

MOTOR



Moto Guzzi V 65
Honda CL 250 S
Nieuwe modellen voor '83

K
KEESING



Dubbeltest: BMW R 100 RT en RS

Je hebt daar Harley-Davidson. Of Ducati. Moto Guzzi. En Laverda. Stuk voor stuk fabrikanten die motorfietsen maken die niet meteen met de Japanse massaproductie kunnen vergeleken worden. Aparte persoonlijkheden dus. Zo ook BMW dat ankerhecht vasthoudt aan een paar beginselen, zoals het boxerconcept en de kardanaandrijving. De viercilinder, die bij het Beierse merk op het getouw staat, is al jarenlang een publiek geheim. Maar uit het interview met Ir Pachernegg, in ons nr 3 van dit jaar, blijkt dat de boxer het toch nog 'n tijdje zal moeten rooien. En hoewel noch de R 100 RT noch de R 100 RS wereldschokkend nieuws vormen, is er toch al aardig wat veranderd sedert we het laatst over BMW's litermachine schreven, ter gelegenheid van de duurtest met de RT in ons nr 2 van 1980. Een goede reden dus om deze twee uitgesproken GT motoren opnieuw aan een test te onderwerpen.



KEESINGS **motor** DUBBELTEST

BMW R 100 RT en RS

Klassieke maar geraffineerde techniek maken ze tot een sterke persoonlijkheid

Beide motoren beschikken over een windtunnelgetekende stroomlijn. De RS (Sport) en RT (Touring) kuip hebben praktisch een identieke vormgeving. Het verschil zit 'm voornamelijk in de

lage sportieve ruit van de RS en hoge toerruit van de RT. Maar terwijl de aerodynamische stuurkuip van de RS een illustratie is van de eenvoud, werd de RT kuip voorzien van enkele niet onaar-



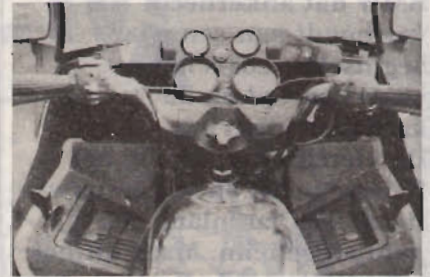
dige snuffjes. De individuele aanpassing van het windscherm aan de grootte van de bestuurder, dank zij een eenvoudige tweeschroefregeling, is een "must". Het kan anders al eens gebeuren dat de rand van de koepel juist voor je ogen staat, wat niet alleen het gezichtsveld vermindert maar ook je veiligheid in gevaar brengt. De luchtkanalisisatie in de stuurkuip, via geïntegreerde luchtsleuven links en rechts, vinden we wel interessant bij warm zomerweer. Toch moet de onvoldoende werking hiervan herzien worden. Zeer handig voor al de kleine spullen zijn de afsluitbare bergruimten links en rechts in de stuurkuip; wel opletten want deze zijn niet 100% waterdicht. In de RT kuip werden ook — tegen meerprijs — een in- en uitklapbare verstraler en mistlamp voorzien, die vrij eenvoudig bediend worden via twee hendels links en rechts in de kuip. Het is aangeraden deze hendels voorzichtig te hanteren. Op onze testmotor was de rechtse hendel lichtjes verplooid en sloot de lamp niet zo goed af. Verder wordt het toermotor uiterlijk van de RT nog benadrukt door twee zijkoffers.

Doorontwikkeld

We vertelden reeds dat BMW, in

tegenstelling met de meeste Japanners, niet om de zes maanden een nieuwe motorfiets uitbrengt. Tot vandaag de dag is het merk trouw gebleven aan de tweecilinder boxermotor. De krachtbron van de RS en de RT bevindt zich dan ook in een zeer ver ontwikkeld stadium. Sinds '81 werden op deze litermotoren heel wat belangrijke verbeteringen aangebracht. Er werd vooral op een beter rendement, lager gewicht, geringer verbruik en doorgedreven uithouding gewerkt.

Via een boring en slag van 94 x 70,6 bekwaam men een cilinderinhoud van 980 cc. De compressieverhouding bedraagt 9,5 : 1 en het motorvermogen wordt opgegeven voor 51 kW (70 pk) bij een maximum toerental van 7.000 opm. Het maximum motorkoppel van 76 Nm (7,7 mkg) verkrijgt deze boxer bij 6.000 opm. De twee nieuw herziene schuingeplaatste Bing gelijkdrukcarbureatoren met mantelgeleiding en nieuwe kabels, gestuurd door een verdeelingsmechanisme dat absoluut betrouwbaar werkt, zijn van het V 94 type met 40 mm doorstroomdiameter. De bediening van de choke, in twee standen, werd bij de boordinstrumenten op het stuur geplaatst. De inlaatklep



