



R100RS

In één klap staat de anders zo behoudende BMW aan de top wanneer er over styling van motorfietsen wordt gesproken. En dan speciaal de R100RS die met zijn futuristische kuip, zijte en standaard gietwielen iedereen doet omkijken wanneer de imposante grijs-blauwe motor in het verkeer opduikt. BMW verandert niet vaak van model, maar wanneer dat gebeurt zit er ook een flink stuk ontwikkeling in. In het geval van de R100RS is die gaan zitten in de bescherming van de rijder, die het uiteindelijk toch moet gaan doen. De R100RS is een motor, waarmee onwaarschijnlijk hoge kruissnelheden gehaald kunnen worden, met behoud van plezierige rijeigenschappen op binnenwegen. Door de nieuwe vormgeving lijkt de R100RS wel een totaal andere motor, maar in wezen is ook aan deze nieuwigheid in de een-liter-klasse weinig veranderd om van de R90S een 1000 cc-er te maken. „Überarbeitet“ noemen ze dat in het Duits, wat in de praktijk neerkomt op het feit dat het zo vertrouwde BMW-concept weer eens is verbeterd en in dit geval zelfs een voorsprong op de concurrentie heeft gekregen door het gebruik van die fantastische stroomlijn.

Hard testleven

Testmotoren hebben een hard leven wat ze op de lange duur beslist niet ten goede komt. Al tijdens de introductie van de nieuwe BMW-modellen viel het onze hoofdredacteur Guus van de Beek op dat de onderlinge prestaties van de testmachines uiteen liepen. Op uitnodiging van importeur Greenib haalden wij onze testmotor zelf op in München en juist een van de minder fijn lopende exemplaren werd aan ons toegewezen! Na 6500 slopende kilometers was „onze“ R100RS niet meer helemaal fris. Deze tiende motor uit de voorproductie hebben wij zo'n 3000 kilometer onder onze hoede gehad, die niet helemaal probleemloos verliepen.

De rit vanaf de fabriek naar Den Haag verliep gedeeltelijk in de regen en daar bleek de BMW toch last van te hebben. Onregelmatig stationair lopen richtte onze verdenking op de carburateurs en daar bleek ook de fout te zitten. Water in de vlotterkamers. (En dan te bedenken dat

een van de argumenten om de nieuwe 40 mm Bings te gaan gebruiken was dat de Dell'Orto's niet waterdicht zouden zijn!) Ontluchtingslangetjes aan de carburateurs zouden dit probleem, dat zich later nog eens herhaalde, uit de wereld kunnen helpen.

Ernstiger was het feit dat na afloop van de test zware motorschade optrad toen in de buurt van Wiesbaden een drijfstanglager uitliep. Nu kregen we al tijdens de test de indruk dat deze R100RS niet liep zoals het hoorde. Op de testbank viel het vermogen ook té plotseling weg na 6800 tpm. om normaal te zijn. Kortom, deze R100RS was vanaf het begin niet helemaal gezond. Het forse aantal testkilometers plus het feit dat deze machine uit de voorserie kwam kunnen we hier als verzachtend feit naar voren brengen en wanneer dan opgemerkt wordt dat we excuses zoeken om de R100RS „recht te praten“ is dat terecht. Het zou niet billijk zijn om deze machine te veroordelen aan de hand van onze negatieve ervaringen. Overigens hebben we de R100RS normaal het testprogramma laten afwerken, want zolang de machine in de „Motor“-stal was, gaf de R100RS afgezien van het wat merkwaardige motorkarakter geen onoverkomelijke technische problemen.

Niet alleen op de „Autobahn“, maar ook op binnenweggetjes rijplezier.



Onder: Uit iedere hoek bekeken blijft de RS een plaatje om te zien.





