

Možda nije atraktivan i upadljiv, ali BMW K1300S je bez dvojbe lijep i elegantan

PIŠE: MARKO GUZINA

SNIMA: ULF BÖHRINGER I MARKO GUZINA

Naslov koji smo nadjenuli ovom tekstu možda će asociirati na početak nekih američkih auto-moto natjecanja naglašene dramatike, ali zapravo nam je bila želja povući paralelu između ovog pritajeno atraktivnog motocikla i njegovih ciljanih kupaca. Ruku na srce, cijena je prvi u nizu čimbenika koji ukazuju na to da je K 1300 S nedostupan prosječnim motociklistima, koji će za ljubimca na dva kotača s mukom uspjeti osigurati i polovicu iznosa potrebnog za BMW. Nadalje je tu nezaobilazna istina da koliko god bavarski stručnjaci pokušavali naglasiti sportsku notu, ovom motociklu mogu nadjenuti još tri slova "S" kao "Sport", ali svojim dimenzijama i voznim osobinama K 1300 S ostaje ipak malo više turistički nego sportski motocikl. Daleko od toga da vrhunski agregat neće osigurati uvjerljive performanse, pogotovo kada je riječ o međuubrzanjima, samo nije primjereno od motocikla teškog četvrt tone očekivati okretnost gotovo stotinu kilograma lakših sportskih modela. U svakom slučaju, pred nama je zanimljiv motocikl koji će nedvojbeno pronaći vozače koje može svakodnevno uveseljavati, a nadamo se da će se ti i takvi do kraja ovog teksta uspjeti prepoznati.

Njemačka formula ljepote

Nerijetko ćete upravo među redcima ove revije pronaći hvalospjeve na račun Talijana i njihovog svjetski poznatog dizajna, ali promatrajući mode-

lako se radi o serijskom proizvodu, dojam koji vozaču osigurava ovaj motocikl daleko je od onoga što bismo očekivali od konfekcije, što je opravdano i cijenom koja je izvan gabarita nečeg lako pristupačnog. Uvjerljive performanse i impresivna kvaliteta opravdavaju trošak, dok obilje opreme dodatno potvrđuje dojam ekskluzivnosti, čime je novi "K" BMW zanimljiv imućnoj gospodi željnoj užitka na dva kotača

Gospodo, pokrenite motore!

Na klizavim gradskim prometnicama su nam ABS i ASC bili od velike pomoći



C I J E N A
136.550 KN

le koji posljednjih godina izlaze iz bavarske tvrtke ne možemo, a da dio tih pohvala ne usmjerimo prema vrijednim Nijemcima. Tijekom konferencije za novinare na nedavnom milanskom sajmu imali smo prilike saznati da osim što oblikuju vrhunske proizvode dizajneri BMW-a uživaju u tome što rade i pritom se zabavljaju, pa ne čudi da su vrlo uspješni u svom poslu. Osim što su stvorili izgled koji sve BMW motocikle čini prepoznatljivima, čiste i odlučne linije zrače odlučnošću, elegancijom te praktičnošću. Sve navedeno vrijedi i za novi K 1300 S, koji je - kako mehanički, tako i vizualno - zapravo na odličan način doručena solidna osnova.

