

Rabljeni hit



Analizira: Matjaž Gustinčič Foto: naš arhiv

Ko je pred leti ob predstavitvi novega GS-ja pred nekim vplivnim možakom iz BMW-ja našemu uredniku ušlo, da »GS ni prav poceni«, mu je tisti možakar odgovoril, da »Slovinci premalo zaslužite«. Izhajajte iz tega, ko kupujete BMW-ja in če vas bo kdo prepričeval, da so servisi predragi.

Menda naj bi povprečen kupec novega R 1200 GS v Nemčiji zanj odšel kakšen par svojih plač. Ok, imajo višji standard. Kaj pa na Hrvaškem, kjer je menda več kot 90 % prodanih novih GS-jev popolno opremljenih? Zdaj pa računajte. Pri tej matematiki je za povprečnega Slovenca s povprečno slovensko plačo GS pač - drag. Alternativa je seveda rabljeni, ki se tudi ne zdi prav poceni, dokler ne vidiš cenika dodatne opreme pri novem.

Tole z dodatno opremo Bavarci res fino obvladajo. Samo še čudim se, če dobim pod roke kakšen test BMW-jevega avta in na koncu pogledam ceno. Največkrat je testni avto še enkrat dražji od osnovnega, pravzaprav ne, od izhodiščnega modela! Seveda je potem, ko je enkrat star nekaj let, tisto preplačano opremo težko ovrednotiti, kar pa je fino za kupca rabljenega.

Ker smo o GS-ju v naši reviji že tolikokrat ugotovljali kako dober motocikel je, da se lepo vozi, da je udoben, porabi malo bencina, da je

prodajna uspešnica ... skratka, to kar danes že vse vemo, tega ne mislim ponavljati. Seveda smo mi vozili nove GS-je, tokrat pa nas zanima kako je z rabljenim. Predvsem zakaj eni naredijo tudi 200 tisoč kilometrov brez težav, drugi pa so nesrečneži, ki imajo z motorji stalno neke sitnosti. Kje je finta? Od starih BMW-jašev sem slišal teorijo, da je to zato, ker te motorje zadnja leta kupujejo raznovrstni motoristi, tudi tiščachi. Mogoče res. Tudi sam sem mnenja, da prav za vsakega pa tudi ni, čeprav nas prepričani prepričujejo tako. Kakorkoli, z leti se je na GS-jih 1200 nabralo kar

ZGODOVINA MODELA:

2004: Predstavitve novega R 1200 GS, močnejšega in za kar 30 kg lažjega od predhodnika R 1150 GS

2005: Predstavitve modela R 1200 GS Adventure

2007: Manjše spremembe, dodelane zavore z novim integralnim ABSII in brez servo ojačevalnika, spremenjen paralever z magnetnim čepom za izpust olja iz prenosa

2008: Prenova: nekoliko povečana moč motorja, dodelan menjalnik in spremenjena razmerja v menjalniku, ESA elektronsko nastavljivo vzmetenje na voljo za doplačilo, nova platišča, zmogljivejši alternator ...

2010: Prenova: nove glave motorja - vsaka ima po dve odmične gredi (DOHC), večja moč, ventil v izpuhu (emisije in hrup)

2012: Konec leta na Intermotu predstavljen novi vodno hlajeni R 1200 GS

nekaj potencialnih sitnosti in nekatere izmed njih so lahko tudi precej zoprne ali pa nevarne (počen kardani in puščanje zavor, recimo).

KONČNI KOTNI PRENOS - DIFERENCIAL

Tovarniška napaka letnika 2004 in 2005 je bila zračnost v pestu - na servisu se je menjalo pesto skupaj s končnim prenosom - diferencialom. Z leti in s kilometri se lahko obrabijo tudi ležaji v kotnem prenosu (diferencialu); ko je motocikel na centralnem stojalu, se z roko zavrti zadnje kolo - če se čuti zračnost ali pa če kaj melje in poka tam notri, to že ni dober znak. Lahko so slabi ležaji v prenosu ali pa okvarjen kardanski zglob. Od letnika 2007 naprej ima končni prenos magnetni čep za izpust (menjavo) olja in je možno olje menjati - sprva je bilo mišljeno, da je olje tam notri doživljensko.

Zakaj eni naredijo tudi 200 tisoč kilometrov brez težav, drugi pa so nesrečneži, ki imajo z motorji stalno neke sitnosti. Kje je finta?



