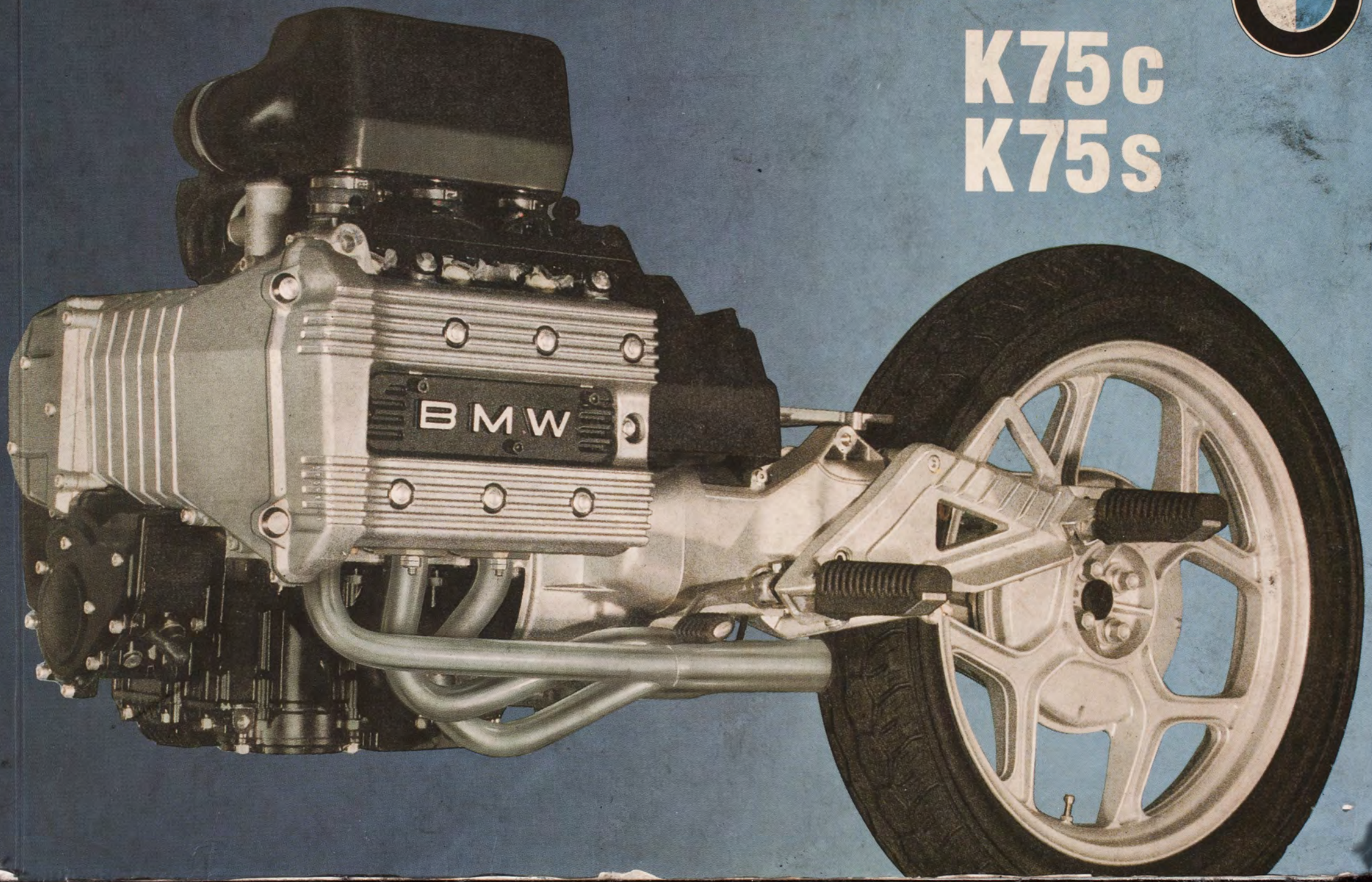
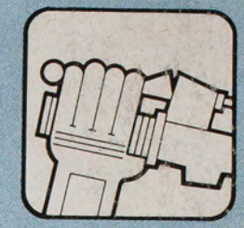
Uso e Manutenzione

K75c
K75s

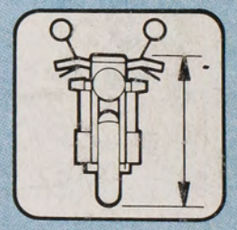


Uso e Manutenzione
K 75 c
K 75 s

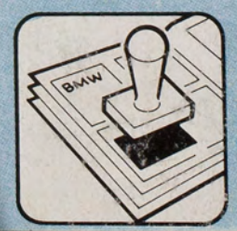












BMW Motorrad GmbH + Co.

Bestell-Nr. 01 44 9 798 654 2.0 XII.85 1. Aufl. ital. Bo

Con riserva di modifiche costruttive, dell'equipaggiamento e degli accessori nell'interesse del perfezionamento tecnico.

I dati relativi al consumo di carburante sono stati determinati al momento della stampatura secondo ISO.

In relazione all'entità dell'equipaggiamento ovvero degli accessori di questa motocicletta, come anche per le versioni destinate a determinati Paesi, possono risultare scostamenti nel contenuto delle figure/del testo. Ciò non dà diritto a nessuna rivendicazione.

Salvo errori ed omissioni.

© 1985 BMW Motorrad GmbH + Co.

Ristampa, anche parziale, solo dietro autorizzazione scritta della BMW Motorrad GmbH + Co., Servizio Assistenza.

Printed in Western Germany.

Dati del veicolo/dati del concessionario

Modello BMW K75S N° del telaio

Prima immatricolazione in data 15 5 87 Targa

Indirizzo del concessionario
con telefono
(timbro)

1° proprietario del veicolo

Nome

Indirizzo

2° proprietario del veicolo Targa

Nome

Indirizzo

3° proprietario del veicolo Targa

Nome

Indirizzo

Chiavi del veicolo

Per la chiusura sincronizzata del blocchetto d'avviamento, del bloccamanubrio, della serratura del serbatoio carburante e del sellone sono previste 1 chiave principale a cerniera e 2 chiavi di riserva rigide.

La targhettina autoadesiva fornita in dotazione indica il numero della chiave. Conservarla in un luogo sicuro contro uso abusivo.

Gentile motociclista, caro utente BMW,

la BMW non solo s'aggiorna, bensì pensa anche al futuro!

Oltre alla motocicletta »boxer« realizzata prima degli anni Sessanta e che sino ad oggi ha conservato pienamente il suo vigore e la sua esemplare ponderatezza, le nostre ricerche avanguardistiche hanno condotto ad una nuova creazione rivoluzionaria:

alla nuova serie K BMW!

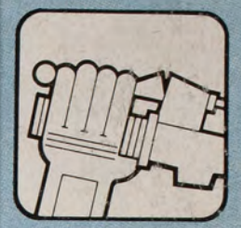
Le tecniche più moderne sono state messe in pratica in una concezione di motocicletta futuristica che non ha pari! La disposizione brevettata a livello internazionale del propulsore »BMW compact drive system« è in perfetta sintonia anche funzionale con i particolari già ampiamente apprezzati ed affidabili, come ad esempio la trasmissione a cardano.

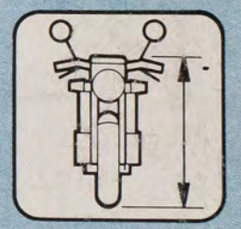
Lei può considerarsi giustamente fortunato di disporre di un tale veicolo cosi progredito per elevate esigenze di guida. Le formuliamo i nostri migliori auguri!

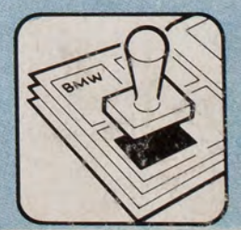
Prima di montare in sella è opportuno dedicare un po' di tempo alla lettura di questo opuscolo. Esso contiene informazioni vivaci a contributo della gioia di guidare, dell'imprescindibile sicurezza nell'uso di una motocicletta potente.

Non ci rimane che augurare a Lei ed ai Suoi passeggeri buon viaggio in qualsiasi momento!

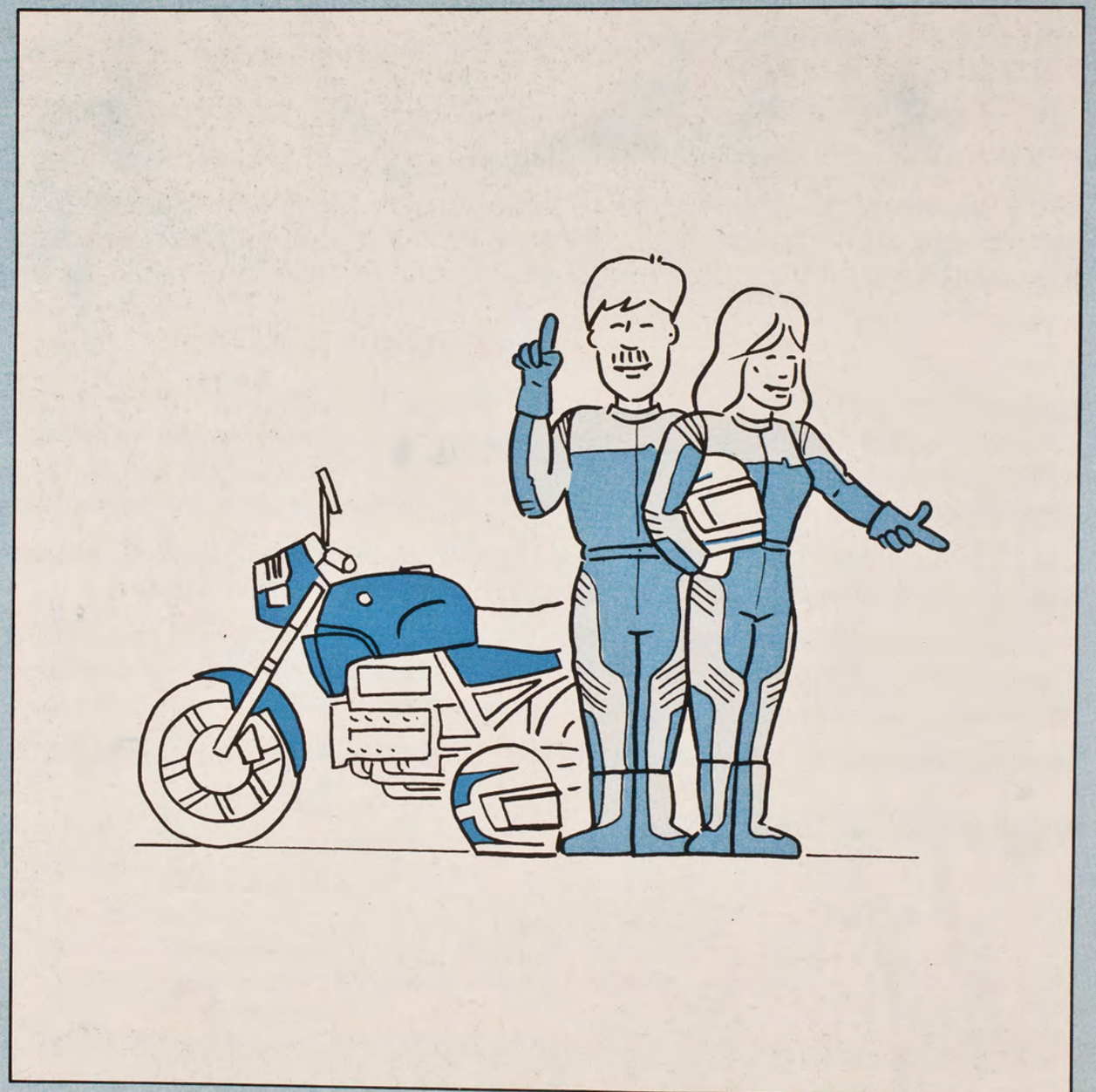
BMW Motorrad GmbH + Co.



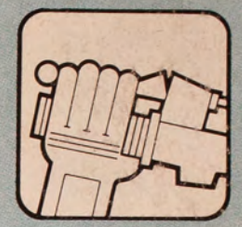





Meglio
informato
è chi sa
molto!



Prima impratichirsi e poi viaggiare – Avvertenze per l'uso



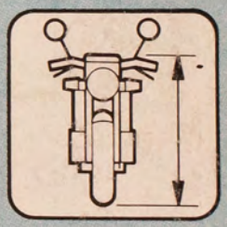
Meglio prevenire che . . . – Sicurezza



Più perfezione =
ancor più gioia di guidare – Avvertenze per la guida e guasti



Anche ciò è importante – Dati tecnici

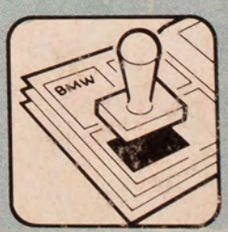


Per l'affidabilità – Cura e manutenzione

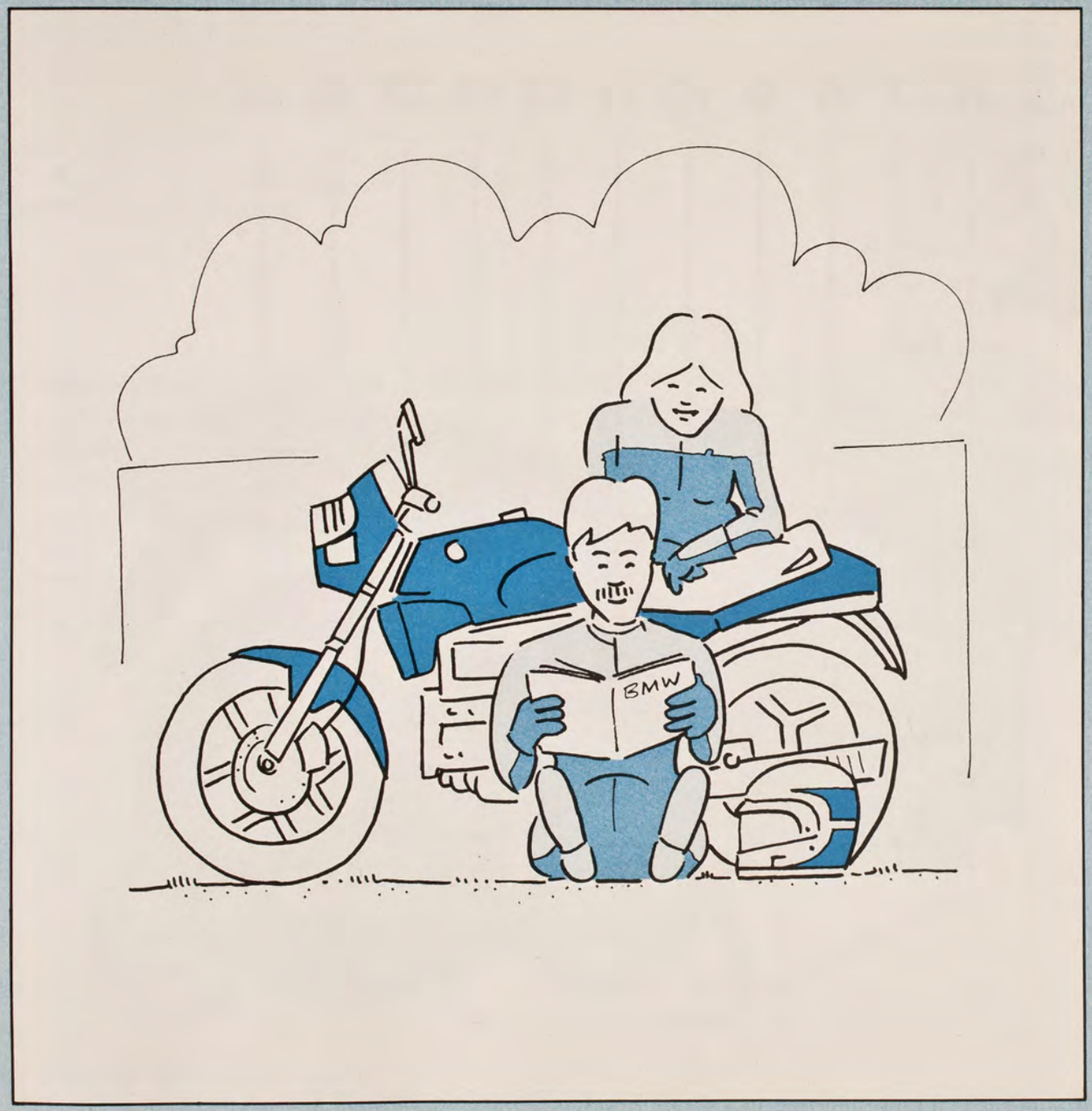


Nero su bianco – Tagliandi

segue: ricambi originali ed accessori BMW
indice alfabetico



Prima impratichirsi e poi viaggiare!



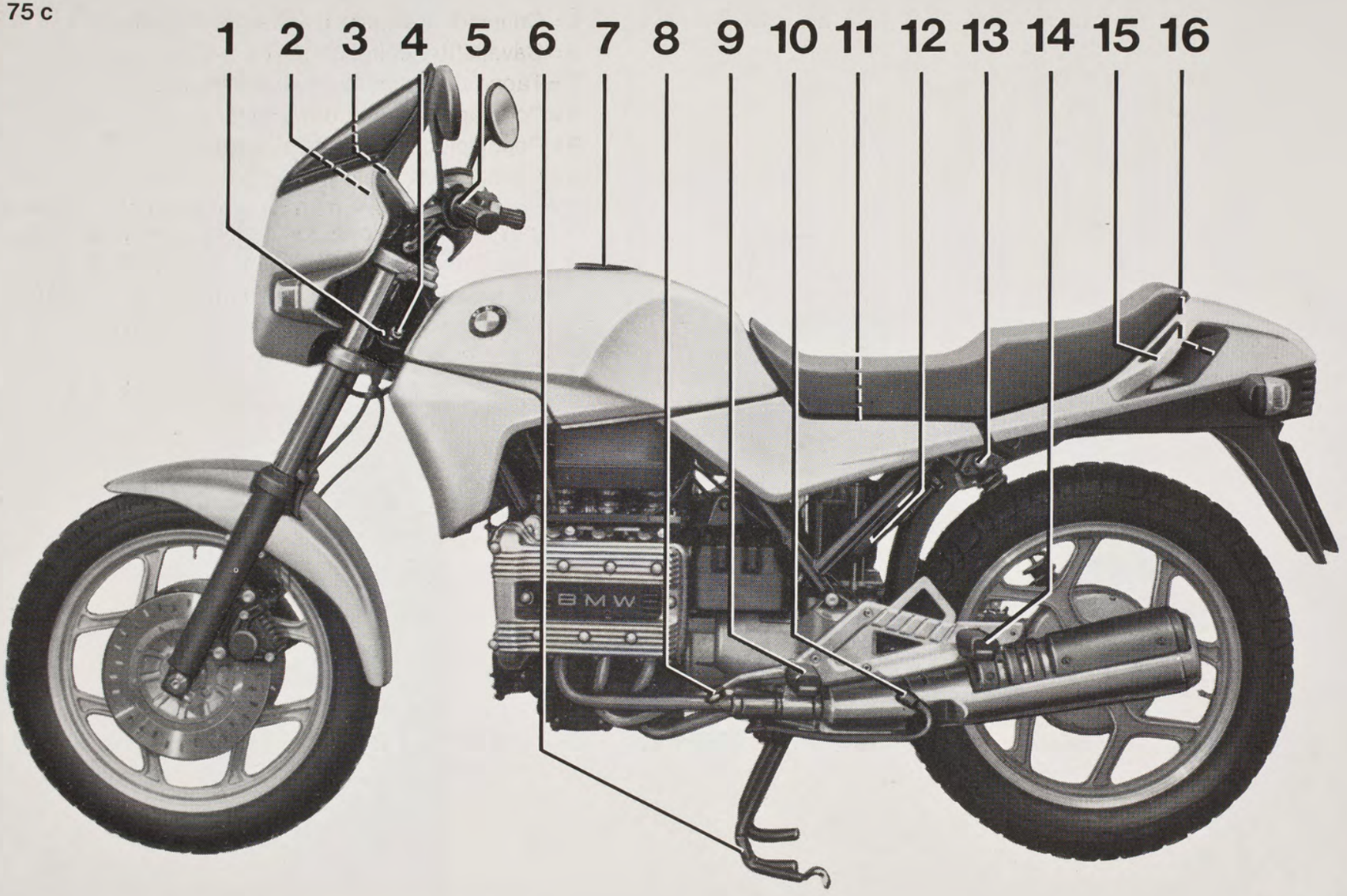
Dove si trova?
- Vista d'insieme della motocicletta

Come funziona ciò?
- Interruttore d'accensione
- Unità strumenti centrale
- Contachilometri parziale
- Comandi sul manubrio
- Tappo del serbatoio carburante
- Serratura del sellone
- Vani bagagli
- Orologio digitale LCD

Prima di partire:
controlli di sicurezza!
- Livello dell'olio motore
- Livello del refrigerante
- Livello del carburante
- Livello del liquido freni
- Controllo del freno a mano e del freno a pedale
- Controllo della leva frizione
- Registrazione gamba di molleggiamento (monoshock)
- Nivomat
- Controllo pressione pneumatici
- Controllo illuminazione

Ed ora in sella!
Mettere in moto – viaggiare – parcheggiare
- Interruttore d'emergenza accensione
- Avviamento del motore freddo e caldo
- Controllo gruppi ottici posteriori
- Cambio delle marce
- Cavalletto ribaltabile/cavalletto laterale
- Bloccaggio del manubrio
- Fissaggio del casco
- Dispositivo antifurto

K 75 c

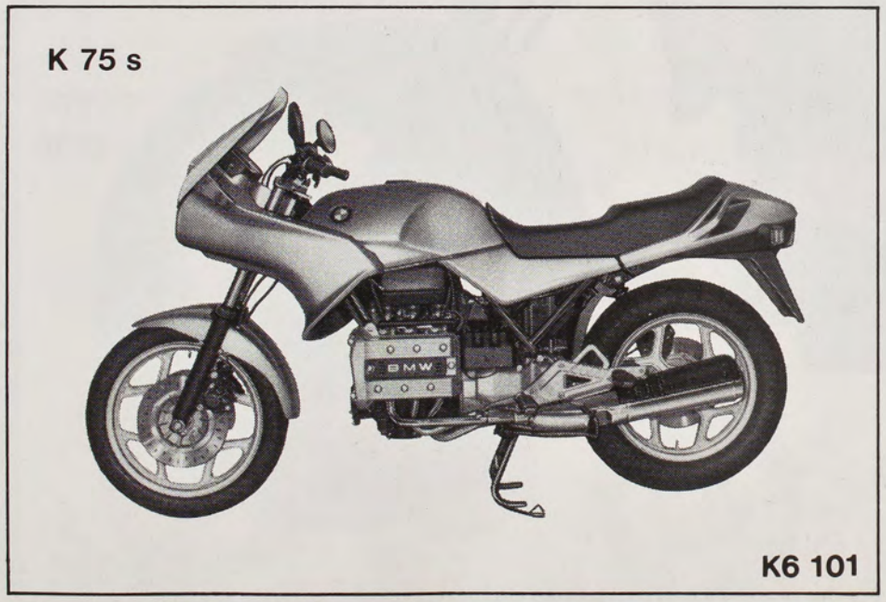


K 6 001

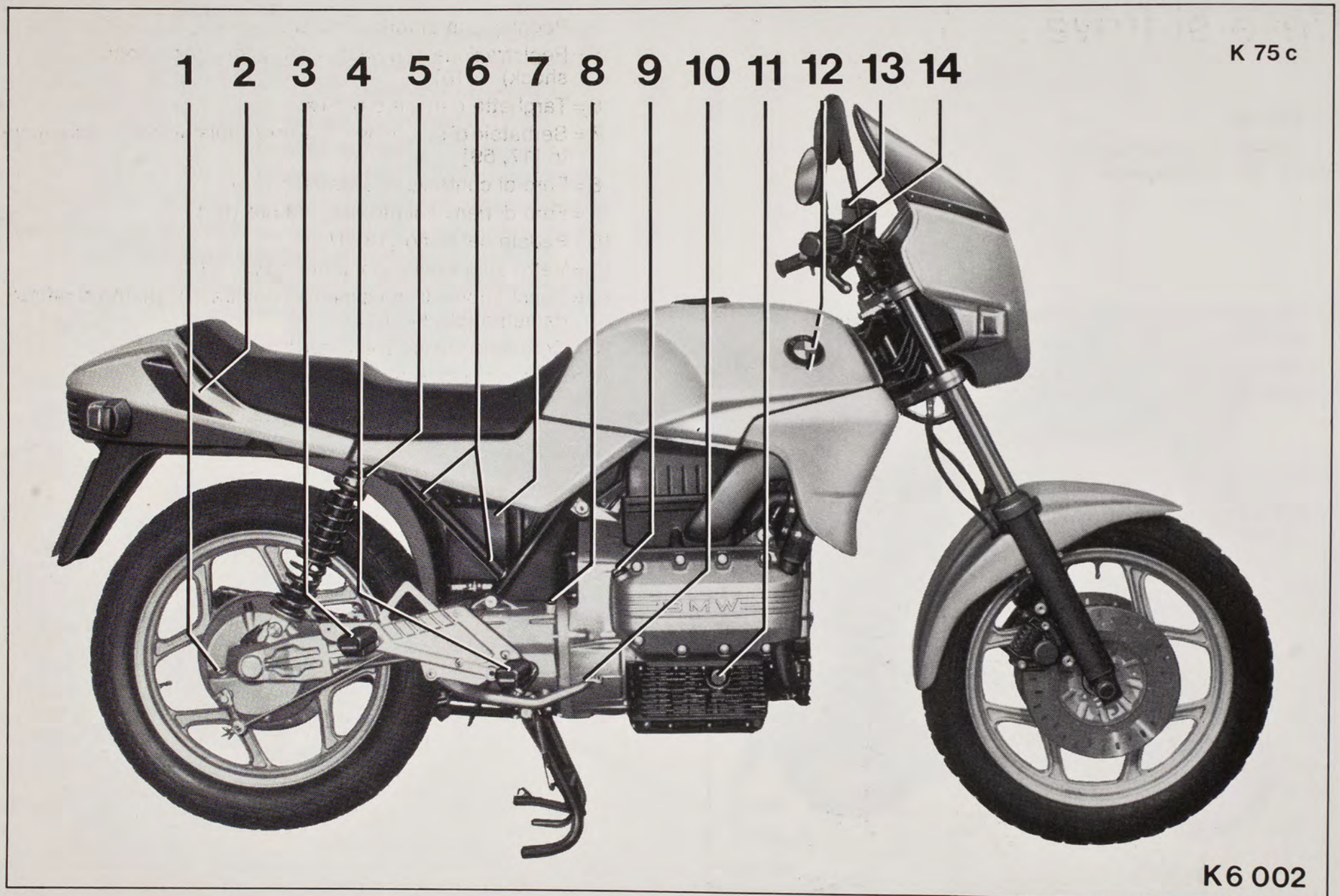
Dove si trova . . . ?

Avvertenza:
[ ] numero tra parentesi =
pagina con spiegazione

1 = Regolazione manuale della profondità del fascio luminoso [50]
2 = Azzeramento del contachilometri parziale [13]
3 = Unità strumenti centrale [12, 13, 16, 18, 22, 36]



4 = Bloccamanubrio [2]
5 = Comandi a sinistra del manubrio [14]
6 = Cavalletto ribaltabile [24]
7 = Tappo del serbatoio carburante [15]
8 = Poggiapiede anteriore sinistro
9 = Poggiapiede anteriore sinistro
10 = Cavalletto laterale [24, 25]
11 = Vaschetta portaoggetti per set di pronto soccorso (optional) per la versione con sellone ribaltabile [15]
12 = Impugnatura di sollevamento ribaltabile [24]
13 = Serratura del sellone con portacasco [15, 25]
14 = Poggiapiede posteriore sinistro, ribaltabile
15 = Appiglio posteriore sinistro [41]
16 = Ripostiglio (con sellone ribaltabile) [15, 31]

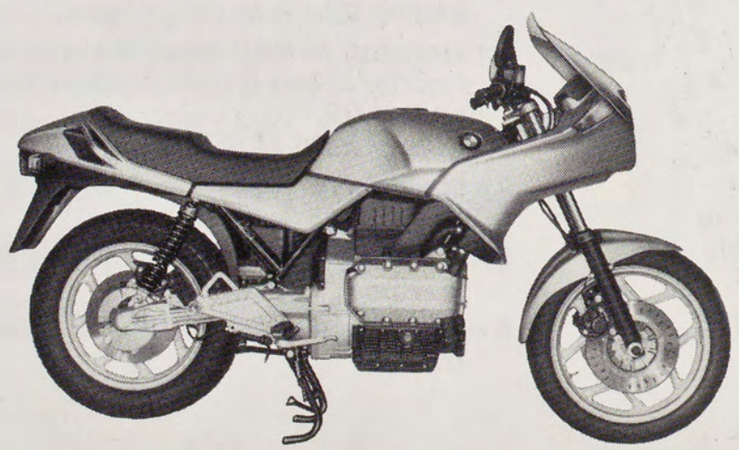

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14
K 75 c
BMW
K6 002

Dove si trova . . . ?

Avvertenza:
[ ] numero tra parentesi = pagina con spiegazione

1 = Foro di controllo olio, trazione posteriore [95]
2 = Appiglio posteriore destro [41]
3 = Poggiapiede posteriore destro, ribaltabile
4 = Poggiapiede anteriore destro
5 = Registrazione gamba di molleggiamento (mono-shock) [19]
6 = Targhetta e numero di telaio [75]
7 = Serbatoio di compensazione per impianto di raffreddamento [17, 59]
8 = Foro di controllo olio, cambio [94]
9 = Foro di riempimento olio, motore [93]
10 = Pedale del freno [18, 97]
11 = Vetro spia livello olio, motore [17, 93]
12 = Bocchettone di riempimento principale, impianto di raffreddamento [59, 60, 61]
13 = Serbatoio liquido freni, freno anteriore [18, 29]
14 = Comandi a destra del manubrio [14]

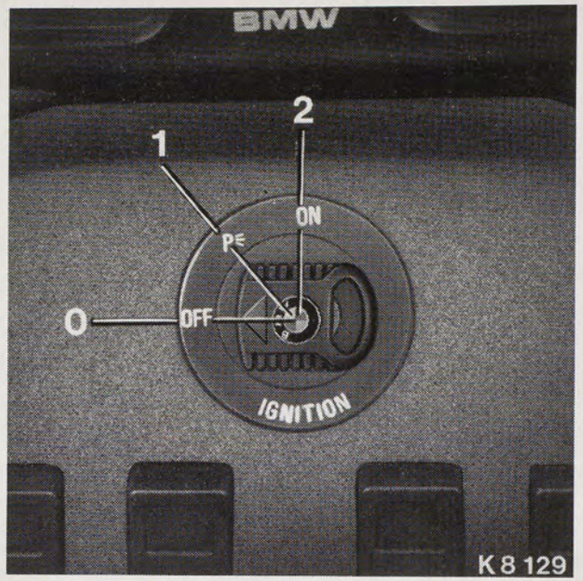
K 75 s



K6 102

Come funziona ciò?

Avvertenze per l'uso



Posizioni di collegamento della chiave d'accensione:

0 = posizione di spento, chiave estraibile

1 = luce di parcheggio, chiave estraibile

2 = posizione d'esercizio, accensione e tutti i circuiti di corrente inseriti

Accendere la luce di parcheggio solo per un limitato periodo di parcheggio, allo scopo di conservare l'efficienza della batteria della motocicletta.



Spie in funzione con chiave d'accensione in posizione »2«:

1 = alternatore (rossa), vedere pagina 22.

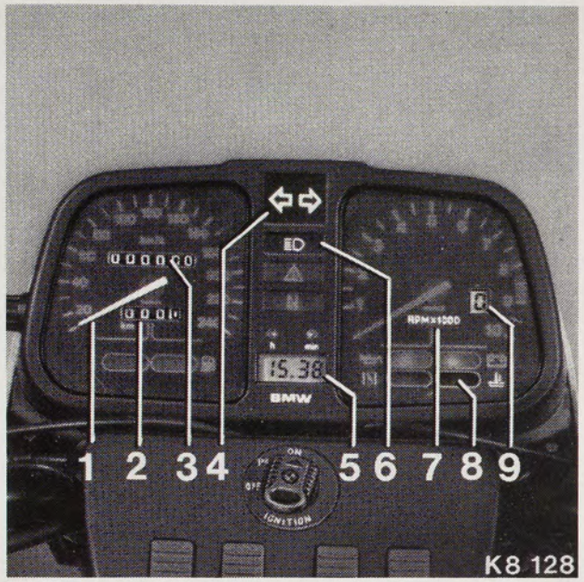
2 = pressione olio motore (rossa), vedere pagina 22.

3 = aumento di regime all'avviamento a freddo/choke (arancione), vedere pagina 22.
accesa solo all'azionamento

4 = controllo gruppi ottici posteriori (rossa)

5 = cambio in posizione neutra/folle (verde)

6 = livello carburante inferiore a ca. 5 l (rossa)



Unità strumenti centrale – ulteriori funzioni:

1 = tachimetro

2 = contachilometri parziale

3 = contachilometri

4 = spia lampeggiatore (verde)

5 = orologio digitale LCD
(optional K 75 c)

6 = spia abbagliante (blu)

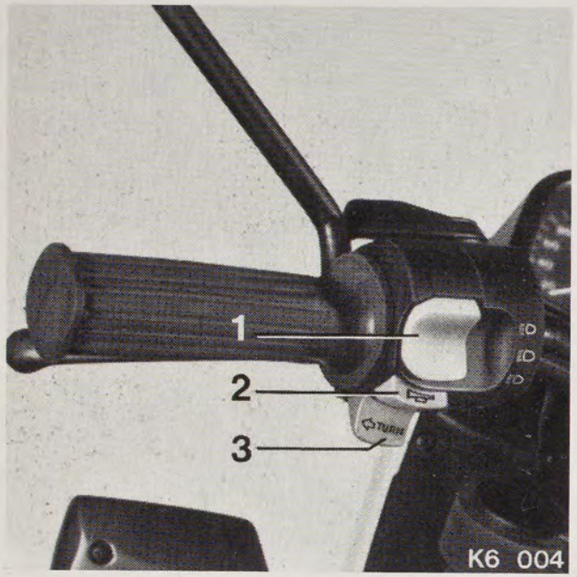
7 = contagiri

8 = spia d'avvertimento temperatura del refrigerante (arancione), vedere pagina 36.

9 = visualizzazione digitale marce



Azzeramento del contachilometri parziale
Mediante la manopola (1) può essere azzerato il contachilometri parziale (2).

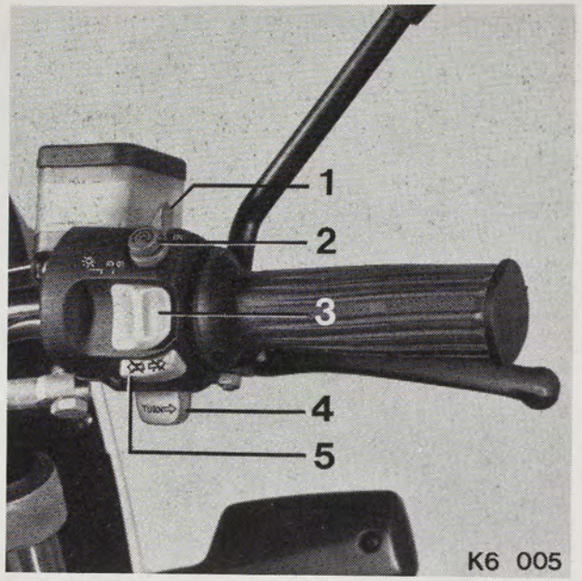


Comandi a sinistra sul manubrio

1 = Levetta di comando fari
posizione in alto: abbagliante
posizione nel centro: anabbagliante
posizione in basso: lampeggio,
dopo l'azionamento la levetta di comando riscatta automaticamente nella posizione centrale

2 = Pulsante dell'avvisatore acustico

3 = Inseritore indicatori di direzione, a sinistra premuto: impianto indicatori di direzione a sinistra in funzione



Comandi a destra sul manubrio

1 = Interruttore d'emergenza accensione
posizione centrale: tutti i circuiti di corrente attivi (ulteriori avvertenze a pagina 21)

2 = Interruttore a pressione d'avviamento

3 = Interruttore luci
(accensione inserita)
posizione a destra: luci spente
posizione centrale: luce di parcheggio
posizione a sinistra: anabbagliante

4 = Inseritore indicatori di direzione, a destra premuto: impianto indicatori di direzione a destra in funzione

5 = Disinseritore indicatori di direzione premuto: funzionamento degli indicatori di direzione sinistri o destri interrotto

Ritorno automatico degli indicatori di direzione

In funzione del tempo e del tragitto viene disinserito automaticamente l'impianto indicatori di direzione sinistro o destro collegato se ciò non avvenisse in precedenza mediante azionamento del tasto di disinserimento »5«:

- dopo circa 10 secondi di funzionamento nel traffico interurbano (oltre circa 50 km/h) oppure
- dopo circa 210 metri di percorso nel traffico urbano o in caso di lento flusso del traffico.



