

BMW R 1200 ST



CIJENA
120.176 kn

Novu generaciju bavarskog sport-tourera odlikuje moderna tehnika preuzeta s prošlogodišnjeg modela GS, povećana udobnost i jači motor. U primjeni je intuitivan, predvidljiv i funkcionalan, no, vraški je skup, a i dizajn mu je diskutabilan

Od Ružnog pačeta do labuda

PIŠE: BORIS METIKOŠ

FOTO: BORIS PUŠČENIK

Ispod vanjskih oplata futurističkog i apstraktnog dizajna nalazi se zadnja generacija dvocilindričnog boxera, poznatog sa enduro modela R 1200 GS, i najmodernija tehnologija



Nakon moderniziranih maxi-endura R 1200 GS i tourera R 1200 RT na tržište je došao i sport-tourer R 1200 ST koji zamjenjuje dosadašnji R 1150 RS.

Kako se niti prethodni model nije odlikovao nekim osobitim izgledom, ništa spektakularno nismo očekivali niti od njegovog nasljednika. Tim više što je po našem mišljenju, upravo sport-tourer bio jedan od najneupečatljivijih modela iz ponude. Dodamo li tome još i činjenicu da se i svi ostali proizvodi ove njemačke kuće već tradicionalno odlikuju hladnim i racionalnim dizajnom koji funkcionalnost stavlja ispred estetike, lako je zaključiti da Bavarci baš i nisu pristaše aktualnih modnih trendova.

Ipak, i s ovakvom dizajnerskim pristupom BMW-ovi motocikli oduvijek su gajili specifični identitet i bili posebni. Kako su posebni u auto konkurenciji, tako BMW nastavlja i s motociklima. S novom generacijom motocikala dolaze i novi "vjetrovi", oku sve ugodniji.

Malo će tko reći kako je R 1200 ST uobičajeni model na tržištu. Jednostavno, novi nas je model već nakon prvog pogleda doslovno šokirao svojim izgledom. Naime, dok su se dosadašnji modeli, stari i novi, odlikovali mekanim i pomalo klasičnim linijama, na novom ST-u je malo toga što bismo mogli nazvati klasičnim. BMW definitivno igra na kartu šokantnog dizajna po svaku cijenu. On vam se može sviđati ili ne, ali o njemu će



Straga se ugrađuje disk promjera 265 mm

Prednji kočioni sustav djeluju u sprezi sa servo-asistiranim EVO sustavom, a sastoji se od dvostrukih prednjih diskova promjera 320 mm i četveroklipnih kočionih klješta



se svakako pričati. U svakom slučaju, sigurno je da nakon što ga vide, novog boxera ST neće moći zaboraviti niti oni nezainteresirani za motocikle. Njegova vjetrobranska maska nepravilnih i oštrih linija doslovno ostavlja bez "daha". Kako je poznato da se o ukusima ne raspravlja, jer oni su vrlo subjektivne prirode, mi možemo samo konstatirati kako nam se ova futuristička mješavina apstraktnih i nekonvencionalnih linija nije sviđala. No, to ne znači da nam se ostali dijelovi motocikla ne sviđaju: lijepi i veliki aluminijski nosač kofera, srebrna mono stražnja vilica koja je udomila kardanski prijenos, pokazivači smjera, zaista impresivni

aluminijski kotači otvoreni pogledu i ostali detalji kao da nisu tako blisko povezani s prednjim krajem.

Ipak, nije sve kao što se na prvi pogled čini. Ispod diskutabilnih vanjskih oplata krije se moderna tehnika s maksimálnom endura R 1200 GS. S istog modela preuzet je i dvocilindrični boxer motor zapremine 1.170 ccm koji se hladi kombinacijom ulje-zrak, a napaja se gorivom putem sustava elektronski reguliranog ubrizgavanja goriva. Kao i kod endura, i motor sport-tourera posjeduje kontrabalansnu osovinu za smanjenje vibracija, dvije lambda sonde koje kontroliraju smjesu goriva i dvije svjećice po cilindru. U osobitosti ovog vozila svakako spada i sustav protiv detoniranja BMS-K koji omogućuje i

upotrebu goriva manje oktanske vrijednosti od 98 ili 95 oktana, kao i SWS, Singl Wire System, sustav instalacija koji sve električne potrošače povezuje jednim vodom. Ne smijemo zaboraviti ni trostazni katalizator, kao ni kompaktnu mjenjačku kutiju s "kratkim" šestom brzinom.

Ipak, postoje izvjesne razlike u odnosu na pogonski agregat modela GS, a odnose se na nove klipove, nove bregaste osovine, veći odnos kompresije i novodizajnirani sustav usisa. Zahvaljujući ovim izmjenama R 1200 ST se odlikuje snagom od 110 KS pri 7.500 okr/min, 10 KS više u odnosu na GS, i okretnim momentom od 11,5 kgm na 6.000 okr/min.

