

La nouvelle BMW K 1600 GT.

Table des matières.



| | | |
|----------|--|----|
| 1 | La nouvelle BMW K 1600 GT. | |
| | (Résumé) | 2 |
| 2 | Technique et design. | 5 |
| 3 | Dotation. | 11 |
| 4 | Puissance et couple moteur. | 14 |
| 5 | Fiche technique. | 15 |

1 La nouvelle BMW K 1600 GT. (Résumé)



La nouvelle BMW K 1600 GT – performances six cylindres et confort somptueux pour le nec plus ultra du grand tourisme.

Les six cylindres en ligne font partie intégrante de l'histoire automobile de BMW et de l'identité de la marque depuis plus de 80 ans. Avec le lancement des K 1600 GT et GTL en 2010, BMW Motorrad n'a pas seulement réussi à transposer avec art cette tradition au secteur de la moto. Le constructeur a aussi su commercialiser le six cylindres en ligne à la fois le plus léger et le plus compact pour motos de plus de 1000 centimètres cube.

Un velouté incomparable et les performances souveraines résultant d'une puissance de 160 ch et d'un couple de 175 Nm se doublaient d'un agrément empreint de luxe, d'une protection quasi parfaite contre le vent et les intempéries et d'un comportement dynamique inégalé dans ce segment. Aujourd'hui, BMW Motorrad passe à la vitesse supérieure avec la nouvelle K 1600 GT et présente une interprétation peaufinée, plus dynamique et plus confortable de la grand tourisme à six cylindres qui garde sa puissance et son couple mais s'adapte aux dispositions de la norme antipollution Euro 4.

Suspension à réglage électronique ESA dynamic avec adaptation automatique de l'amortissement proposée de série.

Si la devancière avait déjà redéfini la donne en termes de stabilité directionnelle, de comportement dynamique et de maniabilité dans le segment des grand tourisme, la nouvelle K 1600 GT franchit une étape de plus. La suspension à réglage électronique ESA dynamic et ses modes de pilotage « Road » et « Dynamic » intensifient sensiblement l'expérience active au guidon ainsi que le confort par rapport à la devancière.

En mode « Road », qui est le mode standard, l'adaptation de l'amortissement est désormais entièrement automatisée sur toute la plage et offre ainsi un confort maximal et la meilleure traction possible sur presque tous les revêtements de route. Quels que soient l'état de pilotage et le chargement de la moto, ce mode veille à ce que la force d'amortissement soit optimale. Le client peut adapter la précontrainte des ressorts au chargement de la moto, indépendamment de l'amortissement et par simple pression d'un bouton. Il peut aussi, en cours de route, appuyer sur un bouton facile à atteindre depuis le guidon pour passer au mode « Dynamic » et, donc, à une loi d'amortissement générale plus ferme.

Manœuvres aisées grâce à la nouvelle aide à la marche arrière.

Sur la nouvelle K 1600 GT, manœuvrer la moto est encore plus aisné grâce à l'aide à la marche arrière facile à activer depuis le commodo gauche. La moto se déplace lorsque le pilote appuie sur le bouton de démarrage.

Shifter Pro pour monter et descendre les rapports sans actionner l'embrayage.

Le shifter Pro disponible en option départ usine, permet de monter et de descendre les rapports sans intervenir sur l'embrayage et fait ainsi bénéficier le pilote à la fois d'un surplus de confort et d'un gain de dynamisme. Les passages de rapports peuvent pour l'essentiel être effectués via ce dispositif.

Des instruments à cadran redessiné.

Les cadrans du compteur de vitesse et du compte-tours de la nouvelle K 1600 GT ont été redessinés. Le compteur de vitesse se pare désormais d'une signature K 1600 GT bien visible.

Appel d'urgence intelligent pour une aide rapide en cas d'accident et en situation d'urgence.

Équipée du système eCall « Appel d'urgence intelligent » disponible en option départ usine, la nouvelle K 1600 GT permet de faire intervenir les secours au plus vite en cas d'accident ou bien dans des situations d'urgence et à risque. Activé par voie automatique ou bien manuelle, l'Appel d'urgence intelligent transmet, si besoin est, la localisation de la moto et, donc, les coordonnées géographiques du lieu de l'accident, au centre d'appel BMW qualifié et déclenche ainsi la chaîne de secours.

Design dynamisé, protection contre le vent et les intempéries optimisée et nouvelles teintes.

