

Nakon što su godinama japanski sportski motocikli gledali na njega kao što profesionalni sportaši gledaju na svoje kolege amatere vodene olimpijskim motom 'važno je sudjelovati', novi bavarski sportaš s bokser motorom pokazuje da je odsad u igri i plemeniti moto 'brže, lakše, jače'. Bez obzira na to što je kroz jačanje muskulature za pune 24 KS i prigodno smanjenje težine od gotovo 40 kg postao osjetno konkretniji sportski motocikl, BMW R 1200 S i dalje ostaje vjeran sebi i svojoj tradiciji i definitivno nije motocikl za svakoga. U prilog tom idu i sustav kočenja opremljen ABS-om koji traži daljne usavršavanje



S pogledom uprtim u daljinu i pomireni sami sa sobom uživamo u skladnom suživotu čovjeka i stroja dok "brundamo" srednjom trakom jedne od avenija. Sa svoje lijeve strane perifernim pogledom pratimo kolonu automobila koja nepomično čeka da se upali zeleno svjetlo za skretanje u lijevo, dok istovremeno kolona s desne strane lijeno mili paralelno s nama. Prividnu idilu sunčanog jutra naprasno prekida vozač Mercedes-a koji se bez ikakve najave izbacuje iz kolone s naše lijeve strane i bezobrazno nam presijeca putanju. Pritisak na polugu prednje kočnice prati bojazan da bi grbavi i izlizani asfalt mogao zbuniti preosjetljivi ABS i tako nam dodatno produžiti zaustavni put. Kad sada gledamo na to, u stvari je bilo potpuno svejedno hoće li se ABS aktivirati ili ne, jer vremena

i prostora je bilo toliko malo, da ne bi pomoglo ni da je novi BMW-ov "bokserski" opremljen karbonskim diskovima, a da polugu kočnice dozira Valentino Rossi.

Strah od bolnog kontakta sa 2 bruto tone štutgartske limine instinktivno nas tjera da sve svoje resurse usmjerimo na očajni pokušaj provlačenja između Mercedes-a i nekog nepoznatog automobila boje trule višnje. Na prvi pogled još uvijek ima taman dovoljno mjesta za nesmetan prolaz, no dok vrškom prednjeg blatobrana ciljamo ono malo slobodnog međuprostora, kroz glavu nam projuri slika dvaju stršećih cilindara koji u svom nostalgičnom stilu vire izvan siluete motocikla. Tijesno, kao deva kroz ušicu igle, sretno se provlačimo i ogorčeni prebiremo po prekidačima na upravljaču ne bi li nesmotrenom vozaču zvučnim signalom

poručili ono što mu ne možemo prenijeti kontaktom oči u oči. Pritom na trenutak zaboravljamo da za BMW vrijede neka druga pravila za raspored komandi i da prekidač za trubu nije tamo gdje bi trebao biti, te tako vozaču Mercedes-a umjesto našeg glasnog negodovanja šaljem srdačan pozdrav paljenjem lijevog pokazivača smjera. Sad je sigurno naučio svoju lekciju.

Djeluje kaotično? Ne, sve su to specifičnosti naše prometne svakodnevnice koje smo ovaj put morali kombinirati sa specifičnostima BMW motocikala. S ovim prvima odrastamo i s njima se moramo naučiti živjeti, a na ove druge se rado privikavamo svaki put kada u našu testnu flotu uđe neko od cijenjenih vozila iz radionice bavarskih majstora. A, iako je novi R 1200 S najpajprijeniji i najvatreniji član bogate obitelji BMW motoci-

PIŠE: TOMISLAV BEŠENIĆ
FOTO: ŽELJKO PUŠČENIK



Aperkat iskusnog boksera

kala pokretanih bokser motorom, zadržao je sve karakteristike pravog bavarskog dvocilindraša, uključujući i teelever prednji ovjes, jednostrukustražnjuvilicu, spomenutineuobičajeni raspored prekidača, završni prijenos riješen pomoću kardana....

U stvari, jedino po čemu se novi S razlikuje od bogate ponude klasičnih touring i sport touring, te maksimally enduro i hard enduro "boksača" je činjenica da se njegov primjereno osnažen pogonski agregat ugrađuje u sportsku konstrukciju koja za sobom povlači mrvicu agresivniji dizajn, kao i odgovarajuće "zategnut" položaj vozača.

