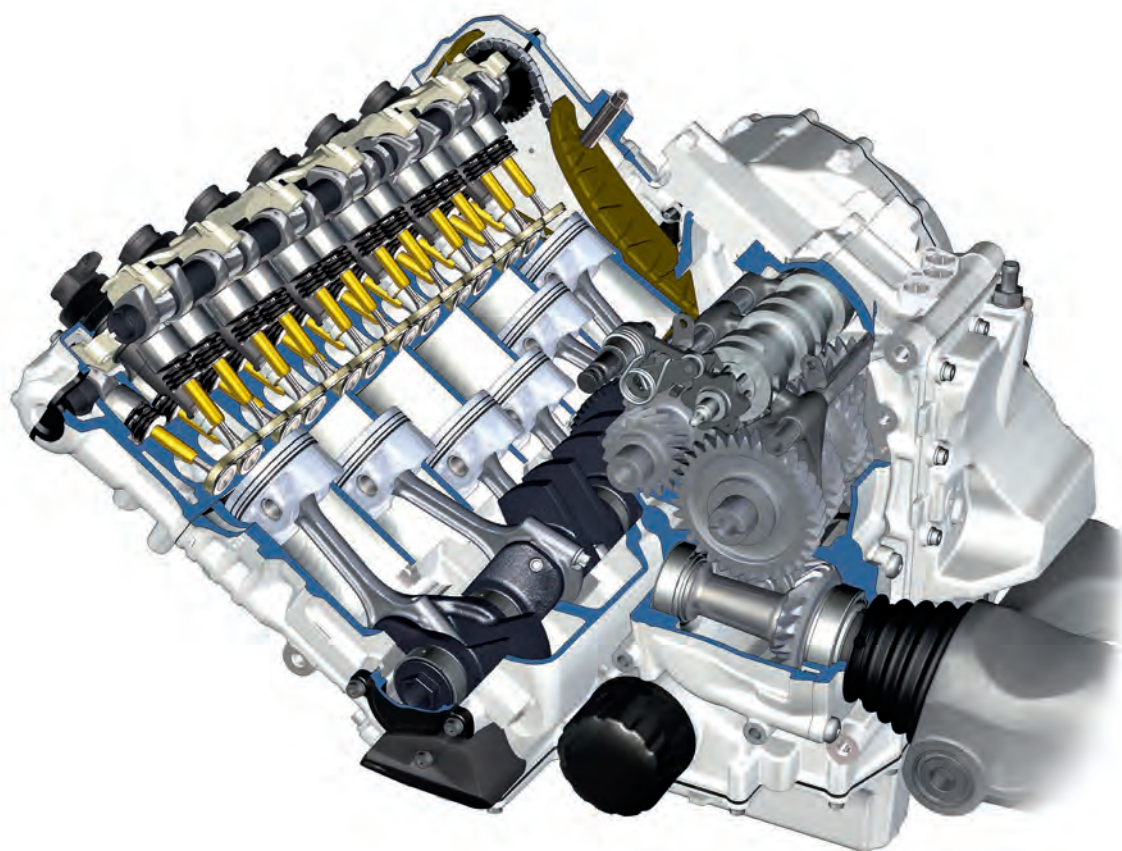


about TEST

L'ANALISI: IL MOTORE

di Jan Witteveen/Images BMW Group



IL motore della serie K da 1.649 cc è per BMW Motorrad una novità. Questo propulsore eroga (dichiarato): 118 kW (160 CV) a 7.750 g/min e una coppia massima di 175 Nm a 5.250 g/min. Grazie al suo design, è il sei cilindri in linea più leggero nella

produzione di moto di serie. E con una larghezza di 555 mm, anche il più compatto.

La larghezza minima è stata ottenuta soprattutto con una corsa relativamente lunga: alesaggio/corsa = 67,5/72 mm (0,938). In più, tutti i gruppi elettrici ausiliari sono stati installati dietro il basamento nello spazio sopra il cambio. Come negli attuali quattro cilindri BMW, la bancata è

inclinata in avanti di 55 gradi per avere il baricentro più basso e la distribuzione dei pesi più equilibrata. Inoltre, l'inclinazione crea spazio per un impianto d'aspirazione posizionato direttamente sopra il motore. Anche la lubrificazione a carter secco integrata, che sostituisce la coppa del serbatoio dell'olio tradizionale, consente di installare il motore più in basso.

Sei cilindri in linea con
range di potenza elevato
ma una coppia
non alla stessa altezza

Cambio sei marce

Le ruote dentate del cambio sono elicoidali che, in combinazione con un sistema d'innesto a denti con tre manicotti scorrevoli, garantisce cambiate più facili, precise e una riduzione della rumorosità di funzionamento in confronto a un cambio tradizionale. Come optional, BMW offre a catalogo il cambio elettro-assistito Pro per salire o scendere la marcia senza attivare la frizione e chiudere la manopola del gas. Così la trasmissione con la ruota posteriore non viene mai interrotta.

Paralever e cardano

La trasmissione secondaria (finale) è ad albero cardanico, un sistema collaudato da BMW, che garantisce efficienza costante e minima manutenzione.

L'albero cardanico ruota dentro il sistema Paralever che, unendo le funzioni della guida della ruota posteriore e della trasmissione di coppia, riduce fortemente le forze indotte dalla trasmissione cardanica che risulterebbero opporsi al naturale schiacciamento della sospensione durante l'accelerazione.



Impianto di scarico

Per garantire un livello di emissione di gas minimo, l'impianto di scarico è stato equipaggiato con un convertitore catalitico regolato a 3 vie. L'elettronica digitale del motore assicura quindi che il livello di emissione rimanga al di sotto di quanto richiesto dalla normativa Euro 4.

Io la vedo così

Motori a sei cilindri in linea per uso motociclistico sono una rarità. Il mercato delle grosse cruiser negli USA è ancora elevato, in Europa sta prendendo lentamente piede ed è principalmente in mano ad Harley Davidson con motore bicilindrico. La Honda tenta di penetrare il mercato da tempo con la Gold Wing, prima con

un motore boxer a 4 cilindri, recentemente con un boxer a 6 cilindri. Secondo me BMW ha pensato, anche tradendo lo storico motore boxer (per me un errore), di presentare una soluzione distintiva per questo mercato sicuramente difficile. Il risultato prestazionale dichiarato (vedi grafico BMW) è di molto superiore rispetto a quello rilevato al banco alla ruota. Tuttavia, il range di potenza è comunque elevato con un arco di utilizzo da 1.000 a oltre 8.500 giri, sicuramente con zero vibrazioni. Quando invece vedi la curva di coppia, sembra ci siano due archi ben distinti. Per l'uso touring, a 4.000 giri la curva ha un'evidente flessione verso il basso. Dopodiché riprende a impen-

narsi per una guida sportiva con allungo fino a 8.500 giri. Anche il consumo medio di 5,7 litri/100 Km (dichiarato) per questo tipo di moto è contenuto. Con un serbatoio di 26,5 litri significa avere un'autonomia di oltre 450 km. Complessivamente, il primo modello BMW K1600 B, tecnicamente parlando, promette bene. Comunque, secondo me, servirebbe una curva di coppia in basso più lineare/fluida, senza buco, magari con un albero a camme (il bialbero per questo tipo di motore non serve) migliorativo. Poi sarà interessante vedere come il mercato apprezzerà la BMW K1600 B soprattutto in confronto alla Honda GL 1800 Gold Wing.

