

BMW R 1200 C Montauk



Cestovni

Ogoljena verzija BMW-ovog Luxury Cruisera, R 1200 C Montauk, osim manje težine, jednostavnijeg izgleda i moderno dizajniranih prednjih svjetala odlikuje se i snažnim kočionim sustavom te zavidnim voznim osobinama. Kao što je to već uobičajeno kod ovog njemačkog proizvođača, moguće je nabaviti obilje dodatne opreme, uključujući i ABS



romantičar

Godina 1997. je za BMW-ove motocikle definitivno bila prekretnica, jer se upravo tada na svjetskoj sceni pojavio i prvi bavarski cruiser opremljen, naravno, legendarnim dvocilindričnim boxer agregatom. Bio je to model R 1200 C, motocikl koji je u to vrijeme bio prava senzacija zbog svog futurističkog dizajna kao i

zbog nekih svojih specifičnih tehničkih rješenja. Dakako, nakon ovog modela pojavile su se i druge verzije, a najnovija inačica namijenjena "easy ride" tržištu za sljedeću sezonu, čiji vam ekskluzivni test donosimo, krije se pod imenom R 1200 C Montauk.

Osim što se BMW-ovi proizvodi cruiser filozofije i dalje odlikuju nekonven-

cionalnim izgledom i istim takvim rješenjima, novi model se odlikuje i čudnim imenom čije ćemo značenje "dešifrirati" u sljedećih nekoliko redaka. Naime, "Montauk" je krajnja točka američkog Long Islanda poznata između ostaloga i po najstarijem svjetioniku u New Yorku. S ovakvim imenom Nijemci su najvjerojatnije htjeli asociirati da je njihov naj-

Svi modeli iz serije cruiser pogonjeni su novim boxerom s dvostrukim paljenjem koje osigurava nižu razinu štetnih ispušnih plinova, a razvijanje snage mnogo je tečnije pri niskim režimima vrtnje. Snaga je i dalje ostala na 61 KS, okretni je moment 98 Nm pri 3.000 okr./min

noviji custom proizvod - kao i legendarna američka tvrtka Harley Davidson - namijenjen opuštajućoj vožnji kroz prirodu, odnosno, bijegu od gradskih gužvi i svakodnevnog stresa koje vozač zaboravlja tek kada se nađe u sjedalu jednog od ovakvih vozila.

No, vratimo se mi našem motociklu. Već na prvi pogled vidljivo je da se novi model u potpunosti oslanja na tehnička i ciklistička rješenja s masivnog Luxury Cruisera R 1200 CL, dok se vizualno Montauk odlikuje puno esencijalnijim i čistijim linijama zahvaljujući prvenstveno uklanjanju predimenzioniranih oplata, odnosno masivnog kompleta kofera za prtljagu. Ovakva "ogoljena" izvedba ima i svojih prednosti, među kojima je i ukupni vizualni dojam koji još dodatno naglašava ekstremno cruisersku orijentaciju novog modela, a do svog punog izražaja napokon dolazi i "mišićava" ciklistika prednjega kraja s

modela CL. Naime, sa luksuzne inačice preuzet je i kompletan prednji kraj s Telelever ovjesom, koji se odlikuje i identičnim hodom od 144 mm, kao i aluminijski naplatak sa upečatljivom gumom dimenzija 150/80-16. Izmjenama nije podlegao niti stražnji kotač s gumom dimenzija 170/80-15 dok je, s obzirom na drugačiju namjenu, stražnjem Monolever ogibljenju hod smanjen sa 120 na 100 mm.

Osim specifičnog ovjesa "made by BMW", prednji kraj motocikla specifičan je i po modernom, okomito postavljenom dvostrukom reflektoru koji se sastoji od klasičnog okruglog rasvjetnog tijela, koje obavlja funkciju kratkog svjetla, te upola manjeg svjetla lečaste izvedbe za dugo svjetlo. Iznad jednostavne i futuristički oblikovane rasvjete postavljeno je malo, ali itekako korisno vjetrobransko staklo, iza kojeg je smještena velika i pregledna upravljačka ploča,

također preuzeta s modela CL. Ona se sastoji od analognog brzinomjera s digitalnim brojačem prijeđenih kilometara i obrtomjera, dok su između njih pozicionirane kontrolne žaruljice i sat na vrhu. Na žalost, i na Montauk-u, kao i na ostalim bavarskim cruiserima, umjesto indikatora razine goriva u spremniku nailazimo samo na kontrolno svjetlo rezerve goriva. Što se tiče komandi i prekidača smještenih na širokom upravljaču, oni su lako dostupni i jednostavni za upotrebu, no, i dalje do izražaja dolaze neka specifična BMW-ova rješenja poput prekidača za pokazivače pravca na svakoj ručki i same tipke startera, a koja od vozača zahtijevaju određeno privikavanje. Spremnik goriva i dalje ostaje vjeran oblicima cijele obitelji C 1200, dok se redizajn uočava na sjedalu vozača i suvozača, smještenom na 790 mm od tla, koje je uz to oplemenjeno i novim presvlakama.

Za opuštenu vožnju i potpunu udobnost vozača brine se podijeljeno sjedalo s jastukom na mjestu za putnika, koje se može podići i tako pretvoriti u naslon za donji dio leđa



Upravljačka ploča preuzeta s modela CL odlikuje se dobrom preglednošću, ali i dalje nedostaje indikator razine goriva u spremniku koji je zamijenjen kontrolnim svjetlom

Mali, ali i te kako koristan vjetrobran te specifična dvostruka svjetla moderne izvedbe, s dva okrugla rasvjetna tijela postavljena okomito jedna iznad drugih



Što se pogonske grupe tiče, R 1200 C Montauk pokreće poznati boxer motor nove generacije, s 4 ventila po cilindru i elektronskim napajanjem goriva, koji razvija snagu od 61 KS pri 5.000 okr./min. uz okretni moment od 98 Nm pri vrlo niskih 3.000 okr./min. Za razliku od dosadašnjih cruiser proizvoda ove tvrtke, Montauk se odlikuje i modificiranom 5-brzinskom mjenjačkom kutijom kojoj je povećana preciznost prilikom izmjene stupnjeva, a doradama su podglele i četvrta i peta brzina koje imaju novi profil s "dugim zubima", što znatno smanjuje bučnost prijenosa. Isto tako, specijalno za ovaj model projektirane su i nove ispušne cijevi, kako bi se dobio "puniji" zvuk i još dodatno naglasio cruiserski ugođaj u vožnji. Kočioni sustav ovog bavarskog šarmera povjeren je najnovijoj EVO generaciji koja djeluje preko dvostrukih prednjih diskova promjera 305 mm s kliještima sa 2 klipića, te stražnjeg diska promjera 285 mm i također dvoklipnih klješta. Naravno, s obzirom da je riječ o BMW-ovom proizvodu, i ovdje je kao opcija dostupan integralni ABS sustav.

Iako je motocikl njemačkog porijekla, položaj vozača u sjedalu izveden je u tipičnoj američkoj "easy ride" maniri zahvaljujući širokom upravljaču, te osloncima za noge koji su vidljivo pomaknuti prema naprijed. U istom stilu je i udobno sjedalo i stražnji oslonac za donji dio leđa, odnosno, preklapljeno sjedalo suvozača.

S obzirom da je novi model, kao što smo već spomenuli, izveden iz masivnog Luxury Cruisera, u vožnji nas je Montauk potpuno iznenadio jer su njegova okretnost i ukupna upravljivost daleko nadvisile sva naša, vjerujte, i najoptimističnija predviđanja. Naime, za razliku od CL-a 1200 koji nam je u vožnji utjerao "strah u kosti" zbog svoje velike mase i zbog nepredvidljivih i teško izvodljivih manevara, koji su zasluga glomaznih oplata kruto spojenih s upravljačem, Montauk se vozi potpuno opušteno i jednostavno.

Isto tako, bez obzira na njegove poza-mašne gabarite, nisko težište i mala visina sjedala od tla novom cruiseru osiguravaju zavidnu agilnost i prilikom primjene u gradskoj gužvi. U ovoj izvedbi čak ni krupna prednja guma dimenzija 150/80 ne utječe bitno na okretnost motocikla. Najbolje od sebe Montauk daje u opuštenoj vožnji na mješovitim dionicama zahvaljujući prvenstveno udobnom smještaju vozača, ali i relativno skromnoj snazi, ima li se u vidu ukupna težina motocikla. Upravo u takvim uvjetima do izražaja dolazi izvrsna izbalansiranost motocikla, kao i obilje okretnog momenta koji je prisutan već od niskih režima vrtnje. Zahvaljujući novoj generaciji boxera s dvostrukim paljenjem snaga se uvijek razvija jednolično, a dvocilindrični motor u svakom trenutku spremno reagira na komandu gasa. Sukladno ovakvoj koncepciji,



Za potpuni osjećaj opuštanja i uživanja u vožnji Montauk-u definitivno nedostaje još samo jedna sitnica, a to je za cruisere neizostavna komanda mjenjača s dvostrukom polugom, odnosno, "klackalicom"

