

Oktoberfest za enduro

PIŠE: ŽELJKO PUŠČENIK

FOTO: MARKUS HUMMEL, NENAD ĐUROVIĆ

MÜNCHEN: Bavarska prijestolnica pivopijama je poznata po Oktoberfestu, a nama motoristima po sjedištu marke BMW. Kad spojimo to dvoje i dodamo prezentaciju najnovijeg BMW motocikla, nije teško prevaliti petstotinjak kilometara, kako bismo uživali u bavarskim specijalitetima. Dobro, tu su još i kobasice, lunapark i nama najdraže – redakcija Reisemotorrada, naših dragih kolega koji često posjećuju Hrvatsku. Čim su nam otvorili vrata, rekli su: "Prvo posao, pa onda veselje" i dogurali nam BMW-ov ponos za blato. Na povratku su nas okupali, ispeglali, namirisali te obukli u tradicionalnu bavarsku nošnju i rekli: "Sad ste spremni za najludi provod na svijetu!". Tako je i bilo.

U srcu Bavarske u vrijeme Oktoberfesta isprobali smo najnoviji bavarski proizvod kojim se ponosi cijela regija: najnoviji i najekstremniji enduro motocikl ikad napravljen u tvornici sa znakom plavo bijelog propelera. Agregat je opremljen ubrizgavanjem goriva, a hvatište zadnje vilice ima istu os kao i izlaz iz mjenjačke kutije

Reisemotorrad ugostio Motopuls

Naša bratska redakcija u Njemačkoj, ona magazina Reisemotorrad iz Münchena, ugostila nas je - kao i uvijek do sada - vrlo srdačno. Nije slučajno da su nas pozvali baš na Oktoberfest kako bismo zajedno testirali najnoviji BMW-ov uradak. München, glavni grad i kulturno središte Bavarske, nadaleko je poznat po pivu, Oktoberfestu i nogometu. Povijest kaže da su pivo u grad 1328. godine donijeli svećenici, a 600-godišnji običaj nastavlja se i danas, iz dana u dan. Bavarci su 1516. godine uveli Zakon o čistoći piva, a tradicija pivnica počinje vladavinom kralja Ludovika I., koji je dopustio prodaju piva. Danas se na svakom uglu grada nalaze pivnice koje nude i specijalitete poput Leberwurst ili Weisswurst.

U tajne piva i uspješnosti Oktoberfesta uputila nas je vlasnica Reisemotorrada Lixi Laufer sa suprugom Zoranom Lauferom, koje često možete susresti i u Hrvatskoj kako putuju obalom Jadrana. Čak organiziraju i moto ture s njemačkim bikerima po Jadranu, ali i drugim krajevima, poput Slavonije, Podravine i Like.

A veliku pomoć pri testiranju ovako specijaliziranog modela poput BMW G 450 X imali smo i od njihova novinara Markusa Hummela, koji je ove godine vozio legendarni Rally Erzberg.



Bratski časopisi Reisemotorrad i Motopuls: slijeva Zoran Laufer, Željko Pušćenik, Lixi Laufer i Nenad Đurović



Povijest BMW-ovih off road modela

Tradicija BMW off road motocikala duga je 80 godina. Iako je posljednjih godina prisutna u blažem obliku na GS modelima, nekad su BMW motocikli žarili i palili terenima. Danas je enduro struja vrlo jaka među bavarskim menadžerima, a najnoviji hard enduro model G 450 X trebao bi označiti početak ponovnih uspjeha na terenu.

Danas je ova marka uključena u off-road sport kao nikada prije. Tome je prethodila i kupnja talijanske Husqvarne, koja je sada u vlasništvu BMW-a.

Dosadašnji enduro model G650 Xchallenge utro je put razvoja prema još ekstremnijem G 450 X, smanjujući težinu i gabarite dosadašnjim BMW motociklima.