Tehnički savršeniji

Iako na prvi pogled snažno podsjeća na svog prethodnika, mnogo je ključnih elemenata po kojima se novi R 1200 S "iznutra" razlikuje od starog modela. U trenutku kada je predstavljen krajem prošlog desetljeća, R 1100 S je razumljivo bio naj snažniji BMW-ov motocikl pokretan bokser motorom. I dok je cjelokupna bokser obitelj u međuvremenu na vlastitoj koži osjetila blagodati koje su im pružali modernizirani agregati, kojima je prvo povećana zapremina na 1.130, a kasnije i na aktualnih 1.170 ccm, model S je pomalo iznenađujuće sve ove godine bio "osuđen" na stari agregat koji je sa svojom četiri ventilskom tehnologijom ugledao svijetla dana pravadne 1993. godine. To je dovelo do neobične situacije u kojoj su "turisti" poput

1. Bogati instrumenti su izvedeni u tipičnom BMW stilu, a ozbiljnu zamjerku možemo uputiti tek nefunkcionalnom pokazivaču količine goriva. Zato je tu funkcionalna kontrolna žaruljica rezerve goriva

2. Zračno-uljno hladen bokser agregat i dalje ima jednu bregastu osovinu i četiri ventila, ali sada sa svoje 122 KS pruža osjetno bolji potisak. Skromna potrošnja nikada nije bila odlika velikih dvocilindraša, tako da pri malo žešćoj vožnji BMW može potrošiti i 9 litara goriva



1



2

modela ST i RT postali snažniji od svojeg brata "sportaša".

Prošle je godine ta nepravda ispravljena, tako da se model S ponovo može okтити titulom naj snažnijeg među bokserima. Svojom zapreminom i primijenjenim osnovnim konstrukcijskim rješenjima njegov se agregat ne razlikuje od onih koji se ugrađuju u ostale modele ove kuće, ali je pametno "tuniran", tako da sada razvija 122 KS pri 8.250 okr/min. To je 12 KS više od aktualnih modela ST i RT, koji svojih 110 KS oslobadaju pri 7.500 okr/min i, što je puno važnije, čak 24 KS više od starog modela S, koji je razvijao svega 98 KS pri 7.500 okretaja u minuti. Svojih 112 Nm okretnog momenta isporučuje pri svega 6.800 okr/min, za razliku od starog modela, koji je raspolagao sa samo 95 Nm pri 5750 okr/min. Bez obzira na taj evidentni napredak u BMW-u vole posebno naglasiti da se njihov bokser sada može zavrtjeti sve do 8.800 okr/min i da je stupanj kompresije dosegnuo omjer 12,5:1. Iako se apsolutnim mjerilima ne radi o nekim impresivnim podacima, sve su to vrijednosti donedavno

nezamislive za jedan BMW bokser motor, koji je i dalje kao pravi bavarski gospodin alergičan na vodu, te za svoje "osvježavanje" radije koristi kombinaciju zraka i ulja.

Za prijenos sve te konjice na stražnji kotač ostao je zadužen šest brzinski mjenjač koji je bez bitnijih promjena preuzet od ostalih aktualnih bokser modela ovog bavarskog proizvođača, jednako kao i sustav kardanskog prijenosa koji se i dalje skriva unutar sada puno elegantnije jednostruke aluminijske stražnje vilice.

Sam pogonski agregat i dalje predstavlja ishodišnu točku cijelog motocikla, budući osim osnovne funkcije generiranja snage ima i ulogu nosivog elementa i predstavlja točku na kojem se trodijelni okvir spaja u jedinstvenu i čvrstu konstrukciju. A već nam i površni pogled na okvir otkriva da i u tom području novi S donosi puno novosti. Okvir je i dalje sastavljen od tri dijela, no sada su prednji i središnji dio izvedeni iz čelika, dok je nosiva konstrukcija stražnjeg kraja izvedena iz aluminija, za razliku od starog modela kod kojeg je središnji dio

R 1200 S je jedan od onih motocikala koji skrivaju brzinu, tako da trebate povremeno "šknucnuti" brzinomjer kako biste znali koliko jurite





bio izveden iz aluminija, a na njega se onda nadovezala čelična konstrukcija stražnjeg kraja.

Prednji čelični dio okvira i dalje čini osnovu naročitog Telelever sustava koji učinkovito sprječava poniranje prednjeg dijela motocikla prilikom kočenja, dok složena aluminijska konstrukcija stražnjeg kraja prati formu trokuta i sada prodire puno dublje u prostor kojim dominira pogonski agregat.