Ono što po našem mišljenju vizualno izdvaja bavarske uratke od većine ostalih motocikala svakako je pozornost posvećena detaljima. Dok drugi proizvođači u većini slučajeva malo truda ulažu u dizajn primarno funkcionalnih elemenata poput naplataka, okvira ili komponenti ovjesa, u BMW-u je i ovim dijelovima posvećena dužna pažnja. Dakako, za početak ćemo ponovno pohvaliti naplatke vidljivog, delikatnog izgleda i njih bismo rado vidjeli u ulozi ukrasnih elemenata u vlastitom domu. Zahvaljujući specifičnom tehničkom rješenju, Nijemci su se mogli poigrati i prednjom odnosno zadnjom vilicom, koje nisu samo funkcionalne, već i obogaćuju vizualni dojam, a jedan od posebno privlačnih detalja je šuplja stražnja osovina velikog promjera. Dok su navedeni elementi poznati od ranije, ovaj model se odlikuje i nekim izmjenama u pogledu izgleda, ali takvih nema previše. Na vjetrobranu složenog oblika, retrovizorima s ugrađenim pokazivačima smjera te povećem prednjem svjetlu nismo uočili značajne izmjene, ali iz BMW-a nas uvjeravaju kako izmjena ima. Ono što će primijetiti većina jest da bočne oplata krase novi kroj. Umjesto dosadašnjeg posvemašnjeg minimalizma sada se po boku pruža nekoliko savršeno oblikovanih linija, što i dalje ostavlja veliku plohu na kojoj se smjestio poznati bijelo-plavi logotip. Donji, crni dio oklopa čini nam se neizmijenjen, ali daje nam priliku po tko zna koji puta spomenuti kako se dizajneri ove kuće vrlo vješto koriste kombinacijama tekstura, odnosno sjajnim i mat završnim obradama površina. Na spremniku goriva smo uočili minimalne izmjene, ali njegov oblik je u osnovi neizmijenjen, a slično je i sa sjedalom te oskudnim oplata stražnjeg kraja, odnosno zanimljivim stražnjim svjetlom. Nemojte misliti da smo zaboravili spomenuti možda i najupadljiviju izmjenu - onu koja se odnosi na ispušni sustav. Većina promatrača s dva zdrava oka i tek minimalnom moždanom aktivnošću primijetiti će da više nema onog pomalo nakaradnog "topa", koji bi dimenzijama bolje pristajao kakvom natjecateljskom kamionu nego na motociklu. Iako ni ovaj ispušni lonac svojim volumenom (kojeg diktira potreba za zadovoljavanjem ekoloških normi) nije malen, moderan dizajn svakako umanjuje njegov utjecaj na cjelokupan izgled.

Izgled ovog modela je tek minimalno izmjenjen u odnosu na prethodnika, ali i to je bilo dovoljno na ovaj "K" zasija novim sjajem i karizmom



Za prijašnju izvedbu možemo reći da je bila u najmanju ruku nemaštovita, dok aktualni primjerak čak umanjuje dozu turističkog, a popravlja dojam sportskog na ovom motociklu. Sportski duh stvaraju i pregledni instrumenti jednostavnog oblika, a po nama najveća izmjena kada je riječ o izgledu, ali i eksploataciji ovog motocikla, bez dvojbe su novi prekidači na upravljaču. Bavarci su napokon raskrstili sa svojom tradicionalnom kombinacijom koja je između ostalog koristila tri tipke za paljenje odnosno gašenje pokazivača smjera, te sada koriste općeprihvaćeni jedan prekidač s lijeve strane. Iako

će BMW puritanci možda imati prigovora, vjerujemo da zbog navedene izmjene neće prestati biti ljubitelji ove marke, dok će sada o BMW-u možda razmisliti i oni koji to do sada nisu. Zanimljivo je istaknuti da je obnovljenoj "K" seriji proširena ionako bogata lista dodatne opreme, pa sada nudi različite vizualne elemente od ugljičnih vlakana, ali i cijelu sportsku ploču s kontrolnim instrumentima. Koliko god se trudili, vjerojatno ćemo na koncu ionako propustiti spomenuti neki zanimljiv vizualni detalj, jer K 1300 S poput drugih BMW modela posljednjih godina zavrjeđuje dugo i pažljivo promatranje. Zato sada mirne duše prelazimo na jednako zanimljive tehničke pikanterije.

Mehaničko uživanje

Kada nas ne bi veselila sva tehnologija ugrađena u ovaj motocikl, mogli bismo ovaj odlomak početi i završiti rečenicom u stilu: "Zapremina je povećana,

što je rezultiralo porastom snage - i to je uglavnom to." Naravno, ubrajamo se među one koji vole vidjeti modernu tehnologiju, pa će njen opis ipak zauzeti nekoliko redaka više.

