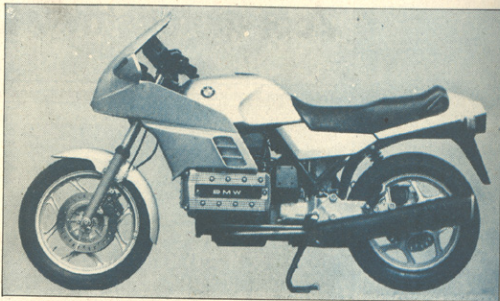


V južni Franciji, mestecu La Napoule, tik ob Cannesu, je BMW razkril svoje tako skrbno varovano novost – motocikel nove generacije, imenovan K 100.

Bavarska hiša je vse od leta 1923, ko je genialni konstruktor Max Fritz zasnoval motor z nasprotni ležajima valjema, negoval svoj bokser, prilagajala zahtevam časa. Toda zasnova je ostala nespremenjena in bokser je postal legenda, ki je nastajala na tekmovalnih stezah, na turističnih krizarjenjih ter v Saharskem pesku.

Po šestdesetih letih nage bokserja so pri BMW naredili krepak korak naprej, ponovno so ubrali svojo pot.



K 100 RS – vsečne oblike, odprtine v vteku odvajajo zrak od hladilnika

Vozili smo novi BMW K 100 RS

BMW je imel kaj skrivati!

Prva resnična novost po 60-letni negi bokser motorja

Prvi vtisi kažejo, da so pri BMW zakar nekaj uspešno. Kajti verjetno ni motocikla, o katerem bi specializirani in mali specializirani tisk toliko pisal ter ugibala. Lovci na posebnosti so oprezali in lovili novi motocikel, ki pa ga je BMW uspešno skrivati. In šele tik pred koncem razvoja so uspeli fotografirati z dreves ob stezi v Müggelu slikati motocikel, ki bo ugledal prodajne izlozbe že to jesen.

BMW je v zadnjih treh letih investiral proizvodno tehnologijo v Berlinu, kjer nastajajo motocikli, 250 milijonov mark, v naslednjih letih načrtujejo še dodatnih 200 milijonov. Teren za novi motocikel so odliplj skrbno, prav tako ljudi preizkusili novo zasnovo – motocikli iz preizkusne serije so prevozili pot, enako pretnajkratnemu obsegu ekvatorja. Popolnoma nova zasnova motocikla, ki izstopa iz današnje konfekcijske poruobe, pa pomeni izziv Japoncem, ki so že utapljajo v lastni politiki ekspanzije in bilkovitega spreminjanja modelov. To kažejo številni bankroti prodajalcev japonskih izdelkov.

pomeni tako večjo zapletenost motorja kot tudi večje stroške pri samem vzdrževanju.

Vrstni štirivaljnik so zasnovali tako, da leži v okviru horizontalno (valji so na levi strani motocikla, karter na desni). Vsi ostali elementi motorja pa so vgrajeni nad – pod linijo valjev, tako da je nastal izredno kompakten motor.

Od daleč spominja silhueta motorja na bokser. Tako je ohranil tudi predno-

sti bokser zasnove – nizko težaiče motocikla ter lahek dostop do vitalnih delov. Zato je možno brez demontaže posesti za gorivo ali snemanja motorja iz okvira doseči svečke, ventile, injektorje elektronskega vbrizga goriva; z druge strani pa je možen pristop do motorne gredi, ležajev in batov.

Legla motorja – motorne gredi – je omogočila izvedbo prenosa moči na zadnje kolo s kar najmanjšimi izguba-

mi, saj so motorna gredi in kardanski prenos v isti osi. Da pa lega motorja in prenos moči ne bi z vrtilnimi momenti negativno vplivala na vzorne lastnosti, je motor zasnovan tako, da sta sklopka ter alternator nasproti se vrtila – vrtila se v nasprotni smeri kot motor in prenos.