La K 1600 GT se distinguait déjà par une excellente protection contre le vent et les intempéries. Sur la nouvelle édition, les flancs de carénage redessinés et les déflecteurs aérodynamiques agrandis améliorent encore cette protection. Le design d'ensemble plus dynamique de la nouvelle K 1600 GT s'accompagne de trois harmonies de couleurs fraîches mettant habilement en scène les différents typages de la grand tourisme performante.

Alors que le Mars red metallic et le Black storm metallic contrastent avec l'Asphalte grey metallic matt du cadre, le noir brillant des roues et le Platin metallic matt du moteur pour conférer une allure à la fois raffinée et agile à la K 1600 GT, la déclinaison « Sport » incarne surtout la compétence dynamique. Sur cette variante, le Lupin blue metallic associé au Black storm metallic ainsi qu'au noir de la chaîne cinématique et à l'or des étriers de frein, met en avant le tempérament sportif de la grand tourisme à six cylindres.

Les points forts de la nouvelle BMW K 1600 GT en un coup d'œil:

- Six cylindres en ligne doté, entre autres, de nouveaux pots catalytiques et d'une cartographie adaptée selon les dispositions de la norme antipollution Euro 4, puissance inchangée de 118 kW (160 ch) à 7 750 tr/min, couple maximal 175 Nm à 6 500 tr/min.
- Suspension à pilotage électronique ESA dynamic avec adaptation automatique de l'amortissement de série.
- Aide à la marche arrière pour faciliter les manœuvres de la moto, en option départ usine.
- Shifter Pro pour monter et descendre les rapports sans actionner l'embrayage, en option départ usine.
- Instruments à cadran redessiné. Compteur de vitesse paré de la signature K 1600 GT.
- Appel d'urgence intelligent pour une aide rapide en cas d'accident et de situation d'urgence, en option départ usine.
- Protection contre le vent et les intempéries optimisée grâce à des déflecteurs aérodynamiques agrandis et à des flancs de carénage redessinés.
- Design dynamisé.
- Trois nouvelles harmonies de couleurs séduisantes : Mars red metallic, Black storm metallic et Lupin blue metallic / Black storm metallic.

2 Technique et design.



La nouvelle K 1600 GT: savourer le grand tourisme au guidon d'une moto puissante alliant dynamisme sportif et confort exceptionnel.

En présentant à l'automne 2010 les modèles à six cylindres K 1600 GT et K 1600 GTL, BMW Motorrad renouait avec la grande tradition des moteurs à six cylindres en ligne de la maison BMW pour la transposer en parfaite cohérence à l'univers de la moto. En effet, chez BMW, plus que chez toute autre marque, les six cylindres en ligne sont depuis plus de 80 ans synonymes de la fascination émanant de la technique des moteurs animant ses automobiles. Avec la BMW K 1600 GT et la K 1600 GTL, les performances souveraines et le velouté d'un six cylindres en ligne ont pu être alliées à une allure imposante, reconnaissable entre mille, à un comportement dynamique envoûtant et à un excellent confort de voyage.

Ensemble mécanique souverain à six cylindres.

Fort de son six cylindres en ligne, la nouvelle K 1600 GT dégage, elle aussi, une fascination particulière et offre non seulement un fonctionnement absolument velouté, mais aussi une puissance à toute épreuve et un couple abondant. Le six cylindres en ligne, toujours le plus compact dans la construction de motos de série, débite 118 kW (160 ch) à 7 750 tr/min et un couple maximal de 175 Nm à 6 500 tr/min, offrant ainsi une propulsion énergique de tous les instants.

Accusant un poids de 102,6 kilogrammes sur la balance, le moteur animant la K 1600 GT reste, et de loin, le six cylindres en ligne de série le plus léger pour motos de la catégorie de plus de 1000 cm³. Grâce à l'entraxe très réduit des cylindres, il est aussi nettement moins large que tous ses homologues mis en œuvre à ce jour dans la construction de motos de série. Ces deux qualités apportent une contribution décisive au tempérament actif de la K 1600 GT.

La nouvelle K 1600 GT a été conçue dans le respect des dispositions de la norme antipollution Euro 4, ce qui lui a valu, entre autres, une nouvelle cartographie moteur, un système d'alimentation en carburant doté d'un filtre à charbon actif pour le dégazage du réservoir ainsi qu'une ligne d'échappement intégrant des pots catalytiques modifiés et des embouts au design plus dynamique dont les nervures horizontales mettent encore mieux en relief le thème du six cylindres.

