

test **BMW** F 800 R

Uspješna BMW-ova obitelj F 800 dobila je prinovu u obliku novog roadstera, koji predstavlja vrlo primamljivu alternativu u kategoriji nakeda srednje kategorije. Pogoni ga već dobro poznati i iskoristivi redni dvocilindrični agregat, a za potpuni užitek u vožnji brine se izvrsno pogodena ciklistika na kakvu smo već navikli od bavarskog proizvođača



Odijelo po mjeri

TEKST:
KREŠIMIR
PRAŠNIČKI
FOTO:
MARKO
GUZINA

Mnogo se toga dogodilo otkad je BMW-ov paralelni dvocilindraš F 800 doživio svoju svjetsku premijeru ne tako davne 2006. godine. Prvi motocikl iz te serije bio je sportski F 800 S, koji nam je uz vrlo ugodnu ciklistiku sa svojih 85 konjskih snaga ponudio i pristojne performanse, iskoristive u svim uvjetima vožnje zbog blage prirode agregata, a sve to bilo je 'upakirano' u poslovično besprijekornu bavarsku završnu obradu. Usljedila je i sport touring verzija istoga motocikla, sasvim logično nazvana F 800 ST, a godinu dana kasnije BMW je na tržište izbacio još dva modela pokretana istim agregatom: F 800 GS i F 650 GS. Osim svoje nešto drugačije orijentacije ti su modeli ponudili i novi završni prijenos, za koji se sada koristio klasični lanac umjesto zupčastog remena, što je pomalo neobično za BMW-ove motocikle. Sukladno tome i jednoruku stražnju vilicu na tim je modelima zamijenila

ona klasične izvedbe, dok je okvir umjesto od aluminijskih greda prisutnih na modelima S i ST ovdje bio od čeličnih cijevi. No unatoč promjenama, svi modeli iz serije F 800 mogli su se podičiti vrhunskom kvalitetom ciklistike, dok se sa svakom novom izvedbom pogonski agregat uvijek iznova uspješno dokazivao kao vrlo dobro pogodni stroj, jednako dobar za iskusne vozače i za početnike.

No, dok su svi dosadašnji motocikli iz serije F 800 bili namijenjeni putovanjima, BMW je prepoznao želje onih vozača koji bi voljeli uživati u čarima svoga dvocilindraša u urbanim uvjetima, a za ispunjenje svojih potreba nisu im poželjni veliki gabariti boksera R 1200 R, dok im je čudovišno snažni K 1300 R pretjeran u svakom pogledu. I to nas dovodi do našega testnog motocikla, roadstera sportskih karakteristika, koji je uz dva maloprije spomenuta motocikla ulazni BMW-ov model u ovoj klasi.



CIJENA
73.500 KN

Nadahnuće za svoj fizički izgled F 800 R dobrim dijelom preuzima od puno većega K 1300 R-a, ali i dalje je prisutna većina karakteristika F 800 serije



◀ Klasično BMW-ovska ploča s instrumentima s analognim brzinomjerom i obrtomjerom te displejom s ostalim informacijama

▲ Prekidači na upravljaču doživjeli su dobrodošću promjenu. Jednostavniji su i praktičnije razmješteni, a pokazivači smjera na napokon na lijevoj ručki upravljača

Okvir je preuzet od F 800 S-a, dok smo stražnju vilicu imali prilike vidjeti na GS modelima



