

S U P E R P R U E B A

www.motosclasicas80.com


motos clásicas

info@motosclasicas80.com

VIDAS PARALELAS

Todo cambia, motor, chasis, suspensiones, ruedas y frenos, en la nueva y esperada BMW K 100 RS/4V, que sigue directamente los pasos de la más deportiva K-1, pero sin renunciar a su ya tradicional e inconfundible diseño.



www.motosclasicas80.com


clásicas

www.motosclasicas80.com

www.motosclasicas80.com


motos clasicas

Info@motosclasicas80.com





BMW K 100 RS/4V

SUPERPRUEBA

SE lo merecía. Con tan brillante hoja de servicios prestados a BMW durante algo más de cinco años, la K 100 RS tenía que ser necesariamente promovida a un ascenso. La K-1, la BMW con más pretensiones deportivas, marcó bien claro, hace algo menos de un año, cuál debería ser el camino a seguir por la RS, y BMW se ha apresurado a recorrerlo. Culata de 16 válvulas, Motronic, paralever y otras muchas mejoras, en suspensiones, frenos, llantas y neumáticos, prácticamente todas las novedades incorporadas en la K 100 RS «4 valve», vienen directamente de la K-1.



Aunque renovada y puesta al día, la situación de partida no es hoy la misma para BMW. A lo largo de estos últimos cinco años muchas cosas han ido cambiando. Tanto, que nos encontramos con algo tan insólito como BMW tratando de introducirse en el aguerrido sector de las supersport con la K-1 o con Honda interpretando con apasionada convicción el papel de BMW con la reciente Paneuropean.

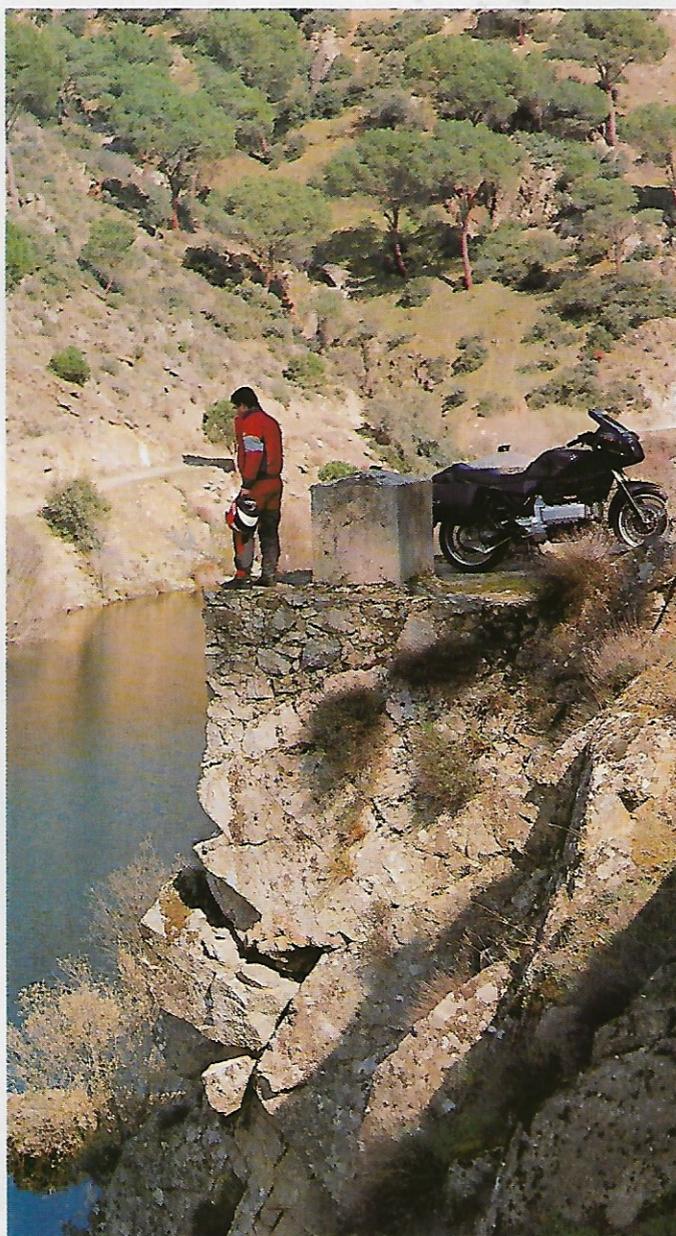
Iniciar la década de los 90 basándose en el impacto de la deportiva y por ello bastante marginal K-1, o en un modelo ya bastante veterano, incluso para ser una BMW, como la K 100 RS, no era la mejor jugada posible. Máxime cuando cabe suponer, por muy poco que se conozca a los japoneses, que a la sombra de la Paneuropean nacerán pronto otras alternativas similares. La K 100 RS/4V era una salida fácil y rápi-

BMW ha limitado la potencia

del nuevo motor K 16/V a 100 CV. para todos los mercados.

da, una baza nada revolucionaria pero segura y que permite a BMW diseñar su próximo futuro sin temor al presente.

Lanzar la nueva K 100 RS/4 valve como la llama BMW o «la 16 válvulas» como ya se la conoce entre nosotros era, como decimos, bastante fácil. Simplificando al máximo (luego lo veremos con detalle) la fórmula es la siguiente... Despójese a la K-1 de su aerodinámicamente muy eficaz gran carenado y guardabarros macro-



envolvente, bórrese su asiento, voluminoso colín y polémicos «maletines» de fibra integrados, y sustitúyase toda la carrocería por algo tan inconfundible, característico y funcional como es el carenado corto, asiento abatible, colín practicable y soportes de maletas de la supervendida K 100 RS «de toda la vida». Píntese luego en selectos, suaves y exclusivos colores blanco perla o verde yuca metalizado, que no hieran la sensibilidad de la gran mayoría de



BMW K 100 RS/4V

SUPERPRUEBA

clientes BMW, y cúidese con mimo el detalle final de asignar motor negro para la versión blanca o motor aluminio natural para la verde. De esta forma tendremos en la probeta de ensayo la K 100 RS soñada por muchos, por todos aquellos que, por ejemplo, aunque envidiando hasta enfermar todo lo que incluía la K-1, motor de 16 válvulas y 100 CV., chasis más rígido, mejores suspensiones y frenos, anchos neumáticos radiales... no estaban dispuestos a sacrificar por ello las prácticas ventajas y la sobria elegancia de la más rutera, equilibrada y polivalente K 100 RS.

