



BMW K 100 RS

Definitiva

La BMW K 100 RS no es sólo la solución más deportiva dentro del ambicioso programa K de nuevas tetracilíndricas de inyección, sino que con las ventajas de la versión básica, con una explosiva velocidad punta de 224 Km/h., estabilidad superior en tramos rápidos y buen carenado, la RS puede ser para muchos, si es que hay tantos que puedan pagar su exigente precio, la solución más definitiva que hayan podido imaginar.

www.motosclasicas80.com



motos clasicas

info@motosclasicas80.com



BMW K 100 RS
1984-1985
1000 cc
1000 cc

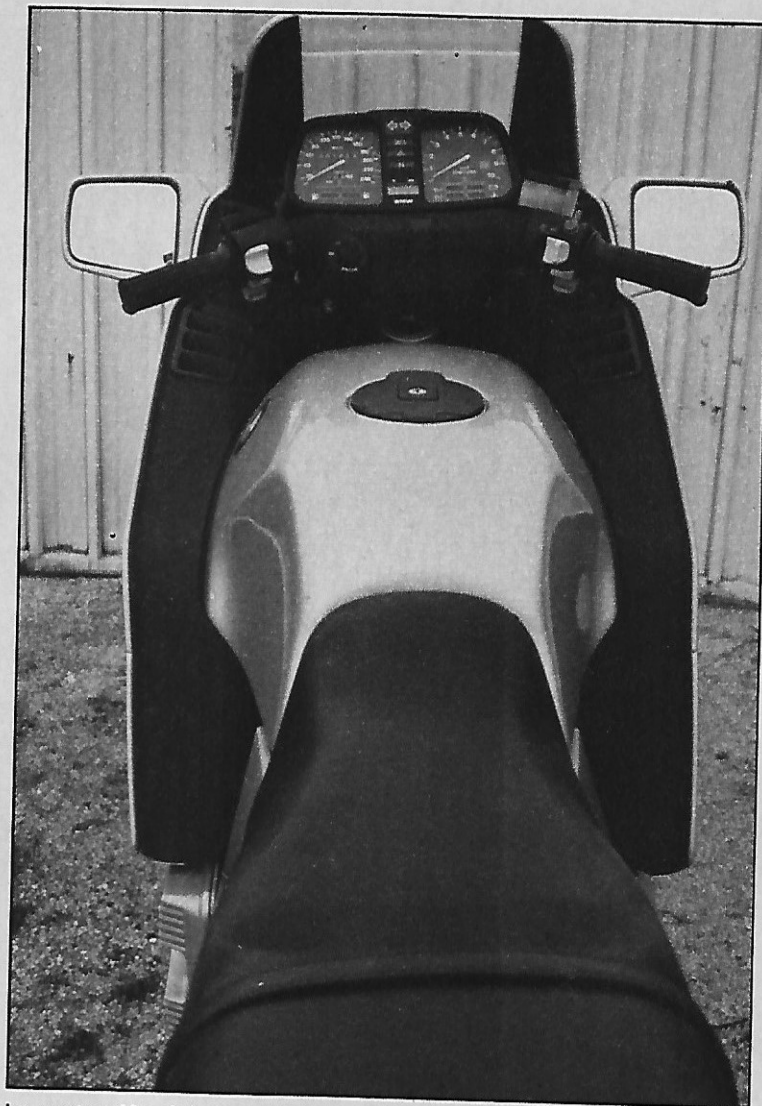
BMW K-100 RS

LA K-100, nuestra ya conocida versión básica de la nueva generación BMW, con su motor de inyección y encendido computarizados, peso reducido, gran manejabilidad y comportamiento muy eficaz en cualquier circunstancia, se presentaba como una seria alternativa en el conjunto de élite de las mejores «mil» italianas y japonesas. La versión RS cambia muy pocos elementos del modelo básico, pero el carenado, el desarrollo final algo más largo, la posición de conducción, tienen el suficiente peso específico como para convertir a la RS en una moto más deportiva, más divertida a alta velocidad, y todavía más rápida, segura, estable y confortable. Consiguiendo esto además, la RS resulta mucho más agresiva frente a sus rivales.

Ninguna moto de las que se comercializan normalmente en España, y que no sea una super-deportiva y lujosa Bimota, es capaz de igualar la velocidad punta de esta RS. En aceleración, las diferencias son menores con respecto a una Honda VF 750 o a la Yamaha XJ 900, pero en cualquier caso la BMW RS se va a diferenciar de éstas y otras motos consideradas rápidas por su facilidad con que va a poder mantener cruceros de escalofrío, sin más cansancio que el «psicológico», tras mantener 200 Km/h. durante algunos kilómetros. En línea recta y en curvas rápidas de 180 ó 200, y más si nos atrevemos, la RS mantiene su trayectoria y pisa el asfalto con una seguridad ejemplar. Las críticas a la K en este sentido, por su ligereza frontal a alta velocidad, quedan completamente olvidadas. La RS tiene un carenado que no ha sido diseñado para ser sólo aparente y bonito, sino para conseguir que en los trazados rápidos se puedan conseguir resultados de eficacia y seguridad sorprendentes.

Según BMW, el coeficiente CX de penetración aerodinámica de su RS y el efecto sobre la rueda delantera a alta velocidad han sido objeto de un meticuloso estudio en túnel de viento. El perfilado carenado de la RS no sigue las líneas habituales de carenados deportivos; se aparta también de lo realizado por BMW hasta la fecha en sus boxer, pero su bajo coeficiente CX se pone de manifiesto por sus consumos más reducidos, y su eficacia la demuestra también dando una excelente protección al cuerpo cuando se mantienen cruceros de 180/190 sin cansancio ni darte cuenta, o cual se hacen «vuelos rasantes» a 225 Km./h. reales sin que te sientas protagonista de nada especial.

