

La nouvelle BMW F 700 GS et la nouvelle BMW F 800 GS.

Table des matières.



1. Approche globale et caractéristiques propres aux modèles.	2
2. Motorisation.	8
3. Partie cycle.	10
4. Systèmes électrique et électronique.	12
5. Carrosserie et design.	14
6. Gamme d'options et d'accessoires.	17
7. Coloris.	20
8. Puissance et couple moteur.	21
9. Données techniques.	23

1. Approche globale et caractéristiques propres aux modèles.



Lorsqu'en 2007 BMW Motorrad enrichissait la famille GS de deux modèles d'entrée et de milieu de gamme, la F 650 GS et la F 800 GS, les qualités clairement revendiquées étaient une prise en main évidente et sécurisante sur tous terrains d'évolution, une motorisation avec du coffre, l'endurance et l'aptitude au voyage, pour un plaisir au guidon jamais démenti, même quand il faut quitter le bitume pour arriver à destination. Décliné en deux versions, le concept a convaincu de nombreux passionnés de motos.

Avec ses deux nouveaux trails F 700 GS et F 800 GS, BMW Motorrad écrit une nouvelle page de la success story des GS. Bien qu'ayant déjà mis la barre très haut, BMW Motorrad a une fois de plus relevé le défi du saut qualitatif, en travaillant de façon ciblée l'évolution des modèles GS à partir de l'optimisation de leurs atouts caractéristiques.

Conjuguant une aptitude routière et touring avec les qualités d'un trail de référence, la nouvelle F 800 GS réussit la synthèse à un niveau inégalé jusque-là dans son segment. La nouvelle F 700 GS s'adresse quant à elle à des motards pour qui la capacité à évoluer hors bitume revêt moins d'importance. Une selle plus basse, sa vraie polyvalence pour un usage au jour le jour, une puissance plus que suffisante malgré sa très grande sobriété et son aptitude au quotidien sont autant d'atouts qu'elle peut revendiquer.

Dans la logique du principe « Sécurité 360° », l'ABS BMW Motorrad fait désormais partie de l'équipement de série pour la F 700 GS et la F 800 GS. En matière de sécurité, les nouvelles F 700 GS et F 800 GS innovent en étant les premières dans leurs catégories respectives à proposer en option le Contrôle Automatique de Stabilité ASC (Automatic Stability Control) ainsi que la suspension pilotée ESA (Electronic Suspension Adjustment).

Un bicylindre en ligne qui a fait ses preuves – avec désormais, pour la F 700 GS, un surcroît de puissance et de couple.

La F 700 GS et la F 800 GS font plus que jamais confiance au punch du bicylindre en ligne 798 cm³ quatre soupapes par cylindre, refroidi par eau, alimenté par injection électronique, catalysé avec sonde et servi par une boîte six rapports. Il séduit par la vivacité de ses réponses à la moindre sollicitation de la poignée de gaz, ses reprises impressionnantes et sa faible consommation. Par ailleurs, dispositif inédit sur une moto de série, une bielle supplémentaire sur excentrique pourvoit à l'équilibrage des masses. Elle compense les forces de premier et de second ordre, permettant au bicylindre de ne générer que peu de vibrations.

Sur la F 800 GS, le moteur délivre une puissance inchangée de 63 kW (85 CV) à 7500 tr/min et un couple maxi de 83 Nm à 5750 tr/min.

La F 700 GS acquiert quant à elle un surcroît de puissance et de couple par rapport au modèle précédent. Avec 55 kW (75 CV) à 7300 tr/min (F 650 GS : 52 kW (71 CV) à 7000 tr/min), sa motorisation délivre 4 CV supplémentaires, et avec 77 Nm à 5300 tr/min (F 650 GS : 75 Nm à 4500 tr/min), elle muscle également son couple maxi. En combinaison avec une boîte de vitesses tirant un brin plus courts, elle gagne encore en pêche et en allonge.

La F 700 GS est désormais dotée de freins double disque. En cohérence avec le principe « Sécurité 360° », l'ABS est désormais de série pour les deux modèles.

Les nouvelles F 700 GS et F 800 GS misent sur des solutions éprouvées pour la partie cycle. Le cadre en treillis tubulaire acier intègre le moteur comme élément autoporteur. Le cadre arrière en profilé acier, le double bras oscillant alu, de même que les roues et les pneumatiques demeurent également inchangés.

Tout comme la F 800 GS, la 700 GS est désormais dotée d'un frein double disque à l'avant. En outre, les deux nouveaux trails GS sont, pour la première fois, équipés de série avec un ABS deux canaux BMW Motorrad nouvelle génération.

Suspension pilotée ESA (Electronic Suspension Adjustment).

La Suspension pilotée ESA (Electronic Suspension Adjustment) est une première dans ce segment. Disponible en option de première monte, elle permet au pilote de régler très facilement au guidon l'amortissement en détente du combiné amortisseur arrière, et de sélectionner un mode « confort », « normal » ou « sport », afin de l'adapter en fonction du terrain ou du style de conduite. La molette de réglage manuel de la précontrainte a vu son ergonomie optimisée.

Contrôle Automatique de Stabilité ASC (Automatic Stability Control).

