

# FAX

(061) 319-873

**Aprilia** že preskuša dirkalni 250-kubični motocikel, namenjen svetovnemu prvenstvu v prihodnjem letu. Sam motor je v osnovi še vedno dvovaljnik z valji na V pod kotom 90 stopinj s sesanjem prek vrtečih se kolotov in z vodno hlajenim kartrjem. Motor so tehniki pomanjšali in vpeli v nov okvir. Ta dopušča spremembe lege agregata v okvirju, mogoče je spreminjati točko vpetja zadnjih nihajnih vilic in kot glave okvirja.

**Ducati 502**, cestni športnik z enovaljnim 502-ali 550-kubičnim štiritalnim motorjem, je bil odkrit na stezi v Mugellu. Motocikel, o katerem se je že veliko govorilo, bo predstavljen na salonu IFMA v Kölnu.

**Dunlop D 903** je nova guma za enduro, ki ima homologacijo FIM. Nova oblika in raspored čepov na tekalni površini in sama mešanica iz katere je izdelana, zagotavljajo dober oprijem, guma pa se čisti sama.

**Harris**, britanski specialist na področju motociklističnih okvirjev, že pripravlja novo konstrukcijo, ki bo nosila 500-kubični GP motor Yamahine izdelave. Izkušnja z letošnjimi motocikli Harris in ROC je v vseh pogledih pozitivna. Nov projekt ima letnico '93.

**Honda NR 750**: Motocikel, ki je ljubitelje hkrati navdušil in razočaral, je razkrit. Motocikel, ki je zasebna last, je pokazal na preskusni mizi, na zadnjem kolesu, moč 115,9 KM pri 14.500 vrtljajih v minuti. Odmerili so mu največjo hitrost 257 km na uro pri 13.410 vrtljajih v minuti. Teža motocikla je s petimi litri bencina 238 kg.

**Husqvarna**: Novi enduro motocikel s 125-kubičnim motorjem je bil opažen na svetovnem prvenstvu. Ima spremenjen okvir, zadnje nihajne vilice so izdelane iz odlitka, kombiniranega z aluminijastimi profili. Spredaj in zadaj je vzmetenje firme Showa (prednje vilice imajo krake s premerom 45 mm!).

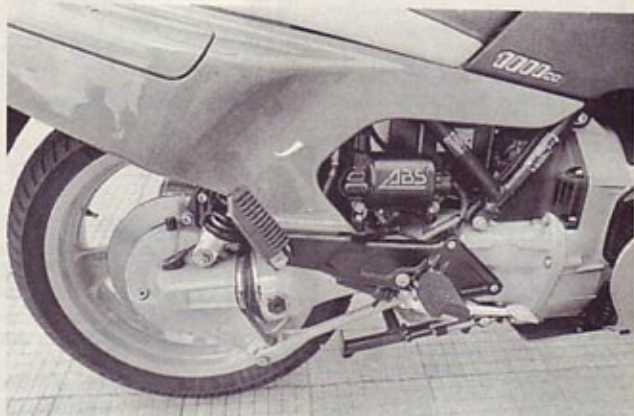
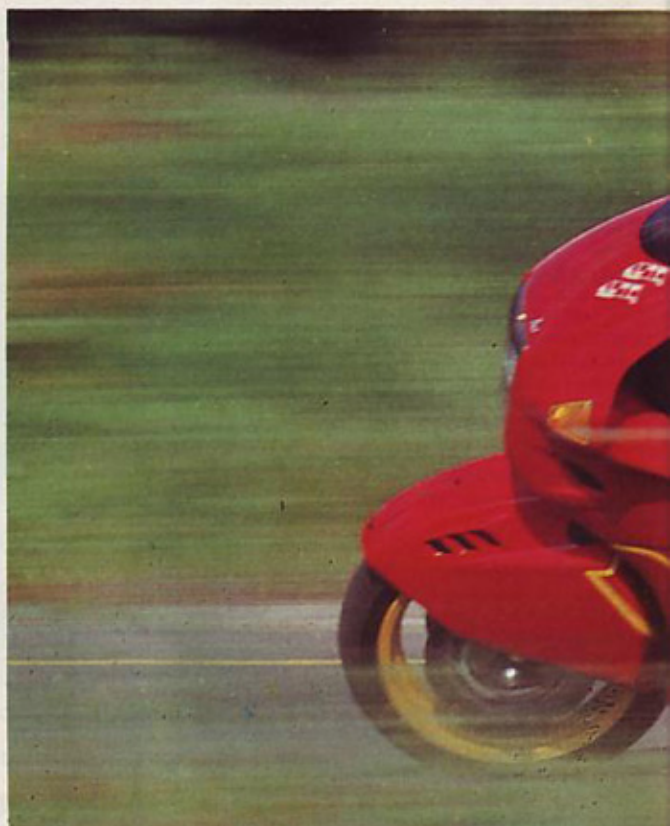
Test: BMW K 1

