



K 100 RT – idealen za dolga in hitra potovanja

Mar ni zanimivo, kako se voznike želje z leti spreminjajo in kako rastejo zahteve?

V vročeprvnih mladostniških dneh večina prisega na navzdol priostreno krmilo, s tanko spužvo podloženo dirkalno ukrojen sedež in hrupno izpušno cev.

Kasneje se okus izostril, moram reči, da zaradi dirkaške drže razbolen hrbet in prepihan vrat nista več v veselje. Zanimiv postane prek glave segajoči vetrni štčitnik in tudi tople spodnjice. Skratka, cena udobju močno zraste.

To je videti tudi v prodajnih cenikih motorističnih hiš, ki bdijo nad popolno ponudbo – turistično prirojeni motocikli kotirajo najvišje. Tudi pri BMW-ju, kjer oznaka RT že leta pomeni turistični paket prvega razreda, s samega vrha hišnega cenika.

Takole, za kavarniško mizico izrečene ocene le redkokdaj govorijo v prid turističnim zasnovam, ki so si slab sloves pridobile predvsem s svojo pretirano težo in zajetnostjo, ki ni govorila v prid lahkotni vožnji. Treba je priznati, da je takšnele dvokolesne »vlačilce« še vedno mogoče kupiti, tudi z imenom najslavnejših proizvajalcev motociklov. Toda v isti sapi velja poudariti, da so »vlačilci« bolj domena ameriškega trga, kjer zajetnost, teža, krom in ostale drobnarije iz spiska lux opreme zagotavljajo, da bo kupec zagotovo brez premisleka odštel svoje zelene dolarje. Na evropski trg pa takšnele motocikli zaidejo bolj v simboličnih količinah, za peščico svojevrstno naravnanih kupcev, ki jim športno vzet ovinek ne predstavlja prvoklasne vozniške bravure.

V ponudbi turistično zasnovanih motociklov BMW močno izstopa že desetletja. Jasno je, da bavarski motocikli bolj koketirajo

Vozili smo BMW K 100 RT

Prva liga

Motocikel iz vrha BMW programa – idealen za dolga turistična križarjenja

s turizmom visokega razreda kot pa čistokrvnim športom, pa najsi bo govora o najmanjšem motociklu iz bokser ponudbe ali pa o prestižniku iz K serije. Toda oznaka RT pomeni še tisto razliko več, ki iz umirjenega športnika naredi želja vredno cestno križarko. Vendar v mejah evropskega motorističnega okusa in z veliko mero dobrega poslušaja. Zato ni naključ-

je, da pri BMW-ju vsakič znova poudarjajo, da so njihovi konstruktorji motociklov tudi sami motoristi – in to ne le občasni nedeljski izletniki!

RT RECEPT

Tudi serija K 100 je bila deležna klasične recepture: iz osnov-



Motocikel je nastal iz osnovne verzije z dodatkom oklepa, kovčkov in bogatejšee opreme

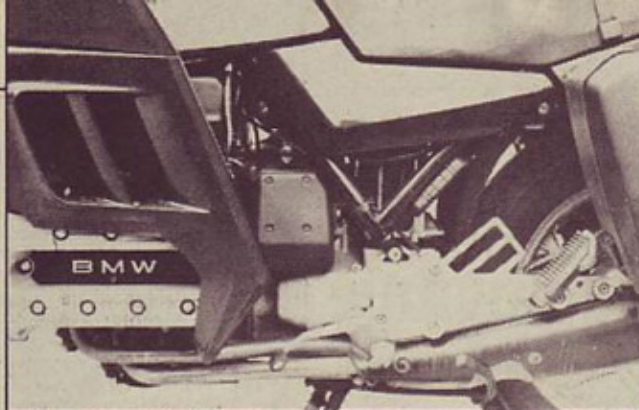
nega modela so s pomočjo dodatne opreme izoblikovali športno (RS) in turistično inačico. To pomeni, da je osnova vsem trem motociklom enaka in da razlike nastopajo le »na oko«: enak je motor s prenosom moči (compact drive system), enak je okvir z vzmetenjem in zavorami vred, enak je velik del standardne opreme (števcji, stikala, ročice, sedež...). Kljub temu pa vsak motocikel zase deluje popolno, kot da je bil samostojno grajen od samega začetka naprej. Opazovalec nima občutka, da je edina razlika med tremi motocikli iz K serije le v opremi.

Pri modelu K 100 RT izstopa zajeten in eleganten aerodinamični oklep, oblikovan v vetrovnem kanalu, ki motociklu daje masiven, »težak« izgled in hkrati ustvarja vtis ekskluzivnosti: malo je namreč motociklov, ki bi s svojo originalnostjo tudi laiku vzbudili zanimanje.