Riempimento di carburante

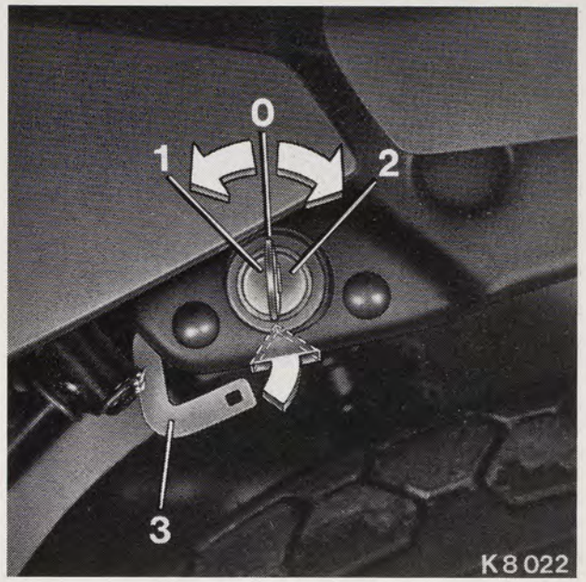
Aprire la chiusura del serbatoio carburante – chiusura sincronizzata (1), essa s'apre automaticamente e si potrà estrarre la chiave.

Dopo aver fatto rifornimento basta schiacciare il tappo.

Il carburante si espande sotto l'azione del calore, perciò non fare mai rifornimento fino all'orlo del serbatoio.

Fare rifornimento con carburante super senza piombo DIN 51 607, minimo ottanico 95 (NORM) e 85 (NOMM)
oppure
con carburante super contenente piombo DIN 51 600, minimo ottanico 98 (NORM) e 88 (NOMM).

Additivi, come ad es, oli da miscela, non sono necessari.



Azionamento serratura del sellone

Posizione 0 = la chiave (chiusura sincronizzata) può essere introdotta o estratta.

Posizione 1 = premere in dentro il blocchetto della serratura, il sellone è sbloccato e può essere aperto (chiave estraibile).

Posizione 2 = premere in dentro il blocchetto della serratura, il portacasco (3) si apre.

Il sellone può essere posizionato quando la chiave è estratta, il portacasco può essere di nuovo bloccato in direzione della freccia.

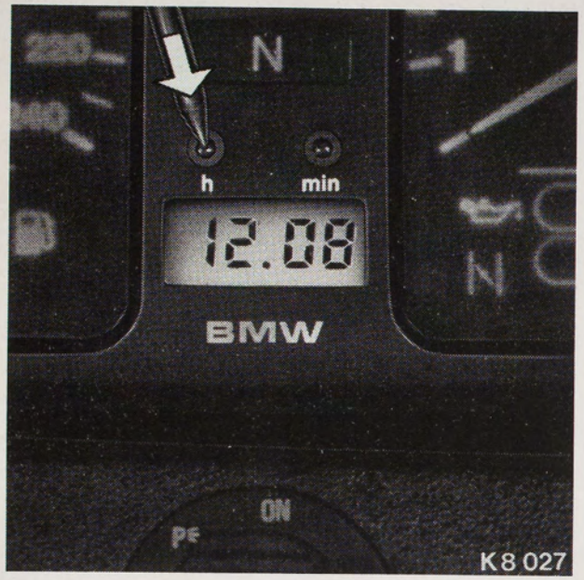


Vani bagagli sotto il sellone

Aprire il sellone. Dopo aver rimosso rispettivamente una copertura sono accessibili

- **vaschetta portaoggetti = capacità 2,2 l**
- **vano ripostiglio nella parte posteriore voluminosa = capacità 9,0 l**

Mentre nella vaschetta portaoggetti possono essere sistemati oggetti leggeri, come ad es. set di pronto soccorso (optional), nel ripostiglio posteriore possono essere messi gli attrezzi di bordo, la documentazione di bordo e all'occorrenza anche un indumento impermeabile.

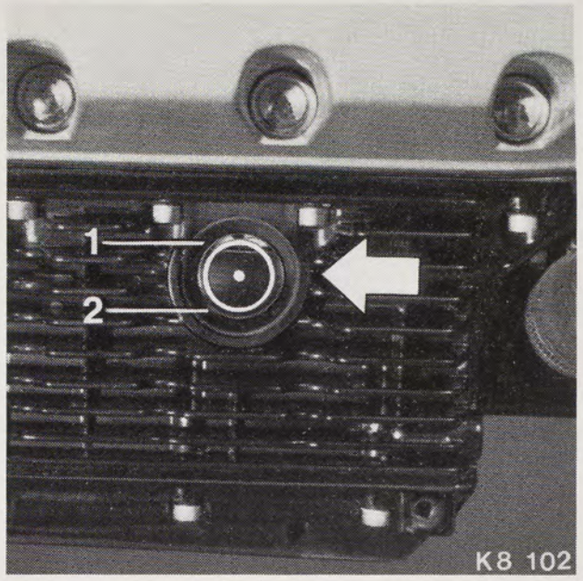


Orologio digitale LCD (optional 75 c)

La regolazione va effettuata mediante un oggetto adatto (ad es. una penna a sfera) esercitando leggera pressione sui diaframmi di gomma al di sopra del quadrante.

Posizione »h« = regolazione ore
Posizione »min« = regolazione minuti

Prima di partire: controlli di sicurezza!

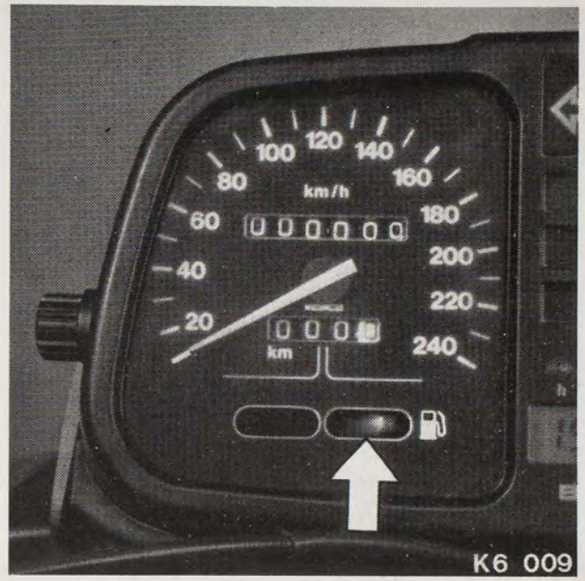


Livello dell'olio motore
Sulla parte inferiore del basamento è disposto un vetro spia del livello olio.
Livello dell'olio sulla marcatura ad anello:

1 = massimo
2 = minimo

Rifornimento tra marcatura minima e massima = 0,6 l.
Come si sa è svantaggioso rifornire olio oltre la marcatura superiore, ad es. maggiore consumo, eventualmente anche difetti di tenuta dell'olio. Il livello dell'olio non deve trovarsi mai al di sotto della marcatura inferiore.

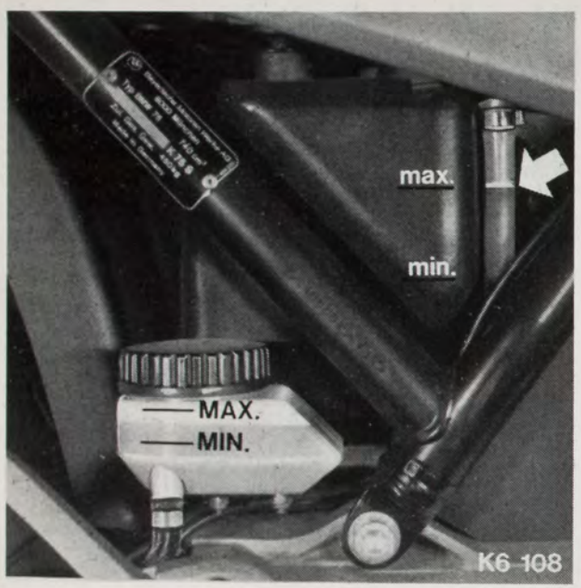
Controllo periodico del livello olio
Sistemare la motocicletta mediante il cavalletto su un fondo pianeggiante e solido. Far girare brevemente il motore (a temperatura d'esercizio) ed arrestarlo. Effettuare il controllo dopo alcuni minuti.



Livello del carburante

La spia (freccia) segnala accendendosi quando è stato raggiunto un quantitativo residuo di carburante di circa 5 litri.

La capacità totale del serbatoio carburante è di 21 litri. Dopo il periodo di rodaggio si dovrebbe rilevare, in base al proprio stile di guida, quanti chilometri possono essere ancora percorsi con il quantitativo di riserva.



Livello del refrigerante

Rilevabile sulla tubazione di controllo trasparente del serbatoio di compensazione allo stato freddo.

All'occorrenza rabboccare il refrigerante fino alla marcatura massima – avvertenze a pagina 59.



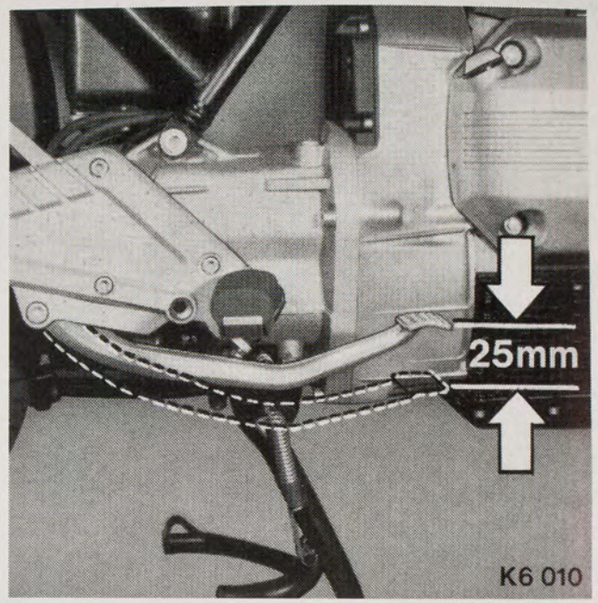
Livello del liquido freno anteriore e posteriore (K 75 s) – vedere figura a sinistra – Sul serbatoio di compensazione trasparente può essere controllato il livello del liquido freni. Osservare la marcatura massima e minima.

Freno anteriore:
Per il rifornimento del serbatoio di compensazione svitare 3 viti con intaglio a croce, togliere il coperchio assieme al diaframma di gomma.

Freno posteriore (K 75 s):
Per il rifornimento del serbatoio di compensazione (1) si deve svitare il coperchio in senso antiorario.

Impiegare solo liquido freni nuovo secondo specifica DOT 4: liquido freni ATE »SL«.

Attenzione! Il liquido freni può causare danni alla verniciatura.



Controllo del pedale freno (K 75 c)

Il pedale freno non deve lasciarsi premere a fondo per più di 25 mm.

All'occorrenza registrare il gioco del freno mediante il dado ad alette della tiranteria del freno. Vedere pagina 97.



Controllo della leva del freno a mano

Il gioco della leva del freno a mano è fissato costruttivamente e non può essere influenzato.

Improvvise variazioni del gioco ovvero »resistenza elastica« della leva del freno sono da ricondurre ad un eventuale difetto dell'impianto idraulico.

In tal caso rivolgersi al Servizio Assistenza della BMW Motorrad.



Controllo della leva frizione

Il gioco della leva frizione dovrebbe essere di 2 + 0,5 mm.

La normale usura della frizione comporta automaticamente la riduzione del gioco. Ciò viene corretto in occasione dell'ispezione BMW.

In caso d'emergenza può essere effettuata la registrazione base secondo quanto descritto a pagina 62.



Registrazione gamba di molleggiamento (monoshock)

Mediante una chiave a falce con prolunga (attrezzi di bordo) può essere adeguato il precaricamento delle molle portanti del molleggio posteriore – 3 posizioni al rispettivo impiego:

- **molla libera = »normale« per uso con il solo conducente**
- **1° stadio di caricamento = »medio« con passeggero o bagagli pesanti**
- **2° stadio di caricamento = »duro« per carico massimo**

Nivomat (optional)

Il Nivomat non richiede controllo e garantisce, in caso di carichi utili e di condizioni di viabilità differenti, un comportamento su strada sempre ottimale.

Il livello di funzionamento (regolazione automatica in altezza) viene raggiunto dopo un breve percorso.

Vantaggi:

- **escursioni delle molle uniformi indipendentemente dal carico**
- **smorzamento in funzione del carico**
- **altezza libera dal suolo invariata**
- **orientamento dei fari costante**

Attenzione!

I Nivomat sono sotto elevata pressione, non aprirli – pericolo d'infortunio!

Controllo pressione pneumatici

Il controllo periodico della pressione dei pneumatici garantisce ottimali caratteristiche di marcia ed elevata durata dei pneumatici.

(Per i valori delle pressioni dei pneumatici vedere a pagina 77)
(Per ulteriori avvertenze vedere a pagina 29).

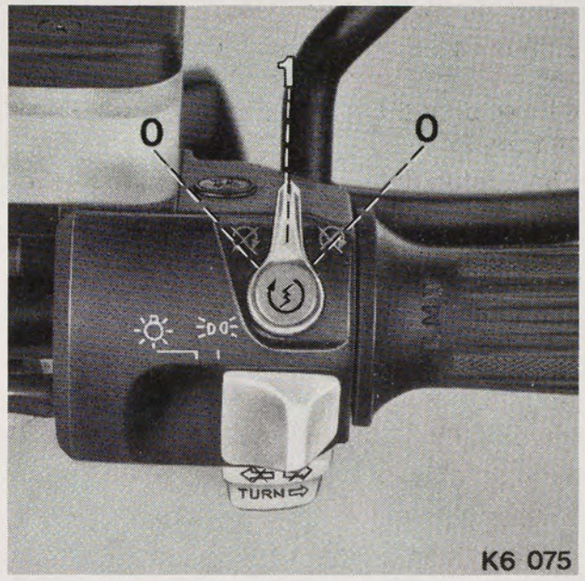
Controllo illuminazione

Prima di ogni viaggio controllare l'efficienza dei singoli componenti dell'illuminazione, come

- anabbagliante
- abbagliante
- fanale rosso posteriore
- luce d'arresto
  (freno a mano e freno a pedale)
- lampeggiatore

Ed ora in sella!

Mettere in moto – viaggiare – parcheggiare

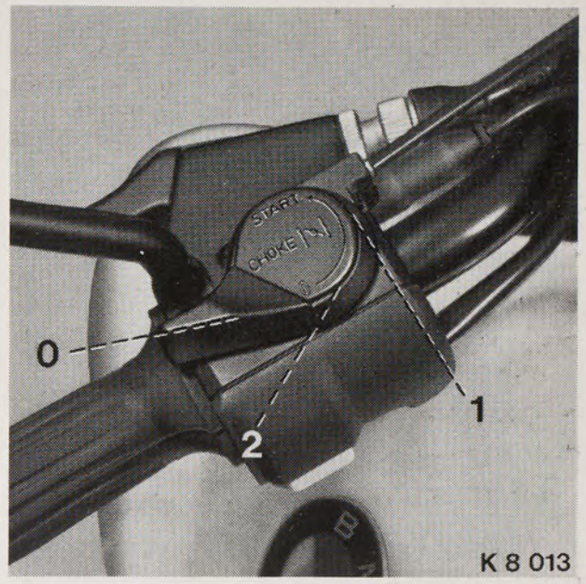


Prima di avviare il motore:

Portare l'interruttore d'emergenza accensione in posizione d'esercizio (1), tutti i circuiti di corrente sono attivi.

Azionando l'interruttore verso sinistra o destra (in posizione »0«) si può arrestare immediatamente il motore in una situazione d'emergenza.

L'avviamento del motore è possibile solo in posizione centrale (1), in quanto l'interruttore d'emergenza accensione nella posizione sinistra o destra interrompe i circuiti di corrente dell'accensione, dell'impianto d'iniezione, della pompa carburante e del motorino d'avviamento.



Avviamento del motore freddo e caldo

In funzione della temperatura del motore od ambiente si deve azionare la leva di comando »aumento di regime all'avviamento a freddo« (choke):

- **posizione 1 = inferiore a +10° C**
- **posizione 2 = oltre +10° C**
- **posizione 0 = con motore caldo**

All'occorrenza azionare delicatamente la manopola dell'acceleratore.

A temperatura ambiente inferiore a 0° C l'operazione di avviamento dev'essere effettuata con frizione tirata.



Inserire l'accensione, portare il cambio in posizione neutra (folle):

- **spia »N« in funzione**
- **visualizzazione digitale marce in posizione »0«**

Azionare l'interruttore d'avviamento premendolo. Il motore s'avvia.

Riportare gradatamente in posizione »0« la leva di comando »aumento di regime all'avviamento a freddo« (choke) in relazione al funzionamento regolare del motore.

Tentativi d'avviamento con batteria scaricata provocano »vibrazione di relé percepibile«. Ulteriori azionamenti dell'avviatore potrebbero danneggiare il relé d'avviamento – caricare la batteria!



Dopo l'inserzione dell'accensione sono in funzione ulteriori spie:

1 = pressione olio motore
2 = corrente di carica/alternatore

Entrambe le spie devono spegnersi dopo l'avviamento del motore ed al regime del minimo.

Se la spia pressione olio (1) s'accendesse durante la marcia, si dovrà disinnestare **subito** la frizione e disinserire l'accensione. Se il rifornimento d'olio del motore fosse sufficiente, rivolgersi al Servizio Assistenza della BMW Motorrad.

L'intatta funzione di carica viene indicata anche mediante lo spegnimento della relativa spia (2) a partire dal regime del minimo.

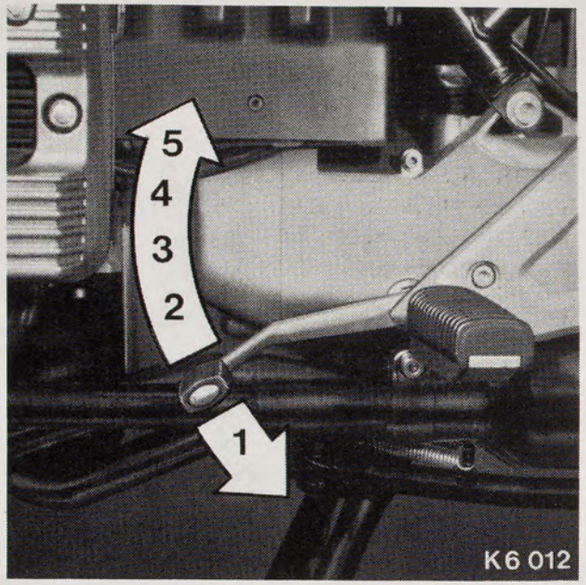
Se la spia della corrente di carica si accendesse durante la marcia, ci si dovrà recare al più presto da un Servizio Assistenza della BMW Motorrad, altrimenti si scarica la batteria del veicolo.

3 = Controllo gruppi ottici posteriori »⚠«

Inserire l'accensione e la luce di parcheggio. Se questa spia si spegnesse dopo l'azionamento del freno a mano e del freno a pedale, è garantita la funzione delle luci di coda e d'arresto.

La spia non si spegne in caso di difetto alle lampadine, ai cavi od agli interruttori e segnala in tal modo la necessità d'eliminare l'anomalia.

Se durante la marcia si verificasse un difetto alla luce d'arresto, ciò viene indicato subito dal controllo dei gruppi ottici posteriori »⚠«. Un'avaria della luce di coda è riconoscibile solo con luce di parcheggio od anabbagliante accesa.



Cambio delle marce

A seconda della posizione del piede si può spostare/adeguare il pedale cambio marce.

Prima di avviare il motore portare il cambio in posizione neutra/folle:

con frizione tirata azionare il pedalè cambio marce finchè la spia verde »N« s'accende e la visualizzazione digitale marce segnala »0«.

Per partire: il motore gira al minimo, tirare la frizione, innestare la 1ª marcia premendo il pedale cambio marce.

Innestare delicatamente la frizione, aumentando leggermente il regime del motore finchè la motocicletta si mette in movimento con accoppiamento dinamico. Variare la velocità solo con il regime del motore, senza far pattinare la frizione.

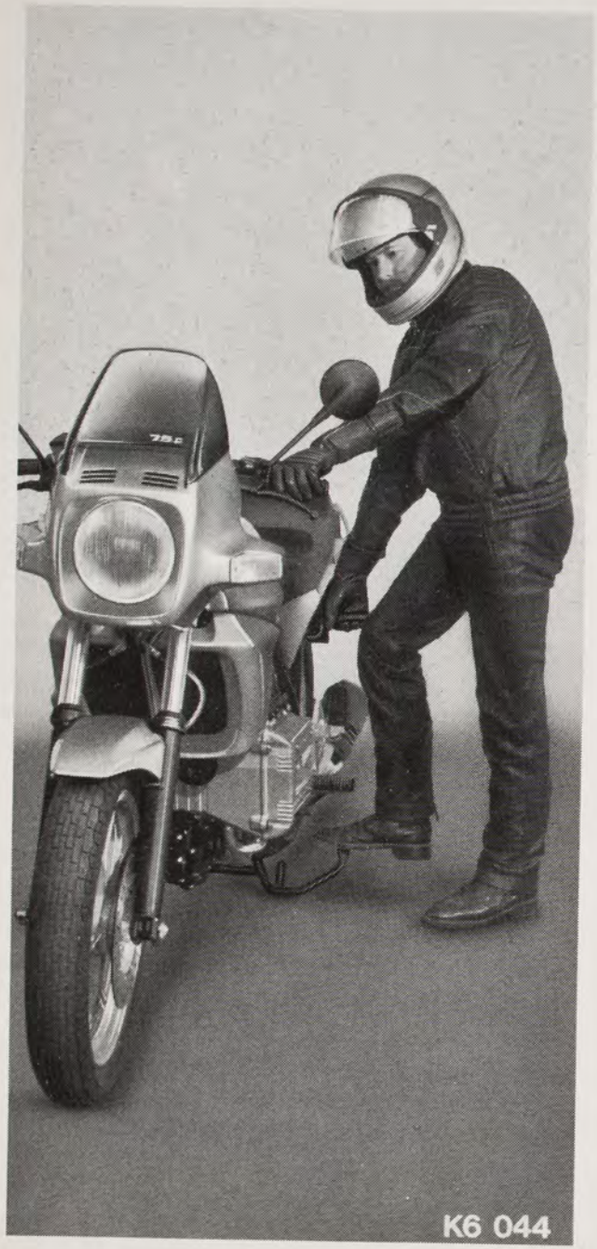
Il passaggio alla 2ª, 3ª, 4ª e 5ª marcia avviene analogamente.

Per scalare le marce togliere il piede dall'acceleratore, tirare la frizione, innestare la successiva marcia inferiore. Liberare delicatamente la frizione, diminuendo lo strappo della scalata mediante adeguato regime del motore.

In particolare su fondo stradale bagnato o scivoloso viene in tal modo evitata la variazione di carico a strappi, che può comportare lo slittamento della ruota posteriore.

La visualizzazione digitale marce nel contagiri indica la rispettiva marcia innestata.

Se durante la marcia non si raggiungesse un regime del motore di circa 1500 g/min, innestare la successiva marcia inferiore.



Spostamento della motocicletta dal cavalletto

Mano sinistra sull'impugnatura sinistra del manubrio, mano destra sull'impugnatura di sollevamento estraibile, spostare la motocicletta in avanti dal cavalletto.

Sistemazione della motocicletta sul cavalletto, figura a sinistra

Spingere in giù il cavalletto tramite l'apposita leva in modo che entrambi i pattini poggino sul suolo.
Mano sinistra sull'impugnatura sinistra del manubrio, mano destra sull'impugnatura di sollevamento estraibile, esercitare la pressione del peso del corpo tramite il piede destro sulla levetta d'abbassamento del cavalletto, tirare la motocicletta posteriormente/verso l'alto sul cavalletto.

Sistemazione della motocicletta sul cavalletto laterale, figura a destra

Ribaltare il cavalletto laterale sullo sbraccio fino all'arresto, inclinare lentamente la motocicletta verso sinistra fino a quando viene sostenuta.

Su strade in salita od in discesa impiegare il cavalletto laterale solo se la motocicletta può essere posizionata in direzione »salita«. All'occorrenza innestare anche la marcia.

Prima di mettersi in marcia il cavalletto laterale dev'essere fatto di nuovo rientrare – altrimenti pericolo d'incidente!

Fare sempre attenzione che il suolo sia solido nella zona del cavalletto, in modo da escludere che la motocicletta possa cadere!



Ritorno automatico del cavalletto laterale (optional)

Se la motocicletta viene raddrizzata dalla sua posizione di sostegno e la frizione viene azionata per l'avviamento, un meccanismo comporta inevitabilmente il ritorno automatico del cavalletto laterale.

In caso di irregolarità di funzionamento si dovrà controllare la registrazione della frizione – vedere a pagina 19 e 62. All'occorrenza rivolgersi da un Servizio Assistenza della BMW Motorrad.

Non azionare mai la frizione se la motocicletta fosse sistemata sul cavalletto laterale – pericolo di danneggiare il comando della frizione e il meccanismo di ritorno!



Protezione del manubrio contro uso abusivo

Ribaltare il coperchio di protezione del bloccamanubrio verso destra.

Introdurre la chiave (chiusura sincronizzata) nel bloccamanubrio e girarla verso sinistra. Sterzare leggermente il manubrio verso destra finchè il blocchetto della serratura possa essere premuto in dentro. La succesiva rotazione della chiave verso destra arresta il blocchetto della serratura e la chiave può essere estratta.



Portacasco

La figura mostra una delle possibilità per proteggere il casco contro un uso abusivo fissandolo alla motocicletta parcheggiata.

In funzione della lunghezza della sottogola e della sua configurazione si possono sistemare anche due caschi.

Per le funzioni di chiusura del bloccamanubrio vedere pagina 15.

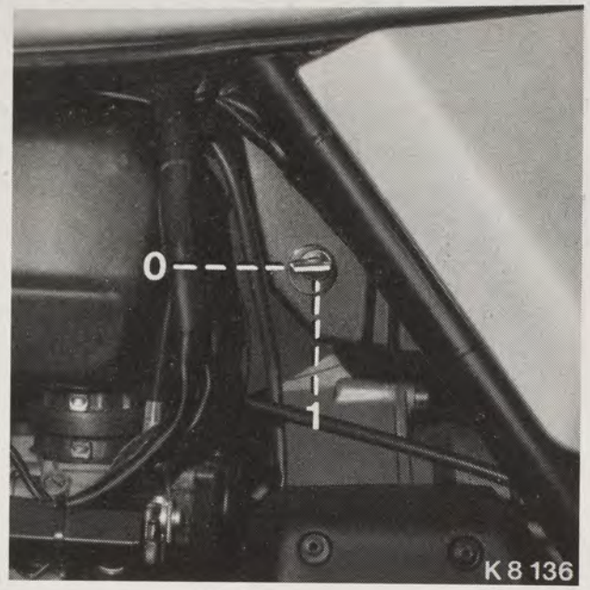
Dispositivo antifurto elettrico (optional ovvero accessorio BMW)
In aggiunta alla protezione della motocicletta parcheggiata mediante bloccamanubrio e serratura del sellone, eventualmente anche serratura in fune d'acciaio, il dispositivo antifurto elettrico contribuisce notevolmente a prevenire l'uso abusivo.

Se il dispositivo è collegato per intervenire, »eventi involontari« riportati qui di seguito provocano un allarme intermittente della durata di massimo 30 secondi tramite l'avvisatore acustico:

- **inserzione dell'accensione.**
- **corto circuito dell'interruttore accensione.**
- **avviamento della motocicletta da parte di estranei**
- **scollegamento della batteria della motocicletta, l'allarme si ha quindi tramite l'avvisatore acustico d'emergenza incorporato (95 dBA).**
- **scollegamento dell'avvisatore acustico della motocicletta, l'allarme si ha pure tramite l'avvisatore acustico d'emergenza incorporato (con temporizzazione).**
- **modifica della posizione della motocicletta per l'asse longitudinale**
- **trattamento frenetico della motocicletta.**
- **apertura del sellone.**

Diverse azioni provocanti l'allarme non prolungano la fase d'allarme di 30 secondi. Successivamente il dispositivo è nuovamente pronto autmaticamente per l'allarme.

La motocicletta dev'essere sistemata sempre sul cavalletto.



Inserimento e disinserimento del dispositivo d'allarme

L'inserimento o il disinserimento del dispositivo avviene tramite l'interruttore a chiave che è piazzato un po' arretrato davanti alla mascherina sinistra della batteria:

posizione 0 = dispositivo disinserito,

posizione 1 = dispositivo inserito per intervenire.

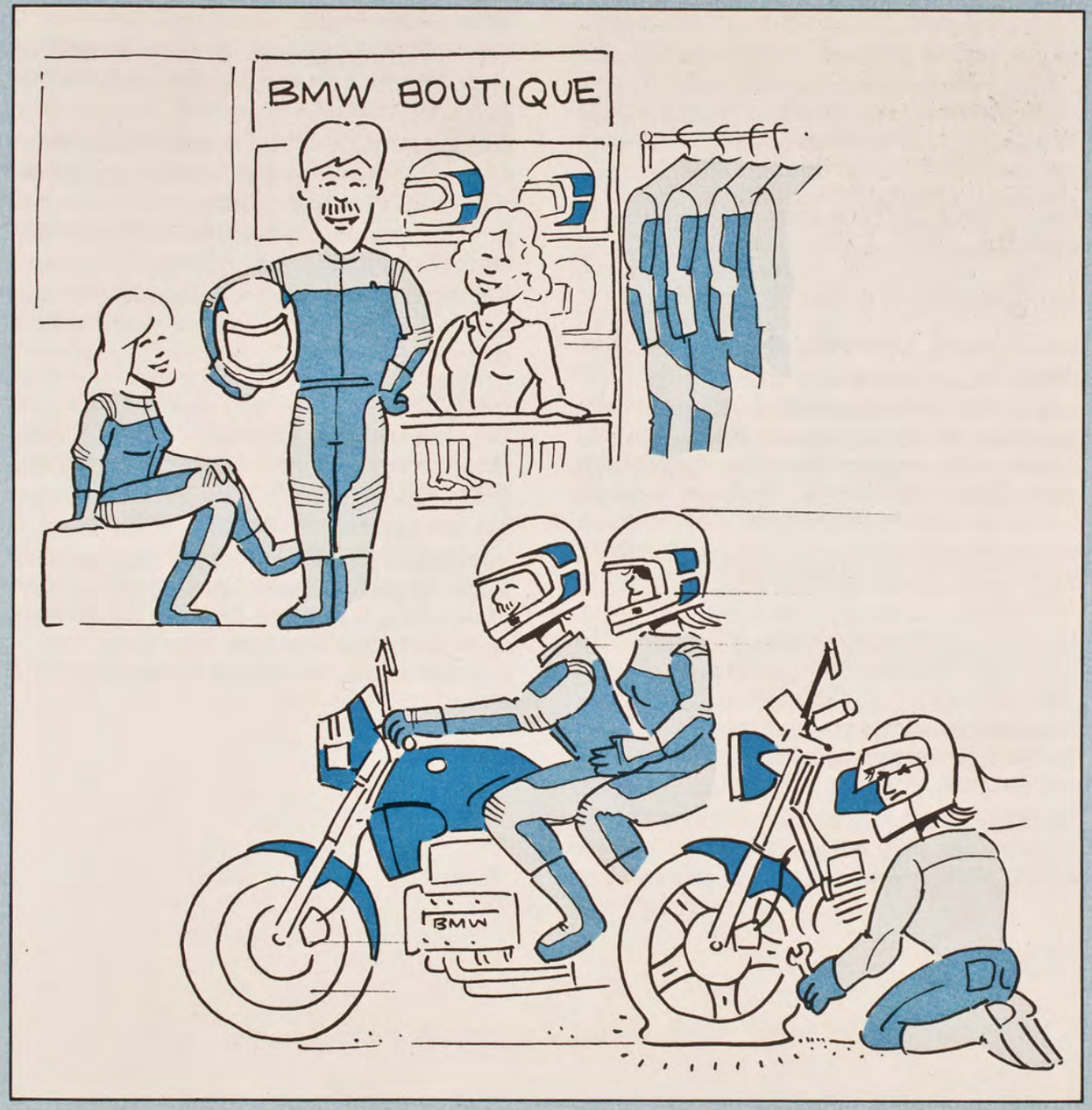
La chiave può essere tolta in qualsiasi posizione e dev'essere conservata in un luogo sicuro assieme alla chiave della motocicletta.



Alimentazione di corrente dell'avvisatore acustico d'emergenza mediante l'accumulatore NiCd situato nella centralina.
Con batteria montata della motocicletta l'accumulatore viene caricato continuamente. Se la batteria della motocicletta fosse scollegata o smontata, l'accumulatore NiCD mantiene l'avvisatore acustico d'emergenza pronto per il funzionamento per almeno 30 giorni – con chiave in posizione 1 anche più a lungo. Tuttavia un »bloccaggio elettronico« impedisce lo scatto dell'allarme in caso di scuotimento.

All'occorrenza con batteria della motocicletta montata l'accumulatore NiCd può essere ricaricato in 12 . . . 14 ore mediante il cavo di carica esistente:

- minispina nella presa di carica della centralina (1),
- morsetto collegato al polo + della batteria della motocicletta (2).



Meglio prevenire che . . .

Sicurezza propria della motocicletta:

- stato della motocicletta
- pneumatici/ruote
- impianto frenante
- liquido freni
- illuminazione
- impianto d'accensione ad alta potenza

Sicurezza propria delle persone:

- predisposizione individuale
- set di pronto soccorso
- casco protettivo
- indumenti
- impianto interfonico in duplice

Pensare sempre alla propria sicurezza – anche il proprio passeggero e gli altri utenti stradali ne beneficiano!

Perciò:

Prima di partire –
controlli della sicurezza!

Stato del veicolo (non è un puro caso!)

In passato si diceva: a voler che il carro non cigoli, bisogna ungere bene le ruote. Certamente vale questo saggio detto anche in generale nel nostro moderno mondo motociclistico.

Per la Sua BMW è cosa (quasi) ormai passata, difatti il controllo periodico del livello dell'olio del motore può essere effettuato con una sola occhiata!

Non rimane che attenersi al consueto iter:

affidare la propria moto in base al programma di manutenzione BMW alla custodia del proprio Servizio Assistenza della BMW Motorrad. Esso garantisce l'indispensabile sicurezza, controlla la moderna tecnologia, »unge« un po' e crea così tutte le premesse per la gioia di guidare.

E allora sì che viene ben influenzato lo stato del veicolo anche dalla cura, vale a dire dalla »cura di bellezza«.

Consideriamo questo tema più che importante per trattarlo più dettagliatamente nel capitolo »Cura e manutenzione«.

Banale? Crediamo di no – ciò che si può leggere in tale capitolo non lo sanno certamente tutti.

Pneumatici/ruote

Chi porta oggigiorno scarpe in cattivo stato anche se un paio di scarpe nuove non è mercato.

E i pneumatici di una motocicletta veloce . . . ? Anche gente facoltosa a volte »da i numeri«.