In optie leverbaar: inklappende verstraler en mistlamp. Ons inziens mochten de hendels voor de bediening van deze vondst wel anders en alleszins duurzamer bedacht worden. En waarom geen eenvoudige elektrische bediening?

heeft een diameter van 44 mm en de uitlaatklep een diameter van 40 mm. De openingshoek van de kleppen is 308 graden. Een eenvoudige en zeer gesofisticeerde technologie voor de cilinderbouw zijn de aluminium cilinders zonder cilinderwand (nikasil), waarvan de wrijvings-



oppervlakken met nikkel bedekt zijn en, dankzij de verwerking van silicium carbid, een grotere weerstand tegen sleet waarborgen dan de hardverchromde oppervlakken. En toch vormen betere prestaties, een verdriedubbelde termische geleiding in vergelijking met gietijzer, kortere inrijperiodes en een geringer olie-verbruik op zichzelf een gehele vooruitgang. Het gewichtsverlies bedroeg haast drie kilogram. Hierdoor werd het inertiekoppel rond de langsas, dat bij de BMW boxermotor reeds 30% lager lag dan bij de dwarsgeplaatste viercilinders, nog aanzienlijk verbeterd, waardoor de handelbaarheid weer gevoelig vergroot.

Het oliekartr werd versterkt, de olieleiding werd aangepast met een groter oliekartr waardoor men over ruimere veiligheidsreserves beschikt bij aanhoudend zware inspanningen. Het aanzienlijk lagere geluidsniveau van de aangezogen lucht, dankzij het grotere filteroppervlak, levert een opvallend groter comfort en staat in voor eenvoudiger onderhoud en vervanging.

De nieuwe transistorontsteking, zonder kontaktpunten en met dubbele lichtere bobijnen, maakt het niet alleen mogelijk brandstof te besparen maar ook te bezuini-

gen op onderhoud, regelen en afstellen.

We denken wel dat iedereen nu handig gebruik maakt van de elektrische starters en zuiver ter informatie willen we vermelden dat op onze testmotoren enkel de RS een kickstarter had. Het starten wordt nu gemakkelijker, daar de overbrengingsverhouding van het kickstartmechanisme veranderd werd. Bovendien is er een nieuwe koppeling waarvoor 30% minder inspanning moet geleverd worden en fijnschakelen ook nauwkeuriger kan verlopen en beter gedoseerd kan worden. Het gewicht van deze koppeling daalde met 40% zodat de motor snel kan reageren op iedere versnelling. Het nieuwe uitlaatsys-

teem (2-in-2 chroom) ontwikkelt, dank zij een tweede dempingsbuis, een betere koppelkurve en een groter vermogen bij een laag geluidsniveau.

Men kan de nieuwe motoren herkennen aan het nieuwe kartr van de verdelerketting met zijn matzwarte kleur en gepolierde ribben. Ook het bovenste deksel en het kartr van de filter zijn eveneens matzwart geschilderd. Van onze testmotoren was enkel de RS standaard met een oliekoeler uitgerust.

