

Svojim novim modelom K 1200 R Sport BMW dolazi na tržište sportskih motocikala, no čini to na svoj već dobro poznat način, bez previše dodirnih točaka s ultra-brzim jurilicama koje dolaze iz Zemlje Izlazećeg Sunca. Ovaj je motocikl namijenjen klijenteli nešto istančanijih zahtjeva, koja želi vrhunske performanse, ali se istodobno nije voljna odreći određene razine udobnosti. Imajući to u vidu, K 1200 R Sport je pun pogodak

PIŠE: **KREŠIMIR PRAŠNIČKI**  
FOTO: **MARKO GUZINA**

**K**ada pomislimo na sportski motocikl, uglavnom nam na pamet padaju japanski supersportaši ili njihovi talijanski pandani, spartanski opremljeni i olakšani do krajnjih granica, kako bi u kombinaciji sa svojom golemom snagom postigli što bolje performanse i tako pokušali ostvariti laskavi naslov najboljega... Sve dok iduće godine, kao što smo to vidjeli već bezbroj puta dosad, neki drugi proizvođač na tržište ne izbací svoju najnoviju uzdanicu i tada se opet iznova svi pomame za novim modnim hitom, a dosadašnji prvak odlazi u zaborav. Činjenica je da svi ti motocikli svojim agresivnim kotama ciklistike te sportski tvrdim ovjesom ne nude svojim vozačima preveliku dozu udobnosti, ali to se od njih zapravo niti ne očekuje i to je nešto sa čime su se svi vlasnici takvih motocikala već odavno pomirili.

No, BMW nas je kao proizvođač već mnogo puta uvjerio da se njegov pristup tržištu poprilično razlikuje od japanskog ili talijanskog. Tako se i riječ "Sport" iz naziva ovog motocikla mora sagledati u posve drukčijem svjetlu. Već pri samom pogledu na tvorničke podatke o težini, koja s punim spremnikom goriva iznosi 241 kg, jasno je da je ovaj motocikl pretežak da bismo ga svrstali među čistokrvne sportske modele, no nakon što smo ga imali prilike voziti, donekle smo promijenili mišljenje. Iako ne nudi preciznost upravljanja jednog čistokrvnog sportaša, uspijeva postići sasvim solidan kompromis između udobnosti i sportskih performansi. Mogli bismo reći da je K 1200 R Sport svojevrsni hibrid koji u sebi sadrži više kategorija uspješno spojenih u jednu skladnu cjelinu.

# Elegantni sportaš



Elegantan stražnji kraj krije pritaјenu dozu agresije

## Spoj roadstera i sportaša

K 1200 R Sport je četvrti model iz serije BMW-ovih najsnažnijih modela, a svoje je uzore našao u nabildanom roadsteru K 1200 R i čistokrvnom sportašu K 1200 S. Smješten negdje između te dvije kategorije, ovaj motocikl uspješno koketira s njima objema.

Jedan od upečatljivijih detalja na motociklu je prednji poluoklop, većim dijelom preuzet s boksera R 1200 S, kojega smo vam opisali u prošlom broju Moto Pulsa. Od njega se razlikuje samo po smještaju bočnih usisnika za zrak te po klasično izvedenim retrovizorima, smještenim na ručicama upravljača, za razliku od boksera, čiji su retrovizori smješteni na prednjoj maski i u njih su ujedno integrirani pokazivači smjera.



► Bogatom instrument pločom dominira veliki analogni brzinomjer, dok je iznad njega smješten obrtomjer. Ipak, vozač će glavnu informaciju očitavati iz displeja od tekućih kristala



► Tipka "INFO" na vrhu lijeve ručke upravljača omogućava dostupnost mnoštvu informacija na displeju ploče s instrumentima, dok se preko tipke "ESA" regulira tvrdoća ovjesa. Naš je testni primjerak bio opremljen i grijanim ručicama upravljača. Iako ih na testu nismo imali prilike isprobati, ne sumnjamo da su vrlo poželjne prilikom vožnje na nižim temperaturama



taša i nakeda. Naime, sjedalo je više sportski nastrojeno, što će reći tvrdo, a to zna zasmetati u dužim vožnjama autocestom, kada vozač neprestano sjedi u istom položaju. No, čim dosadnu ravninu autoceste zamijene zavojite dionice, to tvrdo sjedalo se od nedostatka odjednom pretvara u prednost jer pruža vozaču preciznije povratne informacije.