In altre parole sarebbe come fare salti mortali al trapezio senza rete.

Ciò denota non solo scarsa personalità bensì anche poca maturità nel guidare una motocicletta!

Cosa fare:

Dal legislatore tedesco, ad esempio, viene prescritta una profondità minima del profilo di 1 mm.

Ma già ciò è pericoloso!

Il motociclista consapevole non va oltre 2 mm di profondità del profilo della ruota anteriore e 3 mm per la ruota posteriore, facendo quindi montare nuovi pneumatici. In questo caso la spesa è la più opportuna che si potesse fare.

E' meglio »regalare« due millimetri di profilo che rischiare una scivolata sul bagnato.

Ognuno può domandarsi ciò che vale di più la pena.

La nuova gommatura della motocicletta dev'essere affidata al Servizio Assistenza della BMW Motorrad.

Esso conosce le norme di fabbrica per quanto rigurada la marca, la versione e la misura dei pneumatici. Pneumatici di altro genere comportano l'annullamento del »permesso di guida« con automatica perdita della tutela assicurativa contro responsabilità civile.

Queste sono per lo meno le disposizioni di legge in Germania. In altri Paesi potrebbero sussistere norme analoghe.

Perciò fare attenzione, altrimenti potrebbero sorgere seccature. E chi ci tiene a ciò?

Una parola sulla pressione di gonfiaggio dei pneumatici:

Non pensare mai che i pneumatici abbiano senz'altro la giusta pressione di gonfiaggio. Meglio accertarsene, in quanto persino due decimi di bar in meno potrebbero compromettere la stabilità della motocicletta avente la migliore tenuta in curva in situazioni limite. E allora . . . ?

I valori delle pressioni di gonfiaggio sono riportati a pagina 77 e sull'autoadesivo applicato sotto il sellone.

Nell'ambito della sicurezza non si devono trascurare le ruote (i cerchioni):

Nonostante siano molto stabili, le ruote potrebbero venir danneggiate/deformate ad es. in caso di un sinistro o superando velocemente degli ostacoli.

Ruote danneggiate devono essere sempre sostituite e non devono essere raddrizzate o riparate in nessun modo.

E anche i cappellotti delle valvole sono necessari – essi proteggono non solo contro sporco bensì, cosa ancor più importante, **impediscono ad elevata velocità l'improvvisa perdita della pressione di gonfiaggio.**

Gli elementi di tenuta tendono difatti ad oltre 200 km/h ad aprirsi automaticamente a seguito delle forze centrifughe. Chi ci avrebbe pensato!

Impianto frenante

Prima di mettersi in marcia si dovrebbe controllare il funzionamento dell'impianto frenante:

- **l'intatta trasmissione idraulica dell'effetto frenante viene segnalata mediante la dura (non elastica) resistenza azionando la leva del freno a mano,**
- **sufficiente livello del liquido freni nei serbatoi di compensazione,**
- **dischi e pinze freni esenti da olio o grasso nonchè da residui di detergenti.**
- **Azionando il pedale del freno si può accertare il relativo gioco, che, all'occorrenza, può essere registrato rapidamente sulla tiranteria del freno. Vedere a pagina 97.**

Non mettersi mai in viaggio se si avessero dubbi sull'affidabilità dell'impianto frenante della proprio motocicletta. Consultare il proprio Servizio Assistenza della BMW Motorrad.

Liquido freni

Si tratta di un prodotto che spesso viene trascurato con conseguenze negative per il buon funzionamento del veicolo.

Il liquido freni è soggetto ad elevate sollecitazioni termiche (effetti alternati), che promuovono un naturale processo d'invecchiamento. In virtù della caratteristica igroscopica viene assorbita umidità dell'aria atmosferica, per cui il punto d'ebollizione può calare in maniera pericolosa.

L'arricchimento d'umidità in connessione con il ridotto punto d'ebollizione comporta in caso di forti frenate (su discese con marcia troppo alta) l'eventuale formazione di bollicine di gas nell'impianto idraulico, cosa che in caso estremo ha come conseguenza l'avaria totale dell'impianto frenante.

Perciò:

indipendentemente dal chilometraggio, far sostituire il liquido freni almeno una volta l'anno da un Servizio Assistenza della BMW Motorrad!

Illuminazione

A differenza dell'auto, si guida la motocicletta anche di giorno per motivi di sicurezza con anabbagliante acceso (all'estero devono essere osservate le rispettive norme!).

Controllare perciò (meglio una volta in più) dopo aver avviato il motore, eventualmente mettendo la mano davanti al faro, il funzionamento di:

- luce di parcheggio
- anabbagliante
- abbagliante

Com'è stato illustrato a pagina 22, **le luci di coda e d'arresto vengono verificate mediante il controllo dei gruppi ottici posteriori** »⚠«.

All'impianto degli indicatori di direzione dev'essere dedicata particolare attenzione:

Le relative lampadine sono sottoposte a forti sollecitazioni. **Una lampada difettosa è di regola riconoscibile dal maggiore ritmo del lampeggiatore tramite la relativa spia e dev'essere subito eliminato il difetto.**

Impianto d'accensione ad alta potenza

Gli impianti d'accensione convenzionali a contatto potevano causare noie in caso di una »scossa elettrica«. Pur sapendo ciò capitava sempre di toccare le relative parti.

Ora però prudenza:

Questa motocicletta è stata equipaggiata con un »impianto d'accensione digitale con comando a microprocessore« – un impianto d'accensione a maggiore potenza! Non toccare le parti conducenti tensioni quando il motore è in moto

p e r i c o l o d i m o r t e !

Predisposizione individuale – o ci si considera sempre ben in forma?

In realtà ci sarebbero molti »se e ma«!

In questa sede non ci si propone di impartire ammonimenti od insegnamenti.

Si ritiene piuttosto opportuno dare ai motociclisti, sia maschili che femminili, un paio di buoni consigli:

- Chi non si sentisse in vena di guidare la motocicletta, dovrebbe farne a meno in tale giorno.
- Per guidare la motocicletta occorre spontanea predisposizione (non spavalderia).
- Non montare mai sulla motocicletta sotto stress, ciò rende aggressivi e si crea per se stesso e per gli altri un pericolo di sicurezza.
- Non salire sulla motocicletta senza essere ben riposati o se si fosse molto stanchi. Se come conducente si perdesse il controllo del veicolo il passeggero non potrà quasi mai prestare aiuto e non c'è Santo che salvi! Perciò meglio farne a meno.
- La bocca ne porta le gambe – è giusto! E guidando una motocicletta? Mangiare si, però moderatamente (meglio più volte e poco), facendo anche uso di molta frutta. Quando si sarà arrivati a destinazione si potrà »recuperare« il perduto. Bere, si e solo bevande analcoliche. I motociclisti non devono risentire del minimo influsso dell'alcool. Persino una birretta potrebbe comportare squilibri. L'importanza di ciò viaggiando su due ruote non richiede ulteriori spiegazioni.

Set di pronto soccorso (optional)

Un tema questo a cui ci si vorrebbe preferibilmente sottrarre, ognuno spera appunto di non trovarsi mai in tali circostanze.

Ma forse si può aver sfortuna ed allora bisogna sapersi destreggiare.

Il proprio Servizio Assistenza della BMW Motorrad ha nella sua gamma di accessori BMW un set di pronto soccorso adatto per motociclette, che può essere trasportato agevolmente nel vano bagagli situata sotto il sellone (in alcuni Paesi è prescritta per legge).

Se ci si dovesse trovare nella circostanza di prestare pronto soccorso, potrebbe trattarsi di un nuovo caso d'amicizia con la persona soccorsa.



7E 81 20



8 81 14

Casco –
meglio quello multiuso BMW

Ogni casco impiegato deve soddisfare le norme di prova richieste per legge e poter essere portato in modo che anche dopo un lungo viaggio non risulti fastidioso od addirittura insopportabile.

Il casco multiuso offerto della gamma di accessori BMW consente inoltre varie possibilità d'impiego:

- La visiera, fornibile anche nella versione antiappannante ed azzurrata, è munita di un fissaggio a tacca e può essere regolata con precisione.
- Mediante la chiusura a pulsante disposta a sinistra ed a destra si può sollevare completamente la protezione del mento assieme alla visiera – importante per occhialuti!
- La protezione del mento assieme alla visiera può essere completamente sganciata ed il casco assume la cosiddetta forma »jet«. Inoltre si può anche abbottonare una protezione parasole.

Per motivi di sicurezza si deve sostituire in tempo una visiera graffiata, cosa d'altronde molto semplice. Si consiglia pertanto d'avere sempre con sè una visiera di scorta.

Del resto:

Il casco multiuso BMW è particolarmente adatto per il montaggio di un impianto interfonico in duplice BMW!

Soffermiamoci ancora sugli »accessori da indossare«: vestito in pelle ed impermeabile

Prima di montare sulla motocicletta ci si è controllati se si è »impacchettati« in maniera ottimale? Anche per brevi viaggi? Anche quando fa bel tempo?

Desideriamo esporre ciò che si intende per »ottimale«:

Vecchi volponi (non è tanto questione d'età) preferiscono la cosiddetta seconda pelle, ossia cuoio. Buoni guanti e stivali di pelle completano la protezione del corpo.

Chi ha fatto »conoscenza« con la »dura madre terra« a fior di pelle sa apprezzare tali vantaggi. Talvolta la propria pelle »cambia di colore« solo provvisoriamente, ma rimane sempre com'era!

Per proteggersi accuratamente contro **il bagnato da sopra a sotto** – cosa che dev'essere anche piacevole – è bene **indossare un vestito impermeabile!**

Vi sono ad es. **vestiti impermeabili monopezzo, leggeri** con cui si può proteggere il proprio abbigliamento in pelle costoso e se stessi. Stivali in gomma e guanti impermeabili completano il tutto.

Tutti questi oggetti possono essere sistemati agevolmente sotto il sellone, nello zaino o nelle borse.

Infine il vestito multiuso.

Di regola simili vestiti proteggono contro la pioggia e consentono inoltre una buona traspirazione. Grazie a particolari materiali termici, tali vestiti proteggono molto bene contro il freddo e sono perciò consigliabili per chi usa la motocicletta anche nel periodo invernale.

E chi volesse essere del tutto ben vestito, indossa anche sotto un vestito multiuso gli indumenti adatti offerti dalla BMW.

Se ci si volesse quindi procurare un abbigliamento completo per sè e il proprio passaggero:

rivolgersi al proprio concessionario della BMW Motorrad. Si rimarrà piacevolmente sorpresi della vasta gamma di accessori BMW offerti in questo settore:

perfezione BMW fin nei dettagli, realizzata e provata da esperti (motociclisti)!

Impianto interfonico in duplice – lusso?

Crediamo di no, al contrario!

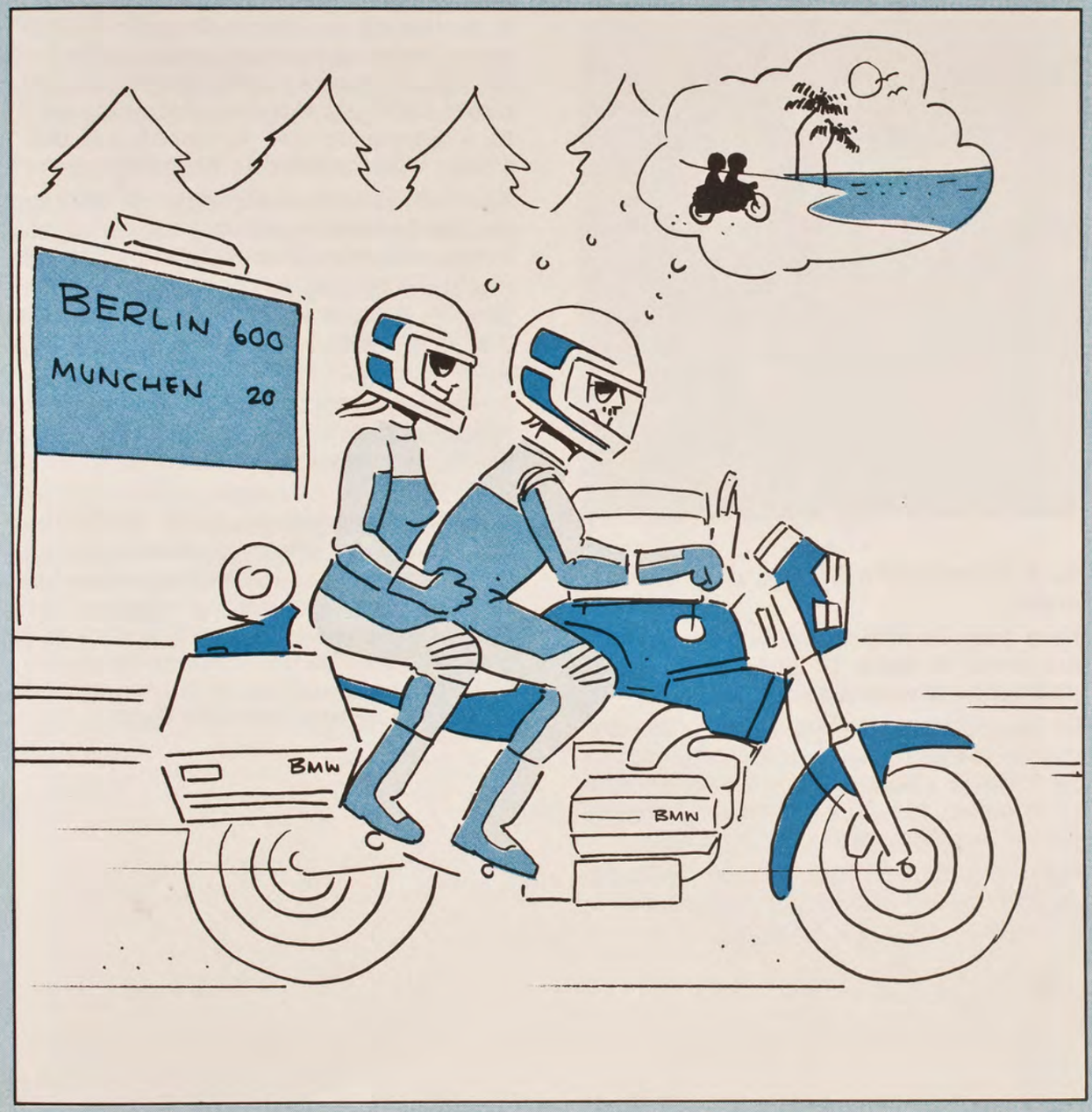
La comunicazione tra conducente e passeggero contribuisce alla sicurezza, approfondisce l'armonia tra persona e veicolo ed aumenta in tal modo la gioia di guidare.

L'impianto interfonico in duplice BMW conferma ciò.

Un minicomputer adegua automaticamente il volume del parlato al campo di rumori, mentre l'inserzione e la disinserzione avvengono anche automaticamente.

Il microfono e l'altoparlante possono essere montati senza alcun problema nel casco multiuso BMW (predisposto a riguardo), tuttavia possono essere sistemati anche in altri caschi.

L'impianto interfonico in duplice viene alimentato tramite la presa (montabile successivamente) dalla rete di corrente di bordo.



Più perfezione = ancor più gioia di guidare!

(e per l'eventuale eliminazione di guasti)

- Alcune regole di rodaggio
- Consigli per la guida
  - Marcia in rettilineo
  - Guida in curva
  - Superamento di marciapiedi
  - Viaggi in due
  - Viaggi con pioggia
- Per lunghi viaggi
- Guasto? Cosa si può fare da sè:
  - Gli attrezzi di bordo
  - Smontaggio e rimontaggio delle ruote
  - Eliminazione di difetto a pneumatici
  - Sostituzione di lampadine, fusibili
  - Orientamento dei fari
  - Sostituzione delle candele
  - Correzione del livello del liquido di raffreddamento
  - Sostituzione del liquido di raffreddamento (smontaggio del serbatoio carburante)
  - Registrazione della frizione
- Cosa fare se . . .
  (piccola ricerca di difetti)
- Fare e lasciar fare: una parola al meccanico dilettante
- Modifiche tecniche

Alcune regole di rodaggio

La potenza e la durata della Sua nuova motocicletta BMW vengono notevolmente influenzate anche da un sensato rodaggio.

Le parti rotanti eseguite con la massima accuratezza si levigano ulteriormente durante la fase di rodaggio. Lubrificanti di rodaggio d'alta qualità contribuiscono positivamente a riguardo.

Nella fase di rodaggio sono particolarmente adatte strade extraurbane ricche di curve e leggermente collinose, dove ci si può esercitare nell'innestare le singole marce con frequenti variazioni di carico e di coppia.

Limitazioni dei regimi durante il periodo di rodaggio:

da 0 a 1000 km di percorso
= max. 4000 g/min
da 1000 a 2000 km di percorso
= max. 4500 g/min



Spia temperatura liquido di raffreddamento

Fare sempre attenzione al buon funzionamento di tutte le spie e di tutti i dispositivi d'avvertimento.

La temperatura del liquido di raffreddamento viene regolata automaticamente. Se tuttavia s'accendesse la relativa spia (arancione), la causa potrebbe essere ad es. un insufficiente livello del liquido.

Per il controllo ed il rabbocco del livello del liquido di raffreddamento osservare le avvertenze a pagina 18 e 59.

A partire da un chilometraggio di 2000 km si potrà aumentare gradatamente il regime del motore della propria motocicletta BMW al valore massimo consentito – premesso che le condizioni della strada e del traffico lo permettano.

Fino ad un chilometraggio di 500 km evitare frenate a strappi, soprattutto ad elevata velocità, e non effettuare prove di frenate continue. Anche le pastiglie freni devono dapprima aver subìto il rodaggio per raggiungere il migliore coefficiente d'attrito e la minima usura.

Anche i pneumatici devono compiere un rodaggio di circa 500 km. Solo successivamente si può contare su ottimali valori d'aderenza.

Dopo un chilometraggio di 1000 km è necessaria la prima ispezione. In tale occasione non viene effettuata soltanto la sostituzione dell'olio bensì vengono eseguite, per la successiva affidabilità della Sua motocicletta BMW, importanti operazioni di manutenzione e di registrazione da personale specializzato BMW.

Consigli di guida

Se questa è la Sua prima »grande«, prima di »partire in quarta« occorrerà impratichirsi mediante esercitazioni.

Perciò per primo: su fuori strada!

I poco più di 200 kg della Sua BMW possono essere maneggiati con sorprendente facilità non appena si è alla guida.

Più difficoltoso è viaggiando a passo d'uomo per schivare ostacoli. Ma proprio questo è che si deve imparare bene.

Percorrere perciò i primi metri su fuori strada – preferibilmente su un fondo non solido. In giardino, in una miniera di ghiaia, su un campo o in un bosco, dove non fosse proibito il traffico di motociclette.

Cercare di percorrere cerchi stretti e strettissimi – a destra, a sinistra. In posizione da seduto, in piedi. Il corpo potrà essere in posizione verticale e si potrà spingere la motocicletta in curva.

Viaggiare »lentamente«!

Delicatamente sulla manopola dell'acceleratore. Finchè s'accelera, la motocicletta tende a spostarsi stabilmente nel senso desiderato.

Percorrere una scarpata, un zona sabbiosa o ghiaiosa, attraversare un fosso piatto.

Predisporre un itinerario a slalom e fare pratica a percorrerlo in maniera fluida ed elegante a diverse velocità.

Cercare di guidare il più lentamente possibile, senza togliere i piedi dai poggiapiedi. Ciò fa prendere confidenza con la motocicletta e contribuisce alla sicurezza di guida.

E quando poi ci si trova in un traffico più o meno frenetico, osservare più che mai quanto segue:

Viaggiare anche di giorno sempre con anabbagliante acceso (osservare le disposizioni del rispettivo Paese).

Indossare indumenti da motocicletta, ben visibili e pratici e sempre – è opportuno richiamare anche in questa sede l'attenzione su ciò – un casco. Difatti un piccolo danno materiale ad un' auto può essere fatale se riportato alla testa senza casco!

E tenere gli occhi aperti:

Rendersi continuamente conto di ciò che avviene davanti, dietro, accanto e sotto di Lei sulla sede stradale!

Accelerazioni e frenate brusche pregiudicano l'armonia di guida e comportano maggiore usura.

Il regime del motore non deve calare eccessivamente soprattutto in salite – perciò scalare in tempo.

Su discese può essere sfruttato l'effetto frenante del motore passando eventualmente nella successiva marcia inferiore – fare tuttavia attenzione al regime massimo consentito del motore! Non viaggiare mai con frizione tirata, in folle od addirittura con accensione disinserita.

Bisogna imparare anche a frenare – soprattutto in situazioni limite!

Frenare sempre con entrambi i freni. Il freno anteriore assolve gran parte del compito di decelerazione.

A seguito dello spostamento dinamico del carico sugli assali la ruota anteriore trasmette molto più forza frenante sulla strada rispetto alla ruota posteriore.

Entrambi i freni devono essere impiegati con senso di misura. Se la ruota anteriore bloccasse, allentare subito il freno e rifrenare con senso di misura. In caso di ruota anteriore bloccata la motocicletta non è più sterzabile, cosa che potrebbe comportare una caduta.

In caso di ruota posteriore bloccata, la motocicletta tende a scodare. Motociclisti esperti non hanno comunque di regola in tal caso nessuna difficoltà.

Stare comunque attenti su bagnato, pietrisco e simili manti stradali.

Consiglio: provi pure una volta il »caso d'emergenza«, con avvedutezza e lì, dove non vi sia pericolo nè per Lei nè per per altri!

Tener presente che questa motocicletta è equipaggiata con pastiglie freni, che anche sotto l'azione del bagnato garantiscono quasi senza alcun ritardo il desiderato effetto frenante.

Dopo aver arrestato la motocicletta, passare sempre in posizione di folle e non azionare solo la frizione. Tirando a lungo o facendo slittare la frizione si causano surriscaldamenti locali ed inutile usura.

Per arrestare il motore disinserire sempre l'accensione.

Marcia in rettilineo

Si è indotti a pensare che è una cosa alla portata di tutti.
Non è affatto vero!

Per una persona (uomo o donna) veloce su una motocicletta veloce il manto stradale ha una particolare importanza.

La strada è asciutta? E' a schiena d'asino? E' collinosa? Presenta buchi?

Ombre sotto alberi possono dare origine, a basse temperature in primavera o nell'autunno avanzato, a rugiada. In primavera vi sono sui bordi stradali spesso resti di sabbia antineve o pietrisco. Avanzi dell'inverno.

Perciò occhi aperti!

Accorgersi di qualsiasi tipo d'incrocio. Soprattutto quando sognatori incorreggibili – ad es. di pomeriggio domenicale – »arricchiscono« il traffico stradale a loro modo.

Molti gitanti parcheggiano la loro vettura su vie di boschi e di prati e fanno poi retromarcia occasionalmente e sbadatamente sulla carreggiata, magari proprio nel momento in cui sopraggiunge una motocicletta a velocità sostenuta. Essere pertanto sempre scettici.

Viaggiare pertanto sempre in maniera previdente – viaggiare il maniera difensiva!

Non ritenere che ad esempio un contadino arrestando il suo trattore all'uscita dal suo podere abbia necessariamente visto che sopraggiunge una motocicletta. In tal caso a cosa varrebbe l'essere assicurati?

Guidare con concentrazione. Guidare la motocicletta con la testa nelle nuvole è estremamente pericoloso. Tener sempre presente che soprattutto gli automobilisti sottovalutano la velocità dei motociclisti o non s'accorgono affatto della loro presenza.

Mantenere una sufficiente distanza di sicurezza. Non sorpassare mai chi stesse già sorpassando.

Ed ora una parola sul tema traffico in colonna ed ingorgo:

Non infilarsi mai nelle colonne. Il sorpasso è consentito con la massima prudenza e guidando in maniera lungimirante, quando le colonne si mettono in movimento e solo completamente verso sinistra (anche con carreggiate a più corsie).

Tra i veicoli da sorpassare e la linea di separazione delle corsie di marcia ovvero della delimitazione sinistra della carreggiata (autostrada) ci dev'essere sempre una sufficiente distanza di sicurezza.

Non sorpassare veicoli fermi in ingorghi di traffico – senza tener conto della lunghezza dell'ingorgo.

Guida in curva

La guida in curva è ciò che entusiasma maggiormente il motociclista.

In essa vi sono però anche i maggiori pericoli. Con la necessaria prudenza, buon colpo d'occhio e alcune esercitazioni si può godere tuttavia serenamente la guida in curva.

Ecco alcuni esempi per esercitazioni e consigli di guida:

Le esercitazioni devono mirare a mostrare il proprio limite della posizione obliqua e renderla consapevole della massima posizione obliqua possibile.

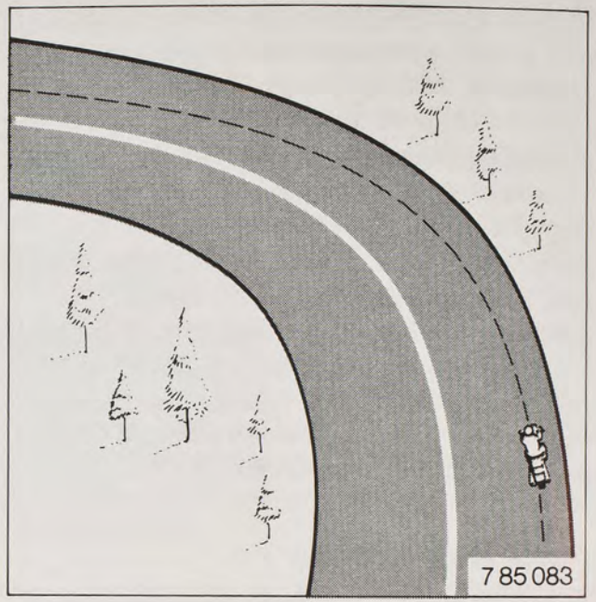
Per appurare gradatamente l'ottimale posizione obliqua si consiglia di esercitarsi su una carreggiata circolare (raggio interno 15 m). Nel percorrere tale cerchio a velocità lentamente crescente ci si avvicina avvedutamente alla massima posizione obliqua possiblile della propria motocicletta. E si fa cosi l'esperienza che di regola il proprio limite della posizione obliqua precede quella della motocicletta. Tale differenza è nel normale traffico stradale la propria »riserva di sicurezza« che viene sfruttata solo in caso estremo.

Una seconda esercitazione sensata è la guida a slalom. Permette d'imparare a maneggiare in maniera fulminea la motocicletta con le manovre richieste da tale guida su spazio strettissimo.

Un cambiamento di direzione promosso in maniera rapida e ottimale offre spesso quel decisivo guadagno di tempo nello schivare ostacoli.

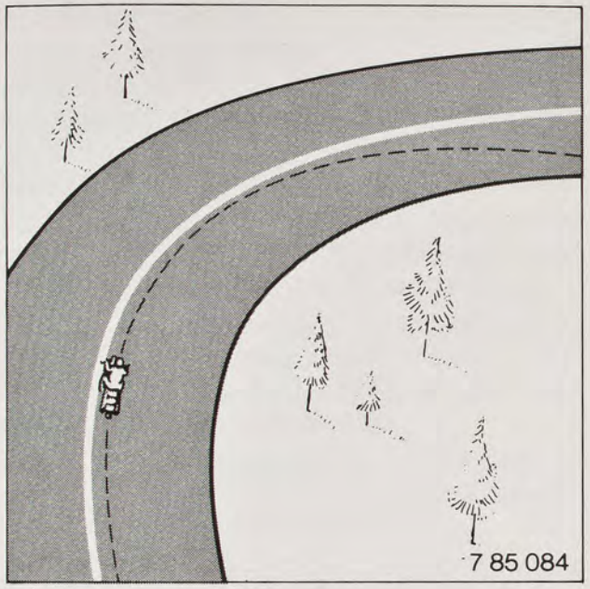
Queste esercitazioni richiedono uno spazio libero relativamente grande e possono essere pertanto effettuate solo su una area adatta (posto d'esercitazioni per il traffico). Nel traffico stradale pubblico esse costituirebbero un pericolo per gli altri utenti della strada.

In pratica si guida sempre, soprattutto su tragitti sconosciuti od in curve non completamente valutabili, con una »riserva di sicurezza« per quanto riguarda la posizione obliqua e la velocità. Improvvisi ostacoli nella curva o variazioni dell'andamento della curva possono essere quindi vinti sicuramente.



La cosa più difficile è **l'abbordare correttamente le curve:**

Curve a sinistra, soprattutto quelle coperte, vengono abbordate sul bordo esterno destro della carreggiata. Nel momento in cui si vede l'interno della curva e l'ulteriore andamento della strada, spostarsi verso l'interno nel centro.



Curve a destra, per contro, abbordarle dopo aver dato un' occhiata al retrovisore, nel centro della destra, tuttavia a destra della striscia centrale. In tal modo si vede meglio nell'interno della curva, si valuta esattamente il raggio e ci si sposta dal vertice della curva verso destra, verso il bordo destro della strada. Dopo aver percorso bene la curva si continua la marcia pressocchè nel centro della propria corsia.

Se fosse necessario frenare, lo si dovrà fare PRIMA della curva! Chi fosse costretto a frenare in curva, l'avrà mal calcolata in partenza. Angolare ulteriormente la motocicletta verso il basso. È più possibile di quanto credano molti motociclisti. Frenare in curva solo se non se ne potesse proprio fare a mano.

Frenata d'emergenza in curva

In caso di curva molto larga o di bassa velocità in curva raddrizzare la motocicletta dalla posizione obliqua, effettuare una frenatura a fondo, angolare nuovamente la motocicletta.

Più rapido e più sicuro di una frenata d'emergenza è spesso lo schivare (»via di scampo«), in caso d'emergenza anche uscire di strada.

Perciò esercitarsi ad avere sott'occhio »vie di scampo«.

Superamento di marciapiedi

Evitare il »duro« superamento di marciapiedi o di ostacoli simili. Se ciò dovesse essere inevitabile, farlo possibilmente a passo d'uomo.

Se in un determinato caso d'emergenza fosse inevitabile il superamento ad elevata velocità, verificare assolutamente dopo se le ruote presentano danni.

In caso di visibile deformazione delle ruote, ma anche dei pneumatici, sostituirli in ogni caso, in quanto pneumatici predanneggiati non sempre sono riconoscibili come tali.

Non è consentito nessun raddrizzamento di ruote in ghisa deformate.

Viaggi in due

Chi ha la fortuna di poter dividere la sua gioia della motocicletta con una compagna non deve abusare della sua fiducia.

LEI dev'essere cosi bene e completamente equipaggiata come il conducente. Viaggiare con LEI in maniera particolarmente uniforme, particolarmente pulita, cercando la migliore regolazione della gamba di molleggiamento e spiegando alla novellina come si fa.

Mantenersi bene al conducente od agli appigli integrati del sellone.

Non abbordare le curve in posizione eccessivamente inclinata e non »di petto«. Nelle curve a destra guardare al di sopra della spalla destra del conducente. E nelle curve a sinistra al di sopra della spalla sinistra. Questo è tutto.

Viaggi con pioggia

Con buoni indumenti impermeabili – casco integrale, vestito impermeabile, guanti impermeabili, stivali impermeabili: così si può viaggiare a lungo in zone con cattivo tempo.

Accelerare con cautela – in modo che la ruota posteriore non slitti – frenare con prudenza, mantenere maggiore distanza e: in ogni caso viaggiare più lentamente!

Stare attenti nel superare binari, tombini, demarcazioni stradali, pavè e cubetti di basalto!

Contro l'appannamento della visiera o degli occhiali vi sono adeguati prodotti presso il rivenditore di accessori.

Per lunghi viaggi:

Borsa integrale BMW
Zaino BMW
Accessori di manutenzione e guasti BMW
Eventuali disposizioni di Paesi stranieri

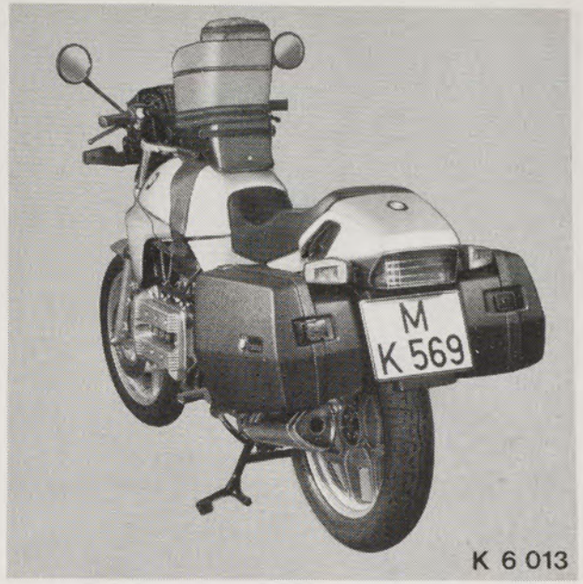
Anche per lunghi viaggi non è necessario rinunciare ad un elegante abbigliamento da indossare nel luogo di destinazione.

Grazie alle borse integrali BMW, allo zaino BMW, al portabagagli BMW (il tutto come optional o accessori BMW) si può trasportare più del necessario.

Solo per l'indispensabile sicurezza si deve mantenere nei limiti il peso di carico. Valgono le seguenti regole:

- Massimo carico utile per ogni borsa 10 kg.
- Massimo carico del portabagagli 5 kg.
- Per motivi d'equilibrio sistemare nello zaino oggetti più leggeri in alto.

Caricando tali bagagli non si dovrebbe superare la velocità di 130 km/h.



K 6 013

Nell'impiegare le due borse si deve fare sempre attenzione alla distribuzione uniforme dei pesi.

La capacità di una borsa integrale è di circa 35 l. Sia i coperchi delle borse che le borse stesse sono chiudibili a chiave.

E durante un giro in città ad es. si può sistemare in ogni borsa 1 casco multiuso BMW.

Il motociclista avveduto fa ispezionare accuratamente la sua motocicletta dal proprio Servizio Assistenza della BMW Motorrad prima di intraprendere un lungo viaggio.

Oltre agli attrezzi di bordo, al set per guasti ai pneumatici, alla documentazione di bordo già esistenti consigliamo di portare con sè:

- set di pronto soccorso,
- set di lampadine di scorta,
- luce multiuso (in connessione con presa).
- set di attrezzi super BMW Motorrad.

Il proprio concessionario BMW Motorrad ha tutto ciò ed altre cose utili nella sua gamma di accessori e consiglia volentieri a riguardo.

In particolare per viaggi in Paesi extraeuouropei occorrerà accertarsi se bisogna attenersi a patente di guida internazionale, libretto d'assicurazione, vaccinazione od altre norme.

I Consolati, le agenzie di viaggio ed i club automobilistici danno informazioni.

E allora: buon viaggio!

Guasto?

Cosa si può fare da sè!

Vengono poco impiegati, tuttavia devono essere sempre a portata di mano: gli attrezzi di bordo!

La loro entità è stata scelta in modo che tutte le operazioni elencate qui di seguito possono essere effettuate da sè senza l'aiuto di altri o d'altro.

Entità degli attrezzi e degli accessori:

1 borsa in similpelle.

1 set per guasti a pneumatici senza camera d'aria.

1 pinza universale.

1 cacciavite grande (con lama reversibile).

1 cacciavite piccolo.

Rispettivamente 1 chiave fissa da 10 x 13 mm e da 17 x 19 mm.

Rispettivamente 1 chiave ad anello da 10 x 12 mm e da 17 x 19 mm.

1 chiave fissa per candele.

Rispettivamente 1 cacciavite angolare esagonale da 3, 4, 5, 6 e 8 mm.



K8 042

1 chiave fissa per bulloni ruote.

1 chiave a falce per gamba di molleggiamento.

1 prolunga di tubo.

Rispettivamente 2 fusibili piatti da 7,5 e 15 A.



K8 078

Set per guasti BMW per pneumatici di motociclette senza camera d'aria.