Disponible également en option montée en usine, et tout aussi inédit dans le segment des nouvelles F 700 GS et F 800 GS, BMW Motorrad propose son système ASC (Automatic Stability Control). Cet antipatinage conçu par BMW Motorrad empêche le patinage de la roue arrière à l'accélération, qui, en causant une perte de guidage latéral, pourrait provoquer le décrochage de la roue arrière. Bénéfice : une conduite plus sûre, a fortiori sur revêtement à faible adhérence.

Nouveaux modules de commande au guidon.

Les commodos des nouvelles F 700 GS et F 800 GS bénéficient des évolutions BMW Motorrad les plus récentes. Ils se distinguent par une plus grande compacité et une ergonomie améliorée.

Poste de pilotage aux cadrans redessinés et affichage d'informations supplémentaires.

Le tachymètre et le compte-tours analogiques sont disposés l'un au-dessus de l'autre, leurs cadrans redessinés améliorent la lisibilité de la vitesse et du régime moteur. Par ailleurs, l'affichage du niveau de carburant et de la température du circuit de refroidissement est disponible en série.

Cabochons gris fumé pour les clignotants et le feu arrière à LED.

Le gain en agressivité, les lignes plus harmonieuses des nouvelles F 700 GS et F 800 GS sont soulignés par le choix de cabochons gris fumé pour les clignotants et le feu arrière à diodes.

Carrosserie redessinée, lignes plus punchy distinguant bien les deux modèles, nouveaux coloris.

C'est également au travers des éléments formels de leur design, qui gagne en lisibilité et en cohérence, que les nouvelles F 700 GS et F 800 GS se sont bonifiées. Les retouches essentielles concernent les nouveaux éléments latéraux du carénage, aux lignes plus marquées et plus dynamiques, qui distingue avec d'autant plus d'authenticité le caractère propre de chacun des deux modèles, F 700 GS et F 800 GS. Cette refonte esthétique est complétée par une nouvelle palette de coloris et un nouveau design de sigles.

Abaissement du poste de pilotage sur la nouvelle F 800 GS.

Les nombreux acquéreurs potentiels de la F 800 GS qui exprimaient le souhait de voir la hauteur de selle abaissée sont exaucés : BMW Motorrad offre désormais la possibilité de surbaisser la moto, en combinaison avec une selle plus basse disponible en option d'origine ou en seconde monte.

Élargissement conséquent de l'offre en options d'origine et accessoires seconde monte.

Dans le cadre de l'évolution des modèles de sa gamme, BMW Motorrad a étendu également de façon conséquente son offre en options d'origine et accessoires disponibles en seconde monte, afin de satisfaire au mieux les multiples attentes des possesseurs de BMW GS.

Evolutions techniques en un coup d'œil :

- Davantage de puissance et de couple pour la F 700 GS par rapport au modèle précédent : 55 kW (75 CV) à 7300 tr/min (F 650 GS : 52 kW (71 CV) à 7000 tr/min) ;
- ABS à deux canaux BMW Motorrad dernière génération de série ;
- Freins à deux disques à l'avant – dorénavant également sur la F 700 GS ;
- Contrôle Automatique de Stabilité ASC (Automatic Stability Control) (Option d'origine).
- Suspension pilotée ESA (Electronic Suspension Adjustment) (Option d'origine).
- Réglage en précontrainte de l'amortisseur arrière par molette optimisée.

- Éléments de carrosserie redessinés, au design plus dynamique et plus viril ;
- Nouveaux coloris pour la F 700 GS :
rouge gala métallisé, gris Ostra métallisé mat et gris glacier métallisé.
- Nouveaux coloris pour la F 800 GS :
Kalamata métallisé mat, bleu Cordoba et blanc alpin 3.
- Nouvelles commandes au guidon et nouveau réservoir de liquide de freins avant.
- Nouveaux pontets de guidon pour la F 700 GS.
- Cockpit doté de nouveaux cadrans pour le compteur et le compte-tours et fournissant des informations supplémentaires.
- Nouveau pare-brise pour la F 700 GS.
- clignotants gris fumé et feu arrière à LED gris fumé ;
- Abaissement de la hauteur de selle pour la F 800 GS (option d'origine ou accessoire seconde monte) ;
- Bridage de la puissance à 35 kW (48 CV) (Option d'origine) ;
- Reprogrammation pour essence ordinaire (indice d'octane RON 91) (option d'origine).
- Selle confort dorénavant dispo également en première monte ;
- Porte-valises pour valises Vario désormais dispo également en première monte ;
- Nouvelle béquille centrale en option de première monte ;
- Pack confort : Ordinateur de bord, poignées chauffantes, porte-valises, béquille centrale (option première monte) ;
- Pack sécurité pour la F 800 GS : ASC et ESA (option première monte) ;
- pack sécurité pour la F 700 GS : ASC, ESA et RDC (option première monte) ;
- Projecteur supplémentaire à LED pour la F 800 GS (accessoire disponible en seconde monte) ;
- Repose-pieds enduro extra-larges (accessoire seconde monte)

