



Een Rolls Royce op twee wielen...

De eerste motor van BMW zag het licht in 1923. Hij was — toen al — uitgerust met een „flat-twin” motor (twee horizontaal tegenover elkaar opgestelde cilinders) en een transmissie met cardan-as. Vijftig jaar later presenteerde BMW zijn nieuwe gamma motoren, waarbij met name de fameuze R 100 RS. Het basisprincipe is identiek gebleven: een „flat-twin” motor en een cardan-as. En toch heeft de markt van de motoren ingrijpende veranderingen gekend. Sinds 1960 heeft de Japanse industrie de markt veroverd met gesofistikeerde snufjes en een steeds groeiend aantal cilinders. BMW heeft het hoofd geboden aan die overrompeling door vast te houden aan zijn eigen formule, die blijkbaar ook de goede is, want stukje bij beetje beginnen de Japanners nu ook te denken aan de transmissie zonder ketting, terwijl weer anderen een motorengamma uitbrengen met twee cilinders.

BMW heeft belangrijke elementen toegevoegd aan de motor, en heeft er zo een echte wegmachine van gemaakt. Met een BMW kan je duizend kilometer rijden zonder vermoeidheid, zonder pannes en vooral zonder smerig te worden. Een motor van BMW voelt zich evengoed thuis in de stad als op het terrein, op de autosnelweg als op kleine landwegen. Het is een volkomen betrouwbare machine, met een afwerking en prestaties waar andere merken nog mijlenver af staan.

Die kenmerken vinden we terug in de verschillende verbeteringen die het nieuwe gamma heeft ondergaan. Wat de motor zelf betreft heeft de research zich niet gericht op een groter maximum-vermogen, maar wel op een bredere krachtverdeling. Anders gezegd: hij trekt snediger op in alle versnellingen. De afkoeling van de motor is gevoelig verbeterd, dankzij het gebruik van grotere transversale vinnen.

Wat het fiets-gedeelte betreft hoeven we slechts het gebruik te vermelden van meer praktische „commo-do's” en de montage van verzonken reservoirdoppen. Elk model van de nieuwe serie R 7 is voorzien van een benzinetank van 24 liter, die een autonomie toelaat van ongeveer 300 tot 450 kilometer, al naargelang van de cilinderinhoud. Een belangrijke stap in de wereld van de motor, waar de Japanners de slechte gewoonte hebben om de motorrijders elke 200 kilometer



De BMW R 100 RS is werkelijk de koningin van de huidige motorrijwielen.

(en zelfs minder) te laten stoppen om bij te tanken... Bovendien zal elk model van het gamma voortaan voorzien zijn van een geperforeerde schijfrem op het voorwiel.

Uiterlijk zijn de verschillende modellen van de R 100 gemakkelijk van elkaar te onderscheiden. Waar de R 100-7 bijna dezelfde verschijningsvorm heeft als zijn concurrenten, is de R 100 S uitgerust met een soort koetswerk. Dat omvat de schijnwerper, en heeft tot doel de prestaties te verbeteren en de secundaire effecten van de wind tegen te gaan (luchtweerstand, vermoeidheid van de rijder, enz.), en dus het benzineverbruik te verminderen. Bovenop dit koetswerk is een doorzichtig windscherm gemonteerd, in de wandeling „luchtbel” genoemd, waarachter de rijder zijn hoofd kan beschutten. Maar er bestaat ook een integraal koetswerk, dat de gehele voorkant van de motor omvat. Een gelijkaardige cockpit is standaard gemonteerd op de R 100 RS.

Die cockpit verdient wat meer aandacht, want het is de eerste maal dat een fabrikant een integrale cockpit monteert die werkelijk bestudeerd en ontworpen is voor een bepaald model.

Zo'n koetswerk kan wel een paar nadelen opleveren. Bij een val bijvoorbeeld zou het de reparatiekosten wel eens kunnen doen oplopen. En men kan zich afvragen wat er gebeurt als een of ander gedeelte van de motor gedemonteerd moet worden. In die twee gevallen is er echter geen enkel probleem, want de hele cockpit is samengesteld uit zeven afzonderlijke delen (zonder de „luchtbel” en de bescherming van de schijnwerper mee te tellen), die gemakkelijk uit elkaar kunnen worden genomen.

De vorm van de cockpit is strikt futuristisch, en is op punt gesteld na uitgebreide testen in de windtunnel van Pininfarina.

Met de R 100 RS bevestigt BMW meer dan ooit dat het de Rolls Royce van de motoren wil blijven, en we moeten toegeven dat München daar zonder veel moeite in slaagt: het is immers de enige fabriek die zo'n betrouwbare motoren produceert. Motoren die niet alleen bestemd zijn voor de tweewieler-fanatici, maar nu ook een nieuwe cliënteel aantrekken van jonge, dynamische mensen die in de motor een plezierige uitweg zoeken zoals skiën, zeilen en paardrijden. Zelfs zakenmensen ontmoeten elkaar tijdens het weekend op hun BMW — een eerste klas ontspanning.