



Test: BMW K 1100 LT

Prava leta in prave zahteve moraš imeti. Takrat znaš z vso globino srca ceniti tri priročne in prostorne kovčke za prtljago.

Tudi s pomočjo elektromotorjev nastavljivo šipo v vetrovniku oblikovanega aerodinamičnega oklepa, ki jo nastaviš tako, da tudi sopotnica za hrbtom ne čuti prepaha.

Vključiš električno ogrevane ročice na krmilu. In s stikalom ob levi ročici krmila nastaviš glasnost solidnega radiokasetofona.

WORLD

Kilometri asfalta, ki ostajajo pod kolesi motocikla, puščajo prijeten občutek. BMW K 1100 LT je resnično kraljevski primerek potovalnega motocikla. Aerodinamičen oklep razbija vetni tok široko v stran od obeh potnikov na motociklu. Tako učinkovito, da se je mogoče obleči občutno manj, kot pa sprva omeniš.

Tudi po več urah nizanja kilometrov se tista zahrbtna, topa bolečina v križu ne oglasi. Voznikov položaj na motociklu je ugodno pokončen, krmilo široko razprto in naklonjeno proti vozniku, sedež pa je primerek vzorno obla-

zinjenega, ne pretirano poudarjenega fotelja. Tako čuti tudi sopotnik, ki se brez škode za vozne lastnosti motocikla lahko s hrbtom opre ob prtljažni kovček, vpet za sedežem.

Vibracije, ki znajo sicer z urami vožnje postati silno nadležen spremljevalec, so tehniko učinkovito pridušili. Enako velja tudi za hrup.

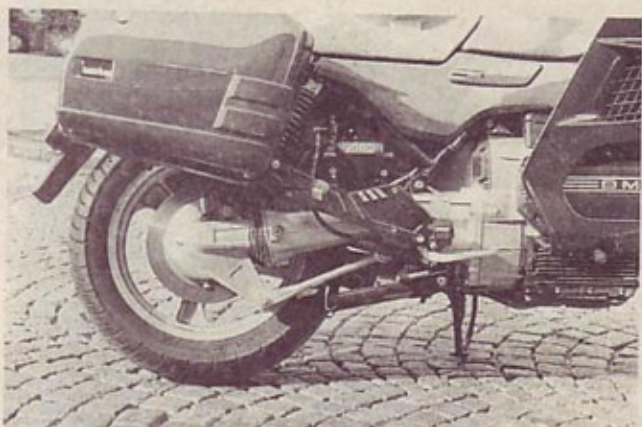
BMW je v svoj novi motocikel, ki so ga javnosti predstavili pred okroglim letom dni na milanskem salonu motociklov, vtkal vsa spoznanja serije K, ki je best seller vse od leta 1983. V modelu K 1100 LT, ki je nasledil pred-



Prtljažni prostor je bogato odmerjen, kovčki so novih oblik, še uporabnejši, dobro tesnijo.



Notranjost učinkovitega aerodinamičnega oklepa: odlično izkoriščen prostor z uporabnimi dodatki. V celoti mehko obloženo krmilo povečuje varnost.



BMW paralever z učinkovitim nastavljamim blažilnikom suvereno nadzira zadnji del motocikla. Dviganje in posedanje zadka motocikla zaradi kardanskega pogona je v celoti zgodovina.

TOURS

hodnika K 100 LT, se odražajo detajli, ki so se potrdili pri modelu K 1.

K 1100 LT se od predhodnika, ki je bil orientir v segmentu luksuznih turističnih motociklov, na prvi pogled, zelo očitno ne razlikuje. Še najbolj izstopajo povečani prtljažni kovčki, saj je zgornji povečan z 22 na 35 litrov prostornine, bočni par pa je zajetnejši za 2 litra prostornine (z 31 na 33 litrov). Oblikovani so elegantneje, lepo se zlivajo z linijo motocikla, saj so tudi pokrovi obarvani enako kot motocikel.

