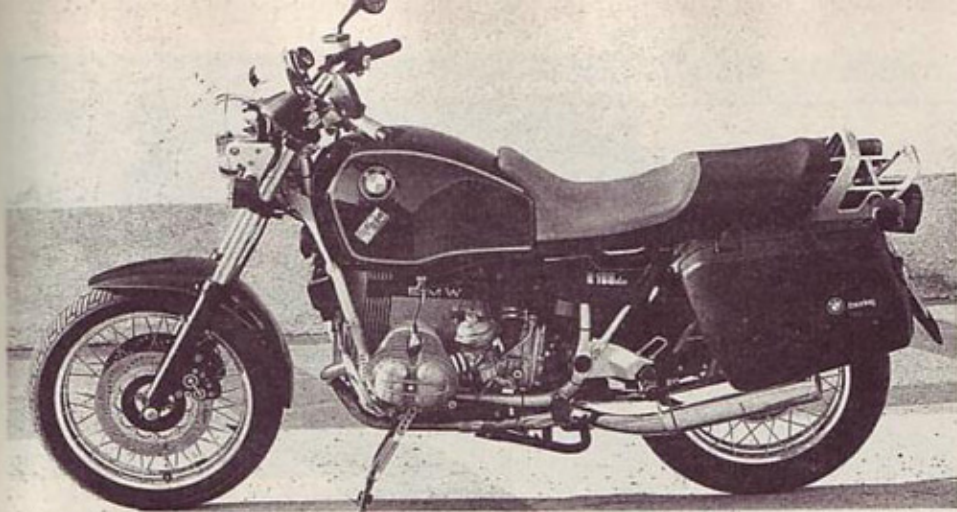


Test:

BMW R 100 R

Okroglo leto dni je okoli, odkar je BMW na salonu motociklov v Milanu predstavil najnovejši motocikel iz generacije boksterskih motorjev. Nič tako pretresljivega, kajti nova konstrukcija boksterskega motorja je še vedno odmaknjena v prihodnost. R 100 R pa hoče zreti v preteklost. Toda, to je le prvi vtis, ki ga porajajo zaokrožene linije pokrovov motornih glav.





BMW R 100 R: klasične, toda vsečne linije.

hitrosti in vrtljajev ter serijo kontrolnih lučk. Serija K je odstopila tudi lepo oblikovan blatnik nad prednjim kolesom.

Da motor sega s koreninami v daljno 1923. leto, ne kaže. Dvovaljni bokser s prostornino 980 kubikov, z največjo močjo 60 KM pri 6500 vrtljajih v minuti in največjim navorom 76 Nm pri 3750 vrtljajih v minuti je unikaten primer v motociklističnem svetu, obraz BMW.

Pridih klasike so mu še izraziteje, skladno z modnimi tokovi, poudarili z okroglo oblikovanimi pokrovi motornih glav, ki so označevali motocikle že pred 40 leti, na legendarnem modelu R 68 in so se v uporabi obdržali do leta 1975 na seriji R/6. Čeprav BMW dokončuje povsem novo konstrukcijo bokserskega motorja, je mladostni starček še vedno cenjen in iskan agregat. V času motociklistične konfekcije in obdobju iskanja »pametnega« motocykla se BMW investiranje v tradicijo lepo obrestuje: leta 1990 so v proizvodnih obratih v Berlinu proizvodnjo povečali za 22,6 odstotka, leto kasneje pa so letno proizvodnjo 31.588 motociklov povečali na 34.000 motociklov.

Od motociklističnega salona IFMA v Kölnu leta 1988 se BMW močno posveča tudi vprašanju ekologije. Pa čeprav so raziskave pokazale, da motocikli v prometu prispevajo manj kot dva odstotka k onesnaževanju okolja z izpušnimi plini. Motociklov pač ni veliko v primerjavi z drugimi vozili, pa tudi povprečna poraba goriva je občutno manjša. Kljub temu je raziskava v Nemčiji pokazala, da en motociklist od petih meni, da je katalizator ali alternativna rešitev za zmanjšanje škodljivih sestavin izpušnih plinov »posebej funkcionalna tehnična novost«. Tako so bokserski mo-

ROADSTER

Pred hišo, BMW v Münchnu je stal povsem nov, sveže registriran, prekrasno kovinsko zeleno obarvan R 100 R, s svetleče se kromanimi pokrovi motornih glav, z lepo stiliziranim izpisom »boxer« prek posode za gorivo, lep, da je bilo veselje.

