

# BMW R 100 RS

Voor het 'betere' transportwerk zijn 'ze' in Nederland een grote spoorlijn aan het aanleggen. De Betuwelijn gaat straks enorme hoeveelheden spullen - allemaal stukjes economie - naar Verweggistan vervoeren.

Als je daar niet op wilt wachten zou je kunnen overwegen jezelf en al je vakantiebagage op een zogenaamde Motorfiets te laden. Elders in dit nummer kom je nieuwe en nieuwlichterige reismachines tegen. Maar laat je niet foppen: ze hebben het allemaal afgekeken van dat kleine Japanse merk, dat per stuk met de hand vervaardigd wordt in een middeleeuws vissersdorpje. Het is nogal koud op zee, dus de ijverige motorbouwers hebben het stuur ook maar achter de stroomlijn verstopt. Koude voeten krijg je ook niet; er is een PVVS (Permanent

Voet Verwarming Systeem) ingebouwd. Liggende cilinders....

## Oeps!!

En toen schrokken we wakker: Niet alle motoren komen uit BMW's uit de tijd dat die nog gewoon in München in elkaar werden geschroefd. Daar hebben we het over! Sinds de komst van de nieuwe vierkleps Boxer-reeks in 1993 zijn de oude tweekleppers een tijd uit beeld geweest. Al sinds de tijd dat de Japanners motorisch gezien nog in berevelen rondliepen

bouwden de Gründliche Duitsers al boxer motoren (waarvan ze notabene het ontwerp van de Britten - Douglas - hebben geleend). Maar toen de eerste R 100 RS in 1976 uitkwam maakte deze 70 pk sterke 1000 cc twin alsnog diepe indruk. Niet zozeer door het motorblok, er waren genoeg motoren met veel meer vermogen te koop. Ook niet de kwaliteit van de machine. Die was gewoon goed, zoals bij de reputatie van BMW hoorde.

## Een klok die nog tikt

Het was die in de windtunnel uitgewerkte stroomlijn die deze motor in de geschiedenisboeken bracht. In plaats van gebruikelijk eigenbouw-werk, was de motor deze motor al 'af fabriek'



BMW R 100RS revisited....

# revisited

met een geïntegreerde stroomlijn uitgerust. Geen gezeur met gigantische stuurproblemen of 30 kilometer snelheidsverlies omdat het met ingebouwde tegenwind niet zo fijn rijden is. Opeens was dat behoudende BMW ineens een mondiale innovator. Want het bleek dat die kuip gewoon beregoed was en hij kreeg volop navolging. Je kon altijd al makkelijk lange reizen maken op zo'n motor uit Beieren, maar nu kon het voortaan ook met 'permanente haast'. Zonder uit je voegen te waaien. En natuurlijk paste het obligate Krauser kofferset er gewoon op. Dat fraaie oorspronkelijke zadel met hoge stroomlijnform (te groot voor één man ofwel te klein voor twee) maakte in veel gevallen plaats voor een R 90 S buddy, die, u raadt het natuurlijk al, gewoon paste. Minder mooi, maar wel zo praktisch. Dat geldt trouwens ook voor die mooie klok-

jes voor voltage (altijd meekijken of de dynamo het nog doet) en gewoon de tijd, die in de rand van de kuip zijn ingebouwd. Is ook nog gewoon een klók, met drie wijzers; grote, kleine en seconden...

## Terug naar 50 PK

We zeiden het al: er zijn in de late jaren zeventig al knap wat motoren te koop die 80 tot 120 pk aan boord hebben. En sprintend gingen die makkelijk veel harder dan de pakweg 200 die R 100 RS haalde. Alleen: die BMW bleef soeverein een uur lang op 180 kruisen zonder dat er een echte motorheld aan boord was. Net zo makkelijk. BMW had er toen ook heel fraai de bijpassende bedrijfsfilosofie bij: wij bouwen middelzware tot zware motoren voor diegenen die goed overweg kunnen met langdurig te gebruiken prestaties. Het werd gebracht op

## Snelle toermotoren

Ooit waren motorfietsen, onze passie, gewoon dingen voor mensen die geen geld voor een auto hadden. Kapper Bram - nu ver in de zeventig - ging met zijn Franse echtgenote Madeleine en hun eerste kind op de motorfiets naar Zuid Frankrijk. Op vakantie... Op de motorfiets. En die motorfiets was een Sparta 250 cc. Snelle toeristische motorfietsen waren nog niet eens bedacht en niemand had haast.

