Ko je BMW presenetil tržišče z 800 kubičnim terenskim motociklom, je razburkal duhove. Motocikel je šel dobro v prodajo, toda kljub zmagam na uničujočem saharskem rallyju iz Pariza v Dakar ni prepričal, da je »rojen« za gorske stezice in blatne travnike.

Vozili smo – BMW R 80 ST

Športna ponudba

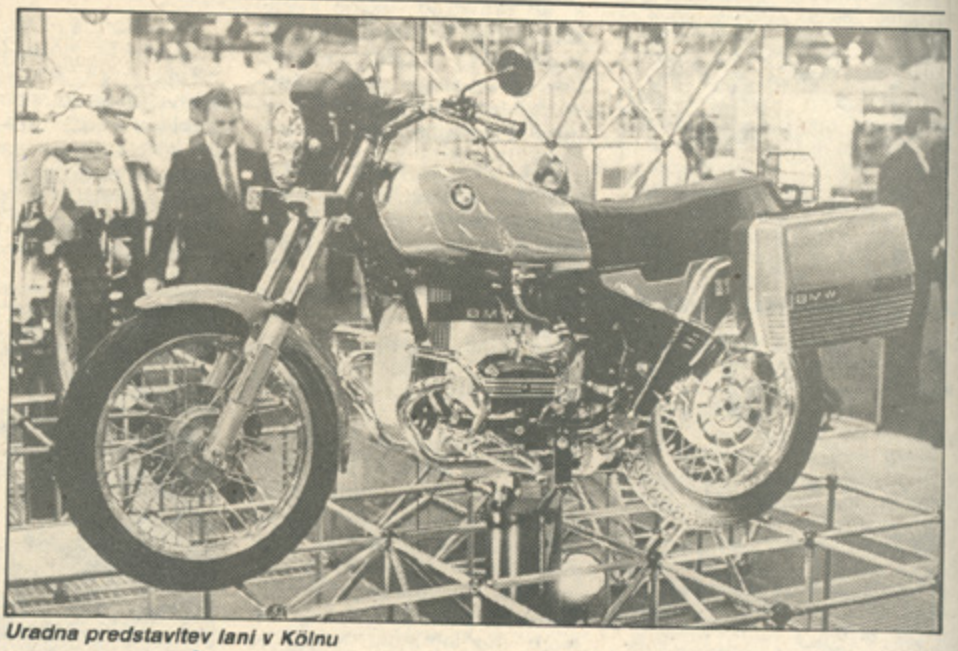
Motocikel je nastal na osnovi 800 kubičnega terenca – Precej športnega šarma

Tudi strokovni tisk po svetu je delil mnenja. Eni so navdušeno pozdravljali drznost bavarskih poslovnežev, drugi pa so si na glas želeli, da bi terenca prekvalificirali v cestni motocikel.

Zasnova modela R 80 G/S je bila odlična, saj je motocikel v rokah lahkoten, živahen in neutrudljiv – predvsem na asfaltu, da se razumemo. V tovarni so prisluhnili željam in svojo prodajno paleto popestrili s cestno izvedbo, imenovano 80 ST.

Predstavitev je bila internega značaja, brez slavja in pompa. Kljub temu pa je motocikel nekaj resnično novega – za tiste, ki si želijo motocikel s slavnim bokserjem pa jim čista turistična ali elegantno športna zasnova le nista popolnoma po okusu.

BMW je svojega novinca razkril lansko jesen v Kölnu. Družba je bila bogata, kajti Honda je privlekla svoje strupene »V« motocikle, Yamaha svojo 900 kubično novost itd. Toda Bavarci so zadeli v črno, saj je bilo zanimanje za ST model veliko in tudi prodaja je stekla hkrati z uradno predstavitvijo.