Ko so leta 2004 olajšali GS za celih 30 kg, je bil to nepojmljivo velik in odmeven tehnični dosežek. Zanimivo, da se snemanja kilogramov sploh ni opazilo na podobi motocikla.

KARDAN

Težave s kardani in pokanjem ohišij. Na spletu je kar nekaj fotk počepnjenih GS-jev z zlomljenim kardanom.

ČRPALKA GORIVA

Odpoved črpalke goriva zaradi napake na tesnilu in pokanja tesnilne prirobnice - puščanje goriva. Zaradi slabega tesnjenja je bil možen tudi vdor vlage do kontrolorja bencinske črpalke. Izdan je bil servisni vpoklic za odpravo napake na prirobnici in menjavo cele črpalke, če je bilo potrebno. Na servisih so zamenjali tudi kontrolor črpalke (novega prepoznate po črni barvi, stari pa so bili srebrni).

ESA

Na prvih letnikih so bile možne napake v delovanju senzorjev-potencimetrov elektronske nastavitve vzmetenja - ESA, menjava senzorja pa ni prav poceni.

DISTANČNIK ZADNJEGA KOLESA

Prirobnica - distančnik na zadnjem kolesu lahko počni, oziroma se na njej pojavijo razpoke. Izdan je bil vpoklic, menjali pa so jih tudi v sklopu rednih servisov. Vzrok za počeno prirobnico naj bi bil v premočno privijačenih vijakih zadnjega kolesa. Kje menjate gume?



ZAVORE

Vpoklic za zamenjavo zavornih cevi, ki lahko zaradi vibracij in natezanja puščajo na spojih. Možna je tudi okvara enote ABS, kar pa je precej drago popravilo.

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



Zračni filtri

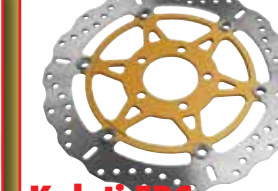


Opletene zavorne cevi

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



R 1200 GS ADVENTURE ČE VAM JE R 1200 GS PREMAJHEN

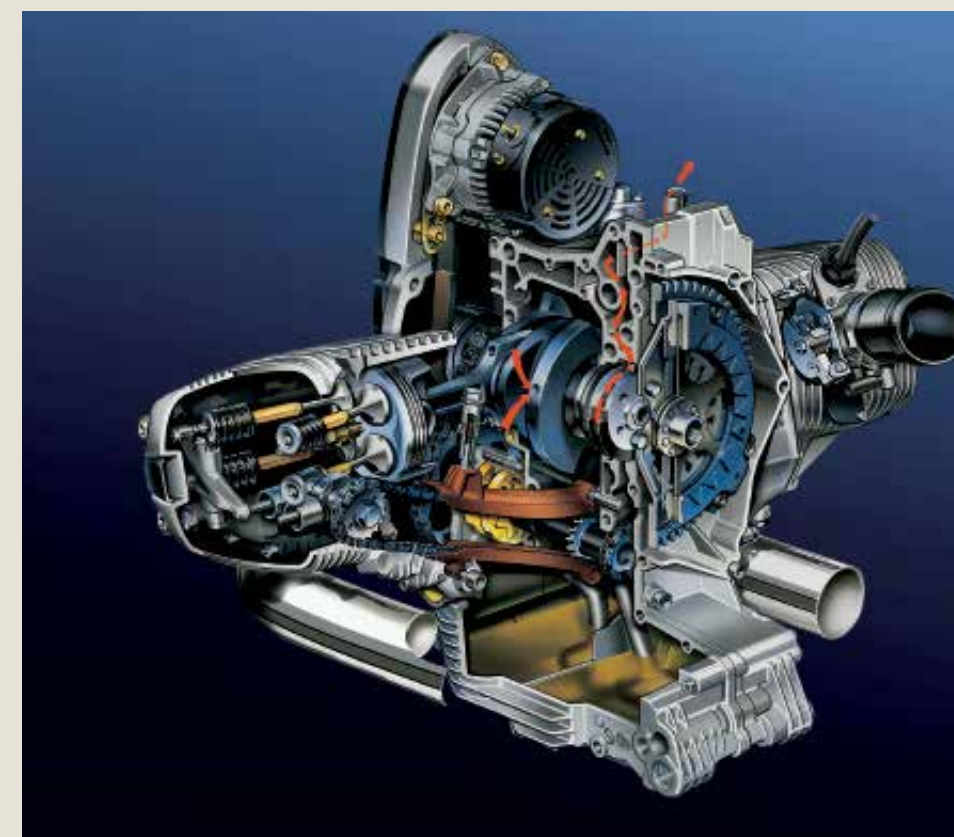
S svojo ogromno pojavo in niti ne zanemarljivo težo, Adventure vsaj na pogled nekako ne deluje ravno najprimernejši motor za avanturistična potovanja po brezpotjih. Kljub temu velja za enega najbolj zaželenih avanturističnih potovalnikov. Dodatna zaščitna oprema skupaj s cevmi in ščitniki ter kovčki doda vsaj 20 kilogramov. Kar pomeni, da z višjim sedežem (890 mm), vzmetenjem daljšega hoda ter z ogromno 33-litrsko posodo za gorivo, vožnja zahteva kar poštenega dedca. No, ali pa vsaj zares pogumnega, da se z Adventurjem vozi po brezpotjih. A glede na število prodanih takih očitno ni malo.

