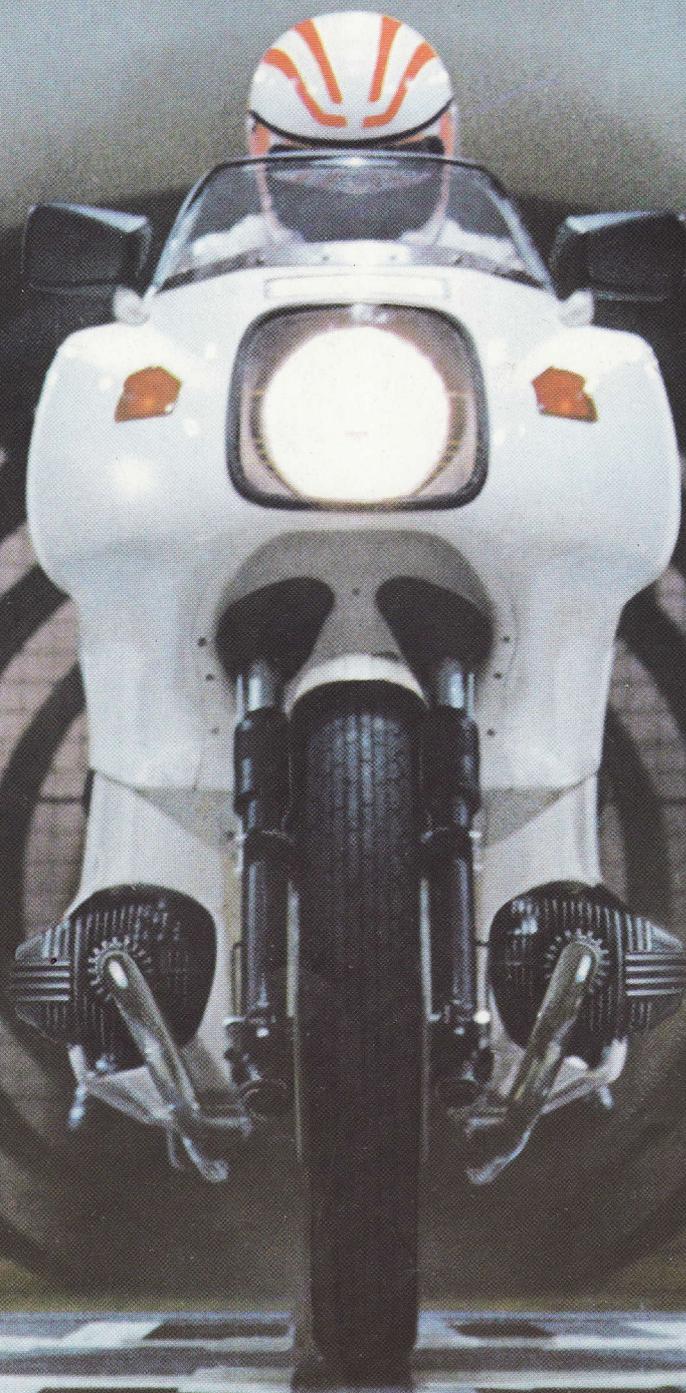


**Weg-Weiser zu einem
neuen Fahrerlebnis.**

**Das neue
BMW Motorrad-Programm.**



Die Optimierung eines erfolgreichen Konzeptes: Das neue BMW Motorrad-Programm.

BMW hat im Laufe von mehr als 50 Jahren ein zukunftsicheres Motorrad-Konzept so konsequent wie kein anderer verfolgt. Ein Konzept dynamischer und leistungsfähiger, aber gleichzeitig konditionssicherer, handlicher und damit komfortabler Maschinen.

Auf der Basis dieser eigenständigen Idee vom Motorrad wurde jetzt nach grundsätzlicher Überarbeitung aller Modelle und durch konsequente technische Verbesserungen auf allen Gebieten ein neues Motorrad-Programm geschaffen.

Das konstruktive Ziel: Ausbauen, was der Freude am Fahren nutzt. Und ausschließen, was ihr abträglich ist.

An der Spitze dieses Programms stehen jetzt 3 Maschinen mit neuen 1000 ccm Triebwerken. Als konsequente Fortsetzung der BMW Grundkonzeption haben diese neuen Motoren einen noch besseren Drehmomentverlauf bei niedrigen Drehzahlen. Und steigern durch außergewöhnliche Durchzugskraft und Elastizität die praktische Überlegenheit des BMW Zweizylinder-Boxermotors noch einmal.

Der zweite Kernpunkt der umfassenden Überarbeitung ist die neue Linienführung, gekennzeichnet durch die wesentlichen stilistischen Elemente des bisherigen Spitzenmodells R 90 S. Das unverwechselbar harmonische, sportlich-dynamische

Gesamtbild wird jetzt bestimmt durch die S-Charakteristik aus Kotflügel-Form und S-Tank.

BMW R 60/7, R 75/7

Der neue Charakter dieser Maschinen wird ergänzt durch eine Vielzahl optimierter Details: z.B. der crashgeprüfte, aufprallsicher versenkte, verschleißbare Tankverschluss, der von 18 l auf 24 l vergrößerte Sporttank, die neuen Zylinderkopfdeckel oder die neugeformten Fußrasten und die gelochte Scheibenbremse der R 60/7. Die überarbeiteten 600er und 750er Triebwerke behalten ihre bereits hervorragende Leistungs- und Drehmoment-Charakteristik. Dem Geräuschniveau aber ist, wie bei allen BMW Triebwerken, größte Aufmerksamkeit geschenkt worden.

BMW R 100/7

Diese Maschine ist der direkte Nachfolger der BMW R 90/6. Das 1000 ccm Triebwerk zeichnet sich durch eine spürbare Verbreiterung des Drehmomentverlaufs aus. Das bringt einen weiteren Fortschritt in bezug auf das Durchzugsvermögen und die Elastizität. Die neuen 1000er Triebwerke laufen weich und vibrationsarm.

BMW R 100 S

Das Triebwerk der R 100 S wurde durch Absenken des Drehzahlniveaus, durch Erhöhung des Drehmoments und durch Verbesserung des Drehmomentverlaufs in Richtung auf überlegene Elastizität ausgelegt. Die R 100 S hat einen neuen, aufwendigen Unterdruck-Vergaser, der nicht nur im

Vergleich zu Schieber-Vergasern umweltfreundlicher arbeitet und einen geringeren spezifischen Verbrauch hat, sondern auch noch beste Übergänge ermöglicht.

Die Maschine besitzt die Verkleidung der bisherigen R 90 S, sowie eine S-Bank und wird in einer exklusiven Lackierung geliefert.

BMW R 100 RS

Die neue Spitzenmaschine im BMW Motorrad-Programm ist ein Motorrad, wie es bisher nicht existierte. Motor-Charakteristik und Getriebeauslegung weisen in dynamisch-sportliche Richtung, ohne die typischen BMW Triebwerks-Eigenschaften – exzellentes Drehmoment schon bei geringen Drehzahlen – aufzugeben. Mit dem neuen BMW Integral-Cockpit

(serienmäßig für R 100 RS – auf Wunsch für R 60/7 – R 100/7) wurde der entscheidende Schritt in die Zukunft des dynamischen Fahrerlebnisses getan. Durch die Summe seiner Eigenschaften – von der aerodynamischen Gesamtfunktion über die Verbesserung des Fahrverhaltens und die Konditionserhaltung des Fahrers bis hin zur Demontierbarkeit für einfache Wartung – ist das Integral-Cockpit so unterschiedlich zu den herkömmlichen Alternativen, daß es damit nicht verglichen werden kann.

Resümee: Für den anspruchsvollen Fahrer ist es weniger eine Frage, ob er eine dieser neuen BMW kauft. Sondern eher welche.



Die Zukunft auf BMW R

Das Triebwerk.

980 ccm, 51,6 kW (70 DIN PS) bei 7250 1/min, Drehmoment 7,7 kpm bei 5500 1/min, 0-100 km/h in 4,6 sec., Höchstgeschwindigkeit über 200 km/h. Ein Triebwerktyp mit Erfahrung aus Langstrecken-Rennen.

Die einzigartige Drehmoment-Charakteristik der neuen BMW 1000er Triebwerke ist Grundlage für das überlegene Fahrerlebnis. Manche Maschinen mögen mehr Katalog-Leistung haben, die BMW R100 RS zeigt ihre Leistung dort, wo sie zählt: auf der Straße.



Die Charakteristik.

Eine 1-sitzige Sportbank mit neuem Rahmen (2-sitzige S-Bank mit Sozius-Fußrasten auf Wunsch), der mattschwarz lackierte Hinterrad-Kotflügel, die mattschwarze Batterieblende und die auf Sonderwunsch erhältlichen AL-Gußräder ergänzen auch gestalterisch das sportliche Flair der BMW R100 RS.

Das Fahrwerk.

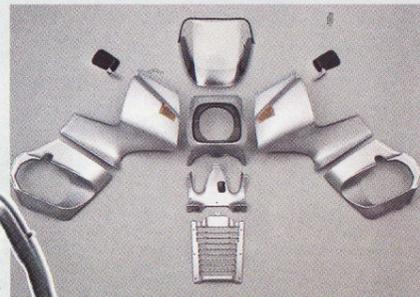
Die einzigartige Bodenhaftung von BMW Motorrädern in jeder Situation ist das Ergebnis der außergewöhnlich aufwendigen, hochfesten Doppelschleifen-Rohrrahmen-Konstruktion und der optimalen Radaufhängung, -federung und -dämpfung.

Die praxiserprobte Perfektion des BMW Fahrwerkes sorgt für Konditionssicherheit und Komfort – und bringt die Kraft des Triebwerks nicht nur bei außergewöhnlich guten Asphaltstraßen sicher auf den Boden.

Der Antrieb.

Das für schwere, aber komfortable Motorräder ideale Antriebskonzept des Kardans wurde in der 50jährigen Geschichte von BMW zu unvergleichlicher Perfektion optimiert. Wenn heute immer mehr Hersteller die Überlegenheit dieses Konzepts anerkennen und übernehmen, ist das eine erfreuliche Entwicklung:

Die Richtigkeit einer Idee wird nicht zuletzt durch die Zahl jener bestätigt, die sie kopieren.



BMW Integral-Cockpit: Ein Schritt in die Zukunft.

Aerodynamisch perfekte, auf die Gesamtkonstruktion abgestimmte Verkleidungen sind im Motorsport – insbesondere bei harten Langstreckenrennen – nicht nur für eine Leistungssteigerung der Maschine, sondern ebenso für eine entscheidende Verbesserung der physischen

Die Maschine besitzt einen Sportlenker mit Prallplatte, einen Lenkungsdämpfer und eine zusätzliche Fanfare.



f zwei Rädern: 100 RS

Leistungsfähigkeit des Fahrers verantwortlich. Denn sie schützen vor den starken Windkräften an Lenker, Armen und Körper und ermöglichen dadurch ein besseres und sicheres Fahren an den Grenzen der Bodenhaftung. Die Vorteile – die Steigerung der Reaktionsfähigkeit des Fahrers, seine Konditionserhaltung und damit die Verbesserung des fahrerischen Könnens – sind auch auf normalen

Straßen und bei geringeren Geschwindigkeiten von großer Bedeutung. BMW produziert als erster

Motorrad-Hersteller serienmäßig ein konsequent entwickeltes Integral-Cockpit. Es ist als integrierter Bestandteil der Gesamtkonstruktion geplant, entwickelt und in intensiver aerodynamischer Forschung überprüft und sorgfältig bis ins Detail konstruiert und gestaltet worden.

