



BMW Motorrad



駆けぬける歓び

Rider's Manual S 1000 RR

モーターサイクル / ディーラーのデータ

モーターサイクルデータ

モデル

車両識別番号シャリ ョウシキベツバンゴウ

カラー

初度登録

ライセンスプレート

ディーラーデータ

アフターサービス担当者

氏名

TEL

ディーラー所在地 / 電話 (スタンプ)

BMW の世界へようこそ

BMW Motorrad をご購入いただき、ありがとうございました。世界中で多くの熱狂的なファンを持つBMW Motorrad のライダーの一員となられたことを、心から歓迎いたします。あらゆる交通状況のなかで、安全にライディングを楽しんでいただくためには、購入された車両をよく理解し、親しんでいただくことが大切です。

本書について

新しいBMW モーターサイクルを使用される前に、まず本書をお読みください。本書には、BMW モーターサイクルを操作し、あらゆる機能を十分に活かすための情報が掲載されています。また、ライダーの安全やモーターサイクルの信頼性を確保し、愛車の価値を末永く維持するための整備と手入れに関する情報が掲載されています。

お問い合わせ

モーターサイクルについて疑問に思われることが生じたり、アドバイスが必要になられた場合には、BMW Motorrad ディーラーのスタッフにお気軽にお問い合わせください。

BMW と共に、安全で快適なライディングをお楽しみください。

BMW Motorrad

01 49 8 554 773



目次

1 一般的な情報	5	4 取扱方法	39	グリップヒーター	60
全体図	6	イグニッションスイッチ / ス		フロントおよびリヤシ	
記号と意味	6	テアリングロック	40	ート	61
装備	7	イグニッション	40	ヘルメットホルダー	64
テクニカルデータ	7	電子式エンジン始動ロック		ラゲッジループ	64
本書の記述について	7	システム	41	5 調整	67
2 全体図	9	イグニッションキルス		ミラー	68
左側面	11	イッチ	42	ヘッドライト	68
左側面図 (DDC 装備)	13	ライト	42	ブレーキ	68
右側面	15	ハザードランプ	43	ハンドルバー	69
左コンビネーションス		ウインカー	43	スプリングプリロード	69
イッチ	16	マルチファンクションディ		ショックアブソーバー	74
右コンビネーションス		スプレイ	45	DDC	77
イッチ	18	盗難警報装置	48	6 走行	81
シート下	19	時計	50	安全に関する注意事項	82
メーターパネル	20	アンチロックブレーキシス		チェックリスト	83
3 表示	21	テム	50	始動	84
警告灯 / インジケーター	22	オートマチックスタビリ		慣らし走行	87
マルチファンクションディ		ティコントロール	51	ギヤチェンジ	88
スプレイ	24	ダイナミックトラクション		ブレーキ	89
警告表示	25	コントロール	52	駐車する	90
		走行モード	53	給油	91
		クルーズコントロール	57		
		速度警告	59		

モーターサイクルを搬送用 に固定します	92
7 レースサーキットで	95
サーキット走行用表示	96
LAPTIMER	98
RACE INFO	103
SETUP MENU	111
SETUP DDC-SYS	117
SETUP EQUIPMENT	118
SETUP RACETRACK	120
SETUP USER-MODE	125
DTC	127
レーススタート	128
ピットレーン用スピードリ ミッター	130
ミラーの脱着	131
ライセンスプレートベース を脱着する	132
フロントウインカーの 脱着	135
逆シフト	136
アクセサリ用コネク ター	138

8 技術情報	141
アンチロックブレーキシス テム	142
ダイナミックダンピングコ ントロール	144
トラクションコントロ ール	145
走行モード	146
シフトアシストPro	152
9 メインテナンス	155
一般的な情報	156
ツールキット	156
フロントホイールス タンド	157
リヤホイールスタンド	159
エンジンオイル	160
ブレーキシステム	162
クラッチ	166
クーラント	167
タイヤ	168
リムとタイヤ	168
ホイール	169
バルブ	176
フェアリング部	183
始動補助	184

バッテリー	185
ヒューズ	188
チェーン	189
10 アクセサリー	193
一般的な情報	194
11 お手入れ	195
ケア用品	196
洗車	196
損傷しやすい車両部品の お手入れ	196
塗装のお手入れ	197
保護コーティング	198
長期保管	198
再使用	198
12 テクニカルデータ	199
トラブルシュー ティング	200
ネジ止め部	201
燃料	204
エンジンオイル	205
エンジン	206
クラッチ	207
ギャボックス	207
リヤホイールドライブ	208
フレーム	208

サスペンション	209
ブレーキ	209
ホイールとタイヤ	210
電装システム	211
寸法	213
重量	213
性能	214
13 サービス	215
リサイクリング	216
BMW Motorrad サービス	217
BMW Motorrad モバイル サービス	218
メンテナンス作業	218
点検記録	219
一般整備記録	224
14 索引	226

一般的な情報

全体図	6
記号と意味	6
装備	7
テクニカルデータ	7
本書の記述について	7

全体図

本書の第2章には、ご使用になれるモーターサイクルの全体図があります。第13章には、実施されたメンテナンスおよび修理作業がすべて記録されます。保証期間が満了した後で修理や点検を依頼される場合に、それまで定期的に整備されていたことが必要条件になります。Rider's Manual は、モーターサイクルにとって重要な構成部品のひとつです。将来、もしご使用のBMW モーターサイクルを売却される場合には、本書も一緒にお渡しくださいますようお願いいたします。

記号と意味



ライダーとその周囲の人々の安全のため、また、製品を損傷から守るために、必ず注意すべき警告を示します。



モーターサイクルの制御、点検、調整などの手順に関する個々の情報と、お手入れについての一般的な情報を示します。



注意事項の末尾を示します。



作業内容の指示を示します。



作業の結果を示します。



説明のある参照ページを示します。



アクセサリや装備に関する情報の末尾を示します。



締め付けトルク。



仕様（諸元）。

ABS アンチロックブレーキシステム。

ASC オートマチックスタビリティコントロール (ASC)

DDC ダイナミックダンピングコントロール。

DTC ダイナミックトラクションコントロール。

DWA 盗難警報装置

EWS 電子式イモビライザー。

OE オプション装備。
BMW Motorrad オプション装備は、モーターサイクルの製造時に工場で装着されます。

OA アクセサリー。
BMW Motorrad アクセ
サリーのご購入およ
び取り付けにつつまし
ては、BMW Motorrad
ディーラーにて承りま
す。

VDS パーティカルダウンセン
サー
(転倒検知 (ドロップ)
センサー)

装備

BMW Motorrad のご購入に際し
ましては、それぞれお選びいた
だご希望の装備が装着された
モデルとなっています。本書で
は、BMW がご用意しているオ
プション (OE) および選択した
アクセサリ (OA) について説
明されています。そのため、あな
たのモーターサイクルには装着さ
れていない装備についての説明
が含まれている場合がございます
ことをご了承ください。同様

に、国別の仕様により、図示され
ているモーターサイクルと異な
る場合があります。
本書で説明されていない BMW 装
備品につきましては、別冊の取
扱説明書をご覧ください。

テクニカルデータ

本書に掲載されている寸法、重
量、性能に関する情報はすべて、
DIN (ドイツ工業規格) およびそ
の許容差規定に基づいて表記さ
れています。国によって仕様が
異なる場合があります。

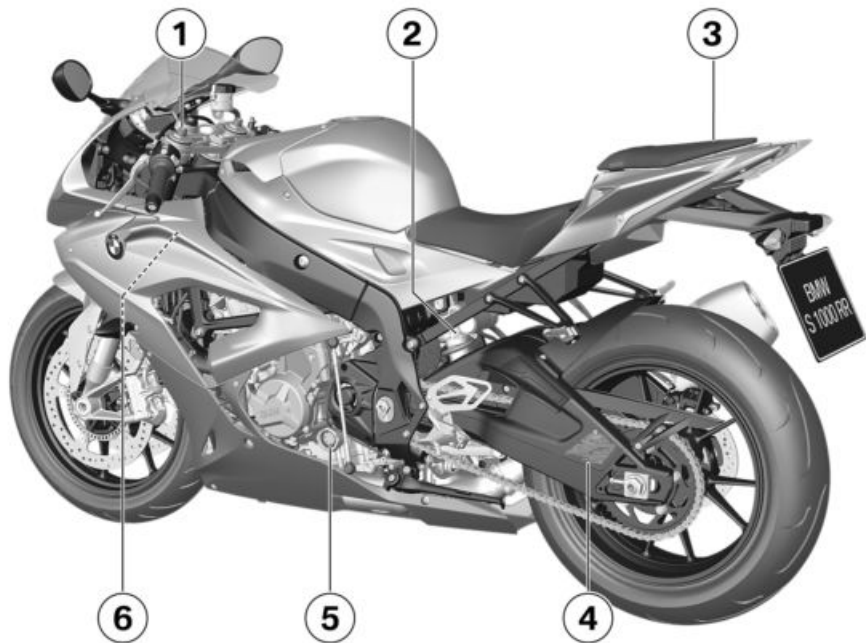
本書の記述について

BMW Motorrad の高い安全性お
よび品質は、デザイン、装備、
アクセサリに関する絶え間な
い開発によって支えられてい
ます。そのため、本書の記述
が実際のモーターサイクルと
は異なる場合があります。ま
た、BMW Motorrad はそのよう
な誤りを完全に排除すること

できません。したがって、記載
内容や図、説明について責任を
負いかねる場合がありますこと
をご理解くださいますようお願い
申し上げます。

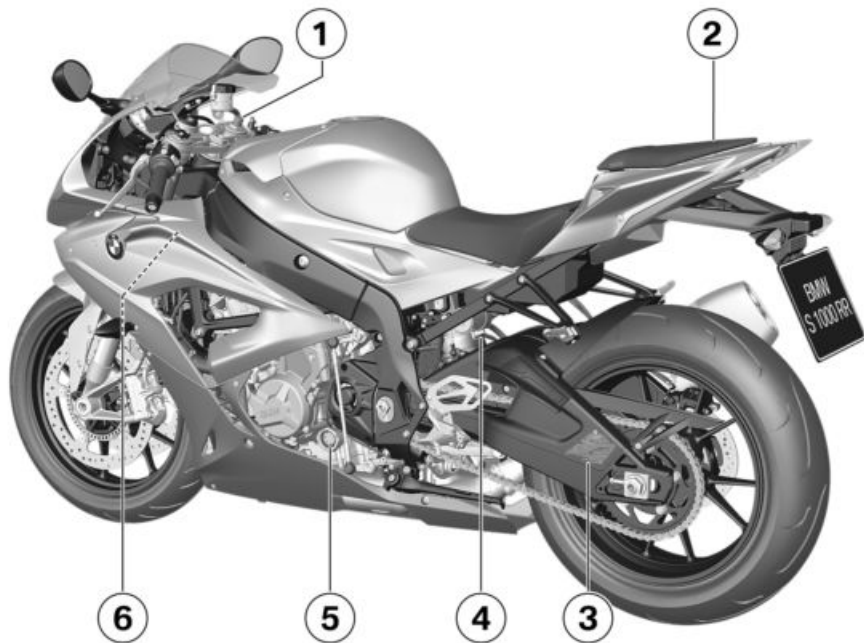
全体図

左側面	11
左側面図 (DDC 装備)	13
右側面	15
左コンビネーションスイッチ	16
右コンビネーションスイッチ	18
シート下	19
メーターパネル	20



左側面

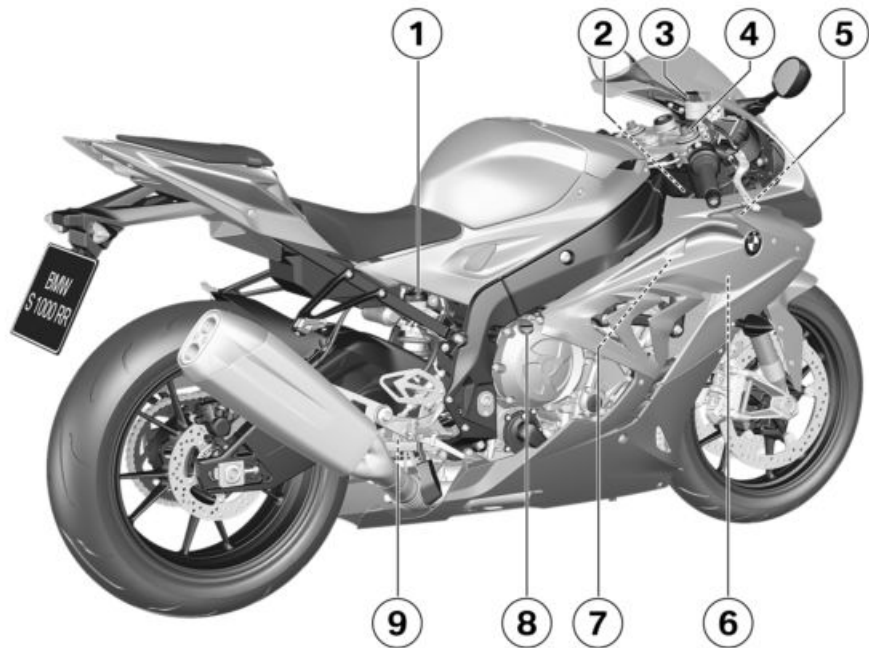
- 1 -ダイナミックダンピング
コントロール^{OE}非装備
フロントスプリングプリ
ロードの調整 (1111 69)
フロントコンプレッション
ダンピングの調整 (赤い目
盛り) (1111 74)
- 2 -ダイナミックダンピング
コントロール^{OE}非装備
リヤコンプレッションダン
ピングの調整 (赤い目盛
り) (1111 76)
リヤスプリングプリロード
の調整 (1111 71)
- 3 シートロック (1111 62)
- 4 タイヤ充填圧表
積載荷重一覧
チェーン調整値
- 5 エンジンオイルレベル表
示 (1111 160)
- 6 アクセサリー用コネク
ター (1111 139)



左側面図 (DDC 装備)

ーダイナミックダンピングコント
ロール^{OE}装備

- 1 フロントホイールのスプリングプリロードを調整する (▶▶▶ 70)。
- 2 シートロック (▶▶▶ 62)
- 3 タイヤ充填圧表
積載荷重一覧
チェーン調整値
- 4 リヤスプリングプリロードの調整 (▶▶▶ 73)
- 5 エンジンオイルレベル表示 (▶▶▶ 160)
- 6 アクセサリー用コネクター (▶▶▶ 139)



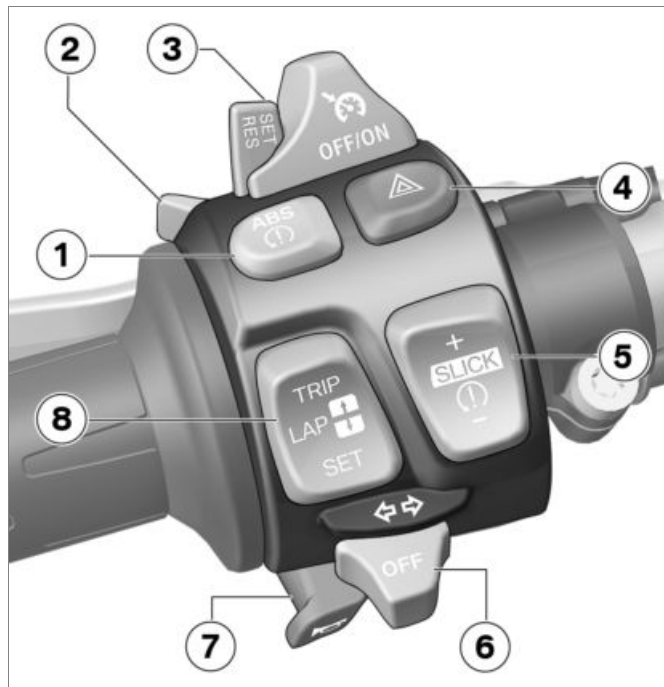
右側面

- 1 リヤブレーキフルードリザーバタンク (■▶ 165)
- 2 車両識別番号および型式プレート (右ステアリングヘッドのところ)
- 3 フロントブレーキフルードリザーバタンク (■▶ 164)
- 4 リバウンドダンピングの調整
ーダイナミックダンピングコントロール^{OE}非装備
フロントホイールのリバウンドダンピングを調整する (■▶ 75)。
- 5 ステアリングダンパーを調整する (■▶ 69)
- 6 クーラントレベルを点検します (■▶ 167)
- 7 アクセサリー用コネクター (■▶ 138)
- 8 オイル注入口 (■▶ 161)

- 9 ーダイナミックダンピングコントロール^{OE}非装備
リヤリバウンドダンピングの調整 (黄色い目盛り) (■▶ 76)

左コンビネーションスイッチ

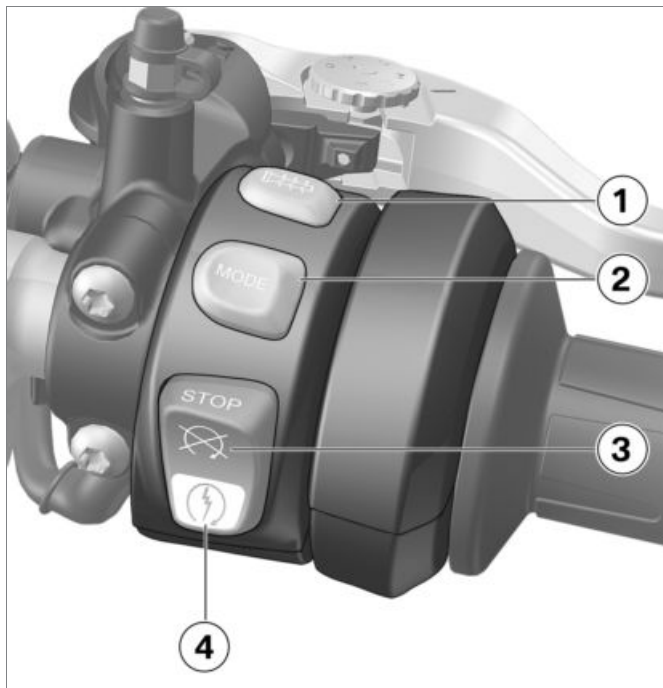
- 1 ABS OFF にする OFF ニスル (➡ 50)
ASC ausschalten (➡ 51)
ーダイナミックトラクションコントロール (DTC)^{OE}
装備
DTC OFF にする OFF ニスル (➡ 52)
- 2 ハイビームヘッドライトと
パッシングライト (➡ 42)
時間計算を開始する (➡ 100)
- 3 ークルーズコントロール^{OE}
装備
クルーズコントロール (➡ 57)
- 4 ハザードランプ (➡ 43)
- 5 ーダイナミックトラクションコントロール (DTC)^{OE}
装備
DTC 調整するチョウセイスル (➡ 127)
- 6 ウインカー (➡ 43)

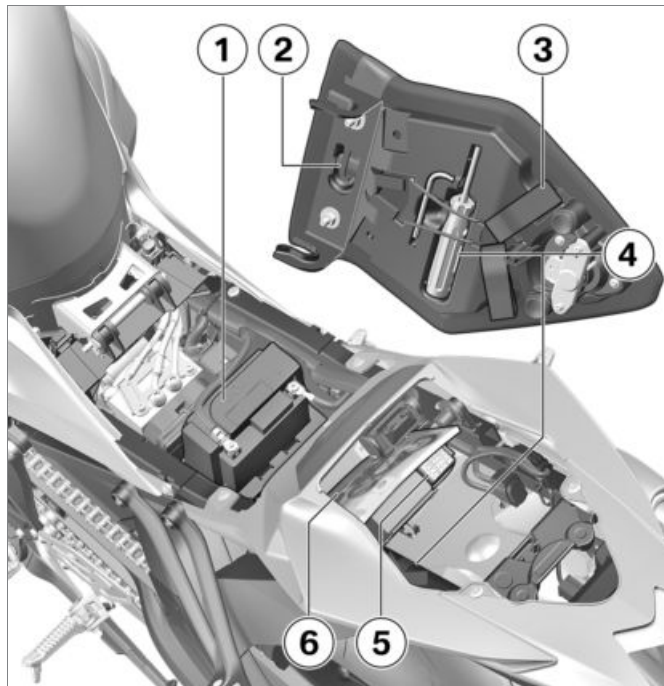


- 7 ホーン
- 8 時計を調整する (▶▶▶▶ 50)
トリップメーターをリセットする (▶▶▶▶ 47)
表示を選択する (▶▶▶▶ 46)
ラップタイマーを個別化する (▶▶▶▶▶▶ 100)
サブメニューを選択する (▶▶▶▶▶▶ 113)

右コンビネーションスイッチ

- 1 – グリップヒーターOE
 装備
 グリップヒーターの操作 (▶▶▶ 60)
- 2 走行モードの選択 (▶▶▶ 54)
- 3 イグニッションキルスイッチ (▶▶▶ 42)
- 4 スターターボタン
 エンジンを始動する (▶▶▶ 84)
 – 走行モード Pro^{OE}
 ローンチコントロール
 ローンチコントロール (▶▶▶ 128)
 ピットレーン用スピードリミッター (▶▶▶ 130)



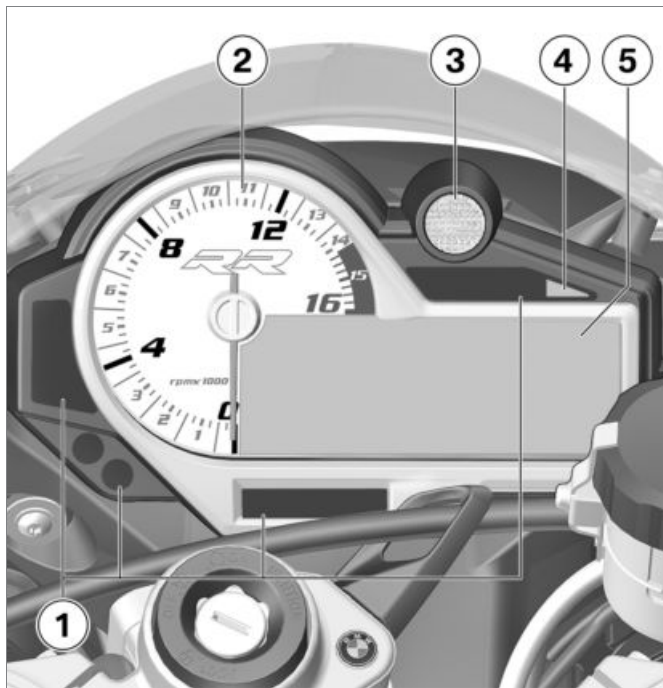


シート下

- 1 バッテリー (➡ 185)
- 盗難警報装置 (DWA)^{OE}
 装備
 バッテリーターミナルの位置のずれ：前方へずれている
- 2 ヘルメットホルダー (➡ 64)
- 3 ラゲッジループ (➡ 64)
- 4 ツールキット (➡ 156)
- 5 ヒューズボックス (➡ 188)
- 6 Rider's Manual

メーターパネル

- 1 警告灯 / インジケーター
フィールド (▶▶ 22)
- 2 エンジン回転数表示
- 3 シフトポイント用フラッ
シュ (▶▶ 88)
- 4 フォトダイオード (メー
ターパネルライトの輝度調
整用)
- 盗難警報装置 (DWA)^{OE}
装備
DWA 発光ダイオー
ド (▶▶ 48)
- 5 マルチファンクションディ
スプレイ (▶▶ 24)

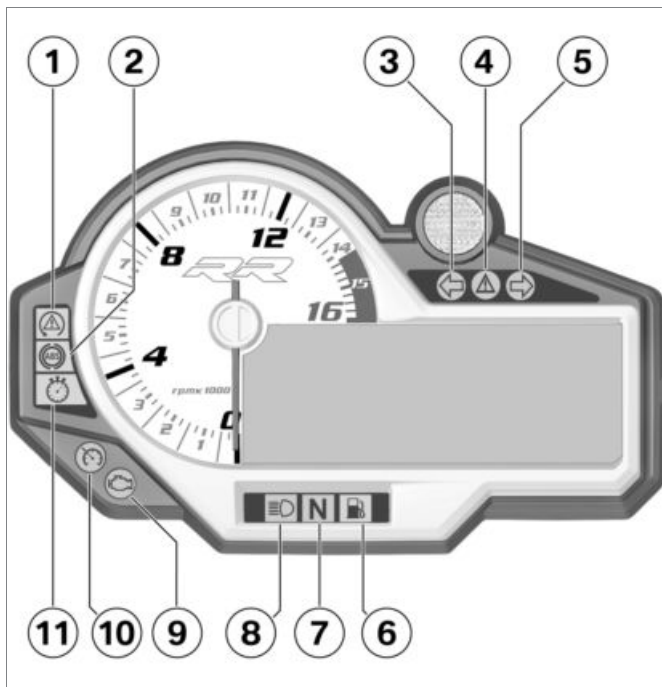


表示

警告灯 / インジケーター	22
マルチファンクションディスプレイ	24
警告表示	25

警告灯 / インジケーター

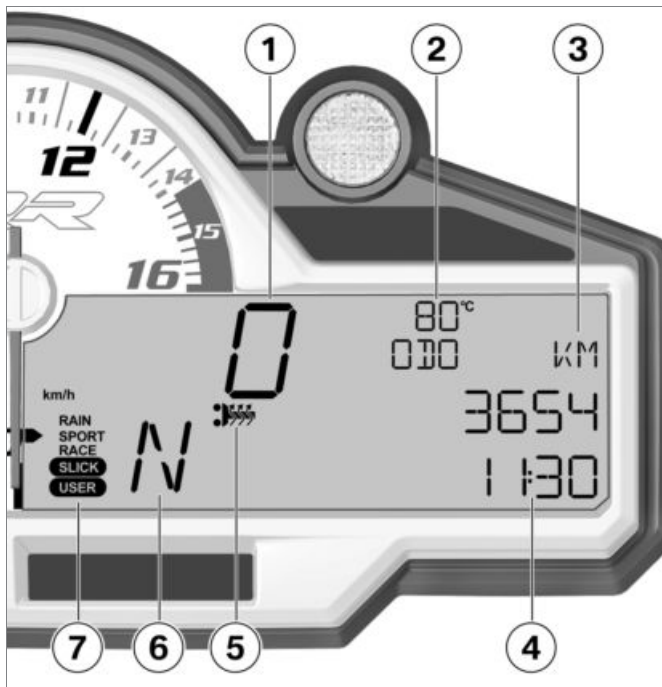
- 1 ASC 警告灯 (➡ 33)
ーダイナミックトラクション
コントロール (DTC)^{OE}
装備
- DTC 警告灯 (➡ 34)
- 2 ABS 警告灯 (➡ 33)
- 3 左側ウインカー
- 4 ジェネラル警告灯、マルチ
ファンクションディスプレ
イにおいて警告表示との組
み合わせによる (➡ 25)
- 5 右側ウインカー
- 6 フューエルリザーブ容
量 (➡ 38)
- 7 ニュートラルインジケー
ター
- 8 ハイビームヘッドライト
- 9 エンジン電装用警告
灯 (➡ 30)
- 10 ークルーズコントロール^{OE}
装備
クルーズコントロー
ル (➡ 57)



11 最速ラップ用ライ ト (102)

マルチファンクションディスプレイ

- 1 スピードメーター
- 2 冷却水温警告灯
- 3 オドメーター (→ 46)
- 4 時計 (→ 50)
- 5 - グリップヒーターOE
装備
グリップヒーター (→ 60)
- 6 ギヤ表示、ニュートラル
の場合には「N」が表示
されます。
- 7 走行モード
RAIN
SPORT
RACE
走行モードを設定す
る (→ 54)
- 走行モード Pro^{OE}
追加の走行モード
SLICK
USER



▶ サークット仕様用表示モードの情報については、7 章を参照してください。◀

警告表示

表示

警告は対応する警告灯により表示されます。



専用の警告灯のない警告は、ジェネラル警告灯 **1** と警告マーク (**2** など) の組み合わせにより、マルチファンクションディスプレイに表示されます。警告の緊急性に応じて、ジェネラル警告灯が、赤または黄に点灯します。複数の警告がある場合は、関連するすべての警告灯および警告マークが表示され、警告が順番に表示されます。

以降のページに警告表示の一覧があります。

警告表示一覧

警告灯 / インジケーター ディスプレイの警告記号 意味

	点灯する (赤)	EWS! が表示される	EWS 作動 (▶▶▶ 30)
	点滅する (赤)	クーラント温度表示が点滅する	クーラント温度が高すぎる (▶▶▶ 30)
	点灯する		エンジンがエマージェンシーモードになっている (▶▶▶ 30)
	点滅する (黄)		エンジンコントロールの重度の不具合 (▶▶▶ 30)
	点灯する		
		LAMP! が表示される	ウインカー用ライトの故障 (▶▶▶ 31)
	点灯する (黄)	LAMPRI! が表示される	テールライトの故障 (▶▶▶ 31)
	点灯する (黄)	LAMPFI! が表示される	フロントポジション / パーキングライト用ライトの故障 (▶▶▶ 31)

警告灯 / インジケーター ディスプレイの警告記号 意味

	点灯する (黄)	LAMPS! が表示される	テールライトおよびポジションライト / パーキングライト用ライトの故障 (■▶▶▶ 32)
			フロントライトの故障 (■▶▶▶ 32)
	点灯する (黄)	VDS! が空いている ディスプレイに表示されます	車両の転倒 (■▶▶▶ 32)
	点灯する (黄)	VDS! が表示される	転倒検知センサーが故障している (■▶▶▶ 32)
	点滅する		ABS 自己診断が終了していません (■▶▶▶ 33)
	点灯する		ABS が OFF になっている (■▶▶▶ 33)
	点灯する		ABS 故障 (■▶▶▶ 33)
	素早く点滅する		ASC 介入 (■▶▶▶ 33)

	ゆっくりと点滅 する		ASC 自己診断が終了していない (▶▶▶ 33)
	点灯する		ASC が OFF になっている (▶▶▶ 34)
	点灯する		ASC 故障 (▶▶▶ 34)
	素早く点滅する		DTC 介入 (▶▶▶ 34)
	ゆっくりと点滅 する		DTC 自己診断が終了していません (▶▶▶ 34)
	点灯する		DTC が OFF になっている (▶▶▶ 35)
	点灯する		DTC 故障 (▶▶▶ 35)
	点灯する (黄)	DDC! が表示される	DDC 故障 (▶▶▶ 35)
	点灯する (黄)	DWALO! が表示さ れる	DWA バッテリーが弱い (▶▶▶ 36)

警告灯 / インジケーター ディスプレイの警告記号 意味

	点灯する（黄）	DWA! が表示される	DWA バッテリーが空になっている (▶▶▶ 36)
	シフトポイント 用フラッシュが点 灯または点滅	SPEED! が表示さ れる	速度警告 (▶▶▶ 36)
	シフトポイント 用フラッシュが点 灯または点滅	OL-CON! が表示さ れる	ローンチコントロールが使用できる状 態になっていない (▶▶▶ 36)
	点灯する（赤）	NO CAN が表示さ れる	CAN 断線 / ショート (▶▶▶ 37)
	点灯する（黄）	NO CODING が表 示される	コーディングエラー (▶▶▶ 37)
	点灯する（黄）	SERVICE! が表示さ れる	サービス時期を過ぎている (▶▶▶ 37)
	点灯する		燃料がリザーブ容量に達してい る (▶▶▶ 38)

EWS 作動



ジェネラル警告灯（赤）が点灯します。

EWS! が表示されます。

考えられる原因:

使用されたキーに始動する権限がないか、キーとエンジンマネジメントシステム間の通信が妨げられています。

- イグニッションキー付近にある他のキーを外します。
- スペアキーを使用します。
- 故障したキーは、BMW Motorrad ディーラーで交換してください。

クーラント温度が高すぎる



ジェネラル警告灯（赤）が点滅します。

水温計が点滅します。



オーバーヒートした状態で走行すると、エンジンの損傷を招くおそれがあります。

必ず下記の処置を順守してください。◀

考えられる原因:

クーラント温度が高すぎます。

- 可能であれば、エンジンを冷ますためにパーシャルロード域で走行してください。
- クーラント温度が頻繁に高くなりすぎる場合には、できるかぎり早く BMW Motorrad ディーラーに故障の修理を依頼してください。

エンジンがエマージェンシーモードになっている



エンジンマネジメントシステム用警告灯が点灯します。



エンジンはエマージェンシーモードで作動します。通常と異なる走行特性になることがあります。走行スタイルを調整してください。著しい加速や追い越しは避けてください。◀

考えられる原因:

エンジンコントロールユニットに故障が発生しています。エンジンはエマージェンシーモードで作動しています。最悪の場合、エンジンが停止し、その後始動できなくなります。

- 走行を続けることは可能ですが、通常どおりのエンジン性能の発揮や回転数域に達することはできないおそれがあります。
- できる限り早く、BMW Motorrad ディーラーに故障の修理を依頼してください。

エンジンコントロールの重度の不具合



ジェネラル警告灯（黄）が点滅します。



エンジンマネジメントシステム用警告灯が点灯します。

 エンジンは一マージョンスーモードで作動します。エンジンを損傷する危険性を排除できません。

走行スタイルを状況に合わせて：低速で走行し、加速や追い越しは避けてください。できればモーターサイクルを引き取りにきてもらい、専門の整備工場またはBMW Motorrad ディーラーに修理を依頼してください。◀

考えられる原因：

エンジンマネジメントシステムが重度の不具合につながるおそれが不具合を検出しました。エンジンはエマージョンスーモードにあります。

- 走行を続けることは可能ですが、推奨されません。
- 高負荷高回転数域での走行は、できるかぎり避けてください。
- できる限り早く、BMW Motorrad ディー

ラーに故障の修理を依頼してください。

ウインカー用ライトの故障 LAMP!が表示されます。

 車両の照明バルブの故障は危険です。車両が他の走行車両などから見えにくくなるからです。

故障したバルブはできるかぎり早急に交換します。できれば、常に適切な予備バルブを携行してください。◀

考えられる原因：

ウインカー用バルブの故障

- フロント / リヤのウインカー用バルブを交換する(▶▶▶ 180)。

考えられる原因：

ライセンスプレートベースが取り外された状態で、車両の電子機器がウインカーの不具合を検知します。

- ライセンスプレートベースを取り付ける(▶▶▶ 133)。

- サブメニューSETUP EQUIPMENT で、故障メッセージをパラメーターWARN LAMP OFF により停止します。

テールライトの故障

 ジェネラル警告灯（黄 / 橙）が点灯します。

LAMPRI!が表示されます。

考えられる原因：

テールライトまたはブレーキライト用バルブの故障です。

- ダイオードリヤライトを交換する必要があります。BMW Motorrad ディーラーにお問い合わせください。

フロントポジション / パーキングライト用ライトの故障

 ジェネラル警告灯（黄 / 橙）が点灯します。

LAMPFI!が表示されます。

 車両の照明バルブの故障は危険です。車両が他の走行車両などから見えにくくなるからです。

故障したバルブはできるかぎり早急に交換します。できれば、常に適切な予備バルブを携帯してください。◀

考えられる原因:

ポジション / パーキングライト用バルブの故障

- 左ポジション / パーキングライト用バルブを交換する(▶ 178)。
- 右ポジションライト / パーキングライト用バルブを交換する(▶ 179)。

テールライトおよびポジションライト / パーキングライト用ライトの故障



ジェネラル警告灯 (黄 / 橙) が点灯します。

LAMPS!が表示されます。ロービームまたはハイビームの故障時に、不具合が表示されません。

フロントライトの故障

ロービームまたはハイビームの故障時に、不具合が表示されません。



車両の照明バルブの故障は危険です。車両が他の走行車両などから見えにくくなるからです。

故障したバルブはできるかぎり早急に交換します。できれば、常に適切な予備バルブを携帯してください。◀

考えられる原因:

フロントバルブの故障です。

- ロービーム / ハイビーム用バルブを交換する(▶ 176)。

車両の転倒



ジェネラル警告灯 (黄 / 橙) が点灯します。

VDS! (バーティカルダウンセンサー: バーティカルダウンセンサー) が、空いているディスプレイに表示されます。

考えられる原因:

転倒検知センサーが転倒を検知し、エンジンを停止させました。

- 車両を起こします
- イグニッションを OFF にした後、再度 ON にするか、イグニッションキルスイッチを ON にし、再度 OFF にします。

転倒検知センサーが故障している



ジェネラル警告灯 (黄 / 橙) が点灯します。

VDS! (バーティカルダウンセンサー: バーティカルダウンセンサー) が表示されます。

考えられる原因:

転倒検知センサーの故障が検知されました。

- BMW Motorrad ディーラーにお問い合わせください。

ABS 自己診断が終了していません



ABS 警告灯が点滅します。

考えられる原因:

自己診断が終了していないため、ABS は使用できません。ホイール回転数センサーを点検するには、モーターサイクルを数m 走行させる必要があります。

- ゆっくりと発進します。自己診断が終了するまでABS が使用できないことに注意してください。

ABS が OFF になっている



ABS 警告灯が点灯します。

考えられる原因:

ABS は、ライダーによって OFF にされました。

- ABS ON にする ON ニスル(111➡ 51)。

ABS 故障



ABS 警告灯が点灯します。

考えられる原因:

ABS コントロールユニットが故障を検知しました。ABS 機能が使用できない、または機能の使用に制限があります。

- 走行を続ける場合には、ABS 機能が故障している、または制限されていることを考慮する必要があります。ABS の故障を引き起こしうる状況についての、詳細な情報をご確認ください(111➡ 143)。
- できる限り早く、BMW Motorrad ディーラーに故障の修理を依頼してください。

ASC 介入



ASC 警告灯が素早く点滅します。

ASC がリヤホイールの不安定な状態を検知し、トルクを制限します。警告灯は、ASC 介入よりも長く点滅し続けます。これにより、厳しい走行状態の後でも、ライダーは制御が正常に行われた旨のフィードバック表示を目にすることができます。

ASC 自己診断が終了していません



ASC 警告灯がゆっくりと点滅します。

考えられる原因:



ASC 自己診断が終了していません

自己診断が終了しなかったため、ASC 機能は使用できません。(ホイールセンサーを点検するには、モーターサイクルがエンジン作動状態で最低速度に達する必要があります: min 5 km/h)

- ゆっくりと発進します。自己診断が終了するまでASC が使用できないことに注意してください。

ASC が OFF になっている



ASC 警告灯が点灯します。

考えられる原因:

ASC は、ライダーによって OFF にされました。

- ASC ON にする ON ニスル(145)。

ASC 故障



ASC 警告灯が点灯します。

考えられる原因:

ASC コントロールユニットが故障を検知しました。

- 走行を続けることは可能です。ASC が使用できない、または機能の使用に制限があることに注意してください。ASC の故障を引き起こしうる状況についての、詳細な情報をご確認ください(145)。
- できる限り早く、BMW Motorrad ディーラーに故障の修理を依頼してください。

DTC 介入

ダイナミックトラクションコントロール (DTC)^{OE} 装備



DTC 警告灯が素早く点滅します。

DTC がリヤホイールの不安定

な状態を検知し、トルクを制限します。警告灯は、DTC 介入よりも長く点滅し続けます。これにより、厳しい走行状態の後でも、ライダーは制御が正常に行われた旨のフィードバック表示を目にすることができます。

DTC 自己診断が終了していません

ダイナミックトラクションコントロール (DTC)^{OE} 装備



DTC 警告灯がゆっくりと点滅します。

考えられる原因:



DTC 自己診断が終了していません

自己診断が終了しなかったため、DTC 機能は使用できません。(ホイールセンサーを点検するには、モーターサイクルがエンジン作動状態で最低速度に達する必要があります: min 5 km/h)

- ゆっくりと発進します。自己診断が終了するまでDTC 機能が使用できないことに注意してください。

DTC が OFF になっている

ーダイナミックトラクションコントロール (DTC)^{OE} 装備



DTC 警告灯が点灯します。

考えられる原因:

DTC システムは、ライダーによって OFF にされました。

- ASC ON にする ON ニスル(➡ 52)。

DTC 故障

ーダイナミックトラクションコントロール (DTC)^{OE} 装備



DTC 警告灯が点灯します。

考えられる原因:

DTC コントロールユニットが故障を検知しました。DTC 機能が使用できない、または機能の使用に制限があることに注意してください。

- 走行を続行することは可能です。DTC の故障を引き起こしう状況についての、詳細な情報をご確認ください(➡ 145)。
- できる限り早く、BMW Motorrad ディー

ラーに故障の修理を依頼してください。

DDC 故障

ーダイナミックダンピングコントロール^{OE} 装備



ジェネラル警告灯 (黄 / 橙) が点灯します。

DDC!が表示されます。

考えられる原因:

DDC コントロールユニットが故障を検知しました。

- できる限り早く、BMW Motorrad ディーラーに故障の修理を依頼してください。
- » モーターサイクルはこの状態では減衰力が非常に強くなり、路面状態が悪い所では特に走りが不快になります。

考えられる原因:

DDC センサーの故障が検出されました。

- できる限り早く、BMW Motorrad ディーラーに故障の修理を依頼してください。

» セミアクティブな機能が OFF になっています。

DWA バッテリーが弱い

– 盗難警報装置 (DWA)^{OE} 装備



ジェネラル警告灯 (黄 / 橙) が点灯します。

DWALO! が表示されます。



このエラーメッセージは、短時間、Pre-Ride-Check (走行前点検) の直後にのみ表示されます。◀

考えられる原因:

DWA バッテリーがフル充電されていません。DWA の機能が保証されるのは、バッテリーのター

ミナルを外している場合、ごく限られた時間内のみです。

- BMW Motorrad ディーラーにお問い合わせください。

DWA バッテリーが空になっている

– 盗難警報装置 (DWA)^{OE} 装備



ジェネラル警告灯 (黄 / 橙) が点灯します。

DWA! が表示されます。



このエラーメッセージは、短時間、Pre-Ride-Check (走行前点検) の直後にのみ表示されます。◀

考えられる原因:

DWA バッテリーが充電されていません。DWA の機能は、バッテリーのターミナルを外している場合、保証されません。

- BMW Motorrad ディーラーにお問い合わせください。

速度警告



選択されている設定に対応して、シフトポイント用フラッシュが点灯または点滅します。

SPEED! が表示されます。

考えられる原因:

設定されている最高車速を超過しました。

- 速度を落とします。
- 新しい最高車速を設定します。

ローンチコントロールが使用できる状態になっていない

– 走行モード Pro^{OE}



シフトポイント用フラッシュが点灯または点滅します。

OL-CON! が表示されます。

考えられる原因:

Launch Control で可能な走行開始数を上回りました。

- クラッチを冷却します。
- レーススタートとLaunch Control (▶ 128)。

CAN 断線 / ショート

 ジェネラル警告灯 (赤) が点灯します。

NO CAN (コントローラーエリアネットワーク) が表示されます。

考えられる原因:

Controller Area Network で故障が確認されました。

- BMW Motorrad ディーラーにお問い合わせください。

コーディングエラー

 ジェネラル警告灯 (黄/橙) が点灯します。

NO CODINGが表示されます。

考えられる原因:

コーディングエラーが確認されました。

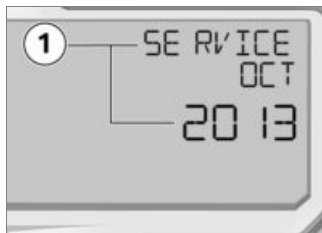
- 表示は 10 秒後に消えます。
- BMW Motorrad ディーラーにお問い合わせください。

サービス時期を過ぎている

 ジェネラル警告灯 (黄/橙) が点灯します。

SERVICE! が表示される

サービス表示



サービスの実施までの期間が 1 カ月以内になると、サービス時期 **1** が表示されます。



サービスの実施までの距離が 1000 km (700 mls) になると、残りの走行距離 **1** が表示され、100 km (100 mls) 単位で減少していきます。この表示は Pre-Ride-Check (走行前点検) に続いて短時間表示されます。

 サービス時期を過ぎた場合には、期日または走行距離を示すため、さらにジェネラル警告灯が黄色く点灯します。サービス表示は継続的に表示されます。

 サービス期日まで 1 ヶ月以上あるのにサービス表示が表示されている場合、メーター

パネルに設定されている日付を調整する必要があります。この症状は、バッテリーが長時間外されたままのときに発生することがあります。

日付の調整に関しては、BMW Motorrad ディーラーにお問い合わせください。◀

燃料がリザーブ容量に達している



燃料残量警告灯が点灯します。



燃料不足はエンジン回転不良やエンジンの停止の原因となることがあり（事故を起こす危険）、また、触媒コンバーターを損傷させるおそれがあります。

フューエルタンクを空にしないでください。◀

考えられる原因:

フューエルタンクには、リザーブ用フューエルがまだ最大容量入っています。

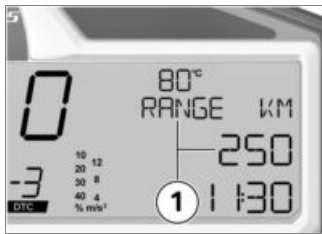


フューエルリザーブ容量

約 4 l

• 給油(➡ 91)。

走行可能距離



走行可能距離 **1** RANGE は、残りのフューエルであとどのくらいの距離を走行できるかを示します。算出は、平均燃費および

フューエルレベルに基づいて行われます。

RANGE

－ モーターサイクルがサイドスタンドで立てられている場合、その傾きのために、フューエルレベルが正確に測れないおそれがあります。そのため、走行可能距離の算出はサイドスタンドを格納した状態でのみ正しく実施できます。

－ 走行可能距離は、フューエルリザーブ容量に達した後に、自動的にマルチファンクションディスプレイに表示されます。

－ 給油後に、フューエルレベルがリザーブ容量を超えている場合には、走行可能距離を新たに算出します。



算出された走行可能距離は、概算数値です。そのため、BMW Motorrad は、表示されている走行可能距離を完全に走行しきらないことをお勧めします。◀

取扱方法

イグニッションスイッチ / ステアリングロック	40
イグニッション	40
電子式エンジン始動ロックシステム	41
イグニッションキルスイッチ	42
ライト	42
ハザードランプ	43
ウインカー	43
マルチファンクションディスプレイ	45
盗難警報装置	48
時計	50
アンチロックブレーキシステム	50
オートマチックスタビリティコントロール	51

ダイナミックトラクションコントロール	52
走行モード	53
クルーズコントロール	57
速度警告	59
グリップヒーター	60
フロントおよびリヤシート	61
ヘルメットホルダー	64
ラゲッジループ	64

イグニッションスイッチ / ステアリングロック

キー

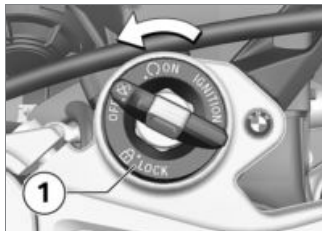
イグニッションキーは 2 本あります。

キーを紛失した場合は、電子式イモビライザー (EWS) (▶ 41) の注意事項に従ってください。

イグニッションスイッチ / ステアリングロック、タンクキャップ、シートロックは、1 本の同じキーで操作できます。

ステアリングロックをロックする

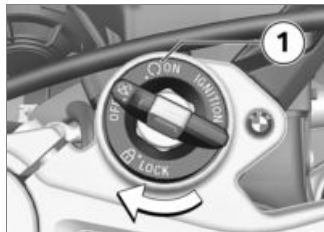
- ハンドルを左に回します。



- ハンドルバーを少し動かしながら、車両キーをポジション **1** に回します。
 - » イグニッション、ライトとすべての電気回路が OFF になります。
 - » ステアリングロックがロックされます。
 - » 車両キーを抜き取ることができます。

イグニッション

イグニッションを ON にする

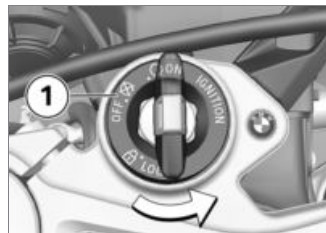


- 車両キーをポジション **1** に回します。
 - » パーキングライトとすべての電気回路が ON になります。
 - » エンジンを始動することができます。
 - » Pre-Ride-Check (走行前点検) が行われます。(▶ 84)
 - » ABS 自己診断が実施されます。(▶ 85)
 - » ASC 自己診断が実施されます。(▶ 86)

ーダイナミックトラクションコントロール (DTC)^{OE} 装備

» DTC 自己診断が実施されます。(▶▶ 86)◀

イグニッションスイッチをOFFにする



- 車両キーをポジション 1 に回します。
- » ライトが OFF になります。
- » ステアリングロックが解除されます。
- » 車両キーを抜き取ることができます。

電子式エンジン始動ロックシステム

モーターサイクルの電子制御システムは、イグニッションロックのリングアンテナを介して、車両キーに内蔵されているデータを確認します。車両キーが「権限あり」と認識されてはじめて、エンジンマネジメントシステムが、エンジン始動を許可します。

▶ その他の車両キー（スペアキーなど）が始動用イグニッションキーと一緒に取り付けられていると、電子機器が「認識されない」ことがあり、エンジンの始動が許可されない場合があります。マルチファンクションディスプレイにEWS! 警告が表示されます。スペアキーは必ず車両キーと別に保管してください。◀

車両キーを紛失したときには、BMW Motorrad ディーラーでそのキーの使用を停止することができます。そのためには必ず、モーターサイクルに付属している他のすべてのキーもお持ちください。

使用停止となった車両キーでエンジンを始動させることはできません。しかし、使用停止となった車両キーを再度登録し直すことは可能です。

代替および追加のスペアキーは、BMW Motorrad ディーラーを介してのみ、入手できます。車両キーはセーフティシステムの一部ですので、ディーラーではお渡しする方の身元を確認させていただきます。

イグニッションキルスイッチ



1 イグニッションキルスイッチ

! 走行中にイグニッションキルスイッチを操作すると、リヤホイールがロックし、転倒するおそれがあります。

走行中はイグニッションキルスイッチを操作しないでください。◀

イグニッションキルスイッチにより、エンジンをすばやく簡単に停止することができます。



a エンジン停止
b 通常の操作ポジション

ライト

ポジション / パーキングライト

イグニッションを ON にすると、パーキングライトは自動的に ON になります。

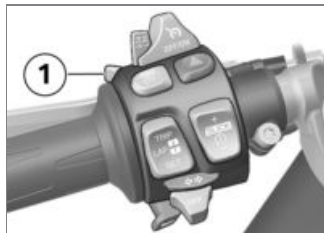
 ポジション / パーキングライトはバッテリーを消耗させます。必要な場合にのみ、イグニッションを ON にしてください。◀

ロービーム

エンジンを始動させると、ロービームは自動的に点灯します。

ハイビームヘッドライトとパッシングライト

- エンジンを始動させます。



- スイッチ 1 を前方へ押し、ハイビームヘッドライトを ON にします。
- スイッチ 1 を後方へ引き、パッシングライトを操作します。

パーキングライト

- イグニッションを OFF にします。



- イグニッションを OFF にした直後、パーキングライトが ON になるまで、ボタン **1** を左方向へ押した状態で保ちます。

▶ イグニッションを OFF にした後、パーキングライトを 10 秒まで点灯することができます。◀

- パーキングライトを OFF にするため、イグニッションを

ON にしてから再び OFF にします。

ハザードランプ

ハザードランプを ON にする

- イグニッションを ON にします。

▶ ハザードランプはバッテリーを消耗させます。ハザードランプは必要な場合にだけ使用するようによしてください。◀



- ハザードランプを ON にするには、ボタン **1** を操作します。

» イグニッションを OFF にすることができます。

- ハザードランプを OFF にするため、イグニッションを ON にし、ボタン **1** を再度押します。

ウインカー

ウインカーを操作する

- イグニッションを ON にします。



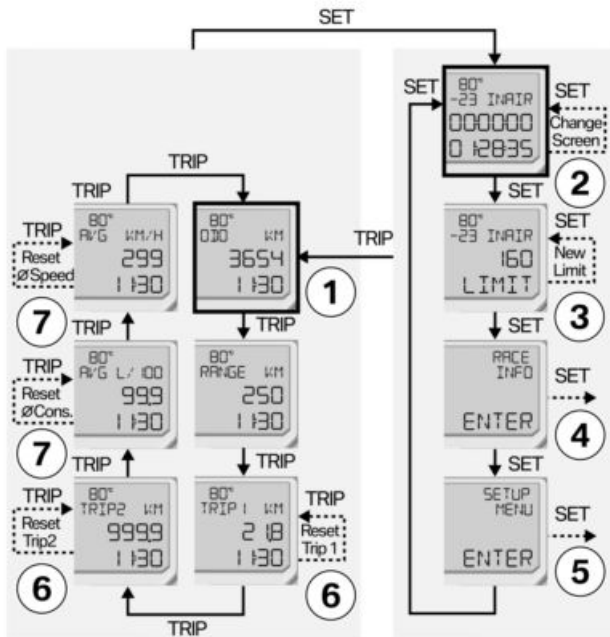
- 左側ウインカーを ON にするには、ボタン **1** を左方向へ押します。

- 右側ウinkerを ON にするには、ボタン **1** を右方向へ押します。
- ウinkerを OFF にするには、ボタン **1** を中間の位置にします。



ウinkerは、一定の走行時間および走行距離に達すると自動的に OFF になります。指定の走行時間および走行距離はBMW Motorrad ディーラーで調整することができます。◀

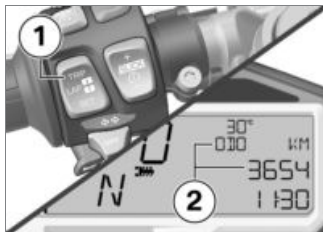
全体図



- 直線： ボタンを短押しします。
- 破線： ボタンを押し続けます。
- 1 オドメーター
標準表示
マルチファンクションディスプレイの表示を選択する (▶▶▶▶ 46)。
- 2 ラップタイマー (▶▶▶▶ 99)
- 3 LIMIT (▶▶▶▶ 59)
WARN SPEED の工場設定 (▶▶▶▶ 118)
- 4 RACE INFO (▶▶▶▶ 103)
- 5 SETUP MENU (▶▶▶▶ 111)
- 6 TRIP 1 / TRIP 2
トリップメーターをリセットする (▶▶▶▶ 47)。
- 7 平均燃費と平均車速
平均値をリセットする (▶▶▶▶ 47)。

マルチファンクションディスプレイの表示を選択する

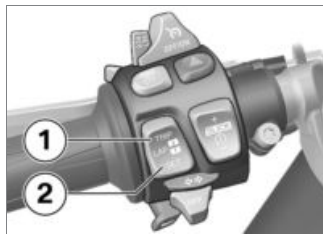
- イグニッションを ON にします。
- » マルチファンクションディスプレイには、公道走行用に必要なたすべての情報がオンボードコンピューターから提示されます。



- **TRIP 1** を繰り返し押し、ご希望の値がフィールド **2** に表示されるようにします。
- 次のオンボードコンピューターの値を表示することができます：
- 総走行距離 ODO (標準表示)

- 走行可能距離ソウコウカノウキョリRANGE
- トリップメーター距離 1 TRIP 1
- トリップメーター距離 2 TRIP 2
- 平均燃費AVG (走行距離あたりの量またはその逆)
- 平均車速AVG (時間あたりの走行距離)

その他の表示を選択する



- **SET 2** を短押しし、その他の表示を出します。

- **TRIP 1** を短押しし、オドメーターODO (標準表示) に戻します。
 - **SET 2** を繰り返し短押しし、ご希望の表示を選択します。
- 以下の表示を使用することができます：
- **LAPTIMER:** ここでは、ラップタイムおよびその他のデータを保存し、メニューRACE INFO で再び呼び出すことができます。
 - **RACE INFO:** ここでは、登録されている情報をLAPTIMER から呼び出すことができます。RACE INFO は車両停止状態でのみ呼び出し可能です。
 - **SETUP MENU:** ここでは、メーターパネルの作動をライダーの好みに合わせることができます。SETUP MENU は車両停止状態でのみ呼び出し可能です。
 - LAPTIMER が表示されている場合には、**SET 2** を長押し

し、LAPTIMER 用の各種の表示を呼び出します。

- LIMIT が表示されている場合には、SET **2** を長押しし、現在の車速を新しいリミットとして設定します。
- RACE INFO ENTER または SETUP MENU ENTER が表示されている場合には、SET **2** を長押しし、各メニューを呼び出します。

トリップメーターをリセットする

- イグニッションを ON にします。



- TRIP **1** を繰り返し短押しし、ご希望のトリップメーターを表示させます。
 » TRIP 1 または TRIP 2 が表示されます。
- TRIP **1** を押し続け、トリップメーターをリセットします。
 » トリップメーターの距離表示 = 0.0

平均値をリセットする

- イグニッションを ON にします。



- TRIP **1** を繰り返し短押しし、リセットする平均値を表示します。
 » AVG が表示されます。
- TRIP **1** を押し続け、選択した値をリセットします。
 » 平均値 = 0.0

盗難警報装置

— 盗難警報装置 (DWA)^{OE} 装備

作動

- イグニッションを ON にする(▶ 40)。
- DWA 調整するチョウセイスル(▶ 49)。
- イグニッションを OFF にします。
- » DWA が ON の場合には、イグニッション OFF の後にDWA は自動的に ON になります。
- » 作動状態にするには約 30 秒かかります。
- » ウインカーが 2 回点灯します。
- » 操作音が 2 回鳴ります (プログラミングされている場合)。
- » DWA は ON の状態です。

アラーム

アラームの発報は、以下によっても引き起こされることがあります：

- モーションセンサー
- 不正なキーによるイグニッション ON
- 車両バッテリーからの DWA の取り外し (DWA バッテリーが電源供給。アラーム音のみ、ウインカーの点灯なし)。

DWA バッテリーが放電している場合、車両バッテリーからの取り外し時のアラームの発報が行われなくなる以外は、全機能が保持されたままになります。

アラームの発報時間は約 26 秒間です。発報中は、アラーム音が鳴り、ウインカーが点滅します。アラーム音の種類は BMW Motorrad ディーラーに調整させることができます。

ライダー不在時にアラームが発報していた場合には、イグニッションを ON にした時にアラーム音が 1 回鳴ってそれを知らせます。引き続き、DWA 表示灯がアラーム原因について 1 分間、信号を発信します。

点滅信号数の意味：

- 1 回点滅：モーションセンサー 1
- 2 回点滅：モーションセンサー 2
- 3 回点滅：不正なキーを使用して、イグニッションが ON にされた
- 4 回点滅：車両バッテリーから DWA が取り外されている
- 5 回点滅：モーションセンサー 3

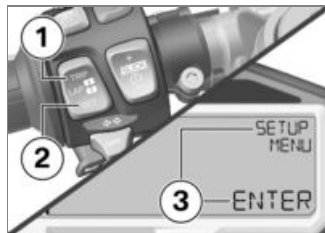
作動解除

- イグニッションキルスイッチを通常の操作ポジションにします。

- イグニッションを ON にします。
- » ウインカーが 1 回点灯します。
- » 操作音が 1 回鳴ります (プログラミングされている場合)。
- » DWA は OFF の状態です。

DWA 調整する Chowseisuru

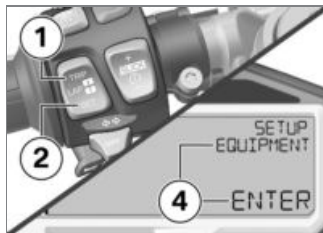
- イグニッションを ON にする(➡ 40)。



- SET 2 を繰り返し短押しし、SETUP MENU ENTER 3 を表示させます。

▶ 表示場所が離れている場合には、SET 2 を繰り返し短押しすることにより、メニューを再び開始位置にし、ご希望の表示に戻すことができます。◀

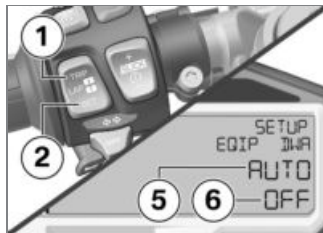
- SET 2 を長押しし、メニューを開きます。



- SET 2 を繰り返し短押しし、SETUP EQUIPMENT ENTER 4 を表示させます。

▶ 表示場所が遠い場合には、TRIP 1 を短押しし、スクロールアップすることができます。◀

- SET 2 を長押しし、メニューを開きます。
- » パラメーター DWA AUTO 5 およびその最新の値 6 が表示されます。



- SET 2 を長押しし、設定されている値 6 を処理します。
- » 値 6 が点滅します。

- TRIP 1 または SET 2 を短押しし、値を変更します。

以下の設定が可能です：

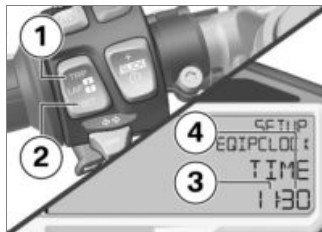
- DWA AUTO ON: DWA は ON の状態、またはイグニッション OFF の後に自動的に ON になります。

- DWA AUTO OFF: DWA は OFF の状態です。
- 設定されている値を保存するには、SET 2 を長押しします。
 - » 値 6 が点滅しなくなります。
 - » 設定が終了しました。
- 調整作業をキャンセルするには、TRIP 1 を長押しします。
 - » 設定がキャンセルされました。
 - » ODO が表示される

時計

時計を調整する

- イグニッションを ON にします。



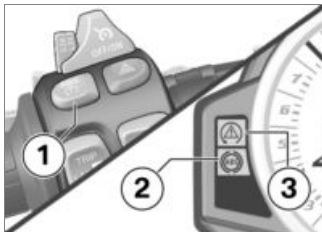
- SET 2 を繰り返し短押しし、SETUP MENU ENTER を表示させます。
- SET 2 を長押しします。
 - » SETUP MENU が開きます。
- SET 2 を繰り返し短押しし、SETUP EQUIPMENT ENTER を表示させます。
- SET 2 を長押しします。
 - » メニューSETUP EQUIPMENT が開きます。
- SET 2 を繰り返し短押しし、SETUP EQUIP:CLOCK TIME を表示させます。
- SET 2 を長押しします。
 - » 分 4 が点滅します。
- TRIP 1 を短押しし、分表示を進めます。
- SET 2 を短押しし、分表示を戻します。
- 分表示がご希望通りに設定されたら、SET 2 を長押しします。
 - » 時間が点滅しなくなります。
- TRIP 1 を短押しし、時間を進めます。
- SET 2 を短押しし、時間を戻します。
- ご希望の時間が設定されたら、SET 2 を長押しします。
 - » 設定が終了しました。

アンチロックブレーキシステム

ABS OFF にする OFF ニスル

- イグニッションを ON にします。

▶ BMW Motorrad Race ABS
は走行中も OFF にすること
ができます。 ◀



- ボタン **1** を押し続け、最初
にASC / DTC 警告灯 **3** の表示
が、次にABS 警告灯 **2** の表示
が変わるようにします。
- » ASC / DTC の設定はそのまま
変わりません。



ABS 警告灯が点灯します。

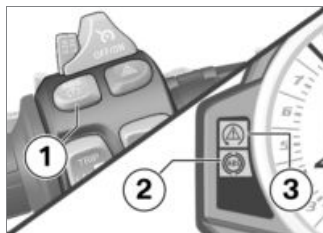
- ボタン **1** を 2 秒以内に放し
ます。



ABS 警告灯は引き続き点
灯します。

» ABS は OFF の状態です。

ABS ON にする ON ニスル



- ボタン **1** を押し続け、最初
にASC / DTC 警告灯 **3** の表示
が、次にABS 警告灯 **2** の表示
が変わるようにします。
- » ASC / DTC の設定はそのまま
変わりません。



ABS 警告灯が消灯します。
自己診断が終了してい
ない場合は、警告灯が点滅し始め
ます。

- 走行モード SLICK / USER 用
コーディングプラグが装着され
ていない場合には、代わりにイ
グニッションを一旦 OFF にし
てから再度 ON にすることもで
きます。

イグニッションを OFF
/ ON にして、さらに最
低速度以上で走行した後
にABS 警告灯が点灯する場
合には、ABS が故障していま
す。

min 10 km/h

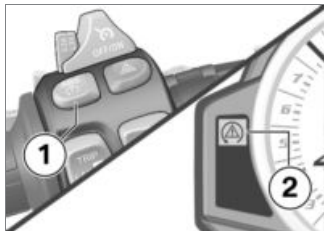
オートマチックスタビリティコントロール

ASC OFF にする OFF ニスル

- イグニッションを ON にしま
す。

▶ オートマチックスタビリティ
コントロール (ASC)

は走行中も OFF にすることができます。◀



- ボタン 1 を、ASC 警告灯 3 の表示状態が変わるまで、押し続けます。

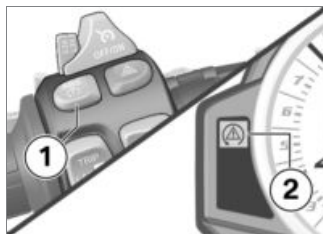
 ASC 警告灯が点灯し始めます。

- ボタン 1 を 2 秒以内に放します。

 ASC 警告灯は引き続き点灯します。

» ASC は OFF の状態です。

ASC ON にする ON ニスル



- ボタン 1 を、ASC 警告灯 2 の表示状態が変わるまで、押し続けます。

 ASC 警告灯が消灯します。自己診断が終了していない場合は、警告灯が点滅し始めます。

- ボタン 1 を 2 秒以内に放します。

 ASC 警告灯は消灯したままか、点滅を続けます。

» ASC は ON の状態です。

- 代わりに、イグニッションを OFF にしてから再び ON にすることでも可能です。

 イグニッション OFF /
 ON にして、さらに以下の最低速度で走行した後に ASC 警告灯が点灯する場合には、ASC が故障しています。

min 10 km/h

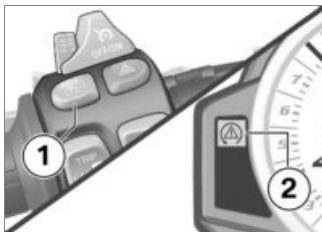
ダイナミックトラクションコントロール

ーダイナミックトラクションコントロール (DTC)^{OE} 装備

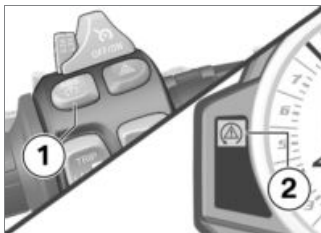
DTC OFF にする OFF ニスル

- イグニッションを ON にします。

 ダイナミックトラクションコントロール (DTC) は走行中も OFF にすることができます。◀



DTC ON にする ON ニスル



- ボタン **1** を、DTC 警告灯 **2** の表示状態が変わるまで、押し続けます。

 DTC 警告灯が点灯し始めます。

- ボタン **1** を 2 秒以内に放します。

 DTC 警告灯は引き続き点灯します。

» DTC は OFF の状態です。

- ボタン **1** を、DTC 警告灯 **2** の表示状態が変わるまで、押し続けます。

 DTC 警告灯が消灯します。自己診断が終了していない場合は、警告灯が点滅し始めます。

- ボタン **1** を 2 秒以内に放します。

 DTC 警告灯は消灯したままか、点滅を続けます。

» DTC は ON の状態です。

- コーディングプラグが装着されていない場合には、代わりにイ

グニッションを一旦 OFF にしてから再度 ON にすることもできます。

 イグニッション OFF / ON にして、さらに以下の最低速度で走行した後には、DTC 警告灯が点灯する場合には、DTC が故障しています。

min 10 km/h

走行モード

走行モードの使用

BMW Motorrad は、お客様がご自身の状況に合わせて選択できるように、モーターサイクルに 5 種類のシナリオを開発しました：

- 雨でぬれた路面でのライディング。
- 乾いた路面でのスポーティなライディング。
- 標準タイヤ装着でのサーキット走行。

- ダイナミックトラクションコントロール (DTC)^{OE} 装備
- レーシングタイヤ装着でのサーキット走行。
- ライダーによる設定を考慮した、レーシングタイヤ装着でのサーキット走行。

これらの 5 つのシナリオには、それぞれに最適なエンジントルク、スロットルレスポンス、ABS 制御およびASC または DTC 制御の組み合わせが用意されています。

- ダイナミックダンピングコントロール^{OE} 装備
- シャシー設定も選択したシナリオに合わせてあります。

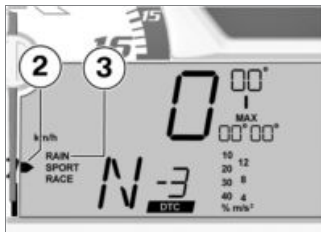
走行モードを設定する

- イグニッションを ON にする(III→ 40)。

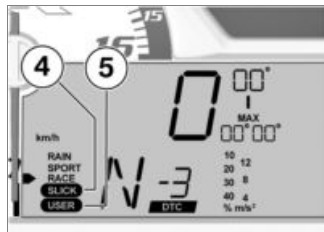


- ボタン **1** を押します。

▶ 選択可能な走行モードの詳細な情報については、「技術情報」の章をご覧ください。◀



選択矢印 **2** および選択可能な走行モード **3** が表示されます。前回の走行モードが点滅します。



- 走行モード Pro^{OE}
- コーディングプラグ装着時には、追加で走行モード SLICK **4** および USER **5** が提供されます。◀



! 走行モードSLICK はレーシングタイヤ（スリックタイヤ）用に設計されており、原則としてサーキット上のみでの使用に限られるような、粘着性のある非常に優れたロードホールディング力を基にしています。走行モードSLICK はサーキット上でレーシングタイヤを装着している状態でのみ、使用してください。◀

- ボタン **1** を繰り返し押し、選択矢印 **2** がご希望の走行モードを示すようにします。

- » 停車している場合には、選択した走行モードは約 2 秒後に ON になります。
- 選択矢印 **2** および ON になっていない走行モードがフェードアウトします。
- » 走行中に新しい走行モードを ON にするには、以下の前提条件が必要です：
- スロットルグリップがアイドル位置にある。
- ブレーキレバーが操作されていない。
- 以下の走行モードから選択することができます：
- RAIN: 雨で濡れた路面での走行。
- SPORT: 乾いた路面でのスポーツ走行用。
- RACE: 標準タイヤ装着でのサーキット走行用。
- » さらに、以下の走行モードを選択することができます：

- 走行モード Pro^{OE}
- SLICK: レーシングタイヤ装着でのサーキット走行用（コーディングプラグ装着時のみ）。◀
- 走行モード Pro^{OE}
- USER: ライダーは、利用可能なすべての機能（エンジン、ABS、DTC、DDC）から、好みや現在のランク条件に応じて任意に設定を構成することができます。設定を行うための技術的な理解が前提条件です（コーディングプラグ装着時のみ、「技術情報」の章を参照）。◀
- » エンジン特性曲線、ABS、DTC、DDC について適切に調整を行い、設定されている走行モードは、イグニッションを OFF にした後も維持されます。
- 走行モードSLICK の選択：リヤホイール用ABS 制御が制限されていることに注意してください（「技術情報」の章を参照）。

» SETUP USER-MODE で設定された値は恒常的に表示されるものではなく、以下の措置の後に、一定の時間に限定して表示されます：

- Pre-Ride-Check (走行前点検) 後に毎回、走行モード **USER** が ON の状態です。
- 走行モード **USER** に切り替えた後。
- ボタン **1** (MODE) の操作時 (走行モード **USER** で走行モード切替なしの場合)。

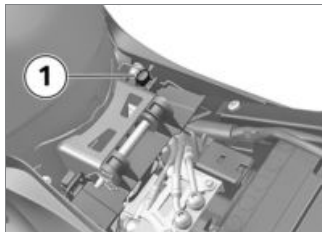
コーディングプラグを取り付ける

- 走行モード Pro^{OE}

 低出力仕様の車両に該当：コーディングプラグを取り付けることにより、すべての走行モードがより高いエンジン出力で提供され、公道走行用の運転許可は失効します。著しい出力アップにより、極めて

スポーティな走行特性になることに注意する必要があります。スポーティな走行特性に習熟します。コーディングプラグは公道では取り付けないでください。◀

- イグニッションスイッチを OFF にする(▶ 41)。
- フロントシートを取り外す(▶ 63)。



 あいているコネクタに汚れや水分が入り込み、機能障害に至るおそれがあります。コーディングプラグの保護キャ

プを外した後、再び組み込みます。◀

- コネクタのキャップ **1** を取り外します。



- そのため、ロック **2** を押し込み、キャップ **1** を抜き取ります。
- コーディングプラグを組み込みます。
- イグニッションを ON にします。
- » コーディングプラグの接続後、安全上の理由から、走行モード RAIN が自動的に ON になります。

- 走行モードを設定する(▶▶ 54)。

- » 設定されている走行モードは、イグニッションを OFF にした後も保持されます。
- フロントシートを取り付ける(▶▶ 63)。
- ライセンスプレートベースを取り外す(▶▶ 132)。

