



Letos smo dočakali le dva nova motocikla: BMW R 1100 RS in Yamaha GTS 1000. Vsi drugi novinci ostajajo v senci. So le zanimive variacije na znano temo. Pregroba trditev? Nikakor ne!

Le BMW in Yamaha sta zmogla obrniti nov list zgodovine motocikla in nakazati jutrišnje smer razvoja. In to ne s kakšnim študijskim prototipom, pač pa z motocikli, ki so bili takoj po predstavitvi na voljo kupcem, v prodajnih salonih.

O Yamaha GTS smo že obširno pisali in nanizali vtise z vožnje. Nekako pol leta pred Bavarci je Yamaha obelodanila svojo vizijo motocikla z zelo drzno zasnovanim okvirjem, z nihajno roko namesto prednjih teleskopskih vilic in z vbrizgom ter katalizatorjem na motorju. Motocikel so gradili okoli obstoječega štirivaljnega motorja.

Bavarci so se lotili celo zahtevnejšega dela. Motocikel so snovali na čistem, še neporisanem papirju. Torej: popolnoma vse novo.

Za hišo, ki na leto izdela tam okoli 36.000 motociklov in za čase, ko prodaja motociklov opazno nazaduje, je tako radikalno nov motocikel zagotovo resen zalogaj. Toda 70 let, preživetih v motociklizmu, tudi ni kak vsakdanji dogodek. BMW je k obletnici in v motociklizmu postavil z modelom R 1100 RS prav lep mejnik.

"To je skulptura, tako je lep," je menilo delce, ki si je ogledovalo novi motocikel BMW.

Srečanja z novim motociklom sem se lotil s premislekom. Nič

Test: BMW R 1100 RS

TAKO DRUGAČEN!



ljubezni na prvi pogled. Za uverturo, da se telo in duša spet ujmeta s filozofijo bavarskih motociklov (delajo jih pa v Berlinu, da smo natančni), sem si omislil nekaj tisoč testnih kilo-

metrov z modelom R 80 GS in z lepim primerkom klasike, z modelom R 100 R.

Potem pa sem se v Münchnu samo presedel na novi bokser, preložil prtljago in pogljal motor.

Kakšna razlika!

Že ko sedeš na motocikel, te prešine, da je vse drugače, kot je pri BMW navada. Nič več nerodnih linij. Nič več pokončno sedeče držice z dokaj naprej po-

tisnjenimi stopali. Tristopenjsko po višini nastavljen sedež (sodi v dodatno opremo) je na srednjem položaju športno in ugodno nizek (780 mm - 800 mm - 820 mm od tal). Stopalke so pomaknjene nazaj. Ne pretirano, toda dovolj športno, tako kot je všeč razigranemu motociklistu. In dvodelno krmilo (od roba do roba široko 668 mm, brez končnih uteži) je nastavljivo, za doplačilo, za 20 mm (sedem stopenj) v vzdolžni smeri in za trikrat po 6 stopinj v nagibu. Uporabno!

Stikala na krmilu poznamo že iz serije K. Voznik, vaje japonskih standardov, se bo na začetku med stikali malce lovil, saj levi smerekaz krmili levica, desnega desnica in tako naprej. Privaditi se jih je treba. Tako kot malce cenenejši ogledal, ki drhtijo v srednjem območju vrtiljave motorja.

Ključek v centralno kličavnico, kratek stisk gumba zaganjalnika. Motor steče ... ha, živahno ... stari bokser je po iskroči čisto kduse (pa brez zamere, prosim) ... navdušujoče ... končno športni utrip!

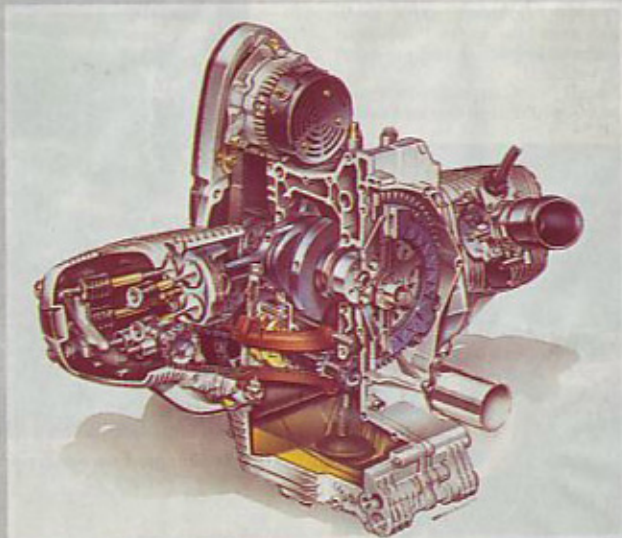
Menjalnik se oglasi s "klonk", ko pretaknem v prvo. No, ni edini, ki je tako glasen. Potegnem prvo, drugo, tretjo virtim tako, da prija ušesom, ko ... motor zakašlja ... kaj je zdaj to, sredi

