

K100

Consigli per l'acquisto

(ed.08 by Archimede e K8 di QDE)



1 SCEGLIERE IL MODELLO GIUSTO

Il miglior consiglio: registrarsi su <http://www.quellidellelica.com>; presentarsi su "Sono nuovo"; consultare i numerosi thread della sezione "sogliole" e postare una richiesta consigli.

Su www.k100.biz potete trovare moltissima documentazione su tutti i modelli K100.

1.1 K100 BASE



K100 base 1984 - notare la sella più imbottita, tipica dei primi esemplari. Fu in seguito assottigliata (vedi foto successive), senza apprezzabile perdita di comfort, ma con vantaggi per i meno alti.

K100 – non ha un nome preciso, si chiama K100 e basta e per questo motivo, per evitare confusioni, è spesso riferita come "base". E' una naked di altri tempi, la prima K uscita e per alcuni resta l'unica vera K. Secondo il canoni moderni ha poca potenza: non arriva nemmeno a 210km/h. Basta comunque a far rimpiangere una qualche forma di protezione aereodinamica. Si può montare il parabrezza originale, ben studiato, smontabile in estate per godersi il vento e non soffrire il caldo che affligge invece i modelli carenati. In inverno lascia però sprotetti gli arti inferiori. E' il modello costruito nel minor numero di esemplari.

Quotazione: 1.000-1500 euro ma probabilmente in futuro sarà una delle più valutate.

1.2 K100RS



K100RS 1985

K100RS – è la K100 per antonomasia e la più venduta. E' quasi identica al modello base ma ha in più una carenatura piccola ma studiata in modo quasi perfetto. Limiti a parte, consente di stare per ore in zona 200 orari con affaticamento minimo. Meno protettiva delle RT/LT, è però più fresca in estate. In origine montava delle cuffie in gomma per sigillare gli steli della forca, assenti nei modelli più recenti. Grazie ad esse si crea un flusso di aria calda che viene convogliato sulle mani, molto gradito quando fa freddo. Consuma meno ed è più veloce della base. Un po' difficile da gestire nelle manovre a causa del manubrio molto stretto, allargato nella successiva RS 16V. Trascurando l'aspetto storico, la 16V è preferibile da quasi ogni punto di vista, incluso quello del consumo.

Quotazione: 1.500-2.500 euro.

1.3 K100RT



K100RT 1986

K100RT – anche questa è quasi identica alla base ma è dotata di una carenatura più protettiva e manubrio più largo. Consente di affrontare lunghi viaggi anche con temperature polari senza quasi avvertirle. In estate però produce un calore quasi insopportabile.

Quotazione: 1.500-2.500 euro.

1.4 K100LT



K100LT 1988 con radio e ABS

K100LT – è identica alla RT, verniciatura e sella (comodissima) a parte. Aveva nuovi optional, come la motoradio e l'ABS.

Quotazione: 1.500-2.500 euro.

