

# BMW G 650 Xmoto

Iako vanjske oplata dijeli sa svojim enduro bratom, G 650 Xcountry, Xmoto vizualno neodoljivo podsjeća na KTM-ovu supermoto ikonu, Dukea II



PIŠE: **BORIS METIKOŠ**  
FOTO: **KREŠIMIR PRAŠNIČKI**

**N**akon što smo vas upoznali s enduro modelom iz BMW-ove obitelji najmodernijih jednocilindričnih motocikala, red je da se pozabavimo i ostalim dijelom najuže rodbine, kako biste dobili potpuni uvid u sve sličnosti, razlike i unikatne osobine koje definiraju i ostala dva klona nove G-serije. Test ćemo u ovom broju posvetiti Xmoto 650, odnosno, predstavniku klase supermoto, koji, iako većinu elemenata dijeli sa svojim blizancima, na tržištu ipak nastupa kao samostalni model definiran specifičnostima svoje klase i drugačijim uvjetima namjene. U stvari, ove motocikle najlakše je usporediti s jednojajčanim blizancima, koji, iako posjeduju istu genetsku strukturu, ipak postaju samostalne individue, čije ličnosti, ali i karakter, osim spleta okolnosti najviše određuju okolina, društvo i osobni afiniteti. Vrlo slično je i sa predstavljnim BMW-ovim jednocilindrašima koji su nastali na identičnoj DNK, baznoj strukturi koja je, ovisno o uvjetima primjene, nadograđena različitim komponentama ciklistike. Rješenje je vrlo jednostavno i logično, a u konačnici i finansijski puno isplativije. Naime, ako je riječ o modelu koji bi se trebao podjednako dobro snalaziti u svakodnevnom prometu kao i na terenu, normalno je da ćete ga opremiti off-road kotačima, gumama i ovjesom dužeg hoda, koji će lakše apsorbirati i one vrlo naglašene neravnine.

Za razliku od svog brata enduro usmjerenja, BMW G 650 Xmoto ima zadatak privući motocikliste koji više vole urbane sredine i zavojite ceste.

# Gradski dečko

Na bazi novog enduro modela BMW predstavlja i jednocilindrični supermoto proizvod, koji uz modernu koncepciju atraktivnog dizajna nudi i ugladeni pogonski agregat u kombinaciji s agilnom ciklistikom. Motocikl je namijenjen svakodnevnoj upotrebi i uživanju na zavojitim dionicama. Praktičan je, ekonomičan i predvidljiv u vožnji, ali i financijski precijenjen, obzirom da je cjenovno prestigao većinu specijaliziranih modela iz ovog segmenta. U poznatom bavarskom stilu, popis dodatne opreme je nepregledan, a u ponudi je i ABS kočioni, sustav kojem u ovom slučaju ipak nismo mogli naći svrhu

CIJENA  
84.200 kn

Poput svakog supermota i Xmoto daje najbolje od sebe na uskim cestama prepunim ostrih zavoja, na kojima do punog izražaja dolaze njegova agilna ciklistika, mala težina, dobra vrijednost okretnog momenta i dobro odmjerjen položaj vozača

Motocikl brzo pada u zavoje, agilan je na prebacivanju i stabilan na izlascima iz zavoja pod punim gasom



Spustanje prednjeg kraja dovelo je i do promjene vrijednosti predtraga, što je uvjetovalo krući set-up ovjesa izvedenog prema supermoto parametrima



