



Ceprav deluje motocikel na oko težko, pa je v rokah lahkoten, v konkurenčni ponudbi turističnih motociklov pa z 244 kg najlažji



Prijetni vožnji je namenjen učinkovit aerodinamični oklep in trije plastični kovčki za prevoz izdatne količine prtljage

Zadnji telex iz BMW-ja je potrejal, da je začeleni motocikel BMW K 75 S pripravljen za prevzem.

Ob našem prihodu v München je na parkirališču BMW-jevih testnih vozil stal le številko rjav K 100 LT. nesporazum?

Ne, le izhod v sili: fantom iz testnega oddelka dan po prej ni šlo vse gladko od rok, pa so tako na vrat na nos pripravili čas premeren motocikel češ: »Kaže na dež, do doma imate daleč in čas do pustov je tu.«

In tako sem se odpeljal s cestno kržarko, da popolnosti opremiljujem turistično zasnovanim motociklom.

Priznati moram, da se nad potovanjem ukrojenimi motocikli nikoli nisem pretirano navduševal. Spominjam me na udoben domači fotelj, iz katerega gledam televizijo. Hočem reči, da so mi pri srcu športno navdahnjeni motocikli, ki jih z veseljem in lahko poženeš med ovinke, pa čeprav te po kakih 150 prevoženih kilometrih ščipijo v zadnjici in čutiti mravljince utrujenosti v dlaneh.

Ko sem po mesecu dni in 4600 prevoženih kilometrih vrnil motocikel, sem ostal zmuden občutkov: športniki so mi še vedno pri srcu, toda tako sprošeno in udobno se pa tudi še nisem vozil!

Jasno je, da so ljudje, ki so bočovali temu motociklu, dobro vedeli, kaj počnejo. Odličen je za vsakodnevne vožnje v službo in nenadkritljiv za nekajstokilometrske izlete.

Zadovoljen sem bil že prve trehute po prevzemu motocikla. Kajti s seboj sem privlekel kopico toplice in komplet dežne opreme, saj avstrijskih Alp ni koli ne veš, kakšno vreme bo na drugi strani tunela. Turistični BMW ima prtiljavnega prostora na pretek: stranska kovčka, kovček za sedežem, predala pod sedežem in predal na desni strani aerodinamičnega oklepa. Pa je tako mogo-

na krmilu. Eno z drugim pa zagotavlja, da tudi tisto nekaj malega vibracij, ki jih proizvaja agregat, ne pride do voznikovih rok. Je pa ob tolikšni »gumi« prvi občutek na cesti malce mlahav: vajen togo vpetih krmil in trdega vzmetanja, sem imel občutek, da celoten prednji del nekako nekontrolirano plava v rokah. No, z nekaj klimatizacije pa sta voznik in motocikel kmalu na isti valovni dolžini.

Spoštljivo se priklonom tudi pred aerodinamičnim oklepom, s katerim je opremljena serija RT/LT. Voznika povsem zaščiti pred vetrom in dežjem. Spojler na pleksi steklu pa usmerja zrak nad voznikovo glavo in tako vožnja poteka povsem v brezvetri in to ob pokončni drži. Nekaj malega je na slabšem sopotnik, ki sedi višje in je tako deležen zvrtenčenega vetera: s svojimi 185 centimetri višine mi je kot sopotniku na avtocesti, pri hitrosti nad 140 km na uro, veter neprijetno potreseval čelado. Je pa res, da je na motociklu iluzorno pričakovati popolno zaščito pred vetrom. Tovrstno udobje lahko nudi le avtobus.

Motocikel K 100 LT se od nekaj skromnejšega opremljenega RT modela loči tudi po na bočnih odzračevalnih režah, vgrajenem paru spoilerjev, ki izdatno pripomoreta, da se ob motorju ogret zrak izognegozvoznikovih nog. Je pa ob počasni vožnji v vročini, ko se vklopi ventilator ob vodnem hladilniku, še vedno preveč vročega zraka, ki se zvrtenči ob stegnih.

