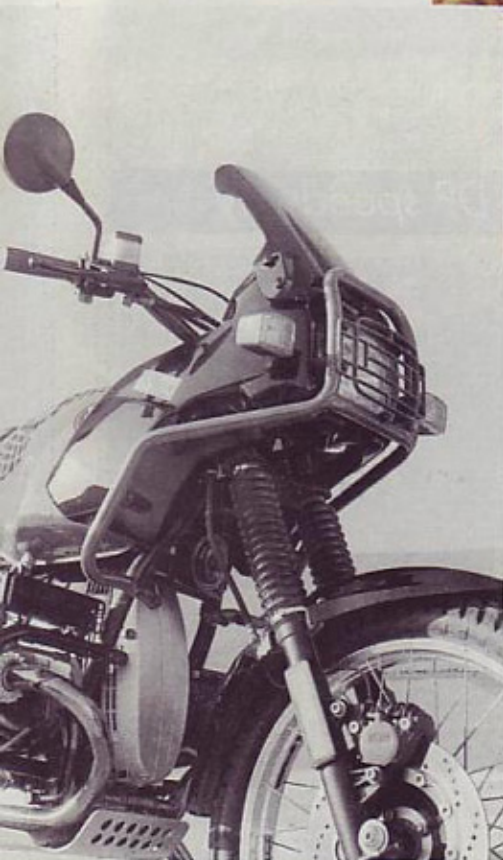


Test:

BMW R
100 GS



Oklep varuje nenavadni cevni prstan. Oljni hladilnik je pogodu naprežanjem motorja pri nizki hitrosti. Prednji kolot je plavajoči, znamke Brembo.

DVA OBRAZA

Srkal sem kavo v meni ljubem lokalu in zraven prebiral Mladino. Mazzinija, če sem natančen. Kako lepo in duhovito piše o računalniškem svetu!

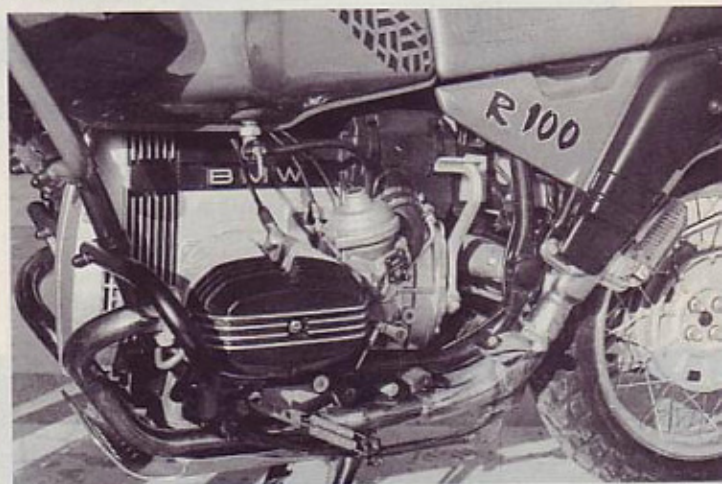
Govoril je o polakiranih perspektivah za PC, pa o zanesenjaških naprežanjih najvztrajnejših, da bi si zložili najboljši stroj ta hip – takega, ki živi v nanosekundah.

Dokler se črno ne zakadi, crkne in te vsega obupanega najde pred servisom, ki živi v povsem drugih časovnih enotah. Tedni? Meseci?

Mazzini trdi: najboljši računalnik je tisti, ki pride najhitreje s servisa.



BMW R 100 GS



Čemu tak uvod, nič kaj blizu motociklistični sceni?

Zato, ker sem z mislijo na Murphyja, ki trdi, da si takrat, ko vse čudovito deluje, nekaj spregledal, stal s čelado v roki – peš.

S testnim BMW R 100 GS sem se vračal z lepega izleta. Tisto soboto sem s specialko na posodi za gorivo križaril po Notranjski, dvigal prah po odročnih krajih, za katere prej še slišal nisem. Prečudovito. BMW je služil popolnoma tako kot mora, če imaš v mislih ne pretežno rabo enduro.