Umjereni agresivac

Iako po svim svojim karakteristikama F 800 R spada među nakede srednje klase, nadahnuće za svoj dizajn djelomice je pronašao i u velikom K 1300 R-u, iako se zapravo uglavnom služi vizualnim rješenjima poznatim s ostalih motocikala iz F 800 serije. Poveznica iz obje serije je prepoznatljivi dizajn neizostavnih asimetričnih svjetala, koja su uz jednako asimetrični minijaturni vjetrobran zaslužna za njegovu vrlo impozantnu, usudili bismo se čak reći i agresivnu pojavu, no istodobno F 800 R djeluje i jest vrlo kompaktna motocikl, posve u skladu sa svojom primarnom namjenom koja uključuje vožnju u gradskim gužvama i po magistralnim prometnicama. Bavarski stil vrlo je originalan i ostavlja dojam robusnosti i čvrstoće te vozač već pri samom pogledu na motocikl stječe neko čudno samopouzdanje, a da još nije ni prebacio nogu preko debelo postavljenoga i nadasve udobnog sjedala, dizajniranog vrlo promišljeno, tako da omogućiti prelaznje velikog broja kilometara bez ikakvih negativnih posljedica po stražnjicu. Iako je sjedalo udobno poput najkvalitetnijeg naslonjača, ipak nije previše mekano, kako vozač u njemu ne bi izgubio osjećaj za motocikl. Izrađeno je iz jednoga dijela, a na sredini ima 'grbu', kojoj je namijenjena uloga oslonca za donji dio leđa vozača, a ujedno označava i početak dijela sjedala namijenjenoga suvozaču, kojem je također zajamčena neočekivano velika doza udobnosti čak i na dužim putovanjima. Za to se brinu dobro smještene i ergonomski oblikovane rukohvati na repu te oslonci za noge postavljeni na dobro odmjerenu udaljenost od tla. Valja napomenuti i kvalitetnu hrapavu presvlaku kojom je sjedalo presvučeno, a koja sprječava klizanje u zavojima.

Na mjestu gdje bismo inače očekivali spremnik goriva nalaze se anatomske oblikovane oplata, koje su zapravo poklopac airboxa. Dovoljno su



duboke da vozaču pruže izvrstan oslonac u vožnji, kako u zavojima, tako i prilikom naglih kočenja, a istodobno dobrim dijelom definiraju agresivni izgled F 800 R-a, osobito zbog naglašeno sportske kombinacije crne i bijele boje u kojoj je došao naš testni model. Osim u crno-bijeloj izvedbi, najmanji BMW-ov roadster dostupan je i u kombinaciji srebrno-crne i narančasto-crne boje. Spremnik goriva, u koji stane točno 16 litara, smješten je ispod sjedala, a kao takav nam je već otprije poznat iz ostalih motocikala F 800 serije.

Kompaktni aluminijski okvir preuzet od modela F 800 S koristi agregat kao nosivi element, stražnji kraj počiva na dvostrukoj vilici izrađenoj od lake legure, a pogonski lanac je smješten s desne strane motocikla, što je oslobodilo njegovu lijevu stranu za smještaj robusnog topa ispušnog sustava. Od zanimljivih detalja, kojima ovaj motocikl jednostavno pršti, izdvojili bismo još i aluminijske naplatke vrlo maštovitog i atraktivnog dizajna, a njihova osobito praktična osobina je i smještaj ventila sa strane, kao i na većini BMW-ovih motocikala, što uvelike olakšava provjeru pritiska zraka u gumama.

Jedini dio ovog motocikla za koji bismo poželjeli malčice moderniji dizajn je stražnje svjetlo. Ono,

naime, u usporedbi s ostatkom ovog roadstera djeluje previše jednostavno i monotono, ako ne i zastarjelo. Čista suprotnost su minijaturni pokazivači smjera s LED diodama kakvima je bio opremljen naš testni motocikl, a koji se inače nalaze na popisu dodatne opreme i dobrodošla su vizualna alternativa glomaznim klasičnim pokazivačima smjera na baznom modelu.

Dodatno ugladeni agregat

Okosnica BMW-ovog novog roadstera svakako je njegov agregat, koji u osnovi i nije neka novost, budući da je prvi put predstavljen 2006. na modelu F 800 S, a za ovaj model je dodatno ugladen i prilagođen potrebama jednog rasnog nakeda, što F 800 R svakako jest. Radi se o rednom dvocilindraču čiji su cilindri nagnuti prema naprijed za 30°. Provrt cilindra iznosi 82 mm, a hod je 75,6 mm, što nam daje ukupnu radnu zapreminu od 798 kubičnih centimetara. Tehnologija s četiri ventila po cilindru i dva bregasta vratila u glavi omogućava tekućinom hlađenom agregatu razvijanje maksimalne snage od 87 KS pri 8.000 okr/min uz najveći okretni moment od 86 Nm pri 6.000 okr/min, sve to uz omjer kompresije 12,0:1. To su osnovne

karakteristike motora već otprije poznate s ostalih BMW-ovih agregata iz ove serije, no novost koju donosi F 800 R je unaprijeđeno ubrizgavanje goriva s novim sustavom upravljanja gasom, koje omogućava još osjetljiviji i nežešnji odaziv agregata na otvaranje ručice gasa, osobito u nižim režimima rada.