Así pues, en algo tan sencillo como un cambio de chaqueta, pasando más o menos de una de cuadros que se ve y «canta» de lejos a una sport clásica de *tweed* que se aprecia y admira más de cerca, se encuentra básicamente la clave de esta nueva BMW. Pero, para que siente perfectamente bien, el sastre ha tenido que intervenir para hacer algunos pequeños arreglos. Aunque muy pocos en realidad, básicamente sólo dos. Por un lado separar los retrovisores tres centímetros del carenado, para poder cubrir las manos, contando con la superior anchura del nuevo manillar, y por el otro eliminar la pequeña bandeja portaobjetos situada bajo el asiento, al necesitarse este espacio para la «caja negra» del nuevo Motronic. No es fácil, al margen de los nuevos colores y llantas (K-1 de tres radios pero en gris metalizado), reparar en más diferencias exteriores entre la K 100 RS de ayer y la de hoy. BMW ha querido sin duda que fuese así



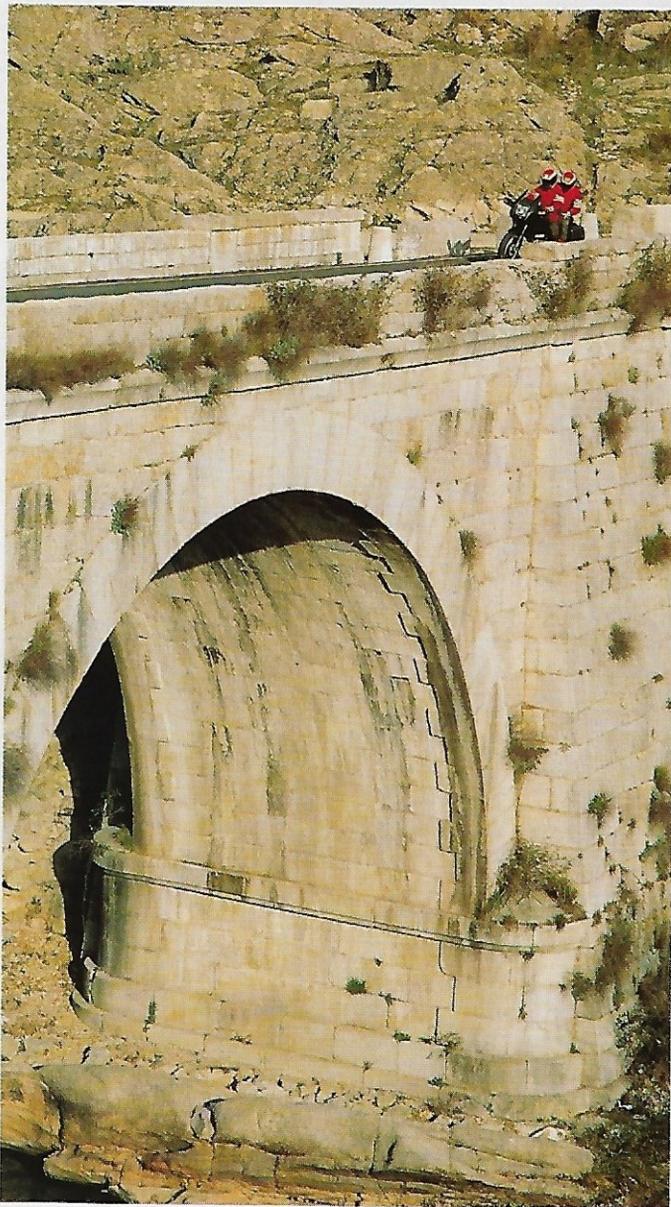
En un plano sport la K 100 RS no puede

igualar a la K-1, pero la supera claramente como turismo.

para hacer un gran cambio, pero dentro de la más aparente continuidad. Sólo hay una concesión en el logotipo «4 valve», incluido en la tapa de culata del nuevo motor.

Este conserva la misma arquitectura y refrigeración líquida del anterior, pero aporta todas las novedades ya incorporadas el año pasado en la K-1, siendo naturalmente lo más sobresaliente su nueva culata doble árbol con cuatro válvulas por cilindro y su más

evolucionado sistema de inyección y encendido Bosch Motronic que sustituye al anterior Bosch Le-Jetronic. La compresión aumenta con la nueva culata hasta 11:1, y aunque se mantienen las mismas cotas diámetro por carrera, la superior capacidad de respiración del propulsor junto con un general aligeramiento de cigüeñal, biebas y pistones, permite alcanzar valores muy superiores de par y potencia a un régimen de giro de 8.000 r.p.m. que coincide con el





de la anterior versión ocho válvulas. BMW ha limitado, según declara voluntariamente, la potencia en 100 CV (antes 90 CV), para todos los mercados.

La prueba en banco confirma casi exactamente lo declarado midiendo al embrague 97,9 CV. a 8.040 r.p.m. La curva de potencia se traza de forma algo más irregular que antes. Se ha ganado en la zona media-alta con nitidez, a partir de 6.000 r.p.m., pero se acusa en la gráfica, igual que en marcha, un empuje lineal desde bajo régimen con una inflexión bastante acentuada sobre las 4.500 r.p.m. El motor se siente siempre muy vigoroso, muy adecuado para un empleo turístico y sale de bruscas aperturas de gas desde 1.000 r.p.m. de forma que parece milagrosa, gracias al inteligente Motronic. No iguala al apacible y plano 8 válvulas en constancia y progresividad de respuesta, pero está totalmente de acuerdo con el carácter más deportivo que se ha querido dar a la nueva

RS y puede hablarse de agresividad, acompañada de un excitante rugido de admisión, casi en línea con la de un tetracilíndrico japonés, cuando la aguja del cuentavuelvas se aproxima con verdadero entusiasmo a la zona roja. Comparando con la K-1, las sensaciones que transmite son prácticamente idénticas, aunque la RS se muestra en carretera con desarrollo más corto, más viva y más rápida en su respuesta al acelerador. Las vibraciones que transmite el piloto son menores puesto que éstas se localizan en asiento (con más espuma) y en reposapiés (con soportes elásticos, de los que carece la K-1).