Manœuvres encore plus aisées grâce à la nouvelle aide à la marche arrière proposée en option départ usine.

L'aide à la marche arrière compte parmi les éléments qui tiennent compte des exigences attendues d'une grand tourisme de l'acabit de la K 1600 GT. Une impulsion sur le bouton dédié du commodo gauche suffit pour l'activer si besoin est. La marche avant est alors bloquée et la marche arrière engagée. La moto se déplace lorsque le pilote appuie sur le bouton de démarrage qui lance alors la propulsion via un arbre flexible.

Trois modes de pilotage et le Contrôle de traction dynamique DTC pour une sécurité maximale à l'accélération.

Le pilote de la nouvelle K 1600 GT peut, comme il en a l'habitude, se contenter d'une simple pression sur le bouton dédié sur la partie droite du guidon pour choisir entre les modes de pilotage « Rain », « Road » et « Dynamic », adaptés à différentes conditions d'utilisation, telles que les randonnées sur route, les trajets sur route mouillée ou la conduite dynamique. Le Contrôle de traction dynamique DTC est combiné de manière individuelle avec chacun des modes de pilotage et réglé en conséquence pour assurer un maximum de sécurité.

Shifter Pro pour monter et descendre les rapports sans actionner l'embrayage en option départ usine.

Dans les plages de charge et de régimes importantes, le shifter Pro, désormais aussi disponible sur la K 1600 GT, permet de monter et de descendre les rapports sans intervenir sur l'embrayage ou les papillons, et fait ainsi bénéficier le pilote à la fois d'un surplus de confort et d'un gain de dynamisme. Les passages de rapports peuvent pour l'essentiel être effectués via le shifter, sauf, par exemple, au démarrage.

À l'accélération, il n'est plus nécessaire grâce au shifter Pro que le papillon des gaz soit fermé par la main sur la poignée pour changer de vitesse et la propulsion est assurée quasiment sans rupture de charge. Lorsque le pilote ralentit et engage un rapport inférieur (papillon des gaz fermé), le régime est automatiquement adapté grâce à un petit coup de gaz. Les rapports sont enclenchés comme à l'habitude, via le sélecteur au pied.

Le temps de passage des rapports est nettement réduit par rapport aux passages de rapports avec actionnement de l'embrayage. Le shifter Pro aide le pilote dans tous les passages de rapports. Cependant, lorsque l'embrayage est actionné pour passer un rapport ou que le rapport supérieur est engagé avec la poignée des gaz fermée (décélération) ou bien en freinage, le shifter n'entre pas en action.

Concentration idéale des masses et technique éprouvée pour la partie cycle au service de qualités routières dynamiques.

Les éléments essentiels de la partie cycle de la BMW K 1600 GT sont connus : il s'agit du cadre périmétrique en alliage léger ainsi que des systèmes de suspension éprouvés Duolever et Paralever qui guident respectivement la roue avant et la roue arrière. La nouvelle K 1600 GT bénéficie comme sa devancière d'un centre de gravité global bas avec une concentration très avantageuse des masses et une répartition équilibrée des charges sur roue, ce qui garantit des qualités routières exceptionnelles.

Suspension à réglage électronique ESA dynamic avec adaptation automatique de l'amortissement proposée de série.

Si la devancière avait déjà redéfini la donne dans le segment des grand tourisme en offrant stabilité directionnelle, comportement dynamique et maniabilité aisée indépendamment des conditions de pilotage et de l'état de chargement, la nouvelle K 1600 GT franchit une étape de plus. La suspension à réglage électronique ESA dynamic et leurs modes de pilotage « Road » et « Dynamic » permettent d'intensifier encore l'expérience active au guidon ainsi que le confort par rapport à la devancière.

En mode « Road » qui est le mode standard, l'adaptation de l'amortissement est désormais entièrement automatisée sur toute la plage et offre ainsi un confort maximal et la meilleure traction possible sur presque tous les revêtements de route. Quels que soient l'état de pilotage et le chargement de la moto, ce mode veille à ce que la force d'amortissement soit optimale.

Le client peut adapter la précontrainte des ressorts au chargement de la moto, indépendamment de l'amortissement et par simple pression d'un bouton. Il peut aussi, en cours de route, appuyer sur un bouton facile à atteindre depuis le guidon pour passer au mode « Dynamic » et, donc, à une loi d'amortissement générale plus ferme.

