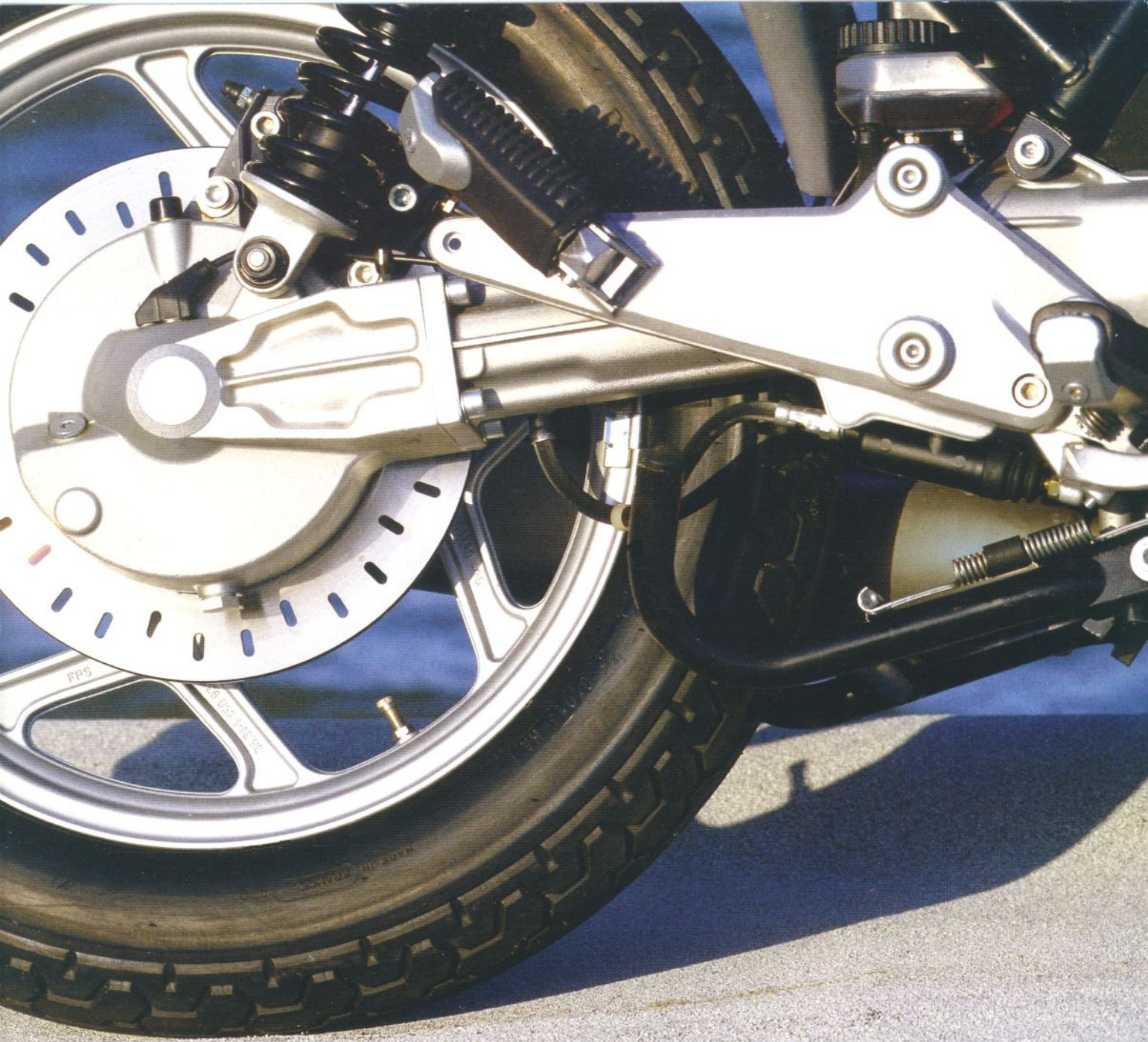


**K100
K100 RT
K100 RS**





**Wir haben Motorrad-
geschichte gemacht.
Jetzt machen wir
Motorradzukunft:
Die neue BMW K-Serie.**

Mit der K-Serie beginnt BMW ein neues Kapitel in der Geschichte des Hochleistungs-Motorrades: Faszination ohne Ballast.

Die Aufgabenstellung an die BMW Ingenieure war, eine BMW der Hochleistungs-kategorie zu bauen, ohne die Grundphilosophie von BMW Motorrädern – höchstmögliche Problemlösbarkeit, ausgezeichnetes Handling, hervorragende Zuverlässigkeit – zu verlassen. Die natürlichen Leistungsgrenzen der bisherigen BMW 2-Zylinder-Boxermotoren sollten dagegen überschritten werden.

Der Boxer hat im BMW Programm eine bleibende Aufgabe: Er wird weiterhin BMW Motorräder im Leistungsbereich bis zu ca. 60 PS motorisieren. Im Bereich darüber wird die K-Serie aktiv. Sie kann jetzt Motorradfahrern mit höchsten Ansprüchen sowohl an die sportliche Dynamik als auch an den Komfort eines Triebwerks noch mehr bieten. Und ist deshalb nicht zuletzt auch für viele anspruchsvolle Fahrer interessant, die bisher noch nicht BMW fahren.

Ein Optimum wie den BMW Boxer kann man nicht ersetzen. Aber ergänzen: BMW K-Serie.

BMW denkt nicht um, sondern weiter. Bei allen Unterschieden: Die Ähnlichkeiten zwischen BMW Boxer-Motorrädern und der K-Serie sind bestimmender. So bietet die K-Serie ebenso wie der Boxer eine absolut individuelle Erscheinung als Voraussetzung für sofort identifizierbare Exklusivität. Technik und Optik machen deutlich: Es gibt keinen Vergleich zu Konzepten und Produkten des Wettbewerbs. Bei aller Dynamik bleibt die Gesamtanmutung souverän, sachlich, seriös. Für einen Fahrertyp, der Nutzbarkeit, Verlässlichkeit und Qualität einer Maschine, der Handling und Fahrverhalten mehr zu schätzen weiß als vordergründige Schau und unbeherrschbare Leistung.

In der K-Serie steckt die Summe der 60jährigen Erfahrung des Motorradpioniers BMW.

Und hinter der K-Serie steht die ganze Kompetenz und das Technologie-Know-how eines der erfolgreichsten Automobilhersteller der Spitzenklasse.

Für die K-Serie wurde fortschrittlichstes BMW Triebwerks-Know-how eingesetzt, wurde mit dem gleichen physikalisch-technischen Entwicklungs- und Forschungsaufwand gearbeitet wie bei den anspruchsvollen BMW Automobilen. So wurden z.B. die umfassenden Erfahrungen des Unternehmens beim qualifizierten Leichtbau, bei Elektronik, bei Materialauswahl, -gestaltung und -bearbeitung genutzt. Mit eindrucksvollem Ergebnis:

Die BMW K100 hat in ihrer Klasse das niedrigste Gewicht.

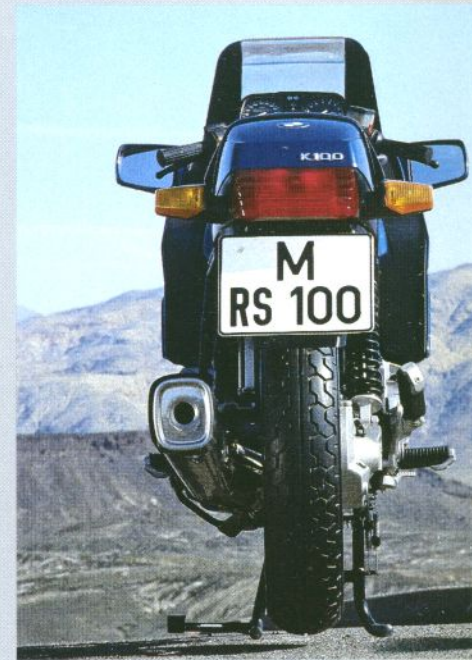
Daß die Leistung im Motorradbau der letzten Jahre überbewertet wurde, ist bekannt. Daß das Gewicht vernach-

lässigt wurde, auch. Wie man hohe Leistung und günstiges Gewicht hervorragend kombinieren kann, wird jetzt mit der neuen BMW K-Serie erfahrbar.

Trotz Flüssigkeitskühlung ist das Gewicht weltweit unter allen 1000er-Serien-4-Zylindern konkurrenzlos: Die K100 wiegt bei 90 PS trocken nur 215 kg. Und fahrfertig mit Werkzeug und Betriebsstoffen 239 kg. Dabei erlaubt das zulässige Gesamtgewicht von 450 kg eine Beladung mit 211 kg. Andere Hochleistungs-Maschinen sind fahrfertig nicht selten 30, 40 oder sogar 50 Kilogramm schwerer.

BMW K-Serie: Wir wollten mehr Zukunftssicherheit für Hochleistungs-Motorräder. Deshalb haben wir mit mehr Sicherheit angefangen.

Ähnlichkeit zu den BMW Boxer-Motorrädern zeigen sich auch bei Fahrverhalten und Handlichkeit.



Obwohl die neue BMW ein Motorrad der höchsten Leistungsklasse ist, bietet sie wie der Boxer hohe Beweglichkeit, hervorragende Handlungseigenschaften und günstiges Gewicht. Grundlagen dafür: Das einmalige Bauprinzip des Triebwerks mit besonders günstigen konstruktiven Voraussetzungen für tiefen Schwerpunkt, günstiges Trägheitsmoment um die Rollachse und günstige Achslastverteilung. Die Gewichtsersparung durch konsequente Leichtbau. Und die optimale Synthese aller Größen der Fahrgeometrie, die das Fahrverhalten beeinflussen.

Mit einer neuen BMW K100, K100 RS oder RT erwirbt man ein Hochleistungs-Motorrad mit Handlungseigenschaften, wie man sie bei Serien-Maschinen dieser Leistungsklasse immer gesucht hat.

Schon eine erste Probefahrt zeigt es

eindeutig: Die K-Serie erreicht bei der Fahrsicherheit – gemessen an dem bisher Machbaren – eine deutliche Leistungssteigerung. Ein besonders hervorzuhebender Beitrag zur Steigerung der aktiven Sicherheit des Motorradfahrens in dieser Maschinenkategorie ist die hervorragende Hochgeschwindigkeitsstabilität. Verantwortlich dafür sind neben vielen konzeptionellen Maßnahmen und Einrichtungen ganz besonders die sensationell niedrigen Auftriebskräfte an der Vorderachse der K100 RS.

Wir haben im Motorradbau schon vieles in die Reihe gebracht. Jetzt auch die Servicefreundlichkeit des 4-Zylinders.

BMW hat bei der K-Serie modernste Triebwerks-Technologie kompromißlos mit höchsten Ansprüchen an praktische Problemlösung, Service-



freundlichkeit und Zugänglichkeit verbunden. Und hat damit die bereits außerordentlich positiven Eigenschaften des Boxers noch einmal gesteigert. Das K-Triebwerk sichert eine Zugänglichkeit und Servicefreundlichkeit, wie sie bei anderen 4-Zylinder-Motoren nicht üblich ist. Auch das wird dem Begriff Hochleistung beim Motorrad zu einer neuen Bedeutung verhelfen. Hochleistung muß ab sofort nicht mehr gleichbedeutend sein mit zu komplizierter, verwirrender Überteknik. Schon deswegen wird Hochleistung jetzt für viel mehr Fahrer akzeptabel. Sie ist durch BMW auch technisch beherrschbar geworden. Nach dem Konzept: Die Technik ist für den Menschen da. Und nicht umgekehrt.

Für den anspruchsvollen Motorradfahrer wird sich künftig weniger die Frage stellen, für welche Marke er sich entscheidet, als für welche BMW.





K100 RT mit Sonderausstattung:
Gepäckbrücke



K100, K100 RS und K100 RT:
Drei individuelle Möglichkeiten, eines der besten
Motorrad-Konzepte der Welt zu nutzen.

BMW Hochleistung auf die direkteste Art:
BMW K100.

Es wird immer Motorradfahrer geben, die selbst bei höchsten Ansprüchen an modernste Motorradtechnologie eine bewußt traditionelle Vorstellung von der Form und der Erscheinung eines Motorrades haben. Motorradfahrer, die sich beim Fahren den Wind ungestört und unbeeinflußt um die Nase wehen lassen möchten. Das perfekte Angebot für diese Forderung: die BMW K100.

Triebwerk und technischer Grundaufbau der K100 sind identisch mit denen der K100 RS und RT.

Darüber hinaus bietet sie für viele Fahrer die interessante Möglichkeit, mit integriertem entwickeltem, exklusivem Zubehör und hochwertigen Sonderausstattungen sowohl die Individualität als auch die Verwendungsbreite der Maschine noch einmal zu steigern.

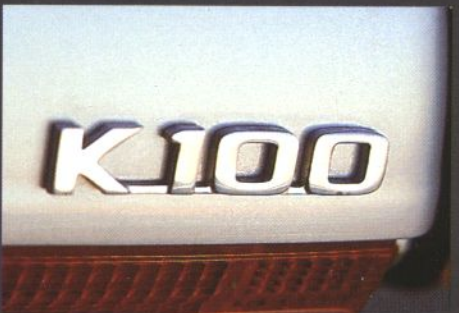
BMW Hochleistung auf die entspannteste Tour:
BMW K100 RT.

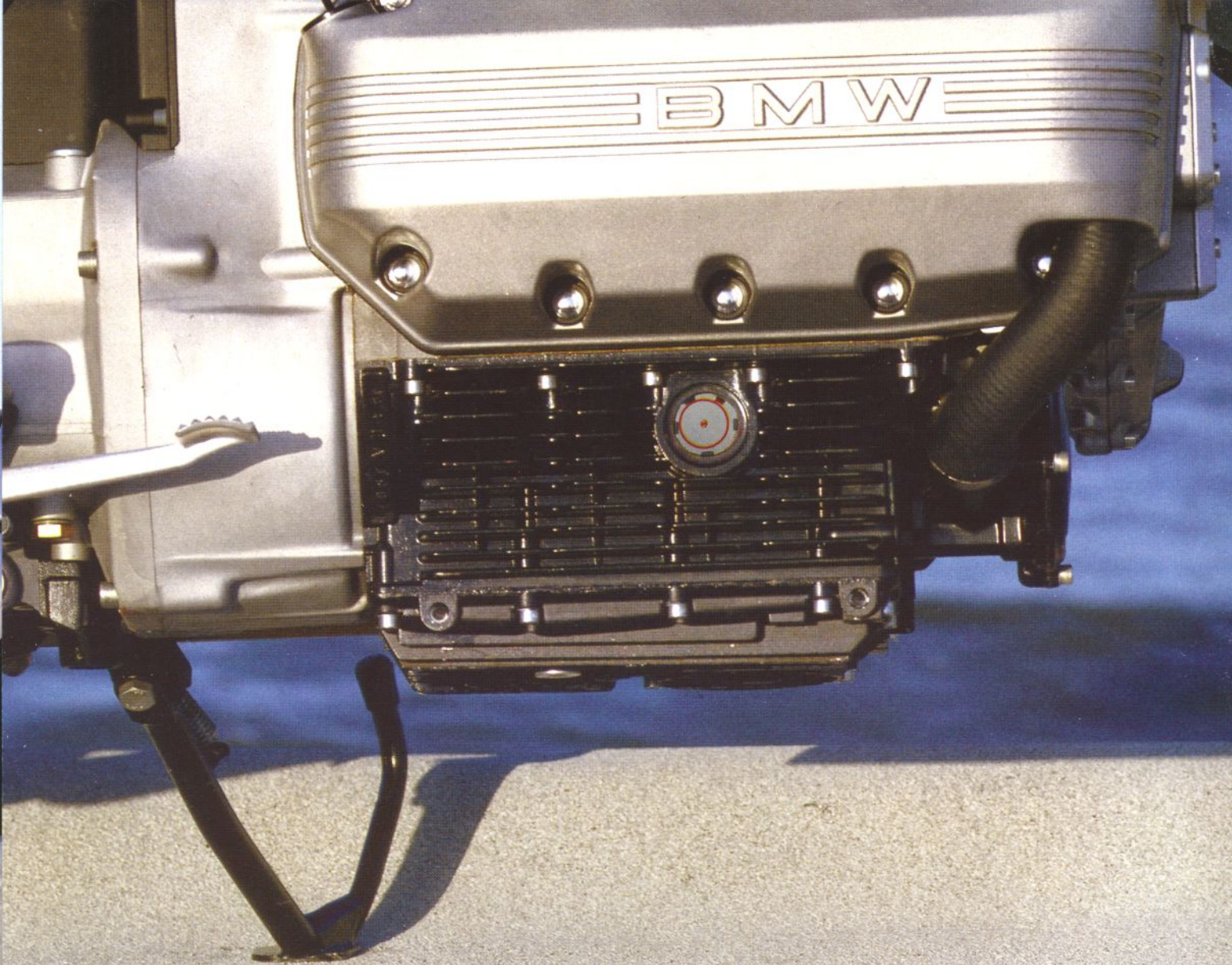
Jetzt gibt es selbst für allerhöchste Ansprüche an weites Touren und genußvolles Reisen ein wirklich exklusives Angebot: die K100 RT. Hier entsteht Komfort durch Leistung.

Hinzu kommt eine Ausstattung, die bis ins Detail perfektioniert und in Richtung auf ihren bevorzugten Einsatzzweck durchdacht ist. Eine Maschine, die verwöhnteste Ansprüche an repräsentative Erscheinung und komfortables Reisen zufriedenstellen wird – ganz gleich, wo auf dieser Welt. (Lieferbar ab Frühjahr '84.)

BMW Hochleistung auf dynamischste Weise:
BMW K100 RS.

Sie besitzt alles, was eine sportliche Straßenmaschine braucht. Hochleistung dort, wo sie wirklich zählt, Leistungsüberschuß selbst gegenüber nominal stärkeren Maschinen mit größerem Hubraum in den Bereichen, die hauptsächlich genutzt werden – bei Drehzahlen bis zu 6000/min. Aber noch wichtiger: hervorragende Hochgeschwindigkeitsstabilität durch sensationell niedrige Auftriebswerte und einen außerordentlich günstigen c_w -Wert. Also alles das, was zählt, um sich gegen möglicherweise höhere „Papierleistungen“ spielend durchzusetzen. Und die K100 RS bietet darüber hinaus noch mehr: Sie ist hervorragend auch zum Touren geeignet und erschließt so der Faszination Motorradfahren neue Dimensionen.





