

Novi izazov

Testirali smo novi BMW-ov soft enduro motocikl, dio nove G palete BMW-ovih motocikala pokretane istim pogonskim agregatom, kojom se bavarski proizvođač probija na nova tržišta. Odlikuje se iznimno ugladenim radom motora oslobođenog svih vibracija i ugodnim ovjesom, ipak malo previše mekanim za ekstremnu primjenu

PIŠE I FOTO: BORIS METIKOŠ

Danas sa sigurnošću možemo tvrditi da je BMW kao proizvođač motocikala jedna od rijetkih tvrtki na tržištu koja unazad zadnjih nekoliko godina bilježi ekstremno rast prodaje. Sa svojim proizvodima nove generacije bavarski se proizvođač u nekim zemljama Starog kontinenta opasno približio, ili čak prestigao puno razvikaniju japansku konkurenciju, koja je donedavno samouvjereno dominirala potpunom motociklističkom scenom. U globalnim razmjerima BMW se, istina, još uvijek ne može mjeriti sa "kosoookima", no neosporna je činjenica da Nijemci sa svojim proizvodima kontinuirano napreduju i svake sezone osvajaju sve veći dio tržišnog kolača. Osim u tradiciji, spomenuti je uzlet zasluga i potpuno nove proizvodne politike, kojoj smo i sami svjedoci, a koja njeguje moderan pristup, modernu tehnologiju kao i moderan dizajn.

Sukladno tome, za posljednje generacije BMW-ovih motocikala više nitko ne može reći da su samo pouzdani, dok su im dizajn i karakter previše konzervativni i monotoni. Naprotiv, novi modeli sada imaju sasvim druge atribute. I dalje im je glavno obilježje da su pouzdani i izdržljivi, ali su isto tako tehnološki vrlo sofisticirani, interesantni i neobični. Vjerojatno će se većina čitatelja složiti da u pogledu dizajna BMW-ovi uradci još uvijek nisu na razini onih koji dolaze sa crtaćih stolova

s Apeninskog poluotoka, no iako nisu atraktivni poput Talijana, sa sigurnošću možemo reći da su specifični, unikatni i upečatljivo avangardni.

Osim vizualnog identiteta, koji je doživio veliki napredak, Bavarci su detaljno poradili i na performansama, ciklističkim osobinama te obnavljanju i proširenju cijele palete svojih proizvoda. Nakon modela velike zapremine red je došao i na najmanji model iz BMW-ove ponude, jednocilindrični F 650 GS. No, umjesto jednog nasljednika svenamjenskog soft-endura koji bi i dalje usamljeno

branio čast Nijemaca u klasi monocilindraša, aktualni model zamjenjuju čak tri nova modela potpuno različite orijentacije. Iako je riječ o tri klona koji međusobno dijele veliki broj elemenata, svaki model ima svoje specifičnosti i drugačijeg je usmjerenja.

Osim na međunarodnom sajmu u Kölnu, gdje su premijerno predstavljani, s motociklima smo se susreli i na netom održanoj njemačkoj prezentaciji u Münchenu. Zahvaljujući našoj reputaciji i dobrim kontaktima koje tamo imamo, među

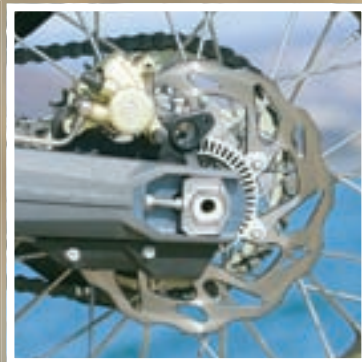


CIJENA
79.400 KN

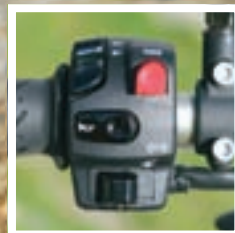
Po uzoru na kapacitetnije modele iz serije GS prednje svjetlo je izvedeno kao kombinacija jednog okruglog i jednog elipsoidnog svjetla spojenih u jednu cjelinu



Kočioni sustav se oslanja na valovite diskove promjera 300 mm sprijeda i 240 mm straga



