

Kétkamrás szívritmus-szabályzó: a BMW F800-R

Az F800-R egy asztal mögül német precizitással kiválóan megtervezett motor.

Biztos vagyok benne, hogy a bajor vezetőség kiadta a mérnökeinek az alábbi vezérszavakat, akik pedig nekiültek, éjt nappallá téve dolgoztak, és végül meg is csinálták:

- erős 800-as sorkettes motor,
- kis fogyasztás,
- jó futómű és irányíthatóság.



Az F800-ban az a Rotax-szív ketyeg, amit megannyi sikeres társába is beültettek.

Először az **F800 GS** jut eszünkbe – amit képességei alapján nyugodtan egy lapra lehet tenni az 1200-assal. Nagyon dicsérik. Fő-karakterét a 21"-os első kerék adja.

Chris Pfeiffer pedig az **F800 R**-essel nyomja... Rossz nem lehet.

Aztán eszünkbe juthat még a zseniális Husqvarna **Nuda-900**-asa is, amiben szintén ez a blokk van, jelentősen átfaragva.

De a BMW-nél maradva, ott van még az idomos változat, a **GT**, vagy a régebbi **S**, **ST**.

Sőt, az **F700**-asokban is ugyan ez van, csak egy kicsit „lehangolva” – és érdekes módon ezekből adják el a legtöbbet.



Az én szívemhez a 2009-ben debütált **R**-es áll a legközelebb, tehát elvittem tesztelni.

A **kinézet** csillagos 5-ös! Minden a helyén. Alacsony felépítés, comb fölött asztallá kiszélesedő tank-idom, ami valóban nagyon jól néz ki, akárcsak az oldal-idom vonalai és a többi részlet.

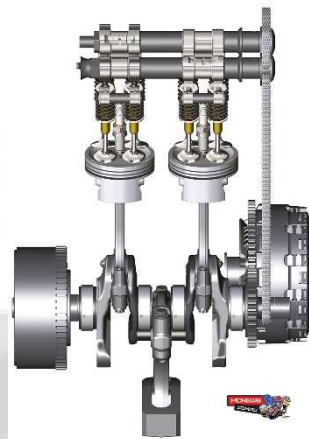


Egyébként 2016-ban a korábbi Crazy Frog-os lámpát lecserélték, meghagyva azt a K-szériának. Ízlések és pofonok – szerintem jól tették.

Két henger, három hajtókar...

A bömös-hangzás megőrzése érdekében 360°-ra ékelték a cilindereket, amik így együtt járnak, de felváltva gyújtanak, és egy trükkös megoldással a lengés-kiegyenlítést a kettő között egy harmadik hajtókarral mozgatott ellensúllyal kompenzálták. Túl sima, túl egyenletes járás, kisimult karakterisztikák. Inkább hasonlít egy sornégyesre. Ráadásul a megálmódott hangzást is elvette sajnos a *hangtalanító*, így az *öblös-bömös* helyett még magas fordulaton is inkább csak *zörgős-nyöszörgős* hangja lett.

Lehet, hogy a bajorok már 20 évvel előre terveznek, hogy majd ne tűnjön ki az F800 a villany-ciklik közül...?



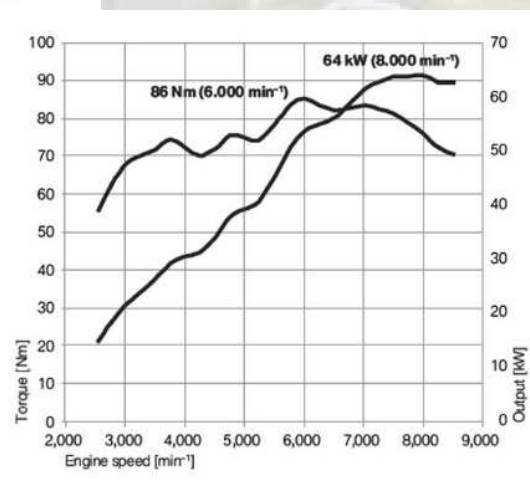
Teljesítmény és hatások a csúcson.

A 12-szeres kompresszió 8.000 ford/perc-en 90LE-t biztosít úgy, hogy a fogyasztást nem igen lehet 6–6,5 l/100km fölé emelni – se 2-esben kihúzatásnál, se magas fokozatokban nyomaték-csúcsnál. Ami érdekes, mert ha elveszük a gázt, akkor is benyal majd' 3-at, ugyanis a motorféket a magas kompresszió miatt ellengázzal megszüntették (az én stílusomnak a motorfék nagyon hiányzott). Emiatt viszont van egy kétütemű robogós érzet, amit még inkább erősít a túl egyenletes járás.

Kezdünk is gyanakodni, hogy mintha tényleg nem állna össze a kép...

