

BMW G 650 Xcountry

2007 Model



Burada yazılan tüm yorumlar yazarlarına aittir.
İçeriklerinden biz sorumlu tutulamayız.

www.endurocu.com

HÜR KAŞIF'IN NOT DEFTERİNDEN
KISA BİR SÜRÜŞ - 28/04/2007
BMW'nin Yeni nesil motorları G 650 X Serisi
G 650 Xcountry / F 650 GS

BMW yeni hareket alanı belirlemiş, tabi kokusu hemen yayıldı. G 650 X Serisi. Zaten fuardan beri merak ediyorum. Bakınıyorum kimde var, kim almış?..

Bu Perşembe bir e-posta aldım.
Borusan Oto İstinye 'den
İstinye'de deneme sürüşü daveti ... Yeni X serisi test sürüşü..

Fuarda kalabalıktan doğru düzgün bakamadık.

- A Aaa, e yarınmış...!

Tabi doğal olarak cumartesi programı sıkıştırılır, sabahtan boşluk yapılır, bir koşu İstinye.

- Merhaba. Ben Xchallenge için geldim.

- O ne?

- Hani yeni G 650 X serisinin 21 jantlı olanı. Yani şu mavi beyaz olan var ya çimlerin üstünde duran.

- Onun selesine baksana senin bacak boyun yetmez ona..

(içimden gelen ilk soru : sen motor kullanıyor musun)

(ikinci si : motoru bacaksızlar kullanamaz mı)

Ama tebessüm ettim.

Rahmetli Sami ağabeyin sözü aklıma geldi: Bir gün heybetli bir makine ile geldi (öğrencilik dönemlerim).

- Ağabey bu sana çok büyük değil mi?

- Bu ayakkabı değil... Önemli olan nasıl kullandığındır. dedi

İşte o vakit normaldir diye düşündüm. Paranla alırsın (satarlarsa) o zaman kullanırsın.

Her nasılsa personele takılmadan kayıt yerini göstermesini rica ettim, edebildim...

- Hı evet şu masadan kayıt

- Tamam sağ ol

(aynı yögruşma baştan)

Beklenmedik bir cevap gelivermez mi:

- Hayır ona test sürüşü yaptırmıyoruz

- ...! NİYEE!

- Maalesef

- Meali esef olabilir ama bendeki davetiyede üçünün de test edilebileceğini yazıyordu?

- Yapabileceğim bir şey yok.

Eeee. Hevesi kursağında kalmak bu olsa gerek.

Challenge ile bir bakıştık, belli ki o da bu durumdan muzdarip. Diğer makineler birinden öbürüne gezerken, o kendini biblo gibi hissetmiş, yağız ama boynu bükük...

Her ne ise...

Eh peki Country'e bir bakalım. En azından yeni blok, şasi, şanzıman değerlerine şöyle bir aşinalık olur.(Tek başına kullanıp ne ile kıyas yapacaksın da ne göreceksin...)

Bir acemi kalkış, bir de dengesiz duruş yapalım. Salınımına bakalım, endamını görelim, geri zıplama yapıyor mu, debriyaj nasıl? Motorun ön tekerliği biraz yüksek bir yerde kalsa selenin denge merkezi yukarı kaçıyor mu?

Hani motor heveslileri motorun üzerine oturlar da, elleri terlemeye başlar. Titreme ile refleksleri gevşer ya. İşte o anda motor kendi kendine seyrediyor ya hani... Kısacası, kendi halindeyken bu tay acaba: huysuz mu ehil mi, pek mi toy mu, doru mu katır mı? İlk izlenim: 'Güzel'. Tedbirli olmakta fayda var.

Hımm arka çatal ile ön üçgenin düzlemi bozulmuyor.(bunun anlamı makinenin arka yaylanması ile ön yaylanması birbirine uyumlu, hareketlerin kontrolü kolaylaşıyor) Hoş olan ters emilimli ön takım (Upside-down) kendisini geriye verirken arka çatal buna duyarsız kalmıyor.

Bir de yola çıkalım bakalım.

Hava sıcak, zemin kuru, görüş açık ve trafik de açık.

Ön teker biraz yakın gibi ama bu 61,5 lik açığı yarıyor. Tabi bir de jant 19 olunca yol tutuş eğlendirici bir güzellik sergiliyor.

Şimdi asfalt-tekerlek bileşkesine ne kadar hükmedebiliyoruz ona bakalım:

Araçta ABS var. Fren mesafesini çok kısaltıyor. Arka tekerdeki yük eğilimi ve yere basışı biraz zayıf. ABS olmasa, frene basar basmaz kayacakmış gibi. Gaz kolu hassas ve 17lik arka jant zemini tutmak için yardım istiyor gibi.

Gelelim virajlara:

Viraja gelmeden vites küçülttüğünüzde, ön ve arka süspansiyonun eş zamanlı tepkisi ile sürücüye güven veriyor. Makineyi viraja kapattığımızda (yani uygun yol çizgisini izleyerek, virajdaki giriş-çıkış noktaları arasında ilerlerken) istediğiniz kadar yatıyor. Gaz kolu ile şaka yapmadığınız sürece sizin istediğiniz çizgiye sadık kalıyor.(çizginizin ne kadar keskin olduğunun önemi yok)

Diyelim ki sandığınızdan daha hızlıymışsınız ve vites küçülmeden makineyi viraja kapattınız. Vites küçültmen gerek.

- Ne yapalım

- Yapılacak bir şey yok. Küçült. Amaaa, yine gaz koluna dikkat. Çünkü 53 hp tamam ama bu dingil aralığı ile 60 Nm tork birleşince çıldırmaya ramak kalmış bir deli gibi tetikte olan bir makine ile karşılaşıyorsunuz.

Virajdan çıktın makine yerlerde; bi dürtmeniz düzelmeye yetiyor da artıyor bile. Makineyi eğip büzmek ya da yatırıp kaldırmak çok kolay. Adeta size yardımcı oluyor. Yolculu seyahatler esnasında virajlarda ve kompresör anlarında dikkatli olunmalı. Çünkü yolcunun hareketi, dengeli bir sürüşte bir anda, sizi zor durumda bırakabilir.

Çok çabuk hızlanması yanında yüksek süratlerde yine verimli.

Makineyi o kadar çok silkeledim ki: arkadaki araba yanıma gelip bana korna çaldı 'Bilmiyorsan bu haltı, çıkma o aletin üstüne' dedi sanki, tüm kalbimle hissettim. Belli ki çok endişe etmiş. Makineyi düzgün hale getirip, 'Ne yapalım benim işim bu' dedim elim ve gözüm ile. Oda yine eli ve gözü ile 'Bana ne ya' dedi, gitti.

Kıssadan hisse direksiyon hakimiyetini kaybetmeden ve yaptığınızın bilincinde iseniz ne yaparsanız yapın. Sizi, çizginizi ve isteğinizi takip ediyor. Selenin altındaki benