

C kot Classic

Vozil, videl, poslušal in zapisal: **Mitja Gustinčič** Foto: **Nina Mijović** in naš arhiv

David Robb je bil en tak izstopajoče visok, skoraj že čokat možak. Ni nosil zajebanega obraza. Pravzaprav je bil celo priljuden in dovolj zgovoren, da ga je bilo prav v užitek kaj vprašati. Pri BMW-ju je bil šef za dizajn motociklov. On, torej Robb je bil tisti, ki je za prvi kruzerski BMW, model C, izposloval v hiši Motorrad zeleno luč.

Mislim, da je bila jesen 1996, ko smo prvič videli kruzerskega Bavarca. Družini R (bokserji) so dodali generacijo C.

Obarvan v sončno peščeno rumeno in z veliko kakovostnega kroma ter svetlega aluminija je bil to opazen motocikel. Sploh ni bil napačen stroj. Da valja štrlita na levo in na desno, je delovalo nazorsko neopredeljeno. Že na prvi pogled je bilo očitno, da je izdelan z veliki več ročnih spretnosti in posluha za detajle, kot so to

takrat počeli najboljši, Harley-Davidson. Spreddaj je imel vilice telelever (torej nihajno roko oblike A, vpeto med teleskope in motor in oprto na kratek amortizer!). Imel je vbrizg. Imel je ABS. Imel je kolesa z robno vpetimi špicami, da je nosil gume brez zračnic. Bil je čoper, napreden kot vesoljska tehnika.

BMW je očitno vedel, da se v kruzerskem segmentu kopiči denar, njih pa ni bilo zraven. Japonci so nižje kaste že več sezon zapored bogato zalagali s svojimi kreacijami



R 1200 C so izdelovali v več izvedbah, pač glede na barvo in pa bolj ali manj kompletno opremo, odvisno od letnika. Tako najdemo oznake Classic, pa CL, Independent, Avantgarde in pa v zadnjem letu 2004 Montauk. Ta izstopa zaradi zelo trebušastih gum, zaradi katerih je v vožnji rahlo neokreten. Teh modelov so naredili komaj kaj in ga je težko najti na cesti. R 1200 C ima motor iz generacije 1150, ki je povrtan na 1170 kubikov. Tak motor je imel v drugih modelih 90 do 100 KM. Za model C so motorju odvzeli 40 KM.



Trenutek bajkerske
relaksacije, lastnik
motocikla Milan Miki
Muratović, po poklicu
fotograf.

s kodnimi oznakami VN, Virago, Shadow, celo Valkyra in RoyalStar sta bili zraven. BMW pa je zamujal. Tega se takrat sicer ni dalo tako zlahka opaziti, a val, na katerem so surfali kruzerski, se je že iztekal. Ali je to vzrok, da je model C živel le magičnih sedem sezon, ne vem.

Morda je zanimanje za motor ohlajalo predvsem dejstvo, da je bil nazorsko zelo neizčiščen. Ni zaudarjal po znoju, nošenem usnju in žitnem žganju. S Cejem so se takoj identificirale suhe mrhice z negova-

nimi nohti in z auro izbranega parfuma, ki bi zlahka pasale tudi v 911 ali v Fordovega XR. Vsi pa vemo, kakšne moške sprehajajo takšne mrhice. Janez Blond, strašni agent 007, največkrat zasebno vozi, eee, Astona Martina. In ravno on je z BMW-jem 1200C skakal po ravnih strehah in lovil bandite.

Ne, BMW C pač Harleyju ni speljal nobenega kupca. Jih je pa vseeno našel okoli 40.000, kar za sedem let proizvodnje ni prav veliko. Ni pa bilo zanemarljivo. Ne

smemo pozabiti, da BMW takrat sploh še ni imel v štali dovolj resnega športnega motorja.

C-JU VREDNOST LE RASTE

Ko sem se jeseni odpeljal dol do Sahare, je bil v naši skupini tudi fotograf iz Trebinja Milan Miki Muratović, s koreninami v Mostarju. Njegov outfit so bile ravno prav razvlečene usnjene hlače, T-majica čez napete mišice, tu malo obrit, tam malo zaraščen, brki ala Džingiskan. Jahal je BMW-ja

R 1200 C z usnjenimi torbami ob straneh. Prav smešno je bilo gledati, kako čoperski C štrli iz družbe nabildanih GS-je Adventure. Res je, da se je za dolivanje bencina ustavljal na vsakih 250 kilometrov in da je na poti izgubil deset kapelj olja, ker je pred odhodom sam pripravljaval motor, pa je premalo zatislil eno posebno matico, za katero ni imel s seboj ključa. A to je bilo to. Enako dobro kot vsi ostali, je odpeljal po 500 kilometrov na dan. In zvečer sploh ni bil polomljen, kar bi se dalo predvideti

M.A.J.
KLUB
MOTOR SPORT EQUIPMENT SERVIS ASSISTANCE



Zračni filtri

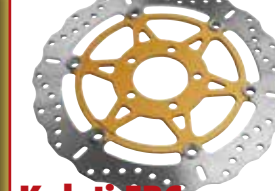


Opletone zavorne cevi

Taborska 6, 1230 Domžale
tel.: +386 1 724 80 63
fax: +386 1 724 80 64
gsm: 041 631 702
e-mail: maj.klub@siol.net