En el apartado consumo, la dosificación perfecta que garantiza la inyección permite que se mantenga siempre dentro de límites bastante razonables incluso en autopista a cruceros muy elevados y coinciden con muy pocas diferencias con los que teníamos registrados en la K 100 RS 8 válvulas o en la K-1, a pesar de la evi-

dente superioridad aerodinámica de esta última, algo que influirá más notablemente al hablar de prestaciones. Sin apenas diferencia en peso y con la misma potencia, la K-1 impone la ventaja de su valioso y efectivo carenado en la aceleración larga sobre mil metros con salida parada. La nueva RS supera en 1,1 segundo a la 8 válvulas, pero cede 2,2 segundos a la deportiva K-1. El grupo cónico más largo de la K-1 representa también una clara ventaja en aceleración (se mejora la arrancada con su primera más larga) y también al hablar de velocidad. Los 241 km/h. logrados con verdadero mérito por la K-1 con sólo 100 CV. y gracias a su carenado (227 km/h. sin él, como indica el radar), no pueden ser igualados por la RS/16V que con su carenado corto se queda en un máximo de 229 km/h. («más de 220 km/h.» se declaran), superando en esta misma prueba a la RS/8V en 4 km/h. Ni su desmultiplicación final ni su aerodinámica permiten más.

La protección del carenado es en cualquier caso excelente y en posición normal de viaje incluso superior a la ofrecida por la K-1 por una razón: en posición sentado la presión del viento en el casco y en consecuencia el ruido es menor. Mantener cruceros altos de alrededor de 200 km/h. reales sigue siendo especialidad BMW y a este ritmo sin límites de velocidad podrías atravesar Europa sin ningún cansancio. La estabilidad viajando solo a esta marcha es excelente.

En cualquier caso resulta evidente, especialmente cuando via-

Bastaría con la mejora en frenos para compensar el incremento del precio. Con más potencia de frenado el ABS es ahora una opción todavía más recomendable.



BMW K 100 RS/4V

SUPERPRUEBA

jas muy rápido con maletas, que debería haber más carga aerodinámica sobre el tren delantero. Cuando BMW trabajó tan intensamente con el carenado de la K-1 y cuando le dotó como complemento de tan exagerado guardabarros frontal fue persiguiendo precisamente este efecto. Hoy la K 100 RS tiene la misma geometría que la K-1 en su chasis, su mismo motor, pero conserva el carenado de siempre y aunque esto no se acusará en la práctica en un uso turístico, si dejará sentir su efecto en una aplicación rigurosamente deportiva, a alta velocidad en autopista, aunque las oscilaciones frontales no serán nunca muy acusadas y se podrán evitar o hacer desaparecer si se presentan con sólo ocultarse detrás de la plana cúpula del carenado. También habrá una solución mucho más eficaz en este caso que será pasarse a la opción K-1, prevista para este tipo de clientes más deportivos. Porque la K-1 cobra hoy un mayor protagonismo como alternativa sport dentro de BMW al pensar en su impecable estabilidad en trazados rápidos y en su claramente mayor firmeza de suspensiones.

Caja de cambios (en cassette) y embrague (monodisco en seco, reforzado) es común con el primer motor K 100 pero con la diferencia de un sistema de selector perfeccionado para una mayor precisión y una quinta relación más larga. Los piñones de quinta coinciden con los del motor K-1, pero en la K 100 RS/16V la relación final es como hemos comentado más corta al utilizarse en su car-