Asimetrična svjetla polako ali sigurno postaju BMW-ov zaštitni znak



Kočnice s dva diska promjera 320 mm naprijed i jednim od 265 mm straga dovoljno su snažne i za puno veće motocikle, a naš je testni model isto bio opremljen i ABS-om

Ovjes je čvrst i stabilan, te omogućava vrlo brze prolaskе zavojitih dionica



Ispušni sustav također je razvijen posebno za ovaj motocikl, a to znači da se katalizator više ne nalazi u prigušivaču kao na F 800 S-u, već je odvojen, omogućavajući tako konstrukciju kraćeg i estetski prihvatljivijeg topa ispušnog sustava.

No možda najprimjetnija promjena u odnosu na prvotni S model odnosi se na mjenjačku kutiju, koja je prilagođena potrebama roadstera. Zbog činjenice da na ovom motociklu nije potrebna tako velika konačna brzina, prva tri stupnja prijenosa ostala su ista kao i dosad, dok su četvrta, peta i šesta brzina skraćene, omogućavajući tako R-u dodatnu živost i na većim brzinama.

Kad već govorimo o agregatu, spomenimo za kraj još i to da vozači početnici imaju mogućnost kupiti i oslabljenu verziju F 800 R-a, koja razvija 34 KS pri 7.000 okr/min uz najveći okretni moment od 55 Nm pri 3.500 okr/min.

Vožnja dostojna kraljeva

Naći se za upravljačem BMW-a F 800 R doista je ugodno iskustvo za svakoga tko zna što želi od ovakvog tipa motocikla. Prvo što privlači pozornost je ploča s instrumentima izvedena u tipičnom BMW-ovom stilu, a sastoji se od dva jednostavna i pregledna analogna pokazivača brzine i broja okretaja motora, dok se uz njih smjestio ekran od tekućih kristala s obiljem informacija koje uključuju temperaturu motora, količinu goriva u spremniku, indikator odabranog stupnja prijenosa itd. Uz nadoplatu je moguće ugraditi i putno računalo, što još dodatno povećava količinu informacija koje su vozaču na raspolaganju.

No, dok je sama instrument ploča poznata već od prije, a jedina spomena vrijedna promjena na njoj je pozadina obrtomjera (koja je na ovom modelu bijele boje), relativna novost su prekidači nove generacije na upravljaču, preuzeti s novih K 1300 modela. Jednostavniji su i praktičniji nego na ostalim BMW-ovim putnim modelima, a velika novost je i da su pokazivači smjera napokon smješteni na njihovo uobičajeno mjesto, lijevu ručku upravljača, za razliku od dosadašnje prakse ove tvrtke kada su oni bili smješteni odvojeno, što je uvijek zahtijevalo izvjesni period privikavanja, budući da je rijetko koji drugi proizvođač koristio slično rješenje.

Ta BMW-ova odluka da se - barem što se prekidača tiče - ipak prikloni ostatku svijeta na nas je ostavila prvi od niza pozitivnih dojmova o ovom motociklu. Drugi vrlo pozitivni dojam na vozača ostavlja gotovo savršen položaj vozača na ovom specifičnom nakedu. Visoki, široki i blago pre-

▼ Predopterećenje opruge stražnjeg amortizera moguće je podesiti vijkom ispod desne strane vozačkog sjedala



▼ Oslonci za noge postavljeni su visoko, ali ne umaraju noge vozača



Anatomski oblikovane oplata pružaju izvrstan oslonac za koljena



Agregat je dobro poznati redni dvocilindraš koji u ovoj izvedbi razvija 87 KS pri 8.000 okr/min uz najveći okretni moment od 86 Nm pri 6.000 okr/min

