

# BMW K 1200 R

*Bavarci nisu bili na popisu proizvođača od kojih smo očekivali da će predstaviti najjači serijski naked na svijetu. Tu smo se prevarili. Osim rekordne snage, K 1200 R prvi na svijetu nudi elektronski ovjes koji možete podešavati za vrijeme vožnje. Osim toga ima i elektro servo ojačivač kočnice, te ABS koji mu zajednički dižu cijenu na razinu koja je dostupna samo malobrojnicima. Rijetke mane su mu okretnost i neosjetljivost servo kočnice. Prvi smo ga testirali u Hrvatskoj i otkrili kako se ponaša na našim vrlo zahtjevnim cestama*

PIŠE:  
MARKO  
GUZINA

**V**eć samo predstavljanje modela K1200S značilo je popriličan rizik za BMW, pogotovo ako uzmemo u obzir kako je prošao njihov prijašnji izlet u vode rednih motora (modeli "K" iz osamdesetih). Tema ovog testa je još radikalniji iskorak koji skoro potpuno prekida bavorsku tradiciju izrade vrlo uglađenih motocikala. Ne znači to da je BMW napustio svoje vrijednosti, već samo da je odlučio proširiti svoju flotu jednim mišićavim roadsterom. Iako u oznaci K 1200 R posljednje slovo govori da se radi upravo o roadsteru, prije bismo rekli da je u pitanju civilizirani streetfighter.

Čim smo ga prvi puta ugledali, stekli smo dojam da se radi o zaista velikom motociklu, a da je tome tako pokazuje i veliki međuosovinski razmak. I u stvarnosti on je natprosječno velik, dugačak i širok. No, osjećaj veličine i predimenzioniranosti nestaje čim prebacite nogu preko udobnog sjedala. Položaj za upravljačem je pomalo napadački, a laktovi su nam se prilikom vožnje sami širili u sve agresivniji stav. Rezultat je to sjedala koje je suženo sprijeda, kako bi se vozača potaknulo da sjedi pomaknut prema naprijed, a ujedno je to i olakšavajuća okolnost za one nižeg rasta. Spremnik goriva dopunjava opći dojam, a budući da se od sjedala strmo uspinje i širi u svojevrsnu široku visoravan sa gornje strane, pružajući vozaču osjećaj moći. Tipično za naked motocikl, prednjim krajem dominira svjetlo, i to asimetrično, u pravoj maniri BMW-a. U cjelinu je uklopljen i vjetrobran koji nerijetko na naked modelima izgleda kao višak. Ovdje je slučaj baš suprotni, a pravo iznenađenje dolazi u vožnji, jer je zaštita od vjetra vrhunska. Is-

CIJENA TESTNOG MODELA\*  
**134.320 kn**

\* dodatna oprema: elektro regulacija tvrdoće amortizera, ABS, povišeni vjetrobran, alarm, šira stražnja guma 190, bijeli pokazivači smjera  
Cijena osnovnog modela:  
**112.400 kn**

# Gol, bez trunke



**Nema straha od nenadanog dizanja na stražnji kotač prilikom naglijih kretanja, a niti od provale prevelike snage u zavoju, što je zasluga dugačkog međuosovinskog razmaka**

# srama

pod svjetala je radno mjesto kvadratičnog hladnjaka ulja od kojeg se do spremnika goriva šire mat crni plastični elementi, tek jedni u nizu malenih oplata namijenjenih upotpunjavanju izgleda ovog velikog snagatora. Instrumenti su pomalo nesvakidašnji jer su analogni brzinomjer i okretomjer ovalnog oblika. Kao i prednje svjetlo, već su viđeni na modelu R 1200 GS, jasno, s drugačijom grafikom. Podloga analognih pokazivača je bijela, dok je veliki pokazivač od tekućih kristala uobičajene boje. Iako nude sve potrebne informacije i pregledni su, instrumenti danju i nisu toliko privlačni, dok po mraku sve postaje drugačije. Inače bijeli, instrumenti su osvijetljeni crvenom bojom, pa svojim oblikom, u kombinaciji sa specifičnim upravljačem, vjetrobranom i spremnikom goriva podsjećaju na vanzemaljske brodove iz neke od popularnih znanstveno fantastičnih serija. Pogledate li na pokazivač od tekućih kristala, imat ćete na raspolaganju puno informacija, pa ćete tako vidjeti koliko imate goriva, kolika je temperatura motora, u kojem ste stupnju prijenosa i naravno, moći ćete birati među brojačima kilometara. Kada gorivo spadne na rezervu, na instrumentima će zasvijetliti žuti trokut za upozorenje, a putno računalo će vam početi pokazivati koliko još kilometara možete prijeći sa trenutnom količinom goriva. Pritisnete li

tipku za elektronsko podešavanje ovjesa, kraj lijeve ručke na upravljaču, displej će vam pokazati kako je ovjes trenutno podešen, a kada tipku stisnete ponovo, možete mijenjati između ponuđenih opcija. Ostale tipke na upravljaču tipične su za BMW, pa je tako ona za pokretanje motora uobičajeno desno, ali s gornje strane kućišta prekidača. Najviše privikavanja zahtijevaju pokazivači smjera koji se uključuju lijevi lijevom tipkom, a desni desnom, dok ih se u oba slučaja gasi tipkom za gašenje, na desnoj strani. To rješenje je dio tradicije BMW-a i kao takvo je razumljivo, svejedno i nakon podužeg testiranja nije prestalo iziskivati od vozača napor svjesnog traženja prekidača za gašenje.

U odnosu na "S" model iz kojeg je izveden, izmijenjen je stražnji kraj koji je sada ponešto uži, ali i dalje zrači izvjesnom pritaženom agresijom. S obzirom da mu je tehnika identična sport-toureru K 1200 S kojeg smo opisali vrlo detaljno u njegovom testu u broju 53 prošle godine, a u rubrici tehnika u prethodnom broju secirali agregat do zadnjeg vijka, sada nećemo trošiti previše riječi, već ćemo se baviti dojmom koji smo stekli za upravljačem.

No, nešto bismo ipak trebali spomenuti: iznimno lijepe naplatke koji su k tome i praktični, pa tako prednji naplatak ima ventil za regulaciju tlaka smješten bočno, na jednom od paoka, što je odlično rješenje. Jedino se vozači BMW-a neće niti ispeći na diskove, niti isprljati o naplatak.

Što se dodatne opreme tiče, u najmanju ruku je impresivna, a krenemo li redom, ne bi je se posramio niti BMW automobil. Kupcu su na raspolaganju ABS, ESA, te

Kada je prebačen u modus ovjesa "komfor", BMW pri oštroj vožnji jako širi putanju i ima tendenciju izlaska iz zavoja, a onda je vrijeme da pritisnete tipku za elektronsku regulaciju ovjesa i malo ga otvrdnete. Ako vas netko pretekne, pritisnite još jednom i uživajte u pretjecanju. Kada pak naiđe ponovno loša cesta, a kod nas je ima u izobilju, vratite na komfor bez stajanja i mučnog vađenja odvijača iz seta ispod sjedala



alarm protiv krađe, a dodatno i širi naplataci s odgovarajućom gumom, tanje sjedalo i turistički vjetrobran. Kako se radi o BMW-ovoj viziji golog turističkog motocikla, moguće je naručiti i putne koferne ili torbe.

Agregat koji pokreće ovog najagresivnijeg BMW nakada ikada proizvedenog preuzet je

iz modela K 1200S, ali je zbog promijenjene usisne cijevi izgubio nekoliko konja, pa sada ima 163 KS pri 10.250 okr/min. Centralni elektronski sustav nadgleda rad motora i sve njegove parametre, dok u slučaju da ste primorani u spremnik uliti gorivo niže kvalitete nema straha, jer motor je opremljen detektorima kliktanja.

Snaga koja dolazi iz 1.157 ccm iskazuje se linearno i ugladeno, a to osigurava sigurnost u vožnji i obećava opraštanje grešaka. Na pitanje da li jednom nakned motociklu treba tolika snaga, nakon testiranja BMW-a K 1200 R lako možemo odgovoriti sa "Da!". Ovaj BMW jak je dolje, u sredini i gore. Jednostavno "uvijek pri ruci". Vibracije se osjete jedi-

no na srednjim okretajima motora, kada postaju iritirajuće, no tada treba dati gas!

