

# BMW R 75/6

MOTOBNO KOLO ZA MLADE IN MALO MANJ MLADE



motorna  
kolesa



TEKST / Niko Mihelič  
FOTO / Marjan Zaplatil

nikle napreduje vsak dan. Pri hitre: skoraj prehiteva že samo sebe. To, kar se je zdelo nalim domod še sanjsko, je danes že povsem vsakdanje. Podobno je tudi v svetu motornih koles. Ni še dolgo, ko je bil dvovaljni triumph pravi čudež; s 30 KM je vzbujal spoštovanje, na dirkalnih stezah si je pa nabiral zlata odličja. Neto so prislili drugi, močnejši, BMW R 69 S je bil s 40 KM eden izmed najmočnejših. Toda pojavila se je Japonci!

Honda CB 750 je premaknila mejo največje moči na 67 KM, lani je pa Kawasaki z modelom 100 Z 1 potisnil to mejo na 72 KM. V taj tekmi za prvostiz je bavarska tovarna s svojimi R 75 /5 iz leta v leto bolj zaostajala in izgubljala stik z vrhom. Letos pa so z novo serijo 6 in z modelom R 90 S zopet dohiteli in prahiteli čas za nekaj let. Kam vodi ta tekma in kje je njen konec? Kdo ve, a verjetno bo v boj posegla energetska kriza, in našim vrnokom se bodo ob pogledu na orjake dvajsetega stoletja vzbujali taki občutki, kot se nam, ko vidimo parni stroj, ponos naših dedov.

750-kubični Bavarec je navidez daleč zadaj v tem hudem boju za dvoколesni Olimp. V resnici pa ni tako. R 75/6 je pravo moško motorno kolo. 50 KM in le 6 sekund, ki jih porabi ta motocikel, da drvimo s 100 km na uro, so podatki, ki vzbujajo spoštovanje.

#### Dvovaljni bokser nekoč in danes

R 75/6 poganja tako kot vse njegove prednike in sorodnike dvovaljni, zračno hlajeni bokser. Motor je ostal skoraj ravno tak, kot je bil v modelu R 75/5, delozen je bil le nekaj drobnih izboljšav. Muenchenska tovarna je prisegala na tako konstrukcijo motorja že pred petdesetimi leti, ko se je zvertel prvi dvovaljnik z belo modrim znakom. Od takrat so v tovarni naredili veliko motornih koles, skoraj vsako je pa bilo le izboljšana različica prejšnjega modela. Glavna pridobitev današnjih motorjev je odmični gred, postavljena pod glavno!

Novost so tudi ventili na „V“, ki so zamenjali zastarelo konstrukcijo s stoječimi. Vsak valj ima sedaj tudi svoj uplinjač; ne več enega za oba, kot pred desetletji. Tunelasto chišje je skupno vsem modelom iz serije 6. Narejeno je iz lahke litine; ročična gred se vrti v njem v dveh drsnih ležajih. Novo estonovo črpalko za olje poganja z verigo gnana odmična gred, serijski je pa že tudi električni zaganjalnik. Novost so tudi igličasti ležaji v nihajkah, ki krmilijo ventile. Zamenjali so puše, ki so dajale starim BMW-jem tako zne-

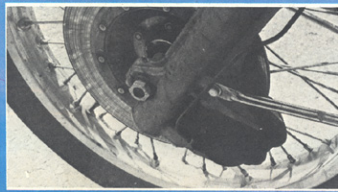


Pod sedežem je pri motorjih iz serije 6 v posebni vrečki spravljeno orodje. Poleg obilice ključev je tu le pribor za krpanje zračnik, tlačilka je pa pripravljena na okvir.



Blažnik tresujavej krmila je pri teh motorjih že serijski. Z gumbom na sraci krmila mu lahko nastavljamo trdotto v treh stopnjah.

Prednje kolo 750-kubičnega orjaka zavira enojna kolutna zavora. Po želji si za doplačilo lastnik naroči še eno.



čilen prijeten glas. 32-mm Bingova podtlačna uplinjača skrbita, da konji niso nikoli žejni, da motorju nikdar ne zmanjka sapa. Pod novim pokrovom na sprednjem koncu motorja se skriva 280-vatni alternator. O novem petstopenjskem menjalniku smo poročali že v testu večjega motorja R 90/6 v 14. letošnji številki. Ravno tak menjalnik ima tudi 750-kubični dvovaljnik. Odlično izbrana prestavna razmerja so naredila iz novih „nemoev“ tudi prave športnike. Moti le škrtanje pri manjših hitrostih, ki ga zaradi konstrukcije, ko se primarna gred menjalnika vrti z enako hitrostjo kot motorna gred, ni moč odpraviti. Enokolutna suha sklopka je pri tem motorju nekoliko mehkejša kot pri večjem bratu, vendar se prijemlje zelo hitro in sunkovito. Motor se hitro vžiga in nikoli ne zataji.