ma unutra zaobljeni upravljač diktira uspravan položaj sjedenja te istodobno omogućava doista zavidnu upravljivost pri malim brzinama, što ovaj motocikl čini izvrsnim u gradskim gužvama, gdje je vozač prisiljen boriti se za svaki pedalj slobodnog prostora u prometu. Oslonci za noge postavljani su visoko, gotovo kao na sportskom motociklu, a i pomaknuti su prema natrag, što uz široki upravljač dodatno pogoduje upravljivosti i do kraja definira napadački položaj koji kao da je stvoren za brzu vožnju. U gradu F 800 R djeluje puno lakšim od 199 kilograma, koliko iznosi njegova deklarirana ukupna težina sa svim tekućinama, a sjedalo smješteno na 800 mm od tla omogućava laku upravljivost i vozačima nižega rasta, dok se istodobno ni viši vozači neće osjećati previše skućeno. Valja još uzeti u obzir i činjenicu da je bavarski proizvođač nadaleko i naširoko poznat po tome da čini sve kako bi u najvećoj mogućoj mjeri ugodio svojim kupcima, pa je tako vlasnicima F 800 R-a u ponudi dodatne opreme na raspolaganju i niže (775 mm) ili više (825 mm) sjedalo, što znači da na ovom motociklu svatko može skrojiti položaj sjedenja prema vlastitim potrebama.

No, tajna velike upravljivosti F 800 R-a osim u njegovoj ergonomiji leži i u vrlo dobro osmišljenoj ciklistici, koja omogućava iznenađujuću agilnost, a zahvaljujući izdašnom međuosovinskom razmaku od 1,570 mm, motocikl nudi veliku stabilnost, kako pri malim, tako i pri većim brzinama. Elementi ovjesa posve su uobičajeni za ovakav tip motocikla i ovdje nećemo naći ni traga paralever ili duolever ovjesa, inače karakterističnih za BMW. Umjesto njih F 800 R koristi sasvim konvencionalnu teleskopsku vilicu promjera 43 i hoda 125 mm, dok je straga smješten monoamortizer čiji hod također iznosi 125 mm. Iako prednja vilica ne nudi nikakvu dodatnu mogućnost podešavanja, stražnji amortizer ima mogućnost podešavanja povrata, kao i prednaprezanja opruge, što je riješeno vrlo inteligentno postavljenim vijkom smještenim ispod desne strane sjedala. Malo pažljivije promatranje motocikla promatraču će otkriti i serijski ugrađeni amortizer upravljača, koji je neupadljivo smješten ispod donjeg mosta upravljača i nažalost ne nudi mogućnost regulacije tvrdoće, a nije ni jedan od kvalitetnijih proizvoda svoje vrste. Iako mu, ruku na srce, u našem druženju s F 800 R-om nismo našli ozbiljnu zamjerku, vjerujemo da je to više zbog dobro izvedene ciklistike nego zbog kvalitetne izrade te komponente.

No, dok amortizer upravljača na ovom roadsteru ima više funkciju umirivanja uma vozača nego

Široki upravljač jamči dobru upravljivost i pri malim brzinama



Vrlo udobno sjedalo neće predstavljati problem ni nakon izuzetno velikog broja prijeđenih kilometara

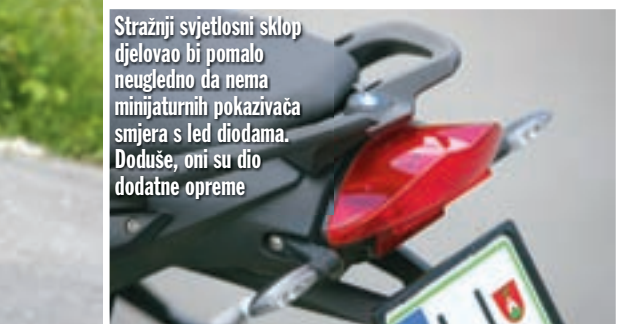


Prigusivač ispušnog sustava razvijen je posebno za ovaj motocikl

Spremnik goriva smješten je u repu, ispod sjedala suvozača



F 800 R ima završni prijenos preko lanca, što je rješenje na kakvo sve češće nailazimo kod BMW-ovih motocikala



Stražnji svjetlosni sklop djelovao bi pomalo neugledno da nema minijaturnih pokazivača smjera s led diodama. Doduše, oni su dio dodatne opreme



Gume Dunlop Roadsmart pokazale su se kao adekvatan izbor za ovaj motocikl



F 800 R izvrstan je izbor za one koji traže dobar urbani motocikl, a usto im nije stran ni pokoji izlet u prirodu

samoga motocikla, za ostatak ovjesa imamo samo riječi hvale. Vilica je čvrsta, ali ne i tvrda te ne umanjuje udobnost nauštrb dobrih voznih osobina.

