

Svetleča se pločevina je magnet za zvedave poglede.

Danes še celo bolj kot včeraj. BMW-jeva K serija motociklov je zelo močan magnet, tako na tujih kot na domačih cestah: ugledno je ime in ugledno prepričljiv je izdelek sam!

Ugleden je tudi tisti, ki za motocikel na nemških tleh odšteje 13250 DM – pri nas pa nekaj malega manj od milijona in šeststo tisočakov, ta hip seveda...

Dve leti bo tega, kar je BMW pokazal svetu, kako si zamišlja motocikel današnjega in jutrišnjega dne. Konica motociklov BMW, to je litrska bokser ponudba, je kljub nenehnemu piljenju in izpopolnjevanju detajlov v tolikšni meri ostarela, da je prihajala navzkriž s pojmovanji o porabi, zmogljivosti in seveda onesnaževanju okolja. Potreben je bil korenit rez, kar so kazale tudi prodajne številke. Kupci so si želeli nekaj več, pa čeprav je visoko obdelana klasika še vedno nudila veliko – za sorazmerno veliko denarja, seveda.

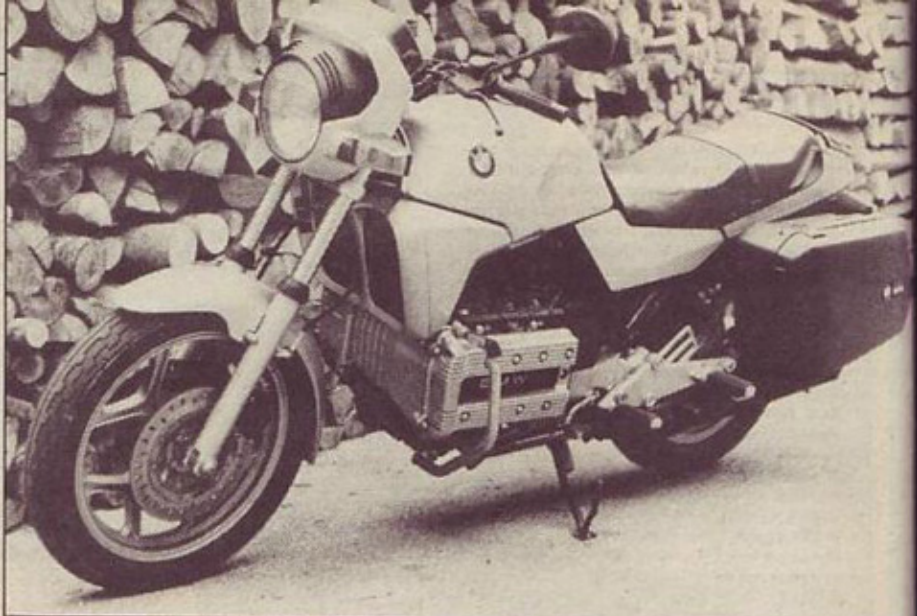
Pričakovati je bilo, da bo BMW pripravil nekaj svojega, nevsakdanjega, a še vedno močno realnega – udarno novost, skratka. Rešitev naj se ne bi vkalupljala v že znane prijeme pretežno japonskih snovalcev, tako kot je ostajal samosvoj šestdesetletni bokser, ki je ponel BMW image v svet.

Pričakovanja so se do potankosti potrdila, v visoko naelektrenem ozračju – BMW namreč ni dovolil poprejšnjih pogledov skozi vrata svoje prototipske kovačije, pa tako tudi ni bilo do zadnjega hipa jasno, kaj so bavarski tehniki pripravili. No, potrdilo se je, da so snovali na prefinjen način ter v skladu s hišno tradicijo: s precej sodobno obdelane klasične motorske tehnike, kombinirane z obilico elektronike, varčevali so s težo, vozne lastnosti pa naj bi zadovoljile tudi zelo zahtevnega voznika.

Res je, da so se modnim tokovom iz japonskih hiš na široko ognili. Takrat s namreč Japonci na veliko segali po motorjih s trištevlično močjo ter izjemno visokih vrtljajih, okvirje so pričeli izdelovati iz aluminija, segali so po 16 colskih kolesih in brezkončno nastavljenih sistemih vzmetenja, po anti – dve sistemih ... Izkazalo pa se je, da je bilo nekaj teh tehničnih poslastic bolj modnih kot koristnih in tako jih japonski tehniki že polagoma zamenjujejo z novimi prijemi.