Pisalo se je konec leta 1989, ko je BMW javnosti predstavil motocikel K 1.

To je bil izziv za tradicionalno čuteče motocikliste. Hkrati je bil tudi najboljši z znakom BMW, image builder, kot pravijo. Mnenja so bila in ostajajo različna. Od občudovanja do zmrdovanja, pač glede na leta in merila opazovalca.

Bralci nemškega specializiranega mesečnika Motorrad so ga izbrali za motocikel leta.

Enako so čutili tudi Američani, tako je pisal mesečnik Motorcyclist.



*Paralelogramske enoročne nihajne vilice nevtralizirajo učinek kardanskega prenosa moči. Zavorni dodatek ABS je korak več k varnosti. Štirivaljni v levo prevrnjeni agregat je skupaj z menjalnikom nosilni element spodaj odprtega okvira. Prednji vpenjalni točki sta zaradi dušenja vibracij izvedeni z gumijastimi vložki.*

**N**evsakdanji motocikel, to je že treba reči. Oblikovno je nenavaden, močno vpadljiv, impozanten v svoji drugačnosti. Ali je lep? V začetku, ko sem si ga prvič ogledoval, me je hkrati pritegoval in odbijal.

Pritegne s tistimi nevsakdanjimi potezami klinastega aerodinamičnega oklepa, katerega integralni del je tudi prednji blatnik, izzivalno poveznjen prek prednjega kolesa. Zaradi repate oblo-

ge je malce vsiljiv pokrov, ki pogledom zakriva zadnjo polovico sedeža. Okornost zadnjemu delu motocikla dajeja v bočni stranici vtisnjeni škatlasti vdolbini za odlaganje nujne prtijage. Tisti hip, ko razmišljaš, da bi bil lepši z vitko športno privihanim zaključkom sedeža, da bi se mu lepše podal elegantnejši, manj televizijskemu zaslonu podoben žaromet, se že srečaš z vkalupljenimi idejami o cestnem športniku. Mi-mogrede odpiliš tisto enkratnost, ki seva iz BMW.



gat z dvoventilsko glavo. Tako je motorna moč narasla z 90 KM na 100 KM, vsakič pri 8000 vrtljajih v minuti, navor pa se je povzpela s 86 Nm (pri 6000 vrtljajih v minuti) na 100 Nm (pri 8750 vrtljajih v minuti). Tako obdelan motor je omogočil, da so športne zmogljivosti dosegljive na umirjen način, brez vsakičnega priganjanja v najvišje vrtljaje. BMW je z novim motorjem, ki ga je ob modelu K 1 uporabil tudi na modelih K 100 RS in K 1100 LT, rešil več vprašanj hkrati. Na novo zasnovana štiriventilska glava omogoča zelo dolge intervale med kontrolami zračnosti ventilov (namesto kalibriranih ploščic se zračnost nastavlja z menjavo lončkov nad ventilske vzmetmi), pa tudi tisto neugledno dimljenje izgorlega olja iz izpuha, če je bil motocikel pred tem parkiran na bočni opori, so odpravili. Digitalna elektronika za nadzor vbrizga goriva in vžiga, ki je nadomestila prvotno uporabljeno elektroniko z ločenimi krmilnimi enotami, je občutno pripomogla k popolnosti motorja. Danes so detonacije iz izpuha ob zaprtem plinu neljub spomin. Nova elektronika je sposobna shraniti v spomin napake v delovanju motorja, kar omogo-

