

MOTO 1994 BMW



CON BMW SEI SEMPRE SULLA STRADA GIUSTA.

Ti sarai accorto che spesso nei depliant delle moto si parla tanto di tecnica, ma si forniscono poche indicazioni pratiche: per esempio come trovare il modello più consono alle tue esigenze o come risolvere certi problemi legati all'uso quotidiano del mezzo. Tanto meno vi troverai la risposta ai principali interrogativi del futuro in materia di

mobilità. Verrebbe quasi da pensare che la moto resti al di fuori delle attuali problematiche del traffico e dell'ambiente.

BMW non intende seguire questa strada evidentemente sbagliata e preferisce fornirti reali orientamenti indicandoti i punti oggi essenziali per la scelta di una motocicletta. Parleremo, quindi, dei



valori reali di una moto – qualità, affidabilità, praticità di manutenzione – e naturalmente del divertimento impareggiabile offerto dalla guida di una BMW.

Volta pagina e constaterai che BMW non trascura opportunità per aiutarti a praticare il tuo hobby con il massimo del piacere di

guidare, la massima sicurezza e... con la coscienza a posto. Qualunque sia la tua moto BMW preferita.



QUESTO È IL FUTURO DELLA MOTO.

Tolte poche eccezioni, il piacere del motociclismo è ancora senza ombre e praticamente senza limiti. A fronte dei congestionati centri urbani e degli ingorghi sempre più frequenti sulle strade, anzi, la motocicletta sta riguadagnando terreno come agile mezzo di trasporto individuale: non soltanto perché si distingue originalmente dalla massa, ma anche perché è poco ingombrante, molto maneggevole e presenta un consumo contenuto in rapporto alle prestazioni.

Sono però in aumento anche le voci che chiedono la riduzione della rumorosità e delle emissioni delle moto. A livello mondiale, inoltre, si moltiplicano gli indici di un futuro inasprimento delle normative sulle emissioni inquinanti di tutti i veicoli con motore a scoppio. In America la tendenza si è già in parte consolidata con

la realizzazione del «clean air act», cioè con le nuove disposizioni sulle «emissioni zero».

Con una BMW puoi subito adeguarti all'evoluzione in atto scegliendo una moto esemplare sotto tutti i punti di vista. BMW ha aperto già quattro anni fa la strada alla moto compatibile con l'ambiente (per esempio utilizzando materiali privi di CFC e cadmio); da allora i motociclisti responsabili possono equipaggiare a richiesta la loro BMW con la più moderna tecnica ecologica. Qualche anno prima BMW aveva adottato l'elettronica digitale del motore, importante per la riduzione dei consumi.

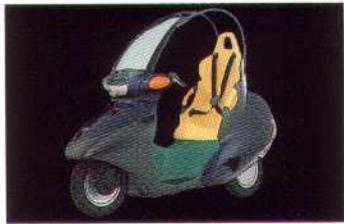
Alle problematiche del futuro, BMW fornisce risposte autentiche, dettate dalla convinzione che il mondo in cui viviamo pretende una maggiore responsabilità da parte di ciascuno. Se tutti i motociclisti sapranno assumersela, il veicolo a due ruote avrà le migliori probabilità di successo per il futuro: come mezzo per il tempo libero, come integrazione dell'auto, come puro divertimento o come garante della mobilità nella city.

I tuoi vantaggi se opererai per una BMW con modernissima tecnica ecologica ed elettronica? Risparmierai benzina, produrrà meno emissioni e viaggerai con la coscienza tranquilla anche in mezzo alla natura. Con la certezza di contribuire nel modo giusto alla costruzione del futuro.





L'uomo e la moto in armonia con l'ambiente: ecco il nostro obiettivo progettuale per gli Anni '90.

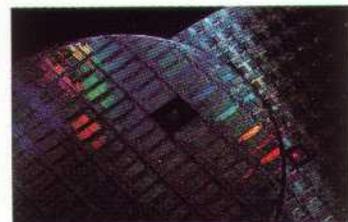
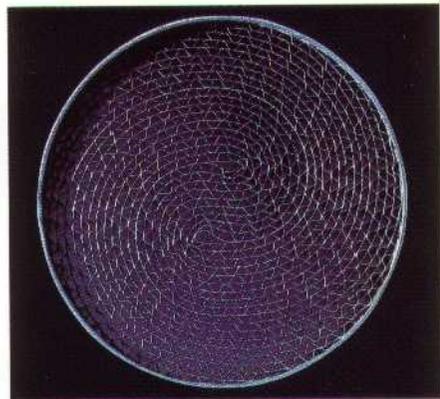


Non è un'utopia futuristica: questo studio dimostra il livello delle nostre riflessioni in merito alla futura «mobilità su due ruote». Qui, per esempio, la BMW C1, un concetto di veicolo per la city che, nelle simulazioni al computer, soddisfa persino le severe norme di sicurezza USA riguardo alle prove-crash frontali.



Le cifre importanti, oggi, sono di segno negativo. Più dei dati di potenza sono essenziali i valori di riduzione delle emissioni allo scarico: cioè ossidi d'azoto (NO_x), idrocarburi (HC) e monossido di carbonio (CO).

Metalli nobili: il rodio, il palladio ed il platino neutralizzano le sostanze inquinanti nel catalizzatore BMW a 3 vie con regolazione lambda, coadiuvato dalla Motronic.



4,9 litri/100 km con 100 CV (74 kW): com'è possibile? La gestione elettronica digitale regola in modo ottimale tutti i processi del motore.



TECNICA MOTORISTICA BMW: ECCO I NOSTRI VERI VALORI.

Quando un motociclista parla di motori e di prestazioni, gli brillano gli occhi. Se il padre del Boxer BMW, Max Friz, potesse vedere di che cosa sono capaci i nostri moderni propulsori, andrebbe in visibilio.

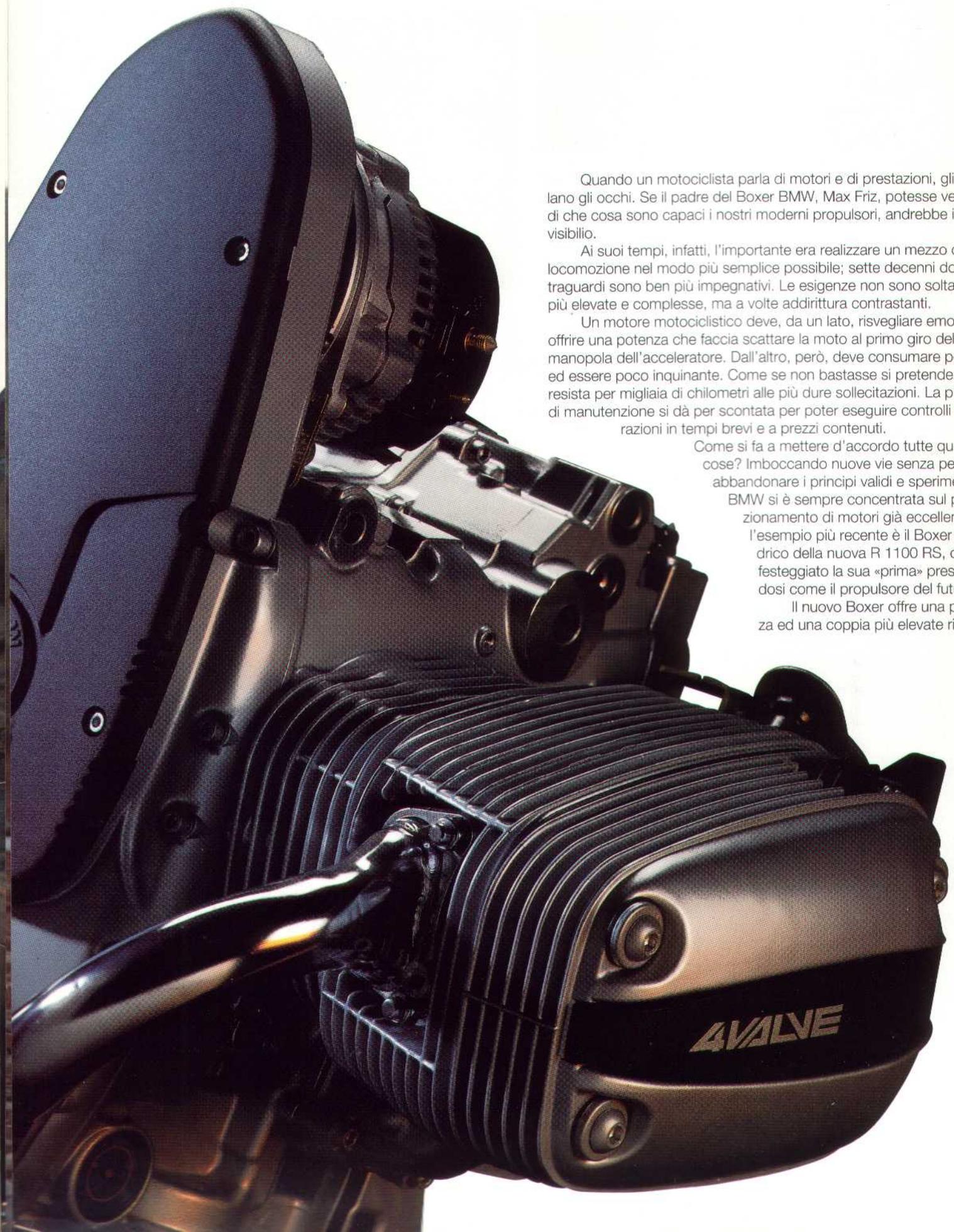
Ai suoi tempi, infatti, l'importante era realizzare un mezzo di locomozione nel modo più semplice possibile; sette decenni dopo i traguardi sono ben più impegnativi. Le esigenze non sono soltanto più elevate e complesse, ma a volte addirittura contrastanti.

Un motore motociclistico deve, da un lato, risvegliare emozioni, offrire una potenza che faccia scattare la moto al primo giro della manopola dell'acceleratore. Dall'altro, però, deve consumare poco ed essere poco inquinante. Come se non bastasse si pretende che resista per migliaia di chilometri alle più dure sollecitazioni. La praticità di manutenzione si dà per scontata per poter eseguire controlli e riparazioni in tempi brevi e a prezzi contenuti.

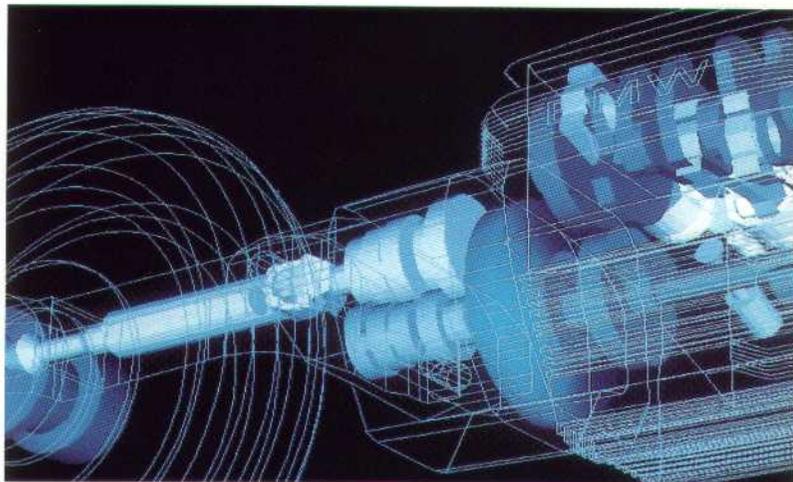
Come si fa a mettere d'accordo tutte queste cose? Imboccando nuove vie senza però abbandonare i principi validi e sperimentati.

BMW si è sempre concentrata sul perfezionamento di motori già eccellenti: l'esempio più recente è il Boxer bicilindrico della nuova R 1100 RS, che ha festeggiato la sua «prima» presentandosi come il propulsore del futuro.

Il nuovo Boxer offre una potenza ed una coppia più elevate rispetto



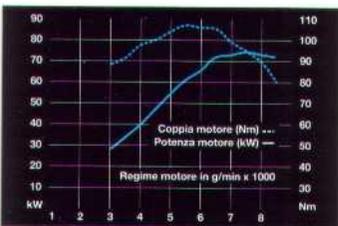
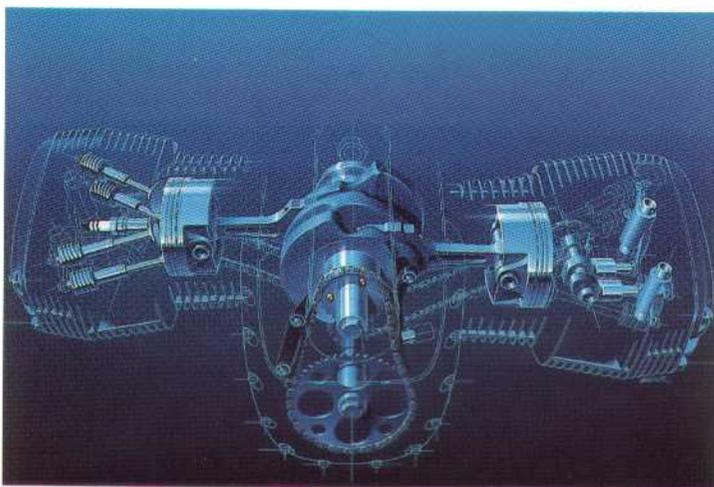
Le buone idee sono sempre le benvenute. Nel sistema Compact Drive della Serie K la forza motrice si trasmette su un'unica linea, vale a dire senza rinvii, dall'albero motore al cambio e all'albero cardanico.



al suo predecessore ma – cosa importantissima – consuma notevolmente di meno. La meccanica di nuova concezione con tecnica delle 4 valvole per cilindro e distribuzione «high camshaft» fa la parte del leone. Tutto ciò, comunque, non sarebbe possibile senza la gestione elettronica digitale derivata dalla Serie K, che regola con la più assoluta precisione tutti i processi del motore.

Proprio i motori 4 e 3 cilindri in linea della Serie K sono sempre stati, grazie al loro concetto superiore, un modello da imitare nel corso degli ultimi 10 anni. Negli Stati Uniti, per esempio, la K 1100 RS ha ottenuto giudizi entusiastici dalla più autorevole rivista motociclistica americana (Cycle World 6/93). Evidentemente siamo riusciti a centrare le attese dei motociclisti: accelerazione sportiva, coppia elevata e potenza travolgente già ai bassi regimi.

Dopo una lunga... astinenza riproponiamo ora questi valori anche in una moto monocilindrica. La nuova BMW F 650 entusiasmerà i motociclisti di tutte le generazioni.



Tanti appassionati del Boxer si sono già chiesti in che modo si potrebbe accrescere ulteriormente l'efficienza di questo eccezionale concetto motoristico senza rinunciare ai suoi classici vantaggi. La risposta BMW: una meccanica di concezione totalmente nuova più la gestione elettronica digitale.

Allo stato dell'arte: il quattro cilindri in linea delle BMW K 1100 RS ed LT sprigiona una potenza entusiasmante grazie alla grossa cilindrata, alla tecnica quadrivalvole e alla Motronic. Tanto più sorprendente la sua parsimonia nei consumi: 4,9 l alla velocità costante di 90 km/h; 5,8 l a 120 km/h.

Coppia massima di 107 Nm già a 5.500 g/min: qui un motore BMW dimostra il suo vero valore. Il quattro cilindri in linea della Serie K BMW sviluppa 80 Nm quasi lungo tutta l'escursione di regime: il che equivale a brillante ripresa ed elevata sicurezza attiva.

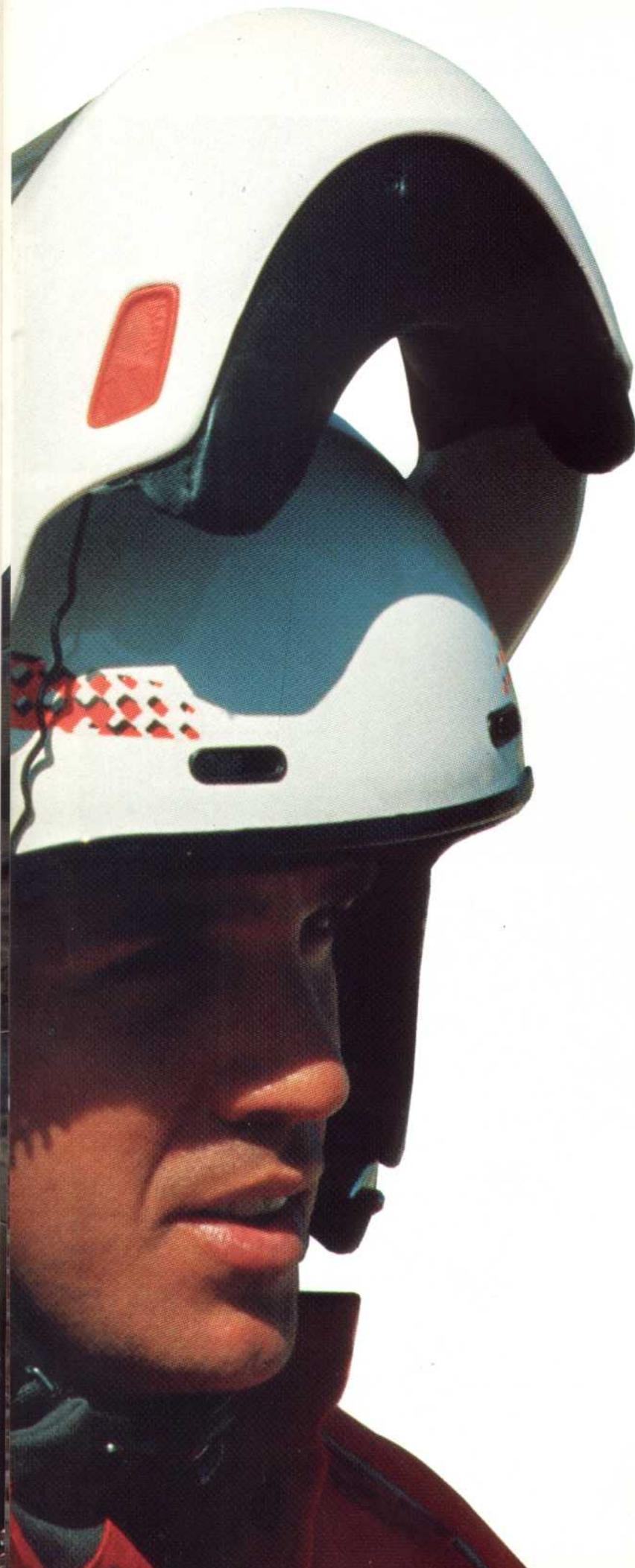


Mai in passato un Boxer bicilindrico BMW è stato tanto potente, mai ha consumato tanto poco con emissioni tanto ridotte. Senza abbandonare i vantaggi apprezzati da generazioni di motociclisti: coppia elevata, regolarità di rotazione ed assoluta affidabilità.

Nuovo di zecca: dopo 30 anni BMW ripropone un motore monocilindrico nella nuova BMW F 650. E' dotato di testata a quattro valvole per accrescere la potenza e di albero equilibratore per smorzare le vibrazioni.

Per la categoria 750 – BMW K 75, K 75 S e K 75 RT – il 3 cilindri della Serie K è la soluzione migliore. E' leggero, economico, sale vivacemente di giri e ha un ingombro limitato.

NELLA SICUREZZA NON SI INVESTE MAI ABBASTANZA.



Chi dice che il motociclismo si pratica soltanto sugli itinerari da sogno non considera l'uso quotidiano della moto nella circolazione stradale sempre più intasata. Qui si richiedono soluzioni in grado di perfezionare il sistema uomo-veicolo, poiché dove non arriva la tecnica sei tu a dover compiere il massimo sforzo sia fisico che psichico.

Il nostro consiglio è quello di fare una prova su strada completa, invece di acquistare d'impulso. Solo così potrai appurare se una moto «collabora» realmente consentendoti di dominare con sicurezza il traffico.

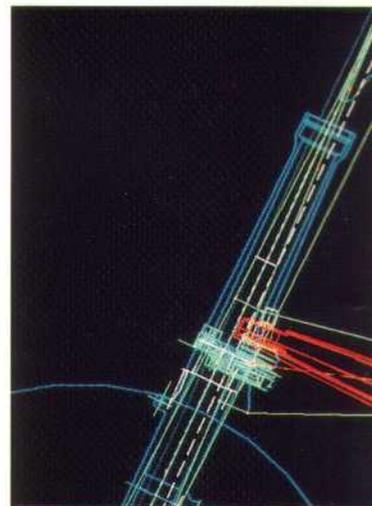
Tieni conto, inoltre, delle responsabilità che hai nei confronti del passeggero e degli altri utenti della strada: la tua nuova moto deve coadiuverti il più possibile togliendoti il lavoro inutile e faticoso. Deve rispondere perfettamente alle tue esigenze chiedendoti il minimo impegno.

Esamina non una ma due volte la funzionalità e l'ergonomia del tuo «posto di lavoro», cioè del cockpit. Poni precise domande, come: «La guida è comoda, riposante? Come viaggia il passeggero? Il comportamento su strada della moto cambia a pieno carico? Come sono i freni, la ciclistica, la rigidità del telaio? E' disponibile a richiesta l'ABS?» Insomma, prima di acquistare una moto ti consigliamo di analizzarla a fondo.