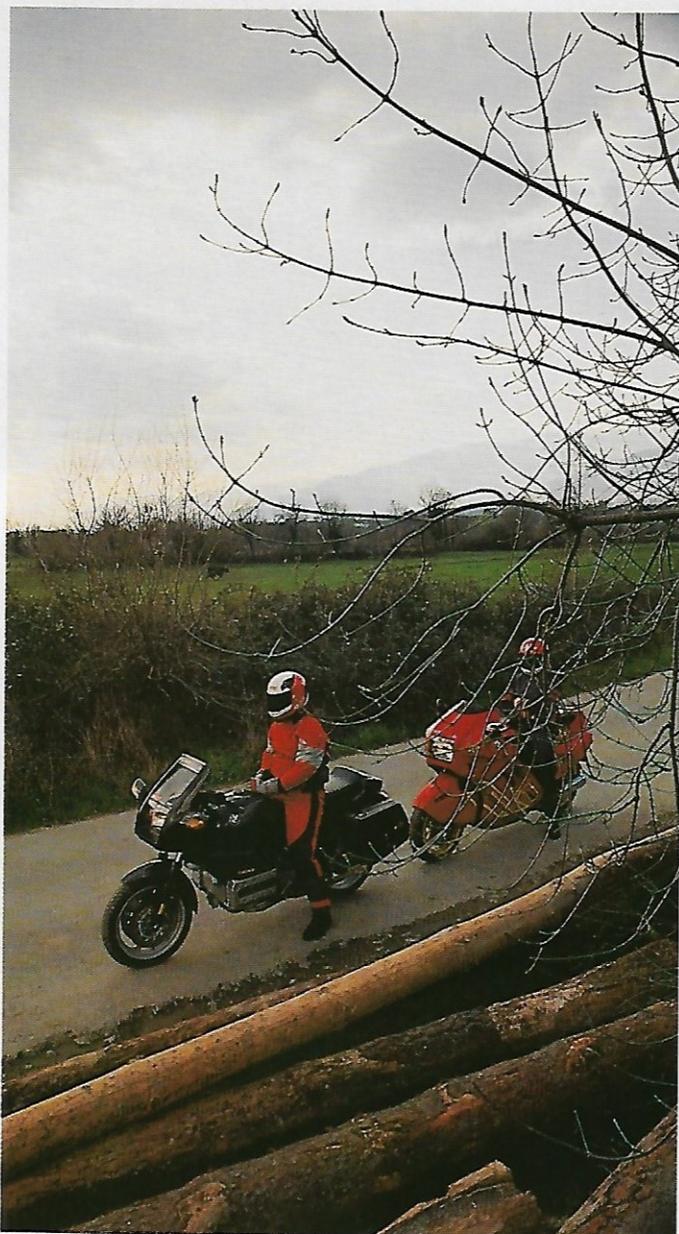


La deportiva y polémica K-1 es una

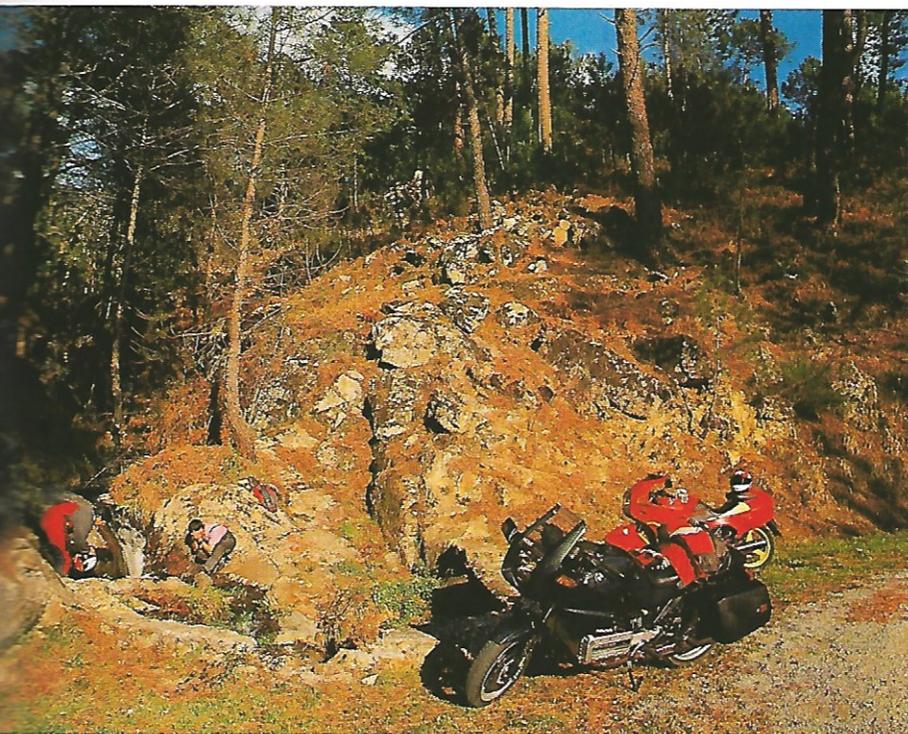
inevitable referencia, el punto de partida para llegar a la nueva K 100 RS.

dán el mismo grupo cónico de la versión 8 válvulas (2,81) y no el 2,75 de la K-1.

Sobre la nueva K 100 RS/16V todo sigue igual que antes. La postura de conducción, muy natural y descansada, sin apenas cargar peso en los brazos, ideal para recorrer largas distancias, apenas se ha modificado, aunque la superior anchura del manillar, ahora de 610 mm., representará toda una importante ventaja al hablar de manejabilidad. Desde el



asiento, ligeramente más bajo, pero todavía un poco alto para pilotos de talla media, se divisa un cuadro de relojes idéntico al anterior. Una instrumentación completísima y de muy clara lectura en la que destaca el avisador de marcha engranada, el reloj digital y un gran surtido de testigos luminosos para todo, presión de aceite, reserva, batería, estérter, agua... El bloqueo de dirección es central, como en la K-1 o en cualquier japonesa, olvidándose por



fin el incómodo Neiman lateral de todas las primeras series K, 75 o 100. Soportes y maletas (las grandes Touring para viaje o las pequeñas de ejecutivo para ciudad) son opcionales, quedando abierta la posibilidad de aplicación directa de cualquier otro extra o complemento.

En este sentido, la K 100 RS supera muy ampliamente en capacidad rutera a la K-1 con la que había que elegir entre llevar pasajero o maletas «blandas» instaladas como «alforjas» sobre la parte posterior del asiento y sigue ofreciendo bastante más que ninguna de sus rivales con un catálogo de accesorios realmente interesante y con opciones que incluyen desde «puños calientes» hasta top case, pasando por toda una completísima línea indumentaria pensada y diseñada para los más exigentes ruteros. El mejor ejemplo se encuentra en el traje «gore-tex».

Imposible olvidar tampoco el extra número uno de BMW, el sistema antibloqueo de frenos ABS,

que puede ser solicitado como opción en esta nueva RS. El precio de la ventaja en seguridad que representa, en toda circunstancia pero muy especialmente sobre firme mojado, es de 195.000 ptas. A destacar también el equipamiento de serie de la RS que incluye como es norma en BMW un juego de herramientas de gran calidad y un práctico y efectivo kit de reparación de pinchazos.

Aunque como ya hemos señalado todo en la K 100 RS/16V viene de la K-1 o de la anterior RS, hay dos excepciones en piezas que proceden de la K 75 S Special. La primera es el guardabarros frontal. La segunda el amortiguador del sistema Paralever que no es el mismo de la K-1 (un Bilstein con depósito de gas separado) sino el de la más deportiva de las K 75 aunque con distintos reglajes de hidráulico.

El chasis es estrictamente K-1, esto quiere decir que aunque su arquitectura básica no se modifica cuenta con tubos de más sec-

ción y con geometría bastante más rápida. Aunque la distancia entre ejes sigue siendo muy larga, reducir avance hasta sólo 90 mm. y ajustar ángulo de pipa a 26,5°, sumado a la nueva rueda frontal de 17" (antes 18") y al más ancho manillar, es algo que tiene una inmediata repercusión en el tacto de dirección. Ahora la K 100 RS es claramente más ágil, más intuitiva, mejor en trazados revirados o en ciudad y más sensible. Por si lo llegase a ser «demasiado» BMW ha previsto un amortiguador de dirección (no regulable) situado bajo la tija inferior. Este amortiguador tiene encomendada la misión de calmar posibles reacciones bruscas de horquilla ante baches imprevistos que con dirección tan rápida podrían presentarse, como comprobamos en la K-1. Sin embargo en la K 100 RS es bastante menos necesaria su acción. Un tarado más blando de la horquilla frontal, Marzocchi de 41,7 mm. de barras, idéntica por fuera a la de la K-1, con el mismo recorrido, 135 mm., pero distinta en su hidráulico, para garantizar más confort de marcha, es responsable de esta mejora.