Okvir motocikla od čeličnih cijevi izveden je kao rešetkasta konstrukcija postavljena oko dvocilindričnog boxer motora, koji i

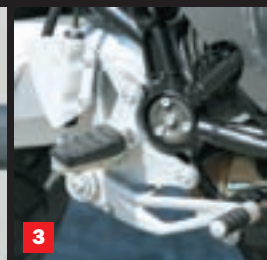


1

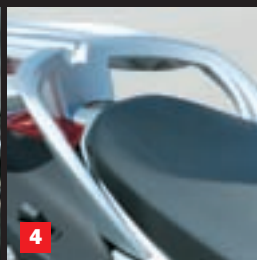
(1) Instrument ploča modernije izvedbe na kojoj se ističu dva analogna instrumenta, obrtomjer i pokazivač brzine, i LC display
(2) Klasični BMW-ovi prekidači sa opcijom grijanja ručica
(3) Lijepi i veliki aluminijski nosač za kofer



2



3



4

Zahvaljujući niskom težištu i dobrom rasporedu težina BMW R 1200 ST je lagan za vožnju, agiln i okretan, a po zavojima doslovno "klizi" bez i najmanjih odstupanja od zadane putanje



I novi ST kao i njegov predhodnik njeguje tradiciju kompromisa koji podjednako objedinjuje sportski kao i onaj tipično turistički način vožnje





dalje predstavlja nosivi element ciklistike. Niti po pitanju ovjesa nema nekih odstupanja u odnosu na enduro verziju od koje je i po ovom pitanju preuzeta većina tehničkih elemenata. Sprijeda se tako ugrađuje Telelever sustav, dok se straga motocikl oslanja na BMW-ov Paralever sustav.

Novе izvedbe su i redizajnirani aluminij-ski kotači na koje se ugrađuju niskoprofilne

cestovne gume dimenzija 120/70-17 sprijeda i 180/55-17 straga, dok se kočioni sustav, koji djeluju u sprezi sa servo-asistiranim EVO sustavom, sastoji od dvostrukih prednjih diskova promjera 320 mm na koje djeluju četveroklipna kočiona kliješta, te stražnjeg diska promjera 265 mm.

Sprijeda je ugrađeno novo svijetlo s vertikalno postavljenim dvostrukim reflektori-

ma, a vjetrobransko staklo može se ručno podešavati po visini u rasponu od 40 mm. Osim stakla podesive su i ručice upravljača, i to u tri položaja, čime je njihovu visinu moguće regulirati za 25 mm.

Kada je riječ o praktičnosti, ne smijemo zaboraviti ni sjedalo koja se također može podešavati u dva položaja, na visinu od 830 i 806 mm od tla, kao ni dvostruki rukohvat





Položaj vozača za upravljačem je dosta komforan za razliku od smještaja nogu koje su prilično zgrčene zahvaljujući osloncima za noge koji su, iako pomaknuti prema naprijed, ipak preblizu ravnini sjedenja

za suvozača, odnosno, već serijski postavljen nosač stražnjeg kofera.

Sa svojih 229 kg, 19 kg manje od prethodnika, i boxer motorom velike širine, R 1200 ST na prvi pogled i dalje ostavlja dojam robusnog i nespretnog vozila. No, zahvaljujući niskom težištu i dobrom rasporedu težina već nakon samo nekoliko metara motocikl daje do znanja da je lagan za vož-

nju, agiln, okretan i da se vozi kao "po tračnicama". Naravno, prilikom manevriranja u mjestu težina se u potpunosti osjeti, ali u pokretu nam se učinilo da je novi ST agilniji i od enduro inačice, što je najvjerojatnije zasluga i nešto kraćeg međuosovinskog razmaka od 1.485 mm nasuprot 1.519 mm kod GS-a.

S obzirom da je riječ o sport-toureru, položaj vozača za upravljačem je dosta udoban. Tijelo je blago pognuto prema naprijed, a ručke upravljača su postavljene na dobro odmjerenoj visini, tako da ni ruke nisu previše opterećene. Ali što se tiče smještaja nogu, situacija je drugačija radi oslonaca za noge koji su, iako pomaknuti prema naprijed, vrlo blizu ravnini sjedenja. Ovakva pozicija vozaču nameće prilično zgrčeni položaj, pogotovo ako se radi o višim vozačima, prilikom čega dolazi i do zapinjanja koljenima o spojeve vanjskih oplata.

