

**Motociclette BMW:
Il fascino potente della
libertà.**







Scoprire il divertimento. Vivere la libertà in modo dinamico. Provare piacevoli sensazioni.

Andare in moto significa entusiasmo, dedizione, affermazione di se stessi. Non è insomma pura e semplice locomozione. Il piacere della libertà, l'assoluta mancanza di qualsiasi vincolo: queste sono le cose che rendono affascinante l'andare in moto e che rinnovano l'entusiasmo di giorno in giorno. Il nome della BMW è legato da decenni al mondo della moto: oltre 60 anni di esperienza hanno contribuito non poco a definire una marca che più di ogni altra è dota-

ta di un'immagine propria ed inconfondibile.

L'entusiasmo che i motociclisti provano per le loro BMW è al di sopra di considerazioni puramente razionali quali la sicurezza e l'affidabilità. E provare il sottile piacere di essere liberi senza rinunciare allo stile è possibile solo con una BMW.

Scegliere una BMW è una questione di classe. La scelta del modello è una questione di gusto personale.

Esiste una BMW fatta su misura per ogni esigenza e per ogni temperamento. Le due serie di modelli, Boxer e K, offrono ampie possibilità di scelta. Il caratteristico motore boxer equipaggia le moto fino a 60 CV, la Serie K comprende quelle di potenza maggiore.

Nonostante le diversità fra di loro, le due serie di modelli hanno in comune caratteristiche fondamentali: massima perfezione, qualità eccezionale, comportamento di marcia sicuro ed assoluta affidabilità. Per questo scegliere una BMW significa scegliere la gioia di una guida senza inconvenienti e la lunga durata. Il livello qualitativo e l'accurata lavorazione di tutti i modelli BMW garantiscono inoltre il mantenimento del loro valore e, di conseguenza, l'economicità generale del mezzo.

E' possibile descrivere i molti pregi di una BMW. Ma il suo fascino va conosciuto. Personalmente.

Se non sei ancora un motociclista BMW non lasciarti sfuggire l'occasione di conoscere in prima persona il fascino delle moto BMW. Niente può infatti sostituire l'esperienza diretta. Prova l'emozione di stare in sella alla BMW che preferisci, il Concessionario BMW ti sta aspettando.

K 75 C con equipaggiamento turistico
(con sovrapprezzo)
R 80 con optional:
doppio freno a disco

BMW Serie K 100: elevate prestazioni ed aerodinamicità coniugate al futuro.

Prova una BMW della Serie K 100. Già dopo aver percorso pochi chilometri ti convincerai che le elevate prestazioni non hanno niente in comune con valori esasperati. E che non dovrai rinunciare a niente: né alle prestazioni, né al comfort di marcia. Né alla sicurezza, né alla sportività. Né ai viaggi tranquilli, né alle partenze scattanti. Nei modelli della Serie K BMW tutte queste caratteristiche coesistono in maniera ottimale.

La BMW K 100 non ti entusiasmerà solo per le sue prestazioni.

Oltre ad enormi riserve di ripresa — elevati valori di coppia già ai bassi regimi, i modelli K 100 presentano ulteriori vantaggi: una maneggevolezza ed una docilità

esemplari, che di solito ci si aspetta di trovare in motociclette più piccole. Un'altra cosa ti entusiasmerà poi sicuramente, la sua straordinaria tenuta della traiettoria e rettilinea stabilità anche alle alte velocità.

L'eccellente maneggevolezza e l'altrettanto eccellente comportamento di marcia delle BMW della Serie K sono il risultato di un concetto costruttivo: il sistema Compact Drive BMW.

Consiste nel motore a 4 cilindri in linea della Serie K 100, coperto da brevetto internazionale, dotato di una razionale trasmissione diretta alla ruota posteriore attraverso un albero cardanico in modo da evitare le consuete perdite di potenza. La compattezza della costruzione, il suo peso contenuto e la posizione bassa del baricentro costituiscono le premesse essenziali per un comportamento di marcia ideale.

Uno dei migliori concetti di motocicletta del mondo, ed anche uno dei più apprezzati.

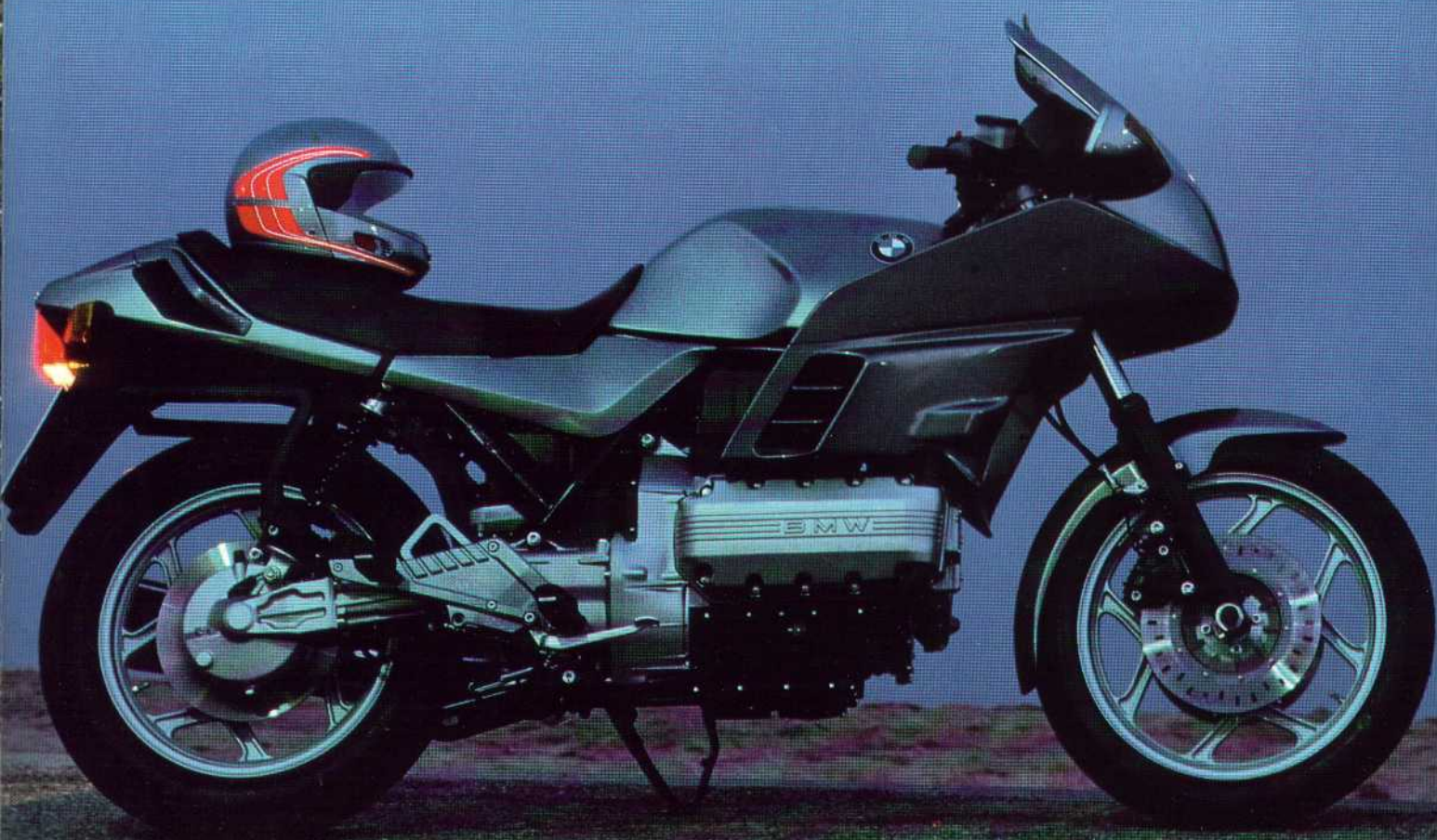
I motociclisti di tutto il mondo apprezzano la tecnologia d'avanguardia della Serie K BMW. E questo è dimostrato non solo dal numero sempre crescente delle nuove immatricolazioni ma anche dai successi ottenuti dalla K 100 nell'ambito di inchieste condotte da riviste specializzate.

I lettori di «MOTORRAD» — la più importante rivista motociclistica europea —, per esempio, hanno confermato il loro apprezzamento nei confronti della BMW K 100 RS dichiarandola ancora una volta, la terza, «Motocicletta dell'anno 1986». Nel 1985 i lettori di «PS» dichiararono la K 100 RS «Moto della ragione», una incisiva conferma delle sue qualità.

I modelli della Serie K hanno ottenuto eccellenti riconoscimenti anche a livello internazionale.

Quello che manca, adesso, è la tua valutazione personale. Provala e giudica tu stesso.

K 100 RS con optional:
supporti valigie e manopole riscaldabili.



**BMW K 100 RT:
una campionessa fra le super da
turismo.**

La K 100 RT è nata per viaggiare, per coprire lunghe distanze: la sua carenatura da turismo offre una elevata protezione dagli agenti atmosferici e fa scorrere il flusso d'aria decisamente al di sopra del pilota e del passeggero, garantendo così una guida rilassata.

Unisce ad un eccezionale, perché contenuto, peso a secco un altrettanto eccezionale carico utile possibile (217 Kg): capienti valigie integrali (da 70 litri) studiate nella galleria del vento, un vano ripostiglio da 9 litri sotto la sella e due vani portaoggetti da 4 litri ciascuno incorporati nella carenatura.

Il tutto esaltato da una straordinaria maneggevolezza. In ogni curva piuttosto stretta la K 100 RT demolisce letteralmente il luogo comune che le super da turismo non sono, per forza, maneggevoli. Le sue innate doti di maratoneta la BMW K 100 RT

le ha inoltre dimostrate in più occasioni. Un esempio: dopo averle fatto percorrere ben 100.000 chilometri in soli 395 giorni, ecco quale è stato il commento conclusivo della rivista «Motorrad»: «Alla fine la BMW K 100 RT andava come se per lei il tempo non fosse trascorso.»

K 100 RT (in basso a destra) con optional: portapacchi, topcase, profilo salvamatore, predisposizione per montaggio radio
K 100 LT (in basso a sinistra) con optional: spoiler aerodinamico, sella comfort color marrone





BMW K 100 RS: una motocicletta che entusiasma incondizionatamente. Perché convince.

