

La nueva y esperada BMW K100 cuatro cilindros **VICTORIA POR K.100**



tando al lado derecho de un "medio basculante" prestado por la 80 GS. BMW dice con este sencillo y robusto amortiguador, "es mejor un solo amortiguador clásico de tres posiciones de muelle que un complicado sistema".

La horquilla de la K 100 es una clara declaración de principios. Mírala bien. ¿Qué ves?. O, mejor, dicho, ¿qué es lo que no ves?

Una horquilla sencilla, una horquilla que no hubiera sorprendido a nadie en 1955... barras enormes de 41.4, un eje de rueda sobredimensionado, y nada más. No hay válvulas de aire, ni discos para reglaje del hidráulico. No hay tubitos de "aeroquip" ni levas mecánicas del sistema anti-dive.

Sólo hay una clase de horquilla hidráulica de doble acción, con funcionamiento progresivo... como las horquillas de las MV Agusta de Surtees, para dar ejemplo de una moto "antigua" que no se comportaba especialmente mal, digo yo.

Y es que BMW nos está diciendo algo muy importante con esta horquilla con barras enormes pero sin soluciones de moto de Gran Premio. Están diciendo, "creemos que el motociclista de calle no requiere ni sabe poner a punto suspensiones de Gran Premio y además creemos que el sistema anti-dive que tan buenos resultados da en motos de 300 km/h. llevadas por hombres como Kenny Roberts y Freddie Spencer, no son más que argumentos comerciales en motocicletas de carretera".

Detrás, otra declaración de principios: un sólo amortiguador clásico de tan sólo tres reglajes de muelle, sin aire, sin reglaje de hidráulico y con-





Por Dennis Noyes
Fotos: José M^a Alguersuari

Sí. La K 100 me habló desde el primer momento. Y después en carretera me convenció y me obligó a admitir algo que era difícil admitir. Que tanto las válvulas de aire, tubitos y levas de anti-dive como los sistemas progresivos como Pro-Link, Uni-Trak y Full Floater nos dan más gusto a nosotros los probadores (que podemos hacer gala de nuestro vocabulario técnico) que a los motociclistas que encuentran que las ventajas de estas innovaciones en la vida real de la carretera, son más bien teóricas y académicas.

Que no quepa duda, en una moto de competición un sistema anti-dive y amortiguación trasera progresiva es fundamental. Una moto como, digamos, la Tecfar-Ducati de Resistencia y Fórmula 1 (para hablar de una moto que conozco bien en vez de especular sobre el comportamiento de la Yamaha de Roberts) sería una maravilla en la carretera, igual que las Bimota, pero llevar a la serie sofisticaciones de tan alta calidad significaría grandes aumentos en precio. Y BMW con las suspensiones clásicas y eficaces de la K, habla muy claro: «En vez de engañaros con tubitos, válvulas y suspensiones pseudo-Gran Premio, os damos estabilidad sin gimmicks, sin argumentos comerciales».

Son palabras duras de gente seria. Y como veréis en los primeros de los siguientes párrafos de entrada, la horquilla de la K no miente.

Antes de llegar a la prueba y análisis de la moto, tenemos que reflexionar un poco sobre el significado de este cambio drástico de diseño en BMW y sobre lo que significa este desafío directo de una fábrica europea a la fuerza de la industria japonesa.

Pero primero, muy brevemente, unas secuencias de la prueba, que dejarán muy claro que la K 100 es una gran moto, una moto que hemos tenido que esperar muchos años, pero que afortunadamente valía la pena esperar.

LINEA RECTA: Una larga recta algo bracheada y con un abrupto cambio de rasante. Iba a 215 km/h de reloj con la K, sin problemas sobre los baches, y de pronto el rasante me sorprendió. ¡Rueda delantera al aire! Una larga, larguísima levantada de rueda, como en Bray Hill de la Isla de Man, o



Mires por donde la mires, la "K" es diferente a todo... Ese motor...

como en la recta del Estadio de Montjuic, antes de poner la chicane. Sentí el manillar libre en mis manos, con la moto levantada a unos 20 grados. Perfecto aterrizaje. Ningún susto. Un rápido meneo al tomar tierra, pero sin cabeceo. Todo normal para la K 100. Y en autopista, a 215 de verdad sin problema ninguno.

CURVAS RAPIDAS: Gas a fondo por la carretera Comenar viejo-Madrid. La curva antes de la gasolinera, casi 200 km/h, esperando un baile para poder cortar a tiempo. Unos meneos normales al coger baches, pero la K seguía fiel a la trayectoria, gas a fondo, una inclinación pronunciada, y cambio de inclinación para coger la curva de izquierdas. La horquilla, que parecía floja, blanda y de exceso recorrido al primer toque, puede con condiciones «dramáticas» en carretera, y el único amortiguador y «medio basculante» están al nivel de las circunstancias.

SUBIDA DE MONTAÑA: Curvas enlazadas, el último tramo de la carretera de Sacedón,

sección que utilizo como «cronometrada» en pruebas de motos de carretera. Repetidos cambios entre segunda y tercera, inclinaciones exageradas sin tocar más que la pata de cabra, y esto sólo un par de veces. Repetidas apuradas de frenada, sin problemas. Y el reloj encintado al manillar cuenta la historia. Con esta moto de 1.000 cc, 239 kilogramos con depósito lleno, y cardan, he subido 27 segundo más deprisa que con la ligera, ágil y superdeportiva GPz 550, hasta ahora la más rápida de mis motos de prueba por la carretera de Sacedón.

PRUEBAS DE FRENADO: Cifras excelentes de frenada desde 50 km/h, 75 km/h y 100 km/h, pero más importante todavía, si cabe, casi todas las frenadas salieron iguales. La moto jamás se cruzó, y mientras los discos delanteros son potentes y muy dosificables, el disco trasero, que parecía algo pobre y largo de recorrido a primera impresión, es de la más absoluta confianza. Sin bloquearse del todo, el freno trasero hace chillar el neumático desde los

primeros metros, sirviendo de quilla y haciendo que la moto pise recta.

