



BMW K 75 c – tesna sorodnost s serijo K 100



Aerodinamični oklep dopolnjuje izgled motocikla in uspešno štiti voznika pred vetrom ob visokih hitrostih

Motocikel BMW K 75 c je bil javnosti prvič predstavljen lanskega avgusta, ob stoletnici motocikla.

Na naš trg je prišel sočasno kot v trgovine po Evropi, v začetku lanske jeseni. Slabe tri mesece po premierni predstavitvi.

Lahko rečemo, da je bil motocikel med tistimi redkimi »artikli«, ki so še topli obogatili naš, sicer zaostanarski, trg. Vendar jih je po letu dni prodaje na domačem trgu na cestah malo – zaradi sporne cene.

Azurna obala, septembra 1983: BMW je presekala s klasiko in potrdil govorice. Svetu so predstavili povsem na novo zasnovano serijo motociklov z oznako »K«, ki je glasno oznanila, da je bavarska hiša krenila po novo začrtani motoristični poti, zamišljeni leta 1979 ob odločitvi »za« nadaljevanje motorističnega programa.

Takrat smo videli serijo K 100, osnovni model in izpeljanke v športni ter turistični livreji: veliko za en dan po dobrih šestdesetih letih vztrajanja pri bokser dvovalniku.

Ob pričetku serijske proizvodnje motociklov serije K 100 v povsem novi, sodobno opremljeni tovarni v Berlinu pa je bil že končan projekt novinca, naslednjega člana v seriji K, s 750 kubičnim motorjem in še ne povsem definiranim designom. Ta motocikel je BMW uspel zadržati dalj časa v tajnosti. Nihče ni namreč pričakoval tolikšne kreativne živahnosti v BMW-jevem motorističnem krogu: še vedno je bilo namreč v poznavalcih prisotnih tistih šestdeset let vztrajanja pri bokser tradiciji in minimalnih novostih na znani in preizkušeni tehniki.

TRIVALJNIK

BMW je predstavitev nove serije motociklov K 75 c in K 75 s izvedel lani avgusta, na dan stote obletnice rojstva motocikla.

Vozili smo: BMW K 75 c

Visoka cena

Na oko in po ceni je motocikel K 75 c tesno ob modelu K 100

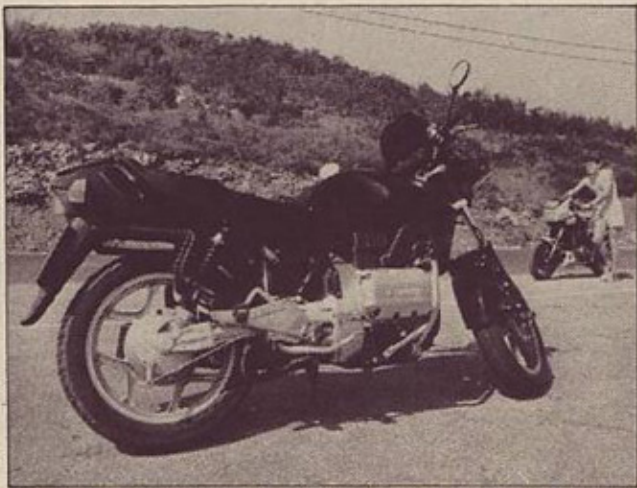
Novinec K 75 c je skorajda v istem hipu z uradno predstavitvijo prišel tudi v prodajalne po Evropi. Tu je bilo vsekakor opaziti, da je bil projekt do potankosti doделan, saj običajno od predstavitve do pričetka prodaje motociklističnih novosti mine vsaj zimsko obdobje petih, šestih mesecev. Hkrati pa se je seveda pokazalo, da je prodajni hitrosti botrovala tesna podobnost s serijo K 100, unificiranost sestavnih delov in orodij: na dan predstavitve motocikla K 75 c/s smo si ogledali tovarniške oznake okvirov pokazanih motociklov; imeli so vtisnjene oznake serije K 100!

