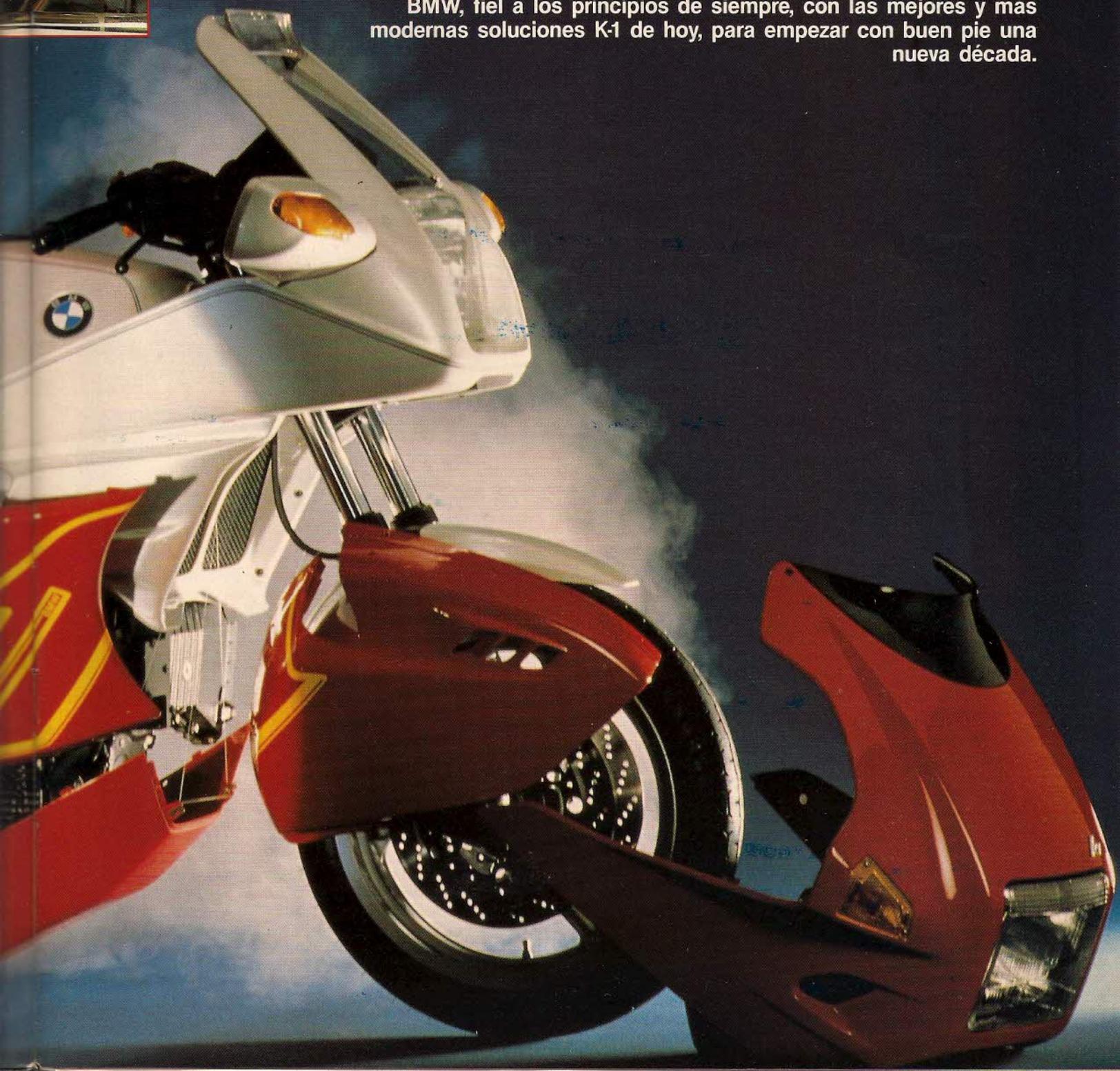
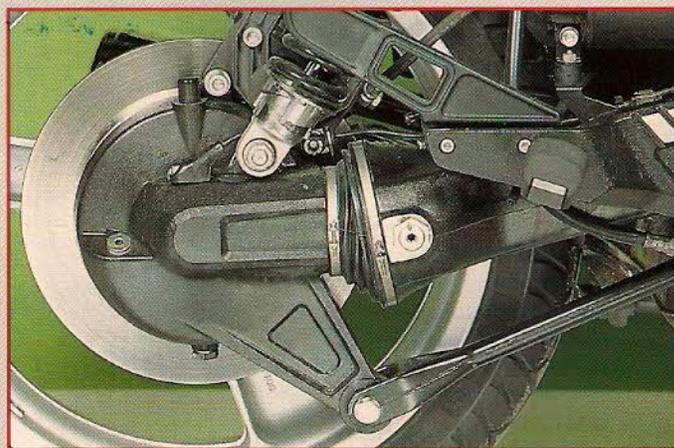
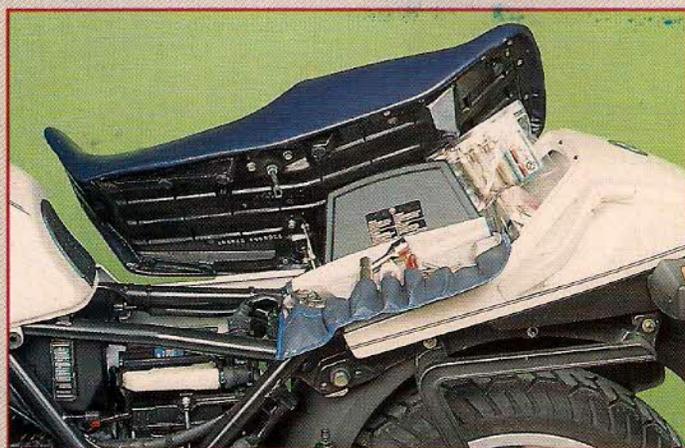


