



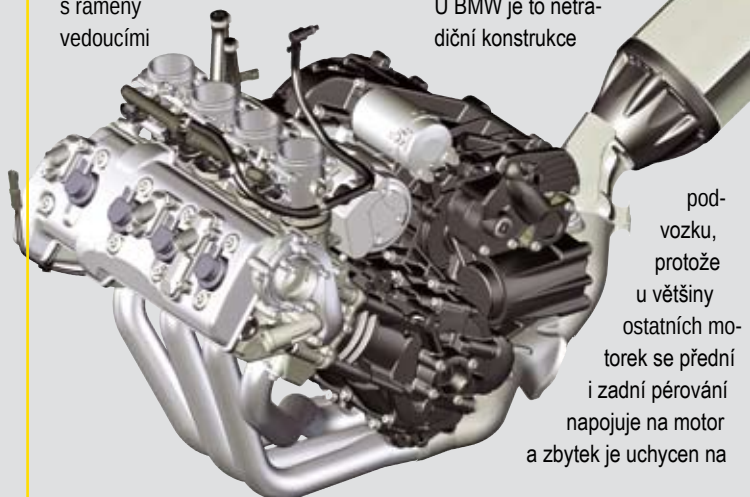
Kurva, hoši, guten Tag!

Předem jedna základní věc: K 1200S vypadá ve skutečnosti o dost líp než na fotkách. Bavor je svalovec, líbovec a nezměnitelný Němec. Moderní hrouda plastu a hliníku, která jezdí rychle už od pohledu. Akorát se asi pár lidí mimo motorky zeptá, proč má místo výfuku velkou termosku.

Konstrukce je na německou značku skoro ve všech směrech neortodoxní a například rám je nečekaně deltabox, s rameny vedoucími

Je novodobá německá stíhačka soupeřem pro Hayabusu nebo reinkarnací nepříliš úspěšného čtyřválce K1? Záleží na úhlu pohledu, ale nejspíš je něčím úplně jiným.

nízko nad motorem. U BMW je to netradiční konstrukce



podvozku, protože u většiny ostatních motorek se přední i zadní pérování napojuje na motor a zbytek je uchycen na

přídavných konstrukcích. Motor výrazně skloněný pod úhlem 55 stupňů dovolil použít velký desetilitrový airbox a zasadit 19litrovou nádrž hodně k zemi. Rozložení hmotnosti je 50:50, zatímco u většiny japonských strojů leží na předním kole 51 a na zadním 49 procent hmotnosti. Modernizačním zákrokem, spojujícím K 1200S s ložiskovým 1200 GS, je elektroinstalace s technologií CAN, jejíž hlavní myšlenkou je vedení informací jedním kabelem místo několika metry drátů. Výhodou je, že nabízí víc funkcí při současném zjednodušení a dovoluje snazší diagnostiku celého systému.

Pár nápadů je dokonce poprvé použito i u BMW, a to nejen vychytávky na motorce, ale také výrobní postupy. Jako jeden příklad za všechny mohou jmenovat stroje na výrobu klikových hřídelí, které mají na svědomí mašiny s titanovými těly.

Pohodlí jak na GoldWingu Rozvor motorky je mezi podobnými stroji (Hayabusa, ZX-12R, CBR 1100XX) bezkonkurenčně nejdelší a blíží se nezapomenutelné K1 z konce 80. let. Tím ale podobnosti naštěstí končí (s výjimkou použití kardanu), zaplaťpánbůh i včetně



hmotnosti, která je sice o něco vyšší než u Japonců, ale ne výrazně. BMW je sportovně cestovní motorka a těžko říct, jestli víc cestovní nebo sportovní. Ale rozhodně je hodně rychlá na dlouhých trasách, benevolentní ergonomie zaručuje pohodlí a ABS ve spolupráci se silným motorem zase rychlou a bezpečnou jízdu. Na šestku nemá motor problém točit jedenáct tisíc a vrhnout tě vpřed rychlostí přes 270 km/h. To není sice tolik co GSX 1300R „Sokolípéro“ nebo expresní Ninja ZX-12R, ale kolikrát za den se potřebuješ řídit přes tři kila...

Konstrukce tě usadí do motorky, ne na ní, a přes vnější rozměry je dvanáctka rozumně úzká kolem nádrže. Pozice je sice sportovně předkloněná, ale jen do té míry, aby ti po celodenním ježdění nezdřevněla zápěstí a nezacpaly se karpální tunely.

Pokud jde o pohodlí, nemá dvanáctka mezi sportovními hypercestáky žádnou konkurenci a nejeden koráb silnic by se před ní musel sklonit, také díky sedlu znatelně nižšímu než u Japonců. Plexi rozráží větrnou bariéru velkým stylem a do 180 km/h není třeba zalehávat na nádrž a dokonce ani při 260 km/h není vítr to, co by ti nejvíc vadilo. Nakonec jsou tu také obři zrcátka, zobrazující snad i to, co se nestalo.