Bajo el punto de vista estrictamente deportivo, y aunque la RS puede ser una moto definitiva en muchos aspectos, esta K carenada tiene en su contra unas suspensiones muy blandas mal tratadas, especialmente la delantera, poco adecuadas para poder aprovechar al límite sus grandes posibilidades, y un freno trasero falto de potencia y de



La protección del carenado es perfecta hasta las rodillas. De todas formas, es un carenado deportivo que busca la mejor penetración y debes acoplarte dentro de él.

tacto poco preciso. En la versión K, la suspensión delantera para un uso que no fuese exclusivamente de circuito disponía de un buen tacto y, desde luego, no llamaba la atención por blanda. En conducción rápida, con baches o sin ellos, absorbía bien, y en frenadas, la moto no se amorraaba exageradamente. En la RS nada más subirse a ella notas el viejo tacto de horquilla BMW RS «boxer». Muy suave y blanda en compresión, muy poco retenida en extensión. Desde el primer momento no me gustó, y no me hizo cambiar de opinión ni el conseguir con esta moto buenos tiempos en los tramos fijos de curvas muy cerradas y con largas zonas bacheadas y rizadas. En los esfuerzos intensos de frenada, el hundimiento frontal con retemblar es muy acusado, descargando peso del eje trasero, que en estas circunstancias tampoco responde muy bien, con tendencia a rebotar, por un freno, además, que, en principio, parece falto de potencia y que al final demuestra una cierta tendencia a bloquear. Si la conducción no pretende ser agobiante, deportiva, la suavidad de suspensiones se traduce en un gran

confort de marcha. Además, y esto es digno de elogios, con posibilidad de andar muy deprisa en autopista o en trazados rápidos y lisos, sin que nunca haya los más mínimos cabeceos ni sacudidas. Sólo la Guzzi Le Mans III, de las motos probadas últimamente, es capaz de tener un comportamiento similar en recta o en «curvones» parabólicos de autopista. Pero la Guzzi, a pesar de buscar las condiciones más favorables, no la podrá pasar de 210 Km/h., mientras que la RS, en las mismas condiciones, «a muerte», es capaz de hacer tope de velocímetro a más de 240 Km/h., que equivale a 231 reales. En ese momento, la aguja del cuentavuelvas pisará claramente la raya de 9.000 r.p.m., y sentirán que la inyección se corta, diciéndote que ya está bien.

Motor sin modificaciones

Si llegas al punto anterior de límite de la RS, no insistas. Como ya comentamos en la prueba de la K-100, BMW ha previsto dos cor-

tes, uno de inyección y otro de encendido, para evitar salvajadas mecánicas. En la K y en marchas largas, sólo una voluntad decidida y capacidad de sacrificio te permitía rodar un cierto tiempo peleándote con el viento y aprovechando su punta de 211 Km/h. En las RS, los cortes previstos pueden jugar un papel más importante, porque es muy fácil mantener en autopista una velocidad de 200 Km/h. a 8.000 r.p.m. y al ver un tramo despejado abrir gas todavía más. La sensación de velocidad con tráfico despejado, y en esta RS, será prácticamente la misma. Sólo la presión en el casco, si te mantienes mirando por encima de la cúpula del carenado, y el corte de inyección te indican que estás pasando la barrera de los 230 Km./h., pero esto es algo que sólo conseguirás cuesta abajo. En llano, y sin un lanzamiento exagerado, un kilómetro y medio, la RS es capaz de unos buenos 224 Km/h. reales. En los ensayos de Motorrad en Alemania, y en una triple prueba comparativa entre superbikes japonesas de 1.110 c.c., la Kava GPZ de inyección fue capaz de 228 Km/h., pero la Suzuki GSX 1100 ES con su pequeño carenado azul y blanco, se quedó en 221 Km/h., y la Honda «super Bol d'Or» CB 1100, sin carenado, en 210 Km/h. La importancia de la velocidad máxima es relativa, sobre todo en nuestro país, donde ni tenemos las suficientes autopistas ni los suficientes permisos de Tráfico, y donde puede ser poco divertido tener una multa de radar a 220 Km/h.; aunque impresione a tus amigos. Lo importante no es la cifra, sino cómo se puede alcanzar y qué pasa a esa velocidad.

La BMW RS, con el mismo motor de la K-100, de la que se diferencia únicamente en el apartado transmisión secundaria por la adopción de un grupo cónico de diferente desarrollo (es algo más largo, con un diente menos en el piñón), tiene una curva de potencia suficientemente brillante para una moto que pretende tener carácter deportivo. Los 90 CV. de catálogo a 8.500 r.p.m., convertidos en pruebas en banco en 89 a 8.200 ó 91 a 8.500 r.p.m., según el ensayo comparativo de Motorrad (ver «K-100 frente al Japón», MOTOCICLISMO núm. 826), se van manifestando de forma plana y totalmente utilizable. Como en la K-100, hay empuje constante y gran par motor, pero la RS, con su desarrollo final algo más largo, tiene una capacidad de respuesta instantánea ligeramente menor a bajo régimen. Esto no llega nunca a ser un inconveniente. En ciudad se nota muy poco y, en cambio, en carretera es favorable, porque permite disponer en tramos rápidos con curvas de una tercera y cuarta más utilizables. Al final, y en un mismo recorrido de curvas, haces más cambios con la RS que con la K, pero sólo si pretendes «descolgar» a alguien y no perder ni un segundo. En el recorrido fijo de pruebas que utilizo para valorar el comportamiento en curvas enlazadas y el rendimiento y confort de las suspensiones en trazados no

muy buenos y más bien revisados, aunque con algunas curvas de cuarta y tramos rectos, donde la aceleración también juega su papel, con la BMW K-100 invertí 35 minutos y 49 segundos en cubrirlo, con cubiertas Pirelli Phantom. Con la RS, con neumáticos Michelin M 48, un tiempo casi exacto: 35 minutos y 39 segundos. Hasta la fecha sólo la Honda VF 750 F ha sido capaz de mejorar estos tiempos, pero por poco margen. Sus 35 minutos justos superan también a los 36 minutos y 40 segundos de la rápida y bien amortiguada Kawa GPZ 550. Aunque esta última cifra tiene menos valor, porque la comparación no puede ser exacta al haberme asfaltado durante el verano el MOP, y ¡es un detalle!, los primeros 15 kilómetros del recorrido, que antes estaban en muy malas condiciones, con parches y asfalto resbaladizo. La postura sobre la RS ha cambiado ligeramente por su manillar plano y estrecho, peor para carretera revorada, pero el cuerpo puede adoptar una posición más favorable en tramos rápidos, aunque los reposapiés permanecen en el mismo lugar, algo bajos y poco retrasados para una postura deportiva.