1.5 K100RS16V

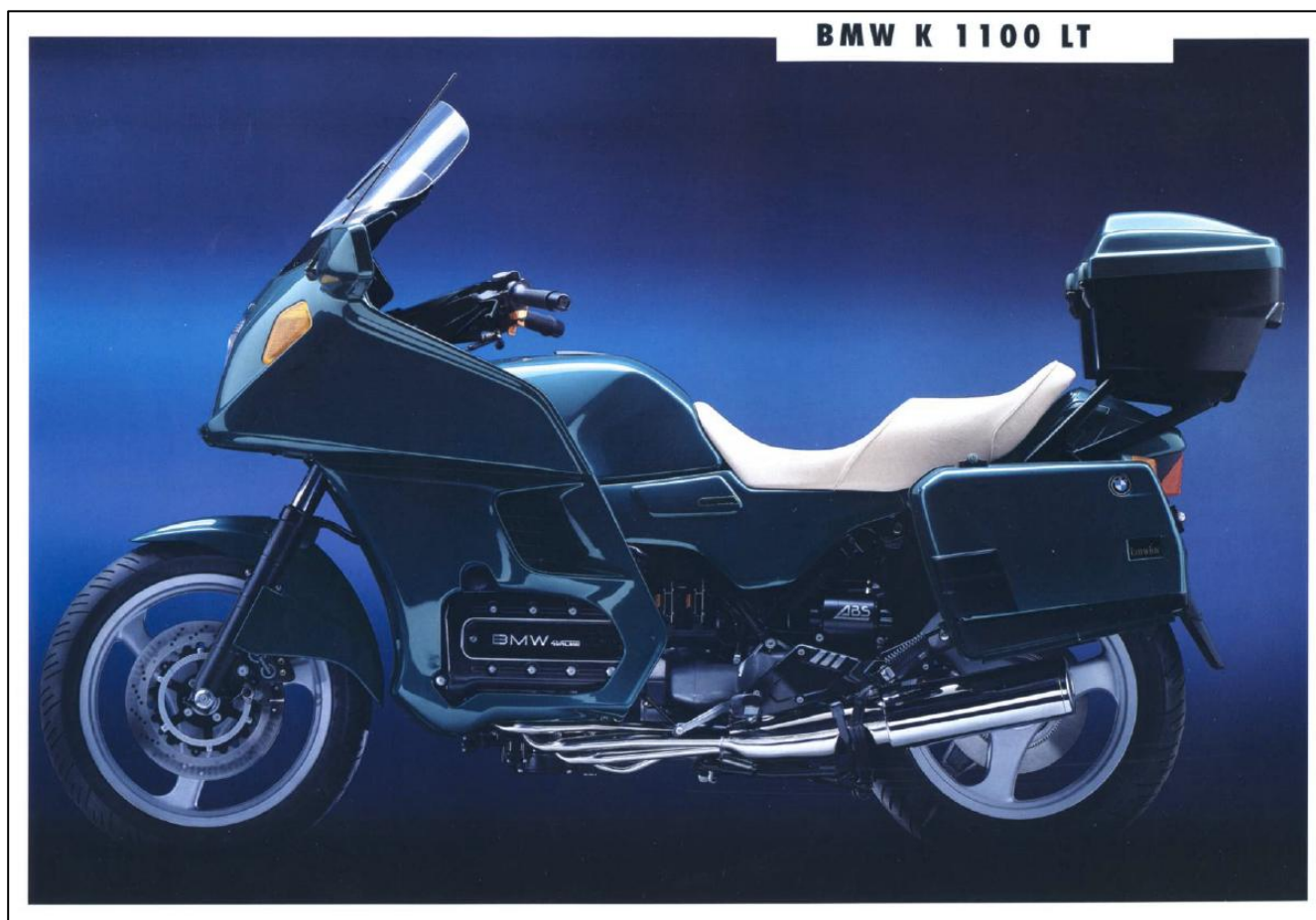


K100RS16V 1991

K100RS16V – è una RS molto migliorata, pur con un modesto vuoto di potenza intorno ai 4.000 giri. Grazie al nuovo telaio del K1, alle nuove sospensioni (Paralever), alle gomme più moderne e anche grazie al manubrio leggermente più largo, si guida molto meglio della 8V. Confortevole e parca nei consumi (anche oltre 20km/l), è, secondo alcuni, la migliore K in assoluto e forse la più bella, specie nel colore bianco perla.

Quotazione: 2.000-2.800 euro.

1.6 K1100LT



K1100LT 1993

K1100LT – dovrebbe essere ancora meglio della K100 16V ma non tutti concordano.

Pregi	Difetti
Robustissima coppia, spinge forte fino dai bassi regimi	Rapporti troppo corti (specie nei primi esemplari), manca davvero la sesta marcia – situazione aggravata dalla ruota posteriore da 17”
Schermatura dal calore leggermente migliore delle K100RT/LT	Rumorosità
Parabrezza elettricamente regolabile, ottima protettività	Vibrazioni
Miglior cavalletto laterale (come K100RS16V)	Sospensione posteriore troppo rigida– situazione aggravata dalla ruota posteriore da 17”
Le unità prodotte dopo il 94 hanno l’ABS di tipo 2, migliorato	Maggior difficoltà di sollevarla sul cavalletto centrale a causa della ruota posteriore da 17”
Bauletto più capiente	Linea un po’ appesantita dalla nuova carenatura (rispetto K100LT)

Quotazione: 2.300-3.500 euro (tenere conto degli anni residui di superbollo prima di acquistare esemplari troppo recenti).

1.7 EVOLUZIONI

Come per qualunque prodotto che stia in catalogo per molti anni, la produzione vede continui piccoli miglioramenti, per cui, in linea di massima, una 1988 ha meno problemi di una 1984. Per dettagli vedi cap. 7 "Evoluzioni". Nessun problema è però così importante. Conviene scegliere sulla base dello stato di conservazione.

1.8 RIEPILOGO DATI PRINCIPALI

	K100	K100 RS	K100 RT	RS 16V	K1100 LT	K1100 RS	K75	K75C	K75S	K75 RT
Peso a secco	215	225	229	235	250					
Peso serb. pieno	240	249	283	259	290		222			257
Potenza ruota	85	85	85	95			65			65
Potenza albero		90*		100*	100*		72			72
Giri		8.000*		8.000*	7.500*		8.250			8.300
Coppia albero		8,76*		10,19*	10,91*		7,00			7,2
Giri		6.000*		6.750*	5.500*		6.000			6.000
Rapporto finale	2,91:1	2,81:1	2,91:1	2,75:1	2,91:1 (2,82:1) ²			3,20:1		
Coppia conica	32/11	31/11	32/11	33/12	32/11 (31/11) ²			32/10		
Rapporto finale speciale	3,00:1	2,91:1	3,00:1	2,75:1	2,91:1 (2,82:1) ²					
Coppia conica speciale	33/11	32/11	33/11							
Velocità	215	220	215	232	>200		199			185
400 m sec.	12,07	11,93	12,99	11,58	12,66		12,73			13,7
400 m vel.	178	178	168	190	169,8		169			151

Una tabella **molto più completa** è riportata in **ultima pagina**.

1.9 DOVE CERCARE

In generale su Internet, come ad esempio su:

- www.moto.it
- www.motousate.it
- www.subito.it
- www.ebay.it
- it.motofan.com

1.10 CHILOMETRI

Il K è molto longevo; i km non rappresentano di solito un gran problema. Si parla di esemplari con 500.000 km sulle spalle. Se ben tenuto e mantenuto, a 80.000 km può essere ancora difficile da distinguere da uno nuovo (e non è una esagerazione). Preferire esemplari con libretto tagliandi aggiornato (o fatture dei lavori), che descrivono la vita della moto assai più del contachilometri, spesso fallace.

1.11 ACCESSORI

Valige - su tutti i modelli, sono un “must” le valige e il bauletto, forse quelli meglio integrati nella moto mai realizzati. La borsa da serbatoio, invece, è consigliabile come soluzione estrema. Simpatiche le borse interne.

ABS - l’ABS è una grandissima invenzione; quello della K100, il primo presentato su una moto, è ritenuto da alcuni sconsigliabile in quanto fa il suo dovere ma allungherebbe la frenata; non tutti concordano però con questo giudizio negativo. Migliore l’ABS II (dal 1993).

Radio - favolosa la radio per sentire i notiziari tornando a casa; la musica invece perde molto.

Sospensione posteriore Nivomat – mantiene la moto livellata, indipendentemente dal carico. Non dà una percezione molto diversa nella guida.

1.12 MANUTENZIONE

Fai da te – in generale moto così tecnologiche richiedono l’intervento di officine specializzate. L’esistenza del forum di QDE (<http://www.quellidellelica.com>), con lo spirito di collaborazione e l’esperienza congiunta dei suoi partecipanti, rende però possibile l’intervento a chiunque abbia un minimo di attitudine e di attrezzatura. Anzi, rispetto a quelli fatti dal concessionario, i lavori casalinghi sono spesso:

1. fatti meglio;
2. fatti per davvero.

