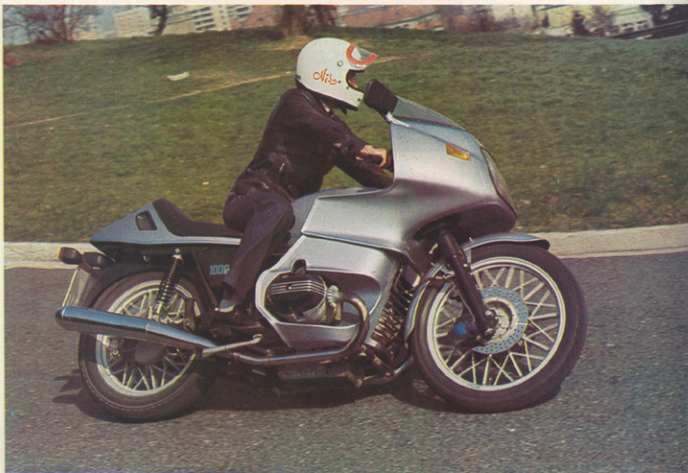


MOTOCIKEL Z OLIMPA

Novi »Bavarec« je posebež svoje vrste, kar kaže že prvi pogled – Namenjen je športnikom in pa tistim, ki v eni sapi prevozijo več sto kilometrov

Motocikel BMW R 100 RS so predstavili sredi zime v bavarskih Alpah. Bilo je moko in hladno, ko so se prvi novinarji podili z njim po zasneženi pokrajini, kljub temu pa so o njem pisali tako vroče navdušeno, kot bi ga preskušali kje v vroči Afriki.



Tudi sam sem, v tednu ko sem bil njegov »lastnik«, vozil po sončnem vetrovrem in tudi deževnem vremenu, a orjak je potrdil vse svoje odlike, o katerih sem bral.

V svetu dvokolesnikov bijeta boj pravzaprav le dva nasprotnika. Na eni strani so to Japonci, ki izdelujejo motorje v velikih serijah. Njihovi motocikli so predvsem lepi in atraktivni na pogled, slabše pa so vozne lastnosti. Šele v zadnjih letih so začeli izboljševati okvire in vilice. Na drugi strani pa so evropski motocikli. Italijanski

so odlični v vsem, a površno narajeni, angleški so tudi zelo dobri, le malce zastareli so že, BMW pa je brez konkurence v svojem razredu.

VZASNOVI STAR, A VENDOR POVSEM NOV

Pred letom dni smo zasledili v revijah različne napovedi in ugibanja, kakšen bo tisoč kubični BMW. Skoraj vsi so napovedovali štirivaljnik, ki bi bil v bistvu nemška različica nai-

večje honda. Ko pa so novinca BMW predstavili, je bilo veliko ljubiteljev razočaranih, saj je srce novega motorja še vedno stari dobri dvovaljni bokser.

Ko sem pred meseci v Portorožu povprašal predstavnike tovarne, zakaj so ostali pri stari zasnovi, sem dobil zelo zanimiv odgovor, ki kaže odnos konstruktorjev bavarskih motociklov do motornega kolesa. Pri dveh valjih so ostali zato, ker je njihov motocikel še vedno le motorno kolo, ne pa avto na dveh kolesih kot na primer honda 1000, ki se s svo-

jimi 295 kilogrami zares morda celo preveč oddaljuje od okretnega, hitrega motocikla.

Razen tega pa valja zagotavljata veliko več moči pri manjših vrtljajih, kar je vsekakor zlata vredno. Nekateri pravijo, da sta bata pretežka. Po takšni logiki bi moral imeti tudi vsak avto s prostornino blizu dveh litrov najmanj šest valjev, pa imajo vseeno skoraj vsi štiri valje, kar nikogar ne moti. Tudi vzdrževanje dvovaljnega zračno hlajenega motorja je veliko cenejše in enostavnejše kot vzdrževanje večvaljnega.



Tisoč kubikov so dobili iz starega motorja z uporabo vedno isti – 70,6 milimetra – kot pri R 50 in ostalih večjih motociklih. Uplinjača sta podtalna. Če bi uporabili klasična Dell'Ortova kot pri 90 S, bi imel motor še dva konja več, vendar je vzdrževanje bingovih enostavnejše, poraba manjša in motor je bolj elastičen. Menjalnik, sklopa, podvozje in zavora so ostali enaki kot prej.

Prednja dvojna kolutna zavora je zelo mehka in učinkovita, zadnji boben je pa tudi kot svoj nalogi. Največja moč je 51,52 KW ali 70 KM pri 7250 vrtljajih v minuti, največji navor pa 7,75 kgm pri 5500 vrtljajih. Okvira, vilic in blažilnikov ni bilo potrebno spreminjati, ker so odlični, prav tako je ostal na svojem mestu tudi blažilnik tresljajev krmila.