Izstopa tudi gornji del aerodinamičnega oklepa. Prej fiksno ši-

po so nadomestili z lepše ukrojeno, privijačeno na dve vodili, ki sta povezani z elektromotornim pogonom. S stikalom, nameščenim v mehko oblogo krmila, je mogoče šipi spreminjati naklon v obsegu 24 stopinj, kar je sprememba v višini za 112 mm. Nastavljivo steklo se izkaže za zelo uporaben detajl, saj občutno vpliva na zaščito obeh potnikov pred vetrom, nesnago v zraku in seveda dežjem. Da je aerodinamični oklep v celoti pomaknjen proti prednjemu kolesu za 30 mm, opazi šele visoko raščen motorist, ki s koleni ne dreza več v robove sicer funkcionalno ukrojenega oklepa, ki je tesno zaprt tudi z notranje strani. Tako

dobljene površine so uporabno izkoriščene: na levi strani je vgrajen radijski sprejemnik s kasetofonom z daljinsko komando na levi polovici krmila in pokrovom s ključavnico. Zrcalno na desni strani je zajeten predal s pokrovom in ključavnico, uporaben za odlaganje tistih drobnarij, ki so sicer vedno v napoto v žepih. Nad predaloma sta ob straneh armaturne plošče v oblogo oklepa vtisnjena dva zvočnika. V sam gornji rob oklepa pa so vgradili še štiri slepa stikala in lučko, podobno tisti za osvetljevanje avtomobilske notranjosti, ki je elegantno uporabna, ko se je treba v temi posvetovati s cestno karto ali denarnico.

V višini kolen sta v oblogo oklepa vtisnjena merilnika temperature motorja in količine goriva v rezervoarju. Ta dva merilnika sta zunaj vidnega polja.

Armaturno ploščo tvori že znan blok dveh merilnikov in v sredini nanizanih kontrolnih lučk, ki se zaključujejo z digitalno uro: pregledno, funkcionalno, nemoteče v vožnji. Enako velja

za že znana, poudarjeno obarvana stikala na krmilu.

Novo je krmilo, ki je s 765 mm za 10 mm širše kot pri modelu K 100 LT. Krmilo je v celoti prekrito z mehko oblogo, ki je tako kot notranja obloga aerodinamičnega oklepa element varnosti.

V oblogo krmila so vtisnjena stikala za uravnavanje višine stekla oklepa, varnostne utripalke, grejje ročic krmila ter ABS zavorni dodatek. Nad stikali je kontaktna ključavnica s ključem, ki odklepa vse ključavnice na motociklu (kontakt in zaklepanje krmila, predali, sedež, pokrov posode za gorivo, prtljažni kovčki) ter na levi električna vtičnica.

Oklep se ob straneh zliiva z avtomobilsko oblikovanimi vzvratnimi ogledali, ki so z lahkoto na-

stavljava, pregledna in se med vožnjo ne premikajo. Vse skupaj pa tvori celoto, ki odlično varuje motorista tako pred vremenskimi tegobami kot pred temperaturo iz motorja.

Z motorjem modela K 1100 LT je BMW v svoji zgodovini segel najvišje. Povrtanje z 67 mm na 70,5 mm je ob gibu 70 mm dvignilo prostornino z 987 na 1092 kubikov. Z modela K 1 so uporabili glavo s po štirimi ventili na valj. Pa tudi sicer so motorji identični, z digitalno elektroniko (motronic) za vžig in vbrizg goriva

lenarjenje v peti prestavi in tekoče pospeševanje. Vozniku se s samim motorjem ni treba na široko ukvarjati, kar je v turistični rabi, ko se popotnik želi predati čarom novega okolja, cenjena lastnost. Na koncu pa se ugodno izide tudi račun za gorivo, kajti ob umirjeni roki na ročici plina 6 litrov na 100 kilometrov ni omembe vredna poraba.

K 1100 LT je poleg motorja podedoval od K 1 tudi zadnje nihajno roko paralever, pa zmogljiv zavorni komplet plavajočih kolutov s fiksnimi štiribatnimi če-

Prednji del: odličen žaromet, lepši prednji blatnik, na trikrakem kolesu par plavajočih zavornih kolutov z dodatkom ABS.



vred, ki zmore nadzorovati tudi tristezni uravnavani katalizator.