La BMW K 100 RS è più di una semplice moto sportiva. Nessuna moto di serie è mai stata realizzata prestando tanta attenzione all'aerodinamicità. Lo dimostrano i valori straordinariamente bassi del Cx – appena 0,40 – determinanti per poter viaggiare ad alta velocità: il risultato di una carenatura perfettamente armonizzata con l'insieme della costruzione, realizzata in uno dei più moderni centri di prove aerodinamiche del mondo: quello BMW.

BMW K 100: per entrare a far parte del mondo esclusivo delle BMW.

Come tutti i modelli di questa serie anche la K 100 è una testimonianza della tecnologia d'avanguardia delle K. Un grosso vantaggio è il consumo modestissimo: alla velocità costante di 90 Km/h, soltanto 5,0 lt/100 Km (a 110 Km/h, 5,7 lt).

La K 100 rappresenta la motocicletta pura, per quelli che amano sentirsi avvolgere dal vento. E che desiderano completare la loro macchina con equipaggiamenti personalizzati.

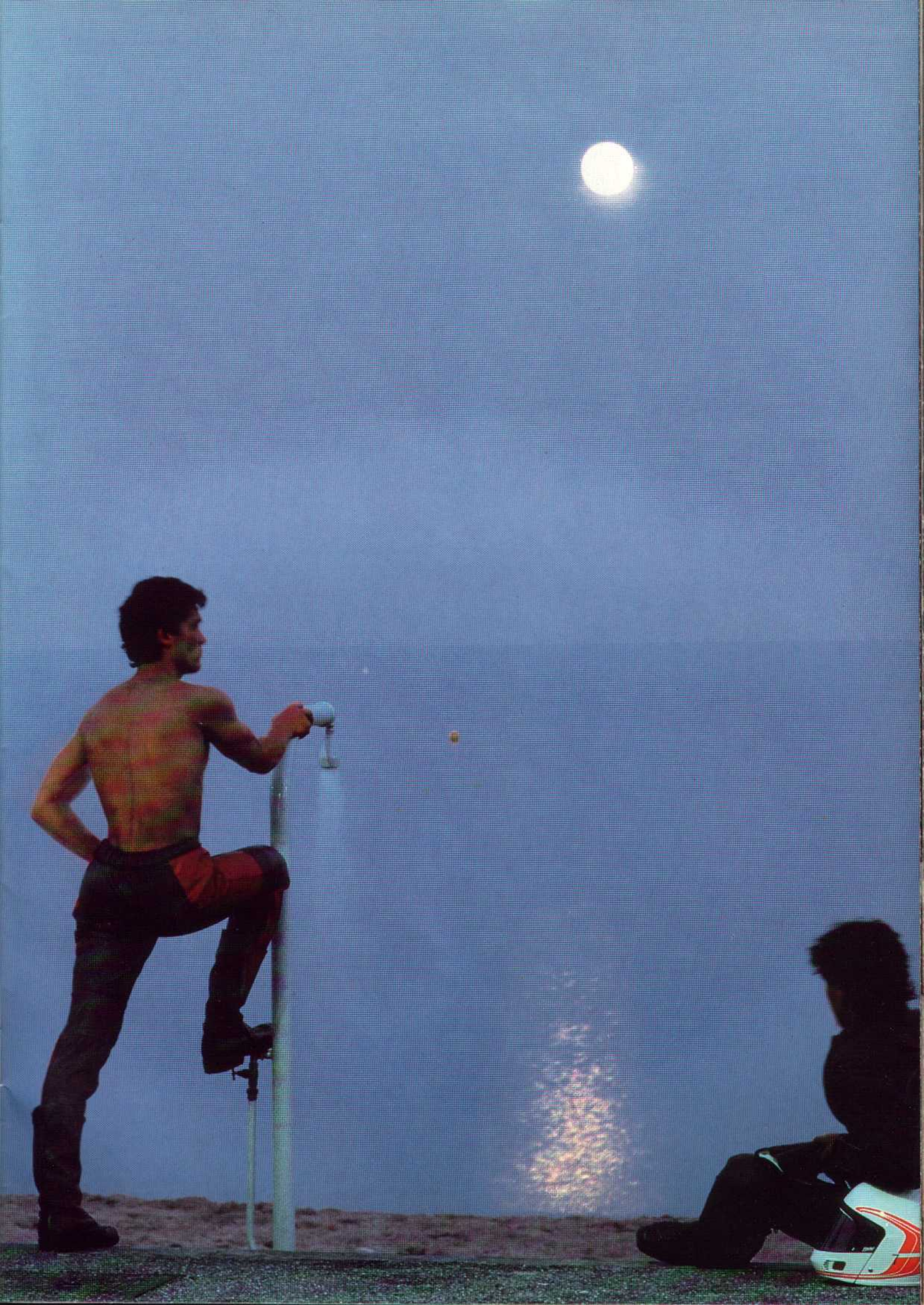
BMW K 100 LT: la conquistatrice del mondo dotata di ogni comfort.

La K 100 LT è una motocicletta da turismo della classe superiore, sia per le prestazioni di guida che per gli equipaggiamenti e per la linea. Oltre al serbatoio, al codolino ed a tutte le componenti della carenatura, sono verniciate nell'elegante colore tinta metallizzata bahamabronzit anche le valigie integrali ed il topcase. Il blocco motore, verniciato in nero con le alette lucidate a specchio, sottolinea l'aspetto elegante di questa moto.

La K 100 LT ha un equipaggiamento di serie pensato per un turismo esigente: dispositivo per la regolazione automatica del livello (Nivomat), valigie integrali, topcase, sella comfort, manopole in gomma speciale, predisposizione per il montaggio dell'apparecchio radio, dispositivo lampeggio d'emergenza, 2 prese di corrente, ecc.



K 100 LT con optional: spoiler aerodinamico, sella comfort color marrone





**BMW Serie K 75:
la tecnologia del
progresso nella classe
delle 750, abbinata a
eccellenti caratteristiche
tuttofare.**

La K 100 ha dimostrato fin dove è possibile spingere il progresso tecnologico applicato alla motocicletta. E con la K 75 il progresso ti viene incontro ancora una volta.

La Serie K 75 è stata volutamente concepita come programma di contrasto all'interno della classe delle 750. Dispone infatti di una tecnica d'avanguardia senza cedere alle tentazioni di una tecnica esasperata. Per chi vuole fare la conoscenza con la classe delle 750 rappresenta insomma un'alternativa convincente all'inflazione delle supersportive.

K 75 C (a destra) con optional:
valigia City e supporto



Le BMW della Serie K 75 si distinguono per l'armonia innovativa del loro concetto.

Tutte le loro qualità costituiscono un insieme così equilibrato quale non si era mai visto in questa categoria. Le K 75 obbediscono senza scomporsi quando si chiede loro dinamismo e sportività, offrono uno sprint ed una maneggevolezza in curva eccezionali, senza rinunciare alla sicurezza ed al comfort. Cosa di cui vengono spesso accusate altre motociclette sportive.

D'altro canto presentano caratteristiche ottimali per il mototurismo, in grado di soddisfare il pilota più esigente, nei lunghi viaggi o nelle brevi escursioni, da soli o in due.

Grazie alla speciale impostazione dell'assetto, il comportamento su strada è ottimale in tutte le condizioni di marcia. Con poco o con molto carico, con o senza valigie, a bassa o ad alta velocità di crociera.

Il 3 cilindri in linea è un motore classico per le motociclette. E adesso possiede le qualità BMW.

Grazie alla tecnologia motoristica BMW, il 3 cilindri ha un funzionamento perfetto e silenzioso che non teme il confronto neppure con un 4 cilindri. Perché il propulsore K 75 unisce la rivoluzionaria tecnologia delle K 100 con una modernissima meccanica a 3 cilindri. Contrappesi ed alberi controrotanti impediscono il formarsi di momenti d'inerzia ed assicurano una rotazione stupendamente priva di vibrazioni. Il funzionamento rotondo del motore è dovuto anche all'esattissima accensione di 120°, computerizzata, e all'iniezione elettronica con cut-off. Grazie ad essa si riducono inoltre il consumo ed il tasso di inquinamento, nonché la rumorosità.

La K 75 non mette in mostra la sua potenza soltanto ai regimi più elevati: già a 3.500 giri/min. è disponibile l'80 % della coppia massima, il che sottolinea in maniera evidente le qualità del propulsore BMW. Per accrescere il piacere della guida superiore ed eccellente.





**BMW K 75 S:
estetica e sportività.**

Il pilota di questa motocicletta gode dei vantaggi offerti da una carenatura integrata ed aerodinamicamente perfetta, che garantisce una protezione ottimale anche sui lunghi percorsi. Insieme allo spoiler del motore (accessori) aumenta la stabilità e la sicurezza di marcia riducendo la portanza e la resistenza dell'aria. Il molleggio sportivo di serie delle ruote, anteriore e posteriore, assicura una grande sensibilità della forcella ed un comportamento di marcia preciso anche alle alte velocità. Per chi ama viaggiare con maggiore comfort è disponibile la versione con una escursione del molleggio più lunga (135 mm anziché 185 mm).

**BMW K 75 C:
due versioni dall'aerodinamica e
dall'estetica uniche.**

K 75 con carenatura solidale con il manubrio e lampeggiatori incorporati – studiata nella galleria del vento della BMW – o, in alternativa, con scudo parabrezza.

**BMW K 75:
l'accesso alla tecnologia delle K.**

La motocicletta pura della Serie K 75. Ma con tutti i vantaggi di una tecnologia d'avanguardia. Anche senza carenatura questa moto ha un aspetto interessante: sella rossa; serbatoio, cupolino, codolino e blocco motore verniciati in nero. Le strisce rosse sottolineano la sua forma slanciata.

**La K 75 è inoltre l'ideale per chi vuole
completare la sua moto con
equipaggiamenti personalizzati.**

K 75 (al centro in alto) con optional:
valigia City e supporto.
K 75 (in alto a destra) con equipaggiamento turistico
(con sovrapprezzo).





Un propulsore BMW deve possedere quelle qualità necessarie all'impiego reale della motocicletta per una guida divertente, senza problemi.

E per questa non servono regimi elevati, bensì elevati valori di coppia. Anche chi ama correre sull'autostrada non verrà deluso dalla BMW: grazie all'eccellente coefficiente di penetrazione C_x le motociclette BMW raggiungono velocità massime per le quali, come nel caso della K 100 RS, altre hanno spesso bisogno di molti cavalli in più.

