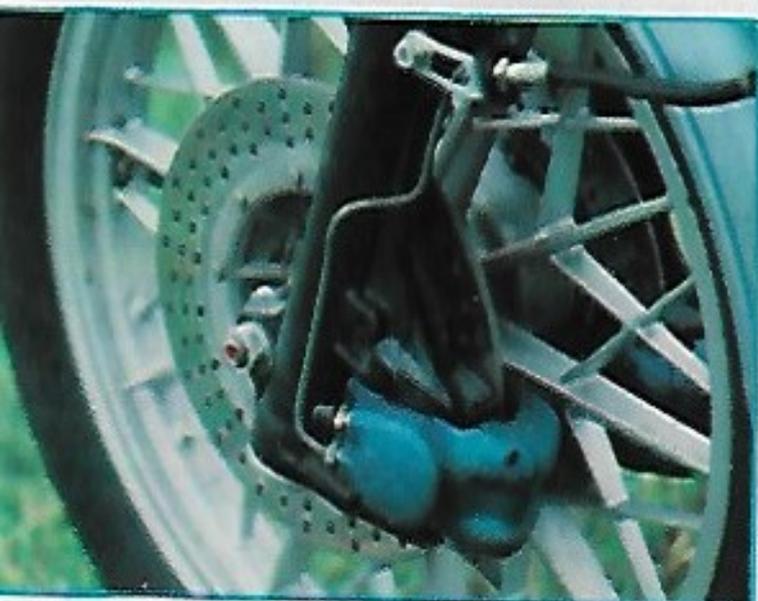




www.motosclasicas80.com

motos clasicas
80

info@motosclasicas80.com



Esta de atención ligera que monta opcionalmente la R5 es de curioso diseño, al mirándola perpendicularmente da la impresión de ser una de radios. Los de freno de este modelo se han acabado con este dudoso azul eléctrico.

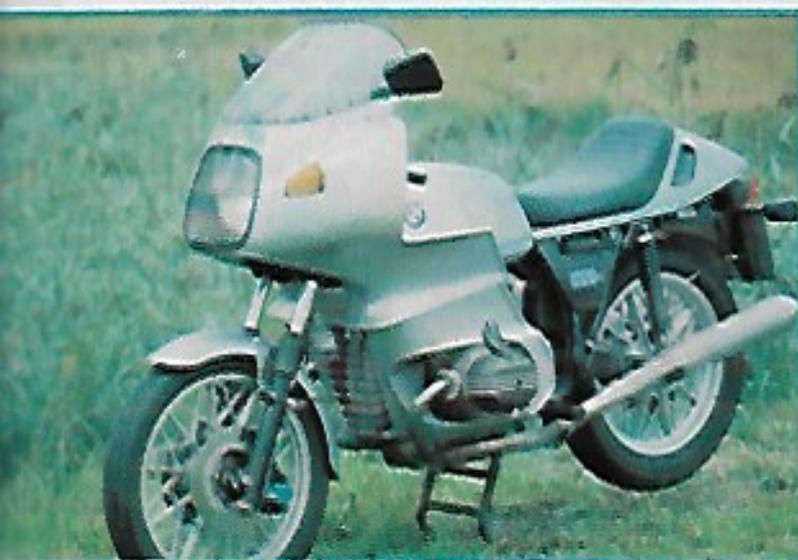


El tablero de instrumentos y sus clavos luminosos que indican, de abajo arriba intermitentes, aceite, punto muerto y carga, y el superior marca el nivel mínimo de líquido de freno.

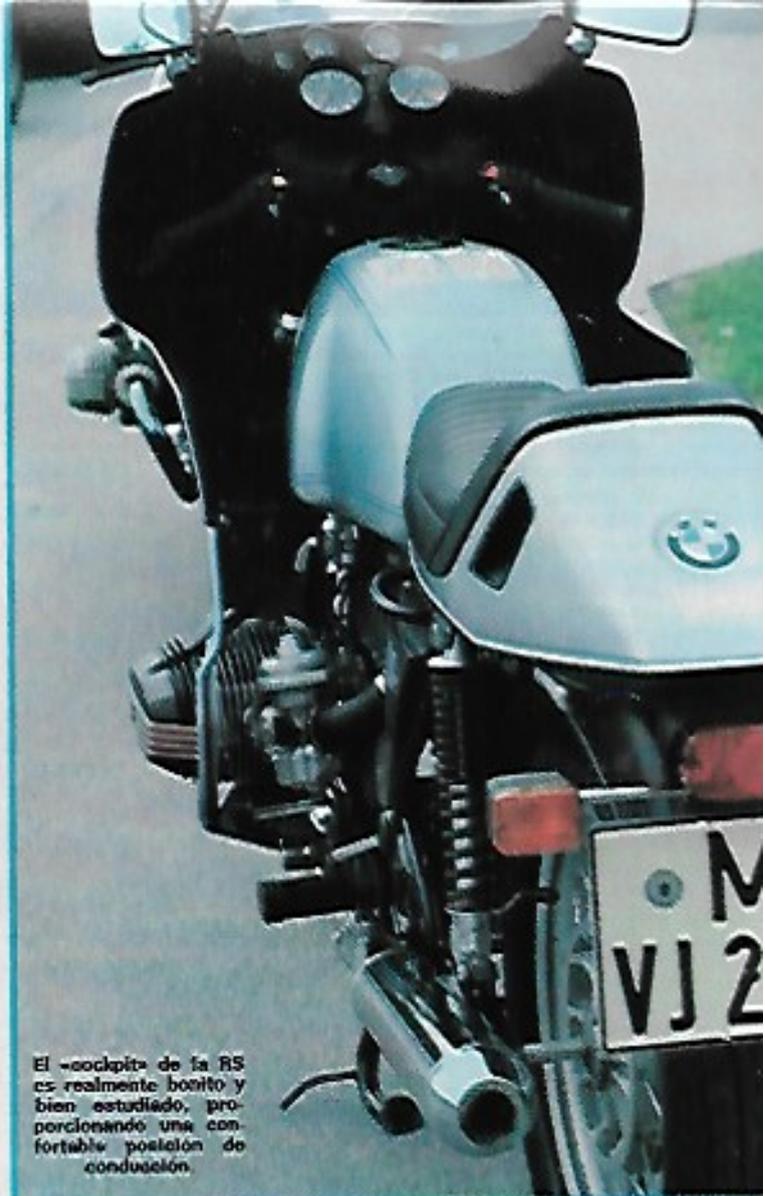
SORPRENDENTE BMW



Las principales mejoras del motor quedan prácticamente delimitadas en esta perspectiva. Carburador Bing, de 40 mm. de diámetro; junta tórica en la base del cilindro; empujadores de aluminio y nuevas tapas de balancines. Las pipas de bujía son, asimismo, de nuevo y acetado diseño.



