

# Malo drukčiji 'R'

Testirali smo novi BMW-ov roadster R 1200 R, neobičan spoj modernih tehnoloških rješenja, gomile elektroničkih pomagala i klasičnog izgleda, koji bi neupućeni lako mogli zamijeniti s motociklima iz prošloga stoljeća. Iznenadio nas je svojom upotrebljivošću, kako na punim gradskim prometnicama, tako i na otvorenim cestama



TEKST: KREŠIMIR PRAŠNIČKI  
FOTO: MARKO GUZINA

**P**roizvodi bavarske tvornice BMW odvijek su u svijetu automobilske industrije bili sinonim za limuzine s vrlo naglašenim sportskim duhom. Njihovi automobili su uz te sportske karakteristike u zadnje vrijeme opremljeni svom silom elektroničkih pomagala, koja uvelike olakšavaju vozačev život i pomažu mu u izvlačenju maksimuma iz vozila. U sveopćoj ekspanziji motociklističkog odjela ove renomirane tvornice bilo je samo pitanje vremena kada će veliki dio te tehnologije biti prilagođen i za primjenu na našim ljubimcima na dva kotača. No nikako nije bilo za očekivati da će prvi BMW-ov model opremljen pikanterijama poput kontrole proklizavanja, pokazivača pritiska zraka u gumama i putnog računala biti jedan naki, i to upravo R 1200 R. Istina, sva ta oprema dostupna je samo uz nadoplatu, a naš testni primjerak bio je opremljen 'samo' integralnim ABS sustavom nove generacije, ali što je tu je, ne žalimo se.

Možda tu ima i neke simbolike jer je model R 1150 R nakon dugog niza godina u kojima je nosio BMW-ovu perjanicu u klasi velikih



Iako malenih dimenzija, vjetrobran pruža sasvim solidnu zaštitu od vjetra

roadstera, zaslužio dostojnu zamjenu, a Bavarci su mu je pružili ovim modelom. No, ta je zamjena došla u pravom njemačkom stilu i na prvi pogled je prilično suptilna. Iako su kozmetičke promjene vidljive iskusnim poznavateljima BMW-ovih proizvoda, ipak nisu pretjerane i ne predstavljaju preveliko odstupanje od klasičnih i prepoznatljivih lini-

CIJENA  
105.632 KN

Udoban ovjes i položaj sjedenja omogućavaju kilometre i kilometre vožnje koja neće ostaviti tragove umora na vozaču



ja dosadašnjeg modela. Najprimjetnija promjena uočljiva je na prednjem blatobranu, koji više nije zašiljen, već je posve klasičnog oblika, a i usisnici za zrak više nisu stopljeni sa spremnikom goriva, nego su smješteni ispod njega. Temeljito je izmijenjena i ploča s instrumentima, koja je sada analogno-digitalnog tipa. Brzinomjer i obrtomjer su ostali analogni, ali uz njih je sada smješten displej s mnoštvom korisnih informacija, od kojih nam se najviše svidio

pokazivač odabranog stupnja prijenosa. Vozaču su između ostalog dostupni i podaci o temperaturi, količini goriva, prosječnoj potrošnji, a kao opcija se nudi i senzor koji mjeri pritisak u gumama.

Ostatak motocikla manje-više prati linije svog prethodnika, što znači da je naprijed i dalje jedno okruglo svjetlo, pokraj kojega su smješteni pokazivači smjera jednostavne izvedbe. Kao opcija se može naručiti naizgled mali vjetrobran, no njegova

veličina se u praksi pokazala više nego dostatnom za vrlo dobru zaštitu od vjetra. Široki spremnik goriva je zadržao gotovo iste ergonomске linije, ali mu je smanjena zapremina, pa sada u njega stane 18 litara goriva, za razliku od 20,5, koliko je stalo u prethodnika. Sjedalo je pretrpjelo tek sitne izmjene, dok je stražnji dio motocikla ostao gotovo identičan. Očito je da Bavarci nisu htjeli previše zadirati u uspješan dizajn koji je krasio dosadašnji model.