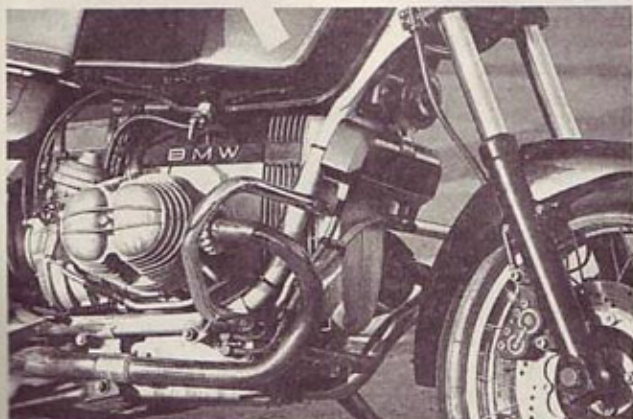
No, malce prezgodaj sem se razveselil, kajti testni motocikel, ki sem ga kasneje odpeljal, je bil črn kot noč. Tudi odlitki motornih delov so bili bolj surove aluminijeve barve. Popolna klasika. Tisti zeleni motocikel je bil lepši.

Ko sem nekaj sto kilometrov kasneje sedel v travi ob cesti in ravnal hrbet, kot primer nekakšnega klasičnega motociklističnega oblikovanja je seveda R 100 R popolnoma brez zaščite voznika pred vetrom, me je prešinilo: kako je

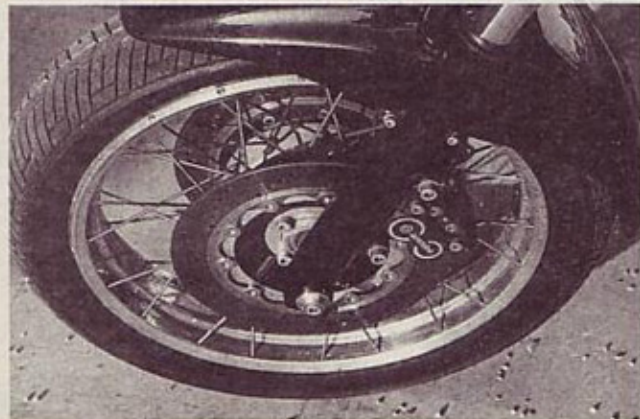
lep. Pravi motocikel. Sploh ni tako staromoden, kot se zdi na prvi pogled. Daleč najatraktivnejši je prednji del motocikla, si upam reči. Zelo modno je prednje kolo, svetlo sijoč kolesni obroč z žičnimi naperami, obut v nizkopresečno Metzelerjevo gumo, s prijetim parom plavajočih Brembovih kolotov premera 285 mm. Sam kolesni obroč je genialno delo tehnikov, saj združuje klasično s sodobnostjo. Žične napere so namreč v kolesni obroč vpete na obodu in ne v sredini obroča! Ta preprosta, a učinkovita zamisel je omogočila uporabo gum brez zračnice. S stališča varnosti to seveda pomeni zelo veliko. Za povrh pa je gume brez zračnice mogoče preprosto krpiti – kit orodja vsebuje tudi vse, kar je potrebno za krpanje gum.