Na udobje je uravnanje tudi vzmetenje motocikla, kar je skupna značilnost vseh BMW-jevih motociklov. Sprednja oljno vzmetna teleskopska vilica je s premerom krakov Ø 41,7 mm povsem spodbudjen izdelek, le hod 185 mm je ob grubih zaviranjih pretiran, pa zato motocikel močno počepne. Je pa kljub temu vseskozi povsem miren in pod kontrolo. Manj navdušuje serijsko vgrajeni blažilnik Nivomat, ki avtomatično reagira na spreminjanje obtežbe motocikla. Vendar se na (predvsem naših) luknjastih in skrapnih cestah izkaže s preveč grobimi reakcijami. Raje bi videl zadnjino monolever nihajko, oprto na ročno nastavljiv (tako na hidravliki kot po trdoti vzmeti) blažilnik, pa čeprav je tovrstna rešitev manj udobna in zahteva nekaj znanja, nekaj dela in malec umazane roke.

Mehko vzmetenje je sicer naravno na kožo motoristom, ki prizega na popolno udobje in postavlja dirkaško živahnost »pod razno«. Je pa treba vedeti, da tako uravnan motocikel ne prenese odločne grobosti v ostrih, hitro voženih ovinkih: odgovori z nihanjem prednjega dela. To pomeni, da je treba z motociklom ravnat v rokavicah, se pravi z nežnostjo in občutkom, pa je tudi izrazito hitra vožnja med ovinki z lahko močjo.

Čeprav motocikel deluje na oko silno neokreten in težak, je to le občutek, ki varja. Kajti motocikel pripravljen za vožnjo tehta le 244

Vozili smo BMW K 100 LT

Zelo udobno

Motocikel sodi v sam vrh BMW-jeve motociklistične ponudbe

če lepo urejeno pospraviti vso prtljago z dokumenti vred, v oklep pa vtakniti malico in v pločevinko cocacole. Na lev strani aerodinamičnega oklepa, kjer je pri modelu K 100 RT še nekaj prostora za drobnarje, pa ima model LT vgrajen radijski aparat s kasetnikom, varno zakrit z nagrbljanim pokrovom.

Za prtljago (dvih popotnikov) je poskrbljeno v najboljši meri. Prostora je v izobilju, kovčki in predali dokaj spodobno tesnijo pred vodo (če le niso tako nabasani, da jih morate zapirati s pomočjo kole-

na), vse pokrove je mogoče tudi varno zakleniti.

Udobje je uravnanje na zelo občutljive zadnjice. To pomeni, da je dvonadstropni sedež anatomsko skledasto oblikovan, izdatno širok in prave trdote, da je mogoče udobno presedeti tudi več sto kilometrov skupaj in hkrati čutiti, kaj se pod zadnjico dogaja z motocikлом. Sopotnik sedi stopničko višje, z dobrim razgledom, za oporo hrbitu pa služi še mehka obloga kovčka vgrajenega za sedežem.

Široko krmilo je vpeto v gume. Iz penaste gume pa sta tudi ročici



BMW K 100 LT: motocikel, ki vzbuja pozornost. Z na udobje naravnano zasnova in opremo pa predstavlja idealno možnost za prijetna turistična križarjenja



K 100 LT je četrti v ponudbi K 100 motociklov, ki so v osnovi povsem enaki, razlikujejo se le v količini opreme in oblikah aerodinamičnega oklepa. Cenovno sodi v sam vrh BMW motoristične ponudbe