Omstreeks de zestiger jaren vond BMW de structureel betrouwbare motorfiets uit. BMW's Voll Schwing R69 S modellen waren tot 1969 de norm der dingen. Daar werden probleemloos lange reizen mee gemaakt. Lange, snelle dagetappes... 42 PK uit 600 cc. Een top van 170 km/h. De snelste betrouwbare motorfiets ter wereld... En omstreeks die tijd waren plezierreizen per motor geen zwakbedod meer. Motorrijden was leuk geworden. Maatschappelijk bijna aanvaard. De Britse motorindustrie stond aan de vooravond van de totale ineenstorting en de Japanners liepen zich warm achter de zijlijnen. BMW's motorproductie ging door op karakter en uit de winsten van de autoverkoop. Dat was een aanpak waar de Duitsers nu nog ons respect voor verdienen. Wat achteraan in het veld liep een heel legioen 'accessoïremakers' zich al warm. Motorrijden werd ontdekt als hobby en hobby's mogen geld kosten. Uit aluminium geklopte kuipen en tuiglederen - en dat is geen leer dat gemaakt is van dooie Hooligans - zijtassen raakten snel meer dan gedateerd. Polyester was het nieuwe wondermateriaal voor vakmensen en bevolgen hobbyisten.

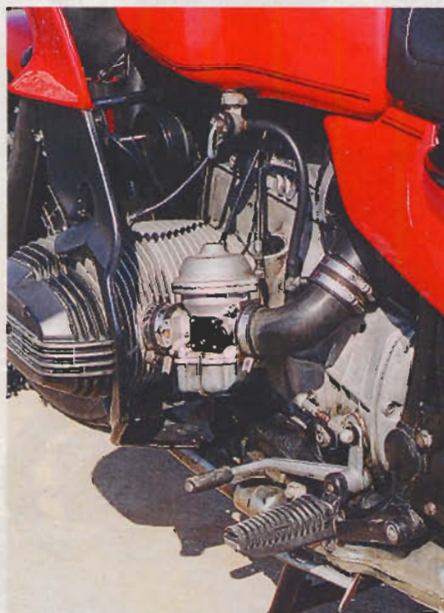
## Decent revolutionair

Net op het moment dat motorrijden geaccepteerd begon te worden, maakten de Bayerns de Grote Stap vooruit. De BMW R75/5 was revolutionair. En trots meldde de fabriek dat er na verregaand onderzoek was gebleken dat 50 DIN pk het hoogst verantwoorde vermogen voor een wegmotorfiets was. Politie en andere overheids dienaars stapten massaal over op de nieuwe boxers. Groottoeristen namen de horde van de indertijd stevige aanschafprijs en gingen ook helemaal om voor de degelijke dynamiek van de BMW's. Sportieve rijders trouwens ook, maar die kochten lage stuurstijlen... Grote geesten werkten wereldwijd verder een scala aan kuipen en koffers... Merknamen kregen de uitstraling van soortnamen. 'Avon' en 'Vetter'... Honda's CB 750 was principieel snel, maar ook toerbestedig. Konden dus ook koffers en kuipen op. Toeleveranciers hinkelden al wat achteraan. Er was zo veel. Het ging zo snel... De nieuwe Japanse viercilinders vraten banden en de kettingindustrie had eigenlijk ook nog geen antwoord op vermogens boven de

Aantrappen revisited....



Zitpositie revisited....



Alles heeft twee kanten

een manier dat je je, als je toch per ongeluk harder ging of wilde gaan (al of niet in de bocht), wel als een soort randcrimineel móest voelen. Grappig in dit verband is trouwens de R 45, de 'opstap-BMW' uit die tijd. Die 450 cc kon dat verhaal beslist niet waarmaken. Als hij de 120 haalde was de rijder al spekkoper. Leuk, dat verhaal over die snelheid. Maar ineens herinnerde BMW zich een eigen uit-



Waarom zou alleen een Zebra strepen hebben?

spraak uit 1970: 'Voor goed motorrijden heb je nooit meer dan 50 PK nodig'. Tja en dan is die 'bloedstollende' 70 PK wel eventjes teveel. De R 100 RS werd onopvallend weggemoffeld uit het modellenaanbod. Iedereen moest zich maar superieur voelen op een R 80 in kale, sport of toeruitvoering. Raad eens hoeveel vermogen die 800 had... Twee dingen gebeurden waardoor de Duitsers toch ietsje anders tegen de dingen aan gingen kijken. Die Japanners uit die andere vissersdorpen (Hammamatsu, Kobe) stopten stapels vermogen in hun motoren en die werden toch wel heel erg goed verkocht. Vandaar dat geruchten over BMW's met ballen toch een klein beetje waar werden toen de K 100 uitkwam. En die had meer dan 50 pk... 'Ja, maar dat is anders'... De boxers zouden wel uitsterven en dus kon die RS er wel als eerste uit. Maar de wal keerde het schip. Dat er nieuwe BMW rijders zijn die een K 100 kopen is best, maar 'wij' BMW boxer rijders, willen 'onze' R 100 RS terug 'en wel gauw'... De Klant is Koning...

### Krasse knar

Het geval wil ook dat die boxers het in de rally's zo lekker deden. Net terwijl ze door de K serie overvleugeld zouden gaan worden. Hebben we in Emotion al over geschreven: Paris - Dakar wel uitsterven en - in gevechtstenu - rallykanonnen. En wat zien we: een R 80 volgens de nieuwe technische rally- en reisinzichten wordt opgewaardeerd tot de verschijningsvorm van de ook in de jaren tachtig al legendarische R 100 RS. Zo'n tammere maar uitgebalanceerde motor blijkt ook op zijn oude dag - zeg maar 'nu' - nog zijn pluspunten te hebben. Want: was dat 'te lage' vermogen ooit een minpunt: wie maalt daar nu nog om? Als een moderne dikke motorfiets probleemloos de 150 pk levert, wat maakt het dan uit of deze krasse knar er 50, 70 of 100 mobiliseert?

### De paden op, de lanen in

Want als we eens lekker het traject van de Betuweroute gaan verkennen, en we krijgen met 140 op de klok met het idee om gewoon een uur later kunt afstappen omdat je zo lekker ontspannen zit te sturen... Dan blijkt dat dat ouwe beest zo gek niet is. Misschien kom je in de buurt van de 200 als je gaat schroeven, maar een bekeuring zit er ook al in als je niet zo scherp rijdt. Die minder mooie, maar veel betere buddy van deze tweede generatie zit prima. De voetsteunen zitten perfect op hun plek. Dat remmen en schakelen gaat heel best. De ervaringen uit de GS modelserie heeft gemaakt dat het 'typische BMW schakelen' (gewoon minder goed, maar je leert er uiteindelijk prima mee leven) al veel meer is opgeschoven naar het normaal gangbare werk. BMW's hadden altijd al een comfortabele vering, maar nu is het nog weer beter voor elkaar, want in een lange bocht is het 'Gummikuh-effect' bij deze versie teruggebracht tot 'je voelt hem iets werken'. Natuurlijk is de RS geen stadsflitser, daarvoor stuurt hij, ondanks zijn kleinere voorwiel te zwaar en manoeuvreren met je handen tegen de kuip bij maximum stuuruitslag is ook minder voor je zelfvertrouwen. Het stuur valt echt helemaal binnen de kuip. Jan Kampen had het jaren eerder al op zijn race-Guzzi, maar de meeste motorrijders waren toch bang voor dat idee. Zit gewoon tussen de oren. Oh ja, die strepen in de koplampruit zijn géén voorruitverwarming. Een stylinggimmick. Jawohl!! Aan de andere kant: met een constante snelheid op een dijk kan het je gebeuren dat sportfietsen je op een recht stuk na een bocht met veel geraas voorbij vliegen. Twee kilometer verderop kun je ze nog steeds zien. Zoveel harder gaan ze helemaal niet... Nog meer voordelen van die 'ingetogen' uitvoering: het ding blijft inderdaad heel lang heel. Hij is zuinig. De remmen doen hun werk. De schakelaars op het fraaie RS stuurtje ogen dan een beetje prullerig; er zit wel een gewone knipperlichtschakelaar op. Je



Cilinders als valbeugels

weet wel: links is links; rechts is rechts en uit is uit. De choke: prima, een keurige draaiknop op het stuur in plaats van ergens op het motorblok. Het startknopje is dan pietepuiterig: de motor slaat altijd aan en hij mist zijn kickstarter niet. Moet je nagaan; juist sinds de rallysuccessen kunnen we BMW's niet meer aantrappen...

### Allang niet meer duur

En deze is te koop! Goed, even voor de goede orde vermelden we het bouwjaar van onze rode held: 1987. Voor 'bouwjaarkopers' is '19' zowiezo niet in tel. Dus maar op weg naar het klassiekedom. Museumdirecteuren zullen de motor niet kopen. Hij 'mot histories zijn'. En dan mottie dús weer zonodig zo oud mogelijk zijn. En dan is voor mij zo'n grijs/blauwe met de foute, dunne en fragiele wielen en het super-onhandige eenpersoonszadel toch wel het hoogst bereikbare is. Ach, laat mij maar, verder ben ik redelijk ongevaarlijk. Toen ik namelijk bedacht wat je nog meer kan kopen voor 3500 Euri werd ik al een stuk milder bij het bekijken van de BMW. Na het rijden werd dat nog 'erger'. Maar gelukkig is niet iedereen verzamelaar of purist. Er zijn ook motorrijders die gewoon... willen motorrijden. Heel die generatie boxers vanaf de /5 serie is ook voor de man MVV met de smalle beurs gewoon interessant. Vanaf 1500 Euro begin je in beeld te komen als aspirant BMW rijder. Dan wordt het wel een ex-politie R 80 met een flinke boodschap achter de wielen, maar opknappen is goed te doen. De eenvoudige rechttoe-rechtaan-techniek maakt dat de zelfsleutelaar een eind komt met het onderhoud. Een groot pluspunt van BMW is de goede onderdelenservice. Of het nu de dealer of een van de specialisten is; je komt gewoon aan je spullen. Vooral voor specifieke onderdelen of kennis van zaken moet je bij bedrijven als De Hobbyist of zo'n karaktervolle BMW boxer-o-loog als Jan Gol In Nijkerkerveen zijn. Leuk bedrijf, alleen daarom al ga je zo'n boxer rijden. Omdat je