Traditionele motor

Over de opbouw van de BMW-motor hoeft nog maar weinig gezegd te worden, omdat die traditioneel uit de bekende boxer twin met cardanaandrijving bestaat. Voor dit jaar is de boring op 94 mm gebracht (was 90 mm voor de R90S) waardoor de cilinderinhoud met een slag van 70,6 mm op 980 cc komt. Andere technische modificaties hebben betrekking op het uiterlijk van het blok, dat door een andere styling van o.a. de kleppendeckels een strakker gezicht heeft meegekregen. Bing 40 mm constant vacuüm carburateurs vervangen de eerder gebruikte Dell'Orto-exemplaren die om de al eerder genoemde gevoeligheid voor vocht (!) en om de problemen rond de afstelling niet meer toegepast worden.

Het elektrische gedeelte werd verzwaaard door de 25 Ah door een 28 Ah accu te vervangen, terwijl de startmotor ééntiende pk meer vermogen kreeg en daarmee op 0,6 pk is gekomen.

Ook het rijwielgedeelte werd onder handen genomen, door o.a. de montage van een verstevigde achtervork, een extra dwarsbuis tussen het voorste wieggedeelte en een gemodificeerde voorvork. Maar de meest opvallende „nieuwigheid“ is natuur-

lijk de integrale stroomlijn. De massief ogende unit is eigenlijk met z'n totaal gewicht van 9,5 kilo helemaal niet zo zwaar. Het geheel is gemaakt van dikwandige polyester met een polycarbonaat ruit. De kuip bestaat uit verschillende delen en kan bijvoorbeeld ook zonder onderstuk gebruikt worden. (Racers hebben daar een uitgesproken voorkeur voor.)

In de kuip zitten als extra klokjes een olietemperatuurmeter en het kwarts klokje. Bovendien lijkt het alsof de R100RS clip-ons heeft, maar dat is schijn, want onder de matzwarte afdekplaat zit een normaal sportstuur. Verder heeft de R100S een eenpersoons buddy, die ook bedoeld is in verband met de Duitse verzekeringspremies. Op onze testmachine waren de zo moeilijk verkrijgbare lichtmetalen wielen gemonteerd, die het exclusieve uiterlijk van de R100RS nog een extra dimensie geven. Andere typische BMW-details die tot in de puntjes verzorgd zijn, zijn bijvoorbeeld terug te vinden in de tankdop die bijzonder fraai weggewerkt is, de bedieningselementen op het stuur en de uitgebreide gereedschapset (met bandenplakapparaat en uiteraard BMW-handboek!). Prettig detail is ook het uitstekend bruikbare pompje dat bevestigd is op het achterframe.

Evenals alle andere BMW's is de R100RS zeer compleet uitgevoerd tot het instructieboekje toe, dat nu in twee uitvoeringen meegeleverd wordt. Een klein formaat „Bordbuch“ om mee te nemen met daarin alle



Nieuwe 40 mm Bing carburateurs.

MOTOR ROADTEST

essentiële gegevens, plus een forser uitgevoerd werkje dat thuis rustig bestudeerd kan worden. In combinatie met het uitgebreide boordgereedschap kunnen daarmee veel reparaties zelf uitgevoerd worden.

Gematigd vermogen

BMW's hebben nooit in de top van de pk-race meegedraaid. Ook de R100RS is daar geen uitzondering op. De machine wordt door de fabriek opgegeven voor 70 DIN pk (51,6 kW) bij 7250 tpm met een maximum koppel bij 5500 tpm van 7,75 kgm. Op de rollenbank van de TH in Delft kwam de R100RS gemakkelijk aan die waarden: 72 DIN pk (52,94 kW) bij 6600 tpm en een maximum koppel van 8,7 kgm bij 5500 tpm. Maar zoals ook in de grafiek is te zien (en op de weg was te merken) viel het vermogen na 6600 tpm volkomen weg, wat beslist niet normaal is. Deze BMW moet tot zo'n 7400 tpm kunnen doorlopen zonder veel moeite. Vroegere ervaringen met BMW's hebben geleerd dat deze machines zelfs door willen trekken totdat de kleppen beginnen te zweven en dat gebeurt pas in de buurt van de 8000 tpm! Waarom onze R100RS niet wilde doorlopen is nog niet duidelijk en het verband met het uitgelopen drijfstanglager hopen we nog van de fabriek te horen. (Waar de testmachine na de schade werd gebracht voor onderzoek.)