Menda sta k priljubljenosti tega motorja, no pa tudi GS-ja na sploh, precej pripomogla tudi angleška zvezdnika Charley Boorman in Ewan McGregor. To sta tista dva avanturista, ki sta posnela potopisno TV serijo svoje poti z BMW-ji R1200GS Adventure. Z motorji sta se odpravila s Škotske v Južno Afriko (Long way Down). Zlobni nevoščljivci sicer radi navržijo, da če ne bi imela spremljevalne ekipe v popolno opremljenih terenskih avtih, tako daleč verjetno ne bi prišla, hehe.



Na sedeže ni bilo pripomb. Izkušeni popotniki pa so višje udobje dosegli z vložki iz gela.

Prtljažniki in nosilci kovčkov so lepi in izredno solidni. Opravičijo ceno.



PORABA OLJA

Pri zračno hlajenem motorju ni nič nenavadnega, če med servisnimi intervali porabi nekaj motornega olja. Vožnja po vročini ali pa težka roka na ročici plina lahko še nekoliko dodatno povečata žejo po olju. To

so dejstva in sam v tem ne vidim nobenega problema. Že kar zabavno se mi zdi koliko teorij obstaja okrog te porabe olja pri bavarskih bokserjih. Od tega, da ima od novega že iz tovarne prefino olje za utekanje – in ga zato pije ko je nov (ta je verjetno od tistih, ki

so kupili novega) do teorij o slabem olju, pa o predobrem olju, spet enim ga pije, drugim ga ne ... itd. Kakorkoli, stanje olja v motorju je treba nadzorovati. Pri vsakem motociklu! Pika.

SERVISIRANJE

Ja, drago. Tako se marsikdo pritožuje. Sam pač mislim, da je to v skladu z znamko na motorju in znamko na servisni delavnici. V osnovi tehnika GS-ja ni komplicirana, prav tako ne osnovni servisni posegi kot so menjava olja, nastavitve ventilov ... itd. Ga pa na pooblaščenem servisu ob rednem servisu priklopijo tudi na diagnostiko – tega v domači garaži pač ni in odpravijo tudi kakšno napako po navodilih iz tovarne. Tega v domači garaži tudi ni.

Sicer pa si redni servisi sledijo na vsakih 10 tisoč km, na 20 tisoč se preverja zračnost ventilov (pri novejših menda celo na 40 km). Večji servis obsega še menjavo mikro jermene alternatorja in svečk. Kasneje so k rednim servisnim posegom dodali še menjavo olja v končnem prenosu (vsak drugi oljni servis) – lastniki pa priporočajo kar pri vsakem ser-

visu. Par dcl olja v primerjavi z zdrobljenim drobovjem prenosa verjetno res ni nek strošek (če niste domači v BMW vodah, naj vas ne zmede, če bo kdo omenjal menjavo olja kardana ali diferenciala. Kardana olja nima, se pa velikokrat uporablja ta izraz). Torej v vsakem primeru gre za olje v končnem kotnem prenosu.

Alternativa je seveda rabljeni GS, ki se tudi ne zdi prav poceni, dokler ne vidiš cenika dodatne opreme pri novem.

Opazili smo med oglasi

BMW R 1200 GS, letnik 2005, sive barve, 37.000 prevoženih kilometrov, 2. lastnik, servisna knjiga, opravljen obsežen servis in pregled na pooblaščenem servisu, original kovčki, brez napak. Cena: 6.800 EUR, zasebni prodajalec.

BMW R 1200 GS, letnik 2009, rumene barve, 40.000 prevoženih kilometrov, kupljen pri uradnem trgovcu, vsi servisi na uradnem servisu, veliko opreme. Cena: 8.490 EUR, zasebni prodajalec.

