

F650GS - Totalbike teszt - 2001

Szerző Administrator

Könnyű és finom

2001. december 7., péntek 9:15 Nagyon szeretem a klasszikus BMW motorokat, ezért egy kicsit féltem a "boxermentességtől". A tesztelés alatt az F650GS rendkívül meggyőző volt. Könnyedsége révén a legjobb városi gép, amivel bátran merészkedhetünk földutakra vagy akár a Bartók Béla útra is. Az egyhengeres BMW motorok története a távoli múltba nyúlik. 1925-ben, az R39-cel kezdődött, és az 1966-os R27-ig folytatódott az egyhengeresek gyártása. Ez idő alatt több mint 230000 egyhengeres motort adott el a német gyár. 27 évvel később, 1993-ban egy új egyhengeressel tört be a piacra a BMW. A Rotax motor teljesen megegyezett azzal az egységgel, amit az Aprilia 650-es Pegaso-jába raktak. (Az aprócska eltérés mindössze a hengerfejen volt, az Aprilia-ba szerelt blokkban öt szelep volt, a BMW-ben csak négy.) A motornak mindenestre akkora volt a sikere, hogy a hat év alatt 64000 darabot adtak el Európában. Ez a motor Olaszországban épült az Aprilianál, a BMW felügyelete mellett. A németek azonban úgy gondolták, jobban megy ez nekik, és a 2000-ben bemutatott F650GS már a saját műhelyükben készült, Berlinben. A 650-es keresztnéve GS, aminek jelentése Gelande Strasse, azaz terep és utca. Kategóriájának meghatározása nem könnyű. A katalógusok az endúró - offroad oldalakon sorolják fel, szerintünk inkább "fundúró". Nem bütökös terepgumival szerelik, hanem utcai abroncsokat kapott. Ezért a sivatagi tesztelésről eltekintettünk, és a novemberi fagyos városi terepet találtuk ideális tesztkörülmenynek. Így sajnos Gelande nem próbáltuk, inkább Strasse mentünk vele. A BMW és a Rotax közös fejlesztése az F650 GS motorja. Az apríliás közös ősből csak az ötsebességes váltót, a főtengelyt és a kiegyenlítő tengelyt használták fel. A többi alkatrész vadonatúj, és a vezérműtengelyek kivételével a Rotax Ausztriai gyárában készültek. Ezeket a BMW nem engedi ki a kezei közül. A hengerfej tervezésből a BMW autók (M3) gyári tuning műhelye is kivette a részét. A Mikuni karburátorpár munkáját átvette a BOSCH-sal közösen kifejlesztett elektronikus benzinbefecskendező rendszer. Az F650GS-t Brembo fékmunkahengerek lassítják. Extraként BMW ABS rendszer vásárolható a gépre. Tesztmotorunkon ezt is kipróbálhattuk. Nem vagyok az ABS híve, ezért örültem, hogy kikapcsolható. Indulás előtt hosszabb ideig nyomva kell tartani a műszerfal ABS kapcsolóját, és a visszajelző villogása tájékoztat a kikapcsolt állapotról. Leállítás után automatikusan ismét aktivizálódik a rendszer. Kikapcsolt állapotban teljesen megváltozik a fék működése, sokkal jobban adagolható, nem lökdösi a lábféket a legkisebb lassításra. Sajnos tesztmotorunk esetében enyhe lábféknél is érezhető volt az ABS működése. Érdekes, mert az elsőféknél viszont szinte észrevétlen. A valamivel nagyobb, mint 17 literes benzintank az ülés alá került, a hozzá tartozó betöltő nyílás a farokidom jobb oldalára. Ezért nem árt, ha figyelünk, hogy a kútoszlop melyik oldalára állunk be, és vigyázzunk, ne hagyjuk a benzinkutast magára a motorunkkal, mert még a tankon található olajbetöltőbe csöpögteti a nedűt a kolléga. Az olajon kívül a kamutank alatt van az akkumulátor és a hűtőfolyadék tartálya. A műszerfal kellemes, a két különböző átmérőjű óra - a kilométer és a fordulatszám-mérő - között hagyományos visszajelzők helyezkednek el. Hajnalban egy kis köszörülés után indult. Általánosan elmondható, hogy nem indult azonnal. Mindig egy pár fordulatot lökött rajta az indítómotor, mire életre kelt. A motor átvételénél jelezték, hogy nem kell melegíteni, de melegítés hiányában az első megállásnál lefulladt. Az ülés alatti tank miatt nagyon jó a súlyelosztás. Olyan könnyedén lehet vele bánni, mint egy 250-es négyütemű endúróval (NX250, v DR250). Ennek köszönhetően ideális városi gép. Könnyedén mozog a kocsisorok között, és nyomatékos motorjának köszönhetően dinamikus hasít a forgalomban. Vigyázni kell viszont a piroslámpás gyorsulásoknál. Nem sportmotor, ezért nem húzatható a végtelenségig. Hétezernél szigorúan letilt. Végsebessége 160 km/h, de nem autópályás száguldásra készült a gép, 120 felett már bizonytalanság érzése fogja el az embert. A BMW igazán széles skáláját kínálja a mindenféle csecsebecséknek és túrázás könnyítőknek. Tesztmotorunkon volt topcase (hátsó doboz), oldaldobozok, két fokozatban fűthető markolat, és ABS. Igény szerint kézvédő és fedélzeti komputer is vásárolható a gépre. Az oldaldoboz nagyszerű dolog. De amint tudtam, leszereltem. Nemcsak azért, mert nélküle sokkal jobban néz ki az F650GS, hanem mert dobozok nélkül soványabb fenékkal, sokkal kényelmesebb a lavírozás. Sajnos hiába tervezgettünk, a meteorológia megghiúsított minden hosszabb túránkat. Azért Biatorbágyig elmerészkedtünk. :o) A hátsó dobozt - egy zár nyitása után - hátrafelé egy mozdulattal letolhatjuk, az oldaldobozokat már egy kicsit bonyolultabb mechanizmussal, de szintén egy mozdulattal eltávolíthatjuk. A rakódóhely mérete a három ládával tetemes. A Párizs-Dakar versenyeken való nagyszerű szereplésnek köszönhetően a BMW megépítette a GS speciális verzióját, az F650 GS Dakart. Különbőség a rugózásban és a nagyobb, 21 colos első kerékben és persze a jóval magasabb ülésben lelhető (870 mm). Méretesebb a szélvédő és megnőtt a tengelytáv is. A Dakarnak azonban nincs központi állványa, és ABS sem szerelhető rá. Nagyon szeretem a klasszikus BMW motorokat, ezért egy kicsit féltem a "boxermentességtől". A tesztelés alatt az F650GS rendkívül meggyőző volt. Könnyedsége révén a legjobb városi gép, amivel bátran merészkedhetünk földutakra vagy akár a Bartók Béla útra is. Igazi offroad élmények hajkurászásához azonban már egy kicsit kevés. Leginkább az utcai gumik okozzák a problémát. Ha brutálisabb gumival szerelnék, és agresszívabb lenne a rugózása, ütős gép lehetne a homokban vagy sóderben is. De ezeket az igényeket már a Dakar verzió elégíti ki.