# FORMA VIVA

Motocikel je nekako šokanten tudi zaradi barv, v katere so ga odeli. Češnjevo rdeča je prelepa. Sončno rumena je agresiven kontrast. Rumena na kolesih, na zadnji nihajki paralever, na sedežu, se motociklu poda. Izris oznake K 1 na oklepu, potegnjen na prednji blatnik, blaži masivnost aerodinamičnega oklepa, ki so ga inženirji krojili v vetrovniku. Ni pa mogoče razumeti, da za ceno 25.950 DEM, kolikor ta motocikel stane v Nemčiji, niso ličarjem ukazali s sijočim prozornim lakom prelakirati oklep. Nezaščiteni nalepljeni rumeni izpis pač deluje poceni.

Model K 1 je oblikovalec imidža bavarske hiše. Hkrati je to tudi

projekt, s katerim se uveljavlja nova tehnologija in se vzporedno prenaša na druge modele. Nastal je iz že znane osnove, predstavljene jeseni leta 1983, ki je skupna vsem motociklom iz generacije K. Ti motocikli imajo na pogled, pa tudi v katalogih nadomestnih delov, veliko skupnega.

Modulna gradnja je ugodna za tovarno, pa tudi za kupca. Dobro opravljeno delo v razvoju se kaže tudi v tem, da serija K sploh ne zastareva. Forma viva: kupiš včeraj, pa imaš tudi pojutrišnjem še zelo sodoben in aktualen motocikel. To pa nekaj velja.

BMW K 1 je v motorni paleti bavarske hiše odtенок iskrosti,

ki jo avtomobilisti spoznavajo iz oznake M. Tehniki so svoje avtomobilске športne izkušnje s štiriventilsko tehniko motorne glave vtkali v motor generacije K. Štiriventili na valj so pač postali v motorističnem svetu simbol napredka. Dokaz športnosti. Toda tudi z nekaj sence, kajti štiriventilske glave so favorizirale moč na račun elastičnosti. Tovarna BMW je glede na to, da po zakonu v Nemčiji motorna moč motocikla ne sme presegati 100 KM, sledila še hišni filozofiji, da mora biti motocikel namenjen vsakdanjemu življenju lahkoten in tekoč v uporabi. Izdelali so motor, ki je imel v celotnem območju vrtljajev več navora in moči kot agre-





Za oklepom: pregledna armaturna plošča

ča preprostejšo diagnozo in servisiranje. Omogočila pa je tudi vgradnjo tristeznega uravnavega katalizatorja v izpušno cev, ki je krajša, dopadljivejša. Zaradi krčenja dimenzij je novi izpuh z okroglim glušnikom opremljen s kompenzatorsko komoro, stisnjeno pod menjalnikom.

K 1 je prinesel primerne, pričakovane novosti tudi v šasiji motocikla. Sam okvir je shematsko nespremenjen, izdelan pa je iz močnejših jeklenih cevi. Medosno razdaljo so povečali za 54 mm in pridobili smerno stabilnost. Prednji del so opremili s tršimi teleskopskimi vilicami italijanskega proizvajalca Marzocchijsa s kraki premera 41,7 mm, širokkanalnim kolesom in na njem privijačenim parom pravih, plavajo-

čih zavornih kolutov znamke Brembo, premera 305 mm. Lepo, kakovostno in s štiribatnimi zavornimi čeljustmi tudi učinkovito!

**R**adikalnejše novosti so vidne iz zadka. Enoročno nihajko z uležajeno kardansko gredjo so nadomestili z bolj izpopolnjeno izvedbo, imenovano Paralever, patentirano že v letu 1987 in preskušeno na terenskih modelih GS. Paralever občutno izboljša vozne zmogljivosti, saj duši dviganje zadka pri pospeševanju in umirja zadek ob grobem zaviranju ali grobem prestavljanju v nižje prestave.

