

BMW K 100 RS





EINE EINZIGARTIGE SYNTHESE AUS HOCHLEISTUNG, HIGH-TECH UND UNDERSTATEMENT.

Mit der neuen K100RS macht BMW nach der K1 einen weiteren wichtigen Schritt in die Zukunft des Hochleistungsmotorrades. Auf der Basis eines bewährten und ausgereiften Grundkon-

zeptes wurde ein neues Motorrad entwickelt, das bereits heute den steigenden Anforderungen von morgen voll gerecht wird. Dazu wurde eine Vielzahl der aus der K1 bekannten,

zum Teil einzigartigen technischen Lösungen auf die neue BMW K100RS übertragen und für die spezifischen Erfordernisse eines Sporttourers weiterentwickelt.

**Schon immer überzeugend.
Jetzt grundsätzlich neu. Und besser.**

Die K100RS ist ein völlig neues



Motorrad. Denn bis auf den Namen, das zeitlos elegante Design und die vorbildliche Vielseitigkeit für individuellste Ansprüche hat sie mit dem erfolgreichen Vorgängermodell nichts gemein. Sie überzeugt durch absolute Ausgewogenheit, durch ihre Eignung zum Touren und Spurten – bei schnellen Autobahnfahrten ebenso wie auf kurvigen Bergstraßen.

BMW hat der neuen K100RS, den gestiegenen Erwartungen der Fahrer

entsprechend, bei Fahrdynamik und Sicherheit neue, zukunftsweisende Qualitäten gegeben: mehr Leistung, ein noch wirkungsvolleres Fahrwerk, größeren Komfort, exakt durchdachte Detaillösungen – für eine neue, zeitgemäße Form der Fahrfaszination. Mit vorbildlicher Wirtschaftlichkeit und hoher Umweltverträglichkeit.

Mit der neuen K100RS erfüllt BMW die Wünsche der Fahrer, die mehr Leistung gern mit größerem Under-

statement verbinden und die die Dynamik einer anspruchsvollen Sportmaschine ebenso schätzen wie den Fahrkomfort eines exklusiven Tourers.

Für welche Version des Hochleistungsmotorrades von BMW – K100RS oder K1 – Sie sich letztlich entscheiden, ist damit eine Frage Ihres persönlichen Stils. Denn beide Maschinen machen es Ihnen leicht, begeisternde Fahrfaszination auf höchstem Niveau zu erleben.



VORSTELLUNG EINES NEUEN IDEALS.

Die bisherigen Erfolge der „RS“ sind für BMW eine Verpflichtung. Sie kennzeichneten das beliebteste Motorrad des letzten Jahrzehnts, u. a. „Motorrad des Jahres“ in der BRD (fünfmal), „Moto del Anno“ in Italien und „Bike of the Year“ in den USA und Australien. Jetzt ist die neue K100RS konsequenterweise der BMW Sporttourer der 90er Jahre.

Die neue K100RS baut zwar ganz bewußt auf den bekannten Qualitäten des bisherigen Bestsellers, der K100RS-Serie, auf, steckt aber vom Triebwerk über die Elektronik bis hin zum Fahrwerk

voll technologischer Neuheiten. Bereits auf den ersten Blick ist der K100RS, dank der sportlichen Optik, die nichts verbirgt, anzusehen, was sie bietet: High-Tech vom Besten.

**Es gibt Ideen, die sind zu gut dafür,
nur einmal eingesetzt zu werden.**

Deshalb kommt auch in der neuen K100RS das aus der K1 bekannte liegende, flüssigkeitsgekühlte 4-Zylinder-16-Ventil-Triebwerk zum Einsatz. Galt

das 2-Ventil-Triebwerk bereits als hervorragendes Beispiel für äußerst fortschrittlichen Motorenbau, so wurde es durch modernste 4-Ventil-Technik nochmals erheblich optimiert. Und dabei wurden die BMW-typischen Vorteile wie niedrige Schwerpunktlage, günstige Achslastverteilung, beispiellose Wartungsfreundlichkeit, bestechender Drehmomentverlauf, hervorragende Fahrstabilität und niedrigen Benzinverbrauch nicht außer acht gelassen.