PRESTACIONES CRONOMETRADAS: La fábrica anuncia una velocidad certificada de 209 km/h, pero la verdad es que nuestra K 100 de prueba alcanzó los 217 km/h en un sentido y 215,5 contra viento, para un promedio de 216 km/h, convirtiéndose en una de las 1.000 cc más rápidas del mercado mundial, y tal vez la moto más rápida del mercado español (en espera de la presentación oficial de la Suzuki Katana). La fábrica declara un crono de 23,6 sobre el kilómetro desde salida parada, pero sin castigar el robusto embrague en seco me salen tiempos de 23,6, 23,5 y a la tercer 23,3.

CIUDAD: Madrid, las siete de la tarde, tráfico denso. Con la K, cuya anchura máxima es de 690 mm. puedes sortear el tráfico como si la moto fuera una bicilíndrica. No cansa tampoco. Mandos suaves, motor suave. Potencia dosificable desde régimen bajo, sin brusquedades. Y durante una larga parada en semáforo se enciende el ventilador de control termostático y sabes que la temperatura del líquido de refrigeración ha sobrepasado los 103 grados, pero la situación está bajo control. No tienes que preocuparte. Y si la temperatura llega a 111 grados, se enciende un chivato de advertencia. Pero tampoco tienes que preocuparte porque a los 120 grados el exceso de presión activa una válvula de reflujo que conduce al depósito igualador y entran en circulación 4 litros de líquido frío para controlar la temperatura. Y durante esta prueba jamás se encendió el chivato de temperatura, aún durante conducción al límite bajo un sol castellano de justicia.

CONSUMO: Autopista y carreteras secundarias, cruceros de 120 km/h, 150 km/h... posición cómoda, una moto preciosa. Estabilidad impecable en línea recta a toda velocidad, sin tendencia a menearse al pisar líneas pintadas. Repostaje. ¿No cabe más gasolina? El depósito de aluminio de 22 litros ya está a tope, pero a 120 km/h de crucero el consumo ni ha llegado a 6 litros por 100, y a 150 km/h apenas pasa de 7 litros por 100. Es que la K tiene el sistema de inyección que suministra combustible a presión constante y

según el régimen de motor, temperatura de aire de admisión, y temperatura del agua... información mandada por medio de sensores al «cerebro» que se aloja debajo del asiento. Por mucho que tu abras el puño, si el motor no está en condiciones momentáneas de recibir «gas a fondo» el cerebro bajo tu culo «no aprueba el pedido» y cuando llegas a la gasolinera has gastado menos, mucho menos... y dices «que bien conduzo, que poco consumo.» Pero la K 100 es más inteligente que nosotros y sabe ahorrar aun en manos de pilotos de muñeca ramera.

LA CALLE: Sales del bar. ¿Dónde está la K? Ah, allí está, totalmente rodeada por gente, por admiradores. Estás en el centro del escenario. Todos los ojos están en tí... el dueño de esta tan esperada moto, de líneas discretamente espectacular (una combinación de calidades que hasta ahora sólo BMW ha sabido conseguir en una misma moto).

Este es tú momento de gloria. A todos nos gusta ser admirados, envidiados. «¿Cuánto corre?» pregunta un chaval, con vos tímida.

«Unos 215, 220...» dices al subir en la moto. Pones el casco lentamente con cara de héroe, como Steve McQueen en la película *Le Mans*. Bajas la moto del caballete. Ya hay gran expectación, pero les haces esperar mientras pones los guantes cuidadosamente. Y ahora el gran momento. Pero... ¿dónde está la llave?

Con sonrisa de conejo quitas los guantes e intentas meter la mano en el bolsillo. Pero no puedes. Hay que bajar de la moto. El «público» está perdiendo la paciencia. ¿Y la llave?

«Eh, joven!, ¡Eh, joven!» Es el barman, en la puerta, «Has dejado las llaves en la barra.»

La K 100 te puede solucionar casi todo... pero lo demás depende de tí, tanto en curvas como en la calle.

Una europea sin complejo de inferioridad

Desde la presentación al final de 1968 de la Honda CB 750, las marcas europeas se han visto eclipsadas en prestaciones, fiabilidad y precio, por motos japonesas. La única salvación para el fabricante no japonés ha sido el mercado de mi-

norias. Ducati se ha dirigido a los quemados y especialistas en la conducción deportiva de montaña. Y nadie ha podido con ellos... pero sólo fabrican 6.000 motos al año. Harley-Davidson se olvidó de la exportación para trabajar exclusivamente para el mercado doméstico de U.S.A., fabricando motos raras para gente bastante rara, pero Honda ha invadido su campo del «chopper» y «custom» obligando a Harley a recurrir al Gobierno pidiendo (y consiguiendo) medidas de protección aduanera para sobrevivir.

Moto Guzzi parece haberse decidido definitivamente por el camino de la tradición, confiando totalmente en su motor V-2 de 850/1000, que recibirá culatas de cuatro válvulas por cilindro dentro de poco, y en su nuevo y ligero motor de válvulas paralelas de la serie V-35, V-50 y V-65.

Y hasta ahora BMW ha insistido en los méritos de su motor boxer, que ya lleva 60 años en su diseño. Pero cada día el mercado del boxer se iba limitándose más y más a tradicionalistas de ideas fijas que se consideran incondicionales de la marca. Mientras BMW se encontraba obligada a basar su publicidad en una combinación de esnobismo y tradicionalismo, una combinación peligrosa durante una recesión mundial...

Mientras tanto, una nueva generación de motociclistas jóvenes no sabían que pensar de las BMW bicilíndricas con prestaciones flojas y precios altísimos. Los argumentos para defender las boxer no les convencían. Especialmente el argumento de la robustez, ya que las japonesas tampoco rompen, y una japonesa de 550 cc corre más hoy en día que una R 100 RS, mientras la más rápida de las boxer, la clásica R 100 CS nada tiene que decir en aceleración y velocidad máxima en comparación con una de las nuevas japonesas de 750 cc... ni mucho menos con una 1.000 o 1.100 de precio inferior.

Y mientras tanto, infiltraciones, rumores, fotos de espionaje de nuevas BMW de silueta voluminosa rodando en pruebas privadas en Alemania. Y como aun el más discreto de los provadores de la casa suele tomar algunas cervezas con los amigos, el sábado por la noche, no era difícil descubrir que el nuevo motor BMW era un

cuatro en línea pero colocado horizontalmente en el bastidor... una configuración lógica para un motor refrigerado por agua.

