

La nuova BMW F 800 S/ST

Indice



1. Caratteristiche e tecnica	2
2. Programma di equipaggiamenti	12
3. Potenza motore e coppia	15
4. Dati tecnici	16
5. Listino prezzi e optional	17

1. Caratteristiche e tecnica



BMW Motorrad prosegue nella strategia di offensiva di prodotto entrando nella classe media con due nuovi modelli. Dopo 47 mesi di sviluppo la F 800 S e la sorella più turistica la F 800 ST presentano la quarta serie costruttiva creando le basi per ulteriori modelli con i quali BMW Motorrad colmerà la distanza tra i monocilindrici della F 650 e le bicilindriche con motore boxer.

Il propulsore è un bicilindrico parallelo fronte marcia di 798 cm³ quattro valvole per cilindro sviluppato completamente da BMW Motorrad in cooperazione con la Bombardier Rotax GmbH. Il propulsore sarà prodotto nello stabilimento austriaco della Rotax secondo il progetto sviluppato dagli ingegneri BMW e inviato pronto per il montaggio alla fabbrica di Berlino. Il potente motore bicilindrico si distingue per la sua elasticità, la prontezza di risposta e il basso consumo di carburante. La potenza sviluppata dal propulsore è di 62,5 kW/85 CV a 8.000 giri/min. e un valore di coppia di 86 Nm a 5.800 giri/min.

L'equilibratura delle masse del bicilindrico avviene attraverso un sistema finora mai applicato nella costruzione di moto di serie: una biella oscillante supplementare compensa le forze d'inerzia di primo e secondo ordine assicurando un funzionamento esente da vibrazioni.

Il potenziale della nuova F 800 S viene espresso attraverso le prestazioni, come l'accelerazione 0-100 km/h in 3,5 secondi, ma anche attraverso altre caratteristiche del motore quali il basso inquinamento ambientale grazie al catalizzatore a tre vie che consente di rispettare la normativa EURO 3. Alle alte velocità si può apprezzare la protezione offerta dalla carenatura, studiata per offrire comfort aerodinamico e per ottimizzare l'impatto dell'aria riducendo anche i consumi. Il peso a secco contenuto in 182 kg, la versione ST pesa solo 5 kg in più, è ottenuto grazie all'applicazione del principio di costruzione leggera intelligente: il telaio in alluminio e il bellissimo forcellone monobraccio assicurano leggerezza e resistenza unita a stile e ricercatezza nel design. La ciclistica assicura elevata precisione e stabilità in traiettoria oltre ad un'ottima maneggevolezza.

Naturalmente, i modelli F offrono un eccellente comfort sia al pilota che al passeggero secondo abitudine di Casa BMW Motorrad e un livello di sicurezza esemplare, qualità che definiranno ex novo lo standard della classe media. I modelli F 800 possono essere equipaggiati ex fabbrica con un nuovo ABS bicanale, disponibile a richiesta.

Il ricco programma di accessori specifici BMW soddisfa come d'abitudine anche le richieste di personalizzazione dei clienti più esigenti.

Le caratteristiche della nuova F 800 S/ST:

- Moto sportiva/sport tourer compatta con eccellenti caratteristiche di guida ed elevata agilità.
- Bicilindrico parallelo frontemarcia raffreddato a liquido di 798 cm³, quattro valvole per cilindro e tecnica di equilibratura delle masse di nuova concezione.
- Potenza massima di 62,5 kW/85 CV a 8.000 giri/min., coppia massima di 86 Nm a 5.800 giri/min.
- Comando valvole DOHC tramite leve oscillanti analogo alla nuova generazione K.
- Gestione elettronica motore BMS-K, sonda lambda, catalizzatore regolato a tre vie e sistema di aria secondaria.
- Cambio a sei rapporti per eccellenti prestazioni di guida.
- Trasmissione finale con cinghia dentata, per assicurare silenziosità e durata.
- Telaio in alluminio resistente alle torsioni.
- Forcella telescopica, con steli da 43 millimetri.
- Forcellone monobraccio in alluminio.
- Maneggevolezza ed elevata precisione di guida.
- Peso a secco/in ordine di marcia: 182/204 kg (S), 187/209 kg (ST).
- Elevato comfort di seduta per guidatore e passeggero.
- Ottima protezione contro il vento e le intemperie, aerodinamica eccellente.
- Serbatoio posizionato sotto la sella così da ottimizzare il baricentro, con bocchettone di riempimento facilmente accessibile.
- Impianto frenante disponibile a richiesta con ABS.
- Ricca offerta di accessori specifici per guidatori sportivi e turismo.