BMW K-100 RS/4 VALVE

# MAGIA

¡Abracadabra...!, un toque de varita mágica y... ¡hop!, aquí está por fin la BMW soñada. Porque, amigos, debajo del envolvente carenado nuevo de la K-1 y a caliente temperatura supersport, lo que se estaba incubando desde hace tiempo no era otra cosa que esta mágica BMW K-100 RS/4 valve. El relevo, la nueva generación de BMW, fiel a los principios de siempre, con las mejores y más modernas soluciones K-1 de hoy, para empezar con buen pie una nueva década.





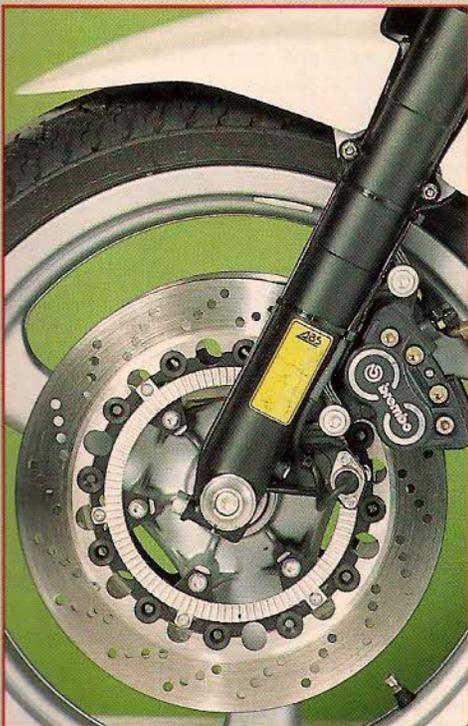
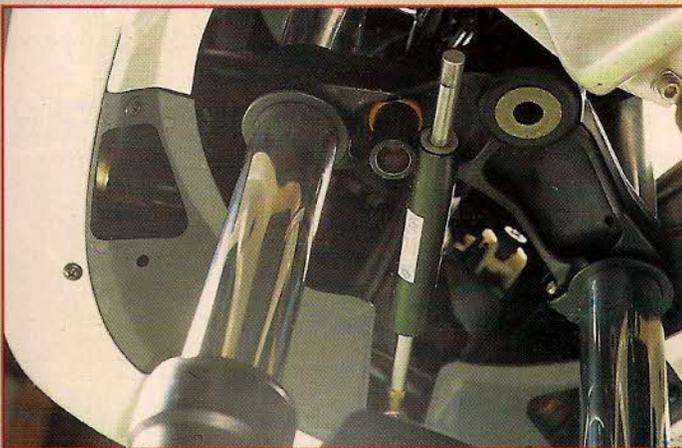
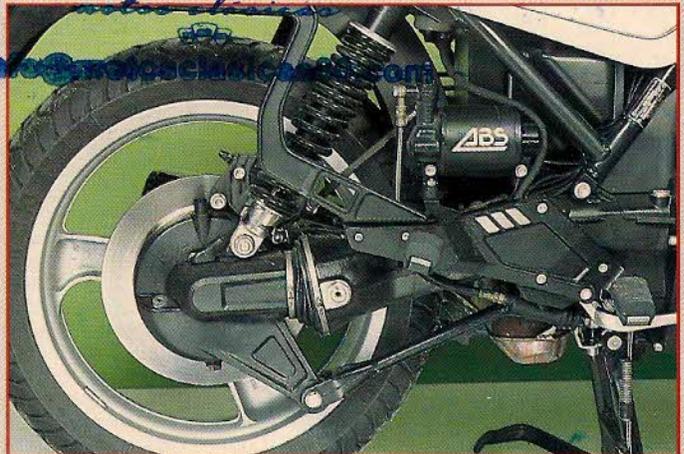
LOS acontecimientos se han ido precipitando en los dos últimos meses. En noviembre recogíamos en nuestras páginas el primer rumor procedente de Alemania y que apuntaba hacia una nueva K-100 RS directamente inspirada, en todo menos en carrocería, en la K-1. Se pronosticaba que estaría lista para el '91 y que vería la luz en la IFMA de Colonia de septiembre del '90. Poco después, en el Salón de

Milán encontrábamos dos líneas perdidas en la densa literatura del dossier de prensa de BMW Italia: «Una K-100 RS totalmente renovada será pronto la gran noticia de BMW para el '90.» ¡Uaooo! ¡Alerta roja! Indagamos por todas partes y encontramos la confirmación sólo dos semanas después, cuando esta K-100 RS se presentaba oficialmente a los concesionarios BMW USA en el Estado de Tejas. Sin

acceso todavía a ninguna foto, publicamos en MOTOCICLISMO 1.139 todos los detalles de la sorprendente «Super RS», confeccionando también un dibujo muy aproximado de ella. Hoy se acabaron las especulaciones. Las primeras fotos de la K-100 RS/4 valve confirman todo lo anticipado hasta el momento, más algunos detalles menores que se nos escaparon y también lo más importante: que el nuevo pro-

ducto está ya completamente terminado y listo para ser lanzado al mercado en cualquier momento.

Para hacer este truco de magia, en el que la crisálida K-1 sale volando hacia buenas ventas seguras, una preciosa, blanca y brillante mariposa K-100 RS, en BMW no han necesitado contar con la colaboración de ningún experto Houdini. Básicamente, aunque con



*Color, llantas, escape y tapa de culata (con logo 4 valve) definen exteriormente la nueva RS/90. Las maletas touring siguen en su sitio (opción). Asiento abatible, paralever en negro, arriba Motronic, con aletas de refrigeración. El amortiguador no tiene botella de gas separada como en la K-1. Muy bien resuelto el embellecedor de foam de la tija, obligado por el manillar más ancho y con bloqueo de dirección central. Cambian los colores del cuadro de relojes, rojo sobre negro. Discos de 305 mm.*

algún que otro pequeño cambio, todo se reduce a quitar su pesado y futurista abrigo de fibra a la K-1 y sustituirlo por el traje corto más elegante, menos chillón y más clásicamente