Iako bi se na temelju svega dosad navedenog moglo zaključiti drugačije, međuosovinski razmak nije osjetno skraćen. Naprotiv, sada iznosi 1.487 mm, što znači da bilježimo povećanje od 9 mm, no zato nas veseli informacija da je težina svedena u razumne okvire, tako da sada R 1200 S teži uhu ugodnih 190 kg.

Kick-down

Vrijeme je da vidimo kako se tih 190 kg suhe vage ponaša u praksi. Nakon što pronađete tipku elektrostartera (koja se tipično za BMW nalazi s gornje strane prekidača), veselo će "zabrundati"

bokser agregat koji će vas potpuno očekivano lagano zanjhati lijevo-desno. Uz to, prilikom stajanja na mjestu i rada na minimalnom broju okretaja, agregat i dalje odašilje popriličan broj vibracija koje uzrokuju trešnju bogate upravljačke ploče, koja samim svojim izgledom i bogatstvom sadržaja prati smjernice koje susrećemo kod ostalih modela ovog proizvođača.

Jednom kada krenete s mjesta, ranije spomenute vibracije počinju jenjavati, da bi ponovo objavile svoju nazočnost nakon što pređete prag od 5.000 okretaja. Tada se najlakše mogu osjetiti na rukama, no one su još uvijek unutar granice dobrog ukusa i sasvim su u skladu s tradicionalnim vrijednostima koje njeguje ovaj proizvođač.

Otprilike u istom trenutku kada počnete osjećati pojačane vibracije, nazrijet ćete i blagu promjenu karaktera pogonskog agregata, koji se na tim okretajima lagano počinje buditi, iako je na pravu eksploziju snage potrebno pričekati oznaku od 7.000 okr/min. Spadate li u skupinu onih koji svoje zadovoljstvo mogu pronaći i umjerenoj vožnji,

sigurno će vas veseliti da se u takvim uvjetima S ponaša tipično tourerski, usudili bismo se reći čak i pomalo dosadno.

Ipak, lijepo je znati da su vam sportske performanse i lučenje adrenalina uvijek nadohvat ruke, no samo pod uvjetom da brzine razvlačite do samog kraja, jer će u suprotnom zbog predugih prijenosnih omjera režim vrtnje pasti ispod ključnih 7.000 okr/min. U tim trenucima BMW jasno pokazuje svoju sportsku narav, iako se za oslobađanje svih njegovih potencijala treba poslužiti malim trikom. Naime, bez obzira na to koliko ga vrtjeli, novi S djeluje nekako prigušeno i nedostojno deklarirane 122 KS. No, kada ručicu gasa odvrnete do samog kraja, znači i onaj posljednji milimetar slobodnog hoda,

Za razliku od unaprijedene tehnike, svojim vanjskim dizajnom novi R 1200 S ne odstupa previše od svog prethodnika. Kada motocikl gledamo s lijeve strane, najviše nam u oči upada stražnji kotač, koji zbog jednostruke stražnje vilice daje lažan privid kao da ga neko magnetsko polje drži da se ne odvoji od ostatka motocikla





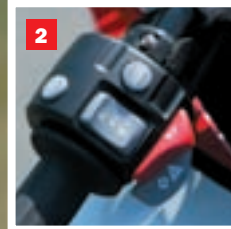
Ohlins komponentne ovjesa kvalitetno doprinose sportskoj noti, ali istovremeno kao dio bogate dodatne opreme povećavaju ionako nemalu osnovnu cijenu motocikla

ubrzanja odjednom postaju silovita i to gotovo bez obzira na to u kojem se režimu vrtnje ili stupnju prijenosa nalazite. Dakle, za potpuni užitak potrebno se gotovo životinjski poigrati s ručicom gasa, kako bi motocikl u trenu poludio poput zvijeri koja nema ništa zajedničkog s klasičnim bavarskim poimanjem motocikla. Svojim ubrzanjima neće preplašiti model K 1200 S ili moderne sportske motocikle klase Superbike, no japanske bi 600-tice u tim uvjetima mogle imati dosta posla s ovim BMW-om. Nakon pomalo tromog starta motocikl će silovito ubrzavati čak i dok brzinomjer počne ispisivati brojeve veće od 200, a bez puno zadržke će dohvatiti i svoje krajnje domete, kada kazaljka brzinomjera završava svoj put nešto iza oznake 240km/h.

Bez ABS-a, molim!

