

Naš test – BMW R 100 CS

Cenjeno ime

CS je najhitrejši motocikel bavarske hiše – Poraba goriva lahko krepko niha, zato opozorilo: vozite s pametjo

Prijetna dema: »BMW? To pa je od nekaj dobra firma.«

Starejši lastnik razmaznjenega fička: »Koliko stane? Jaa, če si zmognem...«

Črpalkar: »A ste že spet nazaj? Ta ga pa spije!«

Na servisu: »Večino delov imata na zalogi.«

Danica z zelenim pramenom v laseh: »Crnega ne maram. Bol D'or mi je všeč.«

Ameriški novinar, testni voznik: »Kdor rad sam servisira motocikel naj ve, da mu bo dolgočas. Kardan, elektronski vžig in servisni intervali na 5000 milij nudijo prav malo dela domačim brkijcem.«

BMW je težko merit z enim metrom, ker je razred za sebe. Ni stroga konfekcija kot večina japonskih na minuti izbruhnih motociklov. Ni grob športnik s prikušenim malomarnostjo, kot jo nudijo italijanski motocikli. BMW nima skrbi s prodajo, pa čeprav motocikli z modro belim znakom niso prav poceni, tudi na zelo zasičenih trgu ne. So pa pri BMW opazili, da po njihovih izdelkih segajo predvsem motoristi: srednjih let, ki motocikel drugega cenejo kot vočrekerni mladostniki. Po sato so svoji prodajni paleti pritaknili dva mladostnika – R 65

LS ter R 100 CS – športno navdahnjena, za tiste, ki prsegajo na BMW, pa so pogrešali športno noto.

LETNICA 1981:

»Classic Sport« ali suhoporno R 100 CS je BMW predstavil leta v zimskem času. Tekrat je BMW na svojih motociklih opravil kar 70 izboljšav, na oku težko opaznil. Tako so olajšali eksplokcijo, varja so obdelali pri Mahleju po najščetnejših metodah (in prihranili 2,5 kg), ohlješ motorja je bogatejšje, za ojačanje, vžig s platinami je zamenjala elektronika, ...

Cas in spremembe so botrovali, da je športnik ter zelo dobro projazen motocikel R 100 S romal v pokoj. Bavenci so ga preskrtili v R 100 CS. Toda ostal je polocivni aerodinamični oklepek, športni rez za sedežem, vrnili so s h kolesom s špicami ter zadnji bolnasti zavori. Konstruktorji so omolili tožo na 200 kg in tak v 1000 kubicnih razredu obdržali primat enega najhitrejših motociklov. In »classic sport« je pri BMW najpospešljivši ter najhitrejši motocikel.

BMW je svojega športnika predstavil v klasični črno metalizirani barvi z izlato borduro in ceno, ki je motocikel uvrščala med BMW-jeve ekonomične motocikle iz litriške porudbe. Modela R 100 RS in RT sta bila za okroglega tiscčaka mark dražja.

Motocikel R 100 CS poganja enak motor kot model R 100 RS in RT. Ze nikoličkokrat predstavljeni dvovaljni z zrakom hlajeni boxer bo kmalu praznavil 70. obletnico (skoraj zagotovo lahko trdim, da bo BMW v naslednjem letu predstavil vrstni motor). Lansko leto je bil motor deležen drobnih sprememb, ki ne pomenujo počevanja zmogljivosti. Se pa odražajo na trajnosti in še enostavnnejšem vzdrževanju.

Motor je prostornine 980 kubikov iztisne 70 konjev, kar za ta razred sicer ni nekaj izjemnega, toda dovolj za hitrost prek 200 km na uro in pospeške od 0–100 km na uro v 4,4 sekunde. Dobri rezultati v motorju je dovolj elastičen, da lahko na menjalnik gladko pozabite ter v peti prestav lemarite pod 2000 vrtljaj – in tuči tudi pospešuješ. Moč enakomerno narašča vse do 7000 vrtljajev, ne-



R 100 GS – ob modelu R 65 LS drugi športnik v BMW-jevi prodajni ponudbi

prijeten hrup motorja označuje še dodatnih 400 vrtljajev več, čez pa ne mera – pa tudi potrebe ni za to.

Sklopka je prijetno mehka in neutrudljiva. Dobro stopanjevani petstopenjski menjalnik pa je na trenutku še vedno glasen in rahlo netočen – predvsem pri stopnjevanju navzdol. No, morda je to pripisano grobostim prejšnjim testnikov, ki so motocikel vozili pred nam.

Motor je vpet v dvojen cevni okvir z vijačenimi zadnjimi delom, zadnjo cevno nihajoč ter kardansko z vzmetsnim blažilnikom v desnem kraju nihajke. Sprejed je vzmetenje zaupano hidravilni teleskopski vilici s hodom 200 mm, zadaj pa je motocikel opri na dva hidravilna blažilnika z možnostjo tristopenerjske nastavitev trdote vzmeti. Za doplačilo pa lahko izberete Bogejeve blažilnike Novomat (serijsko dodani k modelu R 100 RT), ki se samodejno prilagajo obtežji motocikla in ohranjajo konstantno višino zadnjega dela motocikla.

