

# MOTO

JOURNAL 9,70 F  
N635

## PARIS-DAKAR ÇA CHAUFFE!

### ESSAI BMW K100 RS

### SUPER CONCOURS T<sup>È</sup>RE QUESTION

### PRISE DE CONTACT SUZUKI GSX 1100 EF

### ESSAI ENDURO YAMAHA IT 250



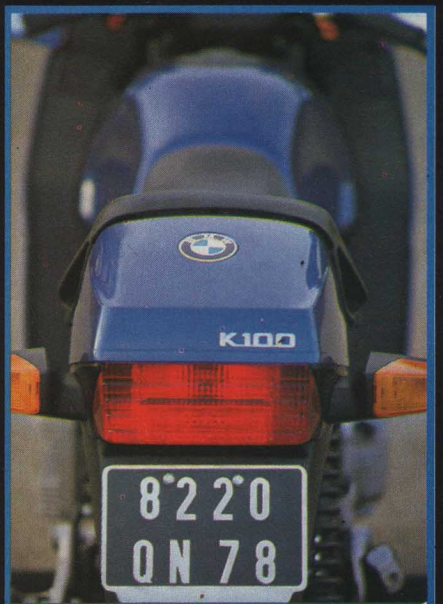
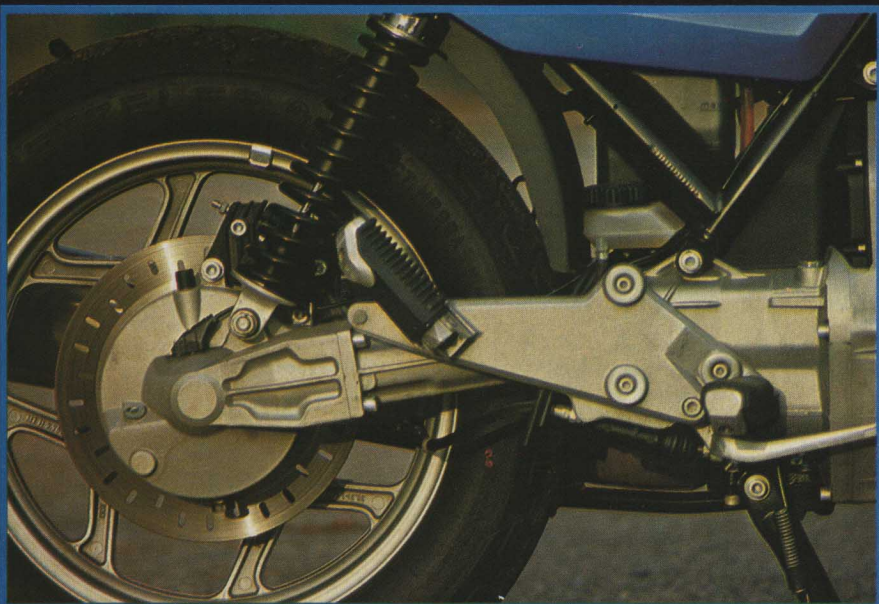
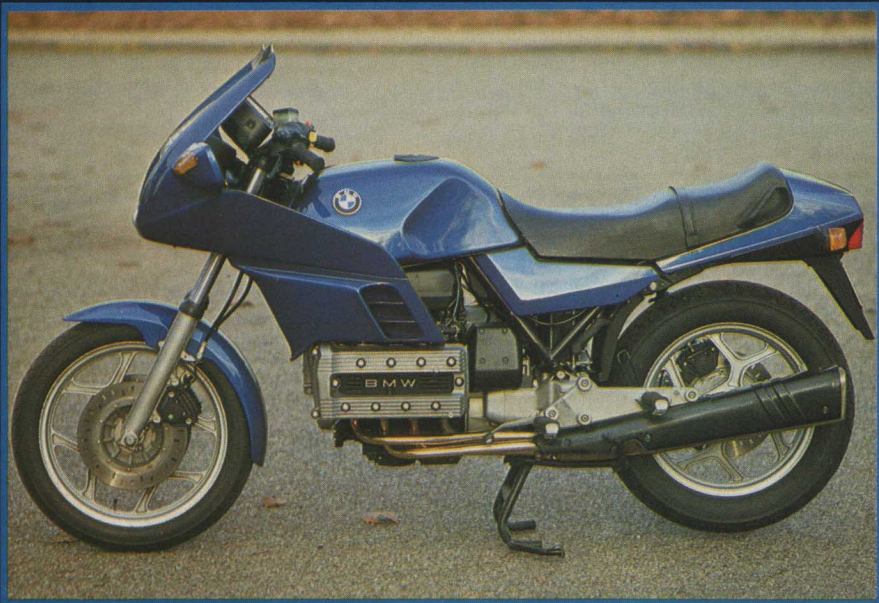
**ESSAI**