Elettronica BMW per la motocicletta: più efficiente della meccanica tradizionale e più affidabile.

Senza l'elettronica sarebbe impossibile soddisfare le richieste di sicurezza, di rispetto dell'ambiente e di economicità dei nostri giorni. L'impiego dell'elettronica nelle vetture ha già ampiamente dimostrato come, grazie ad essa, si possano raggiun-

gere i massimi livelli di affidabilità e di durata. Da molti anni la BMW è pioniera dell'elettronica applicata ai motori d'automobile e dopo anni di studio ha trasferito questa moderna tecnologia sui propulsori delle sue moto, rinunciando volutamente ad ogni complicazione tecnica inutile ed impiegando l'elettronica solo là dove era necessaria alla sicurezza di marcia e per ridurre la fatica del pilota.

Accensione ed iniezione in una motocicletta non sono mai state armonizzate meglio che nella Serie K.

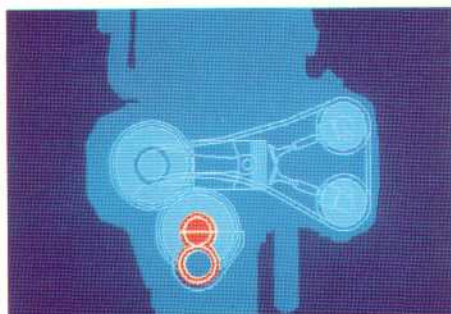
Un calcolatore compatto regola la quantità di carburante da iniettare ed il punto di iniezione in funzione dell'aria aspirata e della temperatura del liquido refrigerante, del regime del motore e della posizione della valvola a farfalla, sempre misurati in tempo reale. Il risultato sono prestazioni elevate ma confortevoli, economiche e rispettose dell'ambiente: ottimi valori di coppia già ai bassi regimi – il che significa elevata

elasticità in ogni marcia, corsa ottimale del motore ed eccellente comportamento nella fase di avviamento in qualsiasi condizione d'impiego e meteorologica – corsa rotonda del motore ed pronte accelerazioni anche nelle partenze a freddo. E, non da ultimo, consumo contenuto di carburante.

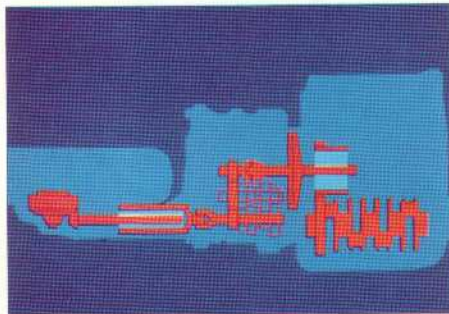
Le possibilità aperte dall'elettronica nella gestione del propulsore sono dimostrate per esempio dal cut-off, il dispositivo che interrompe l'afflusso di carburante fino ad un regime di 2000 giri/min, quando, in fase di rilascio, il motociclista non chiede potenza al suo mezzo.

Sistema Compact Drive BMW – una tecnologia motoristica innovativa realizzata in maniera ottimale nella Serie K BMW.

Il sistema Compact Drive BMW (5) è un sistema unico di trazione con una logica di trasmissione diretta della potenza. La potenza del motore viene trasmessa



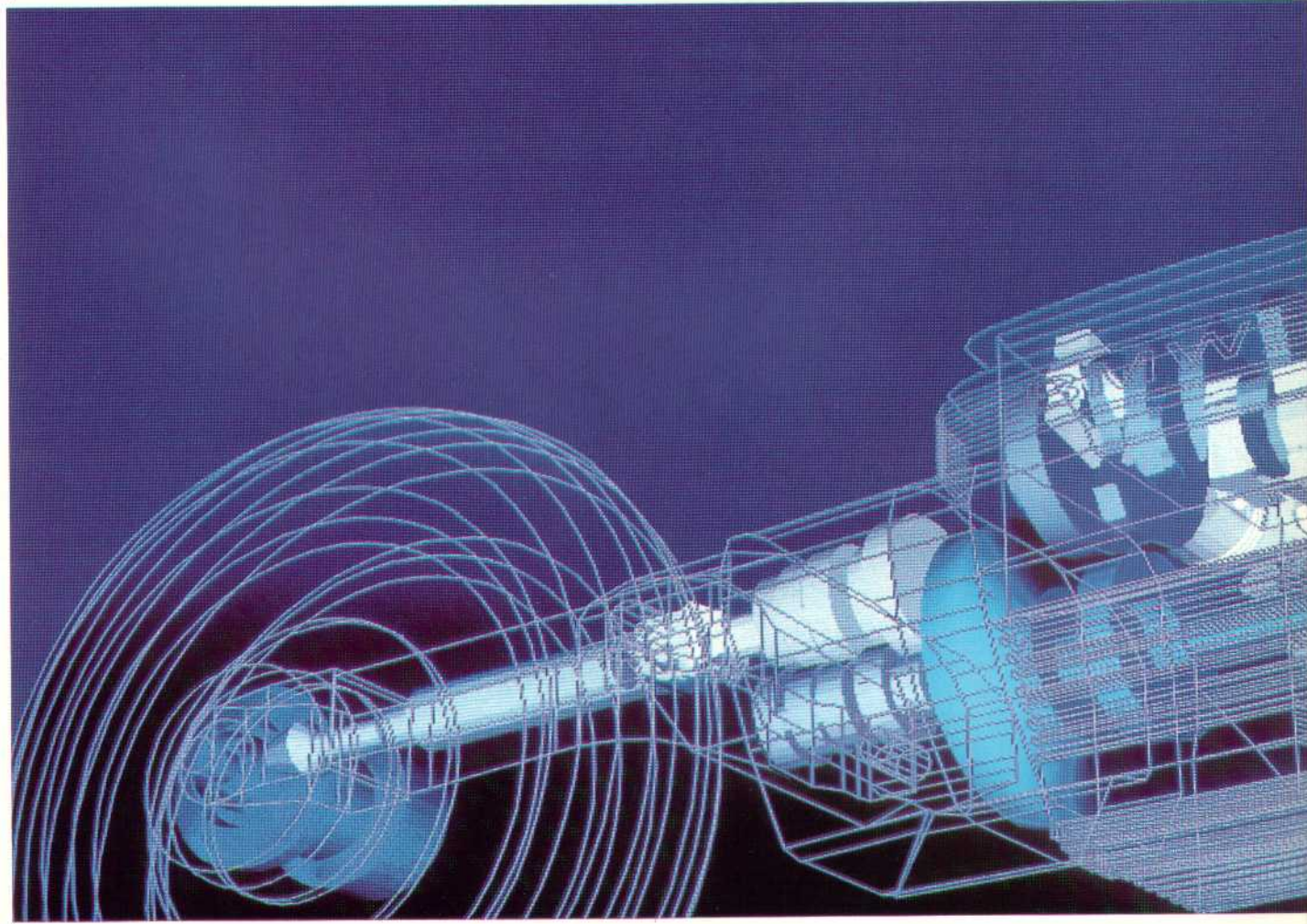
1



2



3



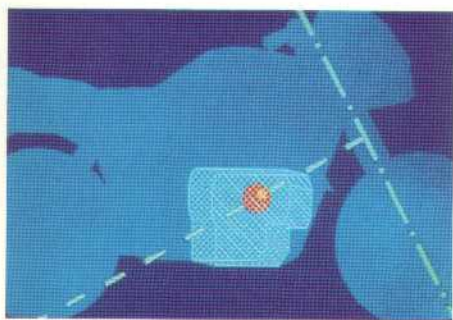
5

dall'albero a gomiti all'albero di uscita, cui si aggiungono quelli dell'alternatore, della frizione e dell'albero cardanico compensando totalmente il momento d'inerzia del motore anche senza masse supplementari (1). L'invio della potenza alla ruota posteriore prosegue linearmente, con efficacia e morbidezza, per mezzo della trasmissione cardanica di concezione assolutamente nuova, progettata apposta per il telaio con forcellone monobraccio (2).

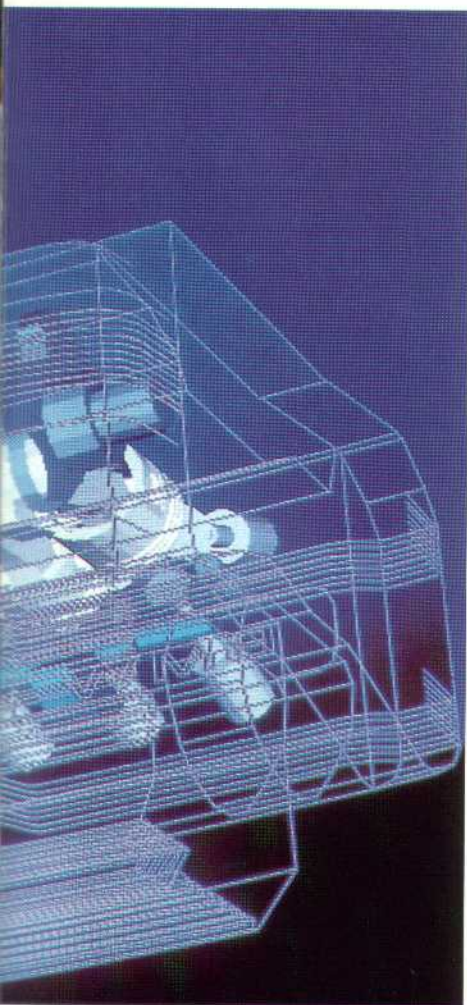
La BMW ha già ottenuto brillanti risultati per quanto riguarda l'assenza di problemi nella motocicletta. E il sistema Compact Drive farà storia nel mondo della moto.

La costruzione del motore secondo il sistema Compact Drive BMW si distingue per la sua accessibilità e praticità di manutenzione che nessun altro raggiunge nemmeno lontanamente. E questo vale sia per il 3 che per il 4 cilindri (3). Le operazioni di ordinaria manutenzione si possono effet-

tuare con estrema facilità. Persino i lavori meno frequenti e normalmente più impegnativi non richiedono complesse operazioni. Il basamento del motore, molto robusto, costituisce un elemento portante ed è stato inserito nel telaio in modo tale che il baricentro, situato molto in basso, si venga a trovare su quella linea teorica, decisiva per il comportamento di marcia e la maneggevolezza, che unisce l'asse dello sterzo con il punto di appoggio della ruota posteriore sul fondo stradale (4).