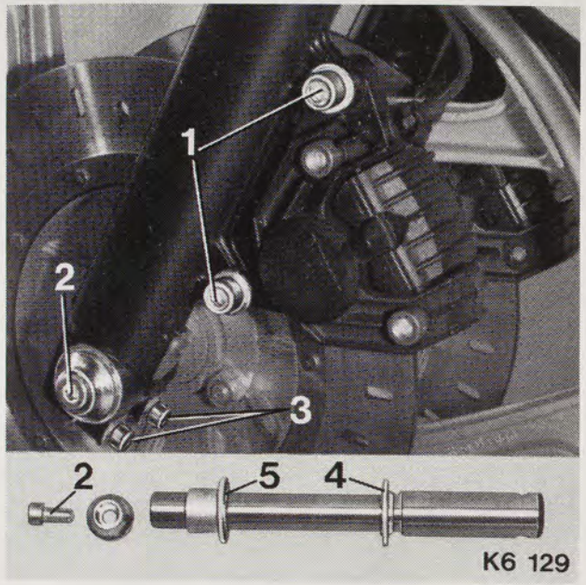
Con questo set per guasti si possono ad es. riparare provvisoriamente fori causati da chiodi di massimo 4 mm di ∅.

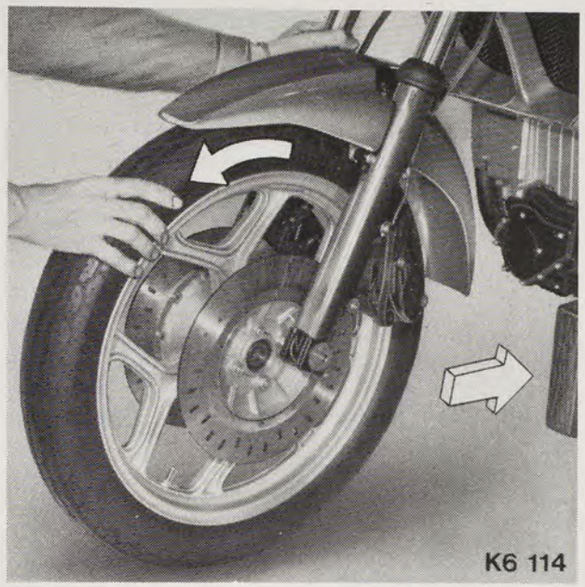
Il modo con cui eseguire la riparazione è riportato nelle istruzioni annesse al set.

Dopo aver effettuato la riparazione dei pneumatici:

- **velocità massima = 60 km/h**
- **massimo tragitto = 400 km**

Successivamente far sostituire assolutamente i pneumatici per motivi di sicurezza!





Smontaggio e rimontaggio ruota anteriore

Attrezzi occorrenti:

- cacciavite angolare esagonale da 5, 6 e 8 mm
- prolunga di tubo.

Sequenza delle operazioni:

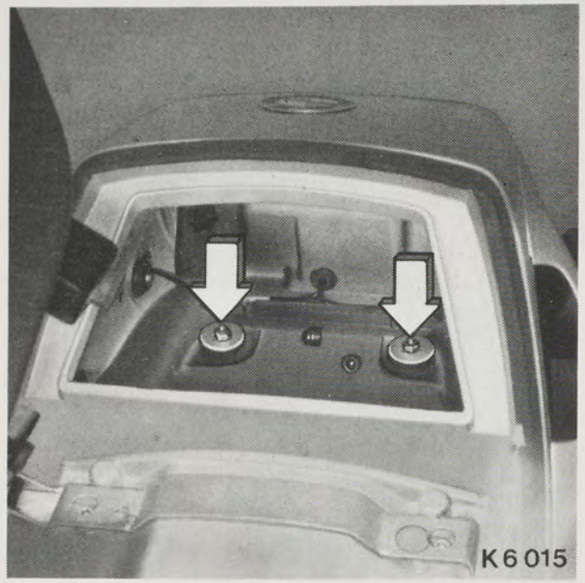
- Svitare la pinza freno (1) a sinistra ed a destra.
- Svitare la vite dell'assale (2) e metterla da parte insieme alla rondella profilata.
- Svitare le viti di fermo dell'assale (3) a sinistra ed a destra.
- Caricare la motocicletta (sul cavalletto) con persona – la ruota anteriore si libera.
- Arrestare la motocicletta mediante un apposito sostegno sotto il motore (freccia).
- Segnare la ruota anteriore in merito alla sua posizione di montaggio/senso di rotazione ovvero osservare la freccia del senso di rotazione sul fianco del pneumatico: accoppiamento dello stesso lato pinza freno/disco freno!
- Estrarre verso destra il semiasse tirandolo leggermente in avanti ed in indietro (infilare un cacciavite angolare nel foro trasversale del lato destro).
- Raccogliere le boccole distanziatrici (4) e (5) e far fuoriuscire la ruota in avanti.

Attenzione: Non azionare il freno a mano quando la ruota è smontata.
Proteggere i cuscinetti ruota contro sporco ed umidità!

Avvertenze per il montaggio:

- Sistemare le boccole distanziatrici (4) e (5) nel giusto lato, in senso di marcia
  a sinistra = boccola larga,
  a destra = boccola sottile.
- Ingrassare leggermente il semiasse.
- Calzare con cautela entrambe le pinze freno sui dischi freno.
- Prima di serrare a fondo le viti di fermo dell'assale (3) spostare la motocicletta dal cavalletto e far molleggiare con forza alcune volte la forcella telescopica per evitare una deformazione dei longheroni della forcella.
- Per serrare a fondo la vite dell'assale (2) e le viti di fissaggio delle pinze freno (1) ci si potrà servire anche della prolunga di tubo.
- **Consiglio: alla prossima occasione far ricontrollare le coppie di serraggio dei collegamenti a vite da un Servizio Assistenza della BMW Motorrad:**
  vite dell'asse (2) = 33 ± 4 Nm,
  viti di arresto dell'asse (3) = 14 ± 1 Nm,
  viti di fissaggio delle pinze freno (1) = 32 Nm.







Smontaggio e rimontaggio ruota posteriore

Attrezzi occorrenti:

- cacciavite a lama reversibile.
- chiave fissa da 10 mm.
- chiave fissa per bulloni ruote.
- prolunga di tubo.

Sequenza delle operazioni:

- Svitare due viti con intaglio a croce dal portatarga (frecce).
- Aprire il sellone, togliere il coperchio dal vano portaoggetti.
- Sfilare due cappucci e **allentare, non svitare** entrambi i dadi esagonali (frecce).
- Togliere in indietro il portatarga.
- Innestare la prima marcia.
- Allentare quattro bulloni ruota mediante una chiave fissa angolare e la prolunga di tubo e svitarli con gli anelli a cono.
- Se necessario svitare i dadi ad alette dalla tiranteria del freno di alcuni giri (aumento del gioco delle ganasce freno nel tamburo freno).
- Staccare la ruota dal centraggio e farla fuoriuscire in indietro.

Avvertenze per il montaggio:

- **Il centraggio della ruota nonchè le superfici di contatto di mozzo ruota devono essere assolutamente puliti ed esenti da grasso.**

  Attenzione: Utilizzare solamente delle viti con il numero 55.
- **Per serrare a fondo i bulloni ruota impiegare la chiave fissa assieme alla prolunga di tubo.**
- **Alla prossima occasione far ricontrollare la coppia di serraggio prescritta (105 Nm) da un Servizio Assistenza della BMW Motorrad.**
- **Registrare il gioco del pedale freno mediante il dado ad alette della tiranteria freno, vedere a pagina 18 e 97.**

Sostituzione lampadine, fusibili

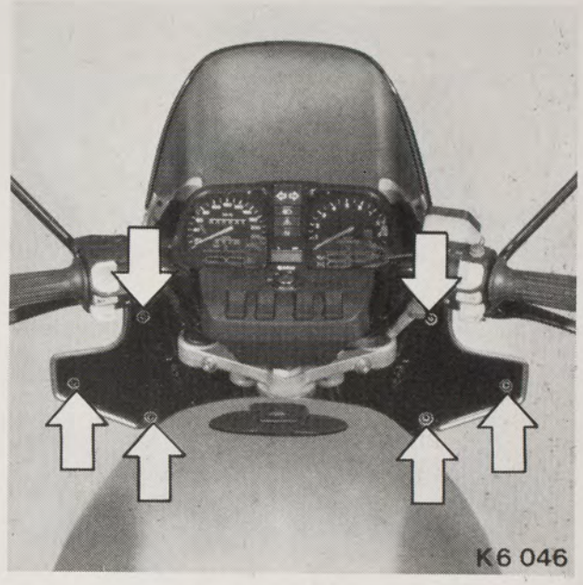
Per lavori all'impianto elettrico si deve disinserire almeno la relativa utenza di corrente, meglio è però scollegare il cavo negativo della batteria dal cambio:

Mediante un cacciavite angolare esagonale da 5 mm svitare il cavo negativo della batteria dal lato sinistro del cambio, all'altezza del poggiapiede anteriore.

Avvertenza per il montaggio:

Non toccare le lampadine con dita scoperte bensì solo con un panno pulito.

I depositi di sporco, soprattutto oli e grassi, pregiudicano la dispersione di calore, cosa che comporta surriscaldamento e quindi minore durata delle lampadine.



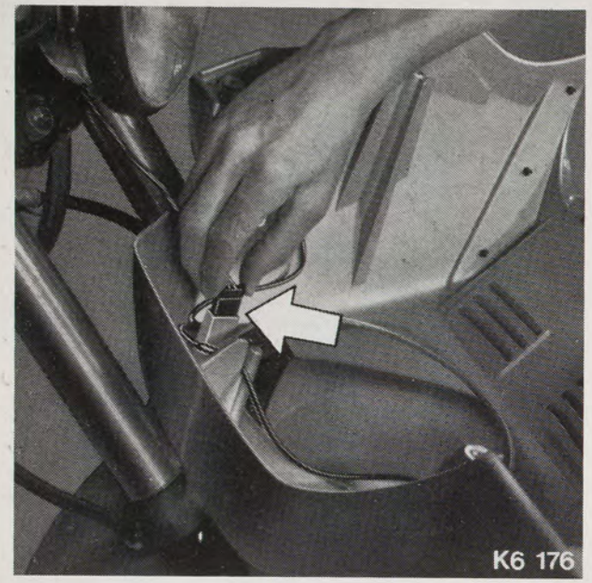
Sostituzione lampadina della luce di posizione e lampadina H 4

Attrezzi occorrenti:

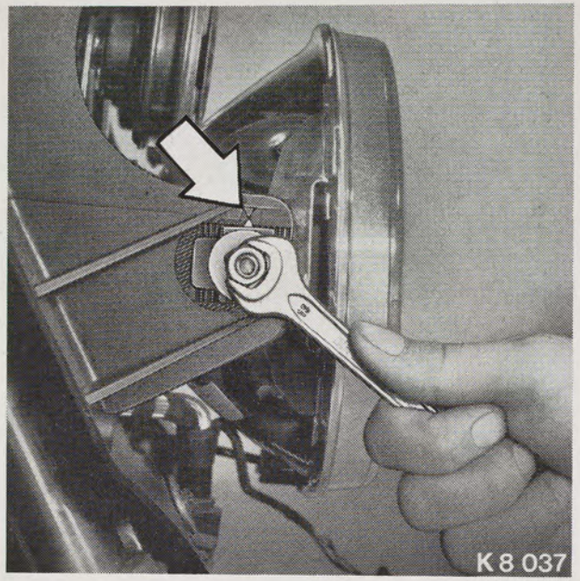
- cacciavite a lama reversibile.
- chiave fissa da 13 mm.
- cacciavite angolare esagonale da 5 mm

Sequenza delle operazioni:

- Smontare il rivestimento del cockpit svitando a tale scopo due viti con intaglio a croce (alloggiamento del lampeggiatore a sinistra e a destra) e quattro viti ad esagono cavo (frecce).



- Separare il connettore dei cavi lampeggiatori (freccia)
- Mettere da parte il rivestimento del cockpit.



- Svitare il fissaggio a sinistra ed a destra del faro.
- Tirare il faro in avanti dal suo alloggiamento.

Avvertenza per il montaggio:

Nel rimontare il faro fare attenzione che la marcatura triangolare (freccia) sia a filo a sinistra ed a destra.

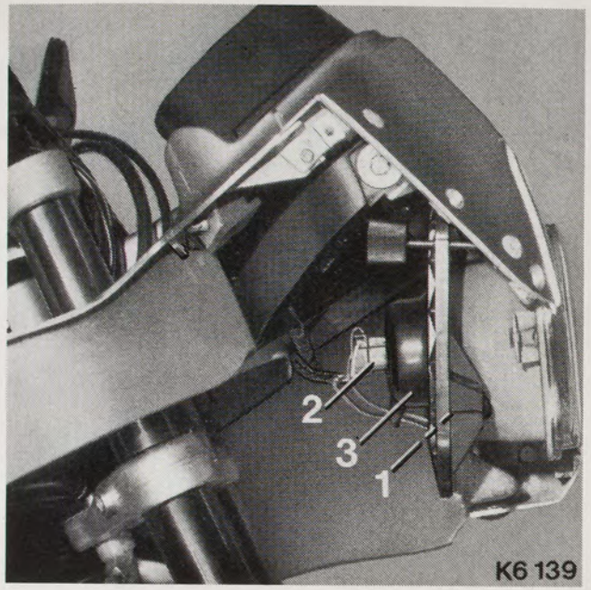


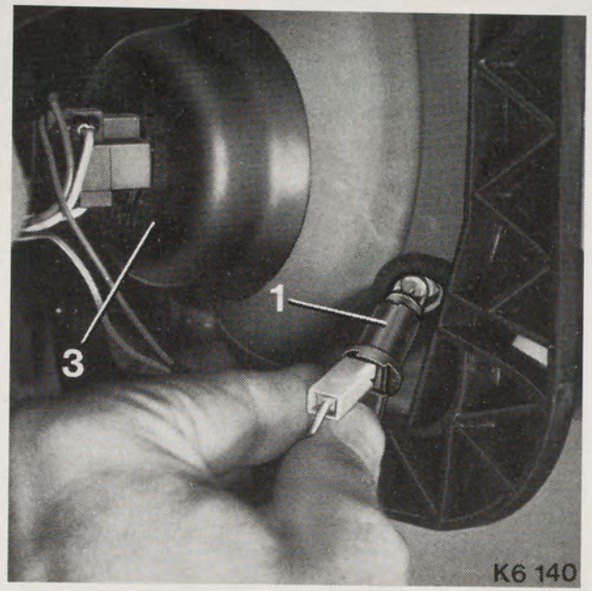
Lampadina luce di posizione:

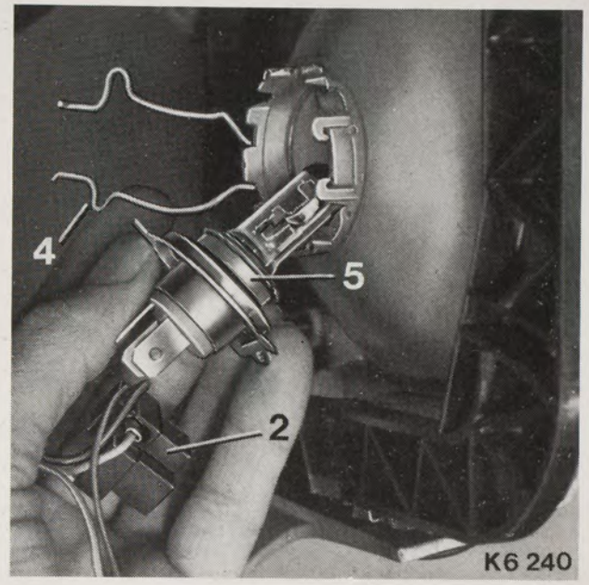
- Sbloccare il portalampada della lampadina della luce di posizione (1) girandola a sinistra.
- Togliere la lampadina dopo averla premuta nel portalampada e girandola nel contempo a sinistra.

Lampadina H 4:

- Sfilare la spina multipla (2).
- Sfilare il cappuccio di gomma.
- Sbloccare l'anello di sicurezza della lampadina H 4 girandolo a sinistra ed estrarlo dal riflettore assieme alla lampadina H 4.







Sostituzione lampadina luce di posizione e lampadina H 4 – K 75 s

(per una migliore raffigurazione dell'operazione parte laterale del rivestimento smontata)

Non occorre nessun attrezzo.

1 = Lampadina luce di posizione
2 = Lampadina H 4
3 = Cappuccio di gomma

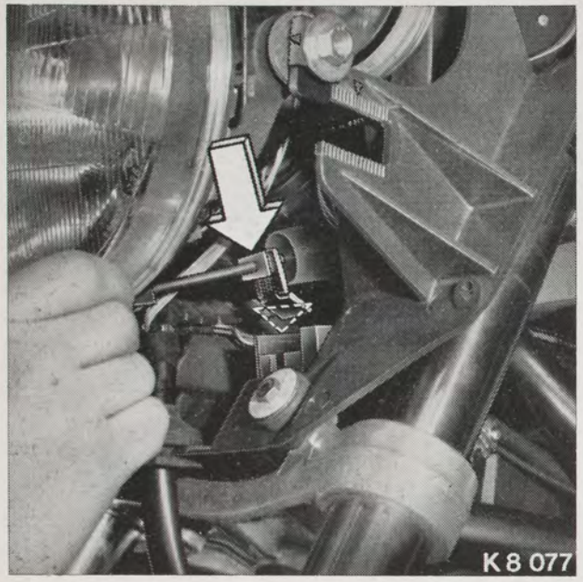
Sequenza delle operazioni:

Lampadina luce di posizione:

- Estrarre il portalampada della lampadina della luce di posizione (1) dal riflettore.
- Sbloccare la lampadina spingendola nel portalampada e girandola nel contempo a sinistra.
- Togliere la lampadina.

Lampadina H 4

- Sfilare la spina multipla (2).
- Sfilare il cappuccio di gomma (3).
- Sbloccare la graffetta di sicurezza (4), estrarre la lampadina H 4 (5) dal riflettore.



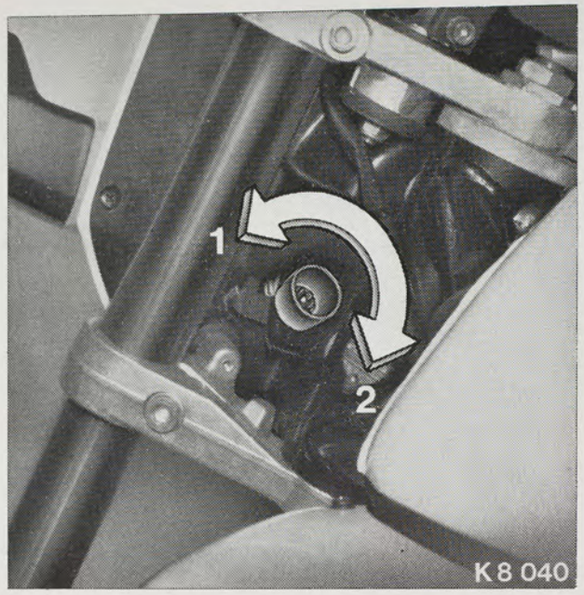
Regolazione manuale della profondità del fascio luminoso – K 75 c

Nel rimontare il faro fare attenzione all'esatto posizionamento del dispositivo di regolazione.

Il supporto fisso filettato (freccia) dev'essere posizionato nel telaio di supporto.

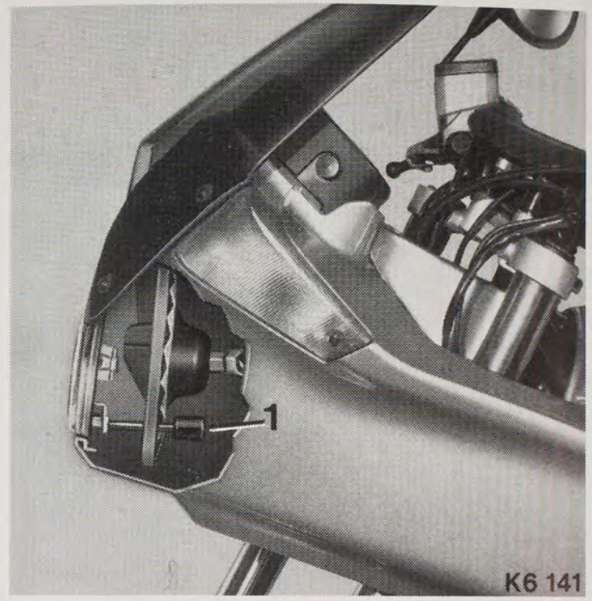
E nuovamente:

Nell'inserire e serrare a fondo il faro non trascurare le marcature triangolari (contrapposte)!



Mediante la vite zigrinata nella zona del tubo di livello sinistro della forcella telescopica effettuare l'orientamento del faro in base allo schema a pagina 51:

- senso di rotazione (1) a sinistra = fascio luminoso più corto
- senso di rotazione (2) a destra = fascio luminoso più lungo



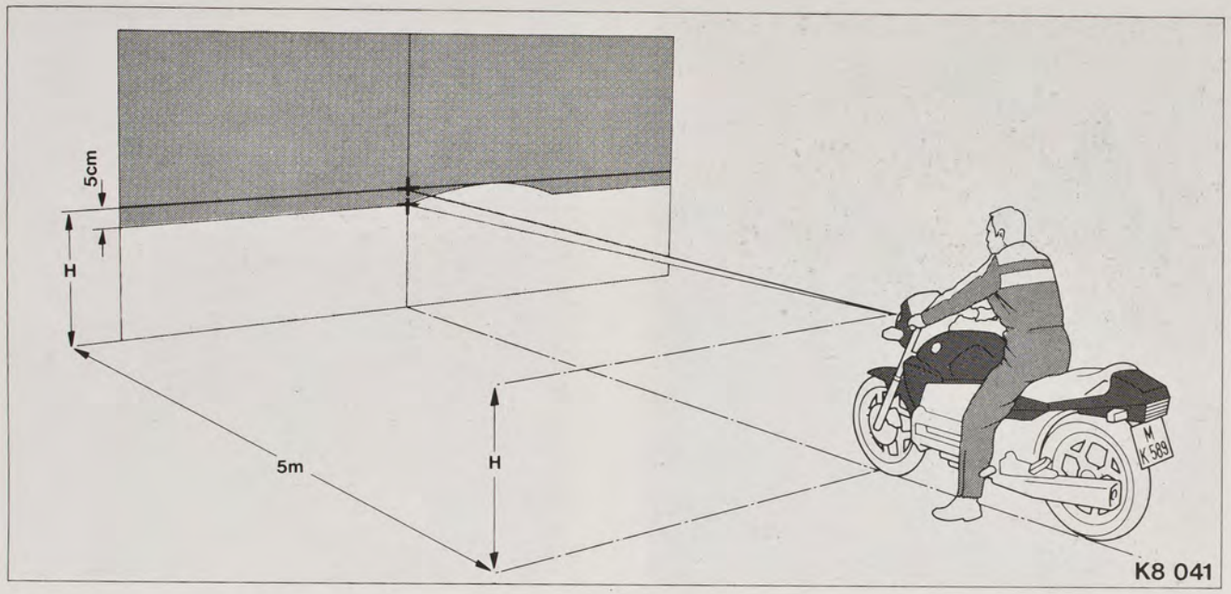
Regolazione manuale della profondità del fascio luminoso – K 75 s

La vite zigrinata (1) del dispositivo di regolazione si trova, in senso di marcia, a sinistra davanti al tubo di livello sinistro della forcella telescopica sotto il rivestimento.

L'orientamento del faro dev'essere effettuato in base allo schema riportato a pagina 51:

- senso di rotazione a sinistra = fascio luminoso più corto
- senso di rotazione a destra = fascio luminoso più lungo.

La vite zigrinata per la correzione laterale si trova sotto il rivestimento davanti al tubo di livello destro della forcella telescopica.





Orientamento del faro

Con pressione di gonfiaggio dei pneumatici corretta e registrazione della gamba di molleggiamento per esercizio con il solo conducente la motocicletta viene sistemata con il carico del conducente ad una distanza di 5 m (a partire dal centro della ruota anteriore) davanti ad una parete chiara su un fondo pianeggiante.

La distanza dal suolo al centro del faro viene trascritta sulla parete e segnata con una crocetta. 5 cm al di sotto di tale crocetta ne viene segnata una seconda.

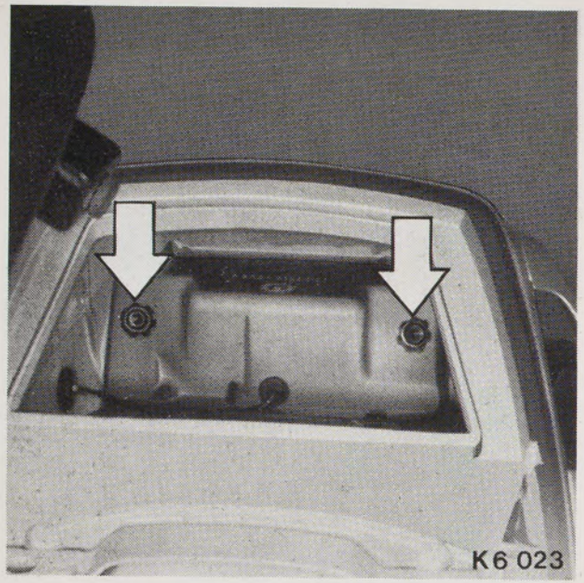
Accendere l'anabbagliante. Orientare il faro mediante l'apposito meccanismo in modo che nel centro della crocetta inferiore inizi il »limite chiaro-oscuro«, finchè sale fino all'altezza della crocetta superiore verso destra e successivamente ridiscende.

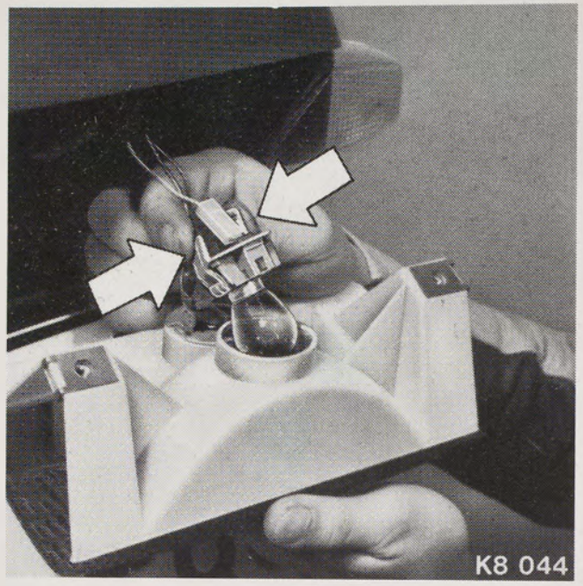
Avvertenza per Paesi con circolazione a sinistra:

Le motociclette destinate a tali Paesi vengono equipaggiate con »anabbagliante asimmetrico a sinistra«.

Nell'orientare il faro in base allo stesso schema, il segmento luminoso asimmetrico ha quindi un andamento verso sinistra.

Per motociclette con anabbagliante asimmetrico a destra si dovrà oscurare provvisoriamente in Paesi con circolazione a sinistra »il cuneo visibile nel centro del cristallo« (incollare una striscia di carta tagliata a misura!).





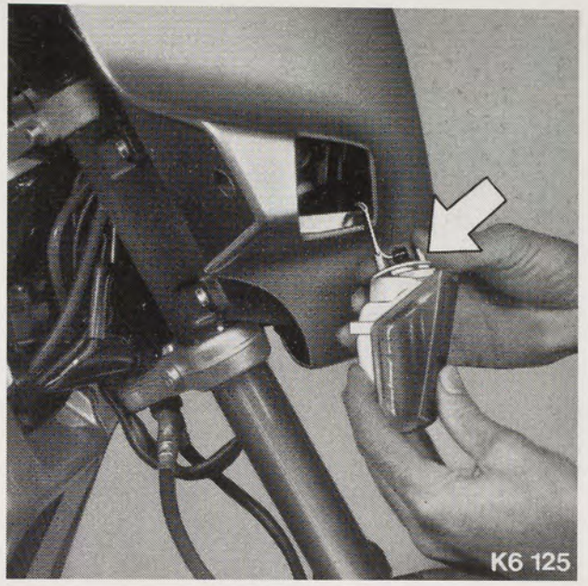
Sostituzione delle lampadine delle luci di coda e d'arresto

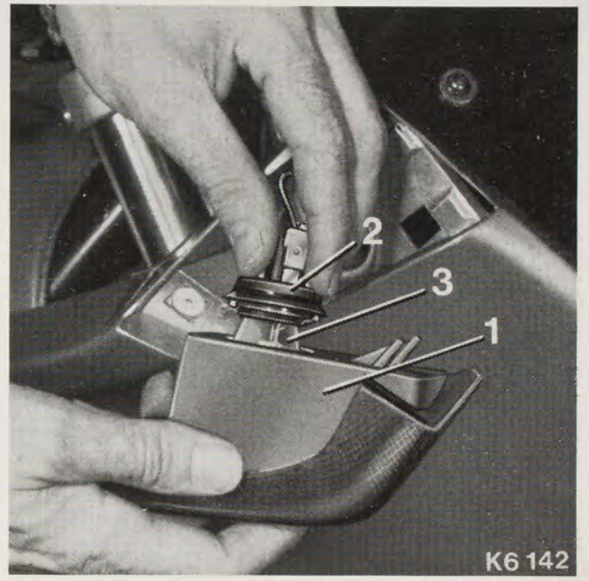
Non occorre nessun attrezzo.

Sequenza delle operazioni:

- Aprire il sellone, togliere il coperchio dal vano portaoggetti.
- Svitare due viti zigrinate (frecce) manualmente e togliere nel contempo il gruppo ottico posteriore.
- Sbloccare il rispettivo portalampada della lampadina della luce di coda e d'arresto comprimendolo (in direzione della freccia) ed estraendolo dal gruppo ottico posteriore.
- Togliere la lampadina dopo averla premuta nel portalamapda ed averla girata nel contempo a sinistra.







Sostituzione lampadina dell'indicatore di direzione – K 75 c

I quattro indicatori di direzione della K 75 c sono identici costruttivamente. L'operazione di sostituzione delle lampadine non presenta perciò nessuna differenza.

Attrezzi occorrenti:

- cacciavite a lama reversibile

Sequenza delle operazioni:

- Svitare la vite con intaglio a croce
- Estrarre il gruppo ottico dell'indicatore di direzione dall'alloggiamento.
- Sbloccare il portalampada comprimendolo (in direzione della freccia) ed estrarlo dal gruppo ottico dell'indicatore di direzione
- Togliere la lampadina dopo averla premuta nel portalampada ed averla girata nel contempo a sinistra.

Sostituzione lampadina dell'indicatore di direzione – K 75 s

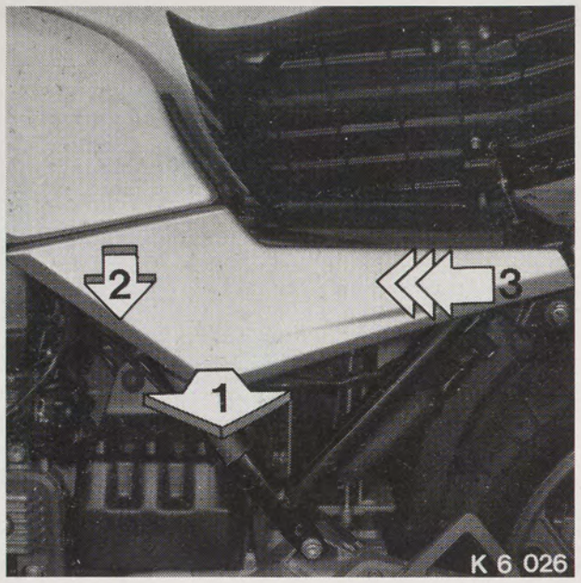
I due indicatori di direzione posteriori sono costruttivamente identici a quelli della K 75 c. Vedere descrizione qui a sinistra.

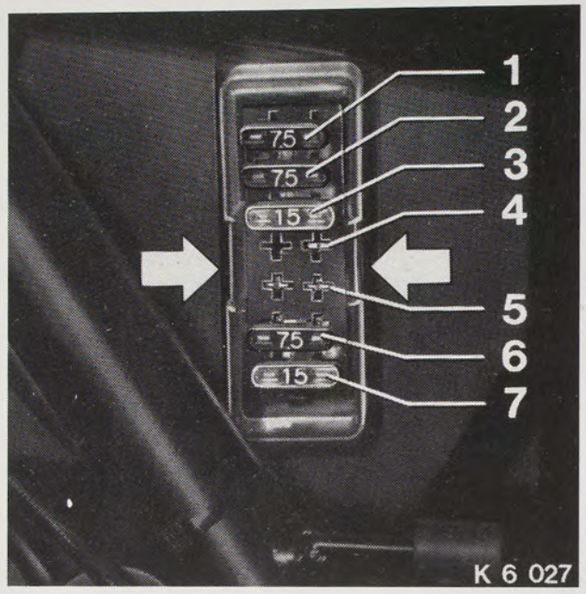
Attrezzi occorrenti:

- cacciavite a lama reversibile

Sequenza delle operazioni:

- Svitare la vite con intaglio a croce.
- Estrarre il gruppo ottico dell'indicatore di direzione (1) dall'alloggiamento.
- Sbloccare il portalampada (2) girandolo a sinistra ed estrarlo dal gruppo ottico dell'indicatore di direzione.
- Spingere la lampadina (3) nel portalampada e sbloccarla girandola nel contempo a sinistra.
- Estrarre la lampadina.





Sostituzione fusibili

Sotto la copertura sinistra della batteria sono disposti fusibili elettrici.

Smontare la copertura della batteria come mostrato nella figura.

1 = sfilarla in basso con cautela dal telaio,

2 = spingerla in basso dal fissaggio (sul serbatoio carburante),

3 = successivamente tirarla in avanti e toglierla.

Circuiti di corrente protetti:

1 = 7,5 A Combinazione strumenti luce d'arresto/di coda

2 = 7,5 A Luce di posizione

3 = 15 A Indicatori di direzione, orologio (optional K 75 c)

4 = 15 A Presa di corrente (optional)

5 = 15 A Optional

6 = 7,5 A Pompa carburante

7 = 15 A Tromba a due cornetti ventilatore

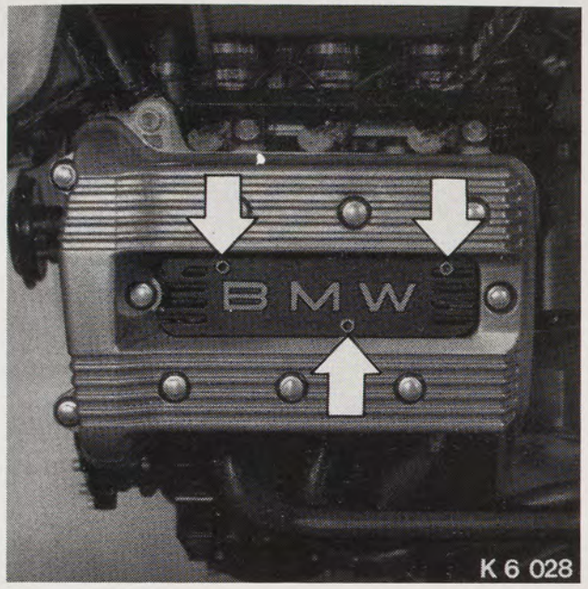
Comprimere leggermente il coperchio trasparente (in direzione della freccia).

Tirare dall'alloggiamento ad innesto i presunti fusibili bruciati. Il nastro metallico fuso è riconoscibile solo con fusibile smontato.

Impiegare esclusivamente fusibili della stessa caricabilità.

Non riparare mai fusibili difettosi – pericolo d'incendio! Perciò avere con sè sempre fusibili di scorta (vedere attrezzi di bordo).

La ripetuta bruciatura di fusibili denota un difetto nell'impianto elettrico. In tal caso incaricare un Servizio Assistenza della BMW Motorrad per il controllo della propria motocicletta.







Sostituzione candele

Attrezzi occorrenti:

- cacciavite angolare esagonale da 4 mm.
- pinza universale.
- chiave fissa per candele, combinata con:
- chiave fissa per bulloni ruote.

