

Da je BMW biti lako,

PIŠE: **MARKO GUZINA**FOTO: **BORIS METIKOŠ I MARKO GUZINA**

Novi BMW motocikli pogonjeni prvim u povijesti paralelnim dvocilindričnim agregatom iz ove kuće predviđeni su za pružanje zabave svima, od svakodnevnih korisnika preko turista do potpunih početnika u svijetu motocikala. Nakon obnavljanja gotovo cijele palete proizvoda red je došao i na posve nove modele u čijem srcu kuća dvocilindraš bogat zakretnim momentom, a tu su i novi ovjes te remenski završni prijenos, koji gotovo da i ne traži održavanje. Dok je prije pojave ovog modela u ponudi firme postojala praznina između jednocilindričnih modela zapremine 650 ccm te boksera i četverocilindraša od 1200 ccm, sada tu prazninu savršeno popunjavaju novi F 800 S i ST. Dok je S opremljen poluoklopom i nešto je sportskije opremljen, mi smo imali priliku testirati ST inačicu naklonjeniju turističkoj vožnji. Službeni podaci pokazuju da je za razvoj ovih modela Bavarcima trebalo svega 47 mjeseci. Budući se radi o posve novim modelima, prilikom razvoja agregata surađivali su s poznatom austrijskom tvrtkom Bombardier-Rotax GmbH, što je i do sada rezultiralo kvalitetnim proizvodima.

Novi stari kraj

Ako se za automobile iz ove bavarske kuće lako može ustvrditi da su prepoznatljivi, za motocikle istog rodoslovlja to je još više slučaj. Kada bismo pokušali odrediti njihove zajedničke epitete, gledano nekoliko godina unazad, prvo nam padaju na pamet riječi poput "upadljivi" i "zanimljivi". F800ST, kao i drugi noviji modeli iz BMW-a, zrače neobjašnjivom kombinacijom elegancije, klasičnog, odlučnog i modernog. Na ovakvim motociklima možemo zamisliti neuredne bikere duge masne kose, ali isto tako i poslovne ljude, čije odijelo od čiste runske vune košta koliko i dodatna oprema na testnom modelu. Ukratko, voljeli ih ili mrzili, s ovih ćete motocikala teško skinuti pogled. Za početak možemo reći da je u aluminijske naplatke sa po pet pauka u obliku slova "Y" uloženi golemi trud, jer djeluju izuzetno profinjeno, a opet su dovoljno čvrsti da podnesu zahtjeve koji se pred njih postavljaju. Dok je prednji naplatak donekle sakriven od pogleda dvama diskovima, klasičnom vilicom i zanimljivim blatobranom, stražnji se s lijeve strane otkriva u punom sjaju. Donekle ga zaklanja jedino oveći ispušni sustav, koji i pored popriličnih dimenzija ne narušava linije ovog skladnog motocikla. S desne strane stražnji kotač drži jednoruka vilica fluidnih linija, koju uokviruju plastični elementi štitnika pogonskog remena. U svijetlu boju obojeni pogonski agregat visi sa crnog okvira i djelomično je skriven ispod bočnih oplata strogog kroja. S desne strane ispod agregata se provlače obje cijevi ispušnog sustava, da bi iza agregata prošle na lijevu stranu i ulile se u ispušni lonac. Iako Nijemci ne vole takve usporedbe, dozvolit ćemo

