

Sve popularnije je provoditi godišnje odmore na osami, a testirani BMW lako će od svakog komada ceste učiniti oazu samo za vas i vašeg suputnika. Moćni agregat nas nije prestao oduševljivati, precizna ciklistika uz odlične kočnice ohrabrivati, a položaj za upravljačem i vrhunska udobnost opuštat. Pred vama je motocikl kakav bi i trebao biti

TEKST I FOTO: MARKO GUZINA

Prije nešto više od dvadeset i pet godina na tržištu nije bilo previše različitih motocikla. U pravilu su svi bili nakedi, svi su imali podjednako neuvjerljive ovjese sa osrednjim kočnicama i istim položajem za upravljačem. Iz navedenih "običnih" motocikala tek su se počeli ozbiljnije izdvajati enduro modeli, a custom motocikli su ionako priča za sebe. Nisu postojali supersportski niti "dosadni" turistički modeli, a ni najjači motocikli svojom deklariranom snagom nisu prelazili daleko preko 100 konjskih snaga. Zapravo, kakav god motocikl da ste tada kupili, mogli ste njime juriti, ići na plesnjake, a kada se ukaže prilika i na put. Danas je teško odabrati motocikl koji bi bio dobar na više područja, čak je teško odabrati klasu ili podklasu koja nam se čini najprikladnijom. BMW K1200GT nudi rješenje za sve zaljubljenike u putovanja koji se još nisu spremni odreći povremene jurnjave, a u svojoj precizno skrojenoj oplati ovaj njemački stroj nudi udobnost turističkog i uzbudljivost sportskog motocikla.

Moderna klasika

Dizajnerima koji osmišljavaju BMW motocikle možemo ponešto prigovoriti, ali jednostavno im moramo priznati da svaki puta stvore cjelinu koja je moderna, elegantna i jasno govori da se radi o proizvodu upravo te tvornice. Dok izdaleka ostavlja dojam minimalizma i jednostavnosti, kada mu se približite, K1200 GT kao da pokazuje svaku svoju oblinu, svaku pažljivo oblikovanu kako bi se stvorio ukupan dojam ovog motocikla. Samo aluminijски naplatci sa po pet krakova u obliku slova Y više liče umjetničkom dijelu i lako je pomisliti da su diplomski rad nekog akademskog kipara. Složena stražnja vilica posebna je u svijetu motocikala, ali predstavlja već viđeno kada govorimo o BMW proizvodima, dok nevjerojatni oklopi odišu

Robinzonski

Bili zavoji brzi ili spori, GT
ulijeva povjerenje i dozvoljava
svakojaka pretjerivanja

CIJENA
157.033 KN

1. turizam

Položaj vozača i zaštita od vjetra zaista su na Grand Turismo razini, a suvozača očekuje jednako udobno sjedalo s promišljeno postavljenim osloncima za noge



Kada je izabran sportski način rada ovjesa, putanje kroz zavoje su točno onakve kakvima ih je vozač zamislio, dok uz udobnije postavke motocikl neznatno širi putanje



strogošću zahvaljujući čistim i odlučnim linijama koje možemo poistovjetiti sa poslovičnom njemačkom preciznošću. Znalci će prepoznati da prednji kotač ne drži klasična, već nesvakidašnja vilica osobnog oblika, dok prednji blatobran - kao i cijeli motocikl - svojim izgledom pokazuje da ga je netko osmislio kao formu, a ne jednostavno ugradio da se zadovolji norma. Dok stražnji kraj opisuju fluidne linije, prednji je određen oštrim crtama, prije svega naglašeno uglatog svjetla te maske, čiji oblik se na njega nastavlja. Drugi proizvođači bi ovdje zacijelo ugradili pokazivače smjera s prozirnim lećama, ali u BMW-u su se odlučili na klasično rješenje - i nisu pogriješili. Ispod svjetla se nalaze dva povećala usisa zraka za agregat, dok se iznad njega smjestio vjetrobran čija visina se može podešavati u vožnji, pomoću tipke kraj lijeve ručice upravljača. Možda najmanje promišljeni na cijelom motociklu su retrovizori, koji su tu za obavljanje funkcije i nemaju neki stilski zadatak. Vozač sa svojeg mjesta vidi bogatu i preglednu ploču s instrumenti-