BMW-ov roadster nije jedan od onih motocikala koji mami na ludovanje od semafora do semafora. Naprotiv, vozač se na njemu posve ugodno osjeća i na brzinama manjima od 20 km/h, bez neugodnih 'štucanja' i zatrzavanja motocikla, što je inače poznata karakteristika dvocilindričnih agregata. I ugodnu i ležernu vožnju ovaj BMW posve dobro podnosi, a pritom njegova čvrstina i lakoća upravljanja ulijevaju sigurnost. No kada se odlučnije okretanje odgovara spremno bez imalo nepovećanjem temperatura. 800 R-a se mijenja i živahan moto-karakteristi-

vožnju ovaj BMW a pritom njegova čvrstina i lakoća upravljanja ulijevaju sigurnost. No kada se odlučnije okretanje odgovara spremno bez imalo nepovećanjem temperatura. 800 R-a se mijenja i živahan moto-karakteristi-

odgovaraju njegovoj agresivnoj pojavi. Odaziv na gas je trenutačan i iznimno precizan, a u nižim stupnjevima prijenosa imamo osjećaj da motocikl ima čak i pokoji konjsku snagu više od tvornički deklariranih podataka. Taj osjećaj ostaje s nama i u višim stupnjevima prijenosa zahvaljujući optimiziranim odnosima u mjenjaču, tako da BMW-ovom roadsteru ni veće putne brzine ne predstavljaju nikakav problem. Ako ćemo iskreno, veće brzine više će umoriti vozača nego sam motocikl, budući da je minijaturni plastični vjetrobran tu više radi estetskog dojma nego što doista ima funkciju zaštite vozača od strujanja zraka. Do brzine od nekih 150 km na sat vozač ne trpi prevelika opterećenja, no iznad toga će malo tko na duže vrijeme moći ostati u uspravnom položaju, ali ni ispod vjetrobrana zaštita neće biti bog zna što. Ipak, oni najuporniji, koji bez obzira na sve odluče ručicu gasa okrenuti do kraja, uvidjet će da F 800 R lako postiže brzine i veće od 200 km/h.

Kako naked motocikli ionako nisu ni zamišljeni kao prometala za duža putovanja, nešto oskudniju zaštitu od vjetra ovdje ne možemo uzeti kao preveliku zamjerku. Stoga je autoput uputno zamijeniti zavojitim dionicama neke magistralne ceste, gdje doista možemo iskoristiti živahan agregat. Doduše, kao što smo već rekli, za dobar dio osjećaja živosti agregata zaslužna je nova mjenjačka kutija s dobro proračunatim prijenosnim odnosima, što vozača katkad može zavarati i dovesti do pomisli da je pod njim puno snažniji motocikl nego što to F 800 R zapravo jest. Naime, iako BMW-ov dvocilindraš svoju snagu razvija linearno i bez naglih provala, a uz aktivnu upotrebu mjenjača ubrzanja su i više nego zadovoljavajuća, ukoliko se vozač 'ulijeni' i ostavi motor u previsokom stupnju prijenosa, uvidjet će da je F 800 R-u ipak potrebno neko vrijeme da opet uhvati žustri ritam. To nam možda ne bi toliko zasmetalo kada bismo ovaj motocikl prihva-



tili kao ono što on zapravo i jest - naked srednje zapremine od kojega ne treba očekivati luđački okretni moment. No ovjes, kočnice i ciklistika na ovom Bavarcu toliko su kvalitetne, da vozač ima osjećaj da vozi puno jači motocikl, pa se lako zaboraviti i početi od njega tražiti i više nego što je on zapravo u stanju ponuditi.

Ukoliko ste vozač koji voli oštrij tempo vožnje, vjerojatno vas neće previše smetati činjenica da na ovom motociklu morate češće posezati za polugom mjenjača ako od njega želite izvući najbolje. U tom slučaju sigurno će vas obradovati i činjenica da su ulasci u zavoje s F 800 R-om iznenađujuće brzi za ovakav tip motocikla, a na prometnicama s ravnijom podlogom ovjes radi besprijekorno te omogućava iznimnu preciznost u upravljanju, bez uvijanja i negodovanja na kakvo smo inače navikli kod naked motocikala. Tek će ga iznimne neravnine donekle uznemiriti i natjerati da izrazi svoje negodovanje tako što će se zatresti upravljač. No sve u svemu, čak i ako se upravljač zatrese zbog pretjerane brzine na neravnoj podlozi, usklađeni rad ovjesa i okvira vrlo brzo će smiriti motocikl, tako da vozač neće osjetiti preveliku neugodu čak ni u slučaju pretjerivanja.