Sequenza delle operazioni:

- Smontare le coperture delle candele svitando tre viti ad esagono cavo (frecce).
- Sfilare con cautela i cappucci delle candele mediante la pinza universale (in seguito infilarli nuovamente allo stesso modo).

  Cappucci di candele nella versione in gomma vengono tolti a mano e reinfilati.
- **Svitare le candele con l'ausilio della combinazione di chiavi fisse (attrezzi di bordo) senza angolare le chiavi!**

Avvertenze per il montaggio:

- Controllare assolutamente la distanza elettrodi di 0,6 + 0,1 mm e mai inferiore, prima di montare le candele! In caso di distanza elettrodi di 0,8 mm e superiore, sostituire le candele.
- **Serrare a fondo con cautela** senza la prolunga di tubo (coppia di serraggio 20 ± 2 Nm) **Non angolare le chiavi!**
- **Impiegare solo candele in base alle norme della Fabbrica – vedere dati tecnici.**

Candele

Controllo apparenza delle candele

Le candele sono il »termometro« del motore e dev'essere pertanto dedicata loro particolare attenzione.

L'apparenza della candela può consentire di giudicare il funzionamento dell'impianto d'accensione e d'iniezione carburante nonchè lo stato e le condizioni d'esercizio del motore.

Sequenza delle operazioni:

- Far riscaldare il motore per circa 10 km negli intervalli di regime medio.
- Arrestare il motore quando la motocicletta si ferma.
- Evitare il funzionamento prolungato del motore con acceleratore da fermo prima dell'arresto.
- Svitare le candele.



7 85 066

Normale

Il piede dell'isolatore ha un colore da grigio chiaro a marrone renna.

Il grado termico delle candele è corretto.

Lo stato del motore, la combustione e la temperatura di combustione sono a posto.

L'impianto d'accensione e d'iniezione carburante funziona correttamente,



7 85 067

Annerito

Candela coperta di residui carboniosi morbidi e secchi.

Effetti durante la marcia:

- cattivo comportamento all'avviamento a freddo
- mancata accensione (correnti di fuga)
- gas di scarico neri

Possibili fonti di difetti:

- l'impianto d'iniezione carburante non funziona correttamente (miscela troppo »grassa«)
- filtro aria sporco

- choke tirato
- frequenti guide in curva
- candela troppo »fredda« (errato grado termico)

Rimedio:

- Far controllare l'impianto d'iniezione carburante da un Servizio Assistenza della BMW Motorrad
- Sostituire il filtro aria
- Impiegare candele avente il grado termico prescritto (vedere pagina 80).



Chiara (surriscaldata)

Elettrodi e corpo delle candele color bianco neve nonostante un lungo periodo d'impiego.

In caso di forte surriscaldamento gli elettrodi centrali e di massa mostrano fenomeni di fusione a causa di autoaccensione.

Effetti durante la marcia:

- perdita di potenza
- mancate accensioni
- avaria completa (danni al motore)

Possibili fonti di difetti:

- l'impianto d'iniezione carburante non funziona correttamente (miscela troppo »magra«)
- registrazione dell'accensione non corretta (troppo anticipata)
- depositi nella camera di combustione
- candela troppo »calda« (errato grado termico)

Rimedio:

- Far controllare l'impianto d'accensione e d'iniezione carburante, le camere di combustione e le valvole da un Servizio Assistenza della BMW Motorrad.
- Impiegare candele aventi il grado termico prescritto (vedere pagina 80).



7 85 089

Unta d'olio

Elettrodi e interno della candela ricoperti di un film nero d'olio.

Effetti durante la marcia:

- cattivo comportamento all'avviamento
- mancata accensione

Possibili fonti di difetti:

- olio nella camera di combustione
- pistoni, cilindri o guide valvole usurati

Rimedio:

- Far riparare il motore da un Servizio Assistenza della BMW Motorrad

Generalità: elettrodi usurati

Effetti durante la marcia:

- cattivo comportamento all'avviamento
- mancata accensione, prevalentemente all'accelerazione

Possibili fonti di difetti:

- superato l'intervallo per la sostituzione delle candele (ogni 15 000 km)

Rimedio:

- Sostituire le candele.

Nozioni basilari sull'impianto di raffreddamento

Sotto la copertura destra della batteria è stato sistemato un serbatoio di compensazione. Mentre nell'intero impianto di raffreddamento vi è pressione in funzione della temperatura del motore, il serbatoio di compensazione è privo di pressione.

Un meccanismo di valvole regola sempre l'ottimale presenza di liquido nel campo di pressione. Ciò significa che a temperatura d'esercizio del motore aumenta il livello del liquido nel serbatoio di compensazione (dilatazione termica), con motore freddo cala il livello.

Importante: Il livello del liquido di raffreddamento nel serbatoio di compensazione dev'essere pertanto controllato solo con motore freddo ed all'occorrenza rabbocato fino alla marcatura massima.

In caso di forti perdite di liquido di raffreddamento od in caso di sostituzione si effettua il riempimento tramite l'apposito bocchettone principale, dopo aver smontato il serbatoio carburante.

Si devono impiegare solo antigelo ed anticorrosivi di lunga durata approvati dalla Fabbrica. Ciò è noto al Suo Servizio Assistenza della BMW Motorrad.



Correzione del livello del liquido di raffreddamento nel serbatoio di compensazione (piccole perdite)

Non occorre nessun attrezzo.

Sequenza delle operazioni:

- Tirare la copertura destra inferiore della batteria con cautela dal telaio, spingerla in basso dal fissaggio (sul serbatoio carburante), successivamente tirarla in avanti e toglierla – confrontare a pagina 54.
- Sfilare il coperchio di chiusura dal serbatoio di compensazione e riempire il liquido di raffreddamento fino alla marcatura massima (solo con motore freddo).



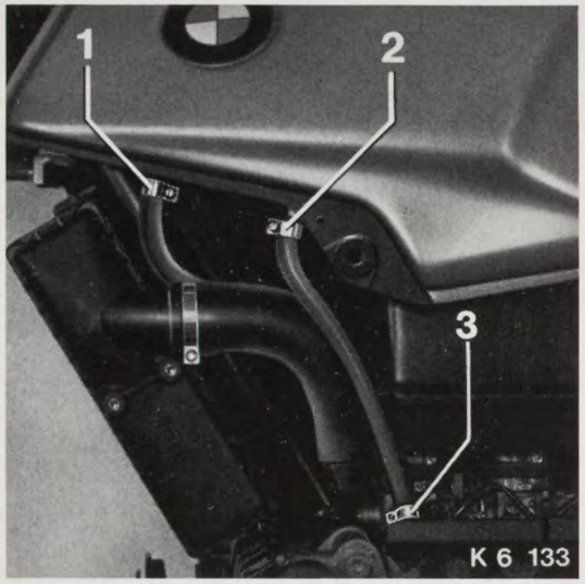
Riempimento dell'impianto di raffreddamento tramite il relativo bocchettone principale (in caso di grandi perdite o di sostituzione del liquido di raffreddamento)

Attrezzi occorrenti:

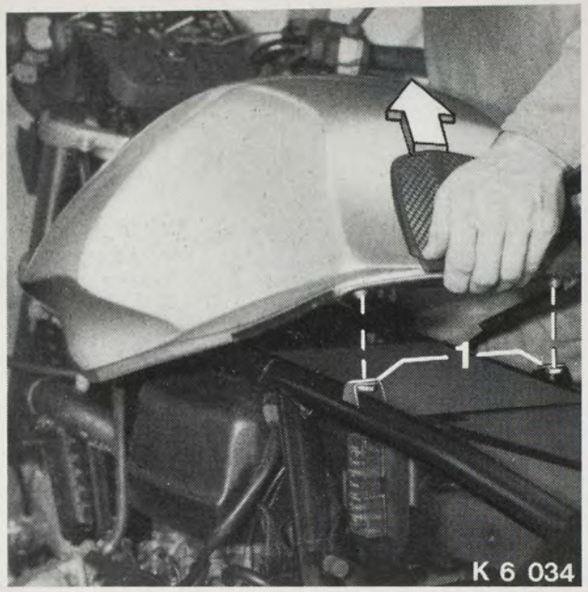
- cacciavite (a lama reversibile)

Sequenza delle operazioni (K 75 c):

- Smontare entrambe le coperture della batteria – vedere descrizione riportata qui accanto.
- Tirare con cautela il rivestimento sinistro e destro del radiatore dagli alloggiamenti di gomma del serbatoio carburante (1).
- Tirare il complessivo rivestimento del radiatore (completo delle parti laterali) dai due alloggiamenti di gomma a sinistra e destra (2) in avanti e toglierlo verso il basso/lato.

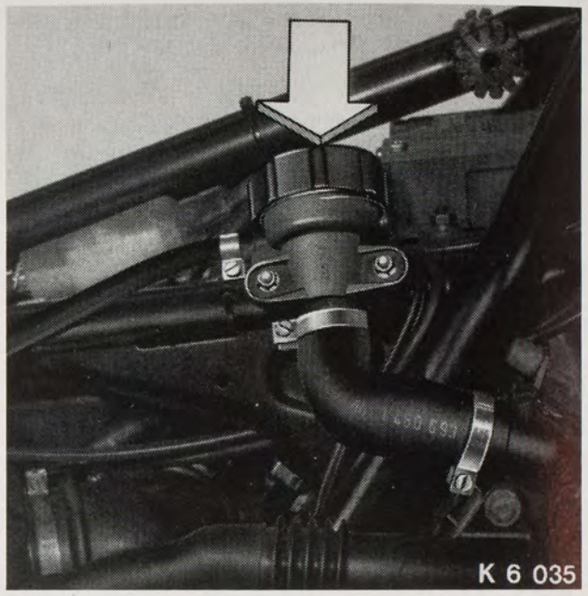


- Sistemare degli stracci sotto le fascette stringitubo (1) e (2) per aspirare il carburante di rifiuto.
- Svitare le fascette stringitubo, sfilare i tubi flessibili carburante dai bocchettoni.
- Tirare il connettore elettrico dell'indicatore livello carburante dal serraggio della vaschetta portaoggetti davanti a destra, separare il connettore.
- Tirare il serbatoio carburante in direzione della freccia verso l'alto dai due alloggiamenti in gomma (1).
- Togliere il serbatoio carburante in indietro/verso l'alto.



Sequenza dell operazioni (K 75 s):

- Smontare entrambe le coperture della batteria – vedere a pagina 54.
- Tirare il connettore elettrico dell'indicatore livello carburante dal serraggio della vaschetta portaoggetti davanti a destra, separare il connettore.
- Tirare il serbatoio carburante in direzione della freccia verso l'alto dai due alloggiamenti in gomma (1).
- Spingere il serbatoio carburante in indietro.
- Sistemare degli stracci sotto le fascette stringitubo (1) e (3) per aspirare il carburante di rifiuto.
- Svitare le fascette stringitubo, sfilare i tubi flessibili carburante dai bocchettoni.
- Togliere con cautela verso l'alto il serbatoio carburante.



- **Aprire il tappo a vite (freccia) del bocchettone di riempimento principale solo quando il motore si è raffreddato** (in caso di motore caldo vi potrebbe essere nell'impianto di raffreddamento una sovrapressione fino a 1,1 bar!).

  In caso d'emergenza aprire con cautela il tappo a vite »con mano protetta« (guanto, straccio) e far fuoriuscire lentamente la pressione – altrimenti vi è pericolo di bruciature!

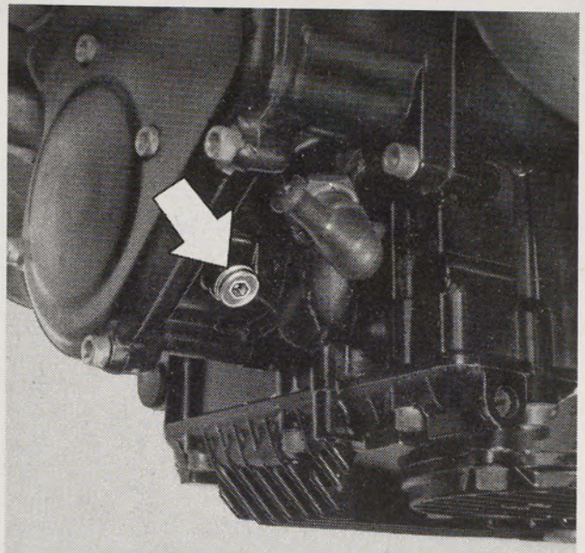
- Rifornire il quantitativo mancante nell'esatto rapporto di miscelazione.

Esempio:

Rapporto di miscelazione 40 : 60 (antigelo : acqua) = resistenza antigelo fino a – 26° C.

Osservare le avvertenze del produttore dell'antigelo!

- Applicare provvisoriamente il serbatoio carburante e far girare brevemente il motore. Durante tale operazione »picchiare« con la mano i tubi flessibili del liquido di raffreddamento – in modo che l'impianto di raffreddamento si spurghi!
- Togliere il serbatoio carburante e rifornire il liquido di raffreddamento. Chiudere l'impianto.
- Dopo aver montato il serbatoio carburante far riscaldare il motore e farlo raffreddare. Rabboccare eventualmente il livello del liquido di raffreddamento nel serbatoio di compensazione fino alla marcatura massima.



K8 056

Scarico del liquido di raffreddamento

Attrezzo occorrente:

- cacciavite angolare esagonale da 5 mm.

Sequenza delle operazioni:

- Svitare il collegamento a vite (freccia), raccogliere in un recipiente pulito il liquido di raffreddamento – se potesse essere nuovamente impiegato.

  Per il nuovo riempimento e per lo spurgo dell'impianto di raffreddamento osservare le relative avvertenze!

Rifornimento: 2,8 + 0,4 l (nel serbatoio di compensazione).





Registrazione frizione

Se il gioco della leva frizione (1) si discostasse dal valore prescritto = 2 + 0,5 mm, effettuare la registrazione base.

Attrezzi occorrenti:

- chiave fissa da 13 mm.
- chiave ad anello da 10 mm.

Sequenza delle operazioni:

- Misurare la lunghezza libera del cavetto (A), valore prescritto = 75 ± 1 mm, sulla leva frizione lato cambio.
- L'eventuale registrazione a tale misura viene effettuata dopo aver allentato il controdado (2) ed agendo sulla vite di registro (3).
- Allentare il controdado (B) della leva frizione lato cambio, girare la vite di registro (C) »a mano su riscontro« e fissarla mediante il controdado (B).
- Stabilire il gioco della leva frizione (1) = 2 + 0,5 mm mediante la vite di registro (3) e serrare a fondo il controdado (2).

Cosa fare se ...

Disturbi, loro possibili cause e rimedi

Dapprima un'avvertenza importante:
Questa motocicletta è stata equipaggiata con un »impianto d'accensione digitale con comando a microprocessore« – impianto d'accensione a potenza maggiorata! Non toccare le parti a conduzione di tensione quando il motore è in moto – p e r i c o l o d i m o r t e !

Disturbo	Possibile causa	Rimedio
Il motore non s'avvia o s'avvia male	• Chiave d'accensione in errata posizione	Uso, pagina 12
	• Interruttore d'emergenza accensione non inserito	Uso, pagina 21
	• Flusso di corrente interrotto	Fusibile 1 difettoso, pagina 54
	• Marcia innestata, frizione non tirata	Portare il cambio in posizione di folle o tirare la frizione
	• Serbatoio carburante vuoto	Riempirlo, pagina 15
	• La pompa carbuante non lavora	Fusibile 6 difettoso, pagina 54
	• Uso errato manopola acceleratore/aumento regime all'avviamento a freddo (choke)	Uso, pagina 21
	• Cartuccia filtro aria sporca	Sostituirla, pagina 96
	• Candela(e) difettosa(e)/bagnata(e)	Sostituirla(e), pagina 55–58
	• Cavi o cappucci candele bagnati	Soffiarli con aria compressa
	• Insufficiente capacità della batteria	Caricare la batteria, pagina 100
Eccesiva temperatura del liquido di raffreddamento, la spia s'accende continuamente (inserisce a partire da 111° C)	• Insufficiente livello del liquido di raffreddamento	Eliminare le eventuali anermeticità riempire il liquido di raffreddamento, pagina 59–61
	• Il ventilatore elettrico non innesta automaticamente (dovrebbe a 103° C)	Fusibile difettoso, pagina 54

Disturbi oltre quelli qui sopra elencati – e per quanto nella pagina da 44 a 62 non siano descritti accorgimenti da adottare in proprio – vanno fatti eliminare da un Servizio Assistenza della BMW Motorrad.

Fare e lasciar fare: Una parola al meccanico dilettante

Molti appassionati di motocicletta dispongono di ampie conoscenze ed abilità artigianali per poter eseguire direttamente lavori di manutenzione e di riparazione al proprio veicolo.

In questo capitolo, ma anche sotto »Cura e manutenzione«, ne abbiamo tenuto conto ed illustrato una serie di operazioni in maniera sufficiente.

Anche se si credesse di poter fare di più, sarebbe bene astenersi dall'effettuare lavori oltre quelli illustrati.

Moderne tecnologie – come quelle adottate per questa motocicletta – esigono anche mezzi di lavoro moderni come attrezzatura specifica, sistemi di diagnosi e di controllo. E soprattutto un adeguato addestramento tecnico.

I Servizi Assistenza della BMW Motorrad dispongono di tutte queste premesse e garantiscono l'assistenza che ci si aspetta a giusta ragione dalla BMW – per la propria sicurezza e per il mantenimento dell'affidabilità della motocicletta.

Per gli stessi motivi consigliamo d'impiegare solo ricambi ed accessori originali BMW. Anche per ciò ne garantisce il Suo concessionario della BMW Motorrad.

Ulteriori notizie a riguardo sono riportate a pagina 108.

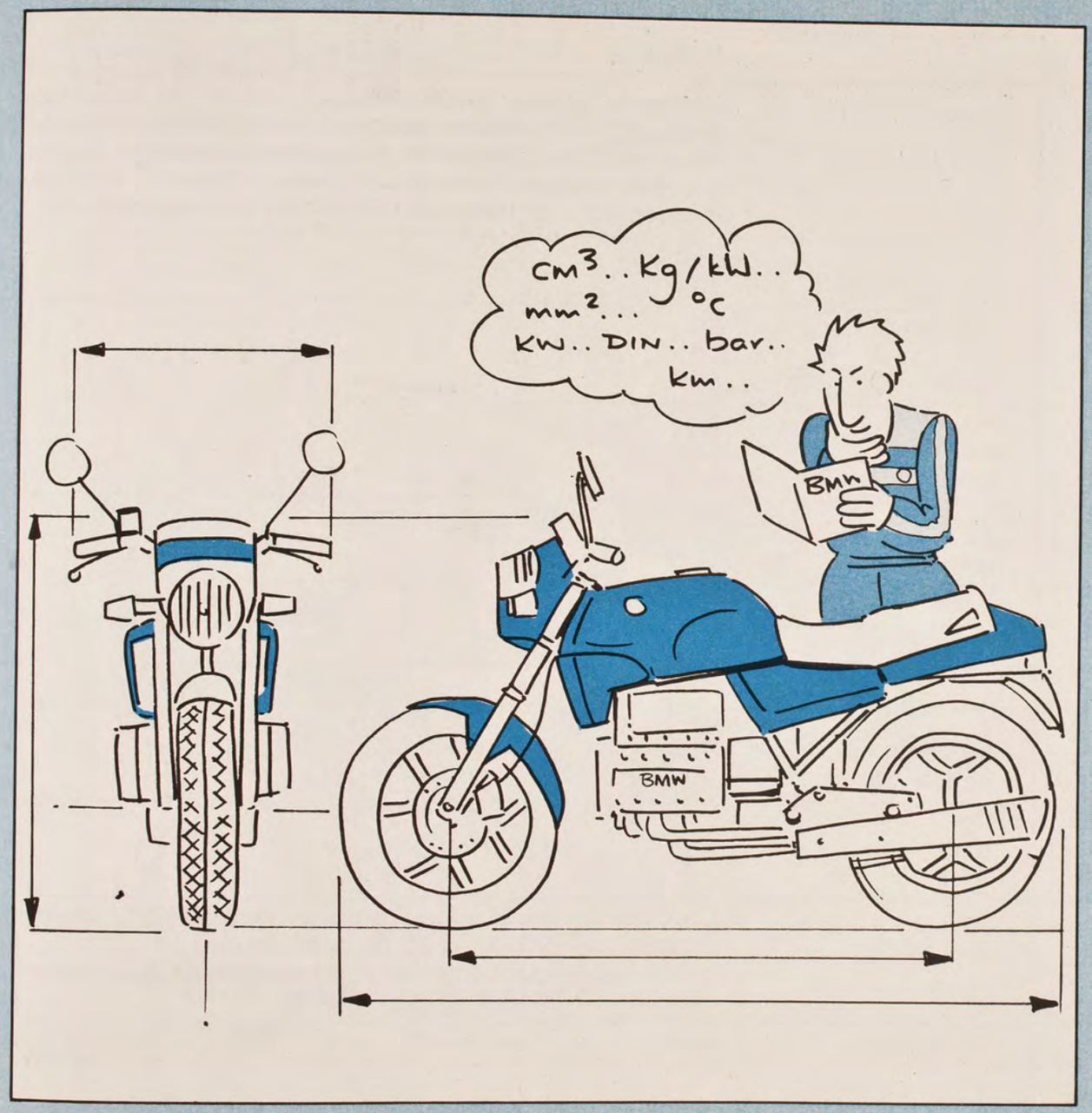
Modifiche tecniche

Individualismo? Perchè no: anche per la Sua motocicletta!

Modifiche tecniche sono tuttavia consentite solo in misura limitata. A ciò ha provveduto il legislatore con il complesso delle norme riguardanti l'ammissione alla circolazione dei veicoli

Tuttavia sussistono ancora numerose possibilità a riguardo, per cui ognuno può personalizzare la sua motocicletta BMW a proprio gusto.

Interpellare il proprio Servizio Assistenza della BMW Motorrad prima di avere eventuali seccature con le autorità. Il Servizio Assistenza offrirà volentieri consigli sull'opportunità, sulle disposizioni di legge e sulle raccomandazioni della Fabbrica qualora si intendesse operare delle modifiche tecniche.



Anche ciò è importante:

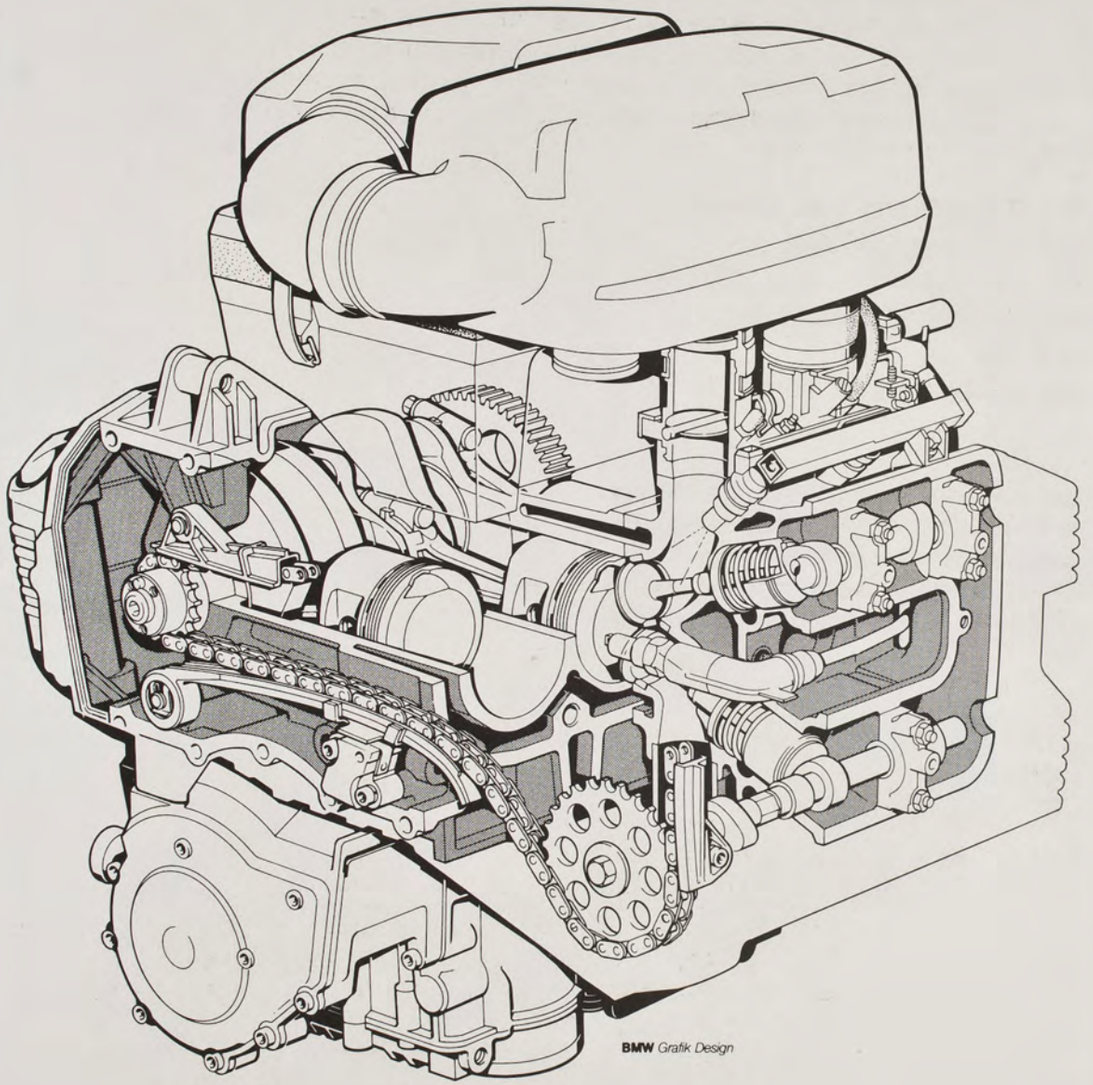
Dati tecnici e descrizioni

- Motore
- Impianto di raffreddamento e di lubrificazione
- Impianto d'iniezione carburante
- Impianto d'accensione
- Trasmissione
- Telaio
- Carburanti e lubrificanti
- Impianto elettrico
- Dimensioni
- Pesi
- Prestazioni
- Schema elettrico

Dati tecnici e descrizioni

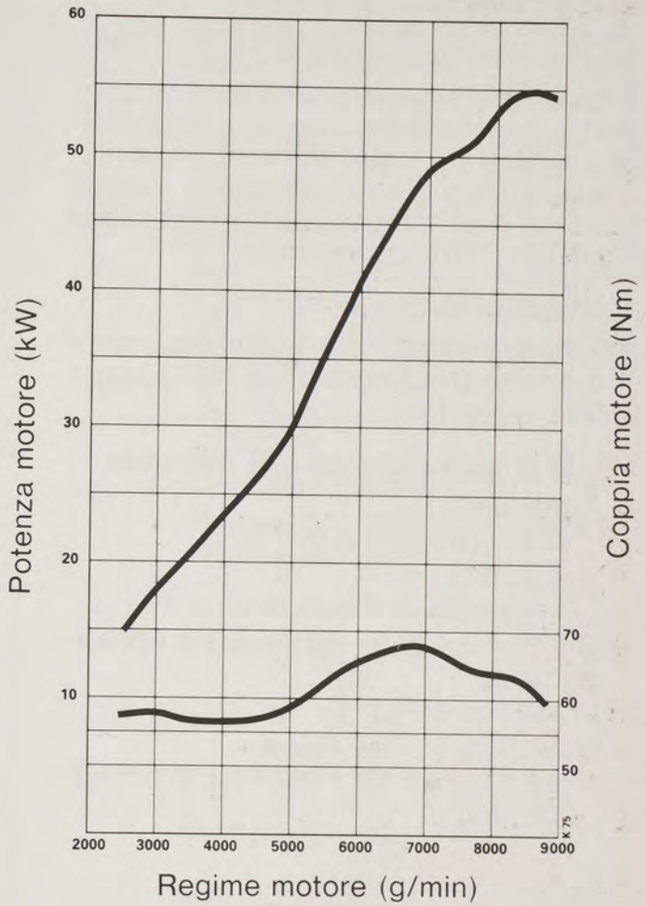
Motore		K 75 c	K 75 s
Costruzione		Motore a quattro tempi in linea a tre cilindri brevettato disposto orizzontalmente in senso longitudinale, compatto, con due alberi a camme in testa, raffreddamento a liquido, iniezione elettronica e disinserzione al rilascio, impianto d'accensione digitale con comando a microprocessore	
Cilindrata effettiva	cc	740	
fiscale	cc	735	
Massima potenza nominale	kW	55	
secondo DIN 70 020	CV	75	
al regime di	g/min	8500	
Coppia massima	Nm	68	
	mkg	6,93	
al regime di	g/min	6750	
Regime massimo consentito	g/min	8700	
Regime di crociera consentito	g/min	8600	
Regime del minimo	g/min	950 ± 50	
Alesaggio/corsa	mm	67/70	
Rapporto di compressione		11,0 : 1	
Rapporto peso/potenza			
in assetto di marcia + conducente (75 kg)	kg/kW	5,49	5,53
peso totale consentito	kg/kW	8,18	8,18
Consumo di carburante secondo ISO DIS 7860			
a 90 km/h costanti	l/100 km	4,2	4,0
a 120 km/h costanti	l/100 km	5,6	5,4
Tipo di carburante		**Carburante super senza piombo DIN 51 607, minimo ottanico 95 (NORM) e 85 (NOMM) oppure carburante super contenente piombo DIN 51 600, minimo ottanico 98 (NORM) e UU (NOMM)**	
Massimo consumo d'olio	l/100 km	0,15	

Motore K 75 c / K 75 s



K6 078

Diagramma potenza/coppia motore – K 75 c / K 75 s



Impianto di raffreddamento

Raffreddamento a circolazione del liquido mediante pompa (centrifuga).

Costruzione del radiatore

Radiatore in alluminio con corpo orizzontale e cassone d'acqua in plastica, termostato integrato e serbatoio di compensazione nel campo senza pressione. Valvola di sovra- e sottopressione nel bocchettone di riempimento principale.

Ventilatore elettrico

Inserisce e disinserisce automaticamente in funzione della temperatura del liquido di raffreddamento.

Valori di collegamento e di comando

- Termostato,
  inizio apertura a 85° C,
- Ventilatore,
  temperatura d'inserzione a 103° C,
- Spia temperatura del liquido di raffreddamento,
  collega a 111° C,
- Valvola di sovrapressione,
  apre a – 0,1 bar (nella fase di raffreddamento).

Impianto di lubrificazione

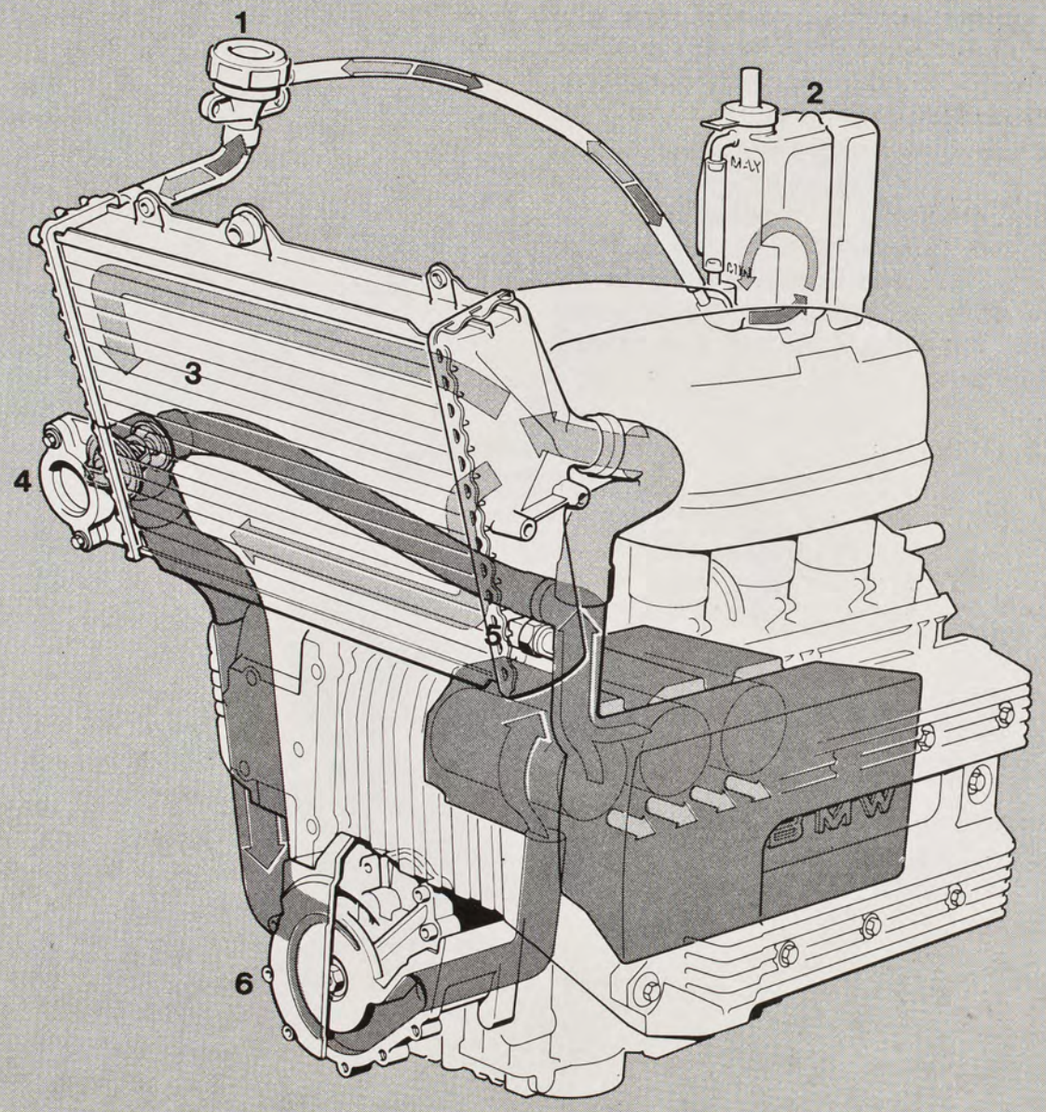
Lubrificazione forzata (mediante pompa ad ingranaggi) tramite filtro sul circuito principale con valvola regolatrice pressione disposta sul lato pompa e valvola bypass di sicurezza, con ulteriore effetto filtrante, sul filtro circuito principale (carter umido).

Valori di collegamento e di comando

- Interruttore pressione olio
  a 0,05 . . . 0,15 bar
- Valvola regolatrice pressione
  a 5 . . . 6 bar
- Valvola bypass nella cartuccia filtro olio
  a 2,2 ± 0,3 bar

La pompa olio motore e quella del liquido di raffreddamento sono state integrate come combinazione centralizzata in una carcassa. Vantaggio: il comando avviene tramite un albero, costruzione compatta.

Schema funzionale dell'impianto di raffreddamento – K 75 c / K 75 s



= Circuito refrigerante con motore freddo tramite tubazione by-pass (termostato chiuso)

= Circuito refrigerante con motore caldo tramite radiatore a flusso orizzontale (termostato aperto)

1 = Bocchettone di riempimento principale con valvola di sovrapressione e di depressione

2 = Serbatoio di compensazione con indicatore livello refrigerante e foro di riempimento

3 = Radiatore in alluminio a flusso orizzontale

4 = Termostato con relativa carcassa

5 = Sensore di temperatura

6 = Pompa combinata del refrigerante e dell'olio motore

Impianto d'iniezione carburante

L'impianto d'iniezione a comando elettronico (LE-Jetronic) con disinserzione al rilascio garantisce un'ottimale potenza con minimo consumo, uniformi valori della fase di riscaldamento e buoni valori dei gas di scarico.

