



TEST: BMW R 80 GS

Ni tako zelo dolgo, odkar sem testne kilometre po slovenskih odročnih krajih, nabiral s terencem R 100 GS in ga prijetnih vtisov vrnil v tovarno. Tam sem se zagledal v BMW R 80 GS. Čista enojajčna dvojčka sta se mi zdela. V čem je pravzaprav razlika?

V ČEM JE RAZLIKA?

Jeseni leta 1980 je BMW predstavil kreacijo na temo velikega terenskega motocikla. Velik v motorju, velik po merah. To je bil prvi motocikel iz družine G/S: R 80 G/S, sicer zrisan že leta 1978.

Motocikel so Bavarci predstavili po dolgotrajnem tehtanju gibanja trga. Izkušnje v terenskem motociklizmu so imeli. In to bogate. Kakšnih petdeset let so že dirkali na evropskem prvenstvu v enduru in na dirkah "Šest dni". Po pridobljenem znanju pa so segli takrat, ko je v BMW zavel svež veter (poslovodni), ki je podpiral tudi drznejše zamisli. BMW je bil do takrat pri motociklih precej zadržan.



Armaturna plošča: pregledna merilnika hitrosti in vrtljajev motorja, vmes signalne lučke, spodaj ob straneh stikali za varnostne utripalke in ogrevanje roči

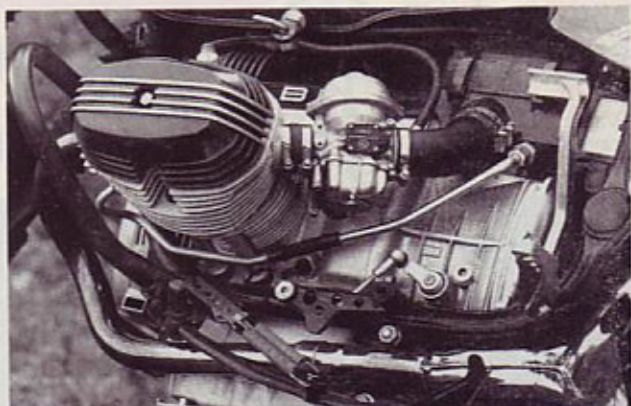
BMW R 80 G/S si je kljub določeni skepsi na račun teže in zajetnosti, kmalu po predstavitvi prislužil oceno najpripravnejšega motocikla ("multi-purpose-bike" imenujejo takšne stroje Američani) za motociklistične avanture širom zemeljske krogle.

Jeseni leta 1987 so motociklu vdihnili nekaj več cestnega duha, okrepili okvir pod posodo za gorivo in pod sedežem, zamenjali prednje vilice, pritaknili zadnje vzmetenje paralever ter kolesne obroče, ki so omogočili montažo gum brez zračnice. Iz navadnega endura je zlagoma rasel koncept turističnega endura.

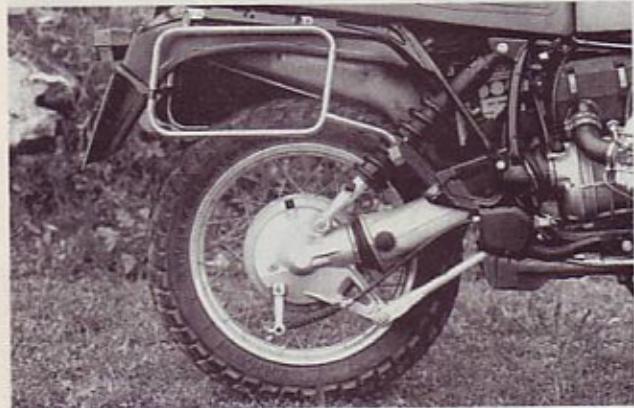
Leto 1991: motociklov R 80 GS in R 100 GS na pogled ni več mogoče ločiti. Oba sta dobila polovičen aerodinamični oklep z nastavljivim pleksijem, cevno obrobo okoli oklepa z mrežico pred novo lučjo (ta oprema je sodila v paket Pariz-Dakar), špartansko armaturno ploščo so obogatili z merilnikom vrtljajev. Na krmilo so iz serije K preselili stikala. V posodo za gorivo so vgrezili pokrovček s ključavnico. Za udobje so poskrbeli z novim sedežem in

solidnejšim, nastavljivim vzmetenjem. Prednji blatnik so poveznili tik nad prednje kolo. Terenskemu videzu so odvzeli grobost.

