

ニューBMW K 1600 GT ニューBMW K 1600 GTL

目次



1. 全体コンセプト	2
2. パワートレイン	8
3. ランニング・ギア	17
4. 電装システムとエレクトロニクス	23
5. ボディとデザイン	30
6. 装備プログラム.....	35
7. 塗装仕上げ	38

1. 全体コンセプト



BMW K 1600 GT と BMW K 1600 GTL - 6 気筒の魅力

BMW Motorrad が 2009 年の秋に「Concept 6」のコンセプト・スタディを発表して以来、搭載される新しい直列 6 気筒エンジンは多くのモーターサイクル・ファンの関心を集めてきました。BMW の直列 6 気筒エンジンは、70 年以上にもわたって他のどのブランドのものよりも魅力的なエンジン技術の象徴であり続けています。ニュー K 1600 GT と K 1600 GTL の導入により、これからは BMW が開発した直列 6 気筒パワー・ユニットを搭載した初めての BMW 製モーターサイクルを手にすることができます。この 2 車種のツーリング・モーターサイクルは、究極かつ印象的な存在であると同時に、独特な外観を持ち、一目見ただけで旅に出かけたいという欲求を駆り立てます。

運動性能、長距離ツーリングへの適性および快適性

何十年にもわたり、直列 6 気筒エンジンは特別な魅力を放ってきました。その完璧ともいえる滑らかな作動特性に加えて、このエンジンは最高のパワーとトルクを発揮して、ライダーにパワフルでエモーショナルな印象を与えます。

最高のツーリング・バイクにとって、安全性や装備品、快適性だけでなく、その名声にふさわしいダイナミックな性能が重要な基準となります。これまでの量産モーターサイクルの中で最もコンパクトな直列 6 気筒エンジンを搭載した K 1600 GT と K 1600 GTL は、走行特性、長距離ツーリングへの適性および快適性において、まったく新しい次元にあります。これらのモデルは、最大限の俊敏性と運動性能を、豪華なパッケージに組み合わせています。最高出力 118 kW (160 ps)、最大トルク 175 Nm を発生するこの 6 気筒エンジンは、あらゆる状況で最高の駆動力を発揮します。

排気量 1,000 cc を超える量産モーターサイクルの中で、 最も軽量かつコンパクトな直列 6 気筒エンジン

これまで、直列 6 気筒エンジンの搭載方法は、搭載する向きに応じて非常に長くなるか、または非常に幅が広がる構造になっていました。そのため、フレーム形状、重量配分および重心に関する欠点が存在しました。BMW K 1600 GT および K 1600 GTL では、その点において新境地を開拓しています。

重量 102.6 kg のこのエンジンは、排気量 1,000 cc 超クラスの量産モーターサイクル用としては群を抜いて軽い、最軽量の直列 6 気筒エンジンです。さらにこのエンジンは、これまでのどの量産モーターサイクルの直列 6 気筒エンジンよりも大幅に横幅が狭くなっています。この極めてコンパクトな構造とエンジン幅は、とりわけ 72 mm のシリンダー・ボアと、シリンダーとシリンダー・スリーブ間のわずか 5 mm の間隔によって実現しています。

エンジンが軽量であることと一貫した軽量構造の両方が、トータルで車両全体の軽量化に貢献しています。重量 319 kg(パニアケース非装備の K 1600 GT)および 348 kg(パニアケースおよびトップケース装備の K 1600 GTL)の新しいツーリング・バイクは、セグメントの中でも軽量の部類に属します。

**加速時に最大限の安全性を得るために、
選択可能な 3 つのモードと DTC(ダイナミック・トラクション・コントロール)を用意**

BMW K 1600 モデルのライダーは、ハンドルバー右端に装備されたボタンを押して、3 つの異なるエンジン特性を選択することができます。つまり、オンロードでのツーリング、濡れた路面でのライディング、スポーティでダイナミックな走行など、さまざまな状況で適応できるように、「Rain」、「Road」、「Dynamic」の 3 つのモードが用意されています。また工場装着オプションとして用意したトラクション・コントロール機能の DTC は、最大限の走行安全性を提供できるように、各モードと密接に結び付いて、それらのモードと完全に調和しています。

E-Gas(電子制御スロットル・コントロール)

直径 52 mm のセントラル・スロットル・バタフライの制御は、ライド・バイ・ワイヤー・システムと呼ぶ E-Gas(電子式スロットル・コントロール)によって行われます。アクセル・グリップに装備されたセンサーによって、ライダーの意図を記録しており、その情報を元にエンジン・コントロール・ユニットがスロットル・バルブの位置を調整します。

ダイナミックな走行特性のため、理想的な重量バランスを実現したフレーム

BMW K 1600 GT と K 1600 GTL にとって重要なフレーム要素は、軽合金製ブリッジ・フレームと、フロントおよびリアのホイールを支持するデュオレバーおよびパラレバーです。6 気筒エンジンを搭載したツーリング・バイクという特殊な要件にあわせて、重量バランスには細心の注意を払っています。

全体的なフレームおよびエンジン搭載位置の相互作用により、非常に好ましい重量バランスによるライダーの着座位置および低重心を実現しました。それだけでなく、卓越した走行特性を得るための理想的なバランスによる前後重量配分を実現しています。こうしたあらゆる走行状況および負荷状態における走行安定性、運動性能および軽快なハンドリングの組み合わせは、ツーリング・バイク・セグメントに新たな基準を打ち立てます。

あらゆる走行状況、負荷状態に最適に適応する電子調整式サスペンション ESA II

この新しい 6 気筒ツーリング・バイクは、工場装着の特別装備品として提供されている革新的な電子調整式サスペンション II(ESA II)の恩恵を受けています。

モーターサイクル市場で世界的にも類のないこのシステムを装備すると、ライダーはボタンを押すだけで、フロントおよびリア・スプリング・ストラットのリバウンド・ダンピング特性を電子的に調整できるだけでなく、リア・スプリング・ストラットのスプリング・レスト(スプリング・プリロード)やスプリング・レート、つまりサスペンションの「硬さ」を調整することができます。これによって、あらゆる積載状態で傑出した安定性と優れた応答性が得られます。

スプリング・レートの設定に加えて、ESA II ではダンパー設定を広範囲に拡張でき、「Sport、Normal、Comfort」から選択することで、走行中にはっきりと感じ取れる特性の変化を実現しました。したがって K 1600 GT と K 1600 GTL は、「Sport」モードではさらにダイナミックで正確性が増し、「Comfort」モードではさらに快適性がアップします。しかも、卓越した安定性には変わりありません。

アダプティブ・ヘッドライト - 夜間走行の安全性を向上させる世界初のライト・システム

BMW Motorrad の新しいツーリング・バイクの導入とともに、モーターサイクル用工場装着オプションとして初めての「アダプティブ・ヘッドライト」を設定し、標準装備のキセノン・ヘッドランプに追加装備することができます。標準装備されるピッチ補正機能に加え、メイン・ヘッドランプの照射(光軸)も、バンク角に応じてバランス調整されます。これにより、コーナリング時の路面の照射性能が大幅に改善されるため、アクティブ・セーフティ性能も大きく向上しています。

マルチ・コントローラー、TFT カラー・ディスプレイ、メニュー・ガイダンス機能を備えた統合型操作コンセプト

K 1600 モデルのメーター・パネルは、スピードメーターおよびタコメーター用の 2 個の伝統的な丸型メーターと、5.7 インチの TFT カラー・ディスプレイで構成されています。このインフォメーション・ディスプレイのデザインも、モーターサイクル界ではまったく新しいものです。そのうえ、複数の情報をテキストやグラフィックを使って魅力的に表示させることができます。

もうひとつの世界初の装備として、統合型操作コンセプトの一部であるマルチ・コントローラーがあります。これは 2009 年末に、BMW R 1200 RT で初めて導入されたものです。オーディオ・システムのコントロールの他、K 1600 モデルにもコンフォート機能とオンボード・コンピューターを操作するためのメニューがあります。

風や天候からの傑出した保護性能を発揮する革新的デザイン

開発時には、革新的デザイン、風や天候からの最適な保護性能、最高レベルの機能性を兼ね備えることに特に注意を払いました。そのひとつの好例が、電動調整式でメモリー機能付きのウインドシールドです。

特にパッセンジャー・エリアでの風の巻き込みの減少に関して、このモーターサイクルの空力性能は最新の風洞実験によって達成しています。しかも、このウインドシールドはライダーとパッセンジャーを守るだけではありません。イグニッションをオフにしたときには自動的に初期位置に戻り、オプション装備可能なナビゲーション・システム用の盗難防止システムとしても機能します。

積極的な走りのために、

人間工学に基づくアクティブなライディングを可能にした BMW K 1600 GT

フットレスト、シート上部およびハンドルバーの位置から成る三角形を人間工学に基づくデザインにすることで、K 1600 GT は非常に積極的な着座姿勢を生み出しています。それでも、長距離ツーリングでの高いレベルの快適性は損なわれていません。ライダーとパッセンジャーは快適な膝の角度で乗車できますが、ダイナミックなライディング・スタイルのために、着座位置は前輪を抱くような位置に調整されています。ライダー・エリアのシートは高さ調節ができ、個別の要求に合わせることができるようになっています。

K 1600 GT には非常に多くの工場装着される標準装備品が用意されており、これらはキセノン・ヘッドランプ、グリップ・ヒーターおよびシート・ヒーター、クルーズ・コントロール、オンボード・コンピューターで構成されています。新しい BMW Motorrad の 6 気筒エンジンの卓越した走行性能と合わせて、このモーターサイクルは積極的な走りを好むツーリング・ライダーにとって、まさに申し分のない存在です。

パッセンジャーと共に出かける長距離走行のために、

人間工学に基づく非常に快適でリラックスできる設定の BMW K 1600 GTL

ラグジュアリー・ツーリング・バイクの BMW K 1600 GTL は、極めて高い要求を満たします。ライダーとパッセンジャーは、特に長距離走行で高く評価される、非常にリラックスできる直立した着座姿勢による恩恵を受けます。この人間工学に基づいたデザインは、最大限の快適性を得られるように設定され、さらに前方および下方へ調節できるライダー・フットレスト、さらに後方へ伸びるハンドルバーとともに、一体型の 2 段シートによるものです。標準装備されるトップケースは、パッセンジャーの快適性を向上させる機能も併せ持っています。

