

# OUDE LIEFDE ROEST NIET

Terwijl ik met kleine zweetdruppeltjes op m'n voorhoofd m'n beurt zat af te wachten, vielen buiten de eerste kleine sneeuwvlokjes naar beneden. Het was een koude januarimorgen in 1980 en na twee maandjes met een oefenrijbewijs te hebben rondgereden, moest ik op voor m'n motorrijbewijs, ik herinner het me nog als de dag van gisteren. Vanwege het slechte weer stelde mijn examinerator voor om eerst maar even te gaan rijden. Samen liepen we naar buiten, hij met forse tred en een donker gezicht en ik met knikkende knieën. Hij liep meteen naar een groepje onvervalste lesmotoren. „Meneer, meneer”, riep ik, „de mijne staat daarginds”. Verstoord draaide hij zich om, keek naar de BMW R100RS en mompelde: „Dat kan toch niet, moet je daar mee afrijden?”

FOTO'S JAN HEESE/  
STUDIO VANDENBERG



**D**e BMW R100RS speelt dus al vanaf het begin van mijn „motorrijders-loopbaan” een grote rol. Na dat bewuste rij-examen, waarvoor ik overigens slaagde, vergezelde hij me nog jarenlang, waarin we (tot beider tevredenheid) door weer en wind over de vaderlandse - en buitenlandse - wegen reden. Toen ik bijna twee jaar geleden de redactie van MOTO 73 kwam versterken, verwaterde die vriendschap al snel, vanwege de doodsimpele reden dat ik me vanaf dat moment (bijna) uitsluitend voortbeweeg op testmotoren. Als je dan echter plotseling in die teststal je oude liefde tegenkomt, kunnen er vreemde dingen gebeuren. Het maakt de test wel tot een bijzondere...

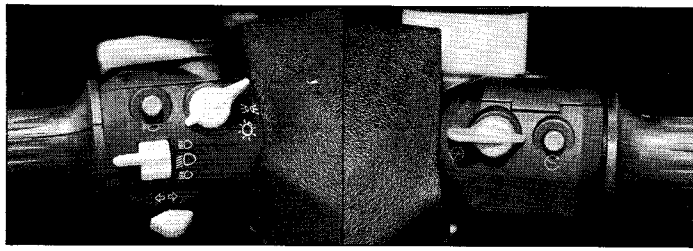
## Hernieuwd

Met de komst van de K-serie leek het pleit van de dikke boxers, de R100's, beslecht en in 1985 viel het doek voor de toenmalige R100RS. Die boxers bleken echter een grotere aanhang te hebben dan verondersteld werd en een groot deel van die aanhang wilde niet zomaar overstappen naar een drie- of viercilinder.

BMW moderniseerde in korte tijd - ongemerkt - de hele boxer-lijn, die voornamelijk uit 800-cc-ers bestond en die lijn werd dit jaar zelfs weer uitgebreid met de karakteristieke R100RS. De motor, die ooit het ware topmodel van het Beierse merk was, werd op deze manier een beetje in ere hersteld.

Voor de buitenstaander is deze RS nog altijd dezelfde als die, welke in 1976 op de markt kwam. Het grote kenmerk van die motorfiets, de stroomlijn, is ook altijd hetzelfde gebleven. Uiterlijke verschillen zoals de gietwielen en het Monolever-veersysteem vallen ook nog wel op, maar het zal verder bij het gros van de motorrijders onbekend zijn gebleven dat de vertrouwde boxer eigenlijk van voor tot achter nieuw is.

In 1982 werd deze BMW al met een geheel vernieuwd motorblok uitgebracht. Het huidige motorblok is, afgezien van het in- en uitlaatsysteem, precies hetzelfde als dat van toen. Via twee (met nikasil beklede) cilinders met een boring van 94 mm en een krukas met een slag van 70,4 mm komt de cilinderinhoud op 980 cc. De krukas ligt in de lengterichting in de motor. Beide drijfstanden zitten op een aparte kruktafel. De zuigers bewegen gelijk, ze gaan dus tegelijk naar buiten en naar binnen. Een mooie constructie, die trillingloos draaien garandeert. Als gevolg van deze kon-



*De stuurschakelaars zijn goed te bedienen. Alleen het knopje voor de richtingaanwijzers zit wat ver naar beneden en is daardoor voor mensen met kleine handen slecht te bereiken*

structie staan de cilinders niet (zoals de meeste mensen menen) recht tegenover elkaar, maar verspringen ze iets om de drijfstanden langs elkaar te laten draaien.