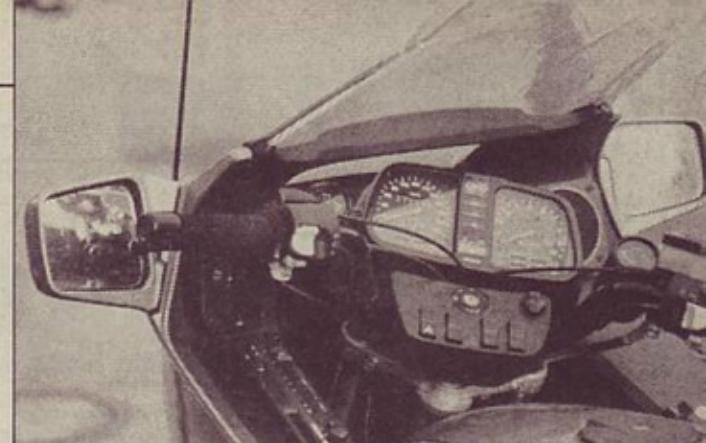
kg, kar je občudovalja vreden po-datek, če primerjamo LT modelu konkurenčne motocikle. Lahko-tent je tudi v rokah in kljub zajetne-mu oklepju ter kovčkom ob straneh še povsem uporaben v mestni gneči. Je pa seveda dobro vedeti, do kje kaj sega, sicer so praske na laku nelzogibne.

Motocikel je vreden pogleda, ki pritegne mlado in staro. To je čar dovršeno elegantnih oblik, kvalitetnega lakiranja (v isti barvi so bili na testnem LT-ju obarvani tako motocikel kot vzvratna ogledala, pokrovi stranskih kovčkov ter kovčka za sedežem, pa tudi sedež je bil lakiranju podobne barve), popolne opreme. Ta zajema klasične BMW ročice z malce nena-vadnimi stikali, celotni K seriji motociklov enako oblikovano armatura ploščo z dodatno na krmilo prigrajenima merilnikoma za količino goriva v rezervoarju ter motorno temperaturo. V oklep sta vkomponirana zvočnika, z leve zu-nanje strani pa je pričvrščena v gume odeta antena.

Nekako najmanj uporaben se mi je zdel na motociklu prav radijski aparat. Kajti glasbo je bilo slišati le do hitrosti 60-70 km na uro, nato je prijetne zvoke preglasil piš veta ob čeladi. Se pravi, da na dolgočasnih avtocestnih krizanje-jih z radiom ni mogoče računati, pa tudi sicer čelada sama precej zmanjša slišnost. Na vsak način sta bila vgrajena zvočnika preslabotna.

Motor, ki odlikuje K 100 serijo že okroglo četrto leto, dokazuje,

da je kvaliteten in dobro zasnovan stroj, povsem v koraku s časom, pa čeprav zmora ob 987 kubikih prostornine in Boschevem elek-tronskem vbrizgu goriva »le« 90 konjen moči. Konstruktorji so razliko v moči motorja, s katero se ponašajo konkurenčni izdelki, kompletirali z manjšo težo moto-cikla, pa je tako rezultat 2,7 kg na konja moči nadvse ugoden. Pri-merjava s konkurenco pokaže, da je le kawasakijev GTR 1000 bližu BMW-ja, honda in yamaha pa stre-žeta z občutno slabšim raz-merjem.



Voznikov delovni prostor: bogato opremljen in pregleden. K opremi sodijo pregledna ovalna armatura plošča z merilnikom hitrosti in števcema prevoženih kilometrov, merilnik vrtljajev s pokazovalcem v menjalniku vklapljeni prestave, kopica kontrolnih lučk, digitalna ura. Na krmilo sta vgrajena merilnika količine goriva v rezervoarju ter merilnik temperature motorja. Ob kontaktini klučavnici na oblogi prednje vilice sta vgrajena še električna vtičnica in stikalo varnostnih utripalk. Obloga ročic na krmilu je iz penaste gume, na krajeh pa so vgrajeni dušilci vibracij