K 1600 GT と同様に、1600 GTL には非常に多くの標準装備品があり、これらはキセノン・ヘッドランプ、グリップ・ヒーターおよびシート・ヒーター、クルーズ・コントロール、オンボード・コンピューターで構成されています。入念に考案された収納コンセプト、標準装備のオーディオ・システムおよび多数のデザイン的要素を組み合わせた魅力的な 6 気筒モーターサイクルの全体的な印象は、BMW K 1600 GTL を BMW Motorrad によるツーリング・バイクのフラグシップ・モデルにふさわしいものです。

それぞれの個性に合わせた専用の塗装仕上げコンセプト

ツーリング・モーターサイクルであるニューBMW K 1600 GT と K 1600 GTL には、優位性、運動性能、そして快適性を完璧に融合させています。これは、この 2 つのモデルのカラーリングにも反映されています。

K 1600 GT は、ライト・グレー・メタリックおよびバーミリオン・レッド・メタリックのボディ・カラー、オストラ・グレーのフレームおよびホイール、マット・プラチナ・メタリックのエンジンとによる魅力的なコントラストを生み出しています。このカラーリングは特に、このモーターサイクルの技術コンポーネントを際立たせています。集中するラインは、このモーターサイクルの俊敏性をはっきりと示しています。

快適性と装備品に重点を置いた K 1600 GTL には、力強い存在感と伸びやかなラインによる上品さがあります。これは、ボディ・カラー、エンジンおよびフレーム部品のカラーリングとの調和を保った相互作用によって実現されています。ここでは、ミネラル・シルバー・メタリックまたはロイヤル・ブルー・メタリック 2 が、マット・マグネシウム・メタリックに塗装されたフレームとホイールと完璧にマッチしています。マット・プラチナ・メタリックのエンジンは、魅力的な印象をもたらしています。

BMW K 1600 GT/ K 1600 GTL の特長の概要:

- 特にエンジン低回転域および中回転域で高いレベルの駆動力を発揮する突出した直列 6 気筒エンジン
- 最高出力 118 kW(160 ps)/7,750 rpm、最大トルク 175 Nm/5,250 rpm
- わずか 1,500 rpm からすでに最大トルクの 70 パーセント以上を利用可能
- 排気量 1,000 cc を超える量産モーターサイクルの中で最も軽量かつコンパクトな直列 6 気筒エンジンは、重量わずか 102.6 kg、エンジン幅は 555 mm
- 車両全体で一貫した軽量構造(マグネシウム製フロント・パネル・キャリア、アルミ製リア・フレーム、クランクシャフトなど)
- E-Gas(電子制御スロットル・コントロール)
- 3 つのモード「Rain」、「Road」、「Dynamic」から選択可能
- 標準装備の BMW モーターサイクル用インテグラル ABS(パーシャリー・インテグラル)による高度なアクティブ・セーフティ
- 加速時に最大限の安全性を得るための DTC(ダイナミック・トラクション・コントロール)(オプション装備)
- 最高の快適性とダイナミックな走行特性のために、デュオレバーとパラレバーおよび理想的な重量バランスを実現したフレーム

- あらゆる走行状況、負荷状態に最適に適應する電子調整式サスペンション ESA II (オプション装備)
- モーターサイクルで世界初のキセノン・ヘッドランプ(標準装備)に光ファイバー・リングを組み合わせ、夜間の安全性を向上させるためのアダプティブ・ヘッドライト(オプション装備)を設定
- マルチ・コントローラー、TFT カラー・ディスプレイおよびメニュー・ガイダンスを備えた初の統合型操作コンセプト
- ナビゲーション機器用の接続部および iPod、MP3、USB、Bluetooth、サテライト・ラジオ(米国およびカナダ仕様のみ)用のインターフェース付きオーディオ・システム (K 1600 GTL では標準装備)
- 風や天候からの傑出した保護性能を発揮する革新的デザイン
- 積極的にツーリングを楽しむため、人間工学に基づくアクティブなライディングを可能にした BMW K 1600 GT
- パッセンジャーと共に行く長距離走行のため、人間工学に基づく非常に快適でリラックスできる設定、豪華なツーリング装備を備えた BMW K 1600 GTL
- ストレージ・コンパートメント、パニアケースおよびトップケース用の集中ロック・システム (オプション装備)
- さまざまに用意された BMW Motorrad 製の高水準の付属品、個性化のためのアクセサリー

2. パワートレイン



排気量 1,000 cc を超える量産モーターサイクルの中で 最も軽量かつコンパクトな直列 6 気筒エンジン

これまで、直列 6 気筒エンジンの搭載方法は、搭載する向きに応じて非常に長くなるか、または非常に幅が広がる構造になっていました。そのため、フレーム形状、重量配分および重心に関する欠点が存在しました。BMW K 1600 モデルは、その点において新境地を開拓しています。

このエンジンは、これまでのどの量産モーターサイクルの直列 6 気筒エンジンよりも大幅に横幅が狭くなっています。この極めてコンパクトな構造とエンジン幅は、とりわけ 77 mm という非常に小さいシリンダー中心間距離、67.5 mm という比較的長いストロークと、72 mm というボア径（ボア／ストローク比は 0.938）によるショート・ストローク設計によって実現しています。シリンダー・スリーブ間の有効間隔はわずか 5 mm です。

さらに、102.6 kg というエンジン重量（クラッチ、ギアボックス、オルタネーターを含むエンジン重量）は、量産されている 1,000 cc 超クラスのモーターサイクルとしては群を抜いて軽く、最軽量の直列 6 気筒エンジンといえます。

優位性と走行快適性

BMW K 1600 モデルの横置き直列 6 気筒エンジンの排気量は 1,649 cc で、最高出力は 118 kW (160 ps) / 7,750 rpm、最大トルクは 175 Nm / 5,250 rpm です。しかも、わずか 1,500 rpm から最大トルクの 70 パーセント以上を利用できます。このモデルの開発目標は、極めて優れたツーリング特性と、最大限の作動の滑らかさによる走行性能を兼ね備えることでした。

全体的にコンパクトなデザイン、省スペース構造

この幅の狭い構造を実現するために、電気系補機類およびその駆動メカニズムをクランクシャフトの後方、ギアボックス上部エリアに配置しました。

これにより、車両中心部に重量を集中させた理想的な重量バランスのパワートレインを実現できました。全幅 555 mm のこのエンジンは、現在の大排気量 4 気筒エンジンよりもわずかに幅が広いレベルに収まっています。

直列 6 気筒エンジンの完璧なマス・バランスのおかげで、このエンジンにはバランサー・シャフトやそれに関連する駆動部を必要とせず、その結果、重量上のメリットと突出した作動の滑らかさを実現しています。

この直列 6 気筒エンジンは K 1300 シリーズの直列 4 気筒エンジンをベースにしており、この 4 気筒エンジンと同様にシリンダー縦軸が 55 度前傾して搭載されています。これにより重心位置を下げるだけでなく、前後重量バランスにも良い影響をもたらしています。このエンジンの傾斜はさらに、空力的に最適化されたインテーク・システムを搭載するためのスペースをエンジン上部に生み出し、同時に安定性と剛性を向上させるためのフレーム・デザインの自由度を与えています。

クランクシャフトの駆動と基本エンジン -

排気量 1,649 cc の 6 気筒エンジンながら、幅が狭く軽量構造を実現

K 1600 に搭載したエンジンのクランクシャフトは、熱処理された鍛造スチールによる 1 ピース構造です。クランクシャフトにはカウンターウエイトおよび慣性を最適化したディスクが組み込まれ、また、等間隔点火のために一般的な 6 気筒エンジンと同様にオフセットは 120 度となっています。ここでも、軽量化のために細心の注意を払いました。たとえばクランクシャフト重量は 12.9 kg で、同じクラスの 4 気筒エンジンのものをわずかに上回っているだけです。このクランクシャフトはフリクション・ベアリングで支持され、メイン・ベアリング・ジャーナルの直径は 42 mm で、コンロッド・ジャーナル径は 40 mm です。すべてのメイン・ベアリングには、加圧されたオイルが直接供給されます。コンロッド・ベアリングの潤滑は、メイン・ベアリングから行われます。

クランクシャフトのカウンターウエイトの 1 つは、クラッチにつながるプライマリー・ドライブ用の歯車として使用しています。クランクシャフト外側にあるもう 1 つの歯車は、エンジン回転数を検知するために使用します。その他のカウンターウエイトは、空力的に最適化されています。

シリンダー・ヘッド内のカムシャフトは、クランクシャフト右端にある圧縮成形されたスプロケットを介してタイミング・チェーンで駆動されます。

コンロッドのフリクション・ベアリングは、熱処理された軽量鍛造スチール製部品です。長さ 124.45 mm のコンロッドは、滑らかなエンジン作動を実現し、ピストン内の横方向の力を小さくするために、このエリアの内部摩擦を低く抑えています。ビッグエンドを水平方向に分割する方法は、定評あるクラック技術を採用しています。これは、特定の油圧をかけて強力に牽引することで、ビッグエンドを中心面で割ります。この破断面の凹凸により、センタリング調整の必要のない非常に正確な組み付けを可能にします。

軽量スリッパ・ピストンは、短いピストン・スカート、摩擦損失を最適化した薄型の 2 個のピストン・リング、同じく薄型のオイル・リングを特徴としています。フラットな燃焼室のデザインにより、12.2:1 という高圧縮比にもかかわらず、ピストン・ヘッドおよびピストン・リリーフをフラットな状態にできました。これにより熱力学的に良好な燃焼を保証し、ピストン・ヘッドの形状を軽量デザインにすることが可能になっています。

オープン・デッキ構造の水平分割式クランクケース

2 分割式のクランクケースは、剛性の高いアルミ合金製です。分割面はクランクシャフトの中央部となっています。コンパクトなアッパー・セクションは 6 本のシリンダーとクランクシャフト用の上部ベアリング・シェルで構成され、剛性の高い複合ユニットとなっています。砂型鑄造技術の採用により、壁厚を薄くできました。

シリンダー・ブロックはオープン・デッキ構造で設計されています。そのため、シリンダー・ヘッドに接続するウォーター・ジャケットがあります。シリンダーは、耐摩耗性があり低摩擦のニッケル・シリコン分散皮膜加工を施しています。クランクシャフトのメイン・ベアリングを支持するダイカスト製のロワー・セクションには、6 速ギアボックスが固定されます。

中空カムシャフトおよびバケット・タペット付きのシリンダー・ヘッド

エンジン出力、作動特性、効率性およびそれらに影響を受ける燃費性能は、主にシリンダー・ヘッドとバルブ・トレインの設計によって決まります。K 1600 モデルのチル鑄造製 4 バルブ・シリンダー・ヘッドのデザインは、チャンネル形状を最適化し、小型で優れた熱力学特性、信頼性のあるヒート・バランスを特徴としています。

特に定期点検の間隔を可能な限り延ばすことを目的として、BMW Motorrad のエンジン技術者たちは、バケット・タペット付きバルブ駆動システムを採用しました。このことが、剛性、小型化、信頼性に良い影響をもたらしています。

K 1600 GT と K 1600 GTL のエンジンのバルブ角度は、吸気側が 12 度、排気側が 13 度です。バルブ径は、吸気側が 29 mm、排気側が 24.8 mm であり、ステム径は 5 mm です。

この 2 本のオーバーヘッド・カムシャフトは、タイミング・チェーンで駆動します。このタイミング・チェーンは油圧テンショナーで張力をかけており、非常に滑らかな作動が特徴です。

カムシャフトの構造および製造方法は、モーターサイクル用エンジン構造における革新技術を採用しています。これらは複合式カムシャフトで、それぞれのカムは中空シャフトと良好に連結させるため圧縮成形されています。従来のチル鑄造によるカムシャフトに比べ、軽量であることがその利点です。この構造により、約 1 kg 軽量化しています。量産のための許容最大回転数は 8,500 rpm ですが、純粋に機械的な許容回転数許はもっと高くなっています。

パワー・ユニットの重量をできる限り軽くするために、シリンダーヘッド・カバーおよびクラッチ・カバーは軽量マグネシウム製です。

最大限の効率性を得るための高圧縮比化

バルブ挟み角を小さくしているため、フラットな半球状の非常にコンパクトな燃焼室にすることができます。その結果、熱力学的特性が良好でほとんどフラットなピストン・ヘッド、および 12.2:1 という高圧縮比化を可能にしています。これにより、理想的な燃焼プロセスと最適な効率性を実現するための燃焼室のデザインに大きく貢献しています。

オイル供給を最適化するための一体型ドライ・サンプ潤滑方式

BMW K 1600 GT と K 1600 GTL の直列 6 気筒エンジンは、一体型ドライ・サンプ潤滑システムを採用しています。これにより、高いレベルの作動信頼性に加え、クランクケースをフラットな構造にできるため、エンジンの搭載位置をより低くでき、重心付近に重量を集中させることができます。この潤滑方式では、従来型の大きなオイル・パン付きオイル供給方式と異なり、エンジンを車体のかなり低い位置に搭載することができます。オイル・リザーバーは、エンジン・ブロック後部に一体型オイル・タンクを設けています。そのため、独立したオイル・リザーバーは必要ありません。こうした構造により、このモーターサイクルのコンパクトな構造と総重量にも良い影響をもたらしています。

デュアル・オイル・ポンプはエンジン・ブロックの後部に配置され、クラッチ・シャフトのスプロケットを介して駆動されます。このポンプで、容量 4.5 リッター（フィルターを含む容量）のオイルを循環させます。ポンプがオイル・リザーバーからオイルをくみ上げ、加圧してオイル・フィルター（フルフロー式フィルター）に送ります。オイル・フィルターは、手が届きやすいようにクランクケース左下側面に配置されています。加圧されたオイルは、ここからクランクケース内のメイン・オイル・ダクトに送られ、内側のボアを通して潤滑ポイントに配分されます。リターン・オイルは、クランクケース最下部のオイル・パン内に溜まります。もう 1 つのポンプは、戻ってきたオイルをまずオイル・クーラーに送り、そこからオイル・タンクに戻ります。エア・フローを最適化するため、オイル・クーラーはヘッドランプ下のフロント・トリム・パネル内に配置されています。オイル供給用のモニタリング機能は必要ありません。オイル・レベルが過度に下がった場合には、電子式オイル・センサーによってメーター・パネルに表示されます。

最大限の熱安定性のために、緻密に考えられたクーリング・コンセプト

最先端のクーリング・コンセプトによって、6 気筒エンジンの完璧な熱バランスを実現しています。クーラントは、シリンダー・ヘッドを横方向に流れます。熱くなったエグゾースト側シリンダー・バンクからクーラントを取り込みます。ここは熱負荷が最大となる場所であり、シリンダー・ヘッドを集中的に冷却してすばやく熱を発散させるため、優れた温度バランスを実現します。シリンダーを流れる冷却水を減少させて暖機時間を短縮し、冷間時の損傷や消耗および摩擦を制限します。これも燃費向上に貢献しています。冷却水（水 50 %、亜硝酸塩を含まない不凍液 50 %）の量は、0.5 リッターの基準量を含めて 3.5 リッターです。

ウォーター・ポンプとオイル・ポンプは、プライマリー・ドライブのスプロケットで駆動されます。ラジエーターは湾曲した台形をしていて、重心位置を最適化するためフロント・トリム底部に組み込まれています。エンジンの摩擦損失を最低限に抑え、高い効率性、高度なエアロダイナミクス・デザインを採用したトリムとエア・フローによって、わずか 920 cc という比較的小さな容量でも、あらゆる状況における信頼性の高い熱放散を実現しています。内蔵されたサーモスタットは、暖機時間を可能な限り短くします。

補機類 - オルタネーターとスターター

スペースを節約するため、電気系の補機類およびその駆動メカニズムをクランクシャフトの後方、ギアボックス上部エリアに配置しました。オルタネーターは三相発電機で、クラッチのプライマリー・ギアで駆動されます。オルタネーターの定格出力は 580 ワットで、ピーク電流は 57.5 アンペアです。消費電力を最適化するため、オルタネーターとクランクシャフトのギア比は 1:2.0 で固定されています。リダクション・ギア式スターターは、オルタネーターの駆動ギアに作用するワンウェイ・クラッチを介して連結されています。

動力伝達：幅の狭い 3 軸トランスミッションと自励式クラッチ

エンジンのトルクは、プライマリー・ドライブ（平歯車）を介してクランクシャフトから湿式多板クラッチ（ディスク 10 枚）へ伝達されます。

開発の際は、クラッチ・レバーの操作力を軽くすることに注意を払いました。これは、クラッチ・ケージの自励機構によって実現しています。これにより、クラッチ・レバーの操作力が軽くなっています。

ベベル・ギアを備えたギアボックスは、エンジン・ブロックに統合されています。特にフットレスト部分の幅を抑えるため、3 本のギアボックス・シャフトの 1 本を他のシャフトの上部に配置した 3 軸トランスミッションとして設計されています。作動音を抑えるために、各ギアはヘリカル・ギアを使用しています。

各ギアへの切り換えは、確実に接続させるため、シフト・ドラム、シフト・フォークおよびシフト・スリーブを介して行います。重量を削減するため、ロール・ベアリング付きシフト・ドラムは中空になっていて、剛性の高いアルミ合金製です。シフト・フォークはスチール製で、加圧されたオイルで潤滑されます。

リア・ホイールはメンテナンス・フリーのカルダン・シャフトで駆動

BMW のすべての大排気量ツーリング・バイクと同様に、リア・ホイールはドライブ・シャフトで駆動します。ギアボックスのアウトプット側ベベル・ギアは、ギアボックス・カバー内にあります。リア・ホイールの駆動に関する詳細は、セクション 3 の「ランニング・ギア」を参照してください。

新しいエンジン・コントロール・ユニット BMS-X

BMW の新しい 6 気筒モデルの特徴は、最先端技術を採用したエンジン・マネジメントです。BMW K 1600 GT と K 1600 GTL には、初めて BMS-X を採用しました。この 6 気筒エンジンは、フル・シーケンシャル式シリンダー別燃料噴射、最先端のマイクロ・エレクトロニクスを採用した広範なセンサー信号の迅速な処理、軽量かつコンパクトな配置、自己診断機能がその最も重要な特徴です。これにより BMW Motorrad は、電子制御エンジン・マネジメント分野における長年にわたる先駆的な役割を果たします。

Alpha-n を用いたトルク・ベースのエンジン・コントロールは、多くのパラメーターを利用します。この方法ではトルク伝達を選択することができ、極めて多様な状況に対してエンジンを細かく調整し、適合させることができます。

このコントロール・システムは、スロットル・バルブの角度とエンジン・スピードを通じて間接的に吸気の量を決定します。その他のエンジン・パラメーターおよび環境パラメーター（エンジン温度、外気温度、大気圧など）から、エンジン・コントロールに保存された特性マップおよびプリセット補正機能を利用して、燃料噴射量および点火タイミングを個別に適合します。燃料の種類は、無鉛プレミアム・ガソリンで、最低オクタン価は 95 です。

可変圧力制御による理想的な燃料供給

燃料は、3.5 bar の圧力で電氣的に制御されるフューエル・ポンプにより、必要に応じた量を供給します。混合気形成は、2 つのラムダ・センサーによって制御します。これらのセンサーは、3 本のエグゾースト・マニフォールドが集まる場所に配置されていて、排気ガスの成分を正確に測定します。

BMW K 1600 GT と K 1600 GTL の BMS-X は、電子制御スロットル・バルブを介したアイドル・スピード・コントロールおよびコールド・スタート・エンリッチメントの機能が組み込まれています。暖機中のアイドル回転数を、自動的に上昇させます。

優れたレスポンスと正確な燃料供給を行う E-gas

直径 52 mm のセントラル・スロットル・バルブの制御は、ライド・バイ・ワイヤー・システムとしても知られる E-Gas (電子制御スロットル・コントロール) で行います。アクセル・グリップに取り付けられたセンサーによって、ライダーの要求を検知します。すべてを電子制御で行うエンジン・コントロールは、この信号を瞬時に要求トルクに変換し、それに応じてスロットル・バルブを電子制御します。