Recht onder de krukas ligt de enkele nokkenas, die via een mose-ketting wordt aangedreven. Deze nokkenas bedient de kleppen, waarvan we er in elke cilinderkop twee tegenkomen, via lange stoterstangen en tuimelaars. Een uit de mode geraakte constructie, die echter nog steeds goed voldoet, zeker sinds BMW de hele klepbediening fors onder handen heeft genomen en nu zelfs lekker stil heeft weten te krijgen. De vorm van de verbrandingskamer, met de twee grote kleppen is niet echt meer up-to-date te noemen. Juist in deze tijd, waarin de vorm van verbrandingskamers, aantal kleppen, plaats van de bougie en meer van dat soort dingen stokpaardjes zijn van de motor-constructeurs, valt deze BMW wat uit de toon. En juist op dit „verbrandings-technische gebied” lijkt de BMW wat te kort te schieten. Dat vind je bijvoorbeeld terug in de compressieverhouding. De vorige R100RS moest worden gestookt met super-benzine en had een compressieverhouding van 9,8 op 1. Om deze versie van de RS geschikt te maken voor loodvrij/ normaal, moest de compressie, met het oog op het gevaar voor pingelen, dalen tot 8,45 op 1. Die waarde is zelfs laag te noemen, in vergelijking met andere motoren.

BMW verenigde echter het nuttige met het aangename door het over een andere boeg te gooien. De nieuwe R100RS moest het niet zo zeer hebben van het topvermogen, nee het koppel, dat werd het belangrijkste gegeven. In dat licht bezien komt ook de verandering van de karburateurs en het uitlaatsysteem logisch over. De gigantische Bing vakuümkarburateurs met een doorlaat van 40 mm moesten plaats maken voor meer bescheidener exemplaren met een doorlaat van 32 mm. Met deze kleinere karbu-

rateurs was ook de uitlaatgas-emissie beter in de hand te houden, zodat de RS wat dat betreft ook weer op het voorste plan staat. Het uitlaatsysteem werd ook geheel op een nieuwe leest geschoeid en heeft nu één grote tussendemper onder de versnellingsbak en twee nieuwe einddempers, zodat het uitlaatgeluid een stuk beter gedempt is. Door deze ingrepen daalde het vermogen van 51 kW (70 pk) naar 44 kW (60 pk), terwijl het koppel op vrijwel hetzelfde nivo bleef 74 Nm bij 3500 toeren per minuut.

## Modern

Het rijwielgedeelte van de R-serie onderging de laatste jaren al fiksse verbeteringen en mag op sommige gebieden zelfs opvallend modern genoemd worden, zeker met het „konservatieve” van BMW in het achterhoofd. De opbouw van het nieuwe frame is in hoofdlijnen gelijk aan dat van de oudere R-modellen. Een gewoon stalen dubbel wiegframe met een aangeschroefd achterframe. Het frame is ter hoogte van de achtervork nieuw, wat onder meer resulteert in een andere voetsteunophanging en een stevig bevestigingspunt aan het hoofdframe van de achterschokbreker. De achtervork is eenzijdig en gekombineerd met de grote schokbreker levert dat het bekende BMW Monolever-systeem op. Het is nu zelfs al zeven jaar geleden dat BMW deze enkelzijdige achtervork met één forse schokbreker introduceerde! Het achterwiel zit met vier wielbouten tegen de kardan-flens geschroefd, ongeveer zoals dat bij een auto het geval is.

