

☆ BMW F 650 GS 2003 (пробег 39000 км)

1 цилиндр

652 см<sup>3</sup>

50 л.с.

17,3 л

193 кг

55000-60000 грн.

# ЄВРО ТУГЕБ

**Котов кастрируют для укрощения характера и улучшения экологии. Приобретая мотоцикл, напротив, хочется подчеркнуть свой нрав, мужественность, расширить ареал спаривания и разнообразие партнёров. Поэтому обычно выбирают наиболее харизматичный, шумный, агрессивный и экологически-вредный экземпляр. Мотопроизводители прекрасно понимают эту мотивацию. Но почему-то иногда делают всё наоборот.**

ТЕКСТ: Антон Барсуков  
ФОТО: Виктор Акилов и автора

Громко клацает первая передача, газ – почти до упора, и... можно объявлять перекур прямо на разгоне. BMW F 650 GS демонстрирует динамику дохлой воibly в низовьях канализации. Владелец хвастался ошеломляющими показателями топливной экономичности, и с первых же метров пути становится ясно, что он не врал. Двигатель, работающий на единичных молекулах бензина, априори не способен динамично разогнаться. Видимо, поэтому звук у него сухой, тихий и эмоционально дистиллированный. Практически полное отсутствие вибраций лишь усугубляет ощущение бесхарактерности.

Мотоцикл удалось разогнать до 160 км/ч. Большого удовольствия ехать на этой скорости нет, потому что шасси и подвеска работают на пределе и малейшие неровности выводят ее за границы рабочего диапазона ходов, а динамика на скоростях, близких к максимальной, вялая настолько, что приходится планировать обгоны, почти как на бюджетном седане.

Коробка «бимера» чёткая и легкая, передаточные числа для этого скучноватого двигателя оказались подобраны довольно удачно, что несколько скрашивает общую картину. Переключения вверх без сцепления невняты, но данную особенность нельзя отнести к серьезным недостаткам – 650-й «Гусь» все-таки





не спортбайк. Интересна реакция КП на попытки включить несуществующие «минуспервую» и шестую передачи. В отличие от некоторых «японцев» лапка коробки не упирается в «стену», а проваливается в «никуда», показывая пилоту, что тот требует невозможного.

Система впрыска топлива по-немецки скупко дозирует бензин, позволяя при скорости 40 км/ч на пятой передаче разгонять байк без рывков. Ускорение по ощущениям получалось даже не как у 400-ки, а скорее как у 250-ки или иного двухтактного «стольника». Степень «кастрированности» F 650 GS в угоду экологии, экономичности и мягкого характера потрясает. Некоторые 400-кубовые эндуро, не претендующие на сколь-либо серьезную спортивность, на высших передачах разгоняются резвее.

Подвеска малого «гуса» полностью гармонирует с двигателем. Она... никакая. Вилка не обеспечивает нужной степени демпфирования сжатия, из-за чего мотоцикл сильно клюет при энергичных торможениях, а если поймать средних размеров ямку, то можно легко заработать пробой.

Моноамортизатор, в отличие от нерегулируемой вилки, работает сносно и даже позволяет изменять предварительное поджатие пружины без использования спецключа, что пригодится в поездках с багажом и пассажиром. Но эту возможность владельцы, скорее всего, оценить не пожелают, так как под весом «второго номера» и полного кофра остатки разгонной динамики окажутся похороненными заживо. Маленький бонус – ручка регулировки поджатия пружины моноамортизатора имеет «клики», как что запоминать изменения настройки будет легче.

Из-за малой энергоёмкости подвески и дорожной размерности покрышек F 650 GS за пределами асфальта чувствует себя неуютно. Сухую твёрдую грунтовку или гравий он, конечно, переварит. Но не более того. На мокрых, грязных или сыпучих поверхностях сказывается немалый вес, вялый мотор и почти стопроцентно асфальтовая резина. Если ехать стоя, ситуация немного улучшается, но всё равно ощущаешь каждой клеточкой спинного мозга, что пулю из этого «вещества» слепить не удастся.