### Elegantan i moderan

Izgled prvog BMW-ovog jednocilindričnog supermota je vrlo "friendly" i moderan. S druge strane, motocikl vizualno neodoljivo podsjeća na jedan od najpopularnijih modela iz ove klase, KTM Duke II, što nikako nije negativna osobina, jer ipak je riječ o jednoj od ikona današnje supermoto i fun-bike klase. Iako će ova koincidencija najvjerojatnije doprinijeti atraktivnosti i boljem prihvaćanju ovog modela na tržištu, kopiranje nečijeg identiteta zasigurno nije bila želja BMW-ovih dizajnera. Kako god bilo, dizajn ovog bavarskog motarada započinje s asimetričnom prednjom maskom u koju su integrirana dva svjetla nepravilnog oblika. Lažni spremnik goriva i hladnjak prate vrlo usku ergonomiju motocikla, oplata su od "špricane" plastike otporne na vanjska oštećenja, a dominantna crveno-siva kombinacija boja savršeno se uklapa u okvire suvremenog dizajna i voziču daje malo mišićaviji i naglašeno atletske izgled. No, za razliku od konkurencije koja već i dizajnom želi naglasiti nestašni karakter svojih proizvoda, BMW-ov supermoto na prvi pogled ipak ne djeluje pretjerano agresivno, već elegantno i civilizirano. Sjedalo je također izvedeno u dva tona, presvučeno je protukliznim materijalom i dobro profilirano, kako bi se vozaču osigurala udobnost zadovoljavajuća za ovu klasu. Moderne izvedbe su i pokazivači pravca bijele boje, stop svjetlo LED tehnologije, kao i lagana, pregledna i sveobuhvatna digitalna instrument ploča.

### Poznati DNK

Već i letimičan pogled daje do znanja da novi G 650 Xmoto nije ništa drugo do izvedenice terenskog modela Xcountry, i to u smislu prave supermoto

prerade. Dakle, enduro izvedbi kao bazi motocikla pridodani su elementi koji definiraju supermoto klasu. Tu prvenstveno mislimo na drugačije kotače, novi set-up ovjesa i snažnije kočnice. Od ostalih preinaka tu su još jedino nisko postavljene prednje blatobrane sportskog usmjerenja, aluminijski kotači koji zamjenjuju žičane s terenskog modela, te drugačija kombinacija boja. I to je sve.

Sve ono što smo napisali o pogonskoj grupi na modelu Xcountry u prethodnom izdanju vrijedi i za Xmoto, jer ova dva klona osim donjeg postroja dijele gotovo sve ostale elemente. Ipak, kako ne biste rekli da smo ovom modelu pridali manje važnosti nego njegovoj enduro inačici, još jednom ćemo ponoviti osnovna svojstva.

### Dorađeni Rotax

G 650 Xmoto pokreće tekućinom hlađeni Rotaxov jednocilindrični motor ukupne zapremine 652 ccm s dvije bregaste osovine i 4 ventila, kakav je pokretao i prethodnu generaciju BMW-ovog soft endura. No, za novi proizvod bavarski je proizvođač u suradnji s Apriliom S.p.A temeljito preradio pogonski agregat, kako bi ga maksimalno pomladio, odnosno, temeljito modernizirao i udahnio mu novu snagu. Sukladno navedenim činjenicama modificirana je kompletna glava cilindra, ugrađena je lakša radilica, novi starter, alternator kao i mnoštvo komponenti izrađenih od magnezija. Novi su i elektronika, sustav ubrizgavanja te mapa paljenja. Sve je to učinjeno kako bi se smanjila ukupna masa agregata, optimizirao termodinamički učinak i kako bi motor u potpunosti zadovoljio stroge Euro 3 norme o ispušnim plinovima. Iako u pogledu performansi ne možemo govo-



U skladu s orijentacijom klase motocikl se oslanja na atraktivne aluminijske kotače promjera 17", na koje su postavljene niskoprofilne cestovne gume dimenzija 120/70-17 sprijeda i 160/60-17 straga



Za razliku od svoje braće drugačijih usmjerenja, BMW-ov supermoto ima zadatak privući motocikliste koji preferiraju isključivo asfaltnu prometnicu i agilne vozne osobine



riti o nekom značajnijem napretku, snaga od 53 KS koja se oslobađa pri 7.000 okr/min i okretni moment od 6,1 kgm pri 5.250 okr/min su se u primjeni pokazali sasvim solidnima i potpuno dostatnima za motocikl ovakve konfiguracije.