si pjesničku slobodu i reći da su boja i kroj ovih oklopa odlučni, elegantni i lijepi poput časničke uniforme oficira iz Velikog rata. Posebni čar oklopima daje satenska tekstura, koja svojim prigušenim sjajem savršeno ocrtava linije motocikla. Na ovakvom oklopu sada već pomalo uobičajeni pokazivači smjera s prozirnim lećama djeluju upadljivo i zanimljivo. U jednoj oštroj liniji oklopi se penju naprijed, prema prednjem svjetlu i vjetrobranskoj maski, dok ih druga oštra linija vodi unatrag prema lažnom spremniku goriva. Iako svojim oblikom to ne da naslutiti, plastični "spremnik" u sebi ne sadrži gorivo, već se bezolovni benzin nalijeva kroz otvor s desne strane sjedala i teče u spremnik pod njim. Niti sjedalo ne možemo proglasiti običnim i svakidašnjim, jer njegov složeni oblik to ne dozvoljava, a presvlaka je kvalitetna i sprječava klizanje. Iza sjedala se nastavljaju rukohvati za putnika, koji ujedno služe kao nosač kofera. Stražnje svjetlo vjerojatno je najmanje maštoviti element na cijelom motociklu, pa zajedno s pokazivačima smjera samo obavlja primarnu ulogu i nema pozitivan utjecaj na izgled. Tri putna kofera na testnom modelu spadaju u dodatnu opremu i kao takvi mu estetski savršeno odgovaraju, ali na njih smo imali i primjedbi. Prednji kraj određuje uglato svjetlo s dva elipsoidna reflektora, od kojih se jedan blago preljeva preko ravne linije oklopa. Ovo rješenje je drugačije, a opet vrlo slično kod svih BMW motocikala i jedan je od vrlo prepoznatljivih elemenata. Između posve uobičajenih retrovizora smjestio se poprilično visok i pažljivo profiliran vjetrobran, a iza njega se nalazi još jedan prepoznatljiv element - kontrolna ploča. Kao i kod prednjeg svjetla, ovaj dio je izveden od dva elipsoidna oblika koji se presijecaju, dok se uz njih nalazi kvadratični pokazivač od tekućih kristala. Analogni brzinomjer i brojač okretaja jednostavni su i pregledni, pa ih ne treba pretjerano analizirati, ali zato LCD pruža obilje informacija. Osim podatka o vremenu, te glavnog i dva parcijalna brojača kilometara na raspolaganju su informacije poput količine goriva, temperature rashladne tekućine i stupnja prijenosa. Poput voditelja TV prodaje možemo dodati da to nije sve, jer tu je i funkcija putnog računala koje računa trenutnu i prosječnu potrošnju, radijus kretanja s raspoloživim gorivom i slične korisne informacije.



BMW bi bio svatko

Kako djeca slavnih roditelja često imaju problema jer okolina od njih očekuje puno, tako novi modeli BMW motocikala na naš test dolaze pod budnim okom ljubitelja marke i uvijek spremnih kritičara. Da bi prvi bili zadovoljni, a drugi bez posla pobrinuli su se bavarski tehničari uloživši golemi trud kako bi novi paralelni dvocilindraš i motocikl sagrađen oko njega zablistali odgovarajućim sjajem

CIJENA
86.947 KN

F800 je lak i nezahtjevan za vožnju, pa će korisnicima omogućiti uživanje u krajoliku

Odlično usklađena ciklistika i agregat dopustit će prilično agresivnu vožnju, dok će turistički ovjes i gume na vrijeme pokazati kada im je previše



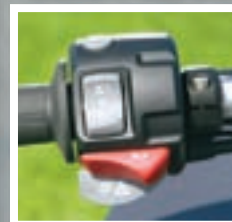
Ručke i prekidači na njima su tipično BMW rješenje, pa tako pokazivače smjera palimo odgovarajućim tipkama kraj lijeve i desne ručke, a gasimo ih tipkom na desnoj strani



Prednje svjetlo tipično je za noviju generaciju motocikala ovog proizvođača. Dva elipsasta reflektora, od kojih se jedan prelijeva preko ravne linije oklopa



Dva analogna pokazivača su jednostavna i pregledna, a LCD nudi obilje informacija koje mogu biti korisne na duljim putovanjima



Testni model bio je opremljen trima putnim koferima s popisa originalne dodatne opreme. Izgledom su se dobro uklapali, ali nisu nas oduševili u pogledu praktičnosti i korisnog prostora



U duhu BMW-a instrumenti su kvalitetni i pregledni, ali im nedostaje ono nešto što bi nas uzbuđilo i potaknulo na igru.