Хороших слов заслуживают тормоза. Скобы Brembo уверенно и адекватно замедляют мотоцикл даже с максимальных скоростей и упорно не перегреваются. Передний тормоз без пресловутого усилителя позволяет точно дозировать усилие, из-за чего ABS при неэкстремальной езде срабатывает редко. Если же колеса всё-таки блокируются, ABS быстро и соразмерно пресекает развитие опасной ситуации.

Огромный плюс системы, установленной на F 650 GS – возможность её отключения. Это особенно полезно, например, на горной «гравийке», где антиблокировка может основательно удлинить тормозной путь. А в свете того, что европейские законодатели всерьёз рассматривают возможность запретить производителям устанавливать на мотоциклы отключаемые ABS, данная опция становится вдвойне привлекательной.

Ещё одна радость – пульта классической конструкции. В отличие от исконно BMW-шных (с тремя кнопками управления поворотниками) к ним не приходится привыкать несколько дней. Тем не менее, вместо выключения индикаторов пово-

## ИСТОРИЯ BMW F 650 GS

**1994.** Рождение F 650, также известного, как Funduro — первый одноцилиндровый мотоцикл BMW с цепным приводом со времен модели R27. Аппарат проектировался совместно с Aprilia, выпускался на заводах в Италии и оказался во многом схож с моделью Regaso, также использовавшей двигатель Rotax объемом 652 см<sup>3</sup>. Благодаря отменной экономичности (4-4,5 л/100 км) и надёжности (известны экземпляры, пробежавшие без поломок более 1000000 км), мотоцикл завоевал уважение покупателей. Одновременно с Funduro начались продажи дорожной версии F 650 ST.

**2000.** Первое глубокое обновление и превращение Funduro в F 650 GS. Радикально изменился внешний вид, мотоцикл получил новую раму и подрамник. Система впрыска топлива пришла на замену двоярным карбюраторам, поменял расположение маслосбач, а бензобаки перенесли под седло. Мощность выросла с 48 до 50 л.с. Появилась версия с ABS, а также модель Dakar. Выпуск мотоцикла перенесен в Германию.

**2004.** Появление модели с двумя свечами зажигания и немного изменёнными деталями ГРМ.

**2006.** Рождение BMW G 650. Несмотря на то, что эти мотоциклы не являются настоящими «F 650», они во многом схожи с ними, используют всё тот же двигатель Rotax, теперь развивающий 53 л.с., уменьшенный до 9,5 литров бензобаки и имеют существенно меньший вес (156 кг против 192 кг).

**2008.** Прекращение поставок F 650 GS с одноцилиндровым двигателем во все страны (кроме Бразилии и пары стран в Южной Америке) и начало производства байка с параллельной «двойкой» объемом 798 см<sup>3</sup>. Несмотря на увеличившийся рабочий объем, за аппаратом сохранено модельное наименование «F 650 GS».

**2009.** BMW вновь начала выпуск одноцилиндрового F 650 GS под наименованием G 650 GS для США, Южной Америки, Греции и Австралии. По сути новая модель оказалась точной копией F 650 GS 2007 года, но двигатель австрийской сборки уступил место силовому агрегату, собираемому в Китае из компонентов Rotax.

**2010.** G 650 GS доступен по всему миру. Мощность упала до 47 л.с.

**2012.** Начало продаж модели G 650 GS Sertao, с другим внешним видом и более приспособленной к бездорожью.

рота палец изредка попадал на кнопку звукового сигнала, из-за чего некоторые водители косились на пилота, как на «чайника», дудящего без видимых причин.

Кроме пультов понравились и ручки руля с двухступенчатым подогревом. Они действительно очень удобные. Даже через пару сотен километров кисти не испытывали дискомфорта и усталости, а в холод оставались теплыми.

Свою лепту в эту эргономическую картину вносит и великолепное седло, позволяющее с лёгкостью преодолевать внушительные расстояния без развития геммороя, а также ставить ноги на асфальт полными ступнями даже не очень рослым пилотам. К великому сожалению, оно удобно и для пассажира, поэтому придётся выдумывать специальные отмазки, чтобы сбросить бабу с «воза».

Завершает «картинку» удобное положение тела и ветрозащита. Удачно расположенные подножки не заставляют даже высоких пилотов излишне сгибать ноги в коленях, широкий руль облегчает маневрирование и позволяет сидеть с небольшим наклоном вперед, а высокое (опция) стекло вполне эффективно защищает от потока воздуха.

