

Luxus s modrobílou vrtulí

Pokud chcete své daleké cesty křížovat na zámořském parníku, navíc vysoce prestižní bavorské značky, mít kolem sebe největší myslitelné pohodlí, je pro vás volba BMW K 1200 LT jednou z mála příležitostí.



Ivo Helikar, ivo@cmn.cz
foto: David M. Bodlák

Luxusní křižník nejvyšší třídy K 1200 LT se představil v roce 1999. Dlouho se držel na samém vrcholu mezi velkými cestáky a ostudu neudělá ani po čtrnácti letech. Jaký tenhle obr vlastně je? Najdete tu čtyřválcový řadový motor s rozvodem DOHC se čtyřmi ventily ve válci. Je ale umístěn do rámu podél, s hlavou válců na levé straně, jak se u bavoráků až donedávna nosilo. O sekundární převod se stará kloubový hřídel, převodovka je ale jen pětistupňová, jenže to u těchto motocyklů bývá. Rám je

páteřový z lehkých slitin, a nechybí ani další náležitosti spojené se značkou BMW. Vepředu odpružení Telelever s nastavitelným předpětím, vzadu pak Paralever, rovněž s nastavitelným předpětím.

Motocykl je už v základu vybaven spoustou potřebných i méně potřebných doplňků zpříjemňujících jízdu. Další se daly během let dokupovat a majitelé do tohoto vylepšování mohli vložit i víc peněz, než by je stál celý motocykl jiné značky, včetně satelitní navigace. Najdete tu běžné vybavení ABS (před několika lety ještě tak běžné nebylo), vyhřívané rukojeti, vyhřívané sedlo s opěrkou, CD přehrávač do-

plněný třeba o příplatkový CD měnič schovaný v jednom z kufrů. Jako v limuzíně sáhnete po palubním počítači, tempomatu. Pomůže výškově nastavitelné sedlo, s ovládáním na řídítkách, nastavitelný sklon světlometů, elektricky nastavitelné plexi, intercom a pracovat budete třeba i dálkovým ovládáním zámek kufrů či s imobilizérem s alarmem. Po faceliftu přibýlo také tlačítko elektrického stavění motocyklu na hlavní stojan, to je velká podívaná.

Pak je tu také jedna vychytávka, kterou ocení všichni, kdo už nějaký ten hmotnostně nadprůměrný motocykl někdy někde posunovali vlastní silou. Zpátečka je totiž při hmotnosti 349 kg bez náplně téměř nezbytným pomocníkem. Volič je nad levou stupačkou, v klidu se spojkou se zařadí zpětný chod, aktivace se provádí tlačítkem startéru. Stroj pak bezpečně couvá rychlostí chůze. Jsou chvíle, kdy se bez použití zpátečky prostě nepohnete z místa...

I když výkon motoru není hlavním argumentem pro koupi,

téměř sto koní je dostatečných, rozjede motocykl k rychlosti kolem 220 km/h, to by mělo stačit i přes Německo. Přitom si rychlosti vzhledem k nadprůměrné ochraně před větrem možná ani nevšimnete. Nejlépe se elťečko cítí při stabilní rychlosti kolem 160 km/h, nakonec tempomat je nastavitelný na nejvyšší rychlost 175 km/h.

Jak to vidí zkušeni?

Největší potíží při pořizování tohoto modelu nebude ani tak místo v garáži nebo překonávání nechuti k dalekým cestám, jako stav peněženky. A pak už vás čeká jen vyplutí na vlně pohodlí a nadprůměru: „*Tento motocykl zcela splnil má očekávání, kterými bylo pohodlí, spolehlivost, akcelerace, vybavení motocyklu pro možnost mototrampingu a delšího cestování a samozřejmě zajištění pohodlí a bezpečí spolujezdce. LT mohu doporučit vyznavačům „luxury tourismu“, kteří milují požitky z jízdy.*“

S německou důkladností na motocyklu funguje skoro každý

Absolutní hodnocení ČMN: ★★★★★☆

Výroba modelu: 1999–2009

Cena: od 115 000 Kč

► HODNOCENÍ

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

► SERVISNÍ ÚDAJE

Servisní prohlídka a výměna oleje každých 10 000 km, ventilové vůle sání 0,15–0,2 mm, výfuk 0,25–0,3 mm

► ALTERNATIVY

* Harley-Davidson Ultra Classic Electra Glide
* Honda Gold Wing * Honda Pan European
* Yamaha FJR * Yamaha XVZ1300
* BMW R 1200 RT

TECHNICKÉ ÚDAJE

BMW K 1200 LT (2002)

Objem	1171 cm ³
Výkon	72 kW /98 k@6750)
Točivý moment	115 Nm@ 4750
Výška sedla	770–800 mm
Hmotnost (bez náplně)	387 kg

