

Pokonać mit

CZY DUŻY SINGIEL JEST W STANIE BEZAWARYJNIE PRZEJECHAĆ DY-
STANS PONAD 120 000 KILOMETRÓW? NA PODNOŚNIK WSTAWIAMY
UŻYWANE BMW G 650 GS, Z TAK DUŻYM PRZEBIEGIEM.



ADRIAN GŁADECKI
– właściciel BMW
G 650 GS, na którym
pokonał ponad
120 000 km.

J

est rok 2007. BMW chwali się przeniesieniem produkcji jednocylindrowca do zakładów w chińskim Loncinie. Oczywiście powodem jest kasa.

Po pierwsze Niemcy liczą na oszczędności podczas produkcji niemłodego już silnika, po drugie chodzi im o zyski ze sprzedaży licencji tego singla. Dzisiaj ten silnik napędza Loncina H500 – maszynę drogową łądzącą przypominającą BMW F 800 R. Co zaskakujące, w 2007 r. kończy się produkcja F 650 GS. Równolegle są produkowane trzy modele G 650: X Challenge, Xcountry, Xmoto. Po 3 latach pojawia się G 650 GS. Czy przeniesienie produkcji do Chin odbiło się na jakości singla?

MECHANICZNY STRIPTIZ

Od momentu zmiany producenta minęło 10 lat. Spotykam się w serwisie z Adrianem Gładkiem – właścicielem BMW G 650 GS, który ma na liczniku ponad 120 000 km! Bike został kupiony w polskim salonie i był regularnie serwisowany, znamy więc jego dokładną historię. Była to maszyna służąca Adrianowi do pracy, stąd takie tempo nawijania kilometrów. Po 2 miesiącach beemce stuknęło 10 000 km, a po pół roku wyświetlacz wskazywał już 27 500 km. Do chwili spotkania w serwisie w motocyklu zamontowano: 5 przednich opon i 6 tylnych, 5 zestawów napędowych i 4 komplety klocków hamulcowych. Oprócz tego przez 6 lat wymieniono 2 linki sprzęgła, cztery akumulatory (!), tarczę hamulcową z tyłu i zestaw łożysk w główce ramy. Przednia tarcza hamulcowa i płytki sprzęgła nigdy nie były wymieniane, uszczelniacze przedniego zawieszenia czy sprzęgło rozrusznika również. Oczywiście motocykl regularnie co 10 000 km zajeżdżał do serwisu na przeglądy.

Byłem bardzo ciekaw, co pokaże nam rozebrany silnik. Od lat jest powtarzana opinia, że w singlach po przebiegu 50 000 km pojawiają się problemy ze skrzynią biegów i uszkodzonymi zębami w skrzyni biegów. Tak

dużych przebiegów nie lubią też ani tłoki, ani łożyska korbowodów. Czy tak będzie i w tym przypadku? O ile luzu zaworowe mieściły się w normie, o tyle wygląd wałków rozrządu był zaskoczeniem. Ani na czopach, ani na krzywkach nie pojawiły się najdrobniejsze nawet rysy ani ślady zużycia. Po zmierzeniu obu elementów okazało się, że mają one wymiary mieszczące się w dolnej granicy tolerancji fabrycznej (to znaczy takiej, która dopuszcza daną część do montażu w silniku). Bardzo, bardzo daleko było jeszcze do stopnia zużycia, który oznaczałby konieczność wymiany wałków. Podobnie było z tarczami i przekładkami w sprzęgle, ze średnicą trzonek zaworów czy długością sprężyn zaworowych. Teoretycznie średnica tłoka i grubość pierścieni kwalifikowały je do wymiany. Wymiar tego pierwszego był mniejszy o 0,001 mm niż dopuszcza serwisówka. W przypadku pierścieni były one za cienkie o 0,03 mm, choć bez problemu zachowały wielkość luzu mierzoną na zamkach.

Rzut oka na wodziki i koła w skrzyni biegów rozwiąły jakiegokolwiek wątpliwości. Zero uszkodzeń na powierzchni zębów, zero śladów powiększonego zużycia. Przy tak dużym przebiegu jest to znakomity wynik.