Iako neznatno skraćen u odnosu na S model, međuosovinski razmak kod R-a još uvijek pruža stabilnost uz mogućnost punog oslobađanja snage. Tako već u prvom stupnju prijenosa možete otvoriti gas bez straha da će vas to "istovariti" na cestu, dok su međuubrzanja fenomenalna. Ovaj agregat raspolaže tolikom snagom i okretnim momentom, da ćete na otvorenoj cesti rijetko trebati spuštati u brzinu ispod pete. Osim samog izgleda motocikla, možda je najfascinantnije ubrzanje u krajnjem, šestom stupnju prijenosa. Vozeći se u najvišoj brzini laganih 100 km/h, okrenuli smo ručicu gasa i spremili se na čekanje, ali ništa slično se nije desilo. Isti čas je veliki redni četverocilindraš počeo vući kao da je kraj svijeta, a mi smo tiho u sebi prokleli što nismo više vježbali podlaktice. Lakoća s kojom BMW ubrzava od 100 do preko 250 km/h skoro je nevjerojatna, a kada bi agregat imao lice, na njemu bi sigurno bio samozadovoljni osmijeh.

U vožnji je "R" osjetno agilniji od "S-a" i to zahvaljujući neznatno skraćenom međuo-



**Korisno: Pokazivač na instrumentima u svakom će vas trenutku informirati u kojem ste stupnju prijenosa**



Dobra zaštita od vjetra do vrlo visokih brzina. Vjetar ne smeta do 160-180 km/h, a ni kasnije nema turbulencija i lako se sakriti ispod maske





**Agregat ne grije za noge kad je vruć, što je boljka većine supersportskih motocikala, a tako i novih nakeda**

sovinskom razmaku i kutu vilice koji je smanjen za 0.4 stupnjeva, ali i takav je još uvijek sasvim umjereno okretan. Kao i većina ponešto većih i težih motocikala, R će stvarati probleme u "stani-kreni" situacijama i prilikom jako spore vožnje. Okretnost mu je zapravo daleko od zavidne, što je posljedica upravo velike dužine međuosovinskog razmaka za jedan nakeda i specifičnog prednjeg ovjesa. U praksi to znači da ga vozač prije zavoja treba snažnije usmjeriti prema idealnoj putanji. Upravo prednji Duolever ovjes donosi iznimne prednosti, uz pokoji nedostatak. Tako je upijanje neravnina u vožnji odlično, pa se prelazak preko njih više čuje nego osjeti. Vrlo je pozitivan i osjećaj prilikom kočenja, jer prednji kraj ne propada ni u najekstremnijim prilikama. Nasuprot tomu, dosta je težak za upravljanje u situacijama stani-kreni u gradu ili na plaži. Iako se ista težina osjeti na prebacivanju, K 1200 R je odličan na brzim zavojima. Tu ne odstupa niti milimetra, bez obzira na veličinu izbočine ili udubine u asfaltu.

Testni model je na popisu dodatne opreme imao i ESA sustav, što je kratica za elektronsko podešavanje ovjesa. Tipkom kraj lijeve ručke u vožnji je moguće podešavati tvrdoću ovjesa i to u 6 stupnjeva. Nude se komforna, normalna i sportska postava ovjesa, dok svaka od njih ima i podprogram za opciju kada je stražnji kraj dodatno otvrdnut radi suvozača ili prtljage. Ovaj sustav je iznimno praktičan te doprinosi užitku i sigurnosti vožnje. Uglavnom ne stajemo kada se uvjeti na cesti promjene, već stisnemo zube i vozimo do odredišta. Sada BMW nudi

odlično rješenje. Velika većina vozača niti ne zna podesiti ovjes prema sebi, a ovo je napokon spas.