これにより極めて多様な状況で最適な走行性能を実現することが可能になり、同時に電子制御式クルーズ・コントロールとトラクション・コントロールも行えます。さらに、電動スロットル・アクチュエーターを使用することでさまざまなモードが選択でき、燃費および運動性能に関して新たな可能性を広げています。

優れたトルク特性を実現するインテーク・システム

セントラル・スロットル・バルブ方式により、インテーク・システムの長さを長くすることができました。これにより、特にエンジン低～中回転域での豊かなトルク特性を実現し、ツーリング・バイクにふさわしい特性をもたらしています。たとえば、わずか 1,500 rpm ですでに 125 Nm のトルクを利用できます。

大きく傾斜したエンジン配置は、パーフェクトな形状のインテーク・サイレンサーをエンジンの真上という理想的な位置に配置することを可能にしています。この容量 8.5 リッターのインテーク・サイレンサーには、垂直配置のエア・クリーナーが組み込まれ、優れたパワーと大きなトルク特性に貢献しています。空力的に最適なレスポンスを得るために、2 個のエア・インレットはサイド・トリム部分に取り付けられています。

効率性を最適化して燃費を削減

BMW K 1600 GT および BMW K 1600 GTL の比較的低目のエンジン回転数、高いガス速度、効率の良い燃焼、最小限に抑えた摩擦損失は効率性を高め、その結果燃費を低く抑えています。潜在的なパワーを考慮して、このエンジン回転域における燃料消費量は最高の数値を記録し、ツーリング重視のスタイルで走行したときには、同排気量クラスの 4 気筒エンジン車に匹敵する効率性を発揮します。たとえば 90 km/h で定速走行を行った場合の燃料消費量は、100 km 走行あたりわずか 4.5 リッターです (BMW K 1600 GT)。これは主に、コンパクトな構造、最大限の効率性を目指した直列 6 気筒エンジンの特別な配置によるものです。

特徴的な 6 気筒サウンドを放つ三元触媒コンバーター付きエグゾースト・システム

各シリンダーから出る 6 本の等長エグゾースト・マニフォールドは、ギアボックスの下でまず 2 本のエグゾースト・パイプにまとめられ、そこから大容量リア・サイレンサーにつながっています (6-in-2 システム)。楕円断面の 2 つのサイレンサーの容量はそれぞれ 7.5 リッターで、このサイレンサーは反射・吸音式です。サイレンサーの外側は、内側の断熱層によって熱的に保護されています。

マニフォールドからサイレンサーの接続部には、セル幅が 200 cpi (cells/inch²) のメタル・モノリス式触媒コンバーターがあります。連結パイプを使用していないため、法的要件を満たしながら、典型的な 6 気筒サウンドを生み出すことができました。よりダイナミックなコンセプトの K 1600 GT は、K 1600 GTL よりも少しアグレッシブなサウンドを奏でます。K 1600 GT の 2 個のリア・サイレンサーは艶消しステンレス・スチール製ですが、K 1600 GTL では豪華なスタイルを反映してクロム部品を使用しています。

路面状況および走行スタイルに最適に適応するため、3 つのモード「Rain」、「Road」、「Dynamic」を選択可能

ライダーは、ハンドルバー右端に装備されたボタンを押して、「Rain」、「Road」、「Dynamic」の 3 つの異なるエンジン特性を選択することができます。これにより、オンロードでのツーリング、濡れた路面でのライディング、スポーティでダイナミックな走行など、さまざまな状況に適応させることができます。モードを選ぶには、ハンドルバー右側にある「Mode」スイッチを押して、メーター・パネルのディスプレイに希望のモードを表示させます。クラッチ・レバーを握り、アクセル・グリップを戻してアイドリングにすることで、走行中にライダーの意図にしたがってモードを変更することもできます。モーターサイクルを再始動したときは、必ず最後に選択した設定が呼び出されます。

BMW K 1600 GT と K 1600 GTL のいずれも、工場装着の特別装備品として DTC (ダイナミック・トラクション・コントロール) を装備することができます。トラクション・コントロール機能の DTC は、最大限の走行安全性を確保できるように、各モードと密接に結び付いて、それらのモードと完全に調和しています。

路面へのグリップ力が不足しがちな濡れた路面でのライディングには、よりフラットで、特にバランスの良い出力およびトルク特性をもたらす「Rain」モードが適しています。電動スロットル・アクチュエーターのパラメーターを変化させることで、エンジン・レスポンスおよび出力特性は特にソフトになります。このモードでは、路面の摩擦係数が限界域に達する前の比較的早い時期にトラクション・コントロール DTC が介入し、難しい路面状態であってもライダーに最大限の安全性を確保します。

濡れて滑りやすい路面でリア・ホイールがスリップしないようにするため、リア・ホイールには十分な横方向の力を提供します。ABS システムの設定は変更されません。

ドライ路面で走行するときは、比較的穏やかでツーリング重視の加速応答と、豊かなトルクを発揮する「Road」モードが適しています。このモードは、田舎道でのツーリングやタンデム走行をするためのために開発されました。このモードでは、DTC のコントロールはより俊敏な特性になります。ABS システムの設定は変更されません。

「Dynamic」モードは、K 1600 GT と K 1600 GTL をスポーティでダイナミックに走らせるために開発されました。アクセル・グリップに対するレスポンスはよりダイレクトになり、さらにダイナミックな特性となり、最大トルクを利用できます。DTC の介入は、リア・タイヤに最大のパワーがかかるときにのみ行われます。ABS システムの設定は変更されません。

3. ランニング・ギア



低重心、重量を集中化し、理想的な前後重量配分を実現

BMW 6 気筒モーターサイクルのランニング・ギアは、すでに現行の K シリーズ 4 気筒モデルで採用されている革新的な BMW Motorrad コンセプトに基づいています。その基本となる要素は、軽合金製ブリッジ・タイプ・フレーム、フロントおよびリア・ホイールをコントロールするデュオレバーおよび軽量構造のパラレバーです。

6 気筒エンジンを搭載したツーリング・バイクに求められる特殊な事項として、重量バランスの調整に細心の注意を払っています。全体的なフレームおよびエンジン搭載位置の相互作用により、ライダーの着座位置を下げ、さらに全体を低重心化し、非常に有利な重量の集中化を実現しています。また、フロント 52%、リア 48%(K 1600 GT、空車状態)という理想的な前後重量配分も実現しています。その結果、後部座席にパッセンジャーを乗せ、重い荷物を積んだ状態でさえも優れた走行特性を保証します。

ブリッジ構造の軽合金製メイン・フレームと軽合金製リア・フレームの組み合わせ

中心部で負荷を受け持つコンポーネントは、ブリッジ構造のメイン・フレームです。全く新しく開発されたアルミニウム製軽量構造のフレームは、板厚の薄い、熱処理された高剛性チル鑄造部品 4 個から成る溶接ユニットで構成されています。複雑な形状と取付けポイントの数が多いため、非常に高度な製造技術が要求されます。

エンジンが大きく前傾しているため、メイン・フレームをシリンダー・ヘッドの上部に配置することができ、そのため、フレーム構造はシリンダー・ヘッドの幅の影響を受けません。これにより、特に人間工学的に重要な膝の部分のフレームを大幅に狭くできます。メイン・フレームの重量はわずか 16 kg です。6 気筒エンジンは、フレームに対して 8 箇所 bolts 留めされ、剛性を確保する要素も担っています。

K 1600 GT および K 1600 GTL のようなモーターサイクルでは、後部座席にパッセンジャーを乗せたり荷物を積むことを考慮しなければなりません。そこで開発者たちは、軽量アルミニウム構造のリア・フレームを製造することにしました。このフレームは高剛性のアルミニウム押出し成型部品を溶接しており、メイン・フレームに対して 4 箇所 bolts 留めされています。そしてこの頑丈な構造は、さらにパニアケース・サポート付近に配置した変形エレメントで補完しています。リア・フレームの重量はわずか 4 kg です。

優れたハンドリングの正確性、コーナリング時の予測の容易さ、快適性を実現する BMW デュオレバー・フロント・サスペンション

BMW Motorrad の K シリーズでは、最高のハンドリング正確性とコーナリング時の予測の容易さをデュオレバーによって実現しています。デュオレバーは、最高レベルの走行快適性と繊細なレスポンスを両立させます。サスペンション・ストロークは 115 mm (縮み側 60 mm、伸び側 55 mm) です。

BMW K 1600 モデルに装備されているデュオレバーは、その運動学的構造によりオートマチック・アンチダイブ・コントロールを提供するため、ブレーキング時に前後方向の力がフロント・ホイールに作用せず、フロント・サスペンションの沈み込みをほぼ抑制しています。したがって、従来のテレスコピック・フォーク仕様で一般的に起こるような、ブレーキング時のホイール荷重配分の変動によってライダーの身体が前のめりになる傾向を抑制しています。デュオレバーは、このようにしてフロント・ホイールからの望ましいフィードバックが得られ、アンチダイブ・コントロールのメリットである快適性および安全性を確保しています。

BMW パラレバー・リア・サスペンションとカルダン・シャフト・ドライブを最適化

特に大排気量の BMW ツーリング・バイクにとって、カルダン・シャフト・ドライブはその数多くのメリットゆえ全体コンセプトに欠くことのできない要素です。リア・ホイール・コントロールとカルダン・シャフト・ドライブは、定評あるパラレバー・スイング・アームをベースに、新しい 6 気筒エンジンに適合する構造上の要件を満たしています。パフォーマンスとトルクがアップしたため、プロペラ・シャフトとリア・ファイナル・ドライブは新たに設計されました。

これまでと同様、パラレバー・スイング・アームは高剛性軽量アルミ鋳造部品です。このアームは高剛性のメイン・フレームに直接取り付けられており、接続部分は頑丈な軽合金鋳造部品を採用しています。

リア・ファイナル・ドライブ・ハウジングのトルク・サポートは、これまで同様スイング・アームの上側に固定されています。今回、ブレーキ・キャリパーは車体の前後軸の延長線上後方に取り付けられています。

