

SECOND HAND | BMW R 1100 S

TECHNICKÁ PORADNA



Sportovně cestovní naháč s pohodlným posazem, zajímavou a nezaměnitelnou image a spolehlivostí BMW. Prodával se málo, dnes je skoro zapomenutý. A přitom se s ním i závodilo!

Jakub Nič
jakub@cmn.cz
foto: archiv

Jelikož „S“ není příliš prodejně úspěšným modelem BMW z „teleleverové“ řady R poloviny devadesátých let, dá se nyní pořídit za nebavarácky divně nízké peníze. Přestože i postarší a nejrozšířenější endura GS drží ceny, jsou-li v dobrém stavu, model S seženete již od 80 000 Kč. A to mluvím o motorkách bez kazu, v podstatě jen přiměřeně ojetých. Stroje jsou většinou velmi dobře opéčované, jelikož majitelé BMW

nepatří zpravidla k chudákům, nešídí se moc servis a mnohdy je navíc i nějaká ta nadstandardní výbavička.

Kontroverzní tvary
Design R 1100 S je po zamyšlení docela zvláštní. Nejsem designér a nedovolím si pouštět se do nějakých mystifikačních spekulací. Nicméně jako běžného motorkáře mě zaujme (nebo znechutí) kombinace vršku a spodku motorčky. Když si zakryjete spodek obrázku od plastů dolů, vypadá vršek jako uhlazený hypermoderní sci-fi bonbón. Žádné žebrování, výdechy v kapotách, nic. A naopak spodek mi přijde jako zastaralý technokratický základ pro masážní stroj, v lepším pří-

padě pro ultralight vrtulník. No a z dálky jako celek to na mě působí nepovedeně čínsky. Ale to je moje subjektivní vnímání vzhledu této motorky.

Atypický rám
Rám R 1100 S oproti jiným modelům motor obepíná skoro kolem dokola, měl by být pevnější. Podvozek je stavitelný z místa řidiče, zadní centrálu vyřešíte kolečkem na pravé straně stroje, přední centrálu kolečkem před nádrží. První verze byla holá, pozdější měly ABS, což díky asi dvaceti metrům trubek a několika řídicím krabicím motorce přidalo pár kilo. Později přibyla do nabídky šmrncovní natuněná verze Boxer Cup, díky které byl odstartován i několikaletý stejnojmenný Boxer Cup – později se objevila ještě Boxer Cup Replica.

Posaz z osmdesátek
Na motorce se sedí trochu zvláštně. Není to ani sportovní, ani cestovní. Mně to nejvíc připomíná osmdesátá léta a pohled na Toma Cruise v Top Gunu, jak se řítí po letišti na Kawasaki GPZ900R. Dlouhá nádrž a vysoká sklopená řídítka vás na BMW také donutí natáhnout se hodně dopředu.

Pocitově máte tak přední kolo víc vpředu, než jste zvyklí z dnešních konstrukcí. Dneska je trend udělat kolmou vidlici, jezdci nacpat zadek skoro na střed stroje a pomocí dlouhé kývačky motorku natáhnout. Důvod je jasný – umožnit jezdci co nejlepší kontrolu nad předním kolem jak díky rozložení hmotnosti, tak díky pokrčenější (a namáhavější) pozici rukou, které mají sílu korigovat. Natažené ruce to nezvládnou. O trochu atypické jezdecké pozici hovoří i Petr Havlík z BMW v sekci „Servisní údaje“.

Ovladatelnost v pohodě
Mašina dobře brzdí, převodovka je taková bavoří – nic moc přesného, velké rány a navíc si připočtete i rušivé kovové rachotání z kardanu. Vedení stroje je poměrně snadné, stejně jako na jiných strojích s Teleleverem mašina dobře zatáčí a nevádí jí při brzdění změny směru. V tom je

TECHNICKÉ ÚDAJE	
BMW R 1100 S	
Objem	1085 cm³
Výkon	98k@7500
Točivý moment	97 Nm@5750
Hmotnost	229 kg (bez náplní)
Motor: čtyřdobý, vzduchem a olejem chlazený plochý dvouválec, OHC/4, vrtání × zdvih 99 × 70,5 mm, kompresní poměr 11,3:1, vstříkování, elektrický startér, šestistupňová převodovka, suchá jednolamelová spojka, sekundární převod kardanem	
Podvozek: ocelový rám s motorem jako nosným prvkem, vpředu zavěšení Telelever, zdvih 110 mm, vzadu jednoramenná hliníková kývačka Paralever, zdvih 130 mm, brzdy volitelně s ABS vpředu 2 kotouče Ø 305 mm, čtyřpístkové třmeny, vzadu kotouč Ø 276 mm, dvoupístkový třmen, pneu vpředu 120/70-17, vzadu 170/60-18,	
Rozměry: délka 2180 mm, šířka 880 mm, výška 1160 mm, sedlo 780 mm, rozvor 1473 mm, nádrž 18 l	

