

PIŠE: **BORIS METIKOŠ**
 FOTO: **ŽELJKO PUŠČENIK**

Snažan motor i enduro položaj vozača jednostavno mame na izvođenje svakojakih vragolija



Na osnovi maksimi terenca iz obitelji HP2, BMW je predstavio i cestovnu verziju ekstremno sportskog podvozja, koja dolazi u obliku eksplozivnog supermota masivnih dimenzija. Uz upečatljivo ime i surov dizajn Megamoto se odlikuje i snažnim bokser agregatom visokih performansi, reaktivnim voznim osobinama, agilnom ciklistikom i iznimno snažnim kočnicama. Riječ je o ekskluzivnom mješancu prestižnog karaktera, na što upućuje i njegova astronomska cijena

Div koji osvaja

Ljudi su dosta nalik motociklima i ako ih stavimo u taj kontekst, vidjet ćemo da postoji veliki broj parametara u kojima se, s manjim ili većim odstupanjima, mogu uočiti određene

sličnosti. Kao i kod motor-kotača, i kod ljudi ima osoba koje će vam se odmah svidjeti i koji će vas trenutačno osvojiti svojom pojavom, ali isto tako ima i onih koji vam ni nakon mnoštva susreta

nisu simpatični i koje jednostavno, tko zna iz kojeg razloga, ne možete "sažvakati". Isto tako, postoje i oni koji vam "legnu" tek nakon nekog vremena, kao i oni koji vam svojim prvim nastupom utjeraju "strah u kosti", da bi tek nakon nekog vremena vidjeli da je riječ samo o vanjskoj fasadi i da se radi o osobama sasvim suprotnog karaktera od onog za što se predstavljaju.

No, u ovoj "voli - ne voli" klasifikaciji postoji i jedna posebna skupina koja nas svojom pojavom uvijek podjednako fascinira, bez obzira na to da li na nas ostave pozitivan ili negativan dojam. Naravno, to su blizanci, dvije ili više zasebnih jedinki koje gotovo u potpunosti dijele vizualni identitet, ali se zato razlikuju u karakternim osobinama, interesima, sposobnostima i životnim stavovima.

Ako je riječ o blizancima koji su još k tome i vrhunski sportaši, njihova maksimalna dostignuća će vjerojatno biti vrlo slična, ali ne i identična, i vjerojatno ne u istim granama sporta, što će ovisiti o njihovim unikatnim sposobnostima i osobinama.

Blizanci koji međusobno dijele matične stanice i DNK u moto industriji više nisu novost, nego

uvriježeno pravilo napretka i evolucije. Ipak, u skorije vrijeme sve su prisutnija i rješenja u kojima se ista baza koristi za izradu nekoliko po primjeni različitih modela. Ovakva proizvodna filozofija s jedne strane štedi novac proizvođačima, dok s druge strane krajnjim korisnicima omogućuje pronalaženje idealnog prijevoznog sredstva koje će najviše pogodovati njihovim potrebama.

U stalnoj potrazi za što atraktivnijim proizvodima koji će dodatno zaintrigirati moto svijet i pozitivno djelovati na osjećaje promatrača njemački BMW je nakon G serije još jednom odlučio zaigrati na kartu nadogradnje iste osnove, kako bi uz minimalne, ali suštinske dorade dobio novi model kojeg odlikuje sasvim drugačije usmjerenje. U ovom slučaju riječ je o novom članu ekstremno sportske loze "boksera" koji se kriju iza jednostavne oznake HP2. I dok je osnovni model HP2 bio ljubitelj isključivo prirodnih podloga, specijalizacija novog modela je sasvim suprotna primjena, odnosno, upotreba na urbanim prometnicama. Istina, zahvaljujući supermoto kitu

Široki cilindri bokser agregata zahtijevaju tipično cestovnu tehniku vožnje s koljenom na podlozi





