

Vjerujemo da će većini cijena ovog motocikla zvučati kao znanstvena fantastika, ali zaljubljenici u putovanja motociklom na taj iznos će gledati kao na cilj koji žele doseći. Razlog tome je činjenica da postoji zaista malo motocikala koji mogu na ovako potpun način ostvariti snove moto-putnika, a BMW K1300GT nedvojbeno spada među tu nekolicinu

Za putnika u vama

Svaki detalj na ovom motociklu govori o kvaliteti i promišljanju



PIŠE: **MARKO GUZINA**
SNIMA: **ŽELJKO PUŠČENIK**

Kada smo prije nešto više od dvije godine u okolici Münchena u Njemačkoj imali priliku uživati u druženju s tada novopredstavljenim K1200GT, činilo se kako je BMW postavio nove standarde u klasi. Radilo se o motociklu koji je na elegantan način objedinjavao uvjerljive performanse, zavidnu udobnost te ciklistiku koja je bila spremna za zabavu, ali i ozbiljna putovanja. Nakon što smo doživjeli novi K1300GT, možemo bez suzdržavanja ustvrditi da vrijedni bavorski stručnjaci nisu dokono sjedili, jodlali i jeli blijede kobasice. Iako naoko tek minimalno izmijenjen, novi GT donosi pregršt detalja koji će pružiti fantastično iskustvo istinskim zaljubljenicima u putovanja koji si to mogu priuštiti. Osim genijalnog agregata koji zaslužuje svaku riječ hvale, tu je i odlična ciklistika, u ovom slučaju poduprta ESA II sustavom podešavanja ovjesa s popisa dodatne opreme. Naravno da niti ostali detalji ne zaostaju, a sve je zaokruženo odrješito skrojenim dizajnom.

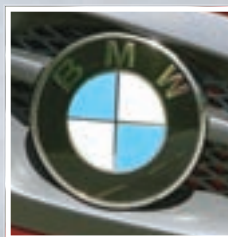
Poznata pojava

Po tko zna koji puta dolazimo do trenutka kada treba komentirati dizajn "maštovitih" njemačkih tvoraca oblika. Naravno, većina nas ima mentalnu sliku koja upravo te Nijemce opisuje kao hladne i nemaštovite, ali to je tek dio istine. Promotrimo li K1300GT, teško ćemo reći da se radi o novom motociklu. Od članova buduće obitelji smo čak čuli i pitanje: "Zar je to novi motor?" Da, novi je, ali Nijemci se očito ne opterećuju bezbrojnim linijama i otvorima na oklopima, već su njihovi proizvodi osmišljeni prvenstveno s funkcijom na pameti. Usporedimo li novi model s prethodnikom,

vizualno su promjenjene tek bočne oplate i to u gornjem dijelu, gdje se nalazi poznati bijelo-plavi simbol bavorske tvornice. Ovaj prepoznatljivi logotip sada je uokviren elementom od crne plastike, a možemo reći da smo time opisali vizualne razlike između prethodnog i aktualnog modela. Ipak, izgled ovog motocikla zaslužuje još pokoji komentar, prvenstveno zato što osim jednostavnosti zrači fantastičnom dozom elegancije, poput kakve oficirske uniforme. U duhu klase motocikala kojoj pripada GT se pogledima izlaže u samo jednoj, metalik boji, dok su sporadični vizualni efekti izvedeni usamljenim površinama crne i sive boje. Agresivne grafike su posve zanemarene, a pored

spomenutog znaka na oplatama, tu je još oznaka modela i zapremine na spremniku, te malene značke s imenom proizvođača na bočnim koferima. Kod ovog modela, kao i kod drugih BMW motocikala u posljednje vrijeme, svaki vidljivi element odiše promišljenošću, pa iako nisu posebno zamamnih linija, već prednji bla-