## NA KRATKO

Tehnične posebnosti BMW K serije motociklov smo do podrobnosti predstavili že lansko leto ob zapisih z vožnje modela K 100 RS. Model K 100 pa je osnovna varianta, na kateri so motocikla z oznako RS – RT le dogradili. Zatorej se ne kaže na dolgo ponavljati. Le na kratko: oprijemajoč se izkušenj iz avtomobilске formule 2 so inženirji izdelali vrstni vodno hlajeni štirivaljni z glavo ter blokom iz aluminija, dvema ventila na valj, dvema odmičnima gredama (ki ju krmili veriga), enoploščno suho sklopko ter predprogramirano elektroniko, ki bdi nad vžigom ter vbrizgom goriva v valje. Bosch LE – Jectronic sistem vbrizga goriva je privilegij BMW motociklov in velika tehnična poslastica v vsekakor tehnično bogati paleti pretežno japonskih motociklov. Ekskluzivnost in originalnost pa ob uporabi vbrizgavanja goriva nudi predvsem zasnova motocikla: v levo prevrnjen, težeč motor, ki hkrati z menjalnikom, spremljajočimi



BMW K 100: prodaja Tehnunion Ljubljana

Vozili smo BMW K 100

# Osnovna inačica

Uspeh na trgu potrjuje, da je projekt popolnoma uspel – Ugleden naslednik bokserja



Okvir vodnega hladilnika spominja na BMW ledvički

agregati ter kardanskim prenosom moči v zadnji monolever nihajki tvori, na patentnem uradu zaščiteno, »BMW compact drive system.« Ta je v petih točkah obešen v iz ravnih jeklenih cevi izdelan dvojni, spodaj odprt okvir.

Nekaj tehničnih poslastic: aluminijast 22-litrski rezervoar goriva skriva v sebi električno bencinsko črpalko ter filter goriva (klasične pipice pod rezervoarjem tako ni več); elektronski vbrizg goriva je opremljen z zaklopko, ki izklopi vbrizg goriva v hipu, ko voznik pusti ročico plina, ter ostaja izklopljen vse dokler vrtljaji motorja ne padejo do vrednosti

2000 vrt./min – to precej pripomore k manjši porabi goriva; elektronika je opremljena tudi s tipalom, ki izklopi vbrizg goriva, ko motor doseže nevarnih 8770 vrtljajev – tako je varovan motor pred neobčutiljivo voziško roko, pa voznikova denarnica tudi; zadnja koltna zavora je opremljena z omejevalnikom zavorne moči; zavorni sistem dopolnjuje rdeča kontrolna luč na armaturni plošči, ki sveti, dokler voznik ne preveri delovanja zavor, zavsveti pa tudi med vožnjo, če je kaj narobe z zavorno ali pozicijsko zadnjo lučjo – tako je varovan tudi voznikov hrbet.

Voznik je tudi s prednjega konca dobro oskrbljen. Informatici služijo pregledna, dobro zasenčena ter ponoči mehko zeleno osvetljena armaturna plošča avtomobilskih oblik: tu sta merilnik hitrosti s števcem prevoženih kilometrov ter dnevnim števcem kilometrov ter kontrolnima lučkama količine goriva v rezervoarju (rumena – 7 l, rdeča – 4 l) in pa merilnik vrtljajev motorja z digitalnim zapisom v menjalniku vključene prestave ter kontrolnimi lučkami generatorja, oljnega sistema, hladilnega sistema ter coka. Med obema števčema pa so razvrščene kontrolne lučke delovanja smerokazov, dolgega žaromet, prostega teka menjalnika, kontrolka zavor ter digitalna ura (ta ne sodi k opremi motociklov za naše tržišče). Je pa treba povedati, da so na testnem motociklu kazalci obeh števcem na pol odpevaldi poslušnost: tisti v merilniku hitrosti se je rad vračal na ničlo tudi pri polni hitrosti, tisti v merilniku vrtljajev pa je opletal kot vaški zvon.

Stikala: po obvezni vaji zelo priročna, sicer pa točna. Na mehki oblogi krmila pa je še kontaktna ključavnica, stikalo varnostnih utripalk ter serija slepih stikal, namenjenih morebitni dodatni električni opremi.

K 100 sodi v osnovno ponudbo, torej je spredaj gol. Hočem reči, da nima aerodina-

mičnega ščitnika – le žaromet je ovit v plastično oblogo, ki vključuje tudi blok z instrumenti. Vsekakor se spleča doplačati za svoj manjši plexi ščitnik, saj glede na visoke potovalne hitrosti, ki jih nudi motocikel, voznik sicer preveč trpi. Nekaj prispeva tudi pokončna drža, ki jo narekuje nekoliko privzdignjeno krmilo, priročno v mestni gneči ali na serpentinasti cesti. Ta motocikel je opremljen s klasičnimi vzratnimi ogledali (RS in RT imata ogledali vkomponirani v aerodinamičnem oklepu). Ogledali sta dobro nastavljivi, toda v srednjem območju vrtljajev nepregledni zaradi sicer rahlih vibracij motorja.

Vozniku v pomoč je ob ceveh okvira skrit preklonni ročaj, ki služi lažjemu postavljanju motocikla na glavno stojalo. Vozniku v pomoč pa sodi tudi v repku za sedežem shranjena oblička prve pomoči: tiste za voznika, tiste za krpanje tubeless gum ter orodja. Rezervnih zarnic pa ni.