Novi motor se ponaša tudi z elektronsko ter računalniško. Vžigalna elektronika prilagaja kot vžiga glede na vrtilaje motorja ter hkrati skrbi za izkjučitev injektorjev za vbrizg goriva, ko vrtilaji zaidejo v prepovedano območje, to je pri okoli 8750 vrtiljajih.

Vbrizg goriva je Boschov LE – Jetronic. Pod sedezem vgrajeni računalnik uravnava čas vbrizga ter količino goriva ob upoštevanju temperature in volumna vsesanega zraka, temperature hladilne tekočine ter števila vrtiljajev motorja. Tako uravnano napajanje motorja z gorivom ohranja porabo v sprejemljivih mejah, prav tako pa zagotavlja čistejšo izpušne pline. K zmanjševanju porabe pa vodi tudi izkjučevanje injektorjev ob popuščenju plina – vse do meje 2000 vrtiljajev.

ŠTIRJE VALJI IN VODNO HLAJENJE

BMW je želel tudi z novim motociklom ohraniti ekskluzivnost, ki mu je v preteklih letih prinesla uspeh. Preizkusili so pokazali, da je bokser z močjo 60 – 70 konjev dosegal svojo mejo, pretiravanje navzgor pa bi pomenilo težavo s trajnostjo, omejevanjem okolja, porabo goriva itd. Tako so sklenili, da bo bokser motor ostal srce motociklov do meje 800 kubikov.

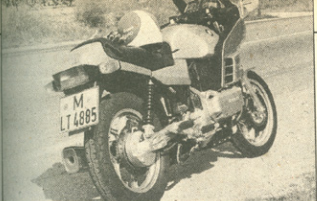
Višji razred pa je bil deležen popolnoma novih posegov. Nastal je štirivaljnik z vodnim hlajenjem, dvema ventilioma na valj in dvema odmičnima gredema v glavi motorja, ki ju krmili veniga. Pri konstrukciji lega motorja so konstruktorji bogato izkoristili izkušnje s tekmovalnih avtomobilskih motorjev formule 2. Kljub temu pa niso uporabili po štirih ventilih na valj, ker tak prijem



Bazični model K 100 – prihaja v trgovine

NOSILNI ELEMENTI

Električna črpalka za gorivo je vgrajena na varnem mestu – kar v rezervoar (aluminijest) za gorivo. Kljub nenava-



Zadnja polovična nihajka je iz lahke litine, vzmetenje BMW monolever

onemu "ležšču" pa je lahko dosegljiva (za morebitna popravila) skozi odprtino, v kateri je tudi čep rezervoarja.

Okrvi modela K 100 je iz jeklenih ocvir odprte konstrukcije in tehta le 11,3 kilograma. Motor je vanj vpnet na petih mestih, hkrati pa služi tudi kot nosilni element.

Tudi pri modelu K 100 so uporabljali že na G/S modelu preizkušeno monolever vzmetenje. Polovična nihajka je narejena iz tanka litine, v sabi nosi elemente kardanskega prenosa moči, opira pa se na ročan bližnik s progresivno vzmetno nastavljanje na tri stopnje.

Prednja vilica je taka, kot jo poznamo z drugih motociklov BMW. Kraki preseka e 41,4 mm zagotavljajo logost, hod 165 mm pa zagotavlja mehko požiranje grbn in omogoča udobno "dolgozračni" motoristom.

Kolesa so tudi že znana, imenovana BMW Compound (iz dveh lahkih litin vilta, tako da zagotavljajo največjo elastičnost). Prednje kolo je 18 colsko, zadnje 17. Gume pa so nizkega preseka, lubesless.

Konstruktorji so snovali motocikel tudi z željo po čim manjši teži, kar jim je uspelo. Motocikel, pripravljajen za vožnjo (tudi z rezervnim orodjem), tehta 239 kilogramov, kar je zavidanja vredna podatek. Kljub temu pa je za "vsi" sistem tak, da so ga ne bi smarovali tudi krepko težji motocikel. Prednje kolo zavirata kolo e 285 mm, zadaj, eden enakih dimenzij. Zavorne čeljusti Brembo pa so opremljene s semimetalnimi zavornimi oblogami. Ki tudi v delu zagotavljajo odlično zaviranje.