nog steeds hard genoeg kunt rijden om in het soms hectische verkeer goed uit de voeten te kunnen, is dat lage vermogen geen onoverkomelijk bezwaar. Binnen dat 'marktsegment' (we moeten de marketeers ook wat geven tenslotte) is zo'n RS dus weer een echte topper. Qua praktische bruikbaarheid profiteert hij van de 'zegeningen' van het milde vermogen en de verbeteringen die uit de GS reeks voortkomen. De kuip is gewoon dezelfde als op de oer-RS, en die is nog steeds gewoon goed. Zo'n machine is met 73.000 kilometer op zijn VDO-teller namelijk nog lang niet aan het eind van zijn reis. Je kunt er de hele Betuweroute nog mee volgen, want de motor zal nog wel bestaan als die geldverslindende infrastructurele nonsens klaar is. Bij dit exemplaar merk je dat hij niet meer nieuw is doordat hij stationair een beetje staat te hakkelen. Waarschijnlijk is er in een carburateur een slijtage-normpje iets 'ruim geïnterpreteerd, mogelijk dicht een klep niet meer 100 procent af. Vanaf 1100 toeren is iedereen weer volkomen bij de les. Natuurlijk, de machine loopt een keer tegen een revisie aan. Zijn we waarschijnlijk nog 30.000 kilometer verder. En dan blijkt dat BMW spullen duidelijk niet in een Japans vissersdorpje gemaakt worden. Japanse vissers hebben namelijk Japanse rekenmachines. En die zijn héél goed...

### Stijlvol & Betaalbaar

Wie geen gouden handdruk kreeg bij het inkrimpen van het personeel en na het aanschaffen van een motor nog vakantie wil kunnen vieren, is met een ervaren BMW boxer helemaal niet slecht bediend. Zorg dat je went aan het 'karakter' en je kunt jaren lang plezier hebben tegen minimale kosten. Oud? Verouderd? Ja, en flink ook. Oud hoeft hij dus niet meer te worden; hij is het al. Maar dat weten we dus, en het is geen verrassing meer.

Cok van den Heuvel

Foto's Eelko van Dooren/CH-Media



Voor reizen en voor razen...



... maar wel op een beschaafde manier

vijftig pk. Menig carter werd met staalplamuur weer winddicht en verkoopklaar gemaakt. De verchromde valbeugelindustrie steeg tot enorme hoogtes. Kawasaki's 900 cc machines werden als reizigers eigenlijk misbruikt. Want feitelijk waren het gewoon renners in een burgerkostuum. Honda's eerste Goldwings waren ook snelle reisfietsen. Nog zonder koffers en kuipen, maar toch... Dat was de waan van de eerste jaargang. Honda had er indertijd een handje van om Eerste Jaarsmodellenn extra snel te maken... Bij Europese inzet met Amerikaans koffer- en kuipengeweld bleken de frames van die vlakke viercilinders niet flexvrij. Daar zijn met name op de Autobahn wat nare ongelukken bij gebeurd. De volgende doorbraak kwam weer van BMW.

### Stiekem Revolutionair

BMW is keer op keer het merk dat met een soort undercoverbeleid op het gebied van zinnige revolutionaire oplossingen komt... Een motorfiets, waarbij de kuip een organisch mee ontworpen component af fabriek is. Kijk, daar heb je wat. Stijlvol, effectief en zonder de verbijsterende rammeltjes van de zelfs zo liefdevol mogelijk gemonteerde aftermarket kuip. Ook de koffers waren voorzien van 'Original BMW-Teile Zertifikat'. De R100 RT was die genetische Europese groottoerist en bleek voor de sportieve Europese rijders weer net een tikkie te tam. Dat werd opgelost met de R100 RS. De motor die de initialen voor RennSport terecht gebruikte voor de lancering van de kreet Reise/Sport. Die RS is zonder voorbehoud de oervader van alle snelle toermotoren. We hebben het dan dus over een tweekleps, luchtgekoelde boxertwin van 980 cc. Het blok levert daarin een gezonde 70 DIN pk en maakt daarmee de ruim 200 kilo lichte machine theoretisch 200 km/h snel. R100 RS-en waren populair en zijn nog steeds erg gezocht.



Het rode gevaar, Wouter Bos valt erbij in het niet