Sjedalo suvozača također je neobično usko, kao, uostalom, i čitav stražnji kraj motocikla, no to ničim ne umanjuje prijetajuću agresiju kojom motocikl zrači.

### Inovativni ovjes oko snažnog agregata

Motor koji pokreće ovog BMW-ovog križanca naj snažniji je agregat za motocikle koji je bavarski proizvođač ikada proizveo. Isti agregat se nalazi u BMW-u K 1200 S, te K 1200 R, a mi smo oba motocikla već testirali u prijašnjim brojevima Moto Pulsa, pa stoga nećemo previše duljiti o pogonskoj grupi. No ipak ćemo ponoviti da taj redni četverocilindrični motor iz 1157 ccm zapremine istiskuje nemale 163 KS pri 10,250 okr/min, a uz tu impresivnu snagu dolazi i golemi okretni moment od 127 Nm pri 8,250 okr/min. Tekućinom hladni

No, tu uglavnom prestaju sličnosti s BMW-ovom gamom boksera, jer je K 1200 R Sport gotovo sve ostalo preuzeo od nakeda K 1200 R, počevši od agregata, pa sve do Duolever i Paralever elemenata ovjesa, koji su već postali zaštitni znak BMW-ovih vozila na dva kotača.

Uski i uzdignuti upravljač u kombinaciji s nisko postavljenim sjedalom i

osloncima za noge povučanima prema natrag, ali smještenima dovoljno nisko da noge nisu previše skvrčene, pružaju vozaču vrlo ugodan uspravan položaj sjedenja koji omogućava opuštenu vožnju. No, ukoliko vozač to poželi, samo blagim premještanjem gornjeg dijela tijela prema naprijed naći će se u vrlo agresivnom i sportskom položaju koji jednostavno mami na brzu vožnju, a ipak pritom ne opterećuje ruke. Ergonomski gledano, pun pogodak.

Veliki i prema vozaču strmo zaklonjeni spremnik goriva pruža sjajan oslonac pri snažnijem kočenju, a udubljena na njegovim bočnim stranicama vrlo su dobro oblikovana te omogućavaju pogodan smještaj nogu vozača prilikom agresivne vožnje.

Sjedalo je nešto uže nego što biste mogli pomisliti obzirom na veličinu motocikla, a ujedno je i jedna od rijetkih zamjerki koju bismo mogli uputiti na račun ovoga križanca spor-

CIJENA  
127.500 KN





(1) Prednji je poluoklop vrlo sličan onome s modela R 1200 S, s kojim dijeli prednje svjetlo, no tu sličnosti s bokserom uglavnom prestaju (2) Diskovi promjera 320 mm nude veliku zaustavnu silu, no treba se malo priviknuti na doziranje kočnice (3) Iz ispušnog topa pomalo neuglednog izgleda dopire reski zvuk koji prije predstavljanja serije K nije bio svojstven BMW-ovim motociklima (4) Kardanski prijenos novije generacije vrlo je uglađen i omogućava trenutačan odaziv na ručicu gasa bez uobičajenog "cukanja" (5) Dragulj u kruni ovog BMW-a je njegov pogonski agregat, koji krije 163 KS i 127 Nm okretnog momenta

agregat ima dvije bregaste osovine u glavi i četiri ventila po cilindru, a razvija prilično veliki omjer kompresije od čak 13:1. Jedna od specifičnosti tog agregata je što su mu cilindri nagnuti prema naprijed pod kutom od 55 stupnjeva, što doprinosi izuzetno niskom težištu motocikla te pospješuje raspored težine i omogućava bolje vozne osobine.

Mjenjačka kutija sa šest stupnjeva prijenosa lagana je i kompaktna, a neobično je to što je kasetnoga tipa, što je rješenje inspirirano natjecateljskom tehnologijom. Završni prijenos je, naravno, izveden preko tradicionalnog kardana, koji ujedno čini i klasični BMW-ov Paralever sustav stražnjeg ovjesa. Prednji je ovjes, kao i kod ostalih motocikala serije

K, povjeren relativno novom BMW-ovom Duolever sustavu ovjesa, koji osim preciznosti upravljanja uvelike umanjuje poniranje prednjeg kraja motocikla pri kočenjima.