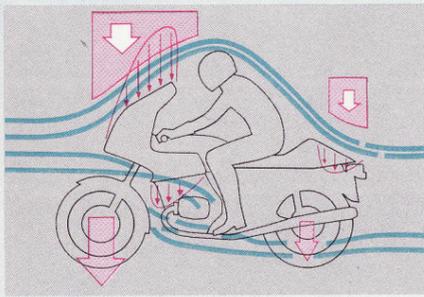
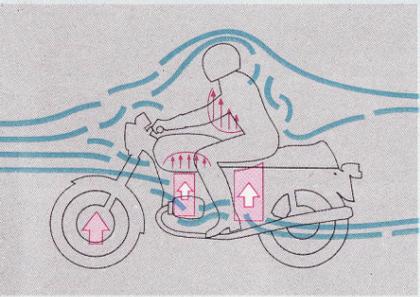
Sorgfältige Messungen im Windkanal waren Basis für das Styling. Durch die systematische Luftführung

und die Spoiler-Ausbildung wurde der Vorderrad-Bodendruck deutlich gesteigert. Ergebnis: noch bessere Bodenhaftung und weitere Verbesserung der



lierte Luftführung wird der Luftwiderstandsbeiwert reduziert. Außerdem sind die kalten Verwirbelungen auf dem Rücken des Fahrers unterbunden.

Aerodynamische Hilfen (z.B. Spoiler) sind bei BMW Automobilen routinierte Feinarbeit zur Verbesserung des Fahrverhaltens und der Fahrsicherheit – nicht zuletzt beeinflusst durch die umfassenden Forschungen mit Rennfahrzeugen. Mit dem BMW Integral-Cockpit hat BMW jetzt diesen Vorsprung auch beim Motorrad gesichert – ein entscheidender Schritt in die Zukunft.



exzellenten Geradeauslauf-Eigenschaften.

Das BMW Integral-Cockpit verbessert das überlegene Fahrverhalten von BMW Motorrädern noch einmal deutlich.

In jenen Geschwindigkeitsbereichen liegt die Maschine noch stabiler. Auch hohe Geschwindigkeiten können jetzt sehr viel sicherer, länger und in entspannter Sitzhaltung gefahren werden.

