

Test porównawczy **podróżne enduro klasy średniej**

SUZUKI
V-Strom 650

HONDA
Transalp

BMW
F 650 GS



ENDURAKI



Te trzy solidne maszyny są łaskawe dla początkujących, przydatne w podróży i kosztują rozsądne pieniądze. Przyjrzyjmy się im bliżej.

Tekst Thomas Schmieder, zdjęcia faceCatcher.com i autor

CODZIENNE

Jeśli off-road, to tylko taki.
Trudniejszy teren to za wiele.



Trzy dwucylindrowe silniki na razie mruczą spokojnie. Niebawem wyłonimy spośród nich najlepsze podrózne enduro klasy średniej. Lekko (BMW i Honda) albo wcale (Suzuki) nieostłonięte silniki, 19-calowe przednie koła, umiarkowane skoki zawiesznień i przeznaczone na asfalt opony – więcej w tych trzech sprzętach cech przydatnych na szutry niż do off-roadu. Te sprzęty to kompaktowe, technicznie nieskomplikowane, dobrze wyważone i raczej lekkie maszyny, które doskonale sprawdzają się na co dzień i szerokim łukiem omijają bezdroża.

650 w nazwie BMW kłamie – motocykl ma bowiem 798-centymetrowy silnik. Biorący udział w teście F 650 GS jest skromniejszą wersją F 800 GS. Nazwa ma podkreślać, że motocykl nadaje się dla początkujących i przy okazji jest próbą podpięcia się pod sukces jednocylindrowej beemki F 650 GS, która dziś nazywa się G 650 GS. Honda Transalp ma pojemność 680 cm³, dwa cylindry w układzie V rozchylone pod kątem 52° i cztery zawory na cylinder. Dosiadający go kumpel na nieco wystużonym własnym Trampku swego czasu przemierzył spory kawał Afryki. Teraz dosiadł nowego Transalpa i od pierwszej chwili jest nim wręcz zachwycony: nie może się nachwalić lepszego kopa i znacznie skuteczniejszych, dozbrojonych w ABS hamulców.

Jedynym motocyklem w stawce, który ma 650 cm³ pojemności, jest Suzuki

V-Strom. Przed sezonem 2012 wprowadzono w nim niewielkie modyfikacje zawiesznień i silnika oraz zmieniono wygląd. Nowy V-Strom jest szczuplejszy, a jego buźka nabrała eleganckich rysów. Niecałe 222 kg – bez kufrów, ale ze stelażami – to o 4 kg więcej niż waży BMW i aż o 7 mniej niż w Transalpie.

Wysoka kierownica V-Stroma sprzyja dalekim podróżom, a pozycja jeźdźcy doskonale harmonizuje z motocyklem, choć trzeba powiedzieć, że siedzi on nieco bardziej wyprostowany niż na BMW czy Hondzie. W tych sprzętach różnica wysokości między kierownicą i kanapą

jest niewielka, więc powietrze bardziej napiera na górną część tułowia, zmuszając bikera do lekkiego pochylecia się do przodu. Na autostradzie okazuje się, że Suzuki ma największy zasięg, a do tego najlepiej chroni przed wiatrem, mimo że owiewka Transalpa jest większa.

Możliwość zmiany ustawienia szyby, którą mamy w Suzuki, próżno szukać w BMW czy Hondzie. Dosiadający ich jeźdźcy muszą zmagać się z wiatrem smagającym szyję i ramiona. Na F 650 GS na działanie wiatru są wystawione także kolana jeźdźcy. Na fajnie wyprofilowanej kanapie Suzuki można komfor-



Zabłądziliśmy na cmentarzysko statków? Nie, to tódź podwodna to element wystroju festynu w Goldisthal.

towo pokonywać nawet bardzo długie trasy. Tak samo nieprzyzwoicie wygodna jest kanapa Hondy. Inne wrażenia dostarcza F 650 GS. Wystarczyła godzina na autostradzie, aby jego właściciel narzekał na bolący tyłek. Mimo wałka wyrównowazającego, silnik beemki generuje dość mocne wibracje.

Na pustej drodze BMW i Suzuki nie mają najmniejszego problemu z zostawieniem Transalpa w tyle, bo nie pojedzie on 180 km/h, a ponadto jeździec przegrywa z wiatrem szarpiącym za kask. Duże centralne kufrы BMW i Suzuki powodują, że motocykle tracą na stabilności powyżej 160 km/h. Bagaże spiętrzone na tyle przy dużych prędkościach nie pomagają w pokonywaniu kolein.