En los tramos de asfalto malo, el confort con las suaves amortiguaciones de la RS es perfecto.

En la prueba de la K-100, y al encontrarnos con algún problema, decíamos que en la RS, por lo que sabíamos hasta el momento, esta-



BMW cuida los detalles. Botiquín, gran juego de herramientas y completo kit para reparación de pinchazos de los neumáticos tubelless, que incluye pequeñas bombonas de CO₂ para hinchar.

ban resueltos. Básicamente nos referíamos al comportamiento a alta velocidad y al cansancio en viajes a cruceo rápido. La RS soluciona los dos puntos, y no me ha defraudado. El efecto del carenado es fundamental. Es un carenado deportivo que busca la mejor penetración posible, no turístico, y debes buscar la mejor

protección inclinando un poco el cuerpo hacia adelante y pegando las rodillas al depósito. Está anclado directamente a la pipa de dirección y es perfectamente estanco en su parte inferior con fuelles que lo ajustan a las barras de la horquilla. La terminación es muy buena, en fibra de vidrio especial, GFK, y cuenta con

un pequeño deflector ajustable en su parte superior para graduarlo a tu medida. Estéticamente es agradable de línea y hace muy atractiva y espectacular esta versión RS. En marcha, con posición del cuerpo erguida, recibes viento en el cuello y los hombros; el deflector, una vez ajustado, consigue que sólo en la parte superior del casco recibas la corriente de aire. En esta posición hay «tormenta» dentro del casco al aumentar la velocidad y pasar de 160 kilómetros-hora, pero aunque aceleres hasta llegar a su velocidad máxima no tendrás que sufrir nunca suficiente presión del viento como para forzar el cuello hasta cansarte. Si flexionas un poco tu postura y miras la carretera justo por encima del deflector, que está para eso, el flujo de aire que recibes en la cabeza y hombros es inapreciable; sólo habrá ruido del viento en tus oídos. Si te metes dentro del carenado, tienes que hacerlo con todas las consecuencias. La barbilla tiene que buscar el depósito y tus ojos tienen que situarse justo donde terminan los relojes. Sólo tendrás entonces un pequeño campo de visión, a través de los escasos centímetros que quedan entre los relojes, demasiado altos, y el deflector, que deforma la visión totalmente. Cuando por primera vez, de noche, lloviendo y en autopista, decidí mirar a través de la cúpula, pero sin bajar la cabeza suficientemente, lo que vi: rayos de luz deformados en todos los sentidos,

BMW K-100 RS

de todos los colores, y pérdida total de la raya blanca de la cuneta, me dio una sensación de profundo vértigo que me hizo pensar que había pasado al «hiperespacio». Tampoco debe ser para tanto, pensé, el ir a 220; así que, repuesto de la desagradable sensación, volví a mirar más abajo. Entonces sí que tienes una visión real: desaparecen totalmente los ruidos del viento y puedes oír casi hasta la bomba de gasolina a través del depósito, pero esta postura, la que utilicé para medir la velocidad máxima, no resulta cómoda durante muchos kilómetros, sobre todo por la estrecha franja de visión que tienes y porque no puedes acoplarte perfectamente sobre el depósito sin que tus ojos queden por debajo de los relojes. En resumen, lo más cómodo, si viajas muchos kilómetros a una velocidad alta en autopista, es mantenerte en el punto en el que miras, siempre justo por encima del deflector. De todas formas, pruebes lo que pruebes en cuanto a cómo protegerte y ver lo máximo posible, hay un factor que mientras te entretienes en probar posturas permanece inalterable y es la **estabilidad a cualquier velocidad**. Aun con sus blandas y poco deportivas suspensiones, la RS K-100 es perfecta en línea recta. En la K-100 sin carenado, sólo con un completo aplanamiento del cuerpo, conseguías, a más de 200, reducir su tendencia a aligerar la parte fron-

BMW K 100 RS

+

Motor

Prestaciones	Algunas vibraciones
Consumo	Silbido de piñones
Cambio y transmisión	Detonaciones en el silencioso
Inyección y encendido	

Chasis

Estabilidad a alta velocidad	Freno trasero
Buen rendimiento en cualquier trazado	
Peso	Límite por rozamientos en inclinaciones

Comportamiento

Turismo deportiva muy rápida	Suspensiones poco deportivas
Manejabilidad	
Aceleración	Comportamiento en apuradas de frenada
Velocidad de cruce	Autonomía
Confort	

Equipamiento

Carenado	Bloqueo dirección
Reloj digital	Caballote lateral
Check-control, luz de par	Altura asiento
Automatismo intermitentes	Pulsador bocina
Indicaciones de reserva	Visión a través del carenado
Kit reparación pinchazos	
Juego amplio herramientas	
Relojes precisos y claros	
Deflector regulable	
Retrovisores	
Bocinas	

BMW K-100 RS

tal. En la RS puedes «rascarte la nariz» a 220, y soltar a esa velocidad la mano izquierda para accionar con precisión el cronómetro que había instalado en el cubremanillar, debajo del reloj del velocímetro, y siempre con una seguridad maravillosa. Los retrovisores se alojan en las dos pequeñas alas del carenado, que, además de incorporar también los intermitentes, protegen totalmente del frío y del viento las manos, y esto lo probé a fondo rodando bastantes kilómetros por Avila en el mes de noviembre, ¡sin guantes!

Los retrovisores no confunden la imagen y se orientan cómodamente por presión, pero con esta moto es difícil, si te lo propones, que alguna vez veas una «ráfaga» reflejada que te pide paso. Hay motos en las que la velocidad máxima puede ser casi una anécdota. Está ahí, pero para llegar a ella de verdad tienes que lanzarte bien a fondo, aplanarte y ganártela. En la RS basta con girar el puño, sentir el empuje que no cesa y controlar el cuentavueeltas y las posibles jugadas que te pueden hacer coches que cambian de carril sin mirar, obras que aparecen por parte de magia, o cruces en los que si piensas mal casi siempre aciertas con el despistado de turno que sale sin mirar.