Sintesi delle differenze:

F 800 S

Cupolino piano
Sezione superiore della carena corta
Semimanubri montati bassi
Maniglie di appiglio sulla coda
Design delle ruote Speed
Parafango della ruota anteriore nero

F 800 ST

Cupolino più alto
Carena con fianchetti
Manubrio più alto
Portapacchi
Design delle ruote Dynamik
Parafango anteriore della ruota verniciato

Bicilindrico parallelo fronte marcia, compatto con esclusiva equilibratura delle masse

I due modelli della Serie F 800 sono equipaggiati con l'identico motore bicilindrico in linea, sviluppato completamente ex novo, che offre soluzioni esclusive nella categoria. I perni di manovella dell'albero motore non sono disassati rispetto all'albero motore. Il motore montato trasversalmente funziona con una sequenza di accensione più uniforme; ogni giro dell'albero motore corrisponde a una corsa utile che è anche alla base della sonorità simile a quella dei motori boxer (360°); l'uniformità delle sequenze di accensione offre un flusso di carica equilibrato con maggiore sfruttamento della coppia motrice.

Le forze d'inerzia vengono equilibrate da un meccanismo di compensazione finora unico nella costruzione di motociclette di serie. Al posto dei tradizionali alberi di equilibratura, la compensazione delle forze d'inerzia oscillanti avviene tramite un sistema di snodi sul centro dell'albero motore con masse di compensazione a posizione predefinita: un eccentrico spostato di 180° sull'albero motore rispetto ai perni di manovella supporta una cosiddetta biella di equilibratura. Questa biella è accoppiata a una forcella di equilibratura montata quasi orizzontalmente. La cinematica prevede che la biella di equilibratura si muova verticalmente in direzione opposta alle due bielle del motore. La guida attraverso la forcella relativamente lunga determina un movimento oscillatorio quasi dritto del piede di biella (in effetti, il piccolo occhio di biella descrive una traiettoria leggermente curva). La ripartizione delle masse sul piede di biella e sulla forcella è impostata in modo tale che le forze d'inerzia risultanti dal movimento oscillatorio compensano le forze d'inerzia oscillanti del manovellismo (pistoni e parte della biella) in ogni posizione della manovella. Il risultato è l'eliminazione quasi totale delle forze d'inerzia di primo e secondo ordine e un funzionamento del motore povero di vibrazioni. Il grande vantaggio di questa elegante costruzione è la sua bassa rumorosità perché vengono soppressi i tipici rumori delle ruote dentate o delle catene.

Anche il circuito dell'olio presenta dei dettagli raffinati e si distingue dallo standard della categoria. Al fine di evitare delle perdite, è stata concepita una lubrificazione a carter semisecco senza serbatoio separato per l'olio motore. Il lubrificante fuoriuscente dai cuscinetti di banco viene raccolto in una specie

di pozzo isolato dalla coppa dell'olio in cui passa anche il sistema di compensazione. L'olio motore che si raccoglie in questa zona viene aspirato continuamente, convogliato alla scatola del cambio e trasportato senza pressione alla coppa dell'olio, attraverso dei fori di passaggio nel basamento. La pompa pressurizzata dell'olio utilizza questa riserva per alimentare il circuito di lubrificazione.

Testata high-tech come nei nuovi modelli K

La modernissima testata è montata sui cilindri inclinati assialmente di 30 gradi in avanti, integrata nel basamento e sezionata orizzontalmente. Analogamente alla nuova generazione di modelli K, anche nella Serie F ruotano due alberi a camme in testa azionati da una catena dentata che comandano quattro valvole per cilindro attraverso delle leve oscillanti. Grazie alle leve oscillanti, il comando valvole funziona a basso livello di usura nonostante l'elevata alzata delle valvole. Un primo controllo del gioco valvole è necessario a 20.000 chilometri.

Tipica per i motori BMW è anche la preparazione della miscela realizzata nel collettore di aspirazione dalla centralina di gestione motore BMS-K e due farfalle di 46 millimetri. Il quantitativo da iniettare viene calcolato dalla gestione motore non solo in base alla durata dell'iniezione ma considerando anche la pressione messa a disposizione dalla pompa della benzina, in funzione del carico richiesto. Il sistema di alimentazione di carburante funziona senza ritorno e mette a disposizione solo il quantitativo effettivamente richiesto dal motore. Questa regolazione della mandata contribuisce a risparmiare corrente e consente di variare ampiamente la pressione del carburante così da ottimizzare la preparazione della miscela. Questo principio senza pari sul mercato è protetto da una serie di brevetti. Per misurare il quantitativo di carburante alimentato non vengono considerati solo parametri come il carico, il numero di giri e la temperatura ma anche il tasso residuo di ossigeno nei gas di scarico. Le relative informazioni vengono lette da una sonda lambda posizionata dietro l'unione dei collettori, indispensabile per una conversione efficiente nel catalizzatore a tre vie montato di serie.

L'aria aspirata necessaria per la formazione della miscela perviene al filtro attraverso un cornetto di aspirazione con presa d'aria dinamica. La sua posizione vantaggiosa sopra il motore e il suo grande volume sono stati possibili spostando il serbatoio sotto la sella.

L'impianto di scarico a peso ottimizzato è realizzato interamente in acciaio inossidabile e si divide alla fine del collettore: un sistema di aria secondaria arricchisce i gas di scarico con aria fredda così da minimizzare le emissioni nocive attraverso una post-combustione abbinata al catalizzatore.

Motore brioso e coppia corposa

La prontezza di risposta del bicilindrico viene assicurata dal moderno impianto di iniezione, la scarsa massa inerziale contribuisce ad una curva di potenza molto ripida. Già ai bassi regimi, il motore a quattro valvole per cilindro con un rapporto di alesaggio/corsa di 82,0/75,6 millimetri – dunque non proprio a corsa corta – passa velocemente a un numero di giri elevato e sviluppa già a 5.000 giri/min. il 90 per cento della coppia massima. Tra i 5.000 e gli 8.000 giri/min. il motore sale di giri repentinamente, accompagnato da una sonorità senza pari.

Il modello S accelera da 0 a 100 km/h in solo 3,5 secondi – merito anche del cambio a sei marce dalla rapportatura corta – e raggiunge una velocità di punta superiore ai 200 km/h. Rispetto al raggiungimento di prestazioni estreme gli ingegneri BMW hanno posto intenzionalmente al centro del loro lavoro la rotondità di funzionamento e una corposa erogazione di potenza ai medi regimi. Il guidatore sarà entusiasta della capacità di spunto del propulsore – ma anche il motociclista che ama i viaggi lunghi si godrà l'elasticità del twin della ST perché gli permetterà di ridurre il numero di cambiate.

Ma il nuovo bicilindrico parallelo riunisce elasticità dinamica e doti di spunto, dimostrando che ottime caratteristiche di guida non comportano necessariamente un alto consumo di carburante. Sulle strade extraurbane, è realizzabile un consumo nettamente inferiore ai 5 litri di benzina per 100 km. A richiesta, i modelli F 800 possono essere adattati per il funzionamento con benzina 91 ROZ; in questo caso la potenza di picco cala di 1,5 kW/2 CV e il consumo di carburante aumenta leggermente. L'adattamento avviene attraverso l'utilizzo di una mappatura differente nel software della gestione motore.

La programmazione della centralina è reversibile in qualsiasi momento. È inoltre disponibile, direttamente dalla fabbrica e senza sovrapprezzo, la versione depotenziata con 25 kW/34 CV a 7.000 giri/min. e 55 Nm a 3.500 giri/min, per i neopatentati. In questo caso la riduzione di potenza avviene attraverso un secondo disco di regolazione, che limita l'angolo di apertura delle farfalle.

Il sofisticato motore presenta una serie di raffinatezze tecniche: ad esempio, la pompa dell'acqua si trova a destra della testata cilindri e viene azionata da un ingranaggio montato sull'albero a camme. Il posizionamento vantaggioso della pompa – direttamente dietro al radiatore con termostato integrato – rende sufficienti dei raccordi di raffreddamento molto corti. Il motore si presenta così molto compatto e ordinato. Uno scambiatore di calore olio/acqua montato sopra il filtro olio facilmente accessibile assicura il riscaldamento veloce del propulsore nell'avviamento a freddo, oltre a limitare la temperatura dell'olio motore.

Trasmissione alla ruota posteriore con cinghia dentata

La trasmissione secondaria a cinghia dentata è nota per l'affidabilità e la scarsa necessità di manutenzione. Nei modelli F 800 la cinghia, data la sua larghezza, viene protetta da un coperchio. Il proprietario della F 800 non deve eseguire nessun lavoro di verifica della tensione della cinghia. Dopo un breve controllo a 1.000 chilometri la tensione dovrà essere verificata solo nell'ambito del tagliando ogni 10.000 chilometri. La cinghia dentata viene testata intervenendo sul supporto eccentrico dell'asse posteriore nel braccio oscillante.

La trasmissione secondaria a cinghia dentata assicura un cambio di carico più dolce, è in grado di compensare dei picchi di potenza e lavora silenziosamente anche dopo un chilometraggio elevato. La ruota della cinghia dentata posteriore in lamiera d'acciaio opaco previene, insieme al dispositivo antistrappi in quattro componenti, le reazioni di cambio di carico indesiderate, consentendo un'accelerazione esente da strappi anche da bassissimi regimi. La trasmissione secondaria della F 800, che funziona correttamente, consente una percorrenza di oltre 40.000 chilometri e contribuisce ai bassi costi di manutenzione della nuova BMW F 800.

Motore e ciclistica formano un'unione perfetta.

La costruzione compatta di motore e ciclistica dei modelli F 800 costituisce la base ideale per le caratteristiche di guida esemplari che definiscono dei parametri di orientamento nuovi a livello di maneggevolezza e stabilità. Per ottenere un asse quanto più rettilineo possibile tra canotto dello sterzo e fulcro del braccio oscillante, il telaio di alluminio estremamente resistente alle torsioni è realizzato in profilati estrusi saldati e componenti in getto in conchiglia. Al fine di ottimizzare il peso e l'ingombro, il motore è integrato come elemento portante nella ciclistica; il basamento rinforzato nella sezione posteriore è contemporaneamente il supporto del braccio oscillante con quattro cuscinetti ad aghi. Il blocco motore è imbullonato rigidamente al telaio sopra il braccio oscillante. La parte posteriore del telaio in tubo di acciaio è collegata al telaio di alluminio attraverso quattro viti. Il serbatoio del carburante montato sotto la sella contribuisce a ottimizzare la distribuzione dei pesi.