Ricambi – quasi tutti i ricambi possono essere acquistati dalla normale rete BMW; se non sono a magazzino, arrivano in un paio di giorni. I prezzi non sono bassissimi ma spesso inferiori a moto moderne. Apprezzabile che resistano a distribuirli dopo tanti anni. Molti ricambi sono reperibili su ebay.

1.13 ISCRIZIONE AL REGISTRO STORICO

FMI e ASI hanno un Registro Storico. L’iscrizione dovrebbe certificare il perfetto stato di originalità del mezzo e permette di ottenere alcuni vantaggi su bollo e assicurazione. La procedura non è banalissima; ci si deve iscrivere a un motoclub e preparare una domanda piuttosto complicata.

Per FMI vedi qui: <http://www.federmoto.it/home/moto-depoca/registro-storico.aspx>

Su www.k100.biz ci sono alcuni moduli pre-compilati.

1.14 FISCALITÀ

Oltre 20 anni si pagano 25 euro di bollo (in Toscana) ma con meno di 20 anni invece si viene perseguitati da un vergognoso bollo di 175 euro. Da tenere presente nell’acquisto.

1.15 ASSICURAZIONE

Esistono compagnie che concedono condizioni particolari per le moto iscritte al Registro Storico di ASI o FMI. Es. Helvetia (mentre Fondiaria SAI, che secondo i giornali avrebbe forti difficoltà, ha cessato la polizza Ruote Ruggenti per moto storiche).

1.16 REVISIONE PERIODICA

Le K100, come le altre moto dopo 4 anni, devono essere sottoposte alla Revisione Periodica ogni due anni. Avendo tempo da perdere si può fare l'operazione direttamente presso gli uffici della Motorizzazione (45 euro). In un'officina privata si spendono 65 euro ma si risparmia un mucchio di tempo. L'elenco è sul sito della Motorizzazione locale.

1.17 BIBLIOGRAFIA

I seguenti documenti sono riferiti nel testo che segue:

- [1] http://www.k100.biz/pdf/FAQ/NT_cuscinetti_sterzo.pdf
- [2] http://www.k100.biz/pdf/FAQ/NT_paraoli_E03.pdf
- [3] <http://www.quellidellelica.com/vbforum/showthread.php?t=23528>

2 CARROZZERIA

- **Verifica visiva dello stato delle carene** – aspetto esterno e simmetria, guardandola dalla parte anteriore e da quella posteriore verificare che siano simmetriche. Nelle carenate RT e LT sbirciare all'interno del cupolino per vedere se sono stati fatti rattoppi nella vetroresina (dell'interno si potrebbero notare dei bubboni che indicano una riparazione). In genere se ben fatta, dura comunque quanto l'originale, ma nel rimontaggio, se non sono stati raddrizzati bene o meglio cambiati i telaietti di sostegno, la carena risulterà storta o punterà in qualche punto.
- **Esame manuale dello stato delle carene** – prendere con le mani le diverse parti della carena e verificare che siano ben fissate (il fissaggio è su supporti elastici, si devono muovere ma senza scatti).
- **Parte trasparente del cupolino** - verificare che non vi siano profondi graffi. Quelli piccoli possono essere tirati via con Sidol e olio di gomito. Se ci sono delle chiazze provocate da schizzi di benzina, quelle non vanno via e ve li tenete così come sono.
- **Pedane e manopole** danno un'idea del chilometraggio della moto anche se possono essere state cambiate. Pedane e supporti delle pedane con profonde strisciature indicano che la moto è scivolata (se le strisciature sono uniformi, da tutte e due le parti vuol dire che uno dei proprietari si chiamava Valentino...). Le manopole si consumano molto lentamente. Un'indicazione di usura si ha nella parte interna della manopola destra. Più è liscia e più chilometri ha. Così come la leva del cambio. E' normale che con il tempo la gomma sia crepata, ma zone fortemente levigate indicano elevati chilometraggi.
- **Sella** – verificare che l'imbottitura sia ancora buona. Un'indicazione si può avere sedendosi prima nella parte anteriore e poi nella posteriore. Col fondoschiena se ne apprezza la differenza. Se la moto è ben conservata, se è stata ricoverata al coperto, la similpelle non sarà lucida e dura ma opaca e morbida. Il rivestimento della sella può comunque essere stato cambiato. Aprendola verificare gli incollaggi della similpelle malfatti.
- **Manubrio** – sedersi e verificare che sia diritto. Il pulsante dell'aria scolorito, l'esterno delle leve frizione e freno scolorite sono indicatori del chilometraggio.
- **Cavalletti** – verificare lo stato del cavalletto centrale. Fatevi aiutare a tenere la moto in equilibrio sulle ruote e controllate che non balli eccessivamente. Cigolii e assenza di lubrificante sui giunti possono indicare una manutenzione approssimativa. Verificare che siano integri, senza incrinature e ruggine. Se si rompono la moto crolla...
- **Comando frizione** – il cavo deve essere morbido e senza impuntamenti. Verificare se i leveraggi della frizione sono ingrassati. Il cavo originale, se ben montato deve essere molto morbido.
- **Comando acceleratore** – anche il comando dell'acceleratore deve essere morbido. Un avanzamento della manopola a scatti indica il consumo dei denti dell'azionamento, indice di elevati chilometraggi o di scarsa manutenzione.
- **Serbatoio** – anche se di alluminio si corrode. Verificare che non ci siano perdite e non confondere le perdite dovute alle tubazioni con quelle del serbatoio.
- **Paratia anticalore marmitta** – spesso si rompe o si rompono gli attacchi. Facile da riparare e riverniciare.