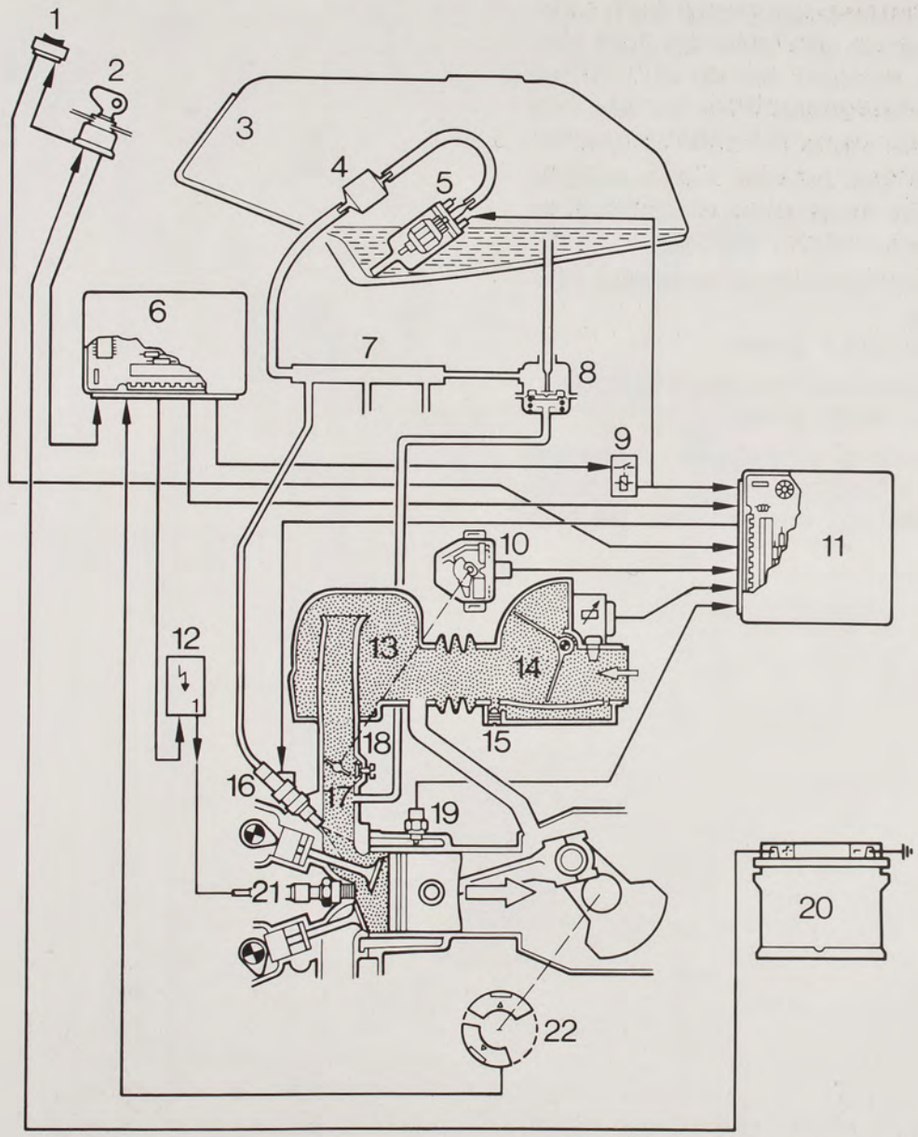
Funzionamento:

- Mediante una pompa a palette rotativa elettrica situata nel serbatoio carburante e protetta mediante filtraggio mantiene sotto una pressione del sistema di circa 2,5 bar la tubazione anulare conducente verso gli iniettori.
- La centralina elettronica riceve tramite sensori impulsi delle grandezze di regolazione.
  - volume e temperatura aria aspirata (nel misuratore portata aria),
  - regime del motore,
  - posizione della farfalla,
  - temperatura del refrigerante

e li elabora in segnali per i tempi d'apertura degli iniettori.

- Tramite un impulso d'accensione viene promossa l'iniezione del carburante che avviene ad ogni rotazione dell'albero motore contemporaneamente in tutti e tre i tubi d''aspirazione. La quantità iniettata viene regolata tramite la durata d'apertura degli iniettori.
- Quando viene »tolta l'accelerazione/al rilascio«, l'interruttore farfalla comanda la **disinserzione al rilascio.** Fino alla riduzione del numero di giri a 2000 g/min **non viene iniettato carburante.** Al di sotto di questo regime ridiventa attivo l'impianto, il motore non rimane quindi fermo.

Schema funzionale LE-Jetronic – K 75 c / K 75 s



1 = Interruttore d'avviamento
2 = Interruttore accensione
3 = Serbatoio carburante
4 = Filtro carburante
5 = Pompa carburante
6 = Centralina accensione
7 = Tubo del distributore
8 = Regolatore di pressione
9 = Relé d'iniezione
10 = Interruttore farfalla
11 = Centralina d'iniezione
12 = Bobina d'accensione
13 = Collettore d'aria
14 = Misuratore portata aria
15 = Vite di registro miscela al minimo
16 = Iniettore
17 = Farfalla
18 = Canale bypass per minimo
19 = Sensore temperatura refrigerante
20 = Batteria
21 = Candela
22 = Trasduttore Hall

Impianto d'accensione

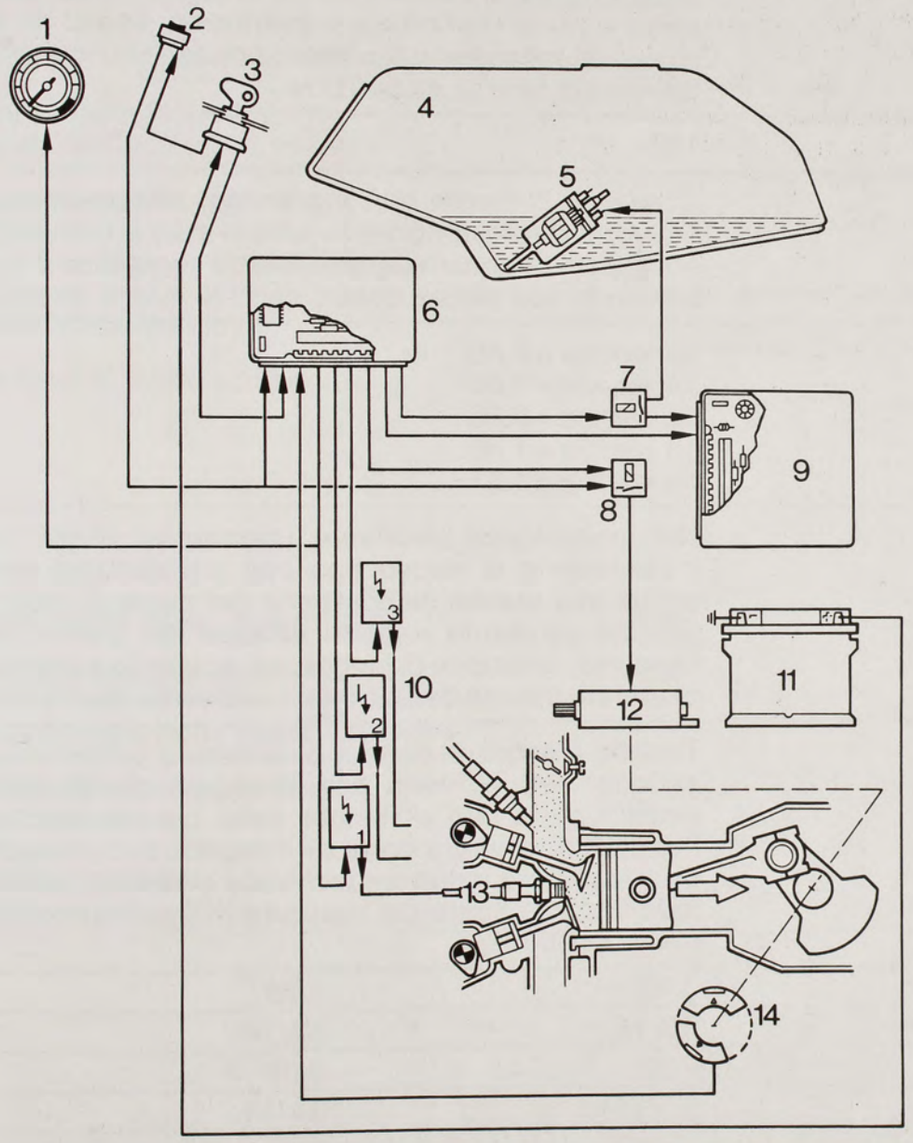
L'impianto d'accensione digitale con comando a microprocessore completamente elettronico è predisposto senza contatto e funziona pertanto senza richiedere manutenzione.

L'elemento centrale è la centralina d'accensione digitale.

Funzionamento:

- Lo scatto dell'accensione avviene tramite due cellule elettromagnetiche (»trasduttori Hall«) disposte sulla parte anteriore dell'albero motore. A seguito della disposizione asimmetrica (240°/120°) l'impulso d'accensione per il secondo cilindro viene determinato dal calcolatore situato nella centralina d'accensione in base agli impulsi d'accensione per i cilindri 1 e 3.
- La centralina converte l'impulso d'accensione in un programma:
  - Iniziazione dell'accensione.
  - Messa in atto della correzione d'accensione in base alla curva caratteristica programmata in funzione del regime e della pressione nel tubo d'aspirazione.
  - Generazione dell'impulso di comando per le valvole elettromagnetiche degli iniettori.
- La tensione d'accensione viene generata da tre bobine d'accensione. Grazie alla predisposizione/sistemazione delle cellule elettromagnetiche ogni candela si accende una volta ad ogni giro dell'albero motore, ossia al relativo ritmo di combustione e »a vuoto« alla fasatura incrociata della distribuzione.
- L'imballarsi del motore viene evitato mediante un dispositivo di limitazione di regime a comando duplice:
  - ritiro della correzione dinamica dell'anticipo
    a circa 8777 g/min
  - disinserzione dell'impulso d'iniezione
    a circa 8905 g/min
- Un antiripetitore avviamento integrato impedisce il funzionamento del motorino d'avviamento, finchè il motore è in moto.

Schema di funzionamento impianto d'accensione – K 75 c / K 75 s



1 = Contagiri
2 = Interruttore d'avviamento
3 = Interruttore d'accensione
4 = Serbatoio carburante
5 = Pompa carburante
6 = Centralina accensione
7 = Relé d'iniezione
8 = Relé d'avviamento
9 = Centralina d'iniezione
10 = Bobine d'accensione
11 = Batteria
12 = Motorino d'avviamento
13 = Candela
14 = Trasduttore Hall

Trasmissione		K 75 c	K 75 s
Frizione		Frizione monodisco a secco disposta sull'albero presa di forza e ruotante contro il senso di rotazione del motore con molla a tazza rapportata e guarnizioni esenti da asbesto; comando meccanico facilmente dosabile con lievi sforzi di disinnesto, sforzo circa 70 N	
Disco frizione ∅	mm	165	
Cambio		Cambio a 5 marce con ingranaggi sempre in presa con ammortizzatore integrato in tutte le marce; comando diretto agile tramite pedale cambio marce regolabile e cilindro di comando con sicura contro salto di marce superiori	
Rapporti nel cambio		1a marcia = 4,50 2a marcia = 2,96 3a marcia = 2,30 4a marcia = 1,88 5a marcia = 1,67	
Trasmissione dal cambio alla trazione posteriore		Nel monoblocco oscillante (monolever BMW) albero di trasmissione di nuovo tipo con antivibratore torsionale; grazie alla stessa disposizione del punto di rotazione del braccio oscillante rispetto all'asse del giunto cardanico nessuna variazione di lunghezza; accoppiamento dinamico bilaterale tramite dentatura ad evolvente centrata a flangia	
Trazione posteriore		Tramite pignone e corona a dentatura palloide supportati su cuscinetti volventi con fissaggio diretto della ruota posteriore al lato di spinta della corona predisposta a flangia; un »anello a corona« integrato in connessione con un trasduttore induttore provvede all'emissione di impulsi indipendentemente dal rapporto di trasmissione al tachimetro elettronico	
Rapporto al ponte (versione di serie)		3,20	3,20
corrisponde al numero di denti		32/10	32/10
Rapporto al ponte (versione speciale)		3,36	3,09
corrisponde al numero di denti		37/11	34/11

Telaio		K 75 c	K 75 s
Telaio		Il telaio tubolare monopezzo resistente alla torsione circonda il propulsore (motore con cambio) come elemento parzialmente portante; **non previsto per l'uso con carrozzino**	
Disposizione della targhetta Disposizione del numero di telaio		sul rinforzo del tubo del telaio posteriore destro	
Sospensione ruota anteriore		Tramite forcella telescopica a corsa lunga, di agevole intervento con smorzamento idraulico a doppio effetto e diagramma caratteristico progressivo delle molle	
Escursione totale molle	mm	185	
Diametro tubo di livello posteriore	mm	41,4	
		Tramite monobraccio oscillante (monolever BMW) in lega leggera ad alta resistenza e singola gamba di molleggiamento oleopneumatica (smorzamento a doppio effetto) con diagramma caratteristico progressivo delle molle, in funzione del carico a tre regolazioni	
Escursione totale molle (sulla ruota)	mm	110	
Lunghezza del braccio oscillante	mm	400	
Angolo di sterzata della ruota anteriore		2 x 40°	2 x 35°
Incidenza della ruota anteriore a peso a vuoto	mm	101	
in assetto normale (con conducente) 75 kg	mm	105	

Telaio		K 75 c	K 75 s
Freni anteriore		Freno bidisco azionato idraulicamente con dischi freno in acciaio speciale e due pinze fisse con guarnizioni freno in semimetallo	
Dischi freno ∅	mm	285	
Spessore dischi freno	mm	4	
Pistoncino freno ∅	mm	38	
Cilindretto freno ∅	mm	13	
Superficie guarnizioni freno	cm^2	83	
Freno posteriore		Nella trazione posteriore comando freno a tamburo integrato mediante tiranteria	Freno a dischi parzialmente integrato con comando idraulico
Tamburo freno ∅	mm	200	–
Dischi freno ∅	mm	–	285
Spessore dischi freno	mm	–	4
Pistoncino freno ∅	mm	–	28
Cilindretto freno ∅	mm	–	13
Superficie guarnizioni freno ∅	cm^2	89	41,5

Telaio	K 75 c	K 75 s
Ruote e pneumatici	Ruote in ghisa metallica leggera BMW nel disegno a razze a ypsilon e versione in profilato a H	
Ruota anteriore con cerchione con base conica del tallone e Hump doppio Misura e denominazione	MT 2.50 – 18 E	
Misura pneumatico e denominazione	100/90 – 18 56 H senza camera d'aria/TUBELESS	
Ruota posteriore con cerchione con base conica del tallone e Hump doppio Misura e denominazione	MT 2,75 x 18 E	MTH 2,75 x 17 E
Misura pneumatico e denominazione	120/90 – 18 65	130/90 – 1768 V
	senza camera d'aria/TUBELESS	

Pressione di gonfiaggio pneumatici
(bar) con pneumatici freddi

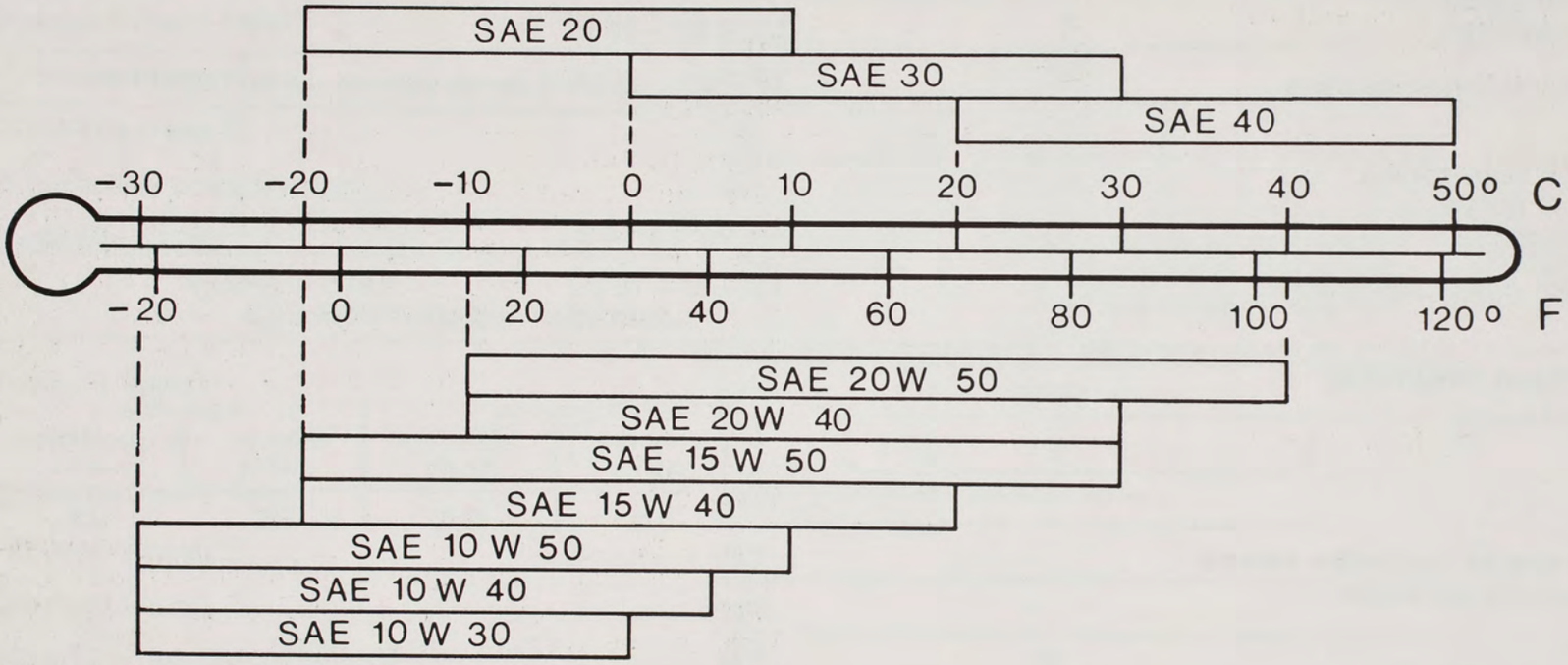
1 persona		2 persone	
anteriormente	posteriormente	anteriormente	posteriormente
2,0	2,5	2,3	2,9

Attenzione! Osservare la profondità minima dei pneumatici prescritta per legge!

Consiglio (minimo):
ruota anteriore = 2 mm
ruota posteriore = 2 mm fino a 130 km/h
= 3 mm oltre 130 km/h

Carburanti e lubrificanti		K 75 c	K 75 s
Olio motore		Olio HD di marca per motori a ciclo Otto della classe API SE e SF	

Classe di viscosità in funzione della temperatura esterna



Rifornimento motore		
senza sostituzione filtro	l	3,50
con sostituzione filtro	l	3,75
Liquido di raffreddamento del motore		Antigelo e anticorrosivo di marca a lunga durata
Rifornimento	l	2,5 + 0,4 (nel serbatoio di compensazione)

Carburanti e lubrificanti		K 75 c	K 75 s
Olio cambio		Olio per ingranaggi ipoidali di marca, classe API GL 5	
Rifornimento nel cambio	l	0,85 ± 0,05	
Rifornimento nella trazione posteriore	l	0,26	
Classe di viscosità a temperatura esterna			
superiore a 5° C	SAE	90	
inferiore a 5° C	SAE	80	
a scelta	SAE	80 W 90	
Olio forcella telescopica – tipi d'olio approvati		Aral 1010; Aral P 3441; Bel-Ray-Fork Oil with »Seal Swell« SAE 5; BP Aero Hydraulik; BP Olex HLP 2849; Castrol Fork Oil Extra Light; Castrol DB Hydraulik Fluid; Castrol Shock Absorber Oil 1/-318; Castrol AWH 15; Castrol LMH (preferibilmente al di sotto di 0° C); Esso Univis 13; Golden Spectro Suspension Fluid Very light; Mobil Aero HFA; Mobil DTE 11; Premium Fork Lubricant »Spectro SAE 10« (solo per competizioni sportive); Shell Aero Fluid 4; Shell 4001	
Rifornimento per ogni longherone forcella			
al nuovo rifornimento	l	0,33 – 0,01	
al rifornimento successivo	l	0,33 – 0,01	
Lubrificazione cuscinetti manubrio ed altri punti di lubrificazione		Grasso di marca per cuscinetti volventi, campo di temperatura utile –30° . . . + 140° C, punto di gocciolamento 150° . . . 230° C, elevata protezione anticorrosiva, buona resistenza all'acqua/all'ossidazione; ad es. Shell Retinax A	
Poli batteria – protezione antiossidante		Grasso non acido, ad es. vaselina	
Liquido freni		DOT 4: ad es. liquido freni ATE »SL«	
Rifornimento: volume totale alla	l	0,065	0,13
sostituzione del liquido freni con lavaggio circa	l	0,250	0,50

Impianto elettrico		**K 75 c** **K 75 s**
Batteria		BMW-Mareg con contenitore trasparente in poliestere
Tensione/capacità	V/Ah V/Ah	12/20 (versione di serie) 12/30 (optional)
Alternatore		Alternatore trifase con regolatore completamente elettronico, comando diretto nel rapporto di trasmissione 1 : 1,5
Potenza	W	460
Motorino d'avviamento		Versione a magnete permanente con rapporto di moltiplicazione degli ingranaggi di 27 : 1 e ruota libera
Potenza	kW	0,7
Punto d'accensione in funzione del regime	°AM	6 . . . 32 (preaccensione)
Ordine d'accensione	cil.	3 – 1 – 2
Candele		Filettatura M12 x 1,25
Marche/tipi approvati		Bosch X5DC Beru 12-5DU
Distanza elettrodi	mm	0,6 + 0,1

Impianto elettrico		**K 75 c**	**K 75 s**
Circuiti di corrente protetti		Mediante fusibili (ad innesto piatto) »minifuse«, 7 circuiti	
Caricabilità	A A	7,5 (3 circuiti) 15 (4 circuiti)	
Faro	mm	180 ∅	170 x 110
Lampadine abbagliante/anabbagliante		Lampadina allo iodio H 4 60/65 W, asimmetrica	
luce di posizione	DIN 72601	12 V/ 4 W	denominazione normata T 8/4
gruppo ottico posteriore: luce di coda luce d'arresto	 DIN 72601 DIN 72601	 12 V/10 W 12 V/21 W	 denominazione normata R 19/10 denominazione normata P 25-1
indicatori di direzione	DIN 72601	12 V/21 W (4 x)	denominazione normata P 25-1
combinazione strumenti spia indicatori di direzione	DIN 72601	12 V/ 4 W (2 x)	denominazione normata T 8/4
altre spie ed illuminazione strumenti	DIN 72601	12 V/ 3 W (13 x)	denominazione normata W 10/3

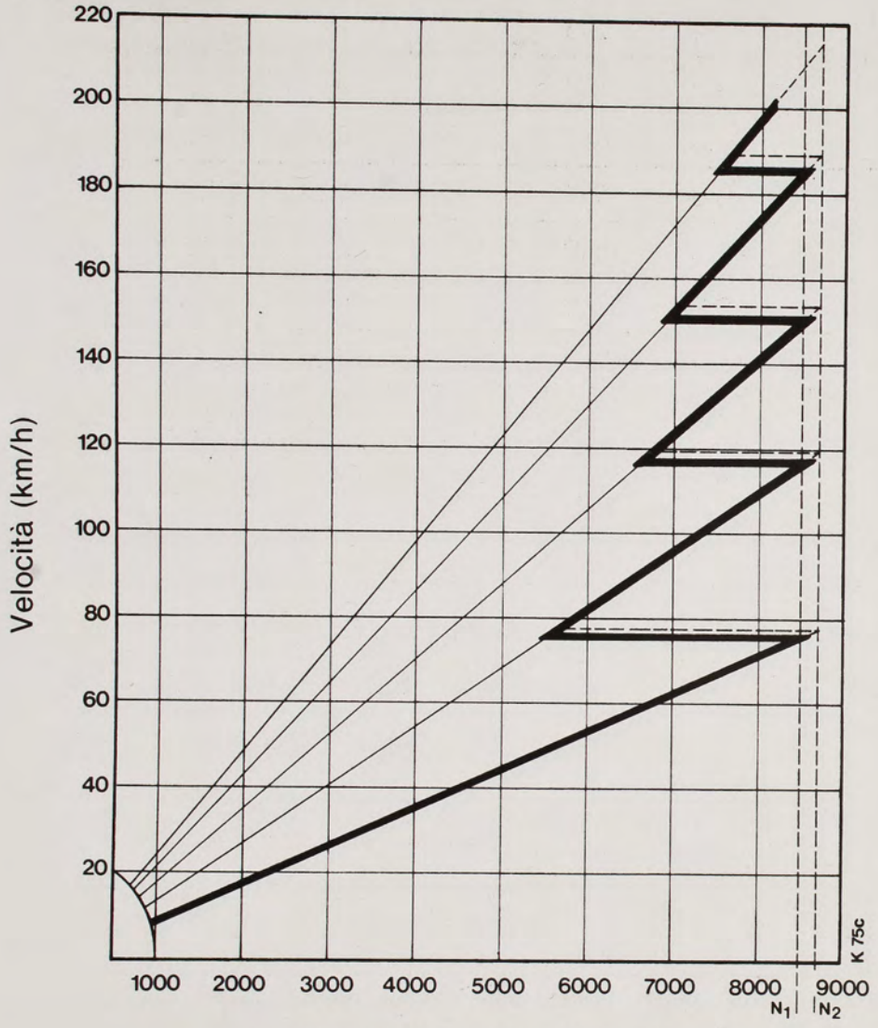
Dimensioni		**K 75 c**	**K 75 s**
Lunghezza fuori tutto	mm	2220	
Larghezza oltre lo specchio retrovisore	mm	900	
Larghezza oltre il manubrio	mm	710/665	665
Larghezza oltre i poggiapiedi (anteriori)	mm	620	
Larghezza oltre i poggiapiedi (posteriori)	mm	675	
Altezza massima (bordo anteriore cockpit)	mm	1300	1340
Altezza sellone con peso a vuoto	mm	810	
Passo con peso a vuoto	mm	1516	
in assetto normale con conducente (75 kg)	mm	1511	
Altezza libera dal suolo con peso a vuoto	mm	175	
in assetto normale	mm	150	
Diametro di volta	m	5,1	5,4

Pesi		**K 75 c**	**K 75 s**
Peso a secco (senza carburante, liquido di raffreddamento, lubrificanti, attrezzi)	kg	204	206
Peso a vuoto (in assetto di marcia, serbatoio carburante pieno)	kg	227	229
Peso totale consentito	kg	450	
Carichi consentiti per ruota anteriore	kg	200	
posteriore	kg	290	
Centraggio anteriore/posteriore con peso a vuoto	%	46/54	
in assetto normale con conducente (75 kg)	%	43/57	

Prestazioni		K 75 c		K 75 s	
Accelerazione		*)	**)	*)	**)
da 0 . . . a 50 km/h in	s	1,9	2,3	1,9	2,3
da 0 . . . a 80 km/h in	s	3,3	4,0	3,4	4,1
da 0 . . . a 100 km/h in	s	4,6	5,7	4,7	5,8
da 0 . . . a 120 km/h in	s	6,3	7,7	6,5	7,9
da 0 . . . a 140 km/h in	s	8,6	10,6	8,7	10,6
da 0 . . . a 160 km/h in	s	12,3	15,3	12,2	15,0
da 0 . . . a 180 km/h in	s	19,4	24,8	17,6	22,0
da 0 . . . a 400 m in	s	13,1	14,1	13,2	14,1
da 0 . . . a 1000 m in	s	25,3	26,6	25,2	26,7
Velocità massima					
in posizione coricata	km/h	200	–	210	–
in base al controllo del modello	km/h	190	–	200	–
con 2 persone	km/h	–	185	–	195
Accelerazione di frenatura contemporaneamente con freno anteriore e posteriore					
		*)	***)		
da 50 km/h . . . arresto	m	12,0	12,5		
da 80 km/h . . . arresto	m	29,4	31,5		
da 100 km/h . . . arresto	m	44,5	46,5		
da 130 km/h . . . arresto	m	76,1	78,0		
da 160 km/h . . . arresto	m	113,5	117,0		

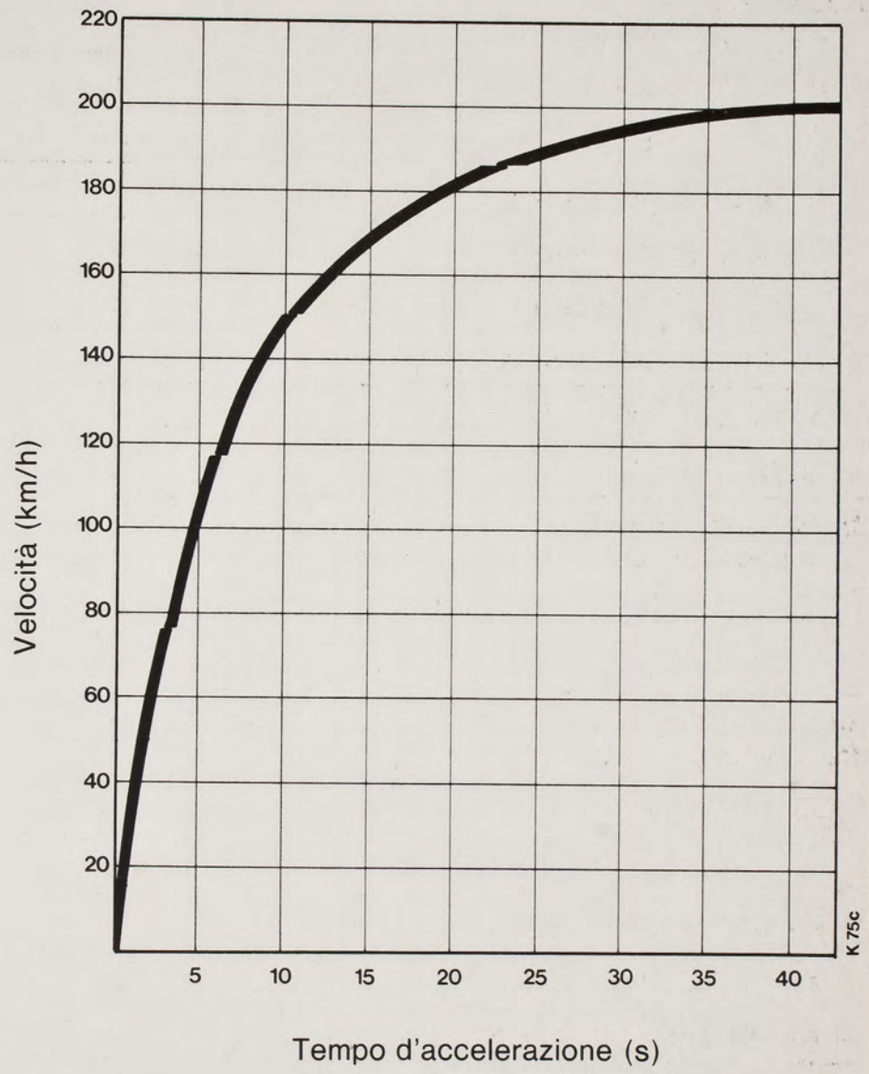
*) occupata con 1 persona
**) occupata con 2 persone
***) con peso totale consentito

Velocità/regime del motore – K 75 c



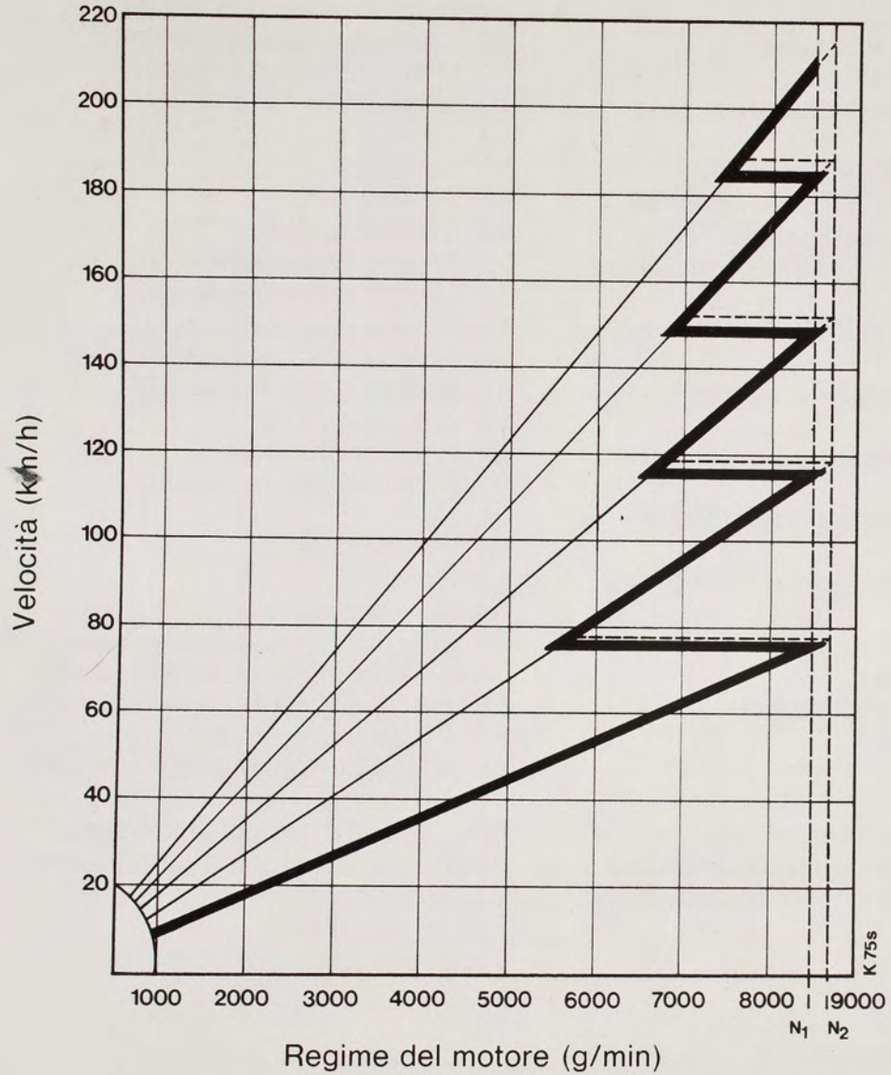
N_1 ≙ regime nominale
N_2 ≙ regime massimo

Accelerazione con cambio di marce – K 75 c



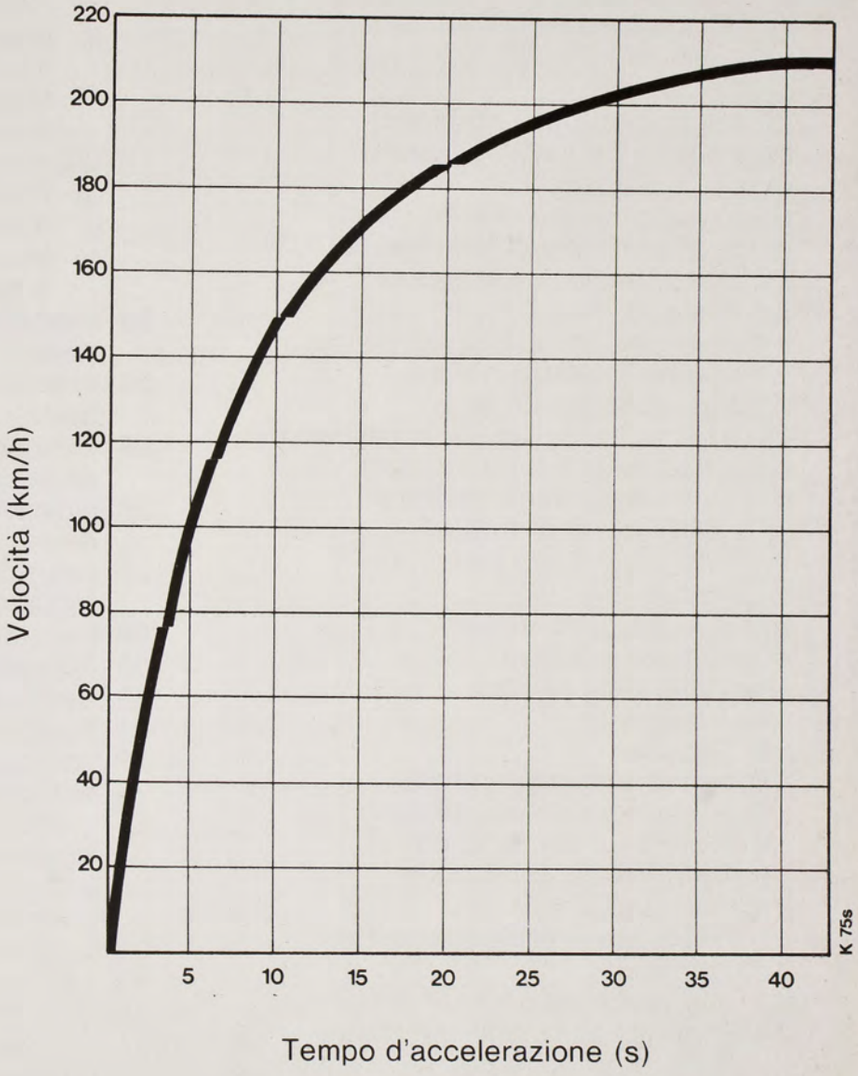
(Spazio per ampliamenti)