No, pripeljem v Ljubljano, sredi debele teme, zaviram kot na hitrostni dirki pred rdečim semaforjem, ko motor s takim zlovesčim »tumpiff« ugasne. Stisnem gumb zaganjača. Nič. Samo prednji žaromet je nekam žalostno rumeno svetil. Pa se mi je zdelo, da se je tam neke na avtocesti rdeča kon-

Izpuh se nevsiljivo vije pod sedežem. Zaradi nihajne roke paralelver je zadnje kolo po avtomobilsko vpeto.

trka od akumulatorja komaj opazno oglašala.

Kaj zdaj? Tudi kaj sočnega sem zini. Seveda. Do doma ni bilo več daleč, ampak da bi pa dva stota motorja na roke rinil po mestu, hvala. Imel sem srečo: prijazna družčina me je porinila, motor je vžgal in čeprav je bila sobota – naravnost na servis. Možem od Tehnouniona sem še napisal listek s pozdravi in jo mahnil z avtobusom domov.

»Pa je šel po gobe test in užitarjenje po poteh, ki so bile že označene na specialki,« me je krivilo.

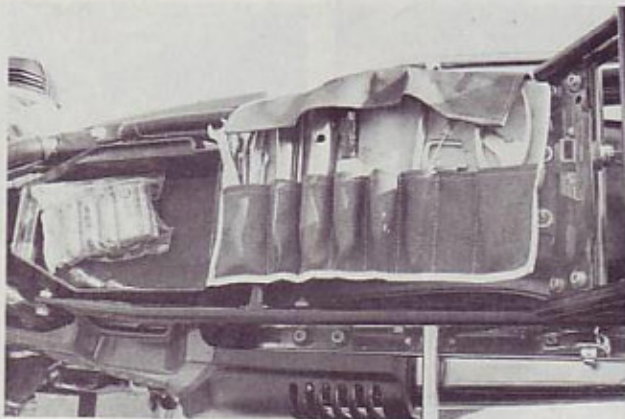
Ponedeljek zjutraj. Telefoniram na servis, ali so videli motocikel. Pa mi Valentinčič, specialist za motocikle pri Tehnounionu, takoj, še predno sem

kaj povedal, naroči: »Je že narejen. Električna. Kratek stik na rotorju. Ob desetih ga pridi iskat!«

Torej, kaj rečete? Je že res, da se je pogovorno zanesljivo BMW skregljala električna. Toda razdrli, zamenjali rotor, vkup zložili motor in še oprali so mi motocikel v slabih treh, štirih urah prvega dne v tednu. Tisti hip res nisem vedel, koga vse naj kujem v zvezde. Lepo so me presenetili.

Ko sem ob koncu testa v Münchnu v BMW vrnil ta vijoličasti terenec, sem se kar nekako težko poslovil. Lep mesec sva preživela. Pa čeprav na samem začetku testa nisem kdo ve kaj pričakoval. Trdim, da mora biti motocikel za enduro lahek, da ga lahko kdaj na roke prestaviš in brez nevarnosti za kilo tudi pobereš s tal, če gre kaj narobe. Z mislijo na udobje spregledam tisto dodano težo na račun električnega zaganjača. Toda BMW R 100 GS tehta skupaj z gorivom 220 kg. S prostornino motorja 980 kubikov pa je tako največji terenec na trgu.

In to je eno lice tega motocikla. Deluje imponantno in precej se ti prikrađejo v misli ga-



Oprema: zaloga orodja pod sedežem. Pohvala kompletu za krpanje gum brez zračnic.

raški dnevi tistih dirkačev, ki so BMW z oznako GS popeljali do zmage na težaški dirki Pariz-Dakar. Hubert Auriol je BMW čez puščavo popeljal do zmage v letih 1981 in 1983. V letih 1984 in 1985 pa je v Afriki zmagal Gaston Rahier. Z BMW, seveda.

Sama zgodovina tega motocikla je zelo zanimiva. Tam okoli leta 1976 je v segmentu motociklov enduro preskočila magično mejo Yamaha z modelom XT 500. To je bil po mnenju

prodajnih strategov limit, kajti več kubikov pomeni sicer več moči, toda tudi višjo težo in manj enduro vrlin motocikla.

V tistem času so možje iz razvoja BMW predstavili kolegom iz marketinga svoj pogled na enduro. Gospod Gutsche si je namreč že prej povsem zasebno izdelal motocikel enduro na osnovi modela BMW R 75/5, takrat pa je bil tudi direktor dirke Šest dni in odziv na motocikel je bil zelo ugoden. Še nekaj

kolegov iz razvoja ga je posnemalo.