3 CICLISTICA

- **Cuscinetti di sterzo** – sollevare da terra la ruota anteriore o in alternativa, su un pavimento liscio mettere un paio di fogli di carta sotto e verificare che lo sterzo non abbia scatti o impuntamenti. Mettere la moto a terra, con il freno anteriore tirato e farla molleggiare avanti e indietro sulla forcella: non devono sentirsi piccoli colpi provenienti dal canotto di sterzo, indici di un gioco eccessivo. Istruzioni per la riparazione in [1].
- **Forcella** – verificare, sollevando i tamponi di gomma che le forcelle non abbiano perdite di olio. Guardare in controluce le canne: ampie zone levigate sono indice di usura e proporzionali al chilometraggio. Valutare l'effetto ammortizzante, tenendo conto che l'anteriore del Kappa affonda normalmente parecchio.
- **Ruota posteriore** – con la moto sul cavalletto centrale prendere con le mani la ruota posteriore e verificare che non abbia alcun gioco assiale. Ingranare la prima e verificare che il gioco radiale (girando la ruota avanti e indietro) sia contenuto entro circa 5 cm sulla periferia del copertone. Se eccessivo potrebbe indicare l'usura del millerighe del cardano.
- **Cuscinetti forcellone** – verificare assenza di giochi. Non difficili da cambiare ma costano; essendo a rulli conici possono inoltre essere registrati. La riparazione è descritta nel documento [2].
- **Ammortizzatore posteriore** – facendo tenere in equilibrio la moto da un aiutante premere con forza sul codino e verificare che il ritorno dell'ammortizzatore posteriore sia smorzato. Verificare nel contempo gli attacchi dell'ammortizzatore posteriore per verificare che i gommini siano integri e non troppo screpolati.
- **Gomme** – verificare che le misure delle gomme siano quelle riportate sul libretto e ovviamente il loro stato di usura.
- **Pompe freni** – controllare la leva del freno anteriore: l'azionamento deve essere secco, non spugnoso e il ritorno rapido. Verificare l'assenza di perdite o trafilaggi dalla pompa. Controllare, sulle più anziane lo stato delle tubazioni, che non devono presentare screpolature. Il freno posteriore deve essere anch'esso assente da trafilaggi (togliere la cuffietta del freno post e verificare che non ci sia olio dentro – mettere il dito sotto la pedana destra e verificare che sia tutto asciutto). L'azionamento di quest'ultimo è naturale che sia più gommoso perché ha un tampone di gomma sul pistoncino.
- **Dischi freni** – lo spessore dei dischi deve essere verificato che rientri nei limiti. In genere sono al limite dopo circa 100.000 chilometri, ma dipende molto dallo stile di guida.
- **Dischi freni (solo 16V)** – gioco delle piste esterne dei freni flottanti anteriori: il gioco non deve essere eccessivo e non devono muoversi "su e giù";
- **Molletta pedale freno** – verificare che ci sia la molletta di richiamo. Se manca, il freno posteriore si surriscalda e si blocca dopo pochi km.

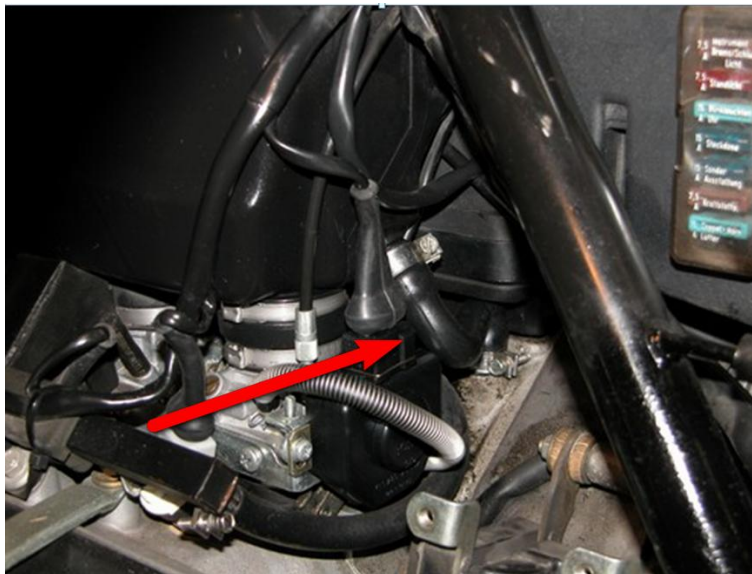
4 MOTORE

4.1 VERIFICHE A MOTORE SPENTO:

- **Aspetto** – l'aspetto dei carter non verniciati delle prime serie da un'idea della cura che si è avuta della moto. Saranno sicuramente macchiati per l'età ma più sono neri, meno la moto è stata curata.



Perdita dal paraolio motore

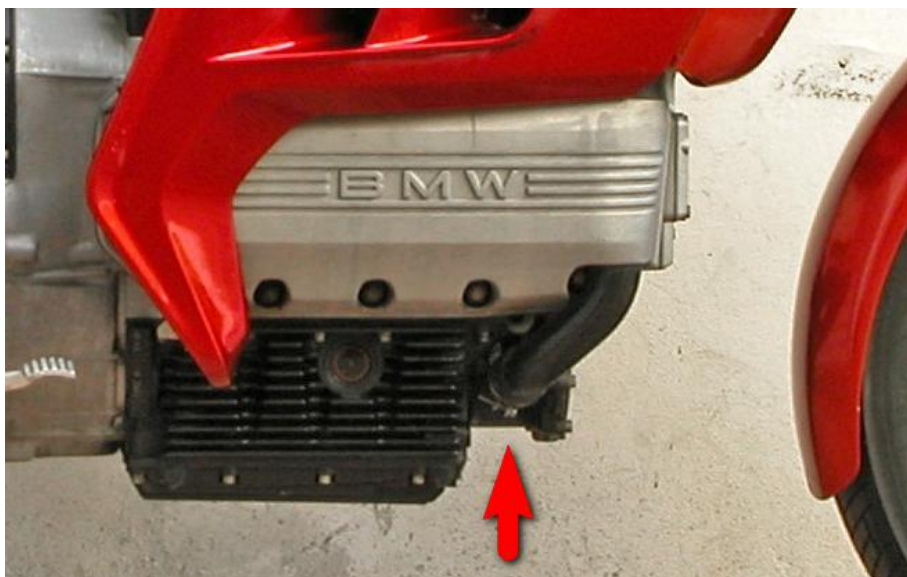


Il tubo di sfiato

- **Paraolio motore** – il foro sotto la campana frizione non deve presentare perdite di olio, che indicherebbero che il paraolio motore è da cambiare (lavoro piuttosto complesso). Non confondersi con eventuali perdite dovute alla rottura del tubo di sfiato olio nella parte

posteriore/superiore sx del motore, che colano sul lato del motore e finiscono nello stesso punto (sostituzione facilissima). Istruzioni per la riparazione in [2]. Nessuno resiste a sostituire il disco frizione in occasione di questa operazione (circa 100€).