Straga se ugrađuje BMW-ov patent zračnog monoamortizera, BMW Motorrad Air Damping, poznat s modela HP2



U skladu sa zahtjevima klase instrumenti su moderne izvedbe i malih dimenzija, a sve potrebne informacije dostupne su na LC displeju od tekućih kristala ili u obliku kontrolnih žaruljica



Usko i dugačko sjedalo izvedeno je u pravom enduro stilu, no, dobro je profilirano, tako da i u svakodnevnoj primjeni pruža zavidnu razinu udobnosti



prvima nam je pripala čast da osobno isprobamo sva tri modela i da se sami uvjerimo koliko su ti novaci napredovali u odnosu na svog prethodnika. Nije nas trebalo puno nagovarati, motocikle smo odmah ubacili u kombi i momentalno se uputili put Lijepe Naše. Ne zato da im zametnemo svaki trag i "utalimo" negdje ispod stola, nego da ih detaljno isprobamo obzirom na vremenske uvjete i ovogodišnju zimu koja u Hrvatskoj više sličići na rano proljeće.

Bez iskazivanja vlastitih sklonosti prema nekoj određenoj klasi, prvo ćemo vas upoznati s enduro modelom G 650 Xchallenge, kako glasi puno ime ovog modela, koji je definitivno najveći avanturist od svoje braće po agregatu. U stvari, riječ

je o laganom motociklu moderne generacije koji osim namjene za svakodnevnu primjenu posjeduje i ozbiljne off-road afinitete.

Uvijek poseban

Iako običnim smrtnicima svi enduro motocikli izgledaju isto, BMW-ov terenac se već na prvi pogled ističe svojim ne pretjerano nametljivim, ali zato prepoznatljivim dizajnom. U skladu s terenskom orijentacijom, vanjske oplate su izvedene od "špricane" plastike otporne na vanjska oštećenja, blatobrani su visoko podignuti, a upravljač je promjenjivog presjeka, širok i otvoren. Promjene je doživjelo i sjedalo koje je dugačko i presvučeno protukliznim materijalom, ali je i zadovoljavajuće

široko i dobro profilirano, kako bi vozač u svakodnevnoj primjeni doživio barem neke naznake udobnosti.

Kao i najekstremniji predstavnici ove klase, i Xchallenge se može pohvaliti uskim i malim spremnikom goriva. No ono što iznenađuje je nedostatak otvora za ulijevanje goriva, koji kod ovog modela jednostavno ne postoji na mjestu koje mu je inače namijenjeno. Nemojte se brinuti, ne radi se o neslanjoj šali konstruktora, nego o već provjerenom BMW-ovom rješenju koje u konačnici doprinosi boljim voznim osobinama. Ispod lažnog spremnika goriva se tako nalazi kutija filtra zraka, dok je pravi spremnik goriva zapremine 9,5 l smješten ispod sjedala, kako bi

Motocikl je dosta uzak zahvaljujući spremniku goriva koji se ne nalazi na klasičnom mjestu, nego ispod sjedala. Ovakva izvedba osigurava niže težište vozila, što se u vožnji osigurava stabilnost i bolje manevarske sposobnosti



Naglašeno terenske orijentacije su i žičani kotači dimenzija 21" sprijeda i 18" straga



G 650 Xchallenge se sprijeda oslanja na potpuno podesivu upside-down vilicu promjera 45 mm, dok se straga ugrađuje neobičan centralni amortizer koji u svom radu koristi stlačeni zrak, premijerno predstavljen na modelu HP2. Iako se na spomenutom maksimenduru ovo avangardno rješenje baš nije pokazalo u svom punom sjaju, u BMW-u i dalje polažu velike nade u njega. Po riječima tehničara iz matične kuće, prednosti ovog sustava u odnosu na klasični amortizer su manja težina i veća progresivnost u fazi kompresije. Ovo ukratko znači: što se amortizer više sabija, to je veća sila potrebna za njegovo daljnje sabijanje.

Kako bi se zadovoljili i najokorjeliji ljubitelji off-roads, ali i omogućilo svladavanje najrazličitijih terena i njima pripadajućih prepreka,

se snizilo težište i osigurala bolja raspodjela težine.