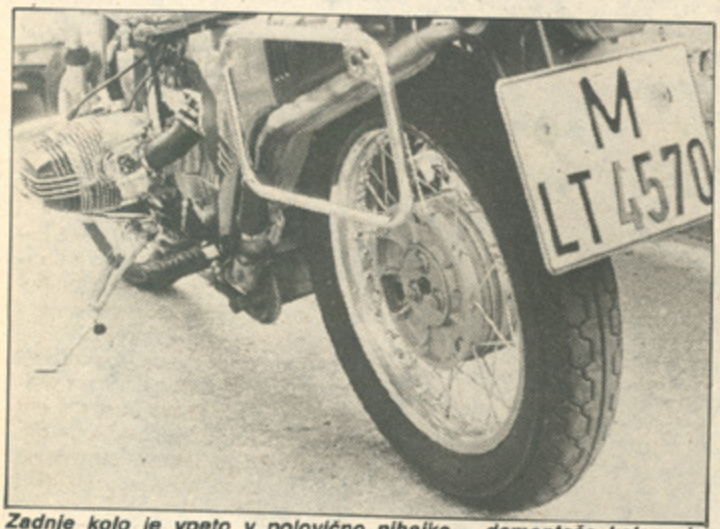
Uradna predstavitev lani v Kölnu

PRIJETNA IGRAČA

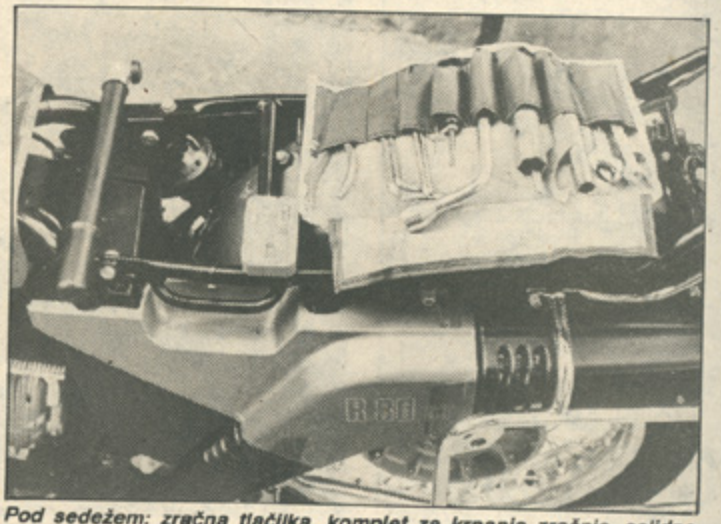
Športni novinec pa ni bil sam, saj je bila druga novost tudi mamljiva – model R 80 RT: turistično opremljena izvedba. Tudi tokrat v BMW slogu – popolna oprema, značilen aerodinamičen oklep, enak 800 kubični motor in zadaj namesto monoleverja klasična nihajka s parom blažilnikov. Toda ta motocikel ni toliko bodel v oči. Bil je le ekonomičnejša ponudba za moto – turiste, ki jim litrski BMW predstavlja premočan finančni zalogaj.

Cestna izvedba ima veliko skupnega s terencem. Poenostavljeno rečeno – v zasnovi sta popolnoma enaka. Isti je ostal dvojen cevni okvir, enako posoda za gorivo ter sedež, enako bočne oplate in zadnji blatnik (z rahlo premajhno zadnjo lučjo). Tudi zadnje utripalke so kot pri terencu – na guni nosilcih. Seveda je ST manj kričav – uporabili so elegantnejše barve, kakršnih smo pri BMW navajeni.

Za izključno cestno uporabo je bil motocikel deležen armaturne »plošče« s poliuretansko obrobo gornjega trapeza prednje vilice – tudi že znane rešitve – ter turistično zakrivljenega krmila, ki pa se motociklu izredno poda. Pa čeprav se maščuje z nekaj več vetra v prsi pri vožnji po avtocesti. Toda višje in širše krmilo zagotavlja, da sta tudi

