique, grâce essentiellement au cadre treillis ouvert qui, avec sa partie arrière pointant vers le haut, offre pour ainsi dire une vue dégagée à travers la machine. Cette partie arrière tout en légèreté met en lumière le naturel dynamique et agile de la nouvelle Adventure.

Le passage d'air à flux vertical dans le nouveau moteur boxer imprime aussi à la moto une ligne orientée à la verticale qui s'étend dans un mouvement tout léger du pourtour des trompes d'air de refroidissement grainé noir mat jusqu'au moteur en passant par les grippe-genou sur le réservoir en aluminium redessiné de 30 litres (R 1200 GS: 20 litres). Vue de front, les pare-moteur et pare-réservoir supplémentaires forment un cadre protecteur autour de la partie avant de la nouvelle R 1200 GS Adventure et associés aux protège-main et aux grilles de protection des deux trompes d'air d'admission redessinés à droite et à gauche, ils soulignent la robustesse et l'aptitude au tout terrain auxquelles prétend la moto. De petits détails, tels que le rangement pour de menus objets, comme la carte de péage ou la monnaie, disposé devant le goulot de remplissage du réservoir, reflètent le caractère pratique de la moto.

La nouvelle R 1200 GS Adventure met aussi en valeur ses belles formes par le jeu habile de différentes surfaces. Ainsi, outre les vernis et grains sélectionnés avec soin, de nombreux éléments anodisés nature, tels que le té de fourche supérieur ou les patins de serrage, mettent en relief l'ambition technique de ce trail voué aux voyages au long cours.

Nouveau bec GS, pare-brise optimisé et déflecteurs pour améliorer encore la protection contre le vent et les intempéries.

Le bec GS aux contours plus anguleux et sa rallonge qui se détache optiquement expriment résistance et souveraineté maximales. La rallonge améliore par ailleurs la protection antiprojection. Associé à deux déflecteurs latéraux, le pare-brise cunéiforme spécialement conçu pour l'Adventure optimise aussi les qualités aérodynamiques. Sur les étapes parcourues à une vitesse de croisière élevée, le pare-brise, qui s'ajuste confortablement d'une main à l'aide d'une molette, dévie le vent aérodynamique avec efficacité de sorte que l'air s'écoule quasiment sans turbulences autour du pilote. Il sert aussi à soulager le buste du pilote surtout lorsqu'il file à grande vitesse. Les déflecteurs supplémentaires réduisent en outre les courants d'air au niveau des reins.

Ergonomie parfaite – même pour les sorties en tout terrain.

Bien cintrée au niveau de l'appui des genoux malgré le grand volume de son réservoir, la moto ne dégage pas seulement une grande légèreté. En effet, la selle qui offre pourtant un bon appui aux cuisses, se rétrécit dans sa partie avant accordant ainsi une liberté de mouvement nettement plus grande au pilote que la devancière. La selle peut être réglée, de série, en inclinaison et sur deux hauteurs (890 et 910 mm).

Sur l'Adventure, les repose-pied type enduro, plus larges que ceux de la R 1200 GS, ainsi que la pédale de frein et le sélecteur de vitesse réglables tiennent compte des exigences qui changent souvent surtout en tout terrain, et peuvent être adaptés tant à différents styles de pilotage et habitudes qu'à différents types de bottes.

3 Coloris.



La nouvelle R 1200 GS Adventure signale aussi son naturel de baroudeuse et de globe-trotter par de nouvelles harmonies de couleurs.

En Olive uni mat, la R 1200 GS Adventure souligne ses ambitions pour les voyages au long cours et se donne un air particulièrement robuste et virile.

Parée de Blanc alpin, couleur par excellence de la marque BMW Motorrad, la R 1200 GS Adventure dégage une grande légèreté tout en faisant valoir son aptitude au tout terrain.

En Bleu racing métal, la R 1200 GS Adventure prend une allure résolument sportive et met en avant le dynamisme dont elle fait preuve sur la route.

4 Dotations.



Options et accessoires.

Pour personnaliser encore la nouvelle R 1200 GS Adventure, BMW Motorrad propose la gamme d'options et d'accessoires qui offre comme à l'habitude un vaste choix au client.