El paralever, que viene de la K-1 pero que fue aplicado inicialmente en las R 100 y R 80-GS, colabora tanto en una exigencia deportiva como turística. En su haber hay que anotar la práctica desaparición de las negativas reacciones del cardán, en aceleración o retención, un claramente mejor funcionamiento del cambio sobre firme muy bacheado y una mayor libertad para poder improvisar dentro de la curva. Ahora puedes cortar gas, abrir, o incluso jugar

Confortables cruceros de 200 km/h. reales en autopista pueden seguir siendo por la protección de su carenado una especialidad de la RS.

con el cambio con mucha más tranquilidad y la conducción, sobre todo la deportiva, no tiene que ser tan metódica y organizada como antes. Aun más decisiva si cabe en esa mayor soltura y sana capacidad de improvisación es el efecto de los frenos K-1. Su aplicación en la RS es algo por lo que muchos suspiraban. Sólo por disfrutar de los dos discos semiflotantes delanteros de 305 mm. de diámetro con pinzas Brembo de cuatro pistones y bomba Magura de más caudal, se pagaría con verdadero gusto la diferencia que existe en precio entre las dos RS. La frenada es ahora todo lo contrario que antes, potente, dosificable, con mordiente, y conserva su buen tacto bajo cualquier condición de uso por muy exigente que ésta sea. El freno trasero sigue prácticamente igual. BMW ha incorporado un disco de más espesor para hacerlo más resistente, pero cuando ya no es prácticamente necesario. Antes era una ayuda imprescindible para el delantero, ahora sólo ocasional, para limitar hundimiento de horquilla, por ejemplo cuando se viaja cargado y con pasajero.

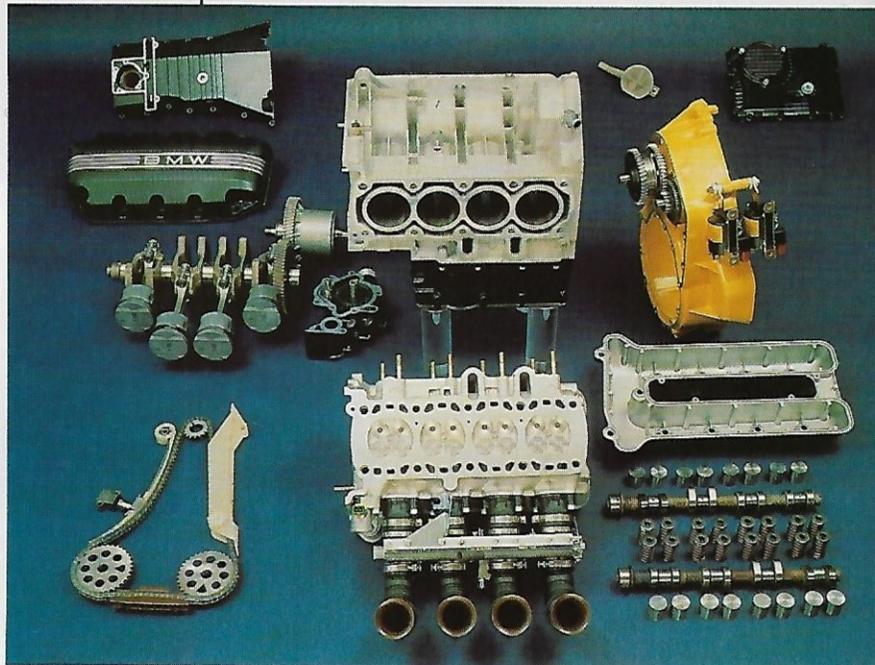
En plan de viaje y por carreteras secundarias algunas reacciones secas y bruscas del monoamortiguador lateral siguen presentándose aún con el paralever, aunque el confort es de gran nivel como para pensar sin problemas en una aplicación seriamente turística. Viajando por autopista, o carretera general, se disfruta de una formidable protección de carenado, pero en verano, como siempre, y éste es un punto no corregido, llega demasiado calor procedente de motor y radiador a las piernas.

Viajando con pasajero, que suele ser compañía habitual en una BMW, el tarado del amortiguador, demasiado blando, provoca aun regulando el muelle en su posición más dura, excesivos hundimientos seguidos de rebotes, sobre baches o badenes, que se transmiten a la horquilla. Un amortiguador de más calidad ha-

Tras largos años de permanencia en cartel la serie K de BMW necesitaba un algo más al que se aspira con el nuevo motor de 16 válvulas. Partiendo del antiguo ocho válvulas de un litro se ha llevado a cabo una amplia remodelación que no sólo afecta a la culata.

El cigüeñal que gira en sentido antihorario pesa 1.300 gramos menos y se apoya en cinco cojinetes. En su parte delantera se encuentra el engranaje de la cadena de distribución y en la trasera el de la transmisión primaria. Las bielas forjadas también son más ligeras y los pistones llevan grabada en su cabeza la forma de las válvulas.

Una peculiaridad de la mayoría de las K era el humo azulado que desprendían al arrancar tras un tiempo apoyadas en la pata lateral. La depresión que se formaba por

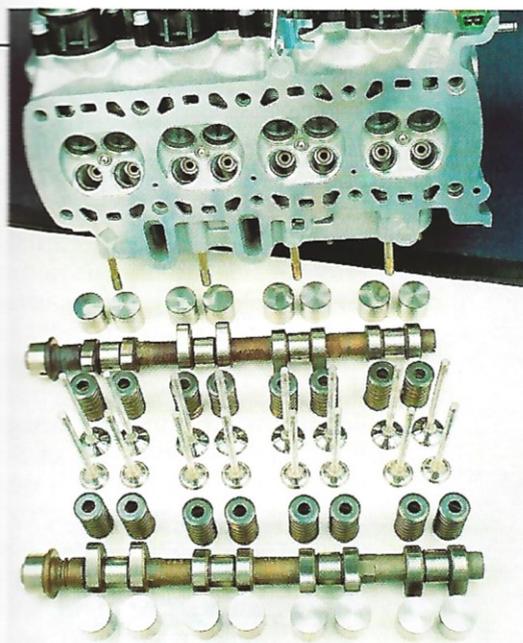


Prácticamente es el bloque lo único que se conserva de las K de ocho válvulas. Cigüeñal y bielas más ligeras, pistones con la cabeza modificada y, sobre todo, una culata distinta configuran el propulsor de la segunda edición de las K. El mando de la distribución conserva su cadena con tensor hidráulico.

encima del pistón durante el enfriamiento del motor provocaba la llegada a la cámara de combustión de aceite que se quemaba con las primeras chispas. Para evitarlo las últimas dos válvulas y todas las cuatro incorporan un mecanizado diferente en la garganta del segmento rascador.