Si importante es la velocidad punta de la RS, más importante es el cruce que puedes mantener sin esfuerzo físico ni mecánico. A 7.500 r.p.m., la aguja del velocímetro señala una cifra seria, 200, pero son 187 reales. A 180 reales, el motor gira desahogado, suelto. Pero no te dejes sorprender, porque te sientes más despacio de lo que realmente vas. Lo primero que se te ocurre es pensar que el velocímetro marca de más exageradamente. Pero si te entretienes en tomar tiempos, verás que, aunque en parte es así, vas realmente rápido. Doscientos diez kilómetros-hora de marcador, que se alcanzan muy fácilmente, son 198 reales. Doscientos veinte son 209. Pero no lo parece. Hay que tenerlo en cuenta. En curvas rápidas, la RS con los Michelin M 48 y con el efecto del carenado, y a pesar de la blandura de horquilla, que la hace aplastarse demasiado, se siente muy precisa y noble. Mantiene la trayectoria sin dudas, los M 48 avisan muy bien de su final con un suave deslizamiento del gran balón trasero. Para mi gusto, dan más confianza que los Phantom de la K-100 que probamos en los 10.000 kilómetros. En mojado, la superioridad de estos Michelin sobre los Phantom, que también puede montar de serie la RS, es todavía mayor. Y hay un tercer neumático, de origen en las K, que espero poder probar cuando venga la versión RT, unos nuevos Metzeler de carcasa muy deportiva.

En ángulos de cero es mejor el manillar de la K, y, además, la dirección de la RS se nota algo más



La suspensión delantera es muy confortable, pero blanda para conducción deportiva.

pesada que en la K por efecto del carenado y menos precisa por el hundimiento de la horquilla en la frenada, pero sus 249 kilogramos se balancean con facilidad. En curvas rápidas, los diez kilogramos de más con respecto a la versión básica no se notan y la RS tiene la misma virtud de precisión y facilidad en el cambio de trayectoria. La postura en este tipo de curvas es también más favorable.

Bajo la lluvia

Después de probar la K tenía verdaderas ganas de rodar con la RS. La moto de nuestra prueba, una de las primeras en llegar a España, había sido rodada en sus 1.500 primeros kilómetros por Jon Nedelcu, director ejecutivo de BMW Ibérica, recientemente nombrado director de ventas para Europa de la fábrica Porsche. Me la entregaba comentándome que todo iba perfectamente, y en el fondo creo que con nos-

ta, porque, como gran aficionado a la moto, dejar BMW ahora, justo en el momento esperado de poder desafiar con buenos argumentos a las intratables motos japonesas, tiene que dejar un sabor amargo, aunque los Porsches forman también parte del mundo de los sueños.

Con su color gris-verde metalizado, la RS es sobria y atractiva. Sin entretenerme en ver perder a la selección española de fútbol su partido frente a Holanda, esa misma noche salía a hacer mis primeros kilómetros, atravesando, bajo una fina lluvia, el centro de una ciudad semivacía, gracias a la televisión. Una vez en carretera y cubierto por el carenado, a pesar de la lluvia, apenas me mojaba en mi primera salida con la RS!

Pero lo que resultaba agradable al principio se iba a hacer algo pesado. A la hora de escribir esta prueba, sólo durante una mañana fría y nublada, he podido probar la RS en seco, y la aproveché intensamente para cubrir los recorridos fijos y ha-

cer las mediciones de velocidad máxima. El resto de los días, siempre que he salido con la moto a carretera ha sido bajo unas condiciones infernales de lluvia, frío y, en algunos momentos, niebla espesísima. Una prueba de auténtico invierno alemán. En mi primera escapada nocturna con la RS, con suave lluvia, apenas me mojé, gracias al carenado; pero bajando el puerto de Navacerrada a ciegas, envuelto en una niebla impenetrable y bajo una persistente lluvia, o por la autopista de Villacastín, bajo una impresionante tromba de agua, mientras medía el consumo a 150 kilómetros-hora constantes, no fue el carenado, sino un buen mono de agua el que me salvó de mojarme hasta los huesos. Frente a la lluvia o el frío, los puntos más críticos que quedan desprotegidos por el carenado van de las rodillas a las botas. En la RT, con un carenado que no pretende ser tan aerodinámico como el de la RS, más ancho y prolongado inferiormente, además de contar con cúpula más alta, esto no debe ocurrir. Este carenado será más homologable en cuanto a protección integral con el de la RS «bóquer». Pero rodando con lluvia permanente, la K-100 RS, a pesar de todo, te permite viajar con comodidad, sin padecer frío y sin recibir el agua directamente en el cuerpo ni manos. Con los Michelin M 48 además inspira una confianza total.

Te puedes permitir un ritmo muy rápido en estas condiciones adversas con gran seguridad, contando además con el tacto del motor, suave, siempre progresivo, sin brusquedades en la tracción y con un cardán sin efectos negativos, que influye también en el confort de marcha. Los frenos Brembo con pastillas semimetálicas y discos perforados y extradelgados para ahorrar peso y eliminar agua, tienen un muy buen tacto en mojado. Sin embargo, con esta RS con la que siempre, sin darte cuenta, vas más rápido que con la K, el freno trasero se muestra poco potente.

En mojado y para una conducción suave, es agradable, pero igual que el delantero, al forzar en conducción deportiva, exige cierta presión sobre el mando. Con los frenos de la Yamaha XJ 900, por ejemplo, la RS K-100 sería una moto más equilibrada en este apartado. La potencia de frenado en conjunto es buena, pero produce efecto de hundimiento del tren delantero y tendencia a retemblar algo y rebotar detrás si buscas los límites. De todas formas, serán muy pocos los propietarios de las nuevas RS de BMW que la destinen a una permanente y exigente conducción deportiva. Para un uso no ya normal, sino rápido, en carretera abierta, ninguno podrá decir que la BMW frena mal. Sólo que podría frenar mejor, especialmente detrás.