クルーズコントロール

ー クルーズコントロール^{OE} 装備

クルーズコントロールを ON にする



- スイッチ **1** を右方向へずらし
ます。
- » ボタン **2** の操作がロック解
除されています。

車速をセットする



- ボタン **1** を前方向へ短時間
押します。

 クルーズコントロール
の調整範囲

30...210 km/h

 クルーズコントロールの表
示灯が点灯します。

- » その時の車速を維持し、記憶し
ます。

加速する



- ボタン 1 を前方向へ短時間押します。



速度を上げる

速度は操作するごとに上がります。

1 km/h

- ボタン 1 を前方へ押したまま保ちます。
- » 車速が無段階に加速します。
- » ボタン 1 がそれ以上操作されないと、到達した車速が維持され、保存されます。

減速する



- ボタン 1 を後方へ短時間押します。



車速を下げる

車速は操作するごとに下がります。

1 km/h

- ボタン 1 を後方へ押したまま保ちます。
- » 車速が無段階に減速します。
- » ボタン 1 がそれ以上操作されないと、到達した車速が維持され、保存されます。

クルーズコントロールを作動解除する

- ブレーキ、クラッチまたはスロットルグリップ（スロットルを基本位置よりさらに戻し、完全に閉じる）を操作し、クルーズコントロールを作動解除します。

▶ ギヤシフトアシストPro を使用してギヤシフトを行う場合には、安全上の理由から、クルーズコントロールは自動的に OFF になります。◀

▶ ASC および DTC の介入時には、安全上の理由から、クルーズコントロールは自動的に OFF になります。◀

» クルーズコントロール用表示灯が消灯します。

前回の速度を再設定する



- ボタン **1** を短時間後方へ押し、再び、メモリーされている車速にします。

▶ スロットルを開けることでは、クルーズコントロールは解除されません。たとえ登録速度以下に減速するつもりでも、スロットルグリップから手を放した後、速度は登録速度までしか下がりません。◀



クルーズコントロールの表示灯が点灯します。

クルーズコントロールを OFF にする



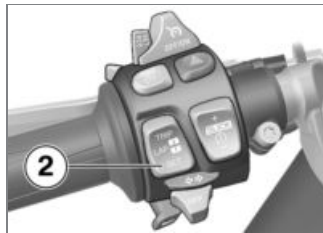
- スイッチ **1** を左方向へずらします。
- » システムが OFF になります。
- » ボタン **2** が機能していません。

速度警告

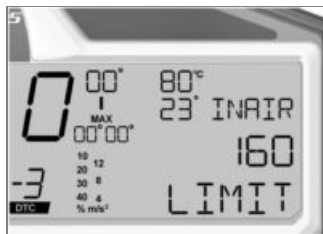
速度警告を設定する

- 必要に応じて、速度警告をサブメニューSETUP EQUIPMENT内で ON にします。「サーキット上で」の章を参照：

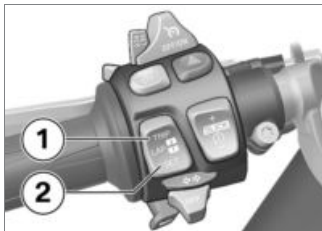
» 速度警告 (118)



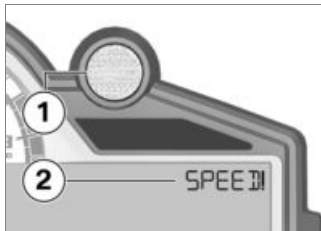
- SET **2** を繰り返し短押しし、LIMIT をディスプレイに表示させます。



現在設定されている速度またはOFFが表示されます。



- 現在の車速を新しいリミットとして設定するには：SET 2 を長押しします。
- »現在の車速がディスプレイに表示されます
- 設定された速度を上げるには：TRIP 1 を短押しします。
- »操作をするたびに、リミットが 10 km/h ずつ上がります。



設定されている速度を超過すると、シフトポイント用フラッシュ 1 が設定されている周波数で点灯または点滅し、警告 2 が表示されます。



- 速度警告を OFF にするには：TRIP 1 を押し続け、OFF を表示させます。

グリップヒーター

ー グリップヒーターOE 装備

グリップヒーターの操作

- エンジンを始動させます。

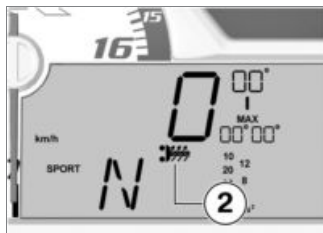
▶ グリップヒーターは、エンジン作動時にのみ作動させることができます。◀

▶ 低回転域では、グリップヒーターによって電力消費が増すことによりバッテリーの放電に至ることがあります。バッ

テリーの充電が十分でない場合、始動性能を保持するために、グリップヒーターが OFF になります。◀



- ボタン **1** を、希望のヒーターレベルがマルチファンクションディスプレイに表示されるまで、繰り返し押します。



グリップを 2 段階で暖めることができます。第 2 ステージ **2** はグリップを短時間で暖めるのに役立ちます。その後、第 1 ステージに切り替えてください。



第 2 ステージ：ヒーター出力 100 %



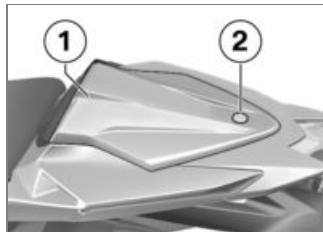
第 1 ステージ：ヒーター出力 50 %

» それ以上変更が行われないと、選択した暖房レベルが設定されます。

フロントおよびリヤシート リヤセクションカバーを取り外す

ー リヤシートカバー OE 装備

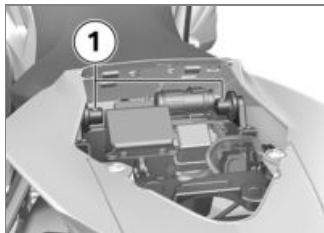
- 平坦で、固くしっかりとした路面に、モーターサイクルを駐車します。



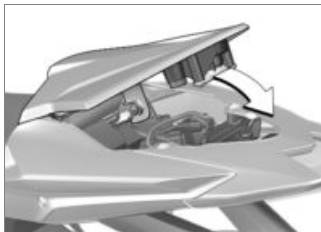
- ロック **2** (リヤセクションカバー **1** の) を車両キーでロック解除します。
- リヤセクションカバー後部を持ち上げ、後ろ上方へ取り外します。

リヤセクションカバーを取り付ける

ー リヤシートカバー^{OE} 装備



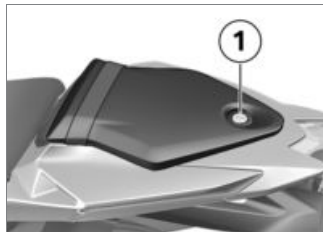
- リヤセクションカバーを左右サポート **1** に組み込みます。



- リヤセクションカバーを、前方へ軽く押しながら下方向へ閉じます。
- ロックを車両キーでロックします。

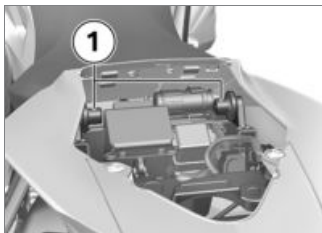
リヤシートを取り外す

- 平坦で、固くしっかりとした路面に、モーターサイクルを駐車します。

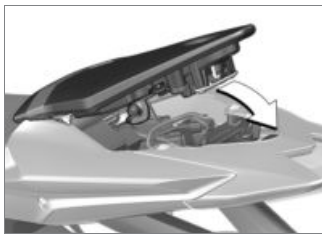


- シートロック **1** を車両キーを使用してロック解除します。
- リヤシート後部を持ち上げ、後ろ上方へ取り外します。
- 車両キーを取り外し、リヤシートのカバー側を下にして、平坦で清潔な場所に置きます。

リヤシートを取り付ける



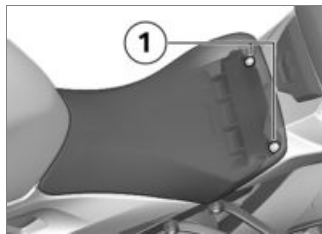
- リヤシートを左右サポート **1** に組み込みます。



- リヤシートを、前方へ軽く押しながら下方へ閉じます。

- シートロックを車両キーでロックします。

フロントシートを取り外す

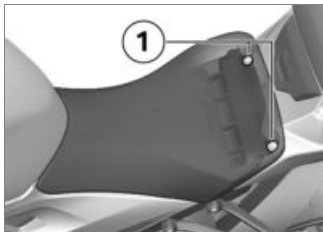


- フロントシートカバーをボルト **1** の上部を少し前に押して保持します。
- ボルトを取り外す。
- フロントシートを前方へ押し、後部を持ち上げて取り外します。その際、ねじでフェアリングを損傷しないように注意してください。
- フロントシートのカバー側を下にして、平坦で清潔な場所に置きます。

フロントシートを取り付ける



- フロントシートをサポート **2** に組み込み、ボルト穴 **3** の上に位置決めします。その際、ねじでフェアリングを損傷しないように注意してください。

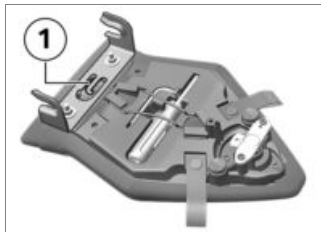


- フロントシートカバーをボルト穴の上で少し前に押して保持します。
- ボルト **1** を取り付けます。

ヘルメットホルダー

ヘルメットをモーターサイクルに固定する

- リヤシートを取り外す(➡ 62)。
- リヤシートをひっくり返します。
- ヘルメットロックがフェアリングを傷つけることがあります。
- ヘルメットを、スチールケーブルを使用してヘルメットホルダー **1** に固定します。
- リヤシートを取り付ける(➡ 63)。
- ヘルメットをフロントシートに載せます。



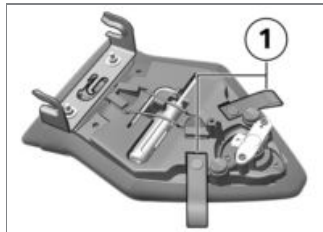
! ヘルメットロックがフェアリングを傷つけることがあります。

掛ける際には、ヘルメットロックの位置に注意してください。◀

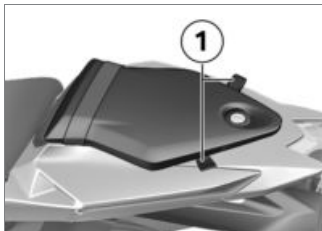
ラゲッジループ

荷物をモーターサイクルに固定する

- リヤシートを取り外す(➡ 62)。
- リヤシートをひっくり返します。



- ラゲッジループ **1** をホルダーから取り、外へ向けて出しておきます。
- リヤシートを取り付ける(➡ 63)。



- ラゲッジループ **1** をパッセンジャー用フットレストに結び付けるなどして、荷物をリヤシートに固定します。その際、リヤフェアリングを損傷しないように注意してください。

調整

ミラー	68
ヘッドライト	68
ブレーキ	68
ハンドルバー	69
スプリングプリロード	69
ショックアブソーバー	74
DDC	77

ミラー ミラーを調整する



- ミラーを回してご希望の位置に調整します。

ヘッドライト

右側 / 左側通行の国でのヘッドライトの調整

このモーターサイクルには対称ロービームが装備されています。モーターサイクルの登録国とは異なる側を走行する国で運転する場合に、特別な措置は必要ありません。

光軸およびスプリングプリロード

通常、積載条件に応じてスプリングプリロードを調整することにより、光軸は常に一定になります。

▶ 光軸が正しく調整されているか疑わしい場合には、できればBMW Motorrad ディーラー、もしくは専門の整備工場に調整状態を確認するよう依頼してください。◀

ブレーキ

ブレーキレバーを調整する

⚠ ブレーキフルードリザーバータンクの位置を変更すると、エアがブレーキシステムに入り込むおそれがあります。ハンドルバーフィッティングもハンドルも回さないでください。◀

⚠ 走行中にハンドブレーキレバーを調整すると、事故につながるおそれがあります。

ハンドブレーキレバーの調整は、必ずモーターサイクルを停止させた状態で行ってください。◀



- アジャストスクリュー **1** を軽く押して、後方からご希望の位置に回します。

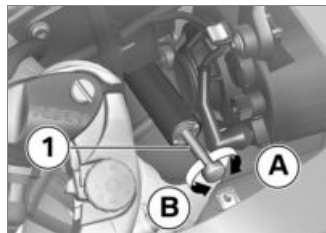
▶ その際、ブレーキレバーを前へ押すと、アジャストスクリューを簡単に回すことができます。◀

» 選択できる設定：
— ポジション 1: ハンドルグリップとブレーキレバー間の距離は最大

- ーポジション 6: ハンドルグリップとブレーキレバー間の距離は最小

ハンドルバー

ステアリングダンパーを調整する



 走行中にステアリングダンパーの調整を行うと、事故に至るおそれがあります。ステアリングダンパーの調整は、必ずモーターサイクルを停止させた状態で行ってください。◀

- アジャストスクリュー **1** を **A** 方向へ回し、ダンピングを高めます。
- アジャストスクリュー **1** を **B** 方向へ回し、ダンピングを低めます。



ステアリングダンパー基本調整

8 クリック分開いている (完全に閉じた状態から) (オンロード走行)

5 クリック分開いている (完全に閉じた状態から) (レースサーキット)

スプリングプリロード調整

フロントホイールのスプリングプリロードを、ライダーの体重に合わせて調整してください。重量が重ければスプリングプリロードをより高く、軽ければス

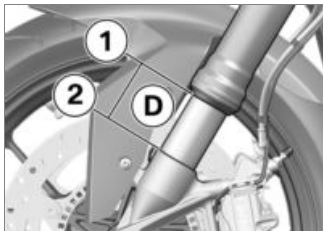
プリングプリロードをより低くする必要があります。

リヤホイールのスプリングプリロードを、モーターサイクルの積載荷重に合わせて調整してください。積載荷重が重くなれば、スプリングプリロードを高く調整し、重量が軽くなれば、それに合わせてスプリングプリロードも低く調整する必要があります。

フロントホイールのスプリングプリロードを調整する

ーダイナミックダンピングコントロール^{OE}非装備

- 平坦で、固くしっかりとした路面に、モーターサイクルを駐車します。
- モーターサイクルにかかっている負荷を完全に取り除きます。必要に応じて、積載荷物を取り除きます。



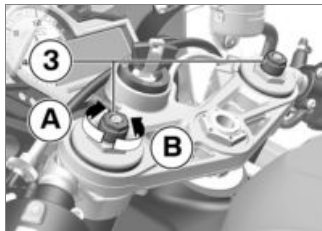
- モーターサイクルをまっすぐに保ち、距離 **D** (パイプの下端 **1** とフロントアクスル **2** の間) を測定します。
- モーターサイクルにライダーが乗車して負荷をかけます。
- もう 1 人がサポートして、寸法 **D** (ポイント **1** と **2** の間) を再度測定し、測定値の差 (沈み込み量) を算出します。



負荷に応じたスプリング
プリロードの設定

フロントホイールの沈み込み

10...15 mm (ライダー乗車時
85 kg)



! スプリングプリロードおよびショックアブソーバーが調整されていない場合、モーターサイクルの走行特性が悪化します。
ショックアブソーバーを、スプリングプリロードに合わせて調整します。◀

- 沈み込み量を小さくする (スプリングプリロードを高くする) には、ツールを使用してアジャストスクリュー **3** を **A** の方向へ回します。
- 沈み込み量を大きくする (スプリングプリロードを低くする) には、ツールを使用してアジャ

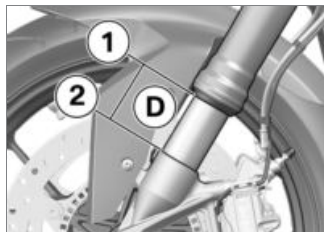
ストスクリュー **3** を **B** の方向へ回します。

- 左右で同じ値に調整されていることを確認してください。

フロントホイールのスプリングプリロードを調整する

ーダイナミックダンピングコントロール^{OE}装備

- 平坦で、固くしっかりとした路面上に、モーターサイクルを駐車します。



- モーターサイクルをまっすぐに保持します。できればもう 1 人、別の人に支えてもらってく

ださい（サイドスタンドは使用しないこと）。

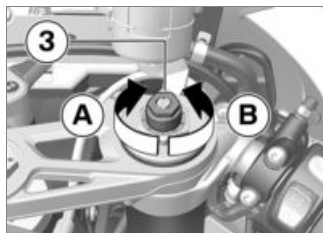
- 距離 **D**（ディップチューブの下端 **1** とフロントアクスル **2** 間の）を測定します。
- モーターサイクルにライダーが乗車して負荷をかけます。
- もう 1 人がサポートして、距離 **D**（ポイント **1** と **2** の間）を再度測定します。
- コンプレッションを測定値間の差から算出します。



負荷に応じたスプリングプリロードの設定

フロントホイールの沈み込み

10...15 mm (ライダー乗車時 85 kg)



! スプリングプリロードおよびショックアブソーバーが調整されていない場合、モーターサイクルの走行特性が悪化します。

ショックアブソーバーを、スプリングプリロードに合わせて調整します。◀

- コンプレッションを小さくする（スプリングプリロードを高くする）には、ツールを使用してアジャストスクリュー **3** を **A** の方向へ回します。
- コンプレッションを大きくする（スプリングプリロードを低くする）には、ツールを使用して

アジャストスクリュー **3** を **B** の方向へ回します。

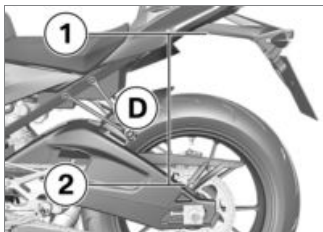
スプリングプリロードを調整する（リヤホイール）

ーダイナミックダンピングコントロール^{OE}非装備

- 平坦で、固くしっかりとした路面に、モーターサイクルを駐車します。
- モーターサイクルにかかっている負荷を完全に取り除きます。必要に応じて、積載荷物を取り除きます。



- ボルト **1** を、ツールを使用して外します。



- モーターサイクルをまっすぐに保ち（サイドスタンドは使用しない）、距離 **D**（ライセンスプレートベースの下端 **1** と

チェーンガードのボルト **2** の間）を測定します。

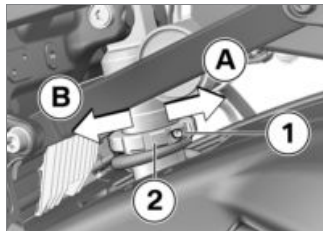
- モーターサイクルにライダーが乗車して負荷をかけます。
- もう 1 人がサポートして、寸法 **D**（ポイント **1** と **2** の間）を再度測定し、測定値の差（沈み込み量）を算出します。



負荷に応じたスプリングプリロードの設定

スプリングの圧縮（リヤホイール）

8...12 mm（ライダー乗車時 85 kg）



スプリングプリロードおよびショックアブソーバーが調整されていない場合、モーターサイクルの走行特性が悪化します。

ショックアブソーバーを、スプリングプリロードに合わせて調整します。◀

- 沈み込み量を小さくする（スプリングプリロードを高くする）には、ツールを使用して調整リング **2** を **B** の方向へ回します。
- 沈み込み量を大きくする（スプリングプリロードを低くする）には、ツールを使用して調

整リング **2** を **A** の方向へ回します。

- ボルト **1** を締め付けトルクで締め付けます。

クランピングボルトと
アッパースプリングリ
テーナー

3 Nm

スプリングプリロードを調整する (リヤホイール)

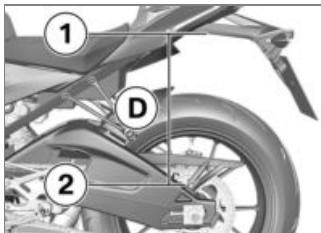
ーダイナミックダンピングコントロール^{OE}装備

- 平坦で、固くしっかりとした路面に、モーターサイクルを駐車します。
- イグニッションを ON にします。
- バッテリーが放電しないようにエンジンを始動させます。



DDC システムでの設定は、
電動バルブの作動のため、

イグニッション ON の状態でのみ可能です。◀



- モーターサイクルをまっすぐに保持します。できればもう 1 人、別の人に支えてもらってください (サイドスタンドは使用しないこと)。
- 距離 **D** (ライセンスプレートベースの下端 **1** とチェーンガードのボルト **2** の間) を測定します。
- モーターサイクルにライダーが乗車して負荷をかけます。
- もう 1 人がサポートして、距離 **D** (ポイント **1** と **2** の間)

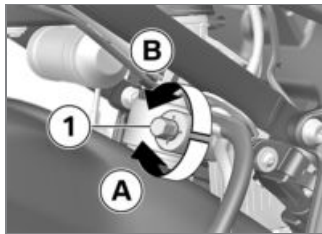
を再度測定し、測定値の差 (沈み込み量) を算出します。



負荷に応じたスプリング
プリロードの設定

スプリングの圧縮 (リヤホイール)

8...12 mm (ライダー乗車時
85 kg)



- 沈み込み量を小さくする (スプリングプリロードを高くする) には、ツールを使用して調整リング **1** を **A** の方向へ回します。

- 沈み込み量を大きくする（スプリングプリロードを低くする）には、ツールを使用して調整リング **1** を **B** の方向へ回します。

ショックアブソーバー

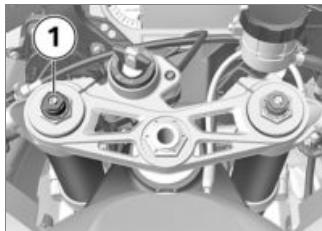
調整

ショックアブソーバーは、必ず路面状態およびスプリングプリロードに合わせて、調整してください。

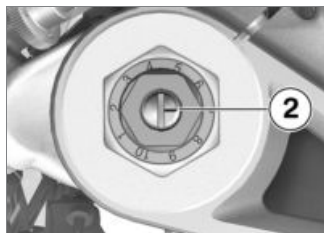
- ー 凸凹のある路面では、平坦な路面の場合よりも、ショックアブソーバーはソフトに設定されている方が効果的です。
- ー スプリングプリロードが高い場合は、ショックアブソーバーもハードに調整し、スプリングプリロードが低い場合は、ショックアブソーバーもソフトに調整する必要があります。

フロントホイールのコンプレッションダンピングを調整する

ー ダイナミックダンピングコントロール^{OE}非装備



- コンプレッションダンピングを左フォークストラットのアジャストスクリュー **1** と赤い目盛りで調整します。



- ショックアブソーバーをハードにするには： ツールを使用して、アジャストスクリューをマーク **2** がより大きい調整値を示すように回します。
- ショックアブソーバーをソフトにするには： ツールを使用して、アジャストスクリューをマーク **2** がより小さい調整値を示すように回します。



コンプレッションステージの基本設定（フロント）

ポジション 2 (コンフォート設定、ライダー乗車時 85 kg)

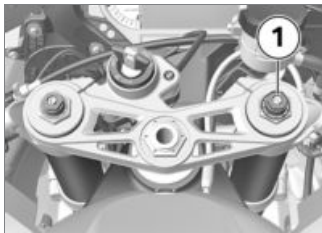
 コンプレッションステージの基本設定 (フロント)

ポジション 4 (ノーマル設定、ライダー乗車時 85 kg)

ポジション 8 (スポーツ設定、ライダー乗車時 85 kg)

フロントホイールのリバウンドダンピングを調整する

ーダイナミックダンピングコントロール^{OE}非装備



ストスクリュー **1** と黄色い目盛りで調整します。



- ショックアブソーバーをハードにするには： ツールを使用して、アジャストスクリューをマーク **2** がより大きい調整値を示すように回します。
- ショックアブソーバーをソフトにするには： ツールを使用して、アジャストスクリューをマーク **2** がより小さい調整値を示すように回します。

- リバウンドダンピングを右フォークストラットのアジャ

 リバウンドステージの基本設定 (フロント)

ポジション 2 (コンフォート設定、ライダー乗車時 85 kg)

ポジション 4 (ノーマル設定、ライダー乗車時 85 kg)

ポジション 7 (スポーツ設定、ライダー乗車時 85 kg)

工場設定 (フロントホイール)

- 工場設定を以下の値に従って調整します。

 フロント側コンプレッション / リバウンドステージの工場での設定

ポジション 4

リヤホイールのコンプレッションダンピングを調整する

ーダイナミックダンピングコントロール^{OE}非装備

- 平坦で、固くしっかりとした路面に、モーターサイクルを駐車します。



- コンプレッションダンピングをアジャストスクリュー **1** と赤い目盛りで調整します。



- ショックアブソーバーをハードにするには： ツールを使用して、アジャストスクリューをマーク **2** がより大きい調整値を示すように回します。
- ショックアブソーバーをソフトにするには： ツールを使用して、アジャストスクリューをマーク **2** がより小さい調整値を示すように回します。

 コンプレッションステージの基本設定 (リヤ)

ポジション 4 (ノーマル設定、ライダー乗車時 85 kg)

ポジション 9 (スポーツ設定、ライダー乗車時 85 kg)

リヤホイールのリバウンドダンピングを調整する

ーダイナミックダンピングコントロール^{OE}非装備

- 平坦で、固くしっかりとした路面に、モーターサイクルを駐車します。

 コンプレッションステージの基本設定 (リヤ)

ポジション 2 (コンフォート設定、ライダー乗車時 85 kg)



- リバウンドダンピングをアジャストスクリュー **1** と黄色い目盛りで調整します。



- ショックアブソーバーをハードにするには： ツールを使用して、アジャストスクリューを

マーク **2** がより大きい調整値を示すように回します。

- ショックアブソーバーをソフトにするには： ツールを使用して、アジャストスクリューをマーク **2** がより小さい調整値を示すように回します。



リバウンドステージの基本設定（リヤ）

ポジション 2 (コンフォート設定、ライダー乗車時 85 kg)

ポジション 4 (ノーマル設定、ライダー乗車時 85 kg)

ポジション 7 (スポーツ設定、ライダー乗車時 85 kg)

工場設定（リヤホイール）

- 工場設定を以下の値に従って調整します。



リヤ側コンプレッション / リバウンドステージの工場での設定

ポジション 4

DDC

調整

ショックアブソーバーは、必ず路面状態およびスプリングプリロードに合わせて、調整してください。

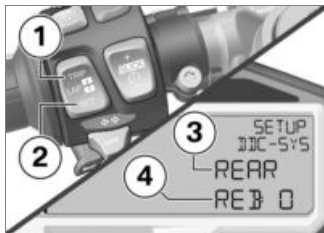
- ー 凸凹のある路面では、平坦な路面の場合よりも、ショックアブソーバーはソフトに設定されている方が効果的です。
- ー スプリングプリロードが高い場合は、ショックアブソーバーもハードに調整し、スプリングプリロードが低い場合は、ショックアブソーバーもソフトに調整する必要があります。

ショックアブソーバーを調整する (リヤホイール)

ーダイナミックダンピングコントロール^{OE}装備

設定はサブメニューSETUP DDC-SYS 内で行われます。

- 平坦で、固くしっかりとした路面に、モーターサイクルを駐車します。
- サブメニューを選択する(▶▶ 113)。
- » サブメニューSETUP DDC-SYS が選択されています。



- リヤホイールのリバウンドステージを調整するには、TRIP 1

またはSET 2 を繰り返し短押しし、行 3 にREAR および行 4 にREB:(Rebound) を表示させます。

- SET 2 を長押しします。
- » REB: の横の値が点滅します。
- TRIP 1 およびSET 2 により、ダンピングを任意に調整できます。
- » +1 ... +7: ダンピングを上げる (最大 7 段階) (よりハードに)。
- » -1 ... -7: ダンピングを下げる (最大 7 段階) (よりソフトに)。
- » 0: 工場設定
- 表示されている値が点滅しなくなるまで、SET 2 を押し続けます。
- » 現在の走行モード用の値が登録されています。
- リヤホイールのコンプレッションステージを調整するには、TRIP 1 またはSET 2 を繰り返し短押しし、行 3 にREAR およ

び行 4 にCOM: (Compression) を表示させます。

- SET 2 を長押しします。
- » COM: の横の値が点滅します。
- TRIP 1 およびSET 2 により、ダンピングを任意に調整できます。
- 表示されている値が点滅しなくなるまで、SET 2 を押し続けます。

▶ サブメニューSETUP DDC-SYS では、ダンピングがすべての走行モード用に個別に調整および保存されます。USER 走行モードで可能なDDCモードのDDC SPORT、DDC RACE およびDDC SLICK 用にも、ダンピングは個別に調整および保存されます。◀

- » 現在の走行モード用の値が登録されています。

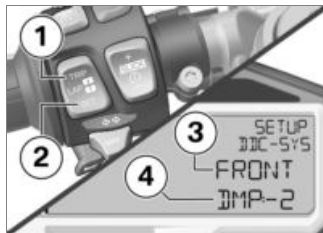
フロントホイールのショック アブソーバーを調整する

ーダイナミックダンピングコントロール^{OE}装備

設定はサブメニューSETUP
DDC-SYS 内で行われます。

- 平坦で、固くしっかりとした路面に、モーターサイクルを駐車します。
- サブメニューを選択する(▶▶ 113)。
- » サブメニューSETUP DDC-SYS が選択されています。

FRONT DMP 調整する チョウセイスル



- ダンピングを調整するには、TRIP **1** またはSET **2** を繰り返し短押しし、行 **3** にFRONT および行 **4** にDMP: (Damping) が表示されるようにします。

▶ フロントフォーク用スプリングトラベルセンサー (レンシュポルト (レーシングスポーツ) アクセサリー) 用の使用時に表示がずれる。◀

- SET **2** を長押しします。
- » DMP: の横の値が点滅します。

- TRIP **1** およびSET **2** により、ダンピングを任意に調整できます。
- » +1 ... +7: ダンピングを上げる (最大 7 段階) (よりハードに)。
- » -1 ... -7: ダンピングを下げる (最大 7 段階) (よりソフトに)。
- » 0: 工場設定
- 表示されている値が点滅しなくなるまで、SET **2** を押し続けます。
- » 現在の走行モード用の値が登録されています。

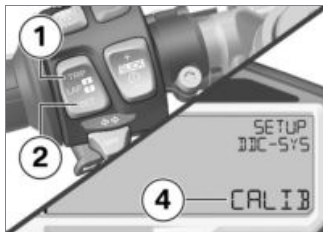
ゼロポジションアジャストメントを行う

ーダイナミックダンピングコントロール^{OE}装備

設定はサブメニューSETUP
DDC-SYS 内で行われます。

- モーターサイクルをサイドスタンドまたは適切な補助スタンドに載せます。

- アジャストメントの間、モーターサイクルに乗ったり、荷物を置いたりしてはいけません。
- サブメニューを選択する(▶▶ 113)。
 - » サブメニューSETUP DDC-SYSが選択されています。



- ゼロ位置を調整するには、TRIP **1** またはSET **2** を繰り返し短押しし、行 **4** にCALIB (Calibration) を表示させます。
- CALIB が点滅し始めるまで、SET **2** を長押しします。

- » CALIB 点滅します。
- » ゼロ位置が校正調整されます。



ゼロ位置調整が正常に行われた場合には、行 **3** および **4** CALIB DONE に表示されます。CALIB FAIL が表示されます：

- アジャストメントを繰り返します。
- 調整を繰り返してもCALIB DONE が表示されない場合、専門の整備工場またはBMW Motorrad ディーラーにお問い合わせください。

走行

安全に関する注意事項.....	82
チェックリスト.....	83
始動	84
慣らし走行	87
ギヤチェンジ.....	88
ブレーキ.....	89
駐車する.....	90
給油	91
モーターサイクルを搬送用に固定し ます	92

安全に関する注意事項

ライダーエクイップメント

正しい装備品を装着 / 着用しない
でモーターサイクルに乗ることは、
極めて危険です。次のアイテムを、
必ず装着 / 着用してください。

- ヘルメット
- ライディングスーツ
- グローブ
- ブーツ

走行距離の長短や天候にかかわらず、
これらのアイテムは必ず装着 / 着用しな
ければなりません。BMW Motorrad デー
ラーは喜んでご相談に応じます。また、
それぞれの目的に合わせた、適切な
アイテムをご用意しています。

荷物の積み込み



積載量をオーバーしたり、
荷物のバランスが悪いと、

走行安定性に悪影響を及ぼすお
それがあります。

許容総重量を超えないようにし、
積載に関する注意をお守りくだ
さい。◀

- スプリングプリロードおよび
ショックアブソーバーの設定
を車両重量に合わせて調整し
ます。

車速

高速走行時には、さまざまな周辺
状況が、モーターサイクルの走行
特性に悪影響を及ぼす可能性が
あります：

- スプリングプリロードおよび
ショックアブソーバーの調整
- 荷物のアンバランス
- 不適切な服装
- タイヤ充填圧が低すぎる
- タイヤの摩耗
- その他

有毒物質

排気ガスは無色無臭ですが、たい
へん有毒な一酸化炭素を含有し
ています。



排気ガスを吸い込むと健康
を害し、意識を失ったり、
場合によっては死亡するおそれ
があります。

排ガスを吸い込まないようにして
ください。閉め切った場所で、
エンジンを作動させないでくだ
さい。◀

火傷の危険



走行中、エンジンおよびエ
キゾーストシステムは極めて
高温になります。接触によ
る火傷の危険があります。

車両を駐車した後、誰もエンジン
やエキゾーストシステムに触れ
ないように注意してください。◀

触媒コンバーター

ミスファイアーにより触媒コンバーターに未燃焼のガソリンが流入した場合、オーバーヒートや損傷が生じるおそれがあります。

そのため、次の項目を守ってください。

- －フューエルタンクを空にしない
- －スパークプラグのキャップを外したままエンジンを作動させない
- －エンジンのミスファイアが発生した場合にはただちに停止させる
- －必ず無鉛ガソリンを使用する
- －指定されているメンテナンスを必ず実施する

 未燃焼ガスは触媒コンバーターを破損させます。触媒コンバーターの保護のため、作動ポイントに注意してください。◀

オーバーヒート

 エンジンを長時間アイドリングしたままにすると、冷却が十分に行われず、オーバーヒートが発生するおそれがあります。極端なケースでは、車両火災が発生するおそれもあります。

エンジンを不必要にアイドリングしたままにしないでください。エンジンを始動したら、ただちに発進してください。◀

改造

 モーターサイクル（エンジンコントロールユニット、スロットルバタフライ、クラッチなど）に改造を施した場合、部品を損傷し、安全に関わる機能の故障を招くおそれがあります。それに起因する損傷に対しては、保証は適用されません。いかなる改造も行わないでください。◀

チェックリスト

以下のチェックリストを利用して、走行前には必ず、重要な機能、設定、摩耗限度について点検してください。

- －ブレーキ機能
- －フロント / リヤブレーキフルードレベル
- －クーラントレベル
- －クラッチ機能
- －ショックアブソーバーの調整 / スプリングプリロードの調整
- －トレッドの溝の深さおよびタイヤ充填圧
- －荷物の確実な固定
- －ドライブチェーンの張り具合と潤滑。

定期的に点検してください：

- －エンジンオイルレベル（燃料補給ごと）
- －ブレーキパッドの摩耗（燃料補給 3 回に 1 度）。

始動

エンジンを始動する

- イグニッションを ON にします。
- » Pre-Ride-Check (走行前点検) が行われます。(▶▶▶ 84)
- » ABS 自己診断が実施されます。(▶▶▶ 85)
- » ASC 自己診断が実施されます。(▶▶▶ 86)
- ニュートラルに設定するか、ギヤを入れた状態でクラッチを切ります。

▶ サイドスタンドを立てている状態でもギヤを入れることはできますが、モーターサイクルを発進させることはできません。モーターサイクルをニュートラルで始動させ、サイドスタンドを出した状態で 1 速に入れると、エンジンは停止します。◀

- コールドスタート時や外気温度が低い場合には、クラッチを切

り、スロットルグリップを少し操作します。



- スターターボタン **1** を押します。

▶ バッテリー電圧が十分でない場合、始動動作は自動的に中断されます。始動操作を続ける前に、バッテリーを充電するか、ジャンプスタートを行ってください。

詳細については、「メンテナンス」の章の「ジャンプスタート」を参照してください。◀

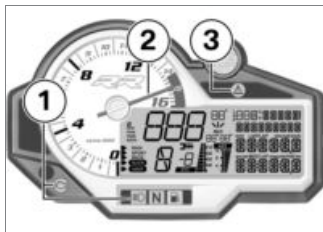
» エンジンが始動します。

» エンジンが始動しない場合は、次のトラブルシューティングをご覧ください。(▶▶▶ 200)

Pre-Ride-Check (走行前点検)

イグニッションを ON にすると、メーターパネルによって警告灯およびエンジン回転数表示のテスト、Pre-Ride-Check (走行前点検) が行われます。その終了前にエンジンを始動すると、テストは中断されます。