To, karaje motociklu poseben, enkratni značaj, je aerodinamičen oklep, ki se zdi na prvi pogled prej neroden kot prijeten za oko. Njegova največja prednost je, da zelo dobro varuje voznika in sopotnika pred vetrom in dežjem. Na rejen je tako, da se celada, voznik in sedež spojljo v celoto, okrog katere ni zračnih vrtnic, in je zato upor manjši, hitrost večja ter poraba goriva pri večjih hitrostih manjša. Oklep je narejen iz osmih plastičnih delov in dveh velikih, zelo uporabnih ogledal. V stranska dela oklepa sta vgrajeni še utripalki, prednji del pa pokriva odlični halogenski žaromet.

Ko sem se prvič vsedel na

V razvojnem oddelku največje nemške tovarne motornih koles BMW so posvetili mnogo časa in truda oblikovanju takega štirnika, ki bi voznika čim bolje zaščitil pred vetrom, ki nastaja med vožnjo, obenem pa zmanjšal zračni upor in s tem porabo goriva. Dokončno obliko so ugotovili s številnimi preizkusi v vetrovnem kanalu.



BMW RS, me je nekoliko motilo visok sedež, a sem se mu hitro privadil. Krmilo z ročicami in pedalke za nogi so na pravem mestu. Nova stikala so zelo

praktična, morda je malo previsoko le gumb troble. Posebno ugaja ključavnica s kontaktnimi ključem, ki je dobila mesto med uro in voltmetrom.

VOŽNJA – UŽITEK V PRAVEM POMENU BESEDE

Merilnika vrtljajev in hitrosti sta taka kot pri prejšnjih modelih, pregledna in precej točna. Prav tako so dobro vidne tudi kontrolne lučke med obema merilnikoma. Sklopka je mehka in zelo natančna ter učinkovita. Menjalnik še vedno neprijetno zaškrtja med pretikanjem pri manjših hitrostih, kar je poleg kovinskega zvenketanja motorja pri visokih vrtljajih tudi edina stvar, ki nekoliko moti sicer odlični vtis, ki ga dobi voznik tega motocikla.

Motor zelo rad vžiga. Najprej se malo stresa, nato pa je že slišati prijeten, značilen glas bavarskih dvovaljnikov. Moči je v njem zelo veliko. Človek mora biti kar malce previden s plinom v prvi in drugi prestavi, posebno še na spolkem cestišču in v ovinkih.

Uporabna moč se praktično začne že pri najnižjih vrtljajih, motocikel pa mehko pospeši tudi v peti prestavi pri hitrosti 50 kilometrov na uro. To je pred vsem zelo prijetno in udobno na potovanjih, ko se vozniku ne ljubi prestopano prestavljanje in ko se zdi, da ima motor avtomatski menjalnik. Motor je v ovinkih zelo stabilen, malo zaniha, le če sredi zavolja odvezamemo plin ali celo zaviramo. Med pospeševa-

TEHNIŠKI PODATKI

Motor: dvovaljni – štiritaktni – bokser – zračno hlajen – ventili v glavahtah pod motorom – vrtnina in gib 94 x 70, 6 mm – gibna prostornina 960 kubikov – kompresija 9,5 : 1 – največja moč 70 KM (51,52 KW) DIN pri 7250 vrtljajih v minuti – največji navor 7,75 kgm (76 Nm) pri 5500 vrtljajih v minuti – ročična gred v 2 ležajih – glavi in valja ter ohišje iz lahke litine – dva uplinjača Bing 40 mm podtalna – akumulator 12 V, 28 Ah-alternator 250 W

Prenos moči: motor postavljen vzdolžno – enolamelna suha sklopka – menjalnik pet prestav 4,40; 2,86; 2,09; 1,67; 1,50) pogon zadnjega kolesa s kardansko gredjo – prestavno razmerje 1:3,0 po želji 1:2,91 – platišča z naperami ali lita 1,85 B x 19 spredaj, 2,15B x 18 zadaj – gumi 3,25 H x 19 spredaj, 4,00 H x 18 zadaj

Okvir in obesa: dvojni cevni okvir – spredaj teleskopske hidravlične vilice gib 200 mm – zadaj nihajka oprta na dve vzmeti z vgrajenima blažilnikoma nastavljanje trdote v treh stopnjah – vilica vpeta v okvir z dvema valjčnima ležajema – gib 125 mm – zavore spredaj dve 260 mm kolutni – zadaj 200 mm bobnaste – blažilnik tresljajev krmila serijski z možnostjo nastavljanja trdote v treh stopnjah.

Mere in teže: dolžina 2130 mm – širina 746 mm – višina 1300 mm – višina sedeža 820 mm – teža praznega motocikla 210 kg – teža za vožnjo pripravljene motocikla 230 kg – dovoljena največja skupna teža 398 kg – posoda za gorivo 24 l – rezerva 4,5 l.