Monoamortiguador sin bieletas

El tacto de la horquilla es excesivamente suave, para una moto que

puede permitir por chasis y motor una conducción rápida y deportiva. Si la K tiene mejor comportamiento en este sentido y no se han modificado hidráulicos ni muelles, la explicación tiene que estar en el peso suplementario, alrededor de 10 Kgs., que supone el carenado. La RS necesita un tarado diferente que en estos momentos no tiene. El monoamortiguador trasero, colocado convencionalmente sobre el único brazo basculante, es una solución que ofrece un buen compromiso entre rendimiento eficaz y peso, muy reducido, pero un sistema de geometría variable (y BMW ya utilizó un monoamortiguador central en sus Gs oficiales de Enduro, en los años 1979 y 1980 con buenos resultados) podría mejorar también el comportamiento general de la suspensión, que no tiene objeción desde el punto de vista de buena absorción en conducción normal. Pero bajo el punto de vista puramente deportivo, que cabe exigir a la RS, se pueden encontrar soluciones más idóneas, partiendo de sistemas de flexibilidad variable. Pero esto sería apartar a la BMW K de gran parte de su razón de ser, de la idea de reconciliarnos con la moto sencilla en todos sus apartados, pero válida para rodar rápido y seguro en todo momento. BMW ha cumplido su objetivo. Con una horquilla «anticuada», sin anti-hundimientos, blanda, sin reglaje de hidráulico, sin ajustes por aire. Con un monoamortiguador lateral, clásico y convencional, aunque con un solo brazo basculante. Con unos frenos Brembo de simple pistón muy normales. Con un motor con tecnología venida del automóvil, simple, sin grandes complejidades, y jugando sólo las bazas decisivas de un buen diseño de chasis, carenado y aprovechando, eso sí, la más alta tecnología en sistemas de inyección de combustible y encendido, la BMW RS es capaz de ofrecer una estabilidad en alta velocidad, una manejabilidad envidiable, unas prestaciones al nivel de las más rápidas japonesas de su categoría, un gran confort de marcha, y una sencillez y simplicidad de mantenimiento excepcional.

Para conseguir la otra moto, la que se desenvuelva en circuitos con garantías de éxito, no se pueden seguir los mismos criterios, porque las exigencias son diferentes. Por esto, BMW Ibérica, por su iniciativa y posiblemente con el respaldo de Alemania, ha encargado el proyecto de una K «Racing» para resistencia a Antonio Cobas.

Ya ha habido otros intentos para carreras sin tocar casi nada de la nueva K. Prácticamente sin modificaciones, una K-100, en manos de Mariano Urdin, corría en el Jarama en la última prueba de las series. Todavía a falta de una adecuada preparación, sobre todo a nivel de suspensiones, pagaba «la novatada» en lo que ha podido ser la primera aparición mundial de una BMW K en circuito. Los reposapiés se habían colocado más altos porque tanto en la K como en la RS pueden rozar



A través de la cúpula del carenado sólo queda una estrecha franja de buena visión entre la parte superior de los relojes y el deflector orientable.

Características técnicas BMW K 100 RS

Motor: 4 T cuatro cilindros en línea. Refrigeración por agua.
Cilindrada: 987 c.c.
Diámetro por carrera: 67x70 mm.
Potencia: 90 CV. a 8.500 r.p.m.
Par máximo: 86 Kgm a 6.000 r.p.m.
Relación de compresión: 10,2:1.
Distribución: Doble árbol de levas en cabeza, dos válvulas por cilindro. Cadena de rodillos. Válvulas: Admisión, diámetro: 34 mm. Escape: diámetro: 28 mm.
Alimentación: Por inyección Bosch LE/Jetronic.
Caja de cambios: 5 velocidades: Relación de transmisión secundaria: I, 4,50; II, 2,96; III, 2,30; IV, 1,88; V, 1,67.
Transmisión secundaria: Por cardan con amortiguadores de torsión.
Embrague: Monodisco en seco. Giro inverso del cigüeñal.
Tipo de bastidor: Tubular semiportante.
Recorrido de suspensiones: Del.: Horquilla telescópica de 185 mm. Tras.: Monoamortiguador simple brazo basculante 110 mm.
Distancia entre ejes: 1.516 mm.
Frenos: Delantero Doble disco, diámetro, 285 mm. Trasero: Un disco, diámetro: 285 mm.
Llantas: Aleación ligera.
Neumáticos: Del.: 100-90x18, sin cámara. Detrás: 130-90x17, sin cámara.
Dimensiones: Longitud total: 2.220 mm. Anchura total: 800 mm. Anchura manillar: 690 mm. Altura de asiento: 810 mm. Peso en orden de marcha: 249 Kg. Capacidad depósito: 21 litros (20 utilizables).

demasiado, el silenciador había sido sustituido por otro más recogido (que al final se comprobaba que perjudicaba el rendimiento del motor, aunque no rozaba) y se habían colocado unos suplementos a los muelles de la horquilla. Pero con su llanta de 17" trasera, no se encontraba un neumático adecuado para el Jarama y con excesiva presión en el Michelin M 48 utilizado, los rebotes de la rueda trasera de la K, ponían los pelos de punta a Urdin y a los más fríos espectadores. Al final, se hablaba tanto de la K y sus rebotes, en la frenada de Le Mans, como de los mejores tiempos de entrenos de la Fórmula 1.

La conclusión para las Series es que hay que encontrar neumáticos para llanta de 17" y además probar mucho todavía la mejor combinación de suspensiones. El chasis y el motor pueden permitir sacar conclusiones más positivas que la de esta primera toma de contacto con el circuito del Jarama.

Sin fugas de aceite

En la RS las explosiones de su gran silencioso, en retención, continúan. Las vibraciones del motor son iguales a la versión K, pero a pesar del manillar más pequeño y sin contrapesos son de poca intensidad y no molestan, aun cuando lleves varias horas en la moto. Contrariamente a lo que parecía en un principio, por informes de la propia BMW, el motor no va anclado al chasis con silenbloks. La elevada relación de compresión 10,2:1 hace aconsejable la utilización de gasolina extra, lo que encarece un poco el costo de mantenimiento, pero la RS, como la K, se mantiene con unos consumos muy interesantes para sus prestaciones y cilindrada.