ma, koja osim uobičajenih funkcija nudi i razne izračune putnog računala, što može biti od koristi kada putujete krajevima gdje benzinske crpke nisu na svakom koraku. Upravljač je poseban zbog svojeg rješenja za podešavanje visine, a ne treba zaboraviti niti natrpance, ali pregledne "grozdove" prekidača uz ručice. Pored uobičajenih tipki za kontrolu svjetala, trube i pokazivača smjera na lijevoj strani su komande za podešavanje visine vjetrobrana, komande tempomata, te tipka za odabir načina rada ovjesa. S desne strane su uz tipku elektropokretača i gumb za gašenje pokazivača smjera smješteni tipka za odabir grijanja ručki i prekidač za grijanje sjedala. Da suputnik ne bude zakinut, na repu motocikla nalazi se prekidač za kontrolu grijanja njegovog sjedala. Gotovo smo zaboravili spomenuti spremnik goriva, koji se ravno pruža od upravljača prema natrag, a zatim strmo spušta do vozačevog sjedala podesivog po visini. Izuzmemo li golemu registarsku pločicu, stražnji kraj motocikla je nenametljiv, pa lijepa stražnja svjetla sramežljivi-

Dok bi drugi proizvođači načinili prednji blatobran od jednog dijela, Nijemci su si dozvolili svojevrsno pretjerivanje na tom polju, pa prednji blatobran ne obavlja samo svoju ulogu, već je i zanimljiva izgleda



Gotovo prozračni naplatci od lake legure djeluju kao umjetničko djelo, a dodatno ih ističu komponente ovjesa specifične za BMW

Besprijeckorno skrojene
oplate odišu elegancijom i
odlučnošću i jednoznačno
ukazuju na to da je ovo
BMW proizvod



vo vire ispod nosača gornjeg kofera, dok su bokovi skriveni bočnim koferima, čiji oblik je posve prilagođen cjelini.

Um caruje, snaga nas raduje

Sve više elektronike je u našim životima, a kako su motocikli dio naših života, možemo reći da nove pametne tehnologije i tu unose promjenu. Razni sustavi kontrole rada motora pametniji su od osobnih računala od prije desetak godina, a moderni

agregati sada su opremljeni sa više senzora nego lunarni modul kojim su ljudi putovali do Mjeseca i natrag. Sva ta elektronika ne bi bila posebno zanimljiva niti korisna kada ne bi donosila i znatna poboljšanja, pa tako ovi binarni mozgovi omogućuju da ovjes radi po zadanim parametrima, kotači ne blokiraju prilikom kočenja, a agregati rade čistije i uz manju potrošnju. Sve što smo nabrojali je lijepo i pozitivno, ali ako se nas pita, najviše nas vesele podaci o snazi, a testirani BMW razvija 152 KS pri 7.750 okr/min. Kao i kod ostalih K1200 modela, radi se o tekućinom hlađenom rednom četverocilindraču, koji se smjestio poprečno u okvir, a provrt i hod iznose 79 x 59 mm, što rezultira radnim obujmom od 1.157 ccm. Upotreba moderne elektronike i materijala omogućava i visok stupanj kompresije od 13:1, dok posebni senzori štite agregat od klikanja. Precizna mjenjačka kutija sa 6 stupnjeva prijenosa posredstvom kardanskog prijenosa šalje snagu preko spojke s više lamela u uljnoj kupci do stražnjeg kotača kardanskog prijenosa. Kao majstori kardana, inženjeri BMW-a su ga uklopili u Paralever sustav stražnjeg ovjesa, koji se

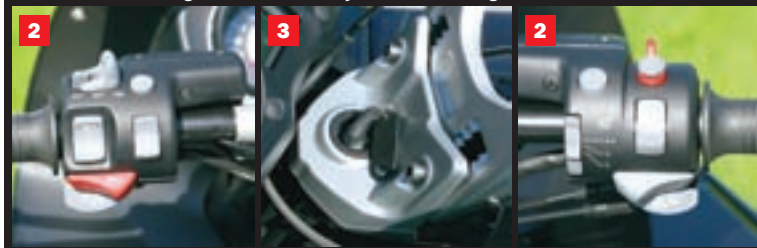
na testovima pokazao jednako dobar koliko i oku ugodan. Bez elektronike nije prošao niti ovjes opremljen ESA sustavom elektronskog podešavanja, gdje vozač pritiskom na tipku pored lijeve ručke bira između raznih postavki ovjesa. Kada je sve do sada navedeno opremljeno sveprisutnom elektronikom, bilo bi čudno da su kočnice klasične, ali i onako je u pitanju BMW, koji će vjerojatno uskoro početi ugrađivati ABS i na bicikle, pa nas ne čudi njegova prisutnost na ovom prestižnom modelu.