Was den 16-Ventil-4-Zylinder vom 8-Ventiler unterscheidet, zeigt ein Blick auf die Leistungs- und Drehmomentkurve: Die Leistung stieg auf 100 PS bei 8000/min, das Drehmoment kletterte auf satte 100 Nm bei 6750/min.

Dieses enorme Drehmoment setzt nicht nur Maßstäbe in dieser Klasse, sondern sorgt auch schon bei geringen Drehzahlen für außergewöhnlich dynamische Fahrleistungen.

Das bedeutet in der Fahrpraxis: überlegene Leistungsentwicklung ohne jede Schalttechnik. Ob bei der sportlichen Ausfahrt allein oder mit vollem Gepäck auf großer Tour zu zweit.

Konsequent auf Zukunft programmiert.

Die Umwelt stellt auch an das Motorrad in Zukunft höhere Anforderungen. Damit war die Zielvorgabe für die BMW Ingenieure definiert. Mehr Leistung mußte bei gleichzeitig größtmöglicher Energie-Ökonomie erreicht werden. Hierzu wurde das 4-Zylinder-16-Ventil-Triebwerk mit innovativer Computertechnologie verbunden.

Denn nur modernste Mikroelektronik schafft die Voraussetzungen, die Regelsysteme des Motorrads spezifischer den jeweils herrschenden Bedingungen anzupassen – und so die Leistungsfähigkeit und Effektivität variabel zu optimieren. Höhepunkt dieser Entwicklung: die Digitale Motor Elektronik, die BMW als einziger Hersteller im Motorradserienbau einsetzt. Die Vorteile: besseres Leistungs- und Ansprechverhalten, hohe Servicefreundlichkeit und Wirtschaftlichkeit.

Mit der neuen K100RS treffen Sie also nicht nur eine bessere Entscheidung für sich, sondern auch für die Umwelt.

Technische Formel für sichere Beweglichkeit

Bei BMW orientiert sich die Qualität der Fahrwerkskonstruktion grundsätzlich an höchsten Ansprüchen.

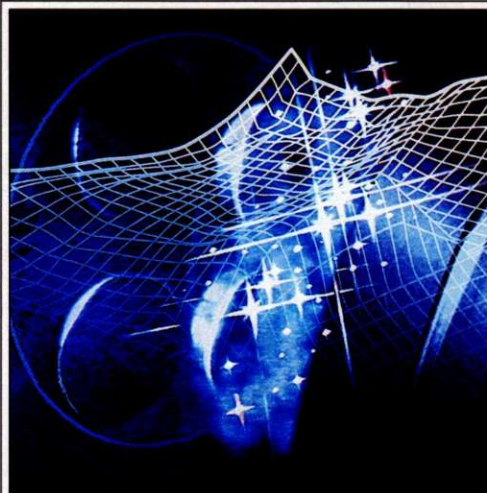
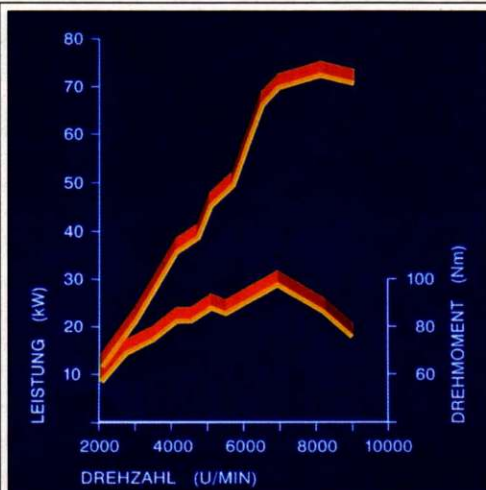
So galt auch für die neue K100RS, mehr Leistung durch mehr Sicherheit abzudecken.

Die Kombination Paralever, Hinterradfederbein mit progressiver Kennung und komfortabler Tourenabstimmung, Marzocchi-Teleskopgabel mit wegabhängiger Dämpfung, großdimensionierten Bremsscheiben mit 4-Kolben-Bremssätteln zählt zu den leistungsfähigsten und fahrsichersten Konstruktionen der Welt. Leichtmetall-3-Speichenfelgen mit Niederquerschnittreifen ergänzen das Fahrwerk der Superlative.