Sicer pa: motocikel odkrito oznanja, da je oblikovan in zasnovan tako kot motocikli K 100. Enostav-

no rečeno: le motorju so odrezali četrti valj, pritaknili vetrni ščitnik in v trikotnik stilizirali konec izpušne cevi.

Ostali patentirani Compact Drive System na motornem – kardanskem – mono vzmetnem sklopu, ostala je vbrizgalna in vžigalna elektronika, v levo za 90° prevrnjenemu vodno hlajenemu motorju so odvzeli en valj in pripadajoče elemente. S tem so vpeljali modularno gradnjo motorjev z možnostjo širokega razpona prostornin in moči, ki temelji na enakih osnovnih dimenzijah (vrtina x gib) in oblikah izgorevalnih prostorov v glavi motorja z opaznim prihrankom pri študiji mehanike in termodinamike motorjev.

Ob predstavitvi modelov K 75 c/s



Na pogled le zadnji boben in oklep ob žarometu izdajata 750 kubični motocikel

smo zapisali, da se bo tovrsten recept odražal tudi na sprejemljivejši (manjši) prodajni ceni motocikla, ki naj ne bi bil direktni konkurent močnejšim, K 100 modelom. Začuda pa so v BMW-jevi prodaji za motocikel K 75 c nastavili, vsaj za opazovalce dogajanj na trgu, visoko ceno, ki je nevarno blizu ceni bazičnega K 100 motocikla. Tako se je pokazalo, da je razlika v ceni tako neopazna, da se kupci raje odločajo za močnejši motocikel s štirivaljnim, zmogljivejšim in hitrejšim motorjem.

Je pa res, da »rezanje« enega valja ne pomeni tudi avtomatično toliko slabotnejši motor. Zmanjšali so se gabariti agregata, toda podroben pogled med diagrame pokaže, da je specifična moč pri trivaljniku porasla za okroglih deset odstotkov: na liter prostornine zmora okroglih 100 konjev, največjo moč 75 KM (55 KW) pa doseže pri 8500 vrtljajih v minuti – za 500 vrtljajev v minuti se motor vrtil hitreje kot štirivaljnik v območju največje moči. Kljub temu pa je številka o navoru dovolj ugodna, saj motor K 75 zmora 83% največjega navora že pri 2500 vrtljajih v minuti in s tem zagotavlja dovolj prožnosti in okroglega vrtenja.

Zapisali smo že, da je opazno sorodstvo tudi v okviru. Le-ta je po zasnovi enak. Krajši motor je zahteval le nazaj ukrivljena prednja, h katerju spuščajoča se kraka. Tudi pri tem motociklu je motor nosilni del okvira.

Podobnost opazimo tudi pri večjem delu osnovne opreme. Tako je K 75c prinesel kot novosti povezovalni mostiček nad spodnjima krakoma prednje teleskopske vilice, kar govori v prid večji togosti prednjega dela ob zaviranju. Nov je tudi prednji blatnik. Zaščiti voznika pred vetrom ob višjih hitrostih služi zanimivo oblikovan polovični vetrni ščitnik prigran na prednjo vilico.

Kljub na K 100 RS/RT uspešno preizkušenemu prijemu vgradnje vzratnih ogledal v sam vetrni ščitnik, je K 75 c opremljen s klasičnimi ogledaloma na »pecljih«, pa



Trivaljniak je vpet v enostavno zasnovan, a kvaliteten cevni, spodaj odprt okvir, ki ga v nosilnosti dopolnjuje motor



Čeprav motocikel ni športnik, se športnim željam ne upira in postreže s povsem spodobnimi zmogljivostmi

so tako v ogledalih vidni tudi voznikovi kornolci. Zato pa oklep vključuje zanimivo vkomponirano prednja smerokaza.

Na »zunaj« je takoj opaziti tudi bobnasto zavoro v zadnjem kolesu. V kombinaciji s prednjima 285 mm kolutoma je zavorni sistem povsem na višini, je pa že čutili povprečne zavorne rezultate, če primerjamo 750 kubične konkurenčne izdelke, ki pa so, po pravici rečeno, opazno športno ukrojeni.