De voorkant van de BMW R100RS is voorzien van een nieuwe forse voorvork, die erg veel lijkt op die van de K-serie. Wie beter kijkt ontdekt toch enkele verschillen. De onderpoten zitten gedraaid, bij deze RS zitten de remklauwen vóór de poten, net als de wielas, die ook iets voor het midden staat. Bij de K-serie is dat net andersom. De

vorkpoten zijn ook iets dunner uitgevoerd (38,5 tegen 41,4 mm). Wél hetzelfde is de dikke - holle - vooras en een stevige stabilisator. Die twee samen maken de vork erg stijf.

Wat het uiterlijk betreft is de BMW ook aangepast. Ondanks dat de grote lijnen gelijk zijn gebleven, ziet de nieuwe RS er een stuk frisser uit. De andere tank, zijdeksels en buddy doen het erg goed. De donkere ruit op de kuip is ook nieuw. Overigens was deze test-BMW uitgerust met een bagagerekje op de buddy, valbeugels en koffer-montagerek, zaken die niet tot de standaarduitrusting behoren.

## Indruk

Al vanaf de eerste meters met de nieuwe R100RS, was ik weer diep onder de indruk van mijn oude liefde. BMW staat natuurlijk toch al bekend om „het soepele motorrijden” en deze RS past precies in dat plaatje. Het is zelfs ongelooflijk dat een motor met een dergelijk - oud - concept en relatief weinig moderne technieken het zo goed blijkt te doen. „t Zal wel weer een BMW zijn”, zullen nu ongetwijfeld veel mensen denken. Inderdaad, het is weer een BMW en nog een vreselijk goeie ook. Het probleem is dat je dat eigenlijk zelf moet voelen om het te kunnen begrijpen. Om daar een voorbeeldje van te geven: onze kilometervreter Ger van Gulik stuurde met deze RS „even” een rondje Frankrijk, waarvan meer dan de helft met een duopassagiere. Ger, die zich normaal gesproken toch niet zo aangesproken voelt door het Duitse merk, bekende - met het schaamrood op de kaken - dat hij er werkelijk over dacht om een RS te kopen. Het uiterlijk kan hem nog niet bekoren en dat is het enige wat hem nu nog weerhoudt, maar wat het rijden betreft is hij door de knieën gegaan!

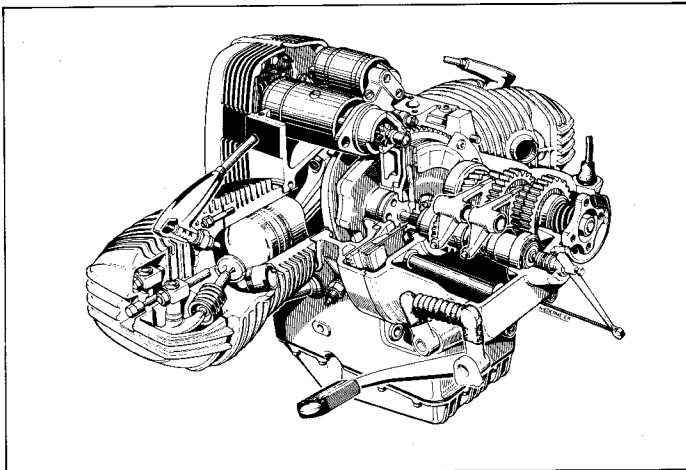
Het starten gaat probleemloos. De chokeknop zit op het stuur en is goed te bedienen. De benzinetoevoer vraagt even aandacht, want die moet je gewoon met je eigen handen bedienen. Toch vreemd op een motor van tegen de 20.000 gulden. Zo zijn er overigens nog enkele eigenaardigheden aan de BMW, zoals het stuurslot, dat nog steeds niet geïntegreerd is in het kontakslot. De motor loopt perfect stationair en ook het oppakken verloopt prima. De nieuwe kleine karburateurs maken de motorloop in de lagere toerentallen wat rustiger, wat gekontroleerder. Tijdens het rijden valt vooral het grote koppel in lage toerentallen op. Je kunt