Kłopotliwe są też podmuchy

od ciężarówek jadących z naprzeciwka, szarpiące obladowanymi maszynami.

Uciezka z autostrady

Prawdziwa zabawa zaczyna się na bocznych drogach. Wreszcie fajne winkle. Maszynki pochylają się to w prawo, to w lewo, a my mamy coraz szersze banany na twarzach. Jeździec spina Transalpa. Mimo mocy znacznie poniżej 100 KM maszynka daje mnóstwo radości z jazdy, a jej prawie 60 koników na krętej drodze wystarcza w zupełności. Trampek nie prowokuje do gnania na złamanie karku, w zamian oferując radość z pokonywania kolejnych zakrętów i wstuchiwania się w gang silnika, bardzo chętnie reagującego na gaz.

Klik, klik, klik – lewa stopa zapina kolejne przełożenia w najlepszej w całej stawce skrzyni biegów. Okazuje się jednak, że skrzynia montowanej we Włoszech Hondy jest za dobra dla silnika, który szybko się męczy, a na wyższych biegach do gładkiej pracy potrzebuje co najmniej 3000 obr/min. Rzecz osłabła świadomość dosiadania maszyny uchodzącej za sprzęt nie do zajechania. Dowód? Przez 25 lat na europejskie drogi wyjechało około 200 000 Transalpów, z czego wiele jeździ do dzisiaj.

Na pełnej winkle leśnej drodze okazuje się, że V-Strom też oferuje nie lada emocje. Elektryzujący jest przede wszystkim jego widlasty silnik. Na najmniejszy ruch gazu reaguje mięciutko i niezwykle chętnie. Połączenie porządnego kopa,



BMW F 650 GS

Takie kolorki ma tylko specjalna wersja na 30-lecie serii GS. Jedyny zgrzyt to mocno rozedrgany zbiorniczek wyrównawczy płynu hamulcowego. Za handbary i komputer pokładowy trzeba dopłacić.



HONDA Transalp



Wcielenie łagodności: spokojne barwy z charakterystycznymi złotymi felgami i szprychowymi kołami. Za nawigację - dopłata.



począwszy od dolnego zakresu obrotów, i swobodnego wkręcania się do samej góry naprawdę podnieca. Łatwo wchodzi na wysokie obroty, ale nie wymusza piłowania. To silnik i dla początkujących, i dla wyjadaczy. Na hamowni wyszło, że maksymalna moc V-Stroma wynosi 71 KM. W czasie jazdy wydaje się, że jest jej znacznie więcej. Kolejny duży plus tego fantastycznego silnika to ledwie wyczuwalne wibracje. Z odchudzonych tłumików dobiega się cichutki pomruk. Podobnie jak w Transalpie, rury wydechowe Suzuki wykonano z taniej, polakierowanej na czarno stali. Dobiegają z nich cienkie prychnięcia. V-Stromowi brakuje soczystego gangu widlaka, a szkoda.

Wykonane ze stali nierdzewnej wydech byemki brzmią bardziej głucho i mocniej. Jednym pracą rzędowej dwójki kojarzy się z dźwiękiem boksera, innym natomiast z pracą silnika Fiata Cinquecento. Faktem jest, że rzędówkę i duże boksery BMW łączy identyczny kąt wyprzedzenia zapłonu: 360°.

Mrugające oczko Hondy

Beemka rusza z kopyta, nie gorzej radząc sobie na szóstym biegu, i to mimo o wiele za długiego przełożenia. Zmierzona moc 74 KM powinna teoretycznie rozpędzić ją do 237 km/h. Bike nie wykazuje dużych reakcji na zmianę obciążenia, natomiast

może wkurzać jego opóźniona reakcja na mocne odkręcenie gazu na wyjściu z zakrętu. Wynagradza to rzut oka na opcjonalny komputer pokładowy, dokładnie pokazujący przeciętne zużycie paliwa: spalanie wynosi zaledwie 4 l/100 km, i to nawet mimo żwawej jazdy. Jeszcze oszczędniejszy jest piecyk V-Stroma - tylko 3,6 l/100 km.