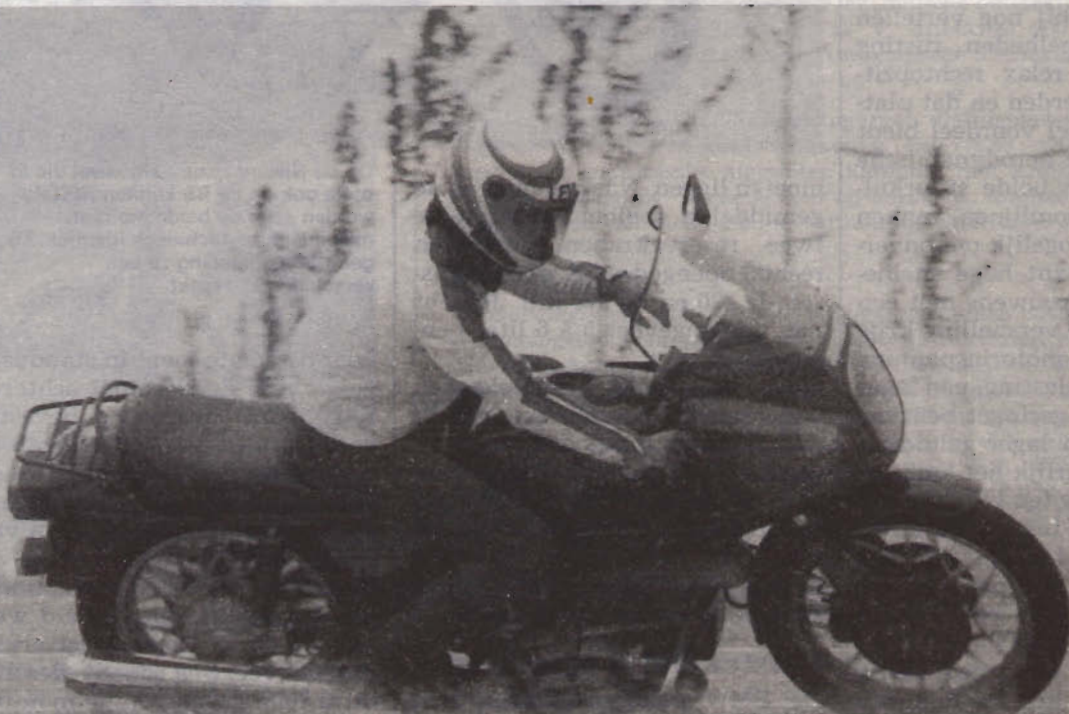
Versnellingsbak-problemen

De RT startte zowel koud als warm probleemloos. Alhoewel de RS wel eventjes de choke ver- ▷

Prijzen (1)

	RS	RT
Aankoop	213.920	213.920
Koffers met rek	10.227	—
Koffers	—	8.522 (2)
Valbaar	2.083	2.083
Kick	1.610	1.610
Hoofdschakelaar verlichting	284 (3)	284 (3)
Uitklapbare lampen	—	8.617

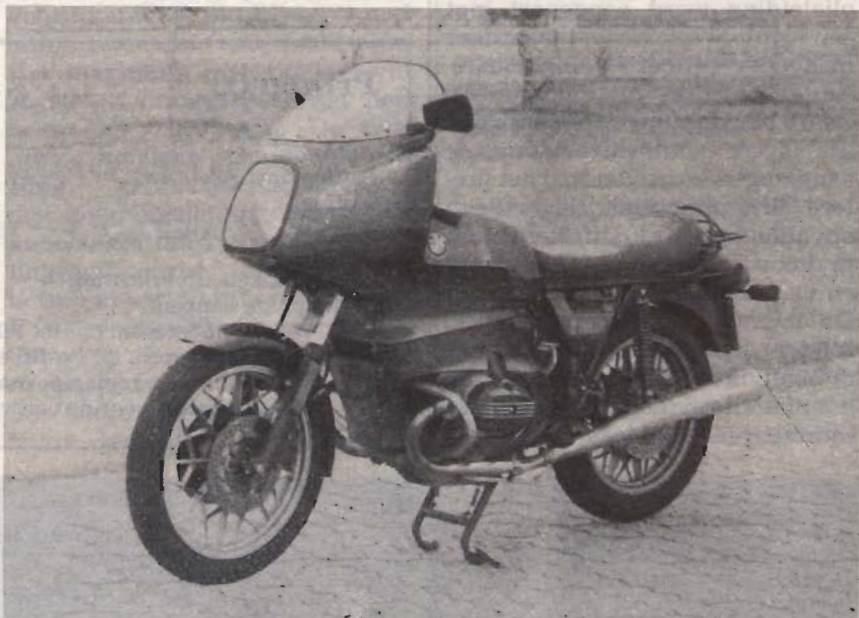
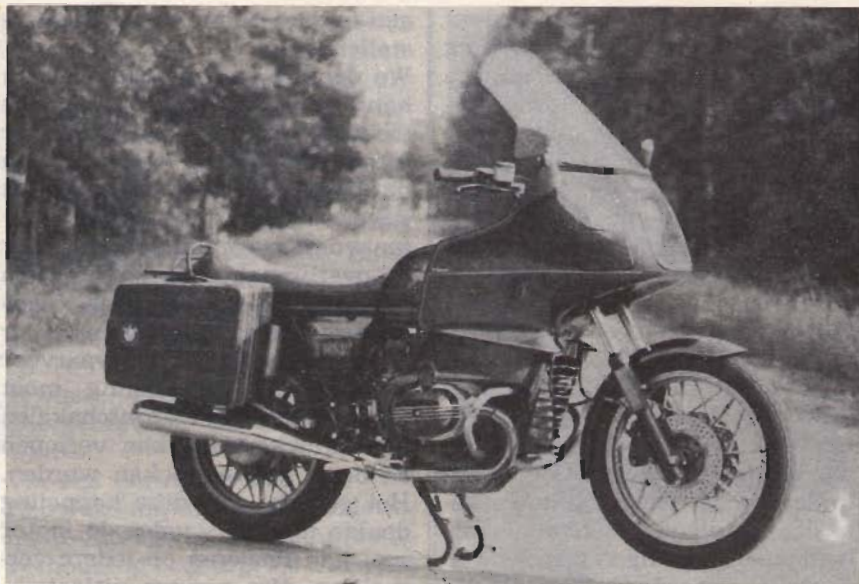
(1) BTW niet inbegrepen. (2) Het rek voor de koffers is in de aankoopprijs van de RT inbegrepen. (3) De RS en RT worden fabriek af geleverd met konstant brandende koplamp, maar voor België wordt er automatisch een hoofdschakelaar voor de verlichting gemonteerd.



langde bij koude motor, was warm starten ook voor hem geen probleem. Typisch zijn die twin boxer-cilindertrillingen en het uit-de-veren komen van de motorfiets bij het vertrek.