de sport de la bien conocida y supervendida K-100 RS. Dos cuidadas decoraciones opcionales en blanco perla (fotos) o verde yuca le dan un aire exclusivo, pero lo más importan-

te no está aquí, sino en todo lo demás, que, como ya hemos señalado, viene de la K-1 y... en todo lo que sigue siendo de la K-100 RS «de siempre» a la que viene a relevar y a sustituir. Insistimos en esto último porque implica y puede ser de vital importancia para bemeuvistas que soportes de maletas, maletas, colín practicable y cualquier accesorio BMW es de aplicación inmediata en la RS/90. No se pierde nada, sólo la bandeja portaobjetos bajo el asiento abatible (que lo sigue siendo) al estar ocupado ahora este lugar por la «caja negra» del Motronic.

El chasis cuenta con tubos de mayor sección, el motor (que comentamos en recuadro aparte) incorpora Motronic, culata de 16V y la quinta relación de cambio más larga (combinada con un grupo final también más desmultiplicado). La potencia máxima del motor sigue siendo de 100 CV. a 8.000 r.p.m. con un par máximo de 10,2 mkg. a 6.750 r.p.m. La velocidad máxima, según se comentó en EE.UU. será de apro-

ximadamente 225 km/h., aunque si la K-1 acreditó 236 km/h. ante nuestro radar, sólo con la parte alta de su carenado y sin el guardabarros frontal, apostamos por una cifra muy similar para esta K-100 RS (218 km/h. era su techo real anterior). En aceleración y recuperación no hay que insistir: la ventaja será también evidente.

Paralever (en discreto color negro), horquilla Marzocchi con barras de 41,7 mm., llantas (17" delante, 18" detrás), neumáticos (120/70 y 160/60), amortiguador de dirección y atención!..., frenos con superdiscos de 305 mm. semiflotantes, bomba Magura de más caudal y pinzas Brembo de cuatro pistones son comunes con la K-1. Luego, más seguridad, más estabilidad, sin perder confort de marcha (será más cómoda y manejable porque el manillar es más ancho y más lógico, y... más facultades en conducción deportiva.

Sólo encontramos mínimas diferencias en los recorridos de suspensión declarados, 120

## BMW K-100 RS '90 16V Y MOTRONIC

La nueva K-100 RS en versión 1990 hereda motor, cambio y transmisión de la conocida K-1, lo que implica, como elementos más destacados, la culata de 16 válvulas y el sistema Motronic de gestión de motor.

La nueva culata monta, al igual que la «antigua» K-100 RS, dos árboles de levas accionados mediante una cadena simple. Actúa directamente sobre vasos invertidos de las válvulas y el reglaje se efectúa con pastillas (la experiencia indica que el conjunto mantiene sus tolerancias durante muchos miles de kilómetros).

El resto de la culata recuerda fuertemente los motores de los automóviles M3 y M5 (la berlina de serie más rápida del mundo):

el tensor hidráulico de la cadena de distribución y sus guías de teflón, los colectores de admisión con tramos flexibles, mariposas independientes, inyectores muy cercanos a las válvulas, etcétera.

De todos modos, el factor más destacado es la brujería electrónica de gestión de motor: el sistema Motronic. Una única unidad de mando, situada horizontalmente bajo el asiento, controla simultáneamente inyección y encendido. ¿Cómo lo hace? Pues recibe datos sobre posición del acelerador (desde el potenciómetro de las mariposas), de régimen de gi-

ro y posición de cigüeñal (a través de un sensor Hall) y temperaturas de aire de admisión y líquido refrigerante. También tiene en consideración la presión atmosférica y el reglaje de CO (es decir, la riqueza de mezcla).

En función de todas estas informaciones, la unidad de mando de Motronic versión MA 2.1 conecta la silbante bomba de gasolina (sumergida en el depósito), las dos bobinas de encendido y los cuatro inyectores.