**BMW K100 RS**

**L'ATOUT MAITRE**







**L'ATOUT MAITRE DE BMW**

Par Eric Maurice



En levant enfin le voile sur sa nouvelle série K, BMW a créé l'un des événements majeurs de la fin d'année 83 dans le monde de la moto. Mais si l'essai, très attendu, de la K 100 normale avait suffi à nous rassurer sur la valeur de la riposte allemande à l'invasion japonaise, les quelques défauts relevés sur ce modèle nous avaient incités à penser que la RS, grâce à son carénage et à quelques atouts supplémentaires, constituerait l'arme la plus sûre de BMW dans le combat qui l'oppose désormais aux quatre constructeurs nippons.

**D**ans l'essai que nous lui avons récemment consacré (voir MJ 627) nous vous disions l'importance que pouvait représenter la K 100 tant pour BMW que pour l'industrie européenne ou le marché de la moto tout entier. En décidant de lancer sa nouvelle gamme, au prix d'investissements énormes (1 milliard de nos francs) le constructeur allemand a fait un choix politique décisif. Il s'impose comme le fer de lance de la contre offensive européenne, position qu'il est le seul, ne serait-ce que pour des raisons financières ou de potentiel industriel, à pouvoir assumer. Essayée sur plus de 12 000 kilomètres, la K 100 avait donné à tous les essayeurs qui s'étaient relayés à son guidon l'occasion d'apprécier la qualité du travail effectué par les techniciens Munichois. Dotée d'un excellent moteur, à la fois souple, offrant beaucoup de couple à tous les régimes et capable de performances d'un très bon niveau, la K 100 nous avait également séduits par ses qualités routières. En revanche l'unanimité se faisait aussi sur ce qui allait apparaître comme les deux défauts majeurs de cette nouvelle-venue : une consommation un peu élevée et surtout un manque de confort terrible dû à la pression

L'atout de la RS par rapport à la K 100 standard réside dans son carénage et uniquement là, puisque par ailleurs les deux modèles utilisent la même mécanique et la même partie-cycle. Ce carénage, étudié avant tout sur un plan aérodynamique, est, esthétiquement, très réussi ce qui ne gâche rien. Sa présence affine nettement les lignes de la K 100 tout en leur donnant cette nuance d'agressivité qui manque un peu à la version standard.

Longement étudié en soufflerie, le carénage a permis un gain sensible en performances et avec une vitesse maximale proche des 220 km/h pour une puissance moteur de 90 chevaux seulement, la RS bénéficie probablement d'un des meilleurs rapports puissance-performances parmi les machines de grande série. Bien que de dimensions assez réduites, ce carénage pèse quand même assez lourd puisqu'il accroît le poids total de la machine de 9 kilos, supportés essentiellement par la roue avant. Avec 254 kilos tout pleins faits, la RS n'est pas particulièrement légère.

Au niveau de la présentation et de l'équipement on ne note que peu de différences entre la K normale et la RS si ce n'est le montage d'un guidon plus étroit et plus bas et la présence d'une montre digitale sur la version carénée.

Voir dans la BMW RS une sportive dans la lignée des Kawasaki ZX ou Honda 1100 R serait une erreur de jugement. La RS est par contre une remarquable grande routière rapide, sûre et peu fatigante.

excessive appliquée sur le pilote. Deux points négatifs auxquels la version RS devait être en mesure d'apporter un remède.

**Une mécanique connue**

L'appellation RS est désormais habituelle chez BMW. Elle s'applique au modèle sportif de la gamme tandis que les versions plus spécifiquement vouées au grand tourisme héritent du sigle RT. Si dans un premier temps, à l'époque où apparaît la dynastie des flat twins 1000 cm<sup>3</sup>, la dénomination RS s'est accompagnée d'un certain nombre de différences mécaniques visant à une augmentation de la puissance et des performances, peu à peu tous les modèles de la gamme ont connu une uniformisation de leurs caractéristiques. Ainsi tous les flat 1000 de la dernière génération possédaient une motorisation identique.