tobran, komponente ovjesa ili pokrov spremnika goriva govore u prilog tome. Svjetlo je i dalje pomalo zašiljeno, a s obzirom na jedan od paketa opreme, u njemu svijetli ksenonska žarulja. Isti paket dodatne opreme donosi i povišeni vjetrobbran, koji je pomoću tipke na upravljaču moguće podešavati po visini. Jednostavni i široko postavljeni retrovizori, možemo već sada odati, odlično obavljaju svoju funkciju te ne narušavaju izgled motocikla. Ako za neki motocikl možemo reći da ima kokpit (inače naziv za pilotsku kabinu zrakoplova), onda je to K1300GT. Kontrolni instrumenti se sastoje od velikog analognog brzinomjera i obrtomjera, dok se između njih nalazi izdašni LCD, a povrh njega polje s kontrolnim žaruljicama. Osvjetljenje instrumenata je automatsko, pa po danu neće svjetliti,



C I J E N A
160.136 kn
*testirani model 183.072 kn



Prekidači na upravljaču svojom brojnošću mogu kod nepripremljenih pojedinaca izazvati vrtoglavicu

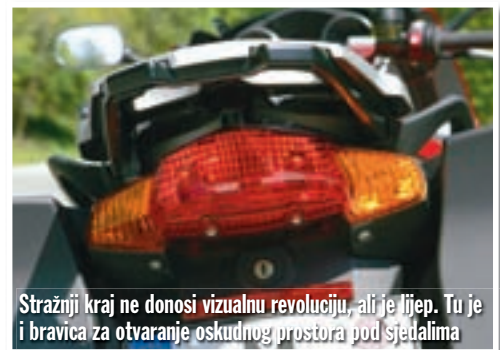


Kontrolni instrumenti su savršeno pregledni dok je automatsko osvjetljenje simpatičan detalj. Veliki LCD uz dodatak putnog računala nudi pregršt informacija



Vjetrobran je pomoću tipke na upravljaču moguće podešavati po visini. U osnovi je bio dignut, ali kada smo poželjeli više zraka u kacigi, valjalo ga je spustiti

ali udete li u tunel ili se smrači, osvjetljenje će se upaliti, a moguće je regulirati i intenzitet. Ovo samo po sebi ne bi bilo nešto posebno, no na motociklima opremljenim putnim računalom LCD pruža zaista impresivnu količinu informacija. Pored uobičajene informacije o količini goriva i temperaturi rashladne tekućine moguće je saznati vrijednosti temperature zraka, dosega s raspoloživim gorivom, prosječne brzine, prosječne potrošnje, ispravnosti količine ulja, te povrha svega tlaka u gumama. Kako se može čuti u TV reklamama - "Ali to nije sve!" S obzirom da je ovaj BMW opremljen grijanjem ručki i obaju sjedala, LCD sadrži multifunkcijsko polje koje će pokazivati što je upaljeno te kojim intenzitetom radi. Nadalje, testni GT je bio opremljen ESA II sustavom podešavanja ovjesa, o kojem ćemo kasnije, ali valja znati da spomenuti LCD može pokazati i trenutno odabrani način rada ovjesa. Niti nakon svega navedenog nismo gotovi, već nam ostaje reći da ćemo s ovog ekrana moći vidjeti i u kojem stupnju prijenosa smo trenutno, a tu je i sat čija preciznost ovisi o tome kako smo ga sami podesili. Priča o kokpitu još nije gotova, jer prekidači na upravljaču svojom brojnošću mogu kod nepripremljenih pojedinaca izazvati vrtogla-



Stražnji kraj ne donosi vizualnu revoluciju, ali je lijep. Tu je i bravica za otvaranje oskudnog prostora pod sjedalima

▶ Vozača i suputnika dočekuju udobni oslonci za noge s mekanom gumom koja eliminira i tako minimalne vibracije



Kada je sjedalo u spušenom položaju višji vozači će moći prigrvoriti položaju oslonaca za noge. Kada se sjedalo digno, koljna su manje skvrčena

vicu. Naime, na upravljaču se nalazi ukupno 12 raznih tipki i prekidača, a tom broju možemo dodati i još jedan, smješten iza suvozačkog sjedala, koji kontrolira njegovo grijanje.