La línea del carenado — en el morro — nos recuerda muchísimo la de las Bultaco de alta velocidad. Los intermitentes están integrados en el mismo carenado, siguiendo sus líneas aerodinámicas, que se manifiestan especialmente en su mitad inferior y en el hueco de los cilindros.



El «cockpit» de la RS es realmente bonito y bien estudiado, proporcionando una confortable posición de conducción.

en prueba

BMW R 100-RS

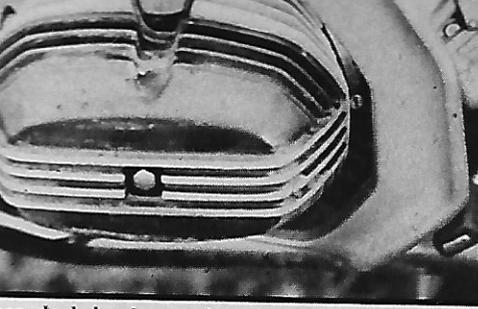
Hace una semana, en el artículo de presentación de la nueva Serie 7 de la marca BMW, dejamos entrever el fantástico funcionamiento de la RS, verdadera punta de la gama citada. Los demás modelos, 60/7, 75, 100/7, 100-S, son sucesión de sus respectivos modelos predecesores en la Serie 6, serie que a punto de morir el pasado 31 de julio, después de nacer en septiembre del 73. También decíamos que la RS era la verdaderamente nueva, la que más había sorprendido a todos los informadores allí presentes y la que todos probaron con mayor satisfacción e interés. Nosotros, cuando efectuamos el primer «test», comprendimos rápidamente que los lectores de MOTOCICLISMO debían tener la prueba en sus manos lo antes posible, y por ello decidimos efectuar una segunda prueba, lo más completa posible, con el fin de entrar en contacto con todos los detalles y hacerles partícipes del entusiasmo que nos invadió después de los primeros 50 ó 60 kilómetros de recorrido y que fue aumentando a medida que los kilómetros eran devorados por esta verdadera «tragamillas», llena de virtudes y con algunos defectos crónicos de la marca ya solventados.

RUTERA Y DEPORTIVA

www.motoclasicas80.com

motos clásicas

info@motoclasicas80.com



Las de balancines y las pipas de bujía han sido de un acertado rediseño del departamento de y ello es una de las notas que diferencian particularmente a la Serie 7.



El carénado permite una perfecta aireación de todo el motor. Los cilindros quedan fuera de él, mientras el carter está libre de todo obstáculo, gracias a la rejilla central inferior.

confianza, y dicho baja, sin que na- entere, yo siem- bía dicho que una a compraría cuan- viera cincuenta porque los jóve- necesitan motos deportivas, más rá- y con más nervio; ahora me he dado que con la RS el citada acaba de e- struida porque es o- to que no tiene s- satisface a todo motorista por las s- virtudes propias o- podríamos definir s- siguientes voca- pápida, veloz, có- estable, maneja- unos frenos muy os y clásica en- clásicas, con un interesante e modernismo muy distingui- definitiva, una moto fantásti- o único gran inconveniente er el precio, especialmente nro país, donde los impues- re los productos de impor- son realmente elevados.



El autor de esta prueba trabajando sobre la RS, que tanto le admiró y sorprendió.

DE CONTACTO

la primera prueba, el Depar- to de Prensa de BMW nos pre- recorrido mixto, con carre- rreplias y viradas, además de n trecho de autopista, donde o- permitía cronometrar las ve- es máximas. Para darnos e las virtudes de la RS nos on los pocos kilómetros de m- rera parte de la prueba; no e, cubrimos casi el doble de os habían sugerido para co- a moto en general. nancia y el par motor se nos taron desde los primeros ki- s. Acto seguido fue la mane- y el buen reparto de pesos, e del frenado y, para termi-

nar, la excelente velocidad máxima. El confort emana por todos los rin- cones y no hace falta buscar el lí- mite del cansancio humano para dar- se cuenta de que es una de las mo- tos más cómodas del mercado mun- dial.

Lo único que nos molestó desde un principio fue el ruidoso cambio de velocidades y los conmutadores- interruptores, que no son precisa- mente un ejemplo de accesibilidad ni manejo.

PUESTA EN MARCHA

El arranque eléctrico recibe el 100 por 100 de responsabilidad en este aspecto, ya que la palanca de puesta en marcha ha sido suprimi- da; ¿será una total y absoluta con- fianza en el sistema eléctrico que manda el «demarreur», o una cues- tion de política comercial para igua- lar a determinados concurrentes? Lo ignoramos, pero de momento funcio- na perfectamente y a la primera so- licitud, aunque el motor esté frío; lo que no sabemos es qué ocurrirá

el día en que la batería esté baja..., porque empujar 230 kilogramos para arrancar el motor puede ser un esfuerzo algo molesto. Para tranquilizar a los futuros clientes les aclararemos que el equipo eléctrico está compuesto por una batería de 28 amperios, un alternador de 240 vatios para los modelos 100-S y 100-RS, mientras las restantes lo equipan de 280 vatios. La potencia del motor de arranque es de 0,6 caballos DIN. Todo el circuito es, naturalmente, de 12 vol- tios.

RUIDO MOTOR

¿De qué ruido les puedo yo ha- blar, si los motores BMW son su- mamente silenciosos! Esta virtud ya es común a esta marca desde hace varios años, y siempre ha sido un aspecto que la Bayerische ha cui- dado sobre manera. En la Serie 7 se han montado empujadores de alumi- nio para que se reduzca el leve rui- dillo que hacían antes, y además su- ponen una reducción de peso del or- den del 20 por 100. Los balancines se han centrado por medio de unas arandelas de ajuste en la culata y las tolerancias de los muelles de válvula se han limitado sobre mane- ra. Todo ello hace que el funciona- miento mecánico del motor no se oiga prácticamente, lo que no deja de ser un placer para el conductor.

La admisión queda completamen- te silenciada por el clásico sistema de caja filtrante y por la carcasa que la protege. Los escapes emiten un discreto y filtrado ruido que nunca hará girar a los peatones por más que se acelere.

El sistema de cierre con llave del asiento incluye, asimismo, un dispositivo que permite dejar el casco con absoluta seguridad. Las entalladuras del colín son unos ingeniosos asideros para el incómodo pasajero.

