

Nadstandardní evoluce

Ertěčka jsou ve výrobě od roku 1978. Všechno začalo modelem R 100 RT, po němž přišla na řadu na podzim roku 1995 jedenáctistovka. Po pěti letech ji vyměnila jedenáctsetpadesátka a od roku 2005 tu máme dvanáctistovku. Vždy však šlo o maximálně pohodlný motocykl kategorie Gran Turismo.



Ivo Helikar
ivo@cmn.cz

foto: M. Lichtenberg

RT vstoupilo do historie okapotování typu R 100 RS. Dvouventilový, vzduchem chlazený boxer disponoval výkonem 60 koní a vyráběl se celých sedmáct let. Následující model R 1100 RT měl už v každém ze dvou válců čtyři ventily, používal rozvod HC, elektronické vstřikování a pětirychlostní převodovku. Byl osazený přední vidlicí Telelever a zadním kyvným ramenem Paralever. Ve výbavě nechybělo ABS, řízený katalyzátor a řada dalších špičkových doplňků. Zachován zůstal sekundární převod kloubovým hřídelem, vzduchové chlazení, výkon motoru se zdvihl o 30 koní. Ertěčko se stalo sy-

nonymem pohodlného dálkového cestování na reprezentativní úrovni.

Spříchodem nového R 1150 RT si do převodovky našel cestu šestý rychlostní stupeň a výkon se zvýšil o přibližně pět dalších koní. Vzhled spodního dílu kapotáže zůstal stejný, modernější design získala přední část s novým světlometem s integrovanými mlhovkami, větrný štítek, jehož elektricky nastavitelná výška fungovala stejně dobře jako na předchozím modelu. Nový byl také přístrojový panel a tvarově i ovládací prvky na řídítkách.

Současný model

Modernizace na dodnes vyráběném modelu R 1200 RT znovu postoupila o krok dále, i když v základních rysech zůstal motocykl stejný, tedy vybavený plochým vzduchem chlazeným dvouválcem, kloubovým hřídelem, Paraleverem a Teleleverem, výborně fungujícími brzdami a velkou plastovou kapotáží včetně prostorných kufřů. Motor ovšem získalo ertěčko z rok starého vzduchem chlazeného modelu GS. Motocykl byl o 15 kg lehčí a měl o 15 koní vyšší výkon. Elektronicky nastavitelné odpružení se ovládalo za pomoci tlačítka na řídítkách. Zcela nová kola z lehkých slitin byla speciálně vyvinuta pro tento model. Převodovka působila kultivovanějším dojmem, vyhřívání elektricky nastavitelného sedla jezdce i spolujezdce umožnilo cestování po celý rok. Dvanácti-



stovka používala nové provedení brzd, už nešlo o úplné spřažení přední a zadní brzdy jako dříve, ale o kombinaci obou brzd při použití přední páčky, zatímco při zmáčknutí páčky zadní brzdy brzdil jen zadní kotouč. U současně dvanáctistovky, jež na 99 % klepe svou poslední sezonu a napřesrok bude nahrazena vodníkem z letošního GS, najdete motor s ventilovým rozvodem DOHC, použitým z modelu HP2 Sport, který je však více orientovaný na točivý moment až 120 Nm při 6000 otáčkách.

Image a prestiž

Začneme příspěvkem, který se jako přes kopírák hodí ke všem modelům RT: „Bavorák RT je opticky velká mašina, což mě ze začátku trochu děsilo, ale po pár kilometrech děs ustal. Klidás s perfektním krouťákem, a když se za to zatáhne, vyletí jak šíp a dokáže s noblesou dojet jakkoliv daleko.“ Další majitel jedenáctistovky říká: „Spo-

třeba chodí od 4,3l do čtyř tisíc otáček (120 km/h) až 5,8l / 100 km (170 km/h) při tandemu a bagáži. Brzdy – přední jsou super, zadní trochu pokulhává, vcelku brzo blokuje. Sedla jsou úplná pohoda, za štelovatelným plexi nefouká, ani takřka nepříší. Jen při jízdě s tandemem bych vytkl horší viditelnost ve zpětných zrcátkách, ale dá se na to zvyknout.“

A majitel modelu R 1150 RT uvádí: „Líbila se mi nová pětipaprsková kola a také brzdový systém Integral ABS s velkými předními kotouči. Trochu jsem se ze začátku divil, že ač ertěčko používá vstřikování, najdete na řídítkách třípolohový sytič. Po rozjetí ho však mohu ihned vypnout. Motor je sice velice silný, ve vyšších otáčkách mu ale trochu dochází dech. Je to tím, že s ertěčkem se většinou jezdí v nižších a středních otáčkách, nejde přece o supersport. Se zařazenou šestkou a rychlostí 100 km/h je na otáčkoměru jen 3000 otáček. S tím souvisí i spotřeba, která je na téměř 300 kg těžký stroj velice příznivá.“

Teď pár řádků majitele evolučně nejnovějšího modelu 1200: „Nevím o podobném motocyklu na trhu, který by plnil funkci dokonalého cestovního motocyklu, ovšem který si neváhám vzít i na cestu do města. Konkurencí by pro mě mohl být jen model K1200 LT nebo Honda Gold Wing. Ale s těmi nemůže být zábava kvůli pevně montovaným kufrům. Pokud kompromis beze ztrát, tak jedině R 1200 RT.“