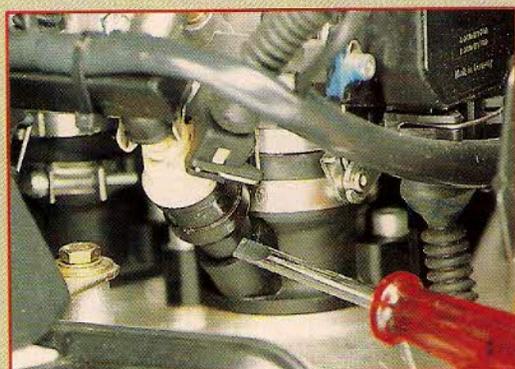
Se ha eliminado el caudalímetro (que mide la cantidad de aire admitido), con lo que, aunque se

pierde en precisión de dosado, se gana en limpieza de flujo.

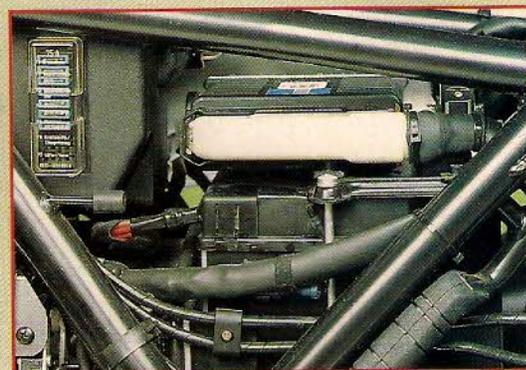
Como curiosidad, hay que señalar que este sistema guarda un enorme parecido con el que emplea la Cagiva 500 de G. P. (ver MOTOCICLISMO n.º 1.112).

La nueva K-100 RS hereda dos buenos detalles de su hermana la K-1. Por un lado, las protecciones antihumedad de los enchufes de los mazos de cables. Por otro, la unidad de mando del ABS (opcional) encuentra acomodo (en posición vertical) entre la batería y el guardabarros trasero, con lo cual se recupera la totalidad del cavernoso colín característico de la serie.

L. C. Alcoba



El inyector (señalado con la punta del destornillador) está más cerca de la válvula de admisión que en la K-100 «antigua». En la foto de la derecha, el departamento de electrónica: caja de fusibles y unidades de mando del Motronic (en posición horizontal) y de ABS (en posición vertical, entre batería y guardabarros).



[www.motociclistas80.com](http://www.motociclistas80.com)

motociclistas clásicas

[info@motociclistas80.com](mailto:info@motociclistas80.com)

mm. delante (135 mm. en la K-1) y 140 mm. detrás (135 mm. también en la K-1). El avance, de 90 mm., se mantiene, lo mismo que la distancia entre ejes, de 1.565 mm. El peso (259 kg.) es también común para las dos. ¿Y el precio? Ni en es-

to ni en cuándo estará a la venta ni en nada hemos podido averiguar algo de BMW Ibérica; de momento, hermetismo total, pero seguro que el plato está ya cocinado, caliente y a punto de servirse.

La capacidad del depósito

se mantiene en 22 litros, la altura del asiento en 800 mm. (780 mm. en la K-1). Llamen la atención el cuadro de relojes, igual, pero con números en rojo y fondo de escala en negro, el bloqueo de dirección central, los retrovisores separados

con suplementos del carenado para, a pesar del más ancho manillar, seguir cubriendo las manos, los neumáticos radiales de origen, o el escape, siempre de buena calidad en acero, pero ahora corto, redondo y sin ruidosas chapas embellecedoras. En Alemania la nueva K-100 RS costará unas 50.000 pesetas menos que la K-1, con la rebaja de aranceles de este año, y si la actual K-100 RS tiene un precio en su versión actual (que desaparecerá definitivamente) de 1.680.000 en versión básica o 1.725.000 en versión Baviera, podemos especular con 1.775.000/1.800.000 para su relevo, la RS '90. Ojalá sea menos. El ABS seguirá siendo opcional y no lo incluimos en esta estimación. La K-1 se mantiene como modelo más deportivo, pero para viajar con pasajero, con maletas o para seguir disfrutando de todas las tradicionales ventajas y de la lógica BMW, ya sabes, es muy fácil: la K-100 RS es la solución. □

Augusto Moreno de Carlos