Mit der neuen K-Serie gibt BMW der höchsten Kategorie beim Motorrad, was anspruchsvolle Fahrer immer gesucht haben: effektiv nutzbare und damit zukunftssichere Hochleistung. So faszinierend Höchstleistungen beim Motorrad einerseits waren, so verbreitet sind auch die Bedenken dagegen. Denn diese Maschinenkategorie kann ihren bestimmenden Vorzug – den Leistungsvorsprung – erst auf leeren Autobahnen ab 200 km/h zeigen. Ein zweifelhaftes „Vergnügen“, zumeist noch verbunden mit Problemen bei Fahrverhalten und Beherrschbarkeit.

Für die Behauptung, daß Hochleistung beim Motorrad Zukunft hat, fehlte vielen der Beweis.

Hier ist er:

BMW K-Serie – K100, K100 RS, K100 RT.

BMW zeigt jetzt, daß Hochleistung beim Motorrad viel mehr bedeuten kann als Renommieren mit Drehzahl- und PS-Rekorden, die allenfalls auf

Rennpisten aufgestellt werden können. BMW trägt aktiv dazu bei, daß Hochleistung beim Motorrad viel sinnvoller und vor allem wieder erfahrbar wird. Und das besonders in den Bereichen, die beim Motorradfahren die Faszination ausmachen – auf kurvenreichen Straßen mit Gefällen und Steigungen.

Basis dafür ist ein zukunftsweisend neues BMW Motorradtriebwerk. Ein Triebwerk, das seine beste Leistungsfähigkeit schon bei niedrigen Drehzahlen zeigt – bei Geschwindigkeiten, die die wirkliche Faszination sportlichen Motorradfahrens erleben lassen.

BMW Compact Drive System – das patentierte Triebwerkskonzept der neuen BMW K-Serie.

Eine vorbildliche Lösung – so eigenständig wie der BMW Boxer.

BMW Compact Drive System – das heißt längsliegender, flüssigkeitsgekühlter Reihen-4-Zylinder von

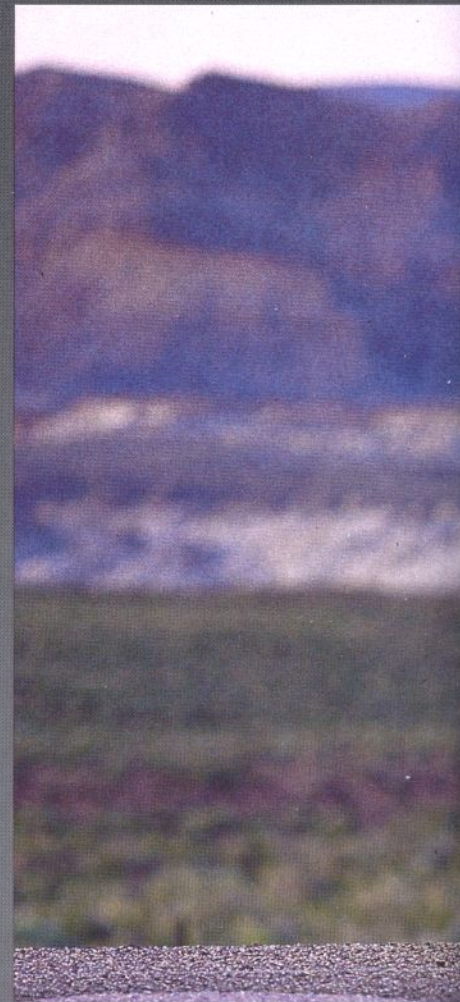
äußerster Kompaktheit. Ein Triebwerk, das nicht nur Leistung und Drehmoment entsprechend den Wünschen und Forderungen nach besonders dynamischem Motorradfahren zur Verfügung stellt. Sondern auch aufgrund geringer Masse und tiefem Schwerpunkt perfekt mit einer solchen Fahrweise harmonisiert. Mit logischem Direktantrieb zum Kardan, also ohne den sonst durch doppelte Leistungsumlenkung üblichen Verlust. Wer Motorradmotoren zu bewerten weiß, dem wird sofort auffallen: Das BMW K-Triebwerk ist speziell auf die Belange eines leistungsstarken Motorrades abgestimmt – und es ist einzigartig genug, um patentiert zu sein.

BMW K100: Der Start in ein neues Motorrad-Erlebnis.

Was ein Motorrad sein kann, wieviel mehr Spaß Motorradfahren macht, wenn die Maschine so konstruiert und gebaut wurde, daß engagierte Fahrer sagen, sie hätten es nicht besser machen können, davon gibt die neue BMW K100 einen unmittelbaren Eindruck. Nicht zuletzt durch ein souverän-dynamisches Erscheinungsbild. Es gibt zwar Motorräder, die modernistischer, spektakulärer gestaltet sind. Nur sind das meistens oberflächliche Retuschen: Form um der Form willen. Und das eben spricht nur ganz bestimmte Motorradfahrer an. Die BMW K100 ist für einen anderen Fahrertyp gebaut. Denn sie verfügt über mehr als genügend technische Substanz mit unverwechselbarem Konzept und unverwechselbarer Charakteristik, um auf derlei Optik verzichten zu können. Deshalb dominieren bei der Linienführung der K100 vor allem ergonomische und formlogische Gesichtspunkte. Orientierungen an modische, vordergründige Trends sucht man bei ihr zu Recht vergebens. Die Eigenständigkeit des neuen BMW Compact Drive Systems bestimmt das Erscheinungsbild. Und ebenso das Verlangen des Fahrers nach einem Motorrad „pur“ – das für den ausgesprochenen Motorrad-Individualisten die Basis einer eigenen „Konstruktion“ mit zusätzlichen Sonderausstattungen und Zubehör sein kann.

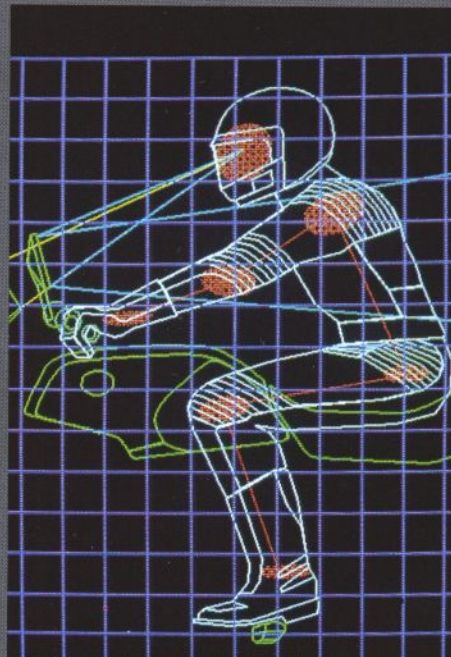
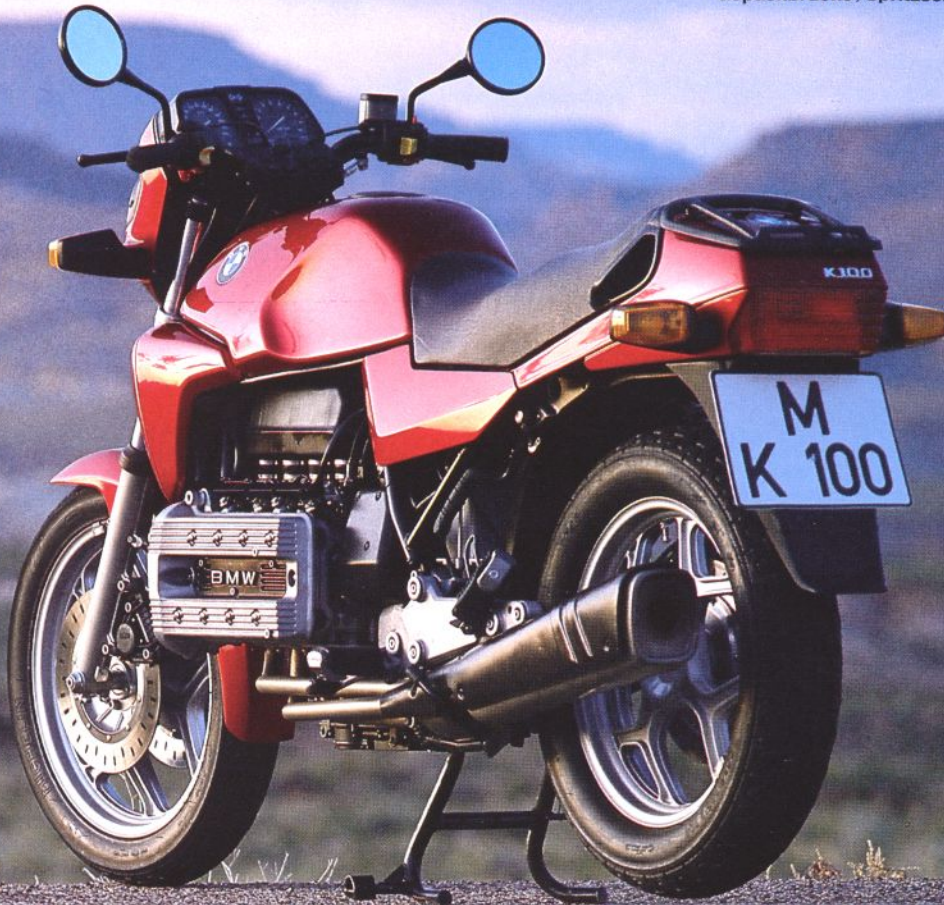
Funktionalität: Das Stichwort für alles, was die neue K100 aus- und vor allem besser macht.

Wo man sie sonst vergebens sucht, findet man sie bei der neuen BMW auf den ersten Blick: nicht nur bei Triebwerk und Fahrwerk, sondern vor allem auch bei der Ergonomie, die Cockpit, Lenkergestaltung und Sitzposition zu einem harmonischen Ganzen verbindet. Die K100 ist ein Motorrad, das konsequent das verwirklicht, was gewöhnlich nur auf Skizzen zu sehen ist. Denn vor das K-Konzept hat BMW umfangreiche Studien gesetzt. Teils im eigenen Haus, teils an Universitäten und Hochschulen. So hat die Technische Hochschule Aachen z.B. Sitzposition und Körperhaltung von Motorradfahrern analysiert. Die Ergebnisse sind unmittelbar in die Konstruktion der neuen BMW K-Serie eingeflossen (1).



Daß man sich aufgrund neuer Erkenntnisse auch bei bewährten Komponenten immer wieder bessere Lösungen einfallen lassen kann, dafür liefert BMW bei der K100 mehr als ein überzeugendes Beispiel. Das äußerst leichte Aufbocken der Maschine über den neuartigen Kippständer mit breiten Abrollkufen gehört ebenso dazu wie die elektronische zeit-/weg-abhängige Blinkerrückstellung oder die besonders griffgünstig gestalteten und sinnvoll angeordneten Schalter mit zusätzlicher farblicher und ISO-Symbolkennzeichnung. Digitale Quarzzeituhr als Sonderausstattung (3). Links befinden sich Kaltstarterhebel, Aufblend-, Abblend-, Lichtupenschalter, Hupe, Blinker-

K100 mit Sonderausstattung:
Gepäckbrücke, Spritzschutz.



taster (L); auf der rechten Seite sitzen Not-
schalter, Anlasser, Ein-/Aus-Lichtschalter, Blink-
Löschung, Blinkertaster (R). Der Zünd-
schalter ist in eine Prallplatte mit vorbereiteten
Öffnungen für Zusatzschalter integriert.
Der verstellbare Lenker hat eine schwingungs-
isolierende Lagerung, das Lenkschloß ist
linksseitig am Steuerkopf angebracht. Zünd-,
Sitzbank-, Tank- und Lenkschloß arbeiten mit
Gleichschließung.

Man soll nicht vorschnell von konzeptioneller
Überlegenheit sprechen. Doch ohne diesen
Begriff läßt sich nur schwer beschreiben,
was man hinter dem Lenker einer BMW K100

1
sofort erlebt: Faszination von Technik und
Funktion, die allein der Steigerung der Freude
am Fahren dient. Testen Sie dieses Erlebnis
bald selbst – bei einer Probefahrt.

Ein wichtiges aerodynamisches Element:
Die BMW Kühlerverkleidung, neues Funktions-
element an einem Motorrad.

Durch die strömungstechnisch bis ins kleinste
durchdachte Ummantelung der Kühleinheit
konnte unter Ausnutzung der kompakten Trieb-
werksauslegung ein aerodynamisches Verhal-
ten erzielt werden, das der K100 unter unver-
kleideten Maschinen sicher eine Sonderstellung

3
einräumt. Der geringe Auftrieb und die extreme
Fahrstabilität im Hochgeschwindigkeitsbereich
belegen, was möglich ist, wenn Aerodynamik
auch dann praktiziert wird, wenn sie nach
herkömmlicher Konstruktions-Meinung noch
überhaupt keine Rolle spielt (2).
Auch in allen anderen Bereichen wurde die neue
K100 rundum einem aerodynamischen Fein-
schliff unterzogen. Angefangen von der
Scheinwerferpartie über die schmale Bauweise
des Triebwerks bis hin zum Heckbürzel legt
Funktionalität die Linienführung fest. Bei BMW
schließt das auch das Zubehör mit ein, wie z.B.
das BMW Windschild oder die BMW Integral-
koffer.

K100 RT mit Sonderausstattung:
Gepäckbrücke



BMW K100 RT.*

Die Tourenmaschine, die dem Motorrad-Touring eine neue Erlebnisform erschließt – das faszinierend komfortable Reisen.

Über weite Strecken das Stärkste, was BMW zu bieten hat – der Super-Tourer BMW K100 RT. Ein Motorrad, in dem sich alles konzentriert, was BMW bei großen Touren schon immer außergewöhnlich gemacht hat: der Erfahrungsvorsprung mit den komfortablen und außergewöhnlich sicheren langhubigen Fahrwerken. Das umfangreiche Know-how in der Gestaltung luftwiderstandsarmer, wenig seitenwindempfindlicher Verkleidungen mit ausgezeichneter Schutzwirkung, die zudem den Auftrieb entscheidend mindern (7).

Nehmen Sie Platz auf einer BMW K100 RT. Und registrieren Sie sofort, wie gut Sie diese Maschine im Griff haben.

Sie spüren schnell, daß alles stimmt. Die Sitzhöhe, die Krümmung des hochgezogenen Lenkers, die Position der Fußrasten, die Verkleidung, die nicht einengt, die ruhig anzeigenden Instrumente im unmittelbaren Sichtbereich, der leicht zu bedienende Gasgriff und die wirklich nur Fingerkraft erfordernden Hebel für Kupplung und vordere Scheibenbremsen. Die Sitzbank ist mehr als ausreichend dimensioniert, um Fahrer und Beifahrer über lange Strecken den Komfort zu bieten, der das Reisen auf einer BMW so angenehm macht.

Bei der neuen BMW K100 RT gibt es auch beim Gepäck keine Probleme.

253 kg Leergewicht (nur soviel bringt die vollgetankte Maschine mit allen Betriebsstoffen auf die Waage) stehen im übrigen 450 kg zulässiges Gesamtgewicht gegenüber. Diese auch für große Touren ausreichend hohe Beladungskapazität von 197 kg sowie der darauf abgestimmte umfangreiche Stauraum vermindern dabei keinesfalls die notwendige Fahrsicherheit.

Nicht nur von der Zuladung her kommt man mit der neuen BMW K100 RT ein gutes Stück weiter. Auch Tankvolumen und durchschnittlicher Verbrauch erweisen sich als ausgesprochen langstreckenfreundlich.

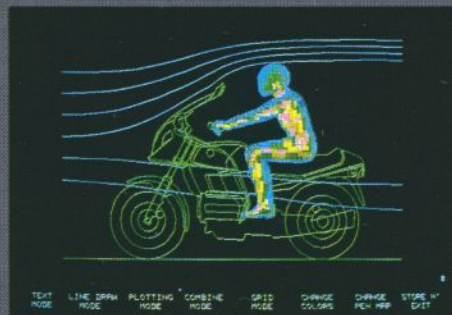
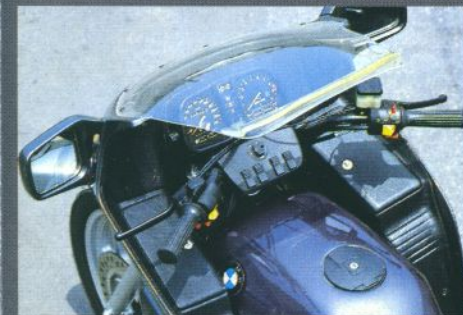
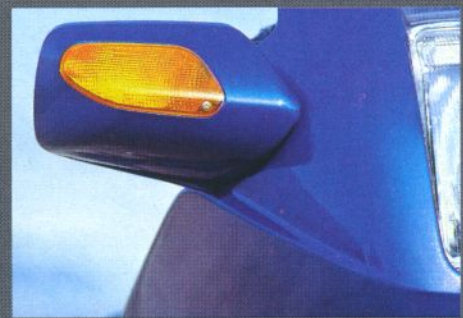
Mit der 22-l-Füllung liegen zwischen zwei Tankstopps bei geschätzten 6,5 l/100 km Durchschnittsverbrauch immerhin 340 km. Verständlich,

Bei welchem anderen Motorrad dieser Klasse ist schon die Grundausstattung so komplett wie bei einer BMW K100 RT?

