

SECOND HAND | BMW R 1200 GS Adventure

Výbava jako u káry
Jamese BondaVětší nádrž má
jen TATRA 815Image
soběstačného kluka

Elixír radosti

BMW řady GS jsou nejprodávanější cestovní endura na světě, modely Adventure mají velkou nádrž a expedičnější výbavu. Jak si stojí na trhu ojetin?



Jakub Nič
jakub@cmn.cz

foto: Radoslav Holan

BMW byl takový startér kategorie cestovních endur. Začalo to s R 80/100/100 Dakar GS. Záhy odpovídali jiní, Honda s Africa Twin 650/750, Suzuki s DR 750/800 Big, Yamaha s XTZ750 Super Ténéré. Tyto stroje byly z dnešního pohledu docela slušně ovladatelné v terénu. Pak ovšem přišla vlna „cestovních endur“ typu Triumph Tiger, Honda Varadero, Aprilia Caponord, Moto Guzzi Quota atd., což znamenalo, že s endurem měly motorky společná tak akorát vysoká řídítka. Do příchodu KTM a jeho 950 LC8 Adventure bylo BMW vlastně jediným výrobcem, který nikdy neopustil ideologii dvoufunkčnosti motocyklu a označení cestovního endura dostal.

Trochu tele a trochu para

Řadu R 80/100/100 Dakar počátkem devadesátých let doplnila zcela nová koncepce R 1100 GS, ptakopysk se mu říkalo. R 80/100 GS se přejmenovala na Basic a dělala se dál (kombinace bílé motorky s modrým rámem je nepřekonatelná), R 1100 GS bylo jedním z prvních typů BMW kombi-

nujících přední zavěšení Telelever (kombinace kyvky pružené a tlumené centrálem a teleskopů) a zadního Paraleveru první generace (stará GS měla tuhé monolever), což bylo dělené kardanové rameno eliminující krutný moment kardanu a jím způsobené nadzvedávání zadku stroje při přidání plynu. Vývoj šel dopředu, podvozek byl doladěný, zjistilo se, že se dá ubrat hodně váhy na pomocných rámech, protože motor je vlastně hlavním nosným prvkem, a spřáhlo reakce na Paraleveru se přemístilo zespoda, kde bylo moc na ráně, nahoru. A taky motor se z 1100 dostal přes 1150 na nyníšších 1200 kubíků (označením, jinak přesně to je 1130 a 1170).

Adventure 2006 je terénnější a radikálnější než prostý R 1200 GS. Adventure má jiné plasty, padáky, je celkově vyšší, podvozek je tvrdší a hlavně má 33litrovou bandasku.

Na co si jen vzpomenete

BMW si můžete vybavit opravdu dle svého gusta. Od palubního počítače, ABS, ASR, elektronicky ovládaného podvozku ESA přes kufříky, padáky, světlíka, vyhřívané rukojeti... Na BMW toho můžete namontovat skutečně víc než na jakýkoliv jiný stroj, snad s výjimkou H-D.

Agregát je velmi zdařilý, do třech tisíc má hlas skoro jako diesel, avšak necuká, zatahuje plynu-



Před třiceti lety by NASA považovala Adventure za UFO

Absolutní hodnocení ČMN: ★★★★★

Výroba: 2006 - současnost

Cena: od 220 000 Kč

► HODNOCENÍ

Motor

Jízda, ovladatelnost

Výbava

Kvalita, zpracování

Výkon/Cena

★★★★☆
★★★★★
★★★★★
★★★★★
★★★★☆
★★★★★

► POHLED TECHNIKA

Dušan Horský
servisní technik, Invelt

Základní servis je po 10 000 km. Mění se olej v motoru, kontrolují se ventily a synchronizují škrticí klapky. Provést by se měla i diagnostika jednotky a kompletní prohlídka motocyklu. Ve 20 000 km se mění olej

v kardanu, co 40 000 km se dělají svíčky, olej v převodovce, kontroluje se klínový řemen + alternátor. Co dva roky se mění brzdová kapalina v tlakové části brzd, každé čtyři roky v ovládacím systému integral ABS. A na co si dát při koupi hlavně bacha? Aby nebyly kradené a bourané. Někdy cyklické závady se v zásadě nevyskytují.

HISTORIE

- 1999** – představen BMW R 1150 GS – 85 koní, 229 kg, šestikvart, dvě světla vpředu
- 2002** – představen BMW R 1150 GS Adventure – 253 kg, velká nádrž, vyšší podvozek
- 2004** – představen BMW R 1200 GS – 100 koní, 199 kg, nové šasi atd.
- 2006** – představen BMW R 1200 GS Adventure – nový stroj
- 2010** – přepracovaný motor se čtyřmi ventily + další drobnější změny, vyšší výkon

BMW R 1200 GS Adventure také lze postavit z 345 stavebnic MERKUR



► TECHNICKÁ PORADNA

Ventily

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

připravil: Jakub „Hawk“ Dražan
hawk@cmn.cz

Jaké vřle mají být na ventilech motocyklu Shine Ray XY 125 GY? V manuálu píšou 0,05 sací a 0,08 výfukový, ale po nastavení motor chcípál a nedržel volnoběh. Po mém dotazu u prodejce jsem se dozvěděl, že mají být 0,10 sací a 0,15 výfukový,

vý, ale já si nejsem jistý, co je správně.