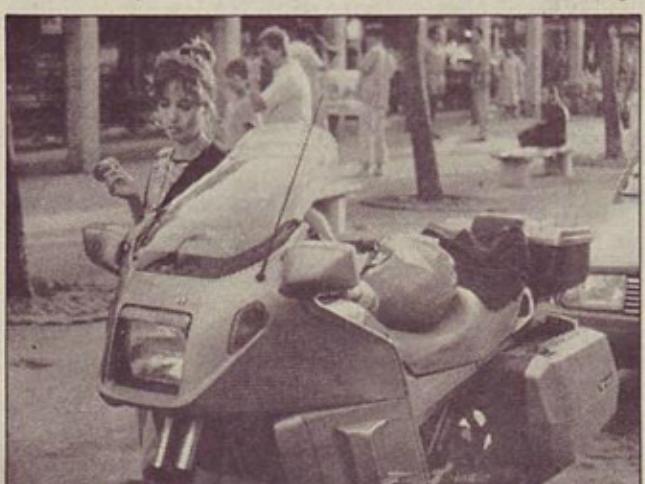
Zato ni presenečenje, da moto-cikel z lähkoto zmora največjo hi-trost 215 km na uro (po števcu ca 230 km na uro) in z mesta do 400 metrov pospeši v 22,88 sekunde. Ob tem pa je motor tudi izredno okroglo vrtec, tako da brez upira-nja v peti potegne tudi z okroglih 1000 vrtljajev v minutu. To pomeni, da je mogoče z menjalnikom prav

elegantno lenariti in hkrati tekoče slediti gibaju prometa!

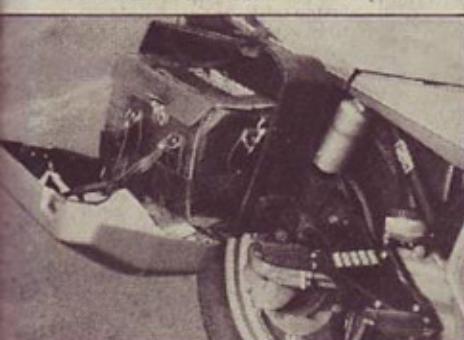
Po zasnovi in zmogljivostih se BMW K 100 LT uvršča v sam vrh razsežnemu turizmu namenjene ponudbe. Priljubi se že pred prvim prevoženim tisočakom, ko povsem prepirča, da je še vedno evropskemu okusu primerno ukrojen in hkrati udoben v najboljšem pomenu besede. In da je s tem motociklom mogoče hitro doseči cilj, ne kaže posebej pu-darjati: še najlepše je v dvoje, ko se čar motociklizma pokaže v pov-sem novi, še prijetnejši luči. Kajti neprijetnosti z nikoli dovolj skromno prtljago, razbolelimi udi, ušesi polnimi hrupa, tudi pretirano premočenostjo potnikov v dežju so marsikateremu motoristu in sopotniku zagrenili misel na dopu-stovanje z motociklom.

BMW K 100 LT ponuja nove vidike, ki jih kaže preizkusiti. Pa če-prav je motocikel med najdražjimi na trgu in mu je mogoče zameriti nekaj drobnih malešnosti, ki pa znajo biti zoprene: sem sodi preveč klučev za zaklepanje različnih klučavnic (vžig, stranska kovčka, kovček za sedežem), nerodno do-stopna klučavnica za zaklepanje krmila, nedostopna klučka za obe-šanje čelade v primeru, ko sta stranska kovčka zasedena z gar-derobo, in preslabotna zvočnika.

MITJA GUSTINČIČ



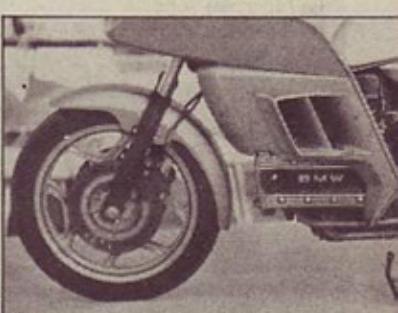
BMW je bil že s turističnim bokser motociklom prvi, ki je serijsko vgradil na motocikel popoln aerodinamični oklep. Uglede linije in učinkovitost oklepa so oblikovalci namenili tudi prestižniku iz K serije



Bočna kovčka sta dovolj prostorna, da po-goltnata čelada ali potovalno torbo. K seriji opremi sodi zadnji Nivomat blažilnik



Reže na bokih aerodinamičnega oklepa, ki odvajajo topel zrak od motorja, pri LT modelu dopolnjujeta spojlerja



Prednji del: v levo prevrnjeni štirivaljnik objema oklep. Prednja zavora na kolata strežeta s spodobnimi rezultati