Ono što će vas bez obzira na performanse uvijek podsjetiti da se nalazite na BMW-u su karakteristični trzaji kardana, koji se ne osjete previše prilikom dodavanja gasa u nagibu, ali će zato sigurno dobro prodrmati motocikl prilikom svakog žestocijeg mijenjanja brzina. Kad smo već kod mijenjanja brzina, spomenimo da je mjenjač vrlo mekan, ali je istovremeno i dosta spužvast, pa vozač često nije siguran je li doista promijenio brzinu. No, tu u stvari nema razloga za brigu jer mjenjač u miru i tišini uvijek slijedi upute vozača, a određen oprez potreban je samo kod sportskog mijenjanja brzina na niže i kočenja motorom, budući u tim uvjetima BMW kao pravi dvocilindraš voli zablokirati stražnji kotač.

Općenito gledajući, upravo je kočenje - bilo ono izvedeno motorom ili pomoću poluge kočnice - jedan od elemenata koji nas nije oduševio. Naime, testni je motocikl bio opremljen ABS-om koji nas nije razveselio ni kod sport-touring ili maxi-endoro motocikala, tako da su već od samog početka bile male šanse da će nam izmamiti smiješak na lice dok smo za upravljačem motocikla koji makar načelno želi biti sportaš. Kada su uvjeti idealni, a asfalt grub i ravan, motocikl koči jako dobro, dijelom zahvaljujući telelever sustavu koji sprječava poniranje prednjeg kraja, a dijelom i zato što se u tim uvjetima ne aktivira ABS. No, dovoljno je da prilikom malo snažnijeg kočenja naletite na poprečnu neravninu, iscrtanu horizontalnu signalizaciju ili jednostavno na izlizani asfalt, pa da se odjednom i bez ikakve potrebe aktivira preosjetljivi ABS koji svojim "pusti-stisni" načinom rada na kraju počinje zbušnjavati i samog sebe i tako osjetno produžuje zaustavni put. Slične smo zamjerke imali i kod ostalih ABS sustava koje smo dosad testirali, no kod BMW-a se taj kontraverzni sustav srećom može isključiti jednostavnim postupkom, nakon čega novi S počinje kočiti dosta odlučno. Ipak, kombinacija Telever sustava i snažne prednje kočnice traži određeno pri-



1. Kočiona se grupa sastoji od dvostrukog prednjeg diska promjera 320 mm opremljenog klijestima sa četiri klipčića i ponešto smanjenog stražnjeg diska, na kojeg i dalje djeluje čeljust s jednim klipčićem. Kočnica ponekad prebruno reagira, no najveću zamjerku upućujemo preosjetljivom ABS-u koji se može isključiti

2. Prekidači su sasvim očekivano poredani tipično BMW-ovski, tako da kod "običnih smrtnika" zahtijevaju izvjesno privikavanje. Sami prekidači su neobičajeno veliki, a uz tipku na kojoj piše ABS, na jednom sportskom motoru ne bi trebalo biti mjesta ni za prekidač kojim se aktivira grijanje ručki

Iako bi se očekivalo drugačije, veliki vodoravno postavljeni cilindri ne griju baš pretjerano noge vozača u uvjetima gradske vožnje





Motocikl pruža samo prosječne performanse, no samo tako dugo dok ručicu gasa ne odvrnete do kraja. Nakon toga naglo poludi i ponosno pokazuje svu svoju snagu



vikavanje, posebno kod onih koji dosad nisu osjetili zadovoljstvo vožnje na BMW-u.

Ovisnik o zavojima

Skrenimo sada s kočenja na vedrije teme i popričajmo malo o onome što ovom motociklu najbolje ide, a to je zabavna vožnja zavojitim dionicama. U takvim radnim uvjetima ovaj motocikl ostavlja dojam jako brzog i stabilnog vozila, a posebno mu odgovaraju dugi i brzi zavoji. R 1200 S pripada soju motocikala koji najviše vole kada ih nagnete u zavoj, a jedna od rijetkih situacija kada cijela konstrukcija dolazi u krizu nastupa prilikom kočenja u zavoju, koje rezultira izraženom tendencijom za proširenjem putanje. Uz to, ponekad je primjetno jedva osjetno lelujanje stražnjeg kraja, no ni to, niti

činjenica da se u oštrijim i vezanim zavojima može osjetiti ponešto tromosti na prednjem kraju, nije nešto što bismo mogli ozbiljno zamjeriti ovakvom motociklu.