Prilikom promjene ritma vožnje i kada počnete pretjerivati, a ovjes vam je zatečen na komfornoj postavci, motocikl će početi širiti putanje kroz zavoje i pokazivati tendenciju izlaska iz istih. Tada samo pomoću tipke izaberete sportsku postavu ovjesa da bi vam putanje bile uske i precizne. Prošireni upravljač dodatno ulijeva sigurnost, a kočnice kontrolirane pomoću ABS-a i potpomognute pojačivačem, svojevrsnim servom, s lakoćom zaustavljaju ovaj 211 kg težak motocikl. Svejedno, kočnicama možemo prigovoriti to da se teško doziraju i pružaju pomalo neobičan osjećaj. Posebnu pozornost im treba posvetiti kada je motor ugašen, na što upozorava i naljepnica na spremniku goriva, jer tada servo ne radi, a ručica kočnice će propasti gotovo do ručke prije nego se pojavi sila koč-

nja. Pri snažnom stisku servo ne daje osobito jači učinak od klasične kočnice, pa više smeta nego koristi. Djeluje sa zaostatom i nije toliko osjetljiv.

Mjenjač je odličan, a brzine se lako i precizno mijenjaju, dok će vas pokazivač na instrumentima informirati u kojem ste stupnju prijenosa. Sam prijenos gotovo je identičan onom sa S modela, ali je "skraćen" 3%

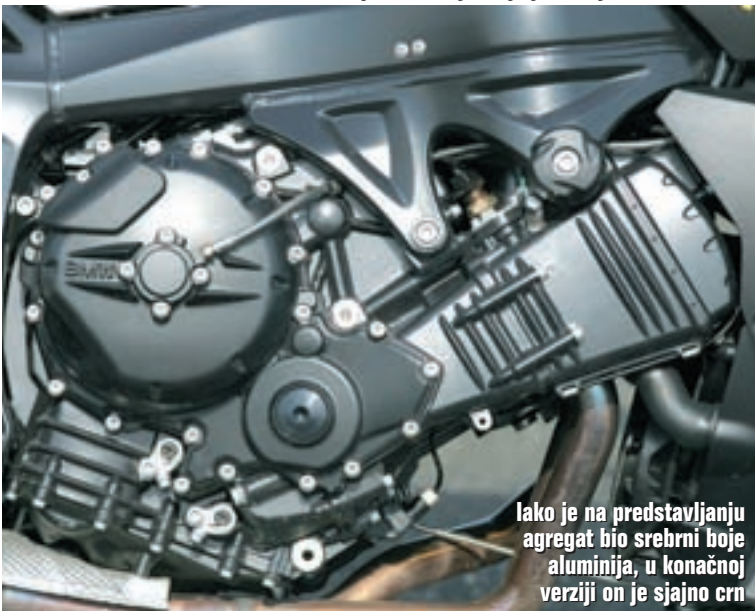
## Power Cup

● Kao nasljednik popularnog Boxer Cup-a za sezonu 2005., kao predatrakcija utrka Moto GP-a vozi se Power Cup. Radi se o istinskom kup natjecanju gdje se 23 pilota na naked motociklima BMW K1200R od gotovo 170 konjskih snaga natječu za plasman i slavu. Kako svi natjecatelji voze tehnički istovjetne motocikle, njihova vještina, taktika i izdržljivost su ključni elementi koji određuju pobjednika. Svi piloti koji sudjeluju u kupu iza sebe već imaju bogate karijere, a i prateće momčadi znaju što je u igri. Power Cup je motociklističko kup natjecanje s najbogatijim nagradama, pa tako prvoplasirani na kraju sezone osvaja prestižni BMW 630i Coupe, a niti nagrade za drugo i treće mjesto nisu zanemarive.





