

Vozili smo na Lanzarotu:

**BMW R 1100 RS**

# PREROK

Motociklistična industrija je doživljala že boljše čase.

Konkurenca je ostra. Veliko proizvajalcev se je soočilo z rdečimi poslovnimi rezultati. Toda nekateri še vedno trdno verjamejo v prihodnost. BMW je zagotovo med njimi.

Vero v prihodnost in jasen pogled kaže povsem novi motocikel, ki ga je predstavljal BMW.

To ni »še en nov motocikel tega leta«. To je motocikel, ki postavlja tudi mejnik v zgodovini razvoja.

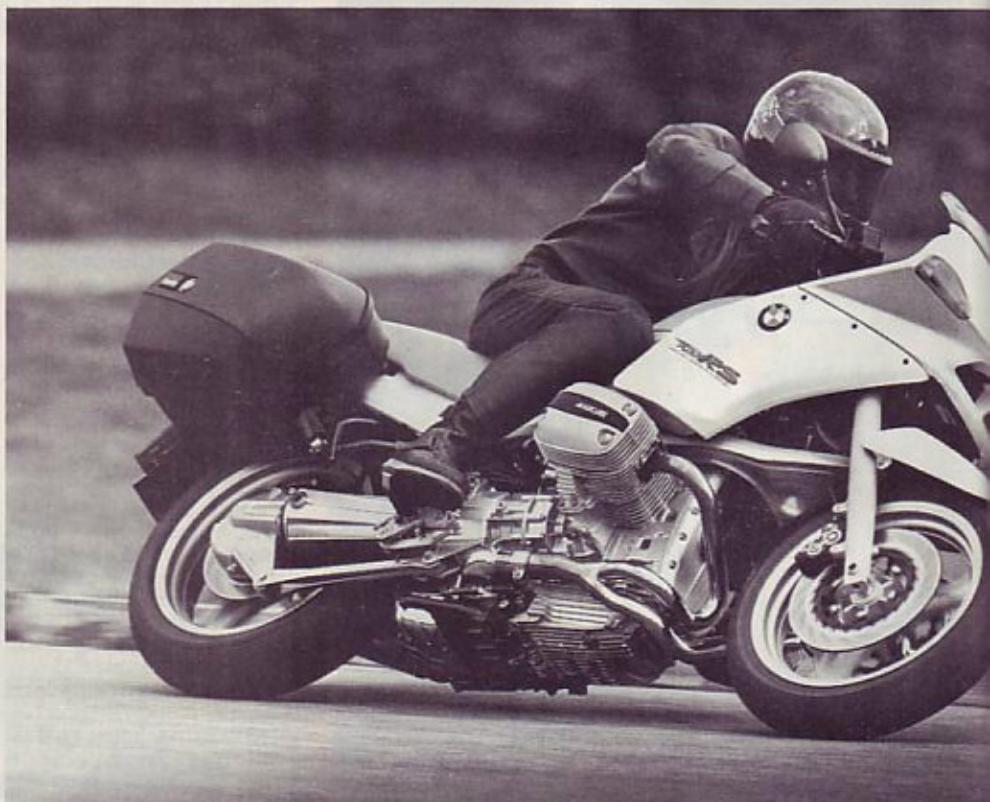
Motocikel je skozi in skozi – nov. S svojimi predhodniki se spogleduje bolj teoretično kot praktično.

Zasnova motorja boxer je imel bavarske hiše. Čeprav so z generacijo K dokazali, da kupci motociklov BMW sprejemajo tudi novosti in ne le klasične, so zasnovo boxer ohranili. Toda zrisali so povsem nov motor. Agregat z delovno označko R 259 smo predstavili že v lanski 25. številki, saj je bil razstavljen na lanskem salonu IFMA v Kolnu.

BMW se je odločil, da bo z novim motociklom predstavil v vsem nove poglede na motocikel prihodnosti. Tako pravzaprav težko govorimo, da je novi agregat vpet v okvir, ker okvirja skorajda ni. Nosilni element motocikla je kar motor sam. Prednje vzmetenje telelever je vpete v prednji del agregata, zadnje vzmetenje »monolever« je vpete v zadnji del agregata. No, nekakšne sledi okvirja še najdemo: vitko in kratko aluminijasto paličje sega od aggregata do glave, ki nosi krmilo; preprost vitez splet jekle-

*R 1100 RS: zanimiv motocikel nove generacije, okolju in vozniku prijazen.*

*Majhna teža, dovolj motorne moči, veliko dodatne opreme in tehnična ekskluzivnost so upoštevanja vredne lastnosti.*





nih cevi pa se z agregata vzpenja k zadku, kjer nosi sedež in je hkrati opoma točka zadnjega blažilnika. To je vse.

Telelever: zelo sodoben korak v novo stoletje. To je BMW varianta prednjega vzmetenja z le enim blažilnikom in za BMW tudi korak k motociklu leta 2000. In skupaj z yamaho GTS 1000 jasno znamenje, da je v motociklizmu dozorel čas velikih tehničnih novosti, ki ogrožajo teleskopske vilice. Pri yamaha je že na daleč vidno, da se spredaj opira na nihajno roko. Pri BMW je treba stopiti bliže, da opaziš novost. Kajti pri BMW dva teleskopa še vedno nosita in vodita prednje kolo. Nalogo vzmetenja pa opravlja nihajna roka, vpeta med teleskopa in v ohišje motorja, ki reakcije prenaša na centralni blažilnik. Ta je vpet v nihajno roko in aluminijasto paličje, ki nosi krmilo.

