



BMW F650 GS



Ocenia:
Jarosław
Spychała

KATEGORIA: ciężkie enduro turystyczne

Pierwsza wersja tego motocykla nosiła oznaczenie F650 ST i była produkowana do 1999 roku. Omawiany model to jego następca wytwarzany w latach 2000-2007, kiedy to został zastąpiony przez wersję dwucylindrową.

Mały GS to prawdziwy uniwersalny motocykl. Można go było kupić w trzech wersjach wysokości kanapy: od 75 do 82 centymetrów oraz w wersji uterenowionej, czyli Dakar (m.in. większe skoki zawieszki). Przy czym najniższa wersja miała też obniżone zawieszenie poprzez zastosowanie krótszych sprężyn i innego amortyzatora tylnego.

BMW F650 GS to motocykl, który może być stosowany zarówno do jazdy miejskiej, jak i do jazdy długodystansowej. W odróżnieniu od swojego większego brata, czyli R1150 GS czy R1200 GS, świetnie spisuje się w cięższym terenie, co wynika z małej masy i dobrych właściwości trakcyjnych.

DOTYCHCZAS OCENILIŚMY W TEJ KATEGORII:

MOTOCYKL	ROCZNIK	OCENA
APRILIA ETV 1000 CAPONORD	2003 r.	4,2 PKT
BMW F800 GS	2008 r.	3,8 PKT
HONDA XL 1000V VARADERO	2006 r.	3,7 PKT
KTM LC8 950 ADVENTURE	2003 r.	3,7 PKT
TRIUMPH TIGER 955i	2003 r.	3,7 PKT
SUZUKI DR 800 BIG	1992 r.	3,6 PKT
SUZUKI DL 650 E V-STROM	2004 r.	3,6 PKT
HONDA XL 600V TRANSALP	1999 r.	3,5 PKT

Motocykl słynie z komfortu jazdy i ergonomii oraz bije rekordy pod względem minimalnego zużycia paliwa.

Sam silnik to jednocylindrowy, bezawaryjny austriacki Rotax, który wytrzymuje przebiegi ponad 100 tys. kilometrów bez naprawy głównej.

Motocykl prowadzi się wręcz sam. Warto do niego zamontować szybą akcesoryjną, gdyż bez niej, jazda powyżej 120 km/h jest męcząca.

BMW nie żałowało na użytych materiałach i podzespołach, stąd włoskie zaciski hamulcowe Brembo czy opony Metzeler. Ciekawostką jest zamontowanie zbiornika paliwa pod kanapą, a akumulatora i filtra powietrza pod atrapą baku.

Moc silnika to tylko 50 KM, lecz w zupełności wystarcza to do sprawnej jazdy w zakresie

→ ilość przejechanych kilometrów ocenianym motocyklem – 34 000,

→ użytkownik: Jarosław Spychała (41 lat, 175 cm, 75 kg),

→ preferencje: długodystansowa turystyka solo i z pasażerem metodą namiotową,

→ motocykl: rok produkcji 2001, przebieg 38 000 km.

- + Komfort jazdy
- + Ekonomiczność
- + Hamulce

- Brak wskaźnika poziomu paliwa
- Miękkie fabryczne sprężyny
- Brak regulacji dźwigni hamulca i sprzęgła

120-140 km/h z pełnym obciążeniem – oczywiście nie jest to sprzęt autostradowy. F650 GS jest u nas mało doceniany, jednak na świecie jest często stosowany przez firmy kurierskie oraz globtroterów.