**Les principales spécificités techniques de chaque modèle en un
coup d'œil :**

BMW F 800 GS

63 kW/85 CV

Fourche télescopique inversée

Combiné ressort-amortisseur WAD

Roues à rayons

Roue avant 21 pouces

Guidon aluminium

Hauteur de selle 880/850 mm

Poids tous pleins faits 214 kg

BMW F 700 GS

55 kW/75 CV

Fourche télescopique
conventionnelle

Combiné ressort-
amortisseur à gaz

Jantes en fonte
d'aluminium

Roue avant 19 pouces

Guidon acier

Hauteur de selle 820/790 mm

Poids tous pleins faits 209 kg

2. Motorisation.



Comme les modèles dont ils prennent la relève, la F 700 GS et la F 800 GS s'en remettent au punch du bicylindre en ligne 798 cm³ refroidi par eau, alimenté par injection électronique et catalysé avec sonde lambda. Dans sa conception, le bicylindre en ligne a été repris tel quel des modèles précédents. Les principales options technologiques de pointe sont toujours l'architecture très compacte, avec une inclinaison des cylindres de seulement 8.3° par rapport à la verticale, un double arbre à cames en tête agissant sur les soupapes par l'intermédiaire de linguets, solution adaptée aux régimes élevés, ainsi que l'équilibrage des masses par un système monté sur excentrique au milieu du vilebrequin et dont les masselottes sont positionnées de façon à contrecarrer la plupart des vibrations.

Rendement optimisé en puissance et en couple et boîte de vitesse étagée plus court sur la nouvelle F 700 GS.

Avec la F 700 GS et la F 800 GS, montée en puissance et prise de tours sont enthousiasmantes et, avec des accélérations franches même très bas dans les tours ou à mi-régime, les GS nouvelle mouture présentent, aussi bien sur le bitume qu'en tout-terrain, une vivacité jouissive.

Tandis que pour la F 800 GS puissance et couple demeurent inchangés – 63 kW (85 CV) à 7500 tr/min et 83 Nm à 5750 tr/min – la nouvelle F 700 GS voit sa puissance et son couple maxi progresser par rapport à la version précédente. Avec 55 kW (75 CV) à 7300 tr/min (F 650 GS : 52 kW (71 CV) à 7000 tr/min), sa motorisation délivre désormais 4 CV supplémentaires et, avec 77 Nm à 5300 tr/min (F 650 GS : 75 Nm à 4500 tr/min), elle a su également muscler son couple maxi.

Du fait de ce gain en puissance, la F 700 GS exige désormais également du supercarburant (RON 95), néanmoins les deux modèles peuvent, de façon optionnelle, être rendus compatibles avec l'essence ordinaire (RON 91) par reprogrammation du moteur. Les néo-titulaires du permis de conduire jusqu'à 25 ans pourront (conformément au relèvement des seuils de puissance autorisés en fonction du permis qui entreront en vigueur dans l'UE

au 01/01/2013) disposer de versions de la F 700 GS et de la F 800 GS bridées à une puissance de 35 kW (48 CV) à 7000 tr/min et un couple de 60 Nm à 5000 tr/min.

La boîte six vitesses à crabot a été reprise des modèles précédents. Afin d'obtenir des réponses plus franches, gagner en nervosité et améliorer ses qualités dynamiques, la nouvelle F 700 GS a vu le braquet de sa transmission secondaire – par chaîne, aptitude au tout-terrain oblige – raccourci à 17 x 42 dents (F 650 GS : 17 x 42 dents).

3. Partie cycle.



Les toute nouvelles F 700 GS et F 800 GS restent fidèles au cadre en treillis tubulaire acier, architecture robuste et rigide en torsion intégrant le moteur en tant qu'élément autoporteur. Le cadre arrière en profilé rectangulaire acier, le raccord cadre/colonne de direction à goussets et le double bras oscillant aluminium monobloc moulé en coquille sont également conservés intégralement, garants de la haute qualité de fabrication et de la faible largeur des deux GS.

Frein doubles disques pour la F 700 FS.

A l'instar de la F 800 GS, la nouvelle F 700 GS bénéficie désormais également à l'avant d'un frein à deux disques de 300 mm de diamètre pincés par des étriers flottants doubles pistons. Sur les deux modèles, les disques avant sont flottants.

A l'arrière, les deux modèles font appel à un frein monodisque de 265 mm de diamètre, à étrier flottant simple piston.

Les deux modèles sont équipés de nouveaux réservoirs de liquide de freins s'intégrant de façon harmonieuse dans le dessin d'ensemble.

ABS désormais de série sur les deux modèles.

Dans le droit-fil du principe « Sécurité 360° » que s'est donné BMW Motorrad, les deux modèles sont les premiers à bénéficier en série de la dernière génération de l'ABS double canal BMW Motorrad. Non seulement plus léger que la génération précédente, le nouveau système est également moins gourmand en place. En outre, ce système recourt dorénavant à des électrovannes d'admission linéaires pour une réponse encore améliorée. De nouveaux capteurs de roue contrôlent automatiquement la distance entre le capteur et la roue du capteur. Comme toujours, le nouvel ABS de série peut être déconnecté par le pilote à l'aide d'un interrupteur, par exemple pour une conduite plus engagée en tout-terrain.

Suspension pilotée ESA (Electronic Suspension Adjustment) en option de première monte.