Sportiva/sport tourer compatta con forcella telescopica

In entrambi i modelli F 800 la sospensione anteriore è affidata ad una forcella telescopica con una generosa sovrapposizione del fodero della forcella e dello stelo. Inoltre, l'elevata resistenza alla flessione della forcella telescopica viene assicurata dagli steli dal diametro di 43 millimetri.

La solidità delle sospensioni influenza positivamente la percorrenza di traiettoria e il comportamento di guida. Sia la F 800 S che la F 800 ST passano con la massima precisione da una piega all'altra, trasmettendo al guidatore sempre un feedback diretto sulla ruota anteriore. La taratura perfetta degli ammortizzatori e 140 millimetri di escursione della ruota offrono un ottimo comfort e una buona tenuta di strada. L'ammortizzatore di sterzo è di serie.

La ripartizione equilibrata dei pesi, dovuta anche alla batteria montata direttamente dietro al canotto dello sterzo, contribuisce ad una eccellente dinamicità di guida. La versione S pesa in ordine di marcia solo 204 kg; il peso a vuoto è di 182 kg. La sport tourer pesa solo cinque chilogrammi in più.

L'unità ammortizzante posteriore è equipaggiata da un ammortizzatore regolabile nella fase di estensione e attraverso una manopola facilmente accessibile è possibile la regolazione del precarico della molla. Una chiave inclusa aumenta, in caso di necessità, la superficie di attacco della manopola così che il guidatore può adattare rapidamente e senza sforzo il precarico della molla allo stato di carico. Al bellissimo monobraccio in getto in conchiglia di alluminio è collegata l'unità ammortizzante con escursione della ruota di 140 millimetri che contribuisce all'ottimo comfort e alla guida sportiva.

Il monobraccio oscillante di alta qualità è un componente del tutto particolare che attira l'attenzione generale. In aggiunta all'immagine dinamica offre anche dei vantaggi costruttivi. Ad esempio, il silenziatore spostato a sinistra è molto vicino alla moto contribuendo così al suo profilo snello. L'intera costruzione convince per la sua eccellente rigidità e per numerosi dettagli costruttivi che assicurano la facilità di manutenzione e di assemblaggio.

Design delle ruote della Serie K

Mentre la F 800 S ha ripreso il design delle ruote dalla sportiva K 1200 S, la F 800 ST si muove su ruote dal design della tourer R 1200 ST. Le ruote in getto di alluminio presentano delle valvole montate lateralmente che consentono un controllo semplice della pressione. A livello di cerchio e di pneumatici, entrambi i modelli F offrono molto di più di quello che si trova di norma nella classe media: infatti, un pneumatico 120/70-ZR17 sul cerchio da 3,5 pollici anteriore e 180/55-ZR17 sul cerchio da 5,5 pollici posteriore rappresentano un equipaggiamento dei modelli S e ST superiore alla media della categoria di appartenenza.

Impianto frenante senza compromessi

I nuovi modelli F montano due dischi da 320 millimetri all'anteriore e pinze a quattro pistoncini, impianto adeguato alle prestazioni della moto. Le pinze dei freni funzionano con pastiglie in metallo sinterizzato, il comando freno ha una leva regolabile e un serbatoio separato. Al retrotreno, sul disco di 265 millimetri è montata una pinza flottante a pistoncino unico. I tubi di raccordo dell'impianto frenante con guaine di acciaio sono parte dell'equipaggiamento standard di entrambi i modelli.

ABS bicanale leggero e moderno

A richiesta, i modelli F 800 sono equipaggiati dalla fabbrica con un ABS bicanale della Bosch. Grazie al peso contenuto della motocicletta, analogamente alla serie monocilindrica, l'ABS non richiede né un servofreno né la funzione Integral.

La nuova generazione di questo ABS di BMW Motorrad si distingue per una costruzione compatta, un peso contenuto e una qualità di regolazione ulteriormente ottimizzata rispetto alla generazione precedente. L'ingombro e il peso del modulatore di pressione sono stati quasi dimezzati, così che il peso supplementare dell'ABS ammonta a solo 1,5 chilogrammi. Il nuovo modulatore di pressione gestisce la pressione dei freni nel campo di regolazione attraverso valvole di alimentazione a regolazione lineare e si distingue per intervalli di regolazione estremamente brevi e precisi. Grazie alle nuove valvole a sezione di apertura variabile, il guidatore percepisce solo una leggera pulsazione alle leve del freno. Inoltre, il nuovo ABS di BMW Motorrad offre delle funzioni di diagnosi ampliate: ad esempio, i sensori del numero di giri delle ruote sorvegliano automaticamente la distanza rispetto alla ruota del sensore e contribuiscono così ad un elevatissimo livello di sicurezza.