Novo vodstvo BMW Motorrad GmbH je leta 1979 dalo dovoljenje za razvoj terenskega motocikla BMW R 80 GS, ki je v enduro vnesel nova merila. Tudi pri gumah. Kajti zahteve so bile za dotedanje terenske gume izjemno visoke, s hitrostno mejo prek 170 km na uro. Tedanji izdelki so imeli dovoljeno mejo pri 150 km na uro. BMW in Metzeler sta problem uspešno rešila in težkim motociklom za enduro utrla razvojno pot.

Model R 80 GS je bil predstavljen javnosti leta 1980. Kmalu je dobil terenski BMW med motociklisti oznako multipurpose bike in visoko oceno za svojo široko uporabnost, ki pa je večinoma vsaj 80-odstotno omejena na asfalt.

Leta 1987, Firenze: BMW predstavi model R 80 GS in R 100 GS, pa nihajno roko paralelno za zadnje vzmetenje, pa v obroč vpete špice, ki so prvič dovolile uporabo gum brez zračnic.

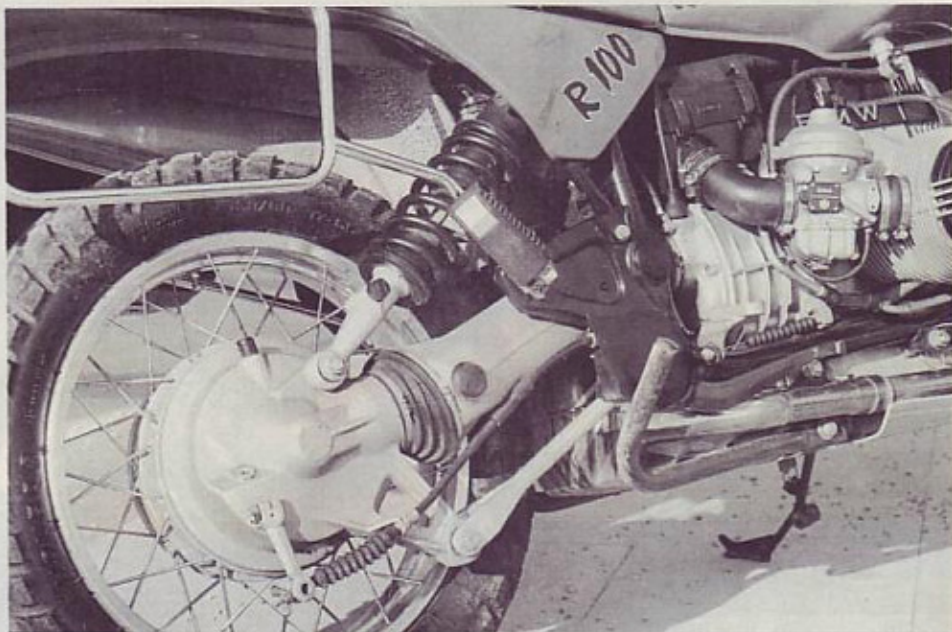
Osnovna oznaka terenskega cestnega motocikla je malce izgubila na pomenu. To niso bili več motocikli za enduro, pač



pa izjemno pripravnih potovalnih motocikli. Za poti v odročne kraje, avanturi in novim odkritjem naproti.

Če BMW R 100 GS tako ocenjuješ in doživljaš, daje veliko zadovoljstva. Teško bi govoril o posebni lepoti, kajti motocikel deluje rahlo surovo: malo šminke in veliko uporabnosti. V praksi se pokaže, da je ta surovost tudi pripravna. Kajti, ko motocikel zgrmi po tleh, prave škode ni videti. Oklep, ki so mu ga pritaknili iz paketa opreme Pariz-Dakar je zaščiten z močno cevjo, ki se pod posodo za gorivo stika z močnim dvojnimi cevnim okvirjem. S ščitniki iz cevi sta zavarošana štrleča valja motorja. Trebuh motorja varuje aluminijasta plošča. Ob straneh je plastika uporabljena le za simbolično majhna panela pod sedezem.

Med vožnjo motocikel pokaže vso svojo pripravnost. Široko krmilo s stikali, znanimi iz serije K, je tako, da pade v roke. Sedaj, ko ima motocikel oklep in po kotu nastavljen pleksi, je udobja pri visoki hitrosti občutno več. Pogrešam pa ščitnike ob ročicah zoper udarce vejevja in v prste. Čeprav na pogled



preveč, da bi se dalo iz enosmerne gošče ali blata izvleči z lahkoto.