Neskrivena ljubav prema zavojima svakako je posljedica dobro zamišljene sportske ciklistike samog motocikla, no svoj su doprinos dali i prestižni elementi ovjesa koji nose oznaku Ohlins. Za razliku od jasno vidljivog stražnjeg amortizera, prednji je amortizer zbog specifične konstrukcije neobičnog Telelever ovjesa skriven od pogleda znatizeljnika, jednako kao i amortizer upravljača, koji je dio serijske opreme. Važno je pritom napomenuti da su elementi marke Ohlins, jednako kao i stražnja guma dimenzija 190/50-17 (serijski 180) kojima je bio oprem-

ljen testni motocikl dio bogatog asortimana dodatne opreme i kao takvi traže popriličan svežanj zelenih novčanica.

Jedna od rijetkih stvari koja nam je donekle umanjivala radost "rezanja" zavoja bilo je sjedalo. Ono je malo preširoko i zato otežava premještanje tijela u zavoju, a istovremeno je i malo previše mekano, tako da donekle umanjuje inače uzornu udobnost. Položaj vozača bismo najlakše mogli opisati kao sportsku eleganciju, što znači da je ergonomija dobro pogodena, tako da vozač sjedi udobno, ali i sportski ispruženo prema naprijed.

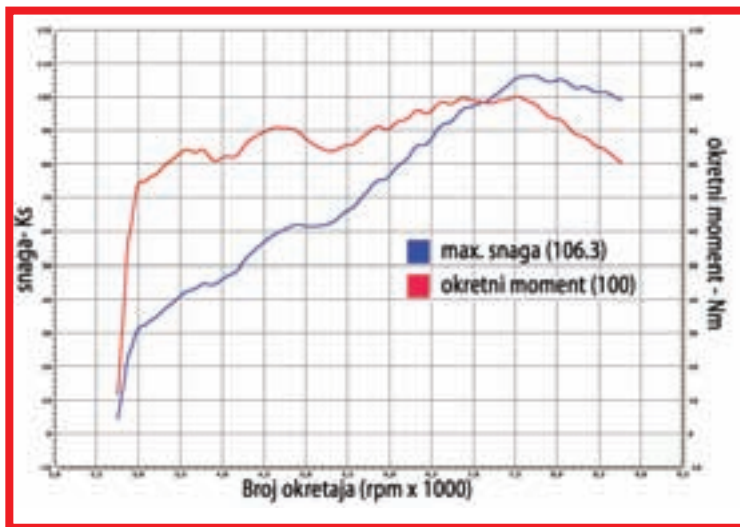
Oslonci za noge postavljeni su relativno visoko, no noge svejedno nisu previše savijene, tako da donji ekstremiteti mogu računati na solidnu udobnost. Nekima bi mogao zasmetati malo prezatvoreni upravljač, koji je jedan od razloga što su ruke nešto više opterećene, a iako je sa svojih 830 mm sjedalo za 30 mm više negoli na prošlom modelu, zbog izduženog položaja vozača imate osjećaj da više sjedite u nego na motoru, kako je to danas uobičajeno. Na moderne trendove i japansku konkurenciju nas zato podsjeća položaj suvozača, kojem je namijenjeno majušno sjedalo visoko gore "na drugom kat". Ipak, iako je sjedalo skromnih dimenzija, ono je začuđujuće udobno, tako da se može reći da suvozač uživa i više udobnosti od vozača.

Zaštita od vjetra je samo prosječna i ništa više. Prednji poluoklop solidno odrađuje svoj posao zaštite gornjeg dijela tijela, dok su noge pri većim brzinama sasvim izložene strujanju zraka. Oni koji su razvili imunitet na vjetar mogli bi izdržati u uspravnom položaju do nekih 200 km/h, no nakon toga će i najotporniji zaleći na spremnik goriva.

Ukupnoj udobnosti pridonosi i ne pretjerano bučan agregat koji zamara uho samo kada ga se forsira do krajnjih granica. Na nižim i srednjim okretajima BMW veselo "prducka" na način koji neće iritirati ni vas ni okolinu, a tek se ponekad prilikom kočenja motorom novi S javlja nešto glasnijim pucnjem iz masivnog ispušnog lonca smještenog ispod sjedala. No i tu je BMW kao pravi gospodin vrlo diskretan.