De koppeling is progressief en zeer licht te bedienen. Hoewel de versnellingsbak lichter schakelt dan op vorige modellen, moet BMW toch nog enkele punten herzien. De RT schakelt moeilijk zonder koppeling en was praktisch nooit van de eerste maal in vijfde versnelling te krijgen. De RS liet de versnellingen gemakkelijker schakelen, ook zonder koppeling, maar het durfde al eens gebeuren dat de motor uit vierde versnelling kipte terwijl je er toch al enkele sekonden inzat. Vooral op bochtige wegen zeer vervelend. De goede kwaliteit van de kardan staat natuurlijk helemaal in de BMW "lange afstandrijders" politiek.

Met dat kilometervreten en de betrouwbaarheid in het hoofd, opteerde BMW vrijwillig voor het beperkte vermogen van 70 pk bij 7.000 opm. Een BMW hoef je trouwens helemaal niet in hoge toeren te jagen. 5.000 opm volstaan om aardig snel vooruit te komen. En voor de laagvliegers, weet dat de RT een top haalt van 195 km/u bij 6.500 opm; de RS liep zelfs gemakkelijk naar de 205 km/u. We willen daarbij nog vertellen dat deze topsnelheden rusting ontspannen en relax rechtopzittend gereden werden en dat platliggen geen enkel voordeel biedt gezien de goede aerodynamische vormgeving van beide stuurkruipen. Deze stroomlijnen maken het trouwens mogelijk om onvermoeid en konstant hoge snelheden te rijden. Trouwens met een vijfde overdrive versnelling krijg je een geringere motorinspanning bij konstante belasting, een lager motortoerental, geringer benzineverbruik en een lager geluidsniveau, wat natuurlijk het comfort en de uithouding fen goede komt. Het gemiddelde testverbruik, bij zeer hoge snelheden, lag trouwens zeer gunstig: 7,7 l per 100 km voor de RS en 7,6 l per 100 km voor de RT. Als je de snelheidsbeperkingen niet overtreedt krijg je, dank zij een benzinetank van 24 l superbenzine, een rijradius van meer dan 300 km. Het verbruik zou dan rond de zes liter



moeten liggen. Naargelang van de gemiddelde snelheid moeten de twee reservekranen (links en rechts) opengedraaid worden tussen de 230 en de 270 km. Je hebt dan nog ongeveer 5 à 6 liter benzine over.

Over die twee benzinekranen onderaan de benzinetank wil ik nog eventjes kwijt dat het dringend tijd is dat BMW daar iets aan verandert. Het is hoogst onaangenaam en zelfs gevaarlijk als je in het midden van een drukke verkeersstroom beide kranen op reserve moet draaien.

Uitstekend weggedrag

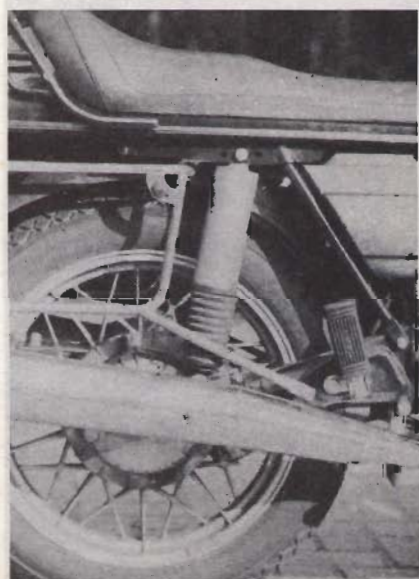
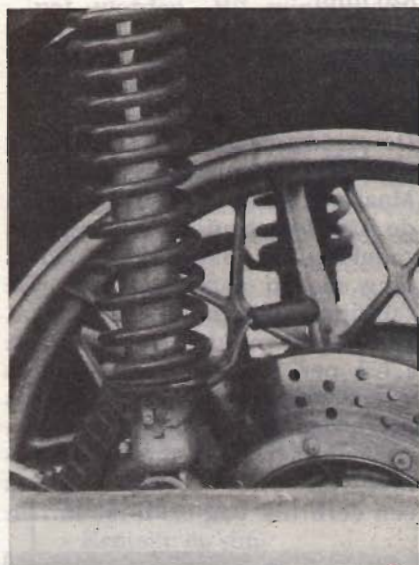
De BMW motoren danken hun goede naam ook gedeeltelijk aan hun goede rij-eigenschappen. Het feit dat in '81 de BMW R 100 RT