Les options sont livrées en départ usine et intégrées dans le cadre de la fabrication. Les accessoires sont montés par le concessionnaire BMW Motorrad ou bien par le client. Ils sont aussi disponibles en post-équipement.

Options.

- « Modes de pilotage Pro » (trois modes supplémentaires « Dynamic », « Enduro » et « Enduro Pro » ainsi que les extensions « ABS Enduro » et « ASC Enduro » pour les sorties hors piste).
- Suspension semi-active ESA dynamique (Electronic Suspension Adjustment).
- Pré-équipement pour système de navigation.
- Ordinateur de bord Pro.
- Régulateur de vitesse.
- Phare tout LEDs avec éclairage diurne intégré.
- Éclairage diurne à LEDs.
- Phares à LEDs additionnels.
- Clignotants à LEDs.
- Contrôle de la pression de gonflage des pneus RDC.
- Poignées chauffantes.
- Ligne d'échappement chromée.
- Adaptation de la cartographie à l'essence ordinaire (indice RON 91).
- Système d'alarme antivol (DWA).
- Pneus tout terrain.

Accessoires.

Pour la sécurité.

- Phares à LEDs additionnels.
- Système d'alarme antivol (DWA).

Pour le transport.

- Valises en aluminium.
- Sacs intérieurs pour valises en aluminium.
- Topcase en aluminium.
- Sac intérieur pour topcase en aluminium.
- Sacoche de réservoir, étanche.
- Softbag 2, petit format.
- Softbag 2, grand format.

Pour le look.

- Clignotants à LEDs.

Pour la sonorité.

- Silencieux sport HP by Akrapovic.

Pour l'ergonomie et le confort.

- Selle Rallye avec porte-bagages (hauteur 895 mm).
- Saute-vent teinté.
- Pare-brise teinté.

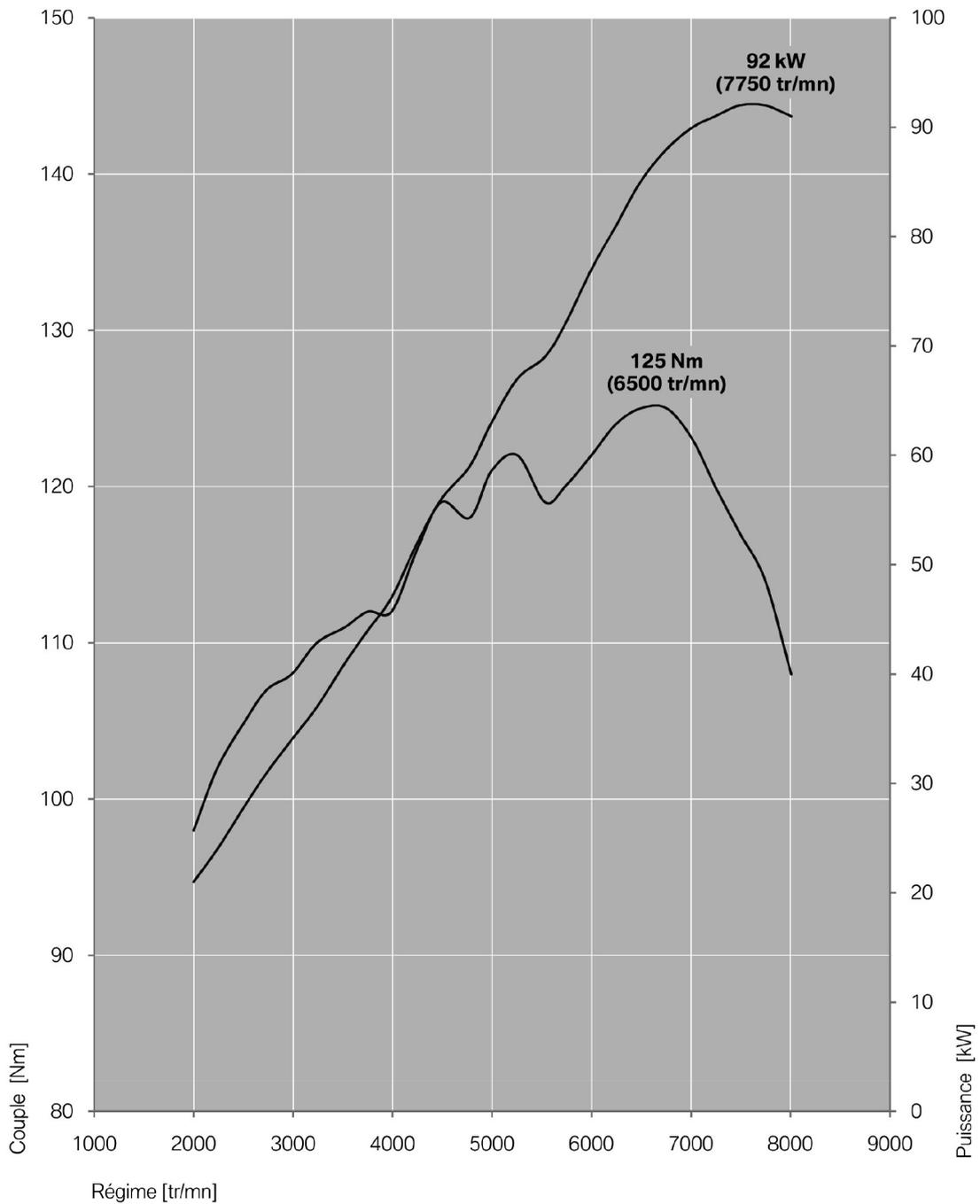
Pour la navigation et la communication.

- BMW Motorrad Navigator V.
- Support, câbles et kit de montage.

Pour l'entretien et la technique.

- Outillage de bord avec set d'entretien.

5 Puissance et couple moteur.



6 Fiche technique.



BMW R 1200 GS Adventure		
Moteur		
Cylindrée	cm ³	1170
Alésage / course	mm	101/73
Puissance	kW/ch	92/125
à un régime de	tr/min	7750
Couple	Nm	125
à un régime de	tr/min	6500
Architecture	bicylindre à plat (boxer) refroidi par air/eau	
Nombre de cylindres	2	
Rapport volumétrique/carburant	12,5 à 1 / supercarburant sans plomb (RON 95)	
Distribution	double ACT	
Soupapes par cylindre	4	
Ø admission / échappement	mm	40/34
Ø papillons des gaz	mm	52
Alimentation	BMS-X	
Dépollution	pot catalytique trifonctionnel réglé par sonde lambda	
Système électrique		
Alternateur	W	540
Batterie	V/Ah	12/12, exempte d'entretien
Phare(s)	W	H7 / LEDs (option)
Démarrreur	kW	0,9
Transmission / B.V.		
Embrayage	multidisques anti-dribble en bain d'huile	
Boîte de vitesses	à 6 rapports, sélection par fourchettes et crabots	
Rapport de réduction primaire	1 / 1,65	
Démultiplications	I	1 / 2,438
	II	1 / 1,714
	III	1 / 1,296
	IV	1 / 1,059
	V	1 / 0,943
	VI	1 / 0,848
Transmission secondaire	par arbre à cardan	
Rapport de réduction secondaire	1 / 2,91	
Partie cycle		
Type de cadre	cadre périmétrique en tubes d'acier, moteur à fonction porteuse	
Suspension roue AV	Telelever BMW	
Suspension roue AR	Paralever EVO BMW	
Débattement AV / AR	mm	210/220
Chasse	mm	92,7
Empattement	mm	1510
Angle de tête de fourche	°	65,5
Freins	AV	double disque à commande hydraulique, Ø 305 mm,
	AR	monodisque, Ø 276 mm
ABS	ABS intégral BMW Motorrad (de série en version partiellement intégrale, déconnectable)	

BMW R 1200 GS Adventure		
Roues		à rayons croisés
	AV	3,0 x 19"
	AR	4,5 x 17"
Pneumatiques	AV	120/70 R19
	AR	170/60 R17
Dimensions et poids		
Longueur totale	mm	2255
Largeur totale, rétroviseurs compris	mm	980
Hauteur selle	mm	890/910
Poids à vide selon la norme DIN, en ordre de marche	kg	260
PTMA	kg	480
Capacité réservoir	l	30
Performances routières		
Consommation de carburant		
à 90 km/h	l/100 km	4,3
à 120 km/h	l/100 km	5,9
Accélération		
0 à 100 km/h	s	3,75
Vitesse maxi.	km/h	> 200 (sur circuit)