Ostatnimi elementami, które mogły pokazać, że z silnikiem jest coś nie tak, były pompa oleju i napinacz łańcuszka rozrządu. W obu przypadkach nie było się do czego przyczepić. Regularne wymiany oleju zrobiły swoje. Na bieżni pompy nie było żadnych rys, tylko ślady wskazujące na pracę. Długość sprężyny sterującej zaworem ciśnienia w układzie smarowania mieściła się w granicach fabrycznych, dzięki czemu przez cały okres eksploatacji nie było najmniejszych problemów ze smarowaniem silnika.

GOTÓW NA KOLEJNE WYZWANIA

Wniosek z rozbiórki był jednoznaczny: silnik jest w znakomitym stanie, pozostałe elementy motocykla zresztą również. Następnego dnia bike został złożony i wrócił do

HISTORIA MODELU



1993: BMW F 650 Po raz pierwszy od 27 lat BMW pokazuje motocykl z jednocylindrowym silnikiem. Na dodatek tylne koło jest napędzane łańcuchem, a nie wałem.



2000: BMW F 650 GS GS jako pierwszy singiel ma układ wtrysku paliwa, zmienia się stylistyka motocykla na bardziej off-roadową. Rok później z salonów wyjeżdża wersja Dakar (na zdjęciu), będąca hołdem dla Richarda Saincta, który zwyciężył w Rajdach Paryż–Dakar w latach 1999–2000.



2010: BMW G 650 GS Po 2 latach przerwy w produkcji modeli F 650 GS i Dakar z salonów wyjeżdża nowy model – G 650 GS. Rok później dotacza do niego G 650 GS Sertão, będące wskrzeszonym Dakarem.

+ ZALETY

- łagodna charakterystyka silnika
- niska kanapa
- łatwość obsługi
- spore przebiegi między przeglądami i regulacjami zaworów

— WADY

- takie sobie hamulce
- nieco słaby silnik, jak na podróż we dwoje
- zbiornik paliwa o pojemności tylko 14 l
- dość wysokie koszty przeglądów



Zero ekstarwagancji i polotu, ale może właśnie tak powinien wyglądać kokpit popularnego motocykla...



W roku 2010 pojawia się G 650 GS. Jego silnik jest produkowany w zakładach Loncin w Chinach.

SERWISOWE ABC

■Ceny detaliczne części:

klocki hamulcowe przód – 270 zł,
tył – 190 zł, filtr oleju – 65 zł, filtr
powietrza – 77 zł, świeca zapłonowa
– 59 zł

■Przeglądy: co 10 000 km. Kontrola luzów zaworowych również.

właściciela. Co było kluczem do bezawaryjnego zaliczenia tak dużego przebiegu? Adrian wskazuje na dwie sprawy. Po pierwsze regularne przeglądy i unikanie samodzielnych napraw. Wprawdzie cen przeglądów nie zaliczył do niskich, za to wizyty w serwisie przyniosły pozytywny skutek w postaci dłuższej i bezawaryjnej jazdy. Po drugie Adrian stwierdził, że liczy się spokojny styl jazdy. Nie da się wycisnąć zbyt wiele z 48-konnego silnika, więc nie było sensu udowadniać światu, że GS jest motocyklem sportowym. Efekty tego stylu jazdy widać po stanie, w jakim jest silnik.

PARĘ WAŻNYCH DROBIAZGÓW

Jeśli decydujesz się na kupno używanego singla beemki, zwróć uwagę na kilka spraw. Przede wszystkim wsłuchaj się w pracę sprzęgła rozrusznika, czyli bendiksa. Głośne stuki oznaczają tylko jedno – naprawę i konieczność wyłożenia pieniędzy. Po drugie, przez krótką chwilę po uruchomieniu silnika może hałasować łańcuch rozrządu. W tym motocyklu napinacz jest sterowany ciśnieniem oleju. Jeśli hałas nie ustępuje, może to sygnalizować problem. Po trzecie, „majonez” na korku wlewu oleju świadczy raczej o uszkodzeniu pompy wody niż uszczelki pod głowicą.