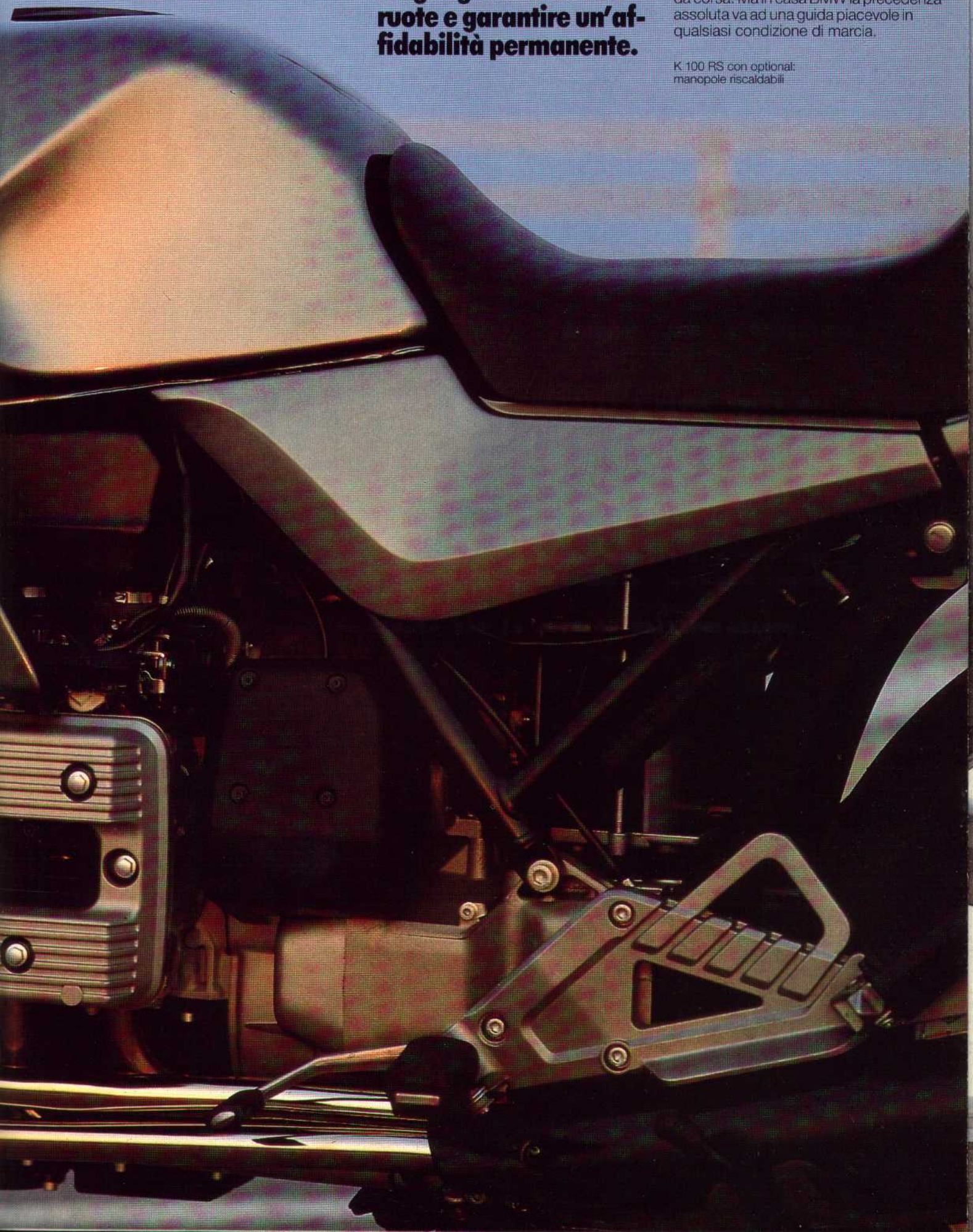
4



**L'esperienza
motoristica BMW per
offrire un divertimento
ineguagliabile su due
ruote e garantire un'af-
fidabilità permanente.**

La BMW occupa, a livello mondiale, una posizione preminente nel campo della tecnologia motoristica. E grazie alle esperienze maturate nel settore sportivo non ci sarebbe stato difficile realizzare una motocicletta dalle caratteristiche prettamente da corsa. Ma in casa BMW la precedenza assoluta va ad una guida piacevole in qualsiasi condizione di marcia.

K 100 RS con optional:
manopole riscaldabili



La tecnica dell'assetto della Serie K: sicurezza per le esigenze più elevate.

La BMW può vantare una lunga esperienza nella realizzazione di assetti superiori, frutto anche dell'impiego di una tecnica di prim'ordine, indispensabile per il superamento della classica antinomia, stabilità di marcia e maneggevolezza, nell'impostazione dell'assetto di una moto. Una delle componenti essenziali dell'eccezionale stabilità di marcia della serie K è costituita dal telaio tubolare a traliccio, in acciaio, solidissimo ma leggero, che si distingue per una elevata rigidità in grado di neutralizzare al massimo le forze torsionali. Per la sua realizzazione ci si è valse di procedimenti elettronici modernissimi come il Finite-Element-Method. Il propulsore K

è integrato nel telaio e svolge una funzione portante.

Un eccellente comportamento di marcia deriva anche dall'insieme delle numerose soluzioni d'avanguardia dei dettagli.

La costruzione leggera di alta qualità costituisce una delle premesse più importanti dell'eccellente comportamento di marcia delle motociclette BMW. Per questo il loro peso è stato ottimizzato fin nei più piccoli dettagli. Senza scendere a compromessi in fatto di stabilità e sicurezza si è arrivati ai 215 Kg a secco della K 100 ed ai 204 della K 75, una testimonianza del successo ottenuto grazie agli accurati interventi per la riduzione del peso.

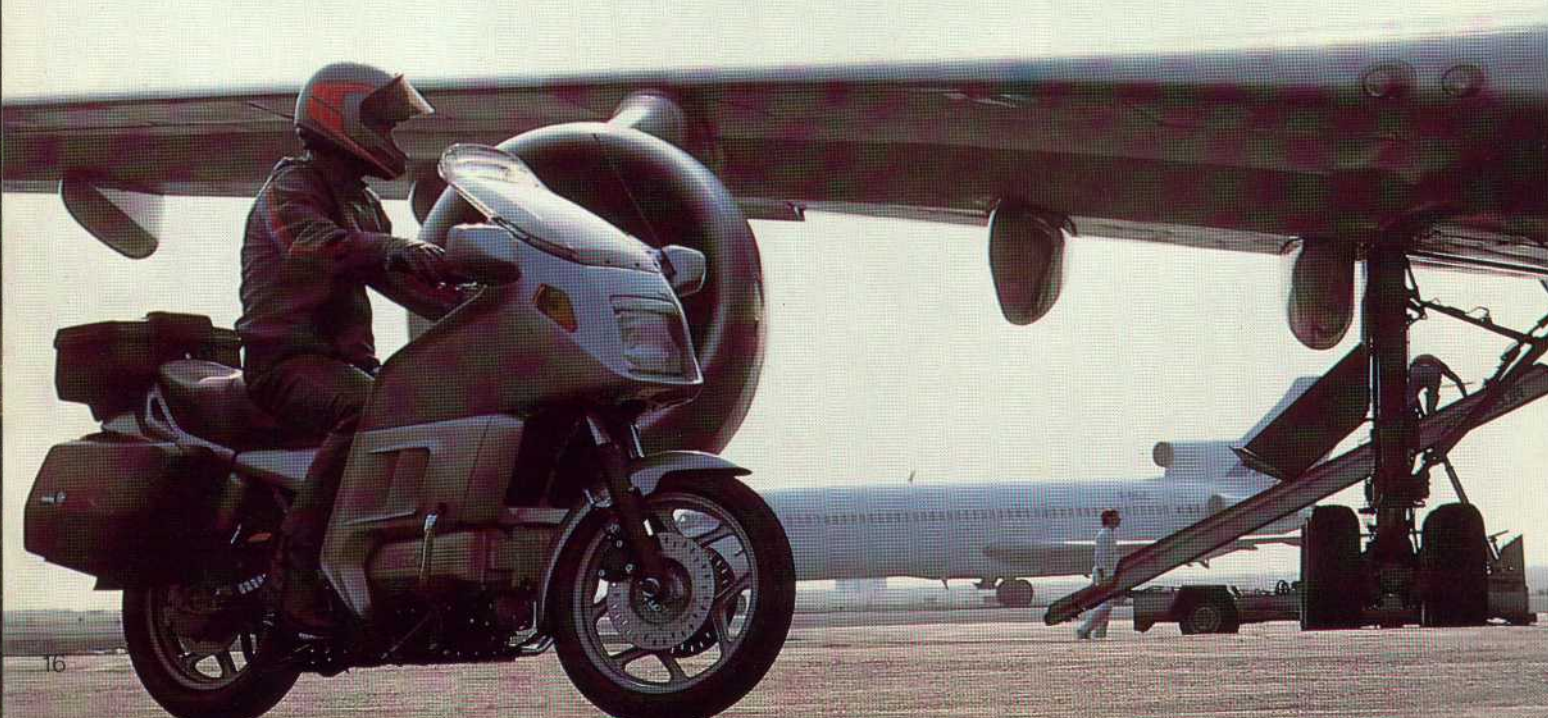
Una conseguenza logica della ricerca di soluzioni innovatrici aventi lo scopo di alleggerire il mezzo e migliorare la funzionalità è il monolever BMW con ammortizzatore a gas (monoshock): il forcellone oscillante monobraccio in robustissima lega leggera