Motocikel je uspešen cocktail

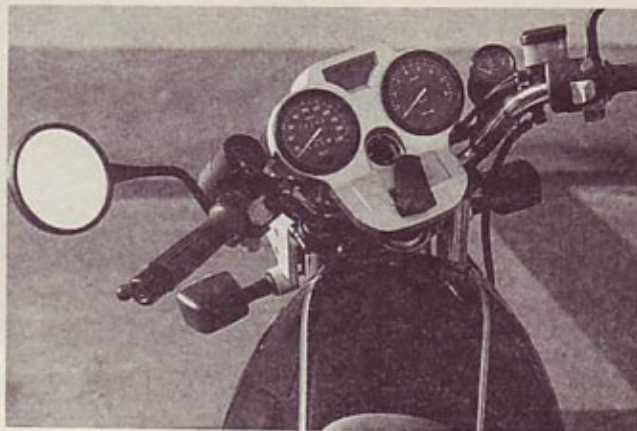
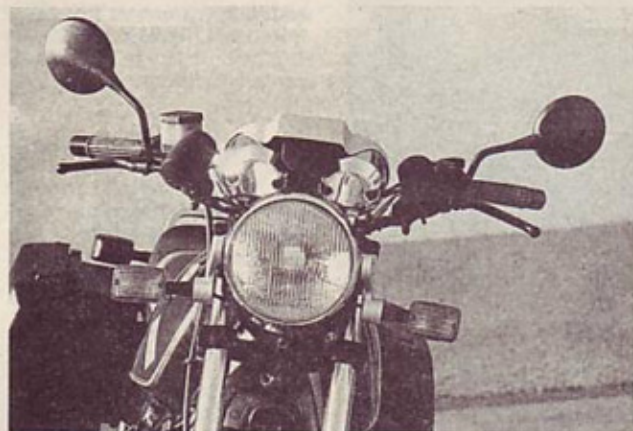
znanih detajlov, kar mu pa ne jemlje originalnosti. V preskrbi z nadomestnimi deli BMW deluje brezhibno, pa je takšno kolo-barjenje v prid tako proizvajalcu kot kupcu. Motocikel je namreč klasična cestna izpeljanka iz terenskega modela R 100 GS. Presadili so legendarni bokserski motor, ki so mu pritaknili valjast dušilec hrupa izpušne cevi z modela K 100. Model GS je posodil nihajno roko paralever s kardanom in zadnjo bobnasto zavoro vred. Okrogel, svetleče se kroman prednji žaromet je vzlet z modela K 75. S serije K so tudi tista nenavadna toda lepo delujoča in živo obarvana električna stikala (le smerni kazalci se ne ugašajo avtomatsko). Posoda za gorivo s prostornino 24 litrov je tudi z motocikla R 100 GS. Enako armatura plošča z merilnikom



Bokser: tanka cev pod valjem motorja dovaja sekundarni zrak. Zračno hlajenemu motorju je v pomoč hladilnik olja.



Vredno pozornosti: klasično kolo z žičnimi naperami, ki so vpete na obodu obroča, par plavajočih kolotov.



Vse na oĉeh: veliko kroma, lepo obdelani detajli, pregledni instrumenti. Na krmilo privijaĉena ura in voltmeter sodita k dodatni opremi.

torji od leta 1991 po želji kupca opremljeni s sistemom sekundarnega dovoda zraka SAS (secondary air system), ki ga BMW uspešno uporablja na ameriškem in švicarskem trgu za zadovoljitev lokalnih predpisov o dovoljeni vsebnosti škodljivih snovi v izpušnih plinih. Osnova sistema je zajem svežega zraka iz ohišja zračnega filtra, za kar je izkoriščen efekt pulziranja tlaka plinov v izpušni cevi. Pulziranje aktivira dva membranska ventila v ohišju zračnega filtra. Ko sta odprta, zajemata svež zrak, ki se po jeklenih ceveh širi do motornih glav, v katere vstopa takoj za izpušnim ventilom. Tu prihaja zaradi vroĉne izpušnih plinov do sekundarnega izogrevanja in s tem zmanjšanja vsebnosti HC za 30 odstotkov in CO za 40 odstotkov. V Nemĉiji so skorajda vsi prodani bokserski motorji že opremljeni s sistemom SAS, ki ne vpliva na moĉ motorja, navor ali porabo goriva.

Roadster je vsekakor zanimiv

motocikel. Vraĉa modo sedemdesetih let, brez aerodinamiĉnih dodatkov lepo izpostavlja pogledu tehniko, detajle. Motocikel je kakovostno izdelan, od odlitkov, racionalne gradnje, urejenosti, pa naprej do obdelave detajlov. Vse je na oĉeh. Pa tudi pri roki.