Još malo pa prelazimo na priču o tehnici, s tim da ne bismo bili zadovoljni ako sada još ne kažemo da je upravljač - kao i sjedalo vozača - podešiv po visini, a u oko upadaju i lijepe posudice za hidrauličku tekućinu kočnica i spojke.

Znanje, imanje

Temeljito promatranje ovog BMW motocikla ostavlja dojam promišljenosti u svakom aspektu, s tim da tek u vožnji možemo osjetiti da je i svaka mehanička komponenta detaljno razrađena i rekli bismo "inženjerski optimizirana". Za razliku od vidljivog dijela, skrivene tehničke detalje je jače dodirnuo duh promjena. Agregat je i dalje redni, četverocilindrični, hladan tekućinom, dok je u glavi svoje mjesto našlo ukupno 16 ventila te dvije bregaste osovine. Kao i kod ostalih modela K serije, zapremina agregata je povećana s 1.157 na 1.293 kubična centimetra, a kod modela GT je to rezultiralo porastom od 8 KS, pa sada pod oplatama živi okruglo 160 punokrvnih "konjića". Provrti i hod sada

iznose 80 odnosno 64,3 mm. Značajne promjene su zahvatile i krivulju zakretnog momenta, čija maksimalna vrijednost je povećana za 5 Nm. Još važnija od toga je činjenica da je krivulja zakretnog momenta osjetno "podebljana" u nižem i srednjem području broja okretaja. K1300GT sada već pri 3.500 okr/min raspolaže s 80% maksimalnog zakretnog momenta, a to je nešto što se itekako osjeća u vožnji. Osim povećanja zapremine, agregat je doživio i druge izmjene koje ga čine iskoristivijim i ekološki prihvatljivijim. Cijela usisna strana je optimizirana promjenama zračne kutije i filtra zraka, kao i usisnih kanala koji vode do leptirastih tijela elektronskog ubrizgavanja promjera 46 mm. Na spomen ubrizgavanja dolazimo do priče o visokoj kompresiji, koja iznosi čak 13:1, te složenom sustavu koji između ostalog ima detektore klikta nja te na taj način omogućava rad s gorivom niže oktanske vrijednosti. Elektroničko srce motocikla za ovaj model je nanovo programirano da bi performanse bile upravo onakve kakve su inženjeri zamislili, ali i kako bi se dodatno smanjio utjecaj na okoliš. Izmjene na unutarnjim komponentama ispušnog sustava pomogle su promjenama krivulja snage i momenta, a flora i fauna će manje patiti

jer K1300GT zadovoljava najstrože ekološke norme. Zanimljivo je da zbog velike zapremine ispušnog sustava GT nema elektronski regulirani ventil poput R odnosno S inačica. Kada je riječ o snazi i njezinom prijenosu, možemo dodati da GT koristi šeststupanjsku mjenjačku kutiju koja je izmjenjena u nekim detaljima kao i polužje mjenjača, a rezultat je tečnije mjenjanje stupnjeva prijenosa. Spojka je s više lamela u uljnoj kupci, a sekundarni prijenos već tradicionalno kardanski.

