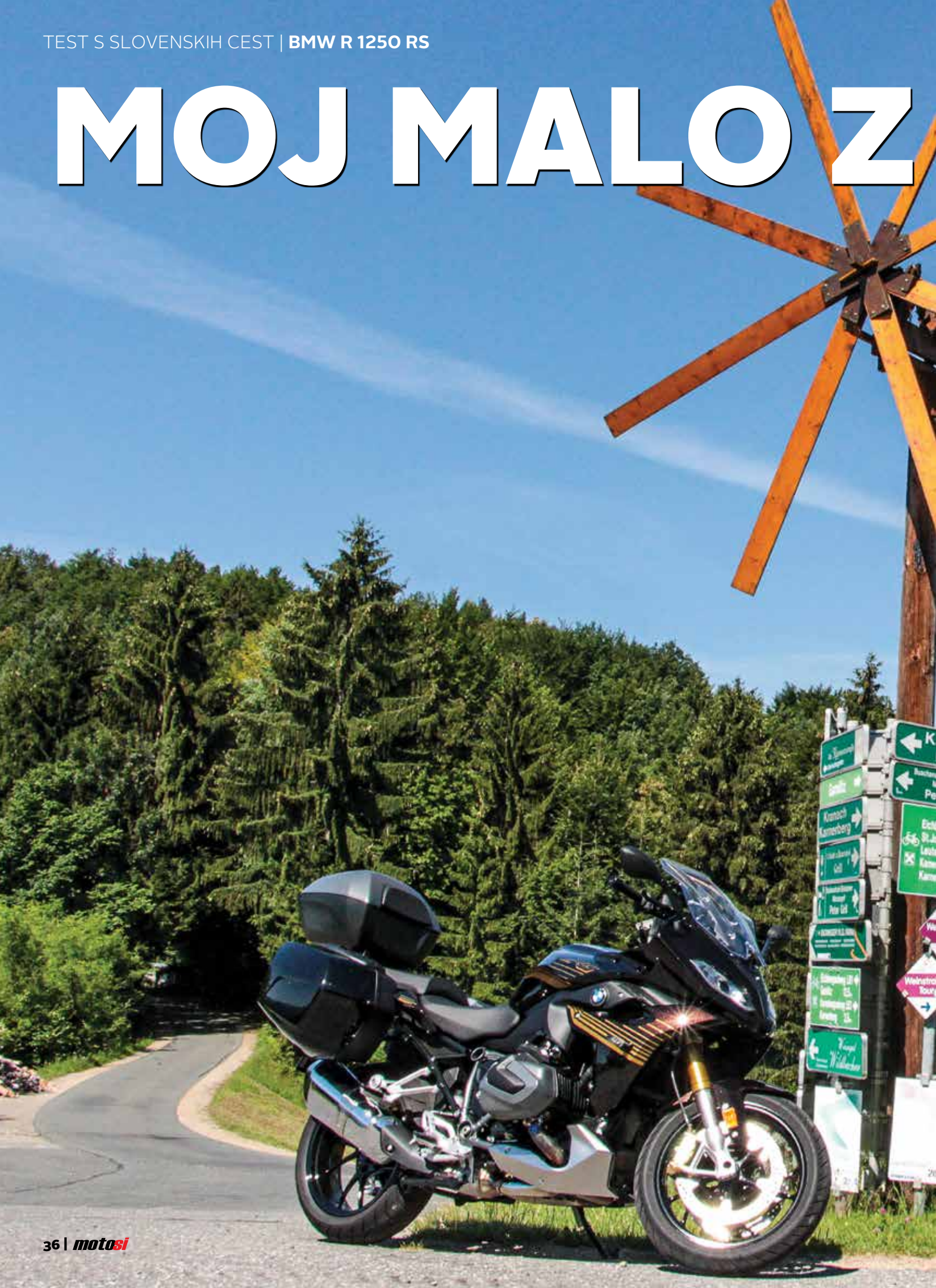


MOJ MALO Z



Za naše goste iz tujine

NANI STRIC

Odpeljal in zapisal: Marko Radmilovič Fotografije: Jan Šerbinek in BMW

Družino štirih bratov poznamo; dominantni in vseprisotni model GS, z občutkom za avanturo, postavljaški R, ki se najraje klati okoli vogalov in nekoliko okorni RT, ki ga nikoli ni doma. Potem pa je tu še RS!