- **Premistoppa pompa acqua** - verificare l'assenza di perdite dal buchino pompa acqua/olio. Verificare con un fil di ferro che non sia stato furbescamente otturato col mastice. Lavoro non troppo complesso ma meglio evitarlo. Istruzioni per la riparazione in [3].



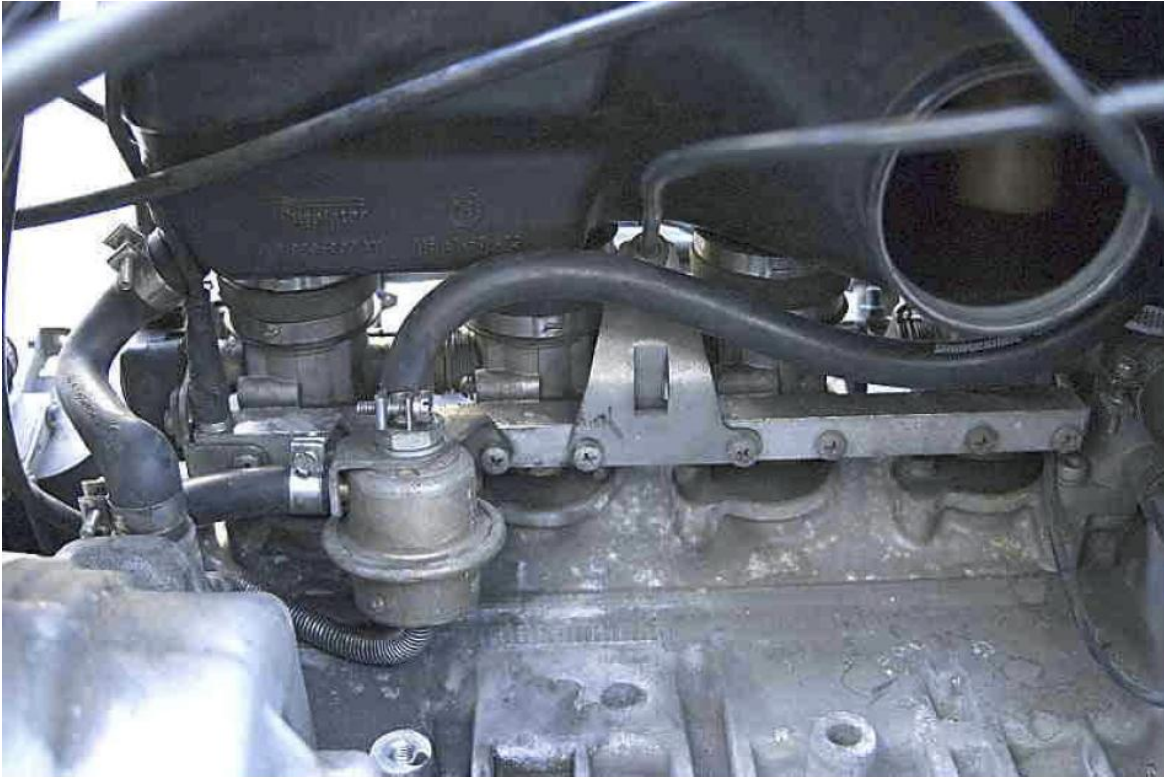
La freccia indica approssimativamente la posizione del foro pompa olio/acqua

- **Collettori di aspirazione (sotto ai corpi farfallati)** – non devono essere eccessivamente unti. Verificare che non ci siano crepe nella gomma dei collettori.
- **Circuito raffreddamento** – aprire la vaschetta del liquido di raffreddamento e infilaci un dito. Il liquido non deve essere unto o contenere schiuma biancastra. Alcuni antigelo fanno però dei depositi semisolidi che non sono indice di guasto ma solo della necessità di cambiare il refrigerante.
- **Altri trafilaggi** – eventuali lievi trafilaggi dalla cartella distribuzione anteriore o coperchio punterie non rappresentano un problema.