Telelever zagotavlja zelo homogeno delovanje, ki ga omogoča le en blažilni element. Hkrati so reakcije sistema hitrejše in bolj tekoče kot pri klasičnih vilicah. Geometrija sistema zagotavlja tudi učinkovito funkcijo anti-dive in hkrati omogoča, da se vrednosti predteka in medosne razdalje ne spreminja. BMW je razvil učinkovit in hkrati preprost alternativni sistem vzme-



tenja prednjega dela. Zaradi krogeljskih zglobov, ki povezujejo elemente med seboj, je vzdrževanje minimalno. Kontrola je potrebna šele po 100.000 prevoženih kilometrih.

Seveda, vprašali boste, kako se ta zadeva obnese na cesti. Prepričljivo, vam povem. Na primer, groba reakcija klasičnih vilic, ko kolo na cesti udari v kotanjo ali grbino, je pri vzmetenju telelever nežnejša. Tudi učinek anti-dive je dobra plat, saj se prednji del občutno manj poseda pri grobem zaviranju, ki ga povrh vsega nadzira ABS druge generacije.

Theoretično pa je šibka plat sistema telelever gibanje teleskopov v smeri naprej-nazaj, skladno z gibanjem vzmetenja. Ker je na teleskope krmilo pričvrščeno neposredno (prek gumijastih vložkov za dušenje vibracij), se tako giblje tudi krmilo. Toda brez skrbi. To je predvsem teorija. Kajti premikanje krmila, minimalno sicer, je mogoče zaznati le pri skrajnih gibih vzmetenja od popolnoma komprimirane do popolnoma raztegnjene lege.

Zadek motocikla je tudi nov, čeprav govorimo o znanem in dokažano učinkovitem sistemu vzmetenja paralever, ki zmore kompenzirati reakcije kardskega prenosa moči na kolo. Paralever, ki ga poz-



**Brez oblačil: motor je nosilni element motocikla. Cevna konstrukcija na prednjem in zadnjem delu ima pomožno vlogo: vpetje krmila, vpetje vzmetnega elementa, podpiranje sedeža.**

namo z dosedanjimi modelovimi motociklov BMW, se je opiral na blažnik na desni strani sedeža. Nova konstrukcija pa ima centralni blažnik. Ko sem komentiral sistem s konstruktorji BMW, so pojasnili, da je bila ob desno postavljenem blažniku nevarnost deformacij vrtkega cevnega okvirja. Stavil bi, da bomo novi paralever videli tudi na že znanih motociklih BMW. Deluje zelo dobro. Učinkovito pobira neravnine in duši reakcije kardskega prenosa moči.

BMW R 1100 RS je resnično dober motocikel. Izpričuje, da so Nemci pravi perfekcionisti. Tega

**Novi boxer: predstavili smo ga v AM, 5/1992.**

sem se spet zavedel, ko sem si motocikel pripravil za testno vožnjo. V višino merim dobrih 190 cm. In prvič sem imel možnost, da sem si motocikel pripravil po lastni želji: po kotu je nastavljivo pleksi aerodinamičnega oklepa. V dveh smereh je nastavljivo krmilo, voznikov del sedeža je mogoče tristopenjsko nastaviti po višini od tal, brez orodja (s 780 na 800 ali 820 mm).

Motor se prebudi na prvi stisk gumba zaganja. Deluje zelo tiho, mirno.

Z 90 KM moči to ni počasen motocikel. Ne smete spregledati, da suh tehta le 212 kg, blizu 240 kg z vsemi tekočinami. Lanzarote je bil prvi kraj za test motocikla. Veliko ovinkov, različno cestisce. R 1100 RS se je lepo izkazal. To je živahen, stabilen, igrivo vozen motocikel. Tudi hiter. BMW trdi, da zmore 215 km na uro. Na edinem koncu avtoceste, ki pelje mimo letališča, sem na merilniku odčital 235 km na uro, z merilnikom vrtljačev tako globoko v združenem polju, da je elektronika odklopila vbrizg goriva.

BMW ne igra na kartu moči motorja. Več pomeni, da je motocikel takotih, da med vožnjo slišiš le igro vetro okoli čelade. Kot bi se vozil na čudežni preprogi.

STEEN JØRGENSEN

## Tehnični podatki

**Motor:** dvovaljni – štiritaktni – boxer – zračno hlajen – po širje ventili na valj – odmična gred tik pod glavo valja, gnana z verigo – vrtina in gib 99 x 70,5 mm – prostornina 1085 kubikov – kompresija 10,7:1 – največja moč 66 kW (90 KM) pri 7250 vrtljajih/min – največji navor 95 Nm pri 5500 vrtljajih/min – vbrizg goriva in vžigalni sistem motronic – alternator 700 W – akumulator 12 V 19 Ah – izpušni sistem 2V s kompenzacijo komoro

**Prenos moći:** enaplošna suha sklopka, petstopenjski menjalnik, kar dan v raki vzmetenja paralever

**Okriv in vzmetenje:** motor kot nosilni element – pomožna cevna konstrukcija – predtek 111 mm – medosna razdalja 1473 mm – spredaj vzmetenje telelever s centralnim blažnikom in hodom 120 mm – zadaj vzmetenje paralever s centralnim blažnikom in hodom 135 mm

**Zavora:** spredaj dvokrat plavajoči kolč premera 305 mm s štiribatno čeljustjo – zadaj en kolč premera 285 mm z dvobatno čeljustjo

**Kolesa in gume:** kolo spredaj 3,50 – 17 MTH2 z gumo 120/70 – ZR 17 – kolo zadaj 4,50 – 18MTH2 z gumo 160/60 – ZR 18

**Mere in teža:** dolžina 2175 mm – širina z ogledali 920 mm – širina krmila 738 mm – osnovna višina sedeža od tal 800 mm – posoda za gorivo 23 litrov – teža motocikla 239 kg