Posve drugačija dva cilindra

Kada spomenemo bavarsku tvornicu u kontekstu motocikala, većini ljudi će na pamet prvo pasti dvocilindraši, ali ne poput ovog na današnjem testu. Prva asocijacija obično su zrakom hlađeni glomazni agregati, čiji cilindri kao da su se zavadi-li, pa svaki gleda na svoju stranu. Osim što cilindri testiranog modela F800ST imaju dobrosusjedski odnos pa rade rame uz rame, odvođenje viška topli-

ne nije povjereno blagotvornim strujama zraka, već je to zadaća sustava hlađenja tekućinom. U glavi motora koju dijele dva cilindra rade dvije bregaste osovine i ukupno osam ventila. Gorivu smjesu spravlja sustav elektronskog ubrizgavanja sa tijelima promjera 46 mm, a u ispušnom sustavu se nalazi katalizator, kako bi utjecaj na okoliš bio što manji. Agregat izrađen u suradnji sa Rotaxom razvija 85 KS pri 8.000 okr/min, a snaga se preko šestbrzinske mjenjačke kutija prenosi na zupčasti remen, a zatim na stražnji kotač. Ovaj agregat zapremine 798 kubičnih centimetara proizvodi se u tvornici Rotax prema BMW standardima, a zatim dolazi

u Berlin, gdje se obavlja finalna montaža motocikla. Kompaktni agregat odlikuje se raznim naprednim tehnologijama, dok je sustav upravljanja ventilima riješen preko klackalica, kao u posljednjoj generaciji serije "K". Kako većina europskih zemalja ima stroge zakone o snazi motocikala, za neiskusne vozače BMW nudi modele iz serije F800 sa snagom ograničenom na 34 konjske snage. Ovo se postiže jednostavnim mijenjanjem mapa u kontrolnom sustavu agregata, a izmjene neposredno djeluju na sekundarne leptire u usisnim kanalima. Ovime se dodatno širi krug potencijalnih kupaca, a kako je izmjena besplatna prilikom kupnje, vjerujemo da će se svidjeti mnogim žiteljima Starog kontinenta. Zahvaljujući tome moguće je kupiti "početnički" motocikl, a po isteku zakonskog perioda od istog nastaje otvorena izvedba. Remen je izabran kao elastičnije i lakše rješenje od kardanskog prijenosa, a opet trajnije od lanca. Dodatna prednost remena je to što poput kardana ne iziskuje održavanje, što je pozitivna osobina za jedan putni motocikl. Prednji kotač s gumom dimenzija 120/70-17 i dva kočiona diska promjera 320 mm nosi tele-



Stražnje svjetlo je jednostavno i funkcionalno, te se ne nameće u odnosu na ostale elemente

Položaj za upravljačem je udoban, a oslonci za noge su postavljeni tako da ne umaraju. Vjetrobran štiti prsa vozača, a do kacige dolazi samo mirna struja zraka



skopska vilica promjera 43 mm, dok stražnji kotač s gumom 180/55-17 "visi" na jednorukoj vilici s jednim amortizerom. Zanimljivo je da amortizer upravljača dolazi u osnovnoj opremi i pozitivno utječe na vozna svojstva. Kad smo već spomenuli kočnice, možemo dodati da se u dodatnoj opremi nudi i dvokanalni ABS sustav, koji već pomalo i očekujemo od jednog BMW-a, s tim da posljednja generacija ovog sustava dodaje svega 1,5 kg

na težinu motocikla. Iako težina od 209 kg i ne djeluje tako malom, na ovom modelu je korištena napredna tehnologija, kako kilograma ne bi bilo i više. Prije svega tu mislimo na kruti aluminijski okvir koji koristi agregat kao opterećeni dio, čime se štedi na težini, a unapređuje se krutost. Sjedalo je postavljeno na nemalih 820 mm visine, a niži vozači mogu izabrati tanje sjedalo, koje visinu prilagođava na prihvatljivih 790 mm od tla.