Vrlo dobrima pokazale su se i gume koje su se našle na našem testnom modelu. Radi se o gumama Dunlop Roadsmart u dimenzijama 120/70-17 za prednji, te 180/55-17 za stražnji kotač. Ove gume namijenjene su prvenstveno onima koji motociklom žele prijeći što veći broj kilometara, no i pri oštroj vožnji zavojitim dionicama nude sasvim pristojnu razinu hvatljivosti i tek na sklikijem asfaltu pokazuju izraženiju tendenciju proklizavanja, gdje bi neka sportska guma vjerojatno duže ostala prilijepljena za podlogu.

Kočioni sklop povjeren je renomiranoj tvrtki Brembo, a čini ga kombinacija dvostrukog plivajućeg diska promjera 320 mm te fiksnih kočionih čeljusti s četiri klipića na prednjem kotaču, te jednog diska promjera 265 mm s plivajućom čeljusti s jednim klipićem na stražnjem kotaču. Ovakav kočioni sustav nije neprimjeren ni za motocikle puno veće klase, pa je posve logično i da na ovom nakedu izvršno obavlja svoj posao. Ručica kočnice nudi izvršnu preciznost prilikom doziranja, a dovoljan je tek blagi pritisak s dva prsta desne ruke da se motocikl vrlo učinkovito zaustavi. Uz to je naš testni F 800 R bio opremljen i ABS sustavom, koji je tu za dodatnu dozu sigurnosti, iako je prema našem skromnom mišljenju preosjetljiv i uključivao se i kada to nije bilo potrebno.

Uvod u klasu

Nakon vožnje modela F 800 R ostali smo doista ugodno iznenađeni svime što ovaj naked ima za ponuditi. Agregat je konkretan i živahan te nudi zadovoljavajuća ubrzanja i konačnu brzinu, ovjes je čvrst, ali ne i tvrd te u kombinaciji s pažljivo projektiranim okvirom nudi vozna svojstva dostojna motocikala veće klase nego što je njegova, a za kraj je tu i već poslovično izvršna bavarska završna obrada. S dizajnom koji je nadahnut puno robusnijim i snažnijim modelom K 1300 R, mali R više nego dostojno predstavlja uvodni model novog BMW-ovog roadster programa. BMW-i su uvijek bili motocikli koji su svoju kvalitetu nudili uz neizbježnu paprenu cijenu, no u slučaju F 800 R-a čini nam se da ona i nije tako pretjerana. Iako je F 800 R još uvijek skuplji od svoje izravne konkurencije, za tek nešto više od deset tisuća eura kupac dobiva doista kvalitetan motocikl kojem je objektivno doista teško naći bilo kakvu ozbiljniju zamjerku. ■



TEHNIČKI PODACI

Motor: dvocilindrični, četverotaktni
Promjer x hod: 82 x 75,6 mm
Obujam: 798 ccm
Razvod: dvije bregaste osovine u glavi i 4 ventila po cilindru
Odnos kompresije: 12:1
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje
Spojka: više lamela u uljnoj kupci
Mjenjač: 6 brzina
Okvir: aluminijske grede
Ovjes: teleskopska vilica s cijevima promjera 43 mm hoda 125 mm; straga aluminijska vilica s monoamortizerom hoda 125 mm
Gume: prednja 12/70-17, stražnja 180/55-17
Kočnice: naprijed dva plivajuća diska promjera 320 mm i kočione čeljusti s 4 klipića, straga disk promjera 265 mm, ABS
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.145, širina 905, visina sjedala 800, osovinski razmak 1.520, težina sa svim tekućinama 199 kg
Deklarirano: snaga - 87 ks (64 kW) - 8.000 okr/min, maks. okr. moment - 86 Nm pri 6.000 okr/min
Spremnik goriva: 16 l

- + okretnost, stabilnost, ovjes, čvrstoća, ergonomija, završna obrada
- zaštita od vjetra, serijski amortizer upravljača, snaga u srednjim okretajima