Dědictví F1

Napříč uložený čtyřválec se dvěma vyvažováký je skloněn pod úhlem 55 stupňů a svými rozměry připomíná spíš šestikilo než dvakrát tak velkou jednotku (taky díky mazání se suchou skříní se zásobou oleje v nádrži za motorem). Spojka je vícelamelová mokrá (BMW většinou používá suchou jednodamelovou) a kazetová převodovka je integrovaná v klikové skříní kvůli úspoře místa. Vývoj agregátu má na svědomí opravdová kapacita Wolfgang Nehse, který u BMW konstruuje motory už dvacet let, z toho 13 let pracoval v oddělení BMW Motorsport, kde se na jeho konstrukčním prkně rodily agregáty vozů M3, M5 nebo Formule 1, ze které si pár řešení půjčil. Přes všechny průniky technologie formule 1 je čtyřválec překvapivě poslušný. Zvuk motoru se tváří hrozivě pouze na volnoběh, ale jak se roztočí, je z něj hodná jednotka. Do třech a půl tisíc se nedá moc používat a asi půjde o nedorozumění mezi elektronikou BMS a vstřikováním Bing. Vibrace se nevyskytují a zvlášť od pěti tisíc nahoru je agregát klidný jak děcko po vývaru z makovic. Od dosažení maxima „krouťáku“ do omezovače v 11 200 otáčkách jede K 1200S jako žádný jiný bavorák

a ještě na dvojku dokáže na výjezdech kreslit černé čáry.

Pérování od Hossacka

Velkou slávu rozpoutala značka kolem předního závěsu označovaného jako Duolever. Ten vynalezl v osmdesátých letech Brit Norman Hossack a BMW se zmocnila myšlenka vynález dovyvinout a aplikovat. Nechtěli ale Duolever bastlit na existující stroj, a tak počkali, až se bude vyvíjet motorka nová. Hossackův nápad se nakonec dočkal slávy spolu s dvanáctikilem, jehož přední kolo je uchyceno ve dvou masivních hliníkových ramenech. Ta jsou napojena na rám dvěma trojúhelníkovými rameny, jako to bývá například u závodních aut. Mezi spodním ramenem a hlavou řízení je centrální tlumič a vidlice je v ramenech uložená na ložiskách, díky čemuž se může otáčet. Řídítka jsou s vidlicí spojena dvěma rameny s kloubem, který je nutný, aby bylo možné řídit, když kolo pěruje. Konstrukce je tužší než konvenční vidlice se stejnou hmotností

a nepotápí se při brzdění. Tím lépe absorbuje nerovnosti, protože není zatížena potopením.

Přední i zadní centrály byly vyvinuty ve spolupráci s WP, zadní jednotka je plně nastavitelná, přední jen na útlum při stlačení.

Duolever reaguje o něco rozvázněji než teleskopy žlutých kamarádů, ale přesto jde o velký krok vpřed, mluvíme-li o BMW. V tomto ohledu se







Technická data

**BMW
K 1200S**

motor	čtyřdobý kapalinou chlazený řadový čtyřválec, DOHC/4
objem	1157 cm ³
vtřtání x zdvih	79 mm x 59 mm
výkon	123 kW (167 k)/10 250 ot./min.
točivý moment	130 Nm/8250 ot./min.
kompresní poměr	13:1
plnění motoru	vstřikování paliva
startér	elektrický
převodovka	šestistupňová
brzdy vpředu	2 kotouče Ø 320 mm, čtyřpístkové třmeny
vzadu	1 kotouč Ø 265 mm, dvoupístkový třmen
rozvor	1571 mm
výška sedla	820 mm
hmotnost	248 kg (pohotovostní)
nádrž	19 l
cena	492 400 Kč

Duolever chová líp i při zpomalování a dává víc najevo příští krok přední gumy. Reakce závěsu na všechny podněty je plynulejší než v případě teleskopické vidlice. Díky větší hmotnosti a delšímu rozvoru přebíjí K 1200 své soupeře úžasnou stabilitou, která mu propůjčuje neohroženost letícího asteroidu, ten se před nějakou silniční nerovností taky nesloží.

Tlačítko místo šroubováku

Přesto, že se tím BMW moc nechlubí, pracovala továrna poslední dobou na zpříjemnění funkce svých

servomotorem asistovaných brzd. Nestačí mít totiž super silné brzdy, ale je potřeba je udělat progresivní a s dobrou zpětnou vazbou směrem k pilotovi.

Kotouče jsou na dvanáctipaprskových ráfcích uchyceny napevno, výhodou oproti plovoucím kotoučům je nižší hmotnost a tím menší gyro-skopický efekt.

Nová generace tohoto systému s antiblokem se objevuje právě na K 1200S a je znatelně jednodušší na použití. Ale přesto pořád tak silná, že se ti při opakovaném plném sevření páčky udělá špatně.

Motorky mohou být vybaveny elektronicky nastavitelným odpružením (Electronic Suspension Adjustment - ESA), které nabízí devět kombinací pružení/tlumení, mezi kterými si můžeš vybrat stiskem tlačítka na levém řídítku. Nejdřív si musíš vybrat na displayi, jestli jedeš sám, s nákladem nebo s živým nákladem. Následně si počítač schroustá, co všechno povezeš a nechá tě zvolit jeden ze tří režimů: Comfort, Normal a Sport. Nastavení je snadné, rychlé a efektivní.

BMW nebude nikoho přemlouvat, aby si místo Hayabusy koupil dvanáctku, protože nakonec zjistíš, že se do téhle konkurence BMW moc nehodí, jelikož unikátní Duolever,

kardan, ABS nebo vyhřívané rukojeti se v těchto krajinách moc často neobjevují. Stejně bohatá jako sériová výbava je i nabídka originálního příslušenství,

kde najdeš zmíněné elektronicky nastavitelné pérování ESA, o tři cm nižší stojánek, navigaci GPS nebo třeba hromadu kufrů.