Lo stato della tecnica: impianto elettrico CAN-bus e blocco motore elettronico

Anche l'impianto elettrico dei nuovi modelli F si presenta al più alto livello tecnico: infatti funziona con un innovativo sistema di CAN-bus. Analogamente alle Serie BMW K e R, il Single-Wire-System (SWS) offre numerosi vantaggi: riduce la lunghezza del cablaggio e consente di collegare in rete tutte le centraline semplificando così il processo di diagnosi dettagliata. Inoltre, sono stati soppressi i fusibili tradizionali perché in caso di avaria il sistema disattiva automaticamente il componente difettoso.

Dall'introduzione della tecnologia CAN-bus, il blocco motore elettronico è parte dell'equipaggiamento di serie di tutte le motociclette BMW di classe superiore ed è stato montato anche nei due modelli F 800. Per avviare il motore è necessario l'impulso corretto della chiave: il chip integrato nella chiave BMW deve comunicare all'antenna anulare il codice corretto per disattivare il blocco di avviamento. Una volta accettato il codice, la gestione motore autorizza l'avviamento. Questa tecnologia offre attualmente la protezione più sicura e affidabile contro il furto della motocicletta.

I connettori elettrici sono impermeabili e conseguentemente poco sensibili a difetti. La necessaria potenza elettrica è assicurata da una batteria di 14 ampère e un alternatore dalla potenza di 400 Watt.

Il cockpit con la propria strumentazione analogica a configurazione verticale fornisce al guidatore le informazioni in modo chiaro e dettagliato. BMW offre come optional un computer di bordo che comprende anche la funzione di cronometro (vedi equipaggiamenti al capitolo 2).

Il proiettore sdoppiato asimmetrico con coperchio in materiale sintetico trasparente conferisce ai modelli F 800 il volto tipico dell'ultima generazione di motociclette BMW. Per assicurare una buona visibilità, nel proiettore sono montate due lampadine H7. Passando dalla luce anabbagliante al faro abbagliante, la luce anabbagliante resta attiva.

Un design giovane che trasmette molta dinamicità

Con la nuova serie F 800 BMW Motorrad interpreta il design in maniera giovane, coerente con le attuali motociclette BMW a quattro cilindri. Anche alcuni dettagli tecnici sono accentuati attraverso una interpretazione delle linee tipiche di BMW. L'elegante telaio in alluminio collega idealmente con una linea unica e diretta il canotto dello sterzo al supporto del braccio oscillante fino al monobraccio dando unità armonica ed eleganza.

Mentre la F 800 S è equipaggiata con un cupolino piatto in policarbonato e presenta una carena superiore rastremata, la F 800 ST presenta manubrio e cupolino più alti sottolineando la propria identità di moto più votata al turismo. Anche in questo caso attenzione all'ergonomia, la differente altezza del manubrio, infatti, comporta due posizioni di guida. Il pilota si troverà infatti molto più inclinato, con il peso spostato verso l'asse anteriore sulla F 800 S. Sulla F 800 ST invece il manubrio più alto consente una posizione con busto eretto e gambe meno piegate, quindi per una guida più rilassata.

Entrambi i modelli F 800 presentano delle eccellenti qualità aerodinamiche e offrono – nonostante il profilo snello – una protezione contro il vento senza pari nella classe media. Grazie a una serie di interventi per migliorare l'aerodinamica lungo i bordi laterali del cupolino, il vento viene deviato intorno al corpo del guidatore – protezione più marcata sulla ST. Nella sport tourer, il portapacchi di serie funge da base per il montaggio del raffinato sistema portavaligie.

Nella versione S l'attenzione della persona viene attirata dal motore completamente nudo. Vista dall'alto, una striscia nera opaca "solca" la motocicletta dalla copertura della ruota anteriore fino alla coda, conferendo alla S un tocco di maggiore sportività. I colori esclusivi, che non vengono offerti per nessun altro modello BMW, sottolineano la personalità della motocicletta. Al momento del lancio la F 800 S sarà prodotta in Sunset pastello o Flammrot pastello, mentre l'elegante F 800 ST potrà essere ordinata in Blau metallizzato e Graphitan metallizzato.

Entrambi i modelli non offrono solo design attraente ma anche numerosi dettagli pratici. Gli specchietti retrovisori presentano un punto di arresto che consente al guidatore di ritrovare facilmente la posizione ideale dopo averli ribaltati. Quando si devono eseguire dei lavori di manutenzione, la carena si smonta facilmente e velocemente, il coperchio del serbatoio di 16 litri si trova sul lato destro della moto ed è facilmente accessibile, particolare molto utile per evitare di sganciare la borsa dal serbatoio per fare rifornimento.

Comfort tipico di una BMW

La nuova Serie F 800 soddisfa anche i guidatori più esigenti in termini di comfort e di ergonomia: l'altezza della sella è di 820 millimetri, per i guidatori di statura più bassa è disponibile ex fabbrica una sella più bassa, l'altezza della

sella si abbassa a 790 millimetri. Grazie alla forma della sella, che si snellisce nella sezione anteriore, l'arco di cavallo è di 1.810 millimetri, si riduce chiaramente con la sella più bassa a 1.750 millimetri, la leva del freno e della frizione sono facilmente regolabili alla ricerca della massima personalizzazione.

2. Programma di equipaggiamenti



Optional e accessori specifici (in postmontaggio)

BMW Motorrad soddisfa le richieste di personalizzazione del cliente non solo attraverso gli optional montati ex fabbrica, ma anche con un programma di accessori specifici che possono essere montati dal concessionario o dal cliente stesso. Optional e accessori specifici sono stati studiati per la più sportiva F 800 S e per la sport tourer F 800 ST su misura per il carattere della sua moto.

Optional

- BMW Motorrad ABS (sistema bicanale)
- Manopole riscaldate*
- Sella guidatore più bassa * (altezza 790 mm)
- Impianto antifurto (DWA)
- Computer di bordo
- Riduzione di potenza a 25 kW/34 CV
- Indicatori di direzione bianchi*
- Adattamento alla benzina normale ROZ 91
- Cavalletto centrale* (solo ST)
- Supporto valigie* (solo ST)

I prodotti contrassegnati da un * sono disponibili anche come accessori specifici in postmontaggio presso le concessionarie BMW Motorrad.

Computer di bordo completa l'offerta d'informazioni

Il computer di bordo amplia le informazioni visualizzate sul display con ottima leggibilità, è integrato nello strumento combinato e offre informazioni relative a: livello del carburante, marcia innestata, temperatura, velocità media, consumo medio, consumo istantaneo, autonomia, temperatura esterna e cronometro. L'informazione desiderata viene selezionata e caricata attraverso un pulsante sul manubrio sinistro che consente anche di attivare il cronometro. Inoltre, una spia a LED segnala il raggiungimento del regime prossimo al limitatore, la funzione è disattivabile.

Sicurezza: l'impianto antifurto

Una volta inserito, l'impianto antifurto (DWA) reagisce a ogni cambiamento della posizione della motocicletta posteggiata con dei forti segnali acustici e luminosi. L'impianto è disattivabile attraverso il telecomando o con la chiave di accensione.

Accessori specifici (in postmontaggio)

- Manopole riscaldate*
- Portapacchi
- Kit per montare le valigie Sport
- Kit per montare il supporto valigie (per il modello S solo con portapacchi)
- Valigia Sport dal volume variabile
- Topcase piccolo
- Zaino serbatoio
- Borsa serbatoio
- Cavalletto centrale* (per il modello S con kit di montaggio)
- Cavalletto da officina
- Attrezzi di servizio
- Sella bassa *
- Indicatori di direzione bianchi*
- Fune per portacasco
- BMW Motorrad Navigator II
- Supporto sistema di navigazione, cavi e kit di montaggio
- Guscio monoposto, per coprire la sella del passeggero
- Cupolino alto o basso

I prodotti contrassegnati da un * sono fornibili anche ex fabbrica.

Spazio di carico: le valigie Sport e il topcase

Le valigie Sport dal volume variabile (da 17 a 25 litri), note dalla K 1200 S, sono disponibili con una base modificata anche per i modelli F 800. Grazie al sistema di supporto, quasi invisibile, le valigie sono montabili e smontabili in pochi secondi. Le tasche interne impermeabili sono già integrate nel sistema di valigie Sport. Se il guidatore desidera trasportare più bagaglio, può ordinare in postmontaggio il topcase dal volume di 28 litri nel quale può sistemare ad esempio il casco.

Cavalletto per il monobraccio e sellino per il passeggero

I motociclisti più sportivi saranno entusiasti del cavalletto posteriore che consente di sostituire rapidamente i pneumatici. Il guscio monoposto è offerto per coprire la sella del passeggero, conferendo alla moto una linea più sportiva.

Cavalletto centrale offerto in postmontaggio

Sia nella F 800 S che nella F 800 ST il cavalletto laterale di serie può essere completato da un cavalletto centrale.