VSEČNE OBLIKE

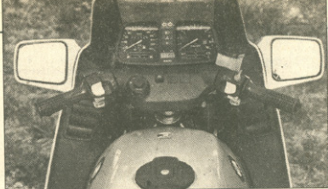
Designiraj so opravili dobro delo. Linije so čiste, posoda za gorivo se mehko nadičuje v sedež z repkom z vkomponirano veliko zavorno lučjo. Pri modelu s športnim značajem, imenovanem RS, je prednji del odtel v uspel polovičen aerodinamični oklep, ki je bil zarisal v vetrovni kanalu. Že oklep modela R 100 RS je bil delen pohval zaradi svojih aerodinamičnih lastnosti. Tokrat pa so konstruktorji opravili še boljše delo, saj je zaščita voznika pred vetrom pri največjih hitrostih popolna, motocikel pa popolnoma miren.

Oprema je na visoki ravni – en ključ oklepa varnostno ključavnico, čep posode za gorivo, ključavnico mehko oblažjenega sedla, ki tudi v delu služi kot kontaktni ključek.

Armatura plošča je popolna in razveseljivo pregledna. Merilnik hitrosti postreže tudi z dnevinsim števcem kilo-

metrov, v spodnjem delu sta dve lučki, ki se swarede zasvetita, ko količina goriva v rezervoarju doseže sedem in štiri litre. V obratovanje pa je vgrajen še digitalni zapis o vključbi prestavi v merjalniku, pa signalni lučki za aku mulator, olje v motorju, čokter kritično mejo temperaturo hladilne tekočine. Medci oboema števcema pa so še kontrolni smerozkaz, prostega teka, luči ter zavor. Na dnu armature plošče je našla svoje mesto tudi digitalna ura.

Na novo so zasnovane tudi komandne ročice s stikali. Ročice so mehke, kot smo tega pri BMW že navajali. Malce manj vseč so nam bila nova stikala, ki zahtevajo nekaj več vaje. Stikalo levih smerozkazov je na levi ročici, desnih na desni. Izkljop je avtomatski po 12 sekundah ali 250 m vožnje, lahko pa jih ročno izključite s tretjo tipko. Stikala so sicer velika, opazno obravna, toda ne-



Bogata armaturna plošča, oblažena vilica in krmilo, nova stikala, odlična vzvratna ogledala

vajenemu vozniku ne najbolj priročna. Zahtevajo vajo.

Vseč je check kontrol – signalna lučka za zavori; Zagorji, ko preverite kontak, in upasne šele, ko preverite delovanje prednjih ter zadnje zavore. Hkrati pa swareče opozori, če ne gori zadnja ali če ne deluje zavora lučk.

K opremi sodi tudi spodoben H 4 žaromet e 180 mm, varnostno pregibne stopalke, preklonna ročica pod sedežem, ki olajša postavljanje motocikla na glavno stojalo; bogat komplet orodja, komplet prve pomoči.

PREKRATEK KROG

Azurna obala ima svoj šarm. Toda za preizkus novega motocikla K 100 sem si na them želel varnega dirkališča. Pa

Tehnični podatki

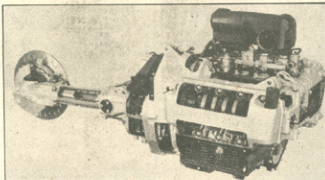
MOTOR Štirivaljni v vrsti, vodno hlajen, 987 kubičkov, vrtna x gib 67x70 mm, moč 66 kW (90 KM) pri 6000/min, navor 66 Nm pri 6000/min, kompresija 10,2:1. Dva ventila na valji, sesalni e 34 mm, izpušni e 28 mm. Elektronski vbrizg goriva Bosch LE – Jetronik, digitalni vžig Bosch VZ – 51L, alternator 460 W.