Neobičnim rješenjem se može pohvaliti i prednje svjetlo, koje je po uzoru na kapacitetnije modele iz serije GS izvedeno kao kombinacija jednog okruglog i jednog elipsoidnog svjetla spojenih u jednu cjelinu. Svjetlo je integrirano u malu vjetrobransku maskicu, a iza nje je smještena moderna upravljačka ploča koja se sastoji od LC

displeja i osnovnih kontrolnih žaruljica. Iako je ploča malih

dimenzija, na instrumentima su dostupne sve najvažnije informacije kao što su: trenutna brzina, dnevna i ukupna kilometraža, vrijeme rada pogonskog agregata, sat i snaga akumulatora, a tu su i kontrolne žaruljice za pokazivače smjera kretanja, dugo i kratko svjetlo, rezervu spremnika goriva, razinu ulja, temperaturu i otvoreni položaj bočnog oslonca. Kad smo već kod opisa vanjskih detalja, spomenut ćemo i stop svjetlo LED tehnologije, kao i male pokazivače pravca oštrog dizajna koji se vrlo lako mogu demontirati za sportsku primjenu.

Ostavimo li po strani činjenicu da je ovo prvi BMW-ov jednocilindraš hard enduro usmjerenja, te zanemarimo različitost ukusa, slobodno možemo reći da je izgled ovog motocikla pun pogodak: sportskog

je i modernog dizajna i ni po čemu ne odstupa od današnje konkurencije.

Zahvaljujući vanjskim oplatomalim dimenzija promatraču je omogućen nesmetan pogled na gotovo cijelu konstrukciju motocikla. Jedan od najizraženijih detalja svakako je okvir izveden kao kombinacija čeličnih cijevi ovalnog oblika i aluminijskih profila. Po uzoru na motocross modele s aluminijskim box okvirima on obavlja agregat cijelom njegovom bočnom dužinom. Kako bi se maksimalno reducirala ukupna težina, konstrukcija stražnjeg kraja također je izrađena od aluminijskih

prednji i stražnji ovjes imaju vrlo dugačak hod od 270 mm. Terenske standarde u potpunosti zadovoljavaju i žičani kotači dimenzija 21" sprijeda i 18" straga, za razliku od guma koje se ugrađuju, dimenzija 90/90-21 i 140/80-18, čiji je profil namijenjen više cestovnoj vožnji. Zaustavljanje motocikla je povjereno valovitim diskovima promjera 300 mm sprijeda i 240 mm straga.

Novi žar poznatog srca

Što se tiče pogonskog agregata, tu nas je malo začudila činjenica da se radi o elementu koji je preuzet s prethodne serije F 650. Obzrom da je riječ o potpuno novoj generaciji vozila, očekivali smo da će i pogonska grupa biti proizvod najnovije tehnologije. Ipak, za pokretanje ovog hard endura je i dalje zadužen onaj isti jednocilindrični Rotaxov motor ukupne zapremine 652 ccm s dvije bregaste osovine i 4 ventila. No, nemojte da vam ovaj početni opis pomalo sarkastičnog prizvuka pruži krivu sliku o pravom stanju stvari, jer BMW je u suradnji s Apriliom S.p.A redizajnirao kompletan agregat kako bi ga adekvatno pomladio i udahnuo mu novu snagu. Brojne modifikacije izvedene su na glavi cilindra, ugrađena je lakša radili-

Dobro profilirani upravljač i izvrsno pogodena ergonomija olakšavaju upravljanje motociklom i čine vožnju ugodnom



Iako nije namijenjen isključivo terenskoj primjeni, G 650 Xchallenge se na terenu snalazi jednako dobro kao i na cesti. Naravno, ako niste previše zahtjevni