- Mehrteilige Tourenverkleidung mit hoher Wetterschutzwirkung aus hochfestem, einbrennlackierfähigem GFK mit weit nach hinten gezogener, absprengebbarer Verkleidungsscheibe und aufgesetztem Spoiler zur weiträumigen Luftführung über Fahrer und Sozia hinweg (5).
 - Die schwingungsdämpfende 10-Punkt-Lagerung garantiert Vibrationsarmut aller durch Windkräfte belasteten Teile.
 - Knieschutzvorrichtung – sog. kneepads – aus Integralschaum an den hinteren Verkleidungskanten mit Unfallschutzfunktion.
 - Ablagefächer in beiden Seitenteilen – jeweils 4 Liter Volumen – mit Zündschlüssel abschließbar (6).
 - Einbaumöglichkeit für Radio/CB.
 - Spiegelgehäuse mit Handschutzfunktion gegen Wind und Regen.
 - Blinkleuchten aerodynamisch vorteilhaft in Verkleidung integriert.
 - Unter der Bank befindet sich wie bei der K100 und K100 RS ein großes 9-l-Staufach für Regenkombi oder andere Utensilien sowie eine Schale, ausgestattet mit komplettem Werkzeug und Sets für Erste Hilfe und Reifenpannen-Reparaturen.
 - Wie die K100 RS serienmäßig mit digitaler Quarzzeituhr ausgerüstet.
 - Im Windkanal entwickelte Integralkoffer, serienmäßig. Was sonst meist dazugekauft werden muß, ist an der K100 RT von Anfang an dabei.
- Wie auch bei den anderen Modellen gibt es noch einige Möglichkeiten, den Ausstattungsumfang individuell zu ergänzen und zu erweitern. Z.B. mit einem Nivomat-Federbein, das die automatisch richtige Federbeineinstellung auch bei hoher Zuladung garantiert (ab Frühjahr '84) oder Motorschutzbügel, Warnblinkanlage, Diebstahlwarnanlage und anderem sinnvollem Zubehör. Es ist jedoch nicht allein das Zubehör, das die K100 RT zu einem kompletten Motorrad macht. Weit wichtiger ist das Systemdenken, das sich an ihr wie an jeder BMW unschwer erkennen läßt. Eben die Idee, daß ein Motorrad im optimalen Fall noch mehr sein kann als die Summe von in sich bereits hervorragenden Komponenten. Wenn Sie die K100 RT testen, werden Sie deshalb feststellen:

Wer sich heute für ein Touren-Motorrad entscheiden möchte, das auch morgen noch richtungweisend ist, dürfte zur neuen BMW K100 RT kaum eine Alternative haben.





BMW K100 RS: Voller Details,
die erste Klasse zeigen.

- Mehrteilige, aerodynamisch optimierte Sportverkleidung aus hochfestem, einbrennlackierfähigem GFK mit verstellbarem Spoiler vor der Oberkante der Verkleidung zur Anpassung des Luftstroms an die Fahrergröße (3).
- Knieschutzvorrichtung (sog. kneepads) aus Integralschaum an den hinteren Verkleidungskanten mit Unfallschutzfunktion.
- Raum für zusätzliche Instrumentenfunktionen an den Innenabdeckungen re./li.
- Aerodynamisch gestaltetes Spiegelgehäuse

mit Handschutzfunktion und integrierten Blinkern, absprengbar (4).

● Hintere Blinkleuchten mit einheitlicher Befestigung mittels aerodynamisch optimierten Tragarmen.

● Cockpit mit Zentral-Instrumenteneinheit: elektronischer Tachometer und Drehzahlmesser, Heckleuchten-Check-Control, km-Anzeiger, Tageszähler mit 100-m-Teilung, digitale Quarzzeituhr, Zweistufen-Tankkontrolleuchte für 7 und 4 l Restmenge, Kühlmittel-Temperaturwarnanzeige, digitale Ganganzeige mit zusätzlicher Leerlaufkontrolleuchte, Blinkerkontrolle (automatische, elektronisch geregelte, weg- und zeitabhängige Rückstellung zusätzlich zur manuell bedienbaren Löschtaste an rechter Armatur), Kontrollleuchten für Öldruck, Generator, Fernlicht und Kaltstarterhebel.

BMW K100RS, K100RT: Konsequenter ist noch kein Serienmotorrad aerodynamisch entwickelt worden.

Aerodynamisch perfekte, auf die Gesamtkonstruktion abgestimmte Verkleidungen sind bekanntlich im Motorsport – insbesondere bei harten Langstreckenrennen – nicht nur für eine Leistungssteigerung verantwortlich, sondern ebenso für die entscheidende Verbesserung der physischen Leistungsfähigkeit des Fahrers. Die Vorteile – die Steigerung der Reaktionsfähigkeit des Fahrers, seine Konditionserhaltung und damit die Verbesserung des fahrerischen Könnens – sind natürlich auch auf normalen Straßen und bei geringeren Geschwindigkeiten von großer Bedeutung.

Aus diesem Grunde hat BMW auch als erster Hersteller von Serien-Motorrädern ein konsequent entwickeltes Integral-Cockpit angeboten. Auf der Basis dieser großen Erfahrung wurden jetzt mit der BMW K100 RS und K100 RT wieder neue Maßstäbe für verkleidete Straßenmaschinen gesetzt.

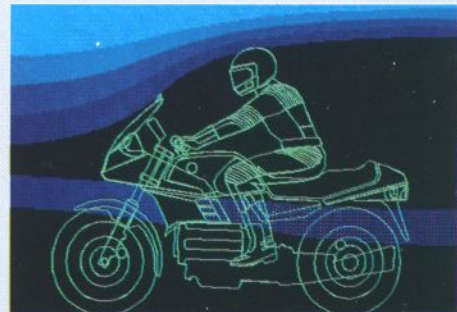
Während das K100 RS Cockpit auf sportlicheres Fahren ausgerichtet und auf die dadurch bedingte, leicht nach vorn geneigte Haltung des Fahrers abgestimmt ist, erlaubt die K100 RT Touring-Verkleidung entspanntes, aufrechtes Sitzen.

BMW K100 RS. Eine Hochleistungs-Maschine, die nicht, wie oft üblich, nur mehr PS hat, sondern vor allen Dingen mehr effektiv erlebbare Faszination vermittelt.

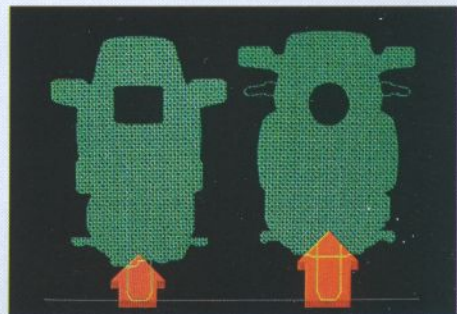
Worauf kommt es beim Fahren auch von hochmotorisierten Motorrädern an? Sicher nicht auf extreme Spitzenleistung. Auch nicht auf ein möglichst hohes Drehzahlniveau mit kleiner nutzbarer Bandbreite. Ist Schaltheftik denn besonders sportlich? Und wie faszinierend ist Motorradfahren mit einem Triebwerk, das seine Besonderheit nur im selten sinnvollen Geschwindigkeitsbereich oberhalb von 200 km/h auf einer Autobahn zeigen kann?

BMW K100 RS. Fahren Sie einmal aktive BMW Leistung gegen passive Renommier-PS.

Woher bezieht die K100 RS ihre Sportlichkeit? Mit Sicherheit nicht aus einer einseitigen, rennsportmäßigen Motorcharakteristik mit zweifelhaftem Nutzwert. Ihre höherwertige Form der Sportlichkeit bezieht die K100 RS aus einer wohlausgewogenen Synthese hoher Leistung schon bei sehr niedrigen Drehzahlen, hervorragendem Drehmomentverlauf, günstigem Gewicht, außerordentlicher Hochgeschwindigkeits-Stabilität und sensationell geringem c_w -Wert. Selbstverständlich gibt es Motorräder mit 5 oder 10% mehr Spitzenleistung. Aber nicht selten haben diese dann auch 20 oder 30% höheres Gewicht, einen viel höheren Auftrieb an der Vorderachse bei hohen Geschwin-



1



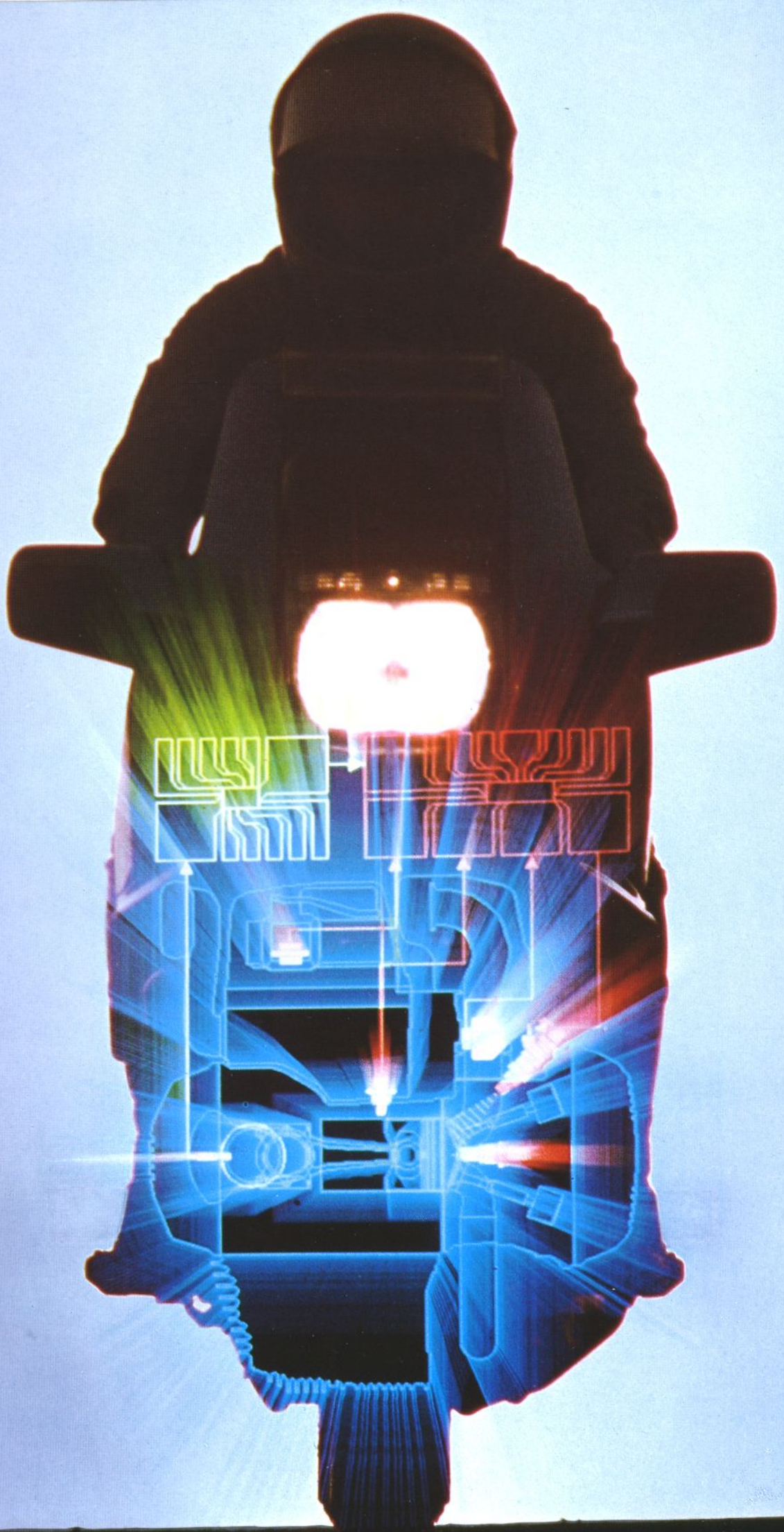
2

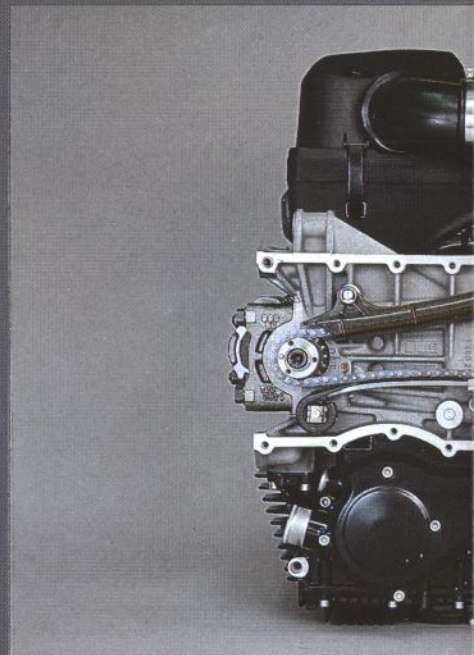
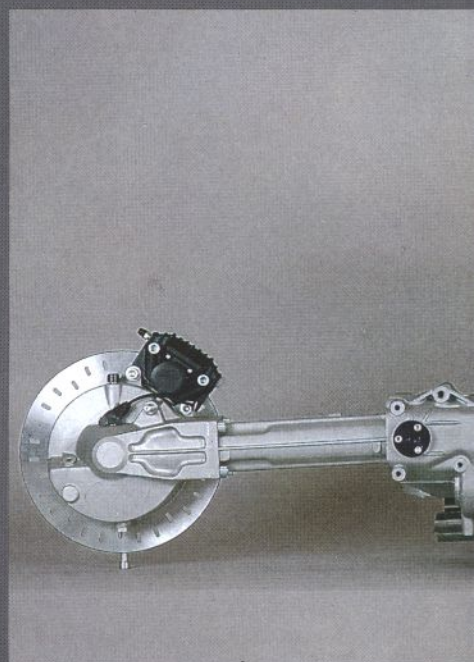
digkeiten und deutlich schlechtere c_w -Werte. Die sich daraus ergebenden Leistungsreserven für die K100 RS hat sie bereits in vielen Tests unter Beweis gestellt. Sogar hochgezüchtete 6-Zylinder werden es schwer haben, mit ihr gleichzuziehen.

Mit der neuen K100 RS hat nicht nur BMW, sondern auch der Motorradbau ein neues Spitzenmodell bekommen.

Die BMW K100 RS hat in ihrer Klasse den geringsten Auftrieb an der Vorderachse. Die bereits günstigen Werte der BMW R100 RS sind übertroffen worden (der Auftrieb war hier 23% größer). Noch deutlicher wird der Vorteil gegenüber Verkleidungssystemen, deren Werte mit 30 und 40% sogar noch weit darüber liegen. Und der hervorragende Luftwiderstands-Kennwert der K100 RS ist auch die Voraussetzung dafür, daß sie trotz eventuell nominal geringerer Leistung selbst bei Spitzengeschwindigkeiten mit den leistungsstärksten Maschinen mithalten kann (1+2).

Bei BMW dient die Aerodynamik vor allem dem Fahrer – und nicht der Schau.





Der Triebwerksaufbau zeichnet sich bei der K-Serie durch eine Zugänglichkeit und Servicefreundlichkeit aus, wie sie kein anderer 4-Zylinder – gleich welcher Leistungsklasse – auch nur annähernd erreicht.

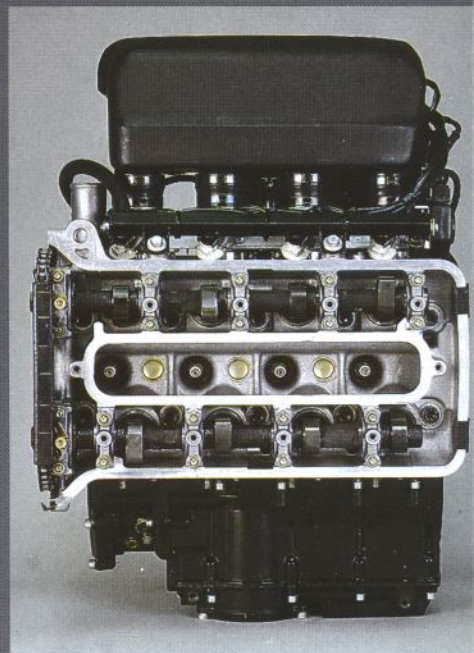
BMW hat der Problemlösbarkeit beim Motorrad schon viele Impulse gegeben. Mit dem Triebwerk der neuen K100-Serie kommt nun wieder einer dazu, der Motorrad-Geschichte machen wird.