Treba se malo naviknuti da je lijevi pokazivač smjera s lijeve strane, a desni s desne, a tipka za isključenje je odvojena



Iako je na predstavljanju agregat bio srebrni boje aluminija, u konačnoj verziji on je sjajno crn



Otkriveni agregat ne grije vozača prilikom vožnje, a vrlo malo topline dolazi i od izbočenog kućišta kvačila sa desne strane. Tajna je zacijelo u pomno razrađenom aerodinamičnom dodatku koji obavija hladnjak rashladne tekućine i koji usmjerava topli zrak ispod motora

u svom kardanskom dijelu, kako bi se dobilo na eksplozivnosti. Stražnji ovjes, koji je ujedno i element finalnog prijenosa, patentirani je BMW-ov Paralever sustav s kardanom. Osim što izgleda zaista odlično, ovaj stražnji ovjes predstavlja vrhunac evolucije kardanskog prijenosa. Više se ne može govoriti o "efektu kardana", kako nazivamo pojavu kada se stražnji ovjes s kardanom otvrdne

ili čak i podiže prilikom ubrzanja. Osim izrazite direktности koja se očituje "cukanjem" prilikom grubosti s ručicom gasa, ovaj prijenos je vrlo uglađen, pa su i promjene brzina pri većim brzinama mirne. Tek se pri manjim brzinama javlja pokoji udarac iz mjenjača u slučaju da baš ne "pogodite" broj okretaja. Kao i druge specifičnosti na BMW-u, i ovu smo sve manje primjećivali

kako su prolazili kilometri testa. Komande pokazivača smjera također zahtijevaju privikavanje, no kada R-u dozvolite da vas oduševi svojom snagom i kada osjetite ubrzanje naglašeno uspravnim položajem, sve zamjerke će nestati. Morate se jednostavno naviknuti da vam komanda bude intuitivna.

Pravo mjesto ovom motociklu je otvorena cesta sa brzim zavojima, pa u takvim situaci-

**Okretnost mu je vrlo slaba i vozač ga treba snažnije usmjeriti. To je posljedica dugačkog meduosovinskog razmaka, ali najviše prednjeg telelever ovjesa. Prednji ovjes je dosta težak i za situacije stani-kreni u gradu ili na plaži, dok je njegova dobra stana što uopće ne propada niti na najjačim kočenjima**





jama doista zablista. Osim položaja za upravljačem, koji ne umara, istinski nas je usrećilo odlično odmjereno sjedalo koje zaslužuje pohvale. Niti pretvrdo, niti premekano, sjedalo je točno kako ih mi volimo, a to ne čudi ako znamo da je BMW uvijek znao napraviti vrhunsko sjedalo za dulja putovanja. Već smo spomenuli i zaštitu od vjetra koja je netipično dobra za naked motocikle, pa je tako vozač srednje građe zaštićen i do 180 km/h. Čak niti pri brzinama preko te brojke, odnosno do 262 km/h, koliko je naš testni BMW povukao, nema turbulencije i lako je posve se zakloniti iza naizgled malenog vjetrobrana. Malo nas je začudilo to što retrovizori, iako pregledni, pri brzinama preko 140 km/h počinju vibrirati, a slika u njima postaje mutna. Pozitivno nas je iznenadila i činjenica da veliki, otkriveni agregat ne grije vozača prilikom vožnje, a vrlo malo topline dolazi i od izbočenog kućišta kvačila s desne strane. Tajna je zacijelo u pomno razrađenom aerodinamičnom dodatku koji obavlja hladnjak rashladne tekućine i koji usmjerava topli zrak ispod motora.

Iako suvozačko sjedalo djeluje usko i neudobno, odlično je podstavljeno baš kao i vozačko, pa naše suvozačice nakon prvih dojmova više nisu imale primjedbi. Putniku su na raspolaganju dobro postavljeni oslonci za noge, iako je na desnoj strani potrebna izvjesna pažnja kako obuću ne biste topili na ispušnom loncu. Dodatni oslonac putnik može naći u ručkama koje svojim linijama gotovo da ukrašavaju stražnji kraj. No, velika mana je nedostatak prostora pod sjedalom za sitnice. Iako se može skidati na ključ, nema mjesta čak niti za blokodisk ili tanji lanac.