óposito, se nos muestra el motor casi desnudo.



El embrague de las BMW es mo- nodisco y con diafragma, funciona- do en seco. Ello puede explicar la falta de suavidad en el primer me- tro de movimiento. No obstante, to- mándole el tacto a este sistema se consigue arrancar sin brusquedades a base de dosificar el recorrido de la palanca en el preciso momento en que el diafragma deja de actuar. Por otra parte, la palanca es de una suavidad envidiable, sin llegar a tener la enorme suavidad de las mo- tos japonesas. En toda nuestra prue- ba jamás hemos tenido el más mínimo problema con el funciona- miento del embrague, pudiendo ga- rantizar que ni patina ni arrastra.

CAJA DE CAMBIOS Y SELECTOR

Poco se ha trabajado en este as- pecto; es más, sigue siendo todo igual, y los clásicos ruidos de la caja de cambios siguen invariables, lo que no es precisamente una vir- tud. A nosotros, particularmente —y sabemos que mu- chos motoristas opinan igual—, nos molesta muchí- simo que cada vez que se accione el cambio surja el inevitable «cata- cloc», que rompe momentáneamen- te el encanto de la moto, porque para suprimirlo se debe cambiar len- tamente, muy lentamente, y ello su- pone una considerable pérdida de tiempo.

Quando se engrana la primera, el ruido que emite la caja es realmen- te elevado, y aquí sí que ya no hay métodos ni sistemas para evitarlo.

Este efecto viene producido por- que todo el piñonaje gira a las mis- mas vueltas que el cigüeñal por es- tar montado longitudinalmente y a continuación del árbol-motor. Redu- cir las vueltas del cambio supondría intercalar una reductora entre el ci- güeñal y el cambio, lo que restaría potencia y aumentaría el volumen del carter, aunque muchos motoris- tas lo agradecerían sobre manera.

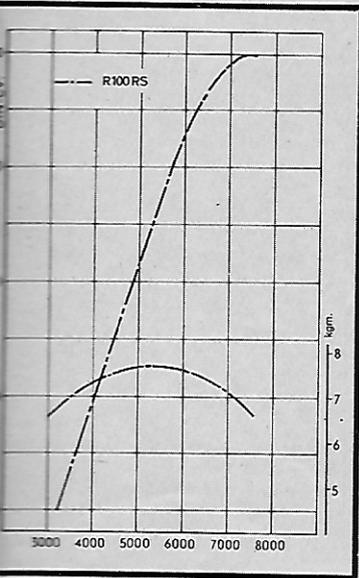
El escalonamiento de las relacio- nes está muy bien calculado a ten- or de la curva de potencia, no ori- ginándose pérdidas de caballos ni falta de progresión motriz.

MOTOR

Ante todo hay que decir que si aparentemente el carter es el mis- mo de la Serie 6, ha sido comple- tamente renovado interiormente, lo

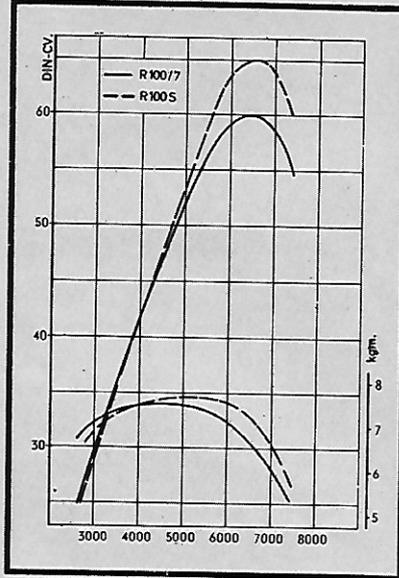


de potencia y par motor de la R 100-RS.



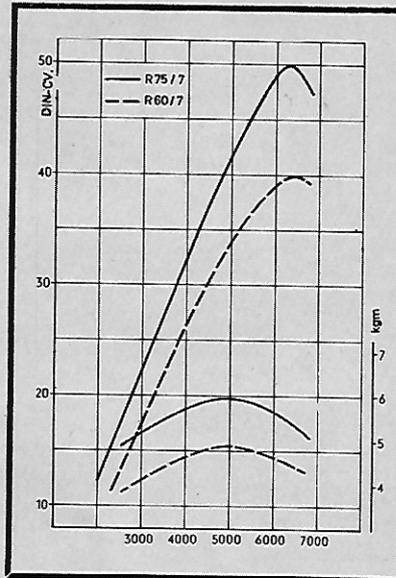
Régimen motor-r. p. m.

Curva de potencia y par motor.



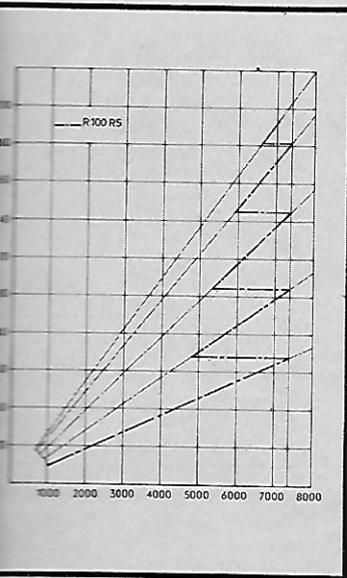
Régimen motor-r. p. m.

Curva de potencia y par motor.



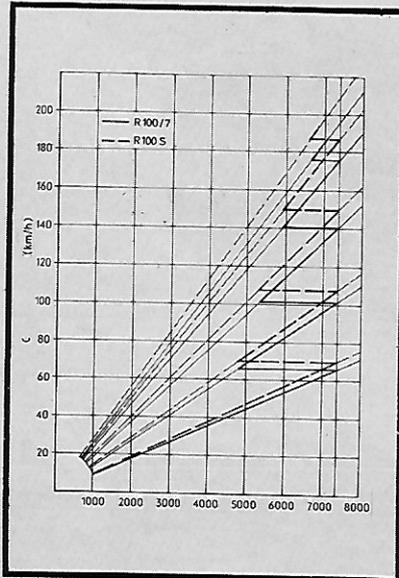
Régimen motor-r. p. m.

Diagrama de las velocidades en cada relación.