CIJENA CCA.
20.000 EUR

Iako velikih dimenzija, Megamoto u zavoje silazi izuzetno brzo i precizno prati zadanu putanju, a zahvaljujući niskoprofilnim gumama bez problema ostvaruje i zavidne nagibe



Iako je tvrdo podešen, Ohlsovs stražnji amortizer besprijekorno obavlja svoj posao, ali je osjetljiv na naglašene neravnine



koji se mogao nabaviti kod ovlaštenih prodavača uz malo truda i "šarafanja" u vlastitoj garaži mogli ste dobiti BMW-ov masivni hard enduro koji je nudio i opciju kompromisa za terensku i cestovnu vožnju. No, koliko god se taj doradeni model dobro snalazio na cesti i dalje su ostali neki parametri koji nisu podržavali takav stil vožnje. Ovdje prvenstveno mislimo na snagu prednjeg kočionog sustava, dužinu hoda ovjesa, kao i na sam rad stražnjeg "zračnog" amortizera. Upravo zbog toga, ali i zbog velikog interesa javnosti za jednim potpuno cestovnim modelom, BMW je predstavio i maksimalni enduro teške kategorije dotjeran u potpuno cestovnom stilu, ali, naravno, bez žrtvovanja njegova iskonskog

izražaja, što upućuje na činjenicu da je riječ o vrhunskom dometu u klasi dvocilindričnih super-moto proizvoda. Obzirom da se radi o sportskom proizvodu, novi model prati glavne karakteristike BMW-ove HP2 linije kao što su masivne dimenzije, upečatljiv izgled i velika širina boxer-motora, a sve zajedno dolazi pod imenom Megamoto!

Eksplzivna nadgradnja

HP2 Megamoto se i dizajnom gotovo u potpunosti oslanja na svoju HP2 obitelj, od koje preuzima već poznata rješenja vanjskih oplata od "špricane" plastike otporne na vanjska oštećenja i spremnik goriva zapremine svega 13 l, koji se nalazi skriven unutar okvira.

Nikakve promjene nisu izvedene niti na dvobojnom sjedalu velike dužine i skromne širine, kao ni na stražnjem kraju, koji završava stop svijetlom nešto većih dimenzija. No, za razliku od terenske inačice, Megamoto se može pohvaliti i nekoliciom elemenata od ekskluzivnih materijala kao što su gornje oplata spremnika goriva i kućišta prednjeg svijetla izvedenih od karbonskih vlakana, koji zajedno sa bijelo-plavom kombinacijom boja motociklu daju dodatnu notu agresivnosti. Kad smo već kod prednjeg svijetla, moramo spomenuti i potpuno novu vjetrobransku masku u koju je integrirano svjetlo preuzeto s jednocilindrične rodbine, odnosno s modela G 650 Xmoto ili G 650 Xcountry, kao

i veliku i potpunu upravljačku ploču koju je donirao model R 1200 S i koja svojim izgledom i bogatstvom sadržaja prati smjernice koje susrećemo i kod ostalih modela ovog proizvođača.

Nepromijenjena ostaju i konstrukcijska rješenja čeličnog okvira, koji se odlikuje iznimnom čvrstoćom i kompaktnošću, kao i pogonski boxer agregat najnovije generacije i ukupne zapremine 1.170 ccm, koji je još dodatno tuniran, kako bi se bolje nosio sa težinom vozila i u cestovnoj primjeni osigurao još kvalitetnije performanse. U odnosu na terensku inačicu ukupna snaga je tako povećana sa 105 KS pri 7.000 okr/min na 113 KS pri 7.500 okr/min, što je prije svega zasluga ispušnog sustava "Akrapovič",

Zahvaljujući cestovnoj ciklistički motocikl je u vožnji daleko reaktivniji, zabavniji i upravljiviji nego bazični model terenske orijentacije, ali je i nešto osjetljiviji na neravnine i povratne udarce



koji se isporučuje serijski, te osim performansama pridonosi i agresivnijoj optici cijelog motocikla. Okretni moment od 115 Nm Mega Moto isporučuje u nešto višem režimu, na 6.500 okr/min, za razliku od iste vrijednosti kod HP2, čiji je okretni moment dostupan na 6.000 okr/min.