ステップ 1



警告灯 / インジケーター**1** が点灯し、ジェネラル警告灯**3**(黄) が点灯します。

回転数表示の指針**2** が最高回転数を示します。

ディスプレイにすべてのセグメントが表示されます。

ステップ 2

ジェネラル警告灯が黄から赤に変わります。

ステップ 3

回転数表示の指針がゼロを示します。

警告灯 / インジケーターが消灯します。

ディスプレイが標準表示に切り替わります。オドメーターが表示されます。

警告灯の 1 つが表示されない場合：



警告灯のいずれかが点灯しない場合、考えられる機能障害が表示されていないことがあります。

すべての警告灯およびインジケーターの表示に注意します。◀

- できる限り早く、BMW Motorrad ディーラーに故障の修理を依頼してください。

ABS 自己診断

BMW Motorrad Race ABS の作動可能状態は、自己診断により点検されます。自己診断は、イグニッションを ON にすると自動的に始まります。ホイール回転数センサーを点検するには、モー

ターサイクルを数 m 走行させる必要があります。

ステップ 1

» 診断可能なシステムコンポーネントを停止状態で点検します。



ABS 警告灯が点滅します。

ステップ 2

» 発進時にホイール回転数センサーを点検します。



ABS 警告灯が点滅します。

ABS 自己診断が終了

» ABS 表示灯 / 警告灯が消灯します。

ABS 自己診断の終了後に、ABS の故障が表示される場合：

- 走行を続行することは可能です。ABS が使用できない、または機能の使用に制限があることに注意してください。

- できる限り早く、BMW Motorrad ディーラーに故障の修理を依頼してください。

ASC 自己診断

BMW Motorrad ASC の作動可能状態は、自己診断により点検されます。自己診断は、イグニッションを ON にすると自動的に始まります。

ステップ 1

- » 診断可能なシステムコンポーネントを停止状態で点検します。

 ASC 警告灯がゆっくりと点滅します。

ステップ 2

- » 走行中に診断可能なシステムコンポーネントを点検します。ASC 自己診断を終了するため、モーターサイクルを 5 km/h 以上で走行させる必要があります

 ASC 警告灯がゆっくりと点滅します。

ASC 自己診断が終了

- » ASC アイコンが表示されなくなります。

ASC 自己診断の終了後に、ASC の故障が表示される場合：

- 走行を続けることは可能です。ASC が使用できないことに注意してください。
- できる限り早く、BMW Motorrad ディーラーに故障の修理を依頼してください。

DTC 自己診断

ーダイナミックトラクションコントロール (DTC)^{OE} 装備

BMW Motorrad DTC の作動可能状態は、自己診断により点検されます。自己診断は、イグニッションを ON にすると自動的に始まります。

ステップ 1

- » 診断可能なシステムコンポーネントを停止状態で点検します。

 DTC 警告灯がゆっくりと点滅します。

ステップ 2

- » 発進時に診断可能なシステムコンポーネントの点検

 DTC 警告灯がゆっくりと点滅します。

DTC 自己診断が終了しました

- » DTC アイコンが表示されなくなります。

- すべての警告灯およびインジケーターの表示に注意します。



DTC 自己診断が終了していません

自己診断が終了しなかったため、DTC 機能は使用できません。(ホイールセンサーを点検するには、モーターサイクルがエンジン作動状態で最低速度に達する必要があります: min 5 km/h)

DTC 自己診断の終了後に、DTC の故障が表示される場合:

- 走行を続行することは可能です。DTC 機能が使用できない、または機能の使用に制限があることに注意してください。
- できる限り早く、BMW Motorrad ディーラーに故障の修理を依頼してください。

慣らし走行 エンジン

- 最初のインスペクションまでは、スロットル開度とエンジン回転数を頻繁に変化させてください。一定の回転数での長時間の走行は避けてください。
- カーブが多く、なだらかな坂のある道を選び、十分に慎重な走行をするようにしてください。
- 慣らし走行中のエンジン回転数を順守してください。

▶ 慣らし走行中のエンジン回転数の超過は、エンジンマネジメントシステムにより回避されます。このモニタリングは、初回インスペクション時にBMW Motorrad ディーラーがOFF にします。◀



慣らし走行中のエンジン回転数

<7000 min⁻¹ (走行距離 0...300 km)

<9000 min⁻¹ (走行距離 300...1000 km)

フルロードなし (走行距離 0...1000 km)

- 慣らし運転を行う際に従うべき走行距離を守ってください。



慣らし運転までの走行距離

500...1200 km

ブレーキパッド

新品のブレーキパッドは、最適な摩擦力に達するまで、慣らし走行が必要です。この段階のブレーキの効きの弱さは、ブレーキレバーを強く握ることで補うことができます。



新品のブレーキパッドの場合、制動距離が大幅に長くなるおそれがあります。早めにブレーキングしてください。◀

タイヤ

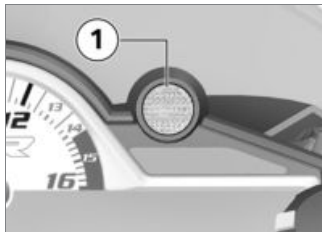
新しいタイヤの表面はきわめてなめらかな状態です。したがって、表面が適度に荒れるまで、慎重に慣らし走行を行う必要があります。タイヤの持つ最大のグリップ力を引き出すためには、この慣らし手順を必ず実行してください。



新しいタイヤではグリップ性能がまだ十分に発揮されません。特に路面が濡れている場合や傾斜のある場所では事故を起こす危険があります。よく前方に注意して走行し、急な傾斜のある場所は回避してください。◀

ギヤチェンジ

シフトポイント用フラッシュ



シフトポイント用フラッシュ 1 がライダーに 2 種類の回転数限界値を信号で知らせます：

シフト回転数

走行中に、シフトポイント用フラッシュがシフトアップを行うべき回転数を信号で知らせます。
- 設定されている周波数でシフトポイント用フラッシュが点滅：シフト回転数に間もなく到達

- シフトポイント用フラッシュが消灯：シフト回転数に達しています

回転数限界値およびシフトポイント用フラッシュの点灯方法については、SETUP メニューで調整することができます。

スピードリミット

走行中にシフトポイント用フラッシュが点滅または点灯し、ディスプレイにSPEED!が表示される場合には、設定されている最高車速を超過しています。

シフトアシストPro

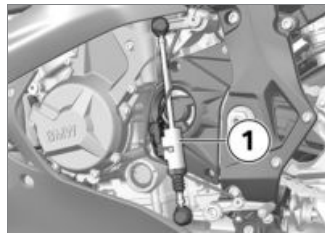
- ギヤシフトアシスト ProOE 装備

ギヤシフトアシストはシフトアップ/シフトダウンにおいてライダーをサポートするものです。シフトアップ/シフトダウンの際に、クラッチやスロットルグリップを操作する必要があります。オートマチックは関係が

ありません。ライダーがシステムの重要な構成要素であり、シフトを行う時点を決めます。

▶ ギヤシフトアシストProに関する詳しい情報については、「技術情報」の章を参照してください。◀

▶ ギヤシフトアシストProを使用してギヤシフトを行う場合には、安全上の理由から、クルーズコントロールは自動的に OFF になります。◀



- ギヤ入れは従来どおりシフトレバーを踏み込んで行います。

- » シフトロッドのセンサー **1** がシフトの希望を検知し、シフトサポートを介入させます。
- » 定速走行時にローギヤのまま高回転域に達している場合、クラッチ操作なしでのギヤシフトは過度な荷重移動による反応を招くおそれがあります。BMW Motorrad は、このような走行条件においてはクラッチ操作を伴うシフト切替のみをお勧めします。限度回転数域におけるシフトアシストの使用は避けてください。
- » 以下の状況では、シフトアシストは作動しません：
 - クラッチが操作されている場合
 - シフトレバーが初期位置にない場合
 - スロットルバタフライを閉じた状態（惰性走行）または減速時のシフトアップ
- ギヤシフトアシストを使用してさらにギヤ切替を行えるようにするには、シフト動作後に、シフトレバーにかかる負荷を完

全に解除しなければなりません。

ブレーキ

制動距離を最短にするには？

フロント / リヤホイール間の力学的な負荷配分は、ブレーキングによって変わります。ブレーキングが強くなるほど、フロントホイールにはより大きな負荷がかかります。そしてホイールにかかる負荷が大きくなるほど、より大きなブレーキフォースが伝達されます。

制動距離を最短にするには、徐々に強くなるようフロントブレーキをかける必要があります。それにより、フロントホイールにかかる負荷の力学的な増加が、最も効果的に利用されます。同時に、クラッチは切っておく必要があります。

フロントホイールのロックは、BMW Motorrad Race ABS によって回避されます。

しばしばトレーニングされる「緊急ブレーキ」では、ブレーキ圧ができるかぎり早急に最大の力で生成されます。力学的な負荷配分が減速に迫いつけなくなり、ブレーキフォースが完全には路面に伝達できなくなります。さらにホイールにかかる負荷の不足により、ABS はわずかなブレーキ作用でフロントホイールのロックを回避しなければなりません。これによりブレーキの効が悪くなります。

下り坂

 下り坂で、リヤブレーキばかりを使用していると、ブレーキの効が悪くなるおそれがあります。最悪の場合、ブレーキが熱くなりすぎて破損することがあります。

フロントおよびリヤブレーキを作

動させて、エンジンブレーキを使用してください。◀

濡れて汚れたブレーキ

ブレーキディスクやブレーキパッドが濡れていたり汚れていたりすると、ブレーキの効が悪くなります。

以下の状況では、ブレーキの効が悪く遅れたり悪くなったりすることを、必ず考慮してください：

- 雨天走行時や、水たまりの中を走行した場合。
- 洗車の後。
- 塩が撒かれた路面を走行したとき。
- ブレーキ関連作業の後で、オイルやグリースの残留物による。
- 汚れている路面や、オフロードの走行時。

 濡れた路面や汚れが原因のブレーキの効の悪さ。ブレーキを乾燥させて汚れをとり、必要に応じて清掃します。

再び制動力を完全に発揮できるようになるまでは、ブレーキを早めに操作してください。◀

駐車する

サイドスタンド

- エンジンを停止させます。
- 下り坂では、モーターサイクルを上る方向に向けて、1 速に入れます。

 路面状態が悪いと、確実に停車させることができません。

スタンドを立てる路面が、平坦で固くしっかりとしているか確認してください。◀

- サイドスタンドを出し、モーターサイクルを立てます。

 サイドスタンドは、車両の重量のみを支えられるように設計されています。サイドスタンドを立てた状態で、車両に着座しないでください。◀

- 路面の傾斜に無理がなければ、ハンドルバーを左へ回しておきます。

給油

燃料品質

最適な燃費となるよう、硫黄フリーの、またはできる限り硫黄が少ない燃料を使用してください。

 有鉛ガソリンを使用すると、触媒コンバーターが破損します。

有鉛ガソリンやマンガン / 鉄などの金属添加物を含む燃料は決して給油しないでください。◀

 エタノール E85 はエンジンおよび燃料供給システムの損傷の原因となるおそれがあります。

エタノール燃料 E85 は使用しないでください。すなわち、85%がエタノールから成る燃料やフレックス燃料は、補給しないでください。◀

- エタノールの割合が最大で 10 %、つまり E10 燃料を使用することができます。



推奨フューエルグレード

無鉛プレミアムガソリン（ハイオク）（最大 10 %エタノール、E10）

98 ROZ/RON

91 AKI



燃料品質の選択肢

無鉛スーパー（プレミアム）ガソリン（出力および燃費に少々制限あり）（最大 10 %エタノール、E10）

95 ROZ/RON

89 AKI

給油

 フューエルは簡単に引火します。フューエルタンクに火を近づけると、火災や爆発が起こる可能性があります。

フューエルタンクに関する作業時には、いかなる場合でも、決してタバコを吸ったり、火を使ったりしないでください。◀

 フューエルは、高温になると膨張します。フューエルタンクからフューエルがあふれ、路面に至ることがあります。それにより、転倒するおそれがあります。

フューエルタンクを充填しすぎないでください。◀

 フューエルはプラスチックの表面を傷めるため、表面の光沢がなくなったり、外観が損なわれたりします。プラスチック部品がガソリンと接触した場合は、すぐに拭き取ってください。◀

- 平坦で、固くしっかりとした路面に、モーターサイクルをサイドスタンドで立てます。

▶ サイドスタンドで立てているだけの場合には、使用できるタンク容量は、まっすぐにした状態でのタンク容量になります。◀

- 保護キャップを開きます。



- フューエルタンクキャップ **1** をイグニッションキーを使用してロック解除し、開きます。



- 前述のグレードのフューエルをフィラーネックの下端 (MAX 位置) まで補給します。

▶ リザーブ容量を下回った後に給油を行う場合、給油後の総容量がリザーブ容量を上回る必要があります。これにより新たな充填レベルが検知され、燃料残量警告灯が消灯します。◀

▶ 仕様 (諸元) に記載されている「フューエル容量」は、フューエルタンクが空になっているとき、すなわち燃料不足でエンジンが停止したときに給油できる燃料の量です。◀



フューエル容量

約 17.5 l



フューエルリザーブ容量

約 4 l

- フューエルタンクキャップを強く押して閉めます。
- キーを抜き取り、保護キャップを閉めます。

モーターサイクルを搬送用に固定します

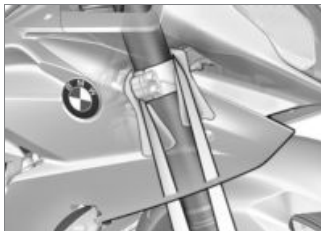
- テンションストラップが取り回されているすべてのコンポーネントを、損傷しないように保護します。接着テープや柔らかなウェスなどを使用してください。



⚠ 車両はスタンドに載せているときに横に傾き、倒れるおそれがあります。

車両が倒れないよう、サポートする方と一緒に作業するようにしてください。◀

- モーターサイクルを搬送用プレートの上に移動させます。サイドスタンドで立てないこと。



⚠ コンポーネントが損傷するおそれがあります。

コンポーネント（ブレーキラインやケーブルなど）が挟み込まれないようにしてください。◀

- フロント側テンションストラップをロワフォークブリッジ左右に取り付けます。
- テンションストラップを下方向にピンと張ります。



- リヤ側テンションストラップをパッセンジャー用フットレスト部分に取り付けて固定し、ピンと張ります。
- すべてのテンションストラップを均等に張り、車両ができるかぎりしっかりと固定されるようにします。

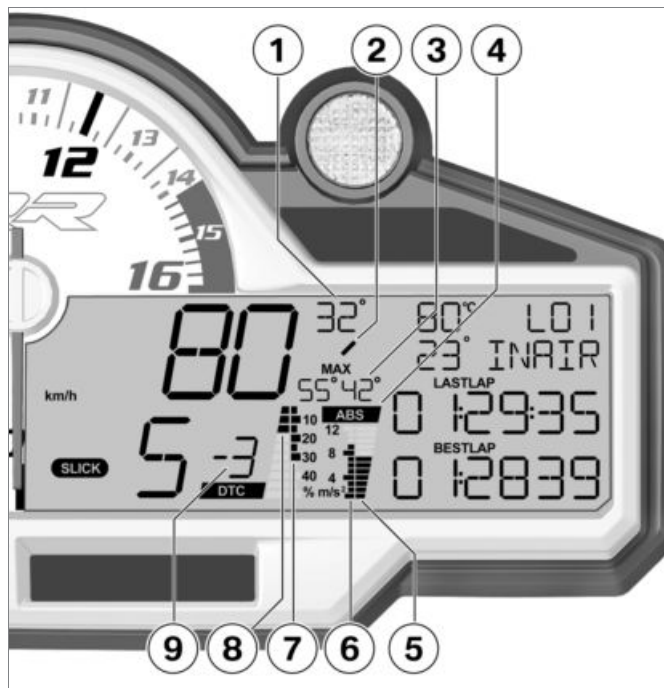
レースサーキットで

サーキット走行用表示.....	96
LAPTIMER	98
RACE INFO.....	103
SETUP MENU.....	111
SETUP DDC-SYS	117
SETUP EQUIPMENT	118
SETUP RACETRACK	120
SETUP USER-MODE	125
DTC	127
レーススタート.....	128
ピットレーン用スピードリミッ ター	130
ミラーの脱着	131
ライセンスプレートベースを脱着 する	132
フロントウインカーの脱着	135

逆シフト.....	136
アクセサリ用コネクター	138

サーキット走行用表示 マルチファンクションディスプレイ

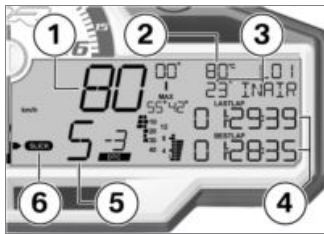
- 1 コーナリング時の現在のバンク角
- 2 バンク角の方向
I = 左
I = 水平
I = 右
- 3 左右の最大バンク角
BANK DISP の工場設定 (119)
- 4 ブレーキ動作時のABS 制御介入
ABS OFF にする OFF ニスル (50)。
ABS ON にする ON ニスル (51)。
- 5 ブレーキ動作中の現在の減速度
BRAKE DISP の工場設定 (120)
- 6 最大減速度
- 7 最大DTC トルク低減



- 8 DTC トルク低減
ーダイナミックトラクシ
ンコントロール (DTC)^{OE}
装備
DTC DISP の工場設
定 (▶▶▶▶ 119)
- 9 DTC 設定
ーダイナミックトラクシ
ンコントロール (DTC)^{OE}
装備
DTC 調整する (▶▶▶▶ 127)。

LAPTIMER

マルチファンクションディスプレイ



- 1 車速
- 2 冷却水温警告灯
- 3 吸気温度

- 4 ラップタイマー
この行の表示は変更可能です。
LAPTIMER を個別化する (▶▶ 100)。
LAPTIMER ディスプレイレイアウト (▶▶ 121)

画像内：

RUN: 現在のラップの経過時間。

BESTLAP: 現在登録されているラップの最速タイム。

- 5 ギヤインジケーター
- 6 走行モード (▶▶ 53)

表示値の識別

3 行目に以下の時間が表示されます：

- － 前のラップの時間、「LASTLAP」で表示。
- － 現在のラップの経過時間。

4 行目に以下の時間が表示されます：

- － 保存されている最速ラップ、「BESTLAP」で表示。
- － 最高（オールタイムベスト）ラップタイム、識別表示なし
- － 現在のラップの経過時間。

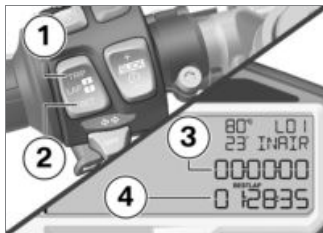
可能な設定については、(▶▶ 121) ページに記載されています。

新しい走行ラップを開始するたびに、現在の走行ラップの経過時間に切り替わる前に、前の走行ラップの停止時間が短時間表示されます。これにかかる時間については (▶▶ 123) ページに記載されているように調整することができます。

ラップタイマーの概要

- 直線： ボタンを短押しします。
- - 破線： ボタンを押し続けます。
- 1 オドメーター
標準表示
マルチファンクションディスプレイの表示を選択する (114▶ 46)。
- 2 LAPTIMER を個別化する (114▶ 100)。
- 3 時間計算を開始する (114▶ 100)。
- 4 時間計算をキャンセルする / 続行する (114▶ 101)

LAPTIMER を個別化する

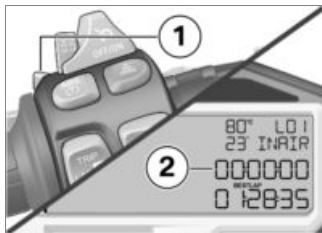


- 標準表示を ON にする(110)。
- » オドメーター (ODO) が表示されます。
- SET 2 を短押しします。
- » LAPTIMER が呼び出され、工場設定の RUN 3 および BESTLAP 4 を表示します。
- LAPTIMER 内の行の内容 3 および 4 を変更するには、SET 2 を繰り返し長押しし、行 3 および 4 をご希望に合わせて表示させます。

- » ご希望の LAPTIMER ディスプレイレイアウトが適用され、登録されます。
- » LAPTIMER ディスプレイレイアウト (121)

時間計算を開始する

LAPTIMER を呼び出します。



- 記録を開始するため、ボタン 1 を操作します。

▶ パッシングライト信号を検知できるように、エンジンを作動させ、走行する必要があります。◀

- » 時間計算 RUN 2 が進行中です。
- 次の走行ラップの記録を開始するため、スタートライン / ゴールラインを越えるごとに、ボタン 1 を再度操作します。
- » 前の走行ラップのデータが保存されます。
- » RUN 2 が再度 00:00:00 で開始されます。
- » 記録中に表示モードが閉じられても、記録はそのまま続けて行われます。他のモードでは、新しいラップの記録は外部信号を介してのみ開始されることがあります。

赤外線レシーバー

ー 赤外線レシーバー^{OA} 装備

LAPTIMER の操作は、赤外線信号を使用して簡単に行うことができます。その際には、下記に注意してください：

- アクセサリーとして入手可能な赤外線レシーバーは、右サイドフェアリングの下のアクセサリ用コネクタに接続されています (▶▶ 138)。
- SETUP RACETRACK で、LAPTIMER トリガーモードをLAPTM TRIG AUTO またはLAPTM TRIG EXTERN に設定しなければなりません (▶▶ 124)。

パッシングライトボタンでの操作も、取り付けられている赤外線レシーバーにより可能となります。それには、LAPTIMER トリガーモードをLAPTM TRIG AUTO またはLAPTM TRIG MANUAL に設定しなければなりません。妨害信号などにより終了ラップを早まって検知してしまわないよう、最短ラップタイムを確定しておくことができます (▶▶ 124)。このタイム前の段階で受信した信号は、無視されます。

時間計算をキャンセルする

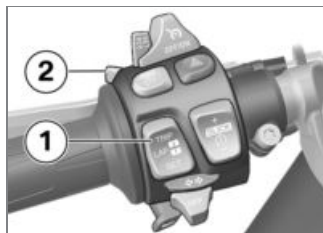
時間計算中。



- 時間計算をキャンセルするには、TRIP 1 を長押しします。
- 時間計算を続行するには、TRIP 1 を再び長押しします。

時間計算を終了する

時間計算中。



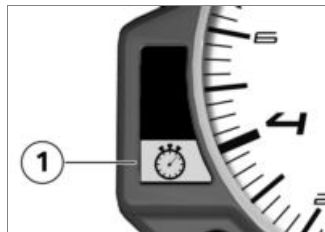
- TRIP 1 を長押しし、時間計算を止めます。
- ボタン 2 を短押しします。
» 表示されているタイムが消去されます： --:--:--
- 時間計算が終了します。
- 登録されるラップタイムはありません。
- TRIP 1 を短押しし、ラップタイマーを作動解除します。

▶ 後でさらに他のラップが検知された場合、ラップの番号設定は継続されます。すべてのラップがRACE INFO から消去されると、ラップ 1 が開始されます。◀

» ODOが表示されます。

最速ラップ予測

この機能はSETUP RACETRACKでアクティブにしなければなりません (114)。



新しいラップの開始後 100 m ごとに、そのタイムが、登録されているベストラップにおける該当時点のタイムと比較されます。現在のタイムがベストラップのタイムより速い場合には、新ベストタイムを予測することができます。「最速ラップ」ライト **1** が点灯します。

RACE INFO

RACE INFO パート 1

— 直線： ボタンを短押しします。

-- 破線： ボタンを押し続けます。

1 最高（オールタイムベスト）走行ラップを消去する

2 現在のベスト走行ラップについての情報

3 つの表示の切替

走行ラップごとの情報 (▶▶▶ 106)

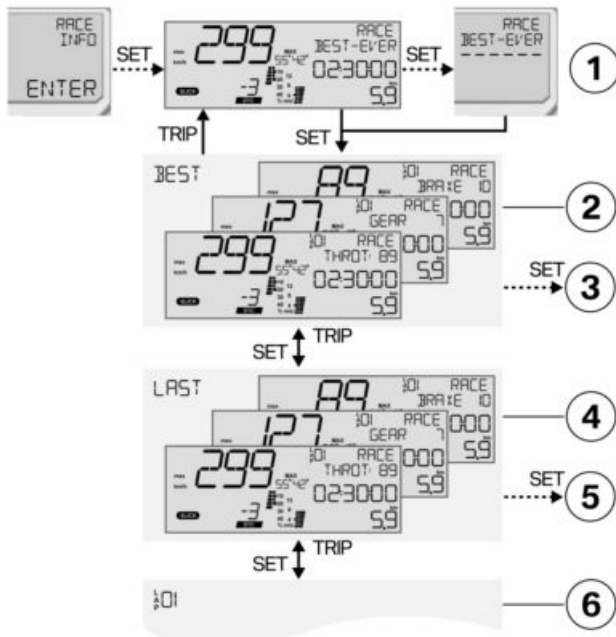
3 現在のベスト走行ラップを消去する

4 前回走行ラップの情報

5 前回走行ラップを消去する
その他の走行ラップについての情報

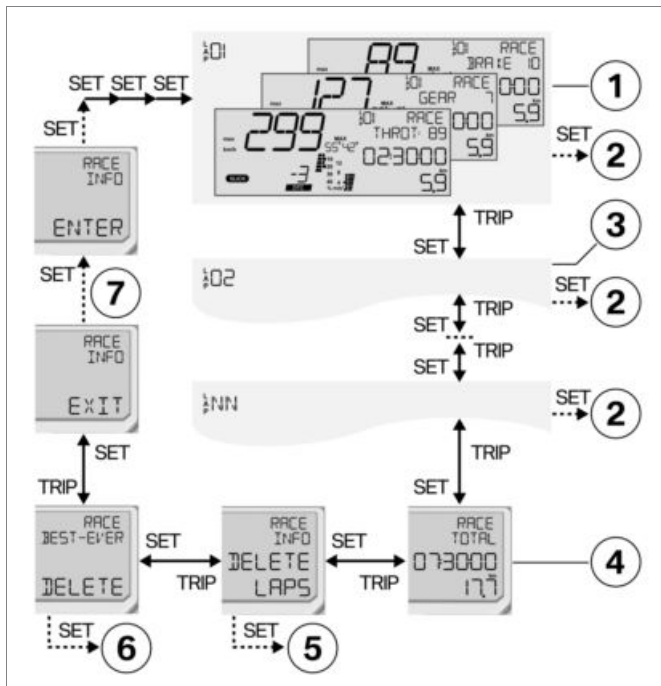
登録されている走行ラップを選択する (▶▶▶ 105)。

走行ラップを消去する (▶▶▶ 108)。



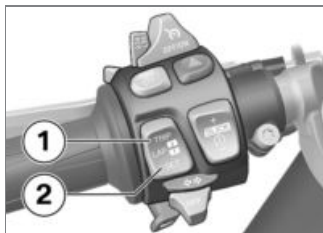
RACE INFO パート 2

- 直線： ボタンを短押しします。
- - 破線： ボタンを押し続けます。
- 1 走行ラップ 01 についての情報
登録されている走行ラップを選択する (III▶ 105)。
走行ラップごとの情報 (III▶ 106)
- 2 走行ラップを消去する (III▶ 108)。
- 3 走行ラップ 02 についての情報
- 4 すべてのラップタイムおよびラップ距離の合計
- 5 記録を消去する (III▶ 108)。
- 6 最高（オールタイムベスト）走行ラップを消去する
- 7 RACE INFO を終了する (III▶ 109)。
標準表示を ON にする (III▶ 110)。



登録されている走行ラップを選択する

RACE INFO が表示されます。



- TRIP **1** または SET **2** を短押しし、登録されている走行ラップを順々に表示させます。

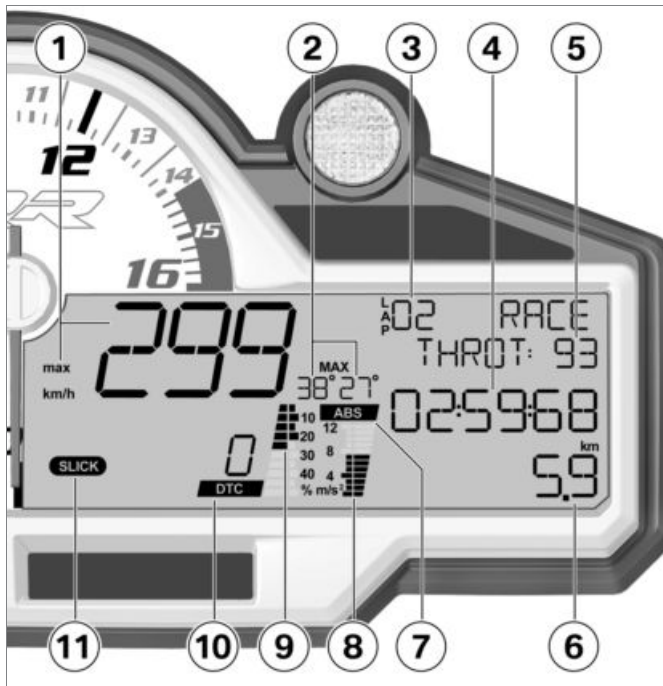
▶ このモードに入ると、自動的にLAPTIMER に切り替わります。◀

SET **2** を操作するたびに、保存されている走行ラップと機能が以下の順序で表示されます。また、TRIP **1** を操作するたびに、それらが逆の順序で表示されます：

- 最高（オールタイムベスト）ラップタイム（BEST-EVER）
- 保存されているベストラップタイム（BEST）
- 前回保存されたラップタイム（LAST）
- 保存されている他のすべての走行ラップLAP 01 ... LAP 60
- 保存されているすべてのラップタイムおよびラップ距離の合計TOTAL
- 保存されているデータを消去するDELETE LAPS
- 保存されているベスト走行ラップを消去するBEST-EVER DELETE
- RACE INFO を終了するRACE INFO EXIT

走行ラップごとの情報

- 1 表示されている走行ラップ用に順に切替：
最高速度 (max)
平均速度 (Ø)
最低速度 (min)
- 2 表示されている走行ラップの左右の最大バンク角
- 3 表示されているデータに関連する走行ラップ
- 4 表示されている走行ラップのラップタイム
- 5 表示されている走行ラップ用に順に切替：
平均スロットル使用率 (THROT) (%)
ブレーキ操作を使用しての走行割合 (BRAKE) (%)
表示されている走行ラップのギヤシフト数 (GEAR)
- 6 表示されている走行ラップの走行済み距離



- 7 ABS 制御介入：
ABS のフェードイン =
ABS 制御介入付き走行
ラップ
ABS のフェードアウト =
ABS 制御介入なしの走行
ラップ
- 8 表示されている走行ラップ
における最大減速度
- 9 表示されている走行ラップ
における最大DTC トルク
低減
- 10 表示されている走行ラップ
におけるDTC 設定
- 11 表示されている走行ラップ
における走行モード

記録を消去する

RACE INFO が表示されます。



- TRIP **1** またはSET **2** を繰り返し短押しし、DELETE LAPS を表示させます。
- SET **2** を長押しし、記録されているすべてのデータを消去します。
- » BEST-EVER DELETEが表示されます。
- SET **2** を短押しすると、最高（オールタイムベスト）走行ラップの消去をジャンプします。

- またはSET **2** を長押しすると、最高（オールタイムベスト）走行ラップのデータを消去します。
- » BEST-EVER を消去します：
--:--:--
- » すべての記録が消去されました。
- » RACE INFO EXITが表示されます。

最高（オールタイムベスト）走行ラップ

最高（オールタイムベスト）走行ラップ（BEST-EVER）は記録されている全走行ラップで最速のものであり、さらに速いラップが記録されるとただちに更新されます。

最高（オールタイムベスト）走行ラップは、記録されている走行ラップが消去されるときにも、登録されたまま残ります。これにより、他の時点において新しい走行を記録し、以前の走行の

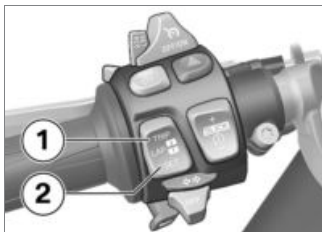
ベスト走行ラップと比較することができます。

最高（オールタイムベスト）走行ラップは同様に消去することができます。

最高（オールタイムベスト）走行ラップが、登録されている記録からのもの場合には、対応するラップ番号と一緒に表示されます。最高（オールタイムベスト）走行ラップにラップ番号がない場合には、その最高（オールタイムベスト）走行ラップはすでに消去されている記録からのものです。

走行ラップを消去する

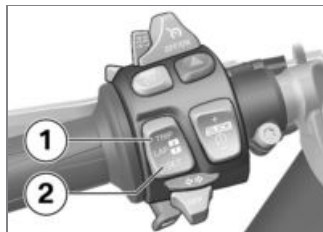
RACE INFO が表示されます。



- TRIP 1 または SET 2 を繰り返し短押しし、消去する走行ラップを表示させます。
- SET 2 を長押しし、走行ラップを消去します。
 - » 登録されていた走行ラップが消去されると、以下のように代わります：
- BEST-EVER: 保存されているベスト走行ラップが新しい最高（オールタイムベスト）走行ラップとして登録されます。
- BEST: それまでベストから 2 番目だった走行ラップが新しいベスト走行ラップとして登録されます。

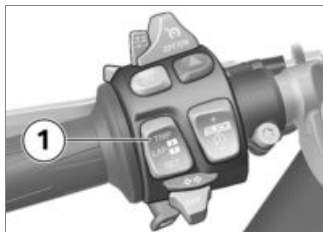
- LAST: それまで最後から 2 番目だった走行ラップが新しい前回走行ラップとして登録されます。
- » 任意の登録されている走行ラップが消去される場合には、以下のことが考慮されます：
- 消去された走行ラップの時間の分、合計時間が少なくなります。
- 消去された走行ラップの距離の分、総走行距離が少なくなります。
- 残っている走行ラップの番号設定はそのまま保持されます。

RACE INFO を終了する



- TRIP 1 または SET 2 を繰り返し短押しし、RACE INFO EXIT を表示させます。
- SET 2 を長押しし、RACE INFO を終了させます。
 - » 記録されている値が登録されたままになっています。

標準表示を ON にする



- TRIP 1 を長押しします。

▶ マルチファンクションディスプレイが何を表示していても、TRIP 1 を長押しすることにより、オドメーター (ODO) のある標準表示をいつでも呼び出せます。

ただし、以下の表示の場合は例外です：

LAPTIMER が時間計算中 / 時間計算を停止している：TRIP 1 を長押しすると、時間計算が止まるか、または続行されます。

LIMIT: TRIP 1 を長押しすると、速度警告が OFF になります (LIMIT OFF)。◀

» ODOが表示されます。

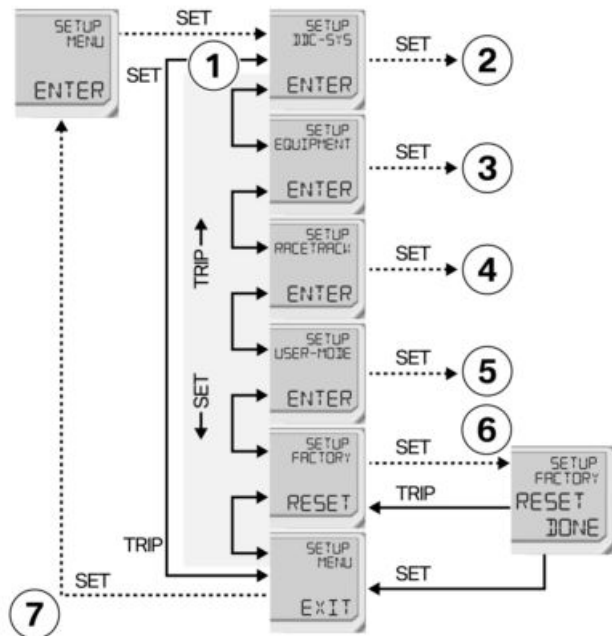
SETUP MENU

SETUP MENU の概要

— 直線： ボタンを短押しします。

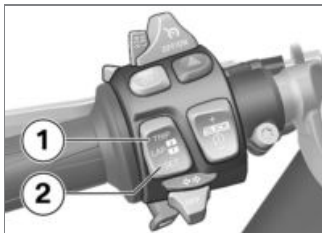
-- 破線： ボタンを押し続けます。

- 1 サブメニューを選択する (113)。
- 2 サブメニューを呼び出す
— ダイナミックダンピング
コントロール^{OE}装備
SETUP DDC-SYS
(113)
パラメーターを設定する (115)。
- 3 サブメニューを呼び出す
SETUP EQUIPMENT
(113)
- 4 サブメニューを呼び出す
SETUP RACETRACK
(114)



- 5 サブメニューを呼び出す
走行モードUSER が ON
の場合にのみ
－ 走行モード Pro^{OE}
SETUP USER-MODE
( 115)
- 6 すべてのパラメーターを
リセットするFACTORY
RESET
- 7 SETUP MENU を作動解除
する
調整を終了する ( 116)。

サブメニューを選択する



- イグニッションを ON にする(▶▶ 40)。
- SET 2 を繰り返し短押しし、SETUP MENU ENTER を表示させます。

▶ 表示場所が離れている場合には、SET 2 を繰り返し短押しすることにより、メニューを再び開始位置にし、ご希望の表示に戻すことができます。◀

- SET 2 を長押しします。

- TRIP 1 またはSET 2 を繰り返し短押しし、ご希望のサブメニューを表示させます。
- SET 2 を長押しし、ご希望のサブメニューを呼び出します。

SET 2 を操作するたびに、関連パラメーターが以下の順序で表示されます。また、TRIP 1 を操作するたびに、それらが逆の順序で表示されます。

SETUP DDC-SYS

- ダイナミックダンピングコントロール^{OE}装備

SETUP DDC-SYS

- リヤリバウンドダンピング REAR REB
- リヤコンプレッションダンピング REAR COM
- フロントフォーク用スプリングトラベルセンサー非装備：フロント側ダンピング FRONT DMP
- フロントフォーク用スプリングトラベルセンサー装備：フ

ロント側リバウンドダンピング FRONT REB

- フロントフォーク用スプリングトラベルセンサー装備：フロント側コンプレッションダンピング FRONT COM
- ゼロ調整 CALIB
- ダンピングは走行中に ON SET-DR ON (During Ride) または OFF SET-DR OFF に調整可能です
- 現在の走行モードの DDC 設定をリセットする RESET ACTUAL
- すべての走行モードの DDC 設定をリセットする RESET ALL◀

SETUP EQUIPMENT

SETUP EQUIPMENT

- 盗難警報装置 (DWA)^{OE} 装備
- イグニッションを OFF にした後、盗難警報装置のアラーム機能が自動的に ON DWA AUTO ON になるか、またはリモートコントロールに

- より ON DWA AUTO OFF に なります<
- 時間表示を調整するCLOCK TIME
- 明るさを調整するDISP BRIGHT
- 速度警告を ON WARN SPEED ON または OFF WARN SPEED OFF にする
- バルブ故障時の表示を ON WARN LAMP ON または OFF WARN LAMP OFF にする
- 現在のバンク角の表示を OFF にするBANK DISP OFF か、またはご希望の更新インターバルを ON にする: BANK DISP FAST、BANK DISP MID またはBANK DISP SLOW
- ダイナミックトラクションコントロール (DTC)^{OE} 装備
- 現在の / 最大の DTC トルク低減用表示を ON DTC DISP ON または OFF DTC DISP OFF にする<

- 現在の / 最大の減速度用表示を ON BRAKE DISP ON または OFF BRAKE DISP OFF にする
- 速度表示用単位 of 切替用サブメニュー、総走行距離カウンター表示、走行可能距離表示、温度表示、平均燃費表示、時間表示UNITS

SETUP EQIP:UNITS

SETUP EQIP:UNITS

- 速度用単位を切り替える: UNIT SPEED KMH またはUNIT SPEED MPH
- オドメーター用単位を切り替える: UNIT ODO KM またはUNIT ODO MLS
- 温度用単位を切り替える: UNIT TEMP DEG: C またはUNIT TEMP DEG: F
- 平均燃費用単位を切り替える: UNIT CONS L/100, UNIT CONS MPG: US,

UNIT CONS MPG: UK またはUNIT CONS KML

- 時間表示用 24 h または 12 h モードを設定する: UNIT CLOCK 24 またはUNIT CLOCK 12

SETUP RACETRACK

SETUP RACETRACK

- シフトポイント用フラッシュ用 作動切替回転数GSL ON-RPM (Gear Shift Light)
- シフトポイント用フラッシュ用 停止切替回転数GSL OFF-RPM
- シフトポイント用フラッシュの明るさGSL BRIGHT
- シフトポイント用フラッシュ点 減周波数GSL FREQ
- LAPTIMER 表示バリエーションを調整する: 進行中のラップタイムLAPTM RUN、これまでの走行ラップLAPTM LAST の所要時間、ベストラップタイムLAPTM BEST、保存されているすべてのラップタイムおよびラップ距離の合

- 計LAPTM TOTAL、最高（オールタイムベスト）ラップタイムLAPTM BEST-EVER
- 前回停止したラップタイム用の表示時間LAPTM HOLD
- ラップタイマーLAPTM DEB-TM(秒) またはLAPTM DEB-TM CUSTOM(分および秒) 用パッシングライトボタンのデバウンス時間（新しい走行ラップをスタートできるようになるまでの待機時間）。
- 最速ラップが予測される場合には、これを「最速ラップ」ライトで表示BLIP ON (Best Lap In Progress)、または表示しないBLIP OFF
- 赤外線レシーバー^{OA} 装備
- 時間計算の開始用にパッシングライトボタンを切り替える。LAPTM TRIG AUTO: パッシングライトボタンまたは赤外線レシーバーを使用した操作; LAPTM TRIG MANUAL: パッシングライトボタンのみを使用した操作; LAPTM TRIG

- EXTERN: 赤外線レシーバーのみを使用した操作。◁
- 走行モード Pro^{OE}
- ピットレーンリミッター用回転数を調整するPIT LIMIT ... またはピットレーンリミッターをOFFにするPIT LIMIT OFF◁

SETUP USER-MODE

- 走行モード Pro^{OE}

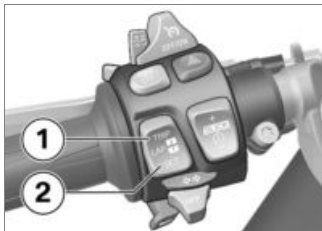
SETUP USER-MODE

- レーシングタイヤ用アンチロックブレーキシステムABS SLICK
- アンチロックブレーキシステム用スポーツモードABS SPORT
- 標準タイヤ装着でのサーキット走行用アンチロックブレーキシステムABS RACE
- レーシングタイヤ用ダイナミックトラクションコントロールDTC SLICK
- 標準タイヤ装着でのサーキット走行用ダイナミックトラクションコントロールDTC RACE

- ダイナミックトラクションコントロール用スポーツモードDTC SPORT
- 濡れた路面用ダイナミックトラクションコントロールDTC RAIN
- ダイナミックダンピングコントロール用スポーツモードDDC SPORT
- 標準タイヤ装着でのサーキット走行用ダイナミックダンピングコントロールDDC RACE
- レーシングタイヤ用ダイナミックダンピングコントロールDDC SLICK
- サーキット走行用スロットルレスポンスENGINE RACE
- 濡れた路面用スロットルレスポンスENGINE RAIN
- すべてのユーザーモード設定をリセットするRESET◁

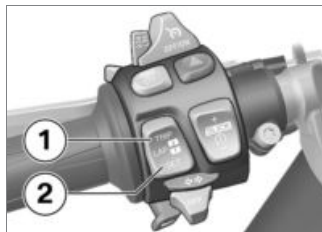
パラメーターを設定する

パラメーターが表示されます。



- 表示されたパラメーターが点滅するまで、SET 2 を押し続けます。
 - TRIP 1 またはSET 2 を繰り返し短押しし、ご希望の値を表示させます。
- ご希望の値が表示されたら：
- 表示されている値が点滅しなくなるまで、SET 2 を押し続けます。
- » 値が保存されます。

調整を終了する



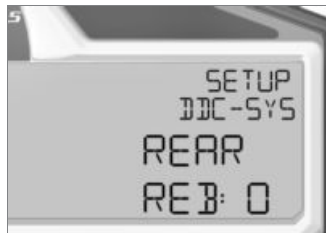
- TRIP 1 を押し続け、マルチファンクションディスプレイを標準表示に切り替えます。
- » 点滅している値はそれから登録されます。
- またはその代わりに： TRIP 1 またはSET 2 を繰り返し押し、各サブメニューにSETUP ... EXIT を表示させます。
 - SET 2 を長押しし、サブメニューを終了させます。
- » SETUP ... ENTERが表示されます。

- TRIP 1 またはSET 2 を繰り返し押し、SETUP MENU EXIT を表示させます。
 - SET 2 を長押しし、SETUP MENU を終了させます。
- » SETUP MENU ENTERが表示されます。

SETUP DDC-SYS

– ダイナミックダンピングコントロール^{OE}装備

リヤショックアブソーバーを調整する



リヤスプリングストラットのリバウンドステージショックアブソーバーの調整。

値フィールド

- -7 (ソフト) ... +7 (ハード)
- 工場設定： 0



リヤスプリングストラットのプレッシャーステージショックアブソーバーの調整。

値フィールド

- -7 ... +7
- 工場設定： 0

フロントショックアブソーバーの設定



リバウンドステージとコンプレッションステージの分離なしのフロントスプリングストラットに対するダンピングの調整。

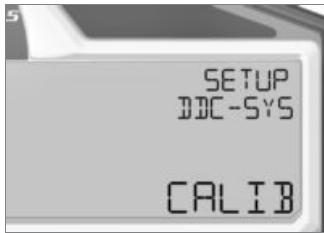
値フィールド

- -7 ... +7
- 工場設定： 0

▶ リバウンドステージ / コンプレッションステージを別々に設定するために必要なスプリングトラベルセンサーはBMW Motorrad から提供されていません。レーシングス

ポーツアクセサリとして購入可能です。詳しい情報につきましては、「hp-race-support@bmw-motorrad.com」にお問合せください。◀

車高レベルセンサーのキャリブレーション



リヤスプリングストラットの車高レベルセンサーのキャリブレーション（サスペンションの高さ変更など）（▶ 79）

SETUP EQUIPMENT

ディスプレイの明るさ



ディスプレイの明るさは 5 段階に調整できます。

値フィールド

- 1、2、3、4、5
- 工場設定：5

速度警告



速度リミットが表示LIMIT に設定されます。車速がこのリミットを上回ると、SPEED! が警告として表示され、シフトポイント用フラッシュが点灯または点滅します。

値フィールド

- ON、OFF
- 工場設定：OFF

バルブの故障



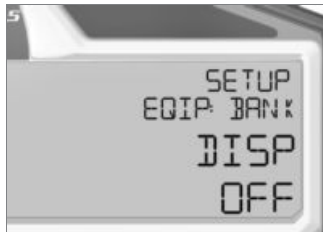
レースサーキット走行用にウインカーやライセンスプレートベースを取り外すと、車両エレクトロニクスがこれをバルブの故障として検出し、該当する警告メッセージをディスプレイに表示します。

この機能により、表示が停止されることがあります。

値フィールド

- ON、OFF
- 工場設定： ON

バンク角



バンク角用表示の設定： 進行中の走行ラップのバンク角、バンク角の方向および最大バンク角 (左右)。表示の更新用インターバルは調整可能であり、あるいは表示を止めることもできます。

値フィールド

- OFF、FAST、MID、SLOW
- 工場設定： OFF

ダイナミックトラクションコントロール

–ダイナミックトラクションコントロール (DTC)^{OE} 装備



DTC 用表示の設定： 現在および最大のDTC トルク低減、ならびに DTC 設定。表示はフェードイン / フェードアウトできます。

値フィールド

- OFF、ON
- 工場設定： OFF

減速



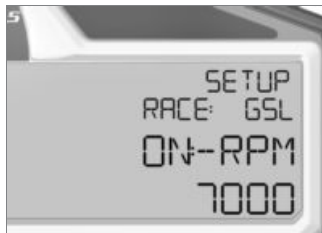
減速用表示の設定：現在および最大の減速度 (m/s^2)、ならびにABS 介入。表示はフェードイン/フェードアウトできます。

値フィールド

- OFF、ON
- 工場設定：OFF

SETUP RACETRACK

シフトポイント用フラッシュの作動切替回転数



シフトポイント用フラッシュ用作動切替回転数の設定。

値フィールド

- 7000、9000、10000、11000、12000、12500、13000、13500、14000
- 工場設定：7000
- 停止切替回転数の下の回転数のみ選択することができます。

シフトポイント用フラッシュの停止切替回転数



シフトポイント用フラッシュ用停止切替回転数の設定。

値フィールド

- 9000、10000、11000、12000、12500、13000、13500、14000、16000
- 工場設定：16000
- 作動切替回転数の上の回転数のみ選択することができます。

シフトポイント用フラッシュの輝度



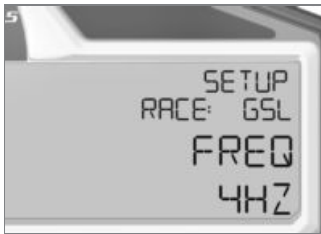
シフトポイント用フラッシュの明るさの設定 (%) (最高輝度に対する割合)。

調整中、シフトポイント用フラッシュは ON の状態のままとなっており、選択された輝度にただちに合わせることができます。

値フィールド

- 20、30、40、... 100
- 工場設定：100

シフトポイント用フラッシュの点滅周期



シフトポイント用フラッシュおよび速度警告 (Hz (1/s)) の点滅周波数の設定。

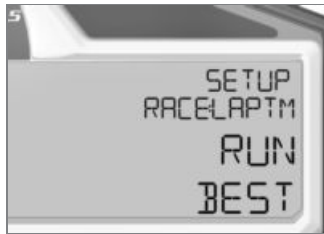
値フィールド

- 0、4、8
- 工場設定：4
- 0 が選択されると、シフトポイント用フラッシュおよび速度警告が常時点灯します。
- 4 が選択されると、シフトポイント用フラッシュおよび速度警告がゆっくりと点滅します。

- 8 が選択されると、シフトポイント用フラッシュおよび速度警告が素早く点滅します。

LAPTIMER ディスプレイレイアウト

LAPTIMER ディスプレイレイアウトは 6 つのバリエーションから選択することができます。



バリエーション 1 (工場設定)

3 行目に現在の走行ラップの経過時間が表示され、4 行目に保存されているデータのベストラップタイムが表示されます。



バリエーション 2

3 行目にこれまでの走行ラップの所要時間が表示され、4 行目に現在の走行ラップの経過時間が表示されます。



バリエーション 3

3 行目にこれまでの走行ラップの所要時間が表示され、4 行目に保存されているデータのベストラップタイムが表示されます。



バリエーション 4

3 行目に現在の走行ラップの経過時間が表示され、4 行目に全ラップタイムの合計が表示されます。



バリエーション 5

3 行目に現在の走行ラップの経過時間が表示され、4 行目に全体での最高（オールタイムベスト）ラップタイムが表示されます (108)。



バリエーション 6

3 行目は空のままで、4 行目に現在の走行ラップの経過時間が表示されます。

前回停止した時間用の表示時間



表示時間の設定（秒）。新しい走行ラップのスタート後、これまでの走行ラップで停止されていたラップタイムが調整時間（HOLD）用に表示されます。その後、現在の走行ラップの経過時間が再び表示されます。

値フィールド

- 0、3、8、13、18、... 30
- 工場設定：3

最短ラップタイム



ラップタイムの計測では、新しい信号が受け入れられる前に、最初に受信した信号をやり過ぎさなければならぬ時間を設定することができます。

- このデバウンス時間中は、新しいラップ用の信号を発信することなしに、パッシングライトを使用することができます。
- 赤外線レシーバーを使用している場合には、隣接する複数のトランスミッターからの信号が受信処理されるのを防ぐことができます。

値フィールド

- 0、10、30、45、60、CUSTOM
- 工場設定：10



CUSTOM が選択されている場合には、デバウンス時間を「分」と「秒」(MM:SS) で入力することができます。

値フィールド

- 00:00 ... 99:99
- 工場設定：01:00

最速ラップ



機能「最速ラップが予測される」(102) が ON または OFF になります。

値フィールド

- ON、OFF
- 工場設定：ON

ラップタイマートリガーモード

- 赤外線レシーバー^{OA} 装備



時間計算を開始するための各種の方法が設定されます。

値フィールド

- AUTO、EXTERN、MANUAL
- 工場設定： AUTO
- AUTO: トリガー源として、パッシングライトボタンもラップトリガーも認められます。
- EXTERN: トリガー源として、ラップトリガーのみ認められます。
- MANUAL: トリガー源として、パッシングライトボタンのみ認められます。

ピットレーン用スピードリミッター

- 走行モード Pro^{OE}



ピットレーン走行時のエンジン最高回転数の設定 (±100)、1 速でスタートボタンを押した状態。超過時には、エンジンは調整されます。ピットレーン用スピードリミッターは OFF にすることもできます。

値フィールド

- 4000、4100、4200、...、8000、OFF
- 工場設定： OFF

SETUP USER-MODE ABS



USER-MODE におけるアンチロックブレーキシステムABSの設定。

値フィールド

- SPORT、RACE、SLICK
- 工場設定： SLICK
- チェックマークが表示されるのは、調整が行われている場合のみです。
- チェックマーク付きの場合： 指定された値がABS によって適用されました。

- チェックマークなしの場合：
指定された値が適用されません
でした。

DTC



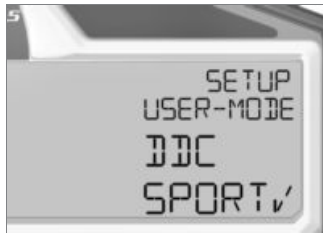
USER-MODE におけるダイナミックトラクションコントロールDTC の設定。

値フィールド

- RAIN、SPORT、RACE、SLICK
- 工場設定： SLICK
- チェックマークが表示されるのは、調整が行われている場合のみです。

- チェックマーク付き： 指定されている値がDTC によって適用されました。
- チェックマークなし： 指定されている値が適用されていません。

DDC



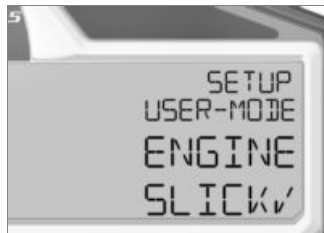
USER-MODE におけるダイナミックダンピングコントロールDDC の設定。

値フィールド

- SPORT、RACE、SLICK
- 工場設定： SPORT

- チェックマークが表示されるのは、調整が行われている場合のみです。
- チェックマーク付き： 指定されている値がDDC によって適用されました。
- チェックマークなし： 指定されている値が適用されていません。

エンジン



USER-MODE におけるENGINEスロットルレスポンスの設定。

値フィールド

- RAIN、RACE、SLICK
- 工場設定： SLICK

- ーチェックマークが表示されるのは、調整が行われている場合のみです。
- ーチェックマーク付き：指定されている値がENGINEによって適用されました。
- ーチェックマークなし：指定されている値が適用されていません。

DTC

- ーダイナミックトラクションコントロール (DTC)^{OE} 装備

DTC 設定

選択した走行モードに合わせて、DTCにより、リヤホイールの許容スリップが制御されます。

走行モード SLICK およびUSERでは、さらにシステム条件に合わせたDTC設定が可能です。

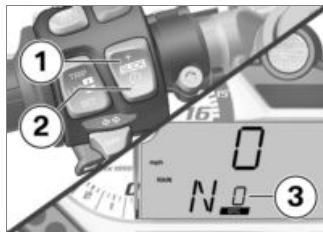
DTC 調整する

- 走行モードSLICK またはUSERをONにし、必要に応じてコー

ディングプラグを取り付けます。

▶ DTC の調整は走行モードSLICK およびUSERでも可能です。◀

▶ DTC の調整は走行中も可能です。◀



- ボタン 1 (+) を短押しし、値 3 を大きくします。

! リヤホイールが滑ることによる転倒のおそれがあります。DTC 制御が弱まることによりリヤホイールが空回りし、不安定になるおそれがあります。

DTC 制御はレースサーキット上でのみ弱まります。◀

- ボタン 2 (-) を短押しし、値 3 を小さくします。
- » 調整した値 3 がマルチファンクションディスプレイに表示され、-7 ~ +7 間になります：
- » +1 ... +7: リヤホイールのスリップの低減（最大 7 段階）。値+7 ではDTC 介入が最も早くなります。
- » -1 ... -7: リヤホイールのスリップの増大（最大 7 段階）。値-7 ではDTC 介入が最も遅くなります。
- » 0: 工場設定
- » DTC 表示および値 3 がフェードアウト：DTC がON の状態。

DTC スイッチ OFF

ぬかるみや荒れた路面（サーキットの砂利層など）では、DTC の介入により、リヤホイールが回転しなくなるほどリヤホイールにかかる駆動力が小さくなる

おそれがあります。このような場合、BMW Motorrad は事前にDTC を OFF にしておくことをお勧めします。

ぬかるみや荒れた路面でのリヤホイールの空転に注意し、しっかりとした固い路面に到達する前に、適時にスロットルグリップを閉じてください。その後、DTC を再び ON にしてください。

レーススタート

ー 走行モード Pro^{OE}

Launch Control

Launch Control は、ライダーがレーススタートで理想的なトルク状態を保つのをサポートします。Launch Control は走行モードSLICK およびUSER でのみ ON にすることができます。



フルスロットル時に
ローンチコントロールを
ON にした後のエンジン回転数

9000 min⁻¹

L-CON が ON の状態では、フロントホイールが軽く浮き上がる程度に最大駆動力が調整されるように、エンジントルクが低減されます。フロントホイールの浮き上がりが検知されると、トルクは一時的に少し戻されます。一定の速度から、スピードリミッターは OFF になります。



ローンチコントロール用
回転数リミットが OFF
の場合の速度

約 70 km/h

Launch Control は以下の条件下で OFF になります：
ー 3 速に入っています。
ー 傾きが 30° 以上になります。

ー エンジンまたはイグニッションが OFF になります。
ー 走行モードが切り替わりします。

クラッチ保護のために、Launch Control で続けてスタートできる回数は制限されています。更に可能なスタート回数がディスプレイに表示されます。

レーススタートとLaunch Control



加速による事故の危険があります。ローンチコントロールにより最大限の加速が可能になりますが、それにより通常とは異なる走行状態になります。

ローンチコントロールはサーキットでのみ使用してください。◀

- 走行モードSLICK またはUSER を ON にします。
- 車両をスタートポジションにします。

» 車両は停止し、エンジンは作動します。



- ディスプレイの表示が変わるまで、ボタン **1** を押し続けます。
- 表示を点検します。



ディスプレイには、まだ可能なスタート回数 **1** がLaunch Control およびL-CON と共に表示されます。

ローンチコントロールを使用した始動が可能です。

- 以下に説明されているようにスタートを実行してください。



Launch Control でスタートすることが可能でない場合、回数が0と表示され、感嘆符 **1** が追加されます。

- クラッチを冷却します。



クラッチの冷却時間

約 3 min (エンジン作動時)

約 20 min (エンジン停止時)

- 始動は通常通り行い、少なくとも回転数制限に達するまで、スロットルグリップを開けます。

- クラッチを入れると、スロットルグリップを全開します。



シフトポイント用フラッシュが点灯または点滅します。

- » Launch Control は、リヤホイールでトルクを理想的に制御し、エンジン回転数を下記で指定されている速度まで一定に保ちます。
- スロットルグリップを全開にします。



ローンチコントロール用
回転数リミットが OFF
の場合の速度

約 70 km/h

- » スロットルグリップがフルロード位置のため、回転数リミットが OFF になるとすぐ、エンジン回転数が上昇します。
- » スロットルグリップは再び通常通りに反応します。

- サーキットコースに応じて、シフトアップおよびコーナーでのバンク走行を行います。
- » 3 速に入れるか、またはバンク角度が 30° を超えると、... L-CON 表示が消えます。
- » Launch Control を使用したレーススタートは終了しています。

ピットレーン用スピードリミッター

ー 走行モード Pro^{OE}



- 1 速で走行します。

▶ 最高回転数PIT LIMIT ...
はサブメニューSETUP
RACETRACK で調整されていなければなりません。

最高回転数から導き出される速度は、ギヤレシオおよびタイヤサイズによって異なります。◀

- スターターボタン **1** を押したまま保ちます。
- スロットルグリップをPIT LIMIT ... に達するまで開きます。
- » エンジン回転数は点火遮断により制限されます。



スターターボタンから手を放す際に、モーターサイクルはスロットルグリップ位置に対応して加速します。フルロード位置にあると、突発的に激しく動くおそれがあります。スロットルグリップは全開にせず、制限回転数に達するところまでにします。◀

- スターターボタン **1** から手を放します。

» 車両を最大限に加速させます。

ミラーの脱着

ミラーを取り外す

- 平坦で、固くしっかりとした路面に、モーターサイクルを駐車します。



- 左右のナット **1** を取り外し、ミラーを取り外します。



- 左右のフェアリング **2** をフェアリングブラケット **3** に固定します。タイラップを使用する場合には、擦れたり、摩耗しそうな箇所を接着テープで保護します。

▶ ボルト穴を覆ったり、再固定したりするため、HP Race Cover Kit (BMW Motorrad 用) を使用してください。◀

ミラーを取り付ける

- 平坦で、固くしっかりとした路面に、モーターサイクルを駐車します。

- フェアリング固定部を取り外します。



- 左右のミラーをサポート **4** に組み込みます。
- フェアリング裏面にナットを締め付けトルクで取り付けます。



ミラーとフロントキャリア

ねじ止め固定剤: メカニズム部分

8 Nm

ライセンスプレートベースを脱着する

ライセンスプレートベースを取り外す

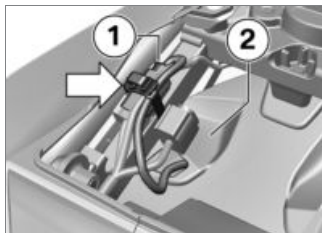
 ライセンスプレートベースを取り外すことにより、公道での運転許可が失効します。ライセンスプレートベースなしで公道を走行しないでください。◀

- 平坦で、固くしっかりとした路面に、モーターサイクルを駐車します。

- リヤシートを取り外す(➡ 62)。

ー リヤシートカバー OE 装備

- リヤセクションカバーを取り外す(➡ 61)。

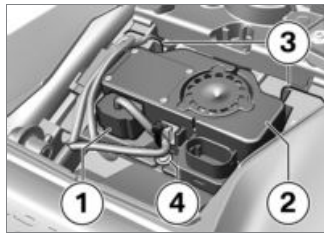


- タイラップ (矢印) を外し、ライセンスプレートベース用コネクター **1** を外します。

 レースサーキット走行用にライセンスプレートベースが取り外されると、車両エレクトロニクスがこれをライトバルブ故障として検出し、該当する警告メッセージをディスプレイに表示します。この警告メッセージは、サブメニューSETUP EQUIPMENTのWARN LAMP OFF 機能をON にすることで止められます。◀

- コネクター **1** をケーブルと共にリヤセクション下部 **2** から取り外します。

ー 盗難警報装置 (DWA)^{OE} 装備

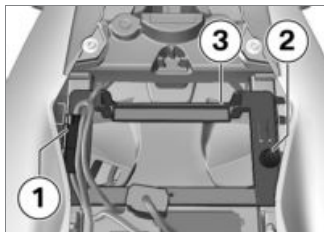


- 盗難警報装置用コネクター **1** を外します。

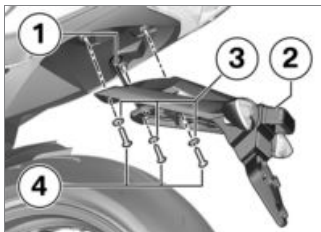
 盗難警報装置用コネクターを外す前に、DWA がサブメニューSETUP EQUIPMENT 内で機能DWA AUTO OFF によりOFF になっていることを確認する必要があります。◀

- ボルト **4** を取り外します。

- 盗難警報装置 **2** を取り外します。その際、ホルダー **3** から外します。



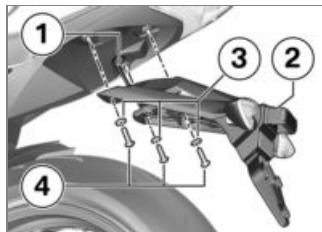
- ライセンスプレートベース用コネクター **1** を外します。
- 左右リベット **2** を取り外します。
- 盗難警報装置用ホルダー **3** を取り外します。◁



- ボルト **4** を平型ワッシャー **3** と共に取り外します。
- ライセンスプレートベース **2** を取り外し、ケーブル **1** を取り外します。
- リヤシートを取り付ける(▶▶ 63)。

ライセンスプレートベースを取り付ける

- 平坦で、固くしっかりとした路面に、モーターサイクルを駐車します。
- リヤシートを取り外す(▶▶ 62)。



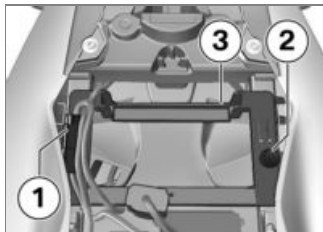
- ライセンスプレートベース **2** を組み込み、ケーブル **1** を通して取り付けます。
- ボルト **4** をワッシャー **3** と共に取り付けます。



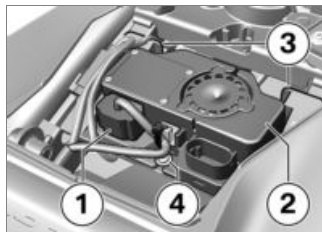
ライセンスプレートベースとリヤフレーム

5 Nm

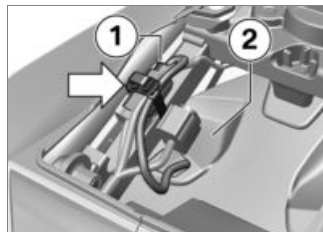
ー 盗難警報装置 (DWA)^{OE} 装備



- 盗難警報装置用ホルダー **3** を取り付けます。
- リベット **2** を取り付けます。
- ライセンスプレートベース用コネクター **1** を取り付けます。



- 盗難警報装置 **2** を組み込みます。その際、ホルダー **3** に掛けます。
- ボルト **4** を取り付けます。
- 盗難警報装置用コネクター **1** を接続します。◁



- コネクター **1** をケーブルと共にリヤセクション下部 **2** に通します。
- コネクター **1** を接続し、タイラップ (矢印) を取り付けて固定します。

▶ レースサーキット走行用にディスプレイのライトバルブ故障警告メッセージが止められている場合には、道路交通で再び使用する前に、サブメニューSETUP EQUIPMENTのSETUP EQIP: WARN LAMP ON 機能でこれを ON にする必要があります。◀

- リヤシートを取り付ける(▶▶▶ 63)。

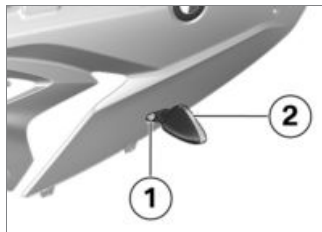
フロントウインカーの脱着 フロントウインカーの取外し

▶ ここに記述されている右ウインカーについての作業手順は、左側にも同様に適用されます。◀

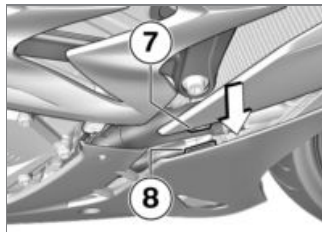
- サイドフェアリングの取外し(▶▶▶ 183)。



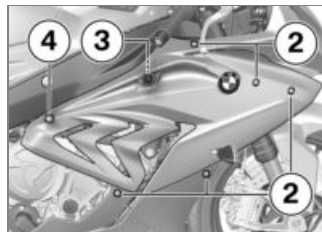
- ケーブル **3** をホルダー **4** から取外します。



- ボルト **1** を取り外し、ウインカー **2** を取り外します。
- ケーブルをサイドフェアリングに通します。



- サイドフェアリング **7** をエンジンスポイラーのサポート **8** に組み込みます。

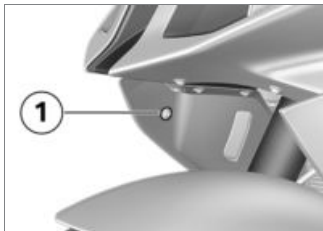


- サイドフェアリングをグロメット **3** およびストップピン **4** にしっかりと取り付けます。
- ボルト **2** を取り付けます。

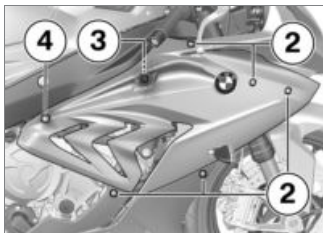


- ボルト **1** を取り付けます。

フロントウインカーの取付け

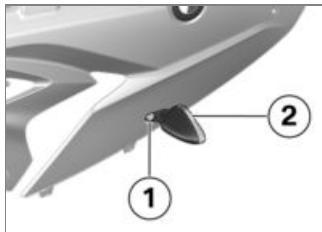


- 右サイドフェアリング内側のボルト **1** を外します。



- ボルト **2** を外します。

- サイドフェアリングをグロメット **3** およびストップピン **4** から外します。
- ケーブルをサイドフェアリングに通します。



- ウインカー **2** を組み込み、ボルト **1** を取り付けます。



- ケーブル **3** をホルダー **4** にクランプ留めします。
- サイドフェアリングの取付け(➡ 184)。

逆シフト

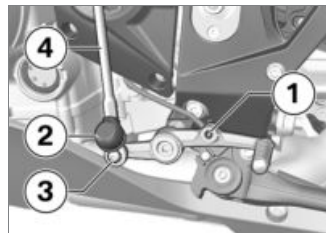
サーキット走行用シフトパターン

シフトロッドを付け替えることにより、サーキット走行用にシフトパターンを逆にすることができます。逆シフトパターンでは、1速用シフトペダルは上方向へ、他のすべてのギヤは下方向へ操

作しなければなりません。これは公道での操作とは逆です。

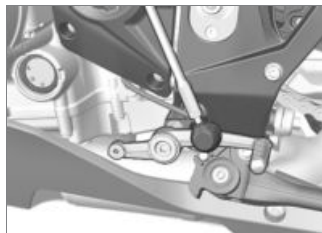
シフトパターンを逆にする

 リバースシフトパターンを使用した走行は、公道では許可されていません。リバースシフトパターンは公道では使用しないでください。◀



- ねじ山 **1** を清掃します。
- 保護キャップ **2** をシフトロッド **4** の上にずらしします。
- ボルト **3** を取り外します。
- ボールジョイントとギヤシフトペダル間の平型ワッシャーを取り外します。

- シフトロッド **4** をねじ山 **1** の方に移動させます。



- ボルトをボールジョイントと平型ワッシャーに通して差し込み、逆シフト用のねじ山に取り付けます。



シフトロッドとギヤシフトペダル

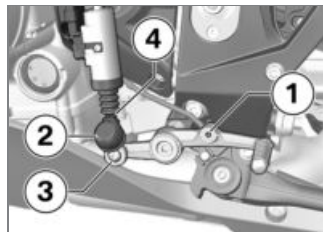
接合剤: マクロカプセル加工済、またはボルト固定用 (中強度)

8 Nm

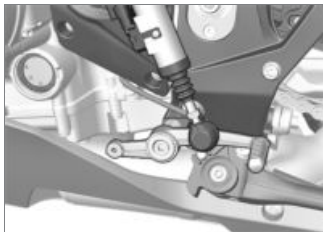
- 保護キャップをずらす

» 逆シフトがサーキット走行用に調整されています。

ーギヤシフトアシスト Pro^{OE} 装備



- ねじ山 **1** を清掃します。
- 保護キャップ **2** をシフトロッド **4** の上にずらしします。
- ボルト **3** を取り外します。
- ボールジョイントとギヤシフトペダル間の平型ワッシャーを取り外します。
- シフトロッド **4** をねじ山 **1** の方に移動させます。



- ボルトをボールジョイントと平型ワッシャーに通して差し込み、逆シフト用のねじ山に取り付けます。

 シフトロッドとギヤシフトペダル

接合剤: マクロカプセル加工済、またはボルト固定用 (中強度)

8 Nm

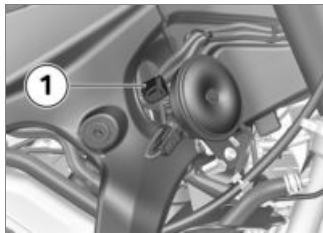
- 保護キャップをずらす
- » 逆シフトがサーキット走行用に調整されています。◁

アクセサリー用コネクター 右サイドフェアリング下

装備

車両には以下のオプションアクセサリーおよびレンシュポルト (レーシングスポーツ) アクセサリー用コネクターが装備されています:

- 赤外線レシーバー
- スプリングトラベルセンサー
- アクセサリー
- HP Race データロガー

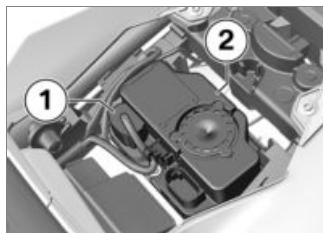


1 赤外線レシーバー用コネクター

左サイドフェアリング下



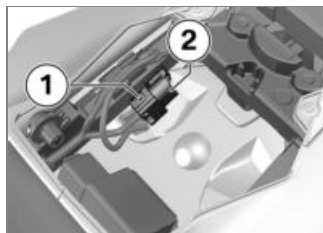
- 1 アクセサリー（電源 + LIN 付きコネクター；ナビゲーションシステム用など）
- 2 フロントフォーク用スプリングトラベルセンサー（レンシュポルト（レーシングスポーツ）アクセサリ）



- 1 DWA およびHP Race データロガー用コネクター
- 2 DWA

リヤシートの下

－ 盗難警報装置 (DWA)^{OE} 非装備



- 1 DWA およびHP Race データロガー用コネクター
- 2 終端抵抗

リヤシートの下

－ 盗難警報装置 (DWA)^{OE} 装備

オプションアクセサリおよびレンシュポルト（レーシングスポーツ）アクセサリを取り付ける

コネクターに手が届くように、サイドフェアリング、リヤシートまたはリヤセクションカバーを取り外します。

- サイドフェアリングの取外し(▶▶▶ 183)。
- リヤシートを取り外す(▶▶▶ 62)。

- リヤシートカバー^{OE} 装備
- リヤセクションカバーを取り外す(▶▶▶ 61)。
- 保護キャップまたは終端抵抗をロック解除し、コネクターから取り外します。
- オプションアクセサリまたはレンシュポルト（レーシングスポーツ）アクセサリを差し込みます。

 オプションアクセサリまたはレンシュポルト（レーシングスポーツ）アクセサリの取付説明書を確認し、順守してください。◀

 それによってワイヤハーネスを正しく位置決めすることができ、ワイヤハーネスがコネクターと共に引っ張られないようにし、タイラップは最後に締め付ける。◀

 あいているコネクターに汚れや水分が入り込み、機能障害に至るおそれがあります。

コネクターを外した後、保護キャップまたは終端抵抗を再び取り付けます。◀

- アクセサリを外した後：保護キャップまたは終端抵抗を再び取り付けます。
- サイドフェアリングの取付け(▶▶▶ 184)。
- リヤシートを取り付ける(▶▶▶ 63)。
- リヤシートカバー^{OE} 装備
- リヤセクションカバーを取り付ける(▶▶▶ 62)。

技術情報

アンチロックブレーキシステム	142
ダイナミックダンピングコントロール	144
トラクションコントロール	145
走行モード	146
シフトアシストPro	152

アンチロックブレーキシステム

パーシャリーインテグラルブレーキ

このモーターサイクルには、パーシャリーインテグラルブレーキが装備されています。このブレーキシステムでは、ブレーキレバーを操作するとフロント/リアホイールのブレーキが一緒に作動します。ブレーキペダルを操作した場合、リアブレーキのみの作動となります。



フロントブレーキをかけた際に引き起こされる後輪の空転 (Burn Out) は、インテグラル機能により、かなり抑えられます。リアブレーキおよびクラッチが損傷するおそれがあります。

Burn Out を行ってよいのは、アンチロックブレーキシステム (ABS) を OFF にしている場合のみです。◀

ABS はどのように作動するのでしょうか？

路面に伝達される最大ブレーキフォースは、様々な要因の中でも、路面の摩擦係数に依存しています。砂利、凍結、雪、水に覆われた路面の摩擦係数は、乾いた、クリーンなアスファルトの路面に比べてはるかに低いものになります。路面の摩擦係数が低くなるほど、制動距離は長くなります。

ライダーがブレーキ圧を上げたときに、路面にかかる最大ブレーキフォースが限界を越えると、ホイールがロックし、方向安定性が失われます。そのため、転倒するおそれがあります。このような状況になる前に、ABS が介入して、ブレーキ圧を伝達される最大ブレーキフォースに適応させます。それによりホイールが回転し続け、路面状態に関係なく走行安定性が維持されます。

凸凹のある路面で起こることは？

起伏や凸凹のある路面によって、タイヤと路面のコンタクトが一時的に失われ、その結果、伝達されるブレーキフォースがゼロに落ち込むということが起こります。このような状況でブレーキングが行われる場合、路面とのコンタクトが復活したときに走行安定性を確保するため、ABS はブレーキ圧を下げる必要があります。このときBMW Motorrad Integral ABS は、想定しうるいかなる状況においてもホイールが回転し、それによりモーターサイクルの安定性が確実になるよう、摩擦係数 (砂利、凍結、雪の場合) をかなり低く見積っています。実際の状況が明らかになった後、システムはブレーキ圧を最適な値にセットしなおします。

BMW Motorrad Race ABS の作動は、ライダーにとって どのように感じられるでしょう か？

前述の状況により、ABS が制動力を制限する必要がある場合、ブレーキレバーに振動が感じられます。

ブレーキレバーを操作すると、インテグラル機能によりリヤホイールでもブレーキ圧が生成されます。その後ブレーキペダルを操作すると、ブレーキペダルをブレーキレバー操作の前または同時に操作したかのように、すでに生成されているブレーキ圧が背圧として感じられます。

リヤホイールの浮き上がり

タイヤの路面に対するグリップ力が高い場合に強いブレーキをかけると、フロントホイールはかなり経ってからロックするか、またはロックしません。それに応じて、ABS 制御も大幅に遅れるか、または作動しません。こ

の場合、リヤホイールが浮き上がることがあり、モーターサイクルの転倒につながるおそれがあります。



急激なブレーキングを行うと、リヤホイールが浮き上がるおそれがあります。

ブレーキング時には、ABS 制御は、必ずしも常にリヤホイールが浮き上がることを防ぐものではないことに注意してください。◀

特殊な状況

ホイールのロックを検知するために、特にフロントおよびリヤホイールの回転数が比較されます。比較的長い時間にわたって妥当でない値が検出されると、安全上の理由から、ABS 機能が OFF になり、ABS の故障の表示が出ます。エラーメッセージの表示には、自己診断が終了していることが前提となります。BMW Motorrad Race ABS の問題の他にも、特殊な走行状態が原

因でエラーメッセージが表示される場合があります。

特殊な運転 / 走行状態：

- 補助スタンドを立てたまま、ニュートラル位置またはギヤを入れた状態でウォームアップ。
- エンジンブレーキによる長時間のリヤホイールのロック（急勾配での発進時など）。

上記のいずれかの運転 / 走行状態によりエラーメッセージが表示された場合には、ABS 機能はイグニッションを ON / OFF にすることにより再び作動状態にできます。

定期的なメンテナンスの役割りとは？



技術システムはすべて、常に良好な整備状態にしておいてください。

BMW Motorrad Race ABS を確実に最適な整備状態にしておく

ために、規定の定期点検時期を必ず順守してください。◀

安全を確保するための予防措置

BMW Motorrad Race ABS により制動距離が短くなるからといって、不用意にブレーキングすることは避けなければなりません。あくまでも緊急事態においてより高い安全性を確保するためのものなのです。

コーナリング時のブレーキングには特に注意してください。コーナリング時にブレーキをかけると、モーターサイクルの重量と慣性が勝り、BMW Motorrad Race ABS といえどもその影響を補正することはできません。

ダイナミックダンピングコントロール

DDC

車高レベルセンサーにより、リヤスプリングストラットの動きが把握されます。確認された走行方向および走行速度に応じて、また、選択した走行モードによって、電動 EDC バルブ（エレクトリックダンパーコントロール）が開閉します。フロントホイールのショックアブソーバーも同様に走行モードに依存しています。しかし、スプリングのたわみは計測されません。

フロントホイールおよびリヤホイールの衝撃吸収値は、メニューSETUP DDC-SYS で「ソフト」方向に 7 段階分、「ハード」方向に 7 段階分、変更することができます。リヤホイールのリバウンドステージとプレッシャーステージの個別設定が可能です。

フロントホイールの衝撃吸収値をリバウンドステージとコンプレッションステージで個別に調整するには、フロントフォークにスプリングトラベルセンサー（レンシュポルト（レーシングスポーツ）アクセサリー）を取り付ける必要があります。センサー接続用のプラグは、車両側の左サイドフェアリング後ろにあります。

追加のスプリングトラベルセンサーがフロントフォークに取り付けられた場合、既存のリヤスプリングストラットの車高レベルセンサーが交換された場合、またはサスペンションの高さが変更された場合には、必ずキャリブレーションを実行してください。キャリブレーションはメニューSETUP DDC-SYS で開始されます。

トラクションコントロール トラクションコントロールは どのように作動するのでしょうか？

トラクションコントロールには
2つの特徴があります

- バンク角を考慮**しない**場合：
オートマチックスタビリティコントロールASC
- ASCは、転倒を回避するための基本的な機能です。
- バンク角を考慮**する**場合：ダイナミックトラクションコントロールDTC
- DTCはより快適に制御を行い、サーキットにおけるラップタイムの向上に適しています。

トラクションコントロールはフロントホイールとリヤホイールのホイール周速を比較します。速度の差から、リヤホイールのスリップおよび安定性レベルを算出します。スリップ限界値を超える

と、エンジンマネジメントシステムがエンジントルクを調整します。



ASC / DTC を装備していても、物理的法則を無効にすることはできません。どのような走行スタイルを適切とするか、ライダーの責任が問われます。安全のためのサポートを、リスキーな走行により、元の状態に制限しないでください。◀

特殊な状況

車体の傾きが増すにつれ、物理的法則に従って、加速はますます強く制限されます。このため、非常にタイトなコーナーでは加速が低減される場合があります。

リヤホイールの回転（空転）やスリップを検知するため、特にフロントおよびリヤホイールの回転数が比較され、DTCではASCに対してバンク角が考慮されます。

- ダイナミックトラクションコントロール (DTC)^{OE} 装備

一定の時間以上、検出される値が正常でない場合には、バンク角用に代替値が使用されるか、DTCがOFFになります。この場合には、DTCの不具合が表示されません。エラーメッセージの表示には、自己診断が終了していることが前提となります。

次のような、通常とは異なる運転 / 走行状態においては、BMW Motorrad トラクションコントロールが自動的にOFFになる場合があります。

特殊な運転 / 走行状態：

- 長時間の後輪走行（ウィーリー）。
- フロントブレーキをかけた際、その場で後輪が回転（空転）（バーンアウト）。
- 補助スタンドを立てたまま、ニュートラル位置またはギヤを入れた状態でウォームアップ。

走行モードSLICK およびUSER
用コーディングプラグが取り付け
られていない場合には、DTC は、
イグニッションを OFF / ON にし
た後に最低速度で走行すること
により、再び ON になります。



DTC を ON するため
の最低速度

min 10 km/h

極端な加速によってフロントホイールの接地が失われた場合には、フロントホイールが路面を再び確実に捉えるようになるまで、ASC またはDTC が走行モードRAIN およびSPORT でトルクを抑えます。

走行モードSLICK ではウィーリーサポートが OFF の状態です。

このような場合、BMW Motorrad は、スロットルグリップを少し戻して車両をできるだけ早く安定した運転 / 走行状態に戻すよう、お勧めします。

滑りやすい路面で、クラッチを切らずに突然スロットルグリップを完全に戻すことは決してしないでください。エンジンプレーキトルクによりリヤホイールが滑り、不安定な運転 / 走行状態に陥る場合があります。このような状態では、BMW Motorrad DTC による補正を行うことはできません。

走行モード

選択

モーターサイクルを、天候、路面状況、走行スタイルに適合させるため、5 つの走行モードから選択することができます：

- － RAIN
- － SPORT (標準モード)
- － RACE
- － SLICK (コーディングプラグ取り付け時のみ)
- － USER (コーディングプラグ取り付け時のみ)

－ 走行モード Pro^{OE}



低出力仕様の車両に該当：
コーディングプラグを取り付けることにより、すべての走行モードがより高いエンジン出力で提供され、公道走行用の運転許可は失効します。

著しい出力アップにより、極めてスポーティな走行特性になることに注意する必要があります。スポーティな走行特性に習熟します。

コーディングプラグは公道では取り付けないでください。◀



低出力仕様装備の車両の場合：
コーディングプラグを取り付けることにより、公道での運転許可が失効します。
公道ではこの車両にコーディングプラグを取り付けないでください。◀

それぞれの走行モードは、モーターサイクルの挙動にさまざまな方法で影響を及ぼします。それぞれのモードにおいて、ABS および / または DTC を OFF にすることができます。以下の説明は、システムが ON になっている場合にのみ関連するものです。最後に選択された走行モードは、イグニッションを OFF / ON にした後、自動的に再び作動状態になります。

基本的に、選択したモードがスポーティになるほど、よりダイレクトにエンジン出力が引き出されます。同時に、ABS および DTC システムによるライダーのサポートは、どんどん少なくなります。

走行モード RAIN、SPORT および RACE は、BMW Motorrad に承認されたタイヤを使用した走行用に設計されています。走行モード SLICK および USER は、レーシングタイヤ装着およびグリッ

プ力の極めて強い路面を想定しています。

そのため、走行モードを選択する際には、設定をスポーティにするほど、より高度なライディング能力が必要となることを考慮してください。

RAIN

スロットルレスポンス

- 最大トルクが使用できなくなります。雨天用のトルク曲線が適用されます。
- 低出力仕様の車両用：コーディングプラグにより雨天用トルク曲線が適用されます。公道用運転許可が失効します。
- スロットルグリップ操作時の出力上昇はほぼ直線的であり、エンジンのレスポンスはソフトです。
- フューエルカットオフは ON になっています。

ASC

- ASC の介入は、リヤホイールの空転をできるかぎり避けられるように早めに行われます。
- フロントホイール浮き上がり検知は ON になっており、最大限のサポートを行います。

DTC

- DTC の介入は、リヤホイールの空転をできるかぎり避けられるように早めに行われます。
- フロントホイール浮き上がり検知は ON になっており、最大限のサポートを行います。
- DTC 切替は OFF になっています。
- ローンチコントロール (L-CON) は OFF になっています。

ABS

- ABS は、ホイールのロックやリヤホイールの浮き上がりができる限り避けられるように、常に早めに介入します。

- ブレーキレバーの操作だけで、重要な圧力生成を最大限にサポートします。
- リヤホイール用ABS は ON になっています。
- リヤホイール浮き上がり検知は ON になっています。

DDC

- ダンピング用設定：Road = 最適なダンピング
- メーターパネルでダンピングを精確に調整することができます。

SPORT

スロットルレスポンス

- 最大トルクを使用可能になります。
- 低出力仕様の車両用：コーディングプラグにより最大トルク用トルク曲線が適用されます。公道用運転許可が失効します。
- エンジンのレスポンスは最適でダイレクトです。

- フューエルカットオフは ON になっています。

ASC

- ASC の介入は走行モードRAIN より遅く行われ、コーナー出口で軽くドリフトできるようにになっています。
- フロントホイール浮き上がり検知は ON になっており、最大限のサポートを行います。

DTC

- DTC の介入は走行モードRAIN より遅く行われ、コーナー出口で軽くドリフトできるようにになっています。
- フロントホイール浮き上がり検知は ON になっており、最大限のサポートを行います。
- DTC 切替は OFF になっています。
- ローンチコントロール (L-CON) は OFF になっています。

ABS

- ABS の挙動は、走行モードRAIN の挙動に対応しています。
- ABS は、ホイールのロックやリヤホイールの浮き上がりができる限り避けられるように、常に早めに介入します。
- ブレーキレバーの操作だけで、重要な圧力生成を最大限にサポートします。
- リヤホイール用ABS は ON になっています。
- リヤホイール浮き上がり検知は ON になっています。

DDC

- ダンピング用設定：Road = 最適なダンピング
- メーターパネルでダンピングを精確に調整することができます。

RACE

走行モード RACE は、コーディングプラグが取り付けられていない状態では、最もスポーティな走行モードです。

スロットルレスポンス

- ー 最大トルクを使用可能になります。
- ー 低出力仕様の車両用：コーディングプラグにより最大トルク用トルク曲線が適用されます。公道用運転許可が失効します。
- ー エンジンのレスポンスは最適でダイレクトです。
- ー フューエルカットオフは ON になっています。

ASC

- ー ASC の介入は、リヤホイールの空転をできるかぎり避けられるように早めに行われます。
- ー フロントホイール浮き上がり検知は ON になっており、最大限のサポートを行います。

DTC

- ー DTC の介入はやはり遅くなっています。これにより、コーナー出口における長いドリフトや短時間のウィーリー走行が可能となります。
- ー フロントホイール浮き上がり検知は確かに ON になっていますが、サポートは少なくなります。
- ー DTC 切替は OFF になっています。
- ー ローンチコントロール (L-CON) は OFF になっています。

ABS

- ー ABS の介入は常に早めに行われ、それによりホイールのロックをできるかぎり避けられるようにしています。
- ー ABS は、この走行モードでは遅れて介入します。ホイールのロックは引き続き回避されますが、リヤホイールの浮き上がりの検知機能は低下します。

そのため、リヤホイールの浮き上がりが発生するおそれがあります。

- ー 重要な圧力生成におけるサポートが減っています。
- ー リヤホイール用 ABS は ON になっています。

DDC

- ー ダンピングの設定：Dynamic = スポーティなダンピング
- ー メーターパネルでダンピングを精確に調整することができます。

SLICK

走行モード SLICK を ON にするには、コーディングプラグが取り付けられていなければなりません。

走行モード SLICK は、見通しが良く摩擦係数が非常に高い路面用に開発されており、原則としてレースサーキットでの使用に限られています。またこのモードは、グリップ力に非常に優れた

レーシングタイヤを装着して走行することを想定しています。

スロットルレスポンス

- 最大トルクを使用可能になります。
- 低出力仕様の車両用：コーディングプラグにより最大トルク用トルク曲線が適用されます。公道用運転許可が失効します。
- エンジン出力、出力アップ、応答特性については、最大限のスポーツ性を目指して設計されています。
- フューエルカットオフは OFF になっています。

DTC

- DTC は、この走行モードにおいては、粘着性に優れた最大限のロードホールディング力（スリックタイヤ）を備えたレーシングタイヤの使用を基準にして、制御を行います。長いウィーリー走行も、小さな傾きを伴うウィーリー走行も

行うことができます。極端なケースでは後方へひっくり返ることも可能なほどです。

- DTC の介入はやはり遅くなっています。これにより、コーナー出口における長いドリフトや短時間のウィーリー走行が可能となります。
- フロントホイール浮き上がり検知は OFF になっています。
- DTC 切替は ON になっています。
- ローンチコントロール（L-CON）は ON になっています。

ABS

- ABS はブレーキレバーの操作時にのみ制御します。
- ABS は、この走行モードでは遅れて介入します。ホイールのロックは引き続き回避されますが、リヤホイールは浮き上がることがあります。
- 重要な圧力生成におけるサポートは、走行モードSPORT の場

合よりも早めに少なくなります。

- リヤホイール用ABS は OFF になっています。ブレーキペダルが操作されると、リヤホイールでのABS 制御は行われなくなります。リヤホイールがロックするおそれがあります。
- リヤホイール浮き上がり検知は OFF になっています。

DDC

- ダンピングの設定：Track = サーキット用のスポーティなダンピング
- メーターパネルでダンピングを精確に調整することができます。

USER

走行モードUSER を ON にするには、コーディングプラグが取り付けられていなければなりません。

挙動は走行モードSLICKに対応していますが、以下のシステムは個別に調整することができます：

スロットルレスポンス (ENGINE)

- RAIN
- RACE
- SLICK
- 低出力仕様装備車両およびコーディングプラグ装着車両では、以下のトルク曲線が適用されます： RACE / SLICK 設定 = 最大トルク、RAIN 設定 = 雨天用トルク曲線。公道用運転許可が失効します。
- フューエルカットオフは OFF になっています。

DTC

- RAIN
- SPORT
- RACE
- SLICK
- DTC 切替は ON になっています。各 DTC モード用に

DTC 切替が個別に保存されません。

- ローンチコントロール (L-CON) は ON になっています。

ABS

- SPORT
- RACE
- SLICK

DDC

- SPORT
- RACE
- SLICK

ASC OFF

- サポートはASCにより OFF になっています。
- フロントホイール浮き上がり検知は OFF になっています。

DTC OFF

- サポートはDTCにより OFF になっています。
- フロントホイール浮き上がり検知は OFF になっています。
- DTC 切替は OFF になっています。
- ローンチコントロール (L-CON) は ON になっていますが、エンジン回転数制限のみが有効です。

ABS OFF

- サポートはABSにより OFF になっています。
- ブレーキレバーの操作だけでは、重要な圧力生成のためのサポートは行われません。
- リヤホイール用ABSは OFF になっています。
- リヤホイール浮き上がり検知は OFF になっています。

切替

エンジンマネジメントシステム、ABS および DTC における機能の切替作業は、以下の特定の作動状態においてのみ可能です：

- ー リヤホイールに駆動トルクがかかっていない
- ー ブレーキシステム内でブレーキ圧が生成されていない。

この状態を保持するため、

- ー 車両はイグニッションを ON にした状態でなければならない

または（走行中）

- ー スロットルグリップを戻し回した状態でなければならない、
- ー ブレーキレバーを操作してはなりません。

ご希望の走行モードをまず事前に選択します。該当するシステムが必要とされる状態になって初めて、切替が行われます。

走行モードの切替が行われた後、ディスプレイの選択メニューが消えます。

シフトアシストPro

- ー ギヤシフトアシスト Pro^{OE} 装備

この車両には、元々レンシュポルト（レーシングスポーツ）において開発されたギヤシフトアシストが装備されています。この装備は公道走行に合うように適合理化されています。これにより、全負荷範囲および全回転域において、シフトアップ/シフトダウンをクラッチ操作およびスロットル操作なしで行うことができます。

利点

- ー 走行時における全シフト動作の 70～80 % をクラッチ操作なしで行うことができます。
- ー シフト待ち時間が短くなり、ライダーとパッセンジャー間の動きが少なくて済みます。

- ー 加速時にスロットルバタフライを閉じる必要がありません。
- ー 減速およびシフトダウン（スロットルバタフライは閉じた状態）の際には、ダブルクラッチにより回転数の調整を行います。
- ー 切替時間はクラッチ操作に伴うシフト動作と比べて短くなります。

希望のシフトを認識させるには、ライダーは、シフトレバーを事前に操作しない状態からアクセルレバーのスプリングの抵抗を感じる「切替え位置」に向かって操作します。この操作は通常、素早く希望の方向に行い、シフト動作が終了するまで保持している必要があります。シフト動作中にシフト力をさらに高める必要はありません。ギヤシフトアシスト Pro を使用してさらにギヤ切替を行えるようにするには、シフト動作後に、シフトレバーにかかる負荷を完全に解除する必

要があります。ギヤシフトアシストを使用してのシフト動作では、その都度、シフト動作前およびシフト動作中の負荷の状態（スロットルグリップ位置）を一定に保つ必要があります。シフト動作中にスロットルグリップ位置が変わると、機能の中断および / またはミスシフトを招くおそれがあります。クラッチ操作を伴うシフト動作では、ギヤシフトアシストによるサポートは行われません。

シフトダウン

ーシフトダウンは、ターゲットギヤにおける最高回転数に達するまでサポートされます。これにより、過回転も避けられます。



最高回転数

max 14200 min⁻¹

シフトアップ

ーシフトアップ時にアイドルリング回転数が下がることにより、ギヤシフトアシストによるサポートは行われません。



アイドルリング回転数

1250 min⁻¹ (エンジン作動温度時)

メインテナンス

一般的な情報	156
ツールキット	156
フロントホイールスタンド	157
リヤホイールスタンド	159
エンジンオイル	160
ブレーキシステム	162
クラッチ	166
クーラント	167
タイヤ	168
リムとタイヤ	168
ホイール	169
バルブ	176
フェアリング部	183
始動補助	184
バッテリー	185

ヒューズ	188
チェーン	189

一般的な情報

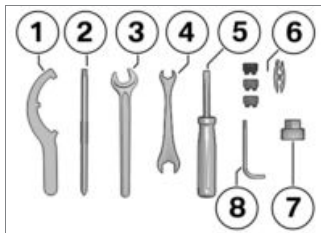
「メンテナンス」の章では、簡単に実施できる消耗部品の点検および交換作業について説明します。

取り付ける際に専用の締め付けトルクがある場合には、規定締め付けトルクも記載されています。必要なすべての締め付けトルクを記した一覧表が「仕様（諸元）」の章にあります。

さらに詳しいメンテナンスおよび修理作業に関する情報は、ご使用の車両に対応するDVD 版リペアマニュアルをご覧ください。リペアマニュアルはBMW Motorrad ディーラーで入手できます。

記述されている作業の実施にあたっては、スペシャルツールと確かな専門知識が必要です。疑問に思われることが生じた場合には、BMW Motorrad ディーラーにお問い合わせください。

ツールキット



1 フックレンチ

- ダイナミックダンピングコントロール^{OE}非装備
- スプリングプリロードを調整する（リヤホイール）（▶ 71）。

2

リバーシブルブレードドライバースターター
プラス溝 PH1 およびトルクス T25

- トリム部品を脱着する
- フロントシートを取り外す（▶ 63）。
- フロント / リヤのウィンカー用バルブを交換する（▶ 180）。

3

オープンエンドレンチ
口径 17

- ダイナミックダンピングコントロール^{OE}非装備
- フロントホイールのスプリングプリロードを調整する（▶ 69）。
- ダイナミックダンピングコントロール^{OE}装備
- フロントホイールのスプリングプリロードを調整する（▶ 70）。

- 4 オープンエンドレンチ
口径 10/13
- バッテリーを取り外す (187)。
- ダイナミックダンピングコントロール^{OE}装備
- スプリングプリロードを調整する (リヤホイール) (73)。
- 5 リバーシブルブレードドライバー、プラスおよびマイナスヘッドブレード付き
- ダイナミックダンピングコントロール^{OE}非装備
- フロントホイールのコンプレッションダンピングを調整する (74)。
- ダイナミックダンピングコントロール^{OE}非装備
- フロントホイールのリバウンドダンピングを調整する (75)。
- ダイナミックダンピングコントロール^{OE}非装備
- リヤホイールのリバウンドダンピングを調整する (76)。
- ダイナミックダンピングコントロール^{OE}非装備
- リヤホイールのコンプレッションダンピングを調整する (76)。
- 6 予備ヒューズ (ツメ付き)
ミニヒューズ 4 A、7.5 A および 10 A
- ヒューズを取り外す際のクランプ
- 予備ヒューズ
- 7 プラスチック製アタッチメント
- ダイナミックダンピングコントロール^{OE}装備
- フロントホイールのスプリングプリロードを調整する (70)。
- 8 トルクスレンチ T25
- トリム部品を脱着する
- フロントシートを取り外す (63)。

フロントホイールスタンド 補助スタンドをフロントホイールに組み込む



BMW Motorrad フロントホイールスタンドは、メイン(センター)スタンドや他の補助スタンドを使用しないでモ-

ターサイクルを保持できるようには設計されていません。モーターサイクルをフロントホイールスタンドとリヤホイールのみで立てると、転倒するおそれがあります。

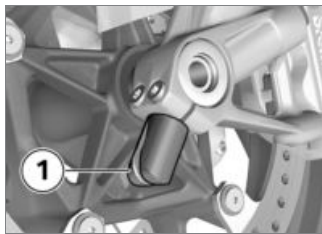
モーターサイクル

は、BMW Motorrad フロントホイールスタンドで持ち上げる前に、メイン（センター）スタンドまたは補助スタンドで立ててください。◀

- モーターサイクルを補助スタンドで立てます。BMW Motorrad は、BMW Motorrad 補助スタンドの使用をお勧めします。
- リヤホイールスタンドを取り付ける(▶ 159)。

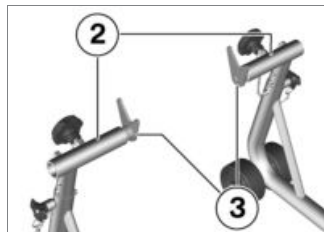


- ベーススタンド (83 30 0 402 241) をサポートピース (83 30 2 152 839) と共に使用します。



- 左右サービスアダプター (83 30 2 152 840) **1** をフロント

サスペンションに組み込みます。



- ホルダー **2** は、長い側を内側に向けて回します。
- サポートピース **3** は、フロントサスペンションに取り付けられているサービスアダプターの幅に合わせて調整します。
- フロントホイールを床面から少し持ち上げて、補助スタンドの高さを調整します。



- 補助スタンドをフロントサスペンションに組み込み、均等に床面に押し付けます。

リヤホイールスタンド リヤホイールスタンドを取り付ける



- ツール番号 (83 30 0 402 241) のベーススタンドと、サポートピース (83 30 2 152 839) を使用します。

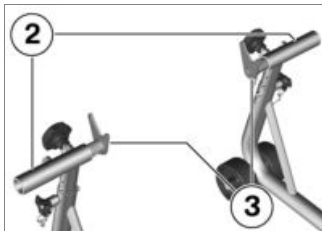


- 左右サービスアダプター (83 30 2 152 841) **1** をリヤスイングアームに取り付け、締め付けトルクで締め付けます。



リヤスイングアームの
スイングアダプター

20 Nm



- ホルダー **2** は、長い側を外側に向けて回します。
- サポートピース **3** は、リヤシングアームに取り付けられているサービスアダプターの幅に合わせて調整します。
- リヤホイールを床面から少し持ち上げて、リヤホイールスタンドの高さを調整します。



- リヤホイールスタンドをリヤシングアームに組み込み、均等に床面に押し付けます。

エンジンオイル

エンジンオイルレベルを点検する



オイルレベルはオイル温度により変化します。温度が高くなるにつれて、オイルパン内のオイルレベルも上昇します。エンジン冷間時や短時間走行した後にはオイルレベルの点検を行うと、正確なレベルが測定できなくなります。

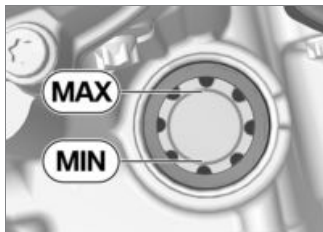
エンジンオイルレベルを正確に表

示させるため、必ずエンジン暖機状態でオイルレベルを点検してください。◀

- 平坦で、固くしっかりとした路面に、作動温度に達しているモーターサイクルをまっすぐに立てます。
- 1 分間アイドリングします。
- イグニッションを OFF にします。



- オイルレベルを表示 **1** で読み取ります。



エンジンオイル規定レベル

MIN とMAX の間のマーク



エンジンオイル容量

SAE 5W-40, API SL / JASO MA2、添加剤（例えばモリブデンベースのもの）は許可されていません。コーティングされているエンジン部品が損傷するためです。BMW Motorrad は BMW Motorrad オイルの使用を推奨しています。このオイルは BMW Motorrad ディーラーでお求めいただけます。

約 3.5 l (フィルター交換時)

オイルレベルが最低レベルマークを下回っている場合：

- エンジンオイルを補充する(➡ 161)。

オイルレベルが最高レベルマークを上回っている場合：

- BMW Motorrad ディーラーにオイルレベルの点検を依頼してください。

エンジンオイルを補充する

- 平坦で、固くしっかりとした路面に、モーターサイクルを駐車します。
- オイル注入口周辺を清掃します。



- オイル注入口のプラグ **1** を取り外します。



エンジンオイルは多すぎても少なすぎても、エンジンを損傷するおそれがあります。エンジンオイルレベルが正しいか確認してください。◀

- エンジンオイルを規定レベルまで補充します。
- エンジンオイルレベルを点検する(160)。
- オイル注入口のプラグ **1** を取り付けます。

ブレーキシステム

ブレーキの作動を点検する

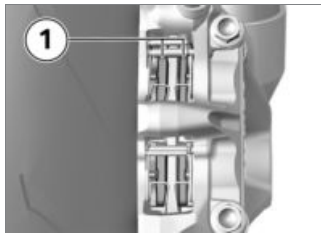
- ブレーキレバーを操作します。
 - » はっきりと抵抗が感じられる必要があります。
 - ブレーキペダルを操作します。
 - » はっきりと抵抗が感じられる必要があります。
- はっきりした抵抗が感じられない場合：

 作業が正しく行われない場合、ブレーキシステムの動作の確実性が損なわれます。ブレーキシステムに関するすべての作業は、専門のメカニックにお任せください。◀

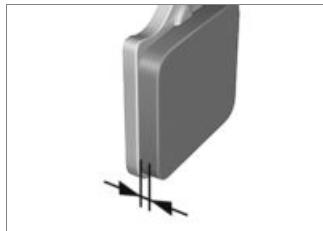
- BMW Motorrad ディーラーにブレーキシステムの点検を依頼してください。

フロントブレーキパッド厚を点検します

- 平坦で、固くしっかりとした路面に、モーターサイクルを駐車します。
- ハンドルを回します。



- 左右ブレーキパッド厚を目視点検します。目視点検方向：後方からブレーキパッド **1** の内側。



 フロントブレーキパッドの摩耗限度

min 0.8 mm (ライニングのみ
(キャリアプレートなし))

ブレーキパッドが摩耗している場合：

 パッドの使用限度厚を下回ると、ブレーキ性能が低下し、場合によってはブレーキが損傷します。ブレーキシステムの動作信頼性を確実にするため、使用限度厚を下回らないようにしてください。◀

- BMW Motorrad ディーラーにブレーキパッドの交換を依頼してください。
- BMW Motorrad 純正でないブレーキパッドが装着されている場合には、ブレーキパッドキャリアプレートの厚さを点検する必要があります。

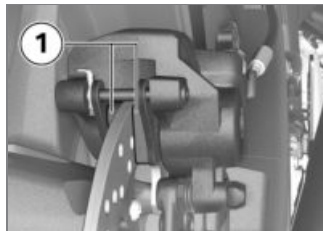
キャリアプレートの厚さが薄すぎる場合：

 ブレーキパッドの紛失が原因である可能性のあるブレーキシステムの故障
キャリアプレートの厚さが 4.5 mm 以上のブレーキパッドのみ使用します。◀

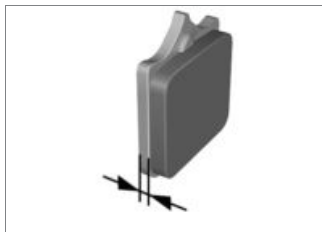
- BMW Motorrad はBMW Motorrad 純正ブレーキパッドの使用をお勧めします。

リヤブレーキパッド厚を点検します

- 平坦で、固くしっかりとした路面に、モーターサイクルを駐車します。



- ブレーキパッド厚を目視点検します。目視点検方向：後方からブレーキパッド **1** の内側。



ブレーキパッドキャリア
プレート厚

min 4.5 mm



 リヤブレーキパッドの摩
耗限度

min 1.0 mm (ライニングのみ
(キャリアプレートなし)。)

摩耗インジケーターが、はっきり
と見えない場合：



パッドの使用限度厚を下
回ると、ブレーキ性能が低
下し、場合によってはブレーキ
が損傷します。

ブレーキシステムの動作信頼性
を確実にするため、使用限度厚
を下回らないようにしてくださ
い。◀

- BMW Motorrad ディーラーに
ブレーキパッドの交換を依頼し
てください。

フロントブレーキフルードレ ベルを点検する

- 平坦で、固くしっかりとした路
面に、モーターサイクルをまっ
すぐに立てます。
- ハンドルを直進位置にしま
す。



- ブレーキフルードリザーバタ
ンク 1 のブレーキフルードレ
ベルを読み取ります。

▶ ブレーキパッドが徐々に摩
耗してゆくことによって、
リザーバータンクのブレーキ
フルードレベルは下がってきま
す。◀



 フロントブレーキフルー
ドレベル

ブレーキフルード、DOT4

ブレーキフルードレベルが
MIN マークを下回らないよう
にしてください。(ブレーキフ
ルードリザーバータンクを水
平状態にする)

ブレーキフルードレベルが規定値を下回った場合：

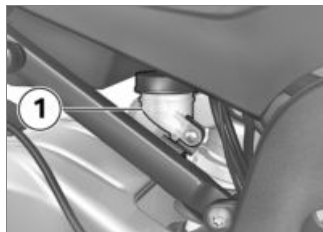
! ブレーキフルードリザーバータンクのフルードが不足している場合、ブレーキシステム内にエアが入り込むおそれがあります。これは、ブレーキ性能が著しく低下する原因となります。