František

Zdravím, Františku, obecně na jednoválcích je vřle 0,10 a 0,15 univerzální hodnotou. Samozřejmě se ale může motocykl od motocyklu lišit, a tak je správné, že jsi zjišťoval konkrétní hodnoty pro tvůj model.

Pro jednoválcový licenční vzduchem chlazený motor Shineray (125 cm³) jsou hodnoty dle klatovského prodejce 0,10 mm sání a 0,15 mm výfuk. Nevím,

proč to je v manuálu špatně, ale popravdě se tomu ani nedivím.

U mnoha čínských motocyklů se objevují často hodnoty 0,10 mm pro sání i výfuk. Bude to tedy pravděpodobně příčina, proč ti motor nedržel volnoběh.

Při nastavení takto malých vřlů při dlouhodobějším užívání by se ti mohly snadno začít podpalovat ventily, motor by neměl vlastní výkon a jak jsi napsal, nedržel by volnoběh. Větší vřle je zpravidla menší zlo než vřle menší, nebo dokonce žádná!

► SRAZY

Usínání netopýrů s pekelným jezdce

Pekelné Doly, 25. 9.

Ani tradiční Usínání netopýrů se letos neobešlo bez neustálého deště. Za deště, ale v celkem teplém počasí vyrazila z Pekelných dolů téměř stovka mašin a jezdců vstříc nepřízní počasí na spanilou jízdu do Starých splavů. Cestou se ještě několik desítek motorkářů přidalo. Kdo měl vody málo, mohl si zaplavat v celkem teplém jezeře, čehož však nikdo překvapivě nevyužil.

Po návratu do jeskynního areálu začala ve vnitřním prostoru hudební produkce v režii

Vlka, vedoucího člena kapely Pavouci. Kuchyně, bary i celá párty jely na plno a všichni netrpělivě čekali na velkou ohňovou akci. Vrchní pekelník Mirek byl tentokrát velice nervózní, protože ještě nikdy ohňová show neproběhla za tak hustého deště.

Před desátou hodinou večerní vše vypuklo. Na venkovním prostranství se objevila čarodějnice, která ve velkém kotli míchala bylinkový lektvar pro zamilovaného motorkáře, který si chtěl tímto

jdou taky. A že to s tím kolosem obojí vypadá dost hustě.

Nežere

Klopny moment podélné klikovky konstruktéři eliminovali skoro úplně, není potřeba nic moc se přiučovat. Jedním z excelentních faktorů je vstřikování, které reaguje opravdu velmi citlivě a i díky kterému mašina moc nežere. Podle způsobu jízdy se pohybujete od 4,5l (klidně cestovně tak 120 km/h) do 8-9l (terén, jezdíte pomalu a hodně za to taháte). Normální svižná smíšená jízda vás vyjde asi na 6,5l.

Pakliže nemáte elektronický podvozek, můžete pružinu předního centrálu předeprnout pomocí ozubcového klíče z nářadíčka BMW, zadek jde ladit šroubem pod pravou nohou pod sedlem. Doménou podvozku je krom komfortu také přímá stabilita a chuť zatáčet. Můžete jet po šotolině třeba kilo dvacet a řídítka nemají ani náznak kmitání ze strany na stranu, zásluha geometrie teleleveru, a v zatáčkách jak v terénu, tak na asfaltu stačí jen naznačit a stroj se ihned sklápí a zatáčí. Až si musíte dávat bacha, jak si začnete dovolovat!

Pohled jako z koně

O tom, že bavorští mysleli dost na terén, vypovídá i ergonomie. Když sedíte, jste obklopeni horou materiálu, máte pocit sucha a bezpečí (velký větrný štít nadnese proud vzduchu až nad vaši hlavu), jste jak za pancéřovým krytem. Nohy mají ideální zalomení, ruce akorát, nic vás nebolí. Sedlo je extrémně dobrá práce. Pokud však stoupnete do stupáček, otevře se vám svět, obzory, z výšky nahlížíte přes auta a v terénu zjistíte, jak moc dobře se BMW ve stoje ovládá. A aby se vám dobře krosovalo i cestovalo, máte na zadní brzdě přecvakávací nášlapku. Buď tedy máte brzdu níž (když brzdíte vsedě), nebo výš (vestoje).

Sedlo je pod nohama úzké, řídítka vysoko a s motorkou jste jednou tělo. Díky nízkému těžišti prokličkujete i pražskou zácpou, akorát se na každé druhé křižovatce, když při zastavení dáváte nohu před sebe, praštíte o válec, to chce delší zvykání. Taky musíte dávat bacha, abyste někomu do dveří nevytlačili obrys hlavy válce, neměl by asi radost.

Kvalita a zpracování jsou na velmi vysoké úrovni. Tyto stroje jsou stavěné tak, abyste naprostou většinu případných problémů mohli vyřešit na cestě. Možná i proto tento stroj využívá naprostá většina expedičních cestovatelů. Motorku obestaví všim možným jako indický vlak a tradá!