Prednjim krajem dominira veliko uglatno svjetlo koje određuje oblik prednje maske, a dodatno je naglašeno žutim pokazivačima pravca



- (1) Bogati instrumenti pružaju more informacija
- (2) Iako komande na upravljaču obiluju tipkama i prekidačima, sve je pregledno i na svom mjestu. Kod BMW-a nas i dalje najviše čude odvojene tipke za lijevi i desni pokazivač smjera
- (3) Upravljač se pomoću jednostavnog rješenja može podešavati po visini, baš kao i sjedalo, što znači da će GT odgovarati velikom broju vozača različitog stasa



Vrhunski usklađen ovjes, do savršenstva razvijen kardanski prijenos te ugladeni agregat pružaju poseban doživljaj u vožnji



Spomenute kočnice sastoje se od dva diska promjera 320 mm sprijeda i jednog stražnjeg diska uobičajeno manjeg promjera od 294 mm. Dok su tri kočiona diska uobičajena stvar, prednji ovjes je opet element svojstven samo BMW motociklima, u ovom slučaju Duolever tipa. Nakon ekskluzivnog, opet uobičajeno: gume dimenzija 120/70-17 sprijeda odnosno 180/55-17 straga dimenzijama odgovaraju gotovo polovici kapacitetnih motocikala na tržištu. Navedene komponente u cjelinu povezuje aluminijski okvir, koji koristi pomoć agregata kao opterećenog elementa, a uz turistički orijentiran spremnik goriva od 24 litre ukupna težina penje se na 249 kilograma.

Luksuzna raketa

Život novinara i test vozača nije uvijek lak i ugodan, ali ponekad se desi da sve dođe na svoje mjesto i tada je na redu istinsko uživanje. Testiranje ovog sportsko turističkog čuda "napakiranog" opremom bilo je jedno od tih potpuno pozitivnih iskustava, a ceste i pejzaži postojbine BMW-a, Bavorske, samo su upotpunile doživljaj. Čim smo ga zajahali, ovaj snagator u lijepom odijelu nam je zaželio dobrodošlicu i gotovo obećao dobar provod. Rijetko dobar položaj za upravljačem odmah nam se učinio udobnim, a to se kasnije i potvrdilo, jer nakon cjelodnevnih vožnji nismo osjećali umor. Kako je naš test počeo u gradu, možemo prvo prokomentirati GT u gustom prometu i odmah primijetiti da se tu dobro snalazi. Iako se radi o vozilu nemalim dimenzijama, to je okretan motocikl, koji postaje pitoma zvjerka u rukama vozača čim krene. Okretnost na stranu, treba imati na umu bočne kofere, jer ako na njih zaboravite prilikom guranja između automobila, na njih bi vas mogao podsjetiti oveci račun za popravak. Koliko god spretan, GT ne pripada u grad, jer pravo mjesto mu je na otvorenoj cesti i autocesti prema kojoj smo se i uputili. Izlazak na dionice njemačkih autocesta na kojima nema ogra-

ničenja brzine pružio nam je priliku da na BMW-u protegnemo noge. Kao na R i S modelima pogonjenim moćnim rednim agregatom, međuubrzanja su nevjerovatna i uzbudljiva. Zaštita od vjetra je dobra, ali postaje odlična tek kada se pomoću elektromotora vjetrobrana dignu u svoj krajnji položaj. Promjena visine vjetrobrana ne utječe na stabilnost pri velikim brzinama, koja je zavidna, kao niti na krajnju brzinu, koja se kreće oko 250 km/h. Dok bi nas to na nekom drugom motociklu zasmetalo, sa