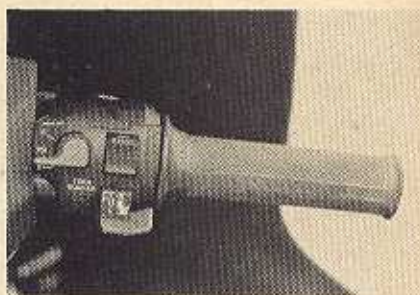
Vermogen genoeg dus in de BMW, maar die plotselinge terugval van het vermogen was ook goed bij de snelheids- en acceleratiemetingen te merken. Op de sprintstrip was maximaal doortrekken nu niet mogelijk, wat de matige tijd van 13,4 seconden wel verklaart. Ook voor de topsnelheid had het zijn invloed. Iedereen kwam rechtop zittend (het maakte niets uit of je nu plat op de tank lag of rechtop zat) aan een top van 195 kilometer per uur, wat wel conform de fabrieksopgave van 197 km/uur is. Toch geloven we, dat met een 100 procent goede R100RS (en daarin worden we gesteund door ervaringen in Duitsland met dit type) hogere prestaties best mogelijk zijn.

Overigens is de staande start geen sterk punt van de R100RS. De acceleratie is juist onder het rijden bijzonder sterk. Naast een andere 1000 cc-er zal de RS op de sprintstrip zonder meer geklopt worden, maar vol gas accelererend vanaf 100 kilometer in vijf is de R100RS maar moeilijk bij te benen. Eenmaal rollend accelereert de BMW gemakkelijk en van onderuit, wat in de praktijk natuurlijk een prettig gegeven is.

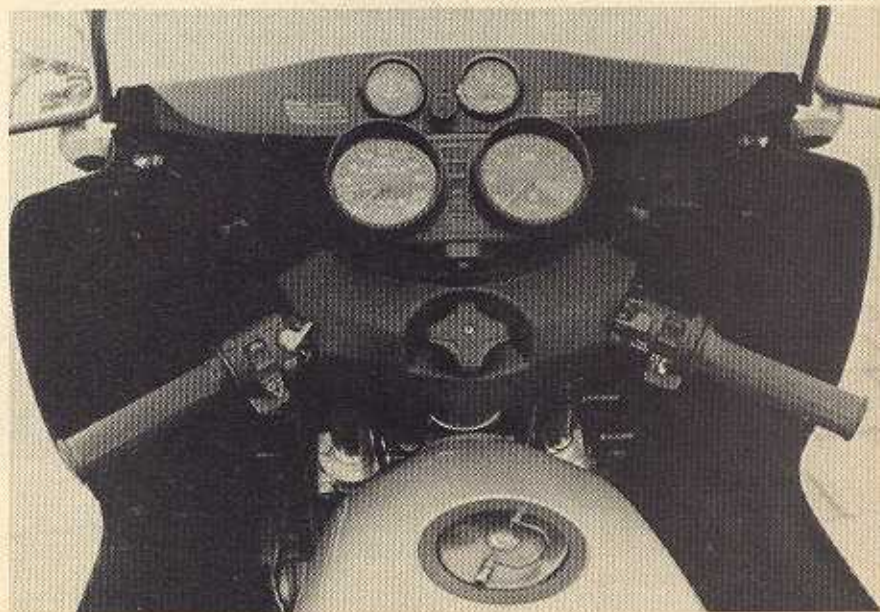
Hoge kruissnelheid

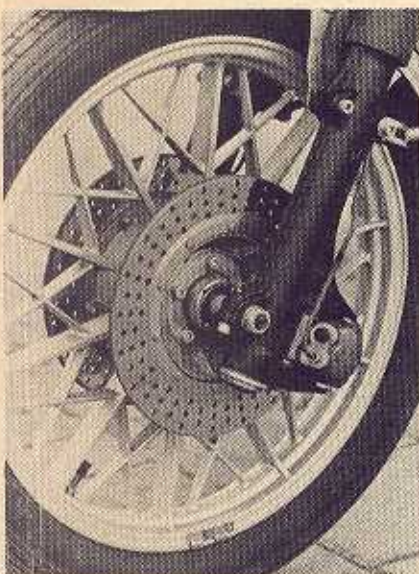
De eerste kennismaking met een BMW R100RS is zeker indrukwekkend. Zelfs een absolute leek op motorgebied zal het opvallen dat de RS geen alledaagse ver-