PODSTAWOWE DANE TECHNICZNE

SILNIK	1-CYLINDROWY, DOHC, 4 ZAWORY NA CYLINDER, WTRYSK PALIWA, SUCHA MISKA OLEJOWA
POJEMNOŚĆ SKOKOWA SILNIKA	652 cm ³
MOC NOMINALNA	37 kW (50 KM) PRZY 6500 OBR/MIN
MAKSYMALNY MOMENT OBROTOWY	60 Nm PRZY 4800 OBR/MIN
PRĘDKOŚĆ MAKSYMALNA	170 KM/H
PRZYSPIESZENIE 0-100 KM/H	5,9 s.
POJEMNOŚĆ ZBIORNIKA PALIWA	17,3 L
PRZENIESIENIE NAPĘDU	SPRZĘGŁO MOKRE, ŁAŃCUCH
SKRZYŃKA BIEGÓW	5-STOPNIOWA
ZAWIESZENIE PRZEDNIE SKOK AMORTYZATORÓW	WIDELEC TELESKOPOWY Ø 41 MM 170 MM
ZAWIESZENIE TYLNE SKOK AMORTYZATORÓW	WAHACZ, AMORTYZATOR CENTRALNY 165 MM
WYSOKOŚĆ KANAPY	780 MM
OPONA PRZEDNIA	100 / 90-19
OPONA TYLNA	130 / 80-17
HAMULEC PRZEDNI / ZACISK	POJEDYŃCZA TARCZA, 300 MM / DWUTŁOCZKOWY
HAMULEC TYŁ / ZACISK	POJEDYŃCZA TARCZA, 240 MM / JEDNOCZKOWY
WYMIARY DL. / SZER. / WYS.	2175 / 910 / 1265 MM
PRZESWIT	230 MM
MAŚA WŁASNA (Z PŁYNAMI)	193 KG

SILNIK I OSIĄGI

Sercem GS-a jest chłodzony cieczą jednocylindrowiec produkcji austriackiego Rotaxa o mocy 50 KM. Silnik ciągnie płynnie od 3000 do 6750 obr/min. Wibracje pomimo jednego cylindra są praktycznie nieodczuwalne.

Wymiana oleju następuje po każdym 10 tys. kilometrów. Filtr oleju schowany jest w korpusie silnika i jest dobrze zabezpieczony w razie upadku.

Silnik odpala bez problemów nawet w mocno ujemnych temperaturach, czego zasługą jest pojemny akumulator 12Ah.

WŁAŚCIWOŚCI TRAKCYJNE

Doskonałe solo jak i z pasażerem. BMW zakręty pokonuje ze swobodą supermoto i bardzo dobrze czuje się na drogach szutrowych czy w lekkim terenie. Nie boi się też jazdy na autostradzie.

Przednie zawieszenie nie posiada żadnej regulacji, co o dziwo po zastosowaniu akcesoryjnych sprężyn progresywnych niczemu nie przeszkadza, natomiast tylne ma pełny zakres regulacji z możliwością zmiany pokręteł w trakcie jazdy.

Motocykl jest nieczuły na boczne podmuchy wiatru. Natomiast od jazdy nocą odstrasza stosunkowo słabe światło – za to duży minus. Przy zastosowaniu przedniej szyby można podróżować w sposób ciągły z prędkością 160 km/h.

ERGONOMIA

Motocykl jest bardzo komfortowy, czego zasługą są dobrze dobrane skoki zawieszeń jak i duża, wygodna kanapa. Poziom wygody powoduje, że można nim pokonywać dystanse rzędu 1200 kilometrów i to z pasażerem. Pasażer nie zsuwa się na kierowcę podczas hamowania, lecz niestety na tak wygodnej kanapie potrafi zasnąć w trakcie jazdy. Jedynie rzecz do której można się przyczepić to brak możliwości regulacji położenia dźwigni sprzęgła.

ŁADOWNOŚĆ I ZASIĘG

Ładowność praktyczna to 190 kg. Takie obciążenie GS znosi bez problemu. Jeżeli motocykl ma być używany do poważnej turystyki, to konieczna jest wymiana przednich sprężyn na progresywne. Zbiornik paliwa o pojemności 17,3 l pozwala pokonywać dystanse do 300 po autostradzie i do 400 kilometrów podczas spokojnej jazdy.