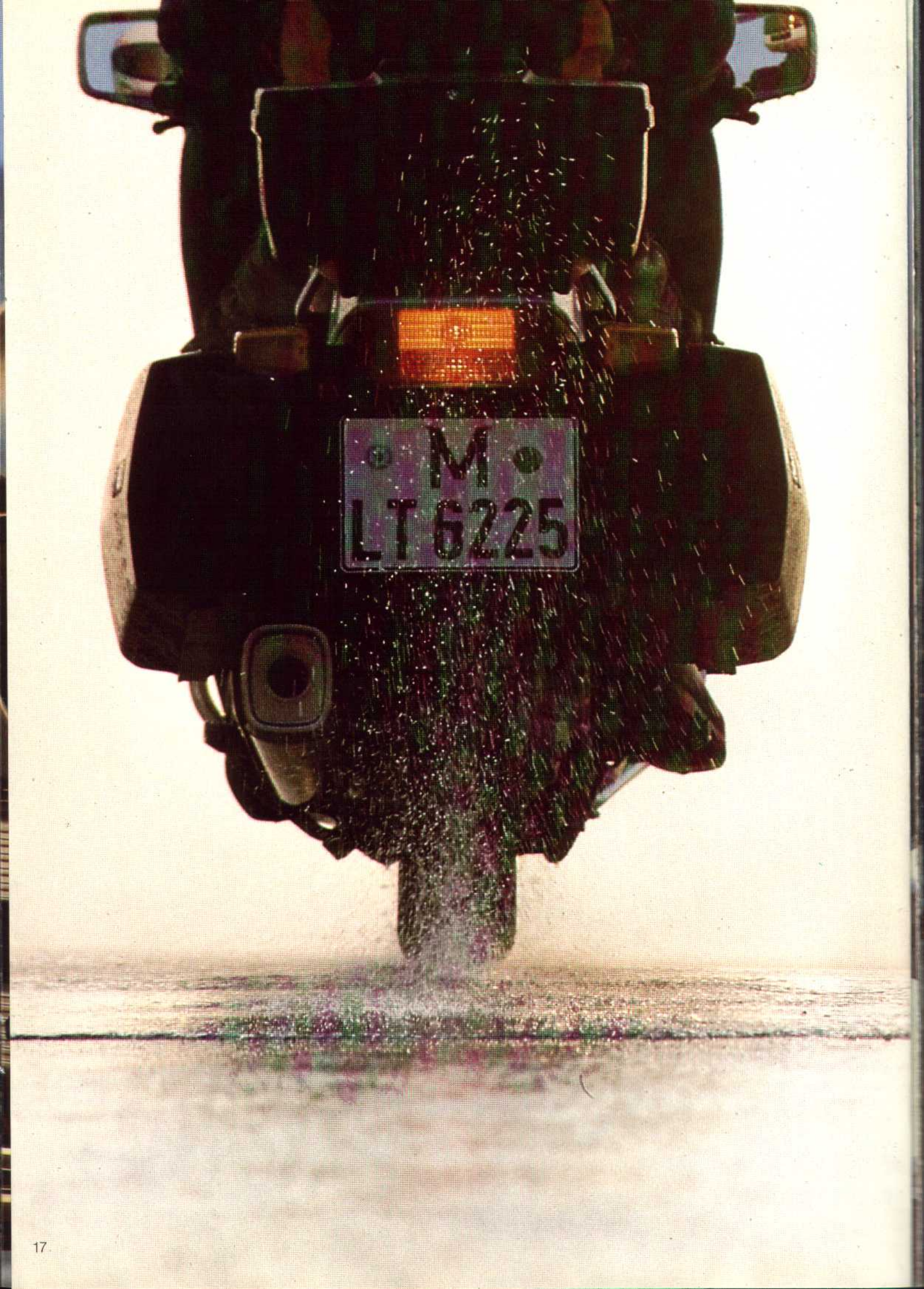
montato su cuscinetti a rulli conici, regolabili. Il monolever BMW ottiene risultati eccezionali grazie alla sua rigidità torsionale: precisione di sterzata su strade tortuose con curve molto strette, marcia rettilinea esemplare alle alte velocità, stabilità di traiettoria nelle forti decelerazioni e su fondi stradali variabili.

Il monolever presenta una ulteriore particolarità tecnica, il freno a disco parzialmente incorporato nella trasmissione posteriore sul quale agiscono pastiglie semimetalliche non soggette a fading sul bagnato ed il dispositivo per il dosaggio della frenata (la K 75 e la K 75 C sono equipaggiate con freno posteriore a tamburo).

La sospensione con ammortizzatore a gas compresso — il monoshock — è dotata di molla ad azione progressiva con tre possibilità di regolazione.

K 100 RT con optional:
ABS, portapacchi, topcase, profilo salvamotore, predisposizione per il montaggio di un apparecchio radio, Nivomat, sella comfort





Gli assetti più sicuri del mondo sono dotati di ABS. Anche per le moto BMW ora c'è la sicurezza dell'ABS.

Il sistema ABS (dispositivo che impedisce il bloccaggio delle ruote in frenata) rappresenta indubbiamente il dispositivo di sicurezza più importante ideato negli ultimi decenni. E la BMW ha partecipato alla sua realizzazione in campo automobilistico.

A conclusione di intense attività di ricerca e di sperimentazione siamo riusciti a rendere l'ABS compatibile con la moto. Il problema fondamentale era costituito dalle differenti esigenze derivanti dalla diversità della locomozione su due ruote. L'obiettivo rimaneva invece lo stesso: impedire le frenate eccessive, ovvero il bloccaggio delle ruote, riducendo così il pericolo di collisione e, soprattutto, di caduta in situazioni critiche. In frenate su rettilineo viene così mantenuta la stabilità di marcia in qualsiasi situazione. Una sicurezza in più specialmente su strade bagnate, ghiacciate o su fondi stradali variabili.

Il dispositivo ABS BMW è integrale, vale a dire che entrambe le ruote vengono regolate indipendentemente l'una dall'altra garantendo così il perfetto comando di entrambe. Come nell'automobile, l'elettronica dell'ABS controlla e sorveglia l'intero

processo frenante. Per mezzo di sensori (1) applicati alle ruote vengono misurate le rotazioni delle stesse.

Contemporaneamente viene calcolata la pressione di frenata esercitata dalla pompa idraulica. In caso di elevata forza frenante e rotazioni troppo basse (pericolo di bloccaggio) il calcolatore (2) provoca una riduzione momentanea della pressione frenante per aumentarla poi di nuovo quando i sensori segnalano un numero sufficiente di rotazioni delle ruote. Il calcolatore regola la pressione di frenata fino a 7 volte al secondo (3). La moto viene così frenata in maniera ottimale con un'azione intermittente estremamente veloce. La frenata brusca risulta precisa perché l'elettronica ottimizza l'azione combinata del freno anteriore e di quello posteriore. Ne consegue uno spazio di frenata sensibilmente inferiore al solito. Il secondo, e forse ancora più importante pregio del sistema ABS: in qualsiasi situazione viene mantenuta la sterzabilità della moto. Un ulteriore fattore di sicurezza, specialmente su strade bagnate, ghiacciate o su fondi stradali con valori di attrito variabili.

Il risultato è un spazio di frenata notevolmente inferiore che con i freni convenzionali, specie su strade con fondo uniforme.

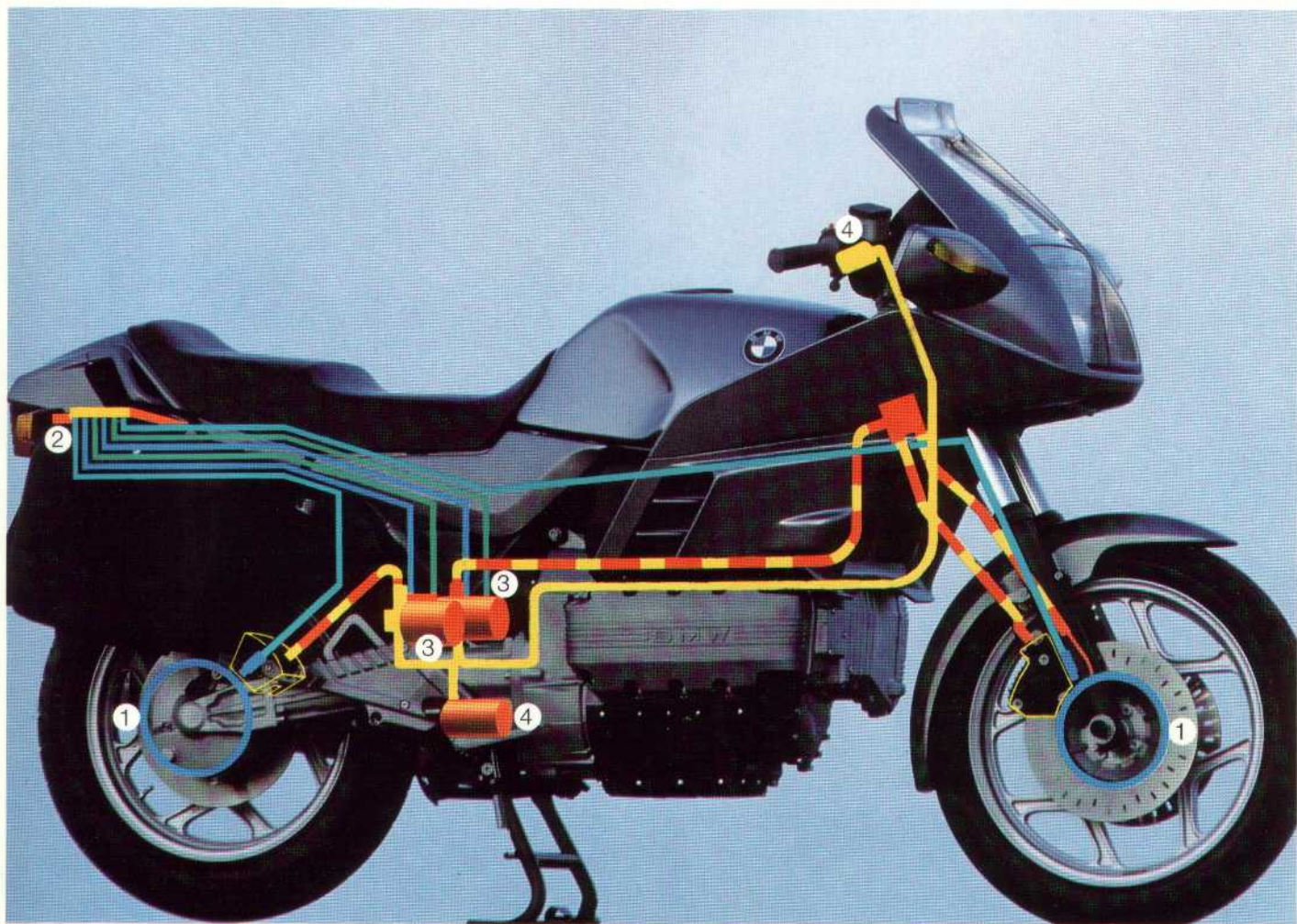
L'ABS entra in funzione quando, in caso di frenata troppo brusca, le ruote tendono a bloccarsi e continua la sua azione finché la pressione frenante si mantiene elevata e la velocità non è inferiore ai 4 Km/h.

