

Maistiaiset: Huippu-uutuus BMW K 1200 S

BMW-moottoripyörillä on perinteisesti ollut jonkinlainen pappamainen leima. Pyörät ovat kyllä luotettavia, mutteivät järin nopeita muutuilun suloudesta puhumattakaan.

Vaan niin muuttuu maailma eskoseni.

Uusi bemu potkii 168 hevosen voimalla ja haastaa minkä tahansa sportti moottoripyörän ajettavuudessa.

Kuuluisalla Nurnburgringin 22 kilometriä pitkällä erittäin vaihtelevalla moottoriradalla K 1200 ässä on kierros ajettu alle kahdeksan minuutin. Kierrosennätys on 7.47 ajettuna superbike-luokan kilpurilla.

Tekniikka on aina ollut BMW:n vahvaa osaamisaluetta, niin nytkin: koko etujousitus on ajateltu uusiksi ja etupyörä joustaa erikoisen linkkurakenteen ohjaamana. Tuloksena jousitus joka toimii myös jarrutus-tilanteissa pitäen kuitenkin akselivälän optimaalisena. Jousituksen ja iskunvaimennuksen säädöt suorite-



Uuden BMW K 1200 S:n suorituskyky on mahtava. Huippunopeus n. 280 km/h, kiihtyvyys 0-100 km/h alle 3 s.

taan nappia painamalla sähköisesti, tosin lisämaksusta. Moottori on poikittain oleva nelisylinterinen rivimoottori. Venttiileitä löytyy 16 kappaletta ja tasapainoitusakselitakin on pari kappaletta. Polttoaineen annostelu tapahtuu ruiskulla ja pakokaasut puhdistetaan katalyysaattorilla.

Perinteitä pitää yllä kardaanilla takapyörälle toteutettu voimansiirto. Tosin perinteinen kardaanihissi ja tietty välys vetolinjassa loistavat poissaolollaan.

Jarruissakin ollaan edistyksellisiä. Lukkiutumattomat ABS-jarrut ovat vakiona ja sähköinen tehostuskin on jo toista sukupolvea. Täytyy

todeta, että näillä jarruilla on helppoa jarruttaa tehokkaasti ja turvallisesti kaikissa olosuhteissa.

Parasta bemussa on kuitenkin toimiva kokonaisuus. Erinomaisen herkästi ohjautuva moottoripyörä, joka kuitenkin on täysikokoinen ja erittäin rauhallinen kovemmissakin nopeuksissa. Jousituksen toimivuus jaksaa hämmästyttää ja vaimennuksen säädön helppous kesken ajon tuovat uusia ulottuvuuksia moottoripyöräilyyn.

Jos välttämättä haluaa jotain negatiivista etsiä, niin moottorin toiminta pintakaasulla noin 2-3000 kierroksella on turhan vaeltelevaa. Moottori vetää nöyrästi aivan tuhannesta kierroksesta alkaen. Jo parilla tuhannella kierroksella on vääntöä riittävästi tavallisiin kiihdytyksiin kutosvaihteella 50-60 km/h nopeudesta alkaen. Moottorin vedossa noin kuudentuhannen kohdalla alkaa tavaraa tulla siihen malliin, että kannattaa katsoa kauas, jotta latu on vapaa. Tampereella sanottaisi että, kyä lähtee. Suorituskyvyssä todellakin löytyy: huiput noin 280 ja kiihtyvyys 0-100 alle

kolme sekkaa.

Tämä on ensimmäinen BMW, jonka vaihteiston toimintaa voi verrata japanilaisiin vaihteistoihin. Jopa ilman kytkintä voi pelata kohutuullisesti, poissa on kivenlouhintaa muistuttavat kolaukset. Hinnoittelussakin on positiivista hinnan pitäminen samalla tasolla muiden mallien kanssa, perinteisesti uutudet oli hinnoiteltu reilusti kalleimpaan päähän.

Toki 21 500 euroa on pitkä peni, mutta saako samalla rahalla parempaa moottoripyörää, onkin vaikeampi juttu.

Bemuun on aina saanut sivulaukut ja niin tähänkin, eivät kovin tilavat mutta tyhjää paremmat.

Pitkästä aikaa itselleni kävi niin, että rakastuin pyörään ja sen pois luovuttaminen oli äärettömän vaikeaa. Aikanaan legendaarinen T. Sunell totesi Hondan seiskapuo-likkaan tuutin olevan kuin suun täysi sinappia, ja tekisipä mieli todeta BMW K 1200 S:n aiheuttavan samanlaisia tuntemuksia.