

BMW K 100 SERIE



door Co Wichard

Vorige week was het in de zonnige omgeving van het Zuidfranse lustoord Cannes dan eindelijk zover: de BMW K 100 serie werd voor het eerst aan de pers voorgesteld. Precies 60 jaar nadat de R 32, het destijds geniale ontwerp van Max Fritz, op de Parijser salon werd geïntroduceerd, dezelfde tentoonstelling waar van 1 tot 9 oktober het publiek voor het eerst kennis kan maken met de K 100. Vooruitlopend op een uitgebreid kleurenverslag volgende week deze week vast een allereerste kennismaking en de eerste rij-indruk.

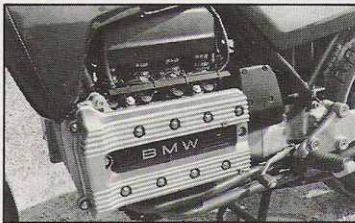
De hoofdkenmerken van de K-serie (de 'K' heeft op zich geen betekenis. Bij BMW krijgt ieder product een letter plus cijfer combinatie, dus nooit een naam. Tijdens de ontwikkeling had de nieuwe serie de code-aanduiding K5, bij het kiezen van de definitieve type-aanduiding bleek bij tests dat die K over het algemeen goed overkwam bij het publiek, de 100 is, net als bij de R-serie, een afgeleide van de cilinderinhoud) zullen na de diverse spionage- en publi-foto's wel bekend zijn: vloeistofgekoelde vier-in-lijn, cardantransmissie (natuurlijk!), buizenframe. Zoals de R-serie gaat ook de K-serie bestaan uit drie varianten: de standaard, kortweg K 100 genaamd, de sportieve K 100 RS en de toeruitvoering K 100 RT. De K 100 wordt volgende maand leverbaar, de RS eind van het jaar en de RT begin volgend jaar. Met de twee eersten kon in Frankrijk uitvoerig gereden worden.

Gekanteld blok

Meest in het oog springende detail van de nieuwe serie is nog niet zo zeer het feit dat gekozen is voor een viercilinder als wel de manier waarop die keus werd uitgevoerd. Alle mogelijke ontwerpen – boxer, V-vier, vier in lijn dwars en in de lengte geplaatst – werden bekeken en verworpen, en uiteindelijk werd gekozen door het ontwerpteam voor een idee van Josef Fritzenwenger: een op zijn zijkant gekantelde vier-in-lijn. Daardoor kon een cardan worden gebruikt zonder allerlei tussenoverbrengingen te moeten toevoegen, ligt het zwaartepunt laag en is het blok goed toegankelijk. BMW is erg trots op deze constructie en het idee werd onmiddellijk gepatenteerd. Terecht trots, want als eerste werd het idee goed in de praktijk gebracht, maar helemaal nieuw is het niet: zowel in Frankrijk als in Duitsland werd een jaar of acht terug geëxperimenteerd met automotoren (respectievelijk een Peugeot 104 en een Audi 50 blok) in een rijwielgedeelte, en bij beide constructies lag dat blok ongeveer als in de nieuwe BMW's. Verder dan ideeën en tekeningen is men daarmee echter nooit gekomen.

Compact Drive System

Uitdrukkelijk wordt gemeld dat de nieuwe blokken géén aangepaste autoblokken zijn maar geheel nieuwe ontwikkelingen, maar het zal duidelijk zijn dat er natuurlijk gebruik is gemaakt van de grote kennis van hoog vermogende viertakt vier-



cilinder automotoren en dan vooral wedstrijdautomotoren. Dat blijkt dan onder andere uit de ketting aangedreven twee bovenliggende nokkenassen, die per cilinder twee kleppen – genoeg voor het verlangde vermogen, eenvoudiger in onderhoud – per cilinder bedienen.

Ook de opbouw is als van een automotor, wat zich uit in een cilinderblok dat niet apart gedemonteerd kan worden. Dat hoeft echter ook niet, want dank zij de schuine plaatsing van het blok zijn alle onderdelen, dus ook de krukas en de lagers, van buitenaf (ook bij gemonteerd blok) bereikbaar. Blok en versnellingsbak zijn natuurlijk gemaakt van aluminium, de zuiger loopt niet in bussen maar over een Nikasil cilinderwand. Ontsteking en inspuiting worden geheel elektronisch gestuurd door een door BMW en Bosch ontwikkelde regelunit die een plaats onder de buddy heeft gevonden.

Het blok dient als dragend element van het rijwielgedeelte, dat daardoor van onder open is gebleven. Het frame is opgebouwd uit pijp en heeft een ruimtelijke constructie. Vóór is de bekende dubbel gedempte telescoop gemonteerd, achter is gebruik gemaakt van de ervaringen met de G/S en de ST en is gekozen voor het monolever-systeem, een normale swingarm met één

Geheel boven: het topmodel, de RS. Midden: van links naar rechts de K 100, de RT en de RS (en op de achtergrond een 635 CSi met 24-kleps kop). Links: het geheel nieuwe 4 in lijn blok.

demperelement dus. Die swingarm is ook van aluminium gemaakt, en mede daardoor is het gewicht van de hele motor indrukwekkend laag gebleven. Rijklaar, met gevulde tank, weegt de K 100 239 kg, en dat maakt dat er met de 90 paardekraften die het blok ontwikkelt prima prestaties mogelijk zijn.

Rijden prettige verrassing

Voor het eerst geconfronteerd met de nieuwelingen blijkt dat de op foto's wat lomp tonende fietsen in werkelijkheid eigenlijk erg mooi en elegant zijn. Bij plaatsnemen blijkt dat er bij BMW inderdaad erg veel echte motorrijders werken: alles zit op zijn plaats, en wennen is helemaal niet nodig. Opstappen en wegwezen dus, en dat is voor een BMW, die altijd een geruime gewenningsperiode nodig heeft, verrassend prettig, en bij het rijden over de uitgezette route bestaande uit een flink stuk bergweg enerzijds en een stuk autobaan anderzijds wordt de verrassing alleen maar groter.

Zowel in korte bochten als in erg snel genomen lange doorlopers is de wegglipping overtuigend goed. Het blok neemt mooi op, trillingen blijven grotendeels weg en de prestaties mogen er zijn: een top van ruimschoots 210 km/h en acceleratie tot 100 km/h in een seconde of 4. Het remsysteem (Brembo) sluit daar erg goed bij aan, alleen moet er nog al eens hard geknepen worden voor goede resultaten, terwijl het achterrempeedaal wat diep zit.

Kortom: de eerste indrukken zijn erg positief, op de details komen wij volgende week terug.