direct doorschakelen naar de hoogste versnelling en de motor heerlijk laten werken. De afstelling is er in z'n geheel duidelijk op vooruit gegaan met deze 32-mm-Bings en het nieuwe uitlaatsysteem, dat zeer stil is. Zonder veel ophef (en motorlawaai, want deze luchtgekoelde twin is opmerkelijk stil) doet het RS-blok soepeltjes wat je wilt. Dat de motor aan topvermogen wat heeft ingeleverd, komt eigenlijk alleen voor de dag als je echt volgas rijdt. De acceleratie-cijfers zijn heel goed te noemen, maar zodra je op topsnelheid rijdt, voelt de motor aan alsof hij wat gesmoord wordt. Misschien dat dan de karburateur-doorlaten eigenlijk nét te klein zijn. Als je dat gevoel krijgt, zit de tellernaald overigens al wel in de buurt van de 200, wat in werkelijkheid ongeveer 185 is en waarmee hij dus eigenlijk niets onder doet voor het oude model. Langzaam kun je deze RS dus niet noemen. Zuinig evenmin, want hij lust nogal wat. Met een liter konden we gemiddeld bijna 14 kilometer stevig doorrijden. Eén keer, bij een rit over kleinere tweebaanswegen haalden we een waarde boven de 1 op 17. Aan de andere kant stond er een 1 op 11 tegenover bij een 200-km-lange volgas-rit op de autobaan. Nu hebben natuurlijk de meeste moderne 1000-cc-ers een verbruik in deze richting, maar die leveren dan ook twee keer zoveel vermogen! Het is duidelijk dat de minder moderne verbrandingstechniek ook hier z'n top eist. Toch verdient de motor al met al een hele dikke voldoende. Het is een echte rijmotor. Geen indrukwekkende - papieren - topsnelheden of vermogens, maar wel een motor die probleemloos is en als het moet uren achter elkaar de tellernaald rond de 170-180-190 km/uur laat staan, zonder ook maar één klap verkeerd te geven!

De koppeling en de vijfversnellingsbak zijn in één woord goed te noemen. Het koppelingshendel gaat licht en laat zich makkelijk doseren. De droge-plaat-koppeling grijpt ook duidelijk minder bruis aan dan bij het oude model het geval was. De oude boxers stonden nogal bekend om hun „schakel-klik“, maar daarmee heeft deze R100RS afgerekend. Je moet er even aan wennen, maar dan schakelt deze BMW erg goed. Licht, precies en zonder bijgeluiden.

## Komfort

Alles op deze R100RS neigt naar het comfortabele. De zitpositie is

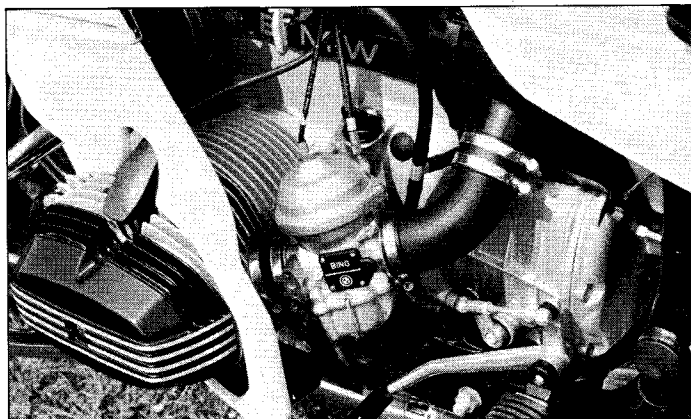


Een doorsnede-tekening van het BMW R100RS-blok met versnellingsbak

erg goed. Wat dat betreft hoef je de mensen achter deze motor natuurlijk ook niets meer wijs te maken. De nieuwe styling (met 18-inch-wielen voor en achter en een getrapte buddy) maken dat de zithoogte erg gering is. Ook kleinere rijders kunnen zonder problemen met beide voeten aan de grond komen. Het stuur van de RS is smal en vraagt enige gewenning. Ondanks dat kleine stuur blijkt de motor perfect in de hand te houden te zijn en makkelijk te sturen. Zelfs in het stadsverkeer of bij het „draaien op de weg“ blijkt het stuur voldoende houvast te bieden. Bij deze zaken speelt natuurlijk ook het geringe gewicht (rijklaar 229 kilo) en het lage zwaartepunt mee. Samen met de gekozen frame-geometrie maken ze de motor erg stabiel en toch goed handelbaar. De BMW voelt gewoon veilig aan tijdens het rijden. Je hebt ook - ondanks de grote kuip, die de motor een fors en zwaar uiterlijk geeft - steeds het gevoel de motor helemaal in de hand te hebben. De zekerheid straalt er als het ware van af en werkt door op de bestuurder. Je krijgt zelfs het gevoel dat er niets fout kan gaan