Adrian jest wielkim facetem, więc bez problemu radzi sobie z G 650 GS-em. Na



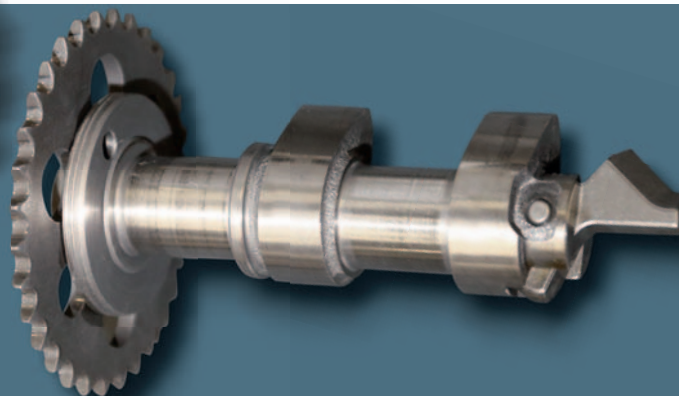
■ TARCZE I PRZEKŁADKI SPRZĘGŁA

Nie mogłem uwierzyć, że tarcze i przekładki były używane. Ich stan: jak nowe. Jak przyznał właściciel, nie jest katem, tzn. preferuje spokojny tryb jazdy.



■ PIĘTA ACHILLESOWA SINGLA

Na widok stanu tej skrzyni biegów zbieraliśmy szczękę z podłogi. Zero uszkodzeń sprzęgieł kłowych, zero uszkodzeń na zębach. Wodzik? W stanie idealnym!



■ JEDYNA AKCJA SERWISOWA

Mała dźwigenka na końcu wałka rozrządu to automatyczny dekompresor, ułatwiający uruchomienie dużego singla. Została ona wymieniona podczas przeglądu i akcji serwisowej.



2 LICZNIK NIE KŁAMIE

Sześć lat wystarczyło, by na liczniku pojawiło się 122 194 km. Przez ten czas zostało wymienionych pięć opon przednich i sześć tylnych, pięć zestawów napędowych, 4 komplety klocków hamulcowych.

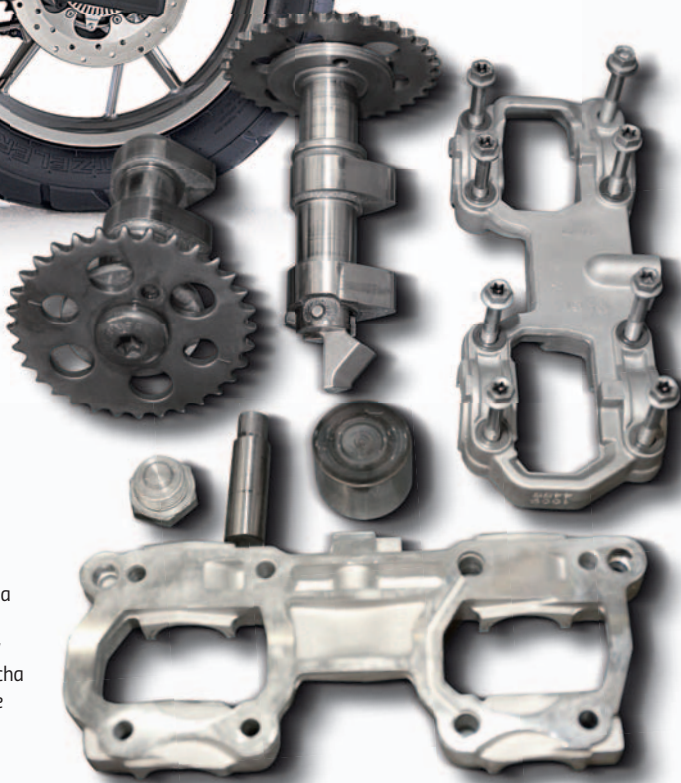


3 SPORY NAGAR NA TŁOKU

Przez cały czas na tłoku odłożyło się sporo nagaru, co świadczy o nie najlepszej jakości paliwa na polskich stacjach benzynowych. Oprócz tego tłok był w znakomitym stanie. Na płaszczu nie pojawiły się żadne rysy świadczące np. o zbyt dużym luzie.