4.2 VERIFICHE A MOTORE ACCESO

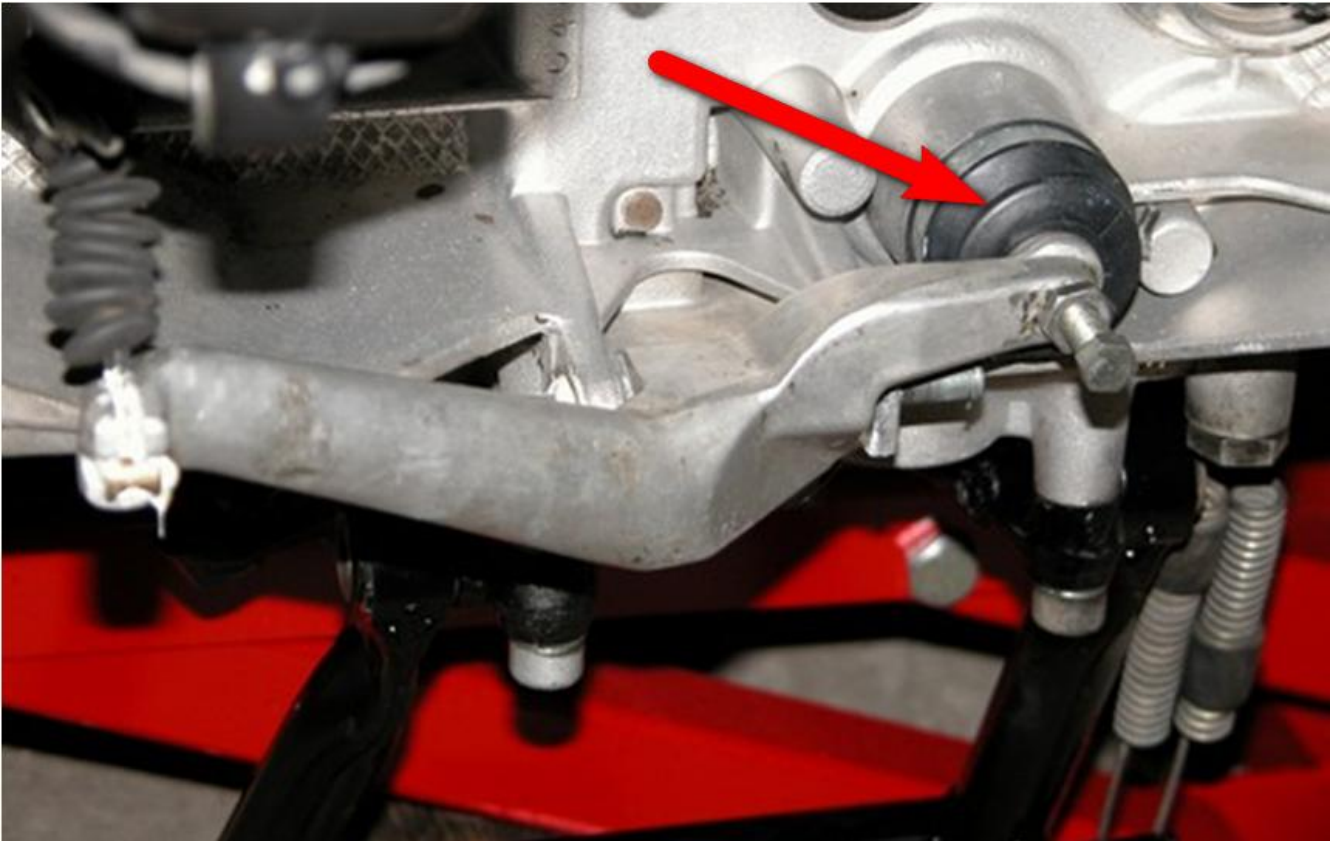
- **Avviamento** – l'avviamento del motore deve essere pressoché immediato, a meno di batteria scarica o lunga inattività. Il motore potrebbe non reggere il minimo subito, ma con l'ausilio dello starter deve girare rotondo da subito. Il motore deve girare senza incertezze. Se vi portate dietro una bomboletta di etere (quella per fare partire a freddo i diesel) spruzzandola nella zona dei collettori potete verificare la presenza di crepe negli stessi (se ci sono, spruzzando l'etere, il regime di rotazione aumenta). Non spruzzatelo su parti calde perché è estremamente infiammabile.
- **Fumosità scarico** – la fumosità allo scarico, finché il motore non è caldo, è normale. Man mano che il motore si scalda, deve sparire. Su alcuni esemplari la fumosità è fisiologica, in particolare in quelli più vecchi, specie quando sono stati sul cavalletto laterale.

- **Tubazioni** – alcune delle tubazioni della benzina sono piuttosto complicate da cambiare. Verificare che non ci siano perdite. Quando sono vecchie e screpolate è però meglio sostituirle comunque.



I tubi benzina più difficili da sostituire sono quelli nascosti dalla scatola del filtro dell'aria.

- **Spie** – verificare il corretto spegnimento delle spie, in particolare quella dell'ABS ove presente. Se la spia continua a lampeggiare anche dopo alcuni metri, è probabile che ci sia qualche problema all'impianto antibloccaggio.
- **Ventilatore** – se si riesce a raggiungerlo con la mano, vedere se gira liberamente. Sarebbe meglio vedere se entra in funzione ma bisogna scaldare molto il motore. Con il motore caldo verificare attentamente eventuali perdite di liquido.
- **Gommini parastrappi alternatore** – quando sono usurati provocano rumorosità in accelerazione/decelerazione del motore. Costano pochi euro e si cambiano facilmente. La sostituzione è descritta nel documento già citato sul paraolio motore.
- **Frizione** – è molto robusta e resistente all'usura e di solito non crea problemi. Verificare che stacchi bene e attacchi senza strappi. Verificare che la cuffietta di gomma dello spingidisco non sia rotta (perdita di olio); sta dietro al cambio ma da sotto si vede. **E' facile romperla lavando con la lancia a pressione!**

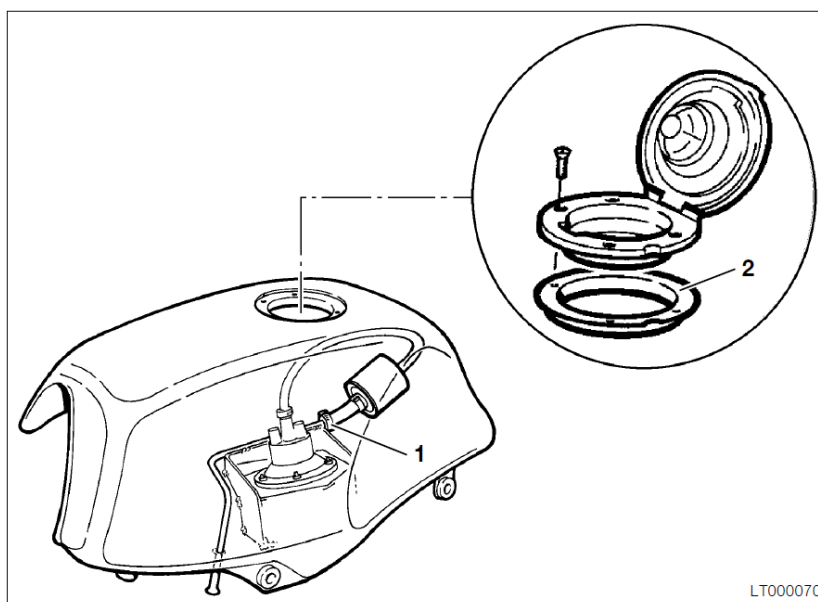


La cuffietta dello spingidisco può alle volte danneggiarsi anche con un lavaggio disattento.

