

AVTOR

elke week al het motornieuws

2 13 januari 1984
71^e jaargang
f 3,25-64 b.frs



**BMW K 100-
EML ZIJSPAN**

SOUVENIR POSTER: KENNY ROBERTS



DE ZON ACHTERNA

BASIS MOTORTECHNIEK: KETTINGEN

BMW K100/EML COMBINATIE

HET SOEPELE ZIJSPANRIJDEN

door Toon van de Vliet

Het Duitse merk BMW werd en wordt door velen gezien als de ideale zijspanmotor. De boxermotoren leenden zich bij uitstek voor dit zware werk. Groottoeristen die denken aan een zijspancombinatie, ontkomen bijna niet aan dit merk. Anno 1984 gebruikt de politie nog steeds de bekende dwarsliggende tweecilinders, om dwarsliggers in het verkeer te bestrijden. De betrouwbaarheid staat onomstotelijk vast en het motorkarakter werd vaak als enig passend bij de driebielers beschouwd. EML maakte sinds het uitkomen van de R/5 serie al een compleet chassis, de BMW fabriek echter garandeerde haar frames niet langer meer voor zijspangebruik. Maar de BMW-zijspantraditie is onverbreekelijk, een EML/BMW is in de ogen van een zijspanliefhebber nog steeds zeer begerenswaardig! Nu is de K100 serie er. Gaat de zijspanenthousiast nu ook over op de viercilinder?

De tijd van 'effe het bakkie er'an' ligt al jaren achter ons. De zijspanrijder van de tachtiger jaren doet dat bewust met een complete combinatie, zeker als het gaat om een motor met meer dan, laten we zeggen vijfhonderd cc. De snelheden van een zware combinatie liggen dan ook dermate hoog dat er speciale voorzieningen moeten worden getroffen, zeker wat het rijwielgedeelte betreft. Een 'beetje ombouwen' gaat dan ook al niet meer en 'even' aanpassen wordt vaak al een kostbare geschiedenis. Je vervalt na de aanschaf van een zijspan in de aankoop van een aangepaste voorvork, daarna volgen de wielen en ga zo maar door. Met een moderne viercilinder BMW eigenlijk onbegonnen werk en logisch genoeg laat je dat dan aan een specialist over. De jongens van Winkelhuis hebben in Neede de opdracht van de Duitse EML importeur serieus genomen. Het eindproduct is zeer imposant, mooi ook, maar bovenal doordacht gemaakt om functioneel zijspanrijden mogelijk te maken.

Indrukwekkend

Een zijspancombinatie toont direct al meer dan een solomotor en zeker als we deze 'koets' bekijken. De K100 is op zichzelf al een mooie motorfiets (naar mijn bescheiden mening en ik sta daar niet alleen in) met een voortreffelijk gekozen styling. Het is de EML mensen gelukt om daar nog een schepje bovenop te doen. Nog nooit eerder hadden we zoveel bekijks en oefende een zijspancombinatie zo'n aantrekkingskracht uit op de andere weggebruikers. Vreemd is dat niet. Het rood van de tank, radiator-omhulling, spatborden en zijspan is perfect in evenwicht samen met de goudkleurige EML-wielen van het laatste type. Een blikvanger, ook voor de niet-motor kenners onder de wegenbelasting wegenbelastingverschuldigen. Motorrijders, onder de kijkers, voelden zelfs even aan de koppeling en een enkeling 'wilde er even op zitten'. Een leuke gewaarwording, maar wel begrijpelijk! Als 'ouderwetse motorrijder' moet ik zeggen dat dit de eerste motorfiets is sinds lange tijd die me dezelfde opstapneigingen geeft als een Norton Dominator, een Triumph Tiger 100 of een BSA

Gold Star in 'Clubman' uitvoering.

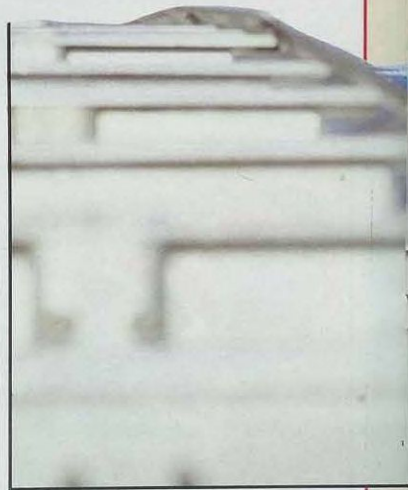
Dat is op zijn zachtst gezegd eigenaardig. De K100 heeft immers ook al die geavanceerde technieken aan boord net als de Japanse elektronische viercilinders, compleet met vloeistofkoeling, injectiesysteem, en de K100 lijkt nauwelijks op de tot nu toe gekende BMW's. De stylisten van BMW hebben prima werk verricht, de door velen als een 'aggregaat' betitelde krachtbron is eigenlijk best mooi. Wat belangrijker is, het viercilinder viertakt blok loopt zo mooi smeuïg dat het een lust is om er mee te rijden. Ook met zijspan!

