

VIERCILINDER NU PRODUKTIERIJP

BMW'S K 100 NU IN EINDFASE

door Piet Stevens

Er zullen weinig machines zijn waarover al zo veel is geschreven als de viercilinder van BMW. Iedereen lijkt de motor al op de plaat te hebben gezet en zo langzamerhand geeft de fabriek ook haar geheimzinnigheid steeds meer prijs. Nu kan dat ook heel goed onderdeel zijn van een slimme techniek: niets onthullen maar druppelsgewijs de buitenwereld spionagefoto's laten maken. Op die manier wordt gegarandeerd iedere redactie helemaal wild, want wat is er leuker dan mistige spionagefoto's publiceren?

Zo is BMW er hoe dan ook in geslaagd om zonder één officiële foto al maanden lang regelmatig publiciteit te krijgen. De machine komt in september vrij voor testritten en uiteraard zullen we u direct op de hoogte houden, maar eerst plaatsen we hier nog (alweer, ook wij trappen er in) foto's van de definitieve uitvoering van de K 100, zoals de vierpitter conform het typeplaatje op het kontje gedoopt is.

Misschien is het u opgevallen dat voorgaande prototypes nimmer voorzien waren van het bekende blauw-witte BMW embleem. Dat is nu wel het geval bij de hier afgebeelde machines en zoals bekend gebeurt dat uitsluitend bij de definitieve versie van prototypes.

Van de twee machines was er slechts één voorzien van het K 100 plaatje. Die motor verschilde van de andere door een verchromde, in plaats van matzwarte, uitlaat. De circa 90 pk sterke vloeistofgekoelde injectievierpitter met twee kettingaangedreven bovenliggende nokkenassen brengt het vermogen aan de straat via een vette 130/90 V 17 Metzeler achterband, waarmee BMW dus ook de tendens naar brede band volgt. Opvallend is ook de rode kleur, de K 100 toont er indrukwekkend mee en door vooral de massieve rechterzijde van de machine lijkt de K 100 loodzwaar. De viercilinder in lijn is echter behoorlijk

Onder: grote tellers zonder digitale toestanden, let op de nieuwe bedieningselementen.



De K 100 is een uitgesproken massieve verschijning, het rood accentueert dat nog eens.

smal en hoewel het gewicht van 250 kilo niet echt laag te noemen is, is voor een 1000 cc machine heel goed. Opvallend is het conventionele dashboard met de twee zeer forse tellers, geen digitale grappen zo te zien, wél verbeterde bedieningselementen met zeer forse knoppen en toetsen en verzwaarde stuuruiteinden (zoals bijna alle zware Japanse machines nu hebben) om stuur- en spiegeltrillingen te voorkomen. Aardig zijn ook de gleuven in de schijven met een afwijkend patroon. Hoe dan ook, de BMW K 100 wijkt totaal af van de zo zeer vertrouwde 'R' lijn, we zijn benieuwd of BMW met deze radicale nieuwe vormgeving haar bestaande en een eventuele nieuwe klantenkring kan boeien.

Rechts: forse radiator, aparte sleuven in de schijven. Onder: Vette 130/90 achterband, linker uitvoering met verchromde uitlaat.