Dakle, za početak ćemo svakako reći da je zapremina narasla i to s dosadašnjih 1.157 na sadašnjih 1.293 kubična centimetra. Naravno, promjena zapremine je rezultat povećanja provrta s 59 na 64,3 milimetra, dok kompresijski omjer iznosi zaista visokih 13:1. Snaga je povećana pristojnih 8 "konja", pa sada iznosi 175 KS pri sniženih 9.250 okr/min. Vrijednost zakretnog momenta je također povećana, pa K 1300 S raspolaze s uvjerljivih 140 Nm pri 8.250 okr/min, dok je čak 70% te vrijednosti raspoloživo već od 3.000 okr/min, o čemu svjedoči i naglašeno polegnuta krivulja momenta. Kako smo odmah počeli navoditi izmjene, nismo spomenuli da se i dalje radi o tekućinom hladnom agregatu, čija četiri cilindra su posložena u red i postavljena poprečno u okvir. Ipak, ne možemo reći da se radi o samo još jednom rednom agregatu, jer BMW je u njega ugradio više nego dovoljno zanimljivih detalja. Prva specifičnost je veliki kut nagiba cilindra, čime se utječe na snižavanje težišta, a sustav podmazivanja suhim karterom, koji se dokazao u natjecanjima, znači da cijeli agregat može biti spušten dodatnih 60 mm u odnosu na klasičnu izvedbu. Razvod je zadaća dviju bregastih osovina u glavi, dok svaki cilindar ima po dva usisna ventila promjera 32 mm te dva ispušna ventila koji mjere 27,5 mm u promjeru. Što se tiče komada metala koji se vrte visokim brzinama, tu je još i velika spojka koja se sastoji od više lamela u uljnoj kupci, te šestbrzinska mjenjačka kutija. Sama spojka je unaprijedena u odnosu na prethodni model, pa tako lamele promjera 151 mm sada koriste izmijenjene obloge, dok su opruge pojačane kako bi se mogle nositi s povećanjem snage agregata. Doziranju spojke je posvećena posebna pažnja, pa je između ostalog promjer sekundarnog hidrauličnog cilindra pomoću kojeg se upravlja radom spojke povećan s 32 na 34 mm. Sve komponente koje su uključene u mijenjanje brzina sada koriste nove ležajeve sa smanjenim trenjem, izmijenjena je i ergonomija ručice spojke, a i sama mjenjačka kutija kazetnog tipa doživjela je dorade. Eto prilike da spomenemo kako BMW na popisu dodatne opreme pored Akrapovič ispušnog sustava i sličnih drugih elemenata nudi i "quick shifter", odnosno "HP Gearshift Assistant" sustav za mijenjanje brzina bez upotrebe spojke. Završni prijenos je izveden pomoću kardana i uklopljen je u Paralever ovjes, kojim se diče mnogi BMW modeli, a radi se o rješenju koje jedino BMW ugrađuje u motocikle koji se deklariraju kao

sportski. I prednji ovjes je specifičan, jer koristi Telelever sustav, ali sve do sada spomenuto ne bi bilo posebno zanimljivo da sve to ne nadgleda napredna i poprilično složena elektronika. Sasvim očekivano je tu sustav elektronskog ubrizgavanja goriva, ali zapravo se radi o

Kada su već komponente ovjesa nesvakidašnje (barem van kuće BMW) zašto isto ne bi vrijedilo i za okvir? Nisko postavljene grede pružaju se gotovo vodoravno iznad maksimalno sniženog agregata



HP Gearshift Assistant (popularno quickshifter) se pokazao praktičnim u svakom režimu vožnje, a da je opremljen sliznom spojkom istu bi trebalo koristiti gotovo samo za kretanje sa semafora



integriranoj digitalnoj kontroli rada motora, koju između ostalog odlikuju i senzori kliktanja za svaki od četiri cilindra (BMS-K). Ovako nešto je prilično važno zbog visokog omjera kompresije, a iako proizvođač preporuča uporabu goriva s minimalno 98 "oktana", ovaj sustav je u stanju uz minimalno smanjenje snage osigurati siguran rad i s gorivom čiji oktanski broj iznosi 95. Naravno da rad agregata kontroliraju još brojni drugi senzori koji mjere tlakove i temperaturu ulja, rashladne tekućine te usisanog zraka, dok priča ne bila potpuna bez trostaznog katalizatora. Sve to osigurava odličnu efikasnost, što znači da ovaj motocikl troši iznimno malo goriva (iako sumnjamo da to brine one koji ga kupe), ali istovremeno razvija i obilje snage i zakretnog momenta, što će vlasnike nedvojbeno uveseliti. Sustav hlađenja na ovom je agregatu također pažljivo promišljen, a s prethodnog modela je preuzet patentirani visokoeffikasni trapezoidni hladnjak rashladne tekućine. No, vratimo se mi elektroničari, koja je glavni junak ove priče! Zanimljivo je da je agregat podešen tako da u svakom trenutku oslobađa čim povoljniji zakretni moment, pa brzi digitalni sustav u svakom trenutku prati parametre

Dosadašnji tradicionalni prekidač za pokretanje motora, smješten s gornje strane kućišta sada je izveden više konfekcijski i time je prihvatljiviji vozačima s iskustvom na motociklima drugih proizvođača. Nestale su tri tipične "BMW" tipke za paljenje odnosno gašenje pokazivača smjera, pa se ova radnja sada obavlja jednim prekidačem

te koristi odgovarajuće mape paljenja i ubrizgavanja uz optimalne korekcije, kako bi se postigli željeni rezultati. Radu agregata je prilagođen i ispušni sustav, čiji "top" sada mjeri 9,1 litru zapremine u odnosu na dosadašnjih 9,5, a tu su i druge izmjenne koje optimiziraju rad, ali i smanjuju negativan utjecaj na okoliš. Pored posljednje generacije ABS sustava, koji upravlja radom dva prednja diska promjera 320 mm te jednog straga, kao opcija se nudi i ASC (Anti-Spin Control) sustav protiv proklizavanja stražnjeg kotača. Iako će mnogi biti skeptični, moramo priznati da ABS, ali i ASC odlično funkcioniraju na skliskim prometnicama, pa time osiguravaju opušteniju i znatno sigurniju vožnju. Više o tome u osvrti ma vožnju, ali sada još valja spomenuti drugu generaciju elektronski podesivog ovjesa koji nosi oznaku ESA II. Dok je težina ovog motocikla optimalno raspoređena u omjeru 50:50 između prednje i stražnje osovine, svi koji se odluče za odgovarajuću doplatu moći će ovjes prilagođavati u vožnji, pritiskom na tipku na upravljaču. Moguće je birati između tri načina rada: "normal", "sport" i

tični, moramo priznati da ABS, ali i ASC odlično funkcioniraju na skliskim prometnicama, pa time osiguravaju opušteniju i znatno sigurniju vožnju. Više o tome u osvrti ma vožnju, ali sada još valja spomenuti drugu generaciju elektronski podesivog ovjesa koji nosi oznaku ESA II. Dok je težina ovog motocikla optimalno raspoređena u omjeru 50:50 između prednje i stražnje osovine, svi koji se odluče za odgovarajuću doplatu moći će ovjes prilagođavati u vožnji, pritiskom na tipku na upravljaču. Moguće je birati između tri načina rada: "normal", "sport" i



Izgled ovog motocikla je savršeno promišljen u svakom detalju, a čini se kako su njemci otkrili formulu ljepote

Kada se zavoji suze BMW sve manje skriva svoju težinu i duljinu, ali se nastavlja poslušno spuštati u zavoj, makar to iziskuje nešto više energije od vozača



Ne sramimo se priznati da nam je dizajn BMW motocikala posljednjih godina vrlo privlačan, a pogotovo su zanimljive kombinacije sjajnih i mat površina