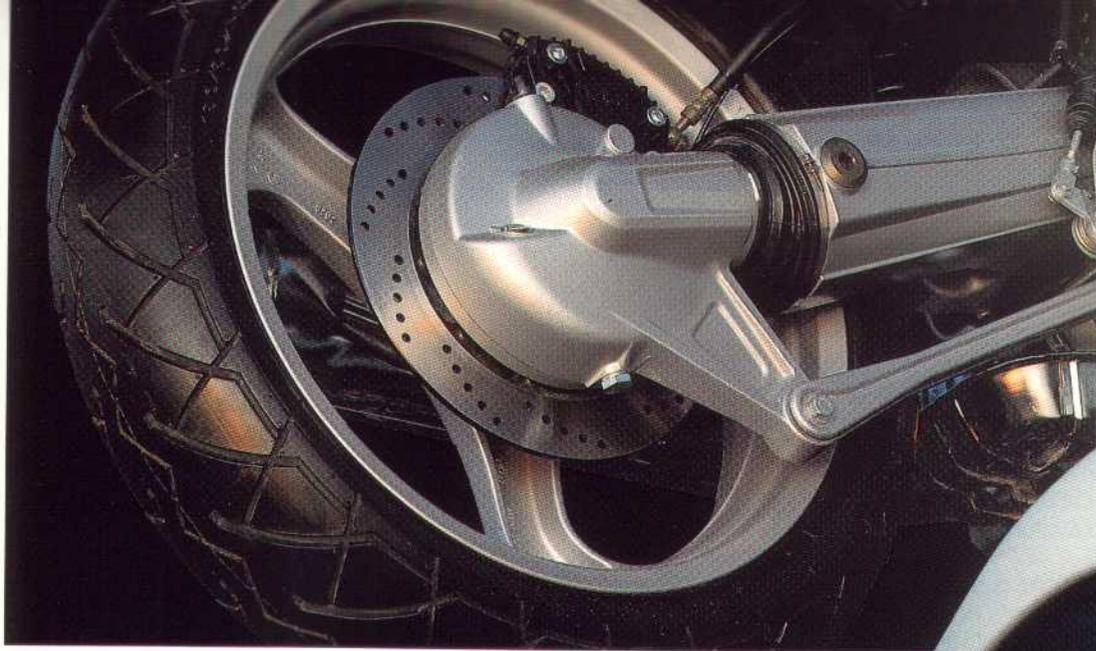
Ti aiuteranno nella valutazione le prove imparziali eseguite dalla stampa specializzata. Per noi è positivo che i collaudatori sottolineino costantemente i punti di forza delle BMW nel campo della sicurezza. Mettono però anche in evidenza che l'anello più debole della «catena della sicurezza» è proprio il motociclista, per quanto sia esperto. Prendiamo ad esempio l'ABS: soltanto un impianto frenante a regolazione elettronica può impedire affidabilmente il bloccaggio delle ruote su ogni fondo stradale in caso di frenate improvvise o in preda al panico.

L'importanza di questa precisazione ti apparirà chiara solo realizzando che quando viaggi non puoi essere sempre, ininterrottamente, concentrato e pronto a reagire: chi vede sempre tutto? Sa esattamente quando un bambino sbuca da un portone? Prevede quando un'auto non gli darà la precedenza, quando un gatto gli taglierà la strada dietro una curva cieca?

Momenti pericolosi che nemmeno i professionisti sono sempre in grado di dominare e che ti fanno venire i brividi molto più di... una bruciante accelerata. E' tranquillizzante sapere che l'ABS si assume questi difficili compiti lasciando più spazio al vero divertimento della guida. E che una BMW si controlla facilmente e senza problemi quasi in ogni situazione.

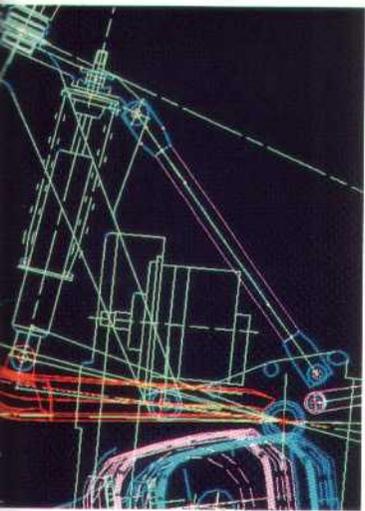


Una ciclistica nella quale il progresso si vede ad occhio: il Telelever delle nuove Boxer BMW unisce i vantaggi della forcella telescopica a quelli del forcellone oscillante. Le sue principali doti: stabilità su strada praticamente insuperabile, comfort superlativo ed efficace effetto anti-dive in frenata.



Oggi il collaudato Paralever BMW è presente in quasi ogni BMW: non esiste, attualmente, soluzione migliore per una moto con trasmissione a cardano, un sistema già di per sé senza problemi. Grazie alla speciale cinematica le reazioni ai regimi transitori sono ridotte al minimo.

Il traffico chiede oggi sempre di più ai motociclista, e ancora di più gli chiederà in futuro. L'ABS ed il perfezionato ABS II creano nuove riserve di sicurezza impedendo efficacemente il bloccaggio delle ruote.



Guida bene soltanto chi è seduto bene: BMW dimostra come va perfezionato il posto di lavoro del motociclista. La nuova Boxer BMW è la prima moto del mondo dotata di un allestimento ergonomico che consente di regolare individualmente il manubrio, l'altezza della sella ed il parabrezza.



TANTO LAVORO PER IL 10% DEI MOTOCICLISTI. MA NE VALE LA PENA?

Nella categoria oltre 750 cm³ circa un motociclista su dieci, in tutto il mondo, viaggia su BMW. Una BMW, quindi, non è un prodotto di massa ma una moto personalissima che non si incontra ad ogni piè sospinto.

Questo stato di cose non cambierà neanche in futuro, poiché BMW resterà fedele ai suoi principi: una BMW sarà sempre una moto per intenditori costruita con tecnica d'avanguardia e perfettamente rispondente alle esigenze dei tempi.

Nelle pagine precedenti abbiamo detto che i nostri obiettivi sono ad altissimo livello. Una moto della marca BMW è progettata per soddisfare il cuore e la ragione: possiede tutti gli elementi della guida divertente senza scendere a compromessi in fatto di utilizzo quotidiano, equilibrio, sicurezza e caratteristiche ecologiche come richiede la società moderna.

Chi acquista una BMW modello 1994 si assicura un pezzetto di futuro. Con vantaggi anche economici – basti pensare al valore stabile nel tempo – e con un ulteriore lato positivo: quello di viaggiare su una moto che soddisfa già oggi tutte le normative di prossima applicazione.

Dai un'occhiata ai cataloghi annessi e decidi quale modello BMW si addice meglio alle tue esigenze. Sia che prediliga il motociclismo sportivo o «al naturale», l'assetto rigido di una GS o il lussuoso comfort di una grande moto da turismo, le qualità fondamentali di una BMW sono sempre le stesse.

Ad una BMW puoi chiedere tranquillamente di più. Per esempio più affidabilità e rapidità nel rifornimento di ricambi, più consulenza e servizio da parte di una delle più estese reti commerciali motociclistiche del mondo. Ampie prestazioni di garanzia e convenienti intervalli di manutenzione (10.000 km).

Questo, ovviamente, vale anche per gli interessanti servizi offerti da BMW, come gli speciali programmi di finanziamento e leasing che ti consentiranno di gustare il piacere di guidare BMW a condizioni particolarmente convenienti.

Ancora una cosa importante: BMW non si limita a costruire moto ma offre ai suoi motociclisti tutto ciò che occorre a completamento della guida: un equipaggiamento specifico per i nostri 16 modelli ed un completo programma di abbigliamento per il motociclista ed il passeggero. Inoltre, la gamma Active Line, una linea di moda per lo sport e l'avventura che si addice a chi – oltre alla moto – pratica altre interessanti attività di tempo libero.

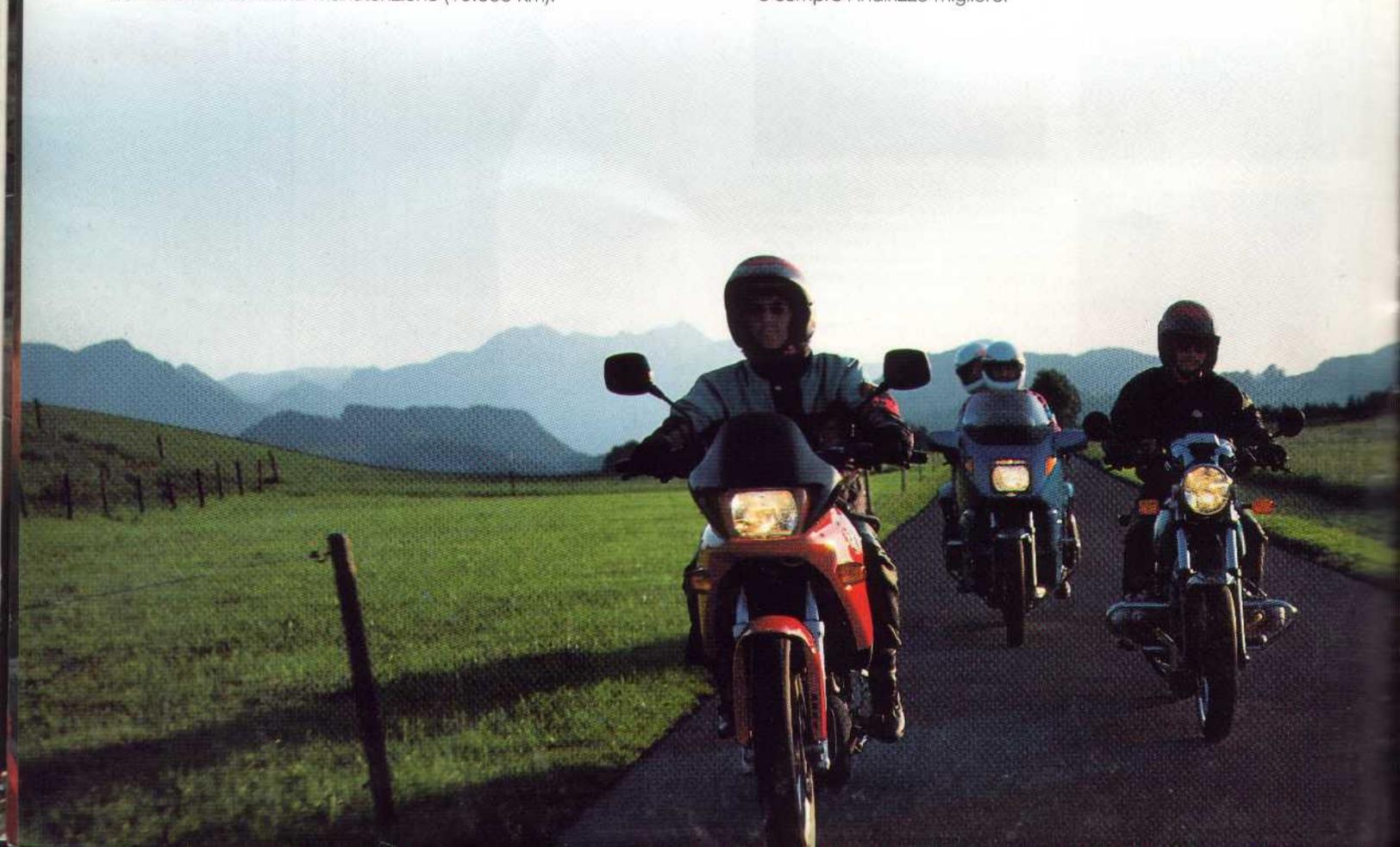
Con BMW puoi fare anche una fantastica vacanza su due ruote: un programma di viaggi rielaborato ogni anno ti offre mete sempre nuove e sfide appassionanti in tanti Paesi del mondo.

Gli speciali corsi di addestramento alla guida sia per motociclisti «stradali» che per enduristi contribuiscono a migliorare la sicurezza del traffico. Qui l'esperienza motociclistica viene trasmessa in forma concentrata e aderente all'uso pratico del mezzo: tanto per il neomotociclista o per chi riprende la moto dopo lungo tempo, quanto per il «progredito» consapevole che non si impara mai abbastanza.

Per gli enduristi, BMW dispone addirittura di una propria area di esercitazioni ad Hechlingen, il «BMW Enduro Park», che offre tutte le possibilità per perfezionarsi sui terreni difficili.

Un'ultima cosa: rimani in contatto con il tuo Concessionario moto BMW. E' l'interlocutore più qualificato e dispone delle informazioni più aggiornate. Ti darà utili consigli, ti aiuterà a risolvere ogni problema legato alla moto e ti dimostrerà anche in futuro che BMW è sempre l'indirizzo migliore.

SERVIZIO POST VENDITA
ACTIVE LINE
EQUIPAGGIAMENTO PER IL MOTOCICLISTA
MOTOCICLETTE
GARANZIA MOTO USATE
EQUIPAGGIAMENTO PER LA MOTO
BMW ENDURO PARK
FINANZIAMENTO - LEASING
VIAGGI







I modelli raffigurati in questo dépliant presentano l'equipaggiamento valido per la Repubblica Federale di Germania e in qualche caso sono muniti di optional. In altri Paesi sono possibili differenze nei modelli e nelle dotazioni, rese necessarie dalle rispettive disposizioni di legge. Il tuo Concessionario moto BMW ti fornirà informazioni precise sui modelli disponibili e sulla loro dotazione. La Casa si riserva il diritto di apportare modifiche costruttive e di equipaggiamento.

© BMW Motorrad GmbH + Co., Monaco di Baviera, Germania.
La riproduzione anche parziale è possibile solo dietro espressa autorizzazione scritta della BMW Motorrad GmbH + Co.
Stampato su carta ecologica.
Printed in Germany 8/93

311 202 040/UX-V-12



L'IDEA MIGLIORE

BMW MOTORCYCLES

MOTO MODELLI BASE BMW



CON BMW COMINCIARE È FACILE.

Forse hai appena preso la patente e hai una gran voglia di metterti in viaggio. Oppure hai nel cuore ricordi indimenticabili e decidi di ricominciare. Con una moto genuina che offra tutto l'essenziale per una guida sicura e divertente.

Prima che tu ci chieda qual è la BMW adatta a te, ti facciamo noi qualche domanda: che cosa consideri più importante? Affidabilità ed assenza di problemi nella guida di tutti i giorni? Chiaro. Comfort su qualunque strada, sia da solo, in due, con o senza bagaglio? Ovvio. Sicurezza e maneggevolezza per poter dominare ogni situazione? S'intende. Perché con la tua moto da sogno vuoi gustare il tuo hobby senza limitazioni.

E naturalmente senza dover intaccare troppo il tuo conto in banca. La moto ideale, quindi, dev'essere parsimoniosa nei consumi, economica nel mantenimento ed offrirti sin dall'inizio un rapporto prezzo/qualità vantaggioso. Senza contare il valore stabile nel tempo, per non pregiudicare le tue decisioni future.

Soltanto se saranno soddisfatti tutti questi aspetti potrai gustare senza riserve il piacere del motociclismo, assaporare la bellezza della tua moto in ogni particolare, percepire appieno il suo generoso sviluppo di potenza e viaggiare sicuro e rilassato con il vento che ti lambisce il viso.

Volta pagina e vedrai tu stesso quante interessanti possibilità ti offre BMW. Perché con BMW è facile anche cominciare.





A CIASCUNO IL SUO. L'IMPORTANTE È LA BASE.

Oggi tutti parlano di un particolare tipo di moto, la «naked bike». La BMW R 100 R «Roadster» viene incontro ai desideri dei motociclisti che chiedono un modello classico e sempre attuale. Non c'è da stupirsi che l'idea sia stata accolta con entusiasmo: già nell'anno della sua presentazione (il 1992), la R 100 R è stata la moto più venduta in Germania nella categoria oltre 750 cm³.

Il successo della «Roadster» ci ha dimostrato soprattutto una cosa: quando ci sono delle buone premesse vale la pena di andare più avanti e creare qualcosa di nuovo.

La nostra idea più recente è una «tuttoterreno»: la proponiamo con la BMW F 650, studiata per offrire il più genuino divertimento nella guida, in particolare anche ai giovani. Una moto decisamente conveniente e parsimoniosa che, oltre ad essere estremamente versatile, presenta un'eccezionale agilità e praticità d'uso sia in città che in viaggio.

La nostra prima monocilindrica da quasi 30 anni a questa parte si potrebbe anche definire «Eurobike», poiché è un autentico prodotto della collaborazione europea che unisce le migliori idee di Germania, Austria ed Italia. E che si trova perfettamente a proprio agio sulle strade di tanti Paesi. Non è quello che hai sempre desiderato?



BMW K 75: si è fatta un nome come autentica tuttofare destinata a chi cerca una moto potente senza carenatura. A questa 750 vengono universalmente attestati, oltre alla grande maneggevo-

lezza, anche un perfezionato comfort, eccellente idoneità all'uso con passeggero ed elevata sicurezza. E' inoltre l'unica «naked bike» equipaggiabile a richiesta con ABS.





BMW F 650. E' il nuovo tipo di moto per la gioventù europea, e non soltanto per questa. Con un vivace motore monocilindrico 650 cm³ a quattro valvole - equipaggiabile a richiesta di catalizzatore (senza regolazione) - che con la sua coppia massima di 57 Nm a 5.200 g/min esprime un temperamento estremamente dinamico. Dotata di una ciclistica che garantisce un'ottima agilità in tutte le condizioni di marcia poiché non è orientata esclusivamente al fuoristrada ma è anche adattissima all'uso in città o su strada. Vi contribuisce anche il sellone abbassato a 810 mm. Tipicamente BMW: i moderati costi di mantenimento nel lungo periodo, fra l'altro grazie ai grandi intervalli di manutenzione (10.000 km).

BMW R 100 R. Un numero sempre maggiore di motociclisti scopre nella Roadster la simbiosi ideale fra valori classici e modernità. Da un lato affascinano il profilo marcato ed il carattere genuino del Boxer e tanti particolari intelligenti come, ad esempio, le ruote a raggi incrociati. Dall'altro convincono la potenza perfettamente in linea con i tempi del motore bicilindrico, la ciclistica ottimale con Paralever BMW e gli efficacissimi freni a pinza fissa a quattro pistoncini con dischi flottanti anteriori.



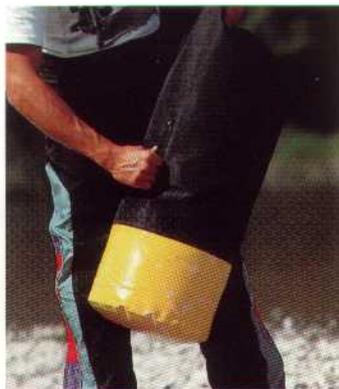
BMW R 80 R - la BMW Roadster offre anche nella cilindrata 800 i pregi che hanno reso tanto popolare la Roadster 1000: elementi classici e moderni, linea senza tempo e tecnica attualissima. Il motore bicilindro da 50 CV (37 kW) eroga la sua potenza nella maniera tipica del Boxer, cioè con forte ripresa già a basso numero di giri e, allo stesso tempo, particolare economicità nei consumi.

ACCESSORI PER RENDERE ANCORA PIÙ VITALE LA TUA MOTO.

Per ogni modello base, BMW ti offre un programma completo dall'A alla Z con cui potrai soddisfare miratamente le tue esigenze personali: per arricchire la moto con particolari originali, per sottolineare il comfort o la sportività oppure per risolvere razionalmente il problema del bagaglio.

Anche per te, il motociclista, abbiamo pronto un perfetto «equipaggiamento base». Sia con la nostra ben assortita linea di abbigliamento da moto che con un'interessante offerta per ottimizzare le tue capacità personali: corsi di addestramento alla guida per moto stradali o enduro, destinati ai neomotociclisti o a chi risale in moto dopo molto tempo, che ti metteranno in forma perfetta per l'uso del mezzo sia su strada che in fuoristrada.

Chi lo desidera può anche prenotarsi per le nostre escursioni o viaggi mototuristici completi, a molti dei quali possono partecipare anche i motociclisti poco esperti.



Con BMW cominciare è facile, anche per quanto riguarda l'equipaggiamento. Per esempio con la borsa serbatoio Multivario il BMW. Abbiamo pensato a tutto: il fissaggio rapido e sicuro alla moto, la capacità variabile da 11 a 24 o a 28 litri, il sistema ribaltabile per il rifornimento e la pratica parte superiore utilizzabile anche come borsa da portare a tracolla.

BMW R 100 R/R 80 R: chi desidera arricchire esteticamente la sua Roadster BMW troverà nel kit di cromature BMW nove particolari originali lucidati a specchio - dal retrovisore al coperchio della testata. Per gli appassionati di mototurismo sono in programma il parabrezza aerodinamico fissato al manubrio o le collaudate valigie integrali BMW da 33 litri ciascuna, completabili anche con pratiche borse interne. Per il bagaglio supplementare ti proponiamo una borsa cilindrica della capacità di 60 litri.





BMW K 75: con il gruppo molla/ammortizzatore regolabile individualmente, i poggiatesti sportivi, lo spoiler motore e le leggerissime ruote a tre razze il divertimento della guida dinamica è assicurato. Alle alte velocità il parabrezza ripara il torace dalla pressione dell'aria. C'è altro? Chiaro: per esempio le manopole in gomma spugnosa, l'impianto lampeggio d'emergenza o il pratico lucchetto a staffa BMW con supporto speciale per le valigie integrali BMW. Infine, last but not least, il catalizzatore (non regolato) per postmontaggio.