Pero la pregunta clave era muy sencilla: ¿corre o no? Y con tantos periodistas alemanes investigando, estoy seguro que los probadores de la casa no han enido que pagar una ronda de cervezas desde hace mucho tiempo.

Y según «funetes de confianza» la nueva K era un motor potente, «como una japonesa, pero de poco consumo y con mejor respuesta desde bajo régimen.»

Es decir, BMW iba a por el mercado grande de los motociclistas de los 80. No iban a recurrir a argumentos tradicionales, sentimentales, nostálgicos.

No iban a limitarse a una clientela turística. Iban por primera vez a enfrentarse cara a cara, rueda a rueda, con el mons-

truo... es decir con Honda, en particular, y con la industria japonesa en general.

Una decisión atrevida, pero con muchos riesgos. Primero, al cambiar de diseño BMW deja atrás una imagen única y 60 años de tradición. Sus incondicionales inevitablemente van a encontrar que el hasta ahora estable valor de las boxer en el mercado de ocasión, va a caer en los próximos meses. BMW ya no puede dar la vuelta.

BMW tiene que vivir o morir con la K. No abandonan a los tradicionalistas porque las boxer de la serie 65 y 80 siguen en producción, pero la nueva imagen de BMW motos dependerá exclusivamente de la K 100, K 100 RS y K 100 RT.

Yo admiro el coraje de BMW y en particular del equipo de diseño de la K. Sustituir a un modelo clásico con 60 años de tradi-

A FAVOR

- Estabilidad
- Agilidad
- Acabados
- Gama amplia de potencia
- Buenas prestaciones
- Fácil mantenimiento
- Red BMW en España
- Bajo consumo
- Cambio y embrague
- Frenado
- Ligereza

EN CONTRA

- Altura sillín
- Pata de cabra
- Ligera vibración alta velocidad
- Precio
- Vibran los espejos a alta velocidad

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA

Mejor pasada viento favorable: 217 km/h.

promedio: 216 km/h.

Mejor pasada viento en contra: 215 km/h.

Promedio ida y vuelta, piloto erguido: 205 km/h.

Aceleración: 1.000 metros salida parada

23,3

400 metros salida parada

12,0

Frenada: 50 km/h. 75 km/h. 100 km/h.

11 metros

19 metros

40 metros

Consumos: 100 km/h vel. constante: 4,6

120 km/h vel. constante: 5,9

150 km/h vel. constante: 7,1

Conducción deportiva montaña: 8,3

200 km/h autopista: 11,1

autonomía promedio de conducción 120

km/h 150 km/h: 338 km.

autonomía a 120 km/h: 372 km.



La horquilla es absolutamente convencional... y absolutamente convincente. Sin reproche.

El depósito de combustible, con el consumo que tiene la moto, proporciona una buena autonomía. El tapón es completamente estanco.

Debajo del asiento está todo el "cerebro electrónico" que piensa por el conductor, protegiendo el motor de cualquier "barrabasa" y dosificando mágicamente el consumo.



El puesto de mando de la "K", con dos espejos retrovisores que empiezan a vibrar a alta velocidad. Sorprende el que los intermitentes estén situados uno en cada mano. Debajo, la silueta de la "K" desprovista del depósito. Un robusto bastidor que se mantiene en su "sitio" aún a velocidades por encima de los 200 km/h.

Más abajo, el colín visto desde atrás, con un anagrama distintivo de "K 100", que nos recuerda aún más la injerencia con el mundo del automóvil.

En la foto inferior, el "secreto" de las bondades de este motor. Los inyectores.



ción no es un trabajo fácil, y las posibilidades de fracaso son grandes.

La comparación directa con marcas japonesas, cosa que hasta ahora no ha sido lógica en el caso BMW, ya es inexcusable. Los mismos directores de BMW están tan acostumbrados a hacer todo lo posible para quitar importancia a cifras de prestaciones, que ya están como niños con zapatos nuevos, barajando cifras de 12 segundos en el cuarto de milla y 220 km/h en «autobahn», y contando historias de probadores de a casa que han coincidido en los Alpes con pilotos de japonesas deportivas para hacerles exteriores escalofriantes y después dejarlos atrás.

Claro, esto depende del pilotaje de los probadores de la casa, pero antes con las boxer no había historias de este tipo circulando por las oficinas administrativas de BMW. Y también ha habido testimonios de sorprendidos dueños de Katana o VF 750's que han dicho con gestos expresivos en los bares de Munich y Stuttgart, «... y de pronto me pasó una moto roja con un silencioso grande y cuadrado. Yo la pude seguir por las rectas. Incluso la superaba algo, pero hacia las curvas muy bien, y al final la perdí de vista. Estoy seguro que era la K...»

Tal vez en algunos casos, aquellos casos de piques al atardecer, no siempre era la K, la casi fantasmagórica K, prototipo de fábrica. Pero lo que está claro es que algunos habían visto la K andando en montaña y «autobahn», e iba de prisa... como una japonesa.

Y ahora, después de cinco años de desarrollo, pruebas, mejoras, cambios, investigación, y después de unos dos años de rumores, infiltraciones y gran expectación, he podido por fin subirme en la K y llevarla fuerte sobre carreteras españolas. Muchas motos que se comportan bien sobre el buen asfalto del norte bailan como flanes cuando llegan a España.

Pero ya habrá quedado claro después de los primeros párrafos, que la K no ha decepcionado.

Decir que una nueva moto no decepciona puede parecer un elogio flojo, pero en este caso no. Porque para no decepcionar la K tenía que ser una de las mejores motos del mercado

mundial, desde cualquier punto de vista... deportiva, rutilante, rápida, ahorradora, equilibrada, estable.

También hay que dejar claro que la K no llega a ser ni una «carreras-cliente» dura, áspera y superdeportiva, como la Ducati 900 SS, todavía la reina de la montaña, ni tampoco una feroz y brutal Fórmula-1 matriculada, como la Honda CB 1.100 R. Pero mientras la Ducati SS y la Honda CB 1.100 R son decididamente motos de minorías, la BMW por fin ha dejado de serlo.

Claro, su alto precio en relación a sus rivales japonesas limitará su clientela en potencia, pero visto como moto de gran cilindrada, como superbike, la K no queda descolgada en ningún apartado de prestaciones, se destaca en frenado y consumo, y es tan ligera y ágil... a pesar de su larga distancia entre ejes y su línea voluminosa... que tiene tacto de una 750 deportiva, pero con la potencia y bajos de una 1.000 cc.