Motor je bokser. Simpatičen in dobro znan agregat. Zgledno elastičen in dovolj močan, da je pripraven v življenju. Tudi dovolj dobro pridušen, da voznik ne vznemirja okolja, v katero se vrinja. Le takrat, ko vrtljaji sežejo v rdeče polje pri sedem tisočakah, postane frotajajoče glasen: učinek je večji, če prestaviš navzgor.

Preseneča, da je motocikel kljub zajetnosti in teži na asfaltu, makadamu, peščenih tleh ali gozdnih poteh tako naravno, lahko vodljiv in v smeri stabilen. Za vožnjo nikakor ne zahteven. V ničemer ekstremen. Odgovor najdemo v nizkem težišču motocikla, v elastičnosti motorja, ki zmore živeti od 1000 vrtljajev v minuti navzgor, v dovolj harmoničnem vzmetenju. Prednje teleskopske vilice so morda celo za spoznanje premehe. To je prispevek k udobju. Sem sodijo tudi električno ogrevane ročice krmila.

BMW R 100 GS pušča zelo dober vtis. Zato ne preseneča, da so terensko-cestnih motociklov BMW do konca leta 1991 prodali dobrih 60.000.

Zasnova GS letos dopolnjuje svoje trinajsto leto. V tem času je motocikel le zorel, toda več kot le v osnovi ostajal isti. In priznajete, to je za motocikel dolga življenjska doba.

Tekst in foto:
MITJA GUSTINČIČ

Tehnični podatki

Motor: dvovaljni – bokser – admična gred v bloku – po dva ventila na valj – vrtna in gib 94 x 70,6 mm – prostornina 980 kubikov – kompresija 8,5:1 – največja moč 44 kW (60 KM) pri 6500 vrtljajih v minuti – največji navor 76 NM pri 3750 vrtljajih v minuti – dva podtlakna uplinjača bing 40 – zračno hlajenje – oljni hladilnik – izpuh 2 v 1 s kompenzacijsko komoro – alternator 240 W – akumulator 12V25A

Prenos moči: zobniški primarni prenos – enoploščna suha sklopka – petstopenjski menjalnik, prestavna razmerja: I, 4,40; II, 2,86; III, 2,07; IV, 1,67; V, 1,50 – kardanski prenos na zadnje kolo z razmerjem 3,09

Okvir: dvojna zaprta konstrukcija iz jeklenih cevi – privijačen zadnji del – kot glave okvira 28 stopinj – predtek 101 mm – medosna razdalja 1.513 mm

Vzmetenje: spredaj teleskopske vilice premera 40 mm in hadom 225 mm

– zadaj paralever z enim blažilnikom z nastavljivo vzmetjo in hidravličnim delom in hadom 180 mm

Kolesa in gume: aluminijasti kolesni obroči – kolo spredaj 1,85 – 21MT z gumo 90/90 – 21 T – kolo zadaj 2,50 – 17MT z gumo 130/80 – 17 T

Zavore: spredaj plavajoči kolot premera 258 mm – zadaj bobnasta zavora premera 200 mm

Merje in teža: dolžina 2290 mm – širina z ogledali 1000 mm – širina krmila 830 mm – višina sedeža od tal 850 mm – najmanjša razdalja od tal 170 mm – teža s polno posodo za gorivo 220 kg – posoda za gorivo 24/4,7 litra

Zmogljivosti: (tovarna) največja hitrost 180 km na uro – pospešek 0-100 km/h: 4,8 s – pospešek 0-1000 m: 26,5 s – poraba goriva pri 90/120 km/h: 4,9/6,9 litra na 100 prevoženih kilometrov

Cena: DEM 12.667 + 45 odstotkov tolarskih dajatev

Zastopnik: Tehnunion, 61000 Ljubljana, Vošnjakova 5



Prekrižano, v rob obroča vpete špice so rešitev, ki je omogočila rabo pnevmatik brez zračnic (tubeless).

deluje težko in morda tudi okorno, si je z R 100 GS mogoče privoščiti tudi vožnjo na zahtevnejšem terenu. Le brez pretiravanja. Kajti širine (z bočnimi kovčki vred) in kilogramov je