A za kočenje se naprijed brinu dva plivajuća diska promjera 320 mm, na koje djeluju četveroklipne kočione čeljusti, dok je straga jedan disk promjera 265 mm koji zaustavlja čeljust s

dva klipa. Kočioni sustav sasvim zadovoljavajuće zaustavlja 241 kg težak motocikl, iako je potrebno početno privikavanje na rad kočnica. Naime, iako na njihovu zaustavnu silu nismo imali nikakvih primjedbi, malo nas je iznenadio njihov slab odaziv na početni pritisak poluge kočnice, da bi zatim, kada bi naš pritisak postao jači, one 'zagrizle' svom snagom. No, nije

BMW K 1200 R Sport neće se ni na natjecateljskoj stazi naći u inferiornom položaju





Za razliku od inače zrakom hlađenih bokser motora karakterističnih za BMW-ove motocikle, serija K odlikuje se tekućinom hlađenim rednim četverocilindričnim agregatima



lagano i nizati kilometre uživajući u opuštenuj vožnji prirodnom ili urbanim sredinama, a on vas sve to vrijeme ničim neće mamiti na pojačavanje tempa, već će ugodno gutati neravnine dok njegov pogonski agregat poput neke velike mačke zadovoljno prede na niskim okretajima.

Ipak, valja malo pripaziti prilikom kretanja i na malim brzinama jer se tu doista dolazi do izražaja težina motocikla, baš kao i njegov veliki međuosovinski razmak od 1,571 mm. Doduše, čim se brzina malo poveća, upravljanje motociklom postaje znatno lakše i osjećaj težine se polako počinje gubiti. Tome vjerojatno pomaže i stražnja guma, koja serijski dolazi u dimenziji 180/55-17, iako se kao opcija nudi i veća guma u dimenziji 190/50-17. Teoretski će

to ništa strašno i nakon kratkog vremena prilagodbe kočnice nimalo nisu umanjivale naš užitek u vožnji.

### Oprema na najvišoj razini

Ploča s instrumentima tipično je 'BMW-ovska', što znači da obiluje svom silom informacija koje se mogu očitati na ekranu od tekućih kristala smještenom ispod analognog brzinomjera i obrtomjera. Osnovni podaci na ekranu uključuju odabranu stupanj prijena, količinu goriva u spremniku i temperaturu motora, no jednostavnim pritiskom na tipku smještenu na lijevoj ručki upravljača vozač na ekranu može doći do mnoštva informacija, od trenutne potrošnje goriva, predviđenog broja kilometara koje možemo prijeći s ostatkom goriva u spremniku, pa sve do nečeg tako jednostavnog kao što je sat. Kako je naš testni motocikl bio doista bogato opremljen dodatnom opremom, između ostaloga smo na displeju mogli pratiti i pritisak zraka u gumama. Iako ta informacija nije nešto što je na motociklu apsolutno nužno, čovjek se vrlo brzo može razmaziti, a i u svakom slučaju smo skloniji povjerovati podatku koji nam prikaže precizna BMW-ova elektronika nego onome koji nam izbacuju uglavnom neprecizni instrumenti na benzinskim crpkama.

No dio dodatne opreme koji je na nas ostavio najveći dojam krije se pod kraticom ESA ili Electronic Suspension Adjustment. Doslovno prevedeno, to je sustav elektron-

ske prilagodbe ovjesa, a omogućava podešavanje ovjesa jednostavnim pritiskom na tipku smještenu na upravljaču, i to dok je motocikl u pokretu. Ovjes je moguće podesiti u tri osnovne opcije: 'comfort', 'standard' i 'sport', no isto tako se sve tri opcije mogu prilagoditi samo za vozača, vozača s putnikom, vozača s teretom, te vozača s putnikom i teretom. Iako u vožnji možda u prvi tren ne možete osjetiti nastale promjene, vrlo brzo vam postaje jasno da opciju sport nije preporučljivo koristiti na neravnim prometnicama punim rupa.