47

sportske afinitete i učestalu upotrebu mjenjača kod ovog je motocikla najbolje ostaviti po strani. Kad smo već kod mjenjačke kutije, moramo spomenuti i jedan nedostatak koji se odnosi na klasičnu polugu mjenjača: po našem mišljenju ukupni dojam o ovom modelu

zasigurno bi podigla tzv. "klackalica". Serijski ugrađen vjetrobran malih dimenzija osigurava sasvim pristojnu zaštitu, iako vozač nije nikada u potpunosti pošteđen strujanja zraka, no, na to se kod motocikala ovakve namjene gleda kao na plus, a ne kao na nega-



Montauk je kao stvoren za opuštenu vožnju

tivnost protiv koje se treba boriti. S Montauk-om je najljepše "krstariti" u rasponu od 3.500 i 4.500 okr./min, odnosno, brzinom između 90 i 130 km/h, nakon čega se počinju javljati prilično neugodne vibracije i to osobito na upravljaču. Upravo zbog ove činjenice testirani nas motocikl niti na autocesti ne tjera na doseganje brzina koje prometnim propisima nisu dopuštene, iako mu maksimalna brzina iznosi 168 km/h.

S obzirom na ukupne gabarite i masu od 265 kg novi bavarski cruiser prilikom ulaska u zavoju od vozača zahtijeva određeni angažman, nakon čega putanju savladava u potpunoj sigurnosti. Zavoje treba savladavati kao što se i vozi: mekano i opušteno. Potpuno je uzaludno okomiti se na mjenjač kako bi se time postigla učinkovitija ubrzanja. U zavoje treba ulaziti makar s jednom brzinom više nego što je to potrebno, no, ne bojte se, okretni moment će se pobrinuti za potrebno ubrzanje na izlazu. Što se kočionog sustava tiče, i on nas je ugodno iznenadio pružajući nam osjećaj koji je do sada bio rezerviran isključivo za motocikle malo sportskije namjene. Ovo vrijedi kako za snagu kočenja, tako i za modulaciju, a najzaslužniji za ovako kvalitetan "feeling" su prednji diskovi najnovije EVO serije, kao i serijski ugrađena opletena kočiona crijeva.

I na kraju, kako u par rečenica opisati najnoviji bavarski proizvod cruiser orijentacije, R 1200 C Montauk? Po svom izgledu djeluje šarmantno i elegantno, u vožnji teško da mu je moguće pronaći neku veću manu, a po pitanju dodatne opreme, kvalitete izrade i završne obrade suviše je uopće i trošiti riječi s obzirom na renome tvrtke iz koje dolazi. Najveće ograničenje i dalje će predstavljati cijena koja po BMW-ovoj tradiciji uvijek iziskuje veće financijsko odricanje nego što je to slučaj s japanskom konkurencijom. No, Montauk je klasa za sebe koja ne ostavlja ravnodušnim niti one koji nisu previše naklonjeni ovakvoj koncepciji, a to je vrlina samo velikih proizvođača koja uvijek ima i svoju cijenu. ✓

Boris Metikoš

TEHNIČKI PODACI

Motor: dvocilindrični, četverotaktni, promjer x hod: 101 x 73 mm, obujam 1.170 ccm, odnos kompresije 10,0 : 1, **razvod:** jedna bregasta osovina u glavi s 4 ventila po cilindru, hlađenje kombinirano zrak-ulje, elektronsko paljenje, **napajanje:** elektronsko ubrizgavanje goriva Motronic MA 2.4, spojka s višestrukim diskovima u uljnoj kupki, mjenjač sa 5 brzina. **Okvir:** konstrukcija od čeličnih cijevi. **Ovjes:** sprijeda Telelever vilica s cijevima od 35 mm, hod 144 mm; straga jednostruka Paralever oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hod 100 mm. **Gume:** prednja 150/80-16, stražnja 170/80-15. **Kočnice:** naprijed dvostruki EVO diskovi promjera 305 mm sa 4 klipčića, straga disk od 285 mm i 2 klipčić. **Dimenzije** (u mm) i težina: duljina 2.370, širina 1.120, visina sjedala 790, osovinski razmak 1.641, težina 265kg. **Deklarirano:** snaga - 61ks (45 kW) pri 5.000 okr./min., max. okr. moment - 10 kgm (98 Nm) pri 3.000 okr./min. **Spremnik goriva:** 17,5 l.



Kao i kod modela CL, i prednji kraj Montauk-a se odlikuje masivnom prednjom gumom dimenzija 150/80-16"



Snažan i kapacitetan sustav kočenja najnovije EVO generacije može se dodatno opremiti ABS-om

PREDNOSTI

- kočnice
- položaj vozača
- okretni moment
- specifičan izgled

NEDOSTACI

- vibracije na višim režimima
- okretnost na mjestu



Cijena **129.200 Kn**