Po pitanju ciklistike izmjene su minimalne, pa je okosnica svega i dalje aluminijski okvir koji koristi agregat kao noseći element, a na njega se sprijeda hvata Duolever, a straga Paralever sustav ovjesa. Kako su navedene komponente u stalnom stanju evoluiranja u razvojnom odjelu BMW-a, prednji ovjes sada koristi novo uzdužno donje rame od kovanog aluminijskog, koje smanjuje neovješene mase i poboljšava vozne osobine. Prednja guma je dimenzija 120/70-17 i ima hod od 115 mm, dok je straga guma dimenzija 180/55-17 s hodom od 135 mm. Testni model je bio opremljen ESA II sustavom podešavanja ovjesa, što znači da vozač pritiskom tipke na upravljaču može mijenjati svojstva ovjesa. Kratkim pritiskom na tipku



Kočnice su integralnog tipa opremljene ABS-om već kod osnovnog modela



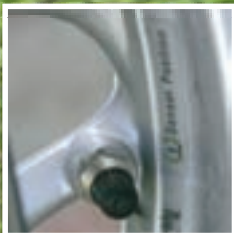
Kardan garantira tisuće bezbrižnih kilometara



BMW-ov "K" agregat sa sobom donosi i povećano kućište spojke s desne strane



Posudice za hidrauličnu tekućinu donose privlačan novi izgled



BMW razmišlja o detaljima, recimo strateški postavljenom ventilu na prednjem naplatu. Najlepnicu govori da je tu i senzor za tlak zraka



moгуće je mijenjati između udobnog, normalnog ili sportskog načina rada, dok dulji pritisak mijenja napetost stražnje opruge. Na taj se način motocikl prilagođava vožnji s vozačem, s vozačem i prtljagom ili s vozačem i suvozačem.

Kočioni sustav je integralnog tipa i serijski je opremljen ABS-om, a kao i kod drugih velikih BMW-a sprijeda su dva diska promjera 320 mm, a straga jedan disk od 294 mm. Integralnost kočionog sustava se očitava u tome da ručica prednje kočnice aktivira i prednje diskove, ali i stražnji disk, dok

nožna kočnica pritišće samo stražnji disk. Pored odličnih, tehnološki naprednih kočnica, testirani model je u opremi imao i ASC - sustav protiv proklizavanja koji se pokazao kao vrlo dobro riješenje, pogotovo za ovako snažan motocikl.

Po pitanju gabarita K1300GT nije doživio neke bitne izmjene. Duljina mu iznosi 2.318 mm s međuosovinskim razmakom od 1.572 mm. Širina s koferima iznosi 990 mm, a bez kofera 965 mm. Serijski je moguće podešavati sjedalo od 820 do 840 mm visine od tla, a ukoliko netko tako želi,

popis dodatne opreme sadrži i sniženo sjedalo koje se može podešavati između 800 i 820 mm. Na koncu ovog odlomka bogatog brojevima reći ćemo vam da K1300GT suh teži 255, a spreman za vožnju 288 kilograma.

Sve na svom mjestu

S obzirom da većinu vremena provodimo na znatno manjim motociklima ili barem na modelima koji vizualno nisu toliko upečatljivi, prvi susret s K1300GT je uzrokovao izvjesno poštovanje. Prvi pogled na bogate instrumente i prebogatu zbirku prekidača na upravljaču može svemu dodati kap zbunjenosti, ali svi ti osjećaji nestaju u trenutku i zamjenjuje ih dojam udobnog naslonjača u dnevnom boravku. Ergonomski je K1300GT osmišljen tako da vozaču poželi dobrodošlicu, a obilne informacije i prekidači zapravo su odlično raspoređeni, pa sve ubrzo postaje pregledno. Pritisak na tipku elektropokretača je ono što budi zvjer u ovom uglađenom motociklu, a već prvi zvuk agregata daje naslutiti da GT neće ponuditi samo udobnost.

Prije vožnje odlučili smo sjedalo i upravljač postaviti u viši položaj, koji jamči i nešto više udobnosti, a ujedno se čini primjerenijim vozaču prosječnih gabarita. Kasnije smo iskušavali i niže postavljeno sjedalo, ali su tada još više došli do izražaja prilično visoko postavljene oslonci za noge. Ovo na duljim putovanjima može značiti više napora za koljena viših vozača, makar to i nije toliko naglašeno s obzirom da BMW nudi dovoljno prostora za premještanje po sjedalu.