Op de Nivomats na - alhoewel die in optie ook op de RS kunnen besteld worden - zijn de beide motoren mechanisch en technisch identiek. Toch geeft hun bekleding ze een verschillende aspect.

voor de eerste maal in standaardversie met de Nivomat achtervering werd uitgerust, bevestigt deze faam en betekende een revolutie op dit vlak. Het principe van die Nivomat is een automatische niveauregelaar die de veren vanzelf aanpast aan de belasting van de motor. Het Nivomatsysteem, dat gezamenlijk ontwikkeld werd met de firma Boge, zorgt ervoor dat de veerweg steeds dezelfde blijft onafgezien van de motorbelasting. Bovendien let het erop dat de vrije hoogte gelijk blijft en zelfs al rijdt men op zeer slechte

weg, nog zullen de koplampen steeds hun juiste stand bewaren. Dit alles althans in theorie, want in de praktijk loopt het al eens mis, zoals we later zullen zien... Het Nivomat is als extra uitrusting verkrijgbaar op de andere modellen.

De teleskoopvork van de grote BMW's werd eveneens vernieuwd en zorgt inderdaad voor een uitzonderlijk wegcontact en een uitstekend comfort. De veerweg bedraagt liefst 200 mm. Dit is toe te schrijven aan een gevoelige vermindering van de niet opgehangingen massa's en aan een



Het grote technische verschil tussen beide motorfietsen in standaarduitvoering vormen de Nivomat veren op de RT. Ondanks de lange ervaring die BMW met deze schokdempers heeft op zijn auto's, blijken die op de motoren toch niet altijd te voldoen.

nieuwe afstemming van de ophanging met de schokdempers. Het nieuwe remsysteem haalt eveneens voordeel uit het verbeterde wegcontact en biedt een betere wegligging op rechte weg. De twee nieuwe geboorde schijfremmen (260 mm ϕ) met vast remzadel en nieuwe halfmetalen asbestvrije remvoeringen die hier voor de eerste maal gebruikt worden, verminderen de remafstand met 40% op nat wegdek.

De verlichte zadels met dubbele zuiger in aluminium kunnen ook, dank zij de grotere warmtegeleiding van de nieuwe garnituren, beter de termische pieken verwerken bij paniekremmen of uitputtend remmen over lange afstanden. Ook op droog wegdek verzekeren ze een doelmatigere afremming. De geboorde achterste schijfrem (260 mm ϕ) zorgt bovendien voor een betere doseering middels een verandering van het hydraulisch systeem. Wel was het achterrempedaal te ver naar binnen geplaatst zodat het moei-

lijk te bedienen was. En persoonlijk vond ik ook dat de rechter karburator vervelend in de weg zat als je het rempedaal intrapte. De herziene schommelarm — hij werd 10 mm langer — levert tevens een belangrijke bijdrage tot de veiligheid.

De nieuwe karter van de achterwielaandrijving werd onder druk gegoten, waardoor hij stijver is en lichter.

De wegligging van beide motoren is goed, zowel in snelle als scherpe bochten. De rechtuitstabiliteit is verbeterd en daar zal de stuurdemper niet vreemd aan zijn. Wel begon de RT op topsnelheid lichtjes te slingeren.

De wendbaarheid van beide motoren is goed, enkel bij S-bochten voel je het zware sturen; snel gooi- en smijtwerk is hier uitgesloten. De RS achterveren zijn in drie standen regelbaar. De middelste stand is prima voor comfortabel gebruik; bij sportief rijden sloegen de veren echter redelijk snel door. De grip van de

Technische gegevens

Motor

2 cil. boxer, 4-t, luchtgekoeld, oliekoeler (RS). Cilinderinhoud: 980 cc. Boring en slag 94 x 70,6 mm. Kompressieverhouding: 9,5 : 1. Vermogen: 51 kw (70 pk) bij 7.000 opm. Motorkoppel: 76 Nm (7,7 mkg) bij 6.000 opm. Voeding: 2 gelijke druk karburatoren, schuingeplaatst, met starter, Bing V 94, 40 mm ϕ . Brandstof: super. Elektronische ontsteking met batterij, zonder contactpunten. Batterij: 12 V, driefasige 280 W alternator. Koplamp H 460/55 W, ϕ 180 mm. Automatische inschakeling.

Overbrenging

Enkelvoudige droge plaatkoppeling met diafragmaveer. Vijfversnellingsbak met vork en klauwschakeling (4,40 - 2,86 - 2,07 - 1,67 - 1,50). Secundaire transmissie: afgesloten kardanas met kruiskoppeling, met hypoïde veranding. Torsiedemper op kardanas. Konisch koppel achter. Konisch tandwiel met palloïde veranding. Standaard eindverhouding: 3,00 : 1.