Darüber hinaus: Durch die kontrol-

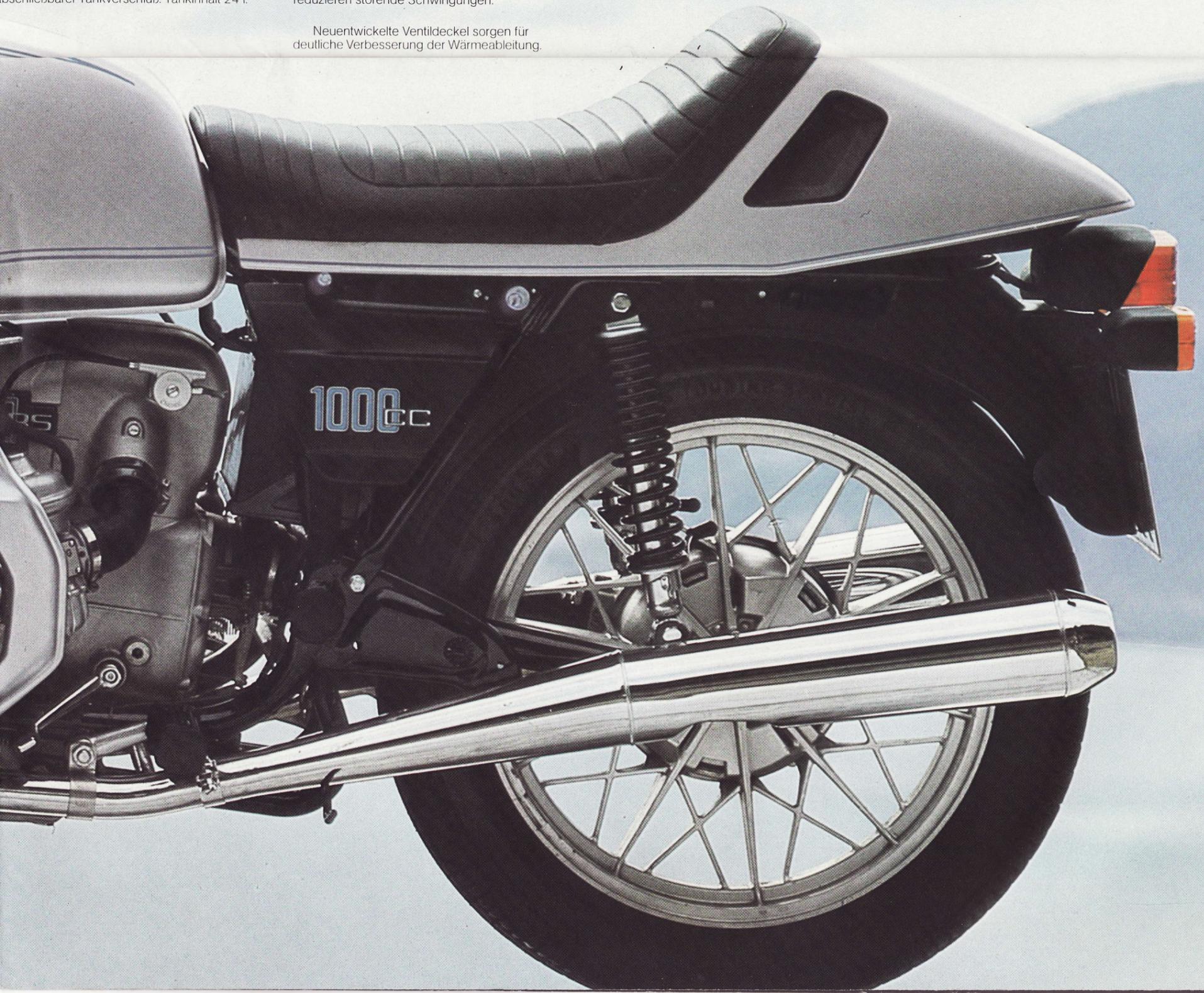


Crashgeprüfter, aufprallsicher versenkter, abschließbarer Tankverschluss. Tankinhalt 24 l.

Neugeformte verstellbare Fußrasten reduzieren störende Schwingungen.

Neuentwickelte Ventildeckel sorgen für deutliche Verbesserung der Wärmeableitung.

Unter dem aerodynamisch ausgeführten Rennsport-Heck befindet sich ein zweites großes Ablagefach.



Technische Daten

R 100 RS

R 100 S

R 100/7

R 75/7

R 60/7

Maße und Gewichte

Länge 2130 mm, Breite 746 mm, Radstand 1465 mm, Bodenfreiheit 165 mm

Lenkerbreite 580 mm	Lenkerbreite 630 mm	
größte Höhe unbelastet 1300 mm	größte Höhe unbelastet 1210 mm	größte Höhe unbelastet 1080 mm
Sitzhöhe unbelastet 820 mm	Sitzhöhe unbelastet 810 mm	
Leergewicht 210 kg fahrfertig getankt 230 kg Zul. Gesamtgewicht 398 kg	Leergewicht 200 kg fahrfertig getankt 220 kg Zul. Gesamtgewicht 398 kg	Leergewicht 195 kg fahrfertig getankt 215 kg Zul. Gesamtgewicht 398 kg

Kraftstofftank 24 l, davon 4,5 l Reserve

Motor

Luftgekühlter 2-Zylinder, 4-Takt-Boxermotor, Leichtmetall-Bauweise mit guter Wärmeabführung

Hubraum 980 cm ³ , Hub 70,6 mm, Bohrung 94 mm	Hubraum 745 cm ³ , Hub 70,6 mm, Bohrung 82 mm	Hubraum 599 cm ³ , Hub 70,6 mm, Bohrung 73,5 mm
Leistung 51,6 kW (70 PS) bei 7250 l/min Drehmoment 77,0 Nm (7,7 kpm) bei 5.500 l/min Verdichtung 9,5 : 1	Leistung 44,1 kW (60 PS) bei 6500 l/min Drehmoment 75 Nm (7,5 kpm) bei 4000 l/min Verdichtung 9,0 : 1	Leistung 36,8 kW (50 PS) bei 6200 l/min Drehmoment 60,0 Nm (6,0 kpm) bei 5400 l/min Verdichtung 9,0 : 1
Bing Gleichdruckvergaser Typ V94, 40 mm Durchgang	Typ V64, 32 mm Durchgang	Bing Schiebervergaser Typ V53, 26 mm Durchgang
Micronic-Luftfilter	Drehstromlichtmaschine 12 Volt, 280 Watt	
Drehstromlichtmaschine 12 Volt, 250 Watt		
Batterie 12 Volt, 28 Ah		
Mech. Zündunterbrecher mit Fliehkraftverstellung		

Kraftübertragung

Einscheiben-Trocken-Kupplung mit Membranfeder

5-Gang-Getriebe mit Klauenschaltung und Hakenschaltbetätigung

Getriebeübersetzungen: 1. Gang 4,40, 2. Gang 2,86, 3. Gang 2,09, 4. Gang 1,67, 5. Gang 1,50

Hinterradanttrieb über gekapselte Gelenkwelle mit Kreuzgelenk bzw. bogen-verzahntem Mitnehmer und palloid-verzahnten Kegelrädern

Hinterachsübersetzung: 1 : 3,0 Sonderausführung: 1 : 2,91	Hinterachsübersetzung: 1 : 2,91 Sonderausführung: 1 : 3,0	Hinterachsübersetzung: 1 : 3,09 Sonderausführung: 1 : 3,2	Hinterachsübersetzung: 1 : 3,2 Sonderausführung: 1 : 3,36	Hinterachsübersetzung: 1 : 3,36 Sonderausführung: 1 : 3,56
--	--	--	--	---

Fahrwerk und Bremsen

Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen mit konischen Ovalrohrunterzügen und angeschraubtem Rahmen-Heckteil

Vorderachse: Teleskopgabel mit doppelt wirkenden hydraulischen Dämpfern; Federweg 200 mm; leicht demontierbare Steckachse; Lagerung des Lenkkopfes in Kegelrollenlagern.

Hinterachse: Kegelrollengelagerte Langarmschwinge mit progressiv wirkenden Federbeinen, 3-fach einstellbar; Federweg 125 mm; leicht demontierbare Steckachse

Bremsen vorn: gelochte Schwenksattel-Doppelscheibenbremse, 260 mm Ø	gelochte Schwenksattel-Einscheibenbremse, 260 mm Ø
Bremsen hinten: Leichtmetall-Vollnaben-Simplex-Trommelbremse, 200 mm Ø, Belagfläche 214 cm ²	
Drahtspeichen-Räder mit Leichtmetallfelge und Leichtmetall-Druckgußnabe	
Felgen vorn: 1,85B x 19 Felgen hinten: 2,15B x 18	
Reifen vorn: 3,25H x 19 Diagonalreifen Reifen hinten: 4,00H x 18 mit Schlauch	Reifen vorn: 3,25S x 19 Diagonalreifen Reifen hinten: 4,00S x 18 mit Schlauch