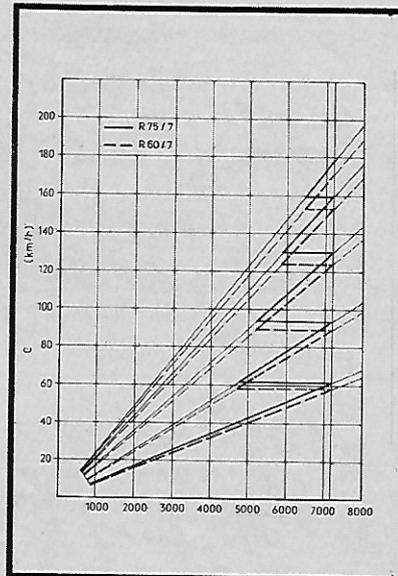
Régimen motor-r. p. m.

Diagrama de velocidades.



Régimen motor-r. p. m.

Diagrama de velocidades.



Régimen motor-r. p. m.

Diagrama de la aceleración.

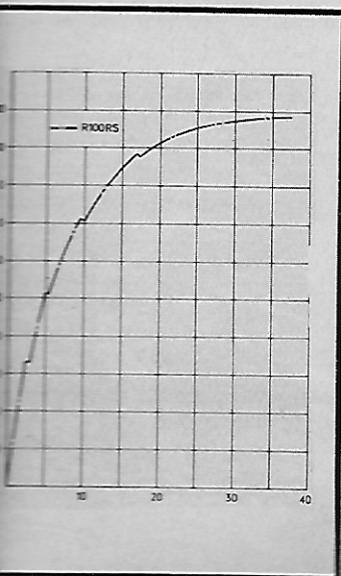


Diagrama de aceleración.

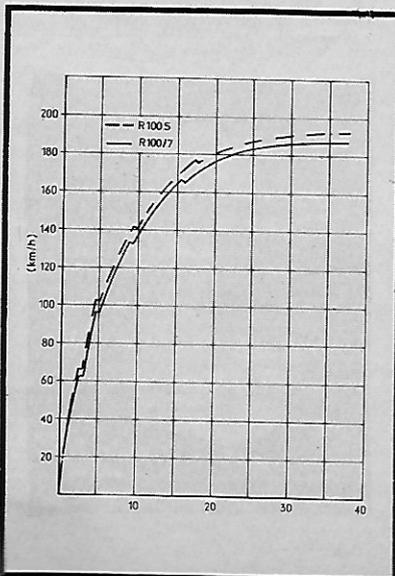
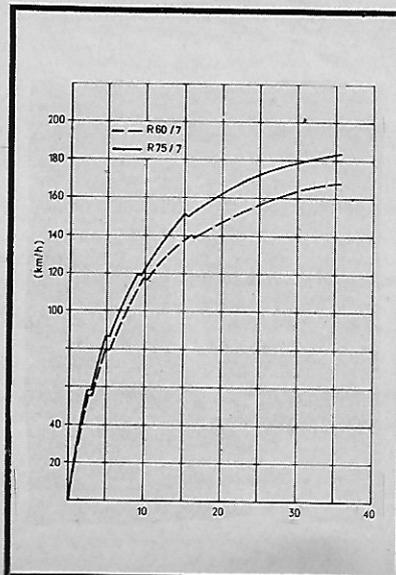


Diagrama de aceleración.



que ha supuesto nuevos moldes fundición e intensos estudios técnicos. La base de esta mejora es el refuerzo total de toda su estructura para evitar deformaciones por aumento de potencia.

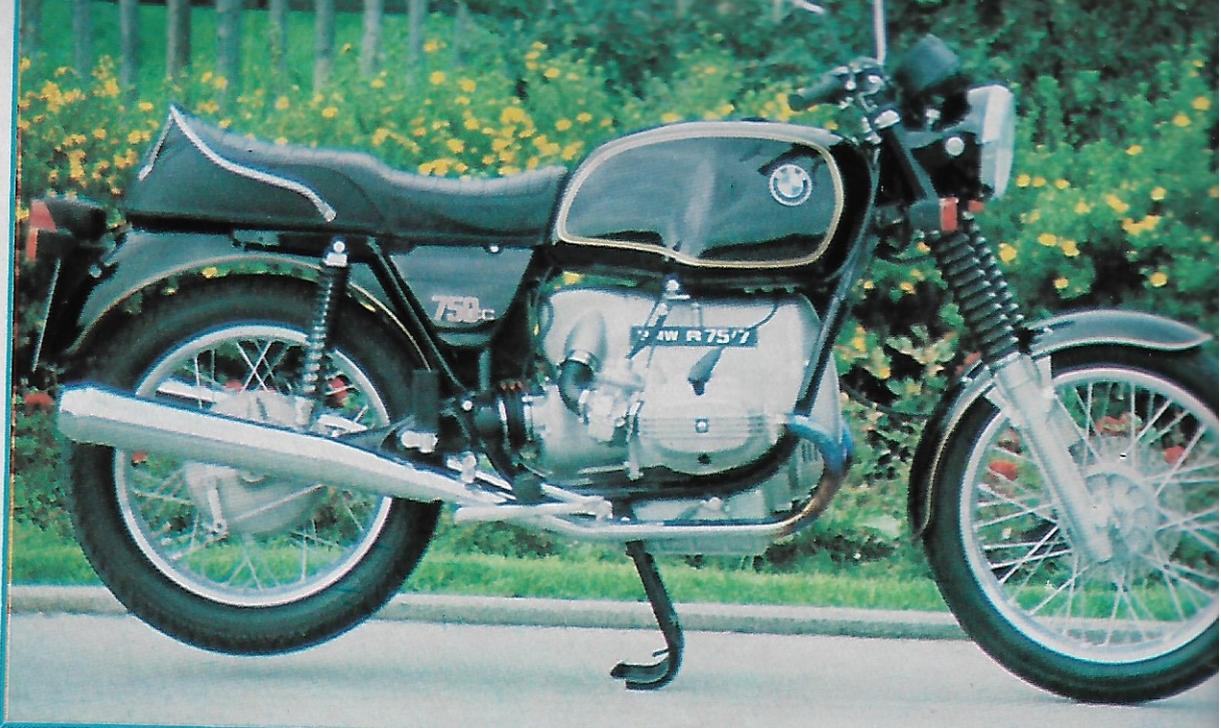
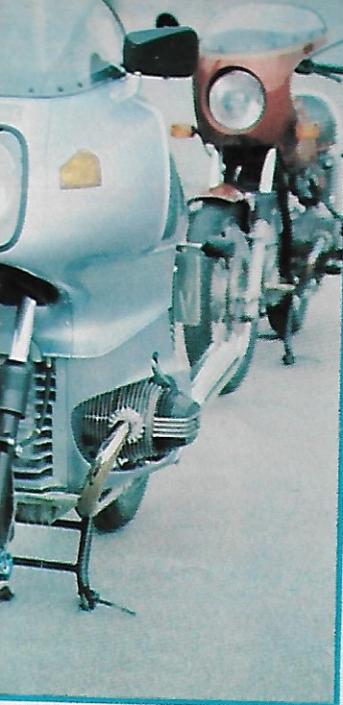
El motor de la RS es realmente potente (70 CV. DIN a 7.250 revoluciones por minuto), pero, a nuestro modo de ver, lo más importante y satisfactorio es su curva de potencia, muy progresiva, y el par motor, muy estable y con valores muy amplios en el segundo tercio del régimen total. De esta forma se mantiene el motor fácilmente en régimen de buena potencia, siendo necesario utilizar el cambio de marchas necesario para las carreteras reviradas que en las bicilíndricas orientales.