Les différents états de pilotage, tels que l'accélération et la décélération de la nouvelle K 1600 GT, sont saisis avec une grande précision à l'aide de différents paramètres de mesure, ce qui permet d'adapter en quelques millièmes de secondes la force d'amortissement sur les combinés avant et arrière. D'où un confort d'amortissement et un comportement dynamique particulièrement stable, même lorsque la moto se couche en virage.

Des instruments à cadran redessiné et un système de commande intégré avec multi-controller et écran TFT.

Le combiné d'instruments de la nouvelle K 1600 GT comprend deux instruments ronds classique – le compteur de vitesse et le compte-tours –

arborant tous deux un cadran redessiné. Le cadran du compteur de vitesse se pare désormais d'une signature K 1600 GT bien visible. L'écran couleur TFT (à matrice active) de 5,7 pouces permet, entre autres, d'afficher ses informations sous une forme agréable à l'œil, via des champs de texte et des graphiques. Le système de commande intégré comprend le multi-controller ainsi qu'une fonction Menu pour faciliter la gestion des fonctions dédiées au confort et de l'ordinateur de bord.

Appel d'urgence intelligent pour une aide rapide en cas d'accident et en situation d'urgence en option départ usine.

En cas d'accident ou dans les situations d'urgence ou à risque, l'aide rapide peut sauver des vies – un fait qui concerne tout particulièrement les motards. C'est pourquoi la nouvelle K 1600 GT peut être dotée du système eCall « Appel d'urgence intelligent », mis à disposition en option départ usine.

Activé par voie automatique ou manuelle, l'Appel d'urgence intelligent transmet, si besoin est, la localisation de la moto et, donc, les coordonnées géographiques du lieu de l'accident, au centre d'appel BMW qualifié et déclenche ainsi la chaîne de secours. L'Appel d'urgence ne se déclenche cependant pas automatiquement dans les situations sans caractère d'urgence, par exemple lorsque la moto tombe à l'arrêt, lorsqu'un accident sans implication de tiers se produit à une vitesse peu élevée, lorsque la moto est secouée au passage d'un nid de poule ou qu'elle passe sur un obstacle.

Des capteurs implantés sur la moto permettent de déduire le type d'incident. Un capteur de choc détecte les incidents, tels que la collision avec un autre véhicule ou l'impact contre un obstacle. Un capteur de prise d'angle identifie les chutes du type highside et lowside et détermine ainsi dans quelle position la moto se trouve.

De conception compacte et ergonomique, l'unité de commande de l'option « Appel d'urgence intelligent » est logée sur la partie droite du guidon. Un microphone et un haut-parleur sont intégrés à côté de la touche SOS protégée par un cache qui sert à lancer ou à annuler un appel d'urgence. Avec le lancement commercial de la nouvelle K 1600 GT, l'option « Appel d'urgence intelligent » sera disponible dans un premier temps sur le marché allemand. D'autres pays suivront dans un deuxième temps.

Nouveau design dynamisé et protection contre le vent et les intempéries optimisée.

La K 1600 GT se distinguait déjà par une excellente protection contre le vent et les intempéries. Sur la nouvelle édition de la K 1600 GT, cette protection est encore améliorée : les flancs de carénage ont été redessinés sur toute la

partie située en dessous des déflecteurs aérodynamiques agrandis et, donc, encore plus efficaces. Les flancs de carénage supérieurs obéissent désormais à un langage des formes encore plus dynamique et s'étendent plus vers l'arrière pour optimiser à nouveau la protection contre le vent et les intempéries.

Les deux volumes de rangement situés dans la partie basse à gauche et à droite du moteur ont également été revus dans le cadre de la refonte. Enfin, le support de l'emblème BMW et du monogramme a été restylé. La protection supplémentaire sur les côtés du moteur, ainsi que le cache de boîte redessiné sur le côté gauche de la moto, parachèvent les retouches relatives aux carénages.

La bulle à réglage électrique et fonction mémoire est toujours exemplaire. Elle ne protège pas seulement le pilote et son passager de la pression du vent et des turbulences. En effet, une fois le contact coupé, elle descend dans sa position de base et sert ainsi de protection antivol au système de navigation proposé dans la gamme des Accessoires d'origine BMW Motorrad.

