

Motocykl pro Jamese Bonda

Tenhle nevšední stroj znají i filmoví fanoušci, ve filmu Žitřek nikdy neumírá z roku 1997 se na novince BMW totiž proháněl britský agent 007. Stejně jako jeho jezdec, i stroj vzbuzoval oprávněně respekt, mnoho jemu podobných na silnicích totiž nejezdilo.

Ivo Helikar, ivo@cmn.cz
foto: archiv

BMW představilo tímto filmem světu svůj nevšední cruiser. Od začátku byl pro většinu obdivovatelů pro svou vysokou cenu nepřilíš dostupný. O to víc byl potom na silnicích jedinečný. Svým zaměřením vzbuzoval nejprve mezi skalními příznivci BMW trochu rozpaky, ale dokázal ke značce přivést i další zájemce. Byla to totiž výzva, kdo rád sedlal cruiser a chtěl se s bavorskou značkou směle postavit americké tradici, našel v něm ten správný motocykl. Taková klasika v moderním hávu, dalo by se to doplnit i názorem majitele: „Cruiser vyvolává často silné reakce, kupodivu ale nikdy lhostejnost. Vždy se buď hodně líbí, nebo hodně nelíbí, takže nic mezi tím. Hodně záleží na tom, proč si motorku pořizujete.

Vyšší řídítka, sklopné sedátko spolujezdce, to byl model Classic



Na spolujezdce se zde moc nemyslelo



Cruiser je určitě zvláštní motor-ka, pokud máte potřebu se „ukázat“, je pro vás tím pravým. Ale kombinace výborného podvozku, použité technologie a kvalitního zpracování z něj dělá motorku, na které se dá dobře jezdit, kterou ocení znalci a které se nebudete chtít jednou zbavit.“

C jako cruiser

V roce 1997 neměla továrna BMW k dispozici žádný nový motor, a tak použila osvědčený boxer. Tradice tak byla zachována, ale skoro všechno další se od ostatních motocyklů značce odlišovalo. Maximální výkon stroje byl 61 koní v pěti tisících otáčkách, ale maximální točivý moment 98 Nm se dostavil už ve třech tisících. Dávalo to motocyklu velice příznivé vlastnosti na dlouhých cestách i v městském provozu. V rozmezí 2500 až 4500 otáček jste tak mohli využít minimálně 90 Nm a nej-

vyšší pátý rychlostní stupeň se dal zařadit už přibližně v padesátce. Maximální použitelná rychlost se pohybovala kolem 160–170 km/h, ale pro maximální rychlosti si majitelé „céčko“ určitě nepožadovali. Dávali více přednost renomované značce, silné osobnosti, kvalitě dílenského zpracování, německé důkladnosti a bezpečnosti, na kterou značka BMW vždy dbala.

Classic, Avantgarde a Independent

Motocykl byl nejprve představen v základní podobě nazvané Classic, následoval ho model Avantgarde a potom přišel do třetice model Independent. Rozdíly byly sice malé, ale našly se. Na modelu Classic upoutala pozornost vyšší řídítka, sklopné pomocné sedátko spolujezdce se dalo zdvihnout do polohy jezdcovy opěrky. Avantgarde na sebe upozornil matnou úpravou předních vidlic a motoru, což mělo model přiblížit jezdcům, které oslovoval modernější high-tech vzhled. Řídítka se naopak o něco snížila. Independent dostal nová hliníková paprsková kola, na rozdíl od drátěných kol svých sourozenců, a postrádal sedátko spolujezdce. Za příplatek bylo možné ho dovybavit, ovšem „céčko“ ani v jedné z verzí nebylo příliš vhodnou motorkou pro dva. Pomocné sedátko bylo užitečné spíš za trest než na nějakou delší jízdu. „Záleží opravdu

jen na osobní statečnosti spolujezdce, zda to všechno vydrží,“ nechal se slyšet další majitel. Americkou nezávislost modelu Independent vyjádřilo více blýskavého chromu, malý štítek nad světlometem a přidaná přední pomocná světla.