Umjerenost prije svega

Već dok smo mu prilazili postalo nam je jasno da se radi o pravom BMW-u koji će pružiti puno udobnosti i biti spreman na pokojnu vragoliju, ali kako god ga veliki čarobnjaci marketinga predstavljali, ovo nije živahan motocikl. Prvi elementi s kojima smo došli u dodir bili su putni koferi koji dolaze kao originalna dodatna oprema, pa su izgledom i bojom odlično usklađeni s ostatkom motoci-

AGREGAT

Ruku pod ruku sa Rotaxom



• Dok je BMW svakako jedan od najpoznatijih svjetskih proizvođača automobila, s tek nešto manje poznatom proizvodnjom motocikla tvrtka Bombardier-Rotax GmbH dobro je znana po agregatima koje razvija i proizvodi. Jedan primjer njihove suradnje je i jednocilindrični agregat zapremine 650 ccm koji pokreće BMW modele F650, te manje poznate modele Jawa-e i Bombardier četverocikala, dok je slavu doživio u Aprilijinom Pegasu. Kroz sličnu suradnju je nastao i dvocilindrični agregat koji se koristi

u modelima F800, a proizvodi se u Rotaxovim pogonima, da bi od tamo bio dopremljen u Berlin, gdje se ovi motocikli sastavljaju. Možda nije svima poznato da je BMW počeo kao tvornica zrakoplovnih motora i da logotip predstavlja bijelu elisu koja se okreću na plavom nebu. Poznavateljima zrakoplovstva znano je i ime Rotax, jer njihovi dvotaktni, četverotaktni, a u zadnje vrijeme i revolucionarni dizel agregati pokreću znatan broj lakih zrakoplova diljem svijeta. Kada se dvije tvrtke s tolikim iskustvom i kvalitetama ujedine na jednom projektu, rezultat teško može biti manje nego izvrstan. Takav je slučaj i sa dvocilindrašem kojeg smo imali priliku testirati u BMW F 800 ST.



I straga se vidi da je završni prijenos riješen remenom, a kako smo motocikl testirali u Njemačkoj, možemo se tješiti da registrarske pločice u Hrvatskoj ipak nisu najveće na svijetu



kla. Pohvala na račun istih može se uputiti kada je riječ o vrhunskoj kvaliteti, ali istodobno ima mjesta i za kritike na račun praktičnosti. Gornji kofer izvana izgleda prostrano, no kada ga uspijete otvoriti kombinacijom zakretanja, povlačenja i raznog baratanja ključem i polugama, bolje je da ste spremni na iznenađenja. Naime, kofer ima dvostruku oplatu, što znači da su stjenke debele poput ručke upravljača, a to znatno smanjuje korisni prostor u njemu. Bočne kofere odlikuje slično komplicirano otvaranje kao i sličan nedostatak prostora, dok im je dobra strana to što ih je moguće ponešto proširiti i tako im povećati volumen. Praktični koferi nisu primjereni za ozbiljnija putovanja, pogotovo ne udvoje, a nikako nisu prikladni za prevoženje profesionalne fotografske opreme kakvu koristimo. Nakon što smo uspješno pretovarili kofer, sjeli smo na motocikl i uvidjeli da se radi o pravom sportsko-turističkom motociklu, jer položaj za

upravljačem je idealan, s točno dovoljno opterećenja na rukama. Kut upravljača je odlično izabran, pa su tako ručke dovoljno otvorene da pružaju dobar osjećaj u vožnji, a opet ne "razapinju" vozača. Položaj oslonaca za noge također je dobro izabran, a tijekom testiranja smo se mogli uvjeriti da ne umara vozača. Došao je red i na najveću, ako ne i jedinu manu ovog motocikla, a to je manevriranje u mjestu.