Die K100RS besitzt damit ein Fahrwerks- und Sicherheitssystem, das zwei fast gegensätzliche Ziele erreicht. Es bietet die exzellenten Fahreigenschaften, die man von einem sportlich dynamischen Motorrad erwartet, und sichert zugleich das hohe Komfortniveau eines anspruchsvollen Tourers.

Auch die Rahmenkonstruktion wurde der gestiegenen Leistung angepaßt. U. a. sind alle Rohre des tragenden Mittelteils erheblich stärker dimensioniert. Die Verwindungssteifigkeit konnte so nochmals erhöht werden.

Natürlich kann man die neue BMW K100RS auf Wunsch mit dem Highlight modernster Sicherheitstechnik ausstatten: dem ersten und bisher einzigen elektronisch geregelten ABS für Motorräder.



Das 4-Zylinder-16-Ventil-Triebwerk wird selbst höchsten Ansprüchen an Sportlichkeit, Komfort und Laufkultur gerecht. Der technologische Vorsprung beruht darauf, daß es eine wirtschaftliche, umweltfreundliche Fahrweise ermöglicht, ohne auf dynamischen Fahrspaß verzichten zu müssen. Die Leistungs-/Drehmomentkurve beweist: souveräner Durchzug von unten heraus und konstant steil ansteigende Leistungskurve.

Die Digitale Motor Elektronik (Motronic) arbeitet mit einer Kennfeldsteuerung für Zündung und Gemischbildung, wodurch für jeden Betriebszustand (Kaltstart, Warmlaufphase, Heißstart, Leerlauf etc.) die leistungs- und abgasoptimierte Anpassung an die Gegebenheiten des Motors erreicht wird. In die Motronic integriert ist selbstverständlich auch die verbrauchssenkende Schubabschaltung.



Zentrale Verbesserung der Fahrwerkskomponenten ist die Übertragung der aus der K1 und aus der GS-Baureihe bekannten Paralever-Technologie auf die K100RS. Die Vorteile in Kürze: wesentlich geringere Lastwechselreaktion, geringere Neigung zu Bremsstempeln, besserer Federungskomfort, erhöhtes Beschleunigungsvermögen durch deutlich verbesserte Traktion, stabileres Fahrverhalten in Schräglage bei Bodenunebenheiten.



Die neue Marzocchi-Teleskopgabel mit besonders niedrigen Losbrechkräften, progressiver Federkennung und wegabhängiger Dämpfung trägt eine Bremsanlage, die dem Leistungspotential der K100RS mehr als angemessen ist: vorn mit schwimmend gelagerten Bremsscheiben (Durchmesser 305 mm), 4-Kolben-Bremssätteln mit Schrägablaufrückgleich und optimierter Bremsarmatur zur Verbesserung des Druckpunktverhaltens.



Starke Optik mit Effekt. Leichtmetallfelgen mit 3-Speichen im U-Profil zur Verringerung der ungefederten Massen und Niederquerschnittreifen in den Dimensionen 120/70 VR 17 vorn und 160/60 VR 18 hinten für bessere Bodenhaftung vor allem bei Schräglage. Ebenfalls neu: 4-in-1-Edelstahlauspuffanlage mit rundem Endschalldämpfer.

VIELSEITIGKEIT OHNE GRENZEN AUF HÖCHSTEM NIVEAU.

Der Reiz der neuen K100RS liegt nicht nur in ihrer Leistung, ihrer technischen Extraklasse und ihrer Individualität. Sie begeistert, wie es sich für einen anspruchsvollen Sporttourer gehört, auch durch ihre Vielseitigkeit. Eine Probefahrt genügt, um festzustellen, daß bei BMW Hochleistung weit mehr bedeutet als einseitige Extreme. Und daß Sie auf nichts verzichten müssen. Weder auf sportliche Fahrfaszination noch auf genußvolles, komfortables Touren. Ganz so, wie es sich die Freunde

eines in allen Bereichen ausgewogenen Motorrades wünschen. Und sie überzeugt im Solo- wie im Sozusbetrieb. Denn bei BMW findet nicht nur der Fahrer einen vollwertigen, bequemen Platz, sondern auch der Sozius. Das ist bei der neuen K100RS nicht anders. Die im Heckteil integrierten Haltegriffe und die der Soziussitzposition angepaßten Fußrastenplatte ermöglichen eine entspannte und ermüdungsfreie Körperhaltung, auch auf langen Strecken. Dazu bietet die neue K100RS auch für die

große Urlaubstour optimale Voraussetzungen und ist mit 221 kg Zuladung in ihrer Klasse unerreicht.