Le pilote peut s'il le souhaite avoir la faculté de régler sans peine, par simple commande au guidon, l'amortissement en détente du combiné ressort-amortisseur sur la F 700 GS et la F 800 GS, seules motos dans leur segment à disposer de cette option (en première monte uniquement). Ce système, appelé « Electronic Suspension Adjustment » (ESA), permet d'adapter à volonté et sans effort le réglage de la suspension, et ce, même pendant que la moto roule. Une fois sélectionné par le conducteur le mode « Confort », « Normal » ou « Sport », le pilotage électronique calcule, sur la base de paramètres optimaux enregistrés en mémoire, le taux d'amortissement qui convient, et opère le réglage correspondant. Par simple sélection au guidon, il est possible de modifier tout en roulant le réglage de l'amortisseur grâce au moteur pas à pas discret et léger qui agit sur lui. Un symbole correspondant au mode sélectionné s'affiche dans le cockpit. Le réglage de la précontrainte se fait manuellement grâce à une molette optimisée bien accessible.

Contrôle Automatique de Stabilité ASC (Automatic Stability Control) en option de première monte.

Le système d'assistance à la conduite ASC BMW Motorrad – une des options de première monte les plus demandées chez BMW Motorrad – est lui aussi sans équivalent dans le segment des nouvelles F 700 GS et F 800 GS.

L'ASC empêche le patinage de la roue arrière à l'accélération, qui peut causer, par perte du guidage latéral, le décrochage de la roue arrière. En comparant les vitesses de rotation respectives des roues avant et arrière mesurées par les capteurs de l'ABS, l'électronique de bord détecte la mise en patinage de la roue arrière et abaisse d'autant le couple moteur, en diminuant l'avance à l'allumage et en agissant sur la cartographie d'injection. Ainsi, l'ASC pourvoit à une motricité plus efficace, gage d'une sécurité accrue. Si la régulation par l'électronique de bord n'est pas souhaitée, le pilote peut déconnecter le système à tout moment par interrupteur au guidon, même en conduisant.

4. Systèmes électrique et électronique.



Comme auparavant, c'est à un système CAN BUS que revient la gestion électrique de la nouvelle F 700 GS et de la nouvelle F 800 GS. Ce système monocâble (SWS, Single Wire System) revêt de multiples avantages : Il réduit les câblages, permet la mise en réseau de toutes les commandes et, de la même façon, simplifie l'exécution de diagnostics exhaustifs. En outre, les fusibles conventionnels deviennent superflus, dans la mesure où tout dysfonctionnement entraîne la déconnexion automatique du composant concerné.

Depuis l'introduction de la technologie CAN BUS, l'antidémarrage électronique est monté de série sur toutes les motos BMW. Le démarrage requiert non seulement l'insertion d'une clé ayant le panneton adapté, mais il faut également que la puce intégrée soit reconnue par l'antenne annulaire du combiné verrou de direction-contacteur. C'est à cette seule condition que la gestion moteur autorise le démarrage. A l'heure qu'il est, cette technologie est le système de protection antivol le plus sûr et le plus fiable disponible pour les véhicules à moteur. Une batterie de 14 Ah ainsi qu'un alternateur délivrant 400 W assurent une alimentation électrique suffisamment fiable.

Nouveaux modules de commande au guidon et affichage d'informations supplémentaires.

La nouvelle F 700 GS et la nouvelle F 800 GS reçoivent les tous nouveaux commodos BMW Motorrad. Grâce à la technologie MID (MID = Molded Interconnect Design : Des pistes conductrices intégrées en surface du plastique se substituent aux câbles), les commodos gagnent en compacité et se distinguent par leur caractère plus fonctionnel, leur lisibilité plus intuitive et une ergonomie optimale.

Les commandes de clignotants, jusque-là distinctes de chaque côté du guidon, sont désormais réunies en une seule du côté gauche. Les feux de détresse sont commandés par un interrupteur distinct, bien visible, intégré sur la partie supérieure du commodo gauche. Les fonctions plein phare – feu de croisement ainsi que l'appel de phare ont été réunies sur une commande unique bien placée à portée de l'index gauche.

L'interrupteur de poignées chauffantes a été placé sur le dessus pour un maniement encore plus aisé, tandis que la pratique a dicté le choix de réunir démarreur et coupe-circuit d'urgence sur le même interrupteur à bascule. Cela interdit d'actionner le démarreur tout en laissant par inadvertance le coupe-circuit ouvert, ce qui aurait pour conséquence de vider la batterie. L'ESA et l'ASC sont également commandées par un interrupteur à bascule commun.

Le cockpit de la nouvelle F 700 GS et de la nouvelle F 800 GS, doté d'un tachymètre et d'un compte-tours analogiques superposés ainsi que d'un écran d'affichage, a été optimisé lui aussi. Ainsi, le nouveau dessin des cadrans permet une lisibilité encore améliorée de la vitesse et du régime moteur. En outre, c'est désormais de série que le pilote dispose de l'affichage du niveau de carburant et de la température du liquide de refroidissement, deux fonctions jusque-là disponibles uniquement avec l'option ordinateur de bord proposée en première monte.