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený, podélně uložený řadový ležatý čtyřválec, DOHC/4, vrtání x zdvih 70,5 x 75 mm, kompresní poměr 10,8:1, vstřikování Bosch elektrický startér, elektronické zapalování, pětistupňová převodovka, jednolamelová suchá spojka, sekundární převod kardanem

Podvozek: páteřový rám z lehkých slitin, vpředu zavěšení BMW Telelever, zdvih 102 mm, vzadu jednoramenná kyvná vidlice BMW Paralever, zdvih 130 mm, obojí nastavitelné předpětí, brzdy s ABS vpředu 2 kotouče Ø 320 mm, čtyřpístkové třmeny, vzadu kotouč Ø 285 mm, dvoupístkový třmen, pneu vpředu 120/70ZR17, vzadu 160/70ZR17

Parametry: rozvor 1633 mm, nádrž 24 l, olejová náplň 3,75 l, specifikace oleje 20W50

zvyknete, je k nezaplacení. Co se týče motoru, asi nemám žádné výtky, až na kouření a la Trabant, dáte-li motorku na boční stojan a olej v motoru se přelije do míst, kde se pak chvíli spaluje. Zabudovaná elektrická zpátečka vám dopřeje pocit štěstí. Co se týče pohodlí, mám pocit, že kromě baru a vodní postele má tahle motorka fakt všechno.“

Pořád se tu mluví o prestižní německé značce, tak co si také trochu rýpnout: „Co se týče závad, začínají zlobit synchrony v převodovce, jinak bez vážnějších problémů. Všechna LT si tak podivně vržou a skřípou, ale na to se dá zvyknout, vždyť je to přece hromada plastu. Navíc při brzdění pískají kotouče a destičky, ale to snad dělají také všechny.“

Nezbývá než se nalodit a vyrazit na dálkovou plavbu, třeba i přes oceán. Po dvouleté přestávce po ukončení výroby přišla značka BMW s novou vlnajkovou cestovní lodí, šestiválcovými modely K 1600 GT/GTL. Ty jsou ale pro spoustu elťečkářů moc sportovní, a tak zůstávají věrni své staré strojojně. ■

► VAŠE OHLASY



Kamil Baron (17. 1.): Mohu k tomu jen napsat jedno, měl jsem ji a je to pro mně nejlepší motorka na světě, byla chyba, že jsem ji prodal, a lituju toho dodnes, jakmile budu moci, koupím si ji zpět. THE BEST

► V PŘÍŠTÍCH ČMN

Kawasaki W650 – japonský dvouválcový retro model z roku 1999 našel svou přílohu v klasických anglických strojích BSA nebo Triumph. Co o něm chcete vědět? Zeptejte se na www.facebook.com/cmn.cz

► PORADNA

Seřizování ventilových vůlí

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



Připravuje: L. Záruba
foto: archiv

Dobrý den, vlastním Hondu CB 750 Four F2 z roku 1978, a nevím, jaké je nastavení a jak seřídít ventily. Děkuji za odpověď. S pozdravem

Ondřej Benda

O ventilové vůle a jejich seřizování si píše spousta motorkářů, a tak přinášíme stručný návod pro čtyřválcové i jednoválcové. V závorkách jsou pak tvoje konkrétní „veteránská“ specifikata na tvoji Hondu.

Na úvod připomeňme, že ventilové vůle se seřizují zásadně na vychlazeném motoru, a úplně ideálně by měl mít 20°C, tedy žádná promrzlá garáž. Také si řekněme, že udělat vůle není možná až tak náročné na samotný postup práce, ale pokud něco uděláte špat-

ně, mívá to obvykle hodně drahé následky.

Horní úvrať

Ventilové vůle se seřizují v poloze kliky, kdy je píst v nejvyšším bodě – v horní úvratí – a kdy nejsou ventily stlačovány vačkou. U čtyřtaktů je píst v horní úvratí dvakrát za jeden cyklus, ale jenom v jedné můžeme vůli seřizovat. Poprvé je píst v HÚ mezi fází „výfuku“ a „sání“, podruhé mezi fází „komprese“ a „expanze“. A právě tehdy ventily seřizujeme. Principiálně je to taková poloha kliky, kdy je píst v horní úvratí a zároveň nedochází k otevírání nebo zavírání žádného ventilu na měřeném válci – netlačí na ně vačka.

Horní úvrať se správně nastavuje podle rysky na rotoru alternátoru, která je vidět po vyšroubování krytky na víku alternátoru (u tvé Hondy po sundání celého víka). Otvorem je vidět na rotoru alternátoru ryska, označená písmenem „T“, která označuje tu „správnou“ horní úvrať. V téhle poloze je

	No. 1	No. 2	No. 3	No. 4
IN	○	×	○	×
EX	○	○	×	×

tabulka č. 1 (válcové jsou číslovány 1–4 zleva)

píst číslo 1 (počítáno zleva) ve správné poloze a připraven pro měření. Hodně motorkářů najde horní úvrať i „na hulváta“, tak, že do otvoru po svíci zasunou třeba šroubovák, pomalu otáčejí motorem a pozorují, kdy je šroubovák nejvíc nahoře (a tedy píst v horní úvratí). A že jde o tu správnou úvrať, to poznají podle toho, že ventily mají v této poloze alespoň nějakou vůli (pokud ovšem nejsou úplně zaklepané...).