Motocikel, ki kot magnet privlači poglede mimoidočih, pritegne tudi voznika. Ponuja veliko, z izjemno lahkoto. Če odmislim nenavadna stikala na ročicah, ki zahtevajo krajše privajanje, je motocikel izjemno naraven. Voznikov položaj je nekje med športnostjo in udobjem. Razprto, rahlo navzdol ukrivljeno krmilo lepo sede v roke, z blažilnikom ob vilicah pa daje tisti želeni občutek neposrednega stika s cestiščem. Je pa res: na pogled deluje pre poceni, če pomislim na aluminijasta krmila, s katerimi strežejo japonski motocikli.

Krajši, valjast glušnik na izpušni cevi sika nemoteče tone, ki odzvanjajo športno noto. Ne, K 1 ni dirkač, da ne bo pomote. Zbuja pa športne užitke, kombinirane z eleganco. Tako si je mogoče prav lepo privoščiti zelo hitro nizanje ovinkov na vozniško zahtevnem alpekem asfaltu, ali pa kršenje omejitev na avtocesti. In vsakič se je mogoče peljati z iglo v merilniku vrtljajev, nihajočo skozi srednje območje. Priganjanje proti rdečemu polju, ko elektronika prepreči vrtenje prek zdrave meje, ni potrebno.

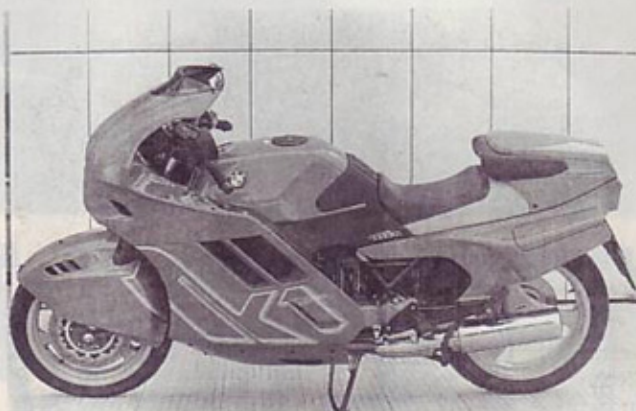
K 1 je miren motocikel, lahko in natančno vodljiv, pri ostrem zaviranju učinkovit, v celoti obvladljiv. Serijsko prigrajeni sistem ABS proti blokiranju koles je prednost tega motocikla, ki voznika pomirja. ABS je uporaben. Ni namenjen dirkaškemu zaviranju z zadnjim kolesom visoko v zraku. Ne omogoča čudežev, če je hitrost sredi ovinka prevelika. Toda, ko te preseneti pešec v mestni gneči, ki stopi pred kolo, ABS ponudi roko: grob stisk zavorne ročice, ki bi botroval blokiranemu kolesu in pogosto tudi (vsaj dragemu, če drugega ne) padcu. ABS pretvori v obvladano zaviranje. Da ne omenjamo podobnih primerov v mokroti ali na pesku, ki je zašel na asfalt.

BMW K 1 je zelo življenjski motocikel. Zmore dovolj športnosti, zmore biti udoben, zmore biti

cesti, je to predrta guma – bogu za hrbtom.

Hvalim, kljub teži 259 kg, lahkotno dviganje na sredinsko parkirno oporo. Hvalim en ključ za vse ključavnice. Hvalim pregledne instrumente. Navdušuje me uravnoteženost motocikla.

No, povsem idealen tudi BMW K 1 ni. Izkaže se, da je sicer aerodinamičen oklep v zračnem toku ugoden, motocikel na vrtnice ni občutljiv, notranja obloga štiti voznika pri frontalnem trku z absorbiranjem kinetične energije, dobro štiti pred vetrom, toda vročine od motorja k levi nogi je preveč. Svoje pa prispeva še katalizator v izpušni cevi. No, tudi omejen kot krmila, kar je moč čutiti pri obračanju na tesnem prostoru, bi kazalo pograjati. To je pa tudi vse kar je motociklu mogoče zameriti.