ブレーキフルードレベルを定期的に点検します。◀

- BMW Motorrad ディーラーにできるかぎり早く故障の修理を依頼してください。

リヤブレーキフルードレベルを点検する

- 平坦で、固くしっかりとした路面に、モーターサイクルをまっすぐに立てます。



- リヤブレーキフルードリザーバータンク **1** のブレーキフルードレベルを読み取ります。

▶ ブレーキパッドが徐々に摩耗してゆくことによって、リザーバータンクのブレーキフルードレベルは下がってきます。◀



 リヤブレーキフルードレベル

ブレーキフルード、DOT4

ブレーキフルードレベルがMIN マークを下回らないようにしてください。(ブレーキフルードリザーバータンクを水平状態にする)

ブレーキフルードレベルが規定値を下回った場合：

! ブレーキフルードリザーバータンクのフルードが不足している場合、ブレーキシステム内にエアが入り込むおそれがあります。これは、ブレーキ性

能が著しく低下する原因となります。

ブレーキフルードレベルを定期的に点検します。◀

- BMW Motorrad ディーラーにできるかぎり早く故障の修理を依頼してください。

クラッチ

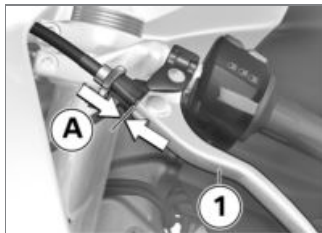
クラッチの機能を点検する

- クラッチレバーを操作します。
- » はっきりと抵抗が感じられる必要があります。

抵抗がはっきりと感じられない場合：

- BMW Motorrad ディーラーにクラッチシステムの点検を依頼してください。

クラッチレバーの遊びを点検する



- 抵抗が感じられるようになるまで、クラッチレバー **1** を操作します。
- この位置で、ハンドルバーフィッティングとクラッチレバー間のクラッチの遊び **A** を測定します。



クラッチレバーの遊び

0.5...1.0 mm (ハンドルバーフィッティングと (エンジン冷間時))

クラッチの遊びが許容範囲を越えている場合：

- クラッチレバーの遊びを調整する(▶ 166)。

クラッチレバーの遊びを調整する



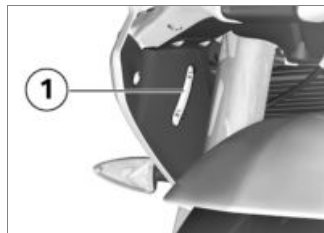
- クラッチの遊びを大きくするには：ボルト **2** をハンドルバーフィッティングにねじ込みます。
- クラッチの遊びを小さくするには：ボルト **2** をハンドルバーフィッティングから回して緩めます。

- クラッチレバーの遊びを点検する(166)。
- クラッチの遊びが正しく調整されるまで、手順を繰り返します。

クーラント

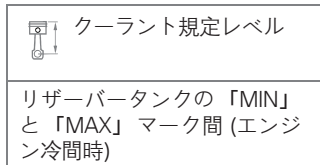
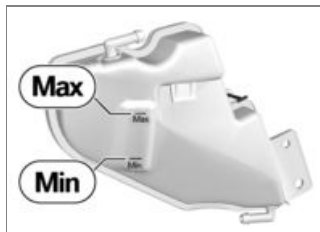
クーラントレベルを点検する

- 平坦で、固くしっかりとした路面に、モーターサイクルを駐車します。



- リザーバータンク 1 のクーラントレベルを読み取ります。
目視点検の方向：前方から右

側サイドフェアリングの内側。



クーラントレベルが規定値を下回った場合：

- クーラントを補充します。

クーラントを補充します

- サイドフェアリングの取外し(183)。



- リザーバータンクのキャップ 1 を開きます。
- クーラントを規定レベルまで補充する。
- クーラントレベルを点検する(167)。
- リザーバータンクのキャップを閉じます。
- サイドフェアリングの取付け(184)。

タイヤ

タイヤ充填圧を点検する

! タイヤ充填圧が適正でない場合、モーターサイクルの走行特性に悪影響を及ぼし、タイヤの寿命を縮めます。タイヤ充填圧が正しいか確認してください。◀

! 高速で走行していると、遠心力により、タイヤバルブが少しずつ緩むことがあります。

タイヤ充填圧が突然失われることのないように、ラバーシールの付いたバルブキャップを使用し、確実に締め付けてください。◀

- 平坦で、固くしっかりとした路面に、モーターサイクルを駐車します。
- タイヤ充填圧を、以下のデータを使用して点検します。



タイヤ充填圧（フロント）

2.5 bar (タイヤ冷間時)



タイヤ充填圧（リヤ）

2.9 bar (タイヤ冷間時)

タイヤ充填圧が不十分な場合：

- タイヤ充填圧を調整します。

リムとタイヤ

ホイールリムを点検する

- 平坦で、固くしっかりとした路面に、モーターサイクルを駐車します。
- ホイールリムに不良な部分がないか目視点検します。
- ホイールリムが損傷した場合は、BMW Motorrad ディーラーに点検を依頼し、必要に応じて交換してください。

タイヤのトレッド溝の深さを点検する

! トレッドが法定の最小残溝量に達していない場合でも、モーターサイクルの走行特性はすでに低下しているおそれがあります。

タイヤは、トレッドが最小残溝量に達する前に交換してください。◀

- 平坦で、固くしっかりとした路面に、モーターサイクルを駐車します。
- タイヤのトレッド溝の深さを、メインのトレッド溝で、摩耗インジケーターを使用して測定します。



摩耗インジケーターはタイヤごとにメインのトレッド溝に設けられています。タイヤのトレッド溝がインジケーターレベルにまで達している場合は、タイヤが完全に摩耗しています。インジケーターの位置は、タイヤの縁に TI、TWI などのア

ルファベットや矢印で示されています。◀

トレッドが最小残溝量に達している場合：

- 当該タイヤを交換します。

ホイール

承認タイヤ

すべてのタイヤサイズに関して、特定のタイヤ製品がBMW Motorradにより検査され、走行安全性に優れていると位置付けされています。その他のタイヤに関しては、BMW Motorrad ではその適合性を評価できず、走行安全性を保証できません。

BMW Motorrad

は、BMW Motorrad による検査済タイヤのみの使用を推奨します。

詳細については、BMW Motorrad ディーラーにお問い合わせいただくか、ウェブサイトwww.bmw-motorrad.com をご覧ください。

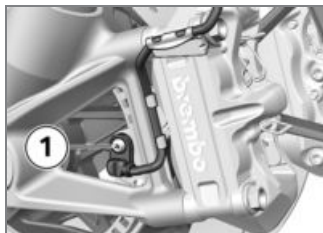
ホイールサイズがフレーム制御システムに与える影響

ホイールサイズは、フレーム制御システムASC およびDTC において、重要な役割を果たします。特にホイールの直径および幅は、必要となるすべての計算のベースとしてコントロールユニットにメモリーされています。標準装備ホイール以外のホイールへの変更によりこのサイズが変わると、これらのシステムの制御性に重大な影響が及ぶおそれがあります。

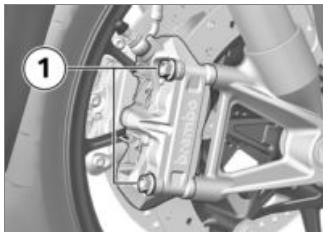
ホイール回転数検知に必要なセンサーリングも、取り付けられている制御システムに適合させる必要があります。交換はできません。ご使用のモーターサイクルに他のホイールを装着なさりたい場合には、事前にBMW Motorrad ディーラーにご相談ください。この場合、コントロールユニットにメモリーされているデータを、新しいホイールサイズに適応させる必要があります。

フロントホイールを取り外す

- 平坦で、固くしっかりとした路面に、モーターサイクルを駐車します。



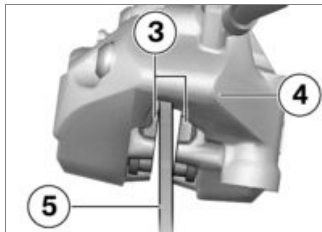
- ボルト **1** を外し、ホイール回転数センサーをボアから取り外します。
- リム周辺をマスキングテープなどで保護し、ブレーキキャリアを取り外す際に、傷が付かないようにします。



! 取り外した状態では、ブレーキパッドは押し压され、再度取り付ける際に、ブレーキディスクをブレーキパッド間に収めることが困難になる場合があります。

ブレーキキャリパーを取り外した状態では、ブレーキレバーを操作しないでください。◀

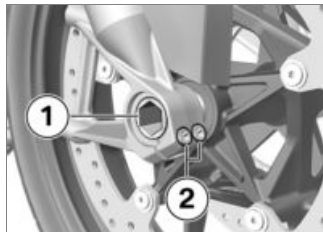
- 左右ブレーキキャリパーのボルト **2** を取り外します。



- ブレーキパッド **3** を、ブレーキキャリパー **4** を回転させて、ブレーキディスク **5** に少し押しつけます。
- ブレーキキャリパーを後方外側へ慎重に引いて、ブレーキディスクから取り外します。
- モーターサイクルを補助スタンドで立てます。BMW Motorrad は、BMW Motorrad リヤホイールスタンドの使用をお勧めします。
- リヤホイールスタンドを取り付ける(▶▶ 159)。
- フロントホイールが自由に回転できるようになるまで、モ-

ーターサイクル前部を持ち上げます。モーターサイクルを持ち上げる場合、BMW Motorrad は、BMW Motorrad フロントホイールスタンドの使用をお勧めします。

- 補助スタンドをフロントホイールに組み込む(▶▶ 157)。



! 左クランプリングはねじ込みブッシュをラジアルシャフトシールリングに固定する。ねじ込みブッシュの調整が正しくないと、センサーリングとホイールスピードセンサー間の間隔が狂い、その結果 ABS 機

能不良やホイールスピードセンサーの損傷につながります。

確実にねじ込みブッシュを正しく調整するために、左側クランプリングを緩めたり、取り外したりしないでください。◀

- クランプボルト **2** を外します。
- ホイールを保持しながら、アクスルシャフト **1** を取り外します。
- フロントホイールを前へ転がして取り外します。

フロントホイールを取り付ける

! 標準ホイールとは異なるホイールを装着すると、ABS およびDTC の介入時に、機能障害が発生するおそれがあります。

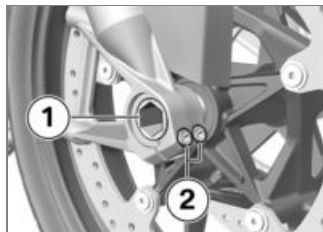
この章のはじめにある、ホイールサイズがフレーム制御システムABS およびDTC に与える影

響についての注意事項を確認し、遵守してください。◀

! ボルト締付け部の締付けトルクが不適切な場合、締付けが緩んだり、ボルト締付け部が損傷するおそれがあります。締付けトルクの点検は、必ずBMW Motorrad ディーラーに依頼してください。◀

! フロントホイールは必ず回転方向に取り付けてください。タイヤまたはホイールリム上にある回転方向を示す矢印に注意してください。◀

- フロントホイールをフロントホイールロケーションへ転がし入れます。



- フロントホイールを持ち上げ、アクスルシャフト **1** を締付けトルクで締め付けて取り付けます。

ブッシュ内アクスルシャフト

50 Nm

- クランプボルト **2** を締付けトルクで締め付けます。

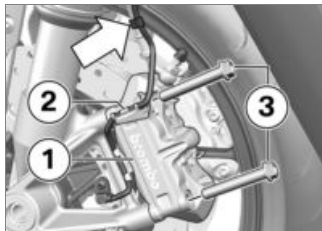


アクスルホルダー内の固定ボルト

締付け順序: 切換え中にボルトを6回締め付ける

19 Nm

- フロントホイールスタンドおよび補助スタンドを取り外します。
- ブレーキキャリパーをブレーキディスクに取り付けます。



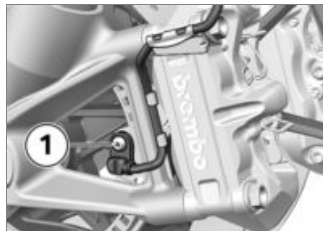
- 左ブレーキキャリパー **1** を組み込み、ケーブルガイド **2** を位置決めします。
- ボルト **3** を規定トルクで取り付けます。



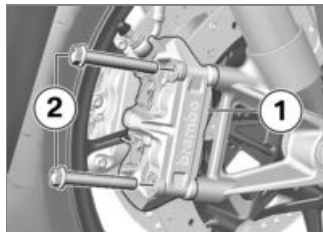
ラジアルブレーキキャリパーとアクスルホルダー

38 Nm

- ホイール回転数センサー用ケーブルをホルダー **(矢印)** 内に固定します。



- ホイール回転数センサーをボアに組み込み、ボルト **1** で固定します。



- 右ブレーキキャリパー **1** を組み込み、ボルト **2** を締め付け

ルクで締め付けて、取り付けます。

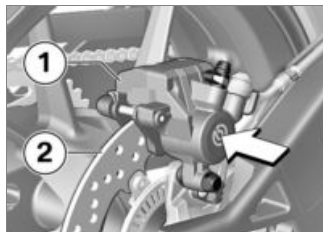
ラジアルブレーキキャリア
パーとアクスルホルダー

38 Nm

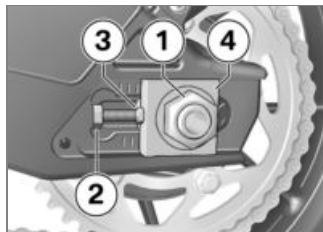
- ホイールリムに貼られているマスキングテープなどをはがします。
- プレッシャーポイントが感じられるようになるまで、ブレーキレバーを数回強く操作します。

リヤホイールを取り外す

- モーターサイクルを持ち上げます。BMW Motorrad リヤホイールスタンドを使用するのが最も良い方法です。
- リヤホイールスタンドを取り付ける(159)。
- アクスルシャフトを取り外した後に転がり落ちないように、リヤホイールの下に木片などを挟んで支えます。



- ブレーキキャリアパー **1** をブレーキディスク **2** に押し付けます。
» ブレーキピストンが押し戻されます。



- アクスルナット **1** を平型ワッシャーと共に取り外します。
- ロックナット **2** (左右) を外します。
- アジャストスクリュー **3** (左右) を外します。
- 調整プレート **4** を外し、シャフトをできるかぎり内側へずらします。



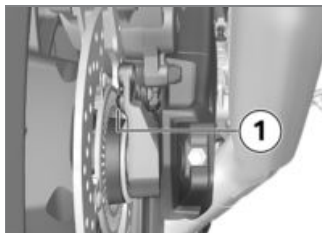
- アクスルシャフト **2** を取り外し、調整プレート **1** を取り外します。



- ボルト **1** を取り外し、ブレーキラインをホルダー **2** から外します。

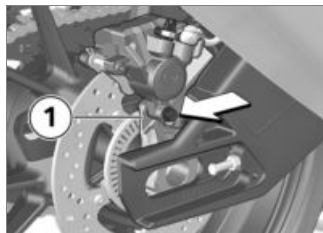


- リヤホイールをできるだけ前方向へ転がし、チェーン **1** をスプロケットから外します。



- リヤホイールを転がして取り外す際に、ホイール回転数セン

サー **1** を損傷しないように注意してください。



- リヤホイールをスイングアームから後方へ転がして外し、同時にブレーキキャリパーサポート **1** を、リヤホイールリムがそれに沿って通り過ぎることができるように、後方へ引きま

▶ スプロケットと左右のスペーサースリーブは、ホイールに緩めに組み込まれています。取り外しの際に、これらの部品を損傷したり紛失したりしないよう注意してください。◀

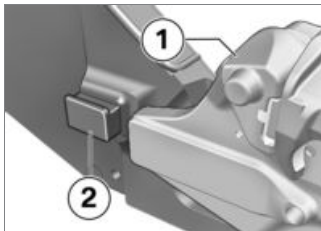
リヤホイールを取り付ける

! タイヤサイズは制御システムに影響を及ぼします。

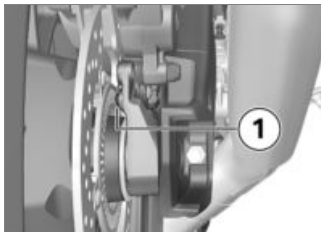
リヤタイヤサイズを
190/55 ZR 17 から
200/55 ZR 17 に変更、またはその逆に変更する場合、制御システムのパラメーターをBMW Motorrad ディーラーでコーディングする必要があります。◀

! ボルト締付け部の締付けトルクが不適切な場合、締付けが緩んだり、ボルト締付け部が損傷するおそれがあります。締付けトルクの点検は、必ずBMW Motorrad ディーラーに依頼してください。◀

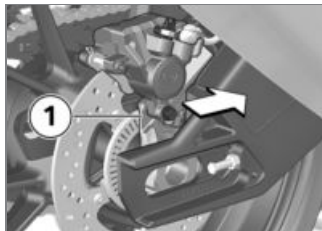
• リヤホイールをマットなどの上でスイングアームに転がし入れ、ブレーキキャリパーサポートを組み込めるようにします。



• ブレーキキャリパーサポート **1** をガイド **2** に組み込みます。



• リヤホイールを転がし入れる際に、ホイール回転数センサー **1** を損傷しないように注意してください。



• リヤホイールをスイングアームにさらに転がし入れながら、ブレーキキャリパーサポート **1** を前方へずらしします。



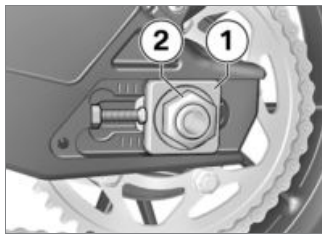
- リヤホイールをできるだけ前方向へ転がし、チェーン **1** をスプロケットに取り付けます。



- 右調整プレート **1** をスイングアームに組み込みます。
- リヤホイールを持ち上げ、アクスルシャフト **2** をブレーキ

キャリパーサポート内の調整プレートおよびリヤホイールに通して取り付けます。

- アクスルシャフトがレンチ面の切込み部に合うように注意してください。



- 左側調整プレート **1** を組み込みます。
- アクスルナット **2** をワッシャーと共に取り付けます。ただし、まだ締め付けないこと。



- ブレーキラインをホルダー **2** に固定し、ボルト **1** を取り付けます。
- チェーンの張り具合を調整する(➡ 190)。

バルブ

ロービーム / ハイビーム用バルブを交換する

▶ コネクターの向きは交換するバルブによって図と異なることがあります。◀

- 平坦で、固くしっかりとした路面に、モーターサイクルを駐車します。
- イグニッションを OFF にします。



- カバー **1** を取り外し、ロービーム用バルブを交換します。



- カバー **2** を取り外し、ハイビーム用バルブを交換します。



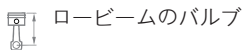
- コネクター **3** を外します。



- 左右のスプリングクランプ **4** をロックから外し、上に開きます。
- バルブ **5** をソケットから引き出します。
- 故障しているバルブを交換します。

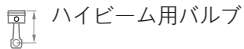
▶ アクセサリー市場において、ライト用バルブは、照明技術的に高度な特性と共に提供されています。これらのライト用バルブは、通常のバルブに比べてより熱くなり、短寿命です。その高い熱放射は、不適切な状況下では、ヘッドライトの損

傷を引き起こすおそれがあります。◀



ロービームのバルブ

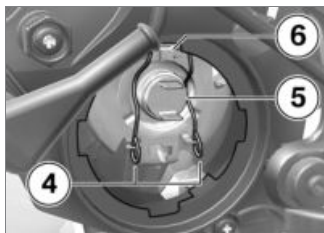
H7 / 12 V / 55 W



ハイビーム用バルブ

H7 / 12 V / 55 W

- バルブを持つときには、ガラス面が汚れないように、必ずソケット部分を持ちます。



- バルブ **5** を取り付けます。最初に突起部 **6** を組み込んでか

ら、バルブをソケットに押し込みます。

- 左右スプリングクランプ **4** をホルダーにはめます。



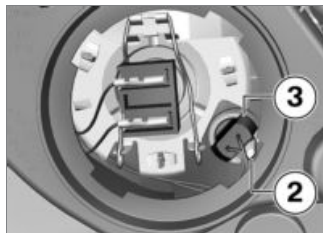
- コネクター **3** を取り付けます。
- カバーを取り付けます。

左ポジション / パーキングライト用バルブを交換する

- 平坦で、固くしっかりとした路面に、モーターサイクルを駐車します。
- イグニッションを OFF にします。



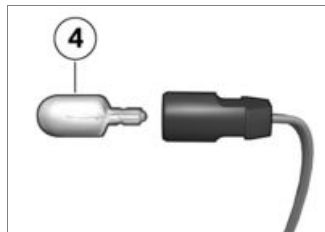
- カバー **1** を取り外します。



- ロック **2** (必要に応じて、ドライバーを使用) を押し下げ、ソケット **3** をヘッドライトハウジングから外します。

右ポジションライト / パーキングライト用バルブを交換する

- 平坦で、固くしっかりとした路面上に、モーターサイクルを駐車します。
- イグニッションを OFF にします。



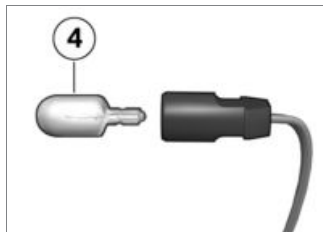
- バルブ 4 をソケットから引き出します。
- 故障しているバルブを交換します。



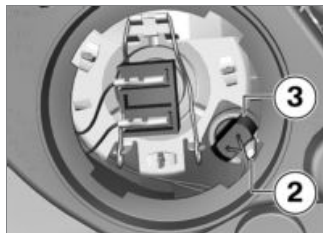
ポジションライト / パーキングライトバルブ

W5W / 12 V / 5 W

- ガラス面に汚れが付かないようにするため、バルブは乾いているきれいなウエスを使用して取り扱います。



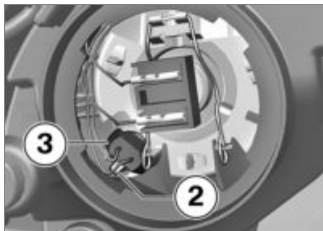
- バルブ 4 をソケットにセットします。



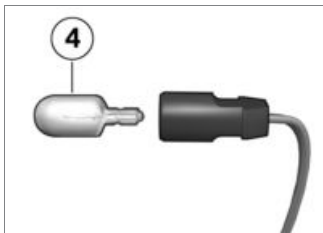
- ソケット 3 をヘッドライトハウジングに組み込み、ロック 2 をかみ合わせます。
- カバーを取り付けます。



- カバー 1 を取り外します。



- ロック **2** (必要に応じて、ドライバーを使用) を押し下げ、ソケット **3** をヘッドライトハウジングから外します。



- バルブ **4** をソケットから引き出します。

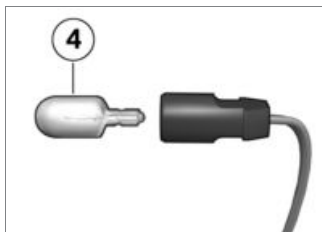
- 故障しているバルブを交換します。



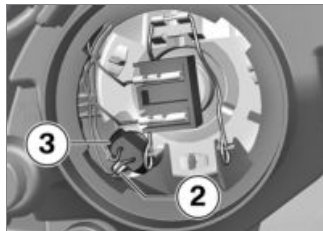
ポジションライト / パーキングライトバルブ

W5W / 12 V / 5 W

- ガラス面に汚れが付かないようにするため、バルブは乾いているきれいなウエスを使用して取り扱います。



- バルブ **4** をソケットにセットします。



- ソケット **3** をヘッドライトハウジングに組み込み、ロック **2** をかみ合わせます。
- カバーを取り付けます。

フロント / リアのウインカー用バルブを交換する

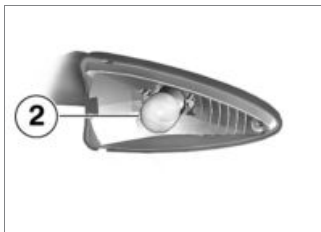
- 平坦で、固くしっかりとした路面に、モーターサイクルを駐車します。
- イグニッションを OFF にします。



- ボルト **1** を取り外します。



- レンズのボルト固定側をミラーハウジングから引いて外します。



- バルブ **2** を反時計回りに回してライトハウジングから取り外します。
- 故障しているバルブを交換します。



フロントウinker用バルブ

RY10W / 12 V / 10 W

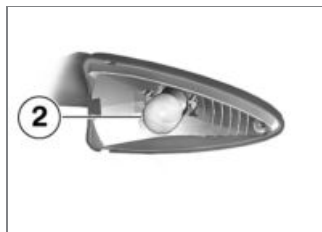


リヤウinker用バルブ

RY10W / 12 V / 10 W

- ガラス面に汚れが付かないようにするため、バルブは乾いてい

るきれいなウエスを使用して取り扱います。



- バルブ **2** を時計回りに回し、ライトハウジングに取り付けます。



- レンズ（車両側）をライトハウジングにセットし、閉じます。



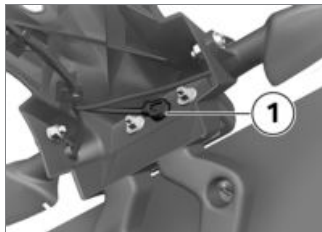
- ボルト **1** を取り付けます。

ダイオードテールライト

テールライト内の LED が故障している場合、テールライトを交換する必要があります。このような場合には、

- BMW Motorrad ディーラーにお問い合わせください。

ライセンスプレートライトを交換する



- ライセンスプレートライト **1** をライトハウジングから引き出します。



- バルブをソケットから引き出します。
- 故障しているバルブを交換します。

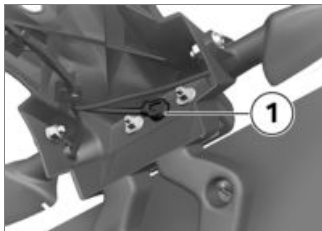
 ライセンスプレートライトバルブ

W5W / 12 V / 5 W

- ガラス面に汚れが付かないようにするため、バルブは乾いているきれいなウエスを使用して取り扱います。



- バルブをソケットに押し込みます。



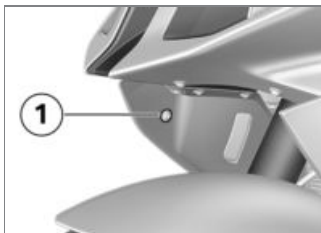
- ライセンスプレートライト **1** をライトハウジングに押し込みます。

フェアリング部

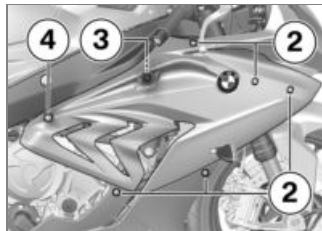
サイドフェアリングの取外し

▶ ここに記述されている右サイドフェアリングについての作業手順は、左側でも同様に適用されます。◀

- 平坦で、固くしっかりとした路面に、モーターサイクルを駐車します。



- サイドフェアリングの内側のボルト **1** を取り外します。



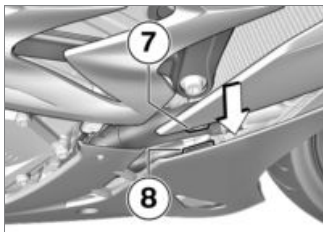
- ボルト **2** を外します。
- サイドフェアリングをグロメット **3** およびストップピン **4** から外します。



- ウィンカー用コネクター **5** を取り外します。

- サイドフェアリングを取り外します。
- 車両側コネクター **6** が汚れないように保護します。

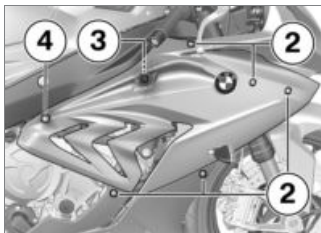
サイドフェアリングの取付け



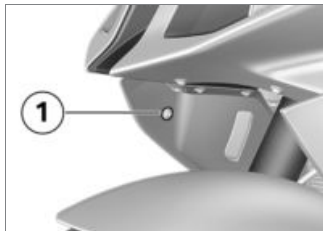
- サイドフェアリング **7** をエンジンポイラーのサポート **8** に組み込みます。



- コネクター **5** をコネクター **6** に差し込みます。



- サイドフェアリングをグロメット **3** およびストップピン **4** にしっかりと取り付けます。
- ボルト **2** を取り付けます。



- ボルト **1** を取り付けます。

始動補助

⚠ 電源ソケット用電気配線の負荷容量は、モーターサイクルのジャンプスタートを行うようには設計されていません。大電流により、ケーブルから火災が発生したり、車両の電子機器が損傷するおそれがあります。電源ソケットをモーターサイクルのジャンプスタートに使用しないでください。◀

⚠ エンジン作動時に、イグニッションシステムの通電

部品に触れると、感電するおそれがあります。
エンジン作動時は、イグニッションシステムの部品に決して触れないでください。◀

 ジャンパーコードのターミナルクランプと車両間の接続を誤ると、ショートが引き起こされるおそれがあります。
必ず、完全絶縁タイプのクランプをつけたジャンパーコードを使用してください。◀

 ジャンプスタートを12Vより高い電圧で行うと、車両の電子機器が損傷するおそれがあります。
供給側車両のバッテリー電圧が、12Vであることを確認してください。◀

- ジャンプスタートでは、バッテリーを車両電装システムから外しません。
- フロントシートを取り外す(▶▶ 63)。

- ジャンプスタートを行っている間、供給側バッテリー車両のエンジンを作動させておきます。
- ジャンパーコード（赤）の一方の先端を、まず放電したバッテリーのプラスターミナルに接続します。その後、もう一方の先端を供給側バッテリーのプラスターミナルに接続します。
- ジャンパーコード（黒）の一方の先端を供給側バッテリーのマイナスターミナルに接続します。その後、もう一方の先端を放電したバッテリーのマイナスターミナルに接続します。
- 放電したバッテリー側の車両のエンジンを、通常の方法で始動させます。正常に始動しなかった場合は、スターターと供給側バッテリーの保護のため、数分経ってから再始動させてください。

- 接続を外す前に、両車両のエンジンをそのまま数分間作動させておいてください。
- ジャンパーコードは、まずマイナスターミナルから外し、その後プラスターミナルから外します。
- フロントシートを取り付ける(▶▶ 63)。

バッテリー

メインテナンスに関する注意

正しいメインテナンス、充電、保管は、バッテリーの寿命を延ばし、また、保証のための前提条件となります。

バッテリーの寿命を延ばすために、以下のことに注意してください：

- ーバッテリーの表面を、清潔で乾いた状態に保つ
- ーバッテリーを開けない
- ーバッテリーに水を補充しない

- バッテリーの充電を行う場合は、必ず、次ページ以降の注意事項に従うこと
- バッテリーを逆さまにしない。

! バッテリーを接続したままにしておくと、電装品（時計など）がバッテリーを放電してしまいます。これは、バッテリーの過放電の原因になります。この場合は、保証の対象になりません。

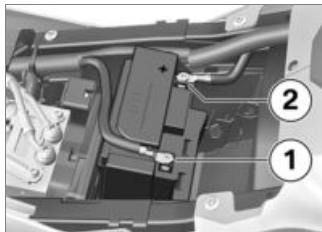
4 週間以上運転しない場合には、バッテリーにトリクルチャージャーを接続してください。◀

▶ BMW Motorrad では、ご使用のモーターサイクルの電子機器専用にトリクルチャージャーを開発しました。このチャージャーを使用すれば、車両を長期間使用しない場合でも、バッテリーを接続した状態で充電しておくことができます。詳しい情報につきまして

は、BMW Motorrad ディーラーにお問合せください。◀

バッテリーを車両から外す

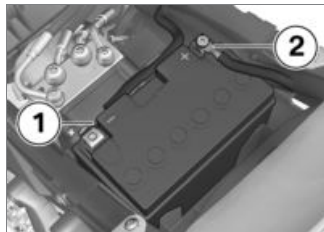
- 平坦で、固くしっかりとした路面に、モーターサイクルを駐車します。
- フロントシートを取り外す(▶ 63)。



! 取り外し順序を間違えると、ショートの高まり危険性が高まります。必ず作業手順を遵守してください。◀

- 最初にバッテリーマイナス配線 **1** を取り外します。
- その後にバッテリープラス配線 **2** を取り外します。

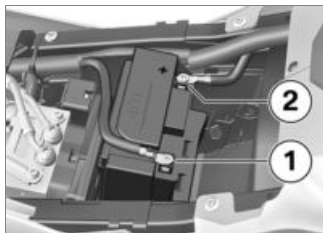
– 盗難警報装置 (DWA)^{OE} 装備



! 取り外し順序を間違えると、ショートの高まり危険性が高まります。必ず作業手順を遵守してください。◀

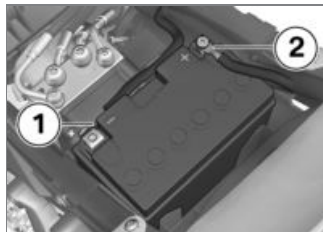
- 最初にバッテリーマイナス配線 **1** を取り外します。
- その後にバッテリープラス配線 **2** を取り外します。◀

バッテリーを車両に接続する



- 最初にバッテリープラス配線 **2** を取り付けます。
- その後、バッテリーマイナス配線 **1** を取り付けます。

ー 盗難警報装置 (DWA)^{OE} 装備



- 最初にバッテリープラス配線 **2** を取り付けます。
- その後、バッテリーマイナス配線 **1** を取り付けます。◁
- フロントシートを取り付ける(186)。

バッテリーを充電する

- バッテリーを車両から外す(186)。
- 適切なチャージャーを使用して、バッテリーを充電します。
- チャージャーの取扱説明書に従ってください。

- 充電が終了したら、チャージャーのターミナルクランプをバッテリーターミナルから外します。

▶ 長期間車両を使用しない場合は、バッテリーを定期的に充電する必要があります。その場合には、そのバッテリーの取扱い規定に従ってください。また、再使用する前に必ずバッテリーをフル充電してください。◀

- バッテリーを車両に接続する(187)。

バッテリーを取り外す

- バッテリーを車両から外す(186)。
- バッテリーを持ち上げて取り外します。スムーズに外せない場合は、前後に動かすと外しやすくなります。

バッテリーを取り付ける

▶ 車両からバッテリーが長時間外されていた場合、サービス表示の正常な機能を保証するため、現在の日付をメーターパネルに入力する必要があります。日付の調整に関しては、BMW Motorrad ディーラーにお問い合わせください。◀

- バッテリーを、プラスターミナルが進行方向で右側にくるように、バッテリー収納部にセットします。
- バッテリーを、マイナスターミナルが進行方向で左側にくるように、バッテリー収納部にセットします。
- バッテリーを車両に接続する(▶ 187)。
- 時計を調整する(▶ 50)。

ヒューズ

ヒューズを取り外す

⚠ 故障ヒューズのブリッジングにより、ショートの原因やそれによる火災の危険が生じます。

故障ヒューズは新品のヒューズと交換してください。◀

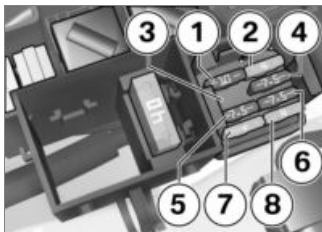
- イグニッションを OFF にします。
- 平坦で、固くしっかりとした路面に、モーターサイクルを駐車します。
- リヤシートを取り外す(▶ 62)。



- ロックレバーを押し、ヒューズボックス **1** のカバーを取り外します。
- メインヒューズを交換するため、カバー **2** を取り外します。
- ヒューズボックスから故障しているヒューズを上方向へ引き抜きます。

▶ ヒューズが頻繁に故障する場合には、電装システムの点検を専門の整備工場またはBMW Motorrad ディーラーに依頼してください。◀

ヒューズを取り付ける



- 故障したヒューズは、十分な容量のヒューズに交換します。

ヒューズ割当ておよび必要な電流の強さの一覧が「仕様 (諸元)」の章にあります。その数は図内のヒューズ番号と対応しています。◀

- ヒューズカバーを閉じます。
» ロックがはまる音が聞こえます。
- リヤシートを取り付ける(▶▶ 63)。

チェーン

チェーンにグリースを塗布する

! 汚れ、塵埃、不十分な潤滑は、ドライブチェーンの寿命を著しく短くします。ドライブチェーンは定期的に清掃し、潤滑してください。◀

- ドライブチェーンには、少なくとも 800 km ごとにグリースを塗布します。ぬかるみや、塵埃の中や、汚れた場所を走行した後は、適宜、早めに実行してください。
- イグニッションを OFF にし、ニュートラルに設定します。
- ドライブチェーンを適切なクリーニング剤で清掃し、乾かして、チェーン潤滑剤を塗布します。
- チェーン性能を高く維持するため、BMW Motorrad は、BMW Motorrad チェーン潤滑