Malo znan, skoraj spregledan ... Od vsakega izmed bratov je podedoval najboljše, a žal pripada razredu, ki počasi izumira. Ampak če kje, potem se prav v RS-ju skriva izvorna DNK bavarske tovarne. Čista linija. Lipicanec na dveh kolesih.





Novinarsko popredalčkan je RS »zgolj« oblečeni R. Ampak motocikel je toliko več kot le podoba. Vetrna zaščita mu vdihne zrelost in močnatost, hkrati pa poskrbi za sodoben obraz. Snovalcem so uspele mokre sanje vsakega oblikovalca. Brezčasno klasiko »prešvercati« v 21. stoletje.



Motoristi pozimi razmišljamo kam bomo potovali poleti in s katerim imenitnim novim motociklom bomo to storili. Začetek sezone nas strezni. Poti nam preprečijo pandemije, državni udari in krvosesni šefi zrelega kapitalizma, nove motocikle nam preprečijo bančnice s trajno ondulacijo, ki samo zavzdihnejo nad našo kreditno sposobnostjo. Letos pozimi sem dolgo časa preživel v občudovanju BMW-jevega RS-ja in obratno sorazmerno sem kratek čas preživel na banki. Test? To se sliši imenitno. Do-

mača Honda malo čudno pogleda, ampak teh nekaj dni bo že preživela. Prišepnem ji, da je na obisku moj malo znani stric.

Globoko v sebi sem BMW-jevec! Stari dobri K100 iz osemdesetih ima častno mesto med betonskimi temelji v družinski hiši, R25 iz leta 1952 pokrit v garaži spominja na začetke slavne bavarske zgodovine. Zato je prvi stik z RS-jem domač. Spomini privrejo na dan. Spomini na popolno ergonomijo, ki gradi motocikel okoli voznika, ne pa da voznika zvija in

upogiba po podobi motocikla. To in tisti bahaški dotik prestiža sta domača. Vse ostalo je tuje.

Po bog ve kolikih evolucijah, preskočenih z moje strani, se dvovaljnik oglasi s tujim, nenavadnim zvokom. Nič ne klenka, nič ne trese, nič - med ogrevanjem stroja - ne maje vozila v levo. Potem, ko še kardani potegne z nenavadno mehko, si zamoljam v čelado: »Fantje so si v zadnjih desetih letih dali dela!«

Prvih nekaj kilometrov se kar naprej usta-

KAJ JE BILO TU ZA DOPLAČILO?

- Komfortni paket: kromiran izpušni sistem, gretje ročic, RDC;
- Turing paket: dinamično vzmetenje ESA, brezstični kontaktni ključ, predpriprava za navigacijo, tempomat, sredinsko parkirno stojalo, nosilca za bočna kovčka;
- Dinamični paket: nadzor oprijema gume DTC, dnevne luči, kvikšifter pro, programi načinov vožnje pro, smerokazi LED bele barve, ABS pro, prozoren pokrov posode za gorivo, spojler motorja.



vljam. Mape, podmape, nastavitve, stikala. Res je ergonomsko in intuitivno in »oh« in »sploh,« a avtomobilska navlaka je dokončno pristala v motociklizmu. Na parkirišču pri Lukovici si končno sestavim motocikel po svojih željah. Najtrše in najnižje vzmetenje, ročni (na srečo) vizir v nižji položaj, režim vožnje v »dynamic«. Svoje motocikle imam rad kot svoje zrezke - čim bolj surove.

Že po nekaj dneh sva prijatelja. Stric RS pripoveduje svoje zgodbe, jaz jih zavzeto poslušam. A se mi zdi, da je zadržan,

nesrečen. »I kakopak,« pomislim. »Potrebno ga je odpeljati na njegovo govorno področje - h Germanom!« Na srečo je od moje vasi do meje le lučaj in točno vem kaj ga bo razvedrilo.

ROUTE 69!

Je cesta, ki se vije od avstrijske Radgone do jezua na Golici. Imena krajev ob njej so sicer nemška, a ker smo Slovenci te kraje zapustili, ledinska imena pa pustili spominu, povsod naletimo na naše korenine. Če ne drugače, je strežno osebje v bifejih

slovensko.

Route 69 je sveti gral južnoštajerskih motoristov. Nikoli si nisem prišel na jasno, ali so za tri številke zgrešili ikonično Route 66, ali pa sugerirajo na priljubljeno spolno prakso. Kakorkoli; vožnja po cesti je spektakularna. Iz obmurskih ravníc, kjer kmetije čudno dišijo in ponujajo bučno olje, se cesta pri Lučanah zarije v široko dolino na severni strani Kozjaka, kjer nato pri Ivniku sledi atraktiven vzpon na umetni jez Golica. Nato se cesta na drugi strani spusti v Dravsko dolino.