met deze motorfiets. Daarop betrapte ik mezelf ook, want ik ging in veel bochten zelfs zo rijden dat de valbeugels mijn limiet waren. En als die het asphalt raken, dan ga je écht al heel redelijk plat, zeker als je de achtervering wat hebt opgesteld.

Met de Michelin-banden stuurt de BMW als de bovenste beste. Goed, strak en ontzettend precies. De motor laat zich erg makkelijk insturen in korte bochten. In lange volgasbochten heeft de motor de neiging wat te gaan deinen, wat is toe te schrijven aan de soepele vering. Het is net waar je voor kiest. Lengterichels zijn even voelbaar in het kleine stuurtje, maar vormen nooit een probleem. De naloop is ten opzichte van het oude model iets groter geworden, maar waarschijnlijk staat de voorvork ook iets steiler. (BMW geeft geen balhoofdsmaten op.) De motor stuurt namelijk erg makkelijk en je kunt hem exact laten rijden waar jij dat wilt. Hij stuurt zo precies, dat je, zelfs op volle snelheid, op de centimeter af kunt bepalen waar je gaat rijden. De BMW's staan bekend om hun



De Bing-karburateurs hebben een doorlaat van 32 mm. De oliepeilstok zit nog steeds vervelend weggestopt

zachte vering met lange veerwegen. De oude modellen deinden daarom nogal in snelle bochten. Dat is bij deze nieuwe RS duidelijk veel minder het geval. De veerwegen zijn iets korter en de vering iets minder soepel. De voorvork veert subliem en is als vork erg stijf. Bij hard remmen duikt de vork nog steeds behoorlijk, maar in de bochten voelt de motor lekker strak aan. Ook achter werkt de zaak perfect. Je begint je zelfs af te vragen waarom er allemaal moeilijke veersystemen worden gebruikt, als het op deze manier ook kan. Aan de vering viel weinig te verstellen (alleen de veervoorspanning achter), maar daar was ook geen enkele behoefte aan.

Die vering draagt natuurlijk voor een groot deel bij tot het comfort van deze motorfiets. De superuitgekiende zitpositie, de optimaal beschermende kuip, de goede bedieningsorganen en de genoemde vering maken dat deze R100RS kwa comfort hoog, erg hoog scoort. Ik zou zelfs niet zo een, twee, drie een motor kunnen noemen, die op dit punt beter is... Het is zelfs opvallend dat een kuip, die per slot van rekening al meer dan tien jaar oud is, nog steeds een van de beste in zijn soort blijkt te zijn. BMW kwam er destijds als eerste mee en staat er nog steeds mee aan de top. Natuurlijk, smaken verschillen en je moet hem mooi vinden. Sommigen haten het uiterlijk, anderen vereren het en een tussenweg schijnt er niet te zijn. Het ligt wat dat betreft aan jezelf, maar vanaf de buddy bekeken, is de kuip nog steeds zeldzaam goed. De spiegels op die kuip geven voldoende - en trillingsvrij - beeld. In de kuip vinden we het bekende R100RS-dashboard met een tijdlokje en een voltmeter in de kuiprand en een apart dashboard op het stuur. De klokken in dat dashboard zijn matig. Ze zijn klein en daardoor minder goed afleesbaar. Ook de nauwkeurigheid liet te wensen over. Ik vind het erg jammer dat ze de klokkenset van de K-serie niet gebruikt hebben. Bij die mooie duidelijke meters valt dit setje toch in het niet. Ze stammen trouwens ook al uit 1974! Wel met de tijd mee gingen de stuurschakelaars, die goed voldoen. Het enige puntje van kritiek betreft het knopje voor de knipperlichten, dat nogal ver naar beneden zit en daardoor voor mensen met kleinere handen slecht bereikbaar is. Optimaal zijn overigens de handvatrubbers. Dat zijn kleine, maar toch praktische details, die op meerdere

lees verder op pag. 37

vervolg van pag. 25

plaatsen bij deze RS naar voren komen. En juist die dingen maken deze motor tot een bijzonder goede.