Y si en el resto del mundo la K tendrá una desventaja de unos 33% en precio contra las japonesas de gran cilindrada, aquí en España su precio está tan cerca de las japonesas (Katana, Yamaha XJ 900) de gran cilindrada, que el impacto de la comercialización de la K va a ser más fuerte en nuestro país que en ningún otro.

Seriedad alemana

Antes de entrar de lleno en detalles e impresiones de la nueva K, vamos a reflexionar brevemente sobre el contraste entre BMW y las fábricas japonesas que ahora se encuentran con un nuevo y peligroso rival en la categoría de superbikes de gran cilindrada.

La situación económica de la industria japonesa en general es mala. La recesión ha durado más de lo esperado y la primera marca en entrar en situación de crisis ha sido la más deportiva y para muchos la más querida. Yamaha con sus muchos años del mundial y sus excelentes «carreras-cliente» de cilindrada con la moto de competición. Y Yamaha era también la única fábrica japonesa que realmente ha intentado en serio ganarle a Honda en el mercado mundial. Pero el intento fracasó.

Actualmente la gran ofensiva Honda con nuevos modelos de

todo tipo, V-2, V-3, V-4, monocilíndricas, tetracilíndricas, tricilíndricas, sin olvidarnos de la CBX de seis cilindros y rumores sobre una nueva V-6, está poniendo en una situación muy difícil a sus rivales japoneses, en particular a Yamaha, que actualmente se encuentra con casi un millón de vehículos en stock, pérdidas de 98 millones de dólares en un solo mercado, el de U.S.A., y una crisis tan aguda que han despedido a casi todos sus ejecutivos no japoneses de Amsterdam y Estados Unidos. Kawasaki también está pasándolo muy mal, con su sector del mercado reducido drásticamente y sin modelos nuevos para contestar a las nuevas Honda y Suzuki de 250 cc, 550 cc y 750 cc. Pero mientras Kawasaki es la cuarta fábrica japonesa de motos, la compañía madre, Kawasaki Heavy Industries, es un verdadero monstruo y capaz de aguantar algunos años difíciles, puesto que su sector de motos no es tan grande como el de Yamaha.

Suzuki ha dejado los Mundiales de velocidad con la promesa de volver dentro de algunos años, y han bajado su producción para evitar problemas de grandes stocks.

Pero lo que está claro es que la única fábrica que japonesa actualmente está manteniendo su ritmo de crecimiento es Honda. Y si en general los nuevos modelos Honda, la VF 750 F sobre todo, han gustado, las marcas japonesas han sido criticadas por inundar el mercado con nuevos modelos, haciendo obsoleto después de pocos años de vida a otros modelos válidos, y creando una situación precaria para los usuarios de marcas japonesas en el mercado de ocasión.

El que se enamoró de la primera Honda V-4 750 cc. ahora encuentra que la VF 750 F ha hecho obsoleta a su flamante Falcon, mientras el actual poseedor de una VF 750 teme la aparición de una VF 1.000 o hasta una V-6 que dejarían atrás en prestigio y cotización a «la moto del año» de 1983.

Y visto desde dentro del comercio de la moto, centenares de agentes y distribuidores de motos japonesas se han visto obligados a cerrar sus tiendas en Inglaterra y otros mercados, porque no pueden seguir comprando la cantidad de recambios y modelos nuevos a que

las fabricas obligan. Un «cinco estrellas» de Honda Londres tiene la obligación de tener en stock gran parte de los 60 modelos de la serie y más difícil todavía, la obligación doble, legal y moral, de tener en stock recambios para dichos 60 modelos.

El contraste con BMW es evidente. Con la K, BMW ha mantenido su primer puesto de motor en los últimos años.

Las BMW son caras, pero han sido caras, pero la competencia en el mercado por un precio idéntico al de la R 100 ha obligado a un cambio de diseño, que conservó, a pesar de todo, su prestigio y su carácter de moto exclusiva.

Así BMW ha sabido sacar la boxer justo a tiempo, su leyenda estuvo a punto de estar en peligro, ofreciendo puesto una moto mejor que en todos los sentidos, pero a el mismo precio. Y simultáneamente las marcas japonesas poco a poco están empezando a subir precios de sus nuevos modelos, mientras a la vez encuentran obligados a bajar stocks a precios bajísimos, destruyendo el valor de las motos de segunda mano.

Y por primera vez el concepto «moderno», que exige prestaciones de los 80 km/h y más, y que incluye en su círculo de opciones a una moto europea. Y BMW tiene a favor el prestigio de muchos años de fabricación de motos, su movilidad y fama de gran servicio en servicio post-venta y en el suministro de recambios.

Y los alemanes no son una gente meticulosa y también saben aprovechar su buena fama y sus técnicos de confianza.

Lufthansa no tiene que preocuparse que «sólo el avión» atraiga más atención que Vd., antes hacía Iberia (Iberia preocupaba a los pasajeros no sentían especialmente atendidos).

Yo francamente creo que el departamento de marketing de BMW ha contribuido a mantener la fama de rolé de las BMW boxer durante los últimos años que el desarrollo técnico... porque a la verdad duela, una 1.000 cc boxer en manos

motor nervioso y «quemado» no es tan robusta como una japonesa tetracilíndrica, aunque ésta es solamente una opinión personal basada en las experiencias de amigos y conocidos.

Ahora, sin embargo, los técnicos de BMW nos ofrecen una moto moderna, de vanguardia, que no nos obliga a recurrir a argumentos sentimentales y subjetivos para justificarla. Tal vez esta moto no gustará a un 15 o un 20% de los incondicionales de la marca, pero BMW tampoco abandona a los tradicionalistas. El boxer seguirá. Pero por primera vez un probador puede comparar directamente una BMW 1.000 con las mejores japonesas actuales.

A mí, hasta ahora, ninguna BMW jamás me ha convencido del todo, y siempre por falta de prestaciones. Pero al mismo tiempo siempre me ha gustado el tacto único de calidad BMW, la imagen de la marca, los impecables acabados y, sobre todo, siempre me ha gustado hacer turismo con una BMW, sea de 650 cc, 800 cc o 1.000 cc. Pe-

ro estamos en 1983 y desde la presentación de la R-90-S, su primera superbike de los 70, BMW ha ido perdiendo terreno en prestaciones y alegría frente a las japonesas. Y ni el más puro de los tradicionalistas puede negar que gran parte del gusto de ir en moto viene de la combinación de aceleración y agilidad.

