

Gebruikt getest: BMW R 100RS

EEUWIG JONG?



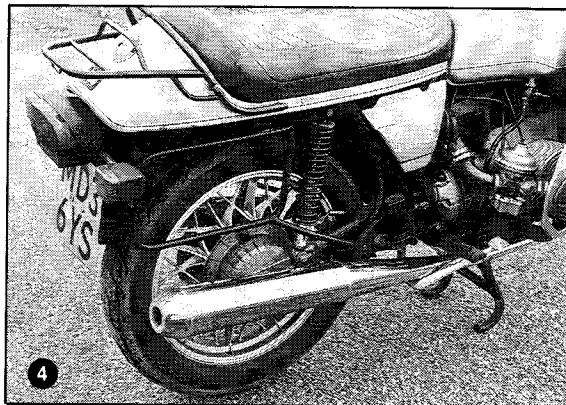
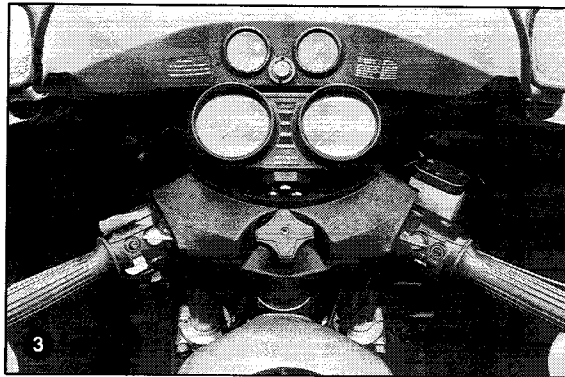
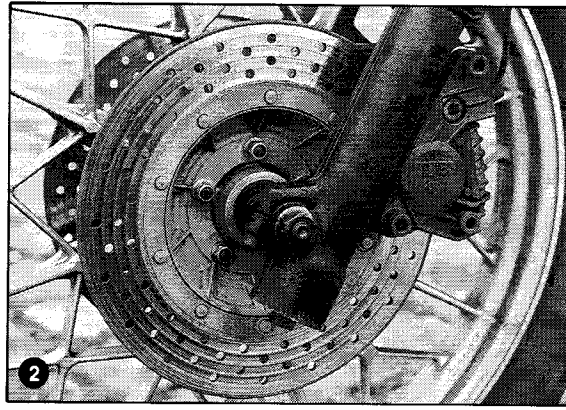
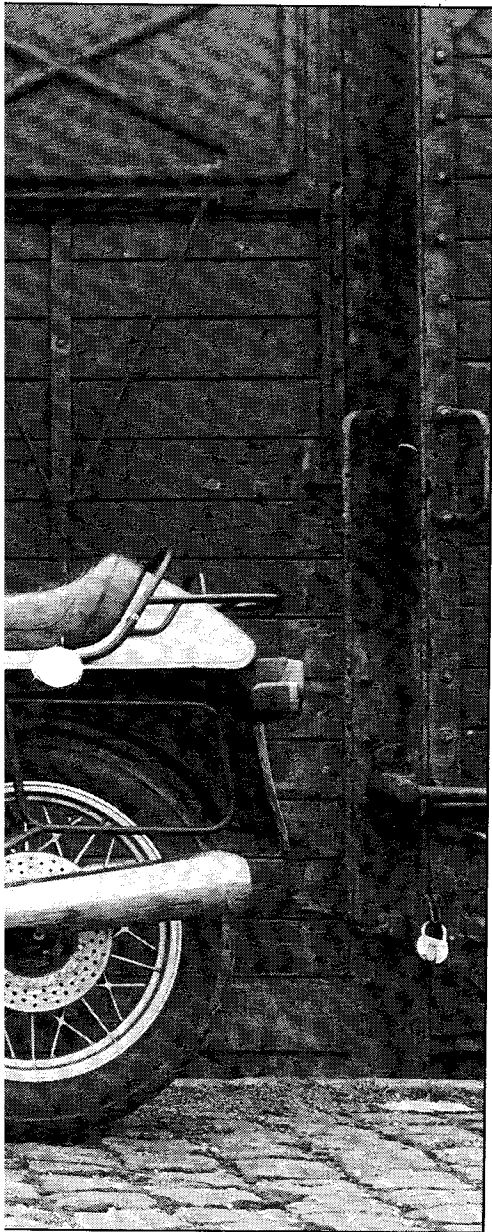
Bij een gebruikte auto kijkt niemand vreemd op bij kilometerstanden van 100.000 km of meer. Men is er inmiddels aan gewend geraakt dat moderne materialen en technieken een zeer lange levensduur mogelijk maken. Dat een hoge tellerstand ook voor een motorfiets geen bezwaar hoeft te zijn, bewees een door Motor Houtrust ter beschikking gestelde BMW R 100RS.

