

# Не догнать

Любопытный мотоцикл: по сравнению с баварскими дорозниками – спортбайк, а рядом с японскими «спортами» – дорожный мотоцикл с обтекателем.



## ПОПЕРЕК РАМЫ

Ох уж эти незакомплексованные баварцы – любят они без разбора пихать оппозитные двигатели куда только можно: в дорозники, в эндуроики, в туреры и даже в спорты. Но, видимо, такой подход не всегда оправдан в сражениях за подлинных ценителей быстрой езды, и в скоростной ракете BMW K 1200 S стоит рядная короткоходная четверка с объемом 1157 см<sup>3</sup>. Так сказать, привет японским спортбайкам. В результате 167 породистых скакунов передаются карданным приводом на заднее колесо, а максимальный крутящий момент силового агрегата достигает 130 Нм при 8250 об./мин. Плюс коробка передач со сближенными передаточными числами и на удивление четкими переключениями. Итого, по всем расчетам специалистов BMW, 2,8 с до 100 км/ч и 12 с на каждый километр. Неплохо для первой попытки быть как все.

## КЛЕВАТЬ НЕ БУДЕТ

Есть такая проблема у мотоциклов: при торможении центр тяжести байка смещается вперед под действием инерции движения, а как следствие – активный ход передней подвески сильно уменьшается, и в этот период телескопическая вилка просто не работает. Однако на модели K 1200 S установлен механизм BMW Motorrad Duolever, разделяющий функции крепления колеса и амортизации. Поэтому передняя подвеска BMW K 1200 S избавлена от клевков при торможении, да при том отличается чуткой управляемостью. Кстати, переднее колесо вместо традиционных перьев крепится к легкосплавным стойкам особого профиля повышенной жесткости. Что снижает неподрессоренные массы, а чем они меньше, тем слабее удары при наезде на любые неровности дороги – все для комфорта!

## А СЗАДИ PARALEVER

По сложности задняя подвеска K 1200 S соответствует передней. BMW Paralever крепит и амортизирует колесо, а также передает тягу, ведь внутри маятника – карданный вал. Только представь: мало того что заднее колесо крепится лишь с одной стороны, так внутри одноплечного «маятника» еще что-то крутится с большой скоростью. Привод карданом – излюбленный вариант устройства главной передачи у BMW: он не требует технического обслуживания. Важный признак мотоциклов BMW, причем, как и оппозитный двигатель в свое время.

## МАСТЕР НАСТРОЕК

Полагаешь, дивные подвески – все, чем нас удивили инженеры BMW? А вот и нет, BMW K 1200 S – первый байк в мире, позволяющий тебе не слезая с сиденья настроить жесткость амортизаторов и натяжение пружин в соответствии с полезной нагрузкой и качеством асфальта. Поверь, на обычном мотоцикле ход отбоя спереди и сзади настроит не каждый мастер, а у модели K 1200 S есть для этого волшебная кнопка ESA на руле. И в зависимости от выбранных настроек система Electronic Suspension Adjustment прямо на ходу меняет сопротивление обоих амортизаторов, а если остановиться – регулирует даже поджатие пружины. Полезная фишка: едешь один – включай спортивную программу (ESA Sport), решил с подругой покататься – не забудь переключить на комфортный алгоритм (ESA Comfort).

## ТЕСТ-ДРАЙВ ГИПЕРВОЗМОЖНОСТЕЙ

Два любимых вопроса автомобилистов: какова максималка и как он в пробках, и в этот раз мы на них не ответим. Во-первых, на трассе М-9 динамические характеристики BMW K 1200 S превысили наши возможности, и мы сравнительно спокойно катапультировались лишь до отметки 230 км/ч, но при этом ручка газа имела некоторый запас хода. А во-вторых, во время теста мы не нашли настоящих пробок, хотя в плотном потоке побывали. Да, к сочетанию резкого газа, чутких тормозов и большой колесной базы надо привыкать – космический челнок какой-то. Нежно касаешься ручки газа – и на спидометре уже 200, чуть притормаживаешь – встает как вкопанный. Этот аппарат требует большого терпения и некоторого безразусудства, но взамен почувствуешь себя настоящим пилотом. Если не умеешь закладывать байк на виражах при максимальных скоростях, скинь газ перед входом в поворот: на выходе ты вернешь утраченную стремительность за считанные мгновения. А ветровой щиток K 1200 S так эффективно справится с набегающими потоками, что рубеж в 200 км/ч почувствуешь, лишь бегло взглянув на приборку. Кстати, опять мелкие цифры на спидометре.

Цена:	\$13 000
Рабочий объем цилиндра:	1157 см <sup>3</sup>
Мощность двигателя:	167 л.с. при 10 250 об./мин
Крутящий момент:	130 Нм при 8250 об./мин
Коробка передач:	6-ступенчатая
Расход топлива, 100 км:	6 л
Максимальная скорость:	300 км/ч
Сухая масса:	227,5 кг

Дизайн:	★★★★★
Эргономика:	★★★★★
Тестостерон:	★★★★★
Вау-фактор:	★★★★★

## МНЕНИЕ STUFF

★★★★★

И быстрая езда, и удобный комплект фирменных кофров по бокам, и рюкзак-подушка на баке – все порадует тебя в дальних путешествиях. А много ли ты знаешь спортивных мотоциклов, обладающих таким же уровнем комфорта? Пожалуй, это первый – во всех отношениях.

## ПОНРАВИЛОСЬ

- Запоминающийся дизайн
- Продуманная эргономика
- Прямая посадка водителя
- Охранная сигнализация
- Датчик давления в шинах
- Датчик уровня масла в двигателе
- Индикатор включенной передачи
- Индикатор оставшегося топлива
- Автовыключение поворотников
- Электрическая регулировка подвески
- Тормозная система с интегральной ABS
- Разная высота сидений (790 или 820 мм)
- Соответствует стандарту EURO 3

## НЕ ПОНРАВИЛОСЬ

- Большой расход топлива
- Скромный объем багажника
- Мелкие цифры на спидометре
- Необычное включение поворотников
- Умопомрачительный ценник