Analizando los diagramas que publicamos en este mismo artículo podemos apreciar cómo el motor de la RS mantiene su par máximo (7,75 mkg.) entre las 5.300 y 6.300 revoluciones por minuto, o sea, bastante nada menos que 1.000 revoluciones. Observando el de la 100 nos damos cuenta de que los motores son algo mejores, puesto que el par máximo (7,50 mkg.) está entre las 4.000 r. p. m., contra las 5.250 revoluciones por minuto de las S y RS. El valor de la 100/7 se mantiene prácticamente invariable entre 3.500 y 5.500 r. p. m., lo que ha de darnos una clara idea de la gran elasticidad de este motor.

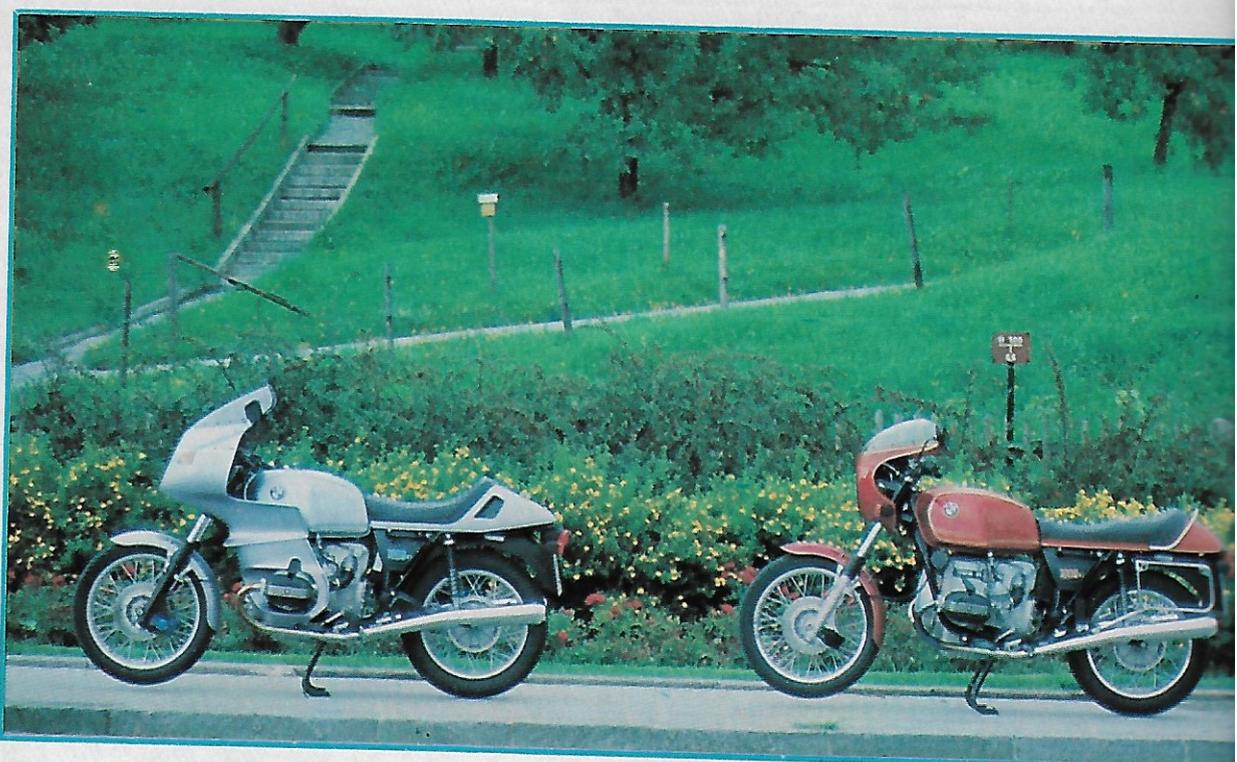
El funcionamiento de la RS, también de la S (los motores son idénticos y sólo hay unos pequeños reglajes en la carburación para permitir al RS un incremento en el régimen máximo y, en consecuencia, en la potencia), es realmente excelente y sumamente agradable por varias razones. En primer lugar, por las aceleraciones, que sólo son comparables con alguna bicilíndrica italiana o inglesa. Acto seguido, por la excelente potencia a bajos, que permite sacar el máximo jugo a las carreteras sinuosas y de curvas cerradas, y, finalmente, por la interminable velocidad máxima, que supera los 200 km/h., y si bien la mayoría de veces no se circula a esa velocidad, siempre resulta agradable hacer algunas puntas de ese orden en las autopistas de buen pavimento. Por otra parte, podemos garantizar que una buena velocidad de cruce para estas dos motos es del orden de los 170-180 km/h., que, por extraño que parezca, el piloto no sufre cansancio por efecto del aire, gracias a los carenados que se equipan de serie, especialmente en la RS.

El cristal protector del faro tiene unas curiosas rayas de color pardo, que simulan resistencias térmicas; no obstante, ello es un motivo decorativo que da el pego. La estanqueidad de esa zona es insuficiente, tal como muestra el residuo de agua y la condensación





La R 75/7 es un modelo clásico en la gama BMW, pero en esta nueva serie incorpora ún freno de disco delantero y el dispositivo de la 90-S, que en la fábrica han denominado «deportivo».



La RS y la S son los dos modelos punteros de la nueva Serie 7.

NUEVA BMW R 100-RS

Los amantes de detalles técnicos añadiremos que el incremento de cilindrada se ha hecho a base de aumentar el diámetro en cuatro centímetros, mientras la carrera es la de las R-90.

que el lector se pueda hacer una idea de la potencia disponible en este régimen, revelaremos que con un buen centenar de kilómetros bajo la lluvia y en carretera fuertemente virada, y a pesar de que no conseguimos unos promedios tan altos como los que nosotros mismos fuéramos a creer, porque en el momento tuvimos sensación de que las velocidades; pero sin dar-

nos cuenta estábamos cubriendo tramos sinuosos y rapidillos —sobre suelo mojado— a promedios del orden de los 120-130 km/h. Ello lo permitían los bajos excepcionales y la poca necesidad de reducir en las curvas por la gran elasticidad del motor, que permite acelerar sin necesidad de tocar el cambio, y, en consecuencia, la rueda motriz no recibe ninguna clase de brusquedades y, por lo tanto, no resbala fácilmente.