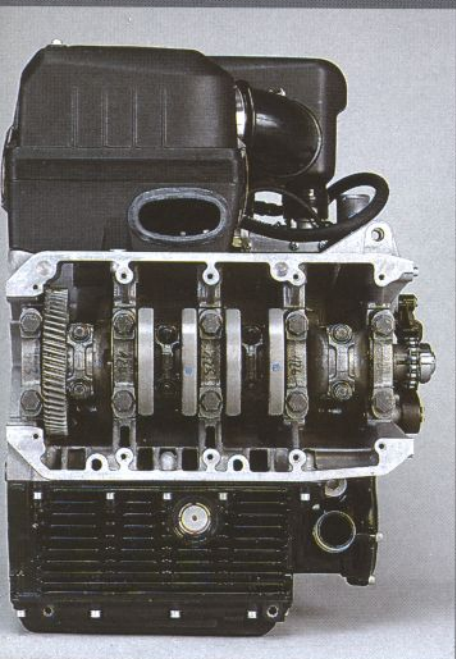
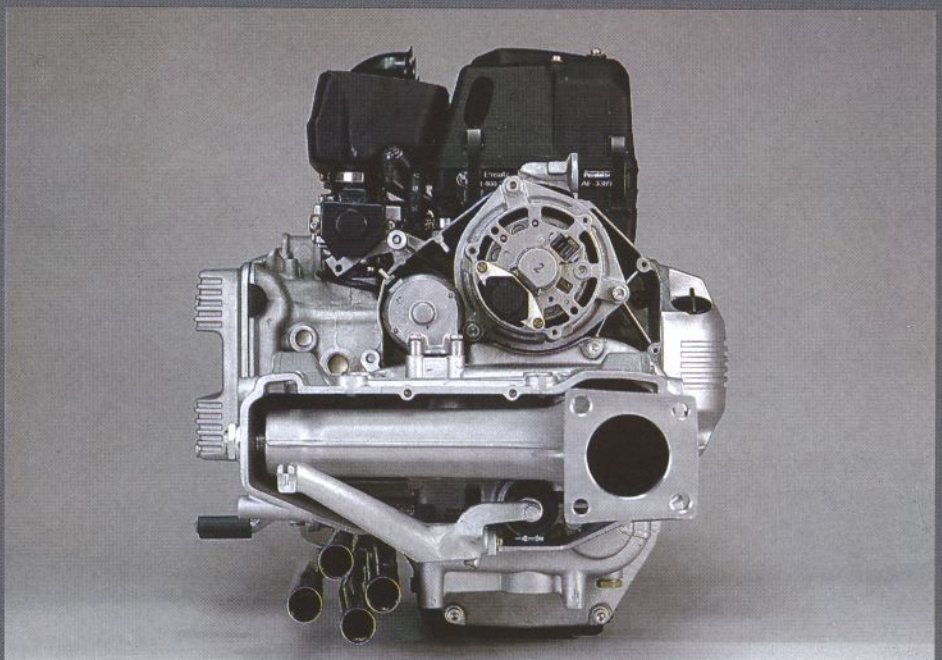
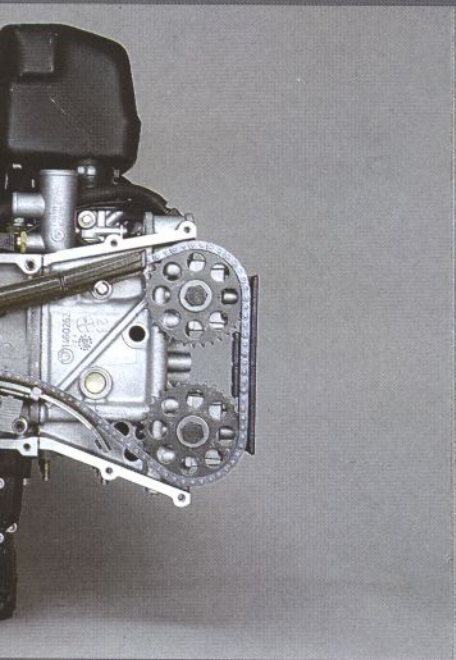
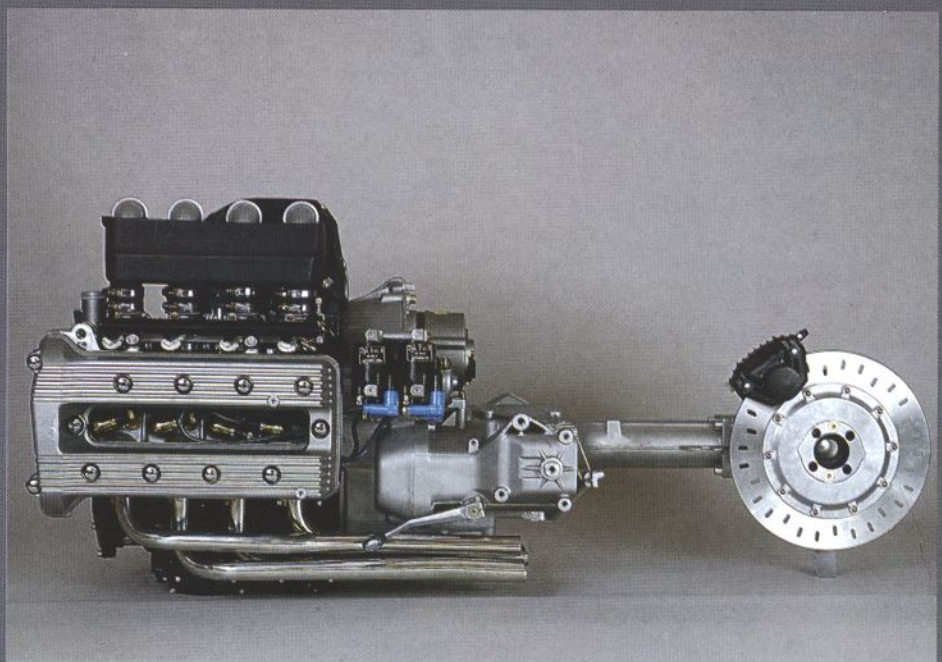
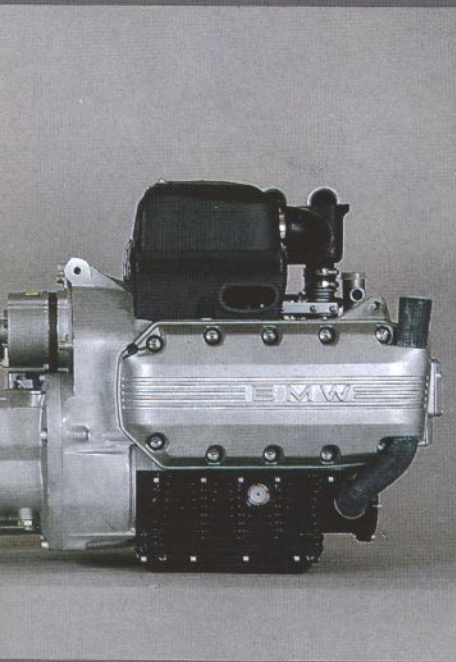
Ohne den Motor aus dem Rahmen zu lösen und ohne den Tank zu entfernen, lassen sich praktisch alle Arbeiten am und im K-Triebwerk ausführen. Nach dem Abschrauben des Zylinderkopfes können außer den Nockenwellen sogar Kolben und Pleuel demontiert werden (5). Selbstverständlich sind ohne jede Mühe die Standardarbeiten der regelmäßigen Fahrzeugwartung und alle notwendigen Kontrollen durchführbar. Z.B. braucht zum Prüfen der Zündkerzen nur die Abschirmplatte auf der Zylinderkopfseite abgenommen zu werden. Nach Demontage des Zylinderkopfdeckels kann man das Ventilspiel problemlos mit Unterlegplättchen einstellen.

Um den Luftfilter zu tauschen, sind keine umständlichen Vorarbeiten notwendig. Ganz klar auch, daß sich an der neuen BMW K-Serie alles auf einen Blick kontrollieren läßt. Etwa der Motorölstand durch das Schauglas

an der Ölwanne oder die Bremsflüssigkeit für Vorder- und Hinterradbremse in den zwei transparenten Kunststoffbehältern sowie der Kühflüssigkeitsstand am Ausgleichsbehälter hinter der seitlichen Abdeckplatte. Einfüllöffnungen und Magnetablaßschrauben für Motoröl, Hydrauliköl der Teleskop-Federung an der Vorderradgabel, Hypoidöl für Schaltgetriebe und Hinterradantrieb sind ebenfalls leicht zugänglich angeordnet. Das gilt ebenso für den Ölfilter.

Selbst seltene und sonst tiefgreifende Arbeiten sind ohne viel Aufwand durchzuführen: Schon nach Abschrauben des Kurbelgehäuse- und Kettenkastendeckels z.B. ist es ohne Motor-Totaldemontage möglich, die Kurbelwelle zu ersetzen. Ähnlich unproblematisch gestaltet sich ein Kupplungsaustausch (5).





Die Brennräume des 4-Zylinder-Motors:
Mechanisch, thermisch und strömungs-
dynamisch so optimal, wie man es von BMW
erwartet.

Das K-Triebwerk hat einen Leichtmetall-Zylinderkopf. Die Ventile – Sitzringe und Führungen eingeschrumpft – liegen in gegeneinander verschobenen Ebenen. Das Ergebnis: zentrale Zündkerzenposition, Dralleffekt im Einlaßkanal und größtmögliche Ventildurchmesser. Alles Voraussetzungen für möglichst vollständige Verwirbelung und beste Brennraumfüllung. Frischgaszustrom und Abgasablaß werden durch die ausgeprägte Quetschkante im Innern des Zylinderkopfes weitgehend den theoretischen Idealvorstellungen angenähert. Die Ventilsteuerung übernehmen zwei obenliegende, von einer Kette angetriebene Nockenwellen.

Das stabile Motorgehäuse ist als mitttragendes Element ganz aus einer hochwertigen Leichtmetall-Legierung gegossen. Statt der großen Massen herkömmlicher Grauguß-Laufbuchsen gibt es eine Direktbeschichtung der Zylinderlaufbahnen mit hochabriebfestem Nickel-Silizium-Karbid. Das reduziert nicht allein das Gewicht, es verbessert zudem die Wärmeableitung und hält die Reibungsverluste gering.

Auf ein so optimales 4-Zylinder-Triebwerk mußten anspruchsvolle Motorradfahrer lange warten. Aber es hat sich gelohnt: BMW Compact Drive System.

Compact Drive System – das ist die innovative Triebwerkstechnologie von einem der leistungsfähigsten Triebwerkshersteller der Welt: BMW. Compact Drive – das bezeichnet die technische Konsequenz eines Antriebsstranges, der zu nicht weniger führt als zu einem Motorrad mit dem geringsten Gewicht in seiner Klasse. Compact Drive – das beschreibt aber auch einen Kraftfluß, der durch Logik bestimmt wird.

Das BMW Compact Drive System: Die logische Linie direkter Kraftentfaltung.

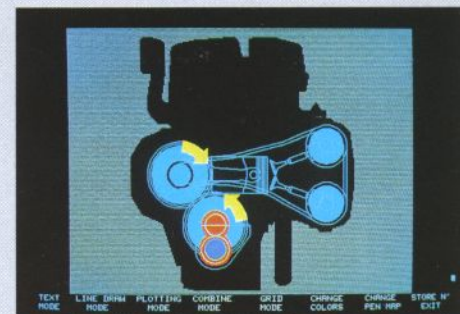
Über schrägverzahnte Primärräder wird die Leistung von der Kurbelwelle direkt auf die Abtriebswelle übertragen. Deren umgekehrter Drehsinn, dazu die Gegenläufigkeit von Generator, Kupplung und Kardanwelle kompensieren auch ohne Zusatzmassen das Motor-Rückdrehmoment vollständig (1). Praxisnah, komfortbetont und gradlinig setzt sich die Leistungsübertragung zum Hinterrad fort. Zunächst über die gut dosierbare, mechanisch durch die hohle Getriebe-Abtriebswelle betätigte Einscheiben-Trockenkupplung mit übersetzter Tellerfeder. Von dort in das klauengeschaltete 5-Gang-Dreiwel- len-Getriebe, in dessen Eingang ein mechanischer Torsionsdämpfer Stoßbeanspruchungen bei plötzlichen Lastwechseln wesentlich mildert. Zusätzliche Dämpfer im Übertragungssystem steigern diesen Effekt weiter. Der erste befindet sich schon vor der Kupplung, der dritte ist Bestandteil der für die Einarmschwinge der K-Modelle völlig neukonstruierten Kardan-Kraftübertragung (2).

Fahrkomfort als konstruktive Komponente – im K-Triebwerk ist er überall anzutreffen.

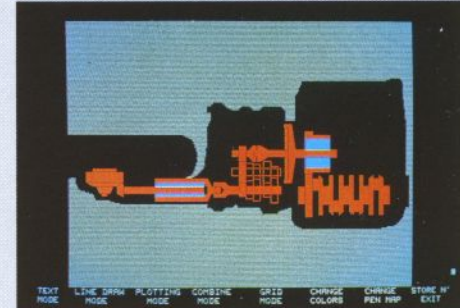
Das beginnt schon mit der geräuschmindernden Flüssigkeitskühlung der neuen 4-Zylinder-Motoren. Sie wurden mit der Perfektion eines Herstellers gebaut, der auch bei Automobilen zum kleinen Kreis der Besten zählt. Das Kühlsystem ist in zwei Kreise unterteilt. Während bei Kaltstarts der Thermostat den Querstrom-Aluminium-Kühler kurzschließt, gibt er mit ansteigender Motortemperatur kontinuierlich auch den zweiten Kreis frei. Dann wird zunehmend mehr Kühlflüssigkeit durch die Kühler geschleust und die direkte Verbindung des Kaltlaufkreises abgebaut. Ab ca. 100° C schaltet sich automatisch der elektrische Lüfter zu, und bei 120° C gibt ein Überdruckventil den Weg zum Ausgleichsbehälter frei (3).

Die Steuerung des Gaswechsels: Nicht minder leistungsfähig und durchdacht als Kurbeltrieb und Kraftübertragung.

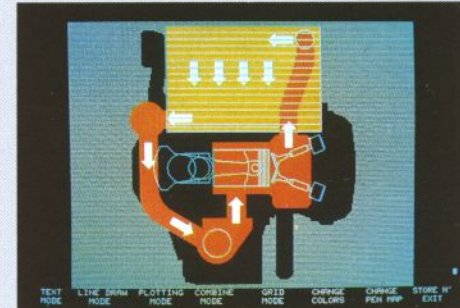
Der Einlaßweg der Frischluft führt zu-



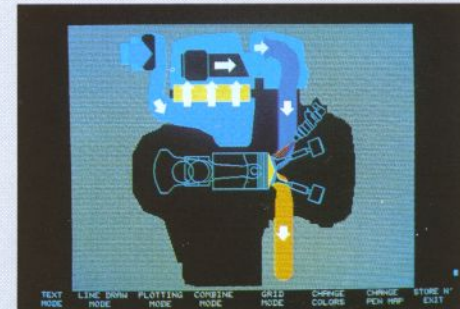
1



2

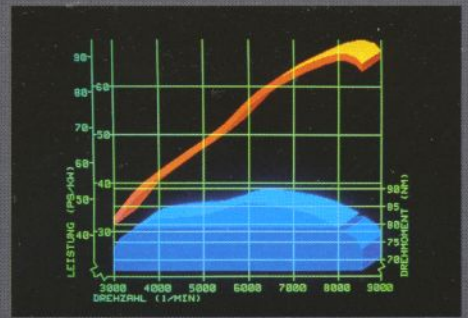
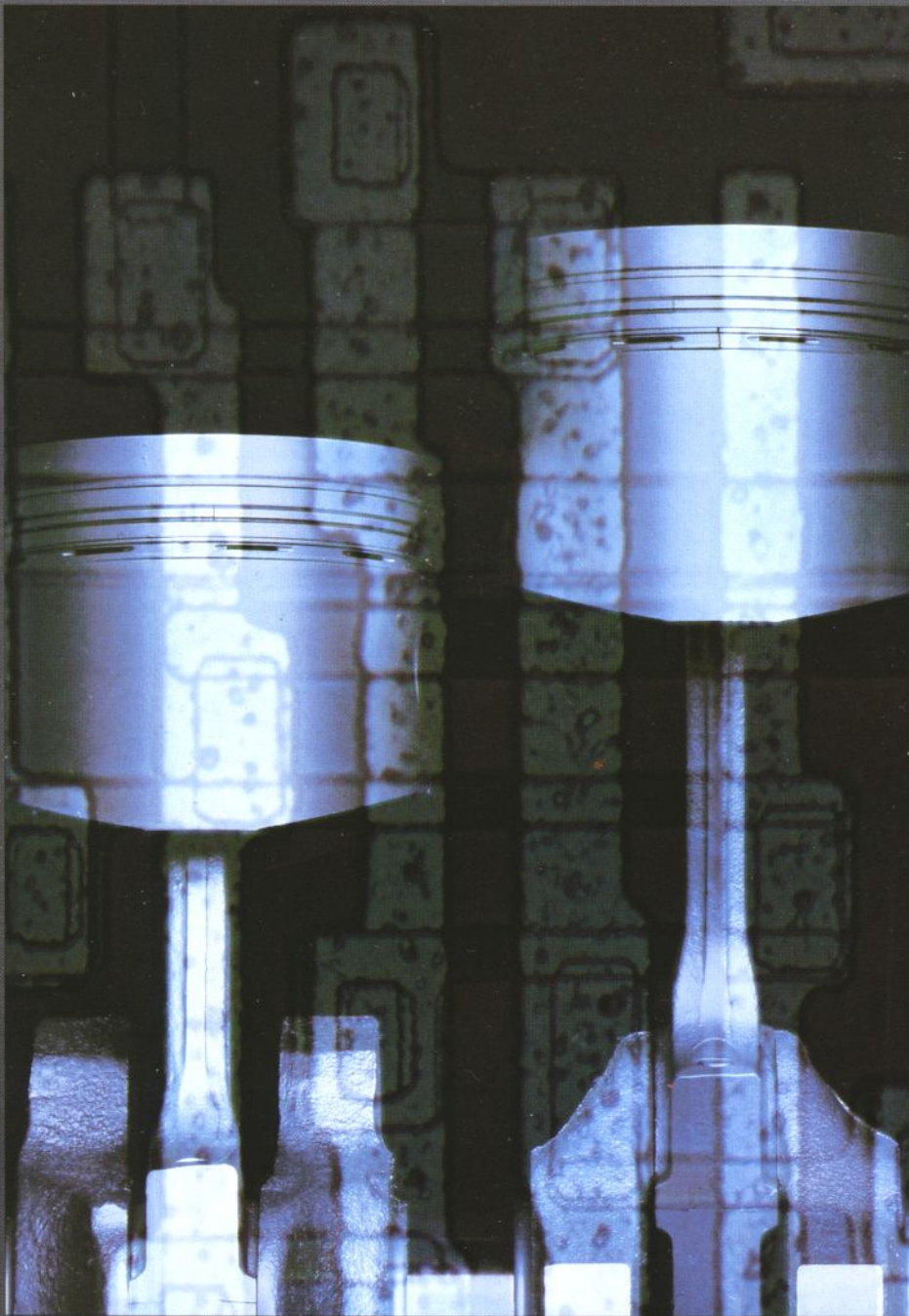


3



4

nächst über einen großvolumigen Sammelbehälter. Integriert sind hier Luftmengenmesser, Plattenluftfilter und sehr lange Ansaugrohre. Strömungstechnisch sehr sorgfältig abgestimmt, bestimmen sie durch einen dynamischen Nachladeeffekt in erheblichem Maß die Füllung der Brennräume mit möglichst viel Kraftstoff-Luft-Gemisch. Damit sorgen sie für das außergewöhnlich hohe, früh einsetzende und sehr günstig über ein breites Drehzahlband verlaufende Drehmoment. Ebenso schwingungsmäßig perfekt auf schnellen Gaswechsel abgestimmt ist das Auspuffsystem. Servicefreundlich und werterhaltend wurde es als teilbare Volledelstahl-Ausführung ausgelegt (4).



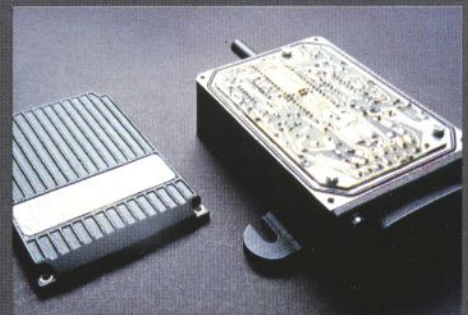
5



6



7



8

Fakten und Zahlen als Beleg für die Vorteile von Spitzentechnologie beim Motorrad.