#### Nov okvir — nove vzorne lastnosti

Čevast okvir današnjih motociklov je nekoliko daljši od prejšnjih. Drugače je narejen tudi prvi konec, ki je zdaj močnejši. Prednje vilice s teleskopskimi blažilniki imajo zelo velik premik. Na prvi pogled se zdijo premeška, vendar odlično požirajo neravnine in luknje na cestišču. Zadnji konec je nekoliko trši, odlične vzmeti z blažilniki poskrbijo, da motor v nobenem ovinku ne „zaplava“. Blažilnik na prednjih vilicah preprečuje tresenje balance na slabših cestah.

Kardanska gred, ki poganja zadnje kolo, se vrti v desni cevi zadnjih nihajnih vilic. BMW R 75/6 ima pa krajše prestavno razmerje. Zaradi tega se motor v nižjih prestavah hitreje zavrti, kazalec v merilniku vrtljajev zelo hitro zaide na rdečo.

Motor kar hrepeni po zavojih, pravi užitek je občutek za spodnanje zadka, ko v ovinkih dodajamo plin. Čeprav tehta 210 kilogramov, se zdi to motorno kolo veliko lažje. Tako, ko speljemo, se teža popolnoma izgubi. Motor postane lahkoten, in 50 KM pod sedežem uboga slaherni voznikov ukaz. Odlični pospeski in dovolj moči zagotavljajo gume prehitavanje. Metzelerjeve gume so odlične na suhi cesti, na mokri mora voznik paziti.

BMW pokaže vse prednosti in dobre lastnosti na dolgih potovanjih. Voznikov položaj je odličen, tako da ne utruditi vožnja, dolga več sto kilometrov. Potovalna hitrost je lahko tudi največja hitrost, vendar se mi je zdelo vožnje nad 150 km na uro s tem krmilom utrujajoča. Zaradi velikega pritiska pri tej hitrosti sem začutil bolečine v rokah, pa tudi čelada me je tiščala v brado.

Zavore so povsem kos motorjevim zmogljivostim. Prednja kolotna se nikoli ne utrudi, niti ne pregreje. Ročica je mehka in natančna, tako da tudi pri ostrem zaviranju ni nevarnosti, da bi prednje kolo zablokiralo. Zadnja, bobnasta zavora tudi zasluži pohvalo. Krmili jo jeklena palica, upravljamo jo pa s pedalom na desni strani motorja. Stikalo za zavorno luč je tako kot pri večini današnjih motociklov tudi pri BMW-jih na zadnji in na srednji zavori. Rezervoar za zavorno olje je varno spravljen pod 22-litrsko posodo za gorivo.

Stikala na krmilu so zelo priročna in mehka, narodno je pa postavljenost stikalo za prižiganje halogenskega žarometa v levem nosilnem vijaku luči. V ročici za sklopko je še stikalo, ki zveže električni krogotok, ko stisnemo ročico, da lahko vzgemo motor tudi tedaj, ko je v prestavi.

Smerni kazalci so danes nekaj povsem vsakdanjega tudi na motornih kolesih. Na BMW-jih so tornih in močnih, tako da ostali udeleženci v prometu dobro vidijo, kam bo zavil motorist. Halogenski žaromet je zelo močan, kot nalašč za varno vožnjo ponoči. Velik sedež je dovolj udoben tudi tedaj, če se peljeta dve odrasli osebi. Armaturna plošča



je taka kot pri R 90. Testni motor je imel na levi strani privito še električno uro, ki se zdi sprva odveč. Če ste pa v usnjenem pejacu, vam bo kar všeč. Ne bo vam treba smetati rokavic, ko boste hoteli pogledati, koliko je ura. Za doglajčlet je na voljo zraven ure še ravno tak voltmeter. Merilnika hitrosti in vrtljajev sta dobro pregledna podvehi in ponoči, pet luči obveščata voznika o delovanju motorja.

750-kubični dvovaljnik je popil med 4 in 6,8 litrov bencina super in liter olja na tisoč kilometrov. Na testu ni povzročal nobenih težav, le na meritvah na Reki je odpadla ključavnica, s katero zaklepamo sedež.