Un così eccellente dispositivo di sicurezza non può ovviamente sostituire una guida attenta e prudente. Pur dispo-

nendo dell'ABS il pilota dovrà comunque tenere conto delle condizioni d'esercizio ed adeguare di conseguenza il suo stile di guida.

Naturalmente in caso di guasto all'ABS rimane garantito il funzionamento del normale impianto frenante (4) ed il guasto stesso viene annunciato al pilota da un doppio segnale visivo.

Pagina 17
K 100 RT con optional:
ABS, portapacchi, topcase, profilo salvamotore,
Pagina 18
K 100 RS con optional:
ABS, valigia City e supporto, manopole riscaldabili





I Boxer BMW: una leggenda più attuale che mai.

In un'epoca sempre più all'insegna del progresso tecnologico si nota in più occasioni che prodotti o soluzioni classiche vivono una specie di rinascimento.

Come nel programma motociclistico BMW, dove la tecnologia più avanzata e la migliore tradizione europea si completano in maniera ottimale, la Serie K e le Boxer.

Andare in Boxer: uno stile che non conosce il tempo.

La scelta di una moto boxer BMW dipende spesso da un modo particolare di concepire il viaggiare su due ruote. Molti motociclisti boxer attribuiscono maggior valore agli ideali tradizionali che alla ricercatezza tecnologica. Ed i motociclisti boxer BMW amano viaggiare gustando ap-

pieno i piaceri offerti dalle due ruote. Amano scoprire nuovi orizzonti e le esperienze affascinanti possibili solo abbandonando i percorsi più battuti.

Il Boxer: un concetto di motocicletta con eccellenti presupposti fisici.

La fisica motoristica lo dimostra: nessun altro motore bicilindrico ha, senza l'ausilio di alberi supplementari, una così perfetta equilibratura delle masse come il boxer. Questo è determinante per una corsa rotonda e pressoché priva di vibrazioni. Il boxer non ha problemi di raffreddamento, basta l'aria. Il boxer costituisce inoltre una eccellente base di partenza per la creazione di motociclette con una dinamica di marcia di ottima qualità. Il suo peso è infatti molto contenuto ed il suo principio costruttivo determina un baricentro decisamente basso del mezzo, non solo, ma ben si concilia con la trasmissione cardanica: non richiede complicate deviazioni delle forze, è di facile manutenzione e di elevata affidabilità. Fino a 60 CV non esiste semplicemente nessuna soluzione migliore, vale a dire più equilibrata.

BMW Boxer: una esperienza collaudata dal futuro assicurato.

La BMW offre un'ampia gamma completamente rinnovata di motociclette boxer. L'abbinamento della più moderna tecnica dell'assetto della Serie K – come il monolever/monoshock BMW di grande affidabilità e di facile manutenzione – con le caratteristiche di potenza tipiche dei grossi propulsori boxer ha reso possibile la realizzazione di motociclette singolari ed attraenti. Con elevati valori di coppia già ai bassi regimi e con una grande elasticità senza dover ricorrere continuamente al cambio.

R 80 con optional:
doppio freno a disco.
R 80 G/S con optional:
valigie turistiche con supporto e portapacchi,
paracilindri, sella color nera, stabilizzatore della
forcella, orologio al quarzo.
R 80 RT con optional:
valigie integrali e supporti valigie, portapacchi









Una classica festeggia il suo ritorno: la BMW R 100 RS.

La R 100 RS ha caratterizzato tutta un'epoca motociclistica. E farà sempre parte di una ristretta cerchia di moto classiche che per la loro unicità non sono soggette a perdere valore nel tempo, anzi lo conservano insieme alla alta considerazione che di esse hanno i motociclisti.

Con la nuova R 100 RS la classe 1000 riavrà fra le sue file una moto da turismo dal carattere sportivo fedele alla migliore tradizione motociclistica europea.

Il motore boxer da 1000 cc è stato completamente rielaborato, per rispondere alle nuove esigenze ecologiche in fatto di rumorosità e gas di scarico.

L'R 100 RS può venir alimentata con benzina senza piombo. Dalla tecnica sofisticata dell'assetto Serie K sono stati ripresi le ruote e il monolever, come pure la forcella più rigida munita di stabilizzatore.

Il suo cockpit integrale aerodinamicamente perfetto, in perfetta armonia con il mezzo, contribuisce a mantenere inalterate le condizioni psico-fisiche del pilota. Offre una ottimale protezione dal vento e dagli agenti atmosferici e devia il flusso d'aria al di sopra del pilota. Grazie alla sistematica deviazione dell'aria ed alla funzione di spoiler viene sensibilmente migliorata l'aderenza della ruota anteriore e la già eccellente tenuta nella marcia rettilinea.

BMW R 80 RT: la professionista del turismo con motore boxer.

La R 80 RT è la campionessa del turismo fra le boxer. E' equipaggiata con l'eccezionale cockpit integrale della R 100 RT con parabrezza alto che offre un'efficace protezione dalla pioggia e dal vento. Il peso contenuto e lo straordinario carico utile, 213 Kg, ed il baricentro basso garantiscono una buona maneggevolezza ed un comportamento di marcia sicuro.



Pagine 21/22

R 80 RT con optional:
portapacchi, valigie integrali e supporti valigie
R 100 RS con optional:
portapacchi

Pagina 23

R 80 RT (in basso) con optional:
portapacchi, valigie integrali e supporti valigie
Pagina 24

R 80 (in alto) con optional:
doppio freno a disco
R 80 G/S, rossa (in centro) con optional:
contagiri, paracilindri

R 80 G/S, blu (in centro) con optional:
avviamento a pedivella, stabilizzatore della forcella
R 80 G/S Parigi-Dakar (in basso) con optional:
portapacchi, supporto valigia, avviamento a pedivella



**BMW R 80/R 65 –
robuste motociclette per divertirsi e
distinguersi, per neofiti ed intenditori.**

Sono motociclette dotate di grossi ed elastici motori, straordinariamente maneggevoli, adatte alle brevi gite ed ai lunghi viaggi. Chi fin dall'inizio desidera divertirsi con la moto e vuole una macchina facile da governare e con un eccellente sviluppo della potenza dovrebbe senz'altro provare la BMW R 65 da 48 CV o la BMW R 80 da 50 CV. Il loro aspetto inconfondibile interessa chi ama uno stile decisamente personale, stile che può essere accentuato grazie agli optional compresi nella vasta gamma offerta dalla BMW.

**BMW R 80 G/S: la motocicletta che ti
offre nuovi orizzonti di libertà.**

Con la R 80 G/S la BMW ha creato una nuova moto, la trail-bike. Una motocicletta per nuovi orizzonti di libertà. La forma più pura ed originaria di viaggiare su e fuori strada, per andare alla scoperta di nuove avventure. Non importa se solo per un'ora, dopo una giornata di lavoro, o se attraverso il Sahara, il Mato Grosso o le Alpi.

La grande maneggevolezza, le corse di molleggio lunghe (ant. 200 mm, post. 170 mm) il carico utile di 206 Kg, l'impianto di scarico rialzato two-in-one, la coppa dell'olio con protezione supplementare e l'avviamento elettrico ne fanno il mezzo ideale per i viaggi più impegnativi.

**Per chi vuole l'assoluto in fatto di
trail-bike: BMW R 80 G/S Parigi-Dakar.**

Questo modello speciale realizzato sulla base dell'R 80 G/S ricrea un po' dell'atmosfera della Parigi-Dakar, il rally più duro del mondo, che la BMW ha vinto quattro volte con una versione da competizione di questa moto.

Soprattutto i motociclisti che amano i lunghi viaggi apprezzeranno il suo equipaggiamento: serbatoio da 32 litri con paraginocchia, sella monoposto con robusto portapacchi, pneumatici «allround», stabilizzatore della forcella paracilindri con cavalletto laterale incorporato.

L'equipaggiamento «Parigi-Dakar» è fornibile anche come kit di trasformazione.



Chi conosce la qualità BMW è sicuramente abituato al successo.

In tutto il mondo le motociclette BMW hanno fama di essere qualitativamente al massimo livello. E non è certo per caso: alla BMW non conta la quantità bensì e soprattutto la qualità delle macchine prodotte. Del complesso sistema qualitativo BMW fanno parte, oltre alla produzione perfetta, al finish accurato ed ai controlli severissimi, anche l'esclusione già in partenza di possibili difetti: nella fase di programmazione e progettazione.

La BMW ha compiuto grossi investimenti per realizzare, a Berlino, un impianto di produzione completamente nuovo (1) che consente la realizzazione di entrambe le serie di modelli, Boxer e K. Alla fine del ciclo produttivo è previsto un severo test di controllo, detto check out (2). Ogni moto deve dimostrare, fra l'altro, l'assoluta assenza di difetti: viaggiando su un banco di prova elettronico a rulli. Tutto deve essere in ordine, il motore e l'assetto, l'impianto elettrico ed i dispositivi elettronici.

L'impegno che abbiamo messo nella realizzazione delle nostre motociclette torna tutto a tuo vantaggio. Chilometro per chilometro.

A questo proposito i giudizi conclusivi di alcuni test:

«25.000 chilometri non sembrano rappresentare un grande sforzo per la K 100. Il suo costo chilometrico è poi decisamente basso, circa 20 Pfennig...» (MOTORRAD 7/84).

«... Il fabbisogno di ricambi (della K 100) si è limitato a pochi pezzi, facilmente sostituibili» (MOTORRAD 7/84).

Anche questo fa parte della qualità esclusiva BMW: un servizio efficiente e ineccepibile unito alla facile reperibilità dei ricambi.

Un'assistenza completa ai nostri clienti è per noi cosa ovvia. Ne fanno parte da un lato la competenza dei Concessionari BMW in grado di offrire una consulenza qualificata, la professionalità dei meccanici ai quali puoi affidare la cura della tua BMW (3).

E, dall'altra, l'innata facilità di manutenzione che rende brevi e di conseguenza poco costose le soste in officina. Una

efficiente rete di distribuzione dei ricambi provvede ad una fornitura rapida degli stessi (4) perché tu non debba rinunciare alla tua BMW più dello stretto necessario.

Scegliendo una BMW metti a tua disposizione anche una gamma insolitamente vasta di equipaggiamenti per la moto ed il motociclista.

La BMW è costantemente impegnata nel rendere sempre più piacevole e sicura la guida, con equipaggiamenti speciali ed un abbigliamento perfettamente adeguato all'uomo ed alla macchina: la gamma più vasta offerta da una casa motociclistica, in assoluto.

Le moto BMW: qualche cosa di più di una semplice gamma di modelli. Un mondo affascinante all'insegna della libertà su due ruote.

K 100 RT (in basso a destra) con optional: portapacchi, topcase, sella comfort, profilo salvamotore, predisposizione per montaggio radio.

K 100 LT (in basso a sinistra) con optional: spoiler aerodinamico, sella comfort color marrone.





1



2



3



4



Dimensioni e pesi

Motore e impianto elettrico

Trasmissione

BMW Serie K:

I dati valgono per tutta la Serie K, salvo indicazioni diverse.

Lunghezza mm. 2220
Passo mm. 1516
Larghezza motore mm. 505
Altezza dal suolo mm. 175
Altezza sella mm. 810

Motore a 4 cilindri in linea nella Serie K 100 (a 3 cilindri in linea nella Serie K 75). 4 tempi, disposto longitudinalmente e raffreddato ad acqua, con trasmissione diretta all'albero cardanico (BMW Compact Drive System), testata e tutte le parti del basamento in lega leggera, camicie dei cilindri rivestite in carburo di nickel-silicio; 2 alberi a camme in testa cavi e su 5 supporti (su 4 supporti nella Serie K 75), albero motore su 5 supporti (su 4 supporti nella Serie K 75), con dentatura primaria sull'ultimo braccio di manovella per

l'azionamento diretto dell'albero di uscita cavo.
Impianto di iniezione elettronico LE-Jetronic con interruzione dell'alimentazione in fase di rilascio.
Impianto di raffreddamento a doppio circuito con liquido refrigerante, regolato da un termostato ed azionato da una pompa.
Alternatore trifase da 460 W.
Motorino d'avviamento elettrico.
Faro anteriore H4 da 55/60 W con regolazione profondità del fascio luminoso; gruppo ottico posteriore a due luci da 21/10 W, con Check-Control nel cockpit

Frizione monodisco a secco fissata all'albero di uscita e rotante in senso contrario a quello del motore.
Cambio frangiato a 5 marce con innesti frontali, con ammortizzatore incorporato.
Rapporti di trasmissione: I 4,50, II 2,96, III 2,30, IV 1,88, V 1,67

K75

Peso a secco Kg. 204
Peso in ordine di marcia con pieno di carburante Kg. 228
Peso totale ammesso Kg. 450,
Serbatoio carburante in alluminio, capacità lt. 21

Cilindrata 740 cc, corsa mm. 70, alesaggio mm. 67
Potenza 75 CV (55 kW) DIN a 8500 giri/min, coppia massima 68 Nm a 6750 giri/min
Rapporto di compressione 11,0:1

Alternatore da 460 W
Batteria leggera per l'avviamento da 12 V, 20 Ah

Rapporto finale di trasmissione: 3,2

K75C

Peso a secco Kg. 204
Peso in ordine di marcia con pieno di carburante Kg. 228
Peso totale ammesso Kg. 450,
Serbatoio carburante in alluminio, capacità lt. 21

Cilindrata 740 cc, corsa mm. 70, alesaggio mm. 67
Potenza 75 CV (55 kW) DIN a 8500 giri/min, coppia massima 68 Nm a 6750 giri/min
Rapporto di compressione 11,0:1

Alternatore da 460 W
Batteria leggera per l'avviamento da 12 V, 20 Ah

Rapporto finale di trasmissione: 3,2

K75S

Peso a secco Kg. 211
Peso in ordine di marcia con pieno di carburante Kg. 235
Peso totale ammesso Kg. 450,
Serbatoio carburante in alluminio, capacità lt. 21

Cilindrata 740 cc, corsa mm. 70, alesaggio mm. 67
Potenza 75 CV (55 kW) DIN a 8500 giri/min, coppia massima 68 Nm a 6750 giri/min
Rapporto di compressione 11,0:1

Alternatore da 460 W
Batteria leggera per l'avviamento da 12 V, 20 Ah

Rapporto finale di trasmissione: 3,2

K100

Peso a secco Kg. 215
Peso in ordine di marcia con pieno di carburante Kg. 239
Peso totale ammesso Kg. 480,
Serbatoio carburante in alluminio, capacità lt. 22

Cilindrata 988 cc, corsa mm. 70, alesaggio mm. 67
Potenza 90 CV (66 kW) DIN a 8000 giri/min, coppia massima 86 Nm a 6000 giri/min
Rapporto di compressione 10,2:1

Alternatore da 460 W
Batteria leggera per l'avviamento da 12 V, 20 Ah

Rapporto finale di trasmissione: 2,91

K100RS

Peso a secco Kg. 229
Peso in ordine di marcia con pieno di carburante Kg. 253
Peso totale ammesso Kg. 480,
Serbatoio carburante in alluminio, capacità lt. 22

Cilindrata 988 cc, corsa mm. 70, alesaggio mm. 67
Potenza 90 CV (66 kW) DIN a 8000 giri/min, coppia massima 86 Nm a 6000 giri/min
Rapporto di compressione 10,2:1

Alternatore da 460 W
Batteria leggera per l'avviamento da 12 V, 20 Ah

Rapporto finale di trasmissione: 2,61

K100RT

Peso a secco Kg. 239
Peso in ordine di marcia con pieno di carburante Kg. 263
Peso totale ammesso Kg. 480,
Serbatoio carburante in alluminio, capacità lt. 22

Cilindrata 988 cc, corsa mm. 70, alesaggio mm. 67
Potenza 90 CV (66 kW) DIN a 8000 giri/min, coppia massima 86 Nm a 6000 giri/min
Rapporto di compressione 10,2:1

Alternatore da 460 W
Batteria leggera per l'avviamento da 12 V, 20 Ah

Rapporto finale di trasmissione: 2,91

K100LT

Peso a secco Kg. 259
Peso in ordine di marcia con pieno di carburante Kg. 283
Peso totale ammesso Kg. 480,
Serbatoio carburante in alluminio, capacità lt. 22

Cilindrata 988 cc, corsa mm. 70, alesaggio mm. 67
Potenza 90 CV (66 kW) DIN a 8000 giri/min, coppia massima 86 Nm a 6000 giri/min
Rapporto di compressione 10,2:1

Alternatore da 460 W
Batteria leggera per l'avviamento da 12 V, 30 Ah

Rapporto finale di trasmissione: 2,91

BMW Serie Boxer:

I dati valgono per tutta la Serie Boxer, salvo indicazioni diverse.

Lunghezza mm. 2175
Passo mm. 1440
Altezza sella mm. 807

Motore boxer a 2 cilindri, 4 tempi, in costruzione leggera, raffreddato ad aria con buona dispersione del calore

Accensione elettronica senza contatti (TSZH), con limitazione elettronica dei fuorigiri e bobina d'accensione a doppia scintilla

Frizione monodisco a secco con molla a tazza moltiplicata e corona dentata del motorino d'avviamento.
Cambio a 5 marce con innesti frontali.
Rapporti di trasmissione: I 4,40, II 2,86, III 2,07, IV 1,67, V 1,50
Trasmissione secondaria con albero cardanico incapsulato dotato di ammortizzatore torsionale

R65

Peso a secco Kg. 185
Peso in ordine di marcia con pieno di carburante Kg. 205
Peso totale ammesso Kg. 440,
Serbatoio da lt. 22, di cui 2 di riserva

Cilindrata 650 cc, corsa mm. 61,5, alesaggio mm. 82
Potenza 48 CV (35 kW) DIN a 7250 giri/min, coppia massima 47,8 Nm a 3500 giri/min
Rapporto di compressione 8,7:1

Alternatore 280 W
Batteria da 12 V, 20 Ah

Rapporto finale di trasmissione: 3,36

R80

Peso a secco Kg. 190
Peso in ordine di marcia con pieno di carburante Kg. 210
Peso totale ammesso Kg. 440,
Serbatoio da lt. 22, di cui 2 di riserva

Cilindrata 798 cc, corsa mm. 70,6, alesaggio mm. 84,8
Potenza 50 CV (37 kW) DIN a 6500 giri/min, coppia massima 58 Nm a 4000 giri/min
Rapporto di compressione 8,2:1

Alternatore 280 W
Batteria da 12 V, 20 Ah

Rapporto finale di trasmissione: 3,2

R80RT

Peso a secco Kg. 207
Peso in ordine di marcia con pieno di carburante Kg. 227
Peso totale ammesso Kg. 440,
Serbatoio da lt. 22, di cui 2 di riserva

Cilindrata 798 cc, corsa mm. 70,6, alesaggio mm. 84,8
Potenza 50 CV (37 kW) DIN a 6500 giri/min, coppia massima 58 Nm a 4000 giri/min
Rapporto di compressione 8,2:1

Alternatore 280 W
Batteria da 12 V, 20 Ah

Rapporto finale di trasmissione: 3,36

R80G/S

Lunghezza mm. 2230, passo mm. 1465, altezza sella mm. 860,
Peso a secco Kg. 173
Peso in ordine di marcia con pieno di carburante Kg. 192
Peso totale ammesso Kg. 398,
Serbatoio da lt. 19,5, di cui 2 di riserva

Cilindrata 798 cc, corsa mm. 70,6, alesaggio mm. 84,8
Potenza 50 CV (37 kW) DIN a 6500 giri/min, coppia massima 56,7 Nm a 5000 giri/min
Rapporto di compressione 8,2:1

Alternatore 280 W
Batteria da 12 V, 20 Ah

Rapporto finale di trasmissione: 3,36

R100RS

Peso a secco Kg. 209
Peso in ordine di marcia con pieno di carburante Kg. 229
Peso totale ammesso Kg. 440,
Serbatoio da lt. 22, di cui 2 di riserva

Cilindrata 980 cc, corsa mm. 70,6, alesaggio mm. 94
Potenza 60 CV (44 kW) DIN a 6500 giri/min, coppia massima 74 Nm a 3500 giri/min
Rapporto di compressione 8,5:1

Alternatore 280 W
Batteria da 12 V, 30 Ah

Rapporto finale di trasmissione: 3,0

Prestazioni e consumi

Consumo di carburante x 100 Km secondo norme ISO/DIN 70030, alla velocità costante di 90 Km/h, alla velocità costante di 110 Km/h

Assetto e freni

Telaio a traliccio perfettamente rigido realizzato in tubi di acciaio ad alta resistenza e di basso peso; il carter motore svolge una funzione portante
Forcella telescopica a corsa lunga e di pronta risposta (fodero fisso, Ø mm. 41,4) con ammortizzatori idraulici a doppio effetto e molle ad elasticità progressiva, escursione di molleggio mm. 185
Forcellone posteriore oscillante monobraccio (BMW monolever) regolabile, rigido alla torsione; molleggio posteriore costituito da un ammortizzatore a gas (BMW monoshock) ad azione

progressiva e con 3 possibilità di regolazione; escursione di molleggio mm. 110
Freno anteriore a doppio disco (Ø mm. 285) con pinza fissa e pastiglie semimetalliche antifading sul bagnato;
Freno posteriore a disco semplice (Ø mm. 285) con pinza fissa, dispositivo per il dosaggio della frenata, azionamento del freno tramite cilindretti idraulici
Ruote in lega leggera pressofusa, raggi ad Y con sezione ad H, ant. 2,50 - 18 MTH2; post. 2,75 - 17 MTH2.
Pneumatici ribassati, tubeless.

Equipaggiamento

Interruttori disposti secondo criteri ergonomici, con contrassegni di colore supplementari e simboli internazionali ISO
Manubrio regolabile con sistema di supporto antivibratori (Serie K 100), serratura unificata per accensione, serbatoio e bloccasterzo
Conforlevole sellone biposto (lunghezza mm. 670) ribaltabile, munito di serratura, appigli incorporati nella parte posteriore, vano portaattrezzi (lt. 2,2) e ripostiglio posteriore (lt. 9,0).

Dotazione attrezzi costituita da 16 pezzi; set riparazioni rapide con bombolette a gas per gonfiaggio pneumatici, maniglia di sollevamento estraibile situata dietro la mascherina laterale sinistra; 2 specchi retrovisivi regolabili, esecuzione monobraccio dal disegno aerodinamico; lampeggiatori su bracci portanti di forma aerodinamica

Velocità massima circa 200 Km/h
Benzina super (possibile anche l'uso di benzina senza piombo) consumo a 90 Km/h lt. 4,2, a 110 Km/h lt. 5,2

Freno anteriore a doppio disco (Ø 285 mm), freno posteriore a tamburo (Ø 200 mm);
Ruota post. 2,75 - 18 MTH2 pneumatici ant. 100/90 H 18 pneumatici post. 120/90 H 18

Velocità massima circa 200 Km/h
Benzina super (possibile anche l'uso di benzina senza piombo) consumo a 90 Km/h lt. 4,2, a 110 Km/h lt. 5,2

Stabilizzatore della forcella

Freno anteriore a doppio disco (Ø 285 mm), freno posteriore a tamburo (Ø 200 mm);
Ruota post. 2,75 - 18 MTH2 pneumatici ant. 100/90 H 18 pneumatici post. 120/90 H 18

Lampeggiatori incorporati nel cockpit

Velocità massima oltre i 200 Km/h
Benzina super (possibile anche l'uso di benzina senza piombo) consumo a 90 Km/h lt. 5,0, a 110 Km/h lt. 5,7

Stabilizzatore della forcella escursione di molleggia mm. 135/114

Freno anteriore a doppio disco (Ø 285 mm), freno posteriore a disco (Ø 285 mm);
pneumatici ant. 100/90 V 18 pneumatici post. 130/90 V 17

Lampeggiatori incorporati nella carenatura

Velocità massima oltre i 200 Km/h
Benzina a 91 ottani (possibile anche l'uso di benzina senza piombo) consumo a 90 Km/h lt. 5,0, a 110 Km/h lt. 5,7

Freno anteriore a doppio disco (Ø 285 mm), freno posteriore a disco (Ø 285 mm);
pneumatici ant. 100/90 V 18 pneumatici post. 130/90 V 17

Velocità massima oltre i 200 Km/h
Benzina a 91 ottani (possibile anche l'uso di benzina senza piombo) consumo a 90 Km/h lt. 4,3, a 110 Km/h lt. 5,1

Freno anteriore a doppio disco (Ø 285 mm), freno posteriore a disco (Ø 285 mm);
pneumatici ant. 100/90 V 18 pneumatici post. 130/90 V 17

Specchi con guscio avente funzione protettiva per le mani e lampeggiatori incorporati

Velocità massima oltre i 200 Km/h
Benzina a 91 ottani (possibile anche l'uso di benzina senza piombo) consumo a 90 Km/h lt. 4,4, a 110 Km/h lt. 5,4

Freno anteriore a doppio disco (Ø 285 mm), freno posteriore a disco (Ø 285 mm);
pneumatici ant. 100/90 V 18 pneumatici post. 130/90 V 17

Ripostigli con serratura e lampeggiatori incorporati nella carenatura, valigie turismo integrali, vari ripostiglio nella carenatura (2 x lt. 4,0)

Velocità massima oltre i 200 Km/h
Benzina a 91 ottani (possibile anche l'uso di benzina senza piombo) consumo a 90 Km/h lt. 4,4, a 110 Km/h lt. 5,4

Freno anteriore a doppio disco (Ø 285 mm), freno posteriore a disco (Ø 285 mm);
pneumatici ant. 100/90 V 18 pneumatici post. 130/90 V 17

Sella comfort

Equipaggiamenti a richiesta

Se desiderate informarvi sulla possibilità di completare in maniera intelligente e personale la vostra BMW, rivolgetevi al Concessionario moto BMW, che vi fornirà ogni particolare in merito. Rammentiamo che le motociclette BMW sono predisposte a ricevere gli optional già in fase di progettazione e di costruzione. Ciò garantisce la perfetta integrazione dei diversi elementi nella struttura complessiva del veicolo, perché tutti sono stati studiati dalla BMW o in stretta collaborazione con essa; rispondono quindi agli stessi severi canoni in fatto di qualità e funzionalità.

I modelli raffigurati in questo dépliant presentano l'equipaggiamento valido per la Repubblica Federale Tedesca e in qualche caso sono muniti di optional. In altri Paesi sono possibili differenze nei modelli e nelle dotazioni, resa necessaria dalle rispettive disposizioni di legge. Il vostro Concessionario o Importatore BMW vi fornirà informazioni precise sul tipo e la quantità degli equipaggiamenti. La Casa si riserva il diritto di apportare modifiche costruttive di equipaggiamento. Salvo errori ed omissioni.

Consumo di carburante x 100 Km secondo norme ISO/DIN 70030 alla velocità costante di 90 Km/h, alla velocità costante di 110 Km/h

Telaio tubolare in acciaio a doppia culla chiusa con parte posteriore fissata mediante viti
Forcella telescopica con ammortizzatori idraulici a doppio effetto e molle ad elasticità progressiva e stabilizzatore integrato, escursione di molleggio mm. 175
Monolever BMW su cuscinetti a rulli conici con monoshock con

3 possibilità di regolazione, escursione di molleggio mm. 121
Ruote in lega leggera pressofusa, anteriore e posteriore MTH 2,50 x 18 E
Pneumatici ribassati, tubeless

Manubrio regolabile, serratura unificata per accensione e serbatoio, sella doppia con ripostiglio posteriore, box attrezzi completo, pompa e set riparazioni rapide

Velocità massima circa 173 Km/h
Benzina a 91 ottani (possibile anche l'uso di benzina senza piombo) consumo a 90 Km/h lt. 4,6, a 110 Km/h lt. 5,7

Freno anteriore a disco (Ø 285 mm), freno posteriore a tamburo (Ø 200 mm);
pneumatici ant. 90/90 - 18 51 H, pneumatici post. 120/90 - 18 65 H

Velocità massima circa 178 Km/h
Benzina a 91 ottani (possibile anche l'uso di benzina senza piombo) consumo a 90 Km/h lt. 4,6, a 110 Km/h lt. 5,5

Freno anteriore a disco (Ø 285 mm), freno posteriore a tamburo (Ø 200 mm);
pneumatici ant. 90/90 - 18 51 H, pneumatici post. 120/90 - 18 65 H

Velocità massima circa 170 Km/h
Benzina a 91 ottani (possibile anche l'uso di benzina senza piombo) consumo a 90 Km/h lt. 4,8, a 110 Km/h lt. 5,9

Freno anteriore a disco (Ø 285 mm), freno posteriore a tamburo (Ø 200 mm);
pneumatici ant. 90/90 - 18 51 H, pneumatici post. 120/90 - 18 65 H

Ripostigli ricavati della carenatura ribaltabile

Velocità massima circa 168 Km/h
Benzina a 91 ottani (possibile anche l'uso di benzina senza piombo) consumo a 90 Km/h lt. 4,7, a 110 Km/h lt. 5,5

Escursione di molleggio anteriore mm. 200
Escursione di molleggio posteriore mm. 170

Freno anteriore a disco (Ø 260 mm), freno posteriore a tamburo (Ø 200 mm);
ruote in lega leggera (a raggi), anteriore 1,85 B x 21 WM, posteriore 2,50 B x 18 WM
pneumatici con camera d'aria; anteriore 3,00 - 21 48 R, posteriore 4,00 - 18 64 R

Serratura unificata per accensione e serbatoio

Velocità massima circa 185 Km/h
Benzina a 91 ottani (possibile anche l'uso di benzina senza piombo) consumo a 90 Km/h lt. 4,3, a 110 Km/h lt. 5,3

Freno anteriore a doppio disco (Ø 285 mm), freno posteriore a tamburo (Ø 200 mm);
pneumatici ant. 90/90 - 18 51 H, pneumatici post. 120/90 - 18 65 H

© 1986 BMW Motorrad GmbH + Co., Monaco di Baviera, Germania Occ.
La riproduzione anche parziale è possibile solo dietro espressa autorizzazione scritta della BMW Motorrad GmbH + Co.
Printed in West Germany 9/86
6 11 20 05 40