Velocità/regime del motore – K 75 s



N_1 ≙ regime nominale
N_2 ≙ regime massimo

Accelerazione con cambio di marce – K 75 s



Legenda dello schema elettrico – K 75 c / K 75 s

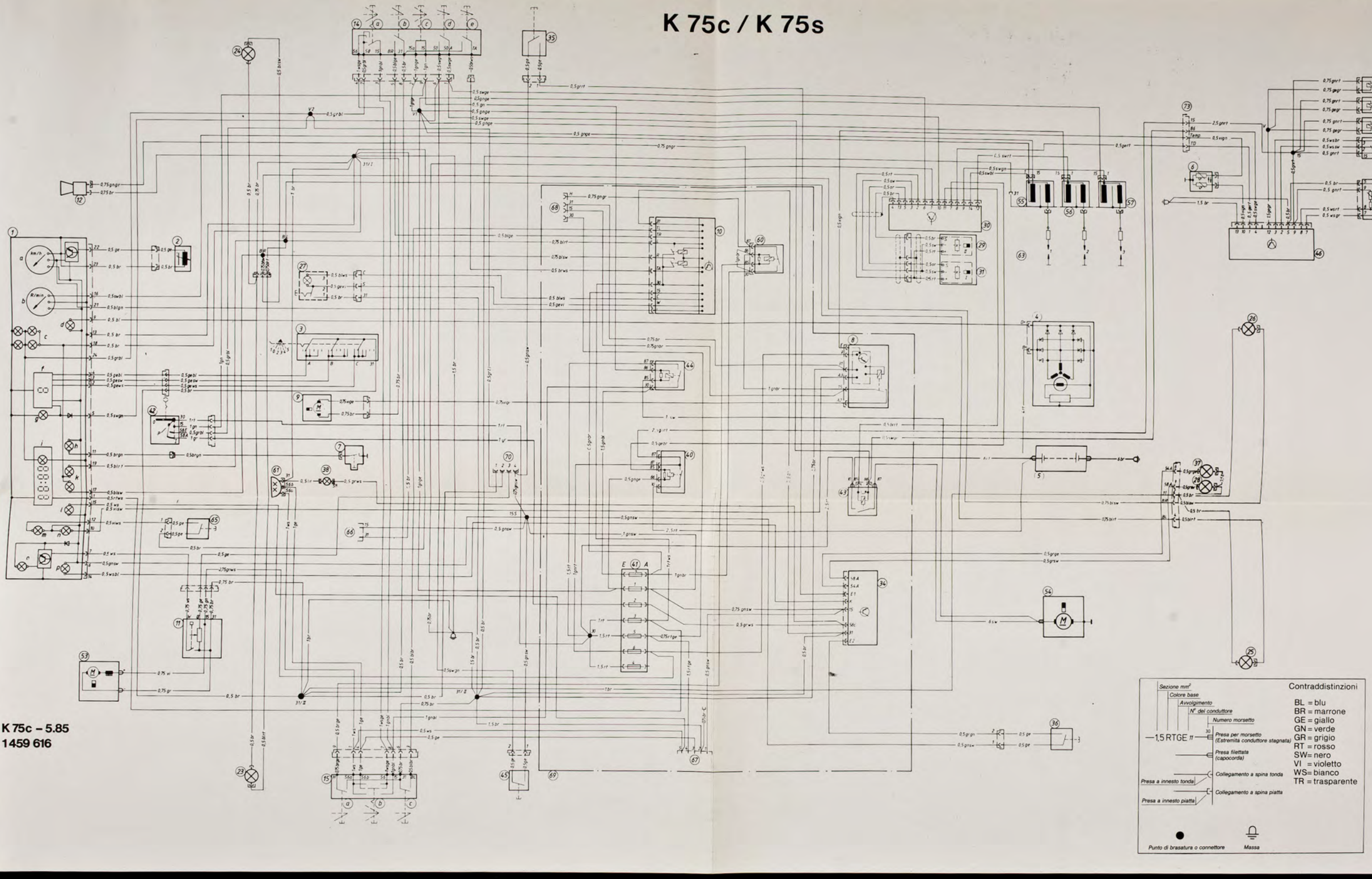
1 Strumentazione
- a) Tachimetro
- b) Contagiri
- c) 4 x illuminazione strumenti
- d) Spia carica batteria (rossa)
- e) non occupato
- f) Visualizzazione marce
- g) Spia posizione di folle (verde)
- h) Spia pressione olio (rossa)
- i) Orologio
- k) Spia indicatore di direzione sinistro e destro (verde)
- l) Spia abbagliante (blu)
- m) Spia aumento regime avviamento a freddo-choke (arancione)
- n) Spia temperatura liquido di raffreddomento (rossa)
- o) Indicatore livello carburante (rossa)
- p) Spia lampade (rossa)

2 Trasduttore induttivo
3 Interruttore del cambio
4 Alternatore
5 Batteria
6 Sensore di temperatura
7 Interruttore pressione olio
8 Centralina temperatura
9 Motorino del ventilatore
10 Indicatori di direzione
11 Rivelatore livello carburante
12 Tromba
13 non occupato
14 Interruttore multiplo a destra
- a) Interruttore luci
- b) Interruttore indicatori di direzione a destra
- c) Disinseritore d'emergenza
- d) Interruttore motorino d'avviamento
- e) Disinseritore indicatori di direzione

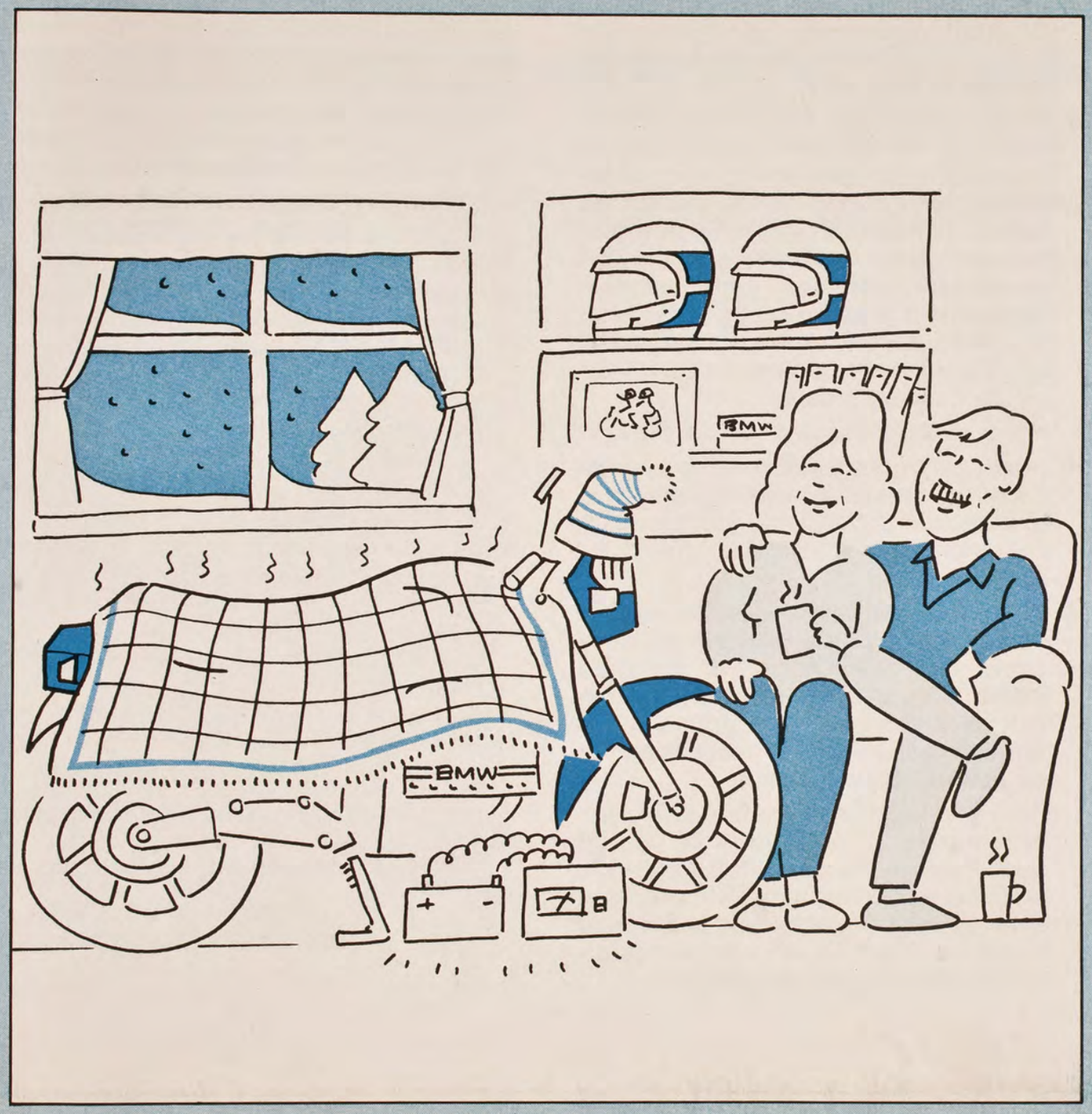
15 Interruttore multiplo a sinistra
- a) Interruttore avvisatori acustici
- b) Interruttore abbagliante
- c) Interrutore indicatori di direzione a sinistra

23 Indicatore di direzione anteriore sinistro
24 Indicatore di direzione anteriore destro
25 Indicatore di direzione posteriore sinistro
26 Indicatore di direzione posteriore destro
27 Interruttore lampeggio d'emergenza (optional)
28 Luce di coda
29 Trasduttore Hall II
30 Centralina per accensione
31 Trasduttore Hall I
32 non occupato
33 non occupato
34 Controlla-lampada
35 Interruttore luce d'arresto anteriore
36 Interruttore luce d'arresto posteriore
37 Luce d'arresto
38 Luce di posizione
39 non occupato
40 Relé d'iniezione
41 Scatola porta-fusibili
42 Interruttore d'accensione
43 Relé del motorino d'avviamento
44 Relé di scarico
45 Interruttore della frizione
46 Centralina per LE-Jetronic
47 Misuratore portata aria
48 Interruttore farfalla
49 Valvola 1
50 Valvola 2
51 Valvola 3
52 non occupato
53 Pompa carburante
54 Motorino d'avviamento
55 Bobina d'accensione 1
56 Bobina d'accensione 2
57 Bobina d'accensione 3
58 non occupato
59 non occupato
60 Relé avvisatori acustici
61 Faro
62 non occupato
63 Candele 1 . . . 3
64 non occupato
65 Interruttore spia aumento regime all'avviamento a freddo-choke
66 Presa appigli termici (optional)
67 Presa per optional
68 Presa per dispositivo antifurto (optional)
69 Cassetta per parte elettrica
70 Presa strumenti supplementari
71 non occupato
72 non occupato
73 Presa cablaggio motore

K 75c / K 75s



K 75c – 5.85
1459 616



Per l'affidabilità ...

Cura e manutenzione

Cosa si può fare (all'occorrenza) da se stesso:

- »Cura di bellezza«
- Messa fuori servizio della motocicletta
- Rimessa in servizio della motocicletta
- Controllo livello olio/sostituzione olio
- Sostituzione cartuccia filtro olio
- Manutenzione batteria

... e ciò dev'essere affidato esclusivamente al proprio Servizio Assistenza della BMW Motorrad:

- **Servizi di manutenzione BMW**
- **Ispezioni BMW**

»Cura di bellezza«

Ognuno di noi motociclisti ha fatto certamente l'orgogliosa esperienza di vedersi attorniato con ammirazione da quasi tutti i ceti della popolazione dopo aver conferito il lucente splendore alla propria motocicletta a seguito di un'accurata azione di pulizia.

Ci si sente allora un pò' orgogliosi – nevvero?

Ci sono varie possibilità per effettuare con successo azioni di pulizia. Per me nessun problema, dirà la maggior parte dei nostri appassionati di motocicletta.

E tuttavia: alcuni consigli ci sembrano opportuni; difatti nell'impiegare i moderni detergenti ed apparecchi di pulizia si possono commettere anche degli errori, che poi purtroppo non rimangono senza conseguenze!

Cosa occorre osservare:

- In molti luoghi vengono offerte apparecchiature ad alta pressione o a getto di vapore come self-service e ne viene fatto uso per la loro facilità d'impiego.

  Il forte getto può tuttavia vincere le coperture di spurgo di cambio e trazione posteriore, le normali tenute degli alloggiamenti delle ruote, dei bracci oscillanti, della testa del manubrio nonchè dei componenti elettrici/elettronici e della strumentazione.

  Gli effetti possono quindi risultare non solo molto costosi bensì anche pericolosi per la sicurezza.
- Meglio: spruzzare le parti eccessivamente sporche, come ad es. ruote ed organi di trasmissione, con un detergente delicato per motori e dopo un tempo d'attesa in base alle istruzioni del produttore sciacquare accuratamente con un debole getto d'acqua. Roversciare la motocicletta verso sinistra, per far scaricare i resti d'acqua dal lato superiore del motore. Successivamente asciugare bene.

  Infine effettuare una prova dei freni.
- Proteggere contro detergenti e solventi parti in gomma ed in plastica, soprattutto indicatori di direzione, gruppo ottico posteriore, combinazione strumenti, interruttori, ecc.
- Trattare le parti verniciate con abbondante acqua pulita, spugna pulita e cuoio. Ciò vale anche per eliminare insetti. Spruzzi di catrame vanno eliminati esclusivamente con apposito detergente generico e successivamente sciacquarli accuratamente.

  Parti verniciate e cromate devono essere trattate di tanto in tanto con un buon detergente. Soprattutto se si impiegasse la motocicletta tutto l'anno ed a causa dell'effetto del sale antineve si mantiene il bell'aspetto della motocicletta mediante tale trattamento.

A proposito sale antineve: Il noto potere aggressivo può provocare corrosione soprattutto a parti in lega leggera. Perciò alla fine del viaggio spruzzare subito la motocicletta con **acqua fredda,** in quanto l'acqua aumenta l'azione del sale.

A titolo preventivo si dovrebbe impiegare un anticorrosivo generico a base di cera o simile.

- Danni da pietrisco o lievi danni alla verniciatura possono essere eliminati rapidamente ed agevolmente mediante la matita per ritocchi BMW. L'esatta denominazione del colore è riportata sulla targhetta sistemata sotto il sellone. Per coloro che ne sanno fare uso, la BMW ha nella sua gamma di ricambi anche barattoli spray di vernice.
- Il lucido impianto di scarico in acciaio speciale cambia d'aspetto a seguito dell'uso e dell'ambiente. Mediante rilucidatura con »Metall-Polish« Unipolblau (Ditta Höhn Hugo GmbH, 5657 Haan) e ripulitura con talco (Ditta Schmitzo Wiener Kalk, Chemische Fabrik, 4019 Monheim/Baumberg) si riottiene pressocchè lo stato originario.

Non impiegare mai prodotti abrasivi per la ripulizia, bensì esclusivamente talco, che può essere acquistato anche in droghe-rie.

Messa fuori servizio della motocicletta

Se la motocicletta dovesse essere messa fuori servizio per un lungo periodo, consigliamo per conservarne il suo valore e per proteggerla contro corrosione »interna« di adottare i seguenti accorgimenti:

- Cura in generale come dianzi descritto.
- Scaricare l'olio del motore a caldo.
- Riempire olio anticorrosivo fino alla marcatura inferiore della spia di livello olio (circa 2,5 l). Successivamente far girare il motore senza carico per circa un minuto.
- Scaricare l'olio dal cambio e dalla trazione posteriore. Riempire nel cambio circa 0,4 l e nella trazione posteriore circa 0,1 l d'olio anticorrosivo. Innestare la seconda marcia e far girare il motore per alcuni secondi.
- Svitare le candele e spruzzare per ogni cilindro 10 cm^3 di protezione anticorrosiva da miscela. Far girare brevemente il motore mediante il motorino d'avviamento. Riavvitare le candele.
- Svitare il cavo (negativo) della batteria dal cambio ed isolarlo (affinchè la batteria non venga scaricata).

  Meglio: smontare la batteria (vedere pagine 98 e 99) e – in caso di mancanza di propria possibilità – consegnarla ad un'officina specializzata per la manutenzione e la conservazione.
- Spruzzare con apposito lubrificante le articolazioni del pedale freno e del pedale frizione, l'alloggiamento del cavalletto centrale e laterale.
- Cospargere tutte le parti in acciaio lucide e cromate con grasso non acido (vaselina), se necessario spruzzare la motocicletta con olio anticorrosivo.
- Sistemare la motocicletta sul cavalletto in un luogo asciutto. Sorreggere il motore anteriormente in modo che entrambe le ruote siano libere (non caricate).

Rimessa in servizio della motocicletta

- Rimuovere l'intera conservazione esterna. Pulire la motocicletta.
- Scaricare l'olio anticorrosivo dal motore, dal cambio e dalla trazione posteriore, sostituire la cartuccia filtro olio nel motore e riempire olio nuovo secondo prescrizioni (vedere pagine 78 e 79). Sostituire l'olio nella forcella telescopica.
- Montare la batteria pronta per il funzionamento, collegare i cavi e proteggere i morsetti della batteria con grasso per poli.
- Svitare le candele, azionare il motorino d'avviamento e soffiare il prodotto di conservazione dai cilindri. Pulire le candele, se necessario sostituirle ed avvitarle.
- Controllare la pressione di gonfiaggio dei pneumatici e se necessario correggerla.

Prima di rimettere in servizio la motocicletta consigliamo di far eseguire questi lavori in connessione con un'ispezione presso il proprio Servizio Assistenza della BMW Motorrad.

Lavori di sostituzione olio

Non per niente abbiamo accennato all'inizio di questo capitolo al »caso d'emergenza«.

Perchè?

Indubbiamente possono essere effettuati lavori di sostituzione dell'olio da molti motociclisti stessi – in maniera pulita, accurata ed in base alle norme della Casa.

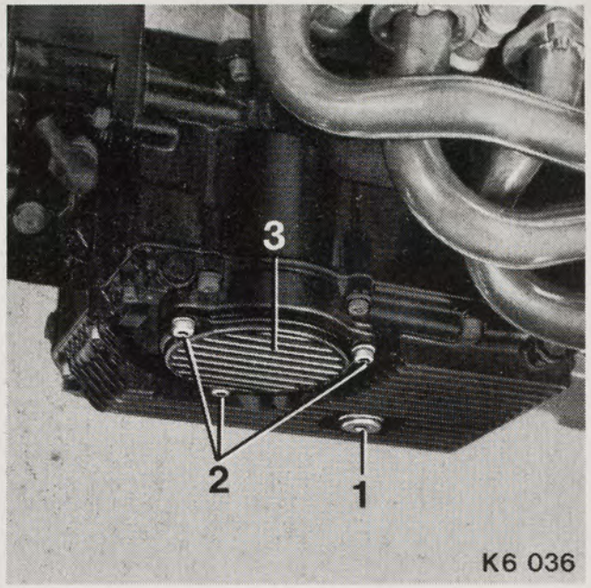
Ma cosa fare dell'olio usato, della vecchia cartuccia del filtro olio?

Se Lei incaricasse di tali lavori il Suo Servizio Assistenza della BMW Motorrad non avrà più queste preoccupazioni. I costi che Le derivano, in confronto con il tempo che si risparmia, saranno senz'altro accettabili.

Sostituzione olio motore, cartuccia filtro

Effettuare la sostituzione dell'olio solo a caldo ogni 7500 km, non oltre dopo 6 mesi. In caso d'uso della motocicletta esclusivamente per brevi tragitti o a temperature esterne inferiori a 0° C ogni 3 mesi, al massimo dopo 3000 km.

Se in occasione di una sostituzione dell'olio dovesse essere sostituito anche il filtro olio, si dovrà sostituire il filtro prima di rifornire l'olio nuovo.





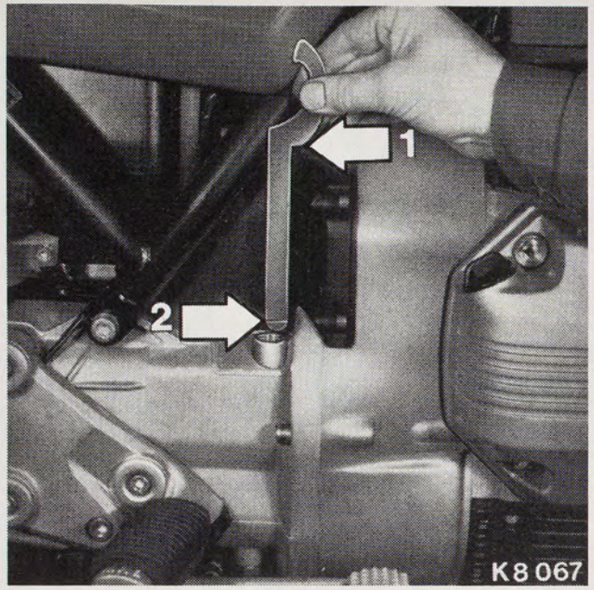
Sostituzione olio motore e cartuccia filtro olio

Attrezzi occorrenti:

- cacciavite angolare esagonale da 5 e 8 mm.
- chiave fissa speciale (per la cartuccia filtro olio).

Sequenza delle operazioni:

- Svitare la vite ad esagono cavo (1), scaricare l'olio usato. Successivamente serrare a fondo con guarnizione in stato ineccepibile.
- Svitare 3 viti ad esagono cavo (2), togliere la copertura della cartuccia filtro olio (3).
- Svitare la cartuccia filtro olio (filtro a perdere). Umettare d'olio l'anello di tenuta della nuova cartuccia prima d'avvitarla, quindi serrarla a fondo con cautela.
- Montare la copertura assieme alla nuova guarnizione.
- Riempire olio nuovo nel motore (per i tipi d'olio vedere pagina 78) tramite il foro di riempimento (1). Rifornimento 3,75 l.
- Far girare il motore, arrestarlo e rilevare il livello dell'olio sul relativo vetro spia (2) dopo alcuni minuti (vedere pagina 17).



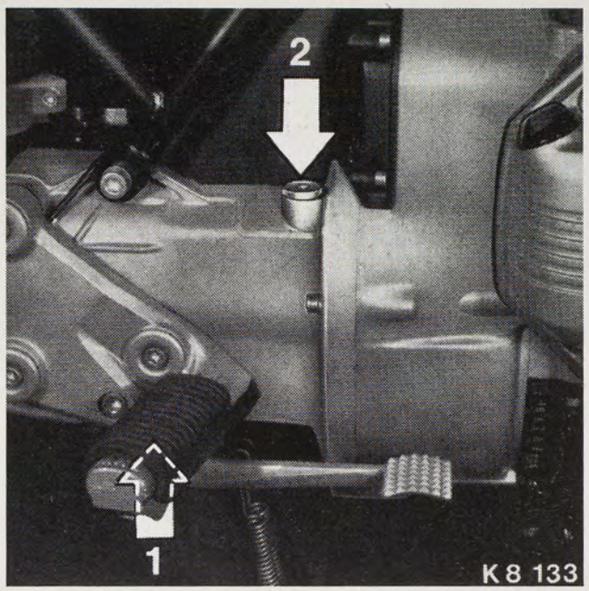
Controllo livello olio nel cambio

Attrezzi occorrenti:

- cacciavite angolare esagonale da 8 mm
- chiave a falce per gamba di molleggiamento (come asta di misura).

Sequenza delle operazioni:

- Aprire il foro di riempimento olio (vite ad esagono cavo).
- Introdurre la chiave a falce trasversalmente rispetto al senso di marcia fino all'arresto (1).
- **Il livello dell'olio deve arrivare al massimo fino alla marcatura (2). Il bordo inferiore della chiave rappresenta la marcatura minima.**



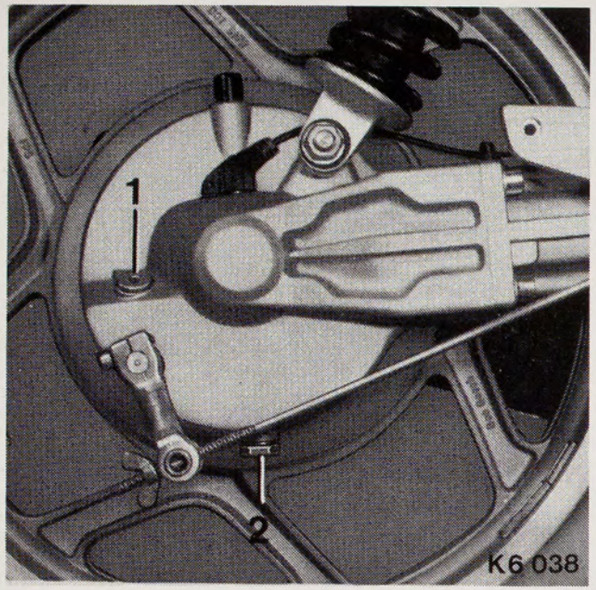
Sostituzione olio nel cambio

Attrezzi occorrenti:

- cacciavite angolare esagonale da 8 mm.
- chiave ad anello da 19 mm.

Sequenza delle operazioni:

- Svitare la vite di scarico olio (1) e successivamente la vite di riempimento olio (2), scaricare l'olio usato.
- Serrare a fondo la vite di scarico olio con guarnizione in stato ineccepibile.
- Riempire olio nuovo nel cambio (per i tipi d'olio vedere pagina 79) tramite il foro di riempimento (2). Rifornimento 0,85 $\pm$ 0,05 l.
- Successivamente effettuare un controllo del livello dell'olio.



Controllo livello olio nella trazione posteriore

Attrezzo occorrente:

- cacciavite angolare esagonale da 6 mm.

Sequenza delle operazioni:

- Svitare la vite di riempimento (1).
- Il livello dell'olio deve arrivare, con motocicletta sistemata sul cavalletto, al massimo fino alla spira inferiore del foro di riempimento olio (ca. 12 mm al di sotto della superficie di tenuta).

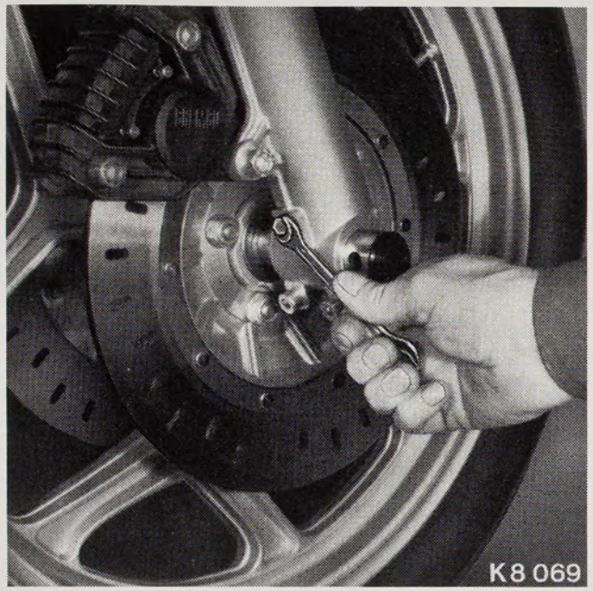
Sostituzione olio nella trazione posteriore

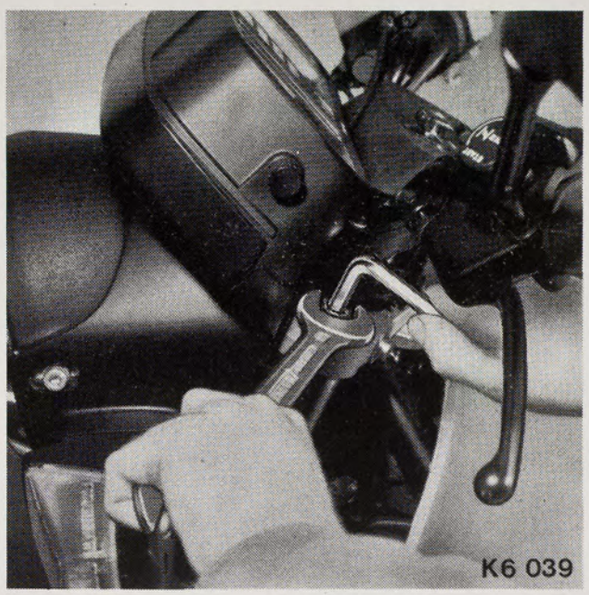
Attrezzi occorrenti:

- cacciavite angolare esagonale da 6 mm.
- chiave ad anello da 19 mm.

Sequenza delle operazioni:

- Svitare la vite di scarico olio (2) e successivamente la vite di riempimento olio (1), scaricare l'olio usato.
- Serrare a fondo la vite di scarico con guarnizione in stato ineccepibile.
- Riempire olio nuovo per cambi (per i tipi d'olio vedere pagina 79) tramite il foro di riempimento (1). Rifornimento 0,26 l.





Sostituzione olio nella forcella telescopica

Attrezzi occorrenti:

- chiave fissa da 10 e 22 mm.
- cacciavite angolare esagonale da 8 mm.
- cacciavite con lama reversibile.

Sequenza delle operazioni:

- Svitare le viti di scarico olio dal tubo scorrevole forcella a sinistra ed a destra, scaricare l'olio usato.
- Svitare le viti di riempimento olio dal tubo di livello forcella a sinistra ed a destra, trattenendo con la chiave fissa.
- Per svuotare completamente la forcella telescopica farla molleggiare ripetutamente.
- Serrare a fondo le viti di scarico.
- Riempire olio nuovo nella forcella telescopica (per i tipi d'olio vedere a pagina 79) tramite i fori di riempimento dei longheroni forcella. Rifornimento per ogni longherone forcella 0,33 – 0,01 l.
- Dopo il riempimento spurgare gli ammortizzatori mediante molleggiamento (5 . . . 10 volte) – smorzamento percepibile!







Sostituzione cartuccia filtro aria

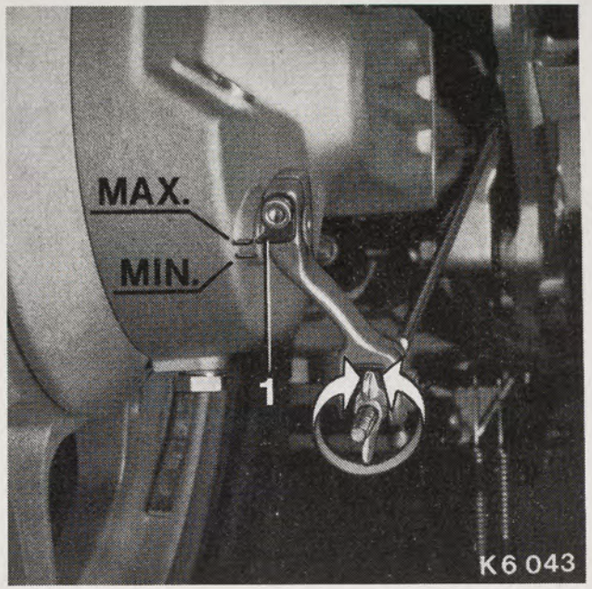
Attrezzi occorrenti:

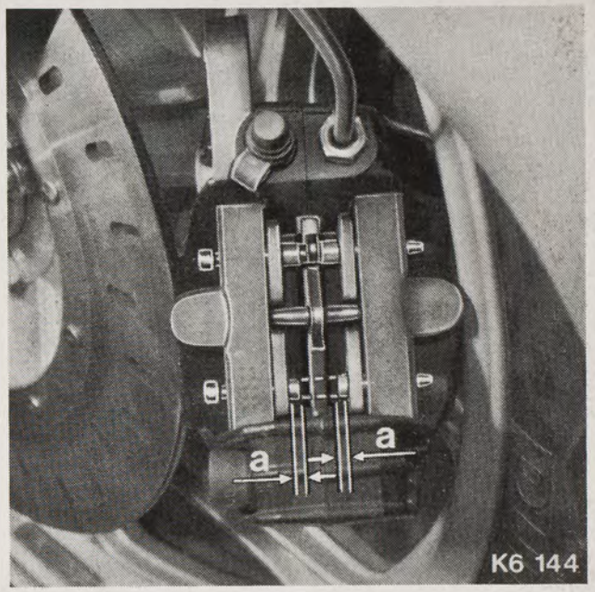
- cacciavite con lama reversibile.

Sequenza delle operazioni

- K 75 c: smontare il rivestimento del radiatore in base alla figura e alla descrizione a pagina 59.
- K 75 s: svitare la vite con intaglio a croce (freccia) della mascherina del rivestimento. Togliere la mascherina.
- Togliere il canale di convogliamento aria in direzione della freccia (1) dalla parte inferiore del corpo filtro aria (al rimontaggio umettare la sede in gomma).
- Togliere in indietro il canale di convogliamento aria in direzione della freccia (2).
- Sollevare il coperchio dalla vaschetta portaoggetti.
- Infilare il cacciavite attraverso il foro nel fondo della vaschetta portaoggetti, sbloccare la sicura della spina multipla (1) – per tale operazione muovere in avanti il cacciavite (freccia).
- Sfilare con cautela dapprima in indietro la spina multipla in direzione della freccia, successivamente sganciarla in avanti.







Registrazione del freno posteriore (K 75 c)

Attrezzi occorrenti:

- chiave fissa da 10 mm

Sequenza delle operazioni

- La registrazione base del pedale del freno può essere adeguata mediante la vite di registro dell'interruttore luci d'arresto (freccia).
- Far girare la ruota posteriore avvitando il dado ad alette del tirante finchè la ruota posteriore venga appena frenata.
- Successivamente risvitare il dado ad alette di 3 . . . 4 giri (corrispondenti a circa 25 mm di gioco del freno a pedale).
- Il grado d'usura delle guarnizioni riconoscibile mediante l'indice di controllo (1) sul pedale del freno: a tamburo:

  marcatura superiore =
  spessore massimo guarnizioni

  marcatura inferiore =
  spessore minimo guarnizioni

Controllo guarnizioni freni a disco

Attrezzi occorrenti:

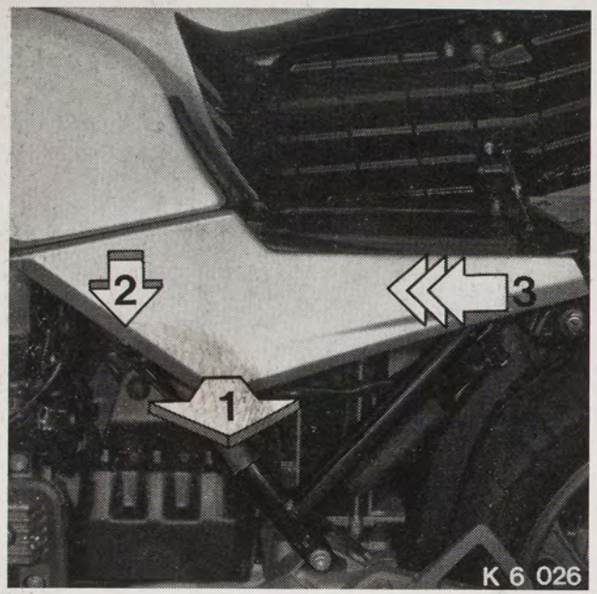
- cacciavite a lama reversibile.