Ipak, suštinske razlike između bavarskog hard enduro "diva" i njegove cestovne inačice su najizraženije u pogledu ciklistike, koja je također u najvećoj mjeri preuzeta sa sportskog modela R 1200 S, kao i u nešto redizajniranoj geometriji, koja se javlja kao neizbježan rezultat u preinakama ovakvog tipa. Megamoto se tako umjesto na žbice oslanja na atraktivne aluminijske kotače veličine 3,5 x 17 sprijeda i 5,5 x 17 straga, s po pet krakova u obliku "Y", koji svojim dizajnom nalikuju na one koji se ugrađuju na R 1200 S, a naglašeno cestovnu orijentaciju prate i nisko-profilne gume dimenzija 120/70-17 sprijeda, te širokih 180/55-17 straga. Osim što izgledaju atraktivnije, kotači manjeg promjera su zaslužni i za niže težište prednjeg kraja, zbog čega je ovaj model reaktivniji i brži u promjenama smjera, kao i za novu vrijednost visine sjedala, koja je sa 920 snižena na 890 mm, iako je i to još uvijek dosta visoko i stvarat će probleme mnogim vozačima nižeg rasta.

Čvrsti oslonac

Spuštanje prednjeg kraja dovelo je i do novih vrijednosti predtraga, 95 mm, i kuta vilice, 61,4 stupnjeva, kao i do pomicanja prednje osovine unatrag, što bi u vožnji trebalo rezultirati i puno agilnijom ciklistikom. Iako bi se na temelju navedenog moglo zaključiti drugačije, međuosovinski razmak nije osjetno skraćen. Naprotiv, on iznosi 1.615 mm, što znači da je ostvareno povećanje od 5 mm, kako se ne bi narušila ukupna stabilnost vozila na visokim brzinama i u dugačkim zavojima.

Osim kotača i geometrije drugačiji uvjeti i podloge na kojima se vozi kod Megamota uvjetuju i krući setup ovjesa, koji je kod ovog modela izveden po strogo cestovnim parametrima. Sukladno tome, prednja Marzocchij upside-down vilica s cijevima promjera 45 mm podešena je puno čvršće i jače u kompresiji i povratu, a ukupni hod joj je sa 270 mm smanjen na 160 mm, kako bi motocikl sigurnije i stabilnije prolazio zavoje svih konfiguracija. Drastično smanjenim hodom odlikuje se i stražnji potpuno podešivi Ohlinsov monoamortizer, kojem je, u odnosu na nekonvencionalni "zračni" element sa HP2, hod također smanjen sa 270 mm na 180 mm.

Da bi se potencijal tako stabilnog podvozja mogao još bolje iskoristiti, ugrađen je i dodatni prednji kočioni

HP2 Megamoto je cestovna verzija hard enduro modela opremljena agresivnom ciklistikom ekstremno sportske orijentacije, kao i ekskluzivnim materijalima i komponentama



Zbog izraženije cestovne upotrebe, guma sa većim gripom i nešto opterećenijeg prednjeg kraja standardni prednji disk dimenzija 305 mm zamijenjen je većim elementom promjera 320 mm



Bogata i pregledna instrument ploča preuzeta je s modela R 1200 S. Električni prekidači su izvedeni u tipičnom BMW-ovom stilu i zahtijevaju određeno privikavanje



Najbolje od sebe Megamoto pruža na zavojitim dionicama, kada u potpunosti demonstrira sve prednosti supermoto filozofije



disk. Naime, umjesto jednog diska promjera 305 mm Megamoto zauzavljaju dvostruki diskovi promjera 320 mm i njima pripadajuća Brembo kočiona klijesta sa četiri kočiona klipića i četiri kočione obloge, zahvaljujući čemu su se zaustavne moći Megamota svrstale u razred najmodernijih sportaša R-orijentacije. Navedene izmjene su neophodne zbog izraženije cestovne primjene, guma sa daleko većim gripom i dosta opterećenijeg prednjeg kraja. Stražnji kraj je na ovom modelu manje zahtjevan, pa je zadržao rješenje diska od 265 mm, na koji djeluju plivajuća kočiona klijesta s dva klipića.