GT-om smo jedva čekali da nam neka bakica u nje-mačkoj limuzini "uleti" u lijevu traku kojom smo tutnjali, pa da moramo naglo usporiti, a potom ponovo podbosti sve razigrane konje koji su nam na raspolaganju. Što god radili s ovim motociklom, on vas ispunjava osjećajem sigurnosti i pouzdanosti, pa tako niti nagla kočenja pri velikim brzinama ne utječu na stabilnost ili držanje pravca. Nekoliko desetaka kilometara južno od Münchena silazimo s autoceste i počinje naša uživancija na bavorskim

Nenametljivi stražnji kraj izveden je lijepo i jednostavno, a vizualno ga određuju putni koferi primjereni GT motociklu



Iako je stražnji ovjes možda mogao biti jednostavnije riješen, Paralever se pokazao kao vrhunski sustav, dok šuplja stražnja osočina velikog promjera stvara poseban dojam



lokalnim cestama, gdje su od kvalitetnog asfalta i savršenih zavoja ljepši jedino pejzaži zelenih pašnjaka, suncem okupanih konja i prekrasnih urednih kuća. Neovisno o tome privlači li vas jurnjava ili opušteno krstarenje, BMW će vam udovoljiti, a bavarski krajolici zauvijek ostati u pamćenju. GT

se savršeno snalazi i u ovakvoj sredini, a osjećaj sigurnosti koji ulijeva tjera nas da ubrzamo tempo svaki puta kada nas ljepote prirode primoraju da malo usporimo. Brzi i dugi ili spori i kratki zavoji jednako se lako savladavaju, dok agregat radi poslušno i linearno, bez neugodnog trzanja. Ovdje

se može osjetiti rezultat duge tradicije u izradi kardanskog završnog pogona: efekt kardana gotovo da ne postoji, pa promjene stupnja prijenosa te dodavanje i oduzimanje gasa nisu popraćeni značajnim reakcijama stražnjeg ovjesa. Nerijetko je na BMW modelima kočioni sustav nametljiv, kao i varijacije na temu aktivnog ovjesa, što pomalo određuje način vožnje, ali kod K1200GT to nije slučaj, pa će ovim Bavarcem lako upravljati i vozači koji su iskustvo stjecali na vozilima drugih tvrtki. Ulasci u zavoje i prolasci kroz njih su precizni, korekcije su moguće u svakom trenutku, a kočenje se može ostaviti za kasno. Koliko god smo se trudili, testnom motociklu nismo mogli naći manu, a obilje opreme i već urođena udobnost produbljivali su osjećaj zadovoljstva. Kao i na dosada testiranim modelima opremljenim ESA sustavom regulacije

Na K1200GT svaki element djeluje promišljeno i doradeno. Puno pažnje je posvećeno završnoj obradi, odabiru materijala i tekstura



BMW PALETA I DODATNA OPREMA

Bezbroj kombinacija

● Osim što se BMW ponosi širokom paletom motocikala, koja trenutno sadrži čak 21 model, za svaki od ponuđenih modela nudi se cijelo more originalne dodatne opreme. Pobojšani kočioni

sustavi, širi stražnji kotač, veći vjetrobran, bočni koferi, centralni kofer, grijane ručke, grijano sjedalo, može i za suvozača... Popis se nastavlja, a vjerojatno jedino cijena pojedinih komponenti ograničava buduće vlasnike ovih vozila da svoj motocikl opreme baš svime sa popisa. Navedeni elementi su vrhunske kvalitete, a pripreme za ugradnju i način njihovog pričvršćivanja su do detalja promišljeni. Svejedno, vjerojatno je ipak najpovoljnije željenu opremu naručiti odmah, prilikom kupnje motocikla, jedino bi tada rok isporuke mogao biti nešto duži.