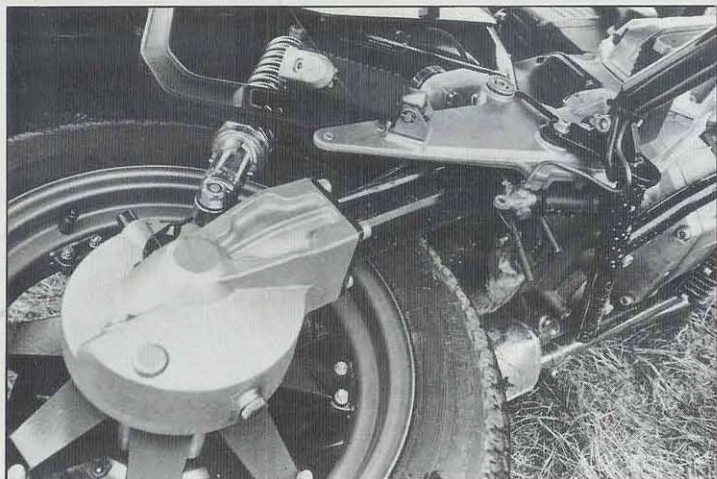
Deze K100 startte koud en warm altijd na een lichte druk op het startknopje. De choke hoefde nauwelijks gebruikt te worden. Een compliment overigens nog aan die mannen in München voor de keuze van de bedieningsknoppen. Links en rechtsaf voortreffelijk (de knipperlichten gaan na 15 seconden van zelf uit) maar je kunt de clignoteurs ook zelf afzetten.

Groot en klein lichtschakelaar prima met de duim te bedienen, al hadden we met het span ook last van de vreemde spreiding van de H4 unit. Veel tegenliggers knipperden naar ons en bij het stoplicht hielden sommige automobilisten zelfs de hand voor de achteruitkijkspiegel. Minpuntje. Naar is ook de verlichting om de berijder aan te geven dat er nog máár zeven liter benzine in de tank zit. Zo'n dertig kilometer verder gaat dit oranje verklikkertje uit en gaat er een rood exemplaar branden ten teken dat er nog veertig kilometer te gaan is met de laatste vier liter aan boord. Dat laatste lampje was genoeg geweest. Prettig daarentegen is het niet-standaard digitale klokje, zeker in de wintertijd. Wel eens op je horloge gekeken met van die wanten aan? Afgezien van het feit of je wel met één hand kunt rijden met een zijspan. Dat ging met deze combinatie erg goed en we horen nu bij de groep overdrev



Van onderen is het nieuwe frame goed te zien. De verchromde stang dient als bumper.





Maar vanaf 3000 toeren kun je rustig in de vijfde versnelling rijden, gas bij geven en het hele spul zoëft steeds sneller over onze duur betaalde wegen. De BMW liet zich heel fijn schakelen, de prettigste cardanfiets die ik ooit reed en de koppeling is werkelijk een juweeltje. Versnellen van de eerste naar de vijfde versnelling zonder klappen en stoten, alles even soepel. Flink doorjaan was er niet echt bij, het motorblok was daarvoor nog te vers, maar het span ging hard van kiet. Ik volsta met u te verwijzen naar de test van de K100 in MOTOR 48, waarin de prestaties bij maximum toeren zijn weergegeven. Deze combinatie was echter de snelste waarmee ik ooit heb mogen rijden. Als het blok ingelopen is dan zal er zo'n kleine 175 km per uur inzitten, dat geloof ik beslist. Nu kwamen we met deze prille jongeling al aan dik 160. . . . De remmen moeten het dan goed doen wil je een beetje aan de 'safe-

*Links: De swingarm is nu van staal.
Onder: De K100 werd voorzien van een hulplframe, noodzakelijk voor de zijspanmontage.*

TECHNISCHE GEGEVENS

Motor

Vloeistofgekoelde, gekantelde, viertakt viercilinder in lijn met twee door katting aangedreven bovenliggende nokkensen twee kleppen per cilinder.

boring x slag	67 x 70 mm
cilinderinhoud	987 cc
compressie verhouding	1:10,2
ontstekingsysteem	electronisch
carburatie	electrisch, injectie Bosch
smeersysteem	L-Jetronic semi-wetsump

Transmissie

Enkelvoudige droge platenkoppeling met kabelbediening, vijf versnellingsbak, secundaire transmissie d.n.v. cardan

Rijwielgedeelte

Uit pijp opgebouwd ruimtelijk frame met motor unit als dragend gedeelte, verstevigd voor zijspangebruik d.n.v. een hulplframe, stereo vering achter, schommelarm voorvork met verstelbare naloop.