Oznaga G u modelu označava "Generation", generaciju sportskih motocikala srednjeg i nižeg segmenta zapremine, a to znači nisku težinu,





BMW-ov znak plavo-bijelog propelera nalazi se sa gornje strane. Upravljač se može pomaknuti unazad



Prednji disk je valovitog tipa, za razliku od stražnjeg, a obruč kotaca isporučuje tvrtka Saxess



Stražnji amortizer potpisuje tvrtka Ohlins



Osovina zupčanika koji izlazi iz mjenjačke kutije ima istu os kao i hvatište zadnje vilice, pa lanac nema efekt različite dužine, što znači i manji stres na stražnju gumu



Na terenu je G-450 X najbolji BMW ikad napravljen



lagano rukovanje i stabilnost na pisti. "G" isto tako, tvrde u BMW-u, označava i "Great" vozačke kvalitete i puno zadovoljstvo u vožnji.

Koncept najnovijeg bavarskog hard endura temelji se na težnji da se mase centraliziraju prema centru što je moguće više. Jedna od posebnosti ovog modela je hvatište zadnje vilice, koje ima istu os kao i izlaz osovine zupčanika lanca iz mjenjačke kutije. Ovime se postiže konstantna duljina lanca, neovisno o kompresiji i izduljenju ovjesa, te dulja vilica u odnosu na slične motocikle (cca 30 mm). Rezultat je bolja hvatljivost koju osiguravaju i vrhunske komponente ovjesa.

Motocikl koji bi trebao izmijeniti dosadašnje poglede na enduro vožnju svakako je tehnički napredan. Pogoni ga novorazvijeni jednocilindrični agregat opremljen elektronskim ubrizgavanjem

goriva i trostaznim katalizatorom, koji zadovoljava stroge Euro 3 norme, vrlo rigorozne čak i u pogledu sporta.

Novi 450 X trebao bi pomrsiti račune KTM-ovim modelima EXC, koji redovito pobjeđuju na našim usporednim testovima. No, neće mu biti lako, jer se na taj tron trsi dospjeti i najnovija Aprilija MXV, čiji ekskluzivni test donosimo već u sljedećem broju sa svjetske prezentacije u Milanu. Ne zaboravimo niti najnoviji Husaberg sa horizontalnim motorom i gotovo savršenim ovjesom, o kojem vam tekst donosimo, također ekskluzivno, u ovom broju Moto Pulsa. Sve njih vidjet ćemo zajedno u konačnom okršaju na Rabu ove zime, kada ćemo pokušati dovesti i najbolje japanske predstavnike Yamahu WR 450 i Kawasakijske KLX 450 R. Ne smijemo podcijeniti niti Husqvarnine

novosti koje će predstaviti upravo ovih dana u Kölnu, ali niti ostale. Bit će to pravi boj nacija za postolje u crvenom pijesku otoka Raba.

Dizajn u trendu

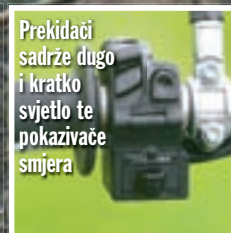
Drago nam je da čak i ovakvi usko specijalizirani modeli vode brigu o dizajnu i da je vrijeme kockastih prednjih svjetala iza nas. Štoviše, BMW prati najnovije trendove bijelih motocikala, pa je svom prvijencu za blato podario snježno bijele plastike tek sa plavim logotipom BMW i crnom maskom. Naš testni model bio je spreman za registraciju, što znači da je opremljen homologiranim pokazivačima pravca za cestovnu uporabu i ogledalima.

Dizajn novog "X"-a određuje njegov prekrasni okvir, koji obavlja agregat i nije spojen s dolje strane kao klasični enduro motocikli. To je omogućilo

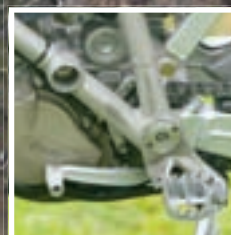


Usko i tvrdo sjedalo pokazuje da je ovo pravi hard enduro motocikl

Prekidači sadrže dugo i kratko svjetlo te pokazivače smjera



Instrumenti su potpuno digitalni, a sadrže samo osnovne podatke



▲ Spremnik goriva nalazi se ispod sjedala, a do njegovog čepa dolazi se kada skinete još jedan čep na sredini sjedala

da se hladnjak produži s lijevog boka do desnog u jednom komadu.