Esperábamos reducir los valores de consumo conseguidos por la K gracias al carenado de la RS y a su mejor penetración, pero el mal tiempo le jugaba una mala pasada a la RS, y prácticamente durante todos los kilómetros de pruebas, con excepción de los recorridos fijos y la prueba a 120 Km/h. constantes en autopista, el viento de tormenta y la lluvia muy intensa no le eran favorables. A pesar de ello, en conducción deportiva los 8,24 litros, medidos en el mismo recorrido base de todas las pruebas, eran casi matemáticamente idénticos a los 8,23 que gastaba la K-100 en unas jornadas de pruebas soleadas y sin viento. A 120 Km/h., 4.750 rpm y manteniendo una postura algo flexionada, pero no aplanada tras el carenado, la RS se quedaba en un consumo sorprendente, sólo 4,87 litros en 100 kilómetros, batiendo el mejor registro que tenía la Honda VF 750, la estilizada Guzzi Le Mans III y también a la K-100, con sus 5,81. En autopista, a 200 Km/h. reales, mantenidos y con puntas de 220 Km/h., con viento lateral, marcaba

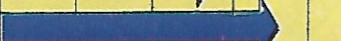
BMW K-100 RS

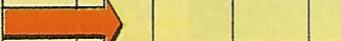
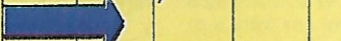
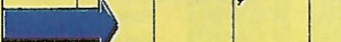


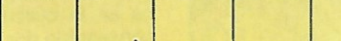
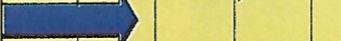
El carenado no sólo proporciona una aerodinámica sensacional a la RS. Vende mejor la nueva BMW.

Los intermitentes retrovisores son parte integrante y decisiva del carenado, de línea personal e inconfundible.



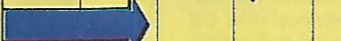
VELOCIDAD MAXIMA					Km/h.
190 200 210 220 230					
BMW K-100 RS					224
BMW K-100					211
Yamaha XJ-900					212
Guzzi Le Mans III					208
Honda VF 750 F					216

ACELERACION (1.000 m.)					Segundos
23 24 25 26 27					
BMW K-100 RS					23,6
BMW K-100					24,3
Yamaha XJ-900					23,6
Guzzi Le Mans III					25,3
Honda VF 750 F					23,5

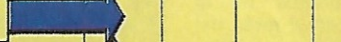
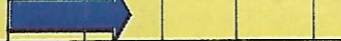
ACELERACION (400 m.)					Segundos
11,5 11,0 12,5 13,0 13,5					
BMW K-100 RS					—
BMW K-100					12,01
Yamaha XJ-900					12,30
Guzzi Le Mans III					12,64
Honda VF 750 F					11,88

PESO (en orden de marcha)					Kg.
220 230 240 250 260					
BMW K-100 RS					249
BMW K-100					239
Yamaha XJ-900					244
Guzzi Le Mans III					247
Honda VF 750 F					249

CONSUMO						L/100 Km.
	120 Km/h.	150 Km/h.	Ciudad	C. Depor.	Medio	
BMW K-100 RS	4,87	7,44	6,20	8,24	6,95	
BMW K-100	5,81	7,32	5,20	8,23	7,35	
Yamaha XJ-900	6,00	7,30	6,30	7,70	6,82	
Guzzi Le Mans III	5,32	5,86	7,63	6,56	6,30	
Honda VF 750 F	4,93	7,39	8,07	8,36	7,54	

POTENCIA (banco)					CV DIN/r. p. m.
60 70 80 90 100					
BMW K-100 RS					89/8.200
BMW K-100					89/8.200
Yamaha XJ-900					85/9.300
Guzzi Le Mans III					60/7.600
Honda VF 750 F					83/9.800

AUTONOMIA MEDIA (con reserva)					Km.
200 250 300 350 400					
BMW K-100 RS					273
BMW K-100					258
Yamaha XS-900					311
Guzzi Le Mans III					365
Honda VF 750 F					291

PRECIO (venta público)					Pesetas
800 1.000 1.200 1.400 1.600					
BMW K-100 RS					1.387.767
BMW K-100					1.169.404
Yamaha XJ-900					977.995
Guzzi Le Mans III					911.425
Honda VF 750 F					919.000

DESGASTE NEUMATICOS			
	Dibujo inicial mm.	Desgaste 1.500 Km.	Límite aprox. de uso Km.
BMW K-100 RS Michelin Del./Tras.	5,5/6,5	0,50/1,9	11.900/5.800
BMW K-100 Pirelli Del./Tras.	4,3/7	0,30/1,6	17.500/6.093
Yamaha XJ-900 Pirelli Del./Tras.	3,75/6	0,35/1,5	11.000/4.666
Guzzi Le Mans III Pirelli Del./Tras.	3/4,5	0,83/1,66	6.325/5.873
Honda VF 750 F Dublopp Del./Tras.	4,5/4	2,13/3,4	3.520/2.647

ERROR VELOCIMETRO						Km/h.
	80	120	140	160	180	
BMW K-100 RS	75	115	139	156	175	
BMW K-100	75	113	138	156	173	
Yamaha XJ-900	74	112	130	150	165	
Guzzi Le Mans III	67	105	119	141	154	
Honda VF 750 F	74	114	130	151	170	

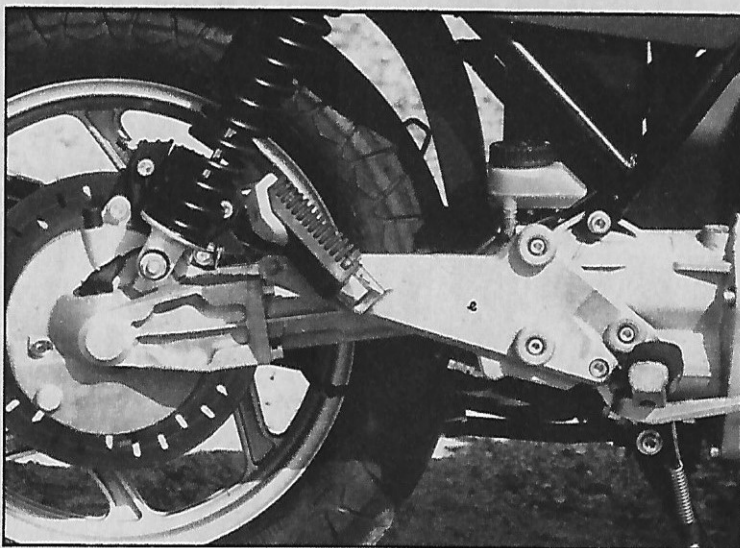
BMW K-100 RS

el consumo máximo de la prueba con 9,23 litros. En ciudad, y con tráfico siempre muy pesado por el mal tiempo, la RS gastaba más que la K-100. En ciudad, la RS resulta muy manejable. Con su estrecho manillar te podrías meter por todos los huecos posibles, pero los retrovisores, que para proteger las manos y formar parte importante del carenado están colocados algo bajos y adelantados, a la misma altura de los de los cales, ponen un límite que hay que vigilar estrechamente. De todas formas, van unidos al cuerpo del carenado a presión, por lo que podrían saltar (quedando unidos por el cable del intermitente) en caso de dar contra algo bruscamente.