Ergonomie au profit d'une conduite active pour des randonnées confortables et néanmoins dynamiques et dotation standard bien nantie.

Grâce à l'agencement ergonomique de la position des repose-pied, de l'assise de la selle et du guidon, la nouvelle K 1600 GT permet, elle aussi, au pilote d'adopter une position très active au guidon tout en savourant un confort élevé. Si le pilote et son passager profitent d'un angle de flexion des genoux agréable, leur position est pourtant orientée vers la roue avant privilégiant ainsi un pilotage dynamique de la moto. Le réglage en hauteur de la selle pilote permet de l'adapter aux besoins individuels. La nouvelle K 1600 GT se vante d'une dotation standard très bien fournie comprenant, entre autres, des poignées et une selle chauffantes (pilote et passager), ainsi qu'un régulateur de vitesse et un ordinateur de bord.

Harmonies de couleurs individuelles pour des typages très différents.

Les harmonies de couleurs de la nouvelle K 1600 GT traduisent aussi avec art la synthèse parfaite entre souveraineté, dynamisme et confort.

Sur la K 1600 GT, les teintes de carénage Mars red metallic et Black storm metallic créent un contraste captivant avec l'Asphalte grey metallic matt du cadre, le noir brillant des roues et le Platin metallic matt du moteur. Cette harmonie de couleurs souligne les composants techniques, concentre les lignes et confère à la moto une allure à la fois raffinée et agile.

La K 1600 GT Sport met en relief sa compétence dynamique en associant le Lupin blue metallic / Black storm metallic au noir de la chaîne cinématique. Les étriers de frein couleur or ainsi que le saute-vent « Sport » ajoutent la touche finale au look résolument sportif de cette grand tourisme à six cylindres.



3 Dotation.

Options et Accessoires d'origine BMW Motorrad – la personnalisation parfaite signée BMW Motorrad.

Offrant un amalgame fascinant de souveraineté, de dynamisme et de confort, la K 1600 GT répond de manière quasi parfaite à son ambition grand tourisme, rien qu'avec sa dotation standard. Mais comme d'habitude, BMW Motorrad propose un vaste choix d'options et d'Accessoires d'origine BMW Motorrad permettant d'aller encore plus loin dans la personnalisation.

Les options sont livrées en départ usine et intégrées dans le cadre de la fabrication. Quant aux Accessoires d'origine BMW Motorrad, ils sont montés chez le concessionnaire BMW Motorrad ou bien par le client. Ils sont aussi disponibles en post-équipement.

Options.

Pack Sécurité: éclairage directionnel adaptatif, éclairage diurne, Contrôle de la pression des pneus RDC, aide au démarrage en côte Hill Start Control.

Pack Confort: shifter Pro, verrouillage central, système d'alarme antivol DWA, démarrage sans clé Keyless Ride, projecteurs additionnels à LEDs.

- Shifter Pro.
- Aide à la marche arrière.
- Appel d'urgence intelligent.
- Éclairage directionnel adaptatif.
- Contrôle de la pression des pneus RDC.
- Verrouillage central (uniquement en association avec le système d'alarme antivol DWA).
- Système d'alarme antivol DWA (uniquement en association avec le verrouillage central).
- Projecteurs additionnels à LEDs.
- Selle pilote basse 780/800 mm.
- Système audio et préparation pour système de navigation.
- Préparation pour système audio et système de navigation.
- Préparation pour système de navigation.

Accessoires d'origine BMW Motorrad.

Composants HP.

- Silencieux Sport HP.

Pour le transport.

- Sacs intérieurs pour valises de tourisme.
- Protection antichoc pour valises de tourisme.
- Film de protection pour valises de tourisme.
- Topcase dans la teinte de la moto, 49 l.
- Sac intérieur pour topcase.
- Vide-poches pour topcase.
- Feu-stop supplémentaire pour topcase.
- Sacoche de réservoir étanche à l'eau.
- Insert Vario pour sacoche de réservoir.
- Softbag petit modèle, 30 à 35 l.

Pour le look.

- Enjoliveurs chromés pour bulle.
- Déflecteurs chromés pour valises.
- Enjoliveur chromé pour couvercle de topcase.
- Roues forgées.

Pour l'ergonomie et le confort.