Ahora BMW se ha puesto totalmente al día, y antes de deicarnos a probar la K vamos a dejar claro el gran abismo que hay entre la clásica BMW boxer y esta nueva K. Las cifras son de pruebas hechas bajo condiciones semejantes y sobre las mismas carreteras y autopistas. La velocidad máxima es promedio ida y vuelta sobre un mismo recorrido base.

Y la K es mucho más estable en línea recta y curvas rápidas, más apta para conducción deportiva y con un frenado muy superior al de su hermana clásica. Son diferencias lógicas entre una moto de ayer y una moto de hoy. Lo bello de la R 100 boxer es que logró seguir en el mercado hasta 1983 sin llegar a ser

anticuada...antigua sí, pero todavía válida, mientras se esperaba la K. Ahora ha llegado la K y la boxer de 1.000 cc, una de las grandes motos de los años 70 por fin puede retirarse, con su honra intacta gracias al hecho de que, como en las películas de vaqueros y indios, la caballería llegó justo a tiempo en forma de la K 100.

Diseño: sofisticación y sencillez

Empecé hablando de la horquilla sin anti-dive y sin complicados reglajes de aire e hidráulico, porque quería dejar claro que BMW ha huído de complicación superflua. La moto, sin embargo, o mejor dicho, el motor, es sumamente moderno y sofisticado.

BMW ha seguido fiel al motor de cilindros horizontales, pero en esta ocasión son cuatro cilindros en línea, y con refrigeración por agua. Motores de cuatro cilindros en línea no son especialmente bien equilibrados, ya que se trata de dos bicilíndricos de 180 grados colocados lado a lado. Las vibraciones

primarias que molestan en la bicilíndrica están eliminadas en la cuatro cilindros, pero las vibraciones secundarias se combinan para igualar las vibraciones primarias de un pistón, y acuan a dos veces la velocidad del cigüeñal.

El motor boxer, con los pistones moviéndose hacia el centro y hacia afuera simultáneamente es ideal, con las fuerzas primarias y secundarias anuladas sin contrapesos. El motor de la K vibra más que el motor de la R 100, pero a primera impresión el motor de la K es más suave.

Es que el motor boxer con cigüeñal colocado longitudinalmente en el bastidor tiende a inclinar a la derecha cuando aceleras en punto muerto o desde poca velocidad. Pero el motor de la K haría lo mismo siendo también de cigüeñal longitudinal, si no fuera por el hecho de que el embrague gira en sentido contrario al cigüeñal. En redondez cíclica, el motor boxer es

**SIGUE EN LA
PAG. 24**

SI VAS A POR TODAS... SUBETE A UNA «K» ¡VEN A PROBARLA!

TE ALUCINARA...

CONCESIONARIO OFICIAL EN
BARCELONA



armi, s. l.

IMPALA

AMIGO, 25 TELS: 209 23 44 - 209 21 76

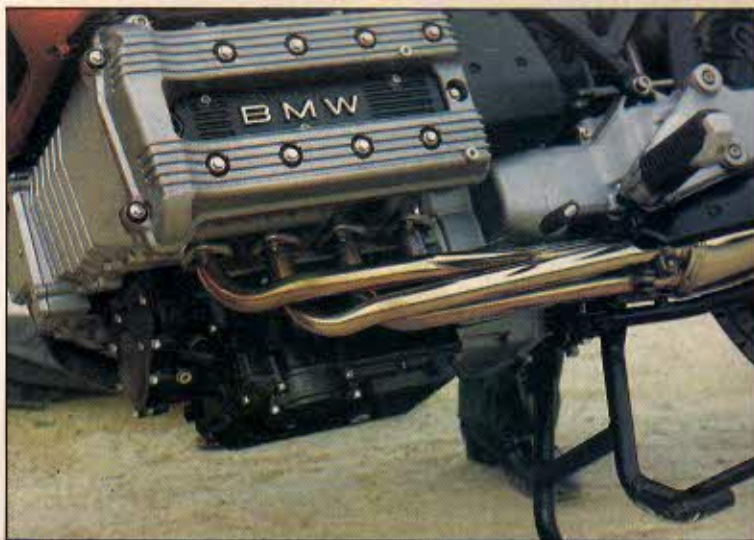




Muy bien resuelto y con simplicidad el tema de la cúpula delantera, con un potente faro y unos instrumentos de lectura de gran calidad y fiabilidad. Son BMW...

A la derecha, las dos partes del escape, una delantera de gran semejanza automovilística y que coge el típico color BMW, y otra trasera que consiste en un gran y único escape-silencioso cuadrado.

Debajo de estas líneas, dos detalles del colin y su cajón porta-objetos que se descubre al levantar el asiento. Una completa dotación de emergencia va en su interior.



Los mandos de la "K". Los intermitentes tienen retorno automático de tiempo y distancia, y en el tablero central solo falta el reloj digital, que es opcional (!).



VIENE DE LA PAG. 21

superior al motor tetracilíndrico, y aunque las vibraciones no llegan a ser en ningún momento molestas como las de una bicilíndrica transversal de 360 grados o 180 grados, tal vez lo único que decepcionaría al usuario habitual de la boxer es el hormigueo ligero en los manillares después de un largo viaje. A alta velocidad también hay vibraciones en las estriberas.