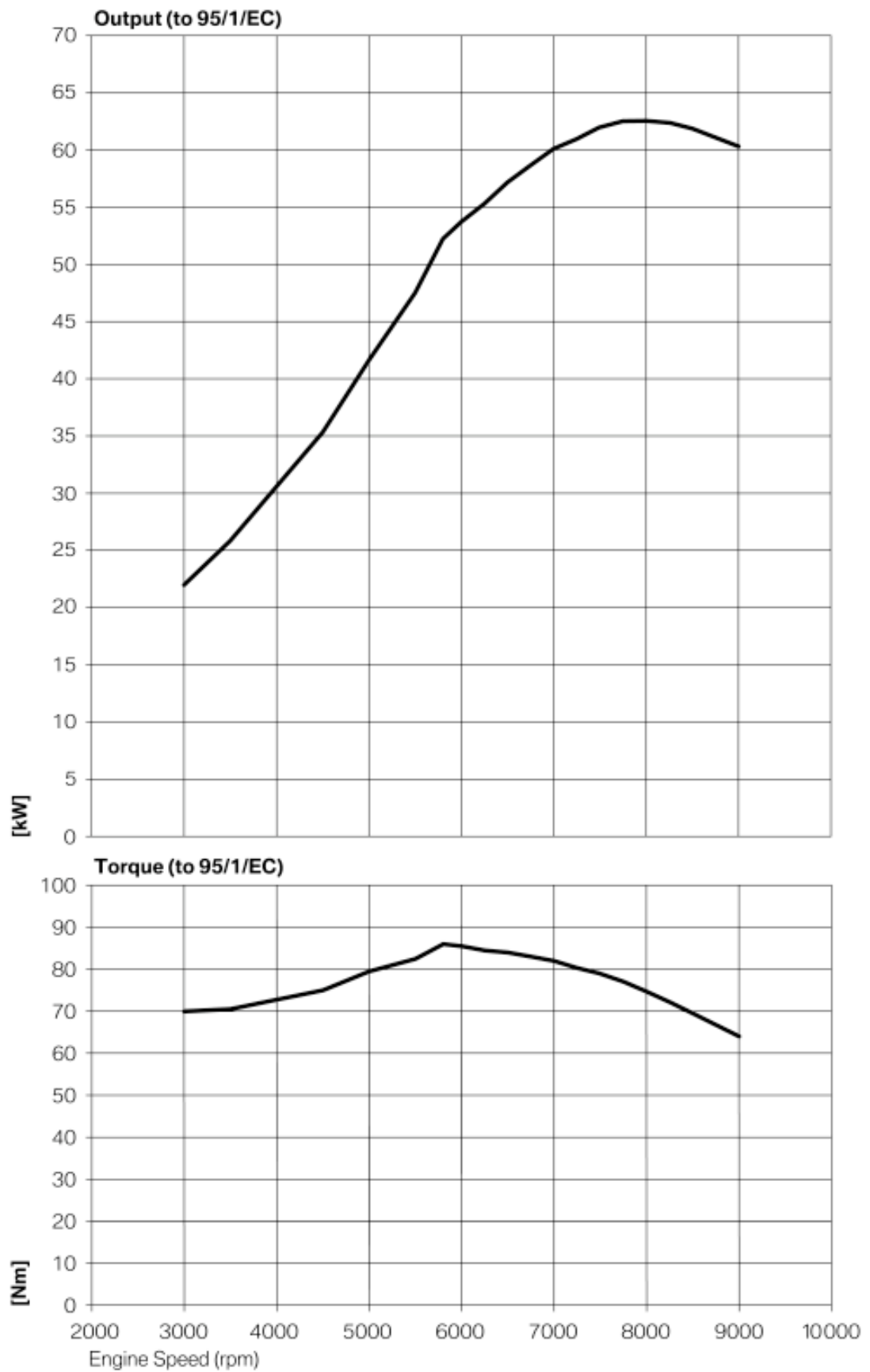
Zaino e borsa per il serbatoio per trasportare piccoli oggetti

Lo zaino e la borsa per il serbatoio sono degli accessori utili in viaggio, inoltre grazie alla disposizione del tappo del serbatoio sul fianco della moto non devono essere tolti quando si fa rifornimento di carburante.

La borsa da serbatoio ha una capacità di 12 litri, ha una sacca interna impermeabile, ed è utilizzabile anche con il BMW Motorrad Navigator.

Lo zaino per il serbatoio, dalle misure nettamente più grandi, offre un volume variabile da 14 a 26 litri ed è completo di una sacca interna impermeabile così da non rendere necessaria una protezione supplementare in caso di pioggia. L'equipaggiamento prevede anche una tasca impermeabile per carte geografiche e una tasca per depositare piccoli oggetti, accessibile dalla tasca principale.