Pogonski agregat je jednocilindrični Rotax preuzet sa prethodnog modela F 650 GS. Zahvaljujući suradnji između BMW-a i Aprilje veliki dio motora je redizajniran, a mnogobrojni dijelovi su modificirani kako bi se u novoj ulozi mogao pohvaliti dinamičnijim performansama i kompaktnijom građom



ca, lakši alternator, novi starter i mnoštvo elemenata izrađenih od magnezija. Nova je i kompletna elektronika, mapa ubrizgavanja, elektronski sustav ubrizgavanja BMS-C II, dvostruko paljenje, mjenjačka kutija sa gušće postavljenim brzinama, kao i aluminijski hladnjak tekućine. Krajnji rezultat svih ovih dorada je 2 kg manja težina te dinamičnije performanse zahvaljujući manjim silama koje se javljaju kod svih pokretnih dijelova u motoru. Deklarirane performanse iznose 53 KS pri 7.000 okr/min uz okretni moment od 6,1 kgm pri 5.250 okr/min i na prvi pogled možda ne ostavljaju dojam značajnijeg napretka, no u praktičnoj primjeni stvar je potpuno drugačija i to u korist novog modela, naravno.

Kompaktan, lagan i predvidljiv

Iako bavarska tvornica G 650 Xchallenge svrstava u kategoriju hard endura, naše mišljenje je da se radi o vrlo dobro izbalansiranom višenamjenskom motociklu koji se jednako dobro snalazi na cesti i na terenu. Već prvi kontakt s ovim BMW-om ukazuje na poslovično visoku kvalitetu završne obrade, obzirom da su spojevi plastika precizno izvedeni, a korišteni materijali na visokoj razini. Ono što odmah daje do znanja da je riječ o motociklu naglašeno terenske orijentacije jest sjedalo postavljeno na visini od 930 mm, što će mnogim vozačima nižeg rasta zadati muke prilikom penjanja u sjedalo. Ali to nije nerješiv problem, jer se straga nalazi zračni amortizer kojeg možete ispustiti ili 'dopumpati', ovisno o težini (ili u ovom slučaju visini) vozača. Naravno, za tu operaciju vam je potreban adekvatan alat u obliku klasične pumpe za zrak, koja na ovom motociklu dolazi u serijskoj opremi, a smještena je ispod sjedala.

Ako ste imali problema prilikom zauzimanja vozačke pozicije, udoban smještaj i dobro odmjerena ergonomija će vas odmah natjerati

da to zaboravite. Sjedalo je dugačko i usko i omogućava lako premještanje težine. S druge strane, oblik sjedala nema oštre, već zaobljene rubove, a i širina je zadovoljavajuća, što u kombinaciji s dobro odmjerenom tvrdoćom osigurava i dosta udoban smještaj prilikom duže upotrebe na cesti. Tu je još i široki upravljač promjenjivog promjera bez poprečnog ojačanja, kako bi bio što elastičniji, koji je odlično postavljen i sasvim u skladu s ukupnom geometrijom motocikla. Zahvaljujući složenom sustavu elektronskog ubrizgavanja i elektropokretaču pokretanje agregata je prava sitnica. Nakon kraćeg zagrijavanja uključujemo se u promet i odmah primjećujemo koliko je ovaj novostari motor ugađen i linearan. No, ono što nas je još više oduševilo je gotovo potpuni izostanak vibracija koje su inače karakteristične za sve jednocilindrične. Ne možemo se načuditi tolikoj mirnoći motora, ali na BMW-ovom "monu" vozač ima osjećaj kao da se vozi na elektromotoru! Vrlo lijepo djeluje i razvijanje snage, koje je linearno i puno već od najnižih okretaja. Bez obzira

u kojem se području rada nalazili, snaga se razvija fluidno i uvijek je ima više nego dovoljno, a agregat odlično reagira na svaki dodir gasa. I dok blaga narav motora osigurava bezbrzi vožnju, obilježje snage je uvijek na raspolaganju, pa su ubrzanja žustra i može se voziti zaista brzo.

Vrlo solidnom i dobro odmjerenom pokazala se i mjenjačka kutija s 5 brzina. U agresivnijoj primjeni nas je jedino znao smetati otpor poluge mjenjača kada smo htjeli promijeniti brzinu kod većeg broja okretaja, a da pritom ne



Okvir je izveden kao kombinacija čeličnih cijevi i aluminijskih profila



Mekana ručica spojke i dobro odmjereni prijenosni odnosi olakšavaju vožnju u svim uvjetima

snage. Nakon što smo detaljno proučili sve tehničke karakteristike, shvatili smo da nije riječ o razlici u ukupnoj snazi, nego o sekundarnom prijenosnom odnosu, koji je kod enduro modela postavljen u omjeru od 15:47, dok se na druga dva modela ugrađuje 16:47. S druge strane, razlika u prijenosnim omjerima uvjetuje i razliku u ukupnoj brzini, koja ide u korist modela cestovne orijentacije, 170 km/h, dok je enduro sa svojih 165 km/h u tom pogledu ipak malo zakinut.