Nevsakdanje poteze so značilnost motocikla K 1. Pokrov zadnje polovice sedeža je snemljiv. Predali ob sedežu so zaklenjeni. Oblika oklepa usmerja pri frontalnem trku gibanje voznika v višino.

vsakdanje uporaben. Če vihaš nos nad skalastimi linijami predalov ob sedežu, jih v isti sapi hvališ, ker je vanje mogoče stlačiti dežno opremo in druge drobnarije, potrebne na cesti.

Testni motocikel je bil opremljen s serijo uporabnih dodatkov.

V deževno hladnem vremenu se mi je srce topilo od ugodja, ko sem pogruntal, da dvostopenjsko električno ogrevanje ročic krmila sploh ni »krama«, temveč zelo učinkovit in poceni detalj, da na motociklu brez zamere preživiš manj lepe trenutke življenja. Tudi alarmni sistem, ki ga vklaplja ključavnica, vtisnjena v levi zavihhek aerodinamičnega oklepa, je v vsakdanjem življenju prijazen in potreben dodatek. Varnostne utripalke se prav tako izkažejo za uporabne. In seveda tudi komplet za krpanje gum brez zračnice. Kajti če se česa bojim na

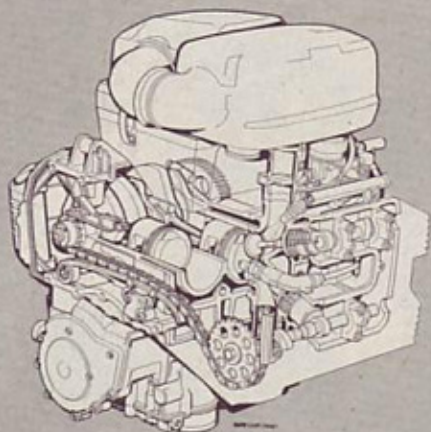
Srečanje s K 1 je bilo eno tistih, ki ostajajo v lepem spominu.

Dober motocikel je to.

Zavedaš se, da imaš v rokah nemško funkcionalnost in hi-tech v resnem pomenu besede, združeno v celoto brez skrajnosti, ki so v življenju pogosto neljube.

Mitja Gustinčič  
Foto: Srđan Živulović

Aerodinamika: raziskave so narokovale nevsakdanje, toda učinkovito obliko aerodinamičnega oklepa in prednjega blatnika z vrednostjo Cx pod 0,4.



Osnova serije K: vodno hlajeni aluminijast motorni blok. Model K 1 je dobil za 1,3 kg lažjo ročično gred, lažje ojnice, bate s spremenjeno lego batnih obročkov in povsem novo glavo s po štirimi ventili na valj.

## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni – štiritačni – vrstni, horizontalno ležeč, prevrjen v levo za 90 stopinj – dve admični gredi v glavi gnani z verigo – po štirje ventili na valj – vrtna in gib 67 x 70 mm – prostornina 987 ccm – kompresija 11:1 – največja moč 74 kW (100 KM) pri 8000 vrtljajih/min – največji navor 100 Nm pri 6750 vrtljajih/min – vbrizg goriva matronic – neosvinčen bencin – vodno hlajen – vžgalni sistem matronic – alternator 460 W – akumulator 12 V 25 Ah – izpuh 4 v 1 s kompenzacijsko komoro in tristezniim uravnanim katalizatorjem.

**Prenos moči:** zobniški primarni prenos – enoploščna suha sklopka, petstopenjski menjalnik, prestavna razmerja: I. 4,50; II. 2,96; III. 2,30; IV. 1,88; V. 1,61 – kardanski prenos na zadnje kolo z razmerjem 2,75.

**Okvir:** dvojni cevni – spodaj odprt – motor kot nosilni element – kot glave okvira 26 stopinj – predtek 90 mm – medosna razdalja 1565 mm.