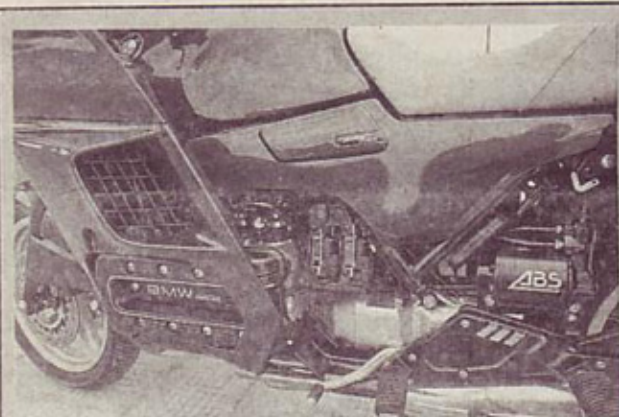
Moč motorja je zaradi v Nemčiji veljavnega dogovora konstruktorjev omejena na 100 KM, ki jih motor razvije pri vsega 7.500 vrtljajih v minuti. Povečanje prostornine pa se občutneje izraža v povečanju navora. K 1 in K 100 RS izkažeta navor 100 Nm pri 6.750 vrtljajih v minuti, povrtan motor pa zmore 107 Nm pri 5.500 vrtljajih v minuti. Če se za-zremo nazaj, opazimo, da je motor z dvoventilsko glavo iztisnil le 86 Nm pri 6.000 vrtljajih v minuti.

Motocikel s polno posodo za gorivo tehta 290 kg, kar v motociklizmu ni peresno lahka kategorija. S prtljago in obema potnikoma pa se kazalec na tehtnici mogoče ustavi pri še dovoljenih 500 kilogramih. Takšni teži je motor z lahkoto kos. Briljira z elastičnostjo, ki dovoljuje pošteno

ljutjmi za prednje kolo, enako velja za obliko in izvedbo aluminijastih koles. Tudi valjast dušilec na izpušni cevi je že znan.

Zavorni dodatek ABS je prav tako znan in pohvale vreden element opreme motocikla.

Motocikel ni gazela, čeprav tudi ni tako zajeten, da bi imel voznik v mestni gneči težave. Čeprav deluje impozantno, je med vožnjo zelo naraven, harmoničen. Vozniku je pri srcu tesno le takrat, ko motocikel prestavlja »na roke« ali ko pri ustavljanju noga ne najde zanesljive opore na tleh. Takrat je teže, ki jo je treba zadržati, preveč. Motocikel je namreč drag, vsa skrbno



V levo prevrnjeni, ležeči štirivaljni s štiriventilno glavo je obašen v cevni okvir. Na novo so oblikovani bočni paneli oklepa in sedeža.

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni, horizontalno ležeč, prevrnjen v levo za 90 stopinj – dve odmični gredi v glavi, gnanji z verigo – po štirje ventili na valj – vrtna in gib 70,5 x 70 mm – prostornina 1092 kubikov – kompresija 11:1 – največja moč 74 kW (100 KM) pri 7.500 vrtljajih/min – največji navor 107 Nm pri 5.500 vrtljajih/min – vbrizg goriva in vžig motronic – super bencin – vodno hlajenje – alternator 460W – akumulator 12V-25A – izpuh 4 v 1 s kompenzacijsko komoro.

Prenos moči: zobniški primarni prenos – enoploščna suha sklopka, vrteča se v nasprotno smer kot motor – petstopenjski menjalnik, prestavna razmerja: I. 4,50; II. 2,96; III. 2,30; IV. 1,88; V. 1,61; – kardanski prenos moči na zadnje kolo z razmerjem 2,91.

Okvir: dvojni cevni – spadaj odprt – motor kot nosilni element – predtek 101 mm – rihodosa razdalja 1565 mm.

Vzmetenje: spredaj oljno vzmetne teleskopske vilice s kraki premera 41,7 mm in hodom 135 mm – zadaj paralever z monoblažnikom z nastavljivo vzmetjo in hidravličnim elementom s hodom 120 mm. Kolesa in gume: kolesa trikraka iz lahke litine – spredaj 2,50x18 MT-H2 – zadaj 3,00x17 MT-H2 – guma spredaj 110/80

– VR18 – guma zadaj 140/80 – VR 17.

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

Mere in teža: dolžina 2250 mm – širina z vzvratnimi ogledali 915 mm – širina krmila 765 mm – višina sedeža od tal 810 mm – teža s polno posodo za gorivo 290 kg – prostornina posode za gorivo 22 litrov.