Kako testirani model ne bi došao u konflikt sa "Zelenima", na njega se ugrađuje lijepo dizajnirani ispušni sustav tipa 2 u 1 sa trostaznim katalizatorom i senzorom za zrak koji u potpunosti zadovoljava stroge Euro

3 norme. donose još i mala težina od 156 kg, 144 kg bez tekućina, dobra vrijednost okretnog momenta te linearna krivulja razvijanja snage. Motocikl je u gradskoj primjeni vrlo okretan i agiln, dok je u zavojima brz i precizan. Brzo silazi u zavoj, u zavoju je stabilan i čvrst, a zadanu putanju prati kao po tračnicama, iako zbog uskih guma poluterenskog profila ipak ne preporučujemo ostvarivanje pretjeranih nagiba. Ovo ne znači da ih motocikl nije u stanju izvesti, ali ako ste ljubitelj ekstremnih nagiba, onda bolje izaberite supermoto model Xmoto, jer za egzibicije ove vrste kod testiranog modela imate faktor ograničenja u obliku dimenzija kotača i izbora guma.

Na lošim prometnicama od velike pomoći je i dugi hod ovjesa, koji bez problema guta sve neravnine, iako je još uvijek dovoljno tvrdo podešen da ne narušava vozne osobine. Što se tiče stražnjeg zračnog amortizera, on u cestovnoj vožnji funkcionira zaista besprijekorno.

Nikakve slabosti nisu pokazale niti kočnice motocikla, iako bi nam bilo draže da je njihovo doziranje kočnica malo. Ovo je čisto subjektivno mišljenje, jer smo se u zadnje vrijeme više družili s puno agresivnijim zaustavnim komponentama natjecateljskih supermoto i cestovnih modela, no stvarnu kritiku možemo uputiti samoj poluzi prednje kočnice. Naime, prilikom jačeg kočenja ručica prednje kočnice zapinje za prste

popustimo gas. Spojka se pokazala izdržljivom i jakim.

Usporedimo li ovaj model s njegovom braćom po koncepciji, G 650 Xchallenge ostavlja dojam nešto veće ukupne snage, jer ga u vožnji odlikuju nešto odlučnija ubrzanja i agresivnija isporuka

3 norme.

Zahvaljujući niskom težištu, preglednom položaju i velikom zakretnom kutu upravljača, manevriranje ovim motociklom u prometu je intuitivno i lagano poput vožnje običnog bicikla ili skutera male zapremine. Sigurnoj i opuštenoj vožnji pri-



ako kočite kažiprstom i srednji prstom, a na motociklu nemate mogućnost podešavanja udaljenosti ručice. S druge strane, kao i svaki pravi BMW, i ovaj novi jednocilindraš se može opremiti laganim, 1,5 kg teškim i kompaktnim dvostaznim ABS sustavom koji se nalazi na popisu dodatne opreme i koji je moguće isključiti. Naš testni model ga nije imao, a kako smo imali sreće s vremenom, nije nam niti trebao.

Kao i svi enduro modeli, ni G 650 Xchallenge se ne može pohvaliti nekom vjetrobranskom zaštitom. Dodamo li tome još i uspravan položaj vozača, održavanje visokih putnih brzina može biti dosta neugodno i naporno. Prema tome, ne žuri li vam se pretjerano, nemojte forsirati maksimum, nego otpustite malo ručicu gasa i izbjegnite borbu sa zračnim strujama.