Biorący 4,7 l/100 km Transalp to na tym tle łakomczuch. To i zaledwie 17-litrowy zbiornik paliwa powoduje, że Honda co rusz musi skręcać na stację benzynową. Nawiasem mówiąc, o konieczności podjechania do dystrybutora maszyna informuje już po spaleniu około 11 litrów - mrugając najpierw powoli, a potem

coraz szybciej kontrolką. Jak w takiej sytuacji rozkoszować się teoretycznym zasięgiem 372 km?

Kontrolka rezerwy o wiele za wcześnie włącza się również w Suzuki; teoretyczny zasięg tego motocykla jest wręcz kosmiczny i wynosi aż 555 km. F 650 GS, dzięki 16-litrowemu zbiornikowi, może na jednym tankowaniu pokonać bez bagażu jakieś 400 km. Zbiornik paliwa został tu umieszczony pod siodełkiem.

Robimy przerwę na papierosa. Po niej szosa co rusz biegnie a to w górę, a to w dół, a to w prawo, a to w lewo. Fantastycznie! Wyciskamy z maszyn siódme poty. Przy okazji odkrywamy, że łączy je stabilne zachowanie w czasie jazdy. Zero tendencji

do stawiania w poprzek przy hamowaniu w złożeniu na zakręcie, nie trzeba jakoś nadmiernie obawiać się kolein czy poprzecznych nierówności. Odrobinkę bardziej wrażliwie reaguje jedynie Honda.

Podróż, nie wyścigi

Na gładkiej nawierzchni Transalp, m.in. dzięki najwęższym oponom, bez problemu pokonuje labirynt zakrętów. Nie jest wprawdzie wzorem poręczności, niemniej zapewnia poczucie bezpieczeństwa i pozwala wyluzować się. Podróż, a nie wyścigi, podziwianie widoczków, a nie dawanie po garach – zdaje się mówić.

Tył Hondy sprawia wrażenie nieco ociężałego,

które pogłębia się po wzięciu pasażera. Dostęp do amortyzatora to jakiś ponury żart. Przydałoby się łatwe w obsłudze pokrętko, takie jak w BMW czy Suzuki. Do tego amerek w Transalpie jest dość nieprecyzyjny i reaguje za wolno. Pomogłaby pewnie regulacja, jednak do tego potrzeba baaardzo długiego śrubokręta, którego przecież najczęściej nie mamy ze sobą. Można by też poprawić wahacz, mimo że łatwo go naprawić, nawet jeśli jest się na kompletnym odludziu, zresztą tak jak i stalową ramę oraz koła (pozostałe motocykle mają odlewane felgi). Zdziwiło nas, że wszyscy trzej producenci, jakby się umówili, popełnili ten sam błąd: centralnej podstawki brak w wyposażeniu seryjnym. Jeśli jej chcesz – dopłać.



SUZUKI
V-Strom 650

Suzuki V-Strom wygląda na poważny motocykl. I tak się na nim jeździ. Kufry, mimo że solidne, pozostawiają sporo miejsca na złożenia. Silnikowi brak jakiegokolwiek osłony.



dane techniczne

SILNIK

	BMW F 650 GS	Honda Transalp	Suzuki V-Strom 650
Budowa	2 cylindry, czterosuw, rzędowy	2 cylindry, czterosuw, V 52°	2 cylindry, czterosuw, V 90°
Wtrysk, śr. gardzieli	46 mm	40 mm	39 mm
Sprzęgło	wielotarczowe, mokre	wielotarczowe, mokre	wielotarczowe, mokre
Śr. cylindra x skok tłoka	82 x 75,6 mm	81 x 66 mm	81 x 62,6 mm
Pojemność skokowa	798 cm ³	680 cm ³	645 cm ³
Stopień sprężania	12:1	10:1	11,2:1
Moc maksymalna	71 KM (52 kW) przy 7000 obr/min	60 KM (44,1 kW) przy 7750 obr/min	69 KM (51 kW) przy 8800 obr/min
Maks. moment obrotowy	75 Nm przy 4500 obr/min	60 Nm przy 6000 obr/min	60 Nm przy 6400 obr/min