Ručice spojke i kočnice moguće je precizno podešavati, a pri njihovom povlačenju osjećaj je solidan i nagovještava preciznost. Spojka je nešto čvršća, iako to zbog vrlo glatkog djelovanja i ne dolazi do izražaja. Za spuštanje motocikla s cen-



K1300GT u duhu klase dolazi opremljen bočnim koferima visoke kvalitete

Netko će možda pomisliti da su jednostavne linije koje opisuju ovaj motocikl i pomalo neugledne, ali istina ne može biti dalje od toga. Promišljen i elegantan kroj je vrlo privlačan, na decentan način



tralnog nogara potrebno je nemalo sile, ali kada je jednom na kotačima, GT ostavlja dojam stabilnosti. Vjerojatno je to rezultat niskog težišta, čemu je podređen dobar dio tehničkih rješenja.

Ubacivanje u prvi stupanj prijenosa rezultira srednje glasnim udarcem u mjenjačkoj kutiji, što i ne čudi s obzirom da kardanski sekundarni prijenos nema sposobnost amortizacije kao što je to slučaj kod lanca ili remena. Za kretanje s mjesta je dovoljno tek malo gasa, a vrhunsko doziranje spojke svakako pomaže. Već minimalna brzina kretanja daje naslutiti koliko je BMW stabilan, a obilje zakretnog momenta znači da je moguće gotovo odmah prebaciti u drugi stupanj prijenosa.

Ruku na srce, K1300GT nije motocikl namijenjen gradskoj vožnji, mada se i tu snalazi iznenađujuće dobro, pogotovo bez putnih kofera. Kada su koferi na motociklu, na njih treba paziti. Opet se podrazumijeva da će ovakav motocikl voziti zaljubljenici u putovanja koji su naučeni na bočne koferne, pa onda i nema mjesta prigovorima na račun ukupne širine, koja iznosi gotovo jedan metar.

Elastičnost agregata je odlična, a na trenutke se čini kako su stupnjevi prijenosa čak i pregusto

nanizani, odnosno prekratki. U opuštenoj vožnji smo već na kojih 70 km/h bili u šestom stupnju prijenosa i potom smo brzinu korigirali ponajviše ručicom gasa. Tu ćemo spomenuti da ručica gasa djeluje na leptirasta tijela preko ekscentra, što osigurava preciznost u nižem području broja okretaja, ali i srazmjerno kratak ukupan hod ručice.

Što se mjenjačke kutije tiče, ne bi bilo korektno reći da je mekana, jer za izmjenu stupnja prijenosa treba nekakva prosječna sila. S druge strane, kao i ostale komande na ovom motociklu, poluga mjenjača se kreće vrlo tečno, pa stvara dojam kako je to točno tako i zamišljeno. Nakon udarca koji prati ubacivanje iz praznog hoda u prvu brzinu daljnje mijenjanje uvelike ovisi o vozaču. Ukoliko ste nakon vremena navikavanja naučili što i kako činiti, mijenjanje će biti precizno, ugodno i tiho. Ovo vrijedi kako za mijenjanje prema gore, tako i prema dolje, s tim da slika može biti drugačija ukoliko nemate iskustva s ovim motociklom. Tada će mijenjanje biti nešto glasnije, iako ne možemo reći da se radi o udarcima. Ovo nas nije niti najmanje zabrinulo jer je cijeli motocikl sagrađen tako da odiše kvalitetom, pa i mjenjačka kutija možda tu i

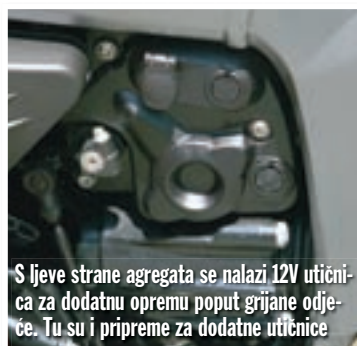
tamo ispusti glas, ali istovremeno daje dojam da tako može lupati još dugi, dugi niz godina.