Rijwielgedeelte

Dubbelwiegfreem van staalbuis, achterstevan eraan vastgeschroefd, niet gehomologeerd voor zijspannen. Voorvork: Teleskopisch met hydraulische schokdempers. Konisch gelagerde balhoofdshoek, 200 mm veerweg, 95 mm caster. Ophanging achter: schommelarm met Nivomat schokdempers, konische rollagers, pinbevestiging (RT) en schommelarm met progressief werkende schokdempers, regelbaar in drie standen, konische rollagers, pinbevestiging. 125 mm veerweg (RS). Voorrem: dubbele schijfrem, geboord, 260 mm ϕ , vaste klauw. Achteraan: enkele schijfrem, geboord, 260 mm ϕ , vaste klauw. Banden Metzeler (3.25 H 19 voor en 4.00 H 18 achter).

Maten en gewichten

Lengte: 2.210 mm. Breedte: 746 mm. Breedte stuur: 700 mm (RT) en 580 mm (RS). Hoogte zadel: 820 mm. Wielbasis: 1.465 mm. Drooggewicht: 217 kg (RT) en 210 kg (RS). Inhoud benzinetank: 24 l.

Prestaties

Topsnelheid solo zittend: 195 km/u (RT) en 205 km/u (RS) (op teller). Verbruik: 6 tot 8 liter super per 100 km.

banden (Metzeler 3.25 H 19 voor en 4.00 H 18 achter) was goed op droog wegdek. In de regen heb ik wel eventjes met het achterwiel geschoven, toen ik een lange bocht nam die in de eerste helft droog was en nat lag in het tweede gedeelte. We hadden toen duidelijk een iets te grote hellingshoek. Toch liet de motor zich uitstekend controleren en de BMW is, dank zij zijn zachte vering, een zeer goede regenmotor. Aquaplanning maakte ik mee op zowel voor- als achterwiel. We reden dan ook door een stortvloed op de autosnelweg bij 150 km/u. Duidelijk iets te snel...

De draaicirkel is zeer goed, maar de grondspeling is nog niet zo best. Met een BMW moet je trouwens, voordat je de bocht induikt, het gas er al terug op zetten. Dan komt de motorfiets terug uit zijn veren wat de grondspeling verhoogt. Je kan dan al redelijke hellingshoeken halen. Wel raakte ik met cilinders, kuip, rempedaal en middenbok het asfalt.

Ontspannen rijgenot

De rijhouding is op beide motoren zeer comfortabel. Op de RT toeristisch door het hoge stuur, nu beschermd met een stootplaat, en

sportief toeristisch op de RS door de lage clip-ons. Het zadel van beide motoren is halfhard halfzacht. De vering is zowel solo als duo zeer comfortabel. De achtervering van de RS (geen Nivomat) is te zacht voor sportief gebruik en slaat gewoon door met een duurijder.

Met de Nivomats van de RT zou dat niet mogen gebeuren. En toch, op een zeer oneffen weg met onze beroemde Vlaamse kinderkopjes sloeg de vering geheel door en wel in die mate dat je recht op de pedalen moest. Onze testmotor had op dat ogenblik nochtans amper 6.000 km op de teller. Een produktiefoutje? Of is die zelfregelende eigenschap van de Nivomats zo beperkt? Een nadeel is alleszins dat je deze schokdempers onderweg niet meer zelf kunt verstellen.

De voetsteunen zijn goed geplaatst. De twee sportieve spiegels zijn degelijk op de stroomlijn bevestigd. Eigenaardig genoeg trilde enkel de rechter spiegel op de RS en enkel de linker spiegel op de RT...