Ein neues Motorrad. Mit vielen neuen Details.

Die K100RS überzeugt aber auch durch viele neue, intelligente Lösungen im Detail. Die Ergonomie der Sitzposition wurde wesentlich verbessert. Durch einen breiteren Lenker – jetzt 610 mm – und durch eine optimierte Aufpolsterung der Sitzbank. Mehr Komfort und ein noch besseres Handling sind das Ergebnis. Mit der als Sonderausstattung



erhältlichen Stecksitzbank läßt sich die Sitzhöhe von 800 mm auf 760 mm reduzieren. Eine ideale Variante, gerade für kleinere Fahrer.

Ein Zentrallenkschloß (Zünd-/Lenkschloß) sorgt für höheren Bedienungskomfort. Einige Beispiele von vielen, die zeigen, daß die neue K100RS bis ins Detail konsequent konstruiert wurde.

Auch das aerodynamisch ausgefeilte und funktionale Design wurde in umfangreichen Windkanaltests modifiziert. Wobei sich die Verkleidung der K100RS einmal mehr bewährte, weil es an der grundsätzlichen Ausformung im Hinblick auf einen optimalen Wind- und Wetterschutz von Fahrer und Sozius fast nichts zu verbessern gab.



Nach wie vor beispielhaft: niedrige Auftriebswerte und ein äußerst günstiger c_w -Wert dank der perfekt auf die Gesamtkonstruktion abgestimmten Verkleidung. Dies garantiert einen unbeirrbar stabilen Geradeauslauf auch im Hochgeschwindigkeitsbereich.

Die Verwandlung einer K100RS in Ihre K100RS.

An kaum ein anderes Motorrad werden vielseitigere Nutzenansprüche gestellt als an einen Sporttourer. Das Grundkonzept der K100RS berücksichtigt dies. Und das umfangreiche BMW Motorradausstattungsprogramm läßt weitere Individualisierungen zu. Ob

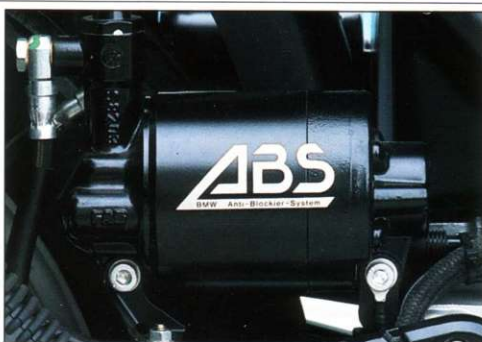
es um noch mehr Sport geht oder um noch mehr Komfort. Für jeden Einsatzzweck, für jede Tour und für jeden Typ erhalten Sie von BMW das passende Ausstattungsprogramm. Sowohl für die Maschine wie auch für den Fahrer.

So bietet BMW für die neue K100RS „vom Start weg“ z. B. ein Stauraumprogramm, das Ihnen kein anderer Motorrad-Hersteller bieten kann. Die BMW Integralkoffer, der BMW Tankrucksack und die BMW Gepäckrolle lassen sich so geschickt kombinieren, daß Sie damit problemlos ein Stauraumvolumen von ca. 130 l schaffen können.

Die Liste möglicher Sonderausstattungen läßt sich beliebig fortsetzen, hier ein paar Beispiele: ABS, Motorspoiler, Warnblinkanlage, niedrige Stecksitzbank (Sitzhöhe 760 mm), Gepäckbrücke, Motorschutzbügel, Kofferhalter und Zusatzinstrumente. Alles paßt, ergänzt sich sinnvoll und wird höchsten Ansprüchen an Qualität und Sicherheit gerecht.