剤の使用を推奨します。または：

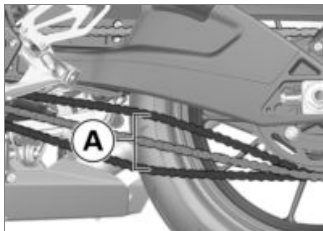


チェーンスプレー

- 潤滑剤が多すぎた場合は洗い流します。

チェーンの張り具合を点検する

- 平坦で、固くしっかりとした路面に、モーターサイクルを駐車します。
- リヤホイールを回転させて、チェーンのたるみが一番小さくなる位置まで回します。



- ドライブスプロケットとドリブンスプロケット間の真ん中あたりで、ドライバーを使用してチェーンを上下に押し、差 **A** を測定します。



チェーンのたるみ量

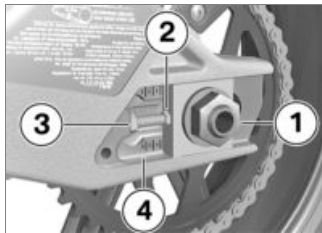
45...50 mm (モーターサイクルをサイドスタンドで立てる(無負荷状態))

測定値が許容範囲を超えている場合:

- チェーンの張り具合を調整する(➡ 190)。

チェーンの張り具合を調整する

- 平坦で、固くしっかりとした路面に、モーターサイクルを駐車します。



- アクスルシャフトナット **1** を緩めます。
- ロックナット **3** (左右) を外します。
- 左右のアジャストスクリュー **2** で、チェーンの張り具合を調整します。
- チェーンの張り具合を点検する(➡ 189)。

- 調整値 **4** が左右で同じになるように注意してください。
- 左右のロックナット **3** を締め付けトルクで締め付けます。



ドライブチェーンテンションボルトのロックナット

19 Nm

- アクスルシャフトナット **1** を締め付けトルクで締め付けます。



スイングアーム内リヤホイールアクスルシャフト

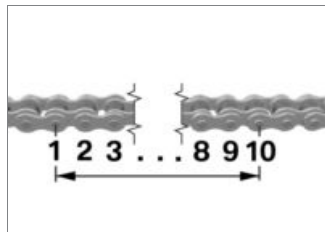
ねじ止め固定剤: メカニズム部分

100 Nm

チェーンの摩耗状態を点検する

- 1 速に入れます。
- リヤホイールを進行方向に回し、チェーンがピンと張った状態になるようにします。

- チェーン長さをリヤスイングアームの下側で測定します。



許容チェーン長

max 144.30 mm (測定された
10 リベットの長さの**中央**、
チェーンを引っ張った状態)

チェーンが許容長に達している場合：

- BMW Motorrad ディーラーにお問い合わせください。

アクセサリ

一般的な情報 194

一般的な情報

BMW Motorrad は、部品やアクセサリについて、あなたのモーターサイクル用に BMW が承認した純正品をご使用になることをお勧めします。

BMW 純正部品およびアクセサリのご購入、それらに関連する専門的なアドバイスにつきましては、BMW Motorrad ディーラーにお尋ねください。

これらの部品やアクセサリは、BMW により、その安全性、機能性、適性に関する試験が実施されています。それらの製品については、BMW が製造責任を保証いたします。

BMW 純正品以外の部品やアクセサリにつきましては、BMW は責任を負いかねます。

フレーム制御システムにおけるタイヤサイズの重要性についての注意事項を確認し、遵守してください (169)。



BMW Motorrad では、すべての他社製品について、BMW モーターサイクルにおいて安全性の問題なく使用できるかどうか判定することはできません。国別仕様により公的な許可が与えられている場合にも、この保証は付与されません。点検にあたっては、常にBMW モーターサイクルにおけるすべての使用条件を考慮に入れるということとはできず、そのため部分的に十分でないところがあります。必ず、BMW が BMW モーターサイクル用に承認している部品およびアクセサリ製品のみご利用ください。◀

変更を加える場合にはすべて、必ず法規制に従ってください。各国の道路交通法を遵守してください。

お手入れ

ケア用品.....	196
洗車	196
損傷しやすい車両部品のお手 入れ	196
塗装のお手入れ.....	197
保護コーティング	198
長期保管.....	198
再使用	198

ケア用品

BMW Motorrad は、ご使用になる洗剤やケア用品をBMW Motorrad ディーラーでお求めになることをお勧めします。BMW CareProducts (BMW ケア製品) は、原料の点検確認および研究機関における製品のテストや試用点検が行われており、あなたの車両に使用されているマテリアルのお手入れと保護を最適に行います。

 不適切なクリーナー / ケア製品を使用すると、モーターサイクルの部品が損傷するおそれがあります。ニトロ希釈液、コールドクリーナー、ガソリン、アルコールを含んだクリーナーなどを清掃に使用しないでください。◀

洗車

BMW Motorrad は、ペイントに付着している昆虫や硬化した汚れなどを、洗車の前に BMW 専用クリーナーで柔らかくして洗い流しておくことをお勧めします。

しみができるのを避けるため、強い直射日光にさらされた直後や日向での洗車は行わないでください。

特に冬季の間は、洗車をより頻繁に行ってください。

路面に散布された塩を除去するため、走行後は、直ちにモーターサイクルを冷水で洗車します。

 モーターサイクルを水洗いしたり、水たまりの中を通過したり、雨の日に行走したりすると、ブレーキディスクとブレーキパッドが水に濡れた状態になり、ブレーキの効きが遅くなるおそれがあります。ブレーキディスクおよびブレーキパッドが乾いた状態になるま

では、早めにブレーキングしてください。◀

 温水を使用すると塩の化学反応が強まります。散布された塩を除去するには、必ず冷水を使用してください。◀

 高圧スチームクリーナーの高い水圧により、シールや油圧ブレーキシステム、電装システム、シートが損傷するおそれがあります。

高圧ジェットやスチームクリーナーは慎重に使用してください。◀

損傷しやすい車両部品のお手入れ

プラスチック

 プラスチック部品の清掃に不適切なクリーナーを使用すると、表面が損傷するおそれがあります。プラスチック部品を清掃する際には、アルコールや溶剤、研磨剤

を含んだクリーナーは使用しないでください。

鉄粉取りスポンジまたは表面の堅いスポンジを使用した場合も、表面が損傷するおそれがあります。◀

フェアリング部

フェアリング部は、水と BMW プラスチックケア製品を使用して清掃してください。

プラスチック製ウインドシールドおよびカバーレンズ

汚れや昆虫を、柔らかいスポンジと水を大量に使用して除去してください。

▶ 硬化した汚れや昆虫などの付着は、湿らせた布などをかぶせて柔らかくしてください。◀

クローム

クロームメッキ部分は、特に塩の作用を受けた際には、大量の水と BMW シャンプーで慎重に清掃してください。さらに処置を施す場合には、クロームポリッシャーを使用してください。

ラジエター

ラジエターは、定期的に清掃してください。冷却が不十分なために起こるエンジンのオーバーヒートを避けるためです。

例えば、水圧をわずかにして、ホースを使用してください。

▶ ラジエターのフィンは、簡単に曲がります。

ラジエターを清掃をする際には、フィンを曲げないように注意してください。◀

ラバー

ラバー部品の清掃には、水または BMW ラバークリーナーを使用してください。

▶ ラバーシールのお手入れにシリコンスプレーを使用すると、損傷するおそれがあります。

シリコンスプレーやシリコンを含んだケア製品を使用しないでください。◀

塗装のお手入れ

定期的に洗車を行うことにより、塗装部分に長期間にわたって影響を与え、ペイントを損傷する原因となる物質を除去することができます。特に、大気汚染が激しい地域や、樹脂や花粉などが付着するような地域を走行した場合などに効果的です。

特に侵食性の高い物質は、直ちに除去してください。ペイントの損傷や変色を引き起こすおそれがあります。侵食性の高い物

質には、こぼれたフューエルやオイル、グリース、ブレーキ液、鳥のふんなどがあります。この場合、BMW ポリッシャーやBMW ペイントクリーナーを使用してください。

ペイントの表面仕上げに付着している汚れは、洗車後に特に見えやすくなります。このような汚れは、クリーニング用ベンジンまたはアルコールを清潔な布や綿球などに含ませて、直ちに除去してください。BMW Motorrad は、タール系の汚れには、BMW タールリムーバーをご使用になることをお勧めします。その後、その箇所のペイントを保護コーティングなどで保護します。

保護コーティング

BMW Motorrad は、ペイント保護コーティングのため、BMW ワックスやカルナバワックス、合成ワックスを含むコーティング剤を使用することをお勧めします。

ペイントに保護コーティングを施すべきかどうか、最もよくわかるのは、水滴が水玉にならなかった場合です。

長期保管

- 洗車します。
- バッテリーを取り外します。
- ブレーキレバー、クラッチレバー、メイン（センター）スタンド、サイドスタンドのピボットに、適切な潤滑剤を塗布します。
- 金属部品やクロームメッキ部品に中性のグリース（ワセリン）を塗布します。
- モーターサイクルを、両ホイールに負荷がかからない状態にして、乾燥した場所に保管します。

▶ モーターサイクルを長期保管する前に、エンジンオイルとオイルフィルターをBMW Motorrad ディーラーで交換してください。モーター

サイクルを長期保管する際に再使用する際に、定期点検や整備の時期が近づいている場合、BMW Motorrad ディーラーにサービスやインスペクションも同時に依頼してください。◀

再使用

- 表面に塗布されている保護用コーティングを取り除きます。
- 洗車します。
- 充電済みのバッテリーを取り付けます。
- 始動前に、チェックリストを確認します。

テクニカルデータ

トラブルシューティング	200
ネジ止め部	201
燃料	204
エンジンオイル	205
エンジン	206
クラッチ	207
ギヤボックス	207
リヤホイールドライブ	208
フレーム	208
サスペンション	209
ブレーキ	209
ホイールとタイヤ	210
電装システム	211
寸法	213
重量	213

性能	214
----------	-----

トラブルシューティング

エンジンが始動しない / 始動しにくい。

原因	修理
サイドスタンドが出ていて、ギヤが入っている	サイドスタンドを格納します。
ギヤが入っていて、クラッチを切っていない	ギヤをニュートラルに入れるか、クラッチを切ります。
燃料が入っていない	給油 (▶▶▶ 91)。
バッテリーが空になっている	バッテリーを充電します。

ネジ止め部

フロントホイール		数値	有効
ブッシュ内アクスルシャフト			
M24 x 1.5		50 Nm	
アクスルホルダー内の固定ボルト			
M8 x 35		切換え中にボルトを 6 回締め付ける	
		19 Nm	
ラジアルブレーキキャリパーとアクスルホルダー			
M10 x 65		38 Nm	
リヤホイール		数値	有効
ドライブチェーンテンションボルトのロックナット			
M8		19 Nm	
スイングアーム内リヤホイールアクスルシャフト			
M24 x 1.5 メカニズム部分		100 Nm	

リヤホイール		数値	有効
リヤスイングアームのスイングアダプター			
M8 x 30		20 Nm	
クランプングボルトとアップースプリングリテーナー			
M5 x 25		3 Nm	ーダイナミックダンピングコントロール ^{OE} 非装備
サスペンションストラットとメインフレーム			
M10 x 65 - 10.9		56 Nm	
ミラー		数値	有効
ミラーとフロントキャリア			
M6、ナットを交換するメカニズム部分		8 Nm	

シフトロッドとギヤシフトペダル

数値

有効

シフトロッドとギヤシフトペダル		
M6 x 20 マクロカプセル加工済、またはボルト固定用（中強度）	8 Nm	

燃料

推奨フューエルグレード	無鉛プレミアムガソリン (ハイオク) (最大 10 %エタノール、E10) 98 ROZ/RON 91 AKI
燃料品質の選択肢	無鉛スーパー (プレミアム) ガソリン (出力および燃費に少々制限あり) (最大 10 %エタノール、E10) 95 ROZ/RON 89 AKI
フューエル容量	約 17.5 l
フューエルリザーブ容量	約 4 l

エンジン

エンジン型式	水冷 / 油冷 4 気筒 4 ストローク直列エンジン、 1 気筒あたり 4 バルブ、DOHC
排気量	999 cm ³
シリンダーボア	80 mm
ピストンストローク	49.7 mm
圧縮比	13: 1
最高出力	146 kW、エンジン回転数: 13500 min ⁻¹
－ 低出力仕様 79 kW ^{OE} 装備	79 kW、エンジン回転数: 7750 min ⁻¹
最大トルク	113 Nm、エンジン回転数: 10500 min ⁻¹
－ 低出力仕様 79 kW ^{OE} 装備	97 Nm、エンジン回転数: 7750 min ⁻¹
最高回転数	max 14200 min ⁻¹
アイドリング回転数	1250 min ⁻¹ 、エンジン作動温度時

クラッチ

クラッチの仕様	湿式多板クラッチ、 アンチホッピング
---------	--------------------

ギヤボックス

ギヤボックスの仕様	常時噛み合い式 6 速トランスミッションをエンジンブロックに内蔵
ギヤ比	1.652 (76: 46 丁)、一次減速比 2.647 (45: 17 丁)、1 速 2.091 (46: 22 丁)、2 速 1.727 (38: 22 丁)、3 速 1.500 (33: 22 丁)、4 速 1.360 (34: 25 丁)、5 速 1.261 (29: 23 丁)、6 速

リヤホイールドライブ

リヤホイールドライブタイプ	チェーンドライブ
リヤサスペンション型式	キャストアルミダブルスイングアーム
リヤホイールドライブ歯数 (ドライブsproケット / ドリブンスproケット)	17:45
ファイナルドライブ	2.647

フレーム

フレーム型式	アルミニウム合金ブリッジフレーム、エンジン支持
型式プレート的位置	右フロントフレームとステアリングヘッド
車両識別番号の位置	右フロントフレームとステアリングヘッド

サスペンション

フロントホイール

フロントサスペンション型式	倒立テレスコピックフォーク
スプリングトラベル（フロント）	120 mm、ホイールで

リヤホイール

リヤサスペンション型式	キャストアルミダブルスイングアーム
リヤホイールドライブタイプ	チェーンドライブ
スプリングトラベル（リヤ）	120 mm、ホイールで

ブレーキ

フロントブレーキ型式	ラジアルマウント 4 ピストン固定キャリパーを搭載した油圧式ラジアルタイプダブルディスクブレーキ。ブレーキディスクはフローティングマウント。
フロントブレーキパッドの素材	焼結合金
リヤブレーキ型式	1 ピストンフローティングキャリパーを装備した油圧式ディスクブレーキ。ブレーキディスクはリジッドマウント
リヤブレーキパッドの素材	有機素材

ホイールとタイヤ

承認タイヤ	最新の承認タイヤの一覧については、BMW Motorrad ディーラーにお問い合わせいただくか、ウェブサイト bmw-motorrad.com をご覧ください。
フロントホイール	
フロントホイールの仕様	アルミニウムキャストホイール
フロントホイールリムサイズ	3.50" x 17"
タイヤサイズ (フロント)	120/70 ZR 17
リヤホイール	
リヤホイールの仕様	アルミニウムキャストホイール
リヤホイールリムサイズ	6.0" x 17"
タイヤサイズ (リヤ)	190/55 ZR 17
－ 鍛造ホイール ^{OE} 装備	200/55 ZR 17
タイヤ充填圧	
タイヤ充填圧 (フロント)	2.5 bar、タイヤ冷間時
タイヤ充填圧 (リヤ)	2.9 bar、タイヤ冷間時

電装システム

ヒューズ

クランプ 1	10 A、メーターパネル
クランプ 2	4 A、遮断リレー、診断コネクタ、DWA
クランプ 3	未使用
クランプ 4	7.5 A、ロービーム
クランプ 5	7.5 A、ハイビームヘッドライト
クランプ 6	7.5 A、アクセサリコネクタ、ライセンスプレートライト
クランプ 7	4 A、イグニッションスイッチ / 電子式エンジン始動ロックシステム (EWS)
クランプ 8	4 A、ヨーレートセンサー、左コンビネーションスイッチ、赤外線レシーバー (アクセサリ)
メインフューズ	40 A

バッテリー

バッテリー型式	AGM (Absorbent Glass Mat) バッテリー
バッテリー電圧	12 V
バッテリー容量	8 Ah
ー 盗難警報装置 (DWA) ^{OE} 装備	10 Ah

スパークプラグ

スパークプラグのメーカーおよび名称	NGK LMAR9D-J
スパークプラグの電極ギャップ	0.8 mm

バルブ

ハイビーム用バルブ	H7 / 12 V / 55 W
ロービームのバルブ	H7 / 12 V / 55 W
ポジションライト / パーキングライトバルブ	W5W / 12 V / 5 W
テールライト / ブレーキライトバルブ	LED
フロントウインカー用バルブ	RY10W / 12 V / 10 W
リヤウインカー用バルブ	RY10W / 12 V / 10 W
ライセンスプレートライトバルブ	W5W / 12 V / 5 W

寸法

全長	2050 mm、スプラッシュガード含む
全高	1140 mm、空車時、ハイウインドシールド含む
全幅	826 mm、ミラー含む
フロントシート高さ	815 mm、ライダー非乗車時
ライダーステップアーチレングス	1805 mm、ライダー非乗車時

重量

車両重量	204 kg、DIN 空車時、走行可能状態、燃料満載時の 90 %、オプション非装備
許容総重量	407 kg
最大積載荷重	203 kg

性能

最高速度

min 200 km/h

サービス

リサイクリング	216
BMW Motorrad サービス	217
BMW Motorrad モバイルサー ビス	218
メンテナンス作業	218
点検記録	219
一般整備記録	224

リサイクリング

二輪車を廃棄する場合は？

最寄りの「廃棄二輪車取扱店」の BMW Motorrad ディーラーにご相談ください。

廃棄二輪車取扱店とは（社）全国軽自動車協会連合会の登録販売店で、広域廃棄物処理指定業指定店として登録されている廃棄二輪車取扱店です。廃棄二輪車を適正処理するための窓口であり、店頭に「廃棄二輪車取扱店の証」が表示されています。



廃棄二輪車取扱店の証

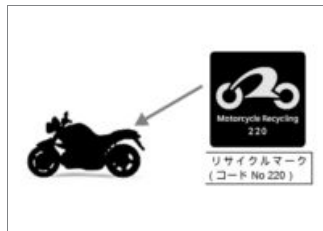
リサイクル料金と二輪車リサイクルマーク

リサイクル料金は廃棄二輪車を適正な処理を行い、再資源化する費用です。

リサイクルマーク（3 cm × 3 cm）が車体（シートの下）に貼付されている BMW Motorrad は、リサイクル費用がメーカー希望小売価格に含まれておりますので、再資源化に必要なリサイクル料金はいただきません。

ただし、運搬および収集費用は含まれておりませんので、お客様から廃棄二輪車取扱店、およ

び指定引取所迄の運搬および収集費用はお客様負担となります。尚、運搬および収集費用は、依頼する廃棄二輪車取扱店にお問い合わせください。また、お客様の都合で二輪車リサイクルシステムを活用されない場合に於いても、リサイクル料金は返還いたしません。



シート下のフレーム等に貼付しています。

二輪車リサイクルマークの取扱い

二輪車を廃棄する際は、二輪車リサイクルマークが必要となります。

リサイクルマークは車体から剥がさないでください。尚、紛失、破損による再発行、部品販売の取扱いはございません。

リサイクルマークの剥がれ等により、リサイクルマーク付車両か否か不明の場合は、(財)自動車リサイクル促進センターのホームページおよび二輪車リサイクルコールセンターでご確認ください。

廃棄二輪車に関するお問合せについて

廃棄二輪車に関するお問い合わせは、最寄りの「廃棄二輪車取扱店」のBMW Motorradディーラーまたは下記の二輪車コールセンターまでお問合せください。

(財) 自動車リサイクル促進センター内

- ー 二輪車リサイクルコールセンター
- ー 電話番号 03-3598-8075
- ー 受付時間 9 時 30 分～ 17 時 00 分 (土日祝日、年末年始等を除く)
- ー ホームページ <http://www.jarc.or.jp/>

BMW Motorrad サービス

BMW Motorrad は広範囲にわたるディーラーネットワークにより、世界 100ヶ国以上で、お客様およびご使用のモーターサイクルのためのサービスを提供しています。BMW Motorrad ディーラーは、ご使用の BMW モーターサイクルにおいて、あらゆるメンテナンスおよび修理作業を確実にを行うための技術情報および技術的ノウハウを備えています。

最寄のBMW Motorrad ディーラーにつきましては、www.bmw-motorrad.jp をご覧ください。



適切でないメンテナンスや修理作業がなされた場合、損傷や安全にかかわる危険が発生します。

BMW Motorrad は、モーターサイクルに関する作業はBMW Motorrad ディーラーに依頼することをお勧めします。◀

ご使用の BMW モーターサイクルが常に最適な状態に保たれているようにするため、BMW Motorrad は、規定のメンテナンスインターバルを順守することをお勧めします。

実施すべきメンテナンスおよび修理作業については、本書の「サービス」の章でご確認ください。また、保証期間が満了した後で修理や点検を依頼される場合にも、それまで定期的に整備さ

れていたことが必要条件になります。

BMW サービスの内容につきましては、BMW Motorrad ディーラーにおたずねください。

BMW Motorrad モバイルサービス

BMW Motorrad の新車は、万が一のトラブル発生時にはBMW Motorrad エマージェンシーサービスによる各種のサービスを受けることができます（モバイルサービス、現場で対応可能な範囲での応急処置、車両の回送など）。

エマージェンシーサービスの詳細につきましては、BMW Motorrad ディーラーにお問い合わせください。

メンテナンス作業

BMW 納車前点検 (PDI)

BMW 納車前点検 (PDI) は、納車前に BMW Motorrad ディーラーによって実施されます。

BMW 初回点検



初回点検の実施

500...1200 km

BMW サービス

BMW サービスは 1 年に 1 度実施されます。サービス項目は車両使用年数および走行距離数に応じて異なります。BMW Motorrad ディーラーがお客様にサービスの実施を確認し、次のサービス時期を登録します。

1 年間にかなりの距離を走行する車両に関しては、場合によっては登録されている時期以前にサービスを実施する必要があります。

す。この場合、該当する最長走行距離が一般整備記録に追記されます。次のサービス時期の前にこの走行距離に達した場合は、予定を早めてサービスを実施する必要があります。

マルチファンクションディスプレイのサービス表示により、約 1 ヶ月後の登録日または 1000 km の登録距離になる前に、次のサービスの時期が近づいていることが示されます。

指定されているサービスインターバルは、一般道路走行用に適用されるものです。サーキット走行の場合には、インターバルを負荷に適切に合わせる必要があります。

点検記録

BMW 納車前点検 (PDI)

実施済

日付 _____

スタンプ、署名

BMW 初回点検

実施済

日付 _____

距離 (km) _____

次回サービス

期限

日付 _____

または、早めの実施が必要な場合

距離 (km) _____

スタンプ、署名

BMW サービス

実施済

日付 _____

距離 (km) _____

次回サービス

期限

日付 _____

または、早めの実施が必要な場合

距離 (km) _____

スタンプ、署名**BMW サービス**

実施済

日付 _____

距離 (km) _____

次回サービス

期限

日付 _____

または、早めの実施が必要な場合

距離 (km) _____

スタンプ、署名**BMW サービス**

実施済

日付 _____

距離 (km) _____

次回サービス

期限

日付 _____

または、早めの実施が必要な場合

距離 (km) _____

スタンプ、署名

BMW サービス

実施済

日付_____

距離 (km) _____

次回サービス

期限

日付_____

または、早めの実施が必要な場合

距離 (km) _____

スタンプ、署名**BMW サービス**

実施済

日付_____

距離 (km) _____

次回サービス

期限

日付_____

または、早めの実施が必要な場合

距離 (km) _____

スタンプ、署名**BMW サービス**

実施済

日付_____

距離 (km) _____

次回サービス

期限

日付_____

または、早めの実施が必要な場合

距離 (km) _____

スタンプ、署名

BMW サービス

実施済

日付 _____

距離 (km) _____

次回サービス

期限

日付 _____

または、早めの実施が必要な場合

距離 (km) _____

スタンプ、署名**BMW サービス**

実施済

日付 _____

距離 (km) _____

次回サービス

期限

日付 _____

または、早めの実施が必要な場合

距離 (km) _____

スタンプ、署名**BMW サービス**

実施済

日付 _____

距離 (km) _____

次回サービス

期限

日付 _____

または、早めの実施が必要な場合

距離 (km) _____

スタンプ、署名

BMW サービス

実施済

日付_____

距離 (km) _____

次回サービス

期限

日付_____

または、早めの実施が必要な場合

距離 (km) _____

スタンプ、署名**BMW サービス**

実施済

日付_____

距離 (km) _____

次回サービス

期限

日付_____

または、早めの実施が必要な場合

距離 (km) _____

スタンプ、署名**BMW サービス**

実施済

日付_____

距離 (km) _____

次回サービス

期限

日付_____

または、早めの実施が必要な場合

距離 (km) _____

スタンプ、署名

この表は、メインテナンスおよび修理作業、アクセサリーの取り付け、特別キャンペーンの実施についての証明となります。

[illegible]

[illegible]

A**ABS**

- インジケーター / 警告灯, 33
- 技術情報, 142
- 自己診断, 85
- 操作する, 50
- 操作部, 16

ASC

- OFF にする, 51
- ON にする, 52
- インジケーター / 警告灯, 33
- 技術情報, 145
- 自己診断, 86
- 操作する, 51

D**DDC**

- 技術情報, 144
- 調整する, 77

DTC

- OFF にする, 52
- ON にする, 53
- インジケーター / 警告灯, 34
- 技術情報, 145
- 自己診断, 86
- 制御を調整する, 127

操作する, 52

操作部, 16

DWA

- インジケーター / 警告灯, 36
- 表示灯, 20

L**Lap-Timer**

- RACE INFO, 103
- 記録を消去する, 108
- 個別化する, 100
- 最速ラップ予測, 102
- 時間計算を開始する, 100
- 時間計算をキャンセルする, 101
- 時間計算を終了する, 101
- 赤外線レシーバー, 100
- 走行ラップごとの情報, 106
- 走行ラップを消去する, 108
- 操作する, 98
- ディスプレイレイアウト, 121

P

Pre-Ride-Check, 84

R**Rider's Manual**

車両における位置, 19

あ**アクセサリ**

一般的な情報, 194

安全に関する注意事項

- ブレーキ, 89
- ライディングにあたって, 82

い**イグニッション**

- OFF にする, 41
- ON にする, 40

イグニッションキルスイッチ

- 車両における位置, 18
- 操作する, 42

インジケーター / 警告灯, 20

全体図, 22

う**ウインカー**

- 操作する, 43
- 操作部, 16
- 脱着する, 135

え

- エンジン
 - エンジン電装用警告灯, 30
 - エンジンマネジメントシステム用警告灯, 30
 - 始動, 84
 - 仕様 (諸元), 206
 - 駐車, 41
- エンジンオイル
 - オイル注入口, 15
 - 充填レベルを点検する, 160
 - 仕様 (諸元), 205
 - フルードレベル表示, 11, 13
 - 補充する, 161
- エンジン回転数表示, 20
- エンジン始動ロック, 41
 - 警告表示, 30

お

- オドメーターとトリップメーターリセットする, 47

か

- 型式プレート
 - 車両における位置, 15

き

- キー, 40
- 記号と意味, 6
- ギヤチェンジ
 - シフトポイント用フラッシュ, 20, 88
- ギヤボックス
 - 仕様 (諸元), 207
- 給油, 91

く

- クーラント
 - オーバーヒート用警告灯, 30
 - 充填レベルを点検する, 167
 - フルードレベル表示, 15
 - 補充する, 167
- クラッチ
 - 遊びを調整する, 166
 - 遊びを点検する, 166
 - 機能を点検する, 166
 - 仕様 (諸元), 207

グリップヒーター

- 操作する, 60
- 操作部, 18
- クルーズコントロール
 - 操作する, 57

け

- 警告灯, 20
 - 全体図, 22
- 警告表示
 - ABS, 33
 - ASC, 33
 - DTC, 34
 - エンジンコントロール, 30
 - エンジン電装, 30
 - オーバーヒート, 30
 - テールライトおよびポジションライト / パーキングライト用ライトの故障, 32
 - 電子式エンジン始動ロックシステム, 30
 - 転倒検知センサー, 32
 - 盗難警報装置, 36
 - バルブの故障, 31
 - 表示, 25
 - フューエルリザーブ容量, 38
- 警告表示一覧, 26

こ

- コーディングプラグ
 - 取り付ける, 56

コンビネーションスイッチ

左側面, 16

右側面, 18

さ

サービス, 217

サービス表示, 37

サスペンション

仕様 (諸元), 209

し

シート

取り付ける, 61

取り外す, 61

ロッキングハンドル, 11, 13

始動, 84

操作部, 18

始動補助, 184

シフトアシスト, 88, 152

シフトレバー

逆シフト, 136

車両

再使用する, 198

車両識別番号

車両における位置, 15

重量

仕様 (諸元), 213

積載荷重一覧, 11, 13

仕様 (諸元)

エンジン, 206

エンジンオイル, 205

規格, 7

ギヤボックス, 207

クラッチ, 207

サスペンション, 209

重量, 213

スパークプラグ, 212

寸法, 213

電装システム, 211

燃料, 204

バッテリー, 211

バルブ, 212

ヒューズ, 211

ブレーキ, 209

フレーム, 208

ホイールとタイヤ, 210

リヤホイールドライブ, 208

ショックアブソーバー

調整エレメント (フロント), 11

調整エレメント (リヤ), 11, 15

調整する, 74

調整する、DDC 装備, 77

調整する、DDC 非装備, 74

す

ステアリングダンパー

車両における位置, 15

調整する, 69

ステアリングロック

ロックする, 40

スパークプラグ, 212

スピードメーター, 24

スプリングプリロード

調整エレメント (フロント), 11, 13

調整エレメント (リヤ), 11, 13

調整する, 69

寸法

仕様 (諸元), 213

せ

全体図

- SETUP DDC-SYS, 117
- SETUP EQUIPMENT, 118
- SETUP MENU, 111
- SETUP RACETRACK, 120
- SETUP USER-MODE, 125
- 警告灯 / インジケーター, 22
- シート下, 19
- 左コンベーションスイッチ, 16
- 左側面図, 11, 13
- マルチファンクションディスプレイ, 24
- 右コンベーションスイッチ, 18
- 右側面図, 15
- メーターパネル, 20

そ

走行モード

- 技術情報, 146
- 操作部, 18
- 調整する, 53
- 装備, 7

速度警告

- 調整する, 59

た

タイヤ

- 充填圧, 210
- 充填圧表, 11, 13
- 仕様 (諸元), 210
- 推奨, 169
- タイヤ空気圧を点検する, 168
- トレッドの溝の深さを点検する, 168
- 慣らし走行, 88

ち

チェーン

- グリスを塗布する, 189
- 張り具合を調整する, 190
- 張り具合を点検する, 189
- 摩耗状態を点検する, 190
- チェックリスト, 83
- 駐車, 90
- 長期保管, 198

つ

ツールキット

- 車両における位置, 19
- 内容, 156

て

- 点検記録, 219
- 電装システム
- 仕様 (諸元), 211
- 転倒検知センサー
- 表示灯, 32

と

盗難警報装置

- インジケーター / 警告灯, 36
- 操作する, 48
- 時計
- 調整する, 50
- トラクションコントロール
- ASC, 145
- DTC, 145
- トラブルシューティング, 200
- トルク, 201

な

- 慣らし走行, 87

に
荷物

積載に関する注意, 82

ね
燃料

給油する, 91

仕様 (諸元), 204

は

パーキングライト, 43

ハザードランプ

操作する, 43

操作部, 16

バッテリー

車両から外す, 186

車両における位置, 19

車両に接続する, 187

充電する, 187

仕様 (諸元), 211

取り付ける, 188

取り外す, 187

メンテナンスに関する注意, 185

バルブ

仕様 (諸元), 212

テールライトを交換する, 182

ハイビーム用バルブを交換する, 176

バルブ故障用警告灯, 31, 32

左ポジション / パーキングライト用バルブを交換する, 178

フロント / リヤのウインカー用バルブを交換する, 180

右ポジションライト / パーキングライト用バルブを交換する, 179

ロービーム用バルブを交換する, 176

ひ

ピットレーン用スピードリミッター

最高回転数を設定する, 125

操作する, 130

ヒューズ

交換する, 188

車両における位置, 19

仕様 (諸元), 211

ふ

フェアリング

サイドフェアリングの取り付け, 184

サイドフェアリングの取り外し, 183

フューエルリザーブ容量

インジケーター / 警告灯, 38

走行可能距離, 38

ブレーキ

安全に関する注意事項, 89

機能を点検する, 162

仕様 (諸元), 209

ハンドルレバーを調整する, 68

ブレーキパッド

慣らし走行, 87

フロントを点検する, 162

リヤを点検する, 163

ブレーキフルード

フロント充填レベルを点検する, 164

フロントリザーバタンク, 15

リヤ充填レベルを点検する, 165

リヤリザーバタンク, 15

フレーム
仕様 (諸元) , 208
フロントホイールスタンド
取り付ける, 157

へ

平均値
リセットする, 47
ヘッドライト
光軸, 68
右側 / 左側通行の国での調
整, 68
ヘルメットホルダー
車両における位置, 19
ヘルメットをロックする, 64

ほ

ホイール
サイズ変更, 169
仕様 (諸元) , 210
フロントホイールを取り付け
る, 171
フロントホイールを取り外
す, 169
ホイールリムを点検する, 168

リヤホイールを取り付け
る, 175
リヤホイールを取り外す, 173
ホーン, 16
本書の記述について, 7

ま

マルチファンクションディスプ
レイ, 20
RACE INFO, 103
SETUP DDC-SYS, 117
SETUP EQUIPMENT, 118
SETUP MENU, 111
SETUP RACETRACK, 120
SETUP USER-MODE, 125
サーキット走行用表示, 96
サブメニューを選択する, 113
全体図, 24
LAPTIMER 操作する, 98
操作部, 16
調整を終了する, 116
パラメーターを設定する, 115
表示を選択する, 45

み

ミラー
脱着する, 131
調整する, 68

め

メンテナンス
一般的な情報, 156
メンテナンススケジュール
ル, 218
メーターパネル
全体図, 20
フォトダイオード, 20

も

モーターサイクル
お手入れ, 195
固定する, 92
清掃する, 195
駐車, 90
長期保管, 198
モバイルサービス, 218

ら

ライセンスプレートベース
脱着する, 132

ライト

- 操作部, 16
- パーキングライト, 42
- パーキングライトを操作する, 43
- ハイビームヘッドライトを操作する, 42
- パッシングライトを操作する, 42
- ロービーム, 42
- ラゲッジループ
 - 車両における位置, 19
 - 使用, 64

リ

- リサイクリング, 216
- リヤホイールスタンド
 - 取り付け, 159
- リヤホイールドライブ
 - 仕様 (諸元), 208

れ

- レースサーキット
 - サーキット走行用表示, 95
 - LAPTIMER 操作する, 98
 - ピットレーン用スピードリミッター, 130
- レーススタートと Launch Control, 128

ろ

- ローンチコントロール, 128
- レーススタート, 128

ご購入いただきました車両の装備、アクセサリー、仕様は、本書の説明や図と異なる場合があります。これらについてのクレームはご容赦ください。

本書に記載されている寸法、重量、燃費、性能などのデータには、一般に認められている許容誤差が含まれています。

デザイン、装備、アクセサリーなどは、製品を改良するために予告なく変更することがあります。印刷の誤りや誤字、脱字に起因するクレームはご容赦ください。

オリジナル Rider's Manual、
Printed in Germany。

©2014 Bayerische Motoren
Werke Aktiengesellschaft
80788 München, Germany

本書はその全部について、たとえ一部であっても、BMW Motorrad After Sales から書式による承諾を得た場合を除き、転載や複製することは禁じられています。

燃料補給用データ：

燃料

推奨フューエルグレード	無鉛プレミアムガソリン（ハイオク）（最大 10%エタノール、E10） 98 ROZ/RON 91 AKI
-------------	--

燃料品質の選択肢	無鉛スーパー（プレミアム）ガソリン（出力および燃費に少々制限あり）（最大 10%エタノール、E10） 95 ROZ/RON 89 AKI
----------	--

フューエル容量	約 17.5 l
---------	----------

フューエルリザーブ容量	約 4 l
-------------	-------

タイヤ充填圧

タイヤ充填圧（フロント）	2.5 bar、タイヤ冷間時
--------------	----------------

タイヤ充填圧（リヤ）	2.9 bar、タイヤ冷間時
------------	----------------

BMW recommends **ADVANTEC**
ORIGINAL BMW ENGINE OIL