Con esta explicación razonada creo haber dejado en claro que el firmante no tiene la más mínima intención de dárselas de especialista en mojado, porque lo que le suce-

dió con la RS está al alcance de cualquier motorista medianillo.

FRENADO

Podríamos considerar el frenado de la RS como de excelente, pero

sabemos y hemos experimentado que el doble disco delantero tiene una debilidad por la fatiga en caliente («fading»), especialmente cuando se han apurado no más de

Los tres representantes de los medios informativos españoles desplazados a Murnau (Alta Baviera). De izquierda a derecha, Carlos Domínguez, de MOTOCICLISMO; Alfonso Durán, líder de la I Copa Ossa-MOTOCICLISMO y redactor de la revista «La Moto», y Tomás Díaz Valdés, del diario «As».



lanta curvas en una carretera de montaña. El problema ha de venir precisamente de la calidad de las llantas, y hasta nos atrevemos a decir que del algo escaso diámetro de estos discos (260 mm.).

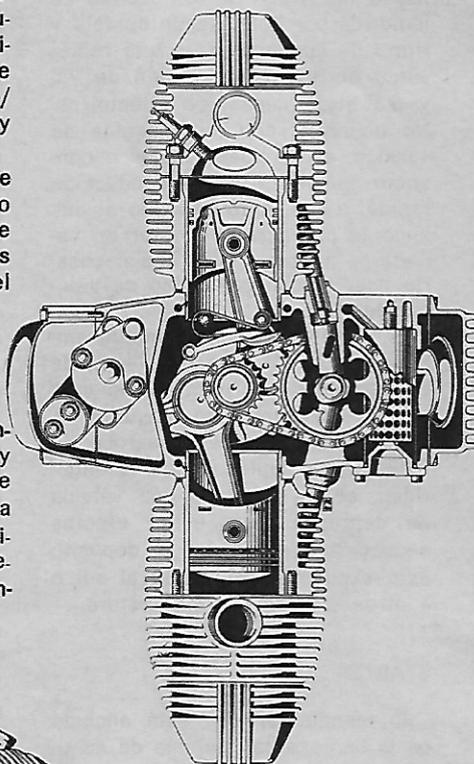
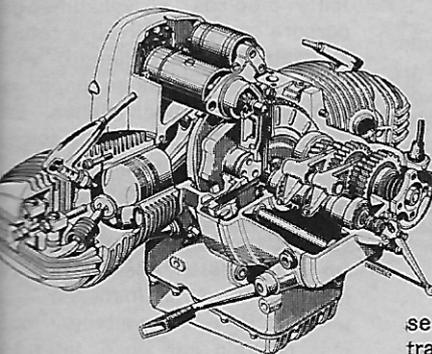
Por otra parte, el tambor trasero mejorado mucho, tanto en tacto como en potencia, pudiendo considerarlo como suficiente para las estaciones de la moto.

Al delantero, si bien es potente y frío, le falta aquella suavidad y progresividad que tienen ciertos discos de otras marcas, especialmente Brembo, que se ha convertido en favorito de la mayoría de constructores italianos y que está siendo adoptado en competición por muchos especialistas de la velocidad mundial. El BMW, a pesar de tener el sistema mixto de cable/hidráulico, le falta algo de tacto y progresividad.

En suma, el frenado es suficiente para la moto, pero no es sobrado cuando se conduce muy rápido y se debe frenar frecuentemente en los últimos metros antes de iniciar el viraje.

ESTABILIDAD Y AMORTIGUACION

La estabilidad es otro de los puntos favorables en las BMW, y muy especialmente en la RS, donde se ha endurecido ligeramente tanto la horquilla delantera como los amortiguadores traseros con el fin de mejorar la estabilidad y reducir el an-



Sección transversal del motor.

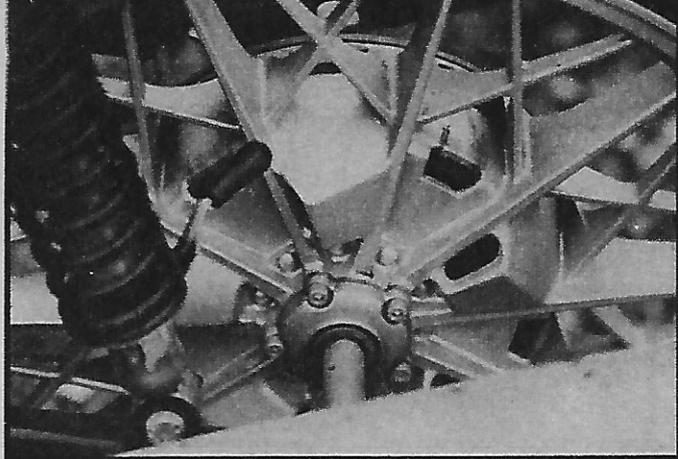
Grupo motor y caja de cambios.

sea un mínimo, para mantener el trazado y no salirnos del asfalto.

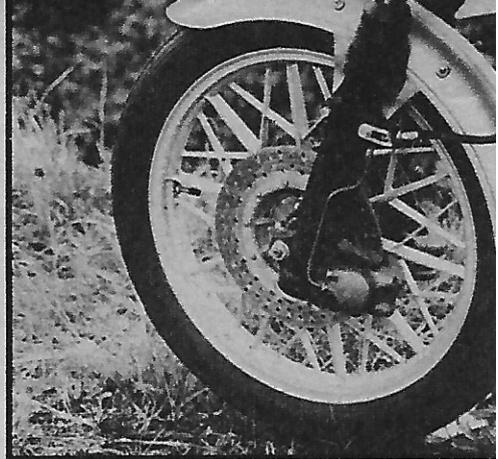
POSICION DE CONDUCCION Y CONFORT

Todos los modelos de la Serie 7 tienen la misma posición y confort que los de la Serie 6, pero la RS ha dado un gran cambio por la adopción de un nuevo manillar, más pequeño y bajo, y por el asiento, así mismo más bajo.

