



Bylo nebylo, jednoho dne se v německém vývojovém centru zjevil mladý inženýr, neznající zdejších poměrů. Bez vědomí, že dělá něco jinak než by měl, rostla na jeho rýsovacím prkně motorka bez karданu, s teleskopickou přední vidlicí a „ztopořeným“ jednoválcem.

Tradici má na háku

A protože strýc jeho nevlastní sestřenice z matčiny strany pracoval v Aprilii, mladík se s ním po večerech radil o práci na svém stroji. Tak se stalo, že před deseti lety vyjelo z haly bavorské továrny vozidlo, které mělo celý historický odkaz značky těžce na háku. Historka o mladém inženýrovi je sice smyšlená, ale BMW s Aprilii při vývoji opravdu spolupracovalo a do roku 2000 se „funduro“ dokonce vyrábělo v italské

továrně. Pohonná jednotka je upravený Rotax, u něhož byla modifikována hlavně hlava válce z původní pěti- na čtyřventilovou. Zajímavostí pohonné jednotky jsou dva karburátory a dvě zapalovací svíčky, trčící do prostoru nad velkým pístem.

Nádrž pod zadkem

V roce 1997 přišel čas změn, a i když se eFko stačilo před evolucí včas schovat (proveden byl jen facelift), při-

byla k němu verze ST, neboli Strada. Mašina byla více přizpůsobena soužití s asfaltem, díky kratšímu zadnímu zdvihu se snížila výška sedla, plast před motorem nabyl jiných tvarů a plexištíték nad světlem kamsi zmizel. Průměr předního ráfku se smrškl z 19 na 18 palců a obě kola dostala „silničnější“ gumy, s nimiž se můžeš jít v terénu do slova a do písmene klouzat. Před čtyřmi lety zazvonil F 650 umíráček a na scénu se přihlítil nástupce F 650 GS. Kompletně předělané BMW dostalo vstřikování, katalyzátor, ubyla jedna svíčka, nádrž emigrovala pod sedlo a výroba se přesunula do Berlína. Kyvná vidlice doznala zkrácení, změnil se rám a „GS“ se začalo prodávat i ve variantě Dakar. Ta se díky vyšším zdvihům, přednímu 21palcovému ráfku a chráničům rukou hodí do terénu o něco víc. Vývojové centrum vstoupilo do hry opět loni a přineslo s sebou motor s dvěma zapalovacími svíčkami a management motoru označovaný jako BMS-C II. Mimoto je jiný design stroje, palubní deska a například také přední světlo.

Nejde s davem

V řadě endur se bavorák z první generace skutečně nedá přehlédnout a při tlačení mi svou hmotností ukazuje, že jde o opravdu dospělou motorku, které v mládí maminčiny knedlíky víc než chutnaly. Většími rozměry disponuje i výfuk, který jednoválec nutí k potupnému šeptání, což se hodí hlavně v lese, kde tě hajný na švestkách jen tak nenachytá. Díky malému otáčkoměru na palubce můžeš sledovat, jak Rotax funguje. Jezdit odspodu není problém, ale nic, na co bys koukal jako sůva z nudlí. Střední pásmo je už lepší a největší účinnost má jednoválec překvapivě ve vrchu, zhruba od čtyř a půl tisíc. Převody jsou delší a koní není málo, díky čemuž jsem z tachometru při jízdě z menšího kopce dokázal vyždímat téměř 180 kilometrů za hodinu.

Bacha na šišky

Odpuzení zjevně navštěvovalo kurzy pohodlí, přičemž zcela jiný způsob trávení volného času zvolila přední brzda, která pravděpodobně tahala





Servisní údaje

Jak je o německých výrobcích známo, jsou všude označovány jako stroje, které opravdu drží a F 650 není výjimkou. Na dlouhou životnost se myslelo už při konstrukci motoru, konkrétně při změně původní pětiventilové hlavy Rotaxe na jednodušší čtyřventilovou. V porovnání s ostatními značkami jsou servisní intervaly docela dlouhé, protože olej i s filtrem stačí vyměnit až po deseti tisících ujetých kilometrů. Po dvojnásobné vzdálenosti přichází na řadu také vzduchový filtr a u BMW nemůžeme nezmínit pěkné dílenské zpracování. Nejčastější úpravy motocyklu se týkají zvýšení užitkovosti při cestování, a tak na řadu přichází montáže držáků kufrů, padací rámy a v neposlední řadě vyšší plexi.

Pověst motocyklu

- jediný jednoválec v nabídce BMW
- do roku 2000 vyráběla motorku Aprilie, která pomohla při vývoji
- převody jsou delší
- chybí výraznější tah odspodu
- se sériovými pneumatikami se terénu vyhýbej
- pohodlné i pro spolujezdce
- výměna oleje přichází po deseti tisících
- nejlevnější cesta k BMW
- jednoválec má dva karburátory
- hodí se i na cestování

Orientační ceny náhradních dílů

Vzduchový filtr	257,-Kč
Blinkr přední/zadní	805,-/805,-Kč
Páčka brzdy	1 946,-Kč
Páčka spojky	1 181,-Kč
Píst	12 349,-Kč
Přední světló	5 009,-Kč

v posilce železo jak vztekla. Nástup brzdiče je progresivní, čitelný a opravdu hodně silný. Po kroužení po cestách, kde se těžší BMW ukázalo jako stabilní, jsem zavítal také do lesa. Měkce jdoucímu motoru tady ale chybí lepší tah odspodu a dlouhá jednička mě v souvislosti s horším spodkem nutila často mačkat spojku. Co chvíli jsem ale zažíval chvíle hrůzy, a to díky přední cestovní gumě, která dokázala ustřelit i na šišce. Po její výměně by se dalo v terénu s BMW jezdit o hodně líp a motorka by se pak možná dala dokonce i řídit. Kousek jsme se svezli i ve dvou a vzhledem k faktu, že mě

Zdeněk tentokrát nemlátil do helmy, dá se usoudit, že německý produkt je pohodlný i pro dýchající přítěž, jejíž stupačky jsou navíc výhodně nízko.

Technická data

**BMW
F 650 ST**

motor	čtyřdobý kapalinou jednoválec, DOHC/4
objem	652 cm ³
vrtání x zdvih	100 x 83 mm
výkon	35 kW (48k)/6500 ot./min.
točivý moment	57Nm/5200ot/min.
kompresní poměr	9,7:1
plnění motoru	2karburátory Mikuni Ø 33 mm
startér	elektrický
převodovka	pětistupňová
brzdy	předu 1 kotouč Ø300 mm, dvoupístkový třmen
	zadu 1 kotouč Ø 240 mm, jednopístkový třmen
rozvor	1480/1465 mm
výška sedla	820/800 mm
pohotovostní hmotnost	203 kg
nádrž/rezerva	17,5/2 l
cena	90 až 130 tisíc Kč (r. 93-99)