Na ogoljenom motociklu najviše u oči upadaju prednji telelever i stražnji paralever sustavi ovjesa



Jednostavan stil i elegancija pomiješana s velikom dozom komfora



### Oснаženi pogonski agregat i smanjena težina

I dok bi se kozmetičke izmjene mogle nazvati više face-liftingom nego redizajnom, sam agregat je pretrpio puno veće zahvate i rezultati su primjetni. Tako je radna zapremina ovog boksera s jednom bregastom osovinom i četiri ventila po cilindru povećana sa 1130 na 1170 ccm. Provrt cilindara ostao je isti i iznosi 101 mm, a hod je

sa 70,5 mm povećan na 73 mm. To se ponajviše odrazilo na snagu agregata, koja je porasla s 85 KS pri 6,750 okr/min na 109 KS pri 7,500 okr/min, što je povećanje od čak 28%. U skladu s time i okretni moment je sa 100 Nm pri 5,250 okr/min porastao na 115 Nm pri 6,000 okr./min. Dodajmo tome još i da je agregat opremljen i nizom senzora koji su tu radi smanjenja vibracija i povećanja ekonomičnosti, a tu je i veći uljni hladnjak smješten

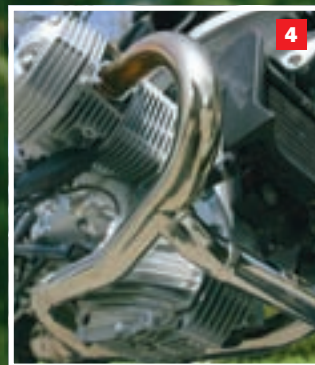
ispred agregata. Znači, dobili smo ekonomičniji motor koji proizvodi manje vibracija, a uz sve to je i znatno snažniji. To povećanje snage još je primjetnije ako se uzme u obzir smanjena težina novoga modela koja sada za motocikl bez tekućina iznosi 198 kg, a to je čak 20 kg manje od prethodnika. Prednja guma dimenzije 120/70-17 ostala je ista, dok je zbog nemalog povećanja snage straga sada guma dimenzija 180/55-17, za razliku od dosadaš-

Može i na koljenu. Iako djeluje nezgrapno, BMW R1200R zapravo je moguće voziti prilično brzo



Uz analogni brzinomjer i mjerac broja okretaja, tu je i digitalni displej na kojemu se između ostaloga nalazi i pokazivač odabranog stupnja prijenosa. Neobičan raspored prekidača na upravljaču svojstven je BMW-ovim motociklima





- (1) Integralni ABS sustav u potpunosti je ispunio naša očekivanja
- (2) Kardanski završni prijenos puno je zahvalniji za održavanje od lanca, a i jedna je od karakteristika velike većine BMW-ovih motocikala
- (3) Veliki ispušni top zaslužan je za tih i ugađen rad agregata
- (4) Pri dodavanju gasa u praznom hodu, motocikl se zbog svoje bokser konfiguracije trza u stranu, ali ta se karakteristika u potpunosti gubi u vožnji



## Dodatna oprema kao za automobile

• Vremena kada su se motocikli kupovali u samo jednoj verziji, onoj koja se nalazila u salonu, polako padaju u zaborav. Sve više proizvođača sada nudi niz sitnica kojima vlasnici mogu nakititi svoje ljubimce i tako se izdvojiti iz gomile, no BMW je tu otišao još korak dalje i još više podigao ljestvicu koju ostali tek moraju doseći. Zapravo je u tome otišao tako daleko da to više sliči popisu dodatne opreme namijenjene jednom automobilu, a ne motociklu. Tako za svoj R1200R možete naručiti više ili niže sjedalo, visoki ili sportski vjetrobran, ABS, ASC (automatska kontrola stabilnosti, tj. kontrola proklizavanja) koji se, za razliku od ABS-a može isključiti ako vozač to želi, ESA (elektronsko podešavanje ovjesa), putno računalo, navigacijski sustav, TPC (kontrola pritiska zraka u gumama), grijače upravljača, alarm, putne torbe, a za kraj je tu još i Akrapovičev ispušni top od titana, tek toliko da se zna da ovdje ipak govorimo o opremi za jedan motocikl. Ukoliko se odlučite za sve to, iz salona ćete izaći s osjetno siromašnijim bankovnim računom, ali zauzvrat ćete se bez problema moći uputiti na put oko svijeta, sigurni da se nigdje nećete izgubiti. Navigacijski sustav će se pobrinuti za to. Nije loše za jedan roadster. Spomenimo još i to da je naš testni primjerak došao opremljen samo ABS-om, grijačima upravljača i povišenim vjetrobranom. Kad smo vidjeli popis ostale dostupne opreme, osjećali smo se nekako spartanski.