Savršeni sklad

I tako, vožnjom kroz grad dolazimo do autoceste, gdje BMW dolazi na svoje. Sva međubrzanja su prilično impresivna, ali posebno iznenađenje tek slijedi. Sjedeći uspravno na udobnom sjedalu s maksimalno podignutim vjetrobranom otvaramo gas pri kojih 120 km/h u šestom stupnju prijenosa. Moćan huk agregata se nadjačava s rastućom bukom vjetra, a kazaljka brzinomjera prati onu obrtomjera. Dok proizvođač ne želi poticati brzu vožnju, pa deklarira krajnju brzinu kao "preko 200 km/h", K1300GT je osmišljen da taj okrugli broj značajno premaši. Iako nam se prije učinilo da je šesti stupanj prijenosa možda prekratak, uskoro nam je postalo jasno zašto je tako proračunat. Naime, GT-u neće trebati velika udaljenost niti dulje od desetak sekundi da spomenute kazaljke dosegnu kraj svojih pripadajućih skala. Tada brzinomjer pokazuje 260 km/h, a obrtomjer pokazuje na "dlaku" manje od crvenog polja koje počinje na 10.000 okr/min. Sa svojom visinom od 180 cm



Ispod desne ručice upravljača se u oklopu nalazi praktičan pretnac za sitnice



S lijeve strane agregata se nalazi 12V utičnica za dodatnu opremu poput grijane odjeće. Tu su i pripreme za dodatne utičnice



Upravljač je moguće podešavati po visini



Iako težak, GT je lako podići na centralni nogar

DODATNA OPREMA

Gdje povući crtu

Neovisno o tome smatramo li cijene dodatne opreme pravednima ili ne, istina je da nas upravo ta dodatna oprema prilično veseli. Još jedna istina je da BMW za gotovo svaki svoj model motocikla nudi pozamašan popis različitih više ili manje potrebnih kompo-



nenti. Iako se još nismo našli u situaciji kupovati BMW motocikl, sigurni smo da nakon odabira modela koji nas zanima (i nakon što nam bolja polovica objasni koju boju ćemo odabrati) upravo odabir dodatne opreme predstavlja istinski misaoni zadatak. Osim ako financiranje kupnje nije niti najmanje upitno, onda treba razmisliti što nam treba, a što ne. Jasno je da "goli" K1300GT ne može ponuditi sve što i motocikl opremljen poput testnog primjerka, ali pojedinih komada dodatne opreme zacijelo bismo se lakše odrekli u korist nekih drugih. Sustav podešavanja ovjesa ESA druge generacije svakako je nešto što motociklu daje poseban ton i njega bismo svaka-

ko željeli vidjeti i na osobnom primjerku "Bavarca". Odlično je iskustvo u udobnosti juriti autocestom, a kada se približavamo petlji u nekoliko sekundi ovjes pripremiti za šašave nagibe i precizno zadane putanje. Testirani model je bio opremljen s tri paketa dodatne opreme, od kojih prvi nosi kataloški broj 430 i naziv "Sigurnosni paket", a sadrži sustav kontrole pritiska u gumama te ASC sustav protiv proklizavanja. Za njega prema važećem tečaju valja izdvojiti 4.291 kn. Nadalje je tu paket dodatne opreme broj 433, koji donosi ksenon svjetla, ESA, grijanje ručki, grijanje sjedala, tempomat te putno računalo. Vjerovali ili ne, za ovaj luksuz cijeni osnovnog motocikla treba dodati 17.998 kn. Nakon svega nabrojanog nitko se neće posebno osvrnuti na povišeni vjetrobran za koji je nadoplata 636 kn. Kako BMW ipak prvenstveno prodaje automobile, ako se odlučite za kupnju ovog motocikla, na ponudi ćete pronaći i metaliziranu boju kao dio dodatne opreme, ali za to nećete morati nadoplatiti. Navedena oprema



cijenu osnovnog modela od 160.136 kn podiže na 183.072 kn, koliko bi trebalo izbrojati za motocikl poput ovoga kojeg smo testirali.