I to bi bilo sve o razlikama u donjem postroju između HP2 i Megamota. Istina, iako se ne radi o nekim značaj-

nijim preinakama, ponašanje motocikala u vožnji i njihov kompletan ustroj potpuno su drugačiji. Sa svojom vozački aktivnom i na prednji kotač orijentiranom vozačkom pozicijom, sa svojim izvrsnim i preciznim balansom, te s ergonomskim rješenjima cockpita Megamoto će zasigurno oduševiti sve ljubitelje dinamične vožnje. Sve u svemu, motocikl djeluje vrlo moderno i agresivno, ali i moćno, zahvaljujući svojim dimenzijama i masivnom boxer agregatu.

Položaj vozača najlakše možemo opisati kao sportsku eleganciju, što znači da je ergonomija dobro pogodena i da će se svatko ugodno smjestiti na ovom motociklu, ali i da je cijeli motocikl vrlo uskih bokova, kako bi

vozač imao maksimalnu slobodu kretanja. No, zbog naglašenih dimenzija vozila položaj ima i svojih mana, pogotovo za vozače nižeg stasa. Kao prvo, sjedalo je postavljeno na dosta velikoj visini, što stvara probleme prilikom stajanja na mjestu, a osim toga je i dosta tvrdo podstavljeno, što utječe na ukupnu udobnost u vožnji. Tu je još i velika udaljenost između upravljača i sjedala, koja vozača postavlja u dosta izdužen položaj.

"Macho" u svakom pogledu

Isto tako, Megamoto - kao i njegova terenska inačica - ostavlja dojam pravog "macho" motocikla i vozaču ulijeva strahopoštovanje svojim dimenzijama i masivnim boxer agregatom, čiji cilindri vidljivo strše prema van i time ometaju sigurnost oslanjanja noge na tlo prilikom stajanja. Naravno, ne smijemo zaboraviti niti njegov surov i esencijalni dizajn, iako on u ovoj fun-bike izvedbi djeluje nekako puno civiliziranije i smirenije. Široki cilindri boxer motora zaslužni su i za određena ograničenja prilikom probijanja kroz svakodnevnu gužvu, jer često imate osjećaj da vam za prolaz između automobila nedostaje prostora, iako je to sasvim subjektivan dojam, koji se gubi s praksom. S druge strane, zahvaljujući niskom težištu boxer agregata, širokom upravljaču

i velikom zakretnom kutu manevriranje ovim bavarskim "divom", na mjestu ili na skućenom prostoru, vrlo je jednostavno i intuitivno, gotovo nespojivo s njegovim dimenzijama koje primarno zastrašuju. Opuštenoj vožnji u gradskom prometu pridonosi još i mala težina od svega 179 kg bez tekućina, kao i masivna vrijednost okretnog momenta, te linearna krivulja razvijanje snage.

U nižim okretajima motor radi tiho i mirno, a kad se okretaji popnu iznad 4.000 okr/min, motor doslovno "poludi" i morate se dobro primiti za upravljač da vas ne izbaci sa sjedala. U stvari, zahvaljujući boljim vrijednostima ukupne snage Megamoto se odlikuje i puno snažnijom progresijom i boljim odazivom na komandu gasa u odnosu na terensku inačicu, a i tonovi koje proizvodi su puno sportskiji i oštrije zahvaljujući ispušnom sustavu "Akrapović".