PODWOZIE

	BMW F 650 GS	Honda Transalp	Suzuki V-Strom 650
Rama	kratownicowa, z rur stalowych	pojedyncza, kołyskowa, ze stali	grzbietowa, z aluminium
Widelec	teleskopowy, śr. goleni 43 mm	teleskopowy, śr. goleni 41 mm	teleskopowy, śr. goleni 43 mm
Tarcze hamulcowe przód/tył	300/265 mm	256/240 mm	310/260 mm
Systemy wspomagania	ABS	częściowo zintegrowany układ hamulcowy, ABS	ABS
Rozmiary felg p/t	2,50 x 19 / 3,00 x 17	2,15 x 19 / 3,50 x 17	2,5 x 19 / 4,0 x 17
Rozmiary opon p/t	110/80R 19 / 140/80R 17	100/90 19 / 130/80 17	110/80R 19 / 150/70R 17
Opony w teście	Metzeler Tourance EXP	Bridgestone Trial Wing 101/152	Bridgestone Trial Wing 101 „J” (przód), 152 „F” (tył)

WYMIARY I MASY

Rozstaw osi	1575 mm	1515 mm	1560 mm
Kąt główki ramy	64,5°	61,9°	64,0°
Wyprzedzenie	97 mm	106 mm	110 mm
Skoki zawiesz. p/t	180/170 mm	177/173 mm	150/150 mm
Wysokość kanapy*	830 mm	830 mm	850 mm
Masa z paliwem*	215 kg	230 kg	232 kg
Ładowność*	221 kg	189 kg	183 kg
Poj. zb. paliwa/rezerwa	16 l	17,5/3 l	20 l
Przebiegi co	10 000 km	6000 km	6000 km

CENA POMIARY

Prędkość maksymalna**	189 km/h	172 km/h	185 km/h
Przyspieszenia			
0-100 km/h	4,3 s	5,1 s	4,2 s
0-140 km/h	8,2 s	10,0 s	8,6 s
Elastyczność			
60-100 km/h	5,0 s	5,6 s	5,4 s
100-140 km/h	6,3 s	6,8 s	6,8 s
140-180 km/h	10,0 s	–	–
Zużycie paliwa (szosa)	4 l/100 km (95 okt.)	4,7 l/100 km (95 okt.)	3,6 l/100 km (95 okt.)
Teoretyczny zasięg (szosa)	400 km	372 km	556 km

* – pomiary własne; ** – dane producentów; *** – 2011 rok



▲ Pozycja „na piasku”. Smarowanie łańcucha potrafi być wyzwaniem.

Jedziemy dalej. Suzuki zrecznie łyka kolejne zakręty, objeżdżając nawet big bike'i. Udaje się to jednak pod dwoma warunkami: po pierwsze trzeba zwiększyć napięcie wstępne sprężyny amortyzatora (co nie jest problemem wobec praktycznego pokręta), a po drugie, gdy bagaż został w domu lub hotelu. W przeciwnym razie kilogramy z tyłu motocykla dają się we znaki na tyle mocno, że nawet najzwinniejsza z całej trójki maszyna robi się oporna.

Aluminiowa rama grzbietowa Suzuki jest wystarczająco sztywna. Warto też poświęcić nieco uwagi oponom: V-Strom, podobnie jak Transalp, ma japońskie kaptcie Bridgestone Trail Wing 101 i 152, z przodu z oznaczeniem „J”, z tyłu – „F”. Różnią się one od wersji podstawowej m.in. tym, że mają płytszy bieżnik, zapewniają lepszy komfort toczenia, mniej hałasują, a także – co okaże się istotne w drodze powrotnej – lepiej zachowują się na drogach zalanych deszczem.

Po zamontowaniu kufra centralnego i bocznych BMW prowadzi się łatwiej niż Suzuki i w przeciwieństwie do V-Stroma i Transalpa w F 650 GS kierownica nie łąpie shimmy, gdy się ją puszcza przy prędkości 60-80 km/h. Kolesie z BMW znają się na zawieszaniach. W tym przypadku mamy do czynienia z kratownicową ramą z rur stalowych. Określenie „świetna” pasuje tu jak ulał, podobnie jak do niezwyklej precyzji prowadzenia średniego GS-a. Motocykl jedzie bowiem dokładnie tam, gdzie chcesz, w czym swój udział mają opony Metzeler Tourance EXP.