Ook de duo-passagier heeft een erg fijne plaats op de RS. De voetsteunen zitten precies goed en er is voldoende ruimte op de brede buddy. Er is duidelijk even over nagedacht en dat merk je meteen. Overigens zijn er wel luchtwervelingen voelbaar rond de helm en de rug van de duo-passagier. Ook erg lange ridders voelen lucht rond de helm, voor hen is het ruitje van de kuip aan de lage kant.

De remmen kunnen niet echt imponeren, maar leveren voldoende vertraging. De trommelrem achter schiet duidelijk wat te kort. De dubbele schijfrem voor vertraagt de zaak goed, maar daarvoor moet er wel flink wat handkracht geleverd worden. Het is ook jammer dat er geen duidelijk „vast punt” in het remhendel te voelen is. Het voelt wat sponzig aan, een probleem waar veel BMW's tegenwoordig mee kampen.

De uitrusting staat op een zeldzaam hoog nivo, zoals we dat gewend zijn van BMW. De goede kuip kwam al ter sprake. Andere zaken die positief opvallen zijn onder meer de makkelijk te bedienen middenbok (die de jiffy zelfs bijna overbodig maken), de aandacht voor de details, de goede, uitgebreide gereedschapsset en het instructieboekje, dat perfect (in het Nederlands) is uitgevoerd en uitnodigt tot lezen!

## Konklusie

De BMW R100RS beviel erg goed, dat blijkt ook uit de 5000 kilometer, die er mee werden gereden voor deze test. De motor heeft nauwelijks stilgestaan in de periode dat hij de MOTO 73-teststal bewoonde en dat zegt al voldoende. Het is gewoon een mag-

nifieke motorfiets. Ondanks het „oude” uiterlijk is hij weer helemaal up-to-date. Natuurlijk, het is en blijft een BMW met al z'n voor en tegens (en z'n voor- en tegenstanders). De strijd om de titel „Topmodel” kan hij wat mij betreft zonder problemen aangaan met z'n merk-genoten.

De motor loopt prima en levert (ondanks het bescheiden vermogen) goede prestaties. Samen met het comfortabele rijwielgedeelte maakt hij de R100RS tot een ideale rij-motorfiets, geschikt voor erg hoge gemiddeldes. De prijs van deze nieuwe oude BMW is f 19.950,- en dat is niet weinig, zeker niet als je een aantal zaken bekijkt, die bij deze goede motor wat uit de toon vallen. Geen automatische benzinekransen, geen geïntegreerd stuurslot, een matig dashboard en moeilijk te beoordelen remmen. Aan de andere kant biedt de R100RS zoveel goeds, dat het totaalbeeld erg positief is, bijna bij het perfecte af. Daarnaast staan de BMW's bekend om hun goede waarde-vastheid en zal de afschrijving

zeker binnen de perken blijven. Je moet natuurlijk wel even 20 mille hebben liggen...

Het weerzien met de oude liefde is erg goed verlopen. Met melancholieke gevoelens opstappen en binnen vijf kilometer al weer ver-

kocht zijn, dat wil wel iets zeggen. Het tekent voor de R100RS, want na twee jaar testrijden wordt een mens kieskeurig, neem dat maar van mij aan. Maar oude liefde roest inderdaad niet...

Eric Bulsink 

## T E C H N I S C H E G E G E V E N S

**Motor:** luchtgekoelde tweecilinder-viertakt-boxermotor met een onderliggende nokkenas en twee kleppen per cilinder; boring maal slag 94 x 70,6 mm; cilinderinhoud 980 cc; kompressieverhouding 8,45 op 1; wetsump-smeersysteem met thermostatisch geregelde oliekoeler; twee Bing konstant-vakuümkarburateurs, doorlaat 32 mm; 2-in-2-uitlaatsysteem.