BMW F 650: per la nostra nuova enduro è prevista sin dall'inizio una completa gamma di accessori: le valigie City BMW da 20 litri ciascuna, il topcase da 22 litri, il supporto per valigie, il paramotore, la protezione per le mani, le manopole riscaldabili, la presa di corrente sulla moto e l'impianto lampeggio d'emergenza.

	K 75	R 100 R	R 80 R	F 650
Motore:				
Tipo:	3-cilindri in linea a 4 tempi	Boxer a 2 cilindri a 4 tempi	Boxer a 2 cilindri a 4 tempi	1 cilindro
Valvole:	2 per cilindro	2 per cilindro	2 per cilindro	4
Cilindrata:	740 cm ³	980 cm ³	798 cm ³	652 cm ³
Altezza sella x corsa:	67 mm x 70 mm	94 mm x 70,6 mm	84,8 mm x 70,6 mm	100 mm x 83 mm
Potenza:	75 CV (55 kW DIN) a 8500 giri/min	60 CV (44 kW DIN) a 6500 giri/min	50 CV (37 kW DIN) a 6500 giri/min	48 CV (35 kW DIN) a 6500 giri/min
Coppia massima:	68 Nm a 6750 giri/min	76 Nm a 3750 giri/min	61 Nm a 3750 giri/min	57 Nm a 5200 giri/min
Rapporto di compressione:	11,0:1	8,5:1	8,2:1	9,7:1
Raffreddamento:	a liquido	ad aria	ad aria	a liquido
Distribuzione:	DOHC; catena	DOHC; catena	OHV; catena	DOHC; catena
Alimentazione:	iniezione a regolazione elettronica, con cut-off (LE-Jetronic)	2 carburatori da 40 mm	2 carburatori da 32 mm	2 carburatori da 33 mm
Frizione:	monodisco a secco	monodisco a secco	monodisco a secco	a dischi multipli in bagno d'olio
Cambio:	a 5 marce	a 5 marce	a 5 marce	a 5 marce
Rapporti del cambio:	I 4,50; II 2,96; III 2,30; IV 1,88; V 1,67:1	I 4,40; II 2,86; III 2,07; IV 1,67; V 1,50:1	I 4,40; II 2,86; III 2,07; IV 1,67; V 1,50:1	I 2,75; II 1,75; III 1,31; IV 1,05; V 0,88:1
Rapporto finale di trasmissione:	3,2:1	3,09:1	3,2:1	2,94:1
Impianto elettrico:				
Gestione del motore:	accensione a transistor	accensione a transistor	accensione a transistor	accensione a condensatore
Alternatore:	700 W	240 W	240 W	280 W
Batteria:	12 V/19 Ah	12 V/25 Ah	12 V/25 Ah	12 V/12 Ah
Dimensioni e pesi:				
Capacità serbatoio:	21 l, di cui 5 l di riserva	24 l, di cui 4,7 l di riserva	24 l, di cui 4,7 l di riserva	17,5 l, di cui 2 l di riserva
Altezza sella con peso a vuoto:	760 mm	800 mm	800 mm	810 mm
Peso a vuoto in ordine di marcia:	227 kg	218 kg	217 kg	189 kg
Peso totale ammesso:	480 kg	420 kg	420 kg	371 kg
Prestazioni e consumi:				
Velocità massima:	circa 200 km/h	circa 180 km/h	circa 170 km/h	circa 163 km/h
Ripresa 60 - 140 km/h:	15,0 sec	14,0 sec	—	16,9 sec
Consumo in l/100 km secondo ISO 7118:	a 90 km/h: 4,2 l a 120 km/h: 5,6 l	a 90 km/h: 4,9 l a 120 km/h: 6,1 l	a 90 km/h: 4,7 l a 120 km/h: 5,5 l	a 90 km/h: 3,8 [3,8] l a 120 km/h: 5,3 [6,3] l
Carburante:	super senza piombo	benzina senza piombo a 91 ottani RON	benzina senza piombo a 91 ottani RON	super senza piombo
Parte ciclistica				
Telaio:	tubolare a traliccio; motore con funzione portante	tubolare in acciaio a doppia culla	tubolare in acciaio a doppia culla	a culla semplice in tubolare d'acciaio a sezione quadrata con elementi in lamiera sagomata
Forcella:	telescopica con molle ad elasticità progressiva e stabilizzatore forcella incorporato	telescopica con molle ad elasticità progressiva e stabilizzatore forcella incorporato	telescopica con molle ad elasticità progressiva e stabilizzatore forcella incorporato	telescopica con stabilizzatore incorporato e foderi fissi di Ø 41 mm
Escursione di molleggio:	135 mm	135 mm	135 mm	170 mm
Forcellone posteriore:	oscillante monobraccio (BMW Monolever)	oscillante monobraccio (BMW Paralever)	oscillante monobraccio (BMW Paralever)	oscillante monobraccio Delta Box
Trasmissione:	ad albero cardanico	ad albero cardanico	ad albero cardanico	a catena
Gruppo molla/ammortizzatore:	ammortizzatore a gas (BMW Monoshock) con molla ad elasticità progressiva, a 3 possibilità di regolazione	ammortizzatore a gas (BMW Monoshock) con molla ad elasticità progressiva; precarico della molla a 6 possibilità di regolazione; freno idraulico in estensione dell'ammortizzatore regolabile con continuità	ammortizzatore a gas (BMW Monoshock) con molla ad elasticità progressiva; precarico della molla a 6 possibilità di regolazione; freno idraulico in estensione dell'ammortizzatore regolabile con continuità	gruppo centrale con molla di compressione elicoidale ed ammortizzatore monotubo a gas con regolazione continua in estensione; precarico della molla regolabile su 40 posizioni tramite un cilindro idraulico
Escursione di molleggio:	114 mm	135 mm	135 mm	165 mm
Freno				
ant.:	a doppio disco (Ø 285 mm); pinze fisse a 2 pistoncini	a doppio disco (Ø 285 mm), flottante; pinze fisse a 4 pistoncini	a disco singolo (Ø 285 mm), flottante; pinze fisse a 4 pistoncini	a disco singolo in acciaio speciale (Ø 300 mm); pinza flottante a 2 pistoncini con diametro differenziato per compensazione usura pastiglie
post.:	a disco singolo (Ø 285 mm)	a tamburo (Ø 200 mm)	a tamburo (Ø 200 mm)	a disco singolo (Ø 240 mm) pinze flottanti a 1 pistoncino
Guarnizioni freni:	esenti da fading sul bagnato	esenti da fading sul bagnato	esenti da fading sul bagnato	esenti da fading sul bagnato
Ruote:	cerchi in lega leggera ribassati	ruote a raggi incrociati ribassati	ruote a raggi incrociati ribassati	ruote a raggi incrociati ribassati
Pneumatici				
ant.:	100/90 - 18 56 H (tubeless)	110/80 - V 18 (tubeless)	110/80 - V 18 (tubeless)	100/90 - 19 57 S (con camera d'aria)
post.:	130/90 - 17 68 H (tubeless)	140/80 - VB 17 (tubeless)	140/80 - VB 17 (tubeless)	130/80 - 17 65 S (con camera d'aria)

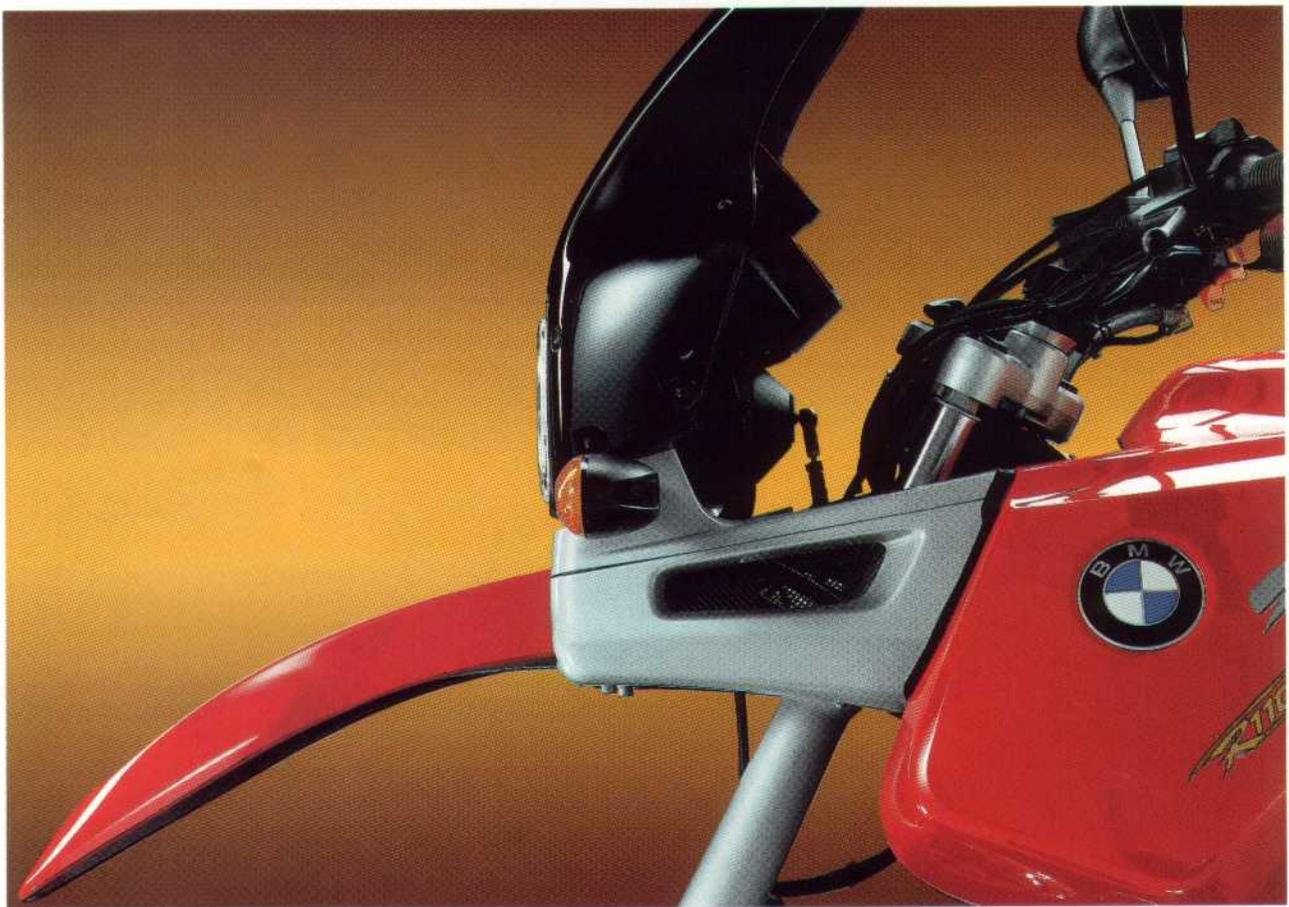
I modelli qui raffigurati presentano la versione e l'equipaggiamento validi per la Repubblica Federale di Germania e sono in parte muniti di optional non compresi nella dotazione di serie. In alcuni Paesi sono possibili differenze dovute alle rispettive disposizioni di legge. Il tuo Concessionario o Importatore BMW ti fornirà informazioni precise sul tipo e la quantità di equipaggiamenti. Con riserva di modifiche costruttive e di equipaggiamento.

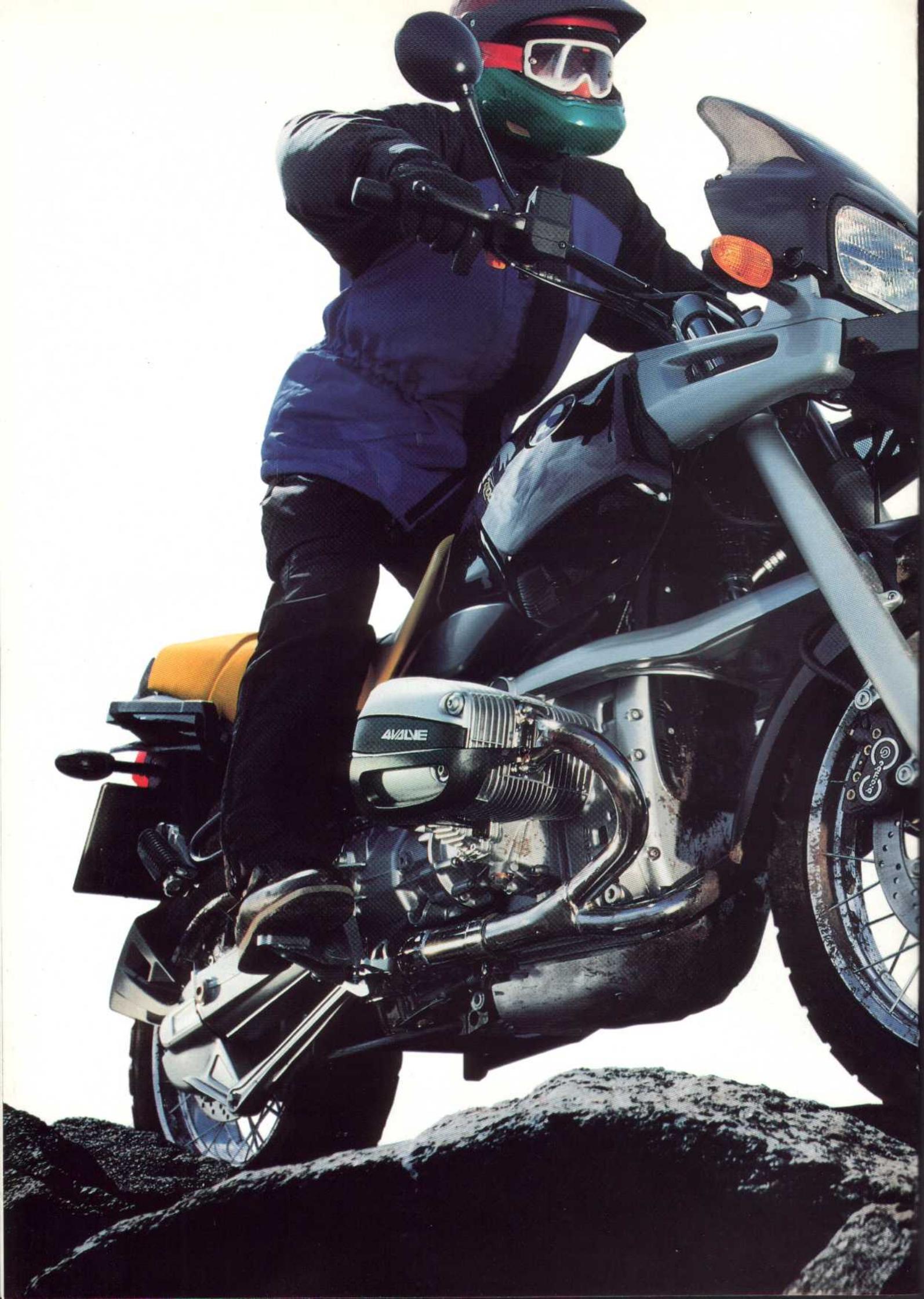
© 1994 BMW Motorrad GmbH - Co., Monaco di Baviera, Germania.
La riproduzione anche parziale è possibile solo dietro espressa autorizzazione scritta della BMW Motorrad GmbH + Co.
Stampato su carta ecologica.
Printed in Germany 8/93
311 202 140/LX-V-12



L'IDEA MIGLIORE

MOTO **ENDURO** BMW





PARLIAMO DI UNA MOTO CHE TI PORTERÀ DOVUNQUE.

Stop and go al semaforo? 800 chilometri di rettilineo sull'highway? No grazie. Al massimo lo sopporterai quanto è necessario per svincolarti dal traffico. Il tuo cuore non batte soltanto per le strade asfaltate ma si entusiasma anche per i terreni dove, forse, non è mai passato un motociclista. Sabbia e sterrato, terre lontane ed esotiche, quasi ai limiti del mondo. Dove ti attende la grande avventura.

Sappiamo già qual è il tuo tipo: una moto che sia capace di portarti ovunque. Che dimostri a prima vista la sua affidabilità e la sua robustezza. Che abbia la forza necessaria a tirarti fuori «dai pasticci» e le doti per superare anche le situazioni difficili e impreviste.

Naturalmente, però, non vuoi rinunciare a viaggiare bene su strada: il comfort ed un comportamento di marcia sicuro devono essere scontati. L'equipaggiamento, poi, dev'essere idoneo ai viaggi con passeggero e con bagaglio: sia per i sentieri come sulle strade di grande comunicazione o sui tornanti dei passi alpini.



ENDURO BMW: TANTI SEGUONO LE NOSTRE TRACCE, MA NON CI RAGGIUNGONO.

Come si dice «enduro originale» in 100 lingue? Semplice: basta dire «GS». Poiché siamo stati noi a creare la categoria delle enduro di grossa cilindrata, con la BMW R 80 G/S presentata nel 1980.

Da oltre un decennio questa concezione occupa costantemente posizioni di punta nella classifica delle moto più popolari. Di recente, ad esempio, la BMW R 100 GS è stata eletta «Best dual purpose bike» in Australia (Cycle World 10/92). E gli australiani di queste cose se ne intendono!

Visto il successo c'è da chiedersi: a che pro inventare qualcosa di nuovo? La risposta ci è arrivata spontaneamente dopo che ci siamo guardati un po' intorno: proprio nel campo delle grandi enduro l'evoluzione sembra essersi arrestata, mentre continua a procedere senza soste nell'ambiente e nel traffico.

I tempi, quindi, sono maturi per un «nuovo originale». Con la BMW R 1100 GS abbiamo realizzato un brillante progresso tecnico: la nuova GS non è soltanto più potente, veloce e robusta ma offre anche, e soprattutto, particolarità mai viste in una moto di tipo enduro. Per esempio l'ABS II (optional) disinseribile in fuoristrada, poiché anche gli avventurieri più incalliti vogliono guidare sicuri. O la nuova ergonomia variabile che tiene finalmente conto delle differenze fra i singoli motociclisti. Ormai quasi scontata, per una BMW, la modernissima elettronica digitale del motore che accresce l'economicità e l'affidabilità consentendo anche il montaggio del catalizzatore a 3 vie. E allora, dove rimangono gli altri?

La seconda sorpresa dell'anno: la famiglia GS si è arricchita di una F – la BMW F 650 – una moto straordinariamente divertente per i giovani – e non soltanto per questi – che riprende i pregi essenziali del grande modello originale.



Chi non conosce la BMW R 100 GS PD, l'enduro del deserto? Piloti come Gaston Rahier ed Hubert Auriol hanno tagliato per primi il traguardo, con la loro «PD», nella massacrante Parigi-Dakar. E la bravissima Jutta Kleinschmidt ha appena vinto la classifica femminile del Rally Parigi-Città del Capo su una moto – tranne pochissimi particolari – con equipaggiamento di serie. Dobbiamo dire di più sulle sue qualità?





La nuova BMW R 1100 GS: il nuovo originale. L'insieme delle sue doti non ha eguali nella categoria enduro. Il potente motore da 80 CV (59 kW), con coppia massima di 97 Nm già a 5250 giri/min, sviluppa una propulsione formidabile convincendo, però, anche sui terreni meno compatti grazie alla sua morbida risposta. La ciclistica di nuova concezione, con Telelever e Paralever BMW, è molto resistente in fuoristrada mentre su strada colpisce per la sua stabilità e maneggevolezza. Un altro aspetto eccezionale è l'ABS II (optional), già ampiamente lodato dai collaudatori nella R 1100 RS. A ciò si aggiunge un comfort «di serie» senza confronti: per esempio il parabrezza variabile ed il sellone suddiviso, con parte anteriore regolabile in altezza e parte posteriore asportabile sotto la quale si trova un grosso portapacchi estendibile. Per la protezione dell'ambiente è disponibile a richiesta il catalizzatore a 3 vie regolato tramite sonda lambda.

Foto in basso a sinistra: «Fun» comincia per F; e con la nuova BMW F 650 il divertimento è assicurato. Già al primo tocco dell'acceleratore il motore monocilindrico a 4 valvole, raffreddato a liquido, sale vivacemente di giri sviluppando una brillante potenza. Nei lunghi viaggi risultano gradevoli il comfort – in cui si rispecchia la grande esperienza BMW – e la straordinaria agilità ulteriormente accentuata dall'altezza di soli 810 mm della sella – bassa per una enduro. Senza contare la parte ciclistica, non orientata unilateralmente al fuoristrada ma adattissima anche all'uso in città e su strada.



La prima «enduro originale»: per molti enduristi di tutto il mondo questa GS è la vera ed unica «dichiarazione d'indipendenza». Sia nella versione 800 da 50 CV (37 kW) qui raffigurata, sia in quella con cilindrata 1000 e 60 CV (44 kW). Perché è veramente indistruttibile e presenta doti da autentica tuttofare su ogni terreno. Le caratteristiche «trascinanti» del motore bicilindrico trasmettono una sensazione di guida incomparabile. E la ciclistica riunisce in sé un insieme di pregi riscontrabile, altrimenti, solo nelle moto da turismo; questo vale, fra l'altro, anche per il comfort della sella, per l'idoneità alla marcia con passeggero e per le notevoli possibilità di carico.



COME MOLTIPLICARE LE QUALITÀ DI UNA ENDURO?

Immagina di avere davanti l'enduro dei tuoi sogni, e di equipaggiarla con la fantasia di tutti gli accessori che ti occorrono per il viaggio. Certamente troverai in questa pagina la maggior parte di quanto cerchi: persino particolari tutt'altro che scontati.

Quale altra Casa motociclistica pensa all'antifurto con allarme acustico per un'enduro? E chi ti offre tante attrezzature integrative per una moto nuova di zecca come le BMW R 1100 GS o F 650?

L'aspetto più interessante, poi, è che ogni articolo è costruito con la stessa filosofia della tua enduro BMW: è stato, cioè, progettato da ingegneri che conoscono la moto meglio di qualsiasi altro. La sua realizzazione, inoltre, presuppone una straordinaria esperienza accumulata nella prova più massacrante che si possa immaginare: innumerevoli chilometri di guida reale. Anche nel deserto, come appare evidente già dal nostro equipaggiamento PD per la BMW R 100 GS.



Fun total: la nuova BMW F 650. Con tutte le buone idee per l'integrazione personalizzata della moto: valigie City da 20 l, topcase da 22 l, profilo salvamotore, presa di corrente, protezione per le mani, manopole riscaldabili e supporti per valigie. Quello che non puoi vedere nella foto: l'antifurto con allarme acustico BMW che reagisce in modo decisamente «intimidatorio» alle variazioni d'assetto non «volute».



Ancora un'altra idea migliore? BMW ce l'ha già in programma. Per esempio questa: trasforma la tua BMW R 80 GS o R 100 GS in un'autentica «PD». Troverai tutto l'occorrente nel kit completo, oppure nei suoi elementi separati: sellone monoposto con portapacchi, carenatura del cockpit con profili protettivi tubolari, serbatoio da 35 l e paramotore.



Accessori molto apprezzati dai motociclisti impegnati: la protezione antiurto BMW innestabile sul manubrio e le protezioni per le mani.



Non affannarti a cercare troppo: per la nuova BMW R 1100 GS sono già disponibili le valigie giuste. Non soltanto si integrano armoniosamente nella linea della moto ma convincono per tutte le altre caratteristiche: qualità del materiale e della lavorazione, impermeabilità, praticità d'uso e capacità.



Chi vuol sottolineare l'aspetto turistico della sua R 80/100 GS può montare la marmitta abbassata. Anche per questa variante sono disponibili le valigie adatte. Utilissimi per il viaggio gli strumenti supplementari, con voltmetro ed orologio al quarzo.



Questo, di sicuro non si trova ovunque: speciali valigie tipo «Touren» per i precedenti modelli BMW GS. La valigia sinistra è un po' più stretta della destra per adeguarsi alla marmitta rialzata delle BMW R 80 GS/R 100 GS. Capacità complessiva circa 50 l. In abbinamento alle valigie, i supporti d'acciaio rinforzabili ulteriormente con un'apposita barra.

Con BMW cominciare è facile, anche per quanto riguarda l'equipaggiamento. Per esempio con la borsa serbatoio Multivario II BMW. Abbiamo pensato a tutto: il fissaggio rapido e sicuro alla moto, la capacità variabile da 11 a 24 o a 28 litri, il sistema ribaltabile per il rifornimento e la pratica parte superiore utilizzabile anche come borsa da portare a tracolla.



R 1100 GS**R 100 GS
R 100 GS PD****R 80 GS****F 650****Motore:**

Tipo: Boxer a 2 cilindri a 4 tempi
 Valvole: 4 per cilindro
 Cilindrata: 1085 cm³
 Alesaggio x corsa: 90 mm x 70,5 mm
 Potenza: 80 CV (59 kW DIN)
 a 6750 giri/min
 Coppia massima: 97 Nm a 5250 giri/min
 Rapporto di compressione: 10,3:1
 Raffreddamento: ad aria/olio
 Distribuzione: HC, catena
 Alimentazione: Bosch Motronic MA 2.2 con cut-off
 Frizione: monodisco a secco
 Cambio: a 5 marce
 Rapporti del cambio: I 4,16; II 2,91; III 2,13; IV 1,74; V 1,45:1
 Rapporto finale di trasmissione: 3,0:1

Impianto elettrico:

Gestione del motore: Motronic
 Alternatore: 700 W
 Batteria: 12 V/19 Ah

Dimensioni e pesi:

Capacità serbatoio: 25 l, di cui 4,7 l di riserva
 Altezza sella con peso a vuoto: 840 (860) mm
 Peso a vuoto in ordine di marcia: 243 kg
 Peso totale ammesso: 450 kg

Prestazioni e consumi:

Velocità massima: circa 195 km/h
 Ripresa 60 - 140 km/h: 10,4 sec
 Consumo in I/100 km secondo ISO 7118:
 a 90 km/h: 4,6 l
 a 120 km/h: 5,9 l
 Carburante: super (super senza piombo con marmitta catalitica)

Parte ciclistica:

Telaio: in 3 parti: anteriore, posteriore e motore con funzione portante
 Forcella: Telelever BMW con gruppo molla/ammortizzatore centrale e 4 possibilità di regolazione
 Escursione di molleggio: 190 mm
 Forcellone posteriore: oscillante monobraccio (BMW Paralever)
 Trasmissione: ad albero cardanico
 Gruppo molla/ammortizzatore: gruppo centrale con molla di compressione elicoidale ed ammortizzatore monotubo a gas; precarico della molla con 7 possibilità di regolazione; freno idraulico in estensione dell'ammortizzatore a regolazione continua
 Escursione di molleggio: 200 mm
 Freno ant.: a doppio disco (Ø 305 mm), flottante; pinze fisse a 4 pistoncini
 post.: a disco singolo (Ø 276 mm) pinze flottanti a 2 pistoncini
 Guarnizioni freni: esenti da fading sul bagnato
 Ruote: ruote a raggi incrociati ribassati
 Pneumatici ant.: 110/80H - 19 TL (tubeless)
 post.: 150/70H - 17 TL (tubeless)

Boxer a 2 cilindri a 4 tempi
 2 per cilindro
 980 cm³
 94 mm x 70,6 mm
 60 CV (44 kW DIN)
 a 6500 giri/min
 76 Nm a 3750 giri/min
 8,5:1
 ad aria
 OHV, catena
 2 carburatori da 40 mm

monodisco a secco
 a 5 marce
 I 4,40; II 2,86; III 2,07; IV 1,67; V 1,50:1

3,09:1

accensione a transistor
 240 W
 12 V/25 Ah

24 l [PD:35 l], di cui 4,7 l di riserva
 850 mm
 220 kg [PD: 236 kg]
 420 kg

circa 180 km/h
 12,5 sec
 a 90 km/h: 4,9 l
 a 120 km/h: 6,9 l
 super (eventualmente benzina senza piombo a 91 ottani RON)

tubolare in acciaio a doppia culla
 telescopica con molle ad elasticità progressiva e stabilizzatore forcella incorporato
 225 mm
 oscillante monobraccio (BMW Paralever)
 ad albero cardanico
 ammortizzatore a gas (BMW Monoshock) con molla ad elasticità progressiva; precarico della molla a 4 possibilità di regolazione; freno idraulico in estensione dell'ammortizzatore a 10 possibilità di regolazione
 180 mm
 a disco singolo (Ø 285 mm), flottante; pinze fisse a 2 pistoncini
 a tamburo (Ø 200 mm)
 esenti da fading sul bagnato
 ruote a raggi incrociati ribassati
 90/90-21 T (tubeless)
 130/80-17 T (tubeless)

Boxer a 2 cilindri a 4 tempi
 2 per cilindro
 798 cm³
 84,8 mm x 70,6 mm
 50 CV (37 kW DIN)
 a 6500 giri/min
 61 Nm a 3750 giri/min
 8,2:1
 ad aria
 OHV, catena
 2 carburatori da 32 mm

monodisco a secco
 a 5 marce
 I 4,40; II 2,86; III 2,07; IV 1,67; V 1,50:1

3,2:1

accensione a transistor
 240 W
 12 V/25 Ah

24 l, di cui 4,7 l di riserva
 850 mm
 215 kg
 420 kg

circa 170 km/h
 —
 a 90 km/h: 4,7 l
 a 120 km/h: 6,6 l
 super (eventualmente benzina senza piombo a 91 ottani RON)

tubolare in acciaio a doppia culla
 telescopica con molle ad elasticità progressiva e stabilizzatore forcella incorporato
 225 mm
 oscillante monobraccio (BMW Paralever)
 ad albero cardanico
 ammortizzatore a gas (BMW Monoshock) con molla ad elasticità progressiva; precarico della molla a 4 possibilità di regolazione; freno idraulico in estensione dell'ammortizzatore a 10 possibilità di regolazione
 180 mm
 a disco singolo (Ø 285 mm), flottante; pinze fisse a 2 pistoncini
 a tamburo (Ø 200 mm)
 esenti da fading sul bagnato
 ruote a raggi incrociati ribassati
 90/90-21 S (tubeless)
 130/80-17 S (tubeless)

1 cilindro
 4
 652 cm³
 100 mm x 83 mm
 48 CV (35 kW DIN)
 a 6500 giri/min
 57 Nm a 5200 giri/min
 9,7:1
 a liquido
 DOHC, catena
 2 carburatori da 33 mm

a dischi multipli in bagno d'olio
 a 5 marce
 I 2,75; II 1,75; III 1,31; IV 1,05; V 0,88:1

2,94:1

accensione a condensatore
 280 W
 12 V/12 Ah

17,5 l, di cui 2 l di riserva
 810 mm
 189 kg
 371 kg

circa 163 km/h
 16,9 sec
 a 90 km/h: 3,8 l
 a 120 km/h: 5,3 l
 super senza piombo

a culla semplice in tubolare d'acciaio a sezione quadrata con elementi in lamiera sagomata
 telescopica con stabilizzatore incorporato e forderi fissi di Ø 41 mm
 170 mm
 oscillante a braccio doppio
 a catena
 gruppo centrale con molla di compressione elicoidale ed ammortizzatore monotubo a gas con regolazione continua in estensione; precarico della molla regolabile su 40 posizioni tramite un cilindro idraulico
 165 mm
 a disco singolo in acciaio speciale (Ø 300 mm); pinza flottante a 2 pistoncini con diametro differenziato per compensazione usura pastiglie
 a disco singolo (Ø 240 mm) pinze flottanti a 1 pistoncino
 esenti da fading sul bagnato
 ruote a raggi ribassati
 100/90 - 19 57 S (con camera d'aria)
 130/80 - 17 65 S (con camera d'aria)

I modelli qui raffigurati presentano la versione e l'equipaggiamento validi per la Repubblica Federale di Germania e sono in parte muniti di optional non compresi nella dotazione di serie. In alcuni Paesi sono possibili differenze dovute alle rispettive disposizioni di legge. Il tuo Concessionario o Importatore BMW ti fornirà informazioni precise sul tipo e la quantità di equipaggiamenti. Con riserva di modifiche costruttive e di equipaggiamento.

© 1994 BMW Motorrad GmbH + Co., Monaco di Baviera, Germania.
 La riproduzione anche parziale è possibile solo dietro espressa autorizzazione scritta della BMW Motorrad GmbH + Co.
 Stampato su carta ecologica.
 Printed in Germany 8/93
 311 202 440/UX-V-12

**L'IDEA MIGLIORE**

LA NUOVA BMW F 650



LA NUOVA BMW F 650: FUNBIKE ED ENDURO IN UN'UNICA MOTO.



*In 30 anni è divenuta un «classico»:
un numero sorprendente di monocilindriche
è ancora in efficienza.*

Sarai d'accordo che non è affatto facile, per un neomotociclista o per chi ritorna alla moto dopo tanto tempo, trovare un modello adatto; a meno che non abbia già deciso per l'acquisto della moto più veloce, più bella e più cara.

Riteniamo, in ogni caso, che quanto offre convenzionalmente il mercato non sia completo. Certo, di moto pregevoli ce ne sono molte: quello che mancava, però, è una moto eclettica per i giovani, non pesante come le maxi ma dotata di tutto il necessario per divertirsi in un mondo senza dover sostenere una spesa eccessiva. Una moto così è la nuova BMW F 650, una nuova monocilindrica.

Guarda un po', diranno i conoscitori: un'idea del genere BMW l'aveva già avuta in passato. E' vero, ma l'ultima volta è stato all'epoca del rock'n roll, quando i Beatles erano agli inizi della carriera. Erano gli Anni '60. A quel tempo entusiasmavano le moto robuste, generose ed economiche come la BMW R 27 – soprattutto come mezzo di trasporto semplice ed affidabile. Ed oggi? Non c'è dubbio, i tempi sono cambiati. Il traffico, l'ambiente, ma soprattutto il significato e la

finalità della moto. Non si tratta più, oggi, soltanto di spostarsi senza problemi dal punto A al punto B, ma anche di divertirsi il più possibile.

E' chiaro che neanche una monocilindrica può essere una soluzione, per così dire, «basic». Si richiede una moto assolutamente efficiente con la quale non si debba rinunciare a nulla, una moto brillante, agile, pratica e versatile. Poiché non si guida tutti i giorni sulle strade da sogno del paradiso motociclistico, ma spesso si percorrono anche le congestionate vie cittadine, i tratti sconnessi lontano dalle grandi strade, oppure si viaggia in due carichi di bagaglio in autostrada.

Dunque, abbiamo realizzato la nostra visione della monocilindrica ideale applicando una nuova idea: F sta per funbike, una moto enduro che diventa tuttoterreno. Nelle pagine che seguono troverai informazioni più precise sulla nuova BMW F 650.



La nuova monolindrata BMW - la nuova BMW F650 - è straordinariamente moderna, ma non è escluso che fra 30 anni le si veda ancora circolare sulle strade.

CIAO, SALUT, HALLO: BMW F 650 – LA PRIMA MOTOCICLETTA EUROPEA.

Chi negli ultimi mesi ha seguito la stampa motociclistica si sarà accorto che, con la nuova BMW F 650, siamo riusciti a portare un'autentica sorpresa. Non soltanto perché la nuova monocilindrica è del tutto diversa da ciò che il pubblico attendeva da BMW, o perché la nuova idea è stata proposta in una forma inconsueta. Ha attirato la curiosità soprattutto il fatto che BMW ha progettato la F 650 in soli due anni, per renderla pronta per la produzione di serie.

La chiave dell'enigma è molto semplice: la BMW F 650 è il primo esempio di collaborazione motociclistica europea. Le aziende che hanno partecipato al progetto non sono certo sconosciute, poiché si tratta di nomi di primo piano: l'italiana Aprilia e l'austriaca Rotax.

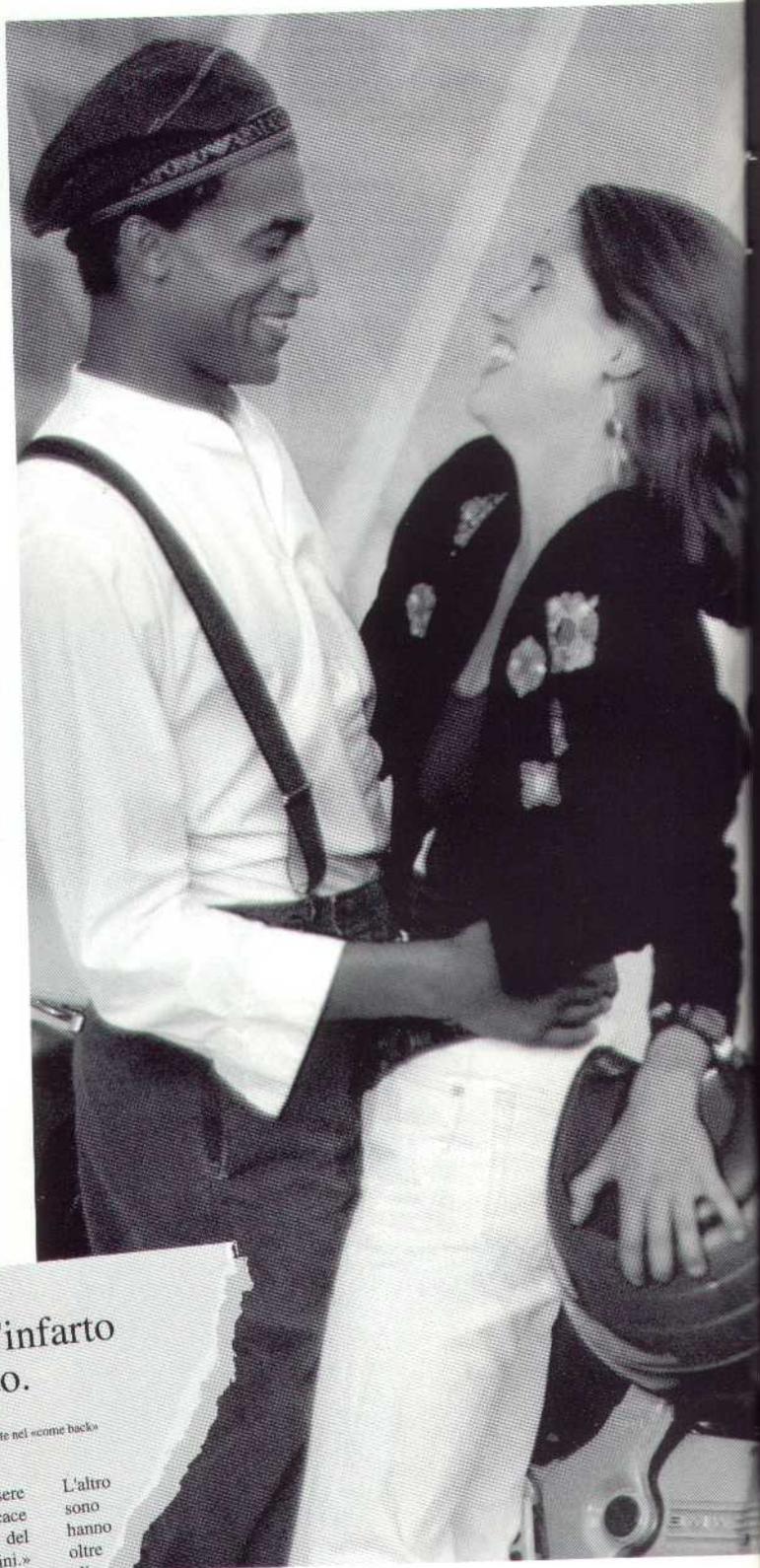
Qual è l'apporto dei singoli partner? L'idea, il concetto e la direzione del progetto, come pure l'assicurazione della qualità, sono compito di BMW. Il nuovo motore a 4 valvole è stato sviluppato congiuntamente da BMW e Rotax. La realizzazione è affidata ad Aprilia, che curerà la produzione della F 650 nello stabilimento di Noale. Ovvio che BMW avrà l'ultima parola nel controllo della produzione, visto che la BMW F 650 porta il nostro nome.

Nella nuova BMW F 650, quindi, confluisce il meglio di tre Paesi: dinamismo italiano, precisione austriaca, tecnica tedesca.

Altri progetti hanno dimostrato che vale la pena di operare «oltre frontiera»: in campo motociclistico, però, siamo i primi in Europa; e tu sei fra i primi ad approfittarne, tanto più che la F 650 è proposta ad un prezzo molto interessante.

Il risultato dimostra come funzioni bene una sinergia internazionale. L'idea dovrebbe svilupparsi ulteriormente, anche perché siamo certissimi che in avvenire la moto assumerà un ruolo ancora più importante in tutta Europa. Tutti i Paesi devono affrontare gravi problemi del traffico e ovunque si richiedono soluzioni intelligenti. Gli agili veicoli a due ruote come la BMW F 650 presentano notevoli vantaggi e rappresentano l'alternativa per affrontare il traffico congestionato con un mezzo più agile e meno ingombrante che, oltre ad essere ideale per spostarsi in città, si presta per le escursioni nel tempo libero.

In questa prospettiva la nostra idea europea non ha effetti positivi soltanto per i motociclisti, ma per tutti gli utenti della strada. Un'ottima ragione per affrontare insieme il futuro.



Gli esperti giudicano la moto il mezzo ideale per la city

Una terapia contro l'infarto del traffico? La moto.

Sicurezza e compatibilità ambientale hanno un ruolo importante nel «come back» del mezzo a due ruote - di Andreas Hülsmann

«**L**e motociclette possono essere anche una soluzione efficace contro l'incombente infarto del traffico, specialmente nei centri cittadini.» Questa la conclusione a cui sono giunti i partecipanti alla 1^a Conferenza motociclistica internazionale svoltasi l'ottobre scorso a Bochum, nella Ruhr. L'IFZ (Istituto tedesco per la sicurezza dei mezzi a due ruote) vi aveva invitato oltre 200 esperti per discutere sui temi «Sicurezza, ecologia e futuro» dei motocicli.

L'altro sono hanno oltre gli

Gli esperti hanno individuato nella moto un valido mezzo di trasporto anche per il futuro. Il suo punto di forza: è una soluzione disponibile subito. «VDI-Nachrichten» 45/1991.