Od ostalih poslastica s popisa dodatne opreme spomenut ćemo još

i kod BMW-a sveprisutni ABS sustav kočenja, a tu je i mogućnost grijanja ručki upravljača, funkcija koju vjerojatno nećete koristiti u ljetnim mjesecima, no znat ćete ju cijeniti čim se vanjske temperature približe jednoznačnim brojkama.

### Kod kuće u svim uvjetima vožnje

Posebna draž ovog motocikla krije se u činjenici da vam dopušta da sami određujete način na koji ćete ga voziti, to jest, na njemu se osjećate jednako prirodno bilo da ga vozite polako ili brzo i bez pogovora odgovara na sve vaše želje. Možete ga voziti posve

vam ona ponuditi veću hvatljivost, no isto tako morate biti svjesni da ćete izgubiti nešto na okretnosti ovog motocikla, koji ipak zahtijeva malo veći napor prilikom rušenja u zavoje.

To ne znači da je K 1200 R Sport težak za vožnju. Naprotiv, čak ga je osobit užitek voziti dionicama s mnoštvom brzih i srednje brzih zavojaja. Jedino moramo naglasiti da motocikl ne pada u zavoje sam od sebe i potrebno je malo više rada tijelom i odlučnosti da bi se postigao pravi užitak sportske vožnje.

No, ako već i nije brz poput munje pri izmjenama smjera, stabilnost u nagibu mu je jedna od jačih strana,

Visoki upravljač u kombinaciji s nisko postavljenim sjedalom omogućava opušteni položaj sjedenja koji ne umara vozača ni nakon mnogo prijeđenih kilometara



**PRAZNA STRANICA**



posebice u dugim i brzim zavojima. U njima oduševljava preciznošću upravljanja i usrdno prati željenu putanju kao po šinama, bez obzira radi li se o savršeno glatkoj prometnici ili onoj prepunoj rupa i neravnina. Za to su prvenstveno zaslužni Duolever i Paralever sustavi ovjesa koji osiguravaju prilično visoku razinu udobnosti, a ipak su dovoljno tvrdo podešeni da omogućavaju motociklu sportske performanse.

### Zvjska snaga

Ipak, najjači adut BMW-a K 1200 R Sport nije ovjes, nego njegov pogonski agregat koji savršeno uglađeno radi na malim okretajima, no ukoliko poželite, samo lagano okretanje ručice gasa pretvorit će ga u razjarenu zvijer koja halapljivo i nezadrživo proždire asfalt pod sobom. 163 KS, koliko razvija agregat, vrijednost je koje se nitko ne bi posramio, no u vožnji zapravo do puno većeg izražaja dolazi veliki okretni moment od 127 Nm. Ta vrijednost se postiže pri 8.250 okr/min, no već od nekih 3.500 okretaja motor vuče kao lud. Ipak, ako ste pomislili da je agregat savršen - prevarili ste se. Ispod 3.500 okr/min, motor radi neugladeno i tromo, pa je potrebno ili promijeniti stupanj prijenosa u niži ili voziti motocikl uz doziranje spojke. No, zato iznad te kritične vrijednosti od 3.500 okr/min kao da smo prošli nekakav nevidljivi prag i tada agregat počinje vući kontrolirano i izuzetno snažno, a to u kombinaciji s velikom krajnjom snagom znači da će ovom BMW-ovom sportašu na ubrzanjima mnogi gledati u registarsku pločicu. No to isto tako znači da je potrebna određena doza opreza prilikom otvaranja gasa, jer

nam se na testu nerijetko događalo da se stražnja guma zavrti u prazno pod silnom provalom snage.

Na velikim brzinama ovaj BMW se snalazi kao riba u vodi i to ponajviše zahvaljujući velikom vjetrobranu na poluoklopu, koji pruža doista zavidnu zaštitu od vjetra, tako da održavanje velikih putnih brzina nije nikakav problem. No malu kritiku ipak moramo uputiti na retrovizore. Naime, iako motocikl nije proizvodio nikakve spomena vrijedne vibracije, retrovizori su pri većim brzinama ipak počeli vibrirati, pa su samim time postali nepregledni. Kako je ovo motocikl koji će mnogi budući vlasnici koristiti za duža putovanja, spomenimo i to da smo ostali ugodno iznenađeni vrlo malom prosječnom potrošnjom, koja se kretala u rasponu od 5,6 do 7 litara benzina na sto kilometara, što je prilično razumna brojka za motocikl takve snage i težine.

