

5

'konjev'

Morda se ne sliši veliko, toda pet dodatnih 'konj', ki jih je po štirih letih dobil BMW-jev veliki GS, je tisto, kar je potreboval, da je ta odlični paket postal še boljši.

besedilo: Peter Kavčič • foto: Grega Gulin

► Ob takšnih presenečenjih in ob takem napredku si včasih sami pri sebi rečemo, da so pri BMW-ju morali predvideti to, da bodo motor, ko bo prišel čas za prvo pomladitev, 'navili' s 100 na 105 'konjev'. Agregat je v bistvu enak in ugotovljamo, da kljub tisti plastični šminki, zaradi katere je videz R 1200 GS-a postal bolj agresiven in robusten, motocikel ostaja tak, kot je bil. Le njegov značaj je z leti dozorel, se okreplil.

No, tu so še elektronika in vsa varnostna pomagala, ki so stvar evolucije zadnjih let, a zaradi teh tale GS v vožnji ni bistveno drugačen. Poleg ABS-a in ESA-ja (elektronsko nastavljivo vzmetenje) si za popoln elektronski varnostni paket lahko omislite še sistem proti zdrsavanju pogonskega kolesa. Testni BMW je imel le ABS in za tako opremljenega bi se tudi mi odločili, kar bi nas stalo dobrega tisočaka.

Še nekaj nam je postalo jasno že po prvih kilometrih in se je potrdilo tudi pozneje med preizkusom: R 1200 GS je ohranil vse pozitivne lastnosti predhodnika, torej lahkotnost in vodljivost v ovinkih ter neverjetno smerno stabilnost, seveda tudi če se peljete v dvoje, po možnosti s kar precej prtljage.

Programska injekcija steroidov, ki prek elektronskega zapisa motorju doda poper, pa je tisto, kar najbolj poskrbi za nasmešek



BMW R 1200 GS

med vožnjo! Ko 'odpreš' plin in začne bokerski dvovaljnik vleči zvezno ter odločno, je občutek še boljši kot prej. V srednjem območju vrtljajev naraščanje moči sicer rahlo upade, toda to se ob dobro preračunanem šeststopenjskem menjalniku, ki celo ne škrtva več tako, kot je to veljalo za ta model, izniči. Živahnost kaže tudi z lahkotnim povzpenjanjem na zadnje kolo. Še v drugi ali tretji prestavi bo brez sramu poskočil na odločen ukaz desnega zapeljaja.



Vzmetenje ostaja enako, torej BMW-jev para- in duolever, kar pomeni pravzaprav nič posedanja nosu pri močnem zaviranju in uglasenost, ko gre za polaganje ovinkov na podeželski cesti. Nastavitev zadnjega blažilnika si lahko prilagajate z

vrtenjem nastavitvenega kolesca kar med vožnjo. Spodobna poraba goriva, ki je znašala 5,5 litra, in velika posoda za gorivo (ko se vam vklopi rezerva, boste vanjo natočili 16 litrov) poskrbita za sproščeno in prijetno potovanje brez nadležnih pogostih postankov na bencinskih črpalkah.

In kaj porečemo na ceno? Ta je huda, tu ni kaj filozofirati; skoraj 13 tisoč evrov za osnovni model je veliko, in če si omislite še manjši komplet opreme, ABS, potovalni paket in še kakšno malenkost, bo vaš račun tanjši za dodatna dva tisočaka, opremljen z vsemi dodatki pa lahko ta GS stane tudi tja do 18 tisoč evrov. Tolažba je sicer klavrna, toda če pomislimo na to, da dobro drži ceno, nakup niti ni tako neracionalen. Je pa to še vedno velik kup denarja.

A kot je dejal kolega, ni ga boljšega za vsak dan, za skok v Dolomite ali tedenski potep po Evropi. Pa še marsikdo vam ga bo zavidal, vsaj potihoma, če ne naglas. Saj veste, Slovenci smo! ◀◀

BMW R 1200 GS

Cena testnega vozila: 12.900 EUR

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 2-valjni, 4-taktni, 1.170 cm³, 77 kW (105 KM) pri 7.500/min, 115 Nm pri 5.570/min, elektronski vbrizg goriva.
Okrvir, vzmetenje: jeklen cevni, motor nosilni del šasije, spredaj duolever, zadaj paralever.
Zavore: spredaj 2 koluta premera 320 mm, zadaj 1 kolut 265 mm.
Medosna razdalja: 1.507 mm
Posoda za gorivo, poraba na 100/km: 20 l, 5,5l.
Višina sedeža od tal: 850/870 mm.
Masa (suha): 203 kg.
Kontakt: Avtoval, d. o. o., Grosuplje, tel.: 01/78 11 300.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ moč, navor
- ▲ pospeški, prožnost motorja
- ▲ bogat izbor opreme
- ▲ ergonomija in veliko udobja tudi za sopotnico
- ▲ stabilnost pri velikih hitrostih
- ▲ ogledala

▼ cena