Toho, co tři modely spojovalo, bylo však daleko více. Ať už to byla suchá kapalinou ovládaná spojka s poněkud hlučnější pětistupňovou pře-

vodkou, nebo čtyři ventily v každém ze dvou protilehlých válců. Zadní kolo bylo uloženo na jednostranném kyvném rameni, pohon měl klasický na starosti kloubový hřídel rotující v dutém rameni. První dva rychlostní stupně byly poměrně krátké, při zařazení pětiky už nebylo nutné se k nižším rychlostem příliš často vracet. K přednostem patřily spolehlivé brzdy s kotouči z ušlechtilé nerez oceli, vpředu o průměru 305 mm se čtyřpístkovými třmeny, vzadu pak 285 mm s dvoupístkovým třmenem. K bezpečnému brz-



Jako agent 007

dění přispívala i možnost objednat si přímo z výroby příplatkové ABS. Zajímavé bylo i řešení předního odpružení systémem Telelever, jenž se stal jedním z typických designových rysů.

Montauk na závěr

V roce 2003 se po světových dálnicích začala prohánět cestovnější, ale hlavně komfortnější kapotovaná podoba cruiseru BMW pod označením R 1200 CL, k jehož příplatkové podobě patřil například i CD přehrávač a tempomat, a „céčko“ doplnil ještě model Montauk. U toho se kombinovala technika původního modelu C s novým modelem CL. Modernější podvozek pomohl lepším jízdním vlastnostem.

V posledním roce výroby došlo i k menší modernizaci motoru, ale stále s původní pětistupňovou převodovkou. Úplně na závěr vyjela ještě v roce 2005 speciální limitovaná edice Montauku. Bylo vyrobeno 200 kusů pro Německo a 100 kusů pro zbytek světa. Model dostal dvoubarevný červeno-stříbrný lak, chromovaný paket a bílé směrovky, to už byl ale definitivní konec. „Céčko“ už se v dalším prodeji neobjevilo a na podobný cruiser čekají příznivci značce zatím marně. ■

Absolutní hodnocení ČMN: ★★★★★

Výroba: 1997–2004

Cena: od 99 000 Kč

► HODNOCENÍ

Motor
Jízda, ovladatelnost
Výbava
Kvalita, zpracování
Výkon/Cena

★★★★★
★★★★★
★★★★★
★★★★★
★★★★★

► SERVIS

Prohlídka a výměna oleje každých 10 000 km, množství oleje v motoru 3,75 l, specifikace 20W50, ventilové vůle sání 0,15 mm, výfuk 0,30 mm

► V PŘÍŠTÍCH ČMN

Yamaha FJR 1300. Po světě jezdí už dvě generace tohoto cestáku. Sportovní charakter a nadprůměrný výkon je to, co FJR odlišuje od jiných korábů silnic. Napište nám své zkušenosti na e-mail redakce@cmn.cz nebo na www.facebook.com/cmn.cz

TECHNICKÉ ÚDAJE

BMW R 1200 C

Objem	1170 cm ³
Výkon	45 kW/61 k @ 5000
Točivý moment	98 Nm@ 3000
Výška sedla	740 mm
Hmotnost bez náplní	256 kg

Motor: čtyřdobý, vzduchem chlazený plochý dvouválec, HC/4, vrtání × zdvih 101 × 73 mm, kompresní poměr 10:1, vstříkávání Motronic MA 24, elektrický startér, elektronické zapalování, suchá jednotkotoučová spojka, pětistupňová převodovka, sekundární převod kloubovým hřídelem

Podvozek: páteřový ocelový rám, vpředu zavěšení Telelever, zdvih 144 mm, vzadu jednoramenná kyvná vidlice Monolever, zdvih 100 mm, brzdy vpředu 2 kotouče Ø 305 mm, čtyřpístkové třmeny, vzadu kotouč Ø 285 mm, dvoupístkový třmen, pneu vpředu 100/90-18, vzadu 170/80-15

Parametry: rozvor 1650 mm, nádrž 17,5 l

► TECHNICKÁ PORADNA

Nějak to nejede

Dotazy do Poradny zasílejte na poradna@cmn.cz nebo přes www.bikes.cz/otazky, kde najdete i všechny v ČMN dosud vyšlé poradny.

Odpovídá:
Pavel Polák,
majitel pražského
motoservisu
a prodejny Motolive,
Praha 4 – Chodov



Připravil: L. Záruba
foto: RZ

Otázka: Někdo to nejede.