Zmogljivost: največja hitrost več kot 200 km na uro – pospešek od 0 do 100 km na uro 4,6 sek – 400 metrov brez zaleta 13,3 sek – 1000 metrov brez zaleta 25,3 sek (vsi podatki tovarniški) – poraba goriva (super benzin 98) po DIN 7,030 5,75 l na 100 km – na testu med 6 in 7,5 litrov.

MOTOCIKEL Z OLIMPA

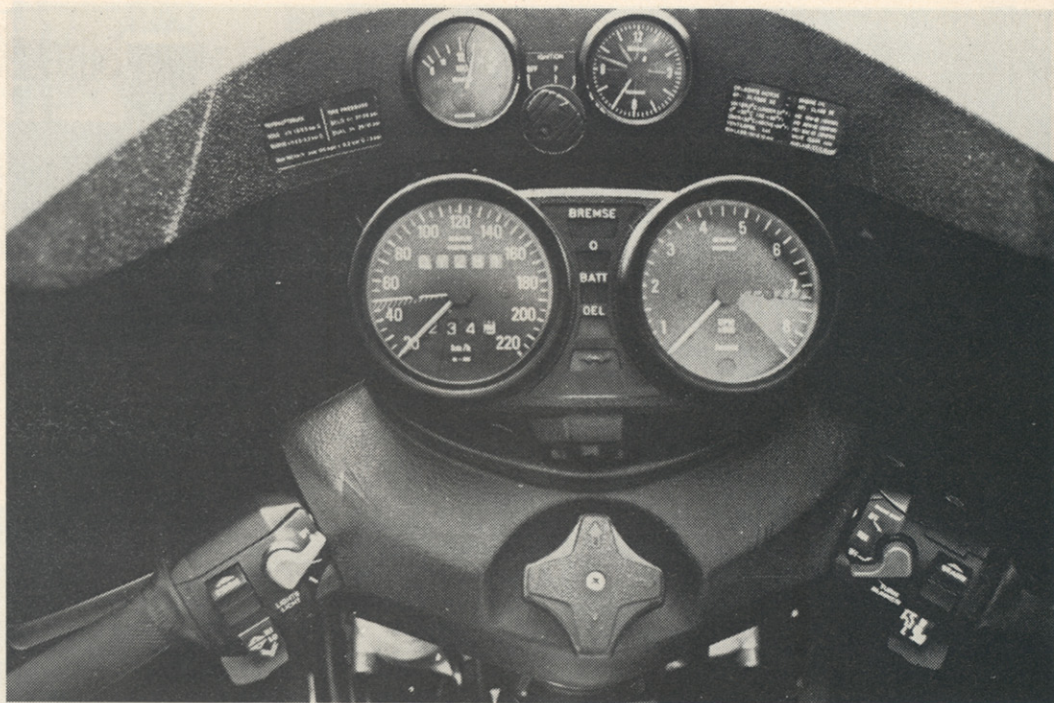
njem iz zavoja pa dobi človek občutek, kot da se pelje po tračnicah.

Zavore so zelo dobre. Se ne pregreva niti ne blokirajo. Na testnem motorju sta bila oba kolesa lita. Prednost teh pred klasičnimi kolesi je ta, da se tudi po več letih ne deformirajo, zvijejo.

Potovalna hitrost je zelo velika, kar je zasluga odličnega oklepa. Voznik se sploh ne utruja, saj telo, roke in noge niso izpostavljene velikim pritiskom zraka pri največjih hitrostih. Zato lahko tudi zapišemo, da je to praktično edino motorno kolo, ki je že serijsko najboljše za dolga, hitra potovanja. Tu je BMW R 100 RS zares povsem brez konkurence.

Poleg oklepa pripomore k neutrudljivi vožnji tudi podvozje, ki z navidez predolgim gibom vilic in zadnjih blažilnikov požira vse neravnine. Pri velikih hitrostih moti le kovinsko žvenketanje v glavi motorja, zdi se, da bi bilo prestavno razmerje v zadnjem kolesu lahko še manjše, saj tudi v peti prestavi z lahkoto dosežete največje vrtljaje.

Za konec naj zapišemo, da bo ljubljansko podjetje uvozilo te



Motorno kolo je bogato opremljeno s pregledno nameščenimi inštrumenti. Stikala na krmilu so lahko dosegljiva in priročna za upravljanje

motocikle, ko dobi dovoljenje za uvoz. Motor bo stal več kot deset starih milijonov, kar vsekako ni malo. Motocikel R 100

RS je zares enkraten, še vedno pravi predstavnik modro belega znaka, ki že več kot petdeset let zavzema svoje mesto v

srch ljubiteljev dvokolesnikov širom po svetu.

NIKO MIHELIČ
foto: **MARJAN ZAPLATIL**