**Vzmetenje:** spredaj oljno vzmetne teleskopske vilice s kraki premera 41,7 mm in hodom 135 mm – zadaj paralever z mono blažilnikom z nastavljivo vzmetjo in hidravličnim elementom s hodom 140 mm.

**Kolesa in gume:** kolo spredaj 3,50-17 MTH2 z gumo michelin A 59 120/70 VR 17 – kolo zadaj 4,50-18 MTH2 z gumo michelin M 59 160/60 VR 18.

**Zavore:** spredaj 2 x plavaljica kolot premera 305 mm s štiribatno zavorno čeljustjo z bati premera 32/34 mm – zadaj 1 x kolot premera 285 mm – zavorni dodatek ABS.

**Mere in teža:** dolžina 2230 mm – širina 760 mm – višina sedeža od tal 780 mm – teža s polno posado za gorivo 259 kg – prostornina posode za gorivo 22 litrov.

**Zmogljivosti** (tovarna) največja hitrost prek 230 km/h – pospešek 0-100 km/h: 3,9 sek – pospešek 0-1000 m: 22,3 sek – parabola goriva pri 90/120 km/h: 4,2/5 litrov na 100 prevoženih km.



BMW paralever

## Meritve:

Pospešek  
0-80 km/h  
0-100 km/h  
0-120 km/h  
0-140 km/h  
0-200 km/h  
0-220 km/h  
0-400 m

2,6 sek  
3,7 sek  
4,9 sek  
6,6 sek  
14,8 sek  
21,6 sek  
11,9 sek

Največja hitrost v sedečem položaju 235 km/h  
v ležečem položaju 242 km/h

Največja moč motorja, izmerjena na zadnjem kolesu: 106 KM  
Poraba goriva, povprečje testa: 5,89 l na 100 km



Nolan NX 1: pomemben detalj je premični vizir, ki varuje oči. Jermenček za pripenjanje ima valjasto zaponko in trak velcro za učvrstitev prostega dela jermenčka.

Preskusili smo čelado nolan NX 1

# VIZIR NAMESTO OČAL

Ko pritisne vročina in se spomniš, da bi kazalo moped potegniti iz kolesarnice, nastopijo težave zaradi varnostne čelade: tisti, ki nima pravih izkušenj, prisega, da je čelada zgolj v napoto.

No, ta trditev ne drži, saj je med mopedisti in motociklisti največ smrtnih nesreč zaradi poškodb glave.

Res je seveda, da so okusi različni, prav tako zahteve, in težko se je odločiti, po kateri čeladi bi segel. Integralna čelada najbolj varuje, je pa v sončni pripeki pri nizkih hitrostih lahko tudi neudobna. Po tej plati je prijaznejša spredaj odprta čelada, model jet, ki pa je ponavadi opremljena le s ščitkom in zahteva uporabo zaščitnih očal, da se vožnja zaradi nesnage v zraku ali izpod avtomobilskih koles ne sprevrže v nesrečo.

Zelo prijetna novost je nova čelada iz programa italijanske hiše Nolan, ki je opremljena s premičnim, do višine nosu segajočim vizirjem. Zamisel je preprosta, toda dobra in v praksi vredna pohvale. V osnovi je čelada oblike jet, izdelana iz brizganega polikarbonata, teža le 950 gramov. Ukrojena je tako, da varuje glavo, ne zbuja občutka utujenosti, ščitke senči premočen sončni sij, premični vizir omogoča, da potrebam primerno zavarujemo oči, ali pa nastavimo lica prepihu.

Detalji kažejo, da je čelada skrbno izdelana in atestirana po zahtevah ECE 22/03.

Foto: Srđan Živulović



Tesno prilegajoči se ščitke z režami za odvod zraka je uporaben senčnik.

Cena: 16.112 DEM + 44 odstotkov tolarških dajatev  
Zastopnik: Tehnounion, 61000 Ljubljana, Vošnjakova 5