PRZEKŁADNIA I SPRZĘGŁO

Biegi wchodzi z wyraźnym odgłosem – ale pewnie i zawsze. Do wciśnięcia dźwigni sprzęgła trzeba użyć stosunkowo dużej siły, a sama dźwignia jest odsunięta za daleko od rączki kierownicy.

Skrzynia biegów jest zestopniowana bardzo dobrze i pięć biegów jest akurat.

HAMULCE

To silna strona motocykla. Hamulce Brembo spisuują się bardzo dobrze, a system ABS działa pewnie. Dużą zaletą jest możliwość błyskawicznego odłączenia wspomagania w trakcie jazdy w terenie. Jeżeli oprócz przedniego przewodu wymienią się resztę na te z opłotem stalowym, będziemy mieć motocykl z idealnym wręcz układem hamulcowym.

ZUŻYCIE PALIWA

GS jest jednym z najbardziej ekonomicznych motocykli w klasie powyżej 500 cm³. Minimalnie spalanie jakie uzyskałem to 3,1 litra przy 90 km/h (w mieście 4,8). Na trasie przy maksymalnym obciążeniu w dwie osoby silnik pochłania ok. 4,5 litra paliwa.

Przy odkręceniu gazu do końca (170 km/h) przy tym obciążeniu to 5,6 litra. Silnik jest fabrycznie przystosowany do jazdy na paliwie niskooktanowym (min. 91).

WYPOSAŻENIE

GS wyposażony jest seryjnie w układ ABS, podgrzewane manetki, gniazdo 12V, centralny podnóżek, aluminiową osłonę silnika i pojemne schowki, co przy zastosowaniach turystycznych ma duże znaczenie.

Omawiany egzemplarz posiada też akcesoryjną wyższą kanapę, przewody hamulcowe w stalowym oplocie, komplet kufrów, szybę, gmołę, fabryczne handbary, neoprenowe osłony widelca oraz przedni błotnik.

SERWIS I OBSŁUGA

Wymiana oleju co 10 tys., filtru powietrza co 20 tys., regulacja zaworów po 30 tys., zestaw napędowy startera na 30 tys., a opony na 20 tys. kilometrów

Dostęp do podzespołów jest mocno utrudniony i wymaga rozbierania dużej części motocykla. Koszt zakupu oryginalnych części zamiennych w ASO BMW w połączeniu z czasem oczekiwania powodują, że próby korzystania z usług polskiego importera i jego dealerów odbierają całą radość z użytkowania tego motocykla. Ale spokojnie – rynek sobie z tym poradził.

CENA

Używane małe GS-y trzymają wysokie ceny, a kupienie zadbanego egzemplarza w cenie 13-18 tys. zł nie jest problemem. Natomiast cena zakupu nowego modelu to tylko i aż ok. 35 tys. zł za motocykl, którego wartość od strony turystycznej jest dyskusyjna.

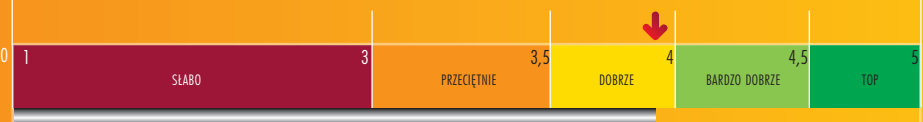
PODSUMOWANIE

Jak dla mnie – BMW F650 GS, jest niemal ideałem. Oferuje duży komfort, dobre właściwości jezdne i rewelacyjną ekonomię.

Nie kosztuje dużo w zakupie, jest bardzo trwały i niezawodny. W Polsce motocykl ten jest kompletnie niedoceniany, a szkoda.

Należy pamiętać, że nie każdy serwis motocyklowy naprawi maszynę, a autoryzowanych stacji BMW zajmujących się jednośladami jest w Polsce niewiele. ☒

średnia nota 3,9 pkt



Ocena motocykla na podstawie punktacji uzyskanej we wszystkich prezentowanych kategoriach.



BMW F650 GS