- Bulle basse.
- Selle monobloc basse (hauteur: 750 mm).
- Selle monobloc (hauteur: 780 mm).
- Selle monobloc haute (hauteur: 810 mm).
- Selle pilote, réglable en hauteur (hauteur: 780/800 mm).
- Selle pilote haute, réglable en hauteur (hauteur: 810/830 mm).

Pour la navigation et la communication.

- BMW Motorrad Navigator V.
- Double chargeur USB avec câble pour prise 12 V.

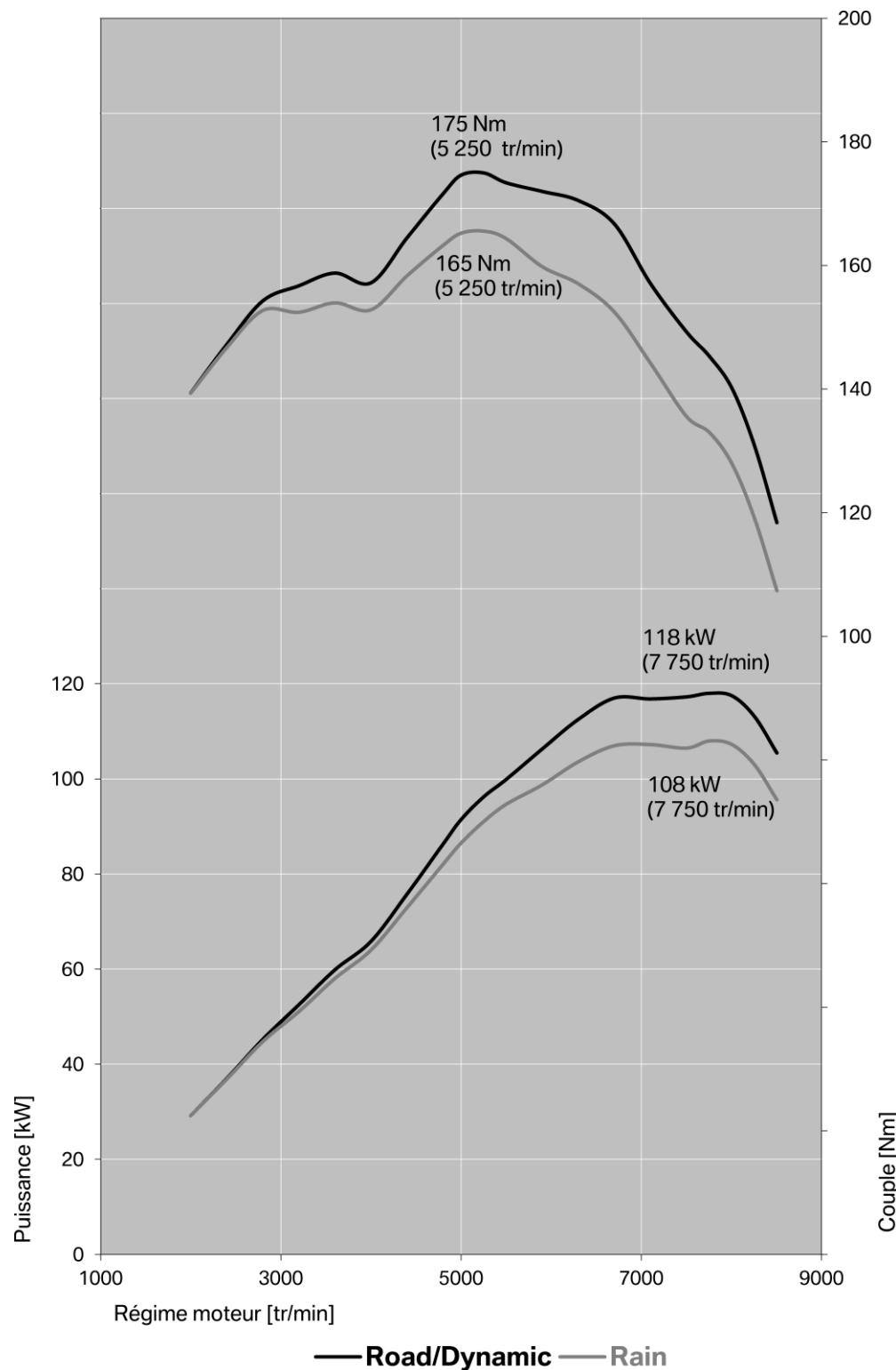
Pour la sécurité.