hodně neutrální. Výkon motoru spolehlivě postačí na normální svezení, kdo nechce vyloučeně závodit, ale cítí z motorky také trochu kultu a emocí, myslím, že si s „eskem“ bude rozumět. Spolujezdcova část velkého pohodlného dvousedla je překrytá snadno odnímatelnou prdelkou, takže můžete aspoň malinko měnit design motorky. Trošku divně může působit již z výroby trochu křivě nasazená nádrž – resp. její vrchní plast. Totiž pod plasty je hliníková asymetrická bandaska, řídicí jednotka a spousta elektroniky pro ABS atd. A jelikož hliníková nádržka drží na takových dvou gumových okách a jednom šroubu, celé se to vždycky nějak uhyne na stranu. A když na motorce sedíte, vrchní plast je tak od osy stroje třeba o půl centimetru vyosen. Divné. Němci byli vždycky psi na hluk, takže motorka v sériovém stavu díky velkému tlumiči pod motorem a dvěma malým tlumivkám pod sedlem moc neřve. Na volnoběh Bavorák jen tak šustí, při jízdě neruší, přesto má velmi příjemný zvuk. R 1100 S je poměrně zapomenutá motorka, přestože nemá technické problémy a je to poctivý Bavorák, cenu si příliš nedrží. Možná na své docenění musí tento stroj ještě pár let počkat. ■

Jaký vybrat řetěz?

Svoje dotazy do technické poradny zasílejte na poradna@cmn.cz

Tento týden odpovídá **Robert Seemann**, firma Yacomí, dovozce japonských řetězů DC, Praha-Braník



Připravuje: L. Záruba
foto: archiv

Dobrý den, rád bych od vás slyšel radu, jaký řetěz koupit. Jezdím pouze na silnici, žádný okruh, proto by mne zajímalo, zda je nutné investovat do řetězové sady třeba více než 4000 Kč, nebo zda se mohu spokojit s levnější alternativou okolo 2500 Kč? Jsou tyto markantní rozdíly v cenách opravdu úměrné kvalitě? Vlastním Fireblada 954, r. v. 2003. Také by mne zajímaly rozdíly v konstrukcích řetězu. Děkuji vám za odpověď.

Radek Melichařík

Tato otázka není vůbec jednoduchá, ale dáme vám pár rad, které vám pomůžou. Výběr řetězu je totiž těžší o to, že nějaké porovnávací testy řetězů nejsou běžně dostupné a ani zkušenosti jiných motorkářů nejsou 100% přenosné – se stejným řetězem může někdo ujet třeba i 1,5x více než jiný. A nemusí to být jen lepší péčí o řetěz nebo neježděním v zimě, je to také o způsobu jízdy. Největší „sodu“ totiž nedostává řetěz od plného tahu motoru, ale od rázu při řazení nebo např. při zaklapnutí plynu.

Rozdíly mezi řetězy jsou dané zejména konstrukcí a materiálem řetězu. Co do kvality výroby je totiž sladkým tajemstvím, že mnoho nejznámějších značek řetězů, které mezi sebou tolik soupeří na trhu, se vyrábí v jedné továrně. Tyto řetězy samozřejmě nejsou úplně shodné, každý výrobce má specifické požadavky na tvar článků, průměry čepů, materiál atd. Tyto řetězy ovšem mají díky lepší technologické základně oproti neznačkovým znatelný rozdíl nejen v pevnosti a jeho dílenském zpracování, ale například i v tření (výkonových ztrátách), což se může znatelně projevit i na výkonu motocyklu. Tím ovšem nechceme říct, že řetězy ČZ jsou nekvalitní výrobky.