Mjenjač je i dalje s pet brzina, spojka je u uljnoj kupci, dok se elektronsko paljenje i elektrostarter podrazumijevaju za ovakav tip vozila.

Okvir je izveden kao kombinacija čeličnih cijevi ovalnog oblika i aluminijskih profila, kako bi se bolje nosio sa težinom i osigurao što veću krutost, a samim time i kompaktnost i stabilnost ovog supermota. Kako bi se maksimalno reducirala ukupna težina, konstrukcija stražnjeg kraja je također izrađena od aluminija.

Za razliku od konkurencije, BMW i na ovom modelu njeguje tradiciju pozicioniranja spremnika goriva ispod sjedala, kako bi se snizilo težište i osigurala bolja raspodjela težine, dok se ispod "lažnog" spremnika nalazi kutija filtra za zrak velike zapremine. Inače, zapremina pravog spremnika goriva iznosi 9,5 l, uključujući rezervu od 3,5 l.

### Promjena identiteta po supermoto pravilima

Suštinske promjene između enduro i supermoto modela vide se i u kotačima, kao i u nešto redizajniranoj geometriji, koja je neizbježna u preinakama ovakvog tipa. Kao što smo već spomenuli, umjesto žičanih naplataka koji karakteriziraju Xcountry, supermoto izvedenica se oslanja na atraktivne aluminijske kotače s krakovima u obliku slova "Y", koji svojim dizajnom nalikuju na one koji se ugrađuju na Apriliju RSV 1000 R. Isto tako, prednji kotač od 21 cola je zamijenjen kotačem veličine 17" i širine 3.5 cola, na koji se ugrađuje niskopro-



Prednji kraj karakteriziraju spušteni blatobran sportskog usmjerenja i vjetrobranska maskica malih dimenzija, u koju su integrirana dva svjetla asimetričnog oblika

filna guma dimenzija 120/70, dok je stražnji kotač od 18 cola također ustupio mjesto kotaču od 17", ali širine 4,25. Shodno tome ugrađena je i široka guma dimenzija 160/60, što je više nego dovoljno za ovu snagu agregata. Manji kotači zaslužni su i za niže težište prednjeg kraja, koje ujedno proizvodi i manje žiroskopske sile, pa je zato ovaj model reaktivniji i brži u promjenama smjera. Niži kotači utjecali su i na vrijednost visine sjedala, koja je snižena za 10 mm (s 930 na 920 mm), no to je još uvijek dosta visoko i predstavljat će problem mnogim vozačima nižeg rasta.

Spuštanje prednjeg kraja dovelo je i do promjene predtraga, koji je u odnosu na enduro model smanjen sa 118 mm na 98 mm, kao i do pomicanja prednje osovine unatrag, što u vožnji rezultira agilnijom ciklistikom.

Sve to je uvjetovalo i krući set-up ovjesa izvedenog po supermoto parametrima. Prema tome, prednja upside-down vilica s cijevima promjera 45 mm kod Xmota je čvršća i jača u kompresiji i povratu, koje je moguće regulirati, iako i dalje ostaje nepromijenjenog hoda od 270 mm. U oba smjera se može podešavati i stražnji jednostruki amortizer klasičnog tipa, za razliku od endura, koji je opremljen "zračnim" amortizerom preuzetim s modela HP2, a hod mu je smanjen s 270 mm na 245 mm.

Xmoto je opremljen i najsnažnijim prednjim kočionim sustavom od svih G 650 modela. Naime, zaustavljanje je povjerenjeno prednjem plivajućem disku promjera 320 mm (prije: 300 mm), na koji djeluju fiksna Brembo kočiona klijesta s četiri kočiona klipića i dvije kočione obloge. Navedene izmjene su bile neophodne zbog izraženije cestovne vožnje, guma sa daleko većim gripom i dosta opterećenijeg prednjeg kraja. Stražnji kraj je na supermotu manje zahtjevan, pa je zadržao rješenje diska od 240 mm na koji djeluju plivajuća kočiona klijesta.