5. Carrosserie et design.



Comme déjà sur la génération de modèles précédente qui avait su trouver son public, la F 700 GS et la F 800 GS année-modèle 2013 permettent de bien toucher le sol sans devoir trop écarter les jambes, et ce, grâce à une largeur modérée de la selle et de la partie avant, rendue possible par la compacité latérale du moteur et du cadre. Le centre de gravité bas leur confère d'excellentes aptitudes hors des chemins carrossables et une grande facilité de prise en main, tandis que la colonne de direction étroite permet un angle de braquage important, appréciable en tout-terrain. Les guidons larges et aptes à l'enduro – en tube cylindrique acier maintenu par de nouveaux pontets sur la F 700 GS, en tube aluminium butted (à épaisseur variable) sur la F 800 GS, contribuent au caractère joueur des deux montures.

Les leviers de frein avant et d'embrayage aux réglages multiples s'adapteront aux souhaits particuliers de chaque pilote. De larges repose-pieds dotés de patins en caoutchouc amovibles qui atténuent les vibrations sont adaptés au tout-terrain comme aux longues virées routières.

Avec leurs carrosseries redessinées et leur ergonomie optimisée, les nouvelles BMW F 700 GS et F 800 GS revendiquent avec encore plus d'authenticité leur appartenance à la famille BMW GS. Par leur look élancé voire filiforme, elles paraissent plus légères et suscitent la soif d'aventure à moto. Les lignes épurées ainsi que le jeu entre les surfaces peintes colorées et les éléments en noir lui confèrent un aspect puriste et ce qu'il faut de rusticité typée enduro.

Tout-terrain ou urbaine : des personnalités neuves et authentiques, optimisées en fonction de leurs vocations respectives et dans le pur style GS.

Au travers du remodelage accompli, les parties avant des nouvelles BMW F 700 GS et F 800 GS recourent désormais à un langage formel encore plus clair en fonction du modèle. Le nouveau design de la carrosserie doit beaucoup aux nouveaux éléments latéraux de carénage, au dessin

sensiblement plus marqué sur les deux modèles.

La nouvelle carrosserie de la F 700 GS et de la F 800 GS a été revue également au niveau du "bec" caractéristique des BMW GS situé au-dessus du garde-boue avant. Ce dernier a été redessiné sur les deux modèles et, offrant une très bonne protection contre les projections, il remplit pleinement sa fonction selon les vocations respectives de la F 700 GS et la F 800 GS.

En cohérence avec la personnalité de chacun des deux modèles, ceux-ci se voient dotés de pare-brise spécifiques. Ils procurent une protection optimale contre le vent et s'intègrent de façon pertinente dans les codes formels de chaque moto. Comme toujours, le large programme d'accessoires adaptables BMW Motorrad propose des solutions alternatives : Pare-brise teintés ou encore dédiés au grand tourisme : les solutions de personnalisation ne manquent pas.

Les lignes sont dans l'ensemble significativement plus dynamiques. Avec leur arête inférieure au dessin plus plat, les éléments latéraux contribuent, surtout sur la nouvelle F 700 GS, à faire paraître la moto plus haute et plus adulte.

La différence de traitement des prises d'air ainsi que le positionnement particulier du logo BMW, du sigle de modèle et des clignotants souligne le caractère singulier de chacun des deux bicylindres. Tandis que la nouvelle F 800 GS souligne son côté masculin et son aptitude au tout-terrain, la F 700 GS met quant à elle en avant sa vocation urbaine.

L'agressivité revendiquée par la nouvelle F 700 GS et F 800 GS s'exprime aussi à travers de nouveaux cabochons gris fumé pour les clignotants ainsi que pour le feu arrière à LED qui s'intègrent de façon encore plus cohérente dans le dessin d'ensemble des nouvelles BMW GS.

Réduction optionnelle de la hauteur de selle par abaissement de la moto désormais disponible aussi sur la F 800 GS.

Les 880 millimètres de hauteur de selle de la BMW F 800 GS en version de série correspondent à des débattements de suspensions plus typés tout-terrain. C'est pourquoi le souhait de voir abaisser la hauteur de selle, maintes fois exprimé notamment par des pilotes de plus petite taille, est satisfait par BMW Motorrad sur la nouvelle F 800 GS par l'option proposée d'un abaissement de la moto en association avec une selle plus basse. Un abaissement de 60 mm, en ramenant la hauteur à 820 mm, assure une accessibilité et une prise en main satisfaisantes également aux pilotes plus petits.

6. Gamme d'options et accessoires.



Options d'origine et accessoires proposés en seconde monte, pour un maximum de possibilités de personnalisation.

Pour pousser plus loin la personnalisation des nouvelles F 700 GS et F 800 GS, le programme BMW Motorrad d'options montées d'origine et d'accessoires de seconde monte est disponible dans toute l'étendue coutumière à la marque.

Les options sont livrées d'origine et leur montage est intégré dans le processus de fabrication (première monte). Les accessoires sont montés par l'agent ou le concessionnaire BMW Motorrad ou par le client lui-même. La moto peut donc en être équipée après-coup (deuxième monte).

Options d'origine.