Ein so guter Drehmomentverlauf, wie ihn die neue K-Serie aufweist, ist über eine solche Drehzahl-Spannbreite bei Maschinen dieser Klasse einmalig. Bis gut über 6000/min bringt das K-Triebwerk deutlich höhere Leistung an das Hinterrad als selbst nominell stärkere Maschinen mit größerem Hubraum. Schon bei 3400/min erreicht die neue BMW 80% ihres sehr hohen maximalen Drehmoments von 86 Nm. Und 90% stehen ihr über eine Drehzahl-Spannbreite von über 3000 zur Verfügung. Das bedeutet: Der K-Motor bietet überall, wo es zählt, hohe Durchzugskraft, hervorragendes Beschleunigungsvermögen und alle Voraussetzungen für komfortbetontes, elastisches Fahren (5). Ebenso beeindruckend sind die Verbrauchswerte: Bei konstant 120 km/h verbraucht die RS 5,7 l, bei konstant 90 km/h nur 4,3 l auf 100 km (nach ISO). Damit liegt sie nicht zuletzt dank modernster elektronischer Steuerung günstiger als der Klassendurchschnitt.

Neue Elektronik – das heißt bei der K-Serie auch neue Sicherheit.

BMW weiß sehr wohl, daß ein Motorrad kein Automobil ist. Und deswegen wurde auf jede unnötige Komplizierung der Technik verzichtet.

Aber BMW hat die Elektronik konsequent dort eingesetzt, wo sie ohne Zugeständnisse bei der Zuverlässigkeit und Wartungsfreundlichkeit wichtige Beiträge zur Sicherheit, zur Umweltfreundlichkeit liefert.

Verschiedene elektronische Baugruppen dienen unmittelbar der Fahrsicherheit und Fahrerentlastung. Im Cockpitbereich übernimmt die Elektronik Sicherungsfunktionen, indem sie z.B. die Heckleuchten überwacht. Wobei die entsprechende Kontrollleuchte erst dann erlischt, wenn nach dem Start Hand- und Fußbremse überprüft wurden. Eine Form von Check-Control also, wie sie schon seit vielen Jahren in BMW Automobilen zuverlässig arbeitet (6).

Die neuen K-Modelle verfügen darüber hinaus zusätzlich über eine elektronische, zeit- und wegabhängig arbeitende Blinkerrückstellung.

Mit der neuen K-Serie demonstriert BMW die Machbarkeit und Notwendigkeit von motorrad-sicherer und motorradpraktikabler Elektronik.

Die Anforderungen, die BMW an sich selbst gestellt hat, sind extrem hoch. Das zeigen auch die außerordentlich konsequenten, langen Entwicklungs-, Prüf- und Testarbeiten an der Bordelektronik, die zu außerordentlich sicheren und wartungsfreundlichen Lösungen geführt haben: Hervorragend geschützt, auch thermisch,

das Zündsteuergerät im Freiraum zwischen Motor und Kraftstoffbehälter (8). Das Einspritz-Steuergerät und die Hochleistungs-Zündspulen sind leicht von der linken Fahrzeugseite zugänglich (7). Zur Kontrolle der Batterie genügt es, die Blende abzunehmen. Nach diesem Handgriff und dem Hochklappen der Sitzbank können auch die Wartungsarbeiten oder Kontrollen an der Zentralelektrik, etwa den Sicherungen bzw. den elektronischen Komponenten der Einspritzanlage, vorgenommen werden.

Mit der K5 kaufen Sie die Erfahrung des Elektronik-Pioniers BMW. Und damit die Sicherheit, zuverlässige, beherrschbare Zukunftstechnologie beim Motorrad schon heute zu fahren.

Ein Motorrad für die Zukunft braucht zukunftsweisende Technologien: BMW Elektronik.

Die immer höheren Anforderungen an eine ebenso wirtschaftliche wie komfortable und umweltfreundliche Hochleistung sind nur durch konsequenten Einsatz elektronischer Triebwerkssteuerung zu erreichen. Bestmögliches Drehmoment schon bei niedrigen Drehzahlen, optimales Laufverhalten in jeder Fahrsituation – selbst unter Kaltstartbedingungen – günstiger Energieverbrauch und hohe Umweltfreundlichkeit: Beim Triebwerk der neuen BMW K-Serie ist durch Elektronik alles bestens geregelt.

Mit BMW Know-how erreicht Elektronik nicht nur mehr Leistungsstärke als herkömmliche Mechanik, sondern vor allem mehr Zuverlässigkeit.

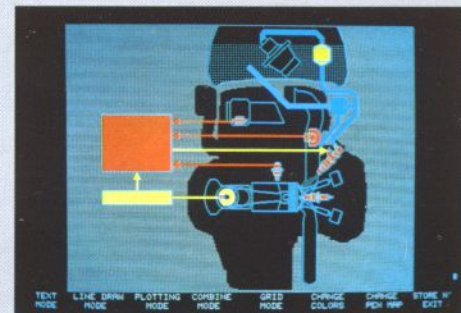
BMW ist seit vielen Jahren Pionier elektronischer Triebwerkssteuerungen beim Automobil und hat so umfassende Erfahrung wie kein anderer. Auf dieser Basis hat BMW die modernste Fahrzeugtechnologie – die Elektronik – jetzt motorradtauglich gemacht. Ihre lange Erprobung beim Motorrad und hunderttausendfache Einsatzerfahrung bei Automobilen sind die Garantie dafür, daß die K-Triebwerke hohe Zuverlässigkeit, Dauerhaftigkeit und Problemlösbarkeit bieten.

Noch nie waren an einem Motorrad Zündung und Einspritzung besser miteinander verbunden als bei der neuen BMW K-Serie.

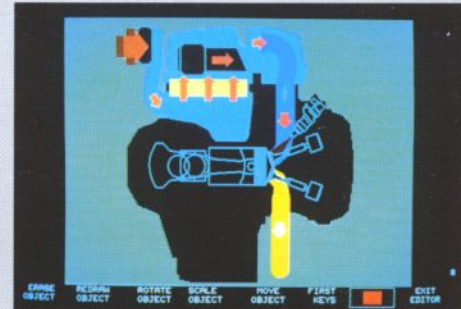
Das K-Triebwerk hat eine elektronische Steuerung von Zündung und Einspritzung über zwei Rechner (1). Schwingungsarm und optimal feuchtigkeitsgeschützt liegt unter der Sitzbank das Steuergerät für die elektronische Einspritzung mit der Schubabschaltung (LE-Jetronic). Abhängig von Ansaugluft und Kühlflüssigkeitstemperatur, von der gerade angesaugten Luftmenge, von der momentanen Motordrehzahl und von der Drosselklappenstellung steuert dieser kompakte Rechner Einspritzmenge und Einspritzzeitpunkt auf ganz besonders ökonomische Art (2). Welche Möglichkeiten die Elektronik bei der Regelung der Benzinzufuhr eröffnet, zeigt z.B. die verbrauchsreduzierende Schubabschaltung, die bis hinunter zu einer Drehzahl von 2000/min reicht, wenn dem Motor vom Fahrer im Schiebetrieb keine Leistung abgefordert wird. Auch das ist eine Einrichtung, die BMW beim Automobil schon seit vielen Jahren mehrere hunderttausendmal erprobt hat.

Auch die Zündimpulse für alle vier Zylinder sind an der neuen K-Serie perfekt programmiert.

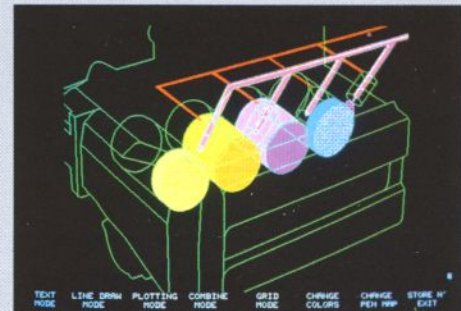
Zur Festlegung des jeweils optimalen Zündzeitpunktes werden vom Zündcomputer unter dem Tank nicht allein



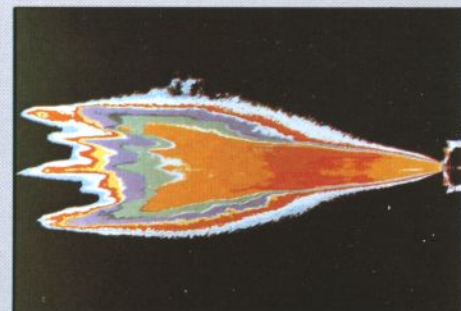
1



2



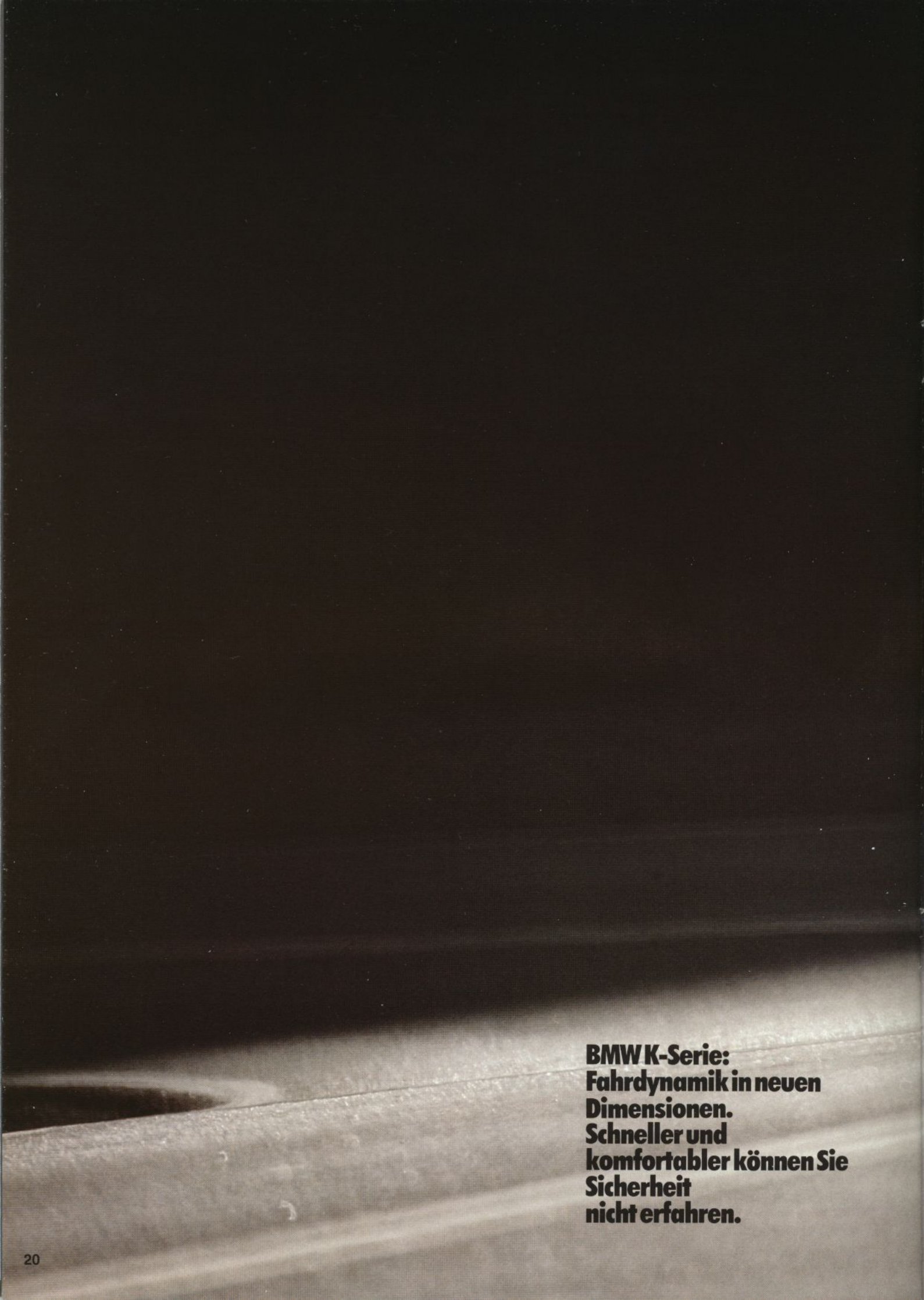
3



4

Informationen über Drehzahl und Unterdruck verarbeitet. Der Rechner der Zündanlage steht darüber hinaus in Verbindung mit dem der elektronischen Einspritzung (3).

Bild 4 zeigt eine Äquidensiten-Aufnahme vom Kraftstoffstrahl einer Einspritzdüse (Bosch).



**BMW K-Serie:
Fahrdynamik in neuen
Dimensionen.
Schneller und
komfortabler können Sie
Sicherheit
nicht erfahren.**



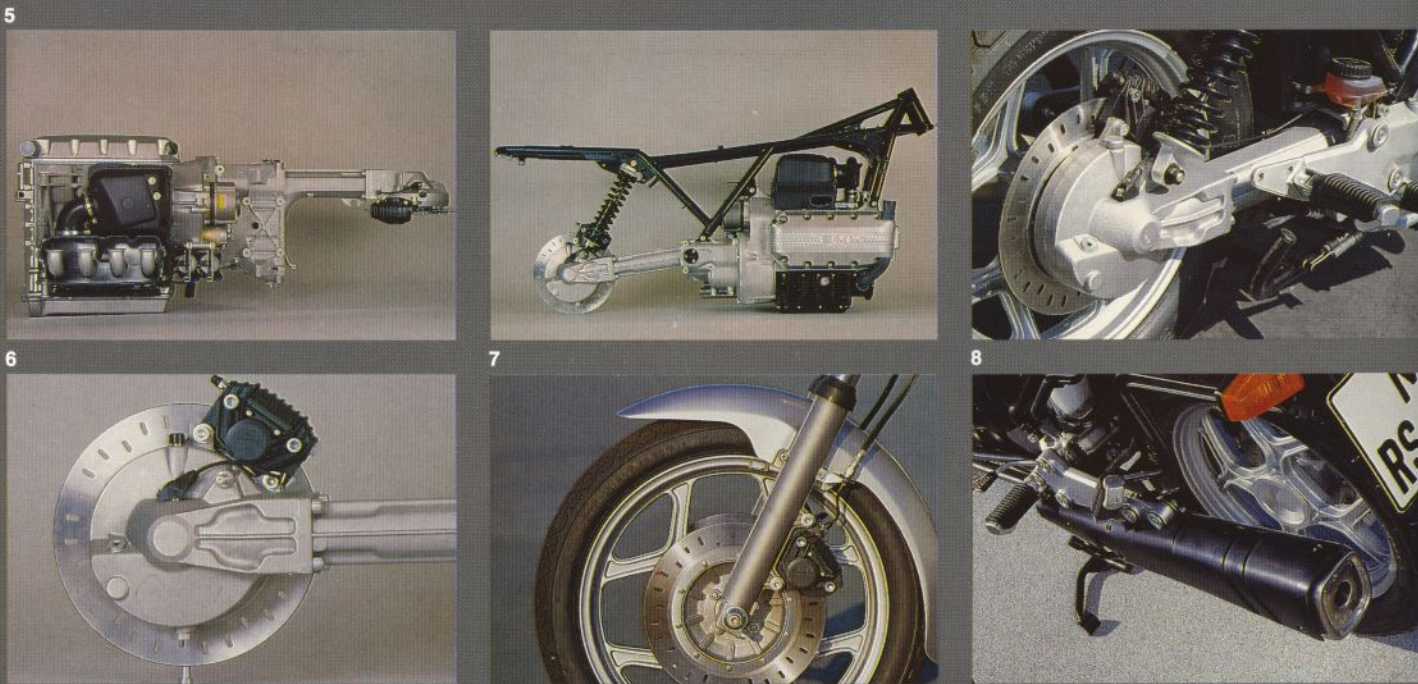
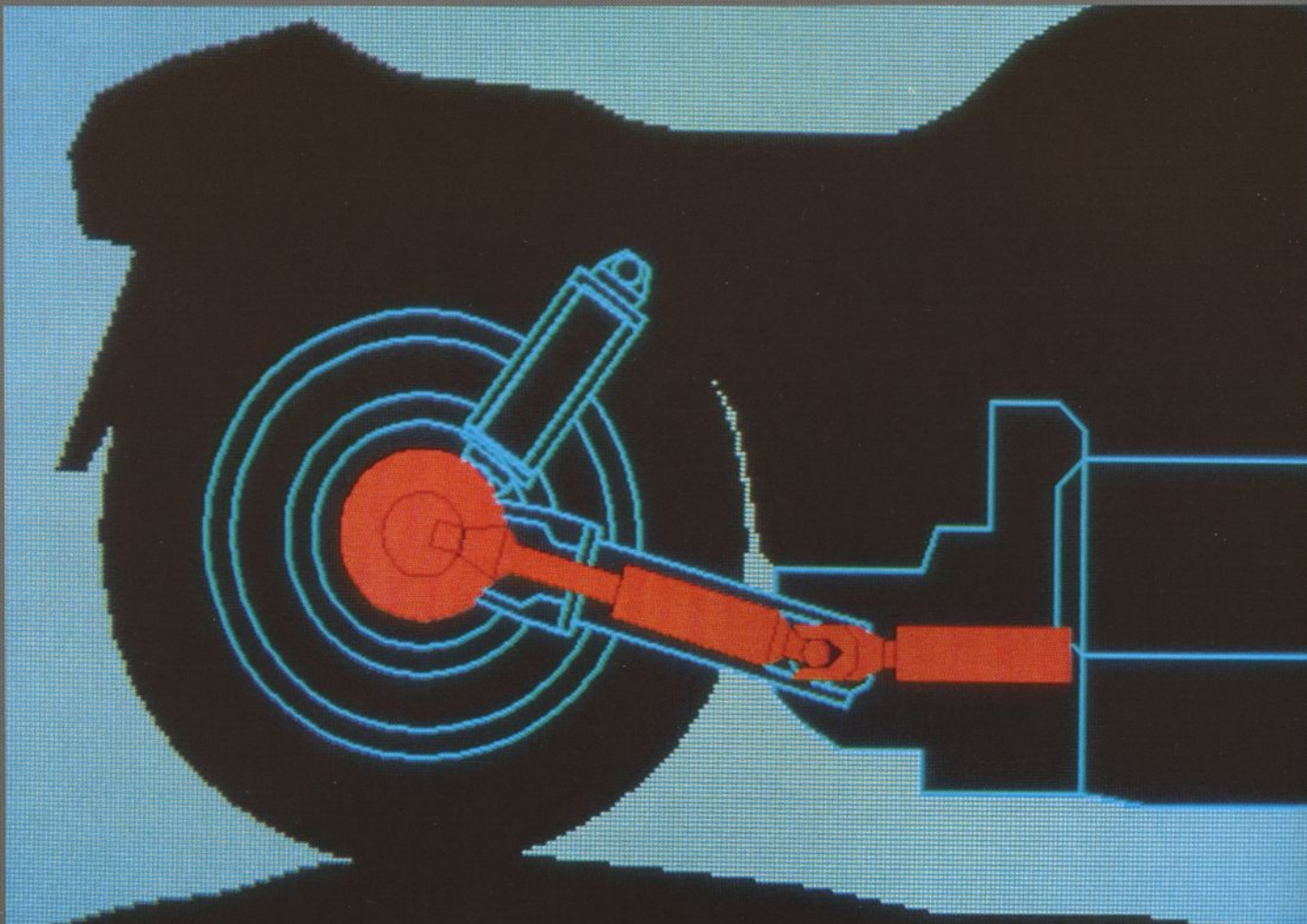
Schon nach wenigen Kilometern mit einer der neuen BMW werden Sie davon überzeugt sein, daß es Zeit wurde, bei Hochleistung umzudenken. Sie werden die Entweder-Oder-Motorräder vergessen. Also: nicht mehr entweder höchste Leistung oder höchste Fahrsicherheit. Mit einer BMW der K-Serie werden Sie die Überzeugung gewinnen, daß beides in einem Motorrad zu verwirklichen ist. Das Fahrverhalten der K100 wird

Ihnen belegen, daß man bei einem Motorrad konsequent ein Optimum an Fahrleistung und Fahrsicherheit verbinden kann. Ihre Handlichkeit und ihre gute Abstimmung tragen zu dem Eindruck bei, auf einer Maschine einer viel kleineren Kategorie zu sitzen. Und ihr stabiler Geradeauslauf auch bei Höchstgeschwindigkeiten vermittelt ein Gefühl der Fahrsicherheit, wie man sie bei Serienmotorrädern immer gesucht hat.