BMW R 1200 GS Adventure, letnik 2010, črne barve, 95.000 prevoženih kilometrov, odlično ohranjen, drugi lastnik – kupljen od prijatelja, dodatna oprema. Cena: 10.800 EUR, zasebni prodajalec.



GS je brez dvoma udoben potovalni stroj. Se je pa treba zavedati, da polno naložen vseeno tehta vsaj 450 kilogramov.



TEHNIČNI PODATKI R 1200 GS letnik 2010 (GS Adventure)

- **Moč:** 81 kW (110 KM) pri 7.750/min
- **Navor:** 120 Nm pri 6.000/min
- **Motor:** 2-valjni boksterski – zračno + oljno hlajeni – 4 radialni ventili na valj
- **Vrtina x gib:** 101 x 73 mm
- **Prostornina:** 1.170 ccm
- **Kompresija:** 12 : 1
- **Dovod goriva:** vbrizg BMS-K, grlo premera 50 mm
- **Sklopka:** enoploščna suha sklopka
- **Menjalnik:** 6-stopenjski, kardan
- **Okvir:** dvodelno jekleno paličje, motor kot nosilni element
- **Vzmetenje, spredaj:** telelever – nastavljiv sredinski blažilnik
zadaj: nihajna roka paralever, nastavljiv sredinski blažilnik
- **Gume:** 110/80-19 in 150/70-17
- **Zavore, kolutne, spredaj:** 2 x 305 mm, 4-batna čeljust, int. ABS
zadaj: 1 x 265 mm, 2-batna čeljust, int. ABS
- **Medosna razdalja:** 1.507 mm (1510 mm)
- **Kot glave:** 25,7° (24,8°)
- **Višina sedeža:** 850-870 mm (890-910 mm)
- **Posoda za gorivo:** 20 l (33 l)
- **Suha teža:** 203 kg (223 kg)

BMW je bil med prvimi, ki se mu je zdelo pomembno omogočiti nastavev sedeža po višini.

PNEVMATIKE

Izbira ustreznih pnevmatik je za nekoga najpreprostejša naloga – gre in kupi tisto, ki je v danem trenutku na zalogi in poceni. Spet drugi bi zgolj iz nakupa gum lahko doktorirali. Najpogostejša izbira je Metzeler Tourance. Ta je z vsako novo različico bolj cestno orientirana. Za EXP se je marsikdo pritoževal, da bi lahko več zdržala, trajnost pa naj bi imela izboljšano njena naslednica NEXT, na videz že skoraj cestna guma. To je zdaj tudi prva vgradnja na R 1200 GS. Marsikdo se je veselo vozil tudi na kakšnih Dunlopkih Roadsmart, čeprav roko na srce, take gume na GS-ju res ne zglejajo. Tisti, ki so hoteli bolj terenske pnevmatike, so velikokrat izbrali Metzeler Karoo.

ŠE ZADNJI NASVET

Ker ti motorji večinoma delajo več kilometrov, je najbolj ključnega pomena servisna zgodovina. Pa sami prevoženi kilometri niso problem



R 850 GS je eksotika, ni bil lažji od velikega GS.



Model 2003, R 1150 GS. Za nekatere je to najbolj zanesljiv in originalen GS.



Adventure letnika 2002. Nosi oblikovno zanimive kovčke.

če je bil motor ustrezno vzdrževan, lahko jih ima tudi 100 tisoč. Kaj je bolje, popotniških 100 tisoč kilometrov ali »od lokala do lokala po cilindrih« 30 tisoč?

Seveda je pogoj, da veste od koga kupujete. Ker BMW kar resno skrbi za odpravljanje serijskih napak in pomanjkljivosti, je zaželeno tudi to, da je bil motor od novega servisiran na pooblaščenem servisu. Tako ne bi smel biti problem z dokazili kaj in kdaj se je na motorju menjalo. Tako se lahko tudi oceni kaj je že crknilo (in načeloma ta stvar še nekaj časa ne bo) in kaj še lahko odpove, predvsem pa kaj je bilo narjenega od vpoklicev. Še najboljši je posvet s serviserjem, on bo najbolje ocenil morebitne prihodnje stroške. To je pač najvarnejši način, ni pa rečeno, da od kakšnega entuziasta, ki ima to bavarsko tehniko v nulo naštudirano in je za motor skrbel sam, ne morete dobiti dobrega motorja. A žal je takih motorjev (in lastnikov) bolj malo. ■