schijning is. Met de typisch Duitse grijsblauwe kleur, even wennen, in „eiglans“ uitgevoerd, is de RS een opvallende motor. Eenmaal op de motor valt direct het lage en smalle stuur op. De zithouding is sportief, vrij ver voorover gebogen, op het voor een persoon ruim bemeten zadel. Later viel het op dat het zadel iegenlijk te klein was voor duo-gebruik, maar te groot voor sologebruik. De oplappende kant geeft geen echte steun aan het achterwerk. Het ook te leveren duozadel lijkt ons daarom de beste keus. Achter de „integrale“ kuip bevindt zich het uitgebreide instrumenta-



Boven: Verzorgd tot in ieder detail. Onder: Compleet instrumentarium (handig klokje!) met semi-clipon stuurtje.





Solide gegoten aluminium wielen.

effectief voorkomen. Met R100RS kruisten wij regelmatig met 180 kilometer per uur, zonder overmatige vermoeidheidsverschijnselen.

Alleen mis je dan de rijwind die een opwaartse druk op de borst uitvoert, zodat het volle gewicht door de armen gedragen wordt. Op de lange duur is dat merkbaar in de pols en nekspieren, maar dat staat in geen verhouding tot de ontberingen die die snelheid zonder kuip had opgeleverd! Daarnaast is hard rijden met de R100RS ook veiliger geworden. Door de in de windtunnel ontwikkelde kuip is de zijwindgevoeligheid (die juist bij de meeste stroomlijnen vrij groot is) opvallend afgenomen, terwijl stabiliteitswinst bij hogere snelheden is ontstaan.

De R100RS is zeer stabiel op snelheid, maar wel wat moeilijk van zijn lijn af te krijgen. Dan moet er gewerkt worden om de met een rijklaar gewicht van 230 kilo keurig lichte BMW in een andere richting te dwingen. Overigens is dat niet ten koste van de stureigenschappen gegaan

eerste kilometers niets, totdat ze droog is. Op de weg in de regen heeft men daar geen last van, op een of andere manier komt er geen regenwater in de rem, maar pas even op na een wasbeurt of nadat de R100RS lang stil in de regen heeft gestaan. (Lachwekkend doet altijd het advies in verschillende instructieboekjes aan om „tijdens regenritten af en toe de remmen te gebruiken om de waterfilm te verwijderen”. Nou maar hopen dat je op tijd „de waterfilm hebt verwijderd” voordat je écht stil moet staan!)