En la RS se conjuga la posición deportiva de una «cafe racer» con la habitual de BMW, o sea, turística con una pincelada deportiva. A nuestro modo de ver, las dos posiciones son muy buenas, pero quizá nos inclinaríamos hacia la de la RS por permitir un mejor acoplamiento con toda la moto, una sensibilidad mayor en viraje y mayor confort en tramos largos. El carenado que equipa de serie cubre el cuerpo total-



La llanta trasera de aleación ligera, tiene un sistema de refrigeración forzada, de sistema a turbina, que ha de mantener los forros a temperatura de máximo rendimiento.



Llanta delantera de aleación de la RS.

el manillar y el asiento, que, repito, a pesar de su apariencia, no es en absoluto «puramente» deportiva, sino simplemente mixta. En autopista se puede rodar tranquilamente a tope sin que el cuerpo sienta los efectos del aire, y ello es debido al excelente carenado, que ha sido enteramente estudiado en un túnel aerodinámico, lo que da razón a sus atrevidas líneas.

Entre la posición y el excelente confort se consigue una combinación que permite proclamar a los cuatro vientos el título de moto eminentemente ratera (o viajera). Este calificativo no le merma en absoluto sus cualidades deportivas que creemos han de tener todas las motos de gran turismo.

MANEJABILIDAD

Aparentemente, las BMW no parecen manejables. Pero... ¡cuánto engañan las apariencias! Resulta que las BMW son de las «superbikes» más manejables que hay actualmente en el mercado. El buen reparto de pesos y el bajo centro de gravedad la convierten en un verdadero juguete que da gusto conducir, balancear e inclinar.

Una gran muestra de esta mane-

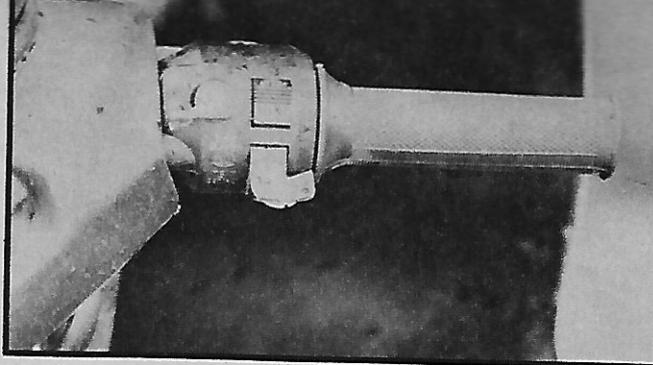
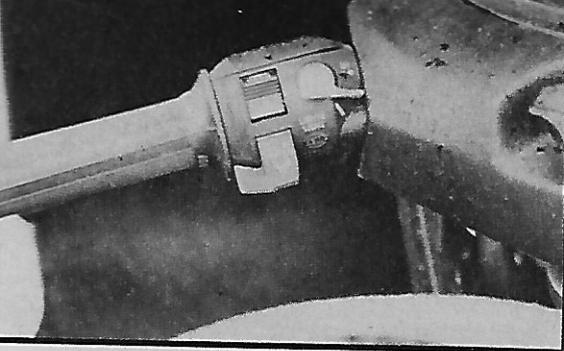
jabilidad nos la da la RS en curvas reviradas, donde es necesario balancear la moto de un lado al otro sin cesar; en estas condiciones sólo es necesario hacer un quitapelo con la cintura para tener la moto en la dirección requerida. Para avanzar y ponerla en la inclinación opuesta tampoco se necesita un esfuerzo mayor.

Otra particularidad que nos apasiona de la RS es su reducida anchura a la altura del depósito de asiento, dimensión que no he encontrado jamás en una «superbike». Para terminar, la distancia del asiento al suelo es realmente adecuada y apta para todas las tallas de motorista: por bajo que se sea siempre se llega con los pies al suelo.

«PERFORMANCES»

En este apartado daremos un resumen de datos que nos ha facilitado el propio constructor, y que, según nuestras propias palabras, son reales y verídicos. De repetidos ensayos con cronómetros electrónicos. Por lo que a nosotros respecta, hemos cronometrado la velocidad máxima de la RS con el motor que todavía no estaba montado (1.480 kilómetros), consiguiendo

Aceleración (en segundos) salida parada	R 60/7	R 75/7	R 100/7	R 100/S	R 100/1
0-50 km/h.	2'' 2/10	2'' 0/10	1'' 6/60	1'' 6/10	1'' 6/10
0-80 km/h.	5'' 0/10	4'' 4/10	3'' 6/10	3'' 5/10	3'' 5/10
0-100 km/h.	7'' 7/10	6'' 7/10	5'' 1/10	4'' 7/10	4'' 6/10
0-120 km/h.	10'' 8/10	9'' 1/10	7'' 2/10	6'' 8/10	6'' 8/10
0-140 km/h.	16'' 0/10	13'' 1/10	9'' 8/10	8'' 8/10	8'' 8/10
0-160 km/h.	27'' 5/10	19'' 8/10	13'' 7/10	12'' 6/10	12'' 6/10
Recuperación de 80-140 km/h.					
En 3. ^a ...	—	—	5'' 9/10	5'' 7/10	5'' 7/10
En 4. ^a ...	11'' 6/10	9'' 7/10	6'' 8/10	7'' 4/10	7'' 4/10
En 5. ^a ...	13'' 5/10	11'' 7/10	7'' 7/10	8'' 7/10	8'' 8/10
Recuperación de 100-160 km/h.					
En 4. ^a ...	—	12'' 4/10	8'' 4/10	8'' 4/10	8'' 4/10
En 5. ^a ...	20'' 1/10	14'' 3/10	9'' 3/10	9'' 9/10	9'' 9/10
Salida parada					
400 metros ...	15'' 6/10	14'' 8/10	13'' 6/10	13'' 3/10	13'' 3/10
1.000 metros ...	29'' 7/10	28'' 1/10	26'' 0/10	25'' 3/10	25'' 3/10
Velocidad al régimen máximo (r. p. m.)					
En 1. ^a ...	6.800	6.800	7.000	7.000	7.250
En 2. ^a ...	48	58	62	64	68
En 3. ^a ...	83	90	95	98	100
En 4. ^a ...	119	125	133	138	140
En 5. ^a ...	148	155	165	172	175
Velocidades máximas					
Sentado ...	155	165	178	195	200



Los conmutadores e interruptores eléctricos siguen siendo un semidesastre, por la incomodidad de utilización.



El tapón de gasolina, con la levantada y dispuesto a ser usado. La seguridad también es un tema del departamento motociclista.

superar ligeramente los 200 km/h. en autopista, cifra que forzosamente ha de llegar a los 205-210 km/h. con el motor perfectamente rodado.