C'est également le cas de la RS de la série K dont la principale différence avec la 100 normale se limite au carénage. Au plan technique ces deux modèles sont parfaitement comparables à deux petits détails près : d'une part les fixations avant du moteur comportent des rondelles caoutchouc destinées à filtrer les vibrations (alors que la K normale en est dépourvue) ensuite on note que la démultiplication finale de la RS a été rallongée d'une dent à la couronne (11 x 31 pour la RS contre 11 x 32 pour la K standard), ce qui donne une vitesse théorique en cinquième de 26,6 km/h par 1 000 tr/mn pour la RS contre 25,8 km/h pour la K. On le voit il s'agit de différences mineures. Pour le reste en effet la RS dispose de la même mécanique. On retrouve donc le 4 cylindres en ligne, longitudinal logé à plat dans le cadre ouvert. Ce moteur légèrement longue course d'une cylindrée exacte de 987 cm<sup>3</sup> fournit une puissance légèrement inférieure à celles annoncées par les Japonais pour des mécaniques comparables, 90 chevaux, mais à un régime situé plus bas, 8 000 tr/mn. En revanche la valeur de couple, point qui semble avoir intéressé en premier lieu des motoristes maison, est assez élevée (8,77 mkg) et surtout disponible très tôt et sur une large place de régimes. Le constructeur assure en effet que l'on dispose d'un couple presque constant de 3 000 à 8 600 tr/mn (régime maxi toléré) d'une valeur égale à 85 % du couple maxi. Ce quatre cylindres, refroidi par eau, est alimenté par un système d'injection électronique directement issu de l'automobile (Bosch LE-Jetronic).

**Les leçons de l'aérodynamique**

L'adoption du carénage constitue donc l'originalité de la RS par rapport à la K 100 normale. D'ailleurs très sportive, esthétiquement très réussi et d'une réalisation parfaite, il est le fruit d'une étude minutieuse menée en soufflerie. Sur un plan aérodynamique son efficacité est, si l'on en croit les déclarations des techniciens responsables de sa définition, tout à fait incontestable. Les chiffres fournis par le constructeur font état d'un gain de 25 % sur le SCX qui s'établit désormais à 0,39. En termes plus intelligibles pour le profane cela signifie que si une K 100 normale utilise 90 chevaux pour atteindre 200 km/h avec un pilote assis, la RS n'a besoin que de 70 chevaux pour rouler à la même vitesse tout en consommant 3 litres

de moins tous les 100 kilomètres. Autre comparaison de ce carénage, il faudrait 113 chevaux (au lieu de 90) à une K 100 normale pour prétendre rivaliser avec une RS en vitesse maxi. Car selon les estimations du bureau d'études BMW au delà de 200 km/h, chaque kilomètre/heure supplémentaire nécessite 1 KW de plus (à peu près 1,25 ch). En simples termes de rendement, ces seuls chiffres donnent une juste indication de l'intérêt d'un tel accessoire. Mais là n'est pas l'unique intérêt d'un carénage qui constitue aussi un élément important dans l'amélioration du confort de conduite.

Celui de la RS a été dessiné pour offrir une protection optimale au conducteur en dépit de ses dimensions assez réduites. Il s'agit en effet d'un carénage plutôt sport, assez bas et étroit qui s'arrête au-dessus du moteur. Le court pare-brise, totalement plat, est doublé dans une partie supérieure par un petit déflecteur réglable qui canalise les filets d'air au-dessus du casque. La protection des mains et des bras est assurée par les blocs rétroviseurs-clignotants qui déterminent la largeur maximale de la machine et sont les plus exposés lors du passage entre les files de voitures. Enfin des ouïes d'aération ménagées dans les flancs du carénage permettent à l'air du refroidissement moteur de venir remplir la zone tranquille située derrière le carénage et ainsi de réchauffer les mains du pilote. Voilà qui paraît trop beau pour être vrai, et pourtant...

Pour en finir avec ce carénage dont l'étanchéité est assurée dans sa partie inférieure par des soufflets caoutchouc entourant les tubes de fourche, il est bon de noter qu'il alourdit la machine de 9 kg par rapport à une K 100 normale, cette charge supplémentaire étant supportée en presque totalité (8 kg) par la roue avant. Avec 254 kg tous pleins faits, la RS n'est pas spécialement légère mais se situe plus ou moins dans la même norme que la plupart des multicylindres japonais de cylindrée équivalente.