La nueva culata monta un par de árboles de levas movidos por una cadena simple que se mantiene tensa a través de un patín sin mantenimiento. Cada árbol de levas, de fundición dura en coquilla, tiene cinco apoyos y actúa sobre las válvulas mediante vasos invertidos. Para disminuir las masas en movimiento se emplean vasos de espesor calibrado en lugar de añadir pastillas de reglaje.

Las válvulas (de 26,5 mm. de diámetro las de admisión

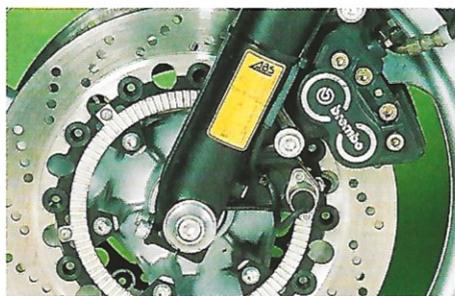


En el despiece de la culata todo es nuevo. Más válvulas y más pequeñas, árboles de levas con cinco apoyos y un sistema distinto para el reglaje de las válvulas.

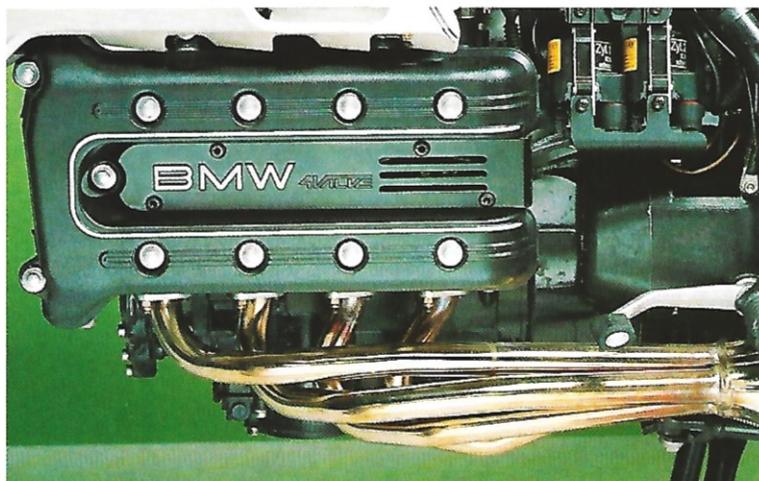
y 23 las de escape) se apoyan en asientos sinterizados que permiten el uso de gasolina sin plomo. A pesar de que la compresión ha subido (10,2 a 1 en los motores ocho válvulas, 11 a 1 en el 16) el combustible necesario requiere un octanaje mínimo de 95, por lo que se puede emplear la denominada Eurosúper sin plomo (95 ROZ) que no se vende en España pero que en el resto de la CEE resulta más barata al recibir menos impuestos.

Otra destacada novedad corresponde al control electrónico del motor. Hasta el momento se montaba una inyección L-Jetronic de tercera generación y un encendido independientes, pero ahora toma el mando un sistema Motronic que gobierna ambas funciones. Para conocer en todo momento el estado del motor la unidad de mando necesita saber las temperaturas del aire de admisión (hay sensor en la caja del filtro) y del líquido refrigerante (otro sensor en circuito), el deseo de potencia del piloto (por ello existe el potenciómetro del eje de mariposas) y el régimen de giro y la posición del cigüeñal (datos tomados por el sensor Hall colocado en su extremo frontal). Para ajustar el valor de monóxido de carbono (CO) en el escape se añade un tornillo de regulación, y la unidad de mando alberga en su interior un sensor de presión atmosférica que corrige el dosado. Con todos estos datos se activan la bomba eléctrica de combustible y el electroventilador (cuando es necesario), y controlan los avances de encendido e inyección y el tiempo de ésta.

Entre las curiosidades del funcionamiento del sistema podemos destacar tres: cuando en un motor se corta gas no es necesario combustible, ya que la única reacción necesaria del motor es la retención. Si la Motronic recibe simultáneamente las señales de mariposa cerrada y rueda trasera en movimiento no activa los inyectores, con el con-



Frenos de verdad en un tamaño acorde a las prestaciones y el ABS como opción. BMW mantiene la exclusividad.



Sólo la tapa de la culata distingue exteriormente al motor de 16 válvulas del antiguo, los cambios están por dentro. Manteniendo el carácter habitual de las BMW el objetivo básico ha sido aumentar la potencia máxima sin perder el comportamiento a medio régimen.

siguiente ahorro de gasolina. Pero esta acción sólo se lleva a cabo por encima de 2.000 r.p.m. para evitar que el motor se cale.

Más brujería electrónica: debido a la existencia de un sensor de temperatura de aire de admisión se puede corregir la cantidad de gasolina inyectada en función del dato medido. Por eso las K no van cortas de gasolina en invierno o gordas en verano, sino que «corren» más cuando hace frío.

¿Y qué ocurre cuando un sensor se estropea? Pues excepto si el que falla es el de régimen, nada. Si los «chinos» ocultos en la unidad de mando detectan que les falta una señal o que la que les llega es errónea la desprecian y toman de su archivo un valor aproximado que sustituya temporalmente al real.