U svakom slučaju, kupnja BMW motocikla više liči na kupovinu automobila, jer ovaj bavarski proizvođač nudi obilje dodatne opreme koja u nekim slučajevima može znatno utjecati na vozne osobine ili sigurnost vožnje. ■



Prednje svjetlo u sebi sadrži Xenon žarulju, a oklopi i vjetrobran vozača odlično štite od vjetra i kiše, pogotovo kada je vjetrobran u podignutom položaju

vaš test vozač je i tada bio zaklonjen od siline vjetra, a turbulencija s vjetrobrana je dodirivala tek vrh kacige. Spuštanje glave za doslovno 2-3 centimetra smješta vas u oazu mira gdje o brzini svjedoči tek brzinomjer i zvuk agregata.

S ovjesom podešenim za udobnu vožnju motocikl ostaje savršeno miran, dok nakon uspoređivanja na posve legalnih 130 km/h imamo dojam da je moguće sići s motora i brati netom niklo cvijeće. Savršena stabilnost znači opuštenu vožnju, a GT vrlo vješto skriva brzinu kojom se krećete. Na autocesti isprobavamo i tempomat. Kada je jednom aktiviran, pritiskom na tipku je moguće ubrzati ili usporiti, dok svaki dodir kočnice isključuje ovaj komad dodatne opreme. Tempomat je moguće koristiti pri brzinama od 60 do 180 km/h, a pokazao se korisnim i kasnije, u kolonama na otvorenoj cesti. U svakom slučaju radi se o korisnom komadu opreme, pogotovo ako želite pustiti desnu ručku, pa tijekom vožnje autocestom natipkati SMS poruku voljenoj osobi, iako to nije primjena za koju je tempomat predviđen.

Prije dolaska do petlje na kojoj napuštamo autocestu, pritiskom na tipku prebacujemo ovjes na sportski način rada, a tada GT iz luksuzne krstarice u času postaje vrlo skupa igračka. Iako je osjećaj jakih nagiba s ovako velikim motociklom pomalo čudan, sigurnost se osjeća u svakom trenutku, od kočnica pomoću kojih se lako rješavamo viška brzine do ciklistike koja zavidnom preciznošću prati zadanu putanju. Tu je i agregat koji spremno ispucava motocikl iz zavoja, a sve to uz dodatnu dozu sigurnosti koju jamči ASC sustav protiv proklizavanja.

Izlaskom na otvorenu cestu prestajemo pretjerivati i počinjemo istinski uživati. K1300GT tada garantira vrhunsku udobnost i opuštenu putovanje do destinacije koja vam je na pameti. Potrošnja tada pada na kojih 6 l/100 km, dok je na autocesti pri visokim brzinama išla i do kojih 9 l/100 km. Kombinirana vožnja u gradu, na autocesti i po otvorenim cestama dovela nas je do ukupnog prosjeka od 6,6 l/100 km, što je posve prihvatljivo za gotovo 300 kg težak motocikl koji pruža toliko aerodinamične zaštite. Pustimo ipak brojeve i vratimo se uživanju po zavojima, jer odabrali smo prometnicu koja omogućava vožnju ritmom od 80 do 130 km/h, što je idealno. GT tada