A nyomaték papíron megvan, biztosítja az **élvezetes motorozás alapszabályát: 1Nm/1LE** (86Nm). Ám 3.000 ford/perc alatt nincs élet, utána 4.000-nél az „EU-lyuk” harap ki egy darabot, és csak 6.000 ford/perc-nél kapjuk meg ami után sóvárogtunk, viszont 7.000-tól már csökken és 8.500-nál vége (letilt). Tehát rendesen pörgetni kell, ha élvezetes motorozásra vágyunk.

Van egy titkos motor-paraméter, amire még nem jöttek rá a motortervezők: és ez **a stílusváltás gyorsasága.**



Mert a motoros ha épp nem pályázik, akkor leggyakrabban **alfában „krúzol”**. Ilyenkor legfontosabb a motor nyugodtsága, vidámsága, alacsony fogyasztása. Ez egyébként minden motornál a nyomaték csúcs előtti 85-90%-os nyomaték-szintnél van – esetünkben láthatóan 3.500-4.000-es fordultnál. Azonban erről időnként át kell váltani **csúcs-teljesítményre** – előzés, kanyarok, zsúfolt közlekedés, vészhelyzet, stb. A két stílus közötti **átváltási idő: veszteség**, amit a visszaváltások, testhelyzet-váltás és egyéb gépészkedések tesznek ki. Egy egyhengeresnél ez az idő nulla, és hasonlót várnánk egy kéthengerestől is, de az F800-R-re inkább egy sornégyes dupla/tripla visszaváltási ideje a jellemző.

Az előbbieket csak fokozza a gangok furcsa áttétele, ami alul nagyon magas, fent meg inkább alacsony.

Indulásnál erősen kuplungolni kell, és az egyes 90-nél tilt, ugyanakkor 60 km/h-nál már 6.-ban el lehet „krúzolni”. Az első elvárásokkal és benyomásokkal ellentétben tehát nyomatékra nem akar wheely-zni – bármennyire is Pfeiffernek képzeljük magunkat ezen a motoron. 140 km/h-nál pedig 5.600-at forog, ahol ugyan szintén nem fogyaszt sokat, de az autópályás unalomhoz magas, raknánk a krúz-fokozatba – ha lenne. De mivel következő fokozat nincs, akkor inkább szívesebben kapcsolunk eggyel vissza a „teljesítmény-fokozatba”, és élvezzük ahogy lobog a nyelvünk.

Maga a váltó egész jó, de kissé nehezen jár, ami egy nap után már kellemetlen volt, mert épp a körömházamnál volt a kar (soha még más motornál...), és a végén már minden váltás fájt. Meg is találtam rendszeresen az üres-fokozati lyukakat a felső fokozatok között is (ma már nem divat – utoljára az ETZ 250-esemen voltak ilyen „plusz-üresek”, ott szándékosan.)

Az **ABS hibátlanul teszi a dolgát**, de nem kikapcsolható. Sajnálom azokat a mai fiatalokat, akik az ABS miatt nem tanulnak meg rendszeresen vészfékezni, és nem fognak megtanulni stoppie-zni sem.

A **kipörgés-gátló is remek**, és az már kikapcsolható: a bal markolat-kapcsoló hosszú nyomásával. Ki kell, ha egykerekezni szeretnénk. De még egy erősebb induláshoz is ki kell kapcsolni, mert rögtön leszabályoz és a motor ilyenkor be is fullad, ahonnan másodpercek múlva tér csak újra magához.

Ezek a mókázások spontán dolgok. Csak úgy van élvezet benne, ha ihlettel jön. Életszerűtlen, hogy „akkor mindenki várjon, mert mindjárt olyat mutatok...”, de most nyomva kell tartanom pár másodpercig a bal oldali kapcsolómat...” ;-)))

Ami a legjobban tetszett az az elsőfék, és a váz-futómű együttese.



Az **első fordított teleszkóp** nem állítható, azonban úgy jó, ahogy van. Sportos, de nem túl kemény. Gond nélkül veszi pl. a visegrádi szerpentin közismerten kátyús szakaszainak úthibáit és pontos kerékvezetést biztosít.

A **hátsó telő előfeszítése** akár menet közben is állítható a fenekünk alatt lévő gombbal, és a **csillapítása** digitálisan, markolati gombról állítható. Nem volt nagy különbség, de panasz se volt rá.

Az **első fék dupla radiális Brembo** – egy álom. Megvan a nyomáspontja és az adagolhatósága is.

A **hátsó fék viszont puha és nincs nyomáspontja**, így nem lehet csúszáshatáron tartani a kanyarban. Én spec. nem szeretem magam teljesen az ABS-re utalni.

A motor **vázgeometriája tökéletes**, és a súlypont is megfelelő helyen van központosítva az által, hogy a benzint nem a tankba, hanem a húgyzacskónkba kell tölteni (az ülés alá). Nagyon jó a kanyardinamika. És mivel nem akadályozza semmi a mély döntést, éles kanyarokat is élvezettel vesz a szabadlelkű motoros, köszönhetően a meredek villaszögnek, és a gátlóval szerelt széles kormányznak, ami így sosem szítal be, de nagy sebességnél is gyors reakciót biztosít.