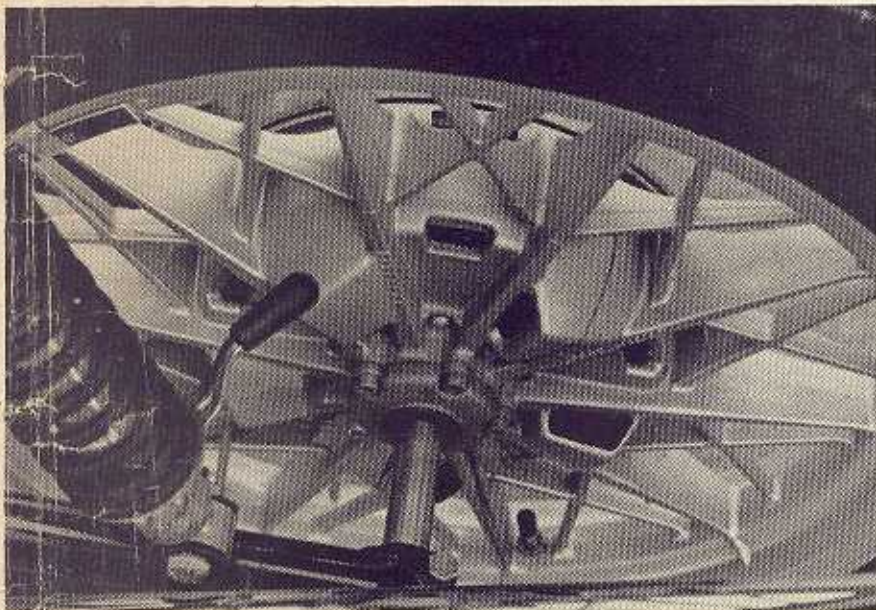
Comfortabel als altijd

BMW had en heeft het image van de machine voor de groottoerist. Een hoge mate van comfort in combinatie met het gemak van de cardanaandrijving maakt dit merk populair bij de globetrotters. Ook de R100RS doet in dit opzicht niets voor zijn voorgangers onder. De buddy zit ook na uren in het zadel niet door, terwijl het veercomfort van een BMW altijd als maatstaaf voor andere merken is gebruikt. De voorvork met z'n 200 mm veerweg lijkt wat stugger dan vroeger, bij volledig uitvoeren is soms de aanslag te horen, wat ten goede komt aan de wegligging bij snel bochtenwerk, waar de super soepele vork van vroeger zich nog wel eens verslikte. Achter doen de eveneens soepele Bogedempers met progressieve veren prima hun werk, wat resulteert in een zeer comfortabel geheel. De bruuske koppeling doet daar afbreuk aan, want alleen na een lange gewenningsperiode kan de rijder absoluut soepel van start gaan. Wanneer heel krap gedraaid moet worden gaat dat vrijwel altijd schokkerig.

Na barre winternachten in de buitenlucht kregen we de R100RS altijd weer aan de praat, hoewel dat soms nog maar moeizaam ging. Ondanks de zwaardere accu ging bij lagere temperaturen de startmotor steeds trager rond, maar nogmaals, iedere keer weer startte de R100RS op de van BMW bekende luidruchtige wijze. Gebleven is ook die enorm fijne H4-pit in de koplamp, die zelfs in regennachten een goed zicht waarborgt. De ruit in de stroomlijn (met bedriegelijke lijntjes erin, waarvan iedereen denkt dat ze wat met verwarming te maken hebben) heeft geen invloed op het uitgestraalde licht en is makkelijk te verwijderen, wanneer de lamp verwisseld moet worden. Overigens brandde in de testperiode geen enkele lamp door.

Lof verdient ook het feit dat BMW nu eindelijk een fatsoenlijke claxon heeft gebruikt! De dubbele Fiamm CTP-hoorns hebben een fors volume, waarmee je ook inderdaad opgemerkt wordt.

Onder het rijden komt iets meer motorgeluid naar boven via de kuip dan normaal het geval is, maar het volume valt zeker mee. Een prachtig geluid komt er zelfs van „beneden” opzwellen wanneer boven de 5000 tpm het snorken van het luchtfilter



Achter een trommelrem uit veiligheidsoverwegingen. De grote ontluuchtings- en inspectiegaten laten naast lucht ook water binnen.

rium waarvan de toerenteller exact aangaf, terwijl de snelheidsmeter zo'n vijf kilometer aan de optimistische kant was.

Omdat we de machine zelf in Duitsland op konden halen, maakten we dankbaar gebruik van de Autobahnen waar geen snelheidsbeperking van kracht is. Daar bleek de RS op de snelweg een echte kilometerreter te zijn. Omdat de kuip de rijder volledig voor de rijwind beschermt (je kan bij 160 km/uur een sigaret opsteken) zijn ongelooflijk hoge kruissnelheden haalbaar. De rijwind gaat keurig langs en over de rijder heen, waarbij de sokken langs de voorpoten tochten en valse wind

bij lagere snelheden. Op de binnenwegen laat de R100RS zich gedwee op kronkelweggetjes van links naar rechts gooien, waarbij de stuurkwaliteiten op een hoog niveau staan.