Posodo za gorivo in sedež je mogoĉe hitro in preprosto sneti. Ostane gol motocikel, pripraven za servisne posege. Po drugi plati pa je v svojem razredu med lažjimi, saj z gorivom vred tehta ugodnih 218 kilogramov. Lahkost se izkaže na cesti, kjer k dobremu občutku prispeva kombinacija prednjega 18-colskega in zadnjega 17-colskega kolesa ter pokonĉni drži voznika prirejenom razmerje med udobno podloženim sedežem, stopalkami in krmilom. Krmilo je malce pretirano ukrivljeno nazaj, zato malce ozko, ne najbolj priroĉno za doseganje najvišje hitrosti v sklonjenem poloŹaju, ki

doseŹe 190 km na uro. To je seveda precej teoretiĉna hitrost, kajti brez zašĉite pred vetrnim pišem je Źivljenje nad 140 ali 150 km na uro – trpljenje. To je paĉ pomanjkljivost, ki spremlja klasiĉno motociklistiĉno modo.

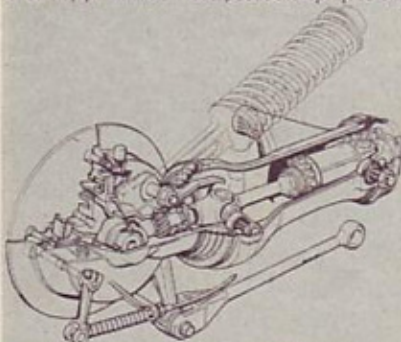
S svojim proŹnim agregatom, ki v peti prestavi vleĉe mirno Źe od 1000 vrtljajev naprej in ne trpi priganjanja v rdeĉe polje, je BMW R 100 R najprimernejši za umirjeno uŹitkarjenje v dvoje, za iskro jemanje ovinkov na alpskem asfaltu in seveda za mestno rabo. Tudi k temu motociklu je mogoĉe dokupiti par zadnjih prtljaŹnih kovĉkov ter prostorno potovalko, ki jo namestimo nad posodo za gorivo, kar je uporabnosti moĉno v prid.

Motocikel kljub temu, da poudarja klasiko, streŹe z zelo dobrimi voznimi lastnostmi, naravnostjo in lahkotnostjo, ki jo ceni tudi na novo formiran motociklist. Prednje teleskopske vilice so novost v opremi BMW, saj imajo progresivno delujoĉo vzmet in



Tehniĉni podatki

Motor: dvovaljni – Źtiriktaktni – bokserске zasnove – zraĉno hlajen – oljni hladilnik – ena odmiĉna gred v bloku motorja gnana z verigo – po dva ventila na valj – vrtna in gib 94 x 70,6 mm – prostornina 980 kubikov – kompresija 8,5:1 – najveĉja moĉ 44 kW (60 KM) pri 6500 vrtljajih v minuti – najveĉji navor 76 Nm pri 3750 vrtljajih v minuti – dva podtlaka uplinjoĉa bing



Nihajne vilice paralever so enake kot pri modelu R 100 GS.

40 – neosvinĉen bencin – alternator 240 W – akumulator 12 V 25 A – brezkontaktni elektronski vŹig.

Prenos moĉi: zabniški primarni prenos – enoplošna suha sklopka – petstopenjski menjalnik, prestavna razmerja: I. 4,40; II. 2,85; 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 s privijaĉenim zadnjim delom – predtek 101 mm – medosna razdalja 1513 mm.

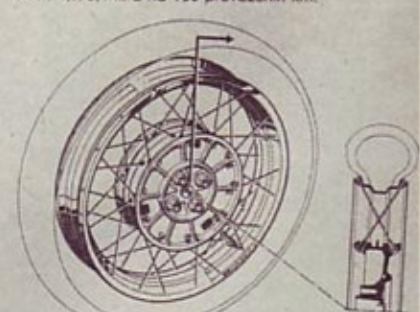
Vzmetenje: spredaj oljna vzmetne teleskopske vilice znamke Showa s kraki premera 41 mm in hodom 135 mm, progresivna vzmet, dvostranski blaŹnik – zadaj BMW paralever z blaŹnikom showa in hodom 140 mm, Źeststopenjsko nastavljliva vzmet in linearno nastavljliv povratek blaŹnika.