BOGATA OPREMA

Trikotnik med krmilom, stopalami ter sedežem je tako uravnan, da je voznikov položaj naraven in neutrujajoč. Krmilo je športno nizko, evropsko, bi rekli Japonci, nekaj najprijetnejšejo, kar sem imel v rokah. Stopalke niso (varnostno) preklopne, so nameščene – tudi sovoznikove. Krmilne ročice, so mehke, stikalna pri roki in natanci. Na le kontaktu klučavnica je vgrajena na nenavadno mesto v lev krak nosilca luči. Sprva malce od rok, nato pa postane všeč.

Opreme vsebuje: merilnik hitrosti, števec kilometrov ter dnevni števec kilometrov, merilnik vrtljajev, voltmeter, natanci kvarcno uro in kopico kontrolnih lučk. V

Technični podatki

Motor: zračno hlajeni štiritaktni dvovaljni boxer – vrtanje X gib 94 × 70,6 mm – prostornina 980 kubikov – kompresija 9,5:1 – največja moč 51,45 kW (70 KM) pri 7000/min – največji navor 76 Nm (7,7 kpm) pri 6000/min – dva membranska podtlakna uplinjača Bing V 94 x 40 mm – elektromski vžig – suha enoplosčna sklopka – petstopenjski menjalnik – kardan – akumulator 12 V 28 Ah – generator 290 W

Okriv in vzmetenje: dvojen iz jeklenih cevi, zadnji del vijajuč – spredaj hidravilna teleskopska vilica s hodom 200 mm, zadaj tristopenerjsko nastavljiva blažilica s hodom 125

mm – spredaj dva koluta ø 260 mm z Brembo čeljustmi – zadaj boben ø 200 mm – gume spredaj 3,25 H 19, zadaj 4,00 H18

Mere in teža: dolžina 2210 mm, širina 746 mm, širina krmila 630 mm, višina sedeža od tal 820 mm, medosna razdalja 1465 mm, predtek 95 mm – teza praznega motocikla 200 kg – pripravljen za vožnjo 220 kg – rezervoar 24 litrov (2 i rezerve)

Zmogljivosti: največja hitrost preko 200 km na uro – pospešek 0 – 100 km na uro 4,4 sek – poraba goriva na testu med 6,25–14,28 l super bencina na 100 km.

ročici na krmilu sta vgrajeni vzvratni ogledali. Toda na malec prekratkih pętij, zato voznik vidi tudi svojo kompolca, pri 3000 vtijah trepotata in ob vsaki nastaviti zahtevata ponovno učvrstitev s ključem, kar je sila neprijetno.

Krmilo je nad gornjim krizem odete v mehko poliuretanisko prelevo (varnost) s tremi čepi za dodatna stikala. Varnosti je nameščen tudi ugrezjen čep posode za gorivo, opremljena s ključavnico.

K opremi pa sodijo še: manjši prtižajni bočna opora, ključavnica za zaklepjanje krmila, sedeža (vse odlepka isti ključ, ki služi tudi za kontakt), manjši obesni na kratkih prednjih vilice, soliden komplet orodja, zavoj prve pomoci ter v okviru pod rezervoarjem »skrila« in iz jeklene vru ukrojeno dodatna ključavnica za zavarovanje motocikla.

PRIGANJANJE – VRTOGLAVA PORABA

Testni motocikel je bil serijsko opremljen s kolesi iz aluminijeve litine, BMW-jevega designa, določno pa so mu pritaknili Novomat zadnji blažilnik ter Krauserjevi prtižajni torbi BMW-jevega posebej lepega designa. Torbi, boje rečeno kovčka, sta kvalitetno izdelana iz trde plastike, opremljena s ključavnicami, ne puščata vodo, prostoma in enostavna – prepozneba del opreme.

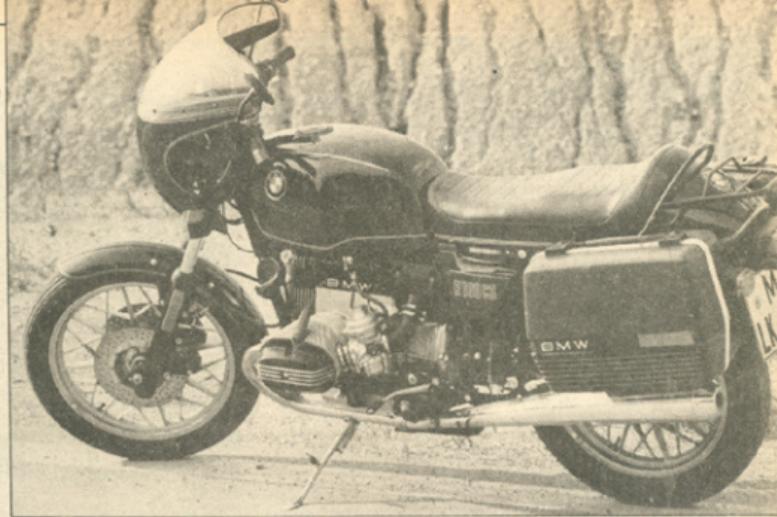
Takojo ko obremete (preklopni) kontaktni ključek in zasvetijo kontrole lučke, zasveti tudi zasvetčna luč (v večini držav je obvezna vožnja s prizgano lučjo podnevi). S te plati je za nadzor akumulatorja voltmeter, pohvali vreden del opreme. Toda na njegovem mestu bi veliko raje videl merilnik kolicine goriva. Če ste ravno dovolj pozabljivi, se vam bo motor dušeče oglašil prav med prehitovanjem ali lovljenjem največje hitrosti in takrat je vrtenje dveh pipic na pozicijo rezerve silno zamudila zadeva.