Motorem se nejsnadněji otáčí golou nasazenou na centrální matici alternátoru, která se odkryje vymontováním zásepek, drsoni dávají kvalitu a rvou to přes zadní kolo. Klikou se ale v každém případě smí otáčet jen v jednom směru, a sice ve směru hodinových ručiček. Pokud polohu přejedete, nesmíte se vracet, ale dojet na správné místo opět po směru hodinových ručiček.

Měření ventilových vůlí

Máme tedy správnou polohu prvního pístu a můžeme začít měřit vůle těch ventilů, které jsou v ta-

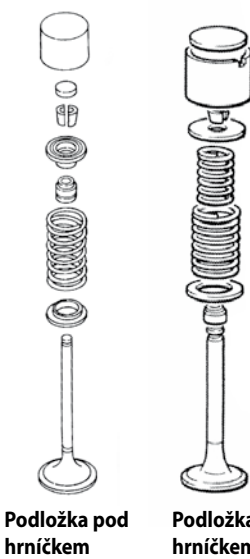
bulce č. 1 označeny „O“. K měření ventilových vůlí se používají spárové měrky, které se zastrčí mezi vačku a hrníček, u motorů s vahadly mezi dřík ventilu a vahadlo. Měrka má klást mírný odpor, ale nemá mít tendenci se ohýbat.

Po změření vůlí označených „O“ se u čtyřválců pak pootočí motorem o 360 stupňů a může se měřit/nastavovat vůle u ventilů v tabulce č. 1 označených křížkem „X“. Tabulka je sice z manuálu na veteránskou Hondu CB750 F2, ale standardně platí i pro všechny moderní čtyřválcové motory. Jednoválcové to mají jednodušší, nemusí se otáčet klikou pro měření zbývajících válců, vše se změří hned napoprvé.

Motory s hrníčky

U motorů s hrníčky je nutno změřit, zapsat si a spočítat, o kolik bude muset být každá podložka tenčí nebo silnější. Většinou tenčí, protože ventily se provozem zaklepávají a jejich vůle se zmenšují.

Motory s hrníčky jsou dvojí. Buď jsou podložky na vrchu hrníčků (třeba u XJ600), a pak stačí pro výměnu podložky speciálním přípravkem hrníček odmačknout a podložku vyměnit, vačky nemusí dolů. Vysokootáčkové motory mají podložky uložené pod hrníčky, a tady musí vačky pryč. Povolí se napínák,



vyšroubují se domečky vaček a zdemontuje se rozvodový řetěz a obě vačkové hřídele. Předtím si ale nezapomeňte kvůli zpětné montáži poznačit vzájemnou polohu náhonových kol vačkových hřídelů vůči dělicí rovině hlavy.

Doporučuji si tabulku se zapsanými změřenými (a později nastavenými) vůlemi uschovat, abyste při příští kontrole ventilů mohli porovnat, zda se něco nějak dramaticky změnilo.

Sundáte hrníčky u těch ventilů, u kterých je třeba vůli upravit. Pozor, hrníčky se nesmí zpřeházet, každý musí přijít přesně tam, odkud byl vyjmut.

Vyndáte z hrníčků podložky a podíváte se na číslo, které je na nich vyjiskřené. Toto číslo určuje tloušťku podložky, takže pod-



le změřených hodnot si spočítáte, jakou novou podložku potřebujete. S novými podložkami vše složte zpět. Teď se vám bude hodit to označení polohy, protože kdybyste vačky nasadili o zub jinak, tak se ventil s pístem sice nepotká, ale motorka nejde nastartovat a střílí do výfuku. Pokud byste to ale sesadili o více zubů špatně, skončili byste s potkanými ventily a pak už by vás nějaké vůle nemusely zajímat. Po smontování pro kontrolu přeměřte vůle ještě jednou.

Motory s vahadly

U motorů s vahadly (a tedy i u tvé Hondy) se nemusejí vačky demontovat. Vůle se seřídí tak, že si šroubovákem přidržíte šroub zdvihátka a očkovým klíčem povolíte kontramatku. Pak šroubem pootočíte tak, až měřka začne při pohybu klást mírný odpor, šroubovákem přidržíte šroub zdvihátka a dotáhnete kontramatku. Vůli pak přeměřte, někdy je nutné celý postup opakovat. ■

PORADNA na
www.bikes.cz/otazky