- Nouveau : Contrôle Automatique de Stabilité ASC (Automatic Stability Control).
- Nouveau : Suspension pilotée ESA (Electronic Suspension Adjustment).
- Nouveau : surbaissement pour la F 800 GS (incompatible avec ESA, béquille centrale et/ou pack sécurité).
- Nouveau : bridage de la puissance à 35 kW (48 CV) (Option d'origine).
- Nouveau : reprogrammation pour essence ordinaire (RON 91) pour la F 700 GS.
- Nouveau : selle confort.
- Nouveau : porte-valises pour valises Vario.
- Nouveau : Pack confort (ordinateur de bord, poignées chauffantes, porte-valises, béquille centrale).
- Nouveau : Pack Sécurité pour la F 800 GS (ASC, ESA).
- Nouveau : Pack Sécurité pour la F 700 GS (ASC, ESA, RDC).
- Béquille centrale optimisée.
- Pneus tout-terrain (F 800 GS uniquement).
- Clignotants à LED.
- Poignées chauffantes.
- Contrôle de pression des pneumatiques RDC (F 700 GS uniquement).
- Ordinateur de bord.

- Alarme antivol (DWA).
- Selle surbaissée.

Accessoires de seconde monte :

Sécurité.

- Nouveau : Contrôle Automatique de Stabilité ASC (Automatic Stability Control).
- Nouveau : projecteur supplémentaire à LED (F 800 GS uniquement).
- Alarme antivol (DWA).
- Contrôle de pression des pneumatiques RDC (F 700 GS uniquement).
- Arceaux pare-mains.
- Protège-mains (petit/grand modèle) pour arceaux pare-mains.
- Déflecteurs supplémentaires pour protège-mains grand modèle.
- Sabot moteur résine (F 700 GS uniquement).
- Sabot protection moteur enduro en aluminium.
- Pare-carter.

Solutions de rangement.

- Petit porte-paquets.
- Grande platine pour top case Vario.
- Top case Vario noir.
- Porte-valises pour valises Vario.
- Valises Vario noires.
- Sacs intérieurs pour valises Vario et top case Vario.
- Dossieret pour top case Vario.
- Valises aluminium (F 800 GS uniquement).
- Sacoche intérieure multifonctions pour valise aluminium (F 800 GS uniquement).
- Poignée de transport pour valises ou top case alu (F 800 GS uniquement).
- Porte-valises pour valises alu (F 800 GS uniquement).
- Top case aluminium (F 800 GS uniquement).
- Sacoche intérieure multifonctions pour top case alu (F 800 GS uniquement).
- Dossieret pour top case alu (F 800 GS uniquement).
- Platine de fixation pour top case alu (F 800 GS uniquement).
- Sacoche de réservoir étanche.
- Softbag 2 petit modèle.
- Sacoche arrière enduro.

Design.

- Clignotants à LED.
- Protection de phare (usage tout-terrain uniquement).
- Rallonge garde-boue arrière.

Son.

- Silencieux sport Akrapovič.

Ergonomie et confort.

- Nouveau : Pare-brise petit modèle, teinté (F 700 GS uniquement).
- Pare-brise grand modèle, non teinté (F 700 GS uniquement).
- Pare-brise grand modèle, teinté.
- Pare-brise touring (F 800 GS uniquement).
- Jeu de déflecteurs (F 800 GS uniquement).
- Nouveau : Repose-pieds enduro extra-larges.
- Poignées chauffantes.
- Selle rallye.
- Selle confort.
- Selle surbaissée.
- Selle extra-haute (F 700 GS uniquement).
- Béquille centrale optimisée.

Navigation et communication.

- GPS BMW Motorrad Navigator IV.
- Support pour BMW Motorrad Navigator IV.
- Housse « Fonction » pour BMW Motorrad Navigator IV.

Entretien et technique.

- Trousse à outils de bord.
- Kit réparation tubeless.
- Bridage de la puissance à 35 kW (48 CV).
- Système de lubrification automatique de la chaîne.
- Lampe de bord à LED pour prise tableau de bord.
- Chargeur de batterie