Nemala težina od 209 kg i očito nešto više težine čine guranje motocikla unatrag te bilo kakvo manevriranje s nogama na tlu vrlo nespretnim i neugodnim. Iako je nakon našeg druženja s F800 ovaj problem postao nešto manje izražen, ne možemo reći da smo se na ovu osobinu brzo naviknuli. S druge strane, nakon što smo pokrenuli agregat i uputili se na vožnju, ST nas je ugodno iznenadio. Pokazao se kao vrlo okretni motocikl u vožnji uskim gradskim prometnicama i u guranju kroz gužvu u Münchenu za vrijeme Oktoberfesta. Nakon što smo ulili gorivo i poništili sve postavke putnog računala, zaputili smo se prema poznatim njemačkim autocestama na kojima nema ograničenja brzine, kako bismo isprobali što ovaj dvocilindraš može, te čim prije stigli do seoskih cestica po kojima je užitek voziti. Kako smo i očekivali, dvocilindraš vuče vrlo linearno u svakom režimu, bez ikakvih naglih provala snage. Ubrzanja i međuubr-

zanja su zadovoljavajuća, a kako je razvijanje snage ravnomjerno, logično je da u višim okretajima "obitava" više konjskih snaga. Mjenjač je precizan i odlučan, niti tvrd, niti mekan, uostalom, kao i cijeli motocikl. Poluga spojke nešto je tvrda nego smo se nadali, ali niti nakon cjelodnevne vožnje nismo osjetili umor u lijevoj podlaktici, pa nema razloga za brigu. Zvuk koji dopire iz ispušnog sustava s dvije izlazne cijevi nikoga neće pretjerano uzbuditi, niti će izazvati okretanje glava, ali to je pozitivna osobina za jedan putni motocikl.

Zaštita od vjetra je dobra, pa tako niti kod brzina većih od 150 km/h ne dolazi do neugodnih turbulencija, iako prilikom vožnje preko 160 km/h valja spustiti glavu iza vjetrobrana, jer koliko god mirne, struje zraka pri tim brzinama umaraju vozača. Čak i s putnim koferima, koji poslovično destabiliziraju motocikl, F800ST je ostao miran pri krajnjoj brzini koja iznosi približno 210 km/h. Na autocesti



F800ST počiva na prelijepim aluminijskim naplaticima sa pet paoka u obliku slova Y



Jednoruka aluminijska vilica dovoljno je lijepa da bi mogla stajati kao zasebni izložak u muzeju dizajna, ali pomalo je neupadljiva zbog plastičnih štitičnika pogonskog remena

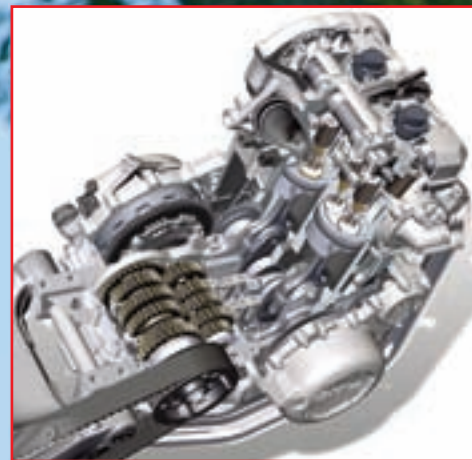
BMW - POVIJEST

Od Messerschmitta do danas

● Povijest tvrtke BMW počine čak i prije slavnih lovaca Messerschmitt iz Drugog svjetskog rata, davne 1913. godine, kada je Karl Rapp u bivšoj tvornici bicikala nadomak Münchena pokrenuo vlastitu proizvodnju zrakoplovnih motora. Nedaleko od njega Gustav Otto, sin pronalazača četverotaktnog motora s unutarnjim izgaranjem, u vlastitoj tvornici proizvodi