Ubrzanje od 0-200km/h je prava šala za ovaj motocikl, a ništa manje upečatljiv nije niti podatak o maksimalnoj brzini od 235 km/h, koliko ovaj "div" može dohvatiti na nekoj od dionica autoceste na kojima nema ograničenja. Ipak, ono što će vas bez obzira na performanse podsjetiti da se nalazite na BMW-u su karakteristični trzaji kardana, koji se ne osjete previše prilikom dodavanja gasa, ali će zato dobro prodrtati motocikl prilikom žešćeg mijenjanja brzina na niže, budući da u tim uvjetima BMW kao pravi dvocilindraš voli zablokirati stražnji kotač. Kad smo već kod mijenjanja brzina, spomenimo da je mjenjač vrlo mekan i precizan, ali istovremeno i pomalo spužvast, pa vozač često nije siguran je li promijenio brzinu. Kod sporije vožnje smo osjetili i male vibracije i čudne zvukove kardana, što nije ništa ozbiljno, ali nije ugodno čuti.



Osim što pridonosi agresivnijoj optici cijelog motocikla, Akrapovičev ispušni sustav zaslužan je i za povećanje ukupne snage



S ukupnom snagom od 115 KS zračno-uljno hlađeni boxer agregat na Megamotu pruža osjetno bolji potisak



Vjetrobranska maska upečatljivog dizajna osigurava i sasvim pristojnu zaštitu od zračnih strujanja

No, ono što nas se dojmilo još više od samih performansi jest stabilnost motocikla na visokim brzinama, na kojima je Megamoto čvrst poput stijene, iako je riječ o dosta visokom vozilu s vrlo visokim i širokim upravljačem. Za to najveću zaslugu snose čvrsta ciklistika naglašeno cestovne orijentacije, veća vrijednost međuosovinskog razmaka i nisko težište bokser koncepcije pogonskog agregata. Ne smijemo zaboraviti niti vjetrobransku maskicu, koja je relativno malih dimenzija, ali zato kvalitetno usmjerava strujanje zraka mimo vozača, koji sjedi u naglašeno uspravnom položaju, i to sve do brzine od 150 km/h. Na brzinama većim od spomenutih bolju zaštitu omogućuju jedino sportski motocikli s punim oklopom i ako se, naravno, stisnete uz spremnik goriva, tako da se Megamoto za svoju klasu može pohvaliti sasvim pristojnom vjetrobranskom zaštitom.

Ipak, najveću zabavu i najupečatljivije osobine Megamoto ostvaruje na zavojitim dionicama i prilikom savladavanja zavoja najrazličitijih konfiguracija. U stvari, malo je motocikala takve zapremine kojima se upravlja s toliko lakoće, a u pogledu brzine promjene smjera i reaktivnosti padanja u nagib nadmašuje čak i puno sportskije predstavnike. To se posebno odnosi na kratke zavoje koje ovaj motocikl savladava s nevjerovatnom lakoćom, kao da se radi o vozilu puno manjih dimenzija. Motocikl je u zavoju uvijek vrlo siguran i stabilan, bez obzira koliko ga nagnuli, a kad ga počnete rušiti u zavoj on sam pada i nije potrebna nikakva sila da se motor prebaci iz zavoja u zavoj. Isto tako, prednji kraj je uvijek izrazito čvrst i kompaktno, iako se ponekad može činiti i pomalo težak, no to niti u jednom trenutku ne utječe na željenu putanju, koja se u svakom trenutku može lako korigirati.

Kao i kod terenske inačice, Megamoto ne podržava motocross tehniku vožnje obzirom na masivne cilindre koji "strše" u stranu i ograničavaju postavljanje noge ispred motora, ali mu zato niti malo ne smeta ako ga vozite cestovnom tehnikom s izbačenim koljenom, prilikom čega se mogu ostvariti zavidni nagibi.