セントラル・サスペンション・ストラットは、ニードル・バルブを利用して減衰力を調整できます。このサスペンション・ユニットは、レバー構造でコントロールし、メイン・フレームのスタビライザー・アームで支持されています。サスペンションの繊細な応答性と優れたトラクション・レスポンスを結びつけながら、一方でフル・ロード時の走行にも十分に備えられるように進化しています。

サスペンション・ストロークは 135 mm (縮み側 100 mm、伸び側 35 mm) です。標準仕様のリア・サスペンション・ストラットは、伸び側ダンパーの無段階可変調整機能を備え、スプリングは調整ダイヤルを使い 10 mm まで無段階可変調整ができ、さまざまな負荷状況に適合させることができます。

ニューK 1600 GT および K 1600 GTL は、洗練された魅力的な形状、高い剛性、そして軽さが組み合わされた 10 スポーク・デザインの軽合金鋳造ホイールを装備しています。フロント・ホイールのサイズは 3.5 × 17 インチ、リア・ホイールは 6.0 × 17 インチです。使用するタイヤのサイズは、フロントが 120/70 ZR17、リアが 190/55 ZR17 です。特にリア・タイヤは、荷重と速度においてツーリング・モーターサイクルの要求に合うように開発されました。

あらゆる走行状況、負荷条件に最適に適合する電子調整式サスペンション ESA II

ニューBMW K 1600 GT および K 1600 GTL は、工場装着の特別装備品として革新的な電子調整式サスペンション II (ESA II) を用意しています。

モーターサイクル市場で世界的にも類のないこのシステムを装備すると、ライダーはボタンを押すだけで、フロントおよびリア・スプリング・ストラットのリバウンド・ダンピング特性を電子的に調整できるだけでなく、リア・スプリング・ストラットのスプリング・レスト (スプリング・プリロード) やスプリング・レート、つまりサスペンションの「硬さ」を電子的に調整することができます。このシステムは、TFT カラー・ディスプレイとマルチ・コントローラーを使って手軽に調整できます。

この第 2 世代の電子調整式サスペンション (ESA II) は、非常に便利な機能を提供します。ライダーの走行スタイルや積載量にあわせてサスペンションの設定を従来より高い精度で適合させることができ、優れたレスポンスを提供しながら、全く新たな次元の走行安定性と快適性をもたらします。

操作をできるだけ簡単にして、不用意に誤った設定をしないように配慮されており、ライダーはまず単純に積載状態 (「1 名」、「1 名 + 荷物」、「2 名 + 荷物」) を選択します。これにより、システムは関連するスプリング・レスト (スプリング・プリロード) やスプリング・レートを最適な状態に自動調整します。

さらにライダーはランニング・ギアの特性を、希望する走行スタイルにあわせて「Comfort (快適)」、「Normal (標準)」、「Sport (スポーツ)」から選択できます。電子制御システムはこの選択に従って、最適なパラメーターに基づき適切なダンパーの減衰率を算出し、それに応じて設定を行います。これらにより、新しい 6 気筒ツーリング・バイクは全部で 9 種類の設定を利用できます。

スプリング・レートを選択に加え、積載量の変化に合わせてサスペンションの高さを最適な状態に調整できるため、よりハイレベルの走行安定性、俊敏性、快適性を実現できます。その結果、2 名乗車＋荷物を積載する最大負荷時でさえ思いのままに車体をバンクさせて走行でき、スポーティな走行スタイルを維持することができます。またスプリング・レートを調整できるということは、極端な負荷による底付きの危険性も大幅に低減します。ダンパーの設定(「Normal」、「Sport」、「Comfort」)は、走行中でもスイッチを押して簡単に変更することができます。機能上および安全上の理由から、スプリング・プリロードは停車中にのみ変更可能となっています。スプリング・レートを変更する際は、ギア・ユニット付き電気モーターを使用します。ダンパー減衰率は、ダンパーに取り付けられている小型ステップ・モーターを使って変更します。

スプリング・レートの変更は、直列に接続されている2つのスプリングで行います。ここでは、スプリングの圧縮力を、従来型コイル・スプリングの下部に装着された弾性エレメント(Cellasto)で吸収します。Cellasto エレメントの放射状の膨張(圧縮によるふくらみ)は、スチール製スリーブによって制限しています。アルミ製スリーブは、電子油圧メカニズムにより内側を移動します。このインナー・スリーブの位置によって、Cellasto エレメントの内部膨張、つまりスプリング・レートに影響を及ぼします。この効果は、強さの異なる2つのスプリングと同じ効果を発揮するわけです。インナー・スリーブがスチール・スプリング上にあるとき、Cellasto エレメントは機能せず、スチール・スプリングのみが作用します。その後インナー・スリーブが動くと、スチール・スプリングのスプリング・レストが変化し、いわゆる「スプリング・プリロード」状態となります。

このようにして、静的な基準ポジションと走行中の車体形状を、あらゆる負荷状況において最適に維持します。この「ライド・ハイト・レベリング機能」により、BMW K 1600 GT および BMW K 1600 GTL は、フル積載状態でもソロ走行のときと同様の安定性を得られます。

110～160 N/mm の全範囲にわたってスプリング・レートを追加調整することにより、ESA II の「Sport、Normal、Comfort」の設定をさらに拡張し、走行中にはっきりと感じ取れる特性の変化を与えることができます。したがって K 1600 GT と K 1600 GTL は、「Sport」モードではさらにダイナミックで正確性が増し、「Comfort」モードではさらに快適性がアップします。しかも、卓越した安定性には変わりありません。

ESA II のすべてのメリットを簡単に紹介します。

- 「スポーツ」／「ノーマル」／「コンフォート」の設定による卓越した調整範囲
- 静的な基準ポジションと走行中の車体形状を、すべての設定で最適な状態に維持
- すべての設定で、ダンパー減衰率およびスプリング・レート／スプリング・プリロードを最適な状態に適合
- ダンパー減衰率の調整により、走行特性を大幅に変更可能
- スプリング・レート／スプリング・プリロードの調整により、あらゆる積載状況に適合
- ブレーキングの安定性、走行安定性、コーナリングの自由度、路面の突起を乗り越えたときのレスポンスの点で安全性を大幅に向上

BMW モーターサイクル用インテグラル ABS(パーシャリー・インテグラル)を装備した ブレーキ・システムによる優れた制動性能

標準装備された BMW モーターサイクル用インテグラル ABS 付きブレーキ・システム(パーシャリー・インテグラル・バージョン)により、安全面に対する非常に高い基準を確立しました。操作性をさらに高めるため、ABS ハイドロリック・システムにプレッシャー・センサーが追加されました。これにより、わずかな操作力で最大限のブレーキングを制御でき、ライダーの安全をさらに高めています。

フロントおよびリア共に直径 320 mm の大径ブレーキ・ディスクを装備し、高速時でも積載量が多いときでも最高のブレーキ性能を発揮します。このブレーキ・システムは、多くのテストで卓越した素早いブレーキ・プレッシャーの立ち上がりを証明し、フル・ブレーキング時でも非常に小さい操作力で機能するなど、さまざまなメリットを示してきました。現行のブレーキ・システムとしては、市場で最も安全かつ効果的なシステムのひとつに数えられます。

加速時でも最大限の安全性を実現する DTC(ダイナミック・トラクション・コントロール)

K 1600 の両モデルには、トラクション・コントロール・システムの DTC(ダイナミック・トラクション・コントロール)が工場装着の特別装備品として提供されます。このシステムは、ハイレベルの運動性能と模範的な走行安全性に大きく貢献します。

DTCトラクション・コントロール・システムは、スーパー・スポーツ・バイク BMW S 1000 RR で初めて採用されました。これは、特に路面状態が変化する場面や、路面へのグリップが制限される状況、摩擦レベルが大きく変化する場合などに、ライダーを適切にサポートします。

ABS センサーおよびセンサー・ボックス(バンク角度を検知)が収集したデータを使ってフロント・ホイールとリア・ホイールの回転速度を比較することで、BMS-X システムはリア・ホイールの空転を検知します。この場合、システムは点火進角を小さくしたり、燃料噴射を調整したり、スロットル・バルブの開度を調整したりすることで過剰な駆動トルクを抑制します。

従来の BMW モーターサイクル用 ASC システムとは異なり、DTC トラクション・コントロール・システムは、数々の最新のセンサーを使って車両のバンク角度を検知し、これを考慮して反応の速さや強さを変化させます。

DTC は、さまざまなモデルに合わせて完璧な調和を実現し、最高の走行安全性を提供します(セクション 2 の「パワートレイン」を参照)。

DTC はライダーに有益なサポート、つまり加速時の高い安全性を提供しますが、ABS と同様に物理的な限界を超えてまで安全を確保することはできません。誤った判断や不適切な走行方法によってこの限界域を超える場合があり、極端な場面では事故につながる可能性があります。DTC(ダイナミック・トラクション・コントロール)を正しく利用することで、ライダーがツーリング・バイク BMW K 1600 のダイナミックな潜在能力をより効果的に利用する手助けをし、安全性をさらに高めることができます。そして DTC は、特別な目的のために単独で作動を解除することができます。

4. 電装システムとエレクトロニクス



夜間走行の安全性を向上するアダプティブ・キセノン・ヘッドライトを モーターサイクルでは世界で初めて装備

ニューK 1600 モデルでは、キセノン・ヘッドライトの追加装備として、モーターサイクルで世界初となる「アダプティブ・ヘッドライト」が工場装着オプションで提供されます。

標準装備でメイン・ヘッドライトに組み込まれている中央のロー・ビーム・ユニットは、可動式のキセノン・プロジェクト・モジュールと反射ミラーで構成されています。フロントおよびリアのライド・ハイト・センサーからは、ヘッドライト・レベリング用データを常時提供しています。モーターサイクルが直進走行している場合は、ピッチ補正機能により走行状況や積載条件にかかわらず、ヘッドライトは最適な範囲を照らします。

オプション装備品の「アダプティブ・ヘッドライト」は、標準装備の固定式反射ミラーの代わりにサーボモーターを備えた旋回式ミラーを装備しています。車体のバンク角度に応じてミラーが左右に旋回し、車両のロール角を補正します。メイン・ヘッドライトのロービームも、ピッチ補正に加えてバンク角に応じてバランス調整が行われます。これら2つの動きが連動して、ヘッドライトの光はカーブする路面を確実に照らします。これは、コーナリング時の路面照射を大幅に向上させ、アクティブ・セーフティ性能を大幅に高めます。

バンク角の計算は、車体中央部に装備されたセンサー・ボックスで行います。この方法は、すでにBMWのスーパー・スポーツ・バイクS 1000 RRで採用しています。センサー情報はCANバス経由で送信され、DTCトラクション・コントロール・システムとABSで使用します。ここで使用している複合アルゴリズムは、BMW Motorradが独自に考案しました。

キセノン・モジュールの左右に配置された丸型ハイビーム・ヘッドライトおよび光ファイバー・リングは、BMW K 1600 GTとK 1600 GTLを印象的な「顔」に仕立てます。またこのライト・リングは、BMW Motorradでは初めて、BMWの四輪モデルの特徴であるパーキング・ライト(スモール・ライト)として使用します。

LED 補助ヘッドライトとグラウンド・ライト(工場オプション)

さらに照明効果を高める装備品として、BMW Motorrad は K 1600 GT と K 1600 GTL 用の LED 補助ヘッドライトを提供します。このライトはフェアリング下部の左右に取り付けられます(K 1600 GTL は工場装着特別装備品、両モデルに特別装備品として用意)。路面照明性能の向上に加えて、キセノン・ヘッドライトと LED の組み合わせは K 1600 モデルに夜間でも間違えようのない独自のフロント・フェイスをもたらします。もうひとつの装備品は、特別装備品として提供されるグラウンド・ライトです。集中ロック(オプション)用のリモート・コントロールをオンにしてイグニッション・キーを抜くと、一定時間ライトが点灯し続けます。

機能を分割させて柔軟性をさらに向上した新しい電装システム

BMW K 1600 GT および K 1600 GTL は、新しい 2010 車両電装システム(2010 vehicle electrical system)を装備した最初の BMW モーターサイクルです。これは従来のシステムをベースにしていますが、機能分担を変更している点が特徴です。

従来のシステムと同様に、このシステムは CAN(Controller Area Network)バス技術を使用することで、電装システムの配線数を大幅に削減しています。このネットワーク内での情報伝達は、単線の信号ケーブルのみで中継されます。これにより、潜在的に不具合の発生源となる配線やコネクタの数が多かった旧来の車両電装システムに比べ、全般にわたって信頼性が向上していることが重要なポイントです。

2010 車両電装システムを開発するプロセスの一環として、既存のセントラル・フレームおよびサスペンション・エレクトロニクスは 3 つの独立したコントロール・ユニットに分割されました。その中の 1 つのコントロール・ユニットは、すべての BMW モーターサイクルに装備されるあらゆる基本機能を実行します。

この他に、専門的な機能を担当するファンクション・サテライトがあります。たとえば、ウインドシールドの調整、シート・ヒーター、補助ヘッドライトなど、ツーリング・バイク専用のあらゆる機能を担当する第 2 のコントロール・ユニットです。さらに第 3 のコントロール・ユニットは、ESA II 機能のすべてを受け持ちます。このように機能を分割したことで、高度の柔軟性を提供し、将来における機能拡張や適応を容易にしています。

コミュニケーション・ネットワークと集中診断機能

アラーム・システム、ABS、DTC を含むデータ交換可能なコミュニケーション・ネットワークで結ばれたコントロール・ユニットは、全部で 16 個あります。この構成によって、システム全体の包括的な診断を簡単かつ集中的に行うことができます。電装システムは、比較的重要性の低いデータや干渉信号をあらかじめ規定された許容範囲内でフィルターにかけて取り除き、電磁干渉などの障害にシステムがほとんど影響されないようにしています。「パワートレイン」のセクションで説明したように、デジタル・モーター・エレクトロニクス (BMS-X) は、エンジンの制御を担当するだけでなく、あらゆるデータをワークショップの診断機器に転送する役割も受け持っています。

電子式挟み込み防止機構が組み込まれた電動調整式ウインドシールド

ファンクション・サテライトにより制御されるメモリー機能付きの電動調整式ウインドシールドに、初めて電子式挟み込み防止機構 (アンチトラップ・メカニズム) を追加しました。このシステムは、サーボモーターの電流の強さをモニターしています。ウインドシールドが終端位置に達する前に電流が増加すると、ウインドシールドは自動的に戻ります。これにより、ウインドシールドとフェアリングのアップパー・セクションの間での挟み込みを防止します。このシステムはまた、ウインドシールドを下げている状態でオプション装備品のナビゲーション・システム (BMW Motorrad ナビゲーター IV) の盗難防止機能を提供します。

空気圧低下モニター付き拡張型タイヤ空気圧コントロール (RDC)

BMW K 1600 GT と K 1600 GTL 用に工場装着オプションとして用意されているタイヤ空気圧コントロール (RDC) は、より軽量でコンパクトな新しいレシーバー・コントロール・ユニットと新しいホイール・センサーを採用しました。新しいコントロール・ユニットは、従来のタイヤ空気圧限界値を越えたときの警告機能に加え、空気圧が徐々に低下する場合もモニターしています。たとえば、空気圧が危険な限界値まで達する前でも、著しい空気圧の低下があると警告を発するので、タイヤ空気圧に関する安全性がさらに高まります。

トップ・レベルの盗難防止機能を提供する電子式イモビライザー (EWS)

BMW K 1600 モデルには、電子式イモビライザー (EWS) が標準装備されています。キーに内蔵されたトランスポンダーで制御するこの盗難防止機能は、BMW の四輪モデルと同様に機能します。イグニッション・キーをイグニッション・スイッチに差し込みイグニッションをオンにすると、イグニッション・スイッチに内蔵されたリング・アンテナを通じて、キーに組み込まれている IC チップと EWS アルゴリズムを保存しているデジタル・モーター・エレクトロニクスとの通信を許可します。

エンジン・コントロール・ユニットがランダムに発生した数字を送る「チャレンジ」、そしてリング・アンテナとキーが要求された組み合わせで応答する「レスポンス」というプロセスで認証を行ういわゆる「チャレンジ&レスポンス方式」と呼ぶ方法で、コード化されたチップ・データと毎回変化するEWSデータとの間でやり取りが行われます。送られてきた「問い」にリング・アンテナの「返答」が一致すれば、エンジン・コントロール・ユニットは点火および燃料噴射を許可し、エンジンを始動することができるようになります。

集中ロックとアラーム・システム(DWA)の組み合わせで

最高の快適性と盗難防止機能を実現

標準装備のイモビライザーに追加する安全装備として、盗難防止警報システム(DWA、工場装着オプション)と組み合わされた集中ロック・システム(工場装着オプション)が用意されています。この場合、ストレージ・コンパートメント、パニアケースおよびトランプケースを電子的にロックおよびロック解除することができます。集中ロック操作は、ハンドルバーのスイッチまたは新デザインのリモート・コントロールで作動させることができます。

拡張スイッチ・ユニット

BMW K 1600 モデルには、K シリーズや S シリーズで馴染みのある新世代スイッチ・ユニットを採用しています。このスイッチ・ユニットは非常にコンパクトにまとめられており、高い機能性、わかりやすい構造のデザイン、優れた操作性が特徴です。

ターン・インジケーターの機能は、ハンドルバーの左側にまとめられています。ハザード・フラッシャーは、左側ハンドルバー・フィッティング上部にある視認しやすい独立スイッチで作動させます。ロービーム、ハイビームおよびパッシング・ヘッドライトの操作は、アクセスしやすいように左手の人差し指の位置に配置されたスイッチに組み込まれています。

スターター／キル・スイッチの機能は、便利なロッカー・スイッチ(右側)に組み込まれています。キル・スイッチを誤って操作した場合、イグニッションがオンでないときと同様にスターターは作動せず、バッテリーの放電を防いでいます。

グリップ・ヒーターとシート・ヒーターには 5 つの設定があり、マルチ・コントローラーで選択します。パッセンジャー用シート・ヒーターは、アクセスしやすいようにシートの左に配置されたスイッチで作動させます。このスイッチにより、パッセンジャーはライダーとは別にヒーターを単独で作動させることができます。ヒーター・エレメントの作動状態は、メーター・パネルの TFT カラー・ディスプレイにシンボル・マークで表示されます。

クリア・ガラス・ルックの LED リア・ライト

BMW K 1600 GT と BMW K 1600 GTL には、クリア・ガラス・ルックの LED リア・ライトが装備されています。従来型のバルブに代わって LED 技術を採用することにより、トラブルのないメンテナンス・フリーの作動を約束し、耐用年数が著しく延びます。

マルチ・コントローラー、TFT カラー・ディスプレイ、メニュー・ガイダンス機能を初めて一体化した統合型操作コンセプト

K 1600 モデルのメーター・パネルは、スピードメーターおよびタコメーター用の 2 個の伝統的な丸型メーターと、5.7 インチの TFT カラー・ディスプレイで構成されています。このインフォメーション・ディスプレイのデザインも、モーターサイクル界ではまったく新しいものです。そのうえ、複数の情報をテキストやグラフィックを使って魅力的に表示させることができ、明るく見やすい表示となっています。光センサーでメーター・パネル全体を制御し、周囲の明るさに合わせて自動的に画面の明るさを調整します。

さらに、モーターサイクルでは 2009 年末の BMW R 1200 RT で初めて紹介された、統合操作コンセプトのマルチ・コントローラーを装備しています。左側のハンドルバー・グリップの内側のアクセスしやすい位置に配置されたマルチ・コントローラーは、ハンドルバーの上に取り付けられていた以前のファンクション・ユニットに代わるものです。グループごとにまとめられた操作ボタンと比較して、マルチ・コントローラーの優れたメリットはライダーの手をハンドルバーから離さずに操作できる点です。操作は上下への回転と左右の切り替えで行います。このため、キー・パッドとは異なり、道路から目を逸らすことなく操作することができます。