Visoka cijena luksuza

Spominjanje ispušnog lonca podsjeća nas na to da smo ostali dužni posvetiti koju riječ i dizajnu. Jedan od razloga što se tako kasno bavimo vanjskim oblikom mogao bi biti i taj što u tom području bilježimo najmanji napredak. Krenimo redom, od stražnjeg kraja kojeg i dalje krase vizualno nešto promijenjen ispušni sustav smješten ispod sjedala, a iznad njega se nalazi potpuno novo svjetlo izrad-



Negativni učinci kardanskog prijenosa najviše se osjete prilikom mijenjanja brzina, no zato su "drmanja" kod dodavanja gasa u zavojima manje izražena nego kod europske konkurencije. Prilikom vožnje zavojima nije agilniji poput japanskih supersportaša, no svejedno je vrlo zabavan i na vozača u svakom trenutku prenosi osjećaj sigurnosti



eno u LED tehnologiji. Bočnom siluetom snažno podsjeća na svog prethodnika, a slično se može reći i za prednji kraj, kod kojeg se najveće promjene očituju u smještaju pokazivača smjera, koji su sada smješteni u retrovizore. Iako to nije toliko vidljivo, tretman modernizacije prošlo je i prednje svjetlo.

Bez obzira na to što se na prvi pogled čini da je ovaj BMW svojom sportskom dušom i primijenjenom klasičnom tehnologijom toliko specifičan spoj prošlosti i budućnosti, da nema ozbiljnije konkurencije, lako je nabrojati popriličan broj motocikala koji ciljaju na sličnu skupinu kupaca. Ako ćemo kao kriterij uzeti zrakom hlađeni dvocilindrični agregat zarobljen u sportskom tijelu, ali ne i kvalitetu izrade, onda mu abecednim redom konkuriraju Buell XB12R Firebolt, Ducati Sport 1000 S,

Moto Guzzi 1200 Sport, a oni maštovitiji u isto će društvo svrstati i tekućinom hlađeni Voxan Caffè Racer, ili čak i Moto Guzzi MGS-01, koji se, nažalost, ne može homologirati za vožnju cestom. Ono što je zajedničko većini navedenih motocikala je činjenica da su nešto slabiji, poprilično teži, ali i osjetno jeftiniji od BMW-a, koji u svojoj osnovnoj verziji košta popriličnih 113.674 kn.

Razlika u cijeni postaje još i veća ako se bavarski motocikl, poput našeg testnog primjerka, 'napakira' stavkama iz širokog asortimana dodatne opreme. Bez obzira na to što na tom popisu nema onih elemenata koje bi ovaj osebujan motocikl nešto više približili prosječnom smrtniku inficiranom japanskim «RR» virusima, BMW R 1200 S je i ovakav kakav jest dobar iako ne i savršen sportski

motocikli. Uostalom, da se kojim slučajem 70-tih godina nisu pojavili ti Japanci i njihova masovna produkcija koja je sa sobom donijela sasvim novo poimanje svijeta motocikala, na R 1200 S bismo danas vjerojatno gledali kao na ultimativnog sportaša namijenjenog uskom krugu sretnika. ■

TEHNIČKI PODACI

Motor: dvocilindrični bokser, četverotaktni
Promjer x hod: 101 x 73 mm
Obujam: 1.170 ccm
Odnos kompresije: 12,5:1
Razvod: jedna bregasta osovina i 4 ventila po cilindru
Hlađenje: zračno-uljno
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje
Spojka: suha s jednim diskom
Mjenjač: 6 brzina
Okvir: čelični cjevasti s aluminijskim stražnjim krajem
Opjves: naprijed Telelever sustav, vilica s cijevima promjera 41 mm, hoda 110 mm; straga paralever sustav s jednostrukom oscilirajućom vilicom s monoamortizerom, hod 120 mm
Gume: prednja 120/70-17, stražnja 180/55-17, u opciji 190/55-17
Kočnice: naprijed disk promjera 320 mm i kočione čeljusti sa 4 klipčića, straga disk od 265 mm
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.151, širina 870, visina sjedala 830, osovinski razmak 1.487, težina 190 kg
Deklarirano: snaga - 122 ks (90 kW) - 8.250 okr/min, max. okr. moment - 11,4 kgm (112 Nm) pri 6.800 okr/min
Spremnik goriva: 17 l

+ ciklistika, smještaj vozača i suvozača, snaga kočnica, stabilnost, imidž

- cijena, vibracije, trzaji prilikom mjenjača brzina, preosjetljiv ABS