I kod stražnjeg svjetla vodilo se računa o težini, pa je izvedeno u LED tehnologiji. Ovaj BMW, za razliku od austrijskih specijaliziranih modela koje napada, ima i bravicu za zaključavanje upravljača, što je svakako hvalevrijedno. Instrumenti su potpuno digitalni, mali i lagani, te sadrže samo najneophodnije podatke. Kada ga pogledate odozgo prije sjedenja, prvo vam upadne u oči čep spremnika goriva, koji se nalazi na sjedalu sa njegove stražnje strane. Prvo morate skinuti poklopac unutar sjedala, pa tek onda odvrnuti čep spremnika.

Agregat je potpuno nov

Već se na prvi pogled može vidjeti da BMW-ov novi hard enduro obiluje inovativnim rješenjima,



Okretnost mu je odlična zahvaljujući uskoj silueti i dobroj ciklistički



Stražnje svjetlo napravljeno je u LED tehnologiji, dok izuzetno mali pokazivači smjera još uvijek imaju žaruljicu



Ispušni top sadrži katalizator i zadovoljava Euro 3 norme

Snage ima dovoljno, u granicama klase



kako u pogledu okvira, tako i po pitanju pogonske grupe. Motor je vodom hlađeni jednocilindraš moderne generacije i ukupne zapremine 450 ccm. Umjesto klasičnog rasplinjača za napajanje gorivom je zadužen spomenuti elektronski sustav ubrizgavanja, dok je spojka smještena na lijevoj strani i direktno je povezana s radilicom.

Tvornica deklarira maksimalnu snagu od 50 KS, s napomenom da priznaju da su izgubili mnogo snage na zadovoljenju strogih EU normi. Za

natjecateljsku uporabu ovom G450X-u je moguće promijeniti mapu paljenja, kako bi se dobila snaga veća od ove deklarirane. Deklarirani tvornički podatak za okretni moment je 48 Nm.

Cilindar je postavljen znatno naprijed i nagnut oko 30 stupnjeva, kako bi se ostavilo dovoljno mjesta da dugačak usisni vod. Glava cilindra je vrlo kompaktna, s kratkim hodom ventila, što dozvoljava visoke režime rada. Klip ima samo dvije karike u svrhu veće kliznosti i manjih gubitaka. U

ovaj jednocilindraš ugrađuje se i balansirna osovinica koja reducira vibracije tipične za jednocilindrične motore. Podmazivanje je riješeno suhim karterom s čak dvije uljne pumpe. Zahvaljujući rasporedu cijevi okvira hladnjak je mogao biti napravljen iz jednog dijela.

Mjenjač ima 5 brzina, standardno kod svih 450 enduro agregata. BMW tehničari tvrde da njihova spojka ima manje diskova i manji promjer od konkurentnih motocikala, a spojka je upravljana sajlom.



Okvir motocikla se sastoji od po dvije čelične cijevi sa svake strane, koje spajaju glavu okvira s ležištem stražnje vilice, a teži svega 8.6 kilograma. Stražnji dio je od aluminija

Ovo je pravi hard enduro za šumu

Prednje svjetlo trapezoidnog oblika ima u sebi halogenu žarulju, dok konkurenti imaju običnu, pa s ovim endurom nema straha ako ostanete u šumi i po mraku

Bijele naljepnice na bijeloj plastici djeluju vrlo elegantno za jedan enduro

Pokretanje je elektrostarterom, a za svaki slučaj tu je i nožna poluga. Serijski ispušni dio napravljen je od čelika, a u njemu se nalazi katalizator.