マルチ・コントローラーの機能は、この新型ツーリング・バイクでの使用を考慮して大幅に拡張されています。オーディオ・システムの操作に加え、TFT カラー・ディスプレイに表示されるメニューを参照しながらその他の機能を選択することもできます。つまりオンボード・コンピューター、ESA II、ナビゲーション・システム、さらにグリップ・ヒーターやシート・ヒーターなどを、すべてこのコントローラーで操作することができます。またセットアップ・メニューを使用して、ライダー用とマシン用にそれぞれ個別の設定を行うことができます。たとえば、キセノン・ヘッドライトを左側通行または右側通行に合わせた場合、それぞれ異なる言語を表示させることができます。

メニュー構造は、モーターサイクルの特殊なニーズを満たすように特別に考案され、ユーザーの実地テストに基づいて最適化されています。安全上の理由から、走行中にサブメニューを何度もクリックしなくてすむように、フラットな階層構造になっています。走行中に制御可能な機能の数は、大幅に削減されます。ライダーが自分にとってもっとも重要な機能をブックマーク・ボタンに登録しておく、そのメニュー（ナビゲーション・システムなど）にいつでも直接アクセスすることができます。これにより競合他社の操作システムと比較して、ボタンの数を妥当なレベルまで減らすことができ、同時に操作性も向上しています。

拡張機能付きオーディオ・システム

オーディオ・システムも新しく構想が練られました。このシステムは、MP3 プレーヤー、iPod、USB スティック用のインターフェースと AUX(外部入力)を介した従来通りのオーディオ装置用インターフェースを備えています。これらはフェアリングの右側に格納されており、K 1600 GT 用は工場装着オプションとして提供され、K 1600 GTL には標準装備されています。USB、MP3、iPod では、多数のプレイリストをアーティスト、ジャンルなどで分類して管理することができます。また、すべての曲をランダム再生することもできます。選択した音量と現在の曲目は、TFT カラー・ディスプレイに表示されます。外部音源は、インテリア・トリム右側のロック付き防水ストレージ・コンパートメントに格納でき、ここはあらゆる天候から保護する性能に優れています。外部音源は、マルチ・コントローラーと、オーディオ操作パネルのわずか 4 個のボタンで操作することができます。

ラジオはダブル・チューナー仕様で、常時放送局のアップデートを実行しています。オート・メモリー機能は 12 の放送局を自動的に登録することができます。さらに 12 の放送局をライダーが手動で登録することも可能です。要求に応じて、TMC 放送以外の放送局を聴いているときにも交通情報を受信することができます。米国およびカナダ仕様には、サテライト・ラジオ Sirius XM も内蔵されます。現在のチャンネルは、TFT カラー・ディスプレイに表示されます。速度感応式音量コントロールは、3 段階で設定することができます。マルチ・コントローラーが提供する機能に加え、オーディオ・システムは左側インテリア・トリムの 4 個のボタン(オーディオ操作ユニット)からも操作することができます。

オーディオ・システムの Bluetooth 機能は、オーディオ、電話、ナビゲーションの信号をライダーとパッセンジャーのヘルメット・スピーカーに送信することができます。マルチ・コントローラーは、極めて快適な機能も提供します。ハンドルバーから手を放さずにヘルメットの音量を調整することができます。

車両電装システムに統合されたナビゲーション・システム

特別装備品として提供される BMW Motorrad ナビゲーターIV は、車両電装システムに統合されており、お客様がオプション装備の「オーディオ・システムとナビゲーション・ユニット取付けキット」、「オーディオ・システムおよびナビゲーション・ユニット両用取付けキット」、「ナビゲーション・ユニット取付けキット」のいずれかを選択した場合、K 1600 GT では工場装着オプションとして提供されます(K 1600 GT はオーディオ・システム／ナビゲーション・ユニット取付けキットを標準装備)。これにより、画像ズームや音声ガイドなどのもっとも重要な機能をマルチ・コントローラーで操作できるので、ライダーはハンドルバーから手を離さずに操作できます。

ナビゲーション・システムと車両電装システムの間でもデータは交換されます。たとえば、ナビゲーション・システムは自動的に日付と時間をメーター・パネルに転送したり、あるいは個人で設定した走行可能距離に達した後、最寄の給油所を知らせたりします。オーディオ・プラットフォームの TMC データもダイナミック・ルーティングが可能なので、交通渋滞を避けるのに役立てることができます。BMW Motorrad ナビゲーター IV からの音声ガイドは、要求に応じてオーディオ・プラットフォームから再生できます。

ナビゲーション・ユニットは、駐車時に車両に残しておくことができます。ウインドシールドを下げると、信頼性の高い盗難防止機能が作動します。あるいは BMW Motorrad ナビゲーター IV を取り外して、ルート・プランニングやシティ・ガイドとして使用することもできます。

5. ボディとデザイン



ツーリング・バイクの基準を確立する革新的なデザイン

BMW Motorrad 製ツーリング・バイクの新しいハイエンド製品として、ニューBMW K 1600 GT および BMW K 1600 GTL は最高級の印象深い独特の外観をまとい、見るものをひと目でツーリングへと引き立てます。印象的なラインと面の構成、人目を引きつける 6 気筒エンジンは、プレミアム・モーターサイクルの価値と品質を裏付ける完璧な仕上がりで、パワフルかつダイナミックな実力を発揮します。

フロント・ビューには、BMW Motorrad の特徴的なデザイン・ラインを構成する要素があらわれています。2 つのニュー・モデル K 1600 GT と K 1600 GTL は、共にパワフルな印象のフロント・ビューを持っていますが、極端に幅の狭い 6 気筒エンジンの影響でスリムな印象をもたらし、先進の走りによく調和する俊敏性と躍動感を伝えています。

外装トリムは意図的に複数のセクションに分割されており、軽快な印象を作り出しています。この効果は、セクション 7 の「塗装仕上げ」で説明しているように、多様なカラー・コンセプトによってさらに強調されています。

リア・ビューでは、2 本のリア・サイレンサーが目を引きます。その重要な特徴は 3 つ垂直に並んだエグゾースト・パイプの開口部で、ここからも 6 気筒エンジンであることをかいま見ることができます。

BMW K 1600 GT と K 1600 GTL の躍動感あふれるデザインは、より高い機能性、快適性、ドライビング・プレジャーのための革新的な技術を多く持つことを表しています。

風および天候からの完璧な保護機能を提供し、力強さを表現

開発の際に特に注意を払ったのは、革新的なデザインに、風および天候からの優れた保護性能、優れた機能性を組み合わせることでした。その典型的な一例が、メモリー機能付き電動調整式ウインドシールドです。

特にパッセンジャー・エリアでの気流の乱れを低減するという、空気力学を考慮した高品質のウインドシールドは、最新の風洞試験を繰り返して開発しました。

このウインドシールドは、さらにオプションのナビゲーション・システム BMW Motorrad ナビゲーター IV を盗難から守るシステムとしての機能も追加されています（詳細はセクション 4 の「電装システムとエレクトロニクス」を参照）。安全上の理由から、ウインドシールドには挟み込み防止メカニズムも組み込まれています。

K 1600 GTL には、より快適性を重視したウインドシールドが標準装備されています(K 1600 GT には特別装備品として提供)。このウインドシールドは、ライダーとパッセンジャーの両者に最高のウインド・プロテクションを提供し、優れた音響特性をもたらします。

BMW Motorrad の特徴である「スプリット・フェイス」は、正面から見るとフェアリングのアップパー・セクションを 2 つに分け、人目を引くヘッドライト・ユニットと共に紛れもない BMW Motorrad の姿を強く印象付けています。この「スプリット・フェイス」のモチーフは、「ツイン・チップ」デザインのエンジン・スポイラーにも反映され、軽快で躍動感ある雰囲気をもたらしています。

K 1600 GTL は、細部に至るまでラグジュアリー・モデルというテーマを強調しています。たとえばモデル・エンブレムは、フェアリングのサイド・パネル上にクロム・フィンと共にデザインされており、パニアケース上を走るクロム・ストリップとの連続性を生み出しています。控えめにあしらわれたクロム・パーツは、しかるべきポイントで完璧な丸みを帯びており、K 1600 GTL が発散するモダン・ラグジュアリーのイメージを表現しています。これらは、ウインドシールドのマウント・カバー、スリップ・ストリーム・ディフレクター、ハンドルバー・ウェイト、パニアケース上の装飾パーツ、トップケース・フェアリング・パネル、リア・マフラーまでの範囲で見られます。

軽量構造:マグネシウム製フロント・パネル・キャリア

アッパー・トリム・セクション、ヘッドライト、コックピット、サイド・ミラーは、すべて剛性の高いフロント・パネル・キャリアで支持しています。マシンの重心付近に重量を集中させるため、このデュアル・セクション・フロント・パネル・キャリアは非常に軽量(重量 2kg 未満)で、剛性の高いマグネシウム合金で製造されています。

最適な収納コンセプトと集中ロック・システム

ツーリング性能に対する強い要望に応じて、K 1600 の 2 つのモデルにはパニアケースが標準装備されています。これは取外し可能な仕様ですが、デザイン・エレメントとしてボディ・ラインに溶け込むようにデザインされています。最大限の軽量化を達成するため、両モデルのパニアケースはシングル・シェル構造ですが、剛性、耐久性、防水性についてはまったく妥協を許しませんでした。

K 1600 GT と K 1600 GTL の空気力学的なファイン・チューニングは、パニアケースのアウトター・シェルに一体化されたフィンにも反映されており、これが後方へ流れる気流を整え、マシン全体の空力特性を向上させています。この処理により、雨天走行時の車両後部の汚れも抑えることができます。

追加の収納スペースとして、トリム内側のサイドに組み込まれた 2 つの防水ボックスがあります。パニアケース、容量 49 リッターのトップケース、そしてストレージ・コンパートメントはすべて、機械式ロック・システムと集中ロック・システム（工場装着オプション）の両方でロック／ロック解除することができます。このシステムは、リモート・コントロールか、車両に装備されたボタンを押して操作します。