4 UKŁAD ROZRZĄDU

Regularne wizyty w serwisie przyniosły skutek. Podczas rozbiórki luzu zaworowe mieściły się granicach normy, a na krzywkach i wałkach nie było widać śladów zużycia kwalifikujących je do wymiany, co potwierdziły pomiary. Napinacz łańcucha rozrządu oraz prowadzice były w superstanie.



BOGDAN PTAK

dyrektor do spraw
środków smarnych
Fuchs Silkolene

EKSPERT RADZI

Motocyklowe łańcuchy napędowe wymagają efektywnego smarowania. Doskonałym rozwiązaniem do tego typu zastosowania

są smary FUCHS Silkolene. Silkolene PRO CHAIN to pełny syntetyk, Silkolene CHAIN LUBE jest półsyntetyczny, natomiast biały smar Silkolene TITANIUM DRY LUBE jest wzmocniony PTFE. Te trzy produkty mogą być stosowane do wszystkich rodzajów łańcuchów napędowych, w tym także „O-ringowych” i „X ringowych”. Smary Silkolene wyróżnia duża ilość rozpuszczalników dzięki którym wnikają dobrze do ogniw łańcucha smarując sworznie i tulejki. Należy jednak pamiętać że po spryskaniu łańcucha należy poczekać przynajmniej 30 min. by rozpuszczalnik wyparował. Nadmiar smaru z powierzchni łańcucha ścieramy szmatką. Przy smarowaniu łańcucha nie obowiązuje zasada im więcej tym lepiej. Smary Silkolene pozostawiają cienką, wytrzymałą warstwę na zewnętrznych częściach łańcucha oraz wałkach, zapewniając ochronę antykorozyjną, a dzięki wysokiej przyczepności uniemożliwiają wyrzucanie smaru przy dużych prędkościach obrotowych.

SILKOLENE PRO CHAIN

SILKOLENE TITANIUM DRY LUBE



SILKOLENE CHAIN LUBE

SILNIK: chłodzony cieczą, jednocylindrowy, czterosuwowy, rozrząd DOHC, wałki rozrządu napędzane łańcuchem, cztery zawory na cylinder, smarowanie z suchą miską olejową, wtrysk paliwa, śr. gardzieli 43 mm.

ELEKTRYKA: alternator 400 W, akum. 12 V/12 Ah.

PRZENIESIENIE NAPĘDU: mechanicznie sterowane, wielotarczowe sprzęgło mokre, skrzynia 5-biegowa, łańcuch O-ring, przełożenie wtórne 47:16.

Śr. cylindra x skok tłoka 100 x 83 mm

Pojemność skokowa 652 cm³

Stopień sprężania 11,5:1

Moc maks. 48 KM (35 kW) przy 6500 obr/min

Maks. moment obrotowy 60 Nm przy 5000 obr/min

PODWOZIE: rama kołyskowa ze stali.

ZAWIESZENIA: przód – widelec teleskopowy, śr. goleni 41 mm, tył – dwuramienny wahacz stalowy, centralny amortyzator, regulacja napięcia wstępnego sprężyny oraz tłumienia od- i dobicia.

HAMULCE: przód – jedna tarcza, średnica 300 mm, 2-tłoczkowe zaciski pływające, tył – jedna tarcza, średnica 240 mm, jedno-tłoczkowy zacisk pływający, ABS.