Azért itt is van egy kis nüansz: **nem a lábtartó-koptató ér le először**, hanem a – feljebb nem állítható – fékkar, illetve másik oldalon a váltókar. Ezeket házilag segíteni kell és nem lesz vele később gond.



Az **üléspozíció el van találva**. Nem magas, és alapvetően kényelmesen egyenes, de nagy sebességnél hátra is lehet csúszni a támasztóig és akkor rá lehet hasalni a

műtankra. A lábtartó kicsit hátrébb van a megszokottól, ami csak akkor furcsa, amikor kanyarban sportosan csak lábujj-párnán tartjuk rajta a patánkat, de még úgy is leér.

Ezen a ponton kell tisztázni a következő félreértést: **az F800R nem városi motor.** A fokozat-áttétel miatt nem szeret minden sarkon megállni-elindulni. De ami abszolúte kizárja a városi kategóriát, az a fordulósugara, ami nagyon nagy (ledöntés nélkül, mert az autók közötti szűk helyen nem lehet ledönteni). Nem lehet vele sorokat váltani az álló autók között. Csak annyira városi motor, mint egy sportmotor: kisvárosi-külvárosi.

Továbbá a megtévesztő hangja miatt a budapesti autósok – ellentétben a megszokottal – inkább ránk húzzák a kormányt, hogy ilyen kávédarálóval az út szélén haladjak mááá, B+!



Hallod fiam?
A hondások megint
túrúztatják a szarjaikat!



A **műszerek, kapcsolók nagyon jók.** Mellékes, hogy az üzemanyag-érzékelő pontatlan – és habár méri a pillanatnyi és átlagfogyasztást is, nyilván emiatt nem tud hatótáv-jelzést sem adni, ami a 15l-es tankkal simán 300km felett van.

Nagyon tetszett a műszerfalon lévő keréknyomás kijelzés, aminek az érzékelője – szeleppel együtt – a küllőben kapott helyet. A keréknyomást elől 2,2, hátul 2,6 bárba kellett nyomni, és ha leengedtem belőle, jelzett a műszerfal indításkor, hogy baj van. Klafa megoldás!



Bagatell finomítandó hibák persze mindig vannak. Pl. térdnél a váz védő-matricázást kapott, de a matricák között a váz éle nem kapott védelmet, és rögtön meg is látszik rajta a karcolódás. Ugyanakkor az ál-tank műanyag borítású, ezért gyárilag megérdemelné a tank-pad matricát, aminek híján ezen is meglátszanak a hajszál-karcolások.

Szintén apróság, hogy kanyarodáskor a mutatóujjam mindig bekapcsolta a reflektort, amit persze csak sokkal később vettem észre. (Úgy látszik az én ujjam nem kompatibilis a BMW-vel.)





A motor ára a BMW-hez képest jó. Az extrák árai kicsit magasak, de korrekt megoldás, hogy az opciókhoz nem tették be a dobozolást (csak a doboz-tartókat), mert azt minden nagyobb dobozgyártónál meg lehet venni, de mégsem kérnek érte +1millió Ft-ot.

Ezt a motort eddig mindenki félreértette, mindenkitől csak a panaszok fogalmazódtak meg. A GS-esek a telelevet hiányolják, az 1200-asok a kardánt, a sornégyesek az

egyenletes motorjárást, az egyhengeresek az alsó fordulati dinamikát és a dübörgést – mert én is másra számítottam...

de az is lehet, hogy nem tudjuk mi is az a „roadster”!

Láttuk, hogy az F800R olyan, mint egy 600-as sornégyes, de a sornégyesek között kimagasló, mert náluk sokkal könnyebb, sokkal dinamikusabb, sokkal jobb a fogyasztása és motorikusan sokkal egyszerűbb, azaz megbízhatóbb.

Tehát ha nem hagyjuk magunkat a begyöpösödött sztereotípiáinkkal befolyásolni, akkor kinyílik a szemünk, és látjuk, hogy előttünk áll egy majdnem ideális motor...

mert az F800-R egy kiváló, semleges, steril motor.



2017. június – by Zozó

Kapcsolódó cikkek:

<http://www.bmw-motorrad.hu/Modellek/Roadster/F800R#Adattablazat>

<http://totalbike.hu/tesztek/bmw-f800r/>

<http://motorinfo.hu/teszt/2009/10/14/teszt-bmw-f-800-r-sok-is-keves-is/>

<http://motorinfo.hu/teszt/2015/09/24/teszt-bmw-f800r-a-toekeletes-izles/>

<http://onroad.hu/2015/05/12/egyenarcusitott-egyeniseg-bmw-f800r-teszt/>

<http://www.webbikeworld.com/BMW-motorcycles/bmw-f-800-r/>