K 1600 GTL のトップケースには、開くときの動作をサポートする 2 個のガス・ダンパーと内部照明が装備されています。このトップケースに付属するバックレストは十分なサイズがあり、驚くほど快適なデザインとなっています。一方、K 1600 GT のシート・クッションはよりスポーティなスタイルとなっています。K 1600 GTL に装備された非常に贅沢なクッションのため、トップケースはさらに 30 mm 後方に配置されており、取り付け部の中央部にはラゲージ・キャリアを取り付ける別体式のアタッチメントが必要になります。両モデルとも回転式メカニズムによるマウントが装備され、信頼性が高く、取り外しのしやすい構造です。またトップケースには、特別装備品のハイマウント・ブレーキ・ライトを組み込むことができます。

細部にわたって空力を考慮したデザイン

サイド・ミラーもこのマシンの視覚的な軽快さと躍動感に貢献しています。これらはフェアリングに一体化されているのではなく、空気力学的に最適にデザインされたアームを介してマグネシウム製フロント・パネル・キャリアに固定されています。BMW のデザイナーは、ここにも優れた機能性に視覚的な軽快さと躍動感を結びつけたデザインを施しています。

長いスタビライザー・アームのおかげで、サイド・ミラーは優れた後方視界を確保するとともに、たとえばガレージへの駐車時など、狭い場所などでは折りたたむことができるようにデザインしています。

多くの BMW モーターサイクルに特徴的なデザイン要素のひとつとして、この新しい 6 気筒 ツーリング・バイクにも「フローティング・パネル」と呼ぶボディ・カラーで塗装されたサイド・フェアリングがあります。この視覚的に分離されているような「フローティング・パネル」のデザインは、躍動感あふれるラインと組み合わせられて、リア・セクションへ向かって上方に跳ね上がっています。これは、一般のツーリング・モーターサイクルに共通して見られるものよりもはるかに軽快で躍動感あるスタイルを浮き上がらせます。空気力学を考慮した確かな品質と躍動感あふれるデザインへの強い憧れは、サイド・フェアリングに滑らかに流れるように取り付けられた、LED フロント・ターン・インジケーターによっても強調されています。

空気力学に関わるその他の技術としては、フェアリング・トップ・セクションの左右に組み込まれた 2 個のスリップ・ストリーム・ディフレクターがあります。必要に応じてこれらは外側に拡げることができるので、暑い気候で低速走行しているときにもはっきりと感知できる気流を生み出します。K 1600 GT のこの部分はコントラスト・カラーで塗装されており、K 1600 GTL ではクロム・パーツとなっています。

視認しやすい洗練されたスタイルの革新的なコックピット

ダイナミックなパフォーマンス、優れた機能性、革新的なデザインは、BMW K 1600 モデルのメーター・パネルにも表現されています。スピードメーターとタコメーターには、それぞれ通常のフラットなタイプではなく、アリーナと呼ばれるデザインのスケールを装備しています。照明類も、特に夜間走行時に落ち着いた印象をかもし出し、それぞれのスケールのマークが個別に照らされるので非常に読み取りやすくなっています。

オーディオ・システムのスピーカーと TFT カラー・ディスプレイは、コックピットのデザインに統合されました。2 個のツイーターの周囲と 2 個のウーファーの下にあしらわれた白色のマット・アルミニウム・メタリックが、表面に豊かなバリエーションを与えています。

ディスプレイのような高品質エレメントはステンレスで縁取られ、マット・マグネシウム・メタリックとのコントラスト塗装で仕上げられています。高品質な印象は、鍛造アルミニウム製ハンドルバーによって一層強調されています。

長距離走行での最高の運動特性と快適性を提供するシートおよびシート・ポジション

ニュー K 1600 GT および K 1600 GTL は、ライダーのシート周りを非常にスリムなデザインにしたことによるメリットを得ています。このデザインは、3 軸ギアボックスと非常に幅の狭いフレーム構造によって実現しました。特殊なデザインのギアボックスにより、クラッチを大幅に内側へ配置できた結果、ライダーの足を置くスペースを作ることができました。

フットレスト、シート・トップ、ハンドルバーの 3 点で構成される人間工学的な三角形デザインが、K 1600 GT の革新的なシート・ポジションに貢献しており、その一方で、非常に優れた長距離快適性を確保しています。ライダーと後部座席のパッセンジャーは、快適なニー・アングルを享受しますが、着座姿勢は意図的にフロント・ホイール方向に向くようになっており、積極的な走行スタイルを実現します。K 1600 GT の 2 分割式シートはライダー側の高さ調節が可能で、一人一人の体格に合わせることができます。

K 1600 GTL の後部座席はシングル・セクションのデュアル・レベル・シートとなっており、パッセンジャーに優れた適応性と人間工学的に優れたすわり心地を提供し、非常に高いレベルの快適性を実現します。ライダー・フットレストをさらに前方に、より低く配置すると共に、ハンドルバーをより後方に移動することで、特に長距離走行に適した非常にリラックスできるシート・ポジションが得られます。K 1600 GTL では、調整式ギアシフト・ペダルにより個々の要求に合わせた調整が可能です。K 1600 GTL の後部座席のパッセンジャーは、普通より少し長くて幅の広いシート・トップや標準装備のトップケースに付属する快適なバックレストからも恩恵を受けます。さらに K 1600 GTL には特別装備品の後部座席用パッセンジャー・アームレストを装備して、安全性を高めることができます。

BMW Motorradの豊富な装備品には、K 1600 GTとK 1600 GTLのツーリングをさらに楽しくするための専用コンフォート・シートが用意されています。提供される各シート高の詳しいリストは、セクション 6 の「装備プログラム」をご覧ください。

6. 装備プログラム



オプション装備品と特別装備品 - BMW Motorrad が提供するパーフェクトな個別化

K 1600 GT と K 1600 GTL は、「グランツーリスモ」の名にふさわしく、標準装備品においても最高品質、ダイナミックなパフォーマンス、快適性をほぼ完璧なレベルで魅力的に融合している。そしてさらに、BMW Motorrad はさらなる個性化のために、これまで同様広範囲にわたるオプション装備品と特別装備品を用意しています。

オプション装備品は工場装着オプションなので、製造工程で組み付けられます。
特別装備品は BMW Motorrad 正規ディーラーで装着でき、後付けも可能です。

オプション装備品

- ESA II (電子調整式サスペンション II)
- ダイナミック・トラクション・コントロール (DTC)
- アダプティブ・ヘッドライト
- タイヤ空気圧コントロール (RDC)
- 集中ロック (アラーム・システム DWA との組み合わせのみ)
- アラーム・システム (DWA) (集中ロックとの組み合わせのみ)
- LED 補助ヘッドライト (K 1600 GTL)
- ハイ・シート、シングル・セクション 780mm (K 1600 GTL)
- ライダー用ロー・シート、780/800mm、後部座席のパASSEンジャー・シートを含む (K 1600 GT)
- オーディオ・システムとナビゲーション・ユニット取付けキット (K 1600 GT)
- オーディオ・システム用およびナビゲーション・ユニット用取付けキット (K 1600 GT)
- ナビゲーション・ユニット用取付けキット (K 1600 GT)

特別装備品

ストレージ・プログラム

- ボディ・カラー同色のトップケース、容量 49 リッター (K 1600 GT)
- パニアケース用インパクト・ガード、4 セクション
- パニアケースおよびトップケース用ライナー
- トップケース用ストレージ・コンパートメント
- タンク・バッグ、防水 (K 1600 GT)

人間工学および快適性

- コンフォート・フットレスト (K 1600 GT)
- コンフォート・ウインドシールド、大型 (K 1600 GT)
- ハイ・ウインドシールド、ナロー (K 1600 GTL)
- 後部座席パッセンジャー・アームレスト、折りたたみ式 (K 1600 GTL)
- シート、シングル・セクション、750 mm (K 1600 GT のみ)
- シート、シングル・セクション、780 mm (K 1600 GT のみ)
- ライダー・シート、810/830mm、後部パッセンジャー・シートを含む (K 1600 GTL)
- ライダー・シート、780/800mm、後部パッセンジャー・シートを含む (K 1600 GTL)

デザイン

- スリップ・ストリーム・ディフレクター、クロム (K 1600 GT のみ)
- ウインドシールド・メカニズム・トリム・パネル、クロム (K 1600 GT のみ)
- クーラント・ホース・トリム・パネル、クロム (K 1600 GT のみ)
- トップケース・リッド・トリム・パネル、クロム (K 1600 GT のみ)
- パニアケース用クロム・ストリップ (K 1600 GT のみ)

安全性

- トップケース用ハイマウント・ブレーキ・ライト(LED)
- LED 補助ヘッドライト
- グラウンド・ライト(集中ロックとの組み合わせのみ)
- エンジン・プロテクション・バー

技術

- アクラポビッチ製スポーツ・マフラー
- BMW Motorrad ナビゲーターIV
- iPod アダプター・ケーブル
- 補助充電ソケット

7. 塗装仕上げ



ニューBMW K 1600 GT および K 1600 GTL は、ツーリング・バイクとして最高の品質、ダイナミックなパフォーマンス、優れた快適性をパーフェクトに統合しています。これは2つのモデルのカラーリングにも反映されています。

最高かつ革新的なツーリング・バイクとして開発された BMW K 1600 GT は、意識的にコントラスト・カラーを利用し、その色合いで躍動感のある印象を表現しています。ボディには 2 つのメイン・カラーであるバーミリオン・レッド・メタリックとライト・グレー・メタリックが用意され、エンジンのマット・プラチナ・メタリックとエキサイティングで鮮やかなコントラストを作り出しています。人目を引くボディ・カラーとのコントラストは、その他にもフレームとホイールおよびその他のフェアリング部分のオストラ・グレー・メタリックに見られます。

BMW K 1600 GTL における快適性、装備、prestige性への強い憧れはカラー・コンセプトにも反映されており、パワフルな存在感と全体に統一された洗練さが打ち出されています。ミネラル・シルバー・メタリックまたはロイヤル・ブルー・メタリック 2 は、エンジンのマット・プラチナ・メタリックおよび、フレーム、トリム・パーツ、ホイールのマット・マグネシウム・メタリックと完璧にマッチします。そしてこれらのカラーと上品なクロム・パーツなどが、K 1600 GTL のプレミアム品質を鮮やかに際立たせます。