Находясь в седле, боковую подставку приходится искать днём с фонарем. В первый раз процесс занял больше минуты, но по мере привыкания время сократилось до секунд пятнадцати-двадцати.





1. «Морда» этого «Гуся» не переняла ассиметричный дизайн старших сородичей, но получилась вполне симпатичной.

2. Приборка BMW F650GS аскетична, но показания читаются легко.

3. Передний однодисковый тормоз со скобами Brembo и отключаемой ABS информативен и эффективен.

4. Задний тормоз работает достойно, а спицованные колеса хорошо переносят бездорожье.

5. Одноцилиндровый двигатель Rotax выдает ровную тягу в любых режимах, но зажечь «огонек в душе» не способен.

6. Место пассажира очень удобное, поэтому придется выдумывать хитрые «отмазки», чтобы избавиться от лишнего «балласта».





Но отточить его до стандартного двухсекундного «пинка» левой пяткой так и не получилось. Складывается боковая подставка с громким клацанием металла об металл. В этом нет ничего страшного, видимо просто потерялась резинка-упор. На центральную подставку байк поднимается очень легко, так что даже после утомительного продубаса постановка на неё мотоцикла с загруженным кофром не составит труда.

Изучение функций приборной панели заняло примерно семь с половиной секунд – девайс оказался радикально-аскетичным. Спидометр, одометр, тахометр, часы, набор привычных лампочек-индикаторов и всего один счётчик промежуточного пробега. В таком «лесу» заблудиться трудно. Внешность у приборки невзрачная, но показания читаются уверенно.

Дизайнеры нестандартно подошли к расположению бензобака и его заливной горловины. Она находится под правой коленкой пассажира, а на привычном месте перед пилотом красуется

крышка маслобака. Для проверки уровня масла имеется смотровое окошко, расположенное со стороны левого пера вилки. Но чётко увидеть что-либо через него получается с большим трудом.

Производитель позиционирует F 650 GS, как байк для начинающих любителей среднекубатурных эндуро, желающих распробовать вкус владения баварской техникой без риска разочароваться потерей внушительной суммы. К сожалению, кроме объяснимой попытки уложиться в умеренный бюджет, упростив и удешевив конструкцию, производитель ненароком отрезал у «младшего» «Гуся» кусок души и мужского достоинства. Из-за чего с конвейера вышел прекрасный аппарат для одиноких 89-летних развозчиков пиццы, презирающих шум моторов, ратующих за экологию, экономию топлива и искренне уважающих покой соседей. Как и евнух в гареме, для девушек такой «Гусь» серьёзной опасности не представляет. ▶▶



## ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

### BMW F 650 GS 2003

#### ДВИГАТЕЛЬ

Тип	одноцилиндровый, 4-тактный, с сухим картером, DOHC (4 клапана на цилиндр)
Рабочий объем, см³	652
Диаметр/ход поршня, мм	100 / 83
Степень сжатия	11,5:1
Макс. мощность, л.с.	50
при об/мин	6500
Макс. крутящий момент, Нм	60
при об/мин	5000

#### ТРАНСМИССИЯ

КПП	5-ти ступенчатая
Привод	цепь
Сцепление	многодисковое, в масляной ванне

#### ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Рама	дуплексная, стальная
Передняя подвеска	телескопическая вилка, Ø 41 мм
Ход подвески, мм	170
Задняя подвеска	маятниковая, с моноамортизатором
Ход подвески, мм	165

#### ТОРМОЗА

Передний	дисковый, Ø 300 мм, двухпоршневые суппорты
Задний	дисковый, Ø 240 мм, однопоршневой суппорт

#### ШИНЫ

Передняя	100/90-R19
Задняя	130/80-R17

#### ПАРАМЕТРЫ

Д/Ш/В, мм	2175/910/ 1265
Высота по седлу, мм	780
Колесная база, мм	1479
Дорожный просвет, мм	180???? 210
Топливный бак, л	17,3
Сухой/снаряженный вес, кг	176 / 193
Макс. скорость, км/ч	183,4
Цена в Украине	55000-60000 грн.

Автор благодарит Александра ЗАВЕДЕННОГО Глушкова из мото клуба «Ворон» за предоставленный на тест BMW F 650 GS.