DOOR: GERT TE LINTELO

On de vier weken dat ik de 1982 daterende machine in bezit heb gehad, ging er vrijwel geen dag voorbij zonder regen. Juist dan leert men de goede eigenschappen van de RS stroomlijn waarderen. Ook tijdens lange ritten blijft de (water)schade beperkt tot onderbenen en schouders. De kuip is zeer stil. Zolang je niet te diep achter de ruit weg kruipt, heb je nauwelijks last van turbulenties. Des te beter is de motor hoorbaar, die naar boxer-traditie vrij veel mechanisch geluid laat horen. De RS kuip biedt dermate veel comfort, dat het besef van snelheid een beetje verloren gaat. Dat komt extra duidelijk naar voren op de Duitse snelwegen. Zelfs bij 160 km/u zit je uitermate ontspannen. Je kunt het uren achtereen volhouden, zonder ook maar een spootje van vermoeidheid.

Gemoedelijk karakter

De 980 cc metende boxer is een gemoedelijke metgezel. Geen motor om voortdurend op toeren te jagen. Wel een krachtbron die ook bij middelmatige toerentallen ruimschoots voldoende trekkracht aan boord



De BMW kijkt niet op een litertje meer of minder, de super smaakt hem prima

1
De R 100RS werd in het najaar van 1976 gepresenteerd. De kuip baarde destijds veel opzien.

2
De remschijven maken er geen geheim van dat de machine de nodige kilometers achter de rug heeft.

3
Het lage stuur zorgt voor een sportieve zitpositie. De richtingaanwijzerschakelaar is een onding.

4
De machine is voorzien van kofferdragers, de uitlaten zijn nieuw.

kt. Vooral op provinciale wegen is dat een groot voordeel. Bij het inhalen van snelle vrachtwagencombinaties is terugschakelen naar vier en gas geven voldoende om het obstakel in een mum van tijd achter je te laten.

Ondertussen kijkt de BMW niet op een litertje meer of minder, de super smaakt hem prima. Tijdens de rit door Duitsland kwam het verbruik op 1 op 12,1. In Nederland werd er wat minder stevig geschroefd, waarbij ik een gemiddelde haalde van 1 op 14,3, ook niet echt zuinig. Alleen met een extreem rustige rijstijl komt men uit rond 1 op 16.

Ondanks het stevige verbruik is de actieradius zeer behoorlijk. De tank heeft een inhoud van 24 liter, waarvan 4 liter reserve. Aldus kom je een heel eind voor de kranen omhoog moeten.

De remmen werken zeer behoorlijk, al vragen ze wel om een stevige aanpak. Dat laatste voor een deel het gevolg van de conditie van de schijven, maar daarover straks meer.

De tijd dat BMW's tijdens het schakelen een luide klap lieten horen, is sedert het

begin van de jaren tachtig voorgoed voorbij. Dankzij een schokdemper op de cardanas kan men geruisloos van versnelling wisselen, zowel bij het opschakelen als bij het terugschakelen.

Weggedrag: even wennen

Het was al weer anderhalf jaar geleden dat ik voor het laatst boxer had gereden en dan duurt het weer even voor je aan het bochtgedrag van een BMW gewend bent. De machine is bepaald niet vrij van cardanreacties, de achterzijde 'klimt' en 'daalt' met de bewegingen van het gashendel. Zodra men met deze karakteristiek heeft leren leven, kan men in een zeer behoorlijk tempo de bocht om, waarbij de machine zich gemakkelijk laat corrigeren. Dat is natuurlijk mede te danken aan het rijklaar gewicht van 247 kg, nog steeds niet slecht voor een 1000 cc toermachine. Het positieve beeld wordt af en toe enigszins verstoord op met een flink tempo genomen snelwegafritten: het voorwiel begint dan licht te schudden. De vering is stugger dan bij de andere boxers, maar niettemin nog altijd zeer comfortabel. Ook de buddy geeft geen enkele

aanleiding tot kritiek, zodat de voordelen van de stroomlijn niet teniet worden gedaan door een gebrek aan zitcomfort.

De positie van de spiegels is hoogst ongelukkig. De helft van het oppervlak wordt in beslag genomen door de ellebogen, een auto die recht achter je rijdt (Porsche of Mercedes bijvoorbeeld...) blijft volkomen onopgemerkt.

De schakelaars geven ook al geen aanleiding tot dankbetuigingen aan de ontwerpers. Met name de richtingaanwijzerschakelaar is een onding, waar iemand met normale duimen absoluut niet mee uit de voeten kan.

Het stuurslot is voor de eigenaar een ware verschrikking. Een dief zal er waarschijnlijk minder moeite mee hebben. Het losmaken met de sleutel vergt namelijk aanzienlijk meer behendigheid dan het krachtig heen en weer bewegen van het stuur...