### Ugodan ovjes bez problema guta sve rupe na cestama

nje 170/60-17. Kao i kod svih BMW-ovih bokser motocikala, i ovdje naprijed nalazimo Telelever ovjes s amortizerom hoda 120 mm, a za dodatnu sigurnost u vožnji preko neravnina brine se amortizer upravljača. Straga je Paralever sustav ovjesa s monoamortizerom hoda 140 mm, također karakterističan za BMW. Koćioni sustav je naprijed ostao nepromijenjen i čine ga dva diska promjera 320 mm i čeljusti s četiri klipčića, a straga su dimenzije jednostrukog diska smanjene s 276 na 265 mm, ali se za bolje zaustavne osobine na našem testnom modelu brinuo unaprijedeni integralni ABS sustav za 2,2 kg lakši od svoje prethodne inačice. Od ostalih promjena vrijedi spomenuti i mjenjačku kutiju koja je pretrpjela brojna poboljšanja. Jedan od nedostataka prethodnika bio je tvrd mjenjač, pa su se u BMW-u to potrudili ispraviti. Rezultat je nevjerovatno tih i precizan mjenjač, koji je usto i izrazito mekan, a i dužine prijenosnih odnosa su prilagođene novom modelu.

### Sve predodređeno vozaču

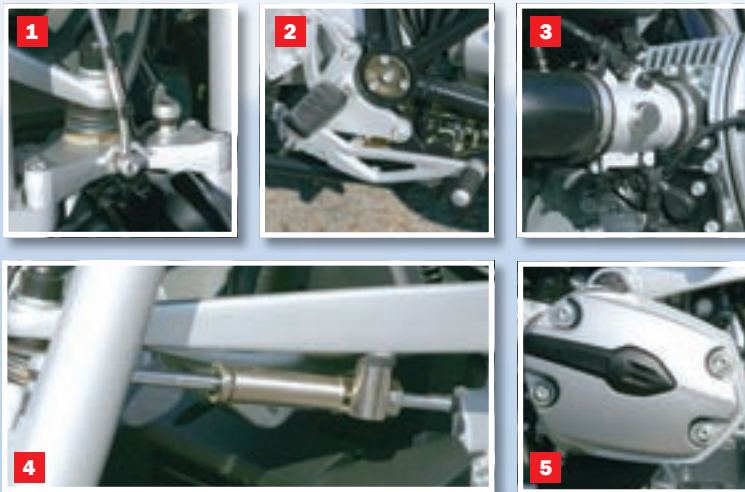
BMW-ova su se vozila, bilo da se radi o automobilima ili motociklima, uvijek ponosila činjenicom da se vozač osjeća vrlo ugodno u svom radnom okruženju i da je sve upravo tamo gdje bi trebalo biti. To je slučaj i s BMW-om R1200R, s jednom malom iznimkom: Za vozača koji je već imao iskustva s BMW-ovim motociklima komande su na svojim uobičajenim mjestima, ali onima koji prvi put sjede na tom vozilu mogao bi se u prvi mah učiniti neobičnim smještaj prekidača, a tu ponajprije mislimo na pokazivače smjera. Naime, prekidač za lijevi pokazivač smjera nalazi se na lijevoj ručici upravljača, a za desni na desnoj, pa je potrebno izvjesno vrijeme privikavanja da sve 'sjedne' na mjesto i da vozač umjesto pokazivača smjera prestane uključivati, na primjer, trubu. Kada se želi isključiti žmigavac, treba pritisnuti tipku koja se nalazi na mjestu na kojem se na većini motocikala nalazi

tipka za pokretanje agregata. Ali, to je samo jedna od osobina koja BMW-ove motocikle jednostavno čini drukčijima. Osim te sitnice, položaj sjedenja vozača je izvrstan i ne umara ni nakon duže vožnje, što ovom motociklu daje i neke osobine tourera. Noge su skvrčene na relativno visoko postavljenim

osloncima, ali to nikako nije neudoban položaj, već predstavlja savršen omjer udobnosti i pokretljivosti vozača. Isto se može reći i za široki i ravni upravljač, koji je izvršno odmjerena poluga i uvelike olakšava manevriranje motociklom pri malim brzinama, čak u tolikoj mjeri da vozač ima osjećaj da upravlja