3. Potenza motore e coppia



4. Dati tecnici

F 800 S, F 800 ST

		F 800 S	F 800 ST	F 800 S 25 kW/34 CV/ F 800 ST 25 kW/34 CV
Motore				
Cilindrata	cm³	798		
Alesaggio/corsa	mm	82/75,6		
Potenza	kW/CV	62,5/85		25/34
a	giri/min.	8.000		7.000
Coppia	Nm	86		55
a	giri/min.	5.800		3.500
Numero cilindri		2		
Compressione/carburante		12,0 : 1/Super senza piombo(95 ottani)		
Comando valvole/accelerazione		DOHC (double overhead camshaft)		
Numero valvole per cilindro		4		
Ø Aspirazione/scarico	mm	32/27,5		
Diametro farfalla	mm	46		
Alimentazione/gestione motore		iniezione elettronica con collettore di aspirazione, gestione motore BMS-K		
Impianto elettrico				
Alternatore	W	400		
Batteria	VI/Ah	12/14		
Proiettore	W	55 (abbagl./anabbagl.) 5 luce pos. 21/5 (freni/retrom.)		
Avviamento	kW	0,9		
Trasmissione/cambio				
Frizione		a dischi multipli in bagno d'olio, azionamento meccanico		
Cambio		meccanico a sei marce		
Trasmissione primaria		1 : 1,930		
Rapporti in I		1 : 2,462		
II		1 : 1,750		
III		1 : 1,381		
IV		1 : 1,174		
V		1 : 1,042		
VI		1 : 0,960		
Trasmissione secondaria		a cinghia dentata, 173 denti 11-1903-34 (passo/lungh./largh.)		
Rapporto		1 : 2,353 (34/80)		
Ciclistica				
Telaio		a ponte in profilati di alluminio, funzione portante		
Sospensione ruota anteriore		forcella telescopica, diametro stelo 43 mm		
Sospensione ruota posteriore		monobraccio in alluminio		
Escursione anteriore/posteriore	mm	140/140		
Avancorsa	mm	94,6		
Passo	mm	1.466		
Inclinazione canotto sterzo	°	63,8		
Freni	davanti	doppio disco Ø 320 mm		
	dietro	monodisco Ø 265 mm		
		a richiesta BMW Motorrad ABS		
Ruote		in getto d'alluminio		
	davanti	3,5 x 17		
Pneumatici	dietro	5,5 x 17		
	davanti	120/70-ZR17		
	dietro	180/55-ZR17		
Dimensioni e masse				
Lunghezza totale	mm	2.082	2.195	
Larghezza totale con specchi	mm	860		
Larghezza manubrio senza specchi	mm	738	797	
Altezza sella	mm	820 (optional 790)		
Peso a secco	kg	182	187	
Peso in ordine di marcia, con pieno di benzina	kg	204	209	
Peso totale ammesso	kg	405		
Capacità utile del serbatoio	l	16		
Prestazioni				
Consumo carburante				
90 km/h	l/100 km	3,4		
120 km/h	l/100 km	4,4		
Accelerazione				
0-100 km/h	s	3,5	3,7	n.i.
Velocità max.	km/h	oltre 200		155

5. Listino prezzi e optional

PREZZI E OPTIONAL: F 800 S

	KW	Prezzo IVA escl.	Prezzo IVA Inc.	Prezzo C.I.M.
F 800 S	62,5	Euro 7.301,48	Euro 8.761,77	Euro 8.950,00

Il prezzo di listino è considerato chiavi in mano. Sono compresi i costi di preconsegna, immatricolazione e primo tagliando.

Cod. - MODELLO	Cod. - COLORE MOTO	SELLA Std
216 - F 800 S	695 Flame Red	Nera
	987 Sunset Yellow	Nera

LISTINO PREZZI OPTIONAL		PREZZI AL PUBBLICO	
		IVA esc.	IVA inc.
519	Manopole riscaldabili	Euro 175,00	Euro 210,00
524	BMW Motorrad ABS	Euro 666,67	Euro 800,00
539	On board computer	Euro 166,67	Euro 200,00
588	Indicatori di direzione bianchi	Euro 29,17	Euro 35,00
603	Antifurto	Euro 166,67	Euro 200,00
703	Versione con potenza di 34CV / 25KW per neopatentati	Senza costo aggiuntivo	
774	Sella bassa (790 mm)	Senza costo aggiuntivo	

Il presente listino annulla e sostituisce i precedenti. BMW Motorrad Italia si riserva il diritto di modificare prezzi e caratteristiche tecniche senza preavviso.

PREZZI E OPTIONAL: F 800 ST

	KW	Prezzo IVA escl.	Prezzo IVA Inc.	Prezzo C.I.M.
F 800 ST	62,5	Euro 8.134,81	Euro 9.761,77	Euro 9.950,00

Il prezzo di listino è considerato chiavi in mano. Sono compresi i costi di preconsegna, immatricolazione e primo tagliando.

Cod. - MODELLO	Cod. - COLORE MOTO	SELLA Std
234 - F 800 ST	749 Blue metallizzato	Nera
	986 Graphitan metallizzato	Nera

LISTINO PREZZI OPTIONAL		PREZZI AL PUBBLICO	
		IVA esc.	IVA inc.
519	Manopole riscaldabili	Euro 175,00	Euro 210,00
524	BMW Motorrad ABS	Euro 666,67	Euro 800,00
539	On board computer	Euro 166,67	Euro 200,00
588	Indicatori di direzione bianchi	Euro 29,17	Euro 35,00
603	Antifurto	Euro 166,67	Euro 200,00
636	Cavalletto centrale	Euro 95,83	Euro 115,00
681	Supporti per valigie	Euro 58,33	Euro 70,00
703	Versione con potenza di 34CV / 25KW per neopatentati	Senza costo aggiuntivo	
774	Sella bassa (790 mm)	Senza costo aggiuntivo	

Il presente listino annulla e sostituisce i precedenti. BMW Motorrad Italia si riserva il diritto di modificare prezzi e caratteristiche tecniche senza preavviso.