7. Coloris.

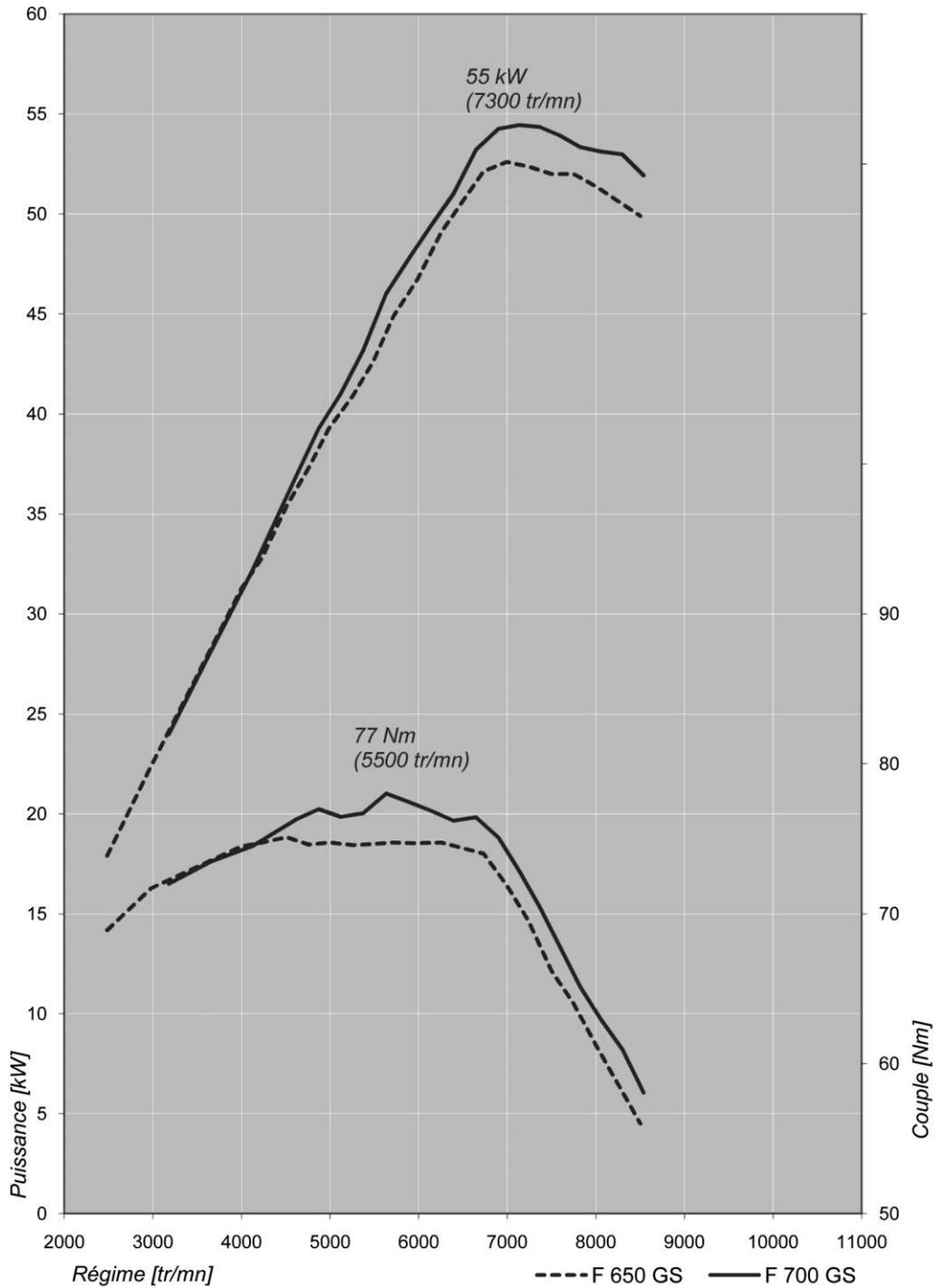


Les nouvelles F 700 GS et F 800 GS revendiquent leurs caractères plus affirmés également à travers de nouvelles combinaisons de couleurs.

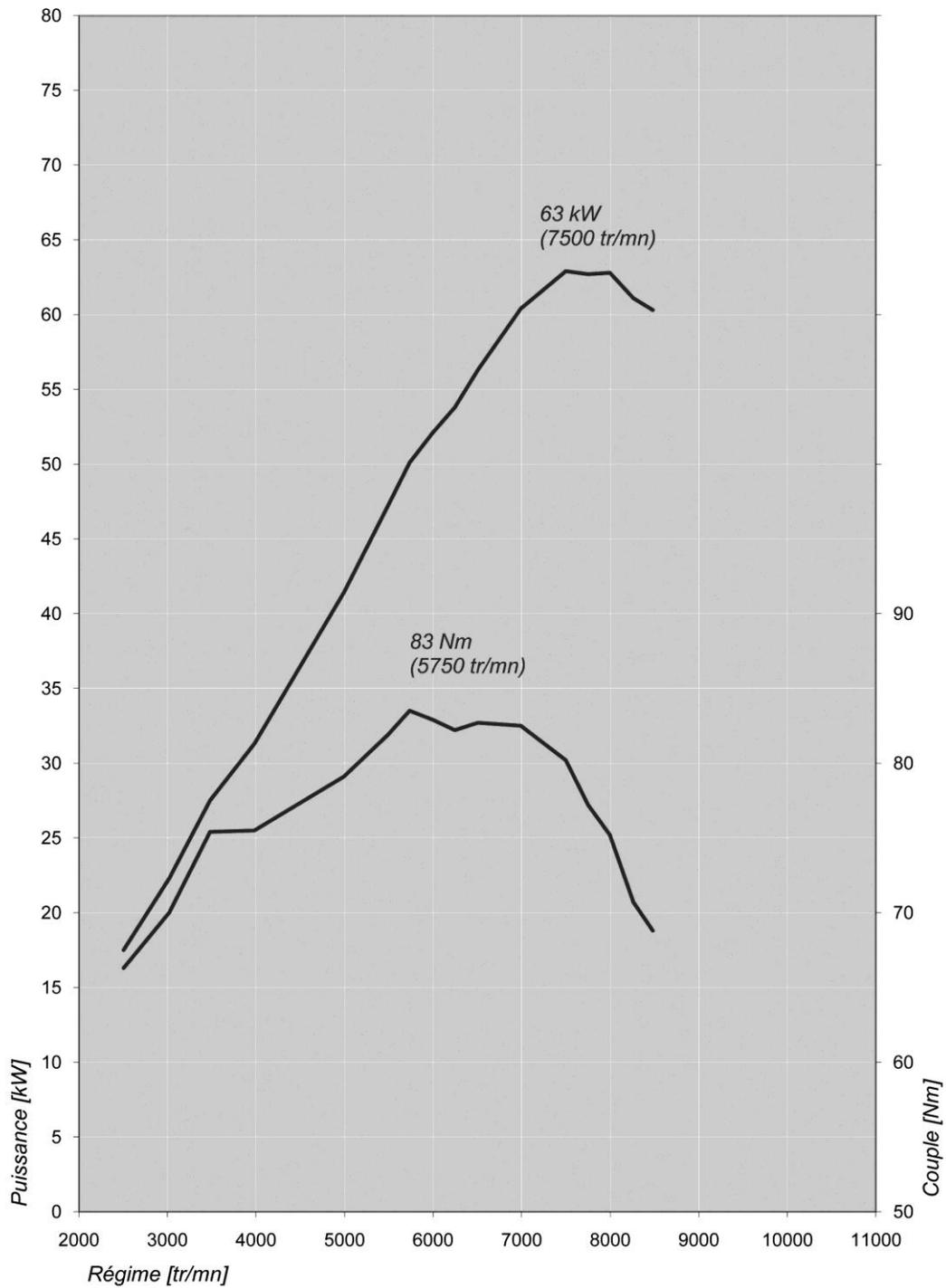
Le gris Ostra métallisé mat produit une version de la F 700 GS résolument moderne, davantage typée tout-terrain et à la tonalité plus virile. Le rouge Gala métallisé confère au contraire à la F 700 GS une note plus assagie et orientée touring, tandis qu'en argent Glacier métallisé ce sont l'impression de légèreté et ses qualités sportives qui ressortent.