Fahrleistungen und Verbrauch

Höchstgeschwindigkeit ca. 200 km/h	Höchstgeschwindigkeit ca. 200 km/h	Höchstgeschwindigkeit ca. 185 km/h	Höchstgeschwindigkeit ca. 175 km/h	Höchstgeschwindigkeit ca. 165 km/h
Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 4,6 sec. von 0 auf 400 m in 13,3 sec. von 0 auf 1000 m in 25,3 sec.	Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 4,7 sec. von 0 auf 400 m in 13,3 sec. von 0 auf 1000 m in 25,3 sec.	Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 5,1 sec. von 0 auf 400 m in 13,6 sec. von 0 auf 1000 m in 26,0 sec.	Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 6,7 sec. von 0 auf 400 m in 14,8 sec. von 0 auf 1000 m in 28,1 sec.	Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 7,7 sec. von 0 auf 400 m in 15,6 sec. von 0 auf 1000 m in 29,7 sec.
Kraftstoffnormverbrauch nach DIN 70030: 5,75 l/100 km Super, 98 (ROZ)	Kraftstoffnormverbrauch nach DIN 70030: 5,5 l/100 km Super, 98 (ROZ)	Kraftstoffnormverbrauch nach DIN 70030: 5,5 l/100 km Super, 98 (ROZ)	Kraftstoffnormverbrauch nach DIN 70030: 4,5 l/100 km Super, 98 (ROZ)	Kraftstoffnormverbrauch nach DIN 70030: 5,5 l/100 km Super, 98 (ROZ)

Ausstattung

Gleichschließung für Zünd-, Lenk- und Sitzbankschloß

Rahmenfeste RS-Sportverkleidung mit integriertem Handschutz, Zeituhr und Voltmeter. Sportlenker, Prallplatte	Lenkerfestes S-Cockpit mit Zeituhr und Voltmeter	
Tacho mit Tageskilometerzähler; Drehzahlmesser; Kunststoffkotflügel; H-4-Scheinwerfer 180 mm Ø; korrosionsfreier Sporttank mit versenktem, abschließbarem Sicherheitstankverschluss; verstellbare Armaturen, Lenker und Fußrasten; Werkzeugbox mit komplettem Werkzeugsatz und Luftpumpe; Bordbuch		
Doppelfanfare, Lenkungsdämpfer	Einfachfanfare	
einsitzige (wahlweise doppelsitzige) Sportsitzbank mit 2 Ablagefächern, abschließbar	doppelsitzige Sportsitzbank mit 2 Ablagefächern, abschließbar	komfortable Doppelsitzbank mit Ablagefach, abschließbar

Sonderausstattung

Kickstarter; Warnblinkanlage; Zylinderschutzbügel; Motokoffer links und rechts mit Halterung; Spritzschutz hinten; Ölkühler; HD-Federung und -Dämpfung;

AL-Gußräder	Doppelfanfare; Lenkungsdämpfer	Hochgeschwindigkeitsreifen
Gußrad vorn: 1,85B x 19 Gußrad hinten: 2,50B x 18	Doppel-Scheibenbremse; S-Cockpit mit integriertem Voltmeter und elektrischer Zeituhr; Voltmeter; elektrische Zeituhr; hoher Lenker mit Bowdenzügen; Windschild „Touring International“; Vollverkleidung mit Zylinderschutzbügel; 2 Zusatzscheinwerfer; Gepäckträger; Motokoffer links und rechts mit Gepäckträger; Touring-Paket T: hochgezogener Lenker, Windschild, elektr. Zeituhr, Gepäckträger mit Motokoffer, Spritzschutz hinten; Touring-Luxus-Paket TL: hochgezogener Lenker, Windschild, elektr. Zeituhr, Voltmeter, Gepäckträger mit Motokoffer, Spritzschutz hinten, Zylinderschutzbügel, 2 Zusatzscheinwerfer.	

BMW Motorrad GmbH, München.

Änderungen von Konstruktion und Ausstattung vorbehalten.



BMW - Freude am Fahren

Printed in West Germany 11/76 Bestell-Nummer 611200710