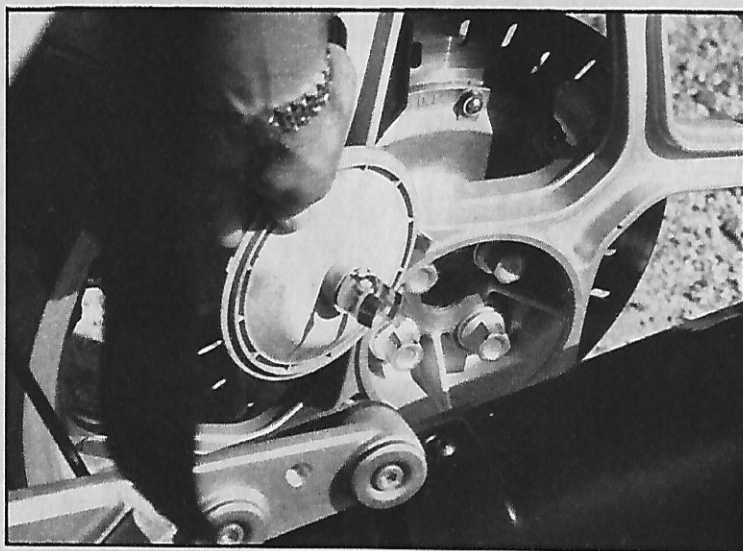
Como consumo medio de la prueba y a pesar de las malas condiciones atmosféricas, la eficacia del carenado sale a relucir con un interesante medio de 6,95 litros, por debajo de los 7,35 de la K-100 y únicamente mejorado por los 6,30 de la carenada Guzzi Le Mans III y los 6,82 de la Yamaha XJ 900, en parte debidos a su pequeño carenado y al sistema «Yics».

En la RS, que recibimos ya rodada con 1.550 kilómetros, y durante los siguientes 2.000 kilómetros, no observamos el consumo de aceite, algo exagerado, de los primeros kilómetros de la K-100 de nuestra prueba de 10.000 kilómetros. Pero no sólo el nivel se mantenía en el punto justo. Las desagradables fugas de aceite, que habían empañado en parte nuestra prueba de la K-100, una originada en el retén del alternador y otra en la parte inferior del cárter, dode se alojan conjuntamente la bomba de aceite y la del agua, a la altura del mancontacto del aceite, desaparecían totalmente en esta RS. Esto nos confirma que la localización de las fugas que habíamos hecho, cuando el despiece integral de la K-100, eran correctas y que no hay otras razones para que no se pueda definir al motor K como un propulsor bien estanco en sus cárteres. Simplemente nos tocó una «oveja negra», porque recordemos que también tenía el cardan bajo de aceite y sin la holgura necesaria.

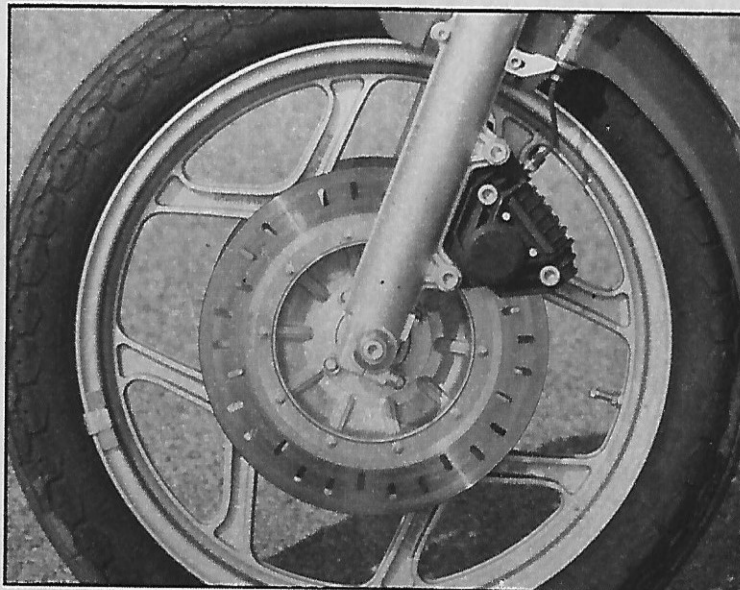
En la RS no hay pérdidas de aceite y al final sólo el tacto de las suspensiones y el freno trasero para un uso deportivo no me han convencido. Pero la nueva RS de BMW es en estos momentos una de las motos más completas que hay en el mercado mundial. Es muy estable en línea recta y curvas rápidas y manejable en tramos de montaña o en ciudad. Muy rápida, con un brillante motor, con una curva de potencia plana y asequible, con un gran par y un cambio preciso, agradable y bien escalonado. El motor refrigerado por agua de la RS, con inyección y encendido electrónico computerizados, con su resistente y dosificable embrague y su transmisión por cardan, fue analizado a fon-



Los reposapiés están colocados un poco bajos, pensando en pilotos de piernas largas. Rozan si apuras en carreteras conocidas o en circuito. El freno trasero es mejorable.



Con un solo brazo basculante, el sistema de desmontar la rueda trasera es totalmente insuperable, rápido y limpio.