Razlika postane opazna, ko priviješ ročico plina. Tisočak zmore iztisniti 60 KM pri zmernih 6500 vrtljajih v minuti ter streže z navorom 76 Nm pri 3750 vrtljajih v minuti. To so solidne in uporabne vrednosti. Motor z 800 kubiki pa je občutno krajše sape: 50 KM je na voljo in navor 61 Nm pri 3750 vrtljajih v minuti.



Bokser: cevka pod valjem dovaja iz zračnega filtra svež zrak v izpušni kanal za sekundarno zgorevanje izpušnih plinov (SA5)



Zadek: nihajna roka paralever in nastavljivi blažilnik

Motocikel je le 5 kg lažji od tisočaka in 10 KM - dobesedno manjka.

To pomeni, da si je med vožnjo treba pogosteje pomagati z menjalnikom in vrteti motor v višje vrtljaje. Pri tisočaku je dovolj le poigravanje z ročico plina, saj je motor prožnejši. In tako prijaznejši za uporabo. Manjkajoča moč in prožnost sta na našem trgu vredni nekako 1500 DEM in pripadajoč tolarški delež. Pač stvar okusa in želja, glasujem

pa za več moči!

Ne preseneča, da na cestah opazimo največ popotnikov na motociklih BMW, s poudarkom na terenskih bokserjih. Seveda, motocikel z oznako GS zmore zadovoljiti visoke zahteve po udobju (tudi na zanemarjenih kolovozih), vibracije ne sežejo do kosti, prostora za sopotnico in prtljago je dovolj. Če so zahteve večje, je edina naslednja izbira avtomobil! Skupaj z motociklom zrisana prtljajna kovčka



in prostran ter vzdržljiv prtjažnik sodijo k tistemu delu opreme, ki najbolj razveseljuje motocikliste.

Videz motocikla? Da je grd, pravijo dekleta. No, ja. Malce grob in preprost je videti, to je res. Konkurenca je svinčnike in barvice uporabljala z več občutka. Toda, ko motocikel na terenu pobegne iz rok, je škoda

R 80 GS zmore po daljšem zaletu bržeti 168 km na uro. Odkar je opremljen z oklepom in po kotu nastavljivim pleksijem, je voznik dobro zaščiten pred vetrom. To omogoča tudi višja hitrostna povprečja na hitrih cestah. Plastični ščitniki rok na krmilu pa še vedno manjkajo.

Tudi priročnost je ena od odlik tega motocikla. Posoda za gorivo

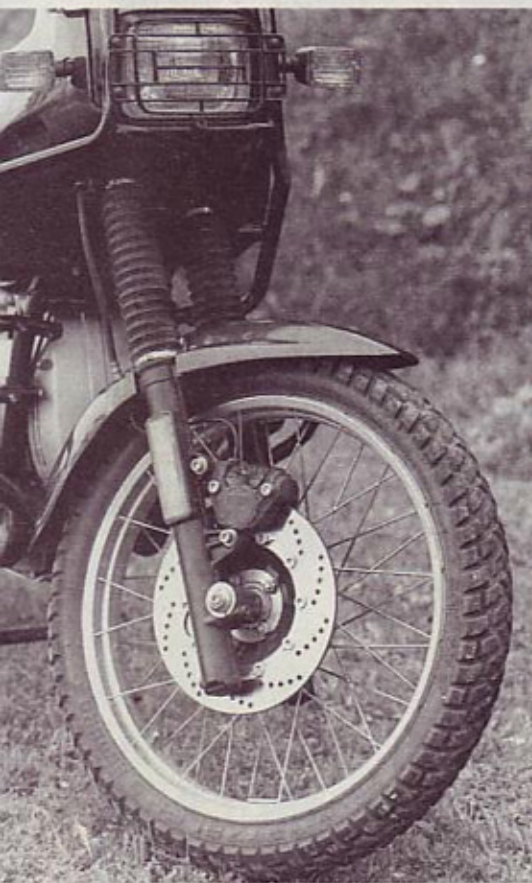
je le povezana čez motor, sedež (s ključavnico na zadku) je preprosto snemljiv, bočni oplati sta le zatakneni na okvir. Motocikel je lahko v hipu slečen. Preprosto je dosegljiv tudi zadnji blažilnik, ki mu je na gornjem koncu telesa mogoče nastavljati prednapetost vzmeti (štiri stopnje), na spodnjem koncu telesa pa je gumb za nastavitve hidravličnega dela (deset stopenj).