Niewzruszona beemka

Beemka najlepiej radzi sobie ze złożeniami na nierównej nawierzchni. Motocykl niewzruszenie trzyma się kursu. 300-milimetrowa pojedyncza tarcza przednia hamuje skutecznie, choć tylko wtedy, gdy jeździec z siłą kowala ścisnie klamkę. Znacznie lepiej dozowne są dwie tarcze w przednim kole Hondy. Poradzi sobie z nimi nawet damska rączka. Są po

Te maszyny są jak dobrze wytresowane wierzchowce – robią wszystko, czego się od nich oczekuje i nie grymaszą.

prostu genialne, przy czym hamowanie tyłem uruchamia jeden tłoczek lewej tarczy przedniej. Znacznym udoskonaleniem na tle poprzedniej wersji V-Stroma jest wrażliwie reagujący ABS firmy Bosch. Mimo prostych pływających zacisków dwutłoczkowych układ hamulcowy sprawia wrażenie znacznie ostrzejszego.

Za ABS i inne bajery w BMW trzeba dopłacić, więc cena motocykla szybko rośnie. Wskaźnik zapiętego biegu w BMW (za dopłatą) i w Suzuki (montowany seryjnie) to przydatne rozwiązanie. Honda natomiast jest dość oszczędna w dzieleniu się informacjami. Dwa

liczniki dzienne i wskaźnik temperatury cieczy chłodzącej – to wszystko, co oferuje. Komputer pokładowy F 650 GS (za dopłatą) pokazuje natomiast dane dotyczące przeciętnego spalania i średniej prędkości oraz zużycia paliwa w danym momencie. Jest nawet stoper.

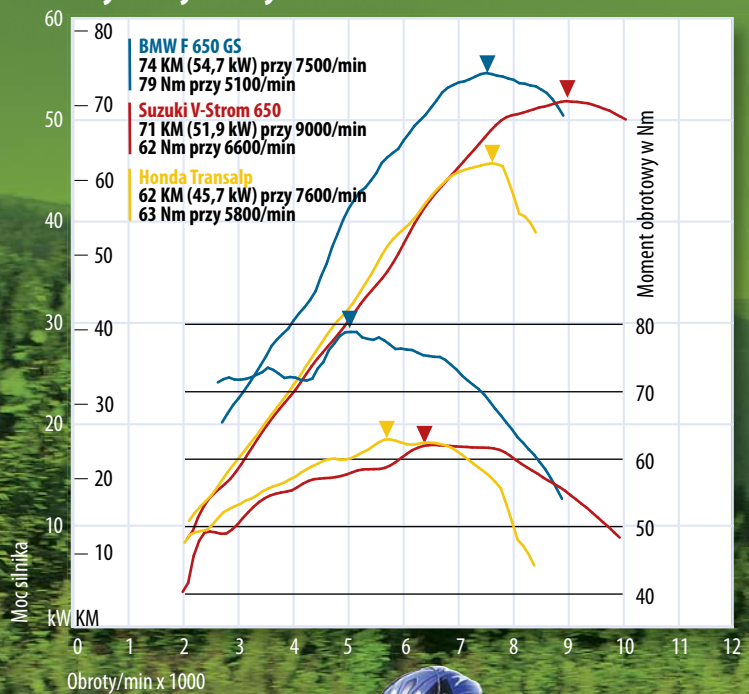
Śmiganie po lesie

Analogowy prędkościomierz beemki z powodu nieforemnej wskazówki jest słabiej czytelny niż cyfrowe prędkościomierze w Suzuki i Hondzie. Obrotomierze

to trzy razy klasyczne zegary. Producenci bardzo poważnie podeszli też do początkujących bikerów, oferując wyższe i niższe akcesoryjne kanapy.

Krótki wypad na otwarte dla motocykli leśne szutry udowadnia, że nad każdą z testowanych maszyn będzie w stanie zapanować nawet mało wprawny motocyklista. Delikatnie oddawana moc niemal wyklucza możliwość buksowania tylnych kół, a 19-calowe przednie koła zachowują się posłusznie. Gdy szlaban kończy wycieczkę po lesie, niewielki

wykresy mocy i momentu¹



Sprawa jest oczywista: **BMW** przegania oba widlaki, bo ma od nich o 120 i 150 cm³ większą pojemność. Nieco powyżej 4500 obr/min F 650 GS dostaje kopa, osiągając maksymalną moc 74 KM zamiast deklarowanych przez producenta 71 KM.

Czego nie widać na wykresie: ze względu na długie przełożenie charakteryzujący się wysokim stopniem sprężania 800-centymetrowy silnik nie przekazuje na tylne koło więcej mocy niż wchodzące chętnie na wysokie obroty 650-centymetrowe serducho **Suzuki**.