Rozdíly tedy existují nejen mezi jednotlivými značkami řetězů, ale navíc každý lepší výrobce v daném rozměru vyrábí několik provedení řetězů, které se liší barvou, použitím O nebo X kroužků, ale zejména pevností v tahu, která je jedním z hlavních ukazatelů, jak se řetěz bude provozem prodlužovat. A tady se velice čas-

to dělá chyba, protože se porovnávají hrušky s jabkami – řetězy různých pevnostních kategorií. Základní věcí při koupi řetězové sady by tedy mělo být zjištění kvalitativní a pevnostní třídy uvažovaných řetězů, jejich pevnost v tahu, a teprve ty pak porovnávat. Například pro váš motocykl CBR900RR, který má předepsán řetěz „530“, japonský výrobce řetězů DC doporučuje řetěz DC A530/8-108, „zlatý“, s pevností v tahu 4710 kg. Ovšem řetězy „530“ vyrábí jen DC v mnoha pevnostech od 3850 do 4710 kg, přičemž například už řetěz s pevností 4300 kg je pro váš motocykl považován za nedostačující. Nikoliv z hlediska pevnostního (co do pevnosti například bez problému vydrží několikahodinový závod českého mistráku supersportů i motokrosový bezkroužkový odlehčený řetěz „520“), nedostačující je z hlediska dlouhodobé životnosti. Rozdíl pevností 4710 a 4300 kg je jen cca 10 %, ale slabší řetěz by bylo nutné vyměnit možná už o 1/3 dříve než doporučovaný typ, který by při pravidelném mazání, čištění a napínání měl vydržet stejně jako řetěz originální, to jest více než 25 tisíc km, a to i při sportovní jízdě.

Při výběru řetězu je dobré věnovat pozornost údajům o pevnosti v tahu i proto, že se u českých e-shopů začíná stávat zvykem, že v honbě za „nejlepší cenou na trhu“ nabízejí řetězy známých značek, ale v nízké třídě pevnosti. Výsledkem porovnání skutečných pevností může být klidně také zjištění, že nejlepší řetěz menšího výrobce má o poznání horší pevnost v tahu (popř. vyšší valivý odpor či hmotnost), než střední řetěz kvalitní japonské značky.

Nechceme a nemůžeme se tu pouštět do spekulací, zda sada za 4000 Kč vydrží 1,6x více než sada za 2500 Kč, ale pokud se vám zdá jedna nabídka drahá a u jiné si nejste jistí, tak mezi těmito dvěma extrémny je spousta jiných možností. Nabídka na trhu je opravdu bohatá.

Když řetěz, tak celou sadu
Vy to podle znění otázky zřejmě víte, ale kvůli obecnému povědomí jen dodáme, že řetěz se mění zásadně s celou řetězovou sadou, tedy řetěz, pastorek i rozeta najednou. Životnost rozety a pastorku totiž nikdy nedosáhne životnosti dvou řetězů, a i když řetězové zuby vypadají na první pohled v pořádku, při detailním rozboru nesou známky opotřebení, které o to rychleji nový řetěz zničí. ■



Absolutní hodnocení ČMN: ★★★★★☆

Výroba: **1999–2005**

Cena: **od 70 000 Kč**

► **HODNOCENÍ**

Motor	★★★★★☆☆
Jízda, ovladatelnost	★★★★★☆☆
Výbava	★★★★★☆☆
Kvalita, zpracování	★★★★★☆☆
Výkon/Cena	★★★★★☆☆

► **SERVISNÍ ÚDAJE**

Petr Havlík, Invelt, prodej motocyklů

Když to řeknu trochu nadsazeně, je to jediný Bavorák, na kterém jsem neuměl sedět. Nějak jsem se přes tu dlouhou nádrž (přestože Petr není malý chlap, pozn. autora) neuměl natáhnout a motorku s dobrým pocitem řídit. Na pozdějším R 1200 S jsem již tento problém nepocítoval a dovedl se se strojem dobře sžít. Nicméně ze servisního hlediska je to staré poctivé BMW, postavené v době, kdy se ještě moc neodlehovalo a nešetřilo. Sto koní není

pro tento motor nějaký velký problém, samozřejmě záleží, jak se o stroj člověk stará. Každopádně 100 000 km by nemělo znamenat nic hrozného. Je potřeba dát si pozor na sací hrdla – byla větší než na jiných strojích a kvůli pozmeněné konstrukci občas vypadávala. Muse-lo se to pojištit. Každých 10 000 km nebo jednou za rok měňte olej a filtr, olej v převodovce se řeší po 20 000 km, stejně jako v rozvodovce (kardan), ventily se štelují úplně jednouduše červíkem, a to každých 10 000 km.

► **HISTORIE**

1999 – představení BMW R 1100 S

2002 – představena limitovaná edice BMW R 1100 S Boxer Cup

2004 – představena limitovaná edice BMW R 1100 S Boxer Cup Replica