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 promjera 46 mm
Spojka: više lamela u uljnoj kupci
Mjenjač: 6 brzina
Okvir: aluminijski s agregatom kao nosećim elementom
Ovjes: Duolever sustav hoda 115 mm; straga Paralever sustav s jednim amortizerom, hoda 135 mm
Gume: prednja 120/70-17, stražnja 180/55-17
Kočnice: naprijed dva diska promjera 320 mm i kočione čeljusti s 4 klipca, straga disk promjera 294 mm s dvoklipnim kliještima, integralni ABS
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.318, širina 965 (990 s koferima), visina sjedala 820-840, osovinski razmak 1.572, težina 255 kg
Deklarirano: snaga - 160 ks (118 kW) - 9.000 okr/min, maks. okr. moment - 135Nm pri 8.000 okr/min
Spremnik goriva: 24 l
Max. brzina: preko 200 km/h

+ agregat, kvaliteta, ciklistika, zaštita od vjetra, oprema, kočnice, udobnost

- cijena, visoki oslonci za noge

radi tiho, a osjećaj pritajene moći koji pruža agregat je naprosto divan. S tijelom, rukama i nogama zaštićenima od vjetra, udobno smješteni na prostranom sjedalu uživamo u vožnji te upijamo krajolik jer BMW odiše uglađenošću i sigurnošću. U takvim trenucima postižemo savršeni sklad između motocikla i vozača, pa si dozvoljavamo različita promišljanja uz potpuno uživanje.

Po povratku iz divnih krajobraza središnje Francuske, kamo su nas odvela maštanja, trebalo je potegnuti uzde i lagano krenuti prema domu. Nekoliko dana s ovim motociklom bilo nam je dovoljno da ga poželimo, pa je rastanak s njim bio pomalo sjetan, ali ima K1300GT i jednu osobinu koja nas odbija.

Puno plusića, puno novčića

Nadamo se da je logika jasna. Ovaj motocikl smo obasuli pohvalama, a to je - vjerovali ili ne - posve

zasluženo. Naravno da takav izniman agregat, ciklistika, oprema i kvaliteta dolaze u kombinaciji s proporcionalnom cijenom. Na žalost, novac ne raste na drveću, pa nakon svih hvalospjeva zaključak ipak moramo izvoditi s fokusom na cijenu. Želite li postati vlasnik motocikla identičnog testiranom modelu trebat ćete izbrojati 183.072 kn, dok osnovni model, s osjetno manje opreme, košta 160.136 kn. Pogledamo li klasu u koju K1300GT spada, kao izravna konkurencija se nameću Yamaha FJR 1300 te Kawasaki GTR 1400, oba vrlo dobri motocikli za namjenu za koju su osmišljeni. Dok sada nemamo mjesta ulaziti u detalje, najupadljivija je ipak razlika u cijenama. Oba japanska proizvoda su osjetno pristupačnija: Kawasaki košta 121.740 kn, dok Yamaha opremljena automatskim mjenjačem bankovni račun olakšava za 139.900 kn. Daleko najpovoljnija je Yamaha opremljena klasičnim mjenjačem - taj

svakako odličan putni motocikl košta 119.900 kn. O Yamahi možete pročitati u Moto Pulsu broj 69., a Kawasaki GTR 1400 smo testirali u broju 80. Vratimo se mi BMW-u i njegovoj cijeni koja ga izdiže iznad konkurencije i čini dostupnim daleko užem krugu ljudi. Naravno da bez sve dodatne opreme BMW postaje tek nešto skuplji od japanskih pripadnika klase, ali bez ESA sustava podešavanja ovjesa i drugih dijelova dodatne opreme vožnja zasigurno ne bi bilo toliko ugodna kao s njima. Puno je elemenata i detalja koji mogu opravdati njegovu cijenu, ali na kraju dana je K1300GT zaista jako skup. Odnosno, možda i nije toliko skup ako sagledamo što sve nudi, ali usporedimo li ga sa vrlo sličnim motociklima, cijenu je teško racionalno opravdati. Iznos o kojem je riječ jednostavno stavlja ovaj motocikl u sferu teško dostupnog i a to je ono što nas muči - jer K1300GT zaslužuje visoko mjesto na našem popisu želja. ■