Seznam opreme je bogat. Izstopa dvo-stopenjsko električno ogrevanje ročic na krmilu, kar kaže obvezno dokupiti. Kajti zadeva deluje, celo zelo dobro deluje. Le motociklist, ki so mu že kdaj med vožnjo zaradi mokrote in mraza pomodrele in otrpnile roke, zna ceniti pravo vrednost toplih rok. Hvalim na ves glas!

Tudi Metzelerjeva obutev za enduro je prvovrstna izbira. Ekološka osveščenost pa se zrcali iz dodatka SAS (secondary air system), ki s pomočjo sistema ventilov usmerja svež, s kisikom bogat zrak v izpušni kanal vsake motorne glave: vsebnost ogljikovodikov v izpušnih plinih upade za 30 odstotkov, ogljikovega monoksida pa je 40 odstotkov manj. Danes je večina motorjev bokserske zasnove opremljena s sistemom SAS.

Športni paket: za zahtevne voznike je na voljo izpopolnjeno vzmetenje znamke White Power, ki vdahne motociklu vdihne dirkaško krepkost in izboljša vozne lastnosti v brezpotju.

MITJA GUŠTIČIČ
Foto: MATEJ DRUŽNIK



Vredno pozornosti: v zunanji rob kolesnega obroča vpete napere, kar omogoča uporabo (varnejših) gum brez zračnice.

(praviloma) minimalna. Oklep varuje na okvir vijačena cevna (nosilna) zaščita in minimalni bočni oplati pod sedežem tudi nista izpostavljeni.

Čeprav motocikel tehta več kot dva stota, je za vožnjo nezahteven, če le voznik ne pretirava z avanturami v blatu ali v preostrih strminah. Terenske oznake pač le ne gre jemati pretirano dobesedno, saj je motocikel namenjen turizmu širokega razpona. Tu je uporaben in prijazen partner. Ostaja tudi dolgo mlad in tega sploh ne gre spregledati.



Tehnični podatki

Motor: dvovaljni - bokser - odmična gred v bloku - po dva ventila na valj - SAS sekundarno izgoravanje izpušnih plinov - vrtna in gib 84,8 x 70,6 mm - prostornina 798 kubikov - kompresija 8,2:1 - največja moč 37 kW (50 KM) pri 6500/min - največji navor 61 Nm pri 3750/min - dva področna uplinjača Bing 32 - zračno hlajenje - izpušni sistem 2v1 s kompenzacijsko komoro - akumulator 12V 25Ah

Prenos moči: zobniški primarni prenos - enoploščna suha sklopka - petstopenjski menjalnik, prestavna razmerja: I. 4,40; II. 2,86; III. 2,07; IV. 1,67; V. 1,50 - kardanski prenos na zadnje kolo z razmerjem 3,20

Okvir: dvojna zaprta konstrukcija iz jeklenih cevi - privijačen zadnji del - kot glave okvirja 28 stopinj - predtek 101 mm - medosna razdalja 1513 mm

Vzmetenje: spredaj teleskopske vilice z naprej izpostavljeno osjo kolesa, premer krakov 40 mm, hod kolesa 225 mm - zadaj paralelno nihajna roka z enim blažilnikom z nastavljivo vzmetjo in hidravličnim delom, hod kolesa 180 mm

Kolesa in gume: aluminijasti kolesni obroči, napere vpete v zunanji rob obroča - kolo spredaj 1,85 - 21 MT z gumo 90/90-21F - kolo zadaj 2,50 - 17MT z gumo 130/80-17T

Zavore: spredaj plavajoči kalut premera 285 mm - zadaj bobnasta zavara premera 200 mm

Mere in teža: dolžina 2290 mm - širina z ogledali 1000 mm - širina krmila 830 mm - višina sedeža od tal 850 mm - teža s polno posodo za gorivo 215 kg - posoda za gorivo 24 litrov, 4,7 litra rezerve

Zmogljivosti: (tovarna) največja hitrost 168 km na uro - pospešek 0-100 km/h: 6,0 s - pospešek 0-1000 m: 28,3 s - poraba goriva pri 90/120 km/h: 4,7-6,6 litra na 100 prevoženih kilometrov - poraba goriva, testno povprečje: 7,22 litra/100 km

Cena: DEM 11.112 + 44 odstotkov tolarskih dajatev
Zastopnik: Tehnunion, 61000 Ljubljana, Vošnjakova 2



Za brezskrbno popotovanje: komplet BMW za krpanje gum brez zračnice