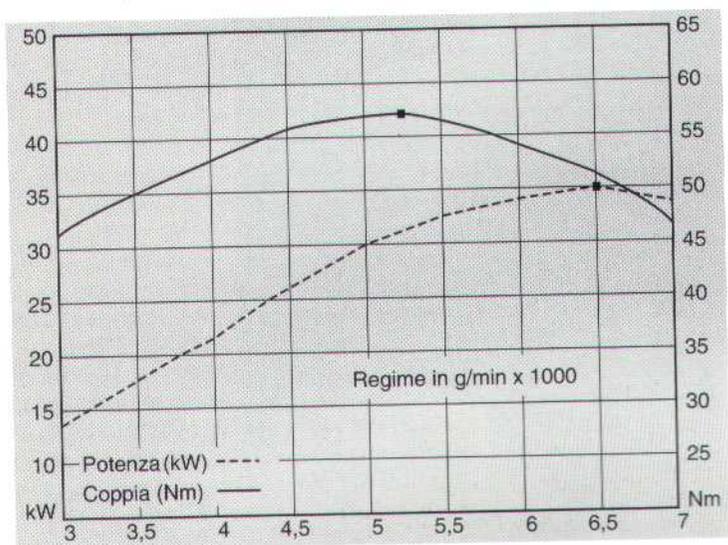
Si tratta di un'enduro, esteticamente inconfondibile, studiata per costituire la cosiddetta «soglia di accesso» alla gamma BMW, che in effetti per prezzi e caratteristiche ora parte da molto più in su. Quindi una moto facile, più da strada che da fuoristrada.

E quindi ecco questa F 650 (dove F sta per «fun bike»). Una moto che fa storia per essere la prima BMW senza cardano in settant'anni di attività della Casa tedesca. Ma che comunque si ricollega alle tradizioni perché la BMW sino a trent'anni fa ha sempre avuto in produzione fior di monocilindriche.

Una moto cosmopolita perché possiede cuore austriaco, stile italiano e componentistica di nazionalità varia. Il tutto amalgamato «alla tedesca», cioè con rigorosi criteri qualitativi particolarmente orientati verso affidabilità, sicurezza e anche ecologia.

DA: Motociclismo 9/93

PERMETTI? TI PRESENTIAMO LA NUOVA POTENTE BMW.



Il motore della nuova BMW F 650 si distingue, in tutte e due le versioni di potenza, per la coppia elevata già a basso regime: non occorre quindi salire troppo di giri per ottenere una vivace ripresa.

Da tempo il mondo della moto attendeva con interesse la prima monocilindrica BMW dopo 30 anni. Vale la pena, quindi, di esaminare a fondo la nuova tecnica.

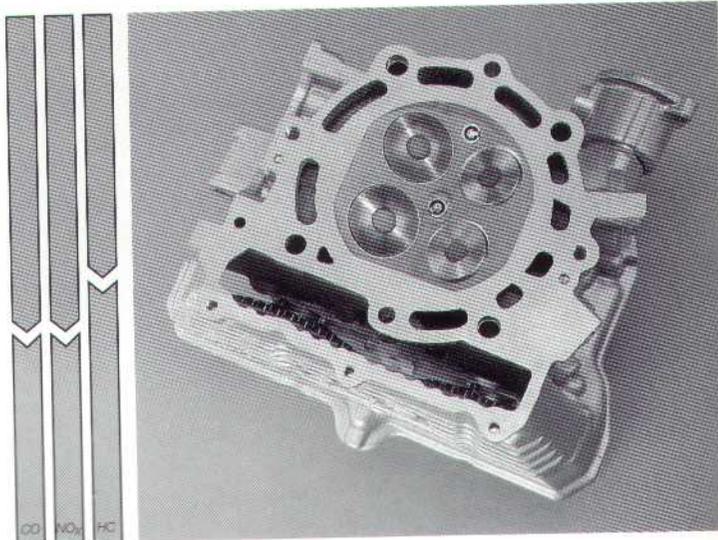
Chi se ne intende si accorgerà già alla prima occhiata che non c'è praticamente più alcuna somiglianza con le «antenate» degli Anni '60 – fatta eccezione per il principio base.

Non c'è da stupirsi, visto che si tratta di una progettazione totalmente nuova al livello più avanzato della tecnica: lo dimostrano con particolare evidenza le prestazioni di cui è capace il motore a 4 valvole da 650 cm³.

Non ci riferiamo qui soprattutto alla notevole potenza di 48 CV (35 kW), ma alla coppia motrice, elevata come di consueto per le moto BMW: il suo valore massimo è di 57 Nm già a 5.200 giri/min; fra 3.000 e 7.000 giri sono disponibili oltre 45 Nm e quindi un'eccellente ripresa in ogni situazione.

Anche la versione «d'accesso» a potenza ridotta (34 CV/25 kW) convince pienamente, raggiungendo la sua coppia massima di 48 Nm addirittura a 4.200 giri/min.

Naturalmente la potenza, da sola, non basta più: anche un motore relativamente piccolo oggi non può più consumare troppa benzina o risultare inquinante. Questa esigenza ha richiesto un grosso lavoro di messa a punto, con un risultato indubbiamente adeguato ai tempi: il consumo è di 3,8 l/100 km alla velocità costante di 90 km/h e di 5,3 l/100 km a 120 km/h. La BMW F 650, inoltre, è l'unica fra le moto di questo segmento disponibile a richiesta con marmitta catalitica (senza sistema di regolazione).



Il catalizzatore senza regolazione riduce al minimo le tre principali sostanze inquinanti dei gas di scarico: il monossido di carbonio (CO) del 60%, gli ossidi d'azoto (NOx) del 60% e gli idrocarburi (HC) del 50%.

La tecnica quadrivalvole e la doppia accensione garantiscono una combustione ottimale nel cilindro. Conseguenze: non soltanto elevata potenza ma anche basso consumo di benzina e limitate emissioni allo scarico.

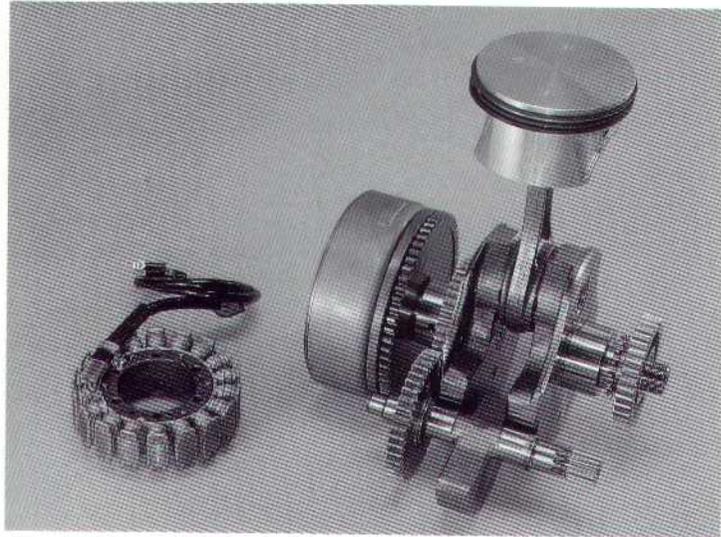
Un altro punto chiave della progettazione è stato l'obiettivo durata-affidabilità-manutenzione: in altre parole, tutto ciò che influisce a lungo termine sui costi di gestione. Tutti i componenti del motore sono impostati di conseguenza. L'impegno profuso si dimostra già negli intervalli di manutenzione, notevolmente più lunghi del solito: il «tagliando» soltanto ogni 10.000 km.

Già da questo appare evidente che la nuova BMW F 650 è spinta da un monocilindrico eccezionalmente moderno. Eccone le doti principali: l'elevata potenza e, allo stesso tempo, l'economicità sono assicurate soprattutto dalla tecnica quadrivalvole, che consente un miglior riempimento del cilindro, un più rapido ricambio di gas agli alti regimi ed un consumo di benzina ottimizzato. Le valvole di aspirazione e di scarico sono azionate da punterie a tazza e due alberi a camme in testa comandati a loro volta, tramite catena, direttamente dall'albero motore. Questo sistema di distribuzione consente un'elevata accelerazione delle valvole, resiste bene agli alti regimi – quindi è di lunga durata – e, grazie al tendicatena idraulico, non ha bisogno di manutenzione.

Per risparmiare peso, il cilindro è in lega leggera; la canna è rivestita in una resistentissima lega di nickel-silicio impiegata in tutti i motori BMW, che riduce l'attrito ed è poco soggetta ad usura.

Il pistone in lega leggera è scatolare ed il cielo viene raffreddato a spruzzo d'olio. Il raffreddamento generale a liquido assicura l'equilibrio termico del cilindro, una premessa importante per la lunga durata del propulsore.

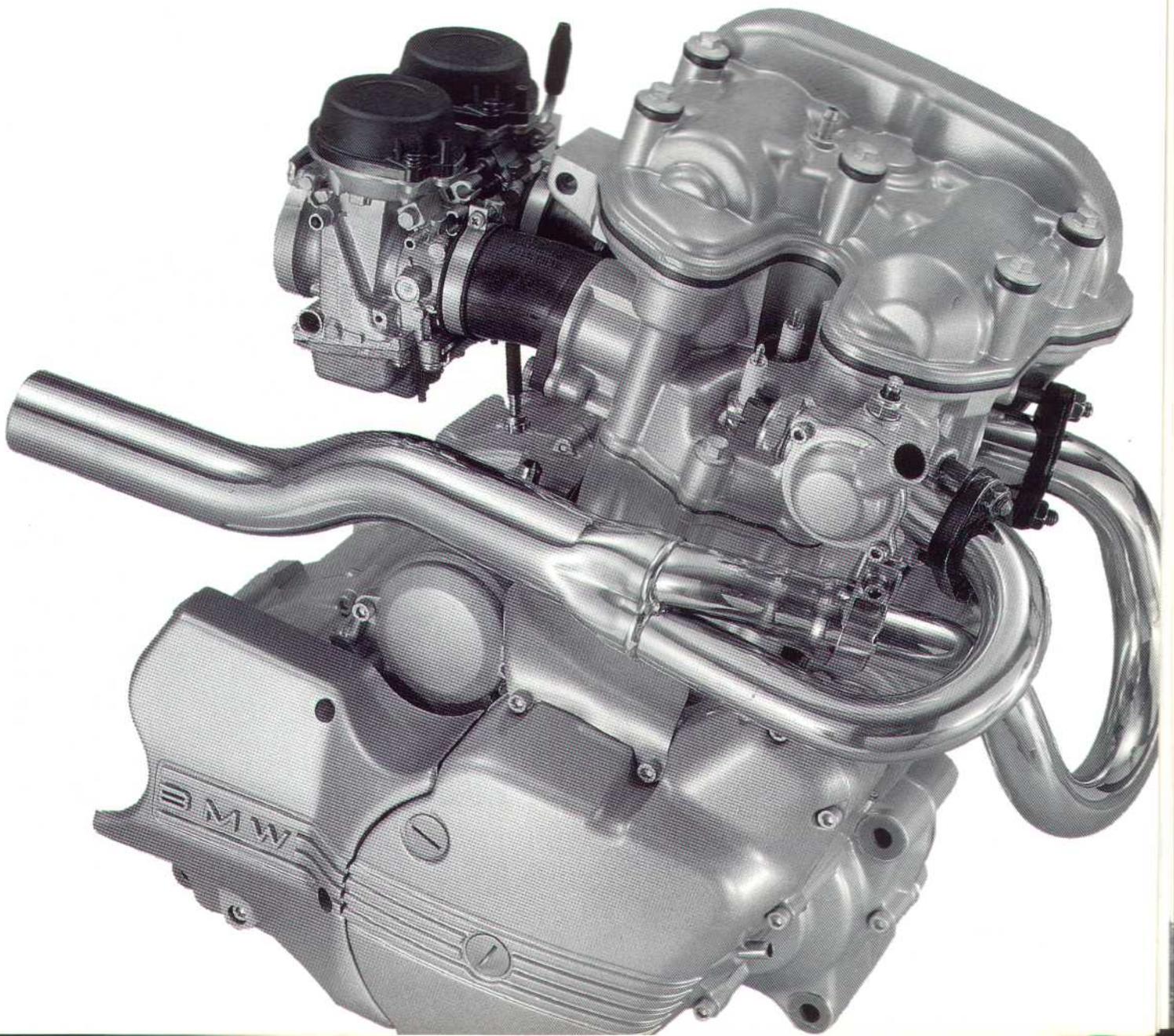
Quanto agli impianti di accensione e di alimentazione, la BMW F 650 è stata dotata di sistemi molto sofisticati che consentono di ottenere valori di consumo favorevoli. La nuova monocilindrica BMW è dotata di due carburatori a pressione costante, ciascuno dei quali alimenta un condotto di aspirazione. Vantaggi: consumo contenuto ai regimi transitori e risposta molto pronta del motore. Per l'accensione è stato adottato un impianto a condensatore ad alta tensione gestito in base a curve caratteristiche e munito di regolazione elettronica della corrente di ritorno. Il vantaggio consiste nel fatto che, spegnendo il motore, questo si ferma senza ritorni di fiamma. Altra particolarità: nella camera di combustione operano due candele che abbreviano i percorsi della fiamma. I risultati più importanti sono buone



caratteristiche di erogazione della potenza, migliore combustione ai regimi transitori (carico parziale) e gas di scarico ottimizzati. Un'ulteriore riduzione delle sostanze dannose per l'atmosfera è realizzata dal catalizzatore opzionale, sistemato all'ingresso della marmitta. Si ottiene così una lunga durata e la garanzia di un'efficienza ottimale in tutte le condizioni d'esercizio. Inoltre, cosa importantissima: la potenza e la coppia del motore sono identiche per la moto catalizzata o no.

Monocilindrico puro: il nuovo propulsore da 650 cm³ della BMW F 650.

L'albero equilibratore azionato dall'albero motore assicura un funzionamento silenzioso e privo di vibrazioni.



STRADA O FUORISTRADA? LA CICLISTICA È UN MODELLO DI VERSATILITÀ.



L'importante, per una moto di questa categoria, è l'estrema agilità in ogni situazione, la maneggevolezza senza sforzo, il comportamento di marcia sempre prevedibile e sicuro e naturalmente il comfort: tutte doti decisive per una guida sempre divertente. Acquistando una moto, quindi, bisogna valutare la qualità della parte ciclistica altrettanto accuratamente quanto il motore.

Il nostro obiettivo nel progettare la ciclistica della moto «tuttoterreno» era innanzitutto la versatilità in una forma nuova: la moto doveva convincere in città come su strada e dimostrare un'ottima agilità anche in fuoristrada.

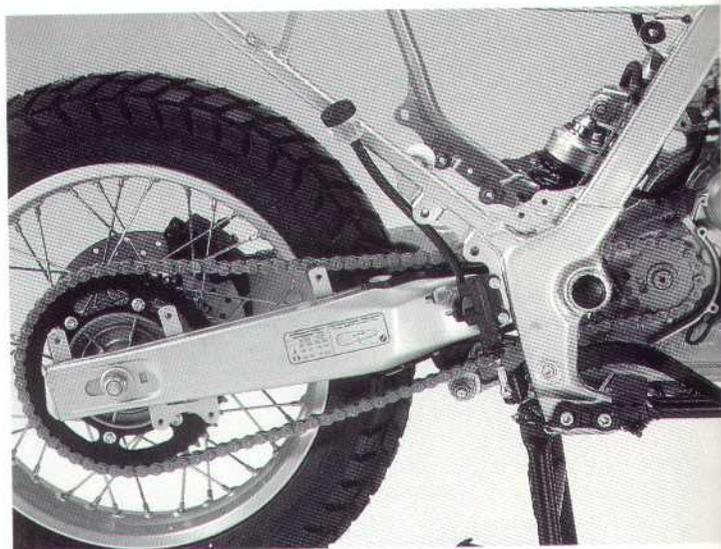
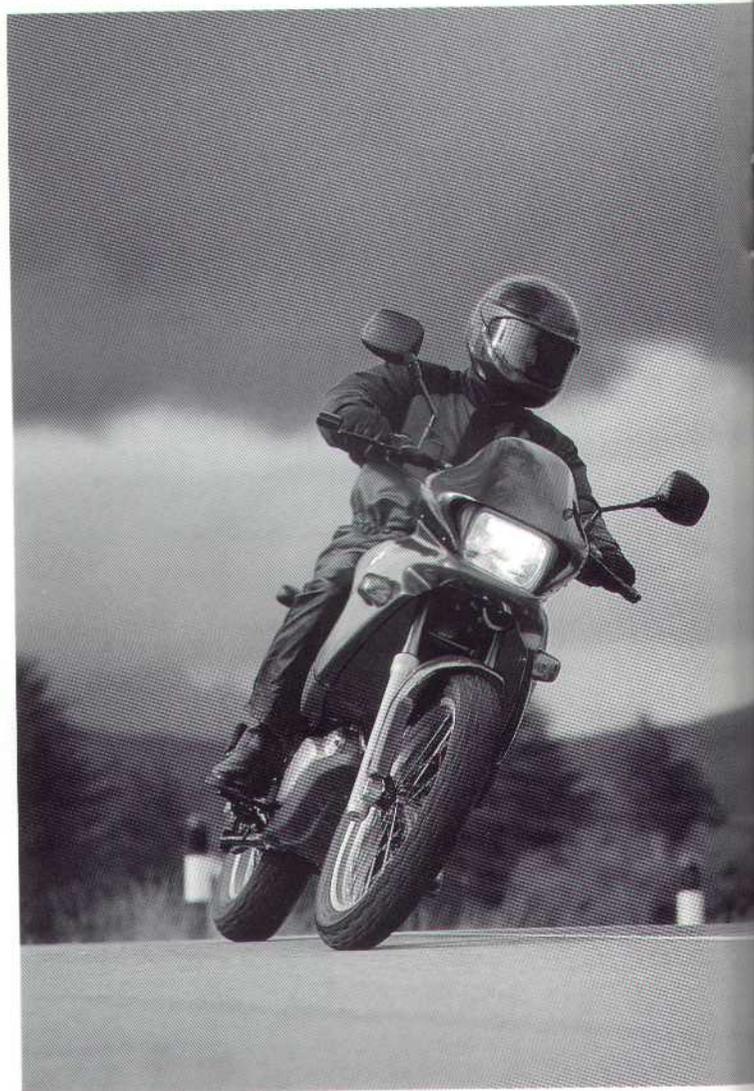
Le ciclistiche convenzionali tipo enduro – con le tipiche, lunghe escursioni di molleggio, la grande altezza dal suolo, il diametro maggiorato della ruota anteriore e la geometria dell'assetto impostata sul fuoristrada –, presentano evidenti svantaggi proprio nell'uso stradale della moto. Uno di questi è per esempio il baricentro alto, che influisce negativamente sull'agilità del mezzo.

Per la nostra nuova tuttoterreno, quindi, abbiamo trovato una nuova via che permette realmente di armonizzare le differenti esigenze.

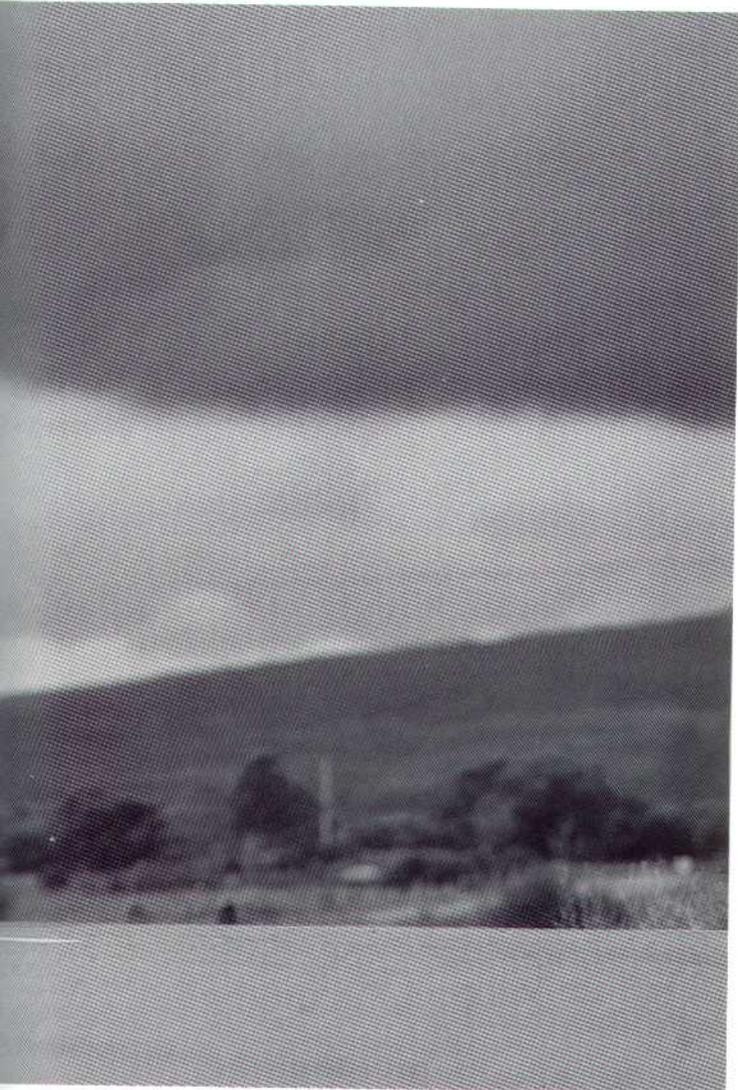
Come sempre, la verità sta nel mezzo. Prendiamo la forcella telescopica: con un solido fodero fisso del diametro di 41 mm ed un'escursione di molleggio di 170 mm assorbe anche duri colpi, pur consentendo una taratura sensibile e sostenuta per la guida su strada e mantenendo basso il baricentro. Anche il cerchio da 19" rappresenta il migliore compromesso tra caratteristiche «on road» ed «off road».