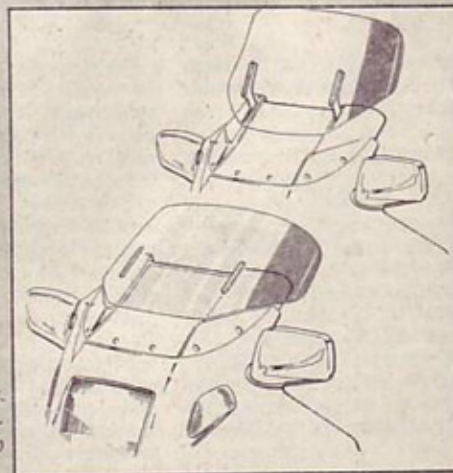
Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost prek 210 km na uro – pospešek od 0 – 100 km na uro: 4,3 sek – pospešek od 0 – 1000 m: 24,3 sek – poraba goriva pri 90/120 km na uro: 4,9/5,8 litrov na 100 prevoženih km.

MERITVE

Pospešek	2,0 sek
0–50 km/h	3,2 sek
0–80 km/h	4,4 sek
0–100 km/h	6,0 sek
0–120 km/h	7,8 sek
0–140 km/h	23,8 sek
0–200 km/h	12,7 sek
0–400 m	207 km/h
Največja hitrost	207 km/h
Zavarna pot od 100 km/h do ustavitve	40,9 metra

Cena: 16.556 DEM + 45 odstotkov tolažarskih dajatev

Zastopnik: Tehnounion, 61000 Ljubljana, Vošnjakova 5



Električno po višini in kotu nastavljivo steklo oklepa.

obdelana plastika pripeta nanj pa zna biti ranljiva.

Zajetnost oklepa in prtljažnih kovčkov pokaže šibko plat v zračnih vrtincih ali ob bočnem vetru, ko je treba motocikel krepkeje prijeti v roke. Vzmetenje, spredaj teleskopske vilice, zadaj pa en blažilnik znamke Showa, ki ga je mogoče nastavljati z opaznimi rezultati, so naravnani na udobje. Kljub temu pa zmorejo nadzorovati neravnine na cestišču dovolj dobro, da se je mogoče s tem motociklom tudi zelo hitro peljati, ostro zavirati, vihravo jemati nizajoče se ovine. Uživati, skratka.

Toda lesk visokega razreda zbledi, ko je pod kolemi mokrota. Večino kilometrov smo zaradi popolnejšega vtisa nizali v paru: K 1 in K 1100 LT. Na mokroti je K 1 brzel zanesljivo in mirno kot vlak na tirnicah. K 1100 LT pa se je izgubil. Pri hitrosti nad 130-140 km na uro je pričel uhati iz smeri, v ovinkih je prav nesimpatično širil krivuljo k zunanemu robu, mehko motokla z elastično vpetim krmilom vred je omogočala premalo direktn stik telesa s cesto, da bi bilo mogoče mirnega srca preživeti prvi tovrsten šok. Občutek, kot da si se sredi poletja pripeljal na led, res ni prijeten.

Da motocikel v mokroti spreminja svojo naravo, nisem pogoltnil. Zato je tudi navdušenje manjše, kot bi bilo sicer, kajti K 1100 LT je menda res največ, kar si lahko zaželi motorist, ki ga nemirni duh vleče v prelesti urbaniziranega sveta.

Visoka cena? Najpopolnejši odgovor pač daje ogled motokla v živo. To je lepo izdelan primerek!

Mitja Gustinčič
Foto: Srđan Živulović



METZELER

PROGRAM - 10%

MOTOR JET...

TEL.: 062/512-306
FAX: 062/512-741



Preskusili smo: arai quantum

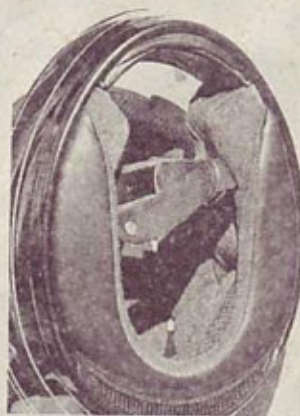
JAPONSKA POPOLNOST

Japonci so razmeroma pozno vstopili na svetovni trg motoklistične zaščitne opreme, kjer so blestela vodilna imena iz Evrope in ZDA. Med izdelovalci zaščitnih čelad sta image in kakovost odsevali znamki AGV ter Bell, ki sta določali smer razvoja.

Motokliskom so se nova obzorja odprla, ko sta se prebudili japonski hiši Arai in Shoei. Znamka Arai je preplavila profesionalno in amatersko športno prizorišče, z replikami čelad znanih tekmovalcev je sedla v srca motoristov, ki so se sicer res srečali z do tedaj nesluteno visokim cenovnim razredom, toda tudi s kakovostjo, ki meji na popolnost.