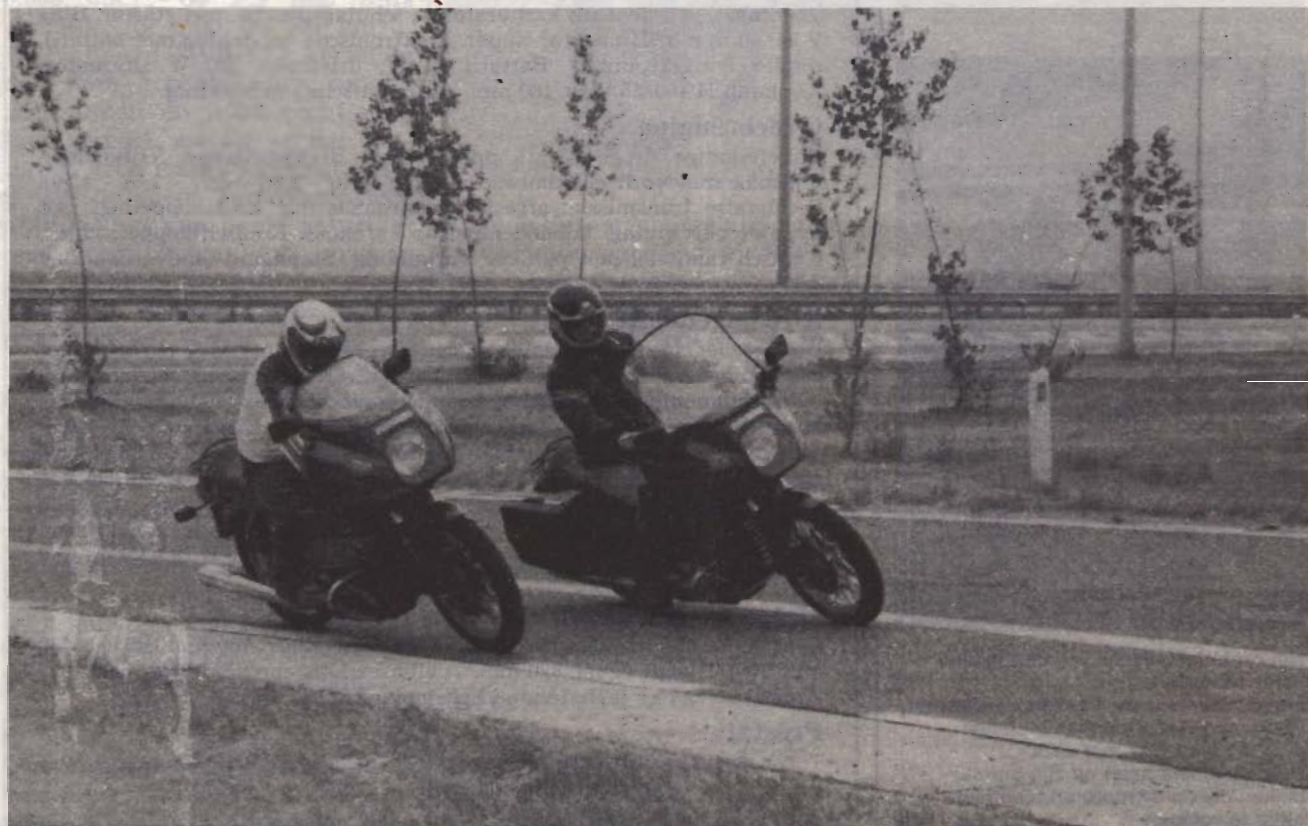
Het dashboard is zeer overzichtelijk geplaatst en zowel overdag als 's avonds duidelijk afleesbaar. Een antidiefstalkettingslot zit mooi weggeborgen in een freem-

buis onder de benzinetank. Een tweede antidiefstalslot is voorzien op het balhoofd om het stuur te vergrendelen.

Beide BMW's bezitten een zeer degelijke dubbeltoon klaxon. Een uitsparing in de stuurkuipen werd voorzien om vervangen van de ontstekingskaarsen te vergemakkelijken. De controle van het oliepeil gaat via de meetlat op de peilstift van de oliedoep in de linker karterhelft. Een zeer volledige gereedschapset werd in een waterdichte plasticen doos geplaatst onder het zadel. De zadelhoogte bedraagt onbelast 820 mm.

Het drooggewicht van de RS is 210 kg en de RT weegt droog 217 kg, zeer weinig voor litermotoren met stroomlijn.

De middenbok is zeer onhandig geplaatst evenals de zijstandaard. Maar nog altijd is het moeilijk om de jiffy te gebruiken als je in het zadel zit. Hier had BMW al sedert lang mogen aan verhelpen. De tankinhoud bedraagt 24 liter, wat je bij een gemiddeld verbruik van 7,7 l per 100 km een rijradius waarborgt van 312 km. Nochtans noteerden we met de RT over een toeristisch traject met een snelheid van 90 tot 120 km/u slechts een verbruik van 6,8 l/100 km en



in dat geval kom je met één enkele tank zelfs 353 km ver. Bijna een ongekende luxe!

De zeer goed bestudeerde aerodynamische stroomlijn biedt vele voordelen, doch ook enkele nadelen. Het is natuurlijk prachtig dat je bij hoge kruissnelheden onvermoeid lange afstanden kan rijden. Lekker uit de wind voorkom je, voornamelijk bij verre reizen, stijve nekspieren. Ook bij winterweer heb je weinig last van de koude. En regenweer deert je ook al minder, zij het dat onderbenen, zijarmen en rug door de terugkomende windwervelingen toch nog nat worden. Bij winterweer is vooral de kuip van de RS een kleine centrale verwarming, maar bij zomerweer is deze eerder een kleine gloeioven. De licht gefumeerde koepels zijn niet 100% duidelijk doorzichtig, dit is vooral bij regenweer zeer vervelend. Bij de RS vervormt de koepel het meest, dit is echter niet dramatisch omdat je met de ogen altijd boven de ruit ziet. Bij de RT

echter zijn kleinere rijders verplicht door de hoge toerruit heen te kijken en dit kan nare gevolgen hebben bij een lichtjes nat wegdek dat door de gefumeerde onduidelijke ruit niet opvalt. Als de beide stuurkuipen goed bestudeerd zijn voor de solorijder, is absoluut geen rekening gehouden met de duorijder die vooral op de RS in een echte wervelingsstroom zit. Maar ja elke medaille heeft haar keerzijde.