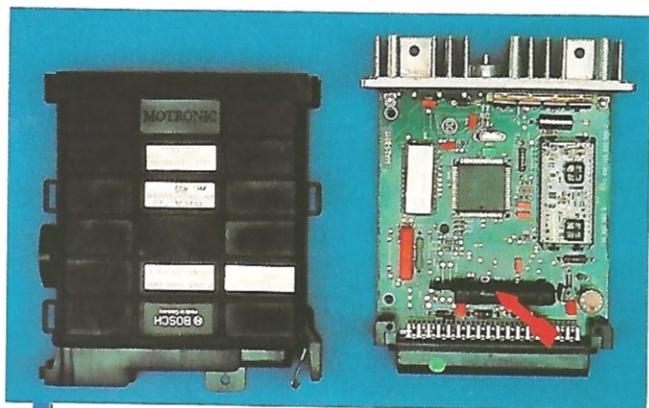
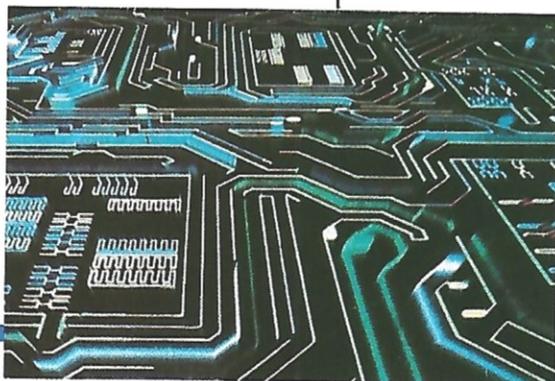
El ABS es un interesante elemento de seguridad que se incorpora actualmente como opción en todas las K, desde las 75 básicas a las estrellas de nuestra prueba. Cuando BMW se planteó el diseño de un sistema antibloqueo para moto intentó adaptar el que Bosch montaba en los automóviles. Pero el elevado peso y el gran tamaño de los equipos, y el escaso volumen de líquido de frenos hacían

imposible su uso. Por ello hubo que partir de cero y crear un sistema que se rige bajo principios distintos (y que no es práctico en un coche). En lugar de desviar el líquido por un circuito auxiliar para disminuir la presión y hacerlo retornar mediante una bomba, se aumenta el volumen del circuito único mediante el desplazamiento de un pistón interpuesto en él. Cuando según los sensores de velocidad de las ruedas hay riesgo de bloqueo un pequeño émbolo situado en el modulador de presión se desplaza, con lo que se incrementa el volumen del circuito, disminuye la presión que realizan las pinzas de freno y se aleja el peligro de bloqueo. Cuando la situación retorna a la normalidad el émbolo recupera su posición y el circuito su presión. Este proceso llega a tener lugar hasta ocho veces cada segundo.

Los moduladores de presión son los únicos elementos pesados del sistema ABS (4.0 kg. por modulador), puesto que un sensor de velocidad pesa 75 gramos y la corona dentada sobre la que se toma referencia 200. Por supuesto incorpora autocomprobación, aviso de defectos al piloto y memoria de averías.

LUIS CARLOS ALCOPA

Avances en electrónica de gestión de motor: unidad de mando más potente para un funcionamiento más eficaz. Los «chips», al poder.



El antiguo sistema de inyección L-Jetronic de tercera generación ha pasado a la historia. A partir de ahora la unidad de Motronic controla simultáneamente inyección y encendido para obtener el máximo del motor de un litro. Mientras otras marcas todavía presumen de carburadores, BMW ya ha dado el segundo paso en inyección.

BMW K 100 RS/4V

SUPERPRUEBA

bría sido deseable o al menos con posibilidad de control de hidráulico en extensión. En este sentido teníamos mejor recuerdo de la anterior RS. Los nuevos neumáticos radiales mejoran la estabilidad y el agarre en curva transmitiendo una superior confianza en inclinaciones, en las que pueden llegar a rozar con toda tranquilidad los reposapiés en el suelo, tampoco hay demasiada distancia libre, pero para apurar de verdad sería necesario poder contar con el reglaje de horquilla y con el amortiguador de la K-1, que reclama nuestra atención con un impecable exterior en rapidísima curva parabólica, como opción más claramente sport. En circuito, sin embargo, sobre buen piso y conociendo lo que espera a la salida de cada curva, K-1 y K 100 RS/16V rinden a muy similar nivel. La K-1 puede marcar la vuelta rápida, pero la RS la sigue siempre un poco más al límite, pero a menos de un segundo, y como una auténtica sombra.

Tan turística como siempre, más rápida, más deportiva, con mucho más carácter en su motor, y siendo 100.000 ptas. más cara (sin ABS) la nueva RS se sitúa y define claramente como una opción justo a medio camino entre RS/8V y K-1. Es lo que pretendía BMW a la hora de dar el relevo a su primera RS, un cambio sin traumas, basado en la continuidad de un modelo de gran aceptación y que todavía puede dar muchas satisfacciones. De momento además sigue sin haber nada directamente comparable con una RS. Aunque la sombra de la Paneuropean planea sobre ella... hay opciones más turísticas, también más deportivas, entre las que elegir dentro o fuera de la marca del escudo blanco y azul, pero hay una sola, única, exclusiva y ya clásica K 100 RS, con cardán, inyección, personalidad, confort, con ese indudable y elitista toque de clase de siempre.

A. MORENO DE CARLOS

BMW K 100 RS/16V

MOTOR

Longitudinal, cuatro tiempos, cuatro cilindros en línea, refrigeración líquida.
Distribución: Doble árbol de levas en culata, cuatro válvulas por cilindro. Accionamiento por cadena.
Diámetro válvulas admisión/escape: 26,5/23 mm.
Engrase: Lubricación forzada por bomba. Capacidad cárter 3,5 litros.
Viscosidad: SAE 20 W 50/10 W 40/20 W 40.
Cilindrada: 987 c.c.
Diámetro x carrera: 67 x 70 mm.
Compresión: 11:1.
Alimentación: Inyección Motronic 2.1.
Encendido: Motronic. Generador: 460 W.
Batería: 12 V/25 A.
Potencia máxima declarada: 100 CV. a 8.000 r.p.m.
Par máximo declarado: 10,0 mkg. a 6.750 r.p.m.

TRANSMISION

Primaria: Por engranajes. Secundaria: Cardán BMW Paralever. Grupo 2,81.
Embrague: Monodisco en seco, 180 mm. Mando por cable.
Cambio: 5 velocidades. 1.ª, 4,50; 2.ª, 2,96; 3.ª, 2,30; 4.ª, 1,88; 5.ª, 1,61.