"comfort". Dodatna mogućnost kojom je moguće proširiti ESSA II sustav uključuje promjenjivu tvrdoću opruge, što je potpuna novost u moto-svijetu. O tome više drugom prilikom, a sada ćemo još napomenuti da BMW K1300 S počiva na gumama dimenzija 120/70-70 te 190/55-17, međuosovinski razmak mu iznosi 1.585 mm, a spreman za vožnju teži 254 kilograma, dok je suha težina 228 kg. Sjedalo vozača se nalazi na 820 mm od podloge, s tim da je s popisa dodatne opreme moguće odabrati niže sjedalo, koje će stražnjicu vozača držati 790 mm od tla. Ostaje nam reći da spremnik goriva prima 19 litara te da sada dolazi na red dio u kojem s užitkom trošimo to gorivo.

Puno osmijeha po kilometru

Puno je motocikala koje možemo svrstati u sportsko-turističke modele, pa se podrazumijeva da je omjer sportskih i turističkih osobina u njima prilično različit. Također je bitno spomenuti da će neke glavno obilježje sportskog motora biti oklop, net-

ko drugi će od sportskog motocikla očekivati iznimnu okretnost po zavojima, dok će neka hipotetska treća osoba biti sretna velikom krajnjom brzinom. Naravno da je i turistička komponenta podložna raznim tumačenjima, pa će netko očekivati udoban položaj sjedenja, a netko odličnu zaštitu od vjetra. BMW koji je predmet ovog testa nudi od svega po malo i u nedostatku bolje podjele svrstati ćemo ga među sportsko-turističke motocikle. U popratnom materijalu stručnjaci iz BMW-a hvale svoga konja, pa kažu da ga odlikuju "sportske i dinamične vozne osobine uz vrhunsku udobnost...", što je dovoljno široka izjava, pa ju nećemo kritizirati. Zato marketinški stručnjaci očitno ne voze motocikle, jer za ovu grdosiju kažu kako se odlikuje "zaigranom i lakom upravljivošću uz potpunu stabilnost". Dok spomenutih četvrt tone i pozamašni međuosovinski razmak nesumnjivo garantiraju stabilnost, okretnost je nešto što gotovo nema smisla niti spominjati uz ovakav motocikl. Daleko od toga da se radi o nedostatku, ali već prvi pogled na impozantne dimenzije zatire



Iako je na početku testa osjećaj za kočnice bio pomalo čudan, kako su prolazili kilometri, sve smo im više vjerovali. Tri diska uz pomoć ABS-a odlično obavljaju svoju zadaću



Iako uvjeti u Njemačkoj nisu bili idealni za snimanje, dali su nam priliku da spomenemo kako je jedna od prednosti kardanskog prijenosa njegova trajnost, minimalno održavanje te otpornost na vodu, pijesak, sol i slično



Prednje i stražnje svjetlo u osnovi su neizmjenjenog oblika iako ih krase nove prozirne leće



svaku pomisao o okretности. Kao i na prethodnom modelu, sjedalo je udobno, noge niti sa HP sportskim osloncima za noge s popisa dodatne opreme nisu pretjerano skvrčene, ali su zato ruke poprilično ispružene prema upravljaču. Zamjenski oslonci za noge ugrađeni su kako se omogućila ugradnja sustava HP Gearshift Assistant, koji je zapravo u narodu poznat kao "quick shifter". Od ostale dodatne opreme testni model je bio opremljen nosačem prtljage, koji je još jedna novost na popisu dodatne opreme, a razveselilo nas je postojanje grijanih ručki, koje su od velike koristi u zimskim mjesecima. U BMW-u su mislili na udobnost novinara, pa smo imali priliku iskušati i originalni BMW grijani prsluk koji se priključuje na električnu instalaciju motocikla, u utikač s lijeve strane agregata. Već smo spomenuli da su prekidači na upravljaču sada izmijenjeni, pa palcem desne ruke nismo morali tražiti tipku za pokretanje s gornje strane kućišta, već je pokretanje agregata bilo intuitivno. Naravno da će svi koji voze dosadašnje BMW motocikle na ovo imati primjedbu, ali naviknut će se kao i mi na prijašnji raspored prekidača na bavarskim motociklima. Dobro profilirano sjedalo omogućava da noge sigurno dođu do podloge, ali i pored toga se s ovim motociklom prilično teško manevrira u mjestu, a zakretni kut upravljača se pokazao nedovoljnim za uske prostore, iako u vožnji to nismo primijetili. Polugu spojke ne možemo opisati kao mekanu, ali je iznimno precizna, a zanimljivo je kako potrebna sila nije linearna, već je posve privučenu polugu prilično lako držati. Poluga kočnice je vrlo specifična, a ABS i popratni sustavi znače da se stvara dojam kako kočnica gotovo nikada ne "hvata" na istom mjestu, iako nakon ponešto navikavanja blagi osjećaj neugode posve nestaje. Mjenjač je savršeno precizan, ali i prilično grub. Ne radi se o grubosti koja bi implicirala