KAJ VIDETI?

Južnoštajerska vinska cesta

Vzporedno z magistralno, le da po obronkih gričevja teče Južnoštajerska vinska cesta. Uradno je to cestišče od Šentilja do Lučan, v bistvu pa gre za obsežen sistem cest, poti in ostale infrastrukture, ki tvorijo eno največjih turističnih atrakcij že tako ali tako turistične velesile Avstrije. Vzpenjajoči se vinski turizem je iz območja naredil avstrijsko »Toscana,« cene nepremičnin so šle v nebo ... Za vse tiste, željne domačnosti in prijaznejših cen, priporočam skok na slovensko stran meje. Tudi motociklisti lahko uživajo v kozarcu; poskrbljeno je za enostaven in prijazen sistem brezplačnih taksijev, ki vas prevažajo od kleti do kleti.

Na levi strani doline vas ves čas spremlja sredogorski masiv Kozjaka. Ta malo znani svet je obmejno področje in je turistično še povsem deviški. Na teme hribovja se je mogoče z motociklom povzpeti iz Dravske doline, a nekaj cest se zarine vanj tudi z avstrijske strani. Priporočamo ogled cerkvice Sv. Pankracija, ki ima ob naravnih lepotah okolice še trpkno zgodovinsko izkušnjo. Meja jo je razdelila natanko po sredi cerkvene ladje in šele z umikom graničarjev je počasi ponovno postala svetišče.



TO JE MODEL 2020

Kot vemo, bo zadnji človek na planetu Keith Richards. Zadnji stroj na planetu pa bo BMW-jev boksarski dvovaljnik. V zadnji evoluciji je tehnologija variabilnega krmiljenja ventilov (BMW ShiftCam) pripeljala v agregat novo transfuzijo, zaradi katere bo preživel tekoče desetletje. Pri nižjih vrtljajih relativno miren, s šolsko krivuljo navora uspešno zakriva svojo zasnovano, ki bo čez tri leta praznovala stoletnico. Opozarjamo na vrhunska LED svetila in na samodejno prilagajanje snopa.

EKRAN: parametri, ki jih lahko spremljamo ali spreminjamo s pomočjo uporabniškega vmesnika so (pre)številni, pomembnejše je dejstvo, da lahko s pomočjo kolesca ob levi ročici to počnemo tudi med vožnjo dovolj varno. Ekran je vrhunski in popolno viden v vseh svetlobnih pogojih. Ob prvem spoznavanju je stikal, podatkov in nastavitvev absolutno preveč, vendar lastništvo in s tem povezane izkušnje te strahove odženejo.