## VTISI

Oblikovalci so opravili delo pohvalno. Je pa res, da je K 100 v primerjavi z bogatejšima modeloma nekako najmanj ugleden. To ne pomeni, da je spaček, le RS/RT modela sta na oko popolnejša. Je pa res, da linije motocikla dopolnita stranska kovčka, ki sta resnično v pomoč (le ključavnice za zaklepanje kovčkov na nosilec ter za zaklepanje pokrovov samih so tako drobne, da jih v temi ob najboljši volji težko zadeneš) in tudi med vožnjo ob maksimalni hitrosti ne ovirata. Sta pa za doplačilo, seveda.

Motocikel je odličan. Kljub temu pa bi se kaj malega še vedno dalo postoriti. Tako je prednja vilica (o krakov 41,4 mm, hod 185 mm) za športno vožnjo malce premehka in na raztrganem asfaltu prehrupna. Učinkovit sistem nastavljanja blaženja vilice bi bil prijeto dopolnilo. Športni vozniki ni pogodu položaj stopalk, stranskega ter bočnega opornika in ščitnika motorja (ta je tudi za doplačilo) – vse skupaj namreč ob izrazitejšem nagibu drgne ob asfalt. Je pa res, da se voznik s čim takim na naših precej zglatjenih cestah bolj poredko sreča.

Kardanskega prenosa moči nevajen voznik se more ob športnih zahtevah pravočasno zavdati reakcij. Kljub blažilnim sistemom kar-



Voznikov delovni prostor – naraven, udoben, pregleden

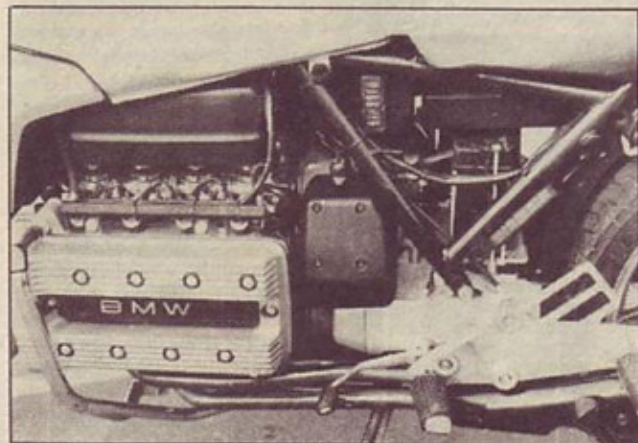
dan še vedno ne dovoljuje dirkaškega prestavljanja navzdol, zato je bolje vzeti ovinek s prestavo več v menjalniku.

Sicer pa je motocikel močno prepričljiv. Tako na dirkaškem asfaltu kot na cesti. Dovolju-

je lenobno vožnjo, dovoljuje športno priganjanje. Čeprav motor zmore »le« 66 kW (90 KM) pri 8000 vrtljajih, kaže, kot da ima kakšnega konja več. Navor 86 NM pri 6000 vrtljajih omogoča okroglo vožnjo tudi pri minimalni hitrosti v najvišji prestavi – brez cukanja in protestov mehanike. Številke so tudi zgovorne: motocikel pospeši od 0 do 1000 km na uro v 3,9 sekunde, od 0 do 400 m v 12 sekundah, najvišja hitrost pa je 215 km na uro. Ob tem pa gre tovarniškimi podatkom o porabi goriva tudi verjeti. Za 100 km poti zadošča od 5,5 do 6,5 litra superja in le ob izrazitem priganjanju poraba doseže okroglih 8 litrov, kar je zelo sprejemljivo.

Hitra vožnja v zaporednem nizu ovinkov zahteva močne roke, da prevagajo in potisnejo prednji del motocikla ob asfalt. Je pa zato dovolj že nežnejša ročica na zavorah. Prednja dva 285 mm koluta (zadnji je istih dimenzij) zavirata odločno in nežno – se pravi, da je brez težav mogoče ujeti na ročici zavore pravi občutek. Z zadnjim kolutom pa je bilo nekaj zopornih težav. Nepravilno nastavljen glavni zavorni valj je bil vzrok pregrevanju zavore ter poškodbi zavorne čeljusti. Priznati pa je treba, da so mehaniki z BMW servisa pri Tehnounionu v Ljubljani (ki pri nas zastopa in prodaja izdelke bavarske hiše) napako hitro odkrili in popravili. Pa tudi rezervni deli so bili na dosegu roke. Skratka, tudi to zna biti ob nakupu ena od odločujočih točk. In verjemite, BMW K 100 je resnično dober nakup!

MITJA GUSTINČIČ  
foto VELJKO JUKIČ



Za 90° prevrnjeni štirivaljni je opremljen z elektronskim vbrizgom goriva in je za mehanikarske posege lahko dostopen



K 100 je lahko vozen motocikel, le stopalke ter obe stojali prehitro podrsajo ob asfalt