Přístrojový panel modelu R 1150 RT

Absolutní hodnocení ČMN: ★★★★★

Výroba: **R 1100 RT od roku 1995**

R 1150 RT od roku 2000

R 1200 RT od roku 2005 dodnes

Cena: **R 1100 RT od 60 000 Kč**

R 1150 RT od 80 000 Kč

R 1200 RT od 150 000 Kč

► HODNOCENÍ

Motor
Jízda, ovladatelnost
Výbava
Kvalita, zpracování
Výkon/Cena

★★★★★
★★★★★
★★★★★
★★★★★
★★★★★

► SERVIS

Prohlídka a výměna oleje každých 10 000 km, ventilové vůle sání 0,15–0,20 mm, výfuk 0,25–0,30 mm

► V ČMN BAZARU STR.11

• BMW R 1150 RT, 04. 130000Kč. 734789759
• BMW R 1200 RT, 10. plná výbava ! 310000Kč. 602223995

► V PŘÍŠTÍCH ČMN

Velký skútr Piaggio X9 měla italská společnost v nabídce hned s několika objemy motorů, vybrat si mohl každý. Máte s ním zkušenosti? Podělte se o ně.

Napište nám na e-mail redakce@cmn.cz nebo na www.facebook.com/cmn.cz

Při tomhle výčtu vlastností to vypadá, že BMW postrádá stinné stránky, ale pár drobností se jistě také najde: „V první řadě sedlo, ze kterého po několika stech kilometrech bolí kostrč. Další nečinnost mého modelu 1200 je skose-

ný paprsek hlavního světlometu. I při zapnutém dálkovém světlometu se kvůli tomu noční průjezd levou zatáčkou stává adrenalinovým zážitkem typu "vjezd do černé díry". Vyřešil jsem to přidáním xenonem.“

► TECHNICKÁ PORADNA

Servisní manuály na Bikes.cz

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

Připravuje: L. Záruba

Dnešní poradna, přestože neřeší žádný konkrétní problém, vám dokáže odpovědět na nespočetné množství dotazů, otevře vám nové možnosti a zdroje informací, o kterých jste dosud neměli možná ani tušení, a může vás uchránit před vážnými problémy. O co jde?

S radostí vám oznamujeme příjemnou novinku pro všechny motorkáře, kteří se o své motorky starají sami. Na webu www.bikes.cz, který znáte jako největší webový katalog s více než 15 000 motorkami, je od nynějška zároveň i největší databáze servisních manuálů a uživatelských příruček nejen v České republice, ale dost možná i na celém světě. 5110 manuálů, to už je pořádná porce, co?

Web www.bikes.cz je ten samý web, na kterém funguje i naše internetová Technic-



ká poradna, zde schovaná jako „Otázky a odpovědi“. A servisní manuály najdete hned vedle na horní liště. Do vyhledávacího pole vepíšete svou motorku, z nabídky si vyberete hledaný servisní manuál, opíšete ověřovací kód a tady, za chvíli máte manuál v ruce.

Při počtu 5110 manuálů ovšem není možné je všechny zkontrolovat, takže se může stát, že některé manuály jsou v databázi víckrát

nebo mají špatný název, nebo jsou třeba pro jiný modelový rok a podobně. Pokud chybu zjistíte, můžete udělat dobrou službu ostatním motorkářům a nahlásit problém v textovém okénku na stránce. Pomůžete nám tak udržovat databázi v neustále aktualizovaném stavu.

Nepřečnujte manuály

V souvislosti se servisními manuály přidávám ještě jednu důležitou radu: nepřečnujte je! Manuál je jen takovým vodítkem pro zkušené mechaniky, není v něm uvedena spousta postu-

pů a dovedností, takových těch základních. Mechanici vědí, kolik dát tekutého těsnění, aby neucpalo olejové kanálky, vědí, jak se montují guferu a ségrovky, vědí dokonce i o faktických nebo tiskových chybách v manuálech, mají spoustu zkušeností. Sebelepší manuál neudělá z laika špičkového mechanika. Můžete třeba opravit součástku, vyměnit díl, seřadit vůli, ale nemusíte znát, že spoluzabírající součástka toho už má „plný zuby“, že motor nese známky nějaké další závady apod.

Mimochodem, čeští motorkáři mají zvlášť jeden nešvar. Kolikrát jste sami slyšeli: sháním manuál? Takže nějaký manuál sežene-

te, jenže on vlastně mladý pán měl na mysli návod k obsluze. Zkusme být tedy větší profesionálové a začít rozlišovat servisní neboli dílenské manuály, a návody k obsluze neboli uživatelské příručky.

A ještě jedna věc. Pokud sháníte servisní manuál v češtině, ušetřete si klidně práci. Pokud vím, žádný servisní manuál (který má třeba 200–300 stran), od žádné světové značky nebyl nikdy přeložený do češtiny. V češtině jsou pouze uživatelské příručky, ovšem i v nich najdete spoustu důležitých informací.

PORADNA na
www.bikes.cz/otazky