I to bi bilo sve o razlikama između modela Xcountry i Xmoto. Iako se ne radi o nekim značajnijim preinakama, ponašanje motocikala u vožnji i njihov kompletan ustroj sasvim su drugačiji. Isto tako, navedene modifikacije su utjecale i na položaj vozača u sjedalu. U stvari, zahvaljujući nižem prednjem kraju vozač je gornjim dijelom tijela pomaknut više prema naprijed i oslonjen više na ruke, no, to još uvijek ne utječe na ukupnu udobnost, jer ipak se i dalje radi o čistokrvnom enduro položaju. U svakom slučaju, ovakav položaj je podjednako djelotvoran prilikom manevriranja na mjestu, gradskog slaloma i svladavanja dugih, kratkih i zatvorenih zavoja.

### Uvijek gentleman

Kao i enduro model koji smo testirali u okolini Rijeke, i Xmoto 650 smo provozali istim podnebljem uz, naravno, izostanak terenskog poligona, koji mu ipak ne pristaje tako dobro kao njegovom terenskom bratu. Obzirom da su Rijeka, Opatija, Lovran i sva okolna mjesta smješteni na obroncima brežuljaka i obiluju zavojitim cestama i ostrim serpentinama, bolje uvjete za upoznavanje s jednim supermoto predstavnikom nismo mogli niti poželjeti. Kao prvo, u ovakvoj konfiguraciji zavoja u potpunosti smo mogli osjetiti sve kvalitete moderniziranog motora, koji je vrlo elastičan i nježan u razvijanju snage. U stvari, pogonski agregat snagu iskazuje potpuno isto kao i BMW G 650 X Challenge, što znači: vrlo linearno i fluidno, a istodobno i snažno. Kao i enduro, i BMW-ov supermoto se odlikuje minimalnim vibracijama,



◀ Prednji disk promjera 320 mm na koji djeluju četveroklipna Brembo kočiona klijesta.

▼ Stražnji kraj je na supermotu manje zahtjevan, pa je zadržao rješenje diska od 240 mm na koji djeluju dvoklipna kočiona klijesta



Xmoto snagu razvija vrlo linearno, fluidno i snažno, a bez obzira na režim rada u kojem ga vozite, vibracije agregata su uvijek minimalne



bez obzira na to u kojem režimu vrtnje ga vozili. Jedina razlika je u završnom prijenosu, koji je nešto duži od enduro inačice i njegova vrijednost iznosi 16:47, za razliku od 15:47 koliko su u BMW-u namijenili za model Xchallenge. No, zato se Xmoto može pohvaliti nešto većom konačnom brzinom, koja iznosi respektabilnih 170 km/h. Naravno, dužu vožnju na tim maksimalnim vrijednostima njegovi će vlasnici vjerojatno izbjegavati, ako ne zbog mučenja agregata, onda zbog slabe zaštite od vjetra, koja u kombinaciji s uspravnim položajem sjedenja i široko postavljenim upravljačem takvu vožnju čini previše napornom. No, oni koji kupe ovaj motocikl za vožnju autocestom ionako ne znaju što zapravo žele, jer on daje puno više od sebe na uskim cestama prepunim uzastopnih oštrih zavoja.

### ABS smanjuje zabavu

Tu je Xmoto u stanju pružiti sve čemu je jedan supermoto namijenjen, pod uvjetom da uzmemo u obzir da ovdje ipak nije riječ o nekoj race replici, već motociklu koji je prije svega namijenjen "civilnoj" uporabi. Tome u prilog govori i činjenica da dolazi opremljen ABS sustavom kočenja koji - iako dobar za početnike, koji uglavnom koriste kočnicu dok je motocikl u uspravnom položaju - pokazuje nedostatke u nešto ekstremnijoj primjeni. Tada,