TRETJA GENERACIJA

Sedemdeset let BMW: leta 1923 je genialni konstruktor Max Friz motor zasnovale bokser vpel v močan dvojni jekleni okvir zaprte konstrukcije, za prenos moči pa je uporabil kardansko gred. To je bil motocikel R 32. Filozofija se je obdržala do danes, preživela vse evropske izdelovalce motociklov in zdravo živi naprej. Na tej osnovi je bilo izdelanih 650.000 motociklov v več kot 60 modelih.

Leta 1983 šokantna novost: serija K z vodno hlajenim vrstnim štirivaljnim (in trivaljnim) motorjem z vbrizgalno elektroniko, obešenim v spodaj odprt cevni okvir. Motor je v okvir vpet v vzdolžni smeri, prevrtnjen v levo za 90 stopinj, z zadnjo nihajno roko, v kateri je kardanska gred, tvori celoto. V desetih letih so prodali okoli 160.000 motociklov serije K.

Leta 1993 že poznamo, tudi novi motocikel z enovaljnim motorjem, ki prihaja iz naveze BMW-Aprilia-Rotax. Tu pa je še najnovejši



terenski motocikel, ki je zasnovan na mehaniki modela R 1100 RS.

Vse kaže, da BMW verjame v motocikle, saj je vsako leto nekaj opaznih novosti. Pa tudi proizvodne številke so dovolj zanimive: prek 36.000 motociklov na leto, polovica z motorjem bokser, polovica serije K.

O novem motorju zasnovale bokser so začeli razmišljati že v 80. letih, ko je bilo jasno, da stari motor čakajo težki časi, saj so zahteve po čistejših izpušnih plinih in manjšem hrupu pomenile zmanjšati moč motorjev.

Novi bokser so definirali že leta 1984: ohraniti je treba zračno hlajenje; višjo moč in ugoden navor doseči s štirimi ventili v glavi; za zmanjšanje hrupa prestaviti odmično gred bliže glavi valja; poceniti izdelavo ohišja motorja, ki mora biti samonosno. Tako definiran motor je dajal tudi dovolj širok manevrski prostor inženirjem, ki so snovali vzmetenje.

Novi motor (z oznako R 259) smo predstavili že v lanski 25. številki. Torej: aluminijasto ohišje motorja deljeno po vertikali na dve polovici; dva valja nagnjena proti smeri vožnje zaradi učinkovitejšega hlajenja, stene valjev so obdelane po metodi gilnasil, izpušne ventile oblika tudi hladilno olje; vsak valj ima eno odmično gred v glavi, tik nad valjem, ob sesalnih ventilih, ki jo krmili veriga



Po odmiku od krmila nastavljiva ročica prednje zavore. Končno.



Ergonomija: v smeri in kotu nastavljivo krmilo

najlepšega ... igla merilnika vrtljajev je globoko v rdečem polju, blizu 8000 vrtljajev/min ... elektronika je odklopila vbrizg goriva. Aaahhh, strela, pa ravno takrat, ko postane igra zanimiva, ko motor polno vleče.

Motor takole varuje samega sebe, saj filozofija BMW še vedno prisega na največjo moč do 100 KM, na ugodno krivuljo navora, na dolgoletno trajnost in zanesljivost. In manj na šport. Kupci, večinoma že krepko čez trideseto, so (menda) umirjene nravi.

Kaj bi dal! Tiste dni so naši avtomobilski fantje, s šefom na čelu, smodili gume rumenemu M3. Primerjam. Avtomobil je zagotovo bolj skladno in v detajle zelo lično narejen. In športno isker, kar malce divji. Tak motocikel z modro-belim znakom na posodi za gorivo si želim, kot je M3.

R 1100 RS je na dobri poti, da pade v oko tudi športno živečim možem. Recimo tistim, ki znajo s pogledom pobožati kakšen isker ducati. Že tak, kakršen je, je novi RS zanimiv. Toda si predstavljate še nekaj deset KM več in nekaj deset kilogramov manj?