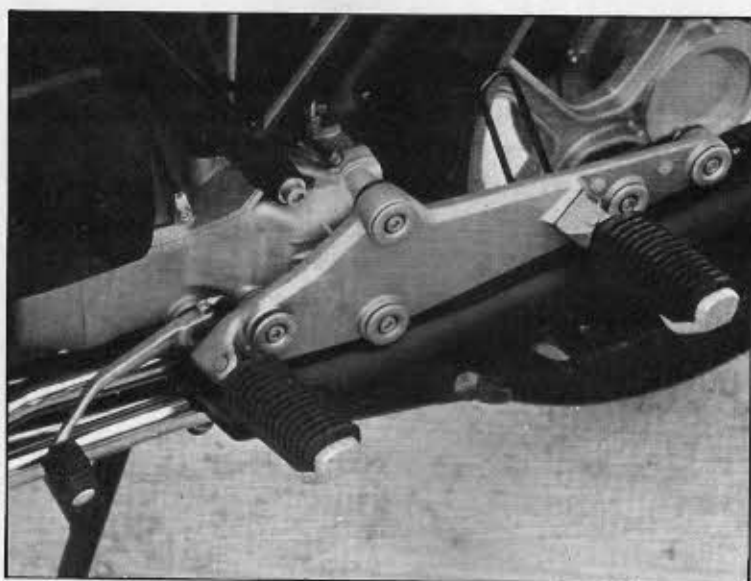
La primera sensación al arrancar la K es lamentar brevemente que suena «como unajaponesa», con silbido de engranajes y el rugir del cuatro en uno. Esto de que suena como una japonesa es solamente porque los japoneses son los que han traído el motor tetracilíndrico a la moto de serie. La BMW suena a BMW... BMW coche.

Se trata de un motor de doble árbol de levas en culata, dos válvulas por cilindro y un sofisticado sistema de inyección y encendido que combinan para reducir espectacularmente el consumo y también garantizar respuesta inmediata desde todo régimen.

No hay nada aquí que sorprendiera a un mecánico de coches modernos; el sistema de inyección procesado según r.p.m., temperatura de agua y temperatura de aceite junto con el encendido Bosch VZ-51 L controlado por microprocesador, que adelanta o retrasa la llegada de la chispa según el vacío del cilindro y el régimen de giro, son innovaciones de vanguardia en el campo de la moto. Además tenemos comunicación en tres dimensiones entre el sistema de inyección y el encendido, ya que el microprocesador actúa el regulador de las válvulas magnéticas que regulan la inyección de combustible.

O sea, si tu K de deja tirado, cosa bastante improbable, ya no es como antes cuando era posible para el dueño de una Norton hacer puente para saltar el maldito Zener Dione y los demás inventos diabólicos del sádico Sr. Lucas para llegar a casa.

La K tampoco quiere que la rompamos, y aún el más loco de los quemados difícilmente va a poder cruzar válvulas. No hay



Arriba, un detalle del "tabacubos" de la rueda trasera, que esconde las cuatro tuercas que sujetan la misma. Encima de estas líneas, un detalle del bien resuelto tema de las estriberas y el pedal del cambio. Al lado, la palanquita que sirve para regular, fácilmente, la altura del faro.

corte de encendido, como ocurre con la Honda VF 750 a 11,500 r.p.m. No, la K tiene un regulador de régimen de giro que nos retarda el avance a 8,652 r.p.m. En marchas largas esto es suficiente para salvar el motor aun en manos de salvajes, pero suponiendo que sube en la K un loco psicopático que se empeña en ir gas a fondo en primera marcha hasta la muerte. Aun con el encendido retardado la K en marchas cortas es capaz de seguir subiendo de



vueltas hasta curzar válvulas... en teoría. Pero en la práctica no, porque hay corte de inyección a partir de 8,776 r.p.m.

(Todo esto me hace pensar en la cura de Grimsby que compró una Honda 50 cc de la tienda de Freddie Frith, campeón del mundo de 350 cc con velocidad en 1949. «Quiero una moto que no rompa», dijo aquel buen hombre. «A qué velocidad puedes ir», preguntó Freddie. «No paso de 40 millas por hora», fue la contestación. «Entonces aseguro que la Honda no romperá». Pero durante el invierno aquella Honda fundió todo, en repetidas ocasiones. El Sr. Frith y Honda G.B. no dudaron en seguir reparando la Honda bajo garantía y pidiendo disculpas al cura que seguía asegurando que jamás pasaba de 40 millas por hora. Hasta un día Freddie Frith estaba cortando su césped cuando oyó un sonido horrible, increíble. «Jamás había oído nada semejante. Corrí a la puerta del jardín y vi a aquel hombre de dios con cara de angel a 40 millas por hora... en primera marcha... a unos 15,000 r.p.m. (Es que antes tenía una sole y no sabía que la Honda tenía tres marchas).

BMW tiene la primera medida de seguridad mecánica a una velocidad lineal de pistón de 20,1 metros/segundo y la segunda definitiva a 20,5 metros/segundo, de velocidad lineal de pistón.

El motor es casi casi cuadrado en relación diámetro/carrera pero con carrera de 70 mm y diámetro de 67 mm. Y los 90 CV a 8.000 r.p.m. con par máximo de 86,0 Nm a 6.000 r.p.m. combinan para dar una gama de potencia amplia con curva plena sin ningún tirón violento.

Me hace pensar mucho en la curva de potencia de la Honda VF 750. Igual que la Honda, la BMW no impresiona por su potencia. No hay patada de leche a ningún régimen, aunque a partir de 6.000 r.p.m. ya haya empujón y el motor aulla discretamente a través de su simpático y cuadro silencioso.

(Javier Sanglas dijo que la única manera de conseguir silencio sin perder potencia sería a base de silenciosos de gran volumen).

Este de BMW es de 7 litros y es de un nivel estético que me hace pensar en maquinaria agrícola).

**SIGUE EN LA
PAG. 28**

Igual que la Honda VF 750, el piloto es el primer sorprendido cuando ve la velocidad máxima real. No parece que anda tanto, pero anda mucho.

Las ventajas de este motor son principalmente su forma compacta y bajo centro de gravedad. A la hora de reparaciones el usuario BMW pagará menos mano de obra porque se puede cambiar hasta el cigüeñal de este motor sin sacar el motor del bastidor.