Inovativna rješenja

Kao i kod soft modela G 650, spremnik goriva je smješten ispod sjedala, kako bi se spustilo težinu motocikla i osigurala bolja raspodjela težina, dok se na mjestu "pravog" spremnika nalazi kutija za filter zraka, što uz relativno nagnutu poziciju cilindra omogućuje i strmiji nagib usisnih kanala. Zapremina spremnika goriva je 8,5 l.

Zanimljivo je da ovaj hard enduro ima signalnu lampicu za rezervu goriva na instrumentima. Čep za dolijevanje goriva je u samom sjedalu, straga s gornje strane. Akumulator je smješten daleko izvan dosega prljavštine i vode, iznad glave motora, a između trokuta okvira. Filter zraka se mijenja vrlo brzo preko brzih kopči koje se nalaze na poklopcu spremnika goriva s desne strane.

Neobične izvedbe je i okvir motocikla, koji se sastoji od dvije čelične cijevi sa svake strane, koje spajaju glavu okvira s ležištem stražnje vilice. Iako djeluje glomazno, teži svega 8.6 kilograma. Gornja greda proteže se direktno s upravljača do stražnjeg amortizera, koji gotovo pravocrtno nastavlja dalje do stražnje vilice. Zanimljivo je da se BMW odlučio svoj stražnji ovjes napraviti bez progresivnog polužja, kao što to jedini radi KTM i Husaberg.

Iako je glavni okvir od čelika, stražnji dio koji nosi sjedalo izrađen je od aluminija. Aluminijски je i upravljač koji dobavlja tvrtka Magura. Utrke enduro podrazumijevaju veliki stres za materijal

Elektronsko ubrizgavanje goriva potpisuje Keihin



Stražnji amortizer odlično obavlja svoju funkciju, pa motocikl ne odskakuje

Agregat je odozdo zaštićen samo plastikom, pa ga ne bismo rado vidjeli na preskakanju preko balvana ili kamenja



Mnogo senzora i žica koje nisu baš najbolje zaštićene od granja



Amortizer je direktno pričvršćen na vilicu, bez progresivnog polužja



jal. Ovaj je model već testiran na mnogo utrka, a koristili su ga vozači poput Joëla Smetsa, Sasche Eckerta i Sima Kirssija.

Po konfiguraciji je ovaj G 450 X prvi beskompromisni BMW enduro namijenjen profesionalnoj uporabi. Težina sa svim tekućinama iznosi 120 kg što je izuzetno dobar rezultat kada znamo da ima ugrađeno ubrizgavanje goriva i katalizator. Teži gotovo 40 kg manje od G 650 XChallengea.

Ciklistika prema ustaljenom obrascu

Kotači su veličine 21" sprijeda i 18" straga i potpuno se uklapaju u klasu, pa su slični onima na konkurenciji kao jaje jajetu. Ista stvar je i s gumama. Kočnice se sastoje od Brembo plivajućeg kalipera s dva klipa i valovitog diska promjera 260 mm, dok je straga klasični fiksni disk 220 mm, na koji djeluje plivajući kaliper s jednim klipom.

Kada zapnete o granje, treba dati malo više gasa, jer će se inače ovaj agregat s ubrizgavanjem goriva ugušiti

TEHNIČKI PODACI

Motor: jednocilindrični, četverotaktni
Provrt x hod (mm): 98x59,6
Obujam: 449,5 ccm
Odnos kompresije: 12:1
Razvod: 2 bregaste osovine i 4 ventila po cilindru
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje Keihin
Spojka: s višestrukim diskovima u uljnoj kupci
Mjenjač: 5 brzina
Okvir: čelični cijevasti, straga aluminijski
Ovjes: up-side down Marzocchi vilica s cijevima promjera 45 mm, hoda 300 mm; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom Ohlins, hoda 320 mm
Gume: prednja 90/90-21, stražnja 140/80-18
Kočnice: naprijed fiksni disk Brembo promjera 260 mm i plivajuća kočiona čeljust sa 2 klipača, straga fiksni disk od 220 mm i plivajuća čeljust s jednim klipačem
Težina: 120 kg sa tekućinama ili 111 kg bez
Deklarirano: snaga 50 KS (37 kW), max. okr. moment 48 Nm
Dimenzije: Međuosovinski razmak 1.475 mm, visina sjedala od tla 955 mm