CHASIS

Tubular doble cuna superior en acero, interrumpido inferiormente con grupo motor/caja de cambio portante.
Angulo de dirección: 26,5°. Avance: 90 mm.
Suspensión delantera: Horquilla telehidráulica Marzocchi con barras de 41,7 mm., recorrido 135 mm. Sin reglajes exteriores.
Suspensión trasera: Monoamortiguador lateral, monobrazo basculante sistema Paralever, recorrido 120 mm. Reglaje en precarga de muelle.
Freno delantero: Dos discos semiflotantes de 305 mm., con pinzas Brembo de cuatro pistones.
Freno trasero: Disco de 285 mm, con pinza Brembo de doble pistón opuesto.
Rueda delantera: Llanta: 3,50 x 17". Neumáticos: Dunlop Sport Max Pirelli MP 7 Sport, Michelin A59 o Metzeler Radial en medida 120-70/17.
Rueda trasera: Llanta: 4,50 x 18". Neumáticos Dunlop, Pirelli, Michelin o Metzeler Radial, 160-60/18.

DIMENSIONES

Longitud total: 2.230 mm.
Anchura máxima: 800 mm.
Anchura manillar: 610 mm.
Altura asiento: 800 mm.
Distancia entre ejes: 1.564 mm.
Peso en vacío: 235 kg.
Peso lleno: 259 kg.
Capacidad depósito: 22 litros, reserva: 3,5 litros.

INSTRUMENTACION

Velocímetro, cuentavueeltas, cuentakilómetros total y parcial, indicador de marcha engranada, reloj digital, intermitentes de borrado automático, testigos para punto muerto, luz larga, presión de aceite, temperatura de agua, batería, estérter, reserva gasolina, fallo en lámpara piloto trasero.

COLORES

Bianco perla o verde yuca, metalizados.

PRECIO

1.785.000 ptas., IVA incl./1.975.000 ptas. con ABS.

BMW K-1

Mismas características salvo:
Grupo cónico final cardán: 2,75.
Recorrido suspensión trasera: 140 mm. con amortiguador Bilstein de gas.
Anchura manillar: 670 mm.
Altura asiento: 780 mm.
Distancia entre ejes: 1.565 mm.
Colores: Rojo/azul.
Precio: 1.892.000 ptas./2.082.000 ptas. con ABS.



LA MOTO

PRESTACIONES

	K 100 RS/16V	K-1
ACELERACIÓN		
0-400 m/V. final	11,93/169 km/h.	11,18/-
0-1.000 m/V. final	23,57/197 km/h.	21,38/-
VELOCIDAD MÁXIMA		
Solo	229 km/h.	241 km/h.
Con pasajero y maletas	216 km/h.	223 km/h.
ERROR VELOCÍMETRO		
Leído/real	120/112;160/152; 180/168	120/108;160/146; 180/165
CONSUMOS		
Mínimo (120 km/h.)	5,2	5,4
Medio	7,8	7,4
Máximo (autopista)	10,5	9,2
Autonomía media	282 km.	297 km.
PRUEBA EN BANCO		
Potencia máxima	97,9 CV. a	100,7 CV.
al embrague	8.040 r.p.m.	a 8.440 r.p.m.
Par máximo	10,59 kgm.	10,48 kgm.
al embrague	a 6.320 r.p.m.	a 6.080 r.p.m.
Relación peso/potencia (rueda)	2,94 kg/CV.	2,79 kg/CV.

La misma imagen

Frente al atrevido diseño de la K-1 contrasta la sobria elegancia de la nueva K 100 RS que se mantiene rigurosamente fiel a sus principios. El logotipo «4 valve» situado en la culata del motor nos da una pista, pero hay que ser muy observador, y reparar en su escape, más corto y redondo, en las llantas de tres radios, en sus colores exclusivos, verde yuca metalizado o blanco perla, o en sus retrovisores más separados del carenado con suplementos, para distinguirla al primer golpe de vista de la anterior RS/8 válvulas.

Con más carácter

El motor K con culata de 16 válvulas y Motronic es herencia directa de la K-1 que fue la primera que lo disfrutó. Su potencia se ha limitado voluntariamente a 100 CV. por lo que la ganancia con respecto al anterior ocho válvulas es de poco más de un 10 por ciento, pero la diferencia en sensaciones de conducción es muy notable, mostrándose con mucho más genio y agresividad a un régimen medio y alto. El apacible

y plano motor 8V no es superado sin embargo en progresividad o respuesta a bajo régimen.

Razonable y lógica

Así ha sido siempre la K 100 RS, «muy alemana» y lo quiere seguir siendo. No desputa por sus prestaciones, pero éstas son capaces de garantizar un ritmo de marcha muy elevado y hay que considerarlas dentro de un formidable confort de marcha garantizado por suspensiones, postura de conducción, protección de carenado y suave y progresiva respuesta de motor. Estable y segura en cualquier circunstancia, aunque sin poder llegar al nivel de la K-1. El nuevo paralever, el superdoble disco de freno delantero, llantas anchas y neumáticos radiales son aportaciones decisivas que favorecen su comportamiento.

Agil a pesar de su tamaño

... y de su peso. Nadie diría, salvo al empujarla, que pesa casi 260 kg. Tampoco que mide entre ejes casi como una gran chopper. Con chasis y rápida geometría de dirección K-1, rueda frontal de 17", y manillar bastante más ancho que el pequeñísimo anterior, su manejabilidad ha ganado muchos puntos. Lo demuestra en ciudad y en cualquier tramo revirado en los que se desenvuelve con formidable eficacia. En medio del atasco cotidiano de la gran ciudad sus prominentes retrovisores son sin embargo un considerable estorbo y el calor que desprende su motor y que llega con claridad al piloto es también una importante molestia.

Aspectos prácticos

Como siempre, sigue siendo uno de sus puntos fuertes. Su gran capacidad rutera no sólo se basa en su confort, con una o dos plazas, sino en lo bien que sabe y puede resolver como cualquier BMW la problemática que plantea salir de viaje. Soportes de maletas discretos y bien integrados en la línea de la moto, opción de dos tipos y tamaños de maletas, bolsas de viaje sobre depósito fáciles de instalar, todo son extras que habrá que pagar aparte, pero hay un catálogo de accesorios de gran calidad, acertado y específico diseño para las K 100, que siguen siendo totalmente insuperables en este sentido. A destacar como equipo de serie su envidiable dotación de herramientas y kit de reparación de pinchazos.