nekvalitetu, već jednostavno nešto većoj bučnosti i sili potrebnoj za izmjenu stupnjeva. To je pogotovo slučaj prilikom mijenjanja brzina prema dolje, jer tada su udarci iz mjenjača glasni. Zanimljivo je kako se ova pojava može posve eliminirati upotrebom međugasa, što je nešto što i tako činimo, a grleni ispušni sustav tada stvara lijepu kulisu. Mijenjanje brzina prema gore je lako sa spojkom, ali još lakše bez nje, a lako se izvodi od najnižih do najviših okretaja agregata. Potrebno je samo držati ručicu gasa i

povući polugu mjenjača. Elektronika tada savršeno obavlja svoj posao, a ubrzanje se nastavlja u najkraćem mogućem roku. Ovo je praktično u gradskoj vožnji, jer makar se vozimo na niskim okretajima, sustav radi savršeno uz tek minimalni trzaj. Kod velikih opterećenja, dakle posve otvorenog gasa i visokih okretaja, mjenjač lupi osjetno glasnije, no na pouzdani način svojstven BMW-u. Primijetili smo da bi nam u gradskoj vožnji dobro došla i klizna spojka, što bi upotpunilo cjelinu i omogućilo

Iako u gradskoj vožnji neće briljirati, K 1300 S se dobro snalazi i tamo, na autoputu je autoritativan, a na otvorenoj cesti zabavan i izazovan





Poput nekih drugih karizmatičnih motocikala i ovaj BMW je simpatično asimetričan, a tu pogotovo mislimo na veliki pokrov spojke s desne strane i nepostojanje tog pokrova s lijeva



Ispušni sustav je sada manje zapremine, ali što još bitnije, daleko modernijeg oblika u odnosu na prethodni model



Lijepo i dobro oblikovano sjedalo se ne klize i odgovara klasi motocikla

da spojku koristimo samo prilikom kretanja sa semafora. Moramo priznati da smo usprkos niskih temperatura i uvjeta daleko od idealnih uživali u vožnji ovim motociklom, a posebno nam se sviđio nenametljiv način rada ABS i ASC sustava, koji su nam povremeno morali pomagati prilikom vožnje gradom. Izlazak na autocestu označio je dio testa u kojem se K 1300 S odlično snalazi, a zabava je počela ispitivanjem međuubrzanja. Obilje zakretnog momenta znači da će ovaj motocikl vozaču lice razvući u osmijeh prilikom svakog pretjecanja, dok u većini slučajeva izmjena stupnja prijenosa neće biti potrebna. Makar je ovakav motocikl osjetno skuplji od lijekova protiv depresije, možemo ga preporučiti svima koji si ga mogu priuštiti,