**En terrain (presque) connu**

Si elle n'entraîne pas de difficulté de conduite particulière, la présence du carénage se fait malgré tout sentir, principalement aux basses vitesses. Le supplément de poids alourdit un peu la direction mais ce sont surtout les soufflets entourant la fourche qui s'avèrent gênants lors des braquages prononcés ou des manœuvres de parking. Pour le reste on retrouve à peu près la position de conduite découverte sur la K 100 : selle haute, réservoir un peu trop large au niveau des genoux. On a un peu la sensation d'être haut perché, sensation renforcée par la présence d'un guidon plus étroit et plus plat qui fait que l'on conduit avec les fesses plus hautes que les mains. Toujours à basse vitesse cela rend le maniement de la RS un peu fatigant que celui de la K normale, les avant bras et poignets supportant le poids du buste. Mais malgré tout la RS se montre moins pénible en ville qu'une Kawa ZX par exemple. Les commandes sont restées très douces à l'exception de la poignée de gaz et la boîte particulièrement onctueuse et silencieuse.

Moins maniable que la K 100 standard, la RS quand même se sort bien de l'épreuve de la ville ; seule chose à surveiller, que les rétroviseurs très proéminents ne rencontrent pas

sur leur trajectoires les rétros des voitures qui se situent régulièrement à la même hauteur.

### Un moteur qui se met en quatre

Mais c'est bien entendu sur la route que l'on attend RS, car c'est sur ce terrain que l'on pourra vérifier si oui ou non elle apporte les améliorations souhaitées au terme de l'essai de la 100 normale. Curieusement, c'est le comportement du moteur, que pourtant l'on connaissait déjà, qui monopolise d'abord l'attention. Le quatre cylindres ne cesse en effet de surprendre par sa souplesse qui permet de rouler en quatrième à 1 000 tr/mn puis de reprendre sur un filet de gaz sans le moindre cognement ou le plus léger hoquet. Ensuite l'on ne peut s'empêcher de savourer son étonnante disponibilité à bas et moyens régimes : le BMW reprend finalement dès 2 500 tr/mn en poussant déjà assez fort. En réalité sa docilité est telle qu'on en vient rapidement à le mener comme un twin, en se contentant d'enrouler les intermédiaires jusqu'à 4 500/5 000 tr/mn, sans jamais chercher à le pousser plus loin. Il n'y a guère que lors des dépassements rapides que l'on ressent le besoin de tirer plus haut dans les régimes. Ce moteur est si progressif, délivre sa puissance avec tant de régularité qu'on pourrait facilement se méprendre sur ses réelles possibilités. On le dirait mou alors qu'en vérité il ne fait que contenir sa force, en moulin bien civilisé qu'il est. Mais c'est vrai qu'au strict plan des impressions de conduite, il paraît manquer de brio et possède assez peu de caractère comparé aux quatre cylindres japonais souvent bien creux en bas mais hargneux en haut. Enfin, le BM a choisi un certain art de vivre, et sur route c'est un compagnon très agréable. A quelque régime que l'on se trouve il paraît toujours offrir une puissance comparable, juste ce qu'il faut, avec une délicate gentillesse. A tel point que l'on n'utilise guère que les deux rapports supérieurs d'une boîte bien étagée, à la sélection douce et précise sauf au rétrogradage où l'on rencontre parfois de faux points morts entre 4<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup>. La transmission secondaire se montre elle aussi d'une grande souplesse dès lors que les rapports à la volée, un exercice qui ne correspond absolument pas la vocation de notre RS.

Car RS a beau signifier Rennsport, notre BMW n'a rien d'une sportive. Du moteur à la partie cycle, tout la prédispose à une conduite grand tourisme plutôt qu'à une utilisation vraiment musclée. Cela admis, même s'il manque de brio, le moteur a du coffre. La RS atteint avec une étonnante aisance les 215 km/h compteur, quelles que soient les conditions météo ou le profil de la route, tandis que sur autoroute, la vitesse de croisière idéale se situe vers 180 km/h (7 500 tr/mn), une allure que l'on peut soutenir indéfiniment dans une absence de vibrations presque totale et en jouissant d'un confort, d'une tranquillité de conduite absolue. Voilà qui change de la K 100 avec laquelle un tel exercice relevait du concours de foire tant la pression du vent sur le casque devenait rapidement insupportable.