De dubbele „gaten” voorrem toonde zich daarbij een prima stopper, maar de trommelrem achter hield merkwaardig genoeg niet van water. BMW zelf voert als argument aan dat zij de trommelrem achter handhaaft uit veiligheidsoverwegingen, waar wij het volkomen mee eens zijn, maar na een nacht in de regen of een wasbeurt komt het water via de grote inspectiegaten de rem binnen. Dan doet de rem in de

MOTOR

goed hoorbaar wordt. Doordat de windstroom over het hoofd wordt geleid is ook het windgeruis aan de helm zelf flink afgenomen.

Op de Autobahnen had de R100RS een gemiddeld benzineverbruik van 13 kilometer per liter, wat gezien de forse snelheden toch wel goed is te noemen. In Nederland waar we helaas gedwongen zijn het aanmerkelijk rustiger te doen lag dat getal rond 15 kilometer per liter. Met een tankinhoud van 24 liter (waarvan 3 liter reserve) geeft dat een actieradius die tussen de 310 en 360 kilometer ligt. Een zeker acceptabele waarde die op langere ritten van groot nut is.

Samengevat

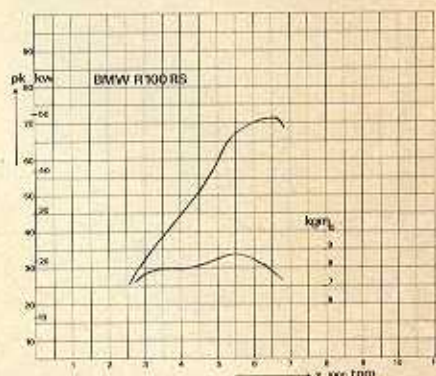
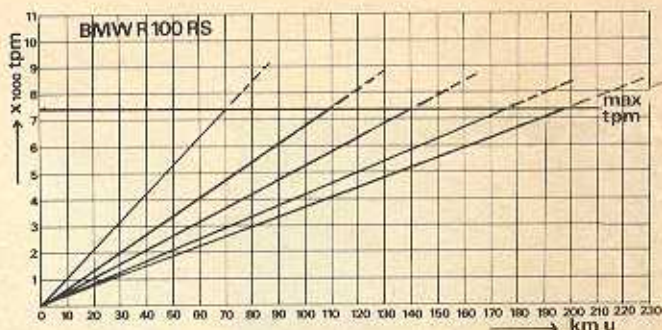
De BMW R100RS is een comfortabele en snelle zware motor, waarmee met een grote mate van comfort hoge kruissnelheden kunnen worden gehaald. Hoewel de RS geen sprinter is, ook door de wat bruske koppeling, is de acceleratie „rollend” bijzonder goed. De integrale stroomlijn geeft een uitstekende bescherming aan de rijder en verbetert op alle punten de wegliggingseigenschappen van de RS. Opvallend is vooral de verminderde gevoeligheid voor zijwind. Een grote benzinetank geeft een ruime actieradius die met deze RS ook zeker gebruikt zal gaan worden. De prestaties zijn op zich bekeken misschien niet zo daverend hoog, maar daar staat tegen dat in deze uitvoering ze ook daadwerkelijk gebruikt kunnen worden. Afgezien van de machine zelf heeft een BMW ook nog het voordeel dat ze over het algemeen een hoge restwaarde hebben, wat niet in het minst komt door de degelijke uitvoering waardoor ze lang „mooi” blijven.

Daartegenover staat echter een aanschaffingsprijs die niet gering is. f 13.935,- is een vorstelijke prijs die nog wel met 1015 gulden verminderd kan worden wanneer gekozen wordt voor de uitvoering zonder die fraaie, maar niet absoluut noodzakelijke, aluminium sterwielen. De R100RS is bijzonder compleet uitgevoerd en heeft geen accessoires als H4-unit of sportstuur nodig, omdat al die praktische details al tot de standaarduitvoering behoren tot op de grote automodel spiegels aan toe.

