

F650GS - Totalbike tesz - 2004

Szerző Kovács Róbert

Egy henger, két gyertya, négy szelep

2004. március 31. Hogy a borzalmas időjárást valahogy feledni tudjuk igazi csemege érkezett hozzánk. Friss, finom, ropogós. Annyira új, hogy csupán 5 kilométert mutatott a számláló, amikor átvettük a motort. Ki foglalkozik hát egy piti hóviharral, ha Magyarországon először tesztelhetjük a vadiúj BMW 650 GS-t? Nem túlzás: a BMW GS 650 eddig is az egyik legjobb 650-es Gelände-Strasse (terep-utca) gép volt, de a frissítés most kiköszörülte a nem létező csorbákat is. Ruhája egyre jobban hasonlít a nagy testvérekéhez, a boxer rokonokhoz. A tank oldalán változott a légbeömlő és a BMW logó egységesebb, hangsúlyosabb lett. Finomítottak a motor elején, nagyobb lámpát és átdolgozott szélvédőt kapott, miközben optimalizálták a motoros szélvédelmét. Ezt a nem csupán elméleti tételt csak megerősíteni tudom, ugyanis az egyébként nem túl csendes Schuberth Concept sisakom egyes, kis idomos gépeknél még hangosabbá lesz, de a GS 650-es szélvédője mögött számomra is meglepő módon elcsöndesedett. Elvetemült terepmotorosok a szélvédőt teljesen leszerelhetik, sőt a még elvetemültebbek viszont nagyobbra is cserélhetik. Például a Dakar felszereltségű GS 650 nagyobb szélvédővel kerül forgalomba. Új a műszerfal-panel és az elektronikus rendszer. A műszerfal szürke színe és formája fokozza a techno feelinget, a számok könnyebben olvashatóak. Szerintem az egész műszerfal-együttes a gép legrendább része. Szubjektív dolog tudom, de nekem a borzalmas hordozható magnók jutnak eszembe, melyek előtt a Tescóban, egy pár döbbsent percet mindig eltöltök. A világítás az érvényben lévő szabályok szerint folyamatosan működik. Csak a távolsági fény váltókapcsolójára lelünk. A vészvillogó kapcsolója opcionálisan választható, és oda került, ahol a régi modellen a markolatfűtés kapcsolója volt, már ha volt neki ilyen. A markolat-fűtés kapcsolója a jobb oldali kormánykapcsolóra vándorolt. Fokozódott az ergonómia az indexkapcsoló és a kuplungkar környékén is. A nőci motorosok kedvéért úgy alakították ki a kuplungkar formáját, hogy az akár 7 és feles apró kéz is kényelmesen átérje anélkül, hogy közben elengedi a kormányt. Szerintem az apró nőci motorosnak inkább a magas üléssel lesz gondja, nem a kuplungkarokkal. A BMW papír szerinti ülés magassága 780 mm, ami elég hihetetlennek tűnik. A persze elfelejtettem megmérni, hogy mennyi is az a valóságban, de a gyár valószínűleg két személlyel és kéthetes túrára felpakolva mérte, koppig összeült teleszkópokkal. Az ülésről csak felsőfokban beszélhetek, és ez nem az elfogultság hangja. A BMW-k nyergével nehéz versenyre kelni, főleg a GS-ével. Valami misztikus anyag van belül, aminek hatására rendes tartása van és mégis hihetetlenül kényelmes. Aki nem hiszi, járjon utána. Hátra, az ülés mögé került egy jelzés értékű, felfelé nyíló, kulccsal zárható csomagtartó rekesz. A kivitelezés hagy némi kívánnivalót. Én mindig izgultam, le ne törjenek a műanyag fülek. A fontosabb szerszámok és talán egy elsősegély csomag, ami belefér. Viszont zseniális módon innen, egy piros kallantyú meghúzásával nyílik az ülés. De ne legyünk telhetetlenek, ez Gelände-Strasse gép nem platós IFA. Bár ha a platónál tartunk érdemes megjegyezni, hogy a csomagtartó teljesen új, ráadásul úgy készült, hogy a gyári BMW doboz közbetét nélkül felszerelhető. A motort érintő legfontosabb újdonságot a motorblokk oldalán is láthatóvá tették: 2 SPARK - (dupla gyertya) felitattál. A második gyertya a motor jobb oldalára került, és azonos időben gyújt a másikkal. Az F650GS 2004-re új motor-vezérlő elektronikát BMS-CII (BMW Motor System) is kapott, aminek köszönhetően csökkent a kipufogógáz károsanyag-kibocsátása úgy, hogy jóval túlteljesíti az Euro2-es emissziós követelményeket is. Az új elektronika kedvező hatással van a fogyasztásra is. Mivel a motor bejáratos volt, értékelhető adatokat nem mértünk, bár az feltűnt, hogy sehogy sem akar kifogyni a benzín. Hivatalos adatok szerint 90 km/h-s tempónál az előző modellhez képest 6%-kal csökkent a fogyasztás, azaz mindössze 3,2 liter 100 km-enként. 120 km/h sebességnél 14%-kal, 4,3 liter benzint eszik egy századra. Az átalakításoknak köszönhetően a motor nyomatékmaximuma nem változott, de a nyomatékcsúcs már alacsonyabb motorfordulatnál megérkezik. A városi és a terepmotorozásnál ez nagyon jól jön. Dinamikus induláskor az elődhöz hasonlóan rendesen pakolni kell a sebességeket, nehogy az elektronika jóindulatúan tiltsa a fékevesztett húzatást. Szerintem autópályán utazva egy hatodik sebesség azért nem ártana, csak hogy a fordulatot egy kicsit lejjebb faragjunk. Talán majd jövőre. A csúcsteljesítmény elvileg változatlan, amit egy kicsit furcsállok, ugyanis az előző generációval 160 km/h sebességet mértünk, miközben a bejáratos motorral könnyedén túlléptük ezt az értéket, tisztességből nem próbáltuk a végét, de a 180-at zokszó nélkül elérte. A gyár ennél valamivel szerényebben adta meg a motor végsebességét: szerintük 170 km/h a max. sebesség. A kipufogó belső szerkezetén és a katalizátoron is változtattak, ezzel is tovább csökkentve az emissziós értékeket. Gondolom, ennek is köszönhető, hogy a GS 650 gyári hangja túl finom. Sehol sincs az egyébként gyengébb konkurens, az Aprilia Pegaso erőteljes hangjához. A megállásról, ahogy eddig is, Brembo fékek gondoskodnak, megerősítve a BMW ABS rendszerével. Az ABS extraként rendelhető. A lábfelek használatakor az ABS - ha csak kicsit fékeztünk valamilyen úthibán - néha retteneteset rúgott. Viszont az első féken szinte nem is érezni az ABS működését. Ha terepezni akarunk, akkor van lehetőség az ABS kikapcsolására, sőt ott kötelező kikapcsolni. Van az új GS 650-en egy olyan dolog, amit kevés motoron találunk. Mivel a kimerült akkumulátorú injektoros motoroknál nincs esélyünk a betolással, ezért előrelátóan, hogy ne kelljen lebontanunk az áltankot ahhoz, hogy hozzáférjünk az akksihoz, bikázó pontot alakítottak ki. A pozitív az ülés alatt, a negatív pedig a váltóház deklíjén van. Mi tagadás, az új GS 650 2,1 millióval a versenytársak közül a legdrágább. A nagyobb összeg kifizetésével viszont nem csak a kék-fehér emblémát vásárolja meg a motoros, hanem mind műszaki mind optikai szempontból is a legjobb gépezetet.