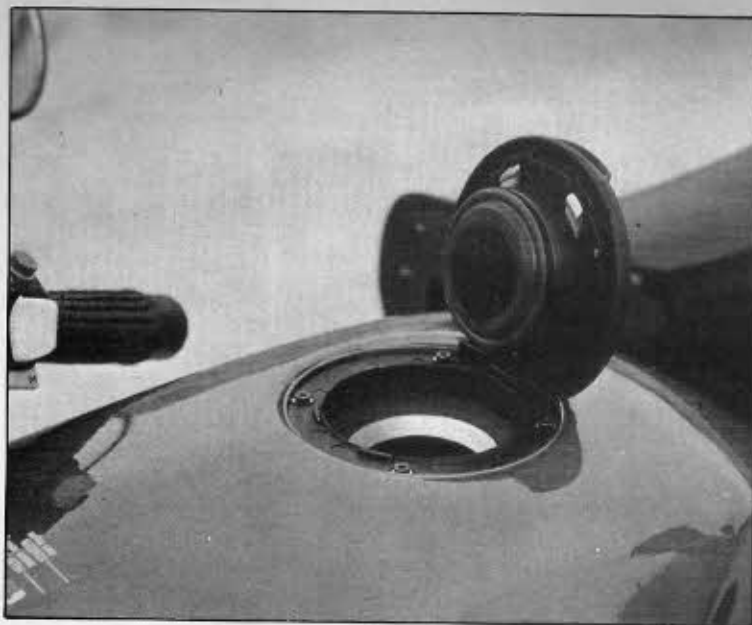
El cigüeñal, forjado en una sola pieza, gira sobre cinco apoyos. Las bielas son separables de cojinetes lisos mientras los pistones planos son fundidos en aleación ligera, y con tres segmentos.

Los árboles de levas están mandados por cadena y el reglaje de válvulas se hace a base de shims de ajuste, y en general el motor es un cuatro cilindros DOHC clásico. Su sofisticación está en su sistema de alimnación y en su encendido, y ciertos detalles como el corte de inyección y retraso de encendido para evitar pasadas de vueltas, más el uso de válvulas de escape de cuatro materiales especiales para evitar altas temperaturas, hacen prever que el motor K será de gran robustez.

Detalles y acabados

Aquí, en forma rápida, un repaso de detalles. Ahora la BMW cuenta con un asidero abatible para poner la moto sobre el caballete... una sutileza copiada de la Ducati Pantah. Afortunadamente la moto es fácil de subir al caballete. Por dos razones: primero, la pata de cabra es precaria y traicionera, y segundo, cuando inclinas la moto sobre la pata, el aceite de los carteres, si el nivel está cerca al máximo, entra por los cilindros y al arrancar la moto echa humo como si hubiera roto un par de segmentos... cosa que causó cierta preocupación entre técnicos de BMW Ibérica durante esta prueba.

El faro H-4 55/60 de 180 mm de diámetro permite fácil reglaje a través de un perno en la parte trasera izquierda, un detalle



Arriba, un detalle del tapón de gasolina, que una vez cerrado queda perfectamente enrasado con la superficie del depósito, y que es magníficamente estanco.

Debajo, las botellitas de aire comprimido que pueden servir para solventar el problema de un pinchazo. Una vez reparado éste, claro.

muy útil.

Los intermitentes se apagan en 130 metros o 10 segundos, pero haya botón de cancelación en el manillar derecho. No encontré muy cómoda la colocación de los conmutadores de los intermitentes, cada uno en su correspondiente manillar, pero probablemente con más tiempo me hubiera acostumbrado.

La K 100 no viene con reloj digital como equipo original, cosa que considero un error, ya que en una moto tan cara y con un hueco en el tablero que dice ho-

ras y minutos BMW, más o menos está obligando al usuario de la K a comparar el reloj como accesorio o admitir que ha sacrificado tanto para comprar la moto que ha quedado corto de dinero para poner el reloj.

Para avisarnos sobre el nivel de combustible hay dos chivatos, uno de color naranja, que nos advierte que quedan menos de 8 litros, y otro color rojo que avisa que ya hay menos de cuatro litros. También hay testigos para avisar sobre alta temperatura del líquido de refrigeración (ro-

jo a 111 grados), indicación digital de la marcha puesta (me parece un detalle tonto en una moto tan seria), indicador de punto muerto, más los habituales testigos de luz larga, carga, intermitentes y starter. Los dos bocinas son de tono doble. Y en adición al ya habitual kit de primeros auxilios y kit de herramientas de alta calidad, ya hay un paquete de cápsulas a presión para reparar pinchazos de los excelentes Pirelli Phantom.

Lo único que desentona un poco es la maneta del embrague que está exageradamente lejos del manillar. No pasa nada, ya que es el clásico embrague BMW con tacto de mantequilla caliente... 70 N. de fuerza para actuarlo... pero me encontré obligado a extender más de lo normal los dedos para alcanzarlo. La cincha del sillín molesta al pasajero.

Los espejos de forma aerodinámica del faro, tienden a vibrar a alta velocidad, hasta el punto que a 180 km/vi lo que parecía un platillo volante a punto de adelantarme. Mire atrás y vi el faro a lo lejos de otra BMW K-100 de prueba.

Estética acertada pero con detalles discutibles

Nos hace pensar un poco en la Katana y esto será porque el hombre que diseñó la Katana trabajó en el departamento de prototipos de BMW... y ahora creo ver en la K los orígenes de la estética Katana. Desde luego la Katana no se parece a ninguna otra moto japonesa y poco a poco, Suzuki, al no saber exactamente como seguir en la evolución de la Katana, de estética alemana, están abandonando su bella y espectacular línea a favor de la más convencional línea de la seria GSX-ES.

A primera vista la BMW-K parece voluminosa... un vulto enorme con un motor gigantesco. Es que no sabemos como verla todavía. Al ver el bulto del motor horizontal estamos imaginando que se trata de enormes carteres y que todo lo negro encima del motor también es parte del motor.

Pero una vez a los mandos y en marcha te das cuenta de que estás llevando la más ligera de las tetracilíndricas de 1.000 cc.

El fuselaje del radiador es bellísimo visto desde el lado. Pero la más bella de la K es desde los mandos. Miras abajo y hay un conjunto muy bello de depósito y fuselaje de radiador, con un tipo «quick filler» totalmente plano con la superficie del depósito y absolutamente estanco. No sale ni gota, no sale ni un olor de gasolina.

El motor en sí, como elemento de la K, es algo chocante. No estamos acostumbrados, pero si el cuadrado escape de siete litros es lo, los cuatro escapes que se pegan un color dorado despues del rodaje inicial, son de aspecto agradable... algo automovilístico, pero agradable.

Pero la K no pone en peligro las supersport como la 900 SS y la Le Mans, aunque tal vez algunos de los veteranos de la montaña con dolor de muñecas, riñones y espalda, se sentirá tentado a cambiar a una moto menos dura e incómoda... pero también menos deportiva.