Testni primjerak je bio opremljen i ABS kočionim sustavom, koji daje određenu sigurnost i pomaže manje iskusnim vozačima, ali i pokazuje određene nedostatke prilikom ekstremnije primjene

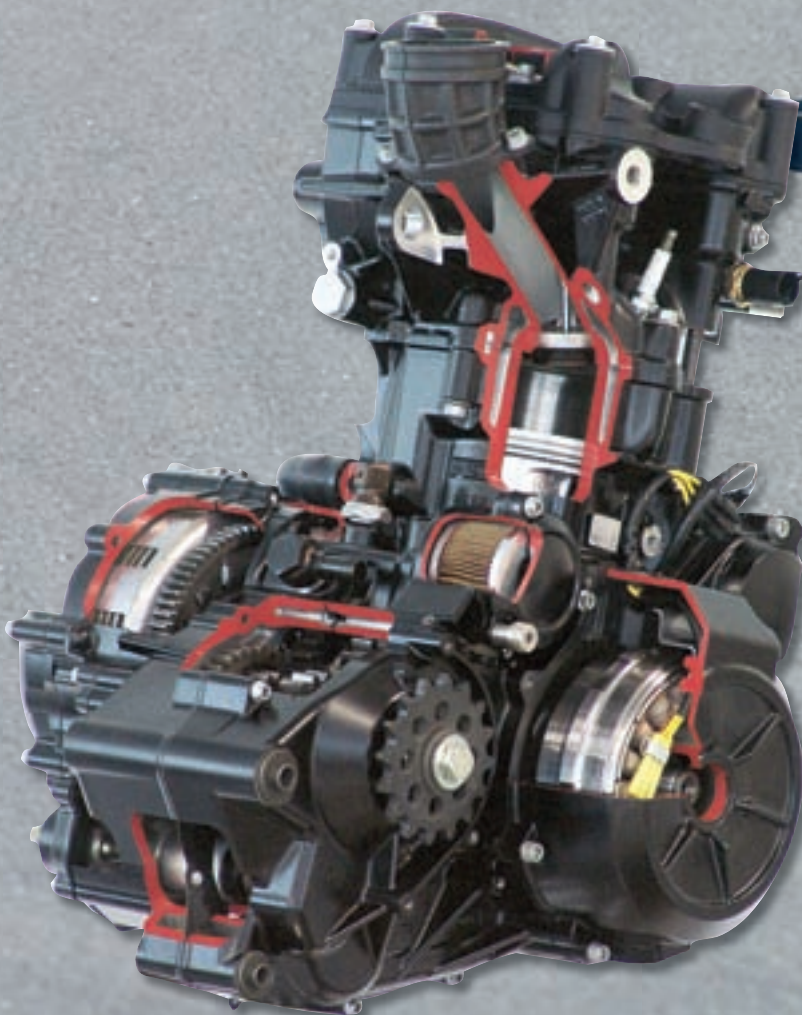




Okvir je izveden kao kombinacija čeličnih cijevi i aluminijskih profila, kako bi osigurao što veću krutost uz maksimalnu uštedu na težini



Supermoto se straga oslanja na klasični monoamortizer podesiv po svim parametrima, za razliku od endura na koji se ugrađuje futuristički "zračni" amortizer preuzet s modela HP2



Temeljito prerađeni Rotaxov pogonski agregat zapremine 652 ccm s dvije bregaste osovine i 4 ventila razvija sasvim solidnih 53 KS





Spremnik goriva zapremine 9,5 l smješten je ispod sjedala, kako bi se snizilo težište i osigurala bolja raspodjela težine



Jednostruki ispušni sustav zadovoljava Euro 3 norme i u potpunosti prati linije stražnjeg kraja