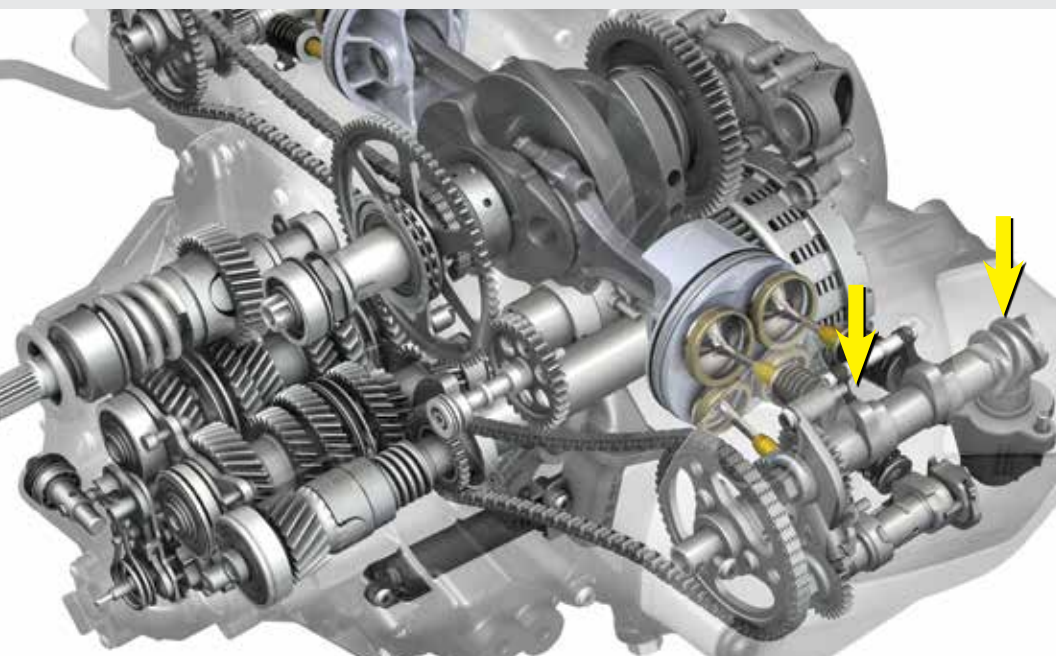
OPREMA

Že v osnovni različici je RS opremljen z LED tehnologijo svetil, s sistemom ASC (samodejni nadzor stabilnosti) ter z dvema načinoma vožnje (cesta in dež). Zaslona ponuja povezovanje z zunanji napravami, v elektronskih možganih pa je na voljo še sistem pomoči pri speljevanju v klanec (HSC).

Dodatna oprema se bere kot »kaj je kaj,« v sodobnih motociklističnih snovanjih. Opozarjamo na (ne)smiselnost nakupa nadzora podvozja ESA, saj znani in preizkušeni elementi vpetja koles delujejo dobro že sami po sebi. Višine sedala so lahko različne, standardna vrednost je 820 mm. Posoda za gorivo z 18 litri ni med največjimi, z doplačilom tehnologije, pri kateri ključ ostaja v žepu, je polnjenje rezervoarja manj stresno. Postavljen na cesto tehta 243 kg, obremenite pa ga lahko (le) z 217 kg.

MOTOR

Zadnja generacija boksarskega motorja s 1.254 kubiki ima na odmičnih gredeh tehnično komplikacijo ShiftCam (glej puščuico), ki omogoča, da za nižje do srednje vrtljaje sesalne ventile odpira bolj blag odmikač. Pri 7.700 vrtljajih pa elektro motorji izvedejo aksialni pomik odmičnih gredi in sesalne ventile začne odpirati bolj oster odmikač. V praksi zadeva teče čudovito in nezaznavno. Motor je ohranil prožnost in dober vlek, pridobil pa je na moči (11 KM), ki je dosegla 136 KM.



NEKAJ BISTVENIH PODATKOV

- **Koliko je treba imeti na računu?** Z osnovno ceno drobiž pod 15.000 evri je RS - za sloves proizvajalca - tudi cenovno »prijazna« izbira. Testni motocikel pa je stal 19.681 evrov.
- **Kaj je bilo za doplačilo?** Barva metaliziran zvezdni prah in oblažjenje (1.148 eur) + komfortni paket (523 eur) + touring paket (1.692 eur) + dinamični paket (1.015 eur).

OPREMA TESTNEGA MOTOCIKLA

Serijsko:

- 3-letna garancija,
- barvni ekran TFT,
- 2 programa delovanja motorja (rain in road),
- pomoč pri speljevanju v klanec,
- nadzor stabilnosti ASC,
- žaromet v tehniki LED,
- po odmiku stopenjsko nastavljeni ročici na krmilu,
- bočna parkirna opora,
- lita aluminijasta kolesa,
- vtičnica 12 V,
- varnostne utripalke,
- ABS,
- po višini na 2 stopnji nastavljen vetrobran.
- **Motor in zmogljivosti:** 1.254 kubikov, zračno in tekočinsko hlajeni 2-valjni bokser, variabilno odpiranje ventilov ShiftCam, ena gred za dušenje tresljev, moč 136 KM (100 kW) pri 7.750/min, največji navor 143 Nm pri 6.250/min, 6 prestav + kvikšifter, kardan.
- **Medosna razdalja:** 1.530 mm
- **Višina sedeža od tal:** 820 mm (za doplačilo 760 ali 840 mm)
- **Gib vzmetenja spredaj / zadaj:** 140 / 140 mm
- **Gume:** 120/70-17 in 180/55-17; na kitajskem izdelane Metzeler Z8
- **Posoda za gorivo:** 18 litrov (rezerva 4 litre)
- **Akumulator:** 12V / 12 Ah, alternator 508 w
- **Teža z gorivom, brez kovčkov:** 243 kg
- **Kam pogledati:** bmw-motorrad.si

DOBRO JE VEDETI

- **Dovoljena obremenitev:** oba potnika in prtljaga lahko skupaj tehtajo največ 217 kg. Stranska kovčka nosita po največ 10 kg, zgornji kovček 5 kg; dovoljena hitrost s kovčki 180 km/h.
- **Poraba goriva:** pri razmerju 30 % avtoceste, 60 % deželne ceste in 10 % mestne vožnje je poraba 4,4 litra na 100 kilometrov. Rezerve je 4 litre.
- **Servisni interval:** 10.000 km.
- **Pomanjkljivosti:** počasen in glasen menjalnik



R/RS je okreten motocikel, ki ga ni težko peljati niti ko je polno naložen. Nosi lahko 217 kg in je med najbolj nosilnimi potovalnimi motocikli. Serijski kovčki so edina pametna izbira.