Veliki spremnik za gorivo pruža dobar oslonac



(1) Prednji telelever ovjes (2) Vjerojatno ćete prije o asfalt zastrugati cilindrima nego osloncima za noge, ali ni to vam neće biti tako lak zadatak kao što se na prvi pogled doima (3) Ubrzavanje radi besprijeekorno i vrlo ugladeno (4) Za dodatnu sigurnost brine se amortizer upravljača (5) 1.170 ccm dovoljno je za 109 KS i respektabilni okretni moment od 115 Nm



daleko lakšim motociklom. Istina, veliku ulogu u tome igraju i telelever ovjes i nisko težište motocikla, ali ni upravljač ne odmaže. No, iako je vozač udobno smješten i u svakom trenutku drži vozilo pod kontrolom, to se ne bi moglo reći i za suvozača. Istina, njegov ili njezin smještaj sam po sebi i nije toliko neudoban, ali nedostatak rukohvata i previše udaljeni spremnik goriva znače da je teško pronaći dobar oslonac, a neutralno postavljeni nožni oslonci to samo dodatno naglašavaju. To bi se možda moglo ispraviti s drugom visinom sjedala koju BMW nudi kao opciju bez dodatnih troškova. Naime, standardna visina sjedala je 800 mm, a novi vlasnici mogu birati između nižeg sjedala visine 770 mm i višega visine 830 mm. Mi smo na testu imali srednju opciju i s vozačkog gledišta doista nismo imali čemu prigovoriti.

Pritiskom na tipku za pokretanje motor se spremno budi proizvođači vibracije karakteristične za bokser agregate, no one su prisutne samo u praznom hodu, baš kao i uobičajeni trzaji motora u stranu prilikom dodavanja gasa. Ali čim ubacimo u brzinu i krenemo, vibracije nestaju, baš kao i trzaji. Snaga se razvija fluidno, ali snažno i jednolično, a okretni moment od 115 Nm dovoljan je da vozač ne mora često raditi mjenjačem, osim ako od agregata ne želi izvući maksimum. A maksimum je prilično visok za jedan roadster i kreće se oko 220 kilometara na sat, ukoliko ćemo vjerovati brzino-mjeru. Motocikl je i pri maksimalnoj brzini uzorno miran i stabilan, a vjetrobran vrlo dobro ispunjava svoju namjenu, što vozaču omogućava održavanje velikih putnih brzina na autocestama.

U početku je malo neobično probijati se kroz gradsku gužvu zbog osjećaja širine bokserovih cilindara, no to je samo subjektivni osjećaj koji nas je ubrzo prošao, čim smo se uvjerali da su cilindri iste širine kao i upravljač. Naravno, nismo imali pokretljivost jednog malog skutera, ali s obzirom na svoju veličinu, R1200R je vrlo okretan i solidno se snalazi u gradskoj gužvi, ulijevajući veliko povjerenje vozaču u savladavanje oštih zavoja i ostavljajući dojam da je motocikl puno lakši nego što to službeni podaci govore. Niti ni relativno veliki međuosovinski razmak od 1.495 mm ne utječe previše na okretnost. Kao što smo već spomenuli, za to su zaslužni telelever i paralelver sustavi ovjesa, iako nam se pri prvom susretu s motociklom prednji ovjes učinio neobično tvrd u odnosu na prilično mekano namješteni stražnji ovjes. Neravnine ovaj BMW guta u jednom dahu, a vozač kao da je pritom odvojen od ceste i lebdi negdje u zraku, ali pritom i dalje ima osjećaj sigurnosti i kontrole nad motociklom. Ipak, s povećanjem brzine na lošijim prometnicama počinju izlaziti na vidjelo sve mane mekanog ovjesa i stražnji se kraj motocikla počinje neugodno uvijati i davati vozaču do znanja da je su konstruktori ovom roadsteru ipak namijenili nešto opušteniju vožnju, a ne obaranje brzinskih rekorda. Doduše, stražnji ovjes ima mogućnost podešavanja, ali ukoliko se otvrdne stražnji amortizer, više se gubi na udobnosti nego što se dobiva na voznim osobinama. Osim toga, kako na nešto kvalitetnijim cestama to uvijanje nije bilo previše izraženo, došli smo do zaključka da je bolje sve vratiti na tvorničko podešenje. I sam pristup stražnjem amortizeru je neobičan jer zahtijeva skidanje sjedala, ukoliko se niste odlučili na još jedan opcionalni dodatak zvučnog imena ESA, a to je elektronsko podešavanje ovjesa. Kad smo već kod sjedala, ostali smo razočarani nedostatkom prtljažnog prostora ispod njega. Čak i na supersportskim motociklima uglavnom postoji mjesto na kojemu možete ostaviti pokojno

sitnicu, ma kako mala ona bila, ali BMW R1200R ne nudi tu mogućnost. Samo je vrećica s alatom pričvršćena na unutarnju stranu sjedala i to je sve. Za ostalo ćete se morati sami pobrinuti.