Wielbasis	1600 mm
Lengte totaal	2310 mm
Naloop voorwiel	50 mm (38 mm) naloop is in twee standen instelbaar
Balhoofdhoek	62,5°
Breedte stuur	730 mm
Totale breedte	1460 mm
Remsysteem voor	2 schijven ø 285 mm
Remsysteem achter	1 schijf ø 285 mm
Rem zijspan	1 schijf ø 210 mm
Bandenmaat, voor en zijspan	135 SR 15 Uniroyal 280
Bandenmaat achterwiel	145 SR Uniroyal 280 (tubeless)
Inhoud benzinetank	22 liter (7 liter reserve)
Gewicht rijklaar	353 kg

Prestaties

Max. vermogen opgegeven	66 kW (90)/8000 tpm
Max. koppel opgegeven	86 Nm/6000 tpm
topsnelheid	165 km

Prijs

K100	/ 14.800,—
EML-ST inclusief wielen, hulplframe en montage	/ 11.000,—
Een nieuwe afgeleverde combinatie door Motorhuis Muyen in Borculo komt op / 23.500,— uiteraard in standaard uitvoering.	



Na enig oefenen gaat het instappen vrij goed, met of zonder gebruik van het 'opstappertje'

bepaald op twee centimeter en de vlucht blijft altijd instelbaar. Het is nu eenmaal afhankelijk van de belasting van de combinatie hoe je die instelt. Veel bagage, twee of drie personen enz. Uiteraard is er een stuurdemper gemonteerd. De BMW telescoopvoorvork werd vervangen door de in de praktijk geteste schommelarm met instelbare naloop, ook hier weer Konidemping. De K 100 kreeg hiermee een wielbasis van één-meter-zestig, voor een zijspan een normale waarde. In de nieuwe, in 1983 ontworpen, wielen bevinden zich de BMW-schijven, voor twee en achter één. Het zijspanwiel is geremd met een schijf van iets kleinere diameter en de bediening van deze schijf is gekoppeld aan de voetrem. De wielen zijn nu van het samengestelde type, niet meer de EML-wielen met acht ingelaste spaken, maar nu met bouten en moeren in elkaar gezet. Sterker en minder makkelijk te kopiëren. Voor het eerst vinden we hier een wat forsere bandenmaat. Autobanden, Uniroyal Rallye type 280 waarvan de achterband de breedste is (145 SR 15) een flinke slof. De achterband is van het tubelesstype, maar er werd toch een binnenband gemonteerd. Autobanden hebben nog steeds een langere levensduur en doen het qua wegligging op een zijspan best.

Soepel karakter

De krachtbron van de K100 is zeer soepel, wel draai je iets meer toeren door de kleine wielen.



side of life' blijven. De voorrem was zonder meer de beste, achter een tikkie vaag en het schijfje in het zijspanwiel was net genoeg om het gevaarte (bijna anderhalve meter breed) mooi strak en recht tot instand te brengen.

We praten bij een combinatie liever over de wegligging, dan over het stuurkarakter, hoewel beide nauw met elkaar verband houden natuurlijk. Welnu, EML heeft het huiswerk gemaakt op een vakkundige wijze. Natuurlijk blijft zo'n span altijd beter berijdbaar met een passagier, ook alleen bij het best, zelfs zonder zandzak in het bakje. Fijn toeren maar ook rap inhalen en sportief er tegen aan, allemaal prima, de K100 heeft er een fan bij!

Allemaal in zo'n ding?

Dat dacht ik niet. Het kost nogal wat zijspanrijden, maar vergis u niet want de prijs van een solomotor loopt ook al lekker op. Vijfentwintig mille, want dat gaat de K100/EML al gauw kosten, is toch een best beetje. Dan moet je toch een goede babbel in huis hebben om moeders te kunnen overtuigen, dat dit hét is. (K) Honderd keer fijner dan een Kadett of Daihatsu. Zuiniger is hij in gebruik zeker niet en ook niet goedkoper in aanschaf. Maar mooi! En, dat is belangrijk, voor de zijspanliefhebber het einde. Jammer dat Harrie Muyen hem zo snel terug wilde hebben. We hebben met deze viercilinder niet één keer de behoefte gevoeld naar de oude boxer, met zijn bekende zijstappen bij gasafsluiten en gasgeven. Voor het eerst is er terecht een traditie gebroken.