**Transmissie:** rechtstreeks op de krukas gemonteerde droge plaatkoppeling, kabel-bediend; primaire overbrenging d.m.v. tandwielen; klauwengeschakelde vijfversnellingsbak, interne verhoudingen 4,4-, 2,86-, 2,07-, 1,67-, 1,5 op 1; sekundaire overbrenging d.m.v. kardan, i = 3,00 : 1 (33/11).

**Rijwielgedeelte:** dubbel uitgevoerd wiegframe; hydraulisch gedempte telescoop-voorvork, diameter vorkpoten 38,5 mm, veerweg 175 mm; achtervering met BMW-Monolever-achtervork en een gasdruk-schokbreker, veerweg 121 mm, veervoorspanning in vier standen instelbaar; remmen (voor) hydraulisch bediende dubbele schijfrem, diameter remschijven 285 mm, (achter) mechanisch bediende simplex trommelrem, diameter remtrommel 200 mm; lichtmetalen gegoten wielen; banden (voor) Michelin A48 90/90-18 (achter) Michelin M48 120/90-18 (tubeless).

**Elektrische installatie:** kontaktpuntloze transistor-ontsteking; boordspanning 12 volt; accu 12V 25Ah; wisselstroomdynamo rechtstreeks op voorste krukstap, 280 watt; elektrische starter; twee zekeringen; koplamp 60/55 watt H4; achter- en remlicht 5/21 watt.

**Uitrusting:** volle stroomlijn met twee vaste spiegels; dashboard met kilometerteller, toerenteller, voltmeter en klokje; controlelampjes voor groot licht, vrijstand, oliedruk, bijladen en richtingaanwijzers; chokehandel op linker stuurheft; afsluitbare verzonken tankdop; eensleutel-systeem; door veerbelasting beveiligde zijstandaard; twee bergvakken onder de buddy; 19-delige gereedschapsset met o.a. 5 steeksleutels, 2 pijpsleutels; 4 inbussleutels; haaksleutel voor verstelling achtervering; tang; wielmoersleutel en schroevendraaierset; uitgebreide handleiding in Nederlands.

**Maten en gewichten:** wielbasis 1447 mm; naloop 120 mm; lengte 2175 mm; breedte 800 mm; hoogte 1380 mm; grondspeling 140 mm; zithoogte 807 mm; droog gewicht 209 kg; gewicht rijklaar 229 kg; tankinhoud 22 liter, waarvan 2 liter reserve; olievoorraad 2,75 liter.

**Prestaties:** (fabrieksopgaven) max. vermogen 44 kW (60 pk) bij 6500 tpm; max. koppel 74 Nm (7,5 kgm) bij 3500 tpm.

**Prijs:** f 19.950,- afl. kosten f 300,- (Bfr. 351.000)

**Importeur:** BMW Nederland, Parkstraat 91, 2514 JG Den Haag (070-642810). Voor België: BMW Belgium, Lodderstraat 16, 2680 Bornum (03/8909711).

**Vaste kosten per jaar:** wegenbelasting f 192,-; verzekering (KNMV-tarieven) WA f 400,- (f 120,- bij 70% no-claim), all-risk met f 100,- eigen risico f 3800,- (f 1140,- bij 70% no-claim).

## M E E T G E G E V E N S

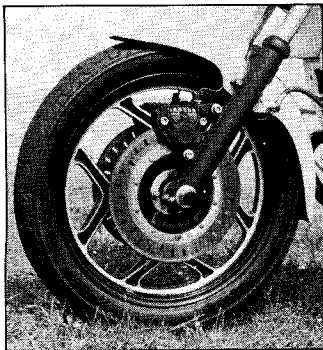
### Tellerafwijking

teller	echt
40	38
60	57
80	76
100	94
120	113
140	131

acceleratie	
60-100 (III)	4,0
80-120 (V)	6,0

topsnelheid	
185 km/uur	

brandstofverbruik tijdens de test  
1 op 13,9 (7,19 liter op 100 km)  
(normaal/loodvrij)  
aktieradius 340 kilometer



De nieuwe voorvork is duidelijk geënt op die van de K-serie en voldoet goed. De schijfremmen vragen nogal wat handkracht voor een grote vertraging