Zur Weiterentwicklung der K100RS wurden modernste, computergestützte Verfahren eingesetzt und auf den Computern der Designer und Ingenieure im Windkanal im „Praxisbetrieb“ immer wieder getestet. Das Ergebnis: Bis auf kleinste Details gab es an der Verkleidung, die einen optimalen Wind- und Wetterschutz bietet und eine wesentliche Schutzfunktion bei einem evtl. Sturz übernimmt, nichts zu verbessern.



Zwei Druckmodulatoren signalisieren nach „außen“ den neuesten Stand der Sicherheitstechnik: BMW ABS. Sensoren an Vorder- und Hinterrad messen die Radumdrehungen und vermitteln sie der Regelelektronik. Bei Blockiergefahr lösen sie eine kurzzeitige Verringerung des Bremsdrucks aus – ein Blockieren wird vermieden – und steigern ihn wieder bei ausreichender Drehzahl. Das alles geht blitzschnell. In Sekundenbruchteilen aktiviert die Elektronik die beiden Druckmodulatoren, die getrennt den Bremsdruck für jedes Rad regeln. Die Bremsverzögerung beider Räder ist so stets optimal. Das bedeutet in der Praxis: sehr gute Stabilität und Beherrschbarkeit auch bei extremen Vollbremsungen.

A photograph of two riders on a Honda VFR750F motorcycle. The rider in the front is wearing an orange jumpsuit and a black helmet. The rider in the back is wearing a black and orange jumpsuit and a black helmet. They are positioned on a dark, flat surface, possibly a road or a field. The background is a vast, hazy blue landscape with rolling hills or mountains under a clear sky. The motorcycle is white and black, with 'HONDA' and 'VFR750F' visible on the side.

Fragen Sie Ihren BMW Händler nach den Katalogen BMW Motorrad- und Fahrerausstattung und nach weiteren Möglichkeiten zur individuellen Ausstattung Ihrer K100RS.

A close-up photograph of the BMW logo, which is a circular emblem with a black outer ring containing the letters 'BMW' in white, and a blue and white checkered pattern in the center. The logo is mounted on a white, curved surface, likely the side fairing of a motorcycle. A black seat is visible to the right of the logo.

661. perl/silber-metallic



662, yuccagrün-metallic

K100S

Maße und Gewichte
Länge 2230 mm
Radstand 1565 mm
Leergewicht fahrfertig 259 kg
Zul. Gesamtgewicht 480 kg
Aluminium-Kraftstofftank 22 l
Sitzhöhe 800 mm (760 mm Sonderausstattung)

Motor und Kraftübertragung
(BMW Compact Drive System)
Längs liegender, wassergekühlter 4-Zylinder-4-Takt-Reihenmotor mit 4 Ventilen je Zylinder. Direktbeschichtete Zylinderlaufbahnen, 2 obenliegende, hohlgebohrte Nockenwellen, 5fach gelagert. Kurbelwelle mit Primärverzahnung auf letzter Kurbelwange für Direktantrieb der hohlgebohrten Antriebswelle, 5fach gelagert. Thermostatgeregeltes wassergekühltes Zweikreis-Flüssigkeits-Kühlsystem. Auf der Antriebswelle befestigte, entgegen Motor-drehrichtung wirkende Einscheiben-Trockenkupplung. Angeflanshtes, klauengeschaltetes 5-Gang-Getriebe mit integriertem Stoßdämpfer; Übersetzungen: I 4,50; II 2,96; III 2,30; IV 1,88; V 1,61. Hinterachsübersetzung: 2,81, Hubraum 987 cm³; Hub 70 mm, Bohrung 67 mm; Leistung 74 DIN-kW (100 PS) bei 8000/min; Drehmoment 100 Nm bei 6750/min; Verdichtung 11,0:1.

Elektrik
Digitale Motor Elektronik (Motronic) mit Kraftstoffschubabschaltung, Dreiphasen-Drehstrom-Generator mit 460 W; E-Anlasser; Starterbatterie 12 V, 25 Ah; H4-Scheinwerfer 55/60 W mit Leuchtweitenregulierung; Zweikammer-Heckleuchte 21/10 W.