- Protège-carter.
- Projecteurs additionnels à LEDs.
- Éclairage du sol (uniquement en association avec le verrouillage central; pour certains pays seulement (pas pour l'espace CEE/ONU)).
- Bloque-disque avec alarme antivol intégré.
- Triangle de présignalisation BMW Motorrad.
- Trousse de premiers secours grand format.
- Trousse de premiers secours petit format.

Pour l'entretien et la technique.

- Chargeur de batterie 230 V BMW Motorrad.
- Chargeur de batterie 110 V BMW Motorrad.
- Chargeur de batterie BMW Motorrad pour Royaume-Uni.
- Outil multifonction.
- Mini-pompe à pied.
- Nécessaire de réparation pour pneus tubeless.

4 Puissance et couple moteur.



5 Fiche technique.



BMW K 1600 GT

Moteur

| | | |
|------------------------------------|-----------------|---|
| Cylindrée | cm ³ | 1649 |
| Alésage / course | mm | 72/67,5 |
| Puissance | kW/ch | 118/160 |
| à un régime de | tr/min | 7750 |
| Couple | Nm | 175 |
| à un régime de | tr/min | 5250 |
| Architecture | | en ligne |
| Nombre de cylindres | | 6 |
| Rapport volumétrique / carburant | | 12,2 à 1 / supercarburant sans plomb (RON 95) |
| Distribution | | poussoirs à coupelle |
| Soupapes par cylindre | | 4 |
| Ø admission / échappement | mm | 29/24,8 |
| Ø papillons des gaz | mm | 52 |
| Gestion moteur | | BMS-X |
| Norme d'homologation antipollution | | Euro 4 |

Système électrique

| | | |
|-------------|------|---|
| Alternateur | W | 580 |
| Batterie | V/Ah | 12/19 |
| Phare(s) | W | feu de croisement au xénon feu de route à halogène |
| Démarreur | kW | 0,7 |

Transmission / B.V.

| | | |
|---------------------------------|-----|--|
| Embrayage | | multidisques en bain d'huile à commande hydraulique |
| Boîte de vitesses | | à 6 rapports, sélection par fourchettes et crabots, denture hélicoïdale |
| Rapport de réduction primaire | | 1 / 1,617 |
| Démultiplications | I | 1 / 2,230 |
| | II | 1 / 1,641 |
| | III | 1 / 1,319 |
| | IV | 1 / 1,101 |
| | V | 1 / 0,926 |
| | VI | 1 / 0,788 |
| Transmission secondaire | | renvoi d'angle |
| Rapport de réduction secondaire | | 1 / 2,75 |

Partie cycle

| | | |
|--------------------------|----|---|
| Type de cadre | | cadre principal : coulé en coquilles, cadre arrière : aluminium, profilés extrudés |
| Suspension roue AV | | double bras longitudinal |
| Suspension roue AR | | Paralever (monobras oscillant), combiné ressort/amortisseur central |
| Débattement AV / AR | mm | 115/135 |
| Chasse | mm | 106,4 |
| Empattement | mm | 1618 |
| Angle de tête de fourche | ° | 62,2 |

| BMW K 1600 GT | | |
|--|----------|--|
| Freins | AV | double disque, Ø 320 mm, étriers fixes à 4 pistons |
| | AR | monodisque, Ø 320 mm, étrier flottant à 2 pistons |
| ABS | | ABS BMW Motorrad (partiellement intégral) |
| Contrôle de traction | | option DTC BMW Motorrad |
| Roues | | en aluminium coulé |
| | AV | 3,50 x 17" |
| | AR | 6,00 x 17" |
| Pneumatiques | AV | 120/70 ZR 17 |
| | AR | 190/55 ZR 17 |
| Dimensions et poids | | |
| Longueur totale | mm | 2324 |
| Largeur totale, avec / sans rétroviseurs | mm | 1000/980 |
| Hauteur selle (sans pilote) | mm | 810 à 830 (série) 780 à 800 (option selle pilote basse) 750 (accessoire selle monobloc) 780 (accessoire selle monobloc) |
| Poids à vide, réservoir rempli à 90% | kg | 319 (sans les valises) |
| PTMA | kg | 540 |
| Capacité réservoir | l | 26,5 |
| Performances routières | | |
| Consommation de carburant (WMTC) | l/100 km | 5,7 |
| 50 à 100 km/h | s | 3,2 |
| Vitesse maxi. | km/h | > 200 (sur circuit) |