Il concetto della ciclistica è applicato anche alla ruota posteriore. Qui utilizziamo un forcellone oscillante a braccio doppio (Delta Box) in lamiera d'acciaio, che si distingue per la grande resistenza ed il basso peso; l'escursione di molleggio di 165 mm è orientata all'impiego stradale, mentre il cerchio posteriore da 17" accresce la maneggevolezza della moto.

Nel gruppo molla/ammortizzatore è possibile regolare con continuità l'ammortizzatore in estensione, mentre il precario della molla si seleziona facilmente tramite una manopola azionante un meccanismo idraulico: la taratura dell'assetto si può quindi mettere a punto individualmente a seconda del carico del veicolo e del tipo di terreno.



Il gruppo molla/ammortizzatore è unito al forcellone oscillante Delta Box tramite un sistema di leve. Ne risulta una progressione di molleggio che garantisce un comportamento di marcia stabile anche sullo sconnesso.



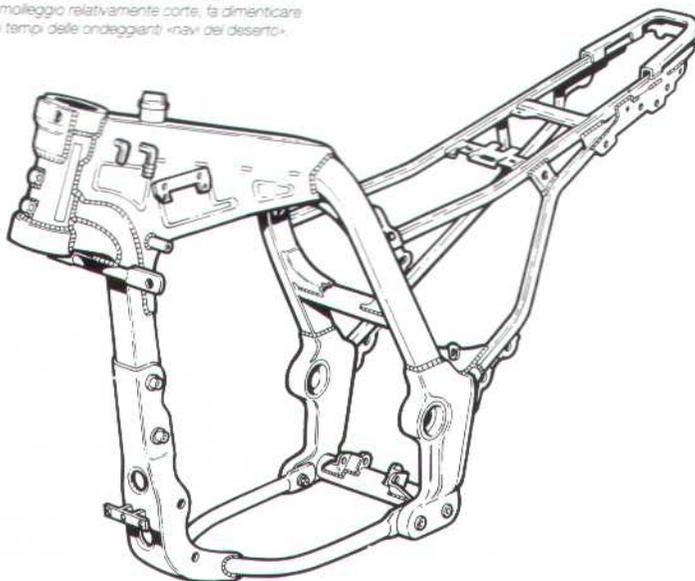
Alla ruota posteriore la BMW F 650 presenta una novità inconsueta: per la prima volta una BMW è equipaggiata – invece che con la trasmissione a cardano – con una catena O-ring richiedente poca manutenzione. Si è scelta questa soluzione tenendo conto della posizione trasversale dell'albero motore: la catena realizza un azionamento diretto, cioè senza rinvii, della ruota posteriore, con conseguente riduzione dei costi, del numero di componenti e del peso.

Per il telaio monoculla si utilizza un tubolare d'acciaio ad elevata resistenza; il tubo inferiore è svitabile per facilitare lo smontaggio del motore e per rendere più economiche eventuali riparazioni del telaio.

Anche in materia di sicurezza non siamo scesi a compromessi: la ruota anteriore, per esempio, è dotata di freno a disco singolo con pinza flottante a due pistoncini. Il disco in acciaio speciale ha un diametro di 300 mm ed è quindi ampiamente dimensionato. Sulla ruota posteriore è montato un freno a disco in acciaio speciale di diametro 240 mm, con pinza flottante ad 1 pistoncino.

Non dimentichiamo, inoltre, che anche i pneumatici sono stati scelti in funzione della sicurezza. La F 650 monta di serie pneumatici ribassati (ant. 100/90 e post. 130/80) che realizzano un'ottima aderenza con moto «in piega» ed in frenata.

Ciclistica da funbike: la geometria dell'assetto orientata all'uso stradale, con escursioni di molleggio relativamente corte, fa dimenticare i tempi delle ondegianti «navi del deserto».



Un buon incassatore: il telaio è assemblato con particolari in lamiera d'acciaio sagomati e tubi a sezione quadrata. Il motore ed il cambio sono incorporati come elementi portanti. La parte superiore del telaio funge, allo stesso tempo, da serbatoio per l'olio motore.

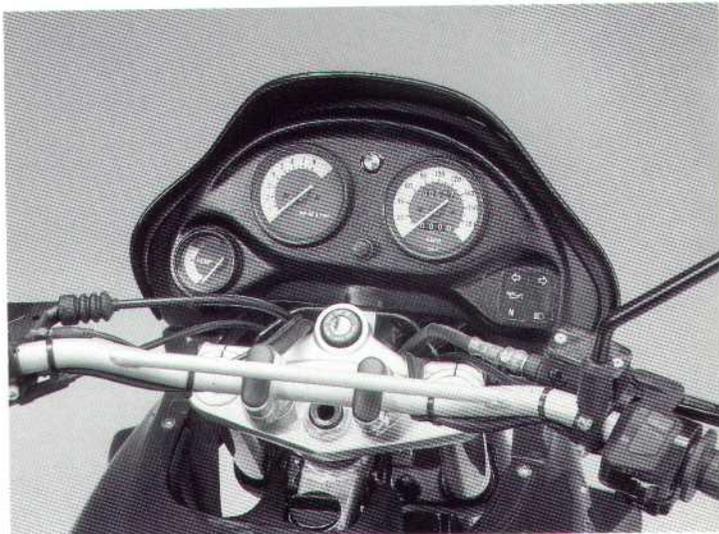


Optima resistenza: l'efficace freno a doppio pistoncino con disco da 300 mm viene ulteriormente raffreddato attraverso la presa d'aria nella mascherina del parafango.

LA NUOVA BMW F 650: NON TROPPO GROSSA, NON TROPPO PESANTE, MA SOPRATTUTTO NON TROPPO «RIDOTTA».



For boys and girls. Altezza sella di soli 810 mm: su nessuna enduro 650 si siede così comodamente.



Nuovo «look»: tachimetro, contagiri e termometro del liquido di raffreddamento sono stati disegnati espressamente per la nuova tuttoterreno.

Divertimento «allround» senza limitazioni. E' questo il concetto della BMW F 650, anche in termini di comfort, ergonomia ed equipaggiamento. A differenza delle impostazioni usuali delle moto enduro, qui il motociclista siede comodamente "nella" moto, su un sellone alto appena 810 mm. Chiaro che la guida risulta agile e vivace, ma anche che sulla F 650 si sale con facilità e che i motociclisti di bassa statura non hanno difficoltà, quando serve, a poggiare entrambi i piedi per terra. Vi contribuisce naturalmente anche il limitato peso a vuoto di 189 kg (con serbatoio pieno).

Anche sotto gli altri punti di vista si è fatto in modo che nella nuova tuttoterreno ogni funzione sia sempre sotto controllo. Il manubrio largo di disegno ergonomico consente una posizione di guida rilassata; tutti i comandi e gli strumenti hanno una collocazione ottimale: nel campo visivo del guidatore o direttamente a portata di mano. La carenatura del cockpit, solidale con il telaio e con parabrezza incorporato, riduce la pressione dell'aria sul petto del motociclista.

Anche il passeggero gode del massimo comfort: come sempre nelle moto BMW, anche la parte posteriore del sellone presenta ottime qualità per i lunghi percorsi.

E' adatto al mototurismo in due anche il serbatoio ampiamente dimensionato: la sua capacità di 17,5 litri permette di percorrere tranquillamente 300 km senza soste per rifornimento.

Nell'insieme è la quantità di interessanti soluzioni di dettaglio a rendere la tuttoterreno BMW un'esperienza particolare: per esempio il basso parafango anteriore e lo speciale paraspruzzi posteriore che smorzano efficacemente gli spruzzi d'acqua; oppure il potente faro rettangolare alogeno, la cui illuminazione è veramente intensa come promette il suo aspetto.

Il sistema a chiave unica per le serrature di accensione, bloccasterzo, serbatoio e sellone è ovviamente di serie; sotto il sellone si trova un cavo d'acciaio per fissare il casco al sicuro dai furti. E chi dà un'occhiata nel vano posteriore scoprirà che, persino negli attrezzi in dotazione, BMW offre di più.

Ciò vale anche per le idee di equipaggiamento individuale. BMW offre per la F 650 – come per tutti gli altri modelli – una vasta gamma di intelligenti accessori la cui qualità è perfettamente adeguata al livello della moto: un apposito supporto valigie per fissare, a scelta, le valigie City o le grandi valigie Touren BMW, nonché il topcase da 22 litri; il paramotore, la protezione per le mani, la presa di corrente BMW per collegare apparecchi elettrici a 12 V; il cavalletto centrale per sollevare la moto; le manopole riscaldabili; l'antifurto BMW con allarme acustico per scoraggiare i ladri.

Come vedi, alla nuova BMW F 650 non manca nulla di ciò che normalmente caratterizza soltanto moto molto più grandi e costose. Chi sale sulla nuova tuttoterreno BMW, quindi, sale su una moto di alto livello sin dall'inizio.





La marmitta di lunga durata, in acciaio speciale, è di serie come il pratico portapacchi.



La bellezza del design. Già dalla prima occhiata ti accorgi che la nuova BMW F 650 esclude qualsiasi somiglianza con le altre 650. E' una moto assolutamente originale.



La soluzione migliore per il trasporto dei bagagli è disponibile a richiesta presso il Concessionario moto BMW: il topcase e le valigie City offrono insieme una capacità di 65 litri; con le grandi valigie Touren BMW si arriva addirittura a 72 litri.

BMW TI OFFRE DI PIÙ SIN DALL'INIZIO.

Tutti sanno, ormai, che BMW dedica grande impegno non soltanto nella progettazione delle nuove moto, ma anche nella loro integrazione con una serie di aspetti interessanti. Non ci riferiamo solo agli accessori, ma a tutto l'insieme degli elementi importanti per il motociclismo, che coinvolgiamo nella concezione generale perché non ci piacciono le mezze misure e perché desideriamo offrire al motociclista un programma completo.

Prima di decidere l'acquisto, quindi, tieni conto del fatto che con la BMW F 650 non scegli soltanto un'ottima moto ma anche un'ampia garanzia.

Ad esempio per il servizio postvendita: la rete BMW dispone di 250 punti di assistenza soltanto in Germania e di 100 in Italia, ed è presente in oltre 100 Paesi del mondo. Anche qui, a BMW puoi chiedere di più: affidabilità e rapidità del rifornimento ricambi, competenza professionale, prestazioni dell'officina – queste ultime, fra l'altro, ottengono punteggi costantemente elevati nelle prove eseguite dalle riviste specializzate.

Un altro aspetto tipicamente BMW è la linea completa di abbigliamento da moto sia per il guidatore che per il passeggero: dal casco agli stivali, dalla tuta «ognitempo» in GORE-TEX® alla combinazione sportiva in pelle. Vi si aggiunge la collezione Active Line: una moda sportiva ed emozionale che, per la sua versatilità, è ideale anche per molte altre attività di tempo libero.

Ed ancora una particolarità: BMW è praticamente l'unica Casa ad offrire speciali corsi di guida per ogni tipo di motociclista, dall'endurista al mototurista, qualunque sia il suo livello di esperienza. Chi desidera perfezionarsi nel fuoristrada trova presso BMW persino il terreno otti-

male per esercitarsi: il «BMW Enduro Park» a Hechlingen ha tutte le carte in regola per il training «off road» – anche dal punto di vista ecologico.

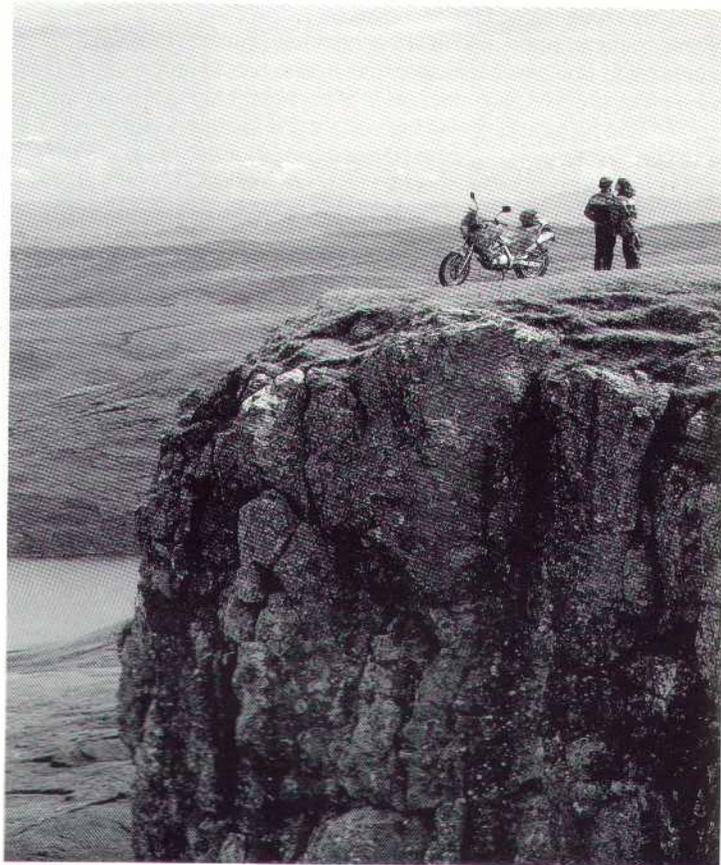
Chi vuol divertirsi insieme ad altri amici motociclisti, inoltre, può anche scegliere un viaggio BMW: tanto la semplice gita di fine settimana quanto il grande raid di molte settimane in terre lontane. Anche per il 1994 il BMW Moto Club Italia organizza diversi viaggi, sia in Italia che in altri Paesi del mondo.

Per finire, ancora un piccolo suggerimento: il tuo Concessionario moto BMW è l'interlocutore giusto anche sotto l'aspetto del finanziamento. Ti offre l'acquisto a rate o il leasing della tua moto BMW preferita alle convenienti condizioni della BMW Italia Leasing. E non soltanto per le moto nuove, ma anche per le usate e per gli accessori BMW.





Up, up and away: nel «BMW Enduro Park» di Hechlingen gli enduristi possono esercitarsi a piacimento sotto la guida di specialisti del fuoristrada sportivo.



Fun e piacere di guidare: i viaggi BMW non prevedono soltanto grandi raid in terre esotiche, ma anche speciali programmi motoristici per neofiti che desiderano acquisire maggiore sicurezza e padronanza del mezzo.



In esclusiva presso BMW: la vasta gamma di equipaggiamenti per il motociclista e per la sua moto. Vuoi conoscerla meglio? Fatti mandare a casa i cataloghi aggiornati, oppure chiedi informazioni direttamente al tuo Concessionario moto BMW.

LA NUOVA BMW F 650: TUTTO PARLA IN SUO FAVORE.

Dopo tutto quello che hai letto sulla nuova BMW F 650, non vogliamo trattenerti oltre. Permettici ancora una parola, o meglio una proposta: fai una prova completa della nostra tuttoterreno e confrontala serenamente con le altre alternative. Siamo assolutamente certi che la BMW F 650 ha tutte le qualità per portare una ventata d'aria fresca sulle strade d'Europa. Funbike ed enduro in un'unica moto: una combinazione di emozioni che, sinora, non si era mai vista.

Desideri ulteriori informazioni?

Scrivi a:
BMW Italia - Marketing Moto - X2
37010 Palazzolo (Verona),
indicando l'argomento che ti interessa:

- Moto BMW '94
- Abbigliamento da moto BMW '94
- Active Line
- Corsi di guida e programma di viaggi BMW



La nuova BMW F 650 – ecco alcuni aspetti importanti:

- La tecnica avanzata del motore a quattro valvole, due carburatori e doppia accensione assicura grande economicità e consumi contenuti.
- Il catalizzatore opzionale (non regolato) riduce al minimo le sostanze inquinanti; nessun'altra enduro offre questa caratteristica ecologica.
- Disponibile a scelta con potenza di 48 CV (35 kW) oppure, per i neomotociclisti, di 34 CV (25 kW). Può successivamente essere riportata alla potenza di 48 CV con una semplice operazione.
- Eccellente curva di coppia: il valore massimo di 57 Nm viene raggiunto già a 5.200 g/min (o rispettivamente 48 Nm a 4.200 g/min nella versione da 34 CV/25 kW).
- Sospensione tarata per l'uso stradale della moto, con escursioni di molleggio corte.
- Perfetta idoneità ai viaggi anche con passeggero.
- Sellone basso (810 mm): adatto anche ai motociclisti di bassa statura.
- Elevata qualità della finitura, tipicamente BMW. Lunga durata di tutti i componenti, lunghissimi intervalli per i tagliandi (10.000 km): vale a dire, costi di gestione contenuti.
- Vasta gamma di accessori nella qualità BMW.
- Linea vivace ed armoniosa.

Motore:

Tipo:	1 cilindro
Valvole:	4
Cilindrata:	652 cm ³
Alesaggio x corsa:	100 mm x 83 mm
Potenza:	48 [34] CV (35 [25] kW DIN) a 6500 giri/min
Coppia massima:	57 [48] Nm a 5200 [4200] giri/min
Rapporto di compressione:	9,7:1
Raffreddamento:	a liquido
Distribuzione:	DOHC; catena
Alimentazione:	2 carburatori da 33 mm
Frizione:	a dischi multipli in bagno d'olio
Cambio:	a 5 marce
Rapporti del cambio:	I 2,75; II 1,75; III 1,31; IV 1,05; V 0,88:1
Rapporto finale di trasmissione:	2,94:1

Impianto elettrico:

Gestione del motore:	accensione a condensatore
Alternatore:	280 W
Batteria:	12 V/12 Ah

Dimensioni e pesi:

Capacità serbatoio:	17,5 l, di cui 2 l di riserva
Altezza sella con peso a vuoto:	810 mm
Peso a vuoto in ordine di marcia:	189 kg
Peso totale ammesso:	371 kg

Prestazioni e consumi:

Velocità massima:	circa 163 [145] km/h
Ripresa 60 – 140 km/h:	16,9 sec
Consumo in l/100 km secondo ISO 7118:	a 90 km/h: 3,8 [3,8] l a 120 km/h: 5,3 [6,3] l
Carburante:	super (senza piombo se catalizzata)

Parte ciclistica:

Telaio:	a culla semplice in tubolare d'acciaio a sezione quadrata con elementi in lamiera
Forcella:	sagomata telescopica con stabilizzatore incorporato e foderi fissi di Ø 41 mm
Escursione di molleggio: Forcellone posteriore:	170 mm oscillante monobraccio Delta Box
Trasmissione: Gruppo molla/ammortizzatore:	a catena gruppo centrale con molla di compressione elicoidale ed ammortizzatore monotubo a gas con regolazione continua in estensione; precarico della molla regolabile su 40 posizioni tramite un cilindro idraulico
Escursione di molleggio: Freno	165 mm
ant.:	a disco singolo in acciaio speciale (Ø 300 mm); pinza flottante a 2 pistoncini con diametro differenziato per compensazione usura pastiglie
post.:	a disco singolo (Ø 240 mm); pinze flottanti a 1 pistoncino esenti da fading sul bagnato
Guarnizioni freni: Ruote:	ruote a raggi incrociati
Pneumatici	ribassati
ant.:	100/90 - 19 57 S (con camera d'aria)
post.:	130/80 - 17 65 S (con camera d'aria)





I modelli qui raffigurati presentano l'equipaggiamento valido per la Repubblica Federale di Germania e sono in parte muniti di optional non compresi nella dotazione di serie e fornibili solo con sovrapprezzo. In alcuni Paesi sono possibili differenze dovute alle rispettive disposizioni di legge. Il tuo Concessionario o Importatore BMW ti fornirà informazioni precise sul tipo e la quantità di equipaggiamenti. Con riserva di modifiche costruttive e di equipaggiamento.