### Le plaisir de rouler

Mais outre ses vertus esthétiques, le carénage apporte une énorme amélioration au chapitre du confort. Dans sa version RS, la K

100 s'inscrit parfaitement dans la tradition BMW et correspond au mieux à l'image de grand tourisme rapide, de tranquillité de conduite étroitement liée aux productions de la firme Munichoise. La RS fait partie des grandes rouleuses, des avealeuses de bornes qui permettent de tenir des moyennes terribles sans que pour autant au bout du voyage on n'ait l'impression d'avoir réalisé un exploit sportif. Bien sûr le comportement moteur participe largement à faire de la RS ce qu'elle est. Mais la part revenant au carénage est tout aussi considérable. Il assure une excellente protection principalement du buste et de la tête. Même à plus de 200 km/h on ne ressent qu'une très légère pression sur le casque trop faible pour entraîner la plus petite fatigue même après 1 000 kilomètres avalés d'une traite. Les bras, dans le profilage des rétros sont juste léchés par les filets d'air tandis que les mains sont douillettement abritées de la pluie et bien réchauffées par l'air chaud remontant du moteur. Car le système des petites ouies latérales qui semblait un peu théorique au départ s'avère d'une réelle efficacité à tel point qu'il m'est arrivé en cours d'essai de ne m'apercevoir du froid ambiant qu'en descendant de moto pour faire le plein. Ce carénage offre d'autres avantages qu'on ne peut pas négliger. D'abord il améliore nettement la stabilité de la moto à très haute vitesse ; contrairement à la K 100 que nous avions trouvée légère de l'avant au-delà de 180 km/h, la direction de la RS se raffermi au fur et à mesure que la vitesse augmente, propriété qui, on le verra plus loin, peut devenir un défaut dans les enchaînements de grandes courbes. Par ailleurs en ce qui concerne les performances on note avec la RS une augmentation sensible de la vitesse maxi par rapport à la 100 standard. Les 211,8 km/h obtenus à Monthléry doivent avec la RS doivent être considérés comme une valeur mini, l'anneau étant ce jour-là partiellement mouillé empêchant de pousser notre machine aux limites de ses possibilités.

En vérité notre BM vaut un bon 220 km/h chrono, soit très exactement le chiffre revendiqué par l'usine. De même, les 200 et 400 m D.A. réalisés (7''62 et 12''03) susceptibles d'être largement améliorés sur sol sec constituent des chiffres très flatteurs pour une machine de 90 chevaux et confirment que s'il manque de caractère, le moteur BMW est loin d'être anémique. Un mot encore pour signaler une baisse sensible de la consommation en essence qui même à haute vitesse sur autoroute n'a jamais atteint 8 litres aux cents (7,9 l exactement alors que menée à une cadence comparable la 100 normale avait régulièrement exigé un bon litre et demi en plus. Sur route la RS se contente de 6 à 6,5 litres aux cents même en soutenant une vitesse de croisière élevée. Cela étant l'autonomie demeure trop faible (en moyenne entre 220 et 270 km) pour une machine aussi peu fatigante à conduire.

### Un comportement franc et massif

Sur la route le comportement de la RS rappelle énormément la K 100, et cela n'a rien que de très normal. Toutefois on note quelques différences qui tiennent avant tout à la présence du carénage dont nous n'avons cessé de louer les vertus. De par son profilage, ce carénage diminue la portance

de la roue avant, c'est-à-dire qu'il accroît le poids qui s'exerce sur elle. Une caractéristique dont on a vu qu'elle garantissait une excellente stabilité à haute vitesse mais qui en revanche pénalise la facilité de conduite sur route. Déjà alourdi par les quelques 8 kilos supplémentaires du carénage, la direction réclame une certaine énergie dès que l'on dépasse le cap des 140 km/h.

Il faut en effet la forcer pour qu'elle accepte de se placer sur la trajectoire désirée par le pilote, et les enchaînements rapides nécessitent une grande fermeté pour être avalés convenablement. Par contre une fois sur la trajectoire, la RS affiche une grande sûreté même si l'on enregistre fréquemment de légers mouvements en provenance de l'arrière qui ne prennent jamais assez d'ampleur pour tenir la rigueur de la direction. A l'aise en grande courbe, la BMW paraît un peu gênée aux entournures dans les portions vraiment sinueuses : elle a tendance à se relever lors des freinages sur l'angle et il est fréquent d'encaisser lors du placement sur la trajectoire une petite ruade de l'arrière qui trouble l'équilibre de la moto. En fait la RS doit se manier comme pas mal de grosses cylindrées, à savoir qu'il est préférable de rentrer lentement et d'accélérer très tôt plutôt que de tenter des entrées en courbe à la manière de Roberts, car dans ces conditions la BM a tendance à se bloquer et à rechigner. En débit de ces quelques critiques la 100 RS est éminemment sûre et inspire un sentiment de sécurité permanent.