## TEHNIČKI PODACI

<b>Motor:</b> jedan cilindar, četverotaktni
<b>Promjer x hod:</b> 100 x 83 mm
<b>Obujam:</b> 652 ccm
<b>Odnos kompresije:</b> 11,5:1
<b>Razvod:</b> dvije bregaste osovine i 4 ventila
<b>Hlađenje:</b> tekućinom
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Napajanje:</b> elektronsko ubrizgavanje
<b>Spojka:</b> u uljnoj kupci s višestrukim diskovima
<b>Mjenjač:</b> 5 brzina
<b>Okvir:</b> čelični cjevasti
<b>Ovjes:</b> upside-down vilica promjera 45 mm, hoda 270 mm; monoamortizer, hod 245 mm
<b>Gume:</b> prednja 120/70-17, stražnja 160/60-17
<b>Kočnice:</b> naprijed disk promjera 320 mm i kočiona čeljust sa 4 klipčića, straga disk 240 mm i čeljust sa 1 klipčićem
<b>Dimenzije (u mm) i težina:</b> duljina 2.155, širina 825, osovinski razmak 1.500, visina sjedala 920, težina 159 kg
<b>Deklarirano:</b> snaga - 53 ks (39 kW) - 7.000 okr/min, max. okr. moment - 6,1 kgm (60 Nm) pri 5.250
<b>Spremnik goriva:</b> 9,5 l.
<b>Max. brzina:</b> 170 km/h

**+** ergonomija, agilnost, stabilnost, ugladen motor bez vibracija

**-** premekan prednji ovjes

naime, motocikl ima smanjene manevarske sposobnosti, osobito za jedan supermoto, čija je osobita draž upravo u kasnim kočenjima i blokiranju stražnjega kotača, znači, upravo u onim stvarima koje ABS u pravilu sprječava.

Tako smo se više puta zapitali koja je njegova svrha na jednom takvom motociklu, no na kraju smo odustali, isključili taj sustav i prepustili se uživanju u vožnji na staromodan način, bez ikakvih tehničkih pomagala, što se pokazalo puno kvalitetnijim rješenjem jer nam se smanjio put kočenja, a i motocikl je bio puno upravljiviji, iako smo poželjeli malo bolje doziranje kočnica. Što se tiče same ciklistike, ona je izuzetno dobro izbalansirana i motocikl brzo pada u zavoje, agilna je na prebacivanju i stabilna na izlascima iz zavoja pod punim gasom. Jedini

ograničavajući čimbenik je malo premekani serijski ovjes, pa stoga X moto previše 'tone', kako pri snažnom kočenju, tako i pri otvaranju gasa, a često nam se znalo dogoditi da osloncem za noge zagrebemo po asfaltu i prije nego što smo to očekivali.

Bili bismo puno sretniji da je na njemu ovjes s BMW-ove enduro inačice s istim pogonskim agregatom. No, s obzirom na ugladeni agregat koji mirno iskazuje svoje 53 konjske snage, svi nedostaci ovjesa lako se mogu prebroditi.

Malo nam je zasmetao tvrd mjenjač koji stvara dosta veliki otpor pri agresivnom mijenjanju brzina, osobito ako smo odlučili ubaciti u viši stupanj prijenosa bez upotrebe spojke. Ipak, ukoliko stupnjeve prijenosa mijenjate 'školski', mjenjač odmah mijenja svoju ćud i postaje mek, podatan i nadasve precizan.

## Pretjerana cijena

Sve u svemu, od ovog BMW-a ne treba očekivati performanse kakvima se odlikuju specijalizirani supermoto motocikli, no G 650 Xmoto je zato puno primjereniji za svakodnevnu upotrebu. Praktičan je, ekonomičan, zadovoljavajuće udoban, a u vožnji se ponaša poput pravog gentlemana: profinjeno, ugladeno i predvidljivo. Uz to već i sama činjenica da se radi o BMW-ovom proizvodu znači da je riječ o proizvodu visoke kvalitete i zavidne izdržljivosti, iako ni to ne opravdava cijenu od 84.200 kn (bez ABS-a), što je iznos za koji možete doslovno birati i između puno poznatijih ili sofisticiranijih modela iz ovog ili čak zapreminom jačeg segmenta. ■