Fahrlleistungen
Höchstgeschwindigkeit über 200 km/h,
Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 3,9 sec.

Verwindungssteiler, gewichtsarmer Gitterrohrrahmen aus
hochfesten Stahlrohren; Triebwerksgehäuse mit mitragender
Funktion. Leicht ansprechende Teleskopgabel mit wegabhangiger
Zug- und Druckstufendämpfung und progressiver Federkennung,
Federweg 135 mm; Einarmschwinge mit Paralever; Abstützung
über Gasdruckfederbein mit progressiver Federkennung,
veränderbarer Federvorspannung; Federweg 120 mm.
Vorne Doppelscheibenbremse mit schwimmend gelagerten
Bremsscheiben (ø 305 mm) und 4-Kolben-Festsattel mit
Schragablaufausgleich. Asbestfreie Sintermetall-Bremsscheibe.
Hinten Festsattscheibenbremse (ø 285 mm), asbestfreie
Sintermetall-Bremsscheibe.
Räder:
Gewichtsoptimierte Leichtmetallgüßräder
mit je 3 Speichen im U-Profil
Felgenreife:
vorn 3,50-17 MT H2, hinten 4,50-18 MT H2
Reifen:
vorn 120/70 VR 17 schlauchlos, hinten 160/60 VR 18 schlauchlos

Mehrteiliges, aerodynamisch optimierte GFK-Sportverkleidung mit verstellbarem Spoiler auf der Oberkante des integrierten Windschildes. In die Verkleidung integrierte Spiegelgehäuse mit Regenablauffrille und Blinkeraufnahme; Spiegel manuell verstellbar; ergonomisch angeordnete Schalter mit zusätzlicher farbiger ISO-Symbolkennzeichnung. Lenker mit schwingungsisolierter Lagerung. Integriertes Zünd- und Lenkschloß in Lenkerabdeckung; Gleichschließung von Zünd-, Lenk-, Sitzbank- und Tankschloß. Helmsicherungsstaken am Sitzbankschloß. Abschließbare Doppelsitzbank (Länge 700 mm), klappbare Stauraume: Werkzeugschale über der Batterie sowie Heckablagefach (9 l Stauraum), zugänglich nach Hochklappen der Sitzbank. Hauptstandort mit langem Trittbel; zusätzliche Aufstellhilfe durch herausklappbarem Aufstellgriff. Sicherheits-Seitenstütze. Aufspannung in Volledelstahlausführung mit zylindrischem Nachschalldämpfer. Bordwerkzeug 16teilig, zusätzlich Pannenhilfe-Set. Leichtmetallschalthebel, höhenverstellbar.

Wenn Sie sich darüber informieren möchten, wie Sie sich und Ihre BMW mit dem BMW Programm für die Motorrad- und Fahrausstattung sinnvoll und individuell ausstatten können, wenden Sie sich bitte an Ihren BMW Motorradhändler. Er hält separate Informationsmittel für Sie bereit, die detailliert Auskunft geben. BMW Motorrad sind im übrigen bereits bei Konstruktion und Fertigung für Sonderausstattungsünsche und Zubehör vorbereitet. Das sichert eine perfekte Integration. Alle Angebote sind von BMW oder in enger Zusammenarbeit mit BMW entwickelt worden und erfüllen somit ebenfalls höchste Anforderungen an Qualität und Funktionalität.

Die abgebildeten Modelle zeigen die Ausstattung für die Bundesrepublik Deutschland. Sie enthalten z. B. auch Sonderausstattungen, die nicht zum serienmäßigen Lieferumfang gehören und nur gegen Aufpreis erhältlich sind. In verschiedenen Ländern sind aufgrund länderspezifischer Bestimmungen und

Auflagen nicht alle Modelle verfügbar.
Änderungen von Konstruktion und
Ausstattung vorbehalten.



© 1990 BMW Motorrad GmbH + Co.
München, West-Deutschland.
Nachdruck, auch auszugsweise,
nur mit schriftlicher
Genehmigung von
BMW Motorrad GmbH + Co.
Printed in West Germany
2/90 0 11 20 02 10