### En bref...

Voilà pour l'essentiel concernant cette nouveauté très attendue. Toutefois avant de conclure il est bon de mentionner l'efficacité du freinage, puissant et endurant, qui comme sur la 100 normale présente une poignée trop ferme et d'une consistance peu agréable. L'équipement pneumatique (nous avons essayé les Michelin et les Pirelli lors de notre test de la K 100, cette fois nous avons eu droit aux Metzeler, ces trois montes pouvant au choix être livrées d'origine) assure une excellente adhérence tant sur le sec que sur le mouillé. Enfin l'éclairage, réglable facilement au moyen d'une mollette située dans le carénage, diffuse un faisceau assez large et puissant tandis que, comme c'était déjà le cas avec la K 100, on peut s'étonner que le problème du transport des bagages ait été aussi peu étudié et que le sort du passager traité avec aussi peu d'attention.





### LA BMW K 100 KING/S/ DB MOTOS

La nouvelle gamme des grosses BMW, axée autour de la base K 100 est destinée à comporter trois versions : K standard, 100 RS et 100 RT. Si les deux premières sont d'ores et déjà disponibles, la troisième, la RT, ne le sera pas avant plusieurs mois. Un choix qui peut paraître curieux de la part de BMW que l'on aurait pu croire désireux d'imposer le plus vite possible cette toute nouvelle machine auprès des grands mangeurs de kilomètres, mais c'est comme ça. Cette décision aura au moins le mérite de permettre aux accessoiristes les plus prompts de livrer à ceux qui le souhaitent une K 100 à la mode RT avant que la vraie n'arrive sur le marché.

Les premiers à avoir réagi sont les établissements Kings, qui distribuent par l'intermédiaire de DB Motos à Joinville, une version spécialement adaptée à la K 100 de leur célèbre carénage GT.

Large, haut, volumineux, ce carénage équipé d'une optique double, assure une protection optimale. Contrairement à ce que son aspect massif laisserait penser, il n'est pas très lourd puisqu'il ne pèse que 2 kilos de plus que le carénage d'origine BMW de la RS. Vérifié par nos soins, la K 100 ainsi équipée affiche 256 kg tous pleins faits répartis de la manière suivante : 123 kg AV et 133 kg AR.

Impressionnant à l'arrêt, ce carénage n'intervient que très peu sur la maniabilité de la machine qui conserve une direction légère et précise. Une fois que l'on s'est bien mis l'encombrement général de la moto dans l'œil, la conduite en ville ne présente pas de difficulté particulière. Par contre, les bouffées de chaleur qui remontent du moteur si elles sont largement appréciées en cette période hivernale risquent d'être excessives lorsque la température se sera radoucie. Des plaques destinées à canaliser l'air chaud devraient apparaître prochainement et résoudre ce problème. Le carénage Kings protège parfaitement offrant de ce fait un confort de conduite exemplaire. Apparemment bien dessiné, il n'engendre aucun effet parasite à haute vitesse, mais ses dimensions imposantes font qu'il offre une prise au vent importante dont il faut tenir compte lors des dépassements de poids lourds. Très bien adapté au grand tourisme, ce carénage est vendu 7 800 francs TTC complet avec montre et thermomètre d'ambiance. Enfin, DB Motos propose une K 100 carénée à 47 750 francs clefs en mains, pose comprise, qui permettra aux impatientes de rouler RT avant l'heure. DB Motos, 46, avenue Gallieni, 94340 Joinville. Tél. : 883.43.23.

### PRIX DES PIÈCES DETACHÉES (TTC)

Élément filtre à huile :	89,25 F
Jeu de plaquettes frein AV :	123,58 F
Cable de gaz :	74,60 F
Cable d'embrayage :	74,60 F
Disque d'embrayage :	417,23 F
Carter moteur droit :	299,00 F
Cache-culbuteurs :	747,42 F
Piston complet :	373,70 F
Vilebrequin :	3861,62 F
Boîtier d'allumage :	1681,75 F
Radiateur :	622,65 F
Fourche complète :	6072,32 F
Amortisseur AR :	779,20 F
Maitre cylindre frein AV :	685,15 F
Levier d'embrayage :	224,27 F
Jante AV :	2846,40 F
Réservoir d'essence :	1494,36 F
Selle :	1775,44 F
Silencieux d'échappement :	1022,33 F

### FICHE TECHNIQUE BMW K 100 RS

#### MOTEUR

Type : 4 cylindres en ligne horizontal monté dans l'axe longitudinal ; 4 temps, refroidi par eau.

Embiellage : vilebrequin monobloc tournant sur cinq paliers lisses ; bielles à chapeaux.

Distribution : double ACT entraîné par chaîne simple à tension automatique, 2 soupapes par cylindre, réglage du jeu par pastilles entre cames et poussoirs.

Cylindrée : 987 cm<sup>3</sup>

Alésage course : 67 × 70 mm

Rapport volumétrique : 10,2 à 1

Puissance maxi : 90 ch à 8000 tr/mn

Couple maxi : 8,77 mkg à 6000 tr/mn

Alimentation : injection électronique Bosch type LE-jectronic, coupure d'alimentation en décélération et au delà de 8750 tr/mn. Diamètre de passage 34 mm, filtre papier.

Lubrification : carter humide contenant 3,5 litres, pompe à engrènement.

Mise en route : démarreur électrique uniquement.

#### TRANSMISSIONS

Primaire : par engrènement à taille oblique, sans démultiplication (rapport 1 à 1)

Embrayage : monodisque à sec avec amortisseur de transmission

Boîte de vitesses : à 5 rapports, avec démultiplication à l'entrée (rapport 18 × 1,94 à 1)

1) 16 × 37 (2,312 à 1) = 37 %

vitesse théorique à 8000 : 79,0 km/h

2) 21 × 32 (1,524 à 1) = 56 %

vitesse théorique à 8000 : 120 km/h

3) 28 × 33 (1,178 à 1) = 73 %

vitesse théorique à 8000 : 156 km/h

4) 31 × 30 (0,968 à 1) = 89 %

vitesse théorique à 8000 : 190 km/h

5) 35 × 30 (0,857 à 1) = 100 %

vitesse théorique à 8000 : 213,6 km/h

Secondaire : joint de cardan, amortisseur à croisillon et couple cônica (rapport 11 × 31)

#### ELECTRICITE

Générateur : alternateur 460 watts, batterie 12 v 20 Ah

Allumage : Bosh transistorisé

Projecteur : H4, 55/60 Watts

#### PARTIE-CYCLE

Carrosserie : carénage intégral

Cadre : treillis tubulaire en acier, moteur suspendu. Direction et bras oscillant sur roulements coniques.

Direction : angle de colonne 62°30', chasse : 101 mm

Suspension avant : fourche téléhydraulique non réglable, débattement 185 mm

Suspension arrière : monobras oscillant en fonderie d'aluminium, monoamortisseur hydraulique. Précharge du ressort réglable en 3 positions.

Débattement : 110 mm

Frein avant : double disque Ø 285 mm étriers Brembo double piston

Frein arrière : simple disque Ø 285 mm étriers Brembo double piston

Roues : en alliage léger coulé, dimensions 2,50 × 18 AV et 2,75 × 17 à l'arrière ; jantes à profil

Pneus : Metzeler, Michelin ou Pirelli sans chambre. Dimensions 100/90 V 18 AV et 130/90 V 17 AR

#### DIMENSIONS POIDS ET CONTENANCES

Empattement : 1516 mm

Hauteur de selle : 810 mm

Réservoir d'essence : 22 litres

Carter moteur : 3,5 litres

Circuit de refroidissement : 2,8 litres

Huile BV : 0,8 litre

Huile pont : 0,27 litre

Poids à sec (usine) : 225 kg

Vitesse maxi (usine) : 220 km/h

# PERFORMANCES

VITESSES MAXI	190	200	205	210	215	km/h
Assis (blouson)						208,7 km/h
Assis (cuir)						209,9 km/h
Couché						211,8 km/h

CONDITIONS	+ 6 °C ciel ouvert - piste humide - vent 3 à 5 m/s
PILOTE	Jean-Lou, 1,71 m, 64 kg.
MOTO	3 400 km. Amortisseurs position 3.

ACCELERATIONS DEPART ARRETE	8	10	12	14	(secondes)
200 m					7''62
400 m					12''03

REPRISES en 5'	4	5	6	7	(secondes)
60-90 km/h					5''05
90-130 km/h					5''55

# MESURES A L'ATELIER

AU BANC	
Puissance à la roue	69 ch à 8 000 tr/mn.
Couple réel	7,3 mkg à 6 000 tr/mn.
Poids / Puissance	3,68 kg/ch.