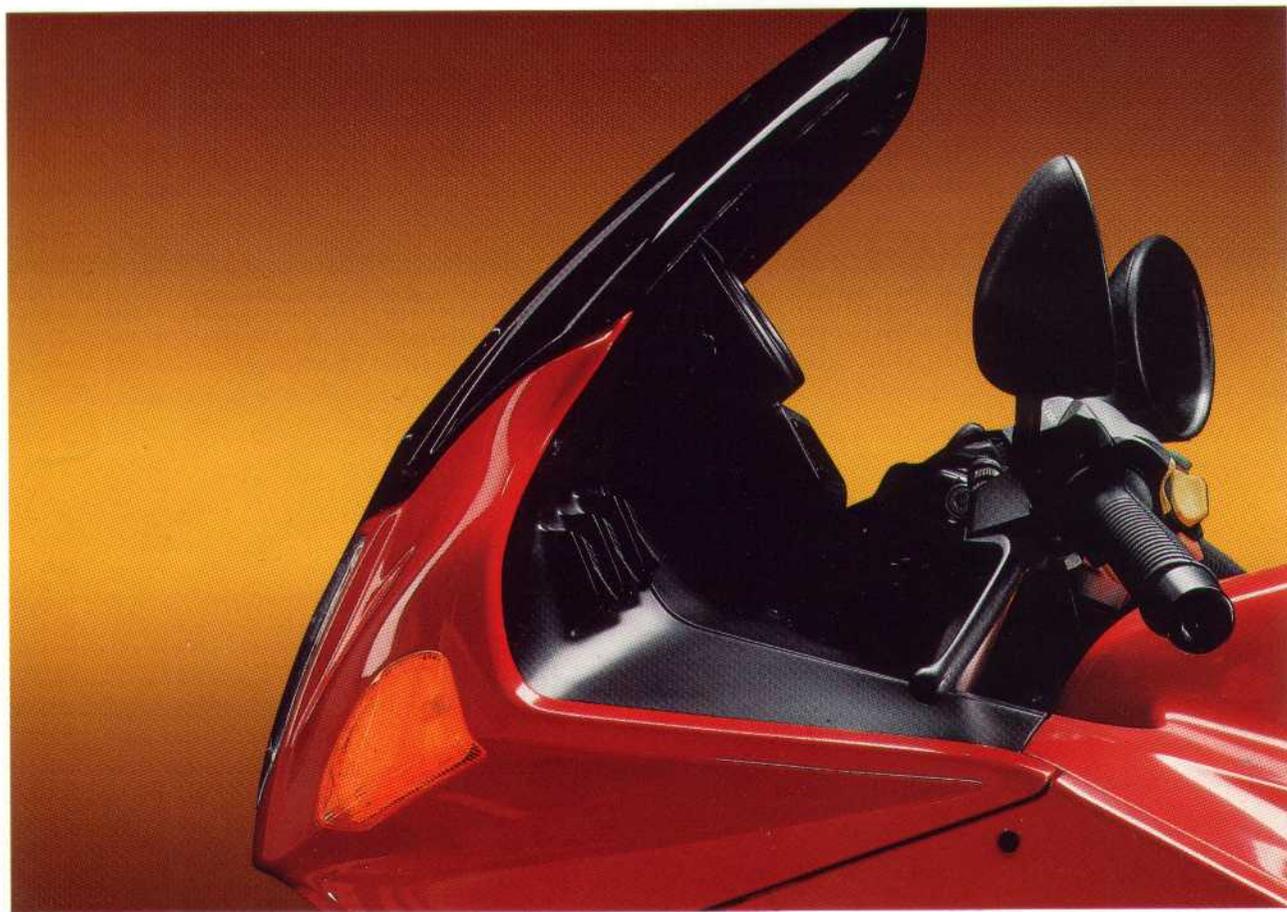
© 1993 BMW Motorrad GmbH + Co., Monaco di Baviera/Germania.
La riproduzione anche parziale è possibile soltanto dietro autorizzazione scritta della BMW Motorrad GmbH + Co.
Realizzato su carta sbiancata totalmente senza cloro.
Printed in Germany 10/93

311 203 840



PIACERE DI GUIDARE

MODELLI DA TURISMO SPORTIVI

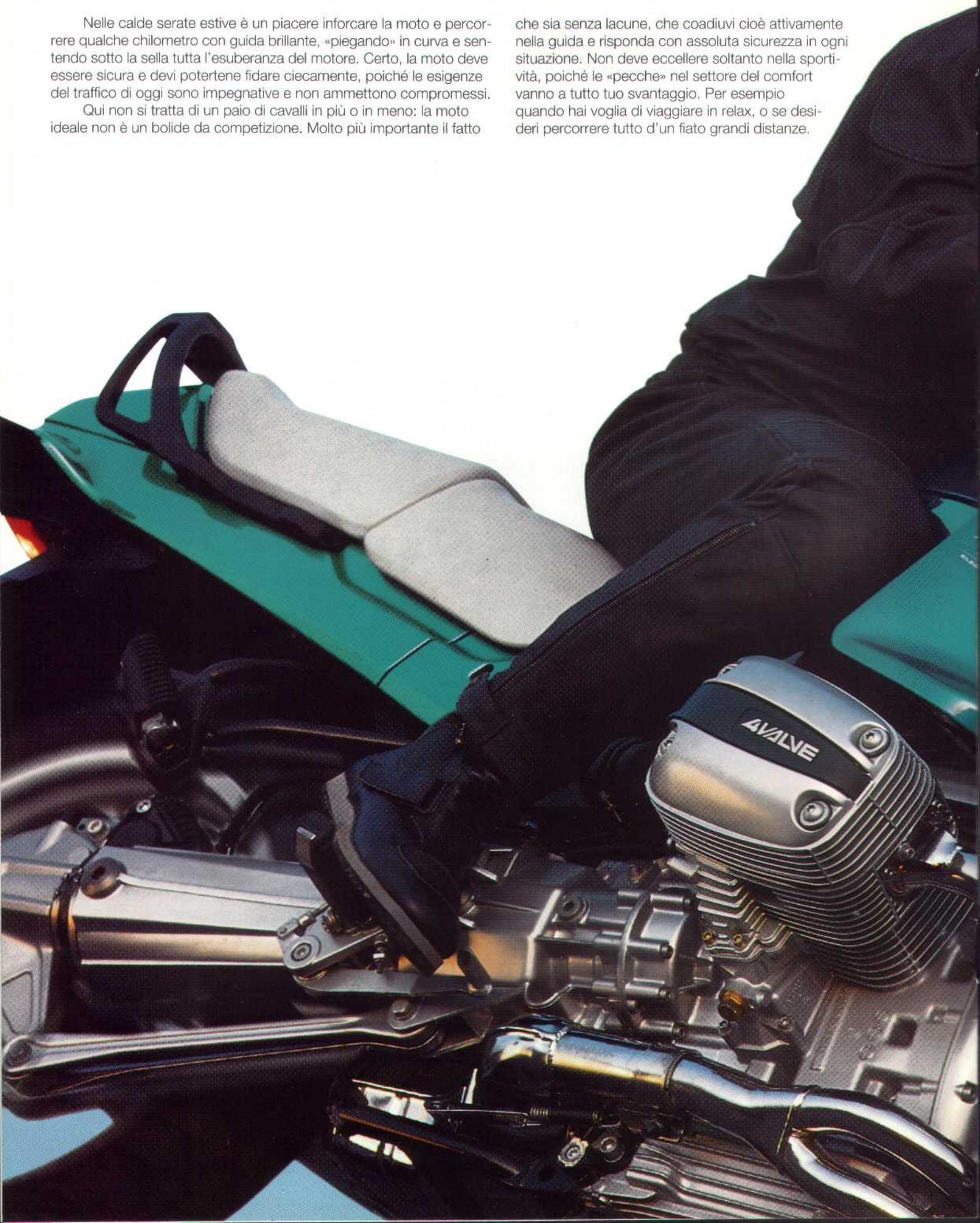


PER VIAGGIARE SPORTIVAMENTE NON C'È BISOGNO DI CORRERE IN PISTA.

Nelle calde serate estive è un piacere inforcare la moto e percorrere qualche chilometro con guida brillante, «piegando» in curva e sentendo sotto la sella tutta l'esuberanza del motore. Certo, la moto deve essere sicura e devi potertene fidare ciecamente, poiché le esigenze del traffico di oggi sono impegnative e non ammettono compromessi.

Qui non si tratta di un paio di cavalli in più o in meno: la moto ideale non è un bolide da competizione. Molto più importante il fatto

che sia senza lacune, che coadiuvi cioè attivamente nella guida e risponda con assoluta sicurezza in ogni situazione. Non deve eccellere soltanto nella sportività, poiché le «pecche» nel settore del comfort vanno a tutto tuo svantaggio. Per esempio quando hai voglia di viaggiare in relax, o se desideri percorrere tutto d'un fiato grandi distanze.





Naturalmente, poi, anche la tua compagna vuol gustare appieno la gita turistica quando vi mettete in viaggio in due.

Come riassumere tutto questo in una sola parola? «Eclettica», per esempio, andrebbe benissimo. Pensiamo comunque che la tua preferita sia anche la nostra: la moto da turismo sportiva BMW.

LA MOTO DA TURISMO SPORTIVA BMW: NUOVA ALTERNATIVA AL VERTICE.

Una decina d'anni fa BMW realizzava una nuova idea motociclistica: con la K 100 RS abbiamo messo a punto per la prima volta un concetto capace di fondere armoniosamente le esigenze della sportività e del comfort. Visto l'entusiasmo con cui è stata accolta dai motociclisti, non c'è da stupirsi che abbia ben presto trovato degli imitatori.

Tuttora, comunque, la nostra concezione si avvicina più di ogni altra all'ideale della moto da turismo sportiva e la nostra marca continua a viaggiare con successo non con uno solo, ma con tutta una serie di modelli.

Chi lo dice non siamo noi ma altri esperti imparziali: «After nine years, a world-class K-bike» scrive l'americana Cycle World (6/93) della BMW K 1100 RS. In Germania questa BMW ha ottenuto il 1° posto nelle prove confronto delle moto da turismo sportive eseguite dalle riviste MOTORRAD (6/93) e PS (2/93).

Ora, però, al vertice di questa classe motociclistica si è inserita una nuova alternativa eccellente: la nuova BMW R 1100 RS. E' la Boxer del futuro, un modello del quale gli specialisti hanno tessuto ampi elogi già al momento della sua «prima».

La terza variante è la BMW K 75 S, con la quale BMW ha realizzato l'idea della turistica sportiva nella popolare categoria 750. Da anni ormai questa simpaticissima moto ha conquistato il cuore di tanti appassionati in tutto il mondo.

Non hai che l'imbarazzo della scelta: qui il principio del Boxer, che prima di te ha affascinato intere generazioni e che collega il passato con il futuro; là la Serie K BMW, che brilla per la sua tecnica perfezionatissima e con cui BMW ha creato un nuovo, moderno «archetipo» di moto da turismo sportiva – a quattro o a tre cilindri.

Lasciamo a te il confronto diretto fra le nostre «supermoto»: scopri tu stesso in una prova su strada quale sportiva da turismo BMW risponde meglio al tuo ideale. Qualunque sarà la tua decisione, avrai in ogni caso la certezza di aver scelto bene.



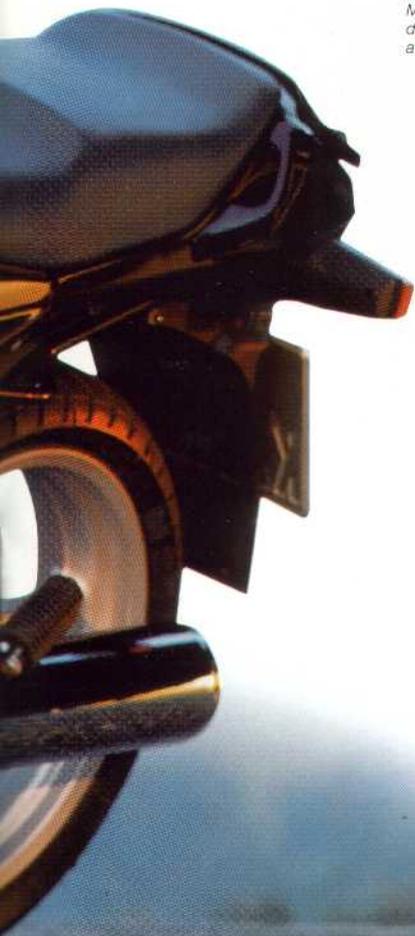


BMW R 1100 RS: ti pone di nuovo l'imbarazzo della scelta? Il motore di nuova concezione conserva le note virtù e si pone all'opera con rinnovata energia: 95 Nm già a 5.500 giri/min ed oltre 80 Nm lungo quasi tutta l'escursione di regime. Allo stesso tempo è già in grado di rispondere alle future normative in materia di gas di scarico grazie all'elettronica digitale del motore e al catalizzatore a 3 vie con regolazione tramite sonda lambda (optional). Le prime prove stampa della R 1100 RS hanno attestato un comportamento su strada eccezionale a cui contribuiscono in misura determinante il nuovo Telelever BMW ed il collaudato Paralever BMW. Altre due innovazioni a vantaggio del motociclista: l'ABS della seconda generazione e l'allestimento ergonomico. Conclusione: vieni a fare una prova su strada dal tuo Concessionario moto BMW.

Foto a sinistra:
Invece della pubblicità ecco un commento della stampa: «Nel decimo anno di produzione della Serie K il quattro cilindri in linea, proposto ora nella K 1100 RS, raggiunge l'assoluta maturità. Non si può praticamente ottenere di più da un motore e da una ciclistica. Il quattro cilindri colpisce per la sua super-coppia: è quasi impossibile guidare una moto con un uso più limitato del cambio. La parte ciclistica risponde alle più elevate attese in fatto di comfort ed è adatta anche alla guida sportiva.» Così scrive la rivista MOTORRAD (10/92). Aggiungiamo che sono disponibili a richiesta l'ABS II ed il catalizzatore a 3 vie con regolazione tramite sonda lambda.



BMW K 75 S: da anni questa sportiva 750, con il suo vivace e compatto motore tre cilindri, viaggia senza dare problemi ai suoi motociclisti. Per gli intenditori è addirittura una «favorita segreta». Ci sono, naturalmente, delle ottime ragioni: la ciclistica incredibilmente agile, le elevate riserve di sicurezza - ulteriormente incrementabili con l'ABS -, il «comfort turistico» per guidatore e passeggero e, non da ultimo, la possibilità di viaggiare in modo più ecologico grazie al catalizzatore (senza sistema di regolazione).



TUTTO È POSSIBILE.

Anche una moto ideale come una sportiva da turismo BMW offre già tanto, ma non certamente tutto: altrettanto importanti sono i numerosi «ingredienti» ad integrazione della moto. In questo campo non temiamo confronti, poiché ti offriamo dalla stessa mano tutto ciò di cui hai bisogno per arricchire la tua BMW. In questa pagina troverai i principali articoli per rendere la tua «RS» o la tua «S» ancora più confortevole o più sportiva, secondo le tue esigenze personali.

Gli accessori della gamma BMW sono adeguati specificatamente ad ogni singolo modello; i nostri ingegneri sono motociclisti esperti e sanno benissimo che cosa è più importante. Ovviamente, ogni progettazione è accompagnata da esaurienti prove pratiche e la produzione è controllata in base a severissimi criteri di qualità.



Spazio di carico per la BMW R 1100 RS: queste valigie da 33 l ciascuna sono state progettate specificatamente per la nuova Boxer BMW, comprese le prove nella galleria del vento per escludere influssi negativi sul comportamento su strada. Il nuovo sistema di chiusura con maniglia multifunzionale garantisce grande semplicità d'uso; a richiesta è disponibile una chiave unificata per l'accensione e per la serratura delle valigie.



La nuova Boxer BMW: fanne la tua moto personalissima ed equipaggiata con tutti gli elementi utili per una sportiva da turismo.

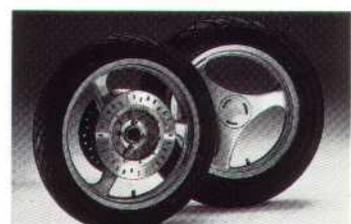


La borsa serbatoio Multivario II BMW è estremamente versatile: grazie al principio modulare la sua capacità può aumentare da 11 a 24 o a 28 litri, secondo necessità. È praticissima perché, anche riempita al massimo, si può rovesciare senza difficoltà per fare rifornimento.

Ancora un'altra idea migliore per il tuo bagaglio: completando le valigie BMW con le apposite borse interne puoi portare a casa il carico in modo comodo ed ordinato senza staccare le valigie dalla moto.



Come si possono risolvere razionalmente i problemi di carico? Le valigie integrali BMW hanno una capacità di 35 l ciascuna ed offrono, fra l'altro, spazio a sufficienza per il casco. Un particolare utile: la serratura unificata (optional). Il coperchio, inoltre, può essere verniciato nello stesso colore della moto.



I poggiatesti sportivi per la BMW K 75 S sono soltanto uno degli esempi di personalizzazione di questa 750. Altre buone idee sono l'impianto lampeggio d'emergenza, le manopole in gomma spugnosa, le ruote a tre razze, l'antifurto con allarme acustico, il lucchetto a staffa e - non dimentichiamolo - il catalizzatore (senza sistema di regolazione).

Così gli appassionati sportivi mettono a punto la loro ruota posteriore: il gruppo molla/ammortizzatore sportivo per la BMW K 75 S è provvisto di molla a regolazione continua; l'ammortizzatore ha 7 possibilità di regolazione in estensione, mentre nella fase di compressione si adegua automaticamente grazie al sistema Duo-Control.



Tutto sott'occhio: sul display informativo della BMW R 1100 RS ad indicazione digitale puoi leggere i dati relativi alla benzina disponibile, alla temperatura dell'olio, all'ora e all'inserimento del gong.

R 1100 RS**K 1100 RS****K 75 S****Motore:**

Tipo: Boxer a 2 cilindri a 4 tempi
 Valvole: 4 per cilindro
 Cilindrata: 1085 cm³
 Alesaggio x corsa: 99 mm x 70,5 mm
 Potenza: 90 CV (66 kW DIN)
 a 7250 giri/min
 95 Nm a 5500 giri/min

Coppia massima:
 Rapporto di compressione: 10,7:1
 Raffreddamento: ad aria/olio
 Distribuzione: HC; catena
 Alimentazione: Bosch Motronic, MA 2.2 con cut-off

Frizione: monodisco a secco
 Cambio: a 5 marce
 Rapporti del cambio: I 4,16; II 2,91; III 2,13; IV 1,74; V 1,54:1

Rapporto finale di trasmissione: 3,81:1

Impianto elettrico:

Gestione del motore: Motronic
 Alternatore: 700 W
 Batteria: 12 V/19 Ah

Dimensioni e pesi:

Capacità serbatoio: 23 l, di cui 4 l di riserva
 Altezza sella con peso a vuoto: 780, 800, 820 mm
 Peso a vuoto in ordine di marcia: 239 kg
 Peso totale ammesso: 450 kg

Prestazioni e consumi:

Velocità massima: oltre 200 km/h
 Ripresa 60 - 140 km/h: 10,8 sec
 Consumo in l/100 km secondo ISO 7118:
 a 90 km/h: 4,3 l
 a 120 km/h: 5,2 l
 Carburante: super senza piombo

Parte ciclistica:

Telaio: in 3 parti: anteriore, posteriore e motore con funzione portante
 Forcella: Telelever BMW con gruppo molla/ammortizzatore centrale

Escursione di molleggio: 120 mm
 Forcellone posteriore: oscillante monobraccio (BMW Paralever) ad albero cardanico

Trasmissione: gruppo molla/ammortizzatore: gruppo centrale con molla di compressione elicoidale ed ammortizzatore monotubo a gas; precarico della molla con 7 possibilità di regolazione; freno idraulico in estensione dell'ammortizzatore a regolazione continua

Escursione di molleggio: 135 mm
 Freno ant.: a doppio disco (Ø 305 mm), flottante; pinze fisse a 4 pistoncini con diametro differenziato per compensazione usura pastiglie
 post.: a disco singolo (Ø 285 mm) con pinza fissa

Guarnizioni freni: esenti da fading sul bagnato
 Ruote: cerchi in lega leggera radiali ribassati
 Pneumatici ant.: 120/70 - ZR 17 (tubeless)
 post.: 160/60 - ZR 18 (tubeless)

4 cilindri in linea a 4 tempi
 4 per cilindro
 1092 cm³
 70,5 mm x 70 mm
 100 CV (74 kW DIN)
 a 7500 giri/min
 107 Nm a 5500 giri/min

11,0:1
 a liquido
 DOHC; catena
 Bosch Motronic, MA 2.2 con cut-off
 monodisco a secco
 a 5 marce
 I 4,49; II 2,96; III 2,30; IV 1,88; V 1,61:1

2,82:1

Motronic
 700 W
 12 V/19 Ah

22 l, di cui 5 l di riserva
 800 mm
 268 kg
 485 kg

oltre 200 km/h
 10,5 sec
 a 90 km/h: 4,9 l
 a 120 km/h: 5,8 l
 super senza piombo

tubolare a traliccio; motore con funzione portante
 telescopica con molle ad elasticità progressiva e stabilizzatore forcella incorporato
 135 mm
 oscillante monobraccio (BMW Paralever) ad albero cardanico

ammortizzatore a gas (BMW Monoshock) con molla ad elasticità progressiva; precarico della molla a 5 possibilità di regolazione; freno idraulico in estensione dell'ammortizzatore a regolazione continua

120 mm
 a doppio disco (Ø 305 mm), flottante; pinze fisse a 4 pistoncini con diametro differenziato per compensazione usura pastiglie
 a disco singolo (Ø 285 mm) con pinza fissa
 esenti da fading sul bagnato
 cerchi in lega leggera radiali ribassati
 120/70 - ZR 17 (tubeless)
 160/60 - ZR 18 (tubeless)

3 cilindri in linea a 4 tempi
 2 per cilindro
 740 cm³
 67 mm x 70 mm
 75 CV (55 kW DIN)
 a 8500 giri/min
 68 Nm a 6750 giri/min

11,0:1
 a liquido
 DOHC; catena
 iniezione elettronica con cutt-off (LE-Jetronic)
 monodisco a secco
 a 5 marce
 I 4,50; II 2,96; III 2,30; IV 1,88; V 1,67:1

3,2:1

accensione a transistor
 700 W
 12 V/19 Ah

21 l, di cui 5 l di riserva
 810 mm
 229 kg
 480 kg

oltre 200 km/h
 14,2 sec
 a 90 km/h: 4,0 l
 a 120 km/h: 5,4 l
 super senza piombo

tubolare a traliccio; motore con funzione portante
 telescopica con molle ad elasticità progressiva e stabilizzatore forcella incorporato
 135 mm
 oscillante monobraccio (BMW Monoever) ad albero cardanico

ammortizzatore a gas (BMW Monoshock) con molla ad elasticità progressiva a 3 possibilità di regolazione

114 mm
 a doppio disco (Ø 285 mm); pinze fisse a 2 pistoncini
 a disco singolo (Ø 285 mm) con pinza fissa
 esenti da fading sul bagnato
 cerchi in lega leggera radiali ribassati
 100/90 - V 18 (tubeless)
 130/90 - V 17 (tubeless)

I modelli qui raffigurati presentano la versione e l'equipaggiamento validi per la Repubblica Federale di Germania e sono in parte muniti di optional non compresi nella dotazione di serie. In alcuni Paesi sono possibili differenze dovute alle rispettive disposizioni di legge. Il tuo Concessionario o Importatore BMW ti fornirà informazioni precise sul tipo e la quantità di equipaggiamenti. Con riserva di modifiche costruttive e di equipaggiamento.