- **Cambio** – verificare che non faccia particolari rumori, che le marce entrino bene e non scappino. Accompagnare il pedale con il piede, alle volte il problema è nel guidatore.

5 PARTE ELETTRICA

- **Impianto elettrico** – con il quadro strumenti è la parte più critica della K100 ma le riparazioni non sono troppo onerose. I km indicati non sono quasi mai quelli veri, causa rotture dello strumento (verificare piuttosto il libretto dei tagliandi). Su www.k100.biz ci sono moltissime info e FAQ al riguardo dell'impianto elettrico e degli accessori.
- **Luci** - provare tutte le luci e verificare che con l'abbagliante acceso, anche ruotando il manubrio a fine corsa da una parte e dall'altra non vi siano interruzioni o abbassamenti di corrente.
- **Vano batteria** – verificare il vano batteria togliendo i fianchetti. Una diffusa ossidazione del telaio reggi batteria è normale, ma più sarà evidente, minore sarà stata la cura messa nella manutenzione. Verificare che i contatti non siano molto ossidati ma che siano stati mantenuti puliti.
- **Pompa della benzina** – accendere il quadro e verificare (premendo brevemente il tasto di accensione sui modelli più vecchi) che la pompa benzina all'interno del serbatoio non sia eccessivamente rumorosa. Per sentire meglio questa operazione può essere fatta con il tappo del serbatoio aperto, con poca benzina all'interno. E' normale che emetta un certo sibilo ma non deve fare rumori strani. Verificare che la gomma che la sostiene dentro il serbatoio non sia in disfacimento. Dopo l'acquisto può essere consigliabile sostituire il filtro; a volte si taglia la retina in corrispondenza della saldatura sul cilindro di plastica del filtro e passano tutte le impurità che danneggiano la pompa.



La pompa della benzina è ubicata nel serbatoio

6 VERIFICHE CON SMONTAGGI

- **Millerighe dell'albero cardanico** – l'usura del millerighe è un problema insidioso ma è difficile da valutare senza smontarlo. La sostituzione non è troppo difficile ma il pezzo nuovo costa quasi 200 euro. Spesso causa del danno è l'acqua dei lavaggi a pressione, che si infiltra nella giunzione tra il forcellone e la coppia conica posteriore e corrode. E' facile trovare moto con i tagliandi in ordine ma con il millerighe completamente secco. Sarebbe opportuno procedere periodicamente a smontare, pulire e ingrassare le parti. Controllare sia la parte verso il cambio che quella verso la coppia conica. La sostituzione è descritta nel documento [2].



Millerighe usurato (denti scalettati)

7 EVOLUZIONI

11/83	K100 and K100RS were presented
02/84	Recall: rear master brake cylinder with better moisture protection, rust-free bolt inside
04/84	Minor change of seat causes 20 mm reduced seat height
05/84	Additional ground cable for the front brake switch
06/84	Introduction K100RT
	Drilled rear brake disc replaced by undrilled
09/84	Switch for the gear display was sealed with Loctite to avoid moisture
10/84	Modified main stand (which was prone to cracking), improved fuel pump
04/85	Fuel warning: 7 litre-lamp was discontinued (this lamp will be used later as a ABS warning light), 4 litre-lamp was replaced by 5 litre-lamp, resistive sensor was superseded by a float sensor which could drive a fuel gauge (additional feature since 1986).
04/85	Deflection of waste heat modified
04/85	Gearbox: Bearing of power output shaft was modified with a collar.
10/85	Push button for gas tank cap was discontinued to avoid leakage.
10/85	Throughshaped handle for the passenger moved from the seat to the seat lining.
10/85	Side panel mounting was improved (the older one was prone to cracking).
10/85	Modified foot rest plate; rubber-mounted footpegs replaced with rigid footpegs
	75mm frame/bellhousing mounting bracket, all others were 100mm.
	Engine mounting procedures are different.
	Ignition control units with reinforced covers and better sealing.
	Revised starter clutch which allowed more oil to pass through it. Freewheel with more holes.
	Revised final drive breather vent
	Fuel gauge system: The 84-85 K-bikes had self-heating thermistors that are used to activate the low, and reserve indicators. In practice the low light started to come on and off when the tank was just less than full, which was quite distracting. In 1986 the low light was removed. BMW also switched to a potentiometer that allowed for some hysteresis in the circuit to keep the light from blinking when the fuel sloshed. The potentiometer also allowed the fitment of a fuel level gage.
	Vacuum switch on the intake manifold changed the advance curve at medium throttle
	Longer final drive mounting bolts and holes
	Oil drain plugs in the valve cover and lockable cam chain tensioners removed.
	Superior swingarm boot
	Hardened valve seats so leaded fuel was not longer required.
	Revised rear cowling and seat configuration.
	Revised exhaust pipe mounting.
	Improved fuel pump.
	The centerstand of the K100 was revised (warranty fix)
10/85	Revised gas tank mounting to avoid cracking.
01/86	Fuel tank: Return line supersedes check valve which caused noise (spring removed from the fuel tank check valve due to noise).
	Nine screws holding the pod together instead of seven.
	Gore-tex vents for instruments.
03/86	Accelerator cable recalled due to chafing
06/86	The throttle adjuster was moved from mid-cable to the throttle assembly in 6/86, then an