Popolnost? Tu bi se izognili naštevavanju atestov, ki dokazujejo, katere svetovne standarde čelade dosegajo ali presegajo, kajti iz države v državo različni tehnični predpisi se nemalokrat križajo v zahtevah in opozarjajo na neurejenost. Za nas je najzanimivejši standard ECE 22/03.

Čelada, imenovana »quantum«, je nasledila v minulih letih glasno hvaljeni model »giga«. Opaznih sprememb, ki bi ločevale med starim in novim imenom, ni. Brezhibno izdelana in briljantno lakirana zunanja školjka čelade je enaka v obliki in detajlih. Izdelana je iz poliestrskih smol, ojačanih s steklenimi vlakni. Notranja amortizacijska školjka pa je izdelana iz ekspaniranega polistirena. To so znani prijemi. Izrazito pa izstopa kakovost izdelave, ki se zrcali v udobju. Z veliko občutka je skrojena notranja penasto-tekstilna obloga, ki prijetno tesno obvija glavo in omogoča tudi uporabo očal. Uporabljeni materiali se s časom, kljub intenzivni rabi čelade, ne posedajo, deformirajo. Tudi zelo občutljive kože ne dražijo in ne spodbujajo znojenja. To je velika odlika, ki jo dopolnjuje učinkovit, nemoteč sistem zračenja notranjo-



sti čelade, ki zajema zrak v predbradnem delu ter skozi šobe vtisnjene v vizir. Za še učinkovitejšo preprečitev rosenja vizirja ob nižjih temperaturah je v predbradno oblogo vtisnjena zaslonka, ki izdihani zrak usmerja navzdol.

Pohvaliti velja vizir, optično brezhiben, brezstopenjsko nastavljen, resnično površinsko odporen in zamenljiv brez uporabe orodja. Preprost, toda učinkovit je sistem podbradnega zapenjanja čelade z nekoliko premehkim jermenom in parom obročkov.

Ekskluzivo za čelade Arai ima podjetje Mel Racing Shop iz Novega mesta, ki skrbi tudi za servis čelad. To se morda sliši kot nepomemben detajl, ki ga pri nas zastopniki in trgovci najraje zanemarijo, se pa v življenju izkaže kot odrešitev za tiste motokliste, ki izstopajo z velikostjo ali obliko glave ali pa z visokimi zahtevami. Arai namreč serviserjem zagotavlja ob nadomestnih delih tudi širok izbor različno krojenih penastih oblog različnih debelin s katerimi je mogoče čelado povsem »nastaviti« obliki glave in željam primerno.

Mitja Gustinčič

FAX

(061) 319-873

BMW bo konec meseca na salonu IFMA v Kölnu zagotovo predstavil motokliskel R 80 R, izpeljanko iz klasiko ponujajočega modela R 100 R. Tako je mogoče pričakovati okroglo oblikovane pokrove motornih glav, veliko svetlečega se kroma in na udobje uravnane zmogljivosti.

Honda po ustaljenem pravilu dveletnih ciklov, za to jesen ne prinaša korenitih novosti. Pričakovati je bolj cestno naravnani in lažji motokliskel africa twin.

Imola, 26. in 27. septembra gosti veterane na eni najzanimivejših prireditve, ki imajo razstavno trgovski pomen. Na dirkališču se bodo zbrali ljubitelji starih motokliskov, dvokoles, avtomobilov in vseh drobnarij, ki sodijo zraven in ki nosijo patino starosti.

Juniz Trade iz Maribora širi ponudbo opreme za motokliste. Tako se čeladam znamke Lazer pridružuje še znamka Levior.

Kawasaki je na osnovi agregata, ki poganja motokliskel ZZR 1100, razvil dirkalni avtomobil X11, formulo, ki je po zmogljivostih konkurenčna formuli 3. Agregat za novo rabo zmora 160 KM.

Kawasaki bo na salonu v Koelnu predstavil evropskim motokliskom model estrella 250, ki je kopija angleške motokliskične filozofije iz '60 let. Poleg bodo tudi slečni motokliski z imeni ballus 250 in xanthus 400.

Podjetje klub MAJ klub iz Domžal je z ugledno italijansko hišo MRobert navezal stike, ki obetajo zanimivo ponudbo oblačil in zaščitne opreme za cestni in terenski motokliskizem. Ščitniki za hrbtnice so že na voljo.