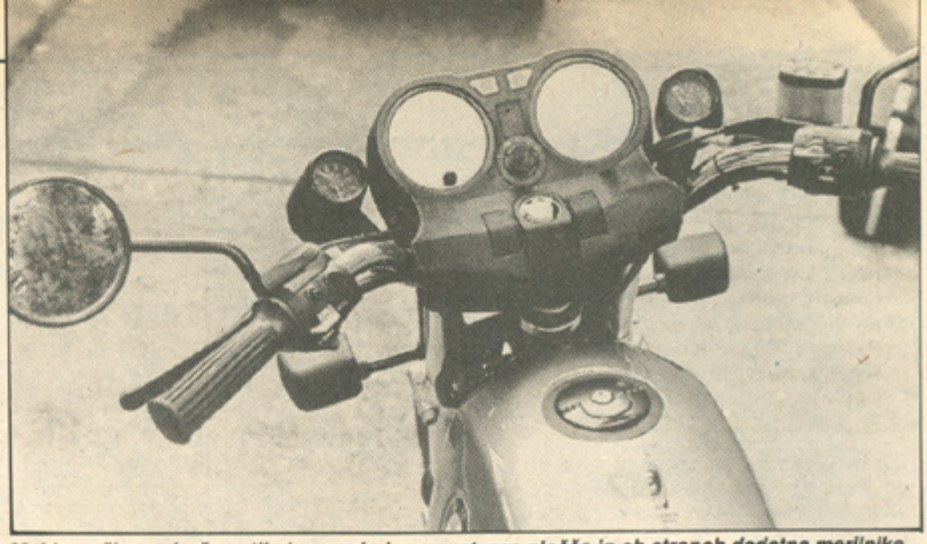


Zadnje kolo je vpeto v polovično nihajko – demontaža kolesa je enostavno delo



Pod sedežem: zračna tlačilka, komplet za krpanje zračnic, solidno orodje

Levi kovček je tanjši – zaradi k sedežu speljane izpušne cevi



Mehke ročice, priročna stikala, pregledna armaturna plošča in ob straneh dodatna merilnika

vzvratni ogledali pregledni (pri šibkejših modelih vidi voznik v ogledalih predvsem svoje komolce).

S terenca so posneli tudi izpušno cev tipa 2 v 1, ki pa je kromirana in s tem uglednejša – kajti motna črnina se je pri BMW izpuhih s kilometri spremenila v rjaste odtenke.

Oblikovalci so prisluhnili tudi nerganjem kupcev, ki so se pritoževali, da le ena potna torba na terencu kazi izgled motocikla. Tako so zasnovali nov prtljažnik ter motociklu pridali še levo potno torbo, ki pa je varljiva. Kajti levo k sedežu speljana izpušna cev je bila vzrok, da je leva torba za toliko tanjša – in vanjo ne spravite več integralne čelade. Je pa motocikel s parom (silno uporabnih) kovčkov na oko bolj uravnotežen, hkrati pa je tudi za popotno kramo več prostora.

Model R 80 ST je bil pri BMW tudi prvi motocikel, ki so ga obuli v gume nove generacije – Michelinove trebušaste nizkopresečne športnike serije A – M 48. Niso posegli po platiščih iz litine, temveč so uporabili stare, a zanesljive »špičake«. Zavore so posnete s terenca – torej spredaj en kolut ø 260 mm (navrtan ter z Brembo čeljustjo), zadaj zadovoljiv boben ø 200 mm.

Ohranili so tudi dobro preizkušen in zanesljiv monolever sistem zadnjega vzmetenja: polovična nihajka, ki je hkrati ohišje kardanskega prenosa moči, oprta na močan blažilnik z nastavljivo vzmetjo. V primerjavi s konkurenco bi lahko rekli, da je to silno enostavna rešitev, ki pa omogoča tudi silno enostavno menjavo, snemanje zadnjega kolesa. Dovolj je namreč le odviti vijake, ki kolo vlečejo na ohišje zobnikov kardana in kolo snamete kot pri avtomobilu – enostaven in čist posel. Da je ta rešitev dobra, kaže tudi najnovejši štirivaljni BMW, ki ima zadnje kolo enako vpeto.

LAHKOTNI KILOMETRI

Tovarniški reklamni materiali obljubljajo, da je ST med lahkotnejšimi motocikli. Res je!

Motocikel je priročen – stopalke so tam, kjer je treba, ročice s stikali tudi, sedež udoben. Stopalke so upogljive, kar je varnosti v prid. Istim namenom služi tudi vgreznjen čep goriva.