PRENOS MOČI – enoploščna suha sklopka, petstopenjski merjalnik, kardanski prenos moči na kolo

OKVIR odprt, cevni z motorjem kot nosilno enoto. Prednja teleskopska vilica e 41,4 mm, hod 165 mm, zadaj monolever, hod 110 mm. Kolesa Compound iz lahke litine, gume spredaj – zadaj (odvisno od proizvajalca), zavora 2K/e 285 mm.

DIMENZIJE dolžina 2220 mm, širina 960 – 800 – 916 mm, višina krmila 730 – 690 – 770 mm, višina sedeža 810 mm, teža motocikla s polnim rezervoarjem 239 – 249 – 254 kg, rezervoar 22 litra 7 rezerva; poraba pri 90/100 km 5,0/6,3 – 4,3/5,7 – 4,4/5,9 litra; pospešek od 0 – 100 km na uro 3,9 – 4,0 – 4,1 s, največja hitrost 215 – 220 – 215 km na uro.

Prvi podatek velja za model K 100, drugi za K 100 RS, tretji za K 100 RT



BMW compact drive sistem – motor, prenos v enem bloku

so bili pri BMW drugačnih misli, kajti K 100 nima športnih ambicij, češ da je dirkalnih motociklov že dovolj, pa tudi testniki na dirkališču izgubijo občutek za – mejo.

Krog je bil dolg okoli 60 km, speljan v grnežev na Grand Carnesom ter z delčkoma avtoaste v smeri Nice. Za oznake je bilo poskrbljeno; povod ozrak, za hitrostno tolerančne policijske patrolje ter rešilci za vsak primer.

Izbral sem K 100 RS, ki bo napredaj šele nekaj mesecev za osnovnim modelom.

Kontak, pritisk na gumb, komaj slišen zvok starterja in štirivaljni je mehko zabrel. Kontrola zavor, da upasno lučka.

Prva prestava, težko verjamem. BMW je vedno na glas označil, ča je prestava vklopljena. Tokrat tišina, le digitalni zapis kaže, da je motor v prestavi.

Na posodi za gorivo je zalepljen zemljevid, da se ne bi izgubil. Pot vodi v grnežev. Ovinek za ovinkom, brez predaha. Asfalt je ogaben – v vročem asfaltu maso so cestarji vsili gramoz in kamenčki štirijo iz asfata kot rezila. Počasi ...

Sedim udobno. BMW nizu krmilo mi je že od nekad pri srco. Oklep je urarsko izdelan, koieno mi v napoto, le pleksti je močno popačena. Toda ne moti, ker je rizek. Spojlerček odbija zrak nad čelado in hitrost ne čutim.

Motor zmore 66 kW pri 8000 vrtiljih, moč enakomerno narašča. Motor zmore 66 Nm navora pri 6000 vrtiljih, krpoko vleče že od 3000 vrtiljev navzgor. Z menjalnikom lahko lenarim.

Pazljivo iz ovinka, prestava navzgor, plin do konca, zaviraj in prestava navzdol. Zavora so odlične. Teh ovinkov je že čez 30 km, zavora pa še vedno mehko zavirajo. Motocikel je v rokah lahкотen, ne kaže, da je tisočak.

Avtocesta, pokazem kartico, in plin do konca. Motor je tih – zasługa dobro začujšenega izpuha 4 v 1.

Zanima me, kje so ustavi kazalec merilnika hitrosti. Laže preko 200, 210, 220, poučičam plin, motocikel je miren, ča je veselje. Cesta zavija v levo, poučičam plin, motocikel siedi smer kot po tratičah.

Izvoz, končujem krog. Škoda, pritožujem se, da je krog prekratek. BMW može se zadovoljno smehljajti. Nikogar od testnikov ne vleče na pred obalo zbijabo se jarko, kjer čaka kosilo. Gremo v nov krog, nestrneži v vrsti bodo že počakali ...