Zavorne ploščice EBC



Koluti EBC

IMAMO INTERNETNO
TRGOVINO!
www.majklub-shop.si

MAJKLUB-Shop



glede na kruzersko ergonomijo. V skupini je vozil pred menoj. Vsaj 4.000 kilometrov sem ga imel pred očmi. Skozi ovinke je bil kar nezdravo hiter. Stalno stabilen! Po moji sodbi se je v prehitevanja spuščal zelo tvegano. Pa me je demantiral. Bokser nima veliko konjev (61 KM), vendar tehta le 240 kg in ker nenavadno fajn povleče, prehitevanje konča prej, kot to pričakuješ. Tudi na italijanski avtocesti je z nami dobro držal štih. Celo moker ni bil kaj dosti bolj, kot smo bili mi na avanturističnih potovalnikih.

Pri ocenjevanju rabljenega motocikla je sitno, če ni nekih sočnih okvar, ki bi ga okarakterizirale. In tako imamo sitnost: BMW R 1200 C namreč ni imel znanih slabosti. Je pokanje zadnje luči pomembna slabost? Morda bi kazalo opozoriti le na kozmetične problemčke s kromom in z barvo koles, a sta bila za to največkrat kriva slaba higiena in divjaško visokotlačno pranje ... čeprav je pa tudi res, da to ne bi smelo kar tako sprati laka.

Ker je od konca proizvodnje minilo lepih petnajst let, je jasno, da imajo ti motocikli na števcu zlahka tudi sto tisoč kilometrov. Ob predpisnem vzdrževanju to sicer ni nič groznega. Morda bi kazalo več pozornosti usmeriti na črpalko bencina v sistemu vbrizga.

Ker je 1.170-kubični boksterski motor zelo klasična zračno hlajena tehnika, je prislivično trpežen in tudi redno vzdrževanje ni tehnično ali denarno problematično. Zlahka bi sklenil, da je R 1200 C dober nakup, pravzaprav že investicija, ker je bil in ostaja zanimiv posebnost, ki mu cena raste.

Še najbolj so se ljudje zgražali, da ima premalo moči. So pa vsi spregledali, da ima v voznem območju (recimo pri hitrostih od 50 do 120 km/h) zelo dober vlek, kar 98 Nm navora.

Iz lastne izkušnje se spomnim, da je bilo na tako velikem stroju bolj malo prostora za sopotnico. Na voljo je resda imela nek elaboriran sedež(ek), ki je bil lahko tudi naslonjalo za voznikov križ. Daleč pa je

TEHNIČNI PODATKI ZA LETNIK 1997

- **Moč:** 45 kW (61 KM) pri 5.000/min
- **Navor:** 98 Nm pri 3.000/min
- **Motor:** 2-valjni boksterski – zračno hlajen – 4 ventili na valj
- **Vrtina x gib:** 101 x 73 mm
- **Prostornina:** 1.170 ccm
- **Dovod goriva:** vbrizg Motronic MA2.4
- **Sklopka:** suha, enolamelna
- **Menjalnik:** 5-stopenjski, kardan
- **Okvir:** spredaj odlitek, okoli motorja prostorska kletka iz jeklenih cevi
- **Vzmetenje, spredaj:** sistem telelever, vilice so samo vodilne cevi prednjega kolesa, gib 144 mm; **zadaj:** blažilnik v sistemu Monolever, gib 100 mm
- **Gume:** 100/90-18 in 170/80-15
- **Zavore, kolutne, spredaj:** 2 x 305 mm, 4-batna čeljust; **zadaj:** 1 x 285 mm, 2-batna čeljust (integralni ABS je bil za doplačilo)
- **Medosna razdalja:** 1.651 mm
- **Višina sedeža:** 740 mm
- **Posoda za gorivo:** 17,5 l (rezerva 4,0 l)
- **Alternator:** 700 W
- **Akumulator:** 12 V 19 Ah
- **Teža z gorivom:** 258 kg
- **Dovoljena obremenitev:** 194 kg
- **Koliko je še vreden?** Nov je v Sloveniji stal slabih 13.000 eur. Cena rabljenega se začne pri 5.500 eur. Zelo lep in malo vožen primerek preseže 10.000 eur. V Krškem ga ima Moto Hit letnik 2004 z 58.000 km, s kovčkoma, z udobnim sedežem in z vetrobranom za slabih 7.000 eur.

KOLIKO JE R 1200 C POKAZAL NA CESTI?

Najvišja hitrost: s težavo 170 km/h
Pospešek od 0 do 100 km/h: dobrih 6 sekund
Realna poraba goriva: od 5 do 7 litrov na 100 km

jaz vseeno ne bi peljal, pa če bi bila še tako napaljena. Za ženo pa se je dalo doplačati za zelo udoben sedež. ■

ČISTI ŠPORTNIK
S ČISTILNIMI ROBČKI
Vulcanet®

☎ 031 550 522
 ✉ VULCANET.SLO@GMAIL.COM
 🌐 WWW.VULCANET.SI