Kao što smo već rekli, naš testni primjerak nije bio opremljen kontrolom proklizavanja i bili smo malo razočarani što nismo mogli provjeriti kako to u stvarnosti funkcionira, ali s obzirom na izvrsne gume Continental Attack, uopće nismo žalili što je nemamo. Već na prvi pogled njihov dizajn više ostavlja dojam sportske gume nego gume namijenjene jednom roadsteru, a i u praksi smo se uvjerali u njihova izvrsna vozna svojstva. Možda bismo promijenili mišljenje da smo motocikl vozili u kišnim uvjetima ili po neasfaltiranom terenu, ali na suhim prometnicama nismo imali primjedbe na držanje guma ili prijenos snage na podlogu. Gotovo da nismo imali zamjerke ni BMW-ovom integralnom ABS sustavu kočenja, osim što na motociklu ne postoji mogućnost njegovog isključivanja, pa smo tako osuđeni na ABS, htjeli mi to ili ne. Ali dobro je što se u praksi taj sustav ponašao manje-više kao normalni kočioni sustav, osim u slučaju korištenja stražnje kočnice, čija bi se poluga odmah po pritisku na nju počela tresti i tako nam davala do znanja da ABS doista radi. No sve u svemu, kočnice rade primjereno, dobro se doziraju i imaju dobru zauzastavnu moć.

### Pravi bavarski gospodin

Što za kraj reći za novi BMW-ov roadster, osim da nas je vrlo ugodno iznenadio. Iako na prvi pogled ne djeluje tako, zapravo bi vrlo lako mogao poslužiti i kao višenamjenski motocikl. Iz doista velikog popisa dodatne opreme dovoljno je samo odabrati putne kofere i torbe i dobili ste vrlo udoban touring motocikl kojime ćete moći prevaliti kilometre i kilometre bez ikakvih znakova umora.



#### TEHNIČKI PODACI

<b>Motor:</b> dvocilindrični bokser, četverotaktni
<b>Promjer x hod:</b> 101 X 73 mm
<b>Obujam:</b> 1.170 ccm
<b>Odnos kompresije:</b> 12:1
<b>Razvod:</b> jedna bregasta osovina s 4 ventila po cilindru
<b>Hlađenje:</b> uljno-zračno
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Napajanje:</b> elektronsko ubrizgavanje BMS-K s leptirastim tijelima promjera 45 mm
<b>Spojka:</b> suha s jednom pločom
<b>Mjenjač:</b> 6 brzina
<b>Okvir:</b> čelične cijevi
<b>Ovjes:</b> naprijed telelever sustav s cijevima promjera 35 mm, hoda 120 mm; straga paralever sustav s monoamortizatorom hoda 140 mm
<b>Gume:</b> prednja 120/70-17, stražnja 180/55-17
<b>Kočnice:</b> naprijed dvostruki plivajući disk promjera 320 mm i kočione čeljusti sa 4 klipca, straga disk promjera 265 mm
<b>Dimenzije (u mm) i težina:</b> duljina 2.145, širina 872, visina sjedala 800, osovinski razmak 1.495, težina 198 kg
<b>Deklarirano:</b> snaga - 109 ks (80 kW) - 7.500 okr/min, max. okr. moment - 115 Nm pri 6.000 okr/min
<b>Spremnik goriva:</b> 18 l

**+** udobnost, kvaliteta izrade, fluidno razvijanje snage, oprema

**-** uvijanje stražnjeg kraja pri oštrijem vožnji, cijena

Na njemu ćete se jednako ugodno osjećati i u gradu, a ni nedjeljne vožnje sporednim prometnicama nisu mu nimalo strane. Naravno, završna obrada je na razini kakva se očekuje od jednog takvog renomiranog proizvođača, a u skladu s time ide i relativno visoka cijena od 105.632 kune za osnovni model. To i nije malo u odnosu na konkurenciju

koju bismo mu mogli naći u, recimo, Moto Guzzju Brevi ili Grisju, pa čak i u Moto Moriniju 9 1/2, ali prednjači upravo svojom svestranošću. A s obzirom na doista pozamašnu dodatnu opremu koju BMW nudi, oni koji su spremniji još dublje posegnuti u džep, moći će si skrojiti motocikl prema vlastitim željama. ■