Betrouwbaar

Op het moment dat ik voor het eerst met de R 100RS wegreed, stond de teller op iets meer dan 109.000 km. Daar heb ik er nog ruim 3000 aan toegevoegd. De machine

startte altijd weer bij de eerste druk op de knop en heeft mij ook verder nooit in de steek gelaten. Het oliepeil is gedurende de testperiode nauwelijks gedaald, naar schatting ongeveer 0,4 liter. Toch is de RS niet helemaal zonder gebreken. De remschijven (f 270,- per stuk) zijn sterk gegroefd en moeten worden vervangen zodra de remblokjes aan vernieuwing toe zijn. Daarnaast is er een kleine lekkage bij het remvloeistofreservoir, zodat de remvloeistof op de binnenkant van de kuip druppelt. Motorisch lijkt de boxer kerngezond, al is er een lichte olie lekkage bij de linker cilinder. Vermoedelijk is de olie afkomstig van één van de stoterstangtunnels. Geen mankement om van wakker te liggen, de machine wordt immers afgeleverd met drie maanden garantie.

De lak ziet er keurig uit, althans voor zover het kuip, tank en spatborden betreft. Het frame is op sommige plaatsen wel enigszins roestig. Voor iemand die met een stukje schuurpapier en een kwast om kan gaan, is dit echter vrij gemakkelijk te verhelpen. Zowel de middenbok als de jiffy blinken niet uit door bedieningsgemak. Eerstgenoemde is door een nijvere doe-het-zelver van een dikke 'poot' voorzien, die met motorlaarzen aan nauwelijks is te bedienen. De jiffy is lastig te vinden. Wanneer dat dan eindelijk is gelukt, moet je de motor een heel stuk laten overhellen om hem te kunnen uitklappen.

Hoge restwaarde

De BMW moet f 9450,- opbrengen, een stevig bedrag als we gaan vergelijken met een Japanse concurrent van dezelfde leeftijd. Bij BMW gelden echter andere normen. De boxers staan nu eenmaal bekend om hun lage afschrijving en hun hoge rest-



De kuip biedt veel bescherming, maar oogt vanaf de buddy zeer compact.

waarde. Op die manier blijft het rendabel om de machine in goede conditie te houden. 'Oprijden' is in BMW-kringen een onbekend verschijnsel.

Al met al heeft de R 100RS een positieve indruk achter gelaten, de machine lijkt nog jaren mee te kunnen. Dat maakt de boxer tot een aantrekkelijke aanbieding, vooral voor iemand die niet tot de categorie van echte kilometervreters behoort. Op naar de 200.000 km in het jaar 2000?

TECHNISCHE GEGEVENS

BMW R 100RS 1982

MOTOR:

Luchtgekoelde tweecilinder viertakt boxer met onderliggende nokkenas en 2 kleppen per cilinder, boring x slag 94 x 70,6 mm, cilinderinhoud 980 cc, compressieverhouding 9,5 : 1, 2 Bing carburateurs V 94, wet sump smering, elektronische ontsteking Bosch, elektrische starter, wisselstroomdynamo 290 Watt, accu 12 Volt 28 Ah.

TRANSMISSIE:

Primair via as, enkelvoudige droge plaatkoppeling, 5 versnellingen, secundair via cardanas.

RIJWIELGEDEELTE:

Uit ronde buizen opgebouwd dubbel wiegframe, hydraulisch gedempte telescoopvork voor, driefoudig verstelbare Boge veerelementen achter, banden met binnenband, voor 3,25 H x 19, achter 4,00 H x 18, 2 schijfremmen voor 260 mm, 1 schijfrem achter 260 mm

MATEN EN GEWICHTEN:

Lengte: 2210 mm, breedte 746 mm, hoogte 1300 mm, wielbasis 1465 mm, grondspeling 165 mm, zithoogte onbelast 820 mm, gewicht rijklaar 247 kg, maximum toelaatbaar gewicht 398 kg, tankinhoud 24 l, waarvan 4 l reserve.

PRESTATIES:

Maximum vermogen: 70 pk (51 kW) bij 7000 tpm, maximum koppel 7,6 mkg (76,0 Nm) bij 6000 tpm, topsnelheid 190 - 200 km/u, brandstofverbruik snel 1 : 12, rustig 1 : 16, gemiddeld 1 : 14,2, actieradius 250 - 330 km, geschat olie verbruik 1 l : 7500 km.

FINANCIËLE ASPECTEN:

Prijs: f 9400,-, inclusief drie maanden garantie. De machine is voorzien van een rek voor BMW/Krauser koffers.

Verzekering KNMV WA: f 400,-, f 260,- (4 schadevrije jaren), tot f 120,- (8 schadevrije jaren). Exclusief regiokorting en VRO korting.

BESCHIKBAAR GESTELD DOOR:

Motor Houtrust, Dr. Lelykade 242, 2583 CP Den Haag/Scheveningen, tel. 070-3558637