+ dizajn, linearan agregat, kočnice, spreman za registraciju, ventilator na hladnjaku tekućine u serijskoj opremi

- cijena, vibracije agregata, tvrdo sjedalo, nije mekan pri kretanju u prvoj, zvuk motora

G 450 X je za razliku od konkurencije opremljen sigurnosnom bravicom na ključ



Prekidači su klasika, a ovaj hard enduro ima i ogledala

Ovo je jedan od rijetkih BMW motorkotača koji u opciji nema ABS sustav.

Riječ-dvije i o ovjesu: Straga se montira Ohlins monoamortizer hoda 320 mm, podesiv po svim parametrima, dok je sprijeda Marzocchi up-side down vilica promjera 45 mm i hoda 300 mm, također potpuno podesiva po svim parametrima.

Prvo pa muško

Motocikl je napravljen jako dobro i nema nedostataka, s obzirom da je novonapravljen iz temelja. Već na početku moramo primijetiti da nas ponašanje u vožnji na prvim kilometrima vrlo podsjeća na novu Husqvarnu. Počevši od samog zvuka koji dopire iz agregata i zračne kutije, do velikih vibracija, pa sve do rušenja motora u zavoj.

U vožnji šumom odmah primjećujemo kako je prednji amortizer nešto tvrdi od zadnjeg, i nije neo-

sjetljiv na udarce kamenja o prednji kotač. Zato stražnji radi bez greške i upija svaku neravninu, čak i bez velikog gasa. Pri punom gasu motocikl je stabilan i brz, čak i bez progresivnog polužja.

Sjedalo je dovoljno visoko postavljeno i vrlo tvrdo, a oslonci nogu su udaljeni od sjedala i nisko kod tla. Zahvaljujući trokutu: sjedalo - oslonci nogu - upravljač, pozicija vožnje je vrlo dobra, osobito kada se stoji. Plastike su dobro oblikovane, a spremnik goriva je toliko uzak, da ponekad nedostaje oslonca. Pri velikim brzinama vrlo je osjetljiv na pritisak na oslonce nogu, pa se na to treba priviknuti.

Spojka je mekana, pa pri kretanju treba dati malo jače gas, inače se ugasi. Snage ima kao konkurentni modeli, a i momenta ima u izobilju. I kočnice su jake i lako se doziraju.

Stražnji amortizer ima odličnu progresiju, no prednja vilica nije baš uvjerljiva. Nije neosjetljiva

na kamenje kao, primjerice, ona KTM-ova, te se uznemiri. Okvir se pak čini vrlo čvrstim, a okretnost je i u sporijem vožnji optimalna.

Agregat ima dobar moment s dobrom i dugačkom krivuljom. Negativni efekti ubrizgavanja ne osjete se jako jer je linija vrlo 'ispeglana', pa se možemo više koncentrirati na neravnine terena.

Konačnu ocjenu ovog BMW prvijenca donijet ćemo po zimi, kada ćemo ga na Rabu suprotstaviti konkurentima, pa će naš test vozači Viktor Bolšec i gosti iznenađenja odvojiti žito od kukolja.

Cijena ovog BMW-a trebala bi biti oko 8.500 eura u Njemačkoj, a kad se zbroje naša davanja i marže, popet će se do nebesa. BMW prema najavama još nema u planu supermoto i cross verziju ovog modela. Ukoliko ste zainteresirani za ovaj model, jedan primjerak je već stigao i nalazi se kod domaćeg uvoznika Tomić&Co. ■