Oklep je izdelan iz armirane-ga poliestra in je sestavljen iz več delov, oprt na močan nosilec na glavi okvira in s spodnje strani hermetično zaprt. Solidno opravljena montaža je porok, da vibracij in »črčkov« ni čutiti. V pomoč pa so tudi gumijasti vložki na točkah, kjer oklep sega do rezervoarja. Z gornje strani se oklep podaljšuje v zakrivljen in s spojerjem opremljen vetroban, ki resnično učinkovito usmerja zračni tok preko voznikove čelade. Malce moti, da je vetrobran izdelan iz pleksija, ki pači sliko in je tako gledanje »skozi« nemogoče, toda voznikov položaj na motociklu je tako ukrojen, da pogled sega nad vetrobran. Bočni polovici oklepa segata vse do vodnega hladilnika in z odprtini ob straneh služita odvajanju segretega zraka: kajti oklep je z notranje strani popolnoma zaprt z motno črno plastično oblogo, ki v sebi skriva dva zajetna in vodotesna predala za drobnarije, opremljena s ključavnico. V oklep so brezhibno ukrojeni prednji štiringlat žaromet, prednja smerokaza in pregledni, lahko nastavljivi in popolnoma mirni vzvratni ogledali, ki hkrati služita kot odlična zaščita rok pred zračnim tokom.

K turističnemu paketu seveda sodita serijsko tudi zadnja bočna kovčka na aluminijastem nosilcu in prtijažnik na repku za sedežem.

Testni motocikel pa je bil opremljen tudi z učinkovito alarmno napravo, vgrajeno pod sedežem, ki se je izkazala za resnično izdatka vrednen dodatek k opremi. Seveda pa je spisek dodatne opreme daljši: ta-



Reže v oklepu odvajajo vroč zrak



Voznikov prostor: višje krmilo, v oklep vgrajena vzvratna ogledala, v oklepu dva predala za drobno prtljago

ko je mogoče dokupiti varnostne utripalke, 30 Ah akumulator, električno vtičnico, ogrevane ročice, Nivomat zadnji blažilnik, ščitnik motorja, prtljažno torbo za na rezervoar (zaradi svojstvene oblike je na BMW-jev K 100 rezervoar težko namestiti prtljažne torbe, ki jih nudijo prodajalci splošne dodatne opreme), top case ali pa prtljažno valjasto torbo za vgradnjo na prtljažnik... Ob tem pa je enako dolg tudi spisek artiklov, namenjenih vozniku in sopotniku: s primerno količino denarja v žepu se v BMW-jevih trgovinah (za mejo) kupec lahko v hipu prelevi iz pešca v popolnega motorista. Denar lahko prinese te kar v srajčnem žepu, kajti tudi denarnico z MBW znakom si lahko omlislate hkrati z motociklom...

TRETJE LETO

Motocikli K serije vstopajo v tretje leto. Od predstavive prvih motociklov pa do danes K 100 modeli niso bili deležni sprememb, kar vsekakor kaže na dobro zasnovano konstrukcijo. V tretjem prodajnem letu pa bodo tisočaki deležni drobnih popravkov, predvsem lepotnega karakterja. Modulni sistem gradnje motociklov je omogočil, da bo K 100 serija deležna enakega sedeža in bočnih stranic kot novinci serije K 75 (z ročicami za oporo sovznika vkomponiranimi v repek za sedežem), selitev bodo doživele tudi stopalke z nosilcem vred, iz armaturne plošče pa bo izginila ena signalna lučka nivoja goriva (preostala kontrolka bo označevala le 5 litrsko količino goriva v rezervoarju), spodnja kraka teleskopske vilice bosta odeta v črn make-up (to velja za vse motocikle letnika 86). Za RS/RT model pa so pri BMW-ju predvideli (kot dodatno opremo) analogni merilec količine goriva v rezervoarju in termometer za olje v motorju, ki ju bo mogoče vgraditi v notranjo oblogo aerodinamičnega oklepa. Za kupce RT motociklov pa dodatna oprema zajema tudi radijski aparat s potrebnimi dodatki vred.

Tehnični podatki

Motor: v levo za 90° prevrtni štiritaktni vrstni vodno hlajen, vrtna x gib 67 x 70 mm, prostornina 987 kubikov, kompresija 10,2:1, največja moč 66 kW (90 KM) pri 8000/min, navor 86 Nm pri 6000/min; dve odmični gredi v glavi, veriga, dva ventila na valj, elektronski vžig in vbrizg goriva, alternator 460 W, suha protivrteča enoploščna sklopka, petstopenjski menjalnik, kardan.