Estamos ante un nuevo diseño BMW que tendrá que durar otros 10 o 15 años, si no otros 30, y BMW ha logrado concebir un diseño que no parece una copia de nada ni de nadie. Y si quitas los letreros de BMW y estudias la silueta de la K, creo que estás de acuerdo en que sólo BMW pudo haber creado la K.

Y esta pintura profunda de tres dimensiones... ¿quién pinta sus motos como BMW?

Turismo/deporte: 50/50

Para la versión gran turismo, tendremos que esperar la comercialización de la más cara K-100-RS, pero en la K tenemos una moto tipo «superbike». Una «superbike» es simplemente una gran moto que lo hace todo bien sin limitarse a un pequeño sector del mercado. El usuario de una Ducati 900 SS o una Guzzi Le Mans generalmente pasa de BMW, pero con la K los quemados de la montaña van a levantar la vista momentáneamente de sus cuantavuelitas Veglia y el ápice de la próxima curva para mirar fijamente a la K que pasa en contrasentido.

Y por el momento el rutero de la R 100 RS y las Guzzi de carenado y parabrisas, tampoco van a estar convencidos por la K. Pero la K-100-RS no tardará

mucho en llegar, aunque a un precio mayor.

Todos los demás usuarios y clientes en potencia de superbikes de gran cilindrada y precios de 900.000 pts y más, ya tienen una nueva alternativa, y siempre que no empiecen a ocurrir problemas imprevisibles con la primera serie de K, yo creo que peseta por peseta la K, una gran moto sin lugar a dudas, es probablemente la inversión más segura del momento. Tradicionalmente las BMW conservan su valor en el mercado de ocasión y la fábrica no va cambiando modelos cada año tampoco.

La K no acabará con el Japón ni mucho menos. Los japoneses están pasando un mal bache, pero siguen siendo el futuro y el presente de la motocicleta comercial, y en Europa su gran ventaja está en sus precios razonables. En Europa y el mercado americano, la K va a ser la moto del año y va a invadir terreno de las marcas japonesas a pesar de un alto precio.

Aquí en España, el impacto comercial y el éxito comercial de la K, en relación con sus rivales japonesas, serán aun más importantes porque circunstancias raras y españolísticas han creado una situación en que las motos japonesas salen por precios, fuera de órbita en relación con su verdadero valor internacional.

No creía que la K me iba a convencer, pero me ha convencido. En parte por sus prestaciones, pero sobre todo por su ligereza y agilidad.

Fotográficamente es difícil captar la ligereza o agilidad de la K... y aún viéndola en la calle, sobre el caballete, puede parecer voluminosa, rara, grandota. Pero subes a los mandos de una K y todo cambia. Como todas las BMW es discreta en ruido, suave de mandos, ideal para largos viajes, pero BMW ya tiene una nueva faceta. Das gas y vuelas bajo, y cuando vienen las curvas te encontrarás sonriendo dentro del integral.

Y lo más extraordinario de la K es que en seguida pierde su aspecto de moto recién presentada, de gran novedad. Después de 1.000 kilómetros con la K me parece tan BMW como las más veteranas boxer, y si para los gustos del público general acos-

tumbrarse a la K costará tiempo, esto no preocupa mucho a BMW. Tienen paciencia, y

mucho tiempo... tal vez otros 60 años!

Dennis Noyes

FICHA TECNICA

BMW K 100

MOTOR

Tipo: Tetracilíndrico, cuatro tiempos en línea, longitudinal colocado horizontalmente (en sentido de la marcha). Refrigeración por agua con ventilador de control termostático. Bielas separables con cojinetes lisos. Carteres separados en plano vertical.

Distribución: Dos árboles de levas en culata. Dos válvulas por cilindro.

Diámetro x carretera: 67 mm. x 70 mm.

Cilindrada: 987 c.c.

Relación de compresión: 10,5: 1

Potencia máxima: 90 CV a 8.000 r.p.m.

Par motor: 86,0 Nm a 6.000 r.p.m.

Lubricación: Carter húmedo. Válvula de control de presión en la bomba de aceite. las bombas de aceite y de agua se integran en un mismo conjunto, accionadas por un mismo eje.

Alimentación: Inyección electrónica con sistema de corte de inyección en las retenciones hasta 2000 r.p.m. Carburante Extra 98.

Arranque: Únicamente a motor eléctrico.

PARTE ELECTRICA

Batería: 12 V 20 Ah **Faro:** Halógeno H-4 **Encendido:** Electrónico, microprocesador por control digital. Corte de encendido al sobrepasar el régimen máximo.

TRANSMISIONES

Embrague: Monodisco en seco.

Cambio: Cinco relaciones. 1ª 4.497; 2ª 2.959; 3ª 2.304; 4ª 1.879; 5ª 1.666.

Primaria, por engranajes. Relación: 35/18

Secundaria, por cardan. Relación: 32/11

RUEDAS

Llantas: de aleación. Neumáticos: Delante 100/90 V x 18. Detrás, 130/90 v x 17. Marca: Pirelli

Frenos: Delante: Dos discos perforados, 285 mm. Detrás: un disco perforado, 285 mm.

CHASIS

Tipo: Estructura autoportante en tubo de acero.

Basculante: Un solo brazo en aluminio.

Angulo de la columna de dirección: 63,5

Avance: 105 mm.

Suspensión delantera: Horquilla hidráulica con barras de 42 mm. y 185 mm. de recorrido.

Suspensión trasera: Mono-lever con un solo amortiguador de gas y tres posiciones de reglaje de muelle. 110 mm. de recorrido.

DIMENSIONES Y PESO

Largo total: 2.265 mm.

Altura sillín: 810 mm.

Distancia entre ejes: 1.516 mm.

Peso en seco: 215 kg. **Peso en orden de marcha:** 239 kg.

Peso máximo permitido: 450 kg.

Distribución peso por eje, delante-atrás: 47/53 por cien.

Relación peso/potencia: 0,419 CV/kg. 2,389 kg/CV (Según cifras de catálogo).

Capacidades: Depósito: 22 litros

Aceite: 3,5 litros incluyendo filtro

Líquido de refrigeración: (agua 60% glicol 40%)

2,8 litros en circulación más, 4 litros en depósito.

Precio:

Garantía:

Fabricante: Bayerishde Motoren Werke AG Munchen, Alemania

Importador: Ibérica, Paseo de la Castellana 149, Madrid.