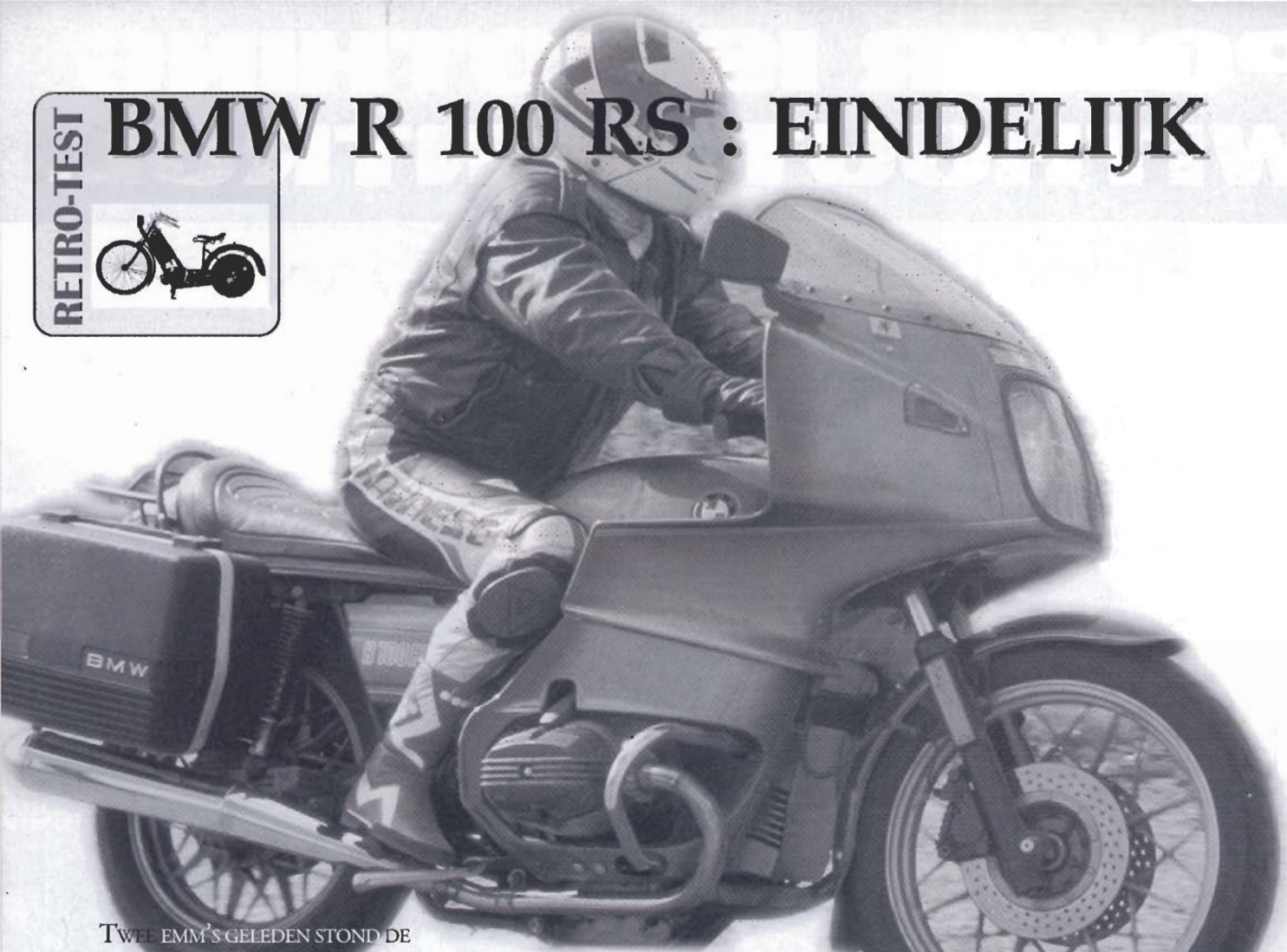


# BMW R 100 RS : EINDELIJK



TWEE EMM'S GELEDEN STOND DE BAYERN-BOXER VAN DE DERDE GENERATIE AL EENS UITGEBREID IN DE KIJKER, EN HET IS PAS GELEDEN VAN HET VORIGE NUMMER DAT ER NOG EENS UITGEBREID WERD GEREFEREERD NAAR DE R 100 RS. WAT WILLEN JULLIE DAAR NU NOG AAN TOEVOEGEN, DENKT U.

WEL, DIT IS EEN VERHAAL VAN EEN HEEL ANDERE ORDE. DE SCHRIFTELIJKE WEERSLAG VAN LANG OPGESLAGEN GEVOELEN, EEN STUKJE FRUSTRATIE DAT EINDELIJK WORDT BEVRIJD, DE BESCHRIJVING VAN EEN STUKJE JEUGDDROOM DIE VOOR EEN DAG WERKELIJKHEID WORDT. ONDERGETEKENDE IS NIET ECHT EEN BMW-FREAK (ER ZITTEN ANDERE GEVALLEN IN DE REDACTIE!), MAAR MERKWAARDIG GENOEG VALT HIJ AL SEDERT JAREN OP EEN MODEL VAN HET DUITSE MERK, EN DAT BLIJFT STEEDS HETZELFDE: INDERDAAD, DIE 'OUWE' BOXER MET Z'N VOLLE KUIP. DEZE MOTOR STAAT AL JAREN GENOTEERD IN DE TOP DRIE VAN MIJN LIJSTJE 'OOIT-EENS-TE-KOPEN-WANNEER-IK-NOG-EENS-WAT-TIJD-EN-GELD-HEB'.

EN ZO HOOR JE 'T ES VAN EEN ANDER ...

## 21 jaar vertraging

Een mens rijdt dan regelmatig rond op van alles en nog wat, soms op de meest exclusieve dingen, en toch moet je wel eens vaststellen dat je nog nooit gereden hebt met een fiets waarvan er nochtans genoeg in circulatie zijn, en die al lang een plaatsje in je hart heeft veroverd (ooit eens een blokje om met de RS van een kennis niet te na gesproken, en enkele honderden kilometers met een vriend z'n 100 S - nog altijd geen RS).

Af en toe krijg je daar een paar oprispingen van, tot op een bepaald moment de schande echt ondraaglijk begint te worden. Dan sta je net ergens in een showroom met allemaal 2e handse BMW's, en je flapt het eruit: "Zou ik eens kunnen rijden met een R 100 RS, als dat eens past ... ?" Dat blijkt dan helemaal geen probleem te zijn, en vervolgens kan je je eens gaan bezinnen over het feit dat je die vraag nooit eerder hebt gesteld: geen leven is druk genoeg om hiervoor als excuus te kunnen dienen ...

Als ik de fiets ga ophalen, ben ik dus veel meer onder de invloed van persoonlijke gevoelens, dan van professionele nieuwsgierigheid. De 'test'-motor is echt uit het leven gegrepen: de eigenaar is hem pas komen afzetten, hij staat nu te koop omdat hij toch maar eens een recentere BMW heeft gekocht. Hij is bij wijze van spreken nog warm, het stof van de laatste rit hangt er nog aan ... Alleen even het olie- en benzinepeil checken en een nummerplaat eraan hangen, en dan kan de kilometerteller rustig verder draaien naar 94.000.

## 1982

Dat is het geboortjaar van deze grijze RS. Hij behoort daarmee al tot de 4e modelgeneratie, wat door de kenner o.m. kan worden vastgesteld aan: de standaard gietwielen, het plastic arrangement voor het luchtfilter, de nikasil cilinders, het grotere oliecarter, het schakel-hefboomsysteem, de Brembo-remklauwen; de trom melrem achteraan was al eerder verdwenen.

De RS had op zijn blote broer, de R 100 T, motorisch een streepje voor. Hogere compressie en grotere kleppen geven hem 70 pk i.p.v. 65, waarvoor wel een ietsje meer toeren moet worden gedraaid. Een top van 200 km/u is in de praktijk ook haalbaar. Dit eerste type RS is tot in '84 33.648 keer van de band gelopen.

Opstappen en wegwezen dan maar, want de dag is kort en er moet nog veel gebeuren. Mm, zit goed, voetjes aan de grond. Maar stuurt wel erg stug. Dit model was het eerste om de typische stuurdemper rechtstreeks op het balhoofd mee te krijgen; maar hoe ik tijdens het rijden ook draai aan de verstellknop, en hem nu op 0, 1, 2 of 3 zet, het verschijnsel blijft. Op lage snelheid en bij manoeuvres blijft het dus wel altijd opletten geblazen. De - naar huidige normen - smalle banden bieden ook nog 'ns minder weerstand aan de krachten van de natuur dan we gewend zijn. Overigens is dit geen motor waarmee je onbekommerd al de hoeken van het wegennet uitveegt (naloop: 101 mm) ... Niet dat je er niet vlot mee uit de voeten kan (toen waren BMW-toermachines nog lekker licht), maar een zekere traagheid is hem niet vreemd.

# Thuis

Maar buiten dat kantelen bij lage snelheid is er eigenlijk niks om aan te wennen, en voel ik mij meteen thuis op de RS. Ik heb, op deze brok techniek uit 1982, helemaal niet het gevoel dat ik het moderne geweld aan het missen ben. En van kantelen gesproken, het kantelmoment van het boxer-motorblok, of ook het cardanmoment: ik heb er allemaal weinig last van. Mag ik opwerpen dat ik deze fiets al dadelijk aanvoel en hem op de juiste manier leid? Pretentie? Nee, ik denk dat het gewoon duidelijk aan het worden is dat wij voor elkaar zijn geboren. Ik houd van een eerlijke motorfiets, doordacht en toch heerlijk eenvoudig. Als het 'oud' zot' opkomt kan ik dat nog altijd op de Laverda 668 of één van zijn gelijken gaan uitwerken ...

Op mijn traject liggen heelwat snelwegekilometers, die ik achter de kuip wel erg gezwind en toch ontspannen affhaspel; ik zit als een prins achter dat kunststoffen kunstwerk. Elke keer dat de naald weer in de buurt van de 160 komt, word ik verwittigd d.m.v. een zacht wiebelen, dat mij lijkt van de achterkant te komen. Nadat ik mijn passagier heb opgeladen, blijkt mijn vermoeden te kloppen, want nu stel ik geen schijnbewegingen meer vast. De passagier in kwestie, die een stuk groter is dan ik, is wat minder gecharmeerd i.v.m. de hoge snelheden; hij heeft last om er zijn hoofd bij te houden ... Af en toe begint het eens te druppelen, maar echte regen is er niet bij. Ik vind het voor één keer zonde, want nu kan ik de stroomlijn niet volledig op haar waarde schatten.

Op dit model zitten gelukkig al Brembo-remklauwen, maar spijtig genoeg nog geen Brembo-schijven. Toch presteert het als geheel niet onaardig, als je er maar van uitgaat dat de BMW R 100 RS niet de ultieme straarveger is.

En nu ben ik zeker toch al een hele tijd onderweg zonder één keer "kloink" te hebben gehoord. Asjemenou. Een enkele keer heeft de versnellingsbak mij er wel op gewezen dat ik blijkbaar niet kordaat genoeg had geschakeld door uit de versnelling te 'vliegen', maar verder gaat alles compleet onopvallend in zijn werk. Als we ten minste even het verschrikkelijke gepiep, dat gepaard gaat met het gebruik van de richtingaanwijzers, buiten beschouwing laten. Ook de soms opstijgende benzinegeur kan ik bezwaarlijk als onopvallend catalogeren. Lekken doen de Bings niet, alleen af en toe stinken. Verder nemen ze het met de brandstof ook niet zo nauw, want de super ging er behoorlijk vlot doorheen. En op zo'n moment krijg je dan als Ital-freak wel weer dat hunkeren naar een paar Dell'Orto's.

Toch is de stevige rit niet 100% in de kleren gekropen, ik voel dat ik heb gereden (te gehaast geweest?). In elk geval: ik ben weer een (goede) ervaring rijker. De R 100 RS blijft staan in mijn top drie, en waarschijnlijk is hij zelfs een plek gestegen ...

Tekst: Luc Frosen

Foto's: Marc Ragoen

Met dank aan L & C Motors en Paul Van Grambergen.

## TECHNISCHE GEGEVENS BMW R 100 RS

MOTOR	viertakt tweecilinder boxer motor luchtgekoeld
CILINDERINHOUW	979,9 cc
BORING/SLAG	94 X 70,6 mm
COMPRESSIE	9,5 op 1
MAX. VERMOGEN	70 pk/7.250 o.p.m.
MAX. KOPPEL	76 Nm/6.000 o.p.m.
VOEDING	2 carburateurs Bing 40 mm (links 94/40/111 - rechts 94/40/112)
ONTSTEKING	contactpuntontsteking Bosch
KLEPPEN EN BEDIENING	2 kleppen per cilinder (ln 42, uit 40 mm), ohv, elektrisch
STARTSYSTEEM	met 1 schijf, droog, mechanisch bediend
KOPPELING	5 versnellingen
VERSNELLINGSBAK	cardan
SEC. TRANSMISSIE	wiegframe dubbele stalen buis met demonteerbaar achterstuk
FRAME	vooraan hydraulische telescoopvork 38,5 mm, veerweg 175 mm,
VERING	achteraan stalen swingarm, 2 schokdempers met instelbare veervoorspanning, veerweg 175 mm
ELEKTRICITEIT	12 V, alternator 240 Watt, batterij 12V/30 Ah, koplicht 60/55 W
REMMEN	twee geperforeerde 260 mm-schijven met Brembo dubbelzuigerklauwen, achteraan geperforeerde 260mm-schijf met tweezuigerklauw/trommel 200 mm
BANDEN	vooraan 3.25 H X 19, achteraan 4.00 H X 18
BENZINETANK	24 l (reserve 2 l)
VERBRUIK	7 l/100 km
TOPSNELHEID	200 km/u
DROOGGEWICHT	210 kg
LENGTE	2210 mm
BREEDTE	580 mm (stuur)
ZITHOOGTE	820 mm
NALOOP	101 mm



0251423821