VZMETENJE

Motor opravlja funkcijo okvirja. Prednji del nosi paličje iz cevi, ki je privijačeno na motor. Enako je podprt sedež. Vzmetenje ima giba 140 mm, kar se približuje k športnosti. Zadnje vzmet se da nastavljati s servo kolescem. Elektronske nastavitve pa so udobnejše.



Na Golico fantje, frustrirani zaradi sezone MotoGP-ja, drsajo po kolenih, da je veselje. Pa tudi BMW na tem popolnem asfaltu poskoči, kot bi ga obsedlo. Motocikel zna vse. Ostro pospeši, voljno zavija, če bi bile na asfaltu neravnine, bi jih, verjamem, z lahkoto popil. Ne vznemirja se niti nad avstrijsko čudaškostjo smolnih zalivk, ki na julijskem soncu tako prijetno drsijo.

Krmilo na motociklu je sicer upognjeno navzdol in nagnjeno nazaj, kar naj bi su-

geriralo na super športnike; a naj vas to ne zavede ... Položaj je turističen in križarjenje po odprti magistralki v redkem prometu je popolno okolje za ta motocikel. Sopotnika, prtljago in ostale pritlikline prenese brez napreznaja.

Poskusim še z zadnjo mapo »dynamic pro«. RS postane še za stopničko bolj živahen in medosna razdalja naenkrat postane problem. Zato se pohlevno umaknem. »Pro« pustim za profesionalce, prav tako le v namene testa uporabim pomoč pri pretikanju in kasneje še tem-

potat. Ta deluje bolje kot »pomočnik med zobniki«. Mimogrede. Menjalnik je še vedno najšibkejši člen motoroznanstva, vgrajenega v motocikel.

BMW ves čas vleče. O, to pa! Sicer nikoli brutalno, a iz kateregakoli prenosa že, bo stroj potegnil. Stric je aristokrat in vleče s srednjeevropsko nonšalanco; a če brutalnost pri pospeševanju z lahkoto pogrešam, bi mi je šečepc godil pri zaviranju. Dosti motocikla je potrebno ustaviti in Brembo pri tem BMW-ju

Dosegljiv ob stisnjenih zobeh in razprti denarnici

Boksterski RS po nobenem kriteriju ni športen motocikel. Je pa veliko bolj agilni od RT-ja.



ni ravno pripravljen zasaditi zobovja v asfalt ...

VPRAŠANJE KONCEPTA

Vračam se po avtocesti in RS je popoln. Vetrna zaščita je ravno prav umerjena, da dovoljuje visoka hitrostna povprečja, hkrati pa imaš še vedno občutek, da voziš motocikel in ne avtobusa; kar tovarna ponuja z nekaterimi ostalimi dvokolesniki.

Hiter je. Moj bog kako je hiter in kako z veseljem pelje naravnost. Vrtinčenje

zraka za post-koronskimi kamioni ga ne premakne niti za milimeter. Dvovaljnik, ki prede v območju avtocestne hitrosti, višje zacvili kot mutirajoči pubertetnik in nehote se vprašam, kako bi se oglašal in obnašal po ugrizu dolenjskega škorpiona. Medtem kot RS golta kilometre, se seveda moram vprašati o konceptih in trendih; »sport turing« motocikli so bili ost razvoja motociklizma še dve pred dvema desetletjema. Mokre sanje vseh nas. Saj so narejene analize, zakaj in čemu so trg preplavile potovalni endure, ampak če že

nimate namena v Mongolijo - in velika večina motoristov svoje GS-je vozi po asfaltni urejenosti zahodne Evrope - je RS racionalnejša, varnejša in vozniško prijetnejša izbira. Če si želite Bavarca, seveda. Ko se vrnem na slovensko cestno realnost, goljufam. Ni me sram priznati. Dva pritiska na računalniško miško z levim palcem in kar med vožnjo popustim prednapetost zadnje vzmeti, dvignem šasijsko in elektronsko ukažem, naj se sredi visokega poletja obnaša kot da dežuje. »Dars ma vas rad!« ■