Tovarna oblikuje porabo super bencina (po DIN) 5,75 litra na 100 kilometrov, kar pa je težko doseči. S porabo sta se ubadala dva voznika. Prvi se je vozil z najmanj 9,1 in največ 14,28 litra na 100 kilometrov. Drugi, z umirjeno roko, pa med 6,25 ter 8,06 litra na 100 kilometrov. Priganjanje botrije porabni, ki sega v zvezde, toda pod našo najnižjo dosegajočo porabo je bilo ob normalno tekoči vožnji nemogoče priti.

Cena: 9141,08 DM + carina 48,530,- zvezni davek 39,750, osnova za izracun obč. in rev. davač din 224,900.

Proizvajalec: BMW Motorrad GmbH, München

Generalni zastopnik: Tehnouinion Ljubljana, Vošnjakova 5, Ljubljana, tel. 061 - 313 - 708



Znameniti boxer je enak pri vseh litrskih modelih, motocikel je skrbno obdelan in nezahteven za vzdrževanje

Motor rad vžiga (ročica čoka je ob ročici sklopke na krmilu hladen) je malce glasen in tresč, med vožnjo zadrhti pri 3000 vtijah. Najvišja hitrost, ki jo obljublja tovarna, je brez kovčkov resničnost in motocikel je poslušno miren. S pripetimi kovčki pa pri 195 km na uro (po števcu) nevarno niha. Zato pa je na avtocesti potovalna hitrost 160 km na uro varna in neutrudljiva – tudi po zaslugi polovolčnega oklepa.

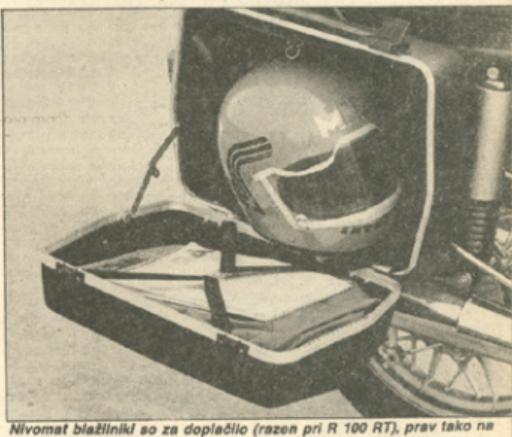
Nivomat blažilnika sta se pri polni obteženosti motociklu pojavne izkazala, mehko pozirata neravnine. Ob priganjanju po stezi pa nista bila ravno blesteča. Želeli smo si hkrati preizkusiti tudi klasična blažilnika, da bi lahko ocena bila popolna. Občutek nad nemoznostjo nastavitev je neprijeten. Zato pa so zavore popolnoma kon svoji analogi. Boben se s prednjima kolutoma ugodno dopolnjuje. Brembova zavorna čeljusti pa so stopničko pred prejšnimi znamkami ATE.

Edino negodovanje je letelo na glavno in bočno oporo motocikla. Prvemu se je po nekajkratnih markiranih odlofilim vzvod, ki je odločno prebiščal. Bočna opora pa se sama ne vrne v prvotni položaj. Pri parkiranju sicer nudi varno oporo tudi na slabših tleh, toda pozabljivežu se ob speljavanju maščuje z grdim sunkom, ki zna biti nevaren.

»Classic sport« je odličen motocikel, z dodatnima kovčkoma tudi priteten za oko. Vsekakor ju kaže dokupiti! Namesto Nivomat blažilnikov pa bi si izbral klasična z ročno nastavljivo.

BMW-jev generalni zastopnik Tehnouinion ima ta motocikel v svojem ceniku, vendar ga letos kupcem še niso dobavili. Pa čeprav sodi v BMW-jevi ponudbi med ekonomičnejsice »tisočake«.

MITJA GUSTINČIČ
Foto: MARJAN ZAPLATIL



Nivomat blažilniki so za doplačilo (razen pri R 100 RT), prav tako na novo oblikovani kovčki

Armaturne »plošča« je bogata, krmilo odlično