BMW-ji so eni redkih, težkih motornih koles, ki jih lahko kupimo pri nas. Med mladimi je veliko zanimanja zanje, vendar pa njihova cena tako visoka, da si ga privoščijo le malokdo. Motorska kolesa postajajo vsako leto bolj moderna. Saj je vožnja po natrpanih cestah z avtomobilom postala za prava mora. Motocikli so okretnejši, hitrejši, pa tudi težave s parkiranjem so lastniku motornega kolesa neznanje. R 75/6 stane toliko kot avtomobil, in zato bo bolj malo tistih, ki si bodo privoščili ta luksuz na dveh kolesih.

## TEHNIŠKI PODATKI

**MOTOR**, dvovaljni — štiritažni — boxer — vrtna in gib 82 x 79,6 — gibna prostornina 745 kubicov — kompresija 9:1 — največja moč 50 KM (DIN) — pri 6200 vrt/min — litrski moč 65,2 KM (DIN) — največji navor 6 kNm pri 5000 vrt/min — ročnišna gred v dveh letajih — glavni iz lahke litine — sredinska odročna gred, vijakni ventili na vrhu — dva podtlaka 32 mm Bmw upl. n. n. — čok — mazanje pod pritiskom — zračno hlajenje — akumulator 12 voltov — alternator 280 vatov

**PRENOS MOČI**, enkolotna suha sklopka — petstopenjski merjalnik prestavnih ročica na levi strani — prestavna razmera 4,4, 2,96, 2,07, 1,67, 1,5 — pogon zadnjega kolesa s kardansko gredjo — prestavno razmerje 3,2 (na željo 3,36)

**KOLESA**, jeklena platilca — spredaj 1,85 B x 19, zadaj 2,15 B x 18 — gume spredaj 3,25 H 19, zadaj 4,20 S 18

**OKVIR**, dvojni, cevast — zadaj nihajne vilice opirne na dva blažilca z vzmetmi (nastavljanje trdote v treh stopnjah), v desni cevi so vrtil kardanska gred — spredaj teleskopske vilice z blažilnikom tresljev (nastavljanje trdote v treh stopnjah)

**ZAVORE**, spredaj, enojna 290 mm kolodna — zadaj 200 mm bobnasta

**MERE IN TEŽA**, dolžina 2,160 m — širine 0,740 m — višina (neobteženi) 1,080 m — višina sedela 0,810 m — medosna razdalja (ovinkastost) 1,465 m — teža 210 kg — dovoljena skupna teža 398 kg

**VZORZNEVANJE**, posoda za gorivo 18 ali 22 litrov — rezerva 2,5 litra

**ZMOGLJIVOSTI**, splošna hitrost v peti prestavi pri 1000 vrt/min 21,3 km/h — teža na KM (in voznik 75 kg) 6,7 kg — največja hitrost (teoritski podatki) sedla 185 km/h, ležja 177 km/h — pospešek z mesta do 100 km/h (tovarna) 6,4 sek.

## NAŠE MERITVE

Testni motor je pred meritvami provozil 2834 km

**Največja hitrost**: sedlo 164 km/h, ležja 178 km/h (2 km zaleta, po prečje treh meritvah)

**Pospeški**:  
0 — 60 km na uro 2,6 sek  
0 — 80 km na uro 4 sek  
0 — 100 km na uro 6 sek  
0 — 120 km na uro 9,5 sek  
0 — 140 km na uro 12 sek

**400 m brez zaleta 15 sek** (končna hitrost 151 km na uro)  
**1000 m brez zaleta 28,2 sek** (končna hitrost 178 km na uro)

**Poraba goriva**: Najmanj 4 litre super (potovanje, nikoli hitreje kot 100 km/h). Največ 6,8 litra (ovinkasta cesta, ostru vožnja). Po mestu 5,2 do 6,3 litra. Avtomobilska cista 5,5—7 litrov.

**Natančnost merilnika hitrosti**: Na celotnem območju je kazal 4 km na uro preveč.

**PROIZVAJALEC**: BMW, 8 MÜNCHEN, 13, ZR NEMČIJA  
**GENERALNI ZAŠTOPNIK IN PRODAJALEC**: Tehnoulion, Vošnjakova 5, Ljubljana, podružnice v rep. središčih

## HVALIMO

odlični zavore

lega na cesti

majhna poraba

trpežen, prožen motor

pogon s kardansko gredjo

## GRAJAMO

previsoka cena (v Jugoslaviji)

nerodno postavljeno stikalo za prižganje luči

trda prestavna ročica (škratnje)

CENA: 5567 DM in 20.926,95 din  
OSNOVA ZA REP. IN OBC. DAVEK: 44.124,50 din  
Obvezno zavarovanje in cestnina: 446,50 din