	insulator was added.
06/86	New rear brake switch and footpeg plate introduced.
08/86	Brake light switches (front and rear) with improved moisture protection
	Rubber tire valve stems.
	Water pump impeller went from bolt to nut or vice versa
	Extra ground wire was added to the switchgear to prevent current from flowing through the throttle cable
05/86	All clutch splines have been nickel plated as a precaution against seizure (Walker&Dobson:BMW K-series motorcycles,1989)
08/87	Rear brake reservoir has been moved behind the side cover to avoid contamination. The older, exposed location is prone to deterioration in sunlight.
09/87	Fork shaft seals revised and secured by circlip to avoid leakage
11/87	Models 10/85 to 03/87 recalled to interchange rear shock absorber (fastener was prone to cracking)
	Early K100RS mirrors were held in the housings by friction, and later ones by a clip.
	Late 1987 modified fork seals used, distinguishable by two external rings.
	K100 fuel tank capacity from 22 to 21 liters
	Front brake line routed outside the steering head (earlier models went through it).
04/88	As the first motorcycle producer world wide, BMW offered an ABS for the K100.
08/88	To avoid oil smoke when starting the cold engine, the pistons were "pinned" to prevent all the ring gaps lining up and oil draining into the combustion chamber.
08/88	Exhaust cover with six instead of five mounting screws. Instrument panel was equipped with Gore-Tex diaphragm.
	Presentation K1 with four valve-engine. Nevertheless, the bike was offered not before 04/89. K100 RT was discontinued. K75C was not produced anymore (but was still offered as a discontinued model until 1990!)
	Aux. shaft seal was modified.
	Exhaust heat shield was modified to reduce rattling.
	Master cylinder was reduced from 13 to 12mm.
09/88	"special" series now as a standard. All models now with modified front brakes, equipped with sintered metal brake linings (due to modified callipers not available for older models).
08/89	K100 Basic Mk II was discontinued in Germany
01/90	K 100RS now with K1 technology. K100 LT was nevertheless continued with the two-valve-engine.
09/90	As the first motorcycle producer world wide, BMW offered an catalytic converter with lambda control for a motorcycle (four valve-K models only).
10/91	New rear shock absorber for K100 RS.
10/91	Reduced angle of acceleration grip.
05/92	Recall for K100 RS / K1: Brake linings of 16V models may come loose if the bike was used under salty conditions.
09/92	K100 RS was superseded by K1100 RS.

8 ALTRE GUIDE ALL'ACQUISTO

<http://www.verrill.com/moto/kbikebuyingguide.shtml>

http://www.flyingbrick.de/GB/used_bikes.html

Per effettuare ricerche sul numero di telaio:

<http://www.bmw-z1.com/VIN/VINdecode-e.cgi>

Meglio ancora sul sito BMW. Le istruzioni sono qui:

http://www.k100.biz/files/VIN_Decoder.pdf

9 TABELLA DATI PRINCIPALI

	K100	K100 RS	K100 RT	RS 16V	K1100 LT	K1100 RS	K75C	K75S	K75 RT	K1200 RS ³
Peso a secco	215	225	229	235	250	244	204	206		266
<i>Peso senza carburante⁴</i>	<i>230</i>	<i>242</i>	<i>249</i>	<i>251</i>	<i>273,5</i>	<i>267,8</i>	<i>222</i>	<i>218</i>	<i>257</i>	<i>275</i>
Peso serb. pieno	240	249	283	259	290	268	227	229	258	285
Potenza albero/giri	90/8.000			100/ 8.000	100/7.500		75/8.500			130/8.750
<i>Potenza albero/giri</i>	<i>85,2/ 7.750</i>	<i>85,1/ 7.750</i>	<i>85,3/ 7.750</i>	<i>95,3/8.500</i>	<i>103/ 7.750</i>	<i>105,9 7.200</i>	<i>65/ 8.250</i>	<i>71,9/ 8.250</i>	<i>65,22/ 8.300</i>	<i>127,13/ 8.750</i>
Coppia albero/giri	8,76/6.000			10,2/6.750	10,91/5.500		6,93/ 6.750			11,9/ 6.750
<i>Coppia albero/giri</i>	<i>8,3/ 6.000</i>	<i>8,3/ 6.000</i>	<i>8,3/ 6.000</i>	<i>9,43/6.750</i>	<i>10,93/ 5.750</i>	<i>11,45/ 5.400</i>	<i>6,4/ 6.000</i>	<i>7,11/ 6.000</i>	<i>6,51/ 6.000</i>	<i>12,1/6.750</i>
Rapporti cambio	4,50 – 2,96 – 2,30 – 1,88 – 1,67									3,863 - 3,022 2,393 - 1,961 1,700 - 1,549
Rapporto finale	2,91:1	2,81:1	2,91:1	2,75:1	2,91:12	2,82:1	3,20:1			2,75:1
Coppia conica	32/11	31/11	32/11	33/12	32/112	31/11	32/10			<i>33/12</i>
Rapporto finale speciale ¹	3,00:1	2,91:1	3,00:1	-	-	-	3,36	3,09	-	-
Coppia conica speciale ¹	33/11	32/11	33/11	-	-	-	37/11	34/11	-	-
Ruota anteriore	100/90V18			120/70 ZR17	110/80 VB18	120/70 ZR17	100/90 18 56H			120/70 ZR17
Ruota posteriore	130/90V17			160/60 ZR18	140/80 VB17	160/60 ZR18	120/90 18 65	130/90 17 68V		170/60 ZR17
Velocità	215 <i>207</i>	220 <i>218</i>	215 <i>212</i>	232 <i>227</i>	>200 <i>207,3</i>	>200 <i>224</i>	200 <i>199</i>	210 <i>200,3</i>	210 <i>185,8</i>	241 <i>248,2</i>
400 m sec.	12,4 <i>12,1</i>	12,1 <i>11,94</i>	12,3 <i>12,99</i>	n.d. <i>11,58</i>	n.d. <i>12,61</i>	n.d. <i>12,0</i>	13,1 <i>12,74</i>	13,2 <i>12,73</i>	<i>13,76</i>	<i>11,71</i>
<i>Prova Motociclismo</i>	<i>2/84</i>	<i>6/84</i>	<i>1/85</i>	<i>8/90</i>	<i>1/93</i>	<i>2/94</i>	<i>3/86</i>	<i>11/86</i>	<i>3/91</i>	<i>6/97</i>

Salvo diversa indicazione i valori sono desunti dal libretto Uso & Manutenzione BMW

In rosso i dati desunti da Motociclismo

Note:

1) Disponibile a richiesta

2) Libretto UM del 12/91 – in un libretto successivo (1996?) i rapporti dell'LT vengono dichiarati uguali a quelli della RS

3) Libretto UM del 12/2000

4) Con acqua e olio