Za natjecatelje i rekreativce

I na kraju, kako je ovdje ipak riječ o modelu koji ima naglašene terenske sklonosti, test ne bi bio potpun da motocikl nismo isprobali i u tim uvjetima. Zato smo pronašli i malo zahtjevniji enduro poligon prepun 'špura' i različitih konfiguracija terena. Zavalili smo motocikl u blato i natjerali ga da skače poput divokoze. Naravno, ovaj dio smo prepustili našem dugogodišnjem suradniku i višestrukom prvaku u motocrossu Viktoru Bolšecu, koji se na ovom terenu snalazi "kao riba u vodi". Iako motocikl nije projektiran za ekstremnu primjenu poput ove u kojoj smo ga mi isprobali, nije nas razočarao. Naprotiv, "mali" BMW je sve zadatke uspio izvršiti, s više ili manje uspjeha, no ukupni dojam s terena je pozitivan.

Da se razumijemo, njegove sposobnosti ipak nisu na razini nekih usko specija-

liziranih modela, ali ako ga usporedimo prethodnom generacijom ili bilo kojim predstavnikom klase soft-enduro, G 650 Xchallenge na terenu nudi puno više. U stvari, ako ćete Xchallenge upotrebljavati za soft enduro vožnju, biti ćete i više nego zadovoljni, ali ako ste željni malo većih avantura, tu će vas on malo ograničavati.

Jedan od istaknutijih faktora ograničenja je i amortizacija koja dosta rano dolazi do svojih krajnjih granica. Ovo se prvenstveno odnosi na prednje vilice koje se odlikuju dobrom kliznošću, ali su previše mekane, pa se na skokovima sabijaju do kraja, što vrlo brzo umara vozača. Zadnji amortizer, koji je identičan kao kod modela HP2, pružio je puno kvalitetniju potporu i niti jednom nije potpuno zakazao, vjerojatno zbog manje težine motocikla, ali se ni on nije mogao nositi sa željama našeg test vozača.

Nepraktičnima su se u ovakvoj primjeni pokazali i oslonci za noge koji su, nakon što se na njima nakupilo dosta blata, postali prilično skliski, a razlog tome su vrlo umjereni zubi na njihovoj gornjoj strani. Moramo spomenuti i prekomjerno zagrijavanje motora, odnosno temperaturu koja je vrlo brzo dolazila do svojih graničnih vrijednosti, te ventilator, koji se palio već na malim brzinama.



Naravno, to se događalo samo kada smo se penjali po uskim putovima gdje smo konstantno bili u prvoj brzini, što možemo okarakterizirati kao ekstremne uvjete rada.

Sve u svemu, BMW Xchallenge nas ni u čemu nije razočarao i od njega smo dobili sve što smo očekivali. Naš konačni dojam bio je isti kao i onaj prvi: To je motocikl kojim možete putovati po svim terenima i pružit će vam pregršt zabave, sve dok ga ne podvrgavate maltretiranju kojem nije dorastao. Za to je ipak potreban neki hard enduro kojemu su kozji putovi i blatne kaljuže prirodno boravište. Naš BMW je ipak pravi bavarski gospodin. ■

TEHNIČKI PODACI

Motor: jedan cilindar, četverotaktni
Promjer x hod: 100 x 83 mm
Obujam: 652 ccm
Odnos kompresije: 11,5:1
Razvod: dvije bregaste osovine i 4 ventila
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje
Spojka: u uljnoj kupci s višestrukim diskovima
Mjenjač: 5 brzina
Okvir: čelični cjevasti
Ovjes: upside-down vilica promjera 45 mm, hoda 270 mm; zračni monoamortizer, hod 270 mm
Gume: prednja 90/90-21, stražnja 140/80-18
Kočnice: naprijed disk promjera 300 mm i kočiona čeljust sa 2 klipčića, straga disk 240 mm i čeljust sa 1 klipčićem
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.205, širina 825, osovinski razmak 1.500, visina sjedala 930, težina 156 kg
Deklarirano: snaga - 53 ks (39 kW) - 7.000 okr/min, max. okr. moment - 6,1 kgm (60 Nm) pri 5.250
Spremnik goriva: 9,5 l.
Max. brzina: 165 km/h

+ ergonomija, agilnost, stabilnost, ugladen motor bez vibracija, mala težina

- visoko sjedalo, premekan prednji ovjes, regulacije poluge prednje kočnice