POIDS VERIFIES	
Total tous pleins faits	254 kg
Répartition AV/AR	AV 121- AR 133

ETALONNAGE COMPTEUR						
indiqué	vitesse réelle				régime lu en 5°	
60					2 200	
90					3 300	
110					4 100	
130					4 700	
160					5 900	
200						
Km/h	60	90	110	130	160	200

# CONSOMMATION

CARBURANT					AUTONOMIE						
7,5l					VILLE					280 km	
6,2l					ROUTE					340 km	
7,8l					SPORT					270 km	
7,1l					MOYENNE					295 km	
	8	7,5	7	6,5	litres	Km	250	280	310	340	370

# COMPARAISON

MODELES	ESSAI M.J.	PUISANCE REGIME	COUPLE/REGIME	POIDS A SEC	VITESSE MAXI ASSIS/COUCHE	400 m D.A.	CONSOM.	PRIX CLES EN MAIN
BMW K 100 RS	635	90 ch/8 000 tr/mn	8,77 mkg/225 kg	225 kg	210-211 km/h	12''	7l / 100 km	48 350 F
SUZUKI GSX 1100 EFE	—	120ch/8 500 tr/mn	10,5 mkg/6 500	241 kg	/240km/h (usine)	11'' (usine)	—	env. 42 000 F
YAMAHA FJ 1100	—	125 ch/9 000 tr/mn	10,5 mkg/8 000	227 kg	-/245 km/H (usine)	10''8 (usine)	—	env. 43 000 F
HONDA VF 1000 F	—	120 ch/10 000 tr/mn	9,1 mkg/8 000	233 kg	'-/240 km/h (usine)	10''8	—	env. 45 000 F



# BMW K 100 EN BREF

LA PRESENTATION	La finition est sobre mais de qualité, l'équipement correct et l'ensemble est esthétiquement bien réussi.	PLAISANTE	<p><b>La K 100 avait été saluée lors des premiers essais qui lui furent consacrés comme un événement. En fait à nos yeux, le véritable événement ce serait plutôt cette RS. En effet même si la conception générale des deux modèles apparaît comme très proche pour ne pas dire identique, la RS, grâce à son carénage, nous semble mieux correspondre à l'image liée au nom de BMW. En dépit de son modernisme la RS perpétue de la façon la plus harmonieuse qui soit la grande tradition du constructeur allemand. Une certaine idée de la grande routière sérieuse sans être triste, efficace mais sans esbrouffe, performante mais endurante et fiable. Avec la RS une nouvelle reine de la route est née.</b></p>
LA PRISE EN MAINS	La selle est un peu haute tandis que la présence conjuguée du carénage et d'un guidon étroit pénalise la maniabilité. Sinon pas de problème.	SIMPLE	
LA MECANIQUE	Souplesse excellente, bon couple et puissance très convenable. Peu de vibration et transmission idéale. Ne manque guère que du caractère.	EFFICACE	
LES PERFORMANCES	Se situent à un très bon niveau et présentent l'avantage d'être toujours parfaitement utilisables.	SUFFISANTES	
LA TENUE DE ROUTE	Excellente stabilité à haute vitesse, tenue de cap sans faille, mais la raideur de direction nécessite une conduite fine et précise.	TRES SURE	
LE FREINAGE	Puissant et endurant mais la commande est peu agréable ; elle manque de précision et réclame trop d'effort.	PUISSANT	
LE CONFORT	Le carénage offre une excellente protection contre la pression du vent, le froid et la pluie. Les suspensions et la selle restent un peu sèches.	CORRECT	
LE DUO	Peu conforme à la tradition de la marque, et indigne de la vocation de la moto. Pas d'arceau ou barre de maintien, selle dure et glissante.	A REVOIR	
LE BUDGET	Prix d'achat élevé que l'on peut souhaiter compenser par un entretien réduit, une fiabilité au-dessus de la moyenne et une bonne tenue à la revente.	ELEVE	

## QUALITES

- L'efficacité générale du carénage
- Les aptitudes QT plus évidentes
- Les performances en hausse
- La mécanique dans son ensemble

## DEFAUTS

- Le prix de vente élevé
- Le duo et les bagages négligés
- La raideur de direction à haute vitesse

Prix : 48 350 F TTC clefs en mains  
 Coloris : bleu métal ou gris métal  
 Options d'ores et déjà disponibles : porte paquet : 220 F ; pare-cylindre : 779,32 en noir, 851,31 F chromé ; porte-sacoche : 263,05 F ; coffre : 2 173,94 F.  
 Options prévues : valises-sacoche, feux de détresse, poignées chauffantes, batterie 30 Ah, cruise control, super tresse à outils, bavette AR, amortisseurs Nivomat, système antivol, prise de courant, sélecteur double branche.  
 Garantie : un an pièces et main-d'œuvre, kilométrage illimité  
 Importateur : BMW France, 3, av. Ampère, 78390 Bois-d'Arcy. Tél. (3) 043.82.00.