Testni motocikel je bil bogato opremljen: ugledni in uporabni prtljažni torbi iz trde plastike, kromirana ščitnika valjev motorja, električna kvarcna ura, voltmeter – to je dodatna ponudba, za doplačilo. Sicer pa sodi k serijski opremi kvalitetno orodje, vredno manjše delavnice, zračna tlačilka, komplet za krpanje zračnic, ključ za nastavljanje trdote vzmeti blažilnika, bogato ilustrirana servisna knjižica, ključ, ki odklepa varnostno ključavnico, ključavnico čepa posode za gorivo, ključavnico na repu sedeža ter hkrati služi za kontakt. K serijski opremi pa sodi tudi nožni zaganjalnik, ki od voznika zahteva nekaj vaje – toda električni zaganjalnik vrti brez težav.

Srce motocikla ne kaže predstavljati v detajle – to je dobro znani bokser, ki iz 800 kubikov iztisne 50 konjev, razporejenih v širokem območju vrtljajev. To pomeni, da motor ne zahteva pretirano živahnega voznika – dovoljuje vam lenarjenje z menjalnikom.

Je pa res, da je motocikel kljub športnemu navdihu za svoj razred le prepočasen – zmore (po tovarniških meritvah) 174 km na uro. Torej ni rojen za doseganje vratolomnih špic. Motocikel pride do veljave na cesti, bogati z ovinki.

Michelinove trebušaste gume vlivajo zaupanje že na prvi pogled. Toda na mestnem asfaltu so zahrbtne – lahno zdrsijo v ovinkih. Grob asfalt in primerno segrete gume, tu pa se pričnejo užitki. Motor je dovolj visok, da dovoljuje v ovinkih spodobne nagibe. In na meji podrsa najprej ščitnik valjev motorja.

Motocikel je v rokah lahkoten, daje občutek, da sodi v lahkotnejšo kategorijo motociklov. Brez upiranja dovoljuje popravljanje krivulje, vozniku zna tudi odpuščati.

Manj zaupanja pa vliva pri zaviranju. Le en kolut spredaj je na trenutke premalo. In tudi na ravnem, pri najvišji hitrosti, ni vzorno miren.

Toda zaokroženo gledano je R 80 ST v BMW ponudbi (če si odmislimo novo K serijo) za živahnejše motoriste pravi motocikel – izstopa iz okvirov klasike, ni hrkek cestni dirkač. V primerni sredini, bi rekel.

Na koncu (z bencinom skopega) preizkusa je zatajila vžigalna elektronika. Brez pravega vzroka. In tudi ta okvara je bila v eni smeri dobrodošla. Ljubljanski Tehnounion, ki pri nas zastopa BMW, ima soliden servis in zalogo rezervnih delov. V nekaj urah je bil motocikel spet vozen!

MITJA GUSTINČIČ

Tehnični podatki

Motor: *dvovaljni zračno hlajeni bokser, vrt. x gib 84,8 x 70,6, prostornina 797,5 kubikov, kompresija 8,2 : 1. Moč 37 kW (50 KM) pri 6500/min, navor 59 Nm pri 3500/min. Uplinjača podtlačna Bing ø 32 mm. Elektronski tranzistorski brezkontaktni vžig. Petstopenjski menjalnik, kardan.*

Okvir: *dvojen cevni z vijačenim zadnjim delom, spredaj teleskopska vilica s hodom 175 mm, zadaj monolever sistem s hodom 153 mm. Kolesa z naperami, gume Michelin spredaj 100/90 H 19, zadaj 120/90 H 18. Spredaj kolutna zavora ø 260 mm, zadaj boben ø 200 mm.*

Mere in zmogljivosti: *dolžina 2180 mm, medosni razmak 1446 mm, širina 790 mm, višina sedeža od tal 845 mm, teža vozila pripravljenega za vožnjo 198 kg, prostornina rezervoarja za gorivo 19 l, rezerva 4,2 litra. Poraba goriva 5 l/100 km.*

Pospešek 0–100 km 5,6 sek, največja hitrost 174 km na uro.

Solidna končna izdelava