zrakoplove. Godine 1916. osniva se tvrtka za proizvodnju zrakoplova Bayerische Flugzeugwerke GmbH (BFW), dok Rapp preimenuje svoju tvrtku u Bayerische Motoren Werke te kao prvog direktora imenuje Franz-Josef Poppa. Godine 1922. BFW i BMW GmbH se udružuju, čime je stvorena tvrtka koju poznajemo danas. Godine 1917. ova tvrtka proizvodi prvi vlastiti

zrakoplovni agregat (do tada su proizvodili po licenci). S ovim i sljedećim agregatima postavljeni su mnogi rekordi, zbog čega je tvrtka postala iznimno uspješna i poznata. U svijet motocikala ulaze 1920. godine, kada inženjer Martin Stolle razvija agregat M2 B 15 za motocikl "Victoria", čime BMW ulazi i u svijet vozila na dva kotača. Sve ostalo je, kako se kaže, povijest.



nam se ukazala prilika i za prvo pravo iskušavanje kočnica, kada je dobroćudna Nijemica treće životne dobi procijenila da ne idemo toliko brže od njezinog obiteljskog karavana, pa se prestrojila ispred nas. Iako je njezina procjena bila kriva, vrhunske kočnice na testnom motociklu učinile su svoje, a stabilna ciklistika ih je zdušno poduprla.

Dok bi na nekom drugom motociklu ovo bila situacija nakon koje bismo potražili osvježanje na sljedećoj benzinskoj stanici, BMW nam je ulio povjerenje svojim mirnim ponašanjem. Dok smo mu mi spremni prigovoriti što u vožnji ne pruža osjećaj uzbuđenja, što i nije neki nedostatak za putni motocikl, tu istu dosadnu mirnoću možemo pohvaliti u potencijalnim kriznim situacijama. Upravo kada nam je autocesta dosadila domogli smo se predjela koji obiluje kvalitetnim cesticama preko zelenih polja i kroz pitoreskna mjestašca, pa smo se prepustili uživanju. I doista, uživali smo. Kako su se nizali zavoji i brežuljci, sve nam se više sviđala upravljivost ovog motocikla, a nedostatak uzbuđenja nadomjestio je prekrasni bavarski krajolik. Kilometri su jednostavno nestajali iza nas dok smo na F800ST krivudali između pašnjaka, pa se i sami čudimo kako smo ostali dovoljno pribrani da se sjetimo snimiti potrebne fotografije. Usklađeni ovjes predstavlja idealno rješenje jer s lakoćom guta

umjerene neravnine, a istovremeno sa sigurnošću vodi motocikl kroz zavoj. Umjerena vožnja, pa čak i žustriji tempo, ne predstavljaju nikakav problem, pa se za upravljačem stalno osjećamo sigurno. Kočnice dozvoljavaju kasna kočenja, iako pri korekcijama kroz zavoj ponešto ispravljaju motocikl. Tek kada smo ponukani kvalitetnim asfaltom i zagrijanim gumama počeli pretjerivati, BMW je počeo širiti putanje, makar ni tada nije bilo mjesta neugodi, jer takvo ponašanje smo očekivali i kod manje agresivne vožnje. Za istinsko pretjerivanje nedostajalo je i ponešto snage, pošto 85 KS nije previše za težinu koja je u pitanju. U kombinaciji s blagom prirodom agregata tek razumna količina snage znači da smo se mogli "ispucavati" tek iz sporijih zavoja koje smo prolazili u drugom stupnju prijenosa. Testiranje smo završili još jednim potezom autoceste, pokojim kilometrom kroz grad i, naravno, pomalo nespretnim parkiranjem, ali dojam koji je F 800 ST ostavio na nas više je nego pozitivan.