Koła aluminiowe

Rozmiary felg 2,50 x 19 / 3,50 x 17

Rozmiary opon 110/80 ZR 19 / 140/80 ZR 17

WYMIARY I MASY

Rozstaw osi 1477 mm

Kąt główki ramy 61,9°

Wyprzedzenie 113 mm

Skoki zawieszeń p/t 170/165 mm

Wysokość kanapy 750-820 mm

Masa z paliwem 198 kg

Poj. zbiornika paliwa/rezerwa 14 l

OSIĄGI

Prędkość maksymalna 170 km/h

> CENY

EUROTAX
Part of EUROTAGLASSER'S GROUP

Typ	2015	2014	2013	2012	2011
G 650 GS	25 000	23 000	21 700	19 100	18 100
G 650 GS Sertão	26 000	24 000	22 700	20 000	–

Notowania dotyczą motocykli niewymagających napraw, będących w ruchu, wyposażonych standardowo, mających przebieg zgodny ze średnim w klasie, z oponami wykazującymi maksimum 50% zużycia. Dane stanowią pogląd firmy Eurotax na wartość motocykli.

< MAŁY SPADEK WARTOŚCI. Jeśli przemyślisz się do kupna używanego małego GS-a, licząc z tym, że bike nie traci zbyt szybko na wartości.

szczęście ten motocykl można polecić również dziewczynom. Kanapa znajdująca się na wysokości od 750 do 820 mm sprawi, że nawet jeśli nie jesteś zbyt wysoki poczujesz się komfortowo. Zatankowany motocykl waży tylko 198 kg, co ułatwia prowadzenie. A propos: maszyna prowadzi się łatwo i przyjemnie, składając się w zakręty bez większego oporu.

OD 2,4 DO 7,5 LITRA

Choć ta beemka wygląda na turystyczne enduro, ciężki teren nie jest jej domeną. W długich trasach będzie przeszkadzać mocny kąt ugięcia kolan oraz niewielki, bo 14-litrowy zbiornik paliwa. Adrian wyliczył, że jego motocykl pali średnio 3,8 l wachy na 100 km. Na to rekordowo niskie zużycie złożyło się spalanie z jednej strony podczas jazd w Alpach (2,4 l/100 km), a z drugiej – 7,5 l/100 km na autostradzie w okolicach Tarify (Hiszpania), gdy jechał pod wiatr oblatowanym na maksa motocyklem.

Jeśli szukasz używanego G 650 GS, uprzedzam, że nie jest to łatwe zadanie. Na portalach ogłoszeniowych znalezienie oferty sprzedaży tego sprzętu graniczy z cudem. Nieco łatwiej będziesz miał, jeśli zdecydujesz się na bardziej off-roadową wersję Sertão. W porównaniu do prześwietlanej przez nas sztuki, te z ogłoszeń mają wręcz śmieszne przebiegi, w większości przypadków niecałe 10 000 km. O wiele mniej śmieszne są ceny



Pojedyncza tarcza hamulcowa w przednim kole nie wróży znakomitej skuteczności. Klamka hamulca wymaga mocnego uścisku.

wywoławcze. 20 000 zł za 4–5-letni motocykl tej klasy to trochę dużo.

MIT OBALONY

Jak widać, dystans ponad 100 000 km nie musi być dla współczesnego singla przeszkodą nie do pokonania. Problemem nie jest również miejsce produkcji, którym w tym przypadku jest fabryka Loncin w Chinach. Największym wyzwaniem dla użytkowników G 650 GS-a może być to, by odpowiednio za dbać o motocykl.

Tekst: Jacek Ociepko, zdjęcia: Jacek Hanusz, archiwum

+ JAK OCENIĆ STAN MOTOCYKLA Z DUŻYM PRZEBIEGIEM



Jedyną metodą zapewniającą uzyskanie rzetelnych wyników jest rozebranie motocykla do ostatniej śrubki i precyzyjne zmierzenie najważniejszych elementów. Tak stało się w przypadku G 650 GS. Miejsce akcji był serwis BMW Dobrzański w Krakowie. O tym, że jest to nieszkodliwy zabieg, świadczy fakt, że po pomiarach i weryfikacji zużyte części zostały wymienione na nowe, a dzień później motocykl był gotów do dalszej jazdy.