Igor Akrapovič je potegnil motocikel na merilno napravo dynojet. Sneti je bilo treba tudi plastiko: solidni stiki, solidno vkup



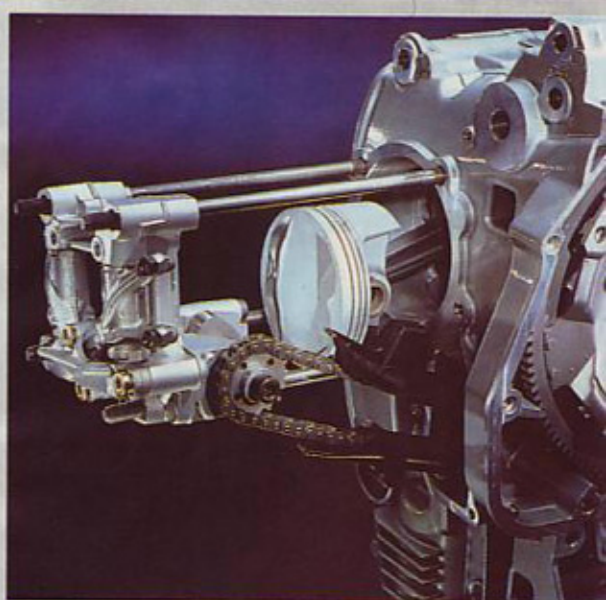
R 1100 RS: izpušna cev postaja s kilometri modro vijoličaste barve

prek vmesne gredi, ležeče pod ročno gredjo; ojnice so iz sintranega in litega jekla, kar zagotavlja natančnejše mere, noga ojnice je izvedena s tehnologijo lomljenja (razpoke), kar zagotavlja popolnejšo stično površino; napajanje z gorivom in vžig krmili Boschov motronic, ki nadzira tudi samega sebe ter omogoča popoln nadzor nad katalizatorjem v izpušni cevi. Po poteku življenjske dobe je katalizator mogoče reciklirati.

Telelever; zgodba sega v leto 1981, ko je britanski konstruktor Hugh Nicol

poslal v BMW svojo zamisel kombinacije teleskopskih vilic in na spodnji most (ter v motor) vpete nihajne roke. Podobno rešitev so testirali britanski novinarji leta 1984 na motociklu laverda, jo zelo ugodno ocenili in nedolgo za tem je BMW sprejel idejo. Novi bokser se je pokazal primeren za novo vzmetenje, saj je imel samonosni blok in brez vodnega hladilnika je bilo dovolj prostora za izvedbo.

Tehniki že leta ocenjujejo teleskopske vilice za šibkejši člen motocikla,



Odmična gred na nenavadnem mestu pod glavo motorja, gnana z verigo





Standardna oprema: malce premajhna merilnika hitrosti in vrtljajev, pod njima signalne lučke. Skopo.

zvižučeno in speto. Plastična je tudi posoda za gorivo.

Pod plastiko pa: ni okvirja; le preprost aluminijast mostič (podoben črki A) se pne z ohišja motorja do ležišča prednjega vzmetenja in preprost splet jeklenih cevi se vije k zadku, za oporo sedeža in zadnjemu, tokrat centralno stoječemu blažilniku.

Motor, ki je pri Akrapoviču pokazal lepih 81 KM na zadnjem kolesu, je osnovni nosilni del motocikla. Nanj se opira prednje vzmetenje telelever, ki je kombinacija teleskopskih vilic in nihajne roke. Tehnikom je tako uspelo ločiti krmiljenje kolesa

in vzmetenje z ne pretirano futuristično rešitvijo.

Občutek s ceste? Zelo, zelo miren motocikel v vseh razmerah, pri visoki hitrosti brezhibno drži smer (kljub bočnim kovčkom) in v ovinke se zmore potopiti kot pravi športni stroj. Nekaj seveda tudi zaradi zelo dobrih nizkopresečnih Bridgestonovih gum. Motocikel daje zanesljiv občutek in na trenutke te prešine, da si za cestne razmere dovoliš preveč. Toda, ko pa tako lepo leže v ovinke!

Pri zaviranju, v pomoč je ABS druge generacije, ki zelo hitro reagira, se motocikel spredaj le malenkostno posede in ohrani isto višino do zaustavitve. Telelever deluje tudi kot mehanski anti-dive. Moti pa, da se motocikel pri pospeševanju spredaj privzdiguje, kot bi imel prednji blažilnik prosti hod? Je res, da se te reakcije voznik hitro privadi, toda pri zaporednem odpiranju-zapiranju plina je vertikalno gibanje motocikla povsem odveč. Tako so se napanjali BMW iz sedemdesetih let.

Ko pretresam više o motociklih BMW, ki sem jih vozil do sedaj, je R 1100 RS tisti, ki najbolj navduši. Je športni turist. S katalizatorjem v izpuhu čist. Z vbrizgalno elektrono varčen. Zaradi ABS zagotovo tudi bolj varen. Zrisan s kovčki ob straneh eleganten in za dva široko uporaben. In z motorjem zasnovan bokser ekskluziven. In takšna je tudi cena.