Resümee: Das Beste an der neuen K-Serie sind noch nicht einmal die beispielhaften technischen Daten. Es ist vielmehr das intensive Erlebnis eines faszinierend sicheren Fahrverhaltens selbst bei Hochgeschwindigkeiten.



BMW Forschung



5
Fortschrittliche Detaillösungen als Voraussetzung für unübertroffenes Fahrverhalten.

Am Getriebegehäuse ist der BMW Monolever, die verwindungssteife Einarmschwinge aus hochfester Leichtmetalllegierung, in einstellbaren Kegelrollenlagern gelagert (6). Durch seine hohe Torsionssteifigkeit erfüllt der BMW Monolever extreme Forderungen: Lenkpräzision in engen Kurvenkombinationen, vorbildlicher Geradeauslauf bei hohen Geschwindigkeiten, Spurstabilität bei starker Verzögerung und wechselnden Fahrbahnbelägen. Das Kreuzgelenk der Kardanwelle und die

6

7
 wartungsfreien Kegelrollenlager der Schwinge befinden sich auf einer gemeinsamen Drehachse. Eine axiale Längenschiebung tritt deshalb – trotz der großen Federwege – nicht auf. Die ohnehin geringen Wartungsansprüche eines BMW Kardanantriebes werden so noch einmal reduziert (5+7). Die neuartige Kardanwelle, die im hohlen Schwingarm des Monolever läuft, besitzt einen integrierten Torsionsdämpfer in der Art eines überdimensionalen Silentblochs. Die Kräfteinleitung in das Einzelfederbein – den BMW Monoshock – erfolgt über den bestmöglichen Anlenkpunkt und garantiert ein feines Ansprechen der Feder-Dämpfer-Einheit sowohl

8
 bei großen als auch bei kleinen Bodenebenenheiten. Das Gasdruckfederbein der Hinterradschwinge hat eine progressive Federkennung mit dreifacher Verstellmöglichkeit. Auf Wunsch ist ein niveauregulierendes Federbein (Nivomat) erhältlich (ab Frühjahr '84). Am Hinterachsantrieb erkennt man die übersetzungsunabhängige Impulsabgabe für den elektronischen Tachometer und für das wegstreckenabhängige Zurückschalten des Blinkers (8). Der Wechsel des Antriebsrades gestaltet sich durch die Monolever-Führung so unproblematisch wie beim Automobil (11). Eine weitere Besonderheit: Die in den Hinter-



achsantrieb teilintegrierte Scheibenbremse mit Bremsdosiervorrichtung (9). Das Vorderrad besitzt eine leicht demontierbare, kräftig dimensionierte Steckachse, aus Gewichtsgründen hohlgebohrt (10). Die neuen Leichtmetall-Gußräder weisen bei besonders niedrigem Gewicht sehr hohe Materialzähigkeit auf. Eine Zweischeibenbremsanlage vorn mit Fest-sätteln, geschlitzten Edelstahlbrems-scheiben und naßbremsfadungsfreien Semimetallbelägen bringt den größten Teil der Bremskraft auf. Ihre Bedienung ist besonders leicht – ein entscheidender Faktor aktiver Sicherheit (10). Die langhubige, sehr leicht ansprechende

Vorderrad-Gabel besitzt äußerst kräftig dimensionierte Gabelstand- und Tauchrohre. Sie arbeitet mit progressiver Federkennung und darauf abgestimmter hydraulischer Dämpfung. Alle BMW der K-Serie verfügen über einen verstellbaren Lenker, schwingungs isoliert gelagert.

Das K-Fahrwerk: Die Technik, mehr Leistung mit Sicherheit besser zu nutzen.

Die neuen BMW der K-Serie wurden in einem der modernsten aerothermischen Versuchszentren der Welt entwickelt.

Die konsequente aerodynamische Detailarbeit hat zu der Glattheit des Triebwerks geführt, die Seitenwindempfindlichkeit reduziert, zur Frontflächenverkleinerung und damit Verbrauchsreduzierung beigetragen, die Schutzwirkung für Fahrer und Sozia erheblich verbessert und eine harmonische Integration aller Einzelkomponenten – auch des Zubehörs – sichergestellt. Und die aerodynamische Perfektion zeigt sich nicht zuletzt bei den Verkleidungen der K100 RS und RT, die nach umfangreichen Untersuchungen – auf wissenschaftlicher Basis und im BMW Windkanal – gestaltet wurden. Die dabei erzielte kontrollierte Luftführung läßt den Fahrer einer BMW der K-Serie eine neue Art von Sicherheit erleben – selbst bei Hochgeschwindigkeiten (1+2).

Das Fahrwerk der K-Reihe: So hoch angesiedelt wie das K-Triebwerk.

Fahrstabilität und Handlichkeit – ein nahezu klassischer Gegensatz bei der Auslegung von Motorradfahrwerken. Unter den guten Maschinen haben ihn selbst die besten nur annäherungsweise überwunden.

BMW macht jetzt einen weiteren Schritt in Richtung Perfektion: mit dem Rahmen und dem Fahrwerk der neuen BMW K-Serie.

Eine wesentliche Voraussetzung für die hervorragende Fahrstabilität der K-Serie ist der äußerst stabile, aber gewichtsarme Stahlrohrrahmen, in den das K-Triebwerk als mittragendes Bauteil integriert ist. Seine in Gitterform ausgelegte Fachwerkstruktur bietet durch den weitestgehenden Abbau von Biegekräften eine enorm hohe Steifigkeit. Dazu hat BMW sehr viel Know-how aus dem Rennsport in die Serie eingebracht.

Selbstverständlich wurde darüber hinaus die räumliche Konfiguration der tragenden Stäbe nach modernsten, computergestützten Verfahren wie der Finite-Elemente-Methode festgelegt. Durch präzises Durchrechnen von einzelnen Stäben und sämtlichen Knotenverbindungen wird gewährleistet, daß für höchstmögliche Verwindungssteifigkeit nicht mehr Gewicht erforderlich ist, als es eine BMW auf die Waage bringt (3).

Qualifizierter Leichtbau – eine wichtige Grundlage für das ideale Fahrverhalten der K-Serie.

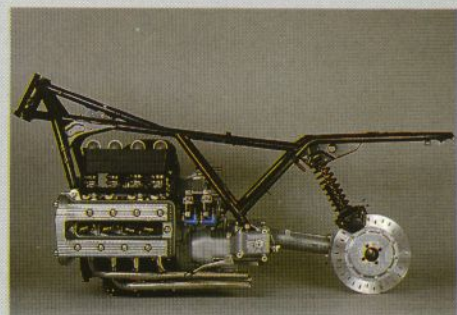
215 kg Trockengewicht – das ist Weltrekord für eine solche Maschine wie die BMW K100. Der Rahmen und das Fahrwerk haben entscheidenden Anteil daran. Doch der konsequente qualifizierte Leichtbau ohne jeden



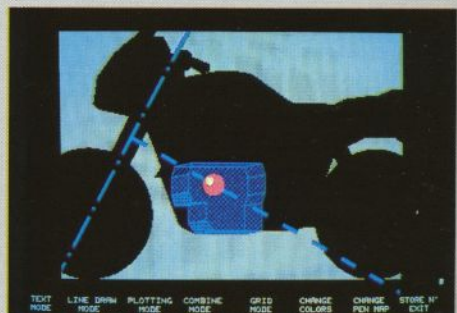
1



2



3



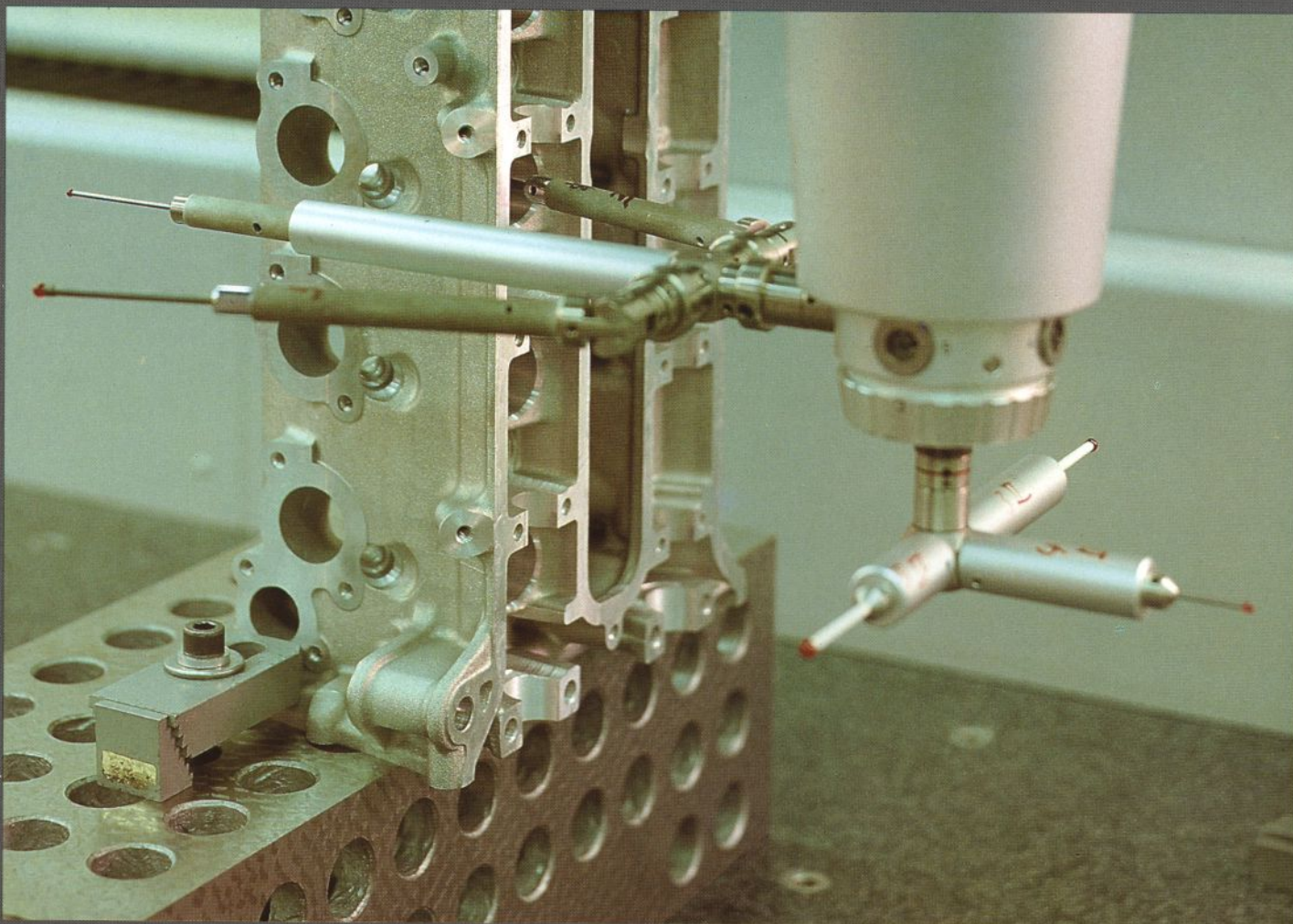
4

Kompromiß bei Stabilität und Zuverlässigkeit geht weit über Rahmen und Fahrwerk hinaus. Er betrifft praktisch jedes Aggregat, jede Detailkonstruktion. Getriebe- und Motorgehäuse, Zylinderkopf, Schaltwalze und Schaltgabeln sind aus Leichtmetall. Die Abtriebswelle und die Nockenwellen sind hohlgebohrt. Zum günstigen Gewicht tragen auch der Leichtmetall-Monolever und die neuen Räder bei. Und auch das ist eine aufwendige Besonderheit: der an 6 Punkten schwingungs isoliert aufgehängte Tank aus Aluminium. Die Synthese aus exzellentem Fahrwerk, aus tiefem Schwerpunkt (4), niedrigem Gewicht und optimaler, klassischer Achslastverteilung gibt der K-Serie ein begeisterndes Fahrverhalten.

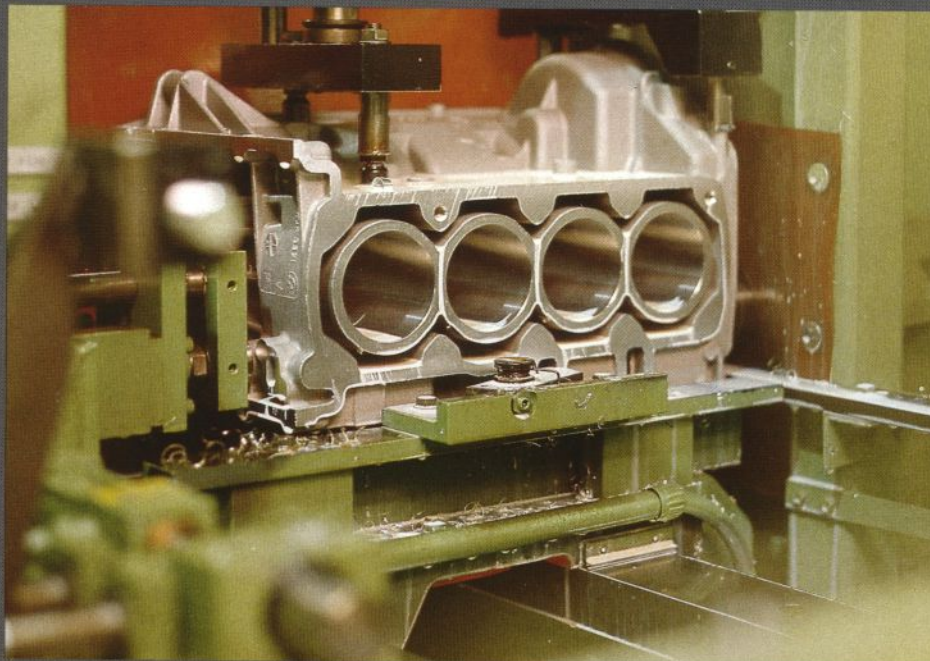
Starten sie in eine neue Welt des Fahrvergnügens – mit einer BMW der K-Serie.

K100 mit Sonderausstattung:
Gepäckbrücke, Spritzschutz.





1



3

Der Entwicklungs-Standard der K-Serie und der unserer anspruchsvollen Automobile haben etwas gemeinsam: Sie bestimmen den Fortschritt.