Přiznám se, z týchle věty už začínám mít pomalu strach. Když takhle někdo položí svoji otázku do Poradny, pomyslíme si svý a na velmi nekonkrétní otázku

dostane mládenec jen obecnou odpověď. Ale na servisu tahle věta obvykle věští nějaký průser, protože tak trochu vypovídá i o úrovni technických znalostí majitele dotyčného stroje. I když samozřejmě každý má právo na to být dobrý v úplně jiném oboru než technika (vida, jak se dá hezky vyjádřit 'bejt technicky úplně blbej'), obvykle tahle věta naznačuje, jak asi dotyčný se svým strojem jezdil a jak se o něj asi staral. A tak jsme si do první poradny roku řekli, že vám připravíme pár extrémů, co všechno musely vydržet motorky majitelů, které „nějak nejele“.

Motor vibruje

Byla to Yamaha Blaster 200, takové malé dvoudobé třeštidlo, a že prý nějak drnčí. To

jsem zjistil taky, když nám na volnoběh čtyřkolka „oddrnčela“ z dílny až na chodník. A když jste na čtyřkolku sedli, nedělám si kozy, řídítka vibracema vůbec nebyla vidět, co řídítka, neviděli jste vůbec nic, protože jste nedokázali ani zaostřit oči, jak vám to trís-kalo hlavou. Rozebrali jsme motor a koukáme, dvoudobá klika je z obou stran zavařená, no, zřejmě si někdo chtěl po-jistit lisování čepů. Svářečku dotyčný „mechanik“ evidentně měl, postrádal však přípravek na centrování kliky. A taky inteligenci, protože tu kliku zavařil o celý milimetr roz-centrovanou! Chápejte, to je pomalu stokrát víc, než povoluje tolerance výrobce! A přesto ten motor dokázal i takovéhle zrůdnou klikou běžet, a po výměně kliky dnes jezdí jako drak.



Motorka netáhne jako dřív

V červenci přijel na servis pán, a říká, že má pocit, že mu motor-ka netáhne tak jako dřív. Kouknem, a rychle jsme pánovi dali za pravdu. Z úplně omydleného řetězového kolečka zůstal trčet jen jediný hubený zub, trčel tam chudák jako takový křivý fákáč. Svoji samotu už dlouho musel křičet do světa, jak ho postupně opouštěli jeho sousedi a kamarádi. Ale pán to volání neslyšel, a jezdil statečně dál. Jak to vydržel ten poslední zub, to zůstává záhadou.

Píchlá guma s drátem

Tahle perlička, na rozdíl od předchozích, nevznikla tím, že by se intelligence majitele mijela s realitou, ale řešení je to natolik brutální (a vtipné), že vám to musíme podat aspoň písemně, fotka bohužel není. Prapůvod situace byl klasicky tristní – píchlá zadní guma při enduro závodě. V týchle situaci moc šancí nemáte, haltr je schopný gumu po chvíli doslova přestřípnout, kord nekord, a pak guma samozřejmě odpadne z ráfku. Jenže panáček se nevzdal, zastavil u Vr-batojc, co mají starý drátěný plot, vyrval z něj kus drátu a celou tu splasklou gumu pěkně přidrát-oval k ráfku, asi jako když opletáte vavřínový věnec stužkou. Guma vydržela na ráfku až do cíle.

Píchlá guma s větví

Když jsme u těch pneumatik: přijeli na servis dva Finové na

motorkách, jeden měl na svý 750 Kawě poloprázdnou zadní gumu. Guma ani nebyla na mraky, tak se ptáme, to jste píchnul někde tady blízko, ne? A on že prej ne, že na tý gumě už najel 160 kilometrů. Nikde žádný Slime, nic, tak jako moc nechápeme. Ten finský junák si totiž spravil gumu větví! Jo, obvyčejnou větví. Na první pokus jen do průpichu zastrčil borovici, ale ta byla hned pryč, tak vzal kudlu, udělal z další větvíčky takovou jakoby harpunku, zastrčil ji hluboko do gumy, aby nemohla vypadnout, měli ten 12V kompresorek, nafoukli a bylo. Ta větev ještě v tý gumě byla. Říkáme si, jak si my Češi dokážeme poradit v každé situaci, ale pánové, kam se na tohle hrabem... ■

PORADNA na
www.bikes.cz/otazky