U primjeni BMW pruža najbolje od sebe prilikom krstarenja zavojitim magistralnim cestama, jer tada dolaze do izražaja čvrstoća konstrukcije i fluidnost u vožnji. Po zavojima R 1200 ST doslovno "klizi" bez i najmanjih odstupanja od zadane putanje. Sve tipove zavoja prolazi kao "po špagi", brzo i precizno, dok je prednji kraj uvijek izrazito čvrst i siguran, kako prilikom kočenja, tako i prilikom odlučnijih nagiba. Sve u svemu, motocikl je siguran, stabilan i odlično upija neravnine na cesti. Naravno, to se odnosi na normalnu upotrebu, no, želite li se upustiti u agresivniju, sportsku vožnju prvo ćete se morati naviknuti na korpulentne dimenzije motocikla kao i na karakterističan ovjes, a i putanje kroz zavoj bolje da su zaobljene.

Ako se vjetrobransko staklo podese u najviši položaj, putovanje autocestom sve do brzine od 180 km/h vrlo je ugodno i ne predstavlja gotovo nikakav napor za vozača. Isto tako, na visokim brzinama motocikl pokazuje da se radi o izrazito sigurnom i stabilnom vozilu. S druge strane, u gradskim uvjetima nas upotreba ovog sport-tourera nije pretjerano oduševila, no, budimo iskreni, drugačiji dojam nismo ni očekivali jer grad definitivno nije teren za motocikl ovih dimenzija.

Motor razvija snagu vrlo pravilno i snažno, i to već od najnižih režima. Naime, već od 1.500 okr/min motor odlično vuče i ta-

TEHNIČKI PODACI

Motor: dvocilindrični, boxer, četverotaktni
Promjer x hod: 101 x 73 mm
Obujam: 1.170 ccm
Odnos kompresije: 12,0:1
Razvod: dvije bregaste osovine i 4 ventila po cilindru
Hlađenje: uljno-zračno
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje BMS-K s leptirastim tijelima promjera 47 mm
Spojka: suha s jednom pločom
Mjenjač: 6 brzina
Okvir: čelične cijevi
Ovjes: BMW Telelever sustav s cijevima promjera 41 mm, hoda 110 mm; BMW Paralever sustav, hoda 140 mm
Gume: pr. 120/70-17, str. 180/55-17
Kočnice: naprijed dvostruki diskovi promjera 320 mm i kočione čeljusti sa 4 klipčića, straga disk od 265 mm i kočiona klijesa sa 2 klipčića
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.165, širina 890, visina sjedala 830/806, osovinski razmak 1.502, težina 229 kg,
Deklarirano: snaga - 110 ks (81 kW) - 7.500 okr/min, max. okr. moment - 11,7 kgm (115 Nm) pri 6.000 okr/min
Spremnik goriva: 21 l
Max. brzina: 200 km/h

+ udobnost, kvaliteta izrade, kočnice, agregat, ciklistika

- dizajn prednjeg kraja, cijena, dimenzije

ko linearno nastavlja sve do 6.500 okr/min, kada se ostvaruje najjači potisak koji traje sve do prorade limitatora. Kroz cijelo radno područje vibracije, koje su inače karakteristične za dvocilindrične motore, svedene su gotovo na minimum zahvaljujući spomenutim balansirnim osovinama.

Što se tiče novog mjenjača sa šest brzina, on radi zaista besprijekorno. Mijenjanje brzina je uvijek mekano i precizno, bez obzira mijenjate li stupnjeve prijenosa u višu ili u nižu brzinu. Jednostavno nema nikakvog "lupanja" ili trzaja koji naglašavaju promjenu stupnja prijenosa kao na većini konkurentnih proizvođača.

Kao i svi BMW-ovi modeli nove generacije, i R 1200 ST se odlikuje snažnim kočnicama. Najkraće rečeno, Evo sustav koji djeluje u kombinaciji sa integralnim ABS-om doslovno "zakopava" motocikl, a najljepše od svega je što pri tome prednji dio uopće ne propada zahvaljujući odlično riješenom Telelever prednjem sustavu ovjesa. No, na početku BMW-a zahtjeva i određenu prilagodbu na rad prednjeg kočionog sustava. Naime, snažno kočenje zahtijeva i naglašeniji stisak poluge na upravljaču, kako bismo dobili odgovor proporcionalan našim željama. U stvari, dvostruki disk na prednjem kotaču u prvoj fazi baš i ne reagira pretjerano, ali je zato druga faza, kad se ručica stisne jače, vrlo agresivna i snažna.

ST i dalje poput svog prethodnika njeguje tradiciju kompromisa koja podjednako objedinjuje sportski i onaj tipično turistički način vožnje. Zahvaljujući prvorazrednoj tehnici novi se sport-tourer odlikuje boljim performansama, kvalitetnijom ciklistikom i učinkovitijim kočnicama, a najveći nedostatak pripisat ćemo pretjeranoj dizajnerskoj slobodi kao i cijeni od 120.176 kn. ■

Prednja poluooplata diskutabilnog dizajna u koju je integrirano novo svijetlo s vertikalno postavljenim dvostrukim reflektorima. Novo je i vjetrobransko staklo koje se može ručno podešavati po visini i to u rasponu od 40 mm