Kolesa in gume: aluminijasti kolesni obroĉi s kriŹanimi Źiĉnimi naperami vpetimi v obod obroĉa – kolo spredaj 2,50x18 MTH2 z gumo 110/80V18 – kolo zadaj 2,50x17 MTH2 z gumo 140/80V17 – gume nizkopreseĉne, brez zraĉnice.

Zavore: spredaj 2x plavajoĉi zavorni kolot premera 285 mm z Źtiribatno zavorno ĉeljustjo – zadaj bobnasta zavora premera 200 mm.

Mere in teŹa: dolŹina 2210 mm – Źirina 1000 mm – Źirina krmila 720 mm – višina sedeŹa od tal 800 mm – teŹa s polno posodo za gorivo 218 kg – prostornina posode za gorivo 24 litrov, od tega 4,7 litra rezerve-Z

moŹljivosti (tovarna): najveĉja hitrost 180 km na uro – pospešek od 0 – 100 km na uro: 4,8 sek – pospešek od 0 – 1000 m: 26,5 sek – poraba goriva pri 90/120 km/h: 4,9/6,1 litra na 100 prevoŹenih km.



Kolesni obroĉ s kriŹanimi Źiĉnimi naperami omogoĉa uporabo varnejŹih gum brez zraĉnic.

Cena: 11.445 DEM + 44 odstotkov tolarŹskih dajatev

Zastopnik: Tehnounion, 61000 Ljubljana, VoŹnjakova 5.

dvostransko blaženje. So japonski izdelek znamke Showa. Isto znamko nosi tudi zadnji plinski blažilnik, ki ima šeststopenjsko nastavljivo vzmet in linearno nastavljiv razteg. Vzmetenje je dober kompromis med udobjem in športnostjo. R 100 R je vzorno stabilen in miren klasičen motocikel. Povsem na ravni motocikla in zahtev je tudi zavorni komplet, saj prednji par kolutov s štiribatnima zavornima čeljustima učinkovito zavira in daje roki dober občutek. Bobnasta zavora na zadnjem kolesu je prav tako kos zahtevam.

Motocikel omogoča tudi v dvoje živahno hitro brzenje, kar pa se na koncu kaže tudi v različno visoki porabi goriva. Na odprti cesti se motor zadovolji s 6 litri



na 100 prevoženih kilometrov. Toda z grobo roko na ročici plina, s priganjanjem »do konca«, poraba poskoči na dobrih 12 litrov na 100 kilometrov. Elektronski vbrizg goriva in aerodinamična zaščita bi bili porabi goriva močno v prid. Toda tu se že začne druga zgodba, v katero tale roadster ne sodi.

Da ne pozabim! Tisti lepo svetlikajoči se zeleni motocikel iz uvoda se spogleduje s seznamom dodatne opreme. Od letos naprej ima namreč BMW pripravljen komplet bogato kromanih dodatkov. Da je motocikel še lepši. In originalnejši.

Tekst in foto: Mitja Gustinčič

Preizkusili smo prtijažni kovček



TOPCASE

Ena večjih pomanjkljivosti motocikla je seveda problem s prtijažnik. Saj ne, da bi človek s seboj tovoril vsak dan kopicco reči, ki jih ni kam zložiti. Toda že samo kompleta za dež na večini motociklov ni mogoče varno shraniti, kajti tisti predalček za sedežem ali pod njim, sprejme le ne pretirano polno denarnico, pa morda še zavitek robčkov. Še večja zoprnija je s čelado. Sprehajati se s čelado v roki ni veliko veselje. Puščati jo kar tako na motociklu tudi ne kaže. Tisti pa, ki jo priklene z verigo ob zamaščeno kolo – je pacek.

Kovček, ki ga z nekaj malega ročne spretnosti privijačš na prtijažnik za sedežem, po tuje imenovan »topcase«, je uporabna zadeva in običajno kljub visoki ceni priporočljiv nakup, ki se poplača s priročnostjo in lagodnejšim življenjem. Na testni moped smo si privijačili topcase, ki je domač izdelek iz proizvodnje Mirnik iz Galjevice pri Ljubljani.