Grijanje sjedala se može regulirati u dva položaja

ovjesa, ispunjena su sva naša očekivanja, a razlike su osjetne, pa tako sportska postavka doista učini motocikl manje udobnim, ali prolasci kroz zavoje su još precizniji. Kada nakon sportskog načina prijedemo na onaj udobni, osjetna su širenja putanja, koje i dalje ostaju vrlo uske i precizne. Koliko god se naginjali i koliko god ga pokušali dovesti u kritičnu situaciju, BMW se jednostavno nije dao i ostajao je neutralan. Ovako usklađen ovjes i kočioni sustav predstavljaju referentnu točku u klasi i šire. Nakon cjelodnevnog uživanja u vožnji ostalo nam je još jednom GT-a potjerati autocestom, progurati se



Moćni agregat skromno se sakrio iza odlično skrojenih oplata, pa kao igrač u sjeni udiše život ovom vrhunskom motociklu

kroz grad, pa početi sređivati dojmove o ovom iznimnom motociklu. Napomenimo još da je osim tipičnih "BMW-ovskih" prekidača za pokazivače smjera, gdje za svaku stranu postoji po jedna tipka za uključivanje, a sa desne strane i dodatna za isključivanje, testni model imao i tempomat. Ova funkcija nema značajnu ulogu na otvorenoj cesti, ali za kvalitetne autoceste na zapadu djeluje krajnje praktično. Naličje medalje u ovom slučaju je dosada i pad koncentracije, na koji treba paziti prilikom korištenja te povlastice.

Opet pogodak

Testirani BMW spada u rijetku klasu sportsko-turističkih motocikala velike zapremine koji nude visok stupanj udobnosti uz sportske osobine koje nadilaze i znatno atletske građene modele. Kada kažemo da se radi o rijetkoj klasi, zaista to i mislimo, jer osim K1200GT ovamo spadaju još samo dva motocikla: prije svega već dokaza-

na Yamaha FJR 1300, te novi "igrač" kojeg još očekujemo, Kawasaki GTR 1400. Dugoprugaši među nama već poznaju Yamahu i njene vrhunske vozne osobine te elastičnost pogonskog agregata, a pretpostavljamo da će joj adut ostati i cijena, pošto osnovna izvedba, iako 10 KS slabija od BMW-a, košta približno 42.000 kn manje. Sa 155 konjskih snaga K1200GT predstavlja sredinu među navedenim motociklima, jer iako još nije deklarirana, sumnjamo da će snaga GTR-a biti manja od 170 KS. S druge strane, za svaku BMW-ovu konjsku snagu treba izdvojiti po jednu tisuću kuna i nešto sitnog, što u konačnici predstavlja i njegovu najveću manu, dok od poslovično pristupačnog Kawasaki očekujemo cijenu u rangi Yamahe. Makar novu "Kawu" još nismo testirali, ne sumnjamo da će svojim kvalitetama stati uz rame provjerene Yamahe i BMW-a, koji nas je na ovom testu jednostavno osvojio, a zasigurno će uvesti i nove standarde kada je u pitanju raspoloživa snaga i analogno tome putna brzina. Sva tri

motocikla neodoljiv su magnet vozačima na duge pruge koji žele udobno putovati, ali se ne ograničiti na teške i tromе turističke modele. BMW je sa K1200GT pogodio savršenu mjeru udobnosti i dinamičnosti, pa vjerujemo da će ovaj motocikl biti iznimno popularan među svjetskim putnicima izdašnjeg budžeta koji japanske proizvode smatraju konfekcijom i spremni su obilno platiti kako bi njihovo prijevozno sredstvo nosilo plavo-bijeli logotip na oplatama. ■



TEHNIČKI PODACI

Motor: četverocilindrični, četverotaktni
Promjer x hod: 79 x 59 mm
Obujam: 1.157 ccm
Odnos kompresije: 13:1
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje
Spojka: više lamela u uljnoj kupci
Mjenjač: 6 brzina
Okvir: aluminijski, agregat kao opterećeni element
Ovjes: Duolever sustav ogibljenja sprijeda te Paralever sustav straga.
Gume: prednja 120/70-17, stražnja 180/55-17
Kočnice: naprijed dva diska promjera 320 mm i kočione čeljusti sa 4 klipača, straga disk od 294 mm
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.318, širina 965 (990 s koferima), visina sjedala 820/840, težina 249 kg
Deklarirano: snaga - 152 ks (112 kW) - 7.750 okr/min, max. okr. moment - 13,2 kgm (130 Nm) pri 5.500 okr/min
Spremnik goriva: 24 l
Max. brzina: 200+ km/h

+	agregat, ciklistika, završna obrada, udobnost
-	cijena

Bez oplata GT prestaje odisati elegancijom, a postaje predmet požude svih obožavatelja napredne tehnologije