We kunnen ons nu voorstellen dat zelfs vroegere BMW-„haters” voor dit Duitse merk kunnen gaan kiezen. De versnellingsbak is nog steeds geen wonder van soepelheid en het blijft een boxermotor waar je óók van moet houden, maar de R100RS is gewoon een té goede motorfiets om niet in het lijstje te worden opgenomen van de liefhebber voor een 1000 cc-er.

DERK J. EVERS

Onder: Laarzen blijven achter de kuip vrijwel droog in de regen. Let bij de vermogensgrafiek op het plotselinge afbuigen van de kromme.



TECHNISCHE GEGEVENS

Motor: tweecilinder viertakt boxer motor met stoterstangen klepbediening - boring x slag 94 x 70,6 - cilinderinhoud 980 cc - compressieverhouding 9,5 : 1 - twee Ø 40 mm Bing 94/40-carburateurs - accu/bobine ontsteking - druksmering met Eaton-oliepomp en olievoorraad in carter.

Transmissie: enkelvoudige droge platenkoppeling met diafragma veer - tussenzas met transmissieschokdemper, tandwieloverbrenging naar eerste versnellingsbakas, overbrengingsverhouding 2,07 : 1 - vijf indirecte versnellingen, overbrengingsverhoudingen (inclusief primaire overbrenging) 4,40 - 2,86 - 2,07 - 1,67 - 1,50 : 1 - eindoverbrenging met cardanas, cardankoppeling en haakse tandwieloverbrenging in de verhouding 3,0 : 1.

Rijwielgedeelte: geheel dubbel uitgevoerd wiegframe - in twee richtingen gedempte vering - voor telescoop voorvork met 200 mm veerweg - achter Boge-schokdemper met 125 mm veerweg - voor dubbele schijfrem Ø 260 mm - achter simplex Ø 200 mm trommelrem - bandenmaat 3,25H19 voor en 4,00H18 achter - standaarduitvoering met volle stroomlijn en gegoten lichtmetalen spaakwielen.

Elektrische installatie: 12 volts systeem - Bosch-wisselstroomdynamo, capaciteit 240 watt met spanningsregeling via de veldspool - 12 V28 Ah accu - accu/bobine ontsteking met enkel stel contactpunten en dubbele nok - Bosch-startmotor 0,6 pk - H4 halogeenlamp verlichting 80/55 watt - achterlicht 5/21 watt - richtingaanwijzers 21 watt.

Afmetingen en gewichten: (in millimeters) grootste breedte 746 - grootste hoogte (onbelast en zonder spiegels) 1300 - zadelhoogte 820 - grootste lengte 2130 - bodemspeling belast met rijder van 75 kilo 165 - wielbasis 1465 - droog gewicht zonder brandstof en gereedschap 210 kilo - gewicht met brandstof en gereedschap 230 kilo - toelaatbaar totaal gewicht 398 kilo.

Opgegeven prestaties: maximum vermogen 70 DIN pk (51,6 kW) bij 7250 tpm - maximum koppel 7,75 kgm bij 5500 tpm - topsnelheid zittend 197 km/uur - topsnelheid liggend méér dan 200 km/uur.

Gemeten prestaties: op de rollenbank van de TH in Delft werden de volgende prestaties gemeten: maximum vermogen 72 DIN pk (52,94 kW) bij 6600 tpm - maximum koppel 8,7 kgm bij 5500 tpm - 400 meter met staande start met rijder van 100 kilo 13,4 seconde - topsnelheid afhankelijk van postuur, gewicht, kleding rijder en weersomstandigheden 190-200 km/uur.

Fabrikant: Bayerische Motoren Werke AG, B-München 13, Lerchenauerstrasse 76, Duitsland.

Import: Greenib B.V., Wilhelminalaan 23, Sassenheim.

Prijs: f 13.935,- (zonder gietwielen f 12.920,-).