Iznenaduje i potrošnja koja ni u kom trenutku nije prešla 7 litara 98-oktanskog



**Najvatrenija plaža na Jadranu u Novalji na Pagu, bio je odlično odabrano odredište ovog našeg testa najvatrenijeg nakeda. Zavojita cesta od Senja prema pristaništu Prizna-Žigljen pokazala je koliko je R 1200 R spreman na kratke zavoje, iznenadne grbe i rupe. Auto-cesta je pokazala kakav je na dosadnim pravcima, a gužva do plaže Zrće otkrila je sve mane u vožnji stani-kreni**

goriva na 100 km, što možemo pripisati super složenoj elektronici i visokom kompresijskom omjeru. Čak štoviše, čim R izvedete na otvorenu cestu, potrošnja je oko 6 litara, a ako ste umjereni i nešto manje od toga.

Vlasnik ovog motocikla lako će objasniti prijateljima zašto vozi BMW, "kao što je vozio i njegov djed", a već nakon prve demonstracije sile, sva zadirkivanja i usporedbe sa starijom rodbinom će prestati. K 1200 R nije motocikl namijenjen isključivo ozbiljnim ljudima koji žele prevaljivati velike razdaljine, već je to vrhunski stroj za osobe kojima ne smeta biti primijećen. S ugrađenim

alarmnim uređajem kakav je imao naš testni primjerak on će vas trepćući pozdraviti svaki put kad mu se približite. Ekskluzivnost ovog modela zajamčena je između ostalog i cijenom, pa su male mogućnosti da ćete na semaforu sresti upravo motocikl kao i vaš. I pored toga, možete biti sigurni da će ga pažljivo promotriti svi ljubitelji dvotočkaša, uključujući i one kojima BMW-i i nisu jako dragi. Za neke ljubitelje plavo-bijelih polja u krugu ova kombinacija agresivnog izgleda i goleme snage možda će biti previše, ali K 1200 R će nesumnjivo stvoriti nove obožavatelje bavarske marke od onih koji se tome nisu niti nadali. ■



Ventil prednjeg kotača nalazi se na kraku naplatka i okrenut je prema van, pa se ne morate bojati da će vas vrući disk na benzinskoj opeći i nećete više izvoditi "brake dance" da biste nadopunili pritisak



#### TEHNIČKI PODACI

**Motor:** redni četverocilindrični, četverotaktni

**Promjer x hod:** 79 x 59 mm

**Obujam:** 1.157 ccm

**Odnos kompresije:** 13:1

**Razvod:** dvije bregaste osovine i 4 ventila po cilindru

**Hlađenje:** tekućinom

**Paljenje:** elektronsko

**Napajanje:** elektronsko ubrzavanje, digitalna kontrola motora sa senzorom kliktanja

**Spojka:** s višestrukim diskovima u uljnoj kupci sa hidrauličnom komandom

**Mjenjač:** 6 brzina

**Okvir:** aluminijski sa motorom kao opterećenim djelom

**Ovjes:** sprijeda BMW Duolever ovjes sa centralnim amortizerom, hoda 115 mm; straža BMW Paralever jednostrana vilica, centralni amortizer sa progresivnim polugama, hod 135 mm; ESA elektronski podesivi ovjes

**Gume:** prednja 120/70-ZR17, stražnja 180/50-ZR17

**Kočnice:** naprijed dva plivajuća diska promjera 320 mm i kočione čeljusti sa 4 kliptića, straža disk od 265 mm sa dvoklipnim klještima, ABS

**Dimenzije (u mm) i težina:** duljina 2.228, širina 856, visina sjedala 820, osovinski razmak 1.580, težina 211 kg,

**Deklarirano:** snaga - 163 ks (120 kW) - 10.250 okr/min, max. okr. moment - 127 Nm pri 8.250 okr/min

**Spremnik goriva:** 19 l

**Max. brzina:** 262 km/h

**+** lako podešavanje ovjesa, udobnost, dizajn i podaci instrument ploče, lak pristup pumpanju guma, oprema, stabilnost u zavoju, snažan motor, pravilno razvijanje snage, zvuk, ovako snažan agregat ne grije noge

**-** neosjetljiva servo kočnica, manje vibracije na srednjim okretajima, okretnost, prostor za štitnice

Snage ima u izobilju. Možete se pouzdati u veliki okretni moment u svakom trenutku i voziti samo u petom ili šestom stupnju prijenosa. Jer i od niskih okretaja motora ovaj BMW vuče snažno i dugo