Dobro je biti BMW

Danas motocikli doživljavaju svašta, pa će tako vlasnici neke voziti po stazi, na nekima će paliti gume ispred lokalnog okupljališta mladih, dok će treći veći dio radnog vijeka provesti na stražnjem kotaču u gradskim duelima. Testirani BMW spada među one motocikle koje će vlasnici paziti i redovno prati, ali kada za to dođe vrijeme pošteno će ih natovariti i potjerati na iscrpljujući put. Ako smo ga dobro procijenili, a vjerujemo da jesmo, F800ST će upravo u takvom tretmanu uživati, jer ne radi se o motociklu za vožnju na stražnjem kotaču ili brušenje oslonaca za noge na grobničkom asfaltu. U pitanju je provjeren, ugladen i dobro odgojen motocikl na kojeg "roditelji" mogu biti ponosni. Na nas je prije svega ostavio dojam vozila koje je planski izrađeno do krajnjeg detalja i na kojem je svaki vijak na svom mjestu, a o svakom elementu je pažljivo razmislilo nekoliko staloženih njemačkih inženjera. Neupadljiv, ali opet privlačan izgled pokazuje da ga nisu osmislili samo hladnokrvni strojar, već su u njegovom nastajanju imali utjecaja i vješti dizajneri. Iako koncepcijom paralelnog dvocilindraša zapremine 800 ccm nema direktne konkurencije, možda najbliži bi bio vremenski Yamahin TDM. Zapreminom slična Honda VFR raspolaže s nešto više konja, što rezultira većom brzinom, ali tu je i manja udobnost, dok je cijenom BMW osjetno povoljniji. Iako će na ovom motociklu rijetko tko doživjeti adrenalinsku vožnju, čini nam se da za 86.947 kn kupac dobiva vrhunski stroj zavidne kvalitete. Ako je jurnjava ono što želite, slobodno tražite dalje, ali ukoliko vam je jurnjava dosadila ili vas nikada nije privlačila, a putovanja vam predstavljaju užitek, F 800 ST je svakako jedan od pravih motocikala za vas. ■



Spremnik goriva nalazi se pod sjedalom, kako bi težiste bilo niže, a shodno tome otvor za ulijevanje goriva je s desne strane ispod sjedala

TEHNIČKI PODACI

Motor: dvocilindrični, četverotaktni
Promjer x hod: 82 x 75,6 mm
Obujam: 798 ccm
Odnos kompresije: 12:1
Razvod: Dvije bregaste osovine u glavi i četiri ventila po cilindru
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje
Spojka: više lamela u uljnoj kupci
Mjenjač: 6 brzina
Okvir: aluminijski, agregat kao opterećeni element
Ovjes: teleskopska vilica s cijevima promjera 43 mm, hoda 140 mm; straga jednoruka vilica sa monoamortizerom, hod 140 mm
Gume: prednja 120/70-17, stražnja 180/55-17
Kočnice: naprijed dva diska promjera 320 mm i kočione čeljusti sa 4 klipčića, straga disk od 265 mm
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.195, širina 860, visina sjedala 820, težina 209 kg
Deklarirano: snaga - 85 ks (62,5 kW) - 8.000 okr/min, max. okr. moment - 8,76 kgm (86 Nm) pri 5.500 okr/min
Spremnik goriva: 16 l

+ kvaliteta, završna obrada, kočnice, upravljivost, ovjes

- okretnost na mjestu, nedostatak uzbuđenja

Po svemu prepoznatljiv
i po svemu svjež, i ovaj
BMW nudi vrhunsku
kvalitetu i završnu obradu



BMW F800ST čini skladnu i kvalitetnu cjelinu, kako u pogledu dizajna, tako i u pogledu voznih osobina. Dok je u mjestu pomalo nespretna, čim krene postaje okretna i vrlo upravljiva. Sigurnosti u zavojima doprinosi i amortizer upravljača



Moderni agregat većinom se sakriva iza bočnih oplata, dok ga s donje strane djelomično uokviruju cijevi ispušnog sustava