Okvir: dvojen cevni, spodaj odprt, motor zapira nosilno konstrukcijo. Teleskopska vilica ø 41,7 mm, hod 185 mm, zadaj monolever, hod 110 mm. Zavore 3 x koluti ø 285 mm. Aluminijasta kolesa z gumami spredaj 100/90-18, zadaj 130/90-17.

Dimenzije: dolžina 2220 mm, širina 916 mm, širina krmila 770 mm, višina sedeža od tal 810 mm, teža s polnim rezervoarjem 263 kg, prostornina rezervoarja 22 l.

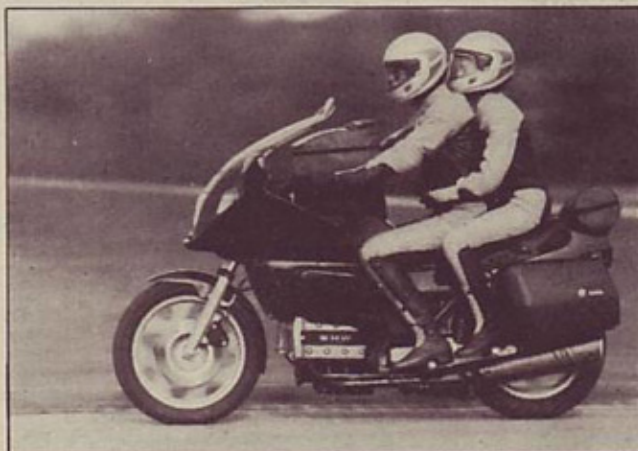
V KRATKIH ROKAVIH

Tistega dne je bilo v Münchnu resnično pasje vroče, da mi je bila vsaka krpa obleke odveč. Toda običajno me je na takih poteh spremljal dež, pa sem zato tovoril s seboj obleke »za dva«. Ni bilo težav s pospravljanjem: kovčka in predala v oklepu so pogoltnili kramo, z malico in coca-colo vred. Pa je mogoče dokupiti še torbo za na rezervoar in zadnji top case. Ni kaj, za odlaganje prtljage je pri K 100 RT motociklu resnično poskrbljeno.

V kratkih rokavih sem odjulgal tistih 500 kilometrov poti do doma: aerodinamični oklep je zares oblikovan tako, da je vozniku v pomoč: ob odprtem



Zajeten aerodinamični oklep učinkovito ščiti voznika pred vetrom, dežjem in mrazom



Kompletna ponudba: motocikel, oprema za motocikel, vozniška oprema

oknu je v avtu prepaha več kot pa na k 100 RT motociklu. In tudi spojler na prednjem pleksiju ni le okrasek: enkrat za spremembo je vizir čelade ostal brez razmazanih mušic in ostalega letečega mrčesa.

Je pa res, da imajo tudi lepe plati svojo temnejšo plat: vroč zrak od motorja le ne uhaja popolnoma skozi zračne reže ob straneh oklepa in pri počasni vožnji (v vročini) prav neprijetno obliva voznika. Seveda to postane prijetno v večernem hladu. Toda pri BMW-ju so spoznali, da takšne ogrevanje predvsem kupce iz južno ležečih dežel ne razveseljuje in so za letnik 86 predelali »odzračevanje« hladilnika.

Turistični zasnovi je namenjeno tudi višje krmilo, ki sili voznika v počivajočo pokončno držo ter hkrati omogoča lažje upravljanje motocikla v gneči, kjer pa zajetnost oklepa in kovčkov hodi malce v napoto. Pokončna drža pa ni po godu hitri vožnji med ovinki, kjer motocikel postane spredaj prelahak in s tem nemiren. Pa je treba dirkaške trenutke (ki jih ta motocikel kljub turistični zasnovi še vedno dovoljuje) sesti bližje k rezervoarju.

Toda motocikel je namenjen predvsem hitrim turističnim križarjenjem, v dvoje in, z goro prtljage vred. Tu je na moč prepričljiv, z 215 km na uro pa tudi prepričljivo hiter in navzlic zajetnemu oklepu in kovčkom ob straneh — popolnoma miren. Poraža: po 200 km avtoceste s hitrostjo med 160 in 180 km na uro — le 7,5 litra goriva na 100 kilometrov. Brez pripomb!

Dober vtis pa je napravil tudi alarm, vgrajen na motociklu. Povezan je na serijsko vgrajen par trobelj, ki se ob vključenem alarmu presunljivo oglasita na nepoklicano brkljanje okoli elektrike, močnejši premik motocikla ali obremenitev v sedežu. Na vsak način si takšne pripravo velja omlisati.

Pri Tehnionionu v Ljubljani stane motocikel 12.510 nemških mark in še, zaokroženo, 800 novih tisočakov povrh.

MITJA GUSTINČIČ
foto: SRĐAN ŽIVULOVIC