Los datos que nos facilitó el departamento técnico de BMW para las aceleraciones vienen definidos en la siguiente tabla, donde se pueden comparar los resultados de los cinco modelos actuales en producción. En ellos se puede comprobar que los resultados de los modelos S y RS son exactamente iguales. En las recuperaciones de 80-140 kilómetros por hora y 100-160 km/h., la 100/7 se manifiesta superior a las 100-S y 100-RS, lo que significa una mejor potencia a bajo régimen y par motor. En otra parte de esta prueba se pueden ver las curvas de potencia y de par, donde se especifican los valores exactos.

LOS ÚLTIMOS DETALLES

ASIENTO

La única novedad en este apartado vuelve a recaer sobre la RS. Su asiento, en un afán de conseguir una línea deportiva, se ha limitado a una plaza y media; ¡craso error! Esta medida no sirve prácticamente para nada. En dos plazas resulta incomodísimo para el piloto, que está prácticamente sentado en el depósito, y para el pasajero, que se encuentra muy levantado, sentado en pendiente y completamente apretado contra el piloto. En solo, el conductor no puede aprovechar las ventajas del colín por encontrarse demasiado alejado; en suma, una cuestión de diseño que resulta inútil.

Con el asiento levantado se descubre el receptáculo trasero (bajo el colín), que permite depositar la gorra, las gafas y algún que otro pequeño paquete.

En el colín encontramos, paradójicamente, dos entalladuras que no son otra cosa que dos asideros para el pasajero.

Abriendo el asiento —articulado lateralmente— hay un habitáculo importante en la cola donde se pueden dejar cantidad de cosas. Sobre la batería se ha dispuesto una bandeja que recibe las completísimas herramientas habituales de BMW. Adosada a la base del asiento existe una cajita que recibe la documentación. Finalmente, con acceso por el colín, se ha habilitado otro receptáculo que tiene la capacidad exacta para dejar un traje de agua —plástico fino— o una chaquetilla impermeable. El cierre con llave posee un gancho que ha de privar a los cacos que se lleven el casco.

El asiento en sí es muy mullido, cómodo, y, como ya hemos dicho antes, muy bajo respecto al suelo; ¡lástima que le falten unos 10-15 centímetros de longitud!

DEPOSITO

Conservando las líneas clásicas de la marca, el depósito de la nueva serie 7 es un acierto anatómico por sus reducidas dimensiones en el extremo posterior, donde las rodillas entran en contacto con él. Al ser estrecho, permite una excelente posición, que hace posible conducir con las piernas cerradas, siendo de agradecer a velocidades elevadas. La capacidad es realmente importante: 24 litros, difícilmente conseguible sin romper la estética. Esta capacidad permite auto-

nomía del orden de los 320-450 kilómetros por hora, según modelo y ritmo de conducción, lo que representa consumos del orden de 7,5 y 5,3 litros cada cien kilómetros. No obstante, con los modelos de 1.000 c. c. se puede llegar a consumir nueve litros en conducción rápida, o sea, aprovechando al máximo la potencia del motor en carreteras mixtas, donde sea necesario usar mucho el cambio de velocidades.

El tapón está completamente empotrado en el depósito —medida de seguridad— y para abrirlo sólo se debe levantar una lengüeta articulada que permite desenroscarlo fácilmente. Siguiendo con la seguridad, se ha montado una válvula de depresión para evitar efectos secundarios cuando el depósito está expuesto largamente al sol o a otros efectos de temperatura.

STARTER

El mando del aire está anclado en la carcasa del sistema de admisión por el lado izquierdo, siendo bastante accesible. Todo el sistema de cierre del aire ha sido modificado para permitir una puesta en marcha inmediata, garantizándose resultados satisfactorios hasta temperaturas de -10°C .

PUÑO DE GAS

Siendo suave y agradable de tacto y recorrido, lo encontramos demasiado desmultiplicado. Un puño algo más rápido sería de agrade-

cer y permitiría mayor placidez en carreteras de montaña.

CONMUTADORES

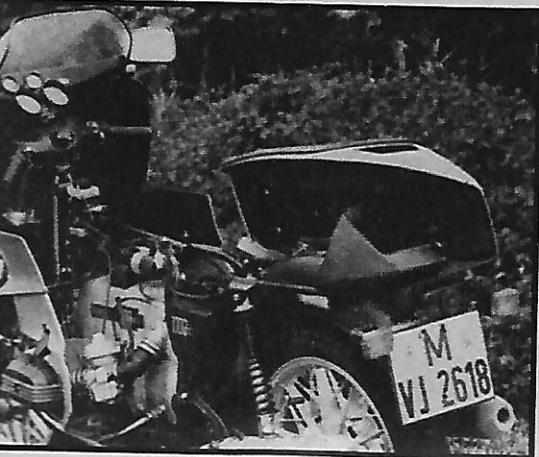
A pesar de haber revisado y arreglado algunos componentes, los conmutadores nacidos en la serie 6, todavía están lejos de ser calificados como buenos, y es más, ni siquiera en nuestro beneplácito por ser fáciles de manejar en caso de emergencia (especialmente por la posición del manillar de la RS). Por otra parte, situar el mando de los frenos en la derecha es realmente aberrante y de muy mala concepción por ser necesario desviar el acelerador y el freno de

TABLIER

Aprovechando el carenado que compone un buen tablero de instrumentos con unos aparatos bastante precisos. El velocímetro incorpora contador parcial y total por kilómetro. El taquímetro ofrece buena lectura, aunque poco clara en las subdivisiones. En ambos cuadrantes se han colocado los chivatos de intermitencias, punto muerto y nivel de los líquidos de frenos. En el frontal del tablero está el voltímetro y un reloj. Entre estos dos últimos instrumentos citados se ha instalado el interruptor para la RS— el contacto, que es más cómodo que en el lateral del carecho del faro. Lo que no encontramos es cómo no se ha adoptado esta solución a todos los mo-

CARLOS DOMINGUEZ

Tablier y manillar de la RS.



PRECIOS VENTA AL PUBLICO EN ALEMANIA

Las nuevas BMW de la Serie 7 han sufrido un considerable aumento en el país de origen, y ello hace suponer que en España la subida repercutirá considerablemente. No obstante, aquí facilitamos los precios en Alemania. Para convertirlos en pesetas, hemos tomado un cambio de 28 pesetas por dólar, cifra oficial del día que escribimos este artículo.

	DM.	Ptas.
R 60/7	6.850	191.800
R 75/7	7.985	223.580
R 100/7	8.590	240.520
R 100-S	10.190	285.320
R 100-RS	11.210	313.880