Kardanski završni prijenos također je nešto što zavrjeđuje riječi pohvale zbog nikakvog primjetnog "cukanja" inače svojstvenog kardanskim prijenosima. Čak naprotiv, odaziv na ručicu gasa vrlo je uglađen i izravan. Jedino što malo smeta je malo glasnija mjenjačka kutija, koja u kombinaciji s hidrauličkom spojkom traži kratko vrijeme privikavanja. No, kada jednom "uhvatite ritam" mijenjanja brzina, mjenjač postaje mek kao putar.

### BMW je uvijek BMW

A to u prijevodu znači da košta. Za ovaj model ćete u njegovoj osnovnoj izvedbi morati izbrojati nemalih 127.500 kuna, a ukoliko poželite dodatni luksuz silne dodatne opreme



U ergonomiju motocikla je uloženo mnogo truda, pa ona tako pogoduje i brzoi i laganoj vožnji, ovisno o vozačevim željama

kojom je bio opremljen i naš testni primjerak, morat ćete biti spremni zavući ruku još dublje u džep. Ipak, cijena je nešto na što su se vlasnici BMW-ovih motocikala odavno navikli i prihvaćaju je kao nužno zlo, a u zamjenu za nju dobivaju izuzetno kvalitetan motocikl zavidno dobre završne obrade, jednom riječju, BMW. Držimo da će ga kupovati uglavnom ozbiljniji ljudi kojima je udobnost na prvom mjestu, a ipak žele tu i tamo ispitati granice svojih mogućnosti i mogućnosti samoga motocikla. Sve u svemu, na kraju možemo zaključiti da BMW ovim modelom nije upao u zamku u koju proizvođači obično

upadnu kada žele ugoditi svima, pa na kraju tržište dobije proizvod s previše kompromisa da bi se svidio ijednoj ciljanoj skupini kupaca. K 1200 R Sport je prije svega udoban motocikl s izuzetno snažnim pogonskim agregatom, kojeg je užitek voziti. ■

#### TEHNIČKI PODACI

<b>Motor:</b> redni, četiri cilindra, četverotaktni
<b>Promjer x hod:</b> 79 x 59 mm
<b>Obujam:</b> 1.157 ccm
<b>Odnos kompresije:</b> 13:1
<b>Razvod:</b> dvije bregaste osovine i 4 ventila po cilindru
<b>Hlađenje:</b> tekućinom
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Napajanje:</b> elektronsko ubrizgavanje
<b>Spojka:</b> višestruki diskovi u uljnoj kupki
<b>Mjenjač:</b> 6 brzina
<b>Završni prijenos:</b> Kardan
<b>Okvir:</b> aluminijски
<b>Ovjes:</b> naprijed Duolever sustav, hod 115 mm, straga Paralever sustav s jednostrukom oscilirajućom vilicom i monoamortizerom hoda 135 mm.
<b>Gume:</b> prednja 120/70-17, stražnja 180/55-17
<b>Kočnice:</b> naprijed dvostruki disk promjera 320 mm i kočiona čeljust s 4 klipca, straga disk promjera 265 mm i kočiona čeljust s 2 klipca
<b>Dimenzije (u mm) i težina:</b> duljina 2.228, širina 856, visina sjedala 820 (u opciji 790), osovinski razmak 1.571, težina (sa svim tekućinama) 241 kg
<b>Deklarirano:</b> snaga - 163 KS (120 kW) - 10.250 okr./min, max. okr. moment - 127 Nm pri 8.250 okr./min.
<b>Spremnik goriva:</b> 19 l

**+** snaga, okretni moment, ergonomija, stabilnost, ovjes, podešavanje ovjesa

**-** neujednačen rad na niskim okretajima, težina na malim brzinama, cijena

Motocikl daje najbolje od sebe u dugim zavojima, kada oduševljava svojom stabilnošću