Besluit

Wat nu te kiezen? De RS of RT? We geloven niet dat de keus zo moeilijk zal zijn wanneer je alle andere motoren reeds afgeschreven hebt. Ze kosten namelijk precies evenveel en door de band zal het hart dus een optie nemen: sportief of toeristisch uiterlijk, hoog of laag stuur, hoge of korte ruit met de mogelijkheid voor de RT om te kiezen voor geïntegreerde mistlamp en verstraler. De technische verschillen (oliekoeler op de RS en Nivomat veren

op de RT) zullen evenmin een belangrijk aandeel opeisen in de keus.

We mogen wel stellen dat het technisch en mekanisch twee betrouwbare motoren zijn met een meer dan degelijk uitrustingsniveau en een produkt van de Duitse "Grundlichkeit", alhoewel diverse details zoals de moeilijke jiffy en de soms falende Nivomats wel enige afbreuk doen aan dit laatste aspect.

Marco Defossez en Paul Ramon

Nivomat

Naar verluidt zullen de modellen '83 van de RT uitvoering een verbeterde Nivomat vering krijgen, waarvan het onderste gedeelte van de schokdemper is veranderd. Op de vroegere modellen kan die aanpassing gebeuren in een erkend BMW werkhuus.

Uitrusting

Instrumenten

- Kontakt: op stuur
- Choke: hendel op linkerstuurhelft
- Stuurslot: op balhoofd
- Antidiefstalketting: ja (in freembuis onder tank)
- Snelheidsmeter: BMW (tot 220 km/u)
- Toerenteller: BMW tot 9.000 opm, rode zone v.a. 7.000 opm
- Dagteller: tot 999,9 km
- Voltmeter: ja
- Oliegedrukmeter: n.a.
- Benzinaald: n.a.
- Uurwerk: BMW kwartsuurwerk
- Check panel: n.a.
- Digitale versnellingsaanduiding: n.a.
- Lichtjes: richtingaanwijzers, oliedruk, alternator, koplamp, neutraalstand
- Slot benzinetank: ja

Gebruikskomfort

- Elektrische starter: ja
- Kickstarter: ja (optie)
- Transistorontsteking: ja
- Filterelement: plaatluchtfiler

n.a. : niet aanwezig.

- Kijkglas motorolie: n.a.
- Schakelaars links: hoorn, pinkers, grootlicht, flasch, licht
- Schakelaars rechts: starter, stroomonderbreker
- Automatische pinkerstop: n.a.
- Draaicirkel: normaal
- Benzinekraan: 2, links en rechts (3 standen: on, off, reserve)
- Helmslot: n.a.
- Zadel: met sleutel (niet afneembaar)
- Bagagerek: klein
- Bergruimte: 2 zijkoffers op RT + zijbakjes stuurkuip
- Stopkontakt voor toebehoren: onder zadel
- Sekundaire overbrenging: kardanas
- Oliestop: op linker karterhelft
- Bougies: zeer gemakkelijk te bereiken
- Uitlaat: 2-in-2, chroom
- Gietwielen: BMW
- Trillingen: typisch boxer-twin
- Aantal sleutels: RS: 2, 1 kontakt, benzinedop, zadel, 1 stuurslot balhoofd. RT: 3, 1 kontakt, benzinedop, zadel, 1 stuurslot balhoofd, 1 koffers
- Extra's: aerodynamische stroomlijn. Nivomat vering op RT, kettingslot, oliekoeler op RS

Veiligheid

- Stroomonderbreker op koppeling: n.a.
- Koplamp: \varnothing 180 mm, H 460/55 W
- Mistlamp: op RT (optie)
- Verstraler: op RT (optie)
- Spiegels: twee
- Alarm op pinkers: n.a.
- Tubeless banden: n.a.

Gereedschap

- Inbussleutels 3-4-5-6-8, steeksleutels 7-8-10-11-12-14 en 2 X 13-17, dubbele ringsleutel 11-13, 2 schroevendraaiers groot en klein, bougiesleutel, potsleutel 13-19, stift (vr bougiesleutel), kombinatietang, twee bandijzers, reparatieset voor banden, luchtpomp

Kleuren '82 (nog enkele modellen)

RS: Lavarood, Polaris graphite en Stratos zilver.

RT: Lavarood, Amazonikgroen.

Kleuren '83

RS: Polaris graphite, Alaska blauw, Parelmoer metallic (meerprijs).

RT: Spheric zilver, Magenta rood.