jer malo je stvari u životu koje će razvedriti i najtmurniji dan poput ovog agregata. Recept je jednostavan i uključuje odabir najvišeg stupnja prijenosa te vožnju pri kojih 120 km/h. Sama terapija počinje odlučnim otvaranjem gasa, nakon čega BMW počinje stvarati fantastičan zvuk koji bi vjerojatno odobrili stručnjaci Ferrarija kada bi igrom slučaja proizvodili motocikle. Tu terapija ne prestaje, već se nastavlja fantastičnim ubrzanjem koje će očne jabučice gurnuti dublje u njihove duplje, a rukama ponuditi izazov da se zadrže za upravljač. Impresivnija od samog trenutnog ubrzanja je činjenica da se ono nastavlja i nastavlja i nastavlja... Tako sve prema kraju brojčanika na brzinomjeru ili kraju raspoložive ceste, što je u našem slučaju na žalost nastupilo prvo. Naravno, sve brzine više od oko 140 km/h vozaču će biti daleko ugodnije ukoliko se sagne iza srednje visokog vjetrobrana, a tada dolazi do izražaja zaista zavidna stabilnost. Kada se prilikom ovako "žustrije" vožnje u lijevom traku pojavi simpatična starica u najvećem mogućem Mercedesu, do izražaja dolaze kvalitetne kočnice koje će vas lako osloboditi viška od kojih 100 ili više km/h. I pod vrlo jakim, gotovo paničnim kočenjima motocikl ostaje stabilan te - iako očekivano teži na upravljaču - prihvaća sve korekcije smjera. Nakon ovoga iskustva silazimo s autoceste i prepuštamo se lijepim lokalnim prometnicama, kakvih u Bavarskoj ne nedostaje. Za opuštenu vožnju je dovoljno odabrati jedan stupanj prije-

nosa, pa minimalnim korekcijama gasa i kočnice pripremati motocikl za prolazak zavoja, a ukoliko ste željni jurnjave, svaka ravna dionica pruža priliku za otvaranje gasa popraćeno uzbudljivim zvukom i još uzbudljivijim ubrzanjem. ESA II ovjes u svakom od načina rada funkcionira usklađeno, a razlika se osjeti kada je riječ o udobnosti, ali i tendenciji motocikla da proširi putanju, što je gotovo posve neprimjetno odaberemo li funkciju 'Sport'. Postoje i mogućnosti podešavanja namijenjene vožnji s prtljagom te sa suvozačem, što dodatno otvrdnjuje stražnji ovjes. Što se upravljivosti tiče, kako se zavoji počnu zatvarati, sve više se osjeća "stabilnost", odnosno težina i dužina motora, ali ni tada ne nastupaju problemi, jer K 1300 S se spremno spušta u zavoj, iako iziskuje nešto jači poticaj od vozača.

Kruška među jabukama

Niti nakon cijelog dana vožnje ovaj motocikl nam nije dosadio, već nas je neprestano zabavljao, što svojim tehnološkim začinima, što fascinantnim ubrzanjima. Radi se o motociklu koji će umjerenim vozačima pružiti daleko više nego se nadaju, a istovremeno će doradjeni ABS i ASC jamčiti dodatnu dozu sigurnosti onima manje iskusnima. Čak i iskusni vozač će profitirati od ovih pomagala, a raspoloživa snaga te još naglašeniji zakretni moment znače da će užitka u vožnji uvijek biti. Čak i na zatvorenijim dijelovima pro-



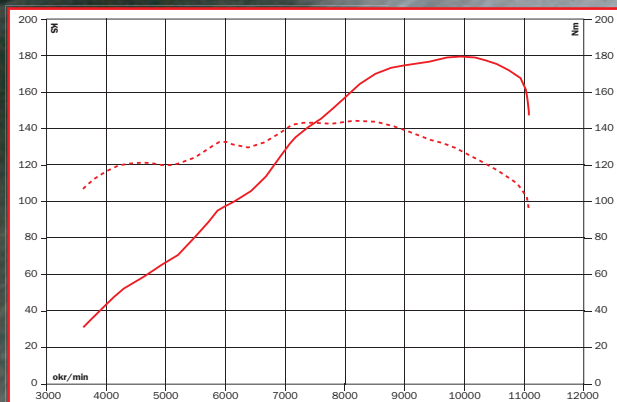
Istinsku moto-putnici će na ovako velik motor vjerojatno radije dodati znatno veće i praktičnije kofere od malenih primjeraka vrste koje nudi BMW



Testirani primjerak je bio opremljen HP Gearshift Assistant sustavom koji podrazumjeva i HP oslonce za noge dok su oslonci za noge suvozača serijski



Vožnja po hladnom i kliskom nije problem. Grijane ručke i grijani prsluk pomažu udobnosti dok ABS i ASC čine čuda za sigurnost



metnica ovaj BMW će biti zabavan, jer će osigurati svojevrsni izazov, a opet sve što se od njega očekuje izvršiti uz rezervu sigurnosti. Pažnja koju su njegovi tvorcii posvetili detaljima svakako je još jedan adut koji će uveseljavati vlasnike, a iako ne nametljiv, K 1300 S je vrlo privlačan motocikl koji jednostavno nismo mogli prestati promatrati prilikom svakog zaustavljanja.

BMW neće svi nužno doživjeti kao motocikl bolji od konkurencije, ali svakako se radi o drugačijem pogledu na svijet. Naime, malo je motocikala koji na ovaj način koriste blagodati modernih tehnologija u vidu ABS i ASC sustava, ali i kroz vrhunsku elektroniku koja upravlja radom motora i osigurava odlične performanse. Govorimo li o performansama, recimo da Kawasaki ZZR 1400 razvija čak 193 konjske snage, a Suzuki Hayabusa 1300 deklarira 197 "konja". Oba ova motocikla možemo "strpati" u istu klasu s testiranim BMW-om, iako su cjenovno znatno povoljniji, a time i privlačniji našem tržištu. Kawasaki će vas tako rasteretiti za 97.685 kn, a Suzuki za 105.900 kn. Nameće se zaključak kako za cijenu BMW-a možemo kupiti konkurentni model te još jedan vrhunski skuter pored toga, ali ne treba mijesati kruške i jabuke. Dok japanski motocikli nude puno performansi za prihvatljivu cijenu, BMW donosi fascinantnu razinu završne obrade te jednako upečatljivo obilje dodatne opreme, za koju će, naravno, trebati i nadoplatiti. Cijena ovog motocikla jest visoka, ali vjerujemo kako svi znaju da one posebne stvari u životu koštaju. Bilo bi licemjerno očekivati neki znatan popust, s obzirom na to da se radi o vrhunskom proizvodu nastalom u Europi, koji se diči zavidnom razinom kvalitete, ali ono što opravdava gotovo svaki izdatak jest činjenica da je BMW K 1300 S zaista jedna od "onih" posebnih stvari. ■



TEHNIČKI PODACI

Motor: četverocilindrični, četverotaktni
Promjer x hod: 80 x 64,3 mm
Obujam: 1.293 ccm
Razvod: dvije bregaste osovine u glavi i 4 ventila po cilindru
Odnos kompresije: 13:1
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje
Spojka: više lamela u uljnoj kupci
Mjenjač: 6 brzina
Okvir: aluminijski s agregatom kao nosećim elementom
Ovjes: sprijeda Duolever sustav hoda 115 mm; straga jednoruka aluminijska vilica s Paralever sustavom hoda 135 mm, ESA II sustav
Gume: prednja 120/70-17, stražnja 190/55-17
Kočnice: naprijed disk promjera 320 mm i kočione čeljusti s 4 klipića, straga disk promjera 265 mm, ABS
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.182, širina 905, visina sjedala 820, osovinski razmak 1.585, težina 228 kg
Deklarirano: snaga - 175 ks - 9.250 okr/min, maks. okr. moment - 140 Nm pri 8.250 okr/min
Spremnik goriva: 19 l

+ vrhunski agregat, ABS, ASC, podesivi ovjes, ergonomija, novi prekidači, kvaliteta

- okretnost, grub mjenjač, cijena