BMW Motorrad und Automobile sind komplexe technische Systeme – desto besser, je größer die Erfahrung und der Ideenreichtum der Ingenieure sowie die Vielfalt der Analysen und Synthesen mit den Mitteln der Datenverarbeitung. Daß BMW hier zu den Vorreitern des Fortschritts gehört, kann man nicht nur an den Automobilen, sondern jetzt auch an den Motorrädern erkennen. Ein paar wenige Beispiele für die Steigerung der konstruktiven Qualität zu höchster Perfek-

tion mit Hilfe modernster elektronischer Verfahren:
Die Modalanalyse – eine Beschreibung der dynamischen Eigenschaften von Schwingungssystemen. Auf dem Bildschirm des Computers wurden die schwingenden Strukturen von Baugruppen dargestellt, und daraufhin können Lösungen entwickelt werden, die z.B. Schwingungs- und Geräuschprobleme eliminieren (7).
BMW ist einer der ganz wenigen Fahrzeughersteller in der Welt, die den hohen finanziellen Aufwand für den Einsatz der Lasertechnik bei Holographie-Untersuchungen nicht gescheut haben. Dadurch wurden die extrem komplizierten

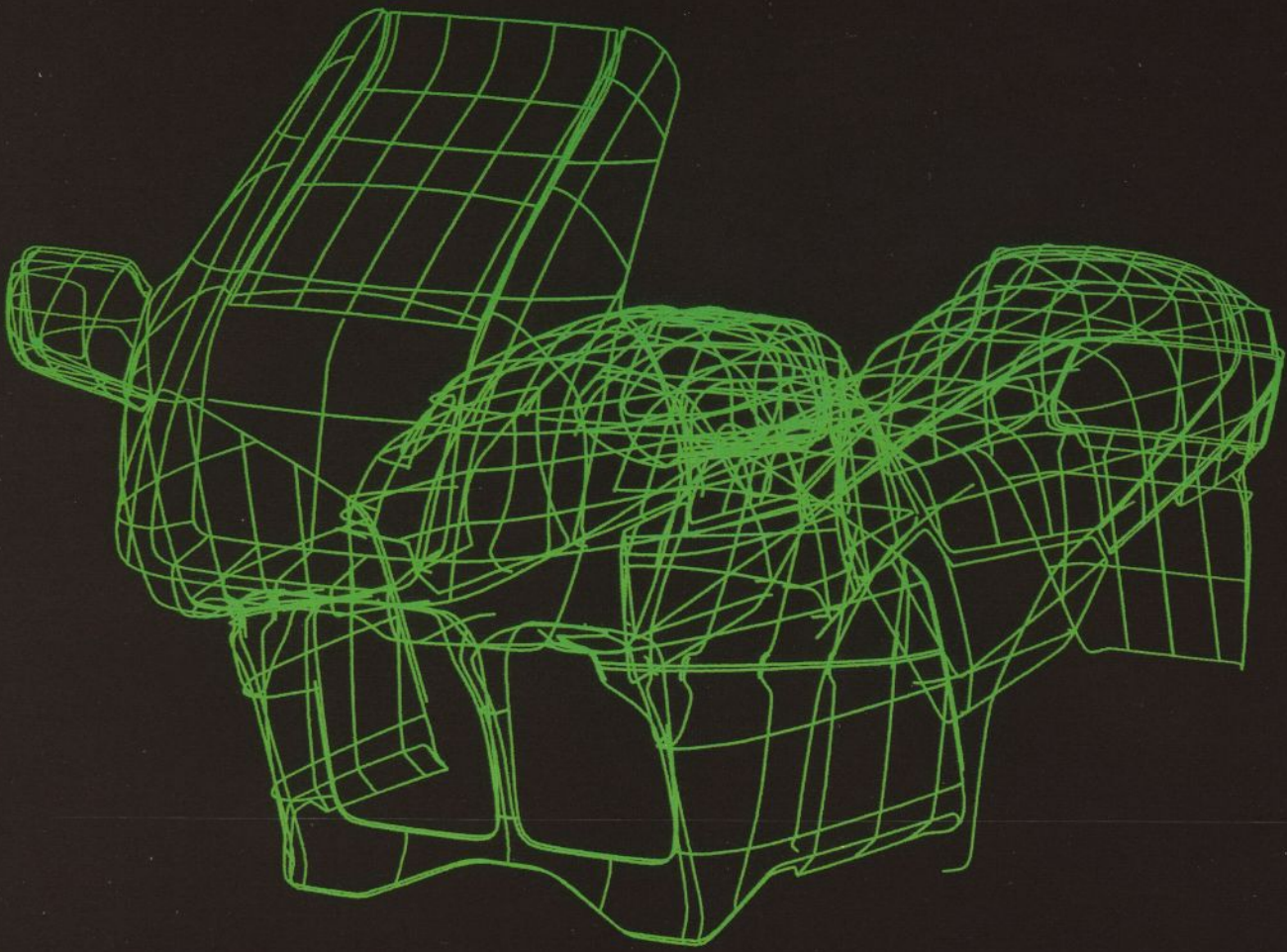


4



8

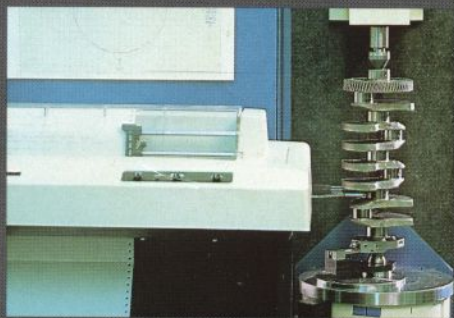
Probleme der konsequenten Gewichtsreduzierung ohne jeden Kompromiß bei Stabilität und Maßgenauigkeit gelöst (11). Darüber hinaus werden mit Hilfe von Laserstrahlen die Kurbel- und Nockenwellen in allen Dimensionen exakt durchgemessen (6+9). Selbstverständlich wird wie beim BMW Automobil auch beim BMW Motorrad konsequent die rechnergestützte Entwicklungsarbeit des Computer-Aided-Design (CAD) eingesetzt. Einzelne Bauteile oder die gesamte Verkleidung z.B. lassen sich so als dreidimensionale Modelle auf dem Bildschirm darstellen, variieren und optimieren (2).
Nach der Finite-Elemente-Methode (FEM) läßt



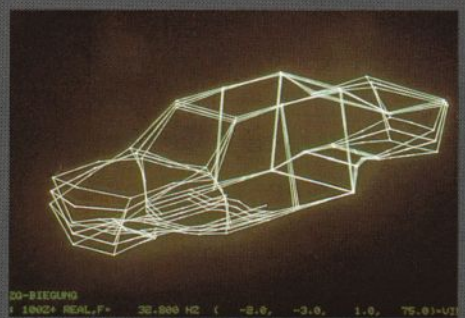
2



5



6



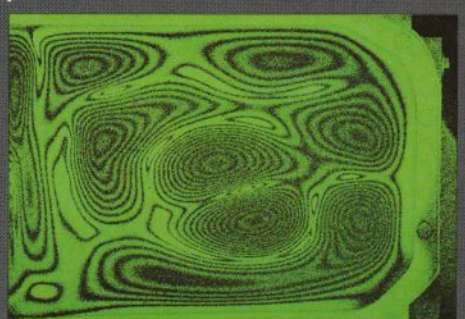
7



9



10



11

sich z.B. die gesamte Rahmenkonstruktion theoretisch in Linien-, Flächen- und Raumelemente zerlegen. Kraft- und Spannungsverläufe können exakt berechnet werden. Zu erhöhter Sicherheit führen auch die Festigkeitstests auf dem Pulsprüfstand (10). Auch bei den Meß- und Prüfarbeiten kann die BMW Motorradentwicklung auf die modernsten und leistungsfähigsten Einrichtungen zurückgreifen. Ein Beispiel für die unzähligen optischen, elektronischen und mechanischen Meß- und Prüfeinrichtungen ist ein computergesteuerter Formtaster, der Werkstücke auf tausendstel Millimeter genau überprüft (1). Und diese Genauigkeit ist auch notwendig.

Denn Fahrsicherheit ist häufig das Ergebnis von Bruchteilen von Millimetern. Deshalb werden z.B. alle Fahrwerksteile mehreren Zwischen- und Endprüfungen unterzogen. Dadurch werden auch kleinste Fertigungsdifferenzen ausgeschlossen – zur Sicherheit der BMW Motorradfahrer.

BMW K-Serie: Technologie der neuesten Generation – auch bei der Entwicklung.

BMW Motorräder genießen weltweit den Ruf, qualitativ an der Spitze zu stehen. BMW hat mit der K-Serie nicht weniger vor, als diesen Ruf noch einmal zu verbessern. Dahinter stehen 60 Jahre Erfahrung als Motorradhersteller. Aber auch die ganze Kompetenz und das Technologie-Know-how des erfolgreichsten, wachstumsstärksten westlichen Automobilherstellers der letzten 15 Jahre.

BMW Motorradwerke Berlin – eine der weltweit modernsten Fertigungsanlagen für Motorräder.

Mit sehr hohen Investitionen hat BMW für den Start der K-Serie eine komplett neue Fertigung errichtet, in der alle wichtigen Triebwerksteile gefertigt werden und die Endmontage erfolgt. Verschiedene dieser Produktionseinrichtungen stellen Weltneuheiten dar. Z.B. die gleichzeitig absolut gleichwinklig zur Kurbelwellenachse erfolgende Fein- und Fertigungsbearbeitung sowie die oberflächenveredelnde Nickel-Silizium-Karbidbeschichtung der Zylinderlaufbahnen (3). Oder die für paßgenaue Montage von Triebwerksteilen nötigen, absolut exakten Bohrungen auf einer neuen, aufwendigen Transferstraße. Selbstverständlich kommen die großen Investitionen auch dem Boxer-Programm zugute. K-Serie und Boxer – beide Baugruppen werden gemeinsam produziert. Deshalb besitzt die Endmontage ein eigenes, neues 1,2 km langes Fördersystem. Computergesteuert durchlaufen selbstfahrende, allseits schwenkbare und höhenverstellbare Montagegehänge alle vorgegebenen Montagestationen. Selbstverständlich sorgt der Computer auch dafür, daß die bei jedem Motorrad individuell bestellten Sonderausstattungen richtig zugeordnet werden (4).

Check-out – die Reifeprüfung für Qualität.

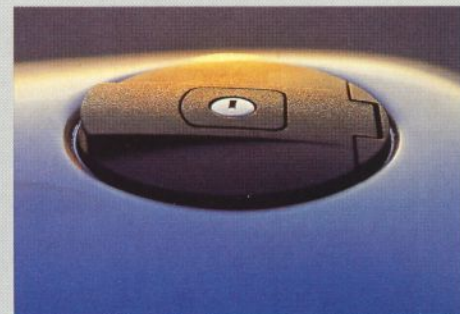
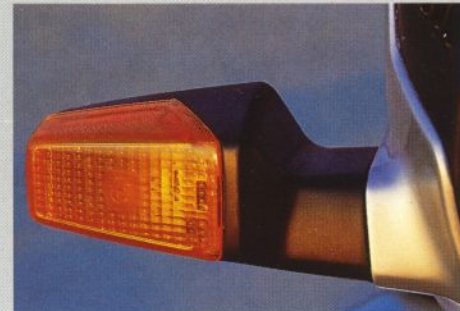
Am Ende aller Kontrollen steht die Check-out-Anlage, ein ins Finish-Band integriertes, rechnergesteuertes Überwachungssystem. Dabei muß jede Maschine auf einem der drei Rollenprüfstände bei Geschwindigkeiten von ca. 140 km/h ihre absolute Fehlerfreiheit beweisen. Beim Triebwerk ebenso wie beim Fahrwerk oder bei der Elektrik. Auch dieses Kontrollsystem ist für Motorräder weltweit einmalig (8).

BMW Qualität macht sich täglich bezahlt. Und das für lange Zeit.

Auch das ist ein wesentlicher Bestandteil im System der BMW Qualität. Denn BMW – das heißt auch ungetrübte Freude am Fahren auf Dauer. Damit die Freude an unserer leistungsfähigen, präzisen und zuverlässigen Technik auch langfristig nicht getrübt wird, sorgen fachmännisch geschulte Spezialisten in den BMW Motorradwerkstätten auf der ganzen Welt für sorgfältigen Service und reibungslose Teileversorgung. Und zusammen mit der auf Werterhaltung ausgerichteten Modellpolitik sichert BMW den Fahrern seiner Motorräder so einen hohen Wiederverkaufswert.

Erstklassige Technik und sensationelles Fahrverhalten sind das Ergebnis programmierter Qualität – und zwar von Anfang an.

Zum umfassenden BMW Qualitätssystem gehört neben der perfekten Herstellung, dem sorgfältigen Finish und den gründlichsten Kontrollen aber schon das konstruktive Ausschließen von Mängeln in der Planungs-, Entwicklungs- und Testphase. Bevor BMW die K-Serie mit enorm hohem Aufwand zu fertigen begann, haben wir die Maschine einem so ziemlich einmaligen Prüf- und Testprogramm unterzogen. Und das geschah zweigleisig. Zum einen auf vielfältigen Prüfständen. Z.B. auf einem fahrdynamischen Prüfstand, der praxisnahe Erprobung extremer Fahrsituationen ermöglicht. Und auf dem Auto- und Motorrad-



fahrwerke z.B. unter extremen Geschwindigkeiten „10.000 km Nürburgring“ fahren – eine einzigartige Einrichtung in der Welt. Oder bei den Triebwerken, die gnadenlos fast 10.000 Stunden auf Prüfständen auf ihre Standfestigkeit und Zuverlässigkeit überprüft wurden. Mindestens ebenso wichtig war die praktische Fahrerprobung. Auf über 400.000 km unter unterschiedlichsten, z.T. schwierigsten Bedingungen auf verschiedensten Straßen und Rundstrecken in Europa und Übersee haben die Motorräder der K-Serie nachweisen müssen, daß sie die vorgegebenen Ziele mit absoluter Sicherheit erreichen (5). Ergänzt wurden diese Prüfungen durch vielfältigste Versuche auf dem BMW eigenen Testgelände und in dem neuen aerothermischen Versuchszentrum von BMW – einer der modernsten Anlagen dieser Art auf der Welt. Zwei weitere Vorteile bei der Erprobung der neuen BMW Motorräder tragen zur Ausgereiftheit bei. Das beste Motorrad-Testgelände, die Alpen, liegt für BMW direkt vor der Tür. Und im Gegensatz zu anderen Herstellerländern herrschen auf deutschen Autobahnen keine Geschwindigkeitslimitierungen.

In der Summe sichert das jedem BMW Fahrer auch bei der K-Serie, was BMW Motorräder seit je auszeichnet: Langzeitqualität und bleibender Wert.

**Was ist die Alternative zur
Masse der 1000er?
Die Klasse einer BMW.**



K100 mit Sonderausstattung: Windschild, hoher Lenker mit kurzen Spiegeln, Zusatzscheinwerfer, Motorschutzbügel, Gepäckbrücke, Spritzschutz.
Bekleidung: BMW Lederanzug, -Handschuhe und -Stiefel „Sport“; BMW System-Helm.

BMW Sonderausstattungen und Zubehör: Machen Sie aus einer BMW Ihre ganz individuelle Maschine.

Was für die Ausstattung des Fahrers gilt, trifft natürlich auch auf die der BMW zu: Vielfältiger ist kein anderes Programm von Sonderausstattungen und sinnvollem Zubehör. Da sie von BMW konstruiert wurden, sind sie selbstverständlich aus bestem Material und besitzen optimale Paßgenauigkeit. Bei BMW erwerben Sie ausschließlich Original BMW Zubehör und damit die Sicherheit, keine halben Sachen zu bekommen, die oft nicht zusammenpassen oder erst an die technischen Gegebenheiten der Maschine angeglichen werden müssen.

Bei BMW können Sie Ihre individuellen Wünsche entweder direkt beim Kauf Ihrer Maschine angeben – die Montage der Sonderausstattungen (SA) erfolgt dann direkt ab Werk – oder sie sich durch nachträglichen Anbau von Original BMW Zubehör (SZ) erfüllen.

Das perfekte Platzangebot für Individualisten.

Bei der Entwicklung der K-Serie hat BMW auch die einmalige Chance genutzt, das Angebot an Stauraum nochmals zu optimieren. So ist z.B. eine technisch perfekte Einheit von Koffer- und Taschenprogramm entstanden.

Tankrucksack Multivario K (SZ)

Multivariables System mit problemloser Montage über Hakensystem; von 11 l bis 28 l ausdehnbares Fassungsvermögen, über Reißverschluss einfach bedienbar; Kartentasche im Kopfteil. Das Unterteil kann auch als Tankschoner eingesetzt werden (1).

Integralkoffer (SA) – völlige Neuentwicklung

Nach Windkanalversuchen gestaltet; mit einem Fassungsvermögen von zusammen ca. 70 l. Stabile, lackierfähige, auswechselbare Deckel aus schlagfestem Kunststoff; modernes Halteschloßsystem zur schnellen Befestigung; 2 Kofferzugschlösser mit 30 Schließungen und Schlüssellochabdeckung (3).

Kofferhalter (SA)

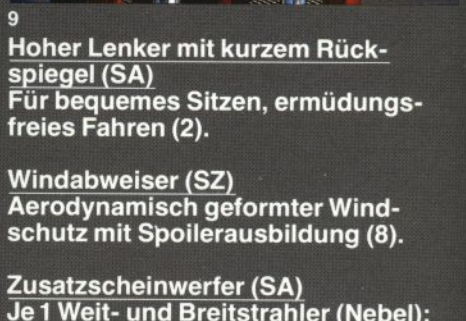
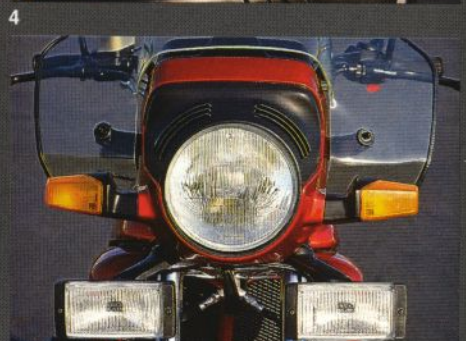
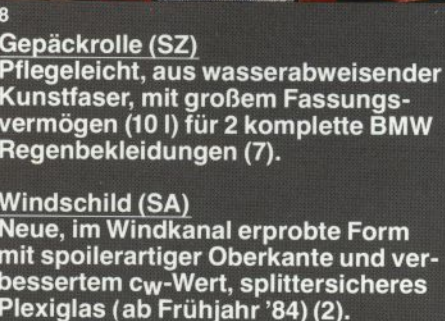
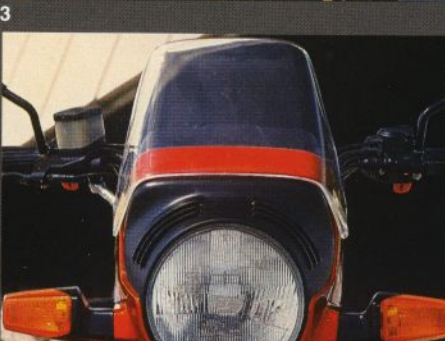
Leicht, korrosionsfest, hochstabil – eine völlig neue, ins Fahrzeug integrierte Form, die dem Motorrad-Design entspricht (4).

Innentasche für Integralkoffer (SZ)

Geräumig und handlich, auch als praktische Reisetasche verwendbar (25 l Inhalt) (5).

Gepäckbrücke (SA)

Durch Alu-Druckgußverfahren sehr leicht und korrosionsfest, mit integrierten Ösen zur sicheren Riemenanbringung (6).



1

3

8

4

9

Gepäckrolle (SZ)
Pflegeleicht, aus wasserabweisender Kunstfaser, mit großem Fassungsvermögen (10 l) für 2 komplette BMW Regenbekleidungen (7).

Windschild (SA)
Neue, im Windkanal erprobte Form mit spoilerartiger Oberkante und verbessertem c_w -Wert, splittersicheres Plexiglas (ab Frühjahr '84) (2).

Hoher Lenker mit kurzem Rückspiegel (SA)
Für bequemes Sitzen, ermüdungsfreies Fahren (2).

Windabweiser (SZ)
Aerodynamisch geformter Windschutz mit Spoilerausbildung (8).

Zusatzscheinwerfer (SA)
Je 1 Weit- und Breitstrahler (Nebel); Halogen-Licht (ab Frühjahr '84) (9).



10 Motorschutzbügel
Hohe Korrosions- und Verformungs-
festigkeit durch Stahlrohr; stabil
durch 3-Punkt-Befestigung mittels
Querstrebe, verchromt (SA) oder
schwarz (SZ) (10).

11 Spritzschutz (SA)
Verbesserter Spritzschutz; schwarz;
aus schlagfestem Kunststoff wie der
Kennzeichenträger (11).

12 Anmerkung:
Die mit (SA) bezeichneten Artikel
können sowohl ab Werk als auch als
Original BMW Zubehör beim BMW
Händler bestellt werden. Die mit (SZ)
gekennzeichneten Artikel sind nur zur
nachträglichen Montage beim
Händler erhältlich.

Superwerkzeugsatz (SA)
Zusätzlich zum serienmäßigem Bord-
werkzeug 12 hochwertige, verchromte
und polierte Teile für allgemeine
Service- und Kontrollarbeiten (12).

Maße und Gewichte

Länge 2220 mm, Radstand 1516 mm, Motorbreite 505 mm, Breite mit Spiegeln 960 mm, Bodenfreiheit 175 mm, Sitzhöhe 810 mm, Höhe ohne Spiegel 1155 mm
 Trockengewicht 215 kg, Leergewicht (fahrfertig vollgetankt) 239 kg, Zul. Gesamtgewicht 450 kg
 Aluminium-Kraftstofftank 22 l Volumen

Breite mit Spiegeln 800 mm
 Höhe 1271 mm
 Trockengewicht 225 kg
 Leergewicht 249 kg

Breite mit Spiegeln 916 mm
 Höhe 1460 mm
 Trockengewicht 229 kg
 Leergewicht 253 kg

Motor

Patentierter, in Längsrichtung liegender wassergekühlter 4-Zylinder-4-Takt-Reihenmotor mit Direktantrieb zum Kardan (BMW Compact-Drive-System); Zylinderkopf und alle Gehäuseteile aus Leichtmetall; geräuschmindernde Gummilagerung von Kurbelgehäuse und Zylinderkopfdeckel, Zylinderlaufbahnen mit hochabriebfestem Nickelsiliziumkarbid beschichtet; 2 obenliegende, hohlgebohrte Nockenwellen, 5fach gelagert; Steuerkette mit wartungsfreiem, hydraulischem Kettenspanner; 5fach gelagerte Kurbelwelle mit Primärverzahnung auf letzter Kurbelwange für Direktantrieb der hohlgebohrten Abtriebswelle mit integriertem Torsionsdämpfer; Direktantrieb von Wasser- und Ölpumpe über Abtriebswelle sowie von Generator und Anlasser über eine Nebenwelle. Elektronisch geregelte Einspritzanlage, LE-Jetronic, mit Kraftstoff-Schubabschaltung, Steuerung über Messung von Luftmenge, Drosselklappenstellung und Temperatur und Motordrehzahl; digitales Zündungs-Steuerungsgerät geschützt unter Tank angebracht; Drallgestaltung der Einlaßkanäle und spezifische Brennraumaufformung verbessern Gemischverwirbelung und Drehmoment. Thermostatgeregeltes, pumpengetriebenes Zweikreis-Flüssigkeits-Kühlsystem.
 Hubraum 988 cm³; Hub 70 mm, Bohrung 67 mm; Leistung 66 DIN kW (90 PS) bei 8000/min; Drehmoment 86 Nm bei 6000/min; Verdichtung 10,2:1

Elektrik

Dreiphasen-Drehstrom-Generator 460 W mit integriertem, vollelektronischem Regler; Anlasser 0,7 kW; leicht zugängliche Minifuse-Sicherungen für sieben Stromkreise; gummigelagerte Zentralanordnung von Relais und Schaltgeräten unter dem Tank; geschützte Lage der Einspritzsteuereinheit unter der Sitzbank; leichte Starterbatterie mit 12 V, 20 Ah.
 H4-Scheinwerfer 55/60 W mit Leuchtweiten-Regelung; Zweikammer-Heckleuchte 21/10 W mit Check-Control im Cockpit (vor und während der Fahrt wirksam).
 Cockpit mit Zentral-Instrumenteneinheit: elektron. Tachometer und Drehzahlmesser, Heckleuchten-Check-Control, km-Anzeiger, Tageszähler mit 100-m-Teilung, Zweistufen-Tankkontrollleuchte für 7 und 4 l Restmenge, Kühlwasser-Temperaturwarnanzeige, digitale Ganganzeige mit zusätzlicher Leerlaufkontrollleuchte, Blinkerkontrolle (automatische, elektronisch geregelte, weg- und zeitabhängige Rückstellung zusätzlich zur manuell bedienbaren Löschtaste an rechter Armatur), Kontrollleuchten für Öldruck, Generator, Fernlicht und Kaltstarthebel.

Digitale Quarzzeituhr

Kraftübertragung

Auf der Abtriebswelle befestigte, entgegen Motordrehrichtung umlaufende Einscheiben-Trockenkupplung mit übersetzter Tellerfeder, aluminium-geschmiedetem Schwungrad und asbestfreien Belägen; mechanische Direktbetätigung über – durch die hohle Getriebeantriebswelle geführte – wärmedehnungskompensierte Druckstange, leicht dosierbar.
 Angeflanshtes, klauengeschaltetes 5-Gang-Getriebe mit integriertem Stoßdämpfer und gewichtsmindernden Aluminiumbauteilen; leichtgängige Direktbetätigung über verstellbaren Fußschalt- hebel mit Überschaltsicherung.
 Übersetzungen: I 4,50, II 2,96, III 2,30, IV 1,88, V 1,67,
 Hinterachsübersetzung: 2,91
 Hinterradantrieb über neuartige, im hohlen Schwingarm laufende Kardanwelle mit integriertem Torsionsdämpfer und wälzgelagertem, palloidverzahntem Tellerrad und Ritzel.

Hinterachs-
 übersetzung: 2,81

Hinterachs-
 übersetzung: 2,91

Fahrleistungen/Verbrauch

Höchstgeschwindigkeit ca. 215 km/h	ca. 220 km/h	ca. 215 km/h
Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 3,9 s,	in 4,0 s	in 4,1 s
von 0 auf 400 m in 12,0 s	in 12,1 s	in 12,3 s
Kraftstoffverbrauch auf 100 km nach ISO, Super		
bei konstant 90 km/h 5,0 l	4,3 l	4,4 l
bei konstant 120 km/h 6,3 l	5,7 l	5,9 l



Fahrwerk

Verwindungssteifer, maßgenauer Gitterrohrrahmen aus hochfesten Stahlrohren mit geringem Gewicht; Triebwerksgehäuse hat mittragende Funktion.

Langhubige, leicht ansprechende Teleskopgabel (Standrohr \varnothing 41,4 mm) mit doppelt wirkender hydraulischer Dämpfung und progressiver Federkennung, Federweg 185 mm.

Leicht demontierbare, kräftig dimensionierte Steckachse aus Vergütungsstahl, hohlgebohrt.

Am Getriebegehäuse kegelrollengelagerte, einstellbare, verwindungssteife Einarmschwinge (BMW Monolever) aus hochfestem Leichtmetall; die Kreuzgelenkmitte liegt im Schwingendrehpunkt, dadurch keine axiale Längenänderung beim Einfedern; Abstützung über kühlungsgünstig angeordnetes Gasdruckfederbein (Monoshock) mit progressiver Gesamtfederkennung und 3facher Federstellmöglichkeit, Federweg 110 mm.

Leichtmetallgüßrad mit Sicherheitsfelgenprofil (vorn: 2,50 -18 MT H 2; hinten: 2,75- 17 MT H 2) und Ypsilon-Speichen mit H-Querschnitt.

Niederquerschnittsreifen in Hochgeschwindigkeitsausführung (vorn: 100/90 V 18 schlauchlos; hinten: 130/90 V 17 schlauchlos).

2 Festsattel-Scheibenbremsen vorn (\varnothing 285 mm) mit geschlitzten Edelstahlbremscheiben und naßbremsfadungsfreien Semimetall-Bremsbelägen; Bremsflüssigkeitskontrolle über Behälter am Lenker.

1 Festsattel-Scheibenbremse hinten (\varnothing 285 mm), zusätzlich mit Bremsdosier-Vorrichtung; Bremsenbetätigung erfolgt über hydraulisch wirkende Zylinder; Bremsflüssigkeitskontrolle am transparenten Behälter vor dem Hinterrad.

Ausstattungen

Verstellbare, ergonomisch gestaltete Hebel mit integrierten Schalterbetätigungen; Zündschalter in Prallplatte mit verschließbaren Öffnungen für Zusatzschalter.

Nach ergonomischen Gesichtspunkten angeordnete Schalter mit zusätzlicher farblicher und ISO-Symbolkennzeichnung:

Schalter links: Kaltstarthebel, Aufblend-, Abblend-, Lichthupenschalter, Hupe, Blinkertaster (L).

Schalter rechts: Notschalter, Anlasser, Ein-/Aus-Lichtschalter, Blinker-Löschung, Blinkertaster (R).

Verstellbare Lenker mit schwingungsisolierender Lagerung; Lenkschloß linksseitig am Steuerkopf angebracht; Gleichschließung von Zünd-, Sitzbank-, Tank- und Lenkschloß.

2 Rückspiegel, verstellbar, in aerodynamisch geformter Einzelarmausführung;

Blinkleuchten in aerodynamisch gestalteten Tragarmen, beidseitig an Scheinwerferverkleidung befestigt.

Für hintere Blinkleuchten einheitliche Befestigung mittels aerodynamisch optimierten Tragarmen am Heckteil.

Aufklappbare, abschließbare, komfortable Doppelsitzbank (700 mm Länge) mit integrierten Haltegriffen, Werkzeugschale (2,2 l Volumen) und Heckablagefach (9,0 l Volumen).

Durch die eigenständige, harmonisch wirkende Gestaltung der Komponenten Scheinwerferpartie und Kühlerverkleidung sowie die Ausnutzung der integriert wirkenden, kompakten Triebwerksbauweise konnten günstige aerodynamische Werte erzielt werden.

Bordwerkzeug 16teilig, Pannenhilfe-Set mit Gaspatronen für Reifenreparatur; Fußrasten aus Leichtmetall, federbelastet klappbar mit dämpfendem, abgeschrägtem Gummiüberzug, an schwingungsisolierten Trägerplatten gelagert; Kippständer mit breiten Abrollkufen und wirksamem Tritthebel, „Aufstellhilfe“ durch ausklappbaren Griff hinter linker Seitenblende; ausstellgünstige Anordnungen der Seitenstütze an der Trägerplatte des Kippständers, Erste-Hilfe-Set.

Aerodynamisch gestaltetes Spiegelgehäuse mit Handschutzfunktion und integrierten Blinkern.

Gleichschließung zusätzlich für 2 Staukastenschlösser in Verkleidung
Spiegelgehäuse mit Handschutzfunktion an Verkleidung; Blinkleuchten in Verkleidung integriert.

Mehrteilige, aerodynamisch optimierte Sportverkleidung aus hochfestem, einbrennlackierfähigem GFK mit verstellbarem Spoiler vor der Oberkante der Verkleidung; Knieschutzvorrichtung (sog. kneepads) aus Integralschaum an den hinteren Verkleidungskanten; Raum für spätere Instrumentenfunktionen an den Innenabdeckungen re/li.

Zusätzlich 2 Ablagefächer in Verkleidung (2 x 4,0 l Volumen)
Mehrteilige Tourenverkleidung mit hoher Wetterschutzwirkung aus hochfestem, einbrennlackierfähigem GFK mit weit nach hinten gezogener, absprengebbarer Verkleidungsscheibe und aufgesetztem Spoiler; abschließbare Ablagefächer in beiden Seitenteilen; Einbaumöglichkeit für Radio/CB.

Sonderausstattung

Wenn Sie sich darüber informieren möchten, wie Sie Ihre BMW sinnvoll und individuell ergänzen können, sollten Sie sich an Ihren BMW Motorradhändler wenden. Er hält separate Werbemittel für Sie bereit, die detailliert Auskunft geben. BMW Motorräder sind im übrigen bereits bei Konstruktion und Fertigung für Sonderausstattungen 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.

Dieser Prospekt zeigt teilweise Ausstattungsdetails, die nur auf Wunsch und gegen Aufpreis lieferbar sind. Die abgebildeten Modelle zeigen die Ausstattung für die Bundesrepublik Deutschland. In verschiedenen anderen Ländern sind aufgrund gesetzlicher Bestimmungen Abweichungen von den hier beschriebenen Modellvarianten und Ausstattungen möglich. Bitte informieren Sie sich über den genauen Ausstattungsumfang bei Ihrem BMW Motorrad-Importeur oder -händler. Änderung von Konstruktion und Ausstattung vorbehalten.

Je mehr Motorradfahrer hinter einem liegt, desto klarer will man sich von Standardlösungen distanzieren. Man will Maßarbeit, d.h. mehr technische Feinheit, mehr Individualität, mehr Übereinstimmung zwischen dem eigenen Stil und dem der Maschine. Kurz: Man will eine BMW. BMW Motorräder sind immer auf ganz persönliche Wünsche hin konstruiert und gestaltet. Weil eine BMW eben nicht jenen Großserien entstammt, die möglichst vielen und daher durchschnittlichen Anforderungen genügen müssen. Deshalb gilt: Wenn zwischen den hohen Anforderungen eines Fahrers und den Eigenschaften seiner Maschine nahtlose Übereinstimmung gewünscht wird, dann ist eine BMW die angemessene Alternative.

Sie sind als Individualist Motorradfahrer geworden. Werden Sie nun mit einer BMW zum Individualisten unter den Motorradkäufern.

Daß eine BMW der neuen K-Serie Ihnen weit mehr vermitteln kann als das Vergnügen an einem eindrucksvollen Motorrad, hat dieser Katalog ausführlich darzustellen versucht. Was Sie bei einer Entscheidung für BMW zusätzlich gewinnen, ist ein ungewöhnlich vielfältiges Zubehörprogramm. BMW ist der Hersteller mit dem größten Programm an Bekleidung, Sonderausstattungen und Zubehör. Jedes Teil wird von BMW selbst mit hohem technischem Aufwand entwickelt, geprüft und erprobt. Auch das ist ein Ergebnis des BMW Konzepts kontinuierlicher Verfeinerung statt modischer Hektik.

BMW Lederanzug „Sport“:
Das Sicherheitspolster für Ihre Sportlichkeit.

BMW verbindet auch beim Lederanzug „Sport“ einzigartigen Komfort mit hoher Funktionalität und bester Qualität. Das hervorragend verarbeitete, ausgesucht exklusive Material – 1,2 mm starkes Rind-Nappaleder – trägt dazu ebenso bei wie die speziell gepolsterten Flächen an Schultern, Ellenbogen, Hüfte und Knien. Daß ein optimaler Lederanzug für BMW nicht Ansichtssache, sondern vor allem eine Sache der Zweckmäßigkeit ist, zeigen auch die Detail-Lösungen:

Windverschluß durch Druckknopf-Riegel am Kragen; 2 Jackeninnentaschen; 1 Hosentasche; Druckknopfverschluß der Jacke innen statt außen; in Hüfthöhe mit einem Reißverschluß teilbar.

BMW Lederanzug „Touring“:
Damit Sie sicher und bequem auf Touren kommen

Ausstattung und Leistungsfähigkeit Ihrer Kleidung ab.

Der BMW Lederanzug „Touring“ bietet Ihnen genügende Bewegungsfreiheit, ausgezeichnete Wärmeabsicherung, solides Sicherheitspolster sowie beste Verarbeitungsqualität mit durchdachten Detail-Ideen:
1 Außentasche auf dem linken Oberarm; 2 Jackeninnentaschen, 2 Jackenaußentaschen, 2 Hosentaschen, 1 Außentasche auf dem rechten Oberschenkel (1).

BMW Lederstiefel: Ein großer Schritt zu mehr Fahrsicherheit.

In Form und Funktion perfekt abgestimmt auf die BMW Lederanzüge: mit Dehnzonen im Wadenbereich und über der Ferse, mit eingearbeiteter Vorlage und einer Schaltverstärkung auf dem Fuß.

BMW Lederhandschuhe:
Perfektion im Griff.

Aus weichem Rind-Nappaleder, mit spezieller Polsterung auf dem Handrücken und Reißverschluß auf der Innenseite, verbinden diese Handschuhe Komfort und Sicherheit auf ideale Weise.

BMW System-Helm:
Höhepunkt der Sicherheit.

Der BMW System-Helm bietet die Sicherheit, geschützt und dennoch frei zu sein. Seine nach vielen Tests und Windkanalversuchen konstruierte Form, die zudem vielseitige Nutzung ermöglicht, erhielt in Vergleichstests von Motorrad-Zeitschriften Bestnoten.

Die Details auf einen Blick:

- Hochklappbarer Kinnbügel – bequemes Aufsetzen, auch mit Brille.
- „Press“-Schloßsystem – müheloses Verschließen bzw. Öffnen des Kinnbügels.
- Kinnriemen mit Drucktastenschloß – sicherer Sitz.
- Hochwertige, hautfreundliche Innenausstattung – ständige Luftzirkulation zwischen Kopf- und Innenpolsterung.
- 4-fach arretierbares Visier – feste Einstellungsmöglichkeiten.
- Mit zusätzlichem Helmschild wird der System-Helm zum Off-Road-Helm.
- Exklusives Design – silbermetallic oder weiß als Grundfarben.
- In den Größen 50–63 lieferbar.

BMW Regenanzug:

Der Vollschutz bei Regenfahrten.
Der BMW Regenanzug hat eine ausgezeichnete Paßform und besteht aus hochwertigem, dehnbarem Material, das zudem benzin- und ölbeständig sowie schwer entflammbar ist. Seine Vorteile: verschweißte Nähte, breiter Klettverschluß, durchgehender Front-Reißverschluß, dessen Nähte mit Heißluftband abgedichtet sind. Der hochgezogene, umklappbare



1



2

mit einem Gummizug ab. Für leichten Einstieg sorgen lange Beinkeile mit Reißverschlüssen (2).

BMW Regenhandschuhe:
Damit das Fingerspitzengefühl nicht verlorengeht.

BMW Regenhandschuhe aus dehnbarem, reißfestem Material mit strapazierfähigem Kettstamtfutter garantieren auch bei schlechten Witterungsbedingungen die sichere Bedienbarkeit des Motorrads.

BMW Regenüberziehschuhe:
Damit Sie trockenen Fußes ankommen.

Diese Schuhe bestehen aus witterungsfestem, dehnbarem Material und besitzen eine geprägte Laufsohle.