Maksymalny moment obrotowy 62 Nm dowodzi defensywnego zestrojenia 680-centymetrowego silnika **Transalpa**, odznaczającego się niskim stopniem sprężania.

¹ – moc na wale korbowym, pomiary na stanowisku rolkowym Dynojet 250, maksymalny możliwy błąd ±5%



co kto ma, czyli wyposażenie

SILNIK

	BMW F 650 GS	Honda Transalp	Suzuki V-Strom 650
ABS	2964 zł	●	●
Zestaw kufrów	3425 zł	3289 zł	2727 zł ¹
Pojemność kufrów (l/p)	29/38 l	29/24 l	32/35 l
Kufer centralny/pojemność	1882 zł/32 l	1650 zł/45 l	1644 zł/48 l
Handbary	640 zł	●	325 zł
Bagażnik mały/duży	289 zł	●	●
Uchwyty bagażowe	●	●	●
Regulowane klamki sprzęgła/hamulca	●/●	–	–
Szyba podróżna/regulacja	778 zł	604 zł	598 zł
Aluminiowa osłona silnika	900 zł	–	od 1103 zł
Gmole	1324 zł	–	od 567 zł
Centralna podstawka	500 zł	1236 zł	1194 zł
Drugi licznik dzienny	●	●	●
Komputer pokładowy	–	–	–
Wskaźnik zużycia paliwa	604 zł	–	●
Wskaźnik poziomu paliwa	–	●	●
Wskaźnik zapieętego biegu	–	–	●
Wskaźnik ciśnienia w oponach	856 zł	–	–
Wskaźnik poziomu oleju	bagnet	bagnet	oczko
Termometr	●	–	●
Podgrzewane rączki kierownicy	816 zł	1156 zł	1633 zł
Gniazdko	●	385 zł	–
Zegarek	●	●	●
Blokada antykradzieżowa	●	●	●

● – element wyposażenia seryjnego; 1 – cena ze stelażem i adapterami

promień skrętu ułatwia zawrócenie na wąskiej drodze.

Dla kogoś, kto pragnie na nowo odkryć, jak fascynujące może być podróżowanie jednośladem, czas spędzony w siodle którejś z tych maszyn może być jednym z ważniejszych wydarzeń (motocyklowego) życia. Te sprzęty są jak wytresowane wierzchowce – robią wszystko, czego się

od nich oczekuje, nie grymaszą, mają skromne wymagania i nie stroją fochów. Każdy z nich radzi sobie nie najgorzej na bocznych drogach i leśnych duktach.

Mistrz nad mistrze

A mistrzem nad mistrzami okazał się najnowszy Suzuki V-Strom 650. ■

1

Suzuki V-Strom 650. Zwycięstwo za doskonale przystosowanie do dalszych podróży, wygodną kanapę i dobrą ochronę przed pędem powietrza. Do tego silnik o ognistym temperamencie i umiarkowanym zużyciu paliwa.



2

BMW F 650 GS. Ten sprzęt nie tylko dla początkujących dostarcza wiele frajdy. Można się natomiast przyczepić do komfortu. Bogate wyposażenie dodatkowe (m.in. ABS za dopłatą) powoduje, że do tanich z pewnością nie należy.

3

Honda Transalp. Niezawodny towarzysz podróży: niezniszczalny dwucylindrowy widlak Transalpa to coś dla wyznawców tradycji. Ale nawet oni poproszą o poprawienie tylnego zawieszenia i obniżenie zużycia paliwa.

BMW F 650 GS



▲ Boczne kufrы mają fajną cechę: można je rozsunąć, co zwiększa ich pojemność, lub złożyć, co jest przydatne w miejskich korkach. Szerokość motocykla z kuframi wynosi 93 lub 105 cm.

HONDA Transalp



▲ Ważące 7 kg kufrы są wąskie i zamontowane blisko maszyny (szerokość motocykla z nimi 83 cm). Nie zmieści się w nich kask szczękowy, a do prawego kufra wejść chyba tylko kanapki.

SUZUKI V-Strom 650



▲ Trzy kufrы firmy Hepco & Becker ważą łącznie 13,7 kg. Są dobrze pomyślane, pojemne i solidne. Ich waga: zwiększają szerokość maszyny aż do 113 cm.