Mejor el doble disco delantero, aunque exige cierto esfuerzo en la maneta.

do en la prueba de la K-100 en carretera y «a corazón abierto», y no vamos a volver sobre ello porque nada cambia. La aceleración en la RS, con más peso y diferente desarrollo final, puede ser ligeramente inferior a la K en la prueba de 400 metros, mientras que en los 1.000 metros se invierten las tornas por efecto del carenado. Sin embargo, no pudimos efectuar estas mediciones en seco. Tiempos en mojado no pueden servir para una comparación directa con anteriores «pruebas a fondo», por lo que no los incluimos, en espera de una mejor ocasión los próximos días. Podemos adelantar que en pruebas realizadas por Motorrad en Alemania la RS paraba el reloj en los 1.000 metros en 23,6 segundos, un tiempo igual al que nuestras pruebas a fondo marcaba la Yamaha XJ 900 y sólo una décima peor al de la Honda VF 750. Con respecto a la K-100, la RS es más rápida por siete décimas. Pero esperearemos a medirla a nuestra manera y en las mismas condiciones que con todas las motos de pruebas para hacer comparaciones directas. En los 400 metros la K en el Jarama marcaba de cuatro intentos tres por debajo de las doce segundos y se conseguían los tiempos en este orden: 12-10, 11-89, 11-97 y 11-98. No hay que tener en cuenta el tiempo de 12-8 que por error de imprenta en la prueba de la K (MOTOCICLISTO número 825) se le adjudicaba en la cuarta pasada. El tiempo conseguido por Motorrad en Alemania (miden sin forzar demasiado) era de 12-30. En la prueba de la RS han conseguido un 12-40, por lo que con los mismo probadores, y dejando al margen que se busque o no el máximo, nos indica una ligerísima ventaja, sólo apreciable por el cronómetro para la K-100 sobre la RS.

Detalles

En la RS la terminación del carenado es óptima. El faro delantero es sensacional, y una vez más es de agradecer, como en la K, que haya huecos donde poder guardar cosas. BMW ha sabido esconder el gran número de centralitas, computadores bajo el depósito y asiento, sin que ocupen sitios hábiles. En la Kawa GPZ 1100, por ejemplo, la computadora del sistema Bosch de inyección se encuentra en el colín trasero, por lo que no queda espacio prácticamente para nada. En la BMW, en el voluminoso colín trasero, cabe un completo surtido de herramientas, un «kit» de reparación de pinchazos paraneumáticos «tubeless» y un abultado y completo botiquín de primeros auxilios, que se entregan con la moto. Todavía te queda sitio para más cosas, y si distribuyes algunas bajo el asiento abatible en una bandeja bastante capaz puedes llevar siempre en el colín un traje de agua, unos cubrebottes, guantes de repuesto, papeles o máquina de fotos, etc., lo que en el uso diario de la moto resulta muy práctico. La cerradura del cómodo

asiento abatible, que llegué a odiar en la prueba de la K, ya me ha enseñado su pequeño secreto: tiene tres posiciones muy poco marcadas, de abierto, cerrado y seguro para el casco, que confunden. El antirrobo, en la columna de dirección, sin embargo, resulta ahora, con el carenado, todavía más incómodo y desesperante que antes.

Después de rodar bajo intensa lluvia, y al parar para echar gasolina, me encontré en el momento de abrir el tapón de llenado del depósito con una preocupante cantidad de agua depositada justo en los bordes interiores del mismo, de forma tal que es prácticamente imposible abrirlo sin que caiga dentro para mezclarse con la gasolina. El enorme tamaño de la boca de llenado lo agradecen los empleados de las gasolineras y los talleres para llegar a la bomba de gasolina, pero un aro tórico en el borde del tapón sería necesario para evitar estas entradas de agua prácticamente inevitables.

A lo largo de la prueba no hubo ninguna incidencia más, salvo esta del tapón de gasolina y la placa protectora exterior del voluminoso silencioso, que se soltó de su ancla-

je delantero produciendo ruidos muy desagradables.

La puesta en marcha, en cualquier condición ambiental, es siempre instantánea. A pesar del frío, y después de una noche al raso, el motor K arranca siempre a la primera, y gracias al sensor que mide la temperatura del aire de admisión no es prácticamente necesario nunca actuar sobre el mando del starter.

Otros cambios

Con un precio que supera en casi 250.000 pesetas a la versión básica K, la RS, con su prácticamente 1.400.000 sin seguro, vuelve a recordarnos la agobiante presión de precios que padecemos. La RS es casi medio millón más cara que una Honda VF 750 F, una Le Mans III o una Yamaha XJ 900, motos de las consideradas caras por rozar el millón. Pero ya se ha perdido el respeto a cifra tan impresionante. Sólo si la comparamos con su antecesora, la BMW R 100 RS, que cuesta 1.222.000 pesetas, puede parecer menos cara la nueva tetracilíndrica alemana. Triste consuelo.

Es volver sobre un tema muy machacado, pero entre todos, aduanas e importadores, está forzando el bolsillo del motorista hasta extremos tales que ni su capacidad de sacrificio y pasión por la moto van a poder soportar. Aunque uno no deja de asombrarse cuando se entera de que en poco más de un mes se han matriculado cerca de un centenar de nuevas K.

En la toma de contacto de la RS anunciábamos un estudio económico sobre la alternativa K o RS. De momento lo hemos tenido que aplazar porque BMW Ibérica nos indica que desconoce todavía los precios del recambio de algunas piezas de las K y RS, entre ellas el carenado. La RS se distingue de la K por el carenado, el grupo cónico más largo, pero también por el manillar, más plano y corto, por la incorporación del reloj digital, por dos potentes bocinas Fianan y por la posición desplazada a la izquierda de la llave de contacto sobre el manillar. Pero no será ninguna sorpresa que sólo el carenado y el faro tengan un precio tal que haga poco rentable la transformación K en RS. Si no vas a viajar a cruceros muy por encima de

«la ley» de los 120 kilómetros hora en autopista, si te gustan las motos más clásicas y discretas, sin grandes carenados y si quieres ahorrar diez kilos de peso, que se notan a baja velocidad en las manos, y no te importa sacrificar algo de estabilidad en curvas rápidas y 13 kilómetros por hora en velocidad punta, la K es una alternativa mucho más interesante que permite disfrutar de las grandes virtudes de la RS y de 250.000 pesetas, que aproximadamente fuera del mundo de las motos todavía dan para mucho.

Pero si quieres viajar a cruceros prohibidos de 180 km/h. sin cansancio, frío, ni dolor de cuello, sentir el placer aún más prohibido de rodar a 224 km/h., trazar curvas tan rápidas como te atrevas sin ningún tipo de bailes, como si fueses sobre una buena deportiva italiana y tener una moto más atractiva, olvídate del video, sacrificate todavía un poco más y empuñate hasta los ojos, porque la RS puede compensarte, y no sólo porque a la larga gastes algo menos de gasolina.

**Augusto MORENO
DE CARLOS**