Kovček je videti v večini prodajal z deli za avtomobile in motocikle, pač tam kjer imajo prodajalci posluh za želje kupcev. Cenovno in po kakovosti sodi topcase v ekonomični razred. To pomeni, da cena sega od okoli 3300 do 4000 tolarjev, pač odvisno od

višine marže, ki jo trgovci priračunajo k proizvodni ceni.

Kovček s prostornino 26 litrov (sprejme integralno čelado) je dokaj lično oblikovan, s preprostimi detajli vakumiran iz plastike, neobčutiljive za vremenske vplive in UV žarke. Najpogosteje uporabljena je črna obarvana plastika, površinsko hrapava kot usnje. Manj pogosti pa so kovčki iz svetleče se bele plastike.

Kovček pred mokroto in prahom dovolj dobro tesni, čeprav se spodnja polovica in pokrov stikata le na prekllop, brez tesnila. Ključavnica zaklepa dovolj zanesljivo. Sprva v rabi moti, da je odprt pokrov močno majav, kar gre pripisati elastičnosti plastike. Zaprt kovček pridobi togost, nanj se je med vožnjo mogoče prijetno opreti s hrbtom, prenese tudi večje grobosti.

Razmerje med ceno in kakovostjo je kovčku v prid. Načrtovan je bil kot dodatna oprema za mopede in lažje terenske in cestne motocikle, ki so opremljeni s primernim prtijažnikom za sedežem. Pribor za montažo je priložen kovčku. Več iznajdljivosti pa je treba pokazati, če motocikel ni serijsko opremljen s prtijažnikom.

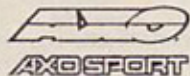
*Mitja Gustinčič
Foto: Srđan Živulović*

EXIN d.o.o.

68340 Črnomelj, Sadež 24.

tel/fax: 068/51-231

HONDA **1993**
MOTOCROSS



FAX

(061) 319-873

Arai je predstavil nov sistem prezračevanja notranjosti čelade, ki so ga v minuli sezoni dodobra preskusili dirkači na svetovnem prvenstvu (Cadalora, Schwantz, Doohan). Sistem »Diffuser« temelji na plastičnem krilu, oblikovanem kot podkev in pričvrščenem na temenskem delu školjke čelade (model giga ali signet). Školjka je pod krilom devetkrat navrtana. Zračni tok pod krilom sesa topli zrak iz notranjosti čelade.

Dainese in zastopnik Yamaha Delta Team sta se dogovorila o ekskluzivnem zastopništvu za Slovenijo in Hrvaško. Tako bodo končno domačim motociklistom na voljo zaščitna oblačila priznanega izdelovalca. Cene še niso dogovorjene, bodo pa ugodne.

Delta Team Krško, zastopnik Yamaha, je v minuli sezoni priskrbel domačim dirkačem okroglo 50 motociklov za motokros. Ugodnosti napovedujejo tudi za leto '93, saj so novi motocikli že na poti.

GTS 1000, revolucionarno športno – gran turismo yamaha bodo motociklistični novinarji dobili v roke v prvi tretjini novembra v Maroku. Tehniki iz Yamaha Europe, ki so motocikel že vozili, trdijo, da je privajanje na nov sistem prvenega vodenja in vzmetenja z eno nihajno roko kratkotrajno. Motocikel dobro sedi in kljub noviteti ne zahteva posebnega vzdrževanja. Intervali so enaki kot pri modelu FZR 1000.

Jeklotehna Maribor, zastopnik Kawasaki, nas je popeljala v ZDA, kjer smo preskusili nov kawasaki ZZR 1100. Že prejšnji model je veljal za najhitrejši serijski motocikel z veliko športnega udobja. Novinec ponuja še več motociklističnega veselja.

Mel Racing Shop Novo mesto pričakuje potrditev dogovora o ekskluzivnem zastopstvu za tekmovalne motocikle honda-HRC. Podrobnejše informacije pričakujemo v kratkem.