BMW K 75 c ni športnik. Kljub temu pa se motocikel tudi športnim željam ne upira in postreže s povsem spodobnimi zmogljivostmi. Predvsem na račun prožnega motorja, ki dovoljuje zanemarjanje prestavne ročice, lahkotnosti v rokah in ugodne teže – s polnim rezervoarjem goriva tehta motocikel le 228 kg. To je povsem spodoben rezultat prizadevanj konstruktorjev.

Da je motor 750 kubičen, pa je opaziti takrat, ko si voznik zaželi iskro pri višjih hitrostih – tu je v primerjavi s tisočakom opaziti lenost v pridobivanju hitrosti, pri doseganju največje hitrosti. Motocikel zmore okroglih 200 km na uro. Od 0 do 100 km na uro pa

pospeši v 4,6 sekunde. To pa so zmogljivosti, ki jim, zaradi »le- 75 konjev v motorju, ne kaže ničesar očitati.

Manj navdušujoče pa je opazo-

vati kako motor ob vžigu nemarno zakadi in zasmradi iz izpušne cevi: če je bil motocikel pred tem oprt le na bočno parkirno oporo. Razlaga pravi, da je to zaradi ob ven-

tilih zastanega olja, ker je takrat glava motorja močno »prevrjena navzdol«. Kakorkoli že, dimna zavesa iz izpuha ni v skladu z ostalo prepričljivostjo, eleganco in visokim razredom motocikla.

Tokrat pa smo zamerili tudi občutljivost električnih elementov v armaturni plošči na vlago: ob vračanju motocikla v München je prav neprijetno deževalo, zaradi vlage pa so se kontrolne lučke in kazalci v merilnikih zmedli. Sedaj je zagorela ta, nato ona kontrolka, digitalni izpis prestave v menjalniku je prav po dirkaško »prestavljal« kljub mirovanju s prestavno ročico...

Za konec: K 75 c se je pokazal kot dovolj prepričljiv, za vožnjo lahkoten in uglajen motocikel z obilico šarma. Je pa na vsak način z (domačo) ceno 10346 DM preblizu motociklu K 100, ki velja 10757 DM. Za ceno 9667 DM pa je na voljo bazični model K 75, brez aerodinamičnega oklepa, le v črni barvi z rdečimi bordurami in rdečim sedežem.

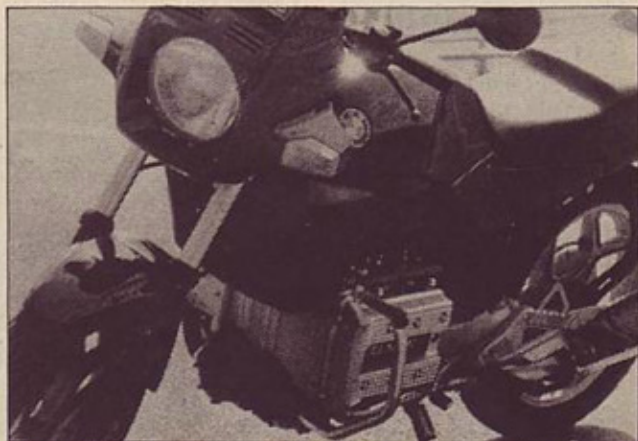


Armaturna plošča – presajena s K 100 motocikla, enako stikala in ročice. Steklo na oklepu je zatemnjeno, za večji učinek ob črno lakiranih površinah motocikla

MITJA GUSTINČIČ
foto VELJKO JUKIČ



BMW K 75 c je v rokah lahkoten in vozniško nezahteven motocikel



Motor je trivaljniak, prevrjen v levo za 90°, z elektronskim vbrizgom goriva in vžigalno elektroniko, petstopenjskim menjalnikom in kardanskim prenosom moči na zadnje kolo.