MITJA GUSTINČIČ
Foto: MATEJ DRUŽNIK

Tehnični podatki

Motor: dvaljni bokser - štirivaljni - zračno in oljno hlajen - po ena odmična gred v glavi tik nad valjčjem motorja, prenos gibanja do 4 ventilov (v vsaki glavi) prek kratkih dročnikov in nihajnih vzvodov - krmiljenje odmičnih gredi z verigo prek pomožne gredi v bloku motorja, ki se vrti s polovično hitrostjo ročne gredi - premer sesalnega ventila 36 mm, izpušnega ventila 31 mm - vitina: in gib 99 x 70,5 mm - prostornina 1085 kubikov - kompresija 10,7:1 - največja moč 66 kW (90 KM) pri 7250/min - največji navor 95 Nm pri 5500/min - elektronski vbrizg goriva motronic - alternator 700 W - akumulator 12V 19Ah - izpuh 2x1 s kompenzacijsko komoro in tristeznim urovnanim katalizatorjem

Prenos moči: zobniški primarni prenos - enoploščna suha sklopka - petstopenjski menjalnik, prestavna razmerja: I. 4,03; II. 2,58; III. 1,89; IV. 1,54; V. 1,32 - kardanski prenos na zadnje kolo z razmerjem 3,09

Okvir: samonosni motor, prednji pomožni nosilec iz aluminija oblike A, zadaj jekleno palčice za oporo sedeža - kot glave okvirja 25 stopinj - predtek 111 mm - medosna razdalja 1473 mm

Vzmetenje: spredaj telelever s centralno vpetim blažilnikom, teleskopi premera 35 mm, gib vzmetenja 120 mm - zadaj paralever z nihajno roko, vpeto v motor, centralni nastavitvi blažilnik, hod kolesa 135 mm

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

Zavore: spredaj dvakrat plavajoči kolot premera 305 mm s štiribato zavorno čeljustjo, zadaj kolot premera 285 mm - zavorni dodatek ABS druge generacije.

Mere in teža: dolžina 2175 mm - širina z ogledali 920 mm - širina krmila 738 mm - srednja višina sedeža od tal 800 mm - teža s polno posodo za gorivo 239 kg - prostornina posode za gorivo 23 litrov

Zmogljivost: (lovarna) največja hitrost 215 km na uro - pospešek 0-100 km/h: 4,1 s - pospešek 0-1000 m: 23,7 s - poraba goriva pri 90/120 km/h: 4,3/5,2 litra na 100 prevoženih kilometrov

Cena (brez dodatne opreme):

DEM 14.334 + 44 odstotkov tolarskih dajatev

Zastopnik:

Tehnounion, 61000 Ljubljana, Vošnjakova 2

Naše meritve

Pospeški:

0 - 60 km/h	1,7 s
0 - 80 km/h	2,6 s
0 - 100 km/h	3,8 s
0 - 120 km/h	5,1 s
0 - 140 km/h	7,1 s
0 - 160 km/h	9,1 s
0 - 200 km/h	19,1 s

0 - 400 m: 12,1 s,
hitrost ob izhodu 177 km/h

Prožnost:

Od 80 - 130 km/h
v V. prestavi: 8,3 s

Največja hitrost:

v ležečem položaju 223 km/h
v sedečem položaju 216 km/h

Poraba goriva:

testno povprečje: 5,91 l/100
prevoženih km

Teža motocikla:

s polno posodo goriva,
orodjem in kovčki 258 kg

kar postaja z rastjo zmogljivosti in kakovostjo gum tudi vse bolj opazno. Vilice opravljajo kar štiri funkcije: vodijo kolo, so vzmetni in blažilni element in služijo kot opora motociklu ob zaviranju. Povečanje premera minujočega kraka je bilo nov korak v razvoju teleskopskih vilic, toda prineslo je povečanje nevzmetenih mas, povečalo trenje v vilicah, hod vilic je pomembno vplival na spremembe kota vpetja. Telelever je pokazal pot k rešitvi problemov: Tako teleskopa le vodita in upravljata kolo, longitudinalna, prek krogeških zglobov vpetja roka prenaša ob zaviranju vse sile v ohišje motorja, vzmetenje in blaženje pa opravljata vertikalno v roko vpet blažilnik.

Spremembe so opazne tudi na zadnji nihajni roki, na sistemu paralever: z desne strani motocikla so blažilnik pomaknili v sredino, za motor. Uporabili so Showin nastavljivi blažilnik. Celotno vzmetenje je trše, kot je bila pri BMW navada.

Ergonomija: da bi motocikel približali uporabniku, so sedež, dvodelno krmilo in pleksi na aerodinamičnem oklepju zasnovali tako, da so nastavljeni.