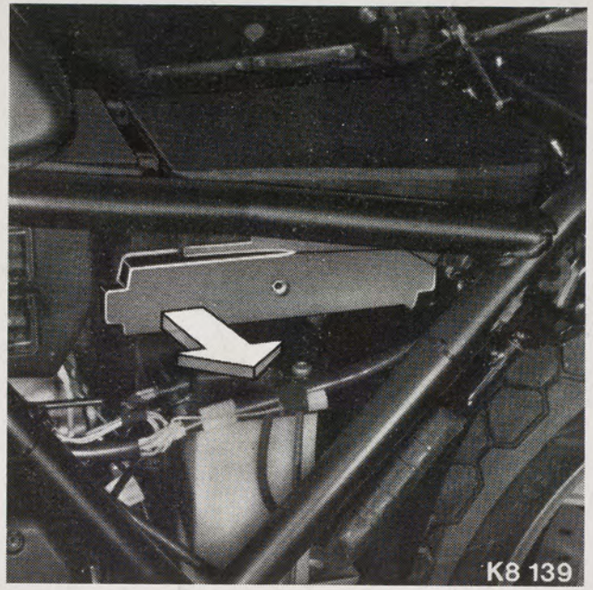
Sequenza delle operazioni:

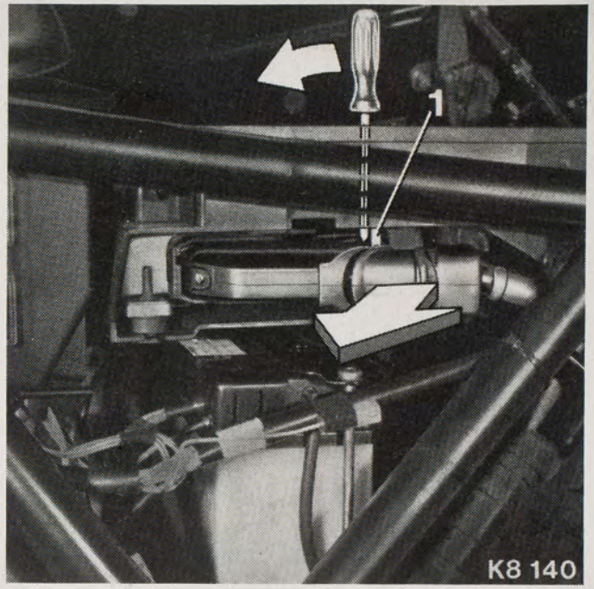
- Togliere il cappuccio di plastica dalla pinza freno mediante il cacciavite.
- Controllare lo spessore delle guarnizioni. (La pinza freno è smontata per una migliore raffigurazione.)

Spessore minimo delle guarnizioni (a) 1,5 mm

Per motivi di sicurezza le guarnizioni freni consumate devono essere sostituite in tempo.







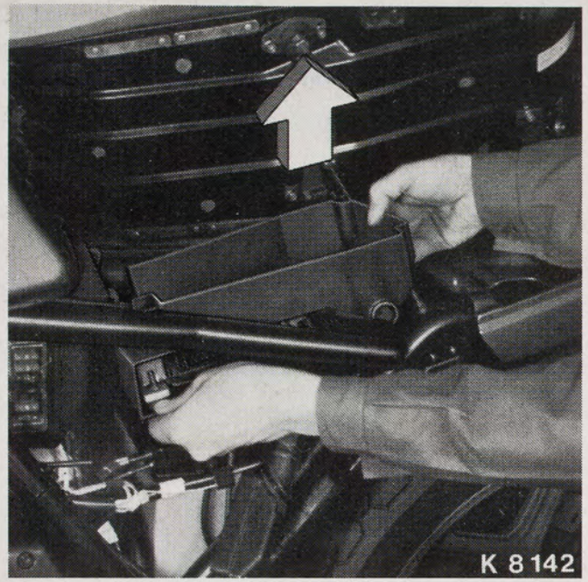
Smontaggio e rimontaggio batteria

Attrezzi occorrenti:

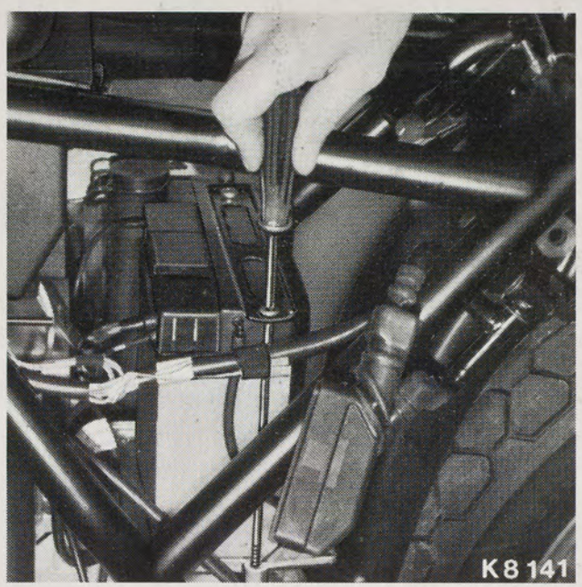
- cacciavite a lama reversibile.
- chiave fissa e ad anello da 10 mm.

Sequenza delle operazioni:

- Smontare la copertura della batteria come indicato nella figura.
  1 = sfilarla in basso con cautela dal telaio,
  2 = spingerla in basso dal fissaggio (sul serbatoio carburante),
  3 = successivamente tirarla in avanti e toglierla.
- Sfilare e togliere il coperchio di protezione della centralina d'iniezione in direzione della freccia.
- Sollevare il coperchio dalla vaschetta portaoggetti.
- Infilare il cacciavite attraverso il foro nel fondo della vaschetta portaoggetti, sbloccare la sicura della spina multipla (1) – per tale operazione muovere in avanti il cacciavite (freccia).
- Sfilare con cautela dapprima in indietro la spina multipla in direzione della freccia, successivamente sganciarla in avanti.



- Togliere la vaschetta portaoggetti assieme alla centralina d'iniezione dall'alloggiamento (freccia).
- Scollegare i cavi della batteria (dapprima quello negativo e poi quello positivo).



- Smontare l'alloggiamento della batteria.

Avvertenze per il montaggio:

Serrare solo moderatamente le viti dell'alloggiamento batteria, per evitare eventuali danni al contenitore della batteria.



- Togliere la batteria in indietro/verso l'alto dal telaio.

Avvertenze per il montaggio:

Condurre il tubo flessibile di spurgo della batteria attraverso il foro inferiore del parafango posteriore.



Controllo livello acido batteria

Con batteria montata è possibile controllare il livello dell'acido attraverso il contenitore trasparente.

Il livello dell'acido deve trovarsi tra la marcatura massima e minima (vedere lato frontale della batteria).

Per il rabbocco impiegare solo acqua distillata. per l'accessibilità ai tappi di chiusura (vedere avvertenza per smontaggio e rimontaggio batteria).

Con un monetina si possono svitare e riavvitare i tappi di chiusura.

Ulteriori avvertenze per la manutenzione:

La durata di una batteria di veicolo dipende notevolmente dallo stato di carica.

Cosa fare allora:

- Durante la normale stagione d'impiego della motocicletta dovrebbe rimanere conservato al massimo lo stato di carica della batteria con corretto livello dell'acido e grazie all'ottimale prestazione di carica dell'alternatore.
- Se la motocicletta non venisse impiegata per più di un mese (ad es. d'inverno), scollegare la batteria dalla rete di distribuzione (svitare il cavo negativo dal cambio e isolarlo).

  Se la batteria non venisse scollegata, l'elettronica di bordo (orologio, ecc.) scarica la batteria. Tale circostanza potrebbe comportare l'esaurimento completo della carica e quindi la distruzione della batteria. In un caso del genere sono escluse rivendicazioni di garanzia.

  In casi di fermi prolungati della motocicletta, prima di ogni messa fuori servizio e rimessa in servizio ricaricare la batteria mediante un apposito carica-batteria. Le norme per la carica sono riportate nelle istruzioni per l'uso del carica-batteria.

  Come corrente di carica si consiglia il 10% del valore della capacità della batteria.

  Esempio:

  batteria da 20 Ah =
  corrente di carica 2 ampère,
  batteria da 30 Ah =
  corrente di carica 3 ampère.

  Lo stato di carica della batteria viene rilevato tramite la densità dell'acido. Una batteria completamente carica ha una densità dell'acido tra 1,26 e 1,30, rapportata a 20° C.
- Se la Sua motocicletta fosse equipaggiata con una presa di corrente (optional o accessorio BMW), la carica della batteria potrà essere effettuata mediante spina adatta e di corretta polarità servendosi della presa di corrente. La corrente di carica dev'essere limitata a massimo 6 ampère.
- **Nel trattare batterie di veicoli si devono osservare le norme di sicurezza!** In caso di dubbio interpellare perciò il Suo Servizio Assistenza della BMW Motorrad oppure lo incarichi della manutenzione e della conservazione della Sua motocicletta.

Programma di manutenzione BMW

Prima di aver ritirato la motocicletta dal Suo concessionario della BMW Motorrad è stato effettuato un **controllo gratuito preconsegna.** L'entità dei lavori nonchè i tagliandi attestanti la loro accurata esecuzione sono riportati nelle pagine seguenti.

Far eseguire periodicamente tutti i lavori di manutenzione prescritti nel relativo programma BMW (vedere pagine 106 e 107) e farseli confermare mediante timbro e firma nelle apposite caselle nel capitolo »Tagliandi«.

Ciò è necessario per far valere eventuali rivendicazioni di garanzia. Inoltre la dimostrazione completa di tutti i lavori di manutenzione eseguiti è un vantaggio da non sottovalutare alla rivendita della Sua motocicletta.

Dopo la **1ª ispezione a 1000 km** inizia il programma di manutenzione BMW con lavori da eseguire periodicamente.

Al chilometraggio di 7500 km si dovrà far effettuare un primo **servizio di manutenzione BMW.** A partire da 15000 km è prevista per questa motocicletta l'ampia **ispezione BMW.**

Il Servizio di manutenzione BMW e l'ispezione BMW si alternano a vicenda ogni 7500 km.

Il Servizio Assistenza della BMW Motorrad staccherà dopo l'esecuzione della 1ª ispezione l'etichetta di ricordo della succesiva manutenzione e l'applicherà sotto il sellone. Tutte le successive ispezioni BMW ed i servizi di manutenzione BMW vengono messi in evidenza allo stesso modo.

Nell'interesse dell'affidabilità e della durata della Sua motocicletta consigliamo di far effettuare **almeno una volta l'anno un'ispezione BMW,** anche se in base al programma di manutenzione BMW non fosse stato raggiunto il chilometraggio prescritto.

Prezzi orientativi per il programma di manutenzione BMW sono stati stabiliti da ogni Servizio Assistenza della BMW Motorrad sulla base delle nostre unità di lavoro preassegnate dalla Casa. In tal modo è assicurato che presso l'intera organizzazione dei Servizi Assistenza in tutti i Paesi sussistano le stesse premesse per la fatturazione delle prestazioni.

Lubrificanti e carburanti, filtri, guarnizioni, ecc. occorrenti vengono esposti separatamente in fattura come anche l'eventuale pulizia necessaria della motocicletta.

Non dimenticare di portare in officina questo libretto Uso e Manutenzione in occasione della manutenzione della Sua motocicletta.

Controllo gratuito preconsegna

- Disimballaggio della motocicletta dalla gabbia di trasporto, pulizia e completamento.
- Smontaggio e rimontaggio della batteria, riempimento dell'acido nella batteria, carica della batteria, ingrassaggio dei poli della batteria.
- Controllo livello dell'olio nel motore, nel cambio e nella trazione posteriore.
- Controllo livelli del liquido freni.
- Riserraggio bulloni di fissaggio della ruota posteriore (coppia di serraggio 105 Nm).
- Controllo pressione di gonfiaggio dei pneumatici.
- Controllo impianto d'illuminazione e degli avvisatori acustici.
- Controllo finale di funzionamento: frizione, cambio, freno a pedale e freno a mano, manubrio, strumentazione, spie, minimo del motore.
- Controllo della completezza: attrezzi di bordo, documentazione di bordo, chiavi della motocicletta, volume degli optionals.

Controllo gratuito preconsegna

regolarmente eseguito in base all'elenco riportato qui accanto.

il 15-5-87

ad un chilometraggio di 0 km

VENTI S.p.A.

Centro [illegible] ricambi originali

Quarto Inf. (BO) via del Lavoro 1 - tel. 767211

Timbro e firma

1ª ispezione a 1000 km

eseguita regolarmente in base al piano di manutenzione riportato a pagine 106 e 107

il 18- -6- 82

ad un chilometraggio di 980

BALLARINI
via Saventilla, 11
Bologna

Timbro e firma



Tagliandi

segue:

- ricambi ed accessori originali BMW
- indice alfabetico

Servizio di manutenzione
7500 km **BMW**
regolarmente eseguito

Data 16.08.88

km 77886

Timbro e firma

Olio motore rifornito:

Marca CASTROL GTX2

Viscosità SAE 20÷50

Servizio di manutenzione
22500 km **BMW**
regolarmente eseguito

Data

km

Timbro e firma

Olio motore rifornito:

Marca

Viscosità SAE

Servizio di manutenzione
37500 km **BMW**
regolarmente eseguito

Data

km

Timbro e firma

Olio motore rifornito:

Marca

Viscosità SAE

Servizio di manutenzione
52500 km **BMW**
regolarmente eseguito

Data

km

Timbro e firma

Olio motore rifornito:

Marca

Viscosità SAE

Ispezione BMW
15000 km
regolarmente eseguita

Data

km

Timbro e firma

Motore olio rifornito:

Marca

Viscosità SAE

Liquido freni sostituito: sì/no

Liquido di raffreddamento sostituito: sì/no

Ispezione BMW
30000 km
regolarmente eseguita

Data

km

Timbro e firma

Motore olio rifornito:

Marca

Viscosità SAE

Liquido freni sostituito: sì/no

Liquido di raffreddamento sostituito: sì/no

Ispezione BMW
45000 km
regolarmente eseguita

Data

km

Timbro e firma

Motore olio rifornito:

Marca

Viscosità SAE

Liquido freni sostituito: sì/no

Liquido di raffreddamento sostituito: sì/no

Ispezione BMW
60000 km
regolarmente eseguita

Data

km

Timbro e firma

Motore olio rifornito:

Marca

Viscosità SAE

Liquido freni sostituito: sì/no

Liquido di raffreddamento sostituito: sì/no

SANTI s.p.a. Ricambi Originali
Centro Assistenziale - 00121 via del Lavoro 1 - tel. 5

Servizio di manutenzione
112500 km **BMW**
regolarmente eseguito

Data

km

Timbro e firma

Olio motore rifornito:

Marca

Viscosità SAE

Servizio di manutenzione
97500 km **BMW**
regolarmente eseguito

Data

km

Timbro e firma

Olio motore rifornito:

Marca

Viscosità SAE

Servizio di manutenzione
82500 km **BMW**
regolarmente eseguito

Data

km

Timbro e firma

Olio motore rifornito:

Marca

Viscosità SAE

Servizio di manutenzione
67500 km **BMW**
regolarmente eseguito

Data

km

Timbro e firma

Olio motore rifornito:

Marca

Viscosità SAE

Ispezione BMW
120000 km
regolarmente eseguita

Data

km

Timbro e firma

Motore olio rifornito:

Marca

Viscosità SAE

Liquido freni sostituito: sì/no

Liquido di raffreddamento sostituito: sì/no

Ispezione BMW
105000 km
regolarmente eseguita

Data

km

Timbro e firma

Motore olio rifornito:

Marca

Viscosità SAE

Liquido freni sostituito: sì/no

Liquido di raffreddamento sostituito: sì/no

Ispezione BMW
90000 km
regolarmente eseguita

Data

km

Timbro e firma

Motore olio rifornito:

Marca

Viscosità SAE

Liquido freni sostituito: sì/no

Liquido di raffreddamento sostituito: sì/no

Ispezione BMW
75000 km
regolarmente eseguita

Data

km

Timbro e firma

Motore olio rifornito:

Marca

Viscosità SAE

Liquido freni sostituito: sì/no

Liquido di raffreddamento sostituito: sì/no

Piano di manutenzione	**1ª ispezione BMW a 1000 km**	**Servizio di manutenzione BMW a 7500 km** e ad ogni ulteriori 15000 km	**Ispezione BMW a 15000 km** e ad ogni ulteriori 15000 km
Sostituzione olio nel motore a temperatura d'esercizio, sostituzione cartuccia filtro olio	X	X[1])	X[1])
Sostituzione olio nel cambio, nella trazione posteriore, nella forcella telescopica; pulizia trasduttore induttivo della trazione posteriore		X	X[2])
Lubrificazione raccordo filettato superiore/inferiore del cavetto frizione, alloggiamento del cavalletto centrale e laterale		X	X
Sostituzione filtro aria aspirata			X[3])
Sostituzione filtro carburante			X[4])
Controllo tenuta dei punti di collegamento a tubi flessibili dell'impianto carburante e di raffreddamento, eventuale riserraggio delle fascette stringitubo; controllo livello e concentrazione del liquido di raffreddamento, eventuale rabbocco; **sostituzione* del liquido di raffreddamento almeno una volta l'anno**	X		X
Controllo usura delle guarnizioni e dischi freni, eventuale sostituzione)*; controllo pinze freni per funzionamento/tenuta, eventuale riparazione/sostituzione*)			X
Controllo ganasce freno posteriore per usura, eventuale sostiuzione*); controllo corsa a vuoto del freno posteriore, eventuale registrazione		X	
Controllo ed eventuale registrazione gioco frizione	X		X
Controllo ed eventuale registrazione giochi cavetto del comando acceleratore e dispositivo aumento regime all'avviamento a freddo (choke)	X		X

Piano di manutenzione	**1ª ispezione BMW a 1000 km**	**Servizio manutenzione BMW a 7500 km** e ad ogni ulteriori 15000 km	**Ispezione BMW a 15000 km** e ad ogni ulteriori 15000 km
Controllo ed eventuale registrazione gioco candele	X	X	X
Controllo distanza candele-elettrodi		X	
Sostituzione candele			X
Controllo ed eventuale registrazione*) gioco supporti manubrio			X
Controllo livello acido della batteria ed eventuale rabbocco 5) con acqua distillata, eventuale pulizia ed ingrassaggio*) poli della batteria			X
Riserraggio viti e dadi: fissaggio motore, impianto di scarico al motore, fissaggio gamba di molleggiamento, cavalletto al telaio di supporto, cavalletto laterale, bulloni ruota posteriore	X		X
Controllo finale con verifica per sicurezza di guida/di funzionamento: stato dei pneumatici e delle ruote, pressione di gonfiaggio dei pneumatici, impianto d'illuminazione e degli avvisatori acustici, spie, frizione, cambio delle marce, freno a mano e a pedale, manubrio, strumentazione; controllo ed eventuale registrazione del minimo del motore	X	X	X

Consiglio: In caso di estreme condizioni d'impiego ingrassare*) nuovamente supporti manubrio almeno ogni 30 000 km

*) contro fatturazione a parte

1) almeno ogni 6 mesi, in caso di solo impiego su brevi tragitti o a temperature esterne inferiori a 0° C, non oltre dopo ogni 3000 km

2) almeno una volta l'anno

3) in caso di forte formazione di sporco e di polvere sostituire il filtro aria aspirata ogni 7500 km, all'occorrenza più spesso

4) di regola ogni 30 000 km, in caso di sfavorevoli condizioni del carburante ogni 15 000 km

5) almeno ogni 3 mesi

Ricambi ed accessori originali BMW

Tecnica d'avanguardia crea fiducia. Ciò lo si avrà già potuto notare dopo alcuni chilometri percorsi con la Sua nuova motocicletta.

Una motocicletta d'alto valore dovrebbe essere revisionata e curata anche con competenza, in modo da non lenire la gioia di guidare neanche dopo anni.

Affidi perciò la Sua BMW ad un concessionario autorizzato della BMW Motorrad per lavori di manutenzione e di riparazione. Lì è disponibile tutto in maniera specifica per BMW, lì si è tenuti per contratto ad equipaggiare ogni motocicletta BMW esclusivamente con **ricambi originali BMW.**

Sii scettico se Le venissero offerti altri ricambi, in quanto non ne possiamo controllare la qualità.

A tale riguardo ci permettiamo richiamare la Sua attenzione sulle nostre condizioni di prestazioni in garanzia.

Ricambi originali BMW tutelano l'utente della motocicletta BMW contro tali noie e riducono il rischio in qualità d'utente stradale. Difatti i ricambi originali BMW non sono mai »rimpiazzo« bensì piuttosto completamente identici ai pezzi originali di una motocicletta nuova BMW.

Ogni concessionario autorizzato BMW è tenuto ad avere a magazzino i ricambi BMW richiesti più frequentemente.

Ricambi originali BMW richiesti raramente – dei circa 10 000 vari articoli in totale – il concessionario se li procura presso l'importatore BMW nazionale oppure all'estero presso un suo collega.

Ricambi originali BMW sono tutti i pezzi e gli organi nonchè gli articoli accessori che vengono forniti dalla BMW Motorrad GmbH + Co. Indipendentemente che vengono prodotti dalla BMW od ordinati presso fornitori autorizzati.

Per motivi di sicurezza consigliamo di impiegare solo ricambi originali BMW.

Sui nostri ampi accessori tecnici e sulla gamma completa di indumenti dà volentieri informazioni il Suo concessionario autorizzato della BMW Motorrad.

Garanzia di qualità

I ricambi originali BMW sono completamente identici ai relativi pezzi di veicoli BMW nuovi.

La BMW Motorrad GmbH + Co. garantisce l'autenticità e l'assenza di difetti di materiale e di lavorazione

BMW –
Perfezione fin nei dettagli



Indice alfabetico

Abbagliante/anabbagliante 81
Accelerazione 84
Accelerazione di frenatura 3, 8, 84
Accensione
  regolazione 72
Accessori BMW 43, 108
Accessori per manutenzione e guasti
  43, 44
Additivi 15
Alesaggio 66
Alternatore 12, 22, 80
Altezza libera dal suolo 82
Altezza sellone 82
Anabbagliante asimmetrico 51
Anabbagliante durante la
  marcia 37
Angolo di sterzata ruota
  anteriore 75
Anticorrosivi 91
Antigelo 59, 61
Antiripetitore avviamento 72
Appannamento della visiera 41
Apparecchi di pulizia 90
Appigli nel sellone 41
Attrezzi di bordo 15, 43, 44
Aumento di regime all'avviamento
  a freddo 21
Avviamento del motore 21
Azione frenante 38

Batteria 80, 100
  avvertenze per manutenzione 100
  controllo livello dell'acido 100
  poli 79
  scollegamento 47
  smontaggio e rimontaggio 98, 99
  smontaggio e rimontaggio
  copertura 55, 98
Bloccaggio manubrio 25
Bloccamanubrio 25
Borsa 43
Borsa integrale BMW 43

Cambio 23, 74
Candele 80
  cappucci 55
  coppia di serraggio 55
  copertura 55
  sostituzione 55
Cappellotti valvole 29
Carburante 15, 66
  consumo 66
  livello 17
  rifornimento 15
Carburante super 15, 66
Carburanti 78, 79
Carico utile bagagli 43
Cartuccia filtro aria
  sostituzione 96
Cartuccia filtro olio
  sostituzione 92
Casco 32, 43
Casco multiuso BMW 32–33
Cavalletto 24
Cavalletto laterale 24
Centraggio 83
Centralina d'iniezione 70, 71, 98, 99
Chiavi del veicolo 2
Chiusura sincronizzata 15, 25
Cilindrata 66
Circuiti di corrente 54, 81
Circuiti di corrente protetti 54, 81
Cockpit
  smontaggio rivestimento 47
Comandi sul manubrio 14
Combinazione strumenti
  lampadine 81
Concentrazione liquido
  di raffreddamento 61
Consigli di guida 37
Contachilometri parziale
  azzeramento 13
Controlli di sicurezza 28–30
Controllo gratuito preconsegna 101, 102
Coppia di serraggio ruota posteriore 47
Copyright 2
Corrente di carica 22
Corsa 66
Cosa fare se . . .
  localizzazione/eliminazione
  difetti 63
»Cura di bellezza« 28, 90, 91
Cura e manutenzione 28, 90–107

Dati del concessionario 2
Dati del veicolo 2
Dati tecnici e descrizioni 66 – 88
Delimitazioni di regimi 36
Denominazione del colore 91
Detergenti 90, 91
Diagramma potenza/coppia 67
Diagramma regime/velocità 85 – 87
Diagrammi d'accelerazione 85 – 87
Diametro di volta 82
Dimensioni 82
Diritti di garanzia 101
Disinserzione al rilascio 70
Dispositivo antifurto elettrico 26
Disposizione targhetta,
  numero telaio 10, 75
Distanza di sicurezza 39
Distanza elettrodi (candele) 56, 80
Distribuzione dei pesi 43

Fare e lasciar fare: una parola
  al meccanico dilettante 64

Faro 81
orientamento 50, 51
smontaggio 47 – 50
Frenata continua
controlli 36
Freno ruota posteriore 76, 97
Frizione 74
azionamento 38
registrazione 19, 62
Funzione di carica 22
Fusibili 55, 81
sostituzione 54

Gamba di molleggiamento (monoshock)
registrazione 19, 41
Gruppo ottico posteriore 81
controllo 22
Guarnizioni freni 36, 76, 97
Guasti 44–64
accessori 43, 47
Guida in curva 40
a destra 41
a sinistra 40

Illuminazione 30
Impianto d'accensione 30, 63, 72
avvertimenti 30, 63
schema funzionale 72, 73
Impianto d'accensione ad alta
potenza 30
controllo 22
Impianto d'accensione digitale 30, 72
Impianto d'iniezione carburante 70
Impianto di lubrificazione motore 68
valori di collegamento
e di comando 68
Impianto di raffreddamento
59 – 62, 68, 69
rifornimento 61, 78
schema funzionale 68, 69
tappo a vite 60
valori di collegamento e di
controllo 68, 69
Impianto elettrico 80, 81
Impianto frenante 29, 30
rifornimento 79
Impianto indicatori di direzione 14, 30
Impianto interfonico in duplice 34
Impugnatura di sollevamento 24
Incidenza, ruota anteriore 75
Indicatori di direzione 81
Indumenti 33, 37, 41
impermeabili 41
Indumenti da motocicletta 33
Innesto marce 23
Interruttore arresto d'emergenza 21
Interruttore d'accensione 12
schema funzionale 63
Interruttore d'emergenza
accensione 21
Ispezioni BMW 101 – 107

Lampadine 81
sostituzione 47 – 54
sostituzione lampadina H 4 47 – 49
Lampadine indicatori di direzione 30
sostituzione 53
Larghezza oltre i poggiapiedi
anteriori 82
Larghezza oltre i poggiapiedi
posteriori 82
Larghezza oltre il manubrio 82
Larghezza oltre lo specchio
retrovisore 82
LE-Jetronic 70, 71
schema funzionale 70, 71
Leva freno a mano
controllo 19
gioco 19
Leva frizione
controllo 19
gioco 19
Limitazione di regime 72
Liquido di raffreddamento
livello 18, 36, 59 – 61
rifornimento 59 – 61
scarico 61
sostituzione 61
temperatura 63
Liquido freni 15, 30, 79
livello 18
sostituzione 30
Lubrificanti 78, 79
Lubrificazione supporti manubrio 79
Luce d'arresto 30, 81
sostituzione lampadina 54
Luce di coda 30, 81
sostituzione lampadina 54
Luce di posizione 81
sostituzione lampadina 47–49
Luce multiuso 43
Lunghezza fuori tutto 82
Lunghi viaggi 43

Manto stradale 38
Manutenzione BMW
accessori 43 – 47
piano 28, 101 – 107
Marcia in rettilineo 39
Matita per ritocchi verniciatura
BMW 91
Messa fuori servizio della
motocicletta 91
Minimo ottanico 15, 66
Misure 82
Modifiche tecniche 64
Molleggio ruota anteriore 75

Molleggio ruota posteriore 75
registrazione 19
Monobraccio oscillante 74
Monolever BMW 75
Motocicletta su cavalletto 24
Motocicletta su cavalletto laterale 24, 25
Motore
avviamento 21
controllo
pressione olio 12, 22
coppia 66
costruzione 66, 67
regime 23, 36, 38, 66
temperatura 36
Motorino di avviamento 80

Norme all'estero 43
Numero ottanico 15, 66

Oli da miscela 15
per forcella telescopica 79
Olio
consumo 66
consumo massimo 66
livello nel cambio 93
livello nel motore 17, 92
livello nella trazione posteriore 94
sostituzione nel cambio 93
sostituzione nel motore 92
sostituzione nella forcella telescopica 95
sostituzione nella trazione posteriore 95
tipi approvati 78, 79
Orologio digitale 16
regolazione 16
Orologio ditiale LCD 16

Passo 82
Pedale freno
controllo 18
registrazione 18, 97
Pesi 83
Peso a secco 83
Peso a vuoto 83
Peso di carico 43
Peso totale 83
Peso totale consentito 83
Pneumatici 28, 29, 77
marca, versione, misure 29, 77
pressione di gonfiaggio 29, 77
profilo 28
profondità profilo 28, 29, 77
rodaggio 36
set per guasti 43, 47
Portabagagli 43
Portacasco 25
Portatarga 46
Potenza nominale 66
Prefazione 3
Presa di corrente 34, 43
Prestazioni 84, 85
Prima ispezione a 1000 km 101, 102, 106, 107
Protezione anticorrosiva da miscela 91
Punti di lubrificazione a grasso 79, 106, 107
Punto d'accensione 80

Radiatore
smontaggio rivestimento 59
Rapporti del cambio 74
Rapporto al ponte 74
Rapporto di compressione 66
Rapporto di miscelazione antigelo 61
Rapporto peso/potenza 66
Regime del minimo 66
Regime di crociera 66
Regime di crociera consentito 66
Regime massimo 66
Regime massimo consentito 66
Regolazione manuale profondità fascio luminoso 50, 51
Ricambi e accessori originali BMW 64, 108
Rifornimento olio
cambio 79, 93
forcella telescopica 79, 95
motore 17, 78, 92
trazione posteriore 79, 94
Rimessa in servizio della motocicletta 91
Ripostigli 15
Ritmo del lampeggiatore 30
Rodaggio
durata 36
norme 36
Ruote 28, 29, 77
centraggio ruota posteriore 47
deformazione 41
freno ruota anteriore 67
misure 77
molleggio ruota posteriore 75
smontaggio e rimontaggio 44 – 46
smontaggio e rimontaggio ruota anteriore 45
smontaggio e rimontaggio ruota posteriore 46, 47

Sale antineve
effetto 90
Schema elettrico 88

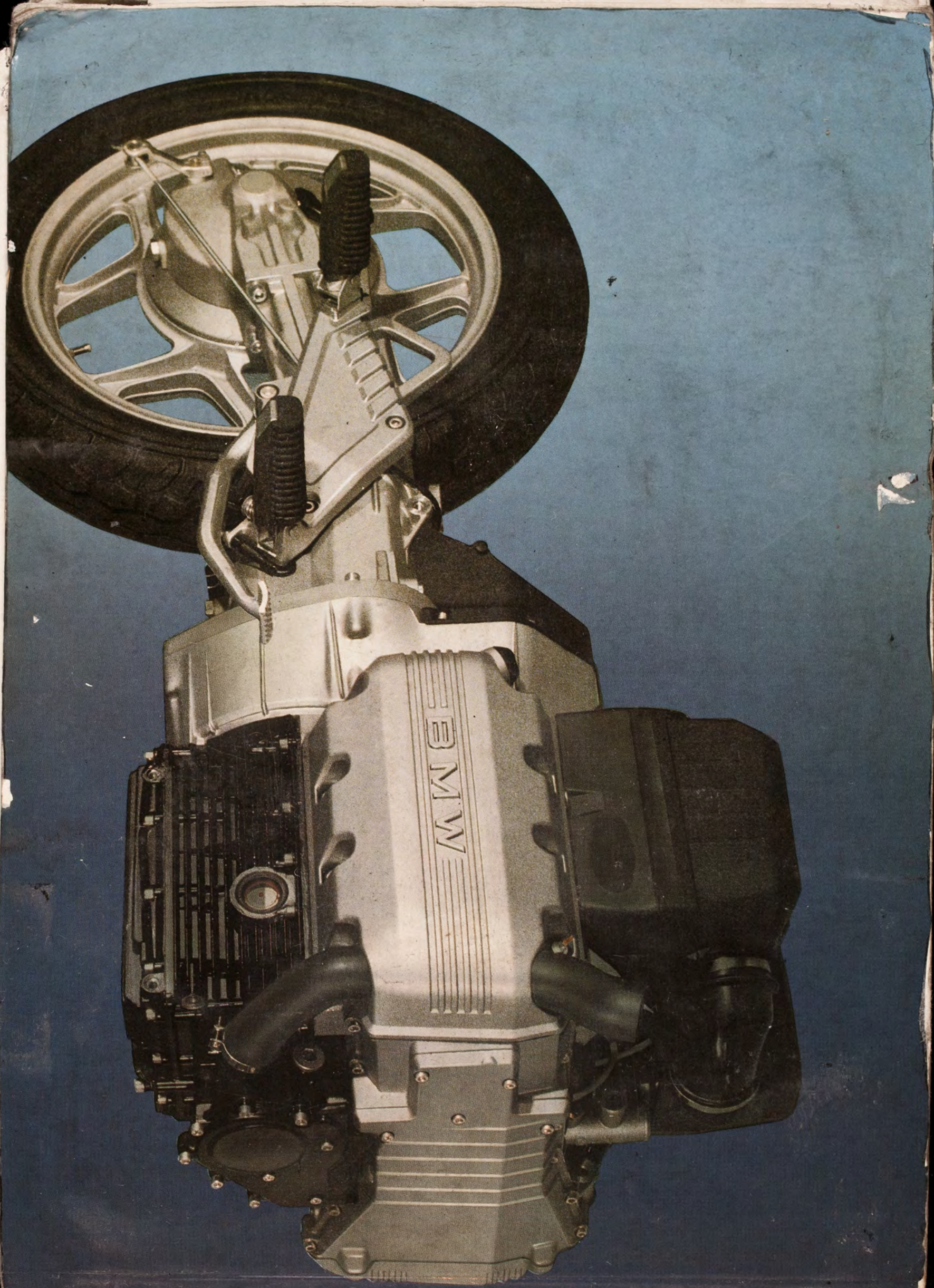
Serbatoio carburante
rifornimento 18
stacco 60, 61
Serbatoio di compensazione
liquido di raffreddamento 18, 59
liquido freni 18
Serratura del sellone 15
Servizi di manutenzione BMW 101 – 107
Set di pronto soccorso 15, 31, 43
Set lampadine di scorta 43
Sicurezza delle persone 27, 31
Sicurezza propria della
motocicletta, 27 – 30
Spia temperatura motore 36, 63
Spie 13, 18, 22, 36
Spie livello carburante 12, 18
Stato del veicolo 28
Sterzabilità 75
Suggerimenti di guida della
motocicletta 31
Superamento di marciapiedi 41

Tachimetro elettronico 74
Tagliandi 101 – 105
Tappo serbatoio carburante 15
Targhetta 10, 11, 75
Telaio 75 – 77
numero 11, 75
Termostato 68, 69
Trasduttore Hall 72
Trasmissione 72
Trasmissione cambio/
trazione posteriore 74
Trazione posteriore 74

Unità di lavoro preassegnate 101

Vani bagagli 15
Vaschetta portaoggetti 9, 15, 98
Velocità massima 36, 84
Velocità massima consentita 36, 84
Ventilatore
smontaggio rivestimento 59
Ventilatore elettrico 63, 68
Vestito impermeabile 15, 33
Viaggi all'estero 43
Viaggi con pioggia 41
Viaggi in due 41
Viscosità oli
classe 44, 45
Vista d'insieme della motocicletta
a destra 10, 11
a sinistra 8, 9
Visualizzazione marce digitale 22

Zaino serbatoio BMW 43


BMW