Le Kalamanta métallisé mat accentue la technicité, l'avant-gardisme et l'orientation tout-terrain de la nouvelle F 800 GS, tandis qu'en bleu Cordoba ce sont ses qualités sportives et dynamiques qui sont mises en avant. En blanc alpin 3 en revanche, ce sont ses qualités sportives et sa légèreté qui dominent.

8. Puissance et couple moteur. BMW F 700 GS.



BMW F 800 GS.



9. Données techniques.



		BMW F 800 GS	BMW F 700 GS
Moteur			
Cylindrée	cm ³	798	
Alésage/course	mm	82/75,6	
Puissance	kW/CV	63/85	55/75
à	tr/min	7.500	7.300
Couple	Nm	83	77
à	tr/min	5.750	5.300
Architecture		4 temps, bicylindre en ligne refroidi par eau	
Compression ; carburant		12,0 : 1; Super sans plomb (95RON)	
Distribution		DOHC (double arbre à cames en tête), linguets	
Soupapes par cylindre		4	
Ø Admission/Echappement	mm	32/27,5	
Ø Papillon	mm	46	
Alimentation		Injection indirecte électronique BMS-KP	
Dépollution		Catalyseur 3 voies régulé par	
Systeme électrique			
Alternateur	W	400	
Batterie	V/Ah	12/14	
Phare avant		Feu route/croisement : 12 V/55 W, halogène	
Feu arrière		feu stop/feu arrière à LED	
Démarrreur	kW	0,9	
Transmission, boîte de			
Embrayage		Multidisque dans bain d'huile, commande mécanique	
Boîte de vitesses		À crabots, six vitesses	
Rapport primaire		1,943	
Développement rapports	I	2,462	
	II	1,750	
	III	1,381	
	IV	1,174	
	V	1,042	
	VI	0,960	
Transmission secondaire roue arrière		Chaîne	
Rapport		2,625	2,471
Partie cycle			
Architecture cadre		Treillis tubulaire acier, Moteur auto-porteur	
Guidage roue avant		Fourche télescopique inversée, Ø 43 mm	Fourche télescopique, Ø 41 mm
Guidage roue arrière		Double bras oscillant moulé monobloc aluminium	
Débattement AV/AR	mm	230/215	170/170
Chasse	mm	117	95
Empattement	mm	1.578	1.562
Angle de chasse	°	64	

		BMW F 800 GS	BMW F 700 GS
Freins	AV	Hydraulique, double disque , Ø 300 mm, étriers flottants doubles pistons	
	AR	Hydraulique, disque simple Ø 265 mm, étrier flottant monopiston	
ABS		De série : ABS BMW Motorrad, déconnectable	
Roues		Jantes à rayons	Jantes moulées aluminium
	AV	2,15 x 21"	2,50 x 19"
	AR	4,25 x 17"	3,5 x 17"
Pneumatiques	AV	90/90 R21	110/80 R19
	AR	150/70 R17	140/80 R17

Encombrement et poids

Longueur totale	mm	2.320	2.280
Largeur totale avec/sans rétros	mm	920/890	880/855
Hauteur de selle (à vide)	mm	880 (Option : 850)	820 (Option : 790)
Poids à vide (DIN), tous pleins faits	kg	214	209
Poids total autorisé	kg	444	436
Capacité réservoir	l	16	

Données dynamiques

Consommation			
90 km/h	l/100 km	4,0	3,9
120 km/h	l/100 km	5,3	5,1
Accélération			
0-100 km/h	s	4,1	4,3
Vitesse maximale	km/h	> 200	192