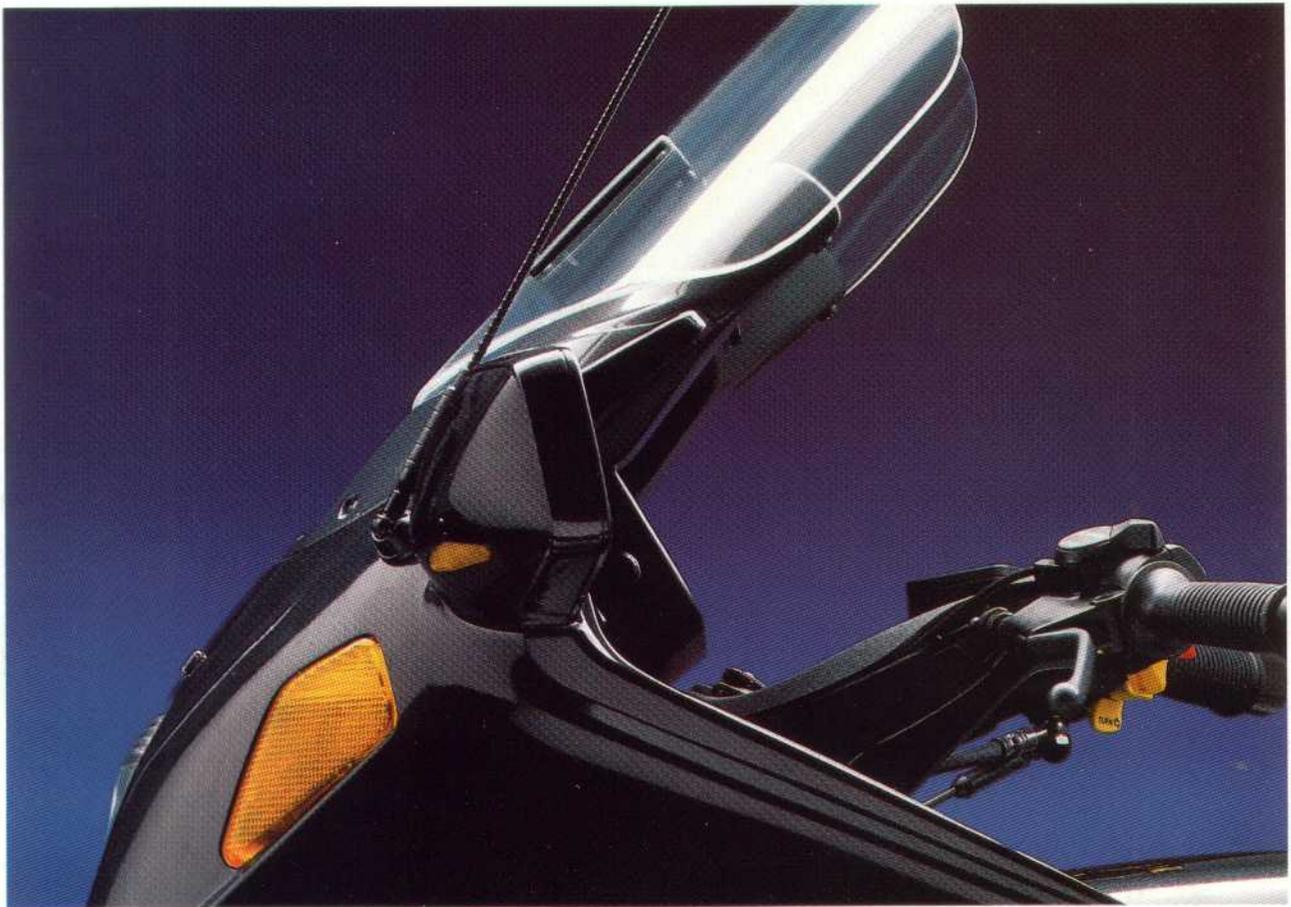
© 1994 BMW Motorrad GmbH + Co., Monaco di Baviera, Germania.
 La riproduzione anche parziale è possibile solo dietro espressa autorizzazione scritta della BMW Motorrad GmbH + Co.
 Stampato su carta ecologica.
 Printed in Germany 8/93
 311 202 240/UX-V-12



L'IDEA MIGLIORE

MOTO BMW

MODELLI DA TURISMO





DOPO ANNI DI MOTOCICLISMO, IL COMFORT NON È PIÙ UN LUSSO.

Sei un appassionato di mototurismo ed hai già accumulato decine di migliaia di chilometri in innumerevoli viaggi. Che cos'è importante, per te, al termine di una lunga giornata di guida? Non c'è dubbio: sentirti a tuo agio e rilassato malgrado la fatica, rivivere con piacere nella fantasia le ore trascorse in sella.

Per superare tutte d'un fiato le grandi distanze ci vuole quindi una moto particolare, che ti accompagni come un'amica nell'intero viaggio: affidabile, sicura, perfettamente controllabile in ogni situazione. Soltanto allora le tue forze e i tuoi nervi resisteranno alle più dure sollecitazioni. Altrettanto importante, per il benessere del guidatore e del passeggero, è naturalmente il comfort della moto: affinché il raid, invece che un piacere, non diventi una tortura.

Ciò non vuol dire che la tua moto preferita sia pigra o pesante: al contrario. Sempre in forma perfetta in ogni situazione, sviluppa una potenza esuberante anche a pieno carico, scorre dolcemente sulle strade sconnesse e viaggia senza sforzo da una curva all'altra.



CHI HA INVENTATO LA MOTO DA TURISMO?

Una cosa è certa: la prima motocicletta munita di serie di carenatura integrale è stata costruita vent'anni fa da BMW. Il suo concetto è stato sistematicamente rielaborato fino alla realizzazione della supermoto da turismo «con la quale si viaggia veloci, sicuri, comodi e ben protetti», come ha puntualizzato la rivista *MOTORRAD* (15/92).

Con una simile esperienza alle spalle non c'è da stupirsi che le moto da turismo BMW abbiano conquistato una fama eccezionale, ben meritata grazie al perfezionamento dell'idea base con criteri innovativi e con continui aggiornamenti tecnici. Anche la nostra gamma attuale resta tuttora un punto di riferimento a livello internazionale. Per esempio, proprio i giornalisti motociclistici giapponesi hanno eletto la BMW K 1100 LT «best touring bike» (*Cycle World* 10/92).

Non sono i singoli particolari a polarizzare l'interesse dei motociclisti sui modelli da turismo BMW: determinante è sempre la moto nel suo insieme. La protezione contro il vento ed il maltempo, l'ergonomia, il comfort per il guidatore e per il passeggero sono sempre esemplari; e sono straordinarie le possibilità di carico e di equipaggiamento. Vi si aggiungono la praticità di manutenzione ed il valore stabile nel tempo, essenziali per l'economicità generale della moto, e – last but not least – la modernissima tecnica ecologica e di sicurezza.

Ad ogni motociclista, BMW offre il modello più aderente alle sue specifiche esigenze. BMW K 1100 LT, K 75 RT, R 100 R o R 80 RT: per tutti i gusti la moto ideale. Quale ti consigliamo? Deciderai tu secondo il tuo punto di vista personale.



BMW K 75 RT: una moto da turismo per neofiti? Certo, ma non soltanto per loro, visto che la popolare BMW K 75 RT offre già tutto il necessario per i grandi viaggi: eccezionale comfort anche sui lunghi percorsi, ottima protezione dal maltempo per il guidatore ed il passeggero, elevato carico utile (220 kg), ciclistica incredibilmente



BMW K 1100 LT. Il motore millecento a 4 valvole per cilindro soddisfa tutti i requisiti: grandi riserve di potenza in ogni situazione, limitato uso del cambio, l'80 % della coppia massima di 107 Nm disponibile lungo quasi tutta l'escursione di regime. Si individuano subito, quindi, le caratteristiche di guida riposanti, tanto più che la ciclistica è estremamente agile e confortevole. Grazie all'ABS (optional) la BMW K 1100 LT frena sempre con sicurezza e, grazie al catalizzatore a 3 vie con regolazione tramite sonda lambda (optional), dispone della migliore tecnica ecologica oggi esistente. Senza confronti poi il suo equipaggiamento di serie, che comprende anche il parabrezza regolabile con continuità, le valigie ed il topcase.

maneggevole ed elevatissime riserve di sicurezza, ulteriormente incrementabili con l'ABS (optional). Il collaudato motore settecotocinquanta entusiasma anche per la sua economicità ed è equipaggiabile, a richiesta, con il catalizzatore (senza sistema di regolazione). Una moto fuori del comune: un'autentica compagna per lunghi anni di mototurismo.



BMW R 80 RT/R 100 RT: queste grandi, classiche moto da turismo BMW sono considerate, proprio dagli appassionati del Boxer BMW, forma irrinunciabile per il mototurismo. Non a torto: basti pensare alla generosità del motore, alla proverbiale praticità d'uso ed economicità delle moto, al comfort sempre superlativo e - non dimentichiamolo - alla linea tipica ed inconfondibile.



CON BMW NON DEVI AFFIDARTI AL CASO.

Ogni moto da turismo BMW è già provvista di serie di particolari che, scegliendo altri modelli, dovresti cercare faticosamente. Se hai ulteriori esigenze, nessun problema: BMW non «pianta in asso» i suoi clienti ma si impegna in anticipo per trovare una risposta ad ogni loro problema. Il risultato è considerevole: anche l'equipaggiamento integrativo si adatta perfettamente alla tua moto, è assolutamente funzionale e, soprattutto, di qualità elevata a livello BMW.



Le borse interne BMW, per valigie integrali e topcase consentono di riporre il bagaglio in modo ordinato e ben protetto, facilitandone anche il trasporto.

Valigie integrali BMW: sono studiate a fondo in ogni particolare e ti consentono di risolvere in modo ottimale il problema del trasporto bagagli. La capacità complessiva è di 70 l; vi trova posto anche il casco. Con sistema di chiusura rapida a tirante e chiave unificata per bloccetto avviamento e serratura delle valigie.



Topcase da 20 l BMW: per le BMW R 80/100 RT e K 75 RT. Con schienale morbido e chiusura rapida per fissaggio ai portapacchi. Disponibile a richiesta la serratura unificata.



Topcase da 35 l BMW: design armonizzato alle valigie integrali BMW; il coperchio è verniciabile nello stesso colore della moto. Grazie alla chiusura brevettata si monta in pochi secondi ai portapacchi. Un supplemento di comfort per il passeggero: lo schienale incorporato. Disponibile a richiesta la serratura unificata.



La borsa serbatoio Multivario BMW cresce in funzione del tuo bagaglio: la sua capacità è variabile da 11 a 24 o a 28 litri. Offre inoltre una quantità di idee pratiche come il grande scomparto portacarte, la guaina impermeabile incorporata o la parte superiore utilizzabile anche come borsa da portare a tracolla. Adatta a tutte le moto BMW.



Parabrezza regolabile elettricamente: in dotazione di serie sulla BMW K 1100 LT; postmontaggio possibile sulla K 75 RT. Durante la marcia si può variare con continuità l'altezza e l'inclinazione del parabrezza.



Il gruppo molla/ammortizzatore sportivo per la BMW K 75 RT ti consente di trovare in brevissimo tempo la taratura ideale della ruota posteriore. L'ammortizzatore ha 7 possibilità di regolazione in estensione, mentre nella fase di compressione si adegua automaticamente (sistema Duo-Control).



Protezione contro gli... amatori indesiderati: il lucchetto a staffa BMW è realizzato in lega speciale ad alta resistenza e provvisto di pratico supporto per le valigie integrali BMW. Secondo livello di sicurezza: l'antifurto con allarme acustico BMW (senza fig.), che richiama l'attenzione quando qualcuno si accinge a manomettere la tua moto.

Altre idee per migliorare il comfort: il parabrezza «comfort» per la BMW K 75 RT convoglia in modo ottimale l'aria di marcia intorno al guidatore e al passeggero. Si monta in abbinamento al cockpit ampliato, che comprende il termometro acqua e l'indicatore benzina. Senza figura: il Nivomat BMW (per tutte le moto da turismo) compensa automaticamente le variazioni di carico sulla ruota posteriore. Le manopole in gomma spugnosa BMW ammortizzano le vibrazioni residue del manubrio. Gli strumenti supplementari BMW per la Boxer BMW, con voltmetro ed orologio al quarzo, forniscono ulteriori utili informazioni.

Accrescere ulteriormente con qualche optional il piacere del motociclismo non ti sarà difficile. Ecco, ad esempio, la BMW K 1100 LT con radio per moto e Sound System, manopole riscaldabili e spoiler «comfort».



K 1100 LT**K 75 RT****R 100 RT****R 80 RT****Motore:**

Tipo: 4 cilindri in linea a 4 tempi
 Valvole: 4 per cilindro
 Cilindrata: 1092 cm³
 Alesaggio x corsa: 70,5 mm x 70 mm
 Potenza: 100 CV (74 kW DIN)
 a 7500 giri/min
 Coppia massima: 107 Nm a 5500 giri/min
 Rapporto di compressione: 11,0:1
 Raffreddamento: a liquido
 Distribuzione: DOHC, catena
 Alimentazione: Bosch Motronic MA 2.2 con cut-off
 Frizione: monodisco a secco
 Cambio: a 5 marce
 Rapporti del cambio: I 4,49; II 2,96; III 2,30; IV 1,88; V 1,61:1
 Rapporto finale di trasmissione: 2,81:1

Impianto elettrico:

Gestione del motore: Motronic
 Alternatore: 700 W
 Batteria: 12 V/19 Ah

Dimensioni e pesi:

Capacità serbatoio: 22 l
 Altezza sella con peso a vuoto: 810 mm
 Peso a vuoto in ordine di marcia: 290 kg
 Peso totale ammesso: 500 kg

Prestazioni e consumi:

Velocità massima: oltre 200 km/h
 Ripresa 60 - 140 km/h: 10,5 sec
 Consumo in l/100 km secondo ISO 7118: a 90 km/h: 4,9 l
 a 120 km/h: 5,8 l
 Carburante: super (super senza piombo con marmitta catalitica)

Parte ciclistica

Telaio: tubolare a traliccio; motore con funzione portante
 Forcella: telescopica con molle ad elasticità progressiva
 Escursione di molleggio: 135 mm
 Forcellone posteriore: oscillante monobraccio (BMW Paralever) ad albero cardanico
 Trasmissione: gruppo molla/ammortizzatore: ammortizzatore a gas (BMW Monoshock) con molla ad elasticità progressiva; precarico della molla a 5 possibilità di regolazione; freno idraulico in estensione dell'ammortizzatore a regolazione continua
 Escursione di molleggio: 120 mm
 Freno ant.: a doppio disco (Ø 305 mm), flottante; pinze fisse a 4 pistoncini con diametro differenziato per compensazione usura pastiglie
 post.: a disco singolo (Ø 285 mm) con pinza fissa
 Guarnizioni freni: esenti da fading sul bagnato
 Ruote: cerchi in lega leggera
 Pneumatici radiali ribassati
 ant.: 110/80 V 18 (tubeless)
 post.: 140/80 VB 17 (tubeless)

3 cilindri in linea a 4 tempi
 2 per cilindro
 740 cm³
 67 mm x 70 mm
 75 CV (55 kW DIN)
 a 8500 giri/min
 68 Nm a 6750 giri/min
 11,0:1
 a liquido
 DOHC, catena
 iniezione elettronica con cut-off (LE-Jetronic)
 monodisco a secco
 a 5 marce
 I 4,50; II 2,96; III 2,30; IV 1,88; V 1,67:1
 3,2:1

accensione a transistor
 700 W
 12 V/19 Ah

21 l
 810 mm
 258 kg
 480 kg

circa 185 km/h
 14,6 sec
 a 90 km/h: 4,7 l
 a 120 km/h: 5,9 l
 super (super senza piombo con marmitta catalitica)

tubolare a traliccio; motore con funzione portante
 telescopica con molle ad elasticità progressiva
 135 mm
 oscillante monobraccio (BMW Monolever) ad albero cardanico
 ammortizzatore a gas (BMW Monoshock) con molla ad elasticità progressiva a 3 possibilità di regolazione
 114 mm
 a doppio disco (Ø 285 mm); pinze fisse a 2 pistoncini
 a disco singolo (Ø 285 mm)
 esenti da fading sul bagnato
 cerchi in lega leggera
 ribassati
 100/90 - 18 56 H (tubeless)
 130/90 - 17 68 H (tubeless)

Boxer a 2 cilindri a 4 tempi
 2 per cilindro
 980 cm³
 94 mm x 70,6 mm
 60 CV (44 kW DIN)
 a 6500 giri/min
 74 Nm a 3500 giri/min
 8,45:1
 ad aria
 OHV, catena
 2 carburatori da 32 mm
 monodisco a secco
 a 5 marce
 I 4,40; II 2,86; III 2,07; IV 1,67; V 1,50:1
 3,0:1

accensione a transistor
 240 W
 12 V/25 Ah

22 l, di cui 2,5 l di riserva
 807 mm
 229 kg
 440 kg

circa 185 km/h
 15,1 sec
 a 90 km/h: 4,3 l
 a 120 km/h: 6,1 l
 super (eventualmente benzina senza piombo a 91 ottani RON)

tubolare in acciaio a doppia culla
 telescopica con molle ad elasticità progressiva e stabilizzatore forcella incorporato
 175 mm
 oscillante monobraccio (BMW Monolever) ad albero cardanico
 ammortizzatore a gas (BMW Monoshock) con molla ad elasticità progressiva a 4 possibilità di regolazione
 121 mm
 a doppio disco (Ø 285 mm); pinze fisse a 2 pistoncini
 a tamburo (Ø 200 mm)
 esenti da fading sul bagnato
 cerchi in lega leggera
 ribassati
 90/90 - 18 51 H (tubeless)
 120/90 - 18 65 H (tubeless)

Boxer a 2 cilindri a 4 tempi
 2 per cilindro
 798 cm³
 84,8 mm x 70,6 mm
 50 CV (37 kW DIN)
 a 6500 giri/min
 58 Nm a 4000 giri/min
 8,2:1
 ad aria
 OHV, catena
 2 carburatori da 32 mm
 monodisco a secco
 a 5 marce
 I 4,40; II 2,86; III 2,07; IV 1,67; V 1,50:1
 3,2:1

accensione a transistor
 240 W
 12 V/25 Ah

22 l, di cui 2,5 l di riserva
 807 mm
 227 kg
 440 kg

circa 170 km/h
 —
 a 90 km/h: 4,8 l
 a 120 km/h: 7,2 l
 super (eventualmente benzina senza piombo a 91 ottani RON)

tubolare in acciaio a doppia culla
 telescopica con molle ad elasticità progressiva e stabilizzatore forcella incorporato
 175 mm
 oscillante monobraccio (BMW Monolever) ad albero cardanico
 ammortizzatore a gas (BMW Monoshock) con molla ad elasticità progressiva a 4 possibilità di regolazione
 121 mm
 a doppio disco (Ø 285 mm); pinze fisse a 2 pistoncini
 a tamburo (Ø 200 mm)
 esenti da fading sul bagnato
 cerchi in lega leggera
 ribassati
 90/90 - 18 51 H (tubeless)
 120/90 - 18 65 H (tubeless)

I modelli qui raffigurati presentano la versione e l'equipaggiamento validi per la Repubblica Federale di Germania e sono in parte muniti di optional non compresi nella dotazione di serie. In alcuni Paesi sono possibili differenze dovute alle rispettive disposizioni di legge. Il tuo Concessionario o Importatore BMW ti fornirà informazioni precise sul tipo e la quantità di equipaggiamenti. Con riserva di modifiche costruttive e di equipaggiamento.

© 1994 BMW Motorrad GmbH + Co., Monaco di Baviera, Germania.
 La riproduzione anche parziale è possibile solo dietro espressa autorizzazione scritta della BMW Motorrad GmbH + Co.
 Stampato su carta ecologica.
 Printed in Germany 8/93
 311 202 340/UX-V-12



L'IDEA MIGLIORE