Ovjes odlično obavlja svoju funkciju, no stražnji je monoamortizer ipak podešen nešto tvrđe nego što je potrebno za svakodnevnu vožnju gradskim ulicama, zbog čega se motocikl prilikom prelaska preko naglašenijih neravnina ponekad može malo i destabilizirati. S druge strane, ovakva podešenost ovjesa u svakom trenutku pruža maksimalnu povratnu informaciju o svakom milimetru ceste i o svakoj reakciji stražnjeg kotača. Za razliku od stražnjeg, prednji ovjes je napravljen kao dobar kompromis između udobnosti i stabilnosti i

Zbog agresivnije geometrije međuosovinski razmak je povećan za 5 mm, na 1.615 mm, kako bi motocikl bio što stabilniji u dugačkim zavojima i pri velikim brzinama. Niskoprofilne cestovne gume dimenzija 120/70-17 sprijeda i 180/55-17 straga osiguravaju izvrstan grip i zavidnu hvatljivost



odlično radi i po gradu i na natjecateljskoj stazi.

Kočnice su snažne i agresivne, ali su i dovoljno mekane da se mogu odlično dozirati. Prednja kočnica je i vrlo progresivna, a za zaustavljanje motocikla dovoljna su samo dva prsta na poluzi. Za vožnju na prednjem kotaču dovoljan je samo malo jači stisak poluge i Megamoto će poslušno odvojiti svoj stražnji kraj od podloge, kao što se i vidi na slikama. Šteta je

jedino što motocikl nije serijski opremljen još i sa antihopping spojkom, jer sa ovakvim kočnicama i masivnim okretnim momentom agregata "slajdanje" kroz zavoje bi bilo prava igra. Zadnja kočnica je također odlična i svoju dužnost obavlja besprijekorno.

I na kraju, užitak u vožnji i lakoća upravljanja u okvirima BMW-ove produkcije dobivaju sasvim novi značaj i potpuno novo tumačenje u obliku MegaMota, ekstremnog boksera

koji je najlakše opisati kao vozački stroj bez kompromisa: snažan, pokretljiv i iznad svega vrlo ekskluzivan. Isto tako, zbog malog broja primjeraka koji će se naći na tržištu eksplozivni mješanac jakog karaktera i visoke tehnologije će najvjerojatnije bit rezerviran samo za one koji cijene jedinstven osjećaj posjedovanja nečeg posebnog, kao i užitak vožnje sportski orijentiranog motocikla. I koji ga, naravno, mogu platiti! ■



U svakodnevnoj primjeni prednji kočioni sustav se ističe velikom snagom i kvalitetnim doziranjem, no, određenu slabost zato pokazuje prilikom forsirane upotrebe, pri čemu bi mu više odgovarale snažnije komponente u potpunosti preuzete sa nekog od cestovnih modela

TEHNIČKI PODACI

Motor: dvocilindrični, boxer, četverotaktni
Promjer x hod: 101 x 73 mm
Obujam: 1.170 ccm
Odnos kompresije: 11,0:1
Razvod: jedna bregasta osovinica i 4 ventila po cilindru
Hlađenje: zrak-ulje
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje goriva s leptirastim tijelima promjera 47 mm
Spojka: suha s jednim diskom
Mjenjač: 6 brzina
Okvir: čelične cijevi
Ovjes: upside-down vilica promjera 45 mm, hoda 160 mm; straga Ohlins monoamortizerom, hod 180 mm
Gume: prednja 120/70-17, stražnja 180/55-17
Kočnice: naprijed dvostruki diskovi promjera 320 mm i kočiona čeljust sa 4 klipića, straga disk 265 mm
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.350, širina 880, osovinski razmak 1.615, visina sjedala 890, težina 179 kg
Deklarirano: snaga - 113 ks (83 kW) - 7.500 okr/min, max. okr. moment - 11,7 kgm (115 Nm) pri 6.000
Spremnik goriva: 13 l.
Max. brzina: cca. 230 km/h

+ položaj vozača, kut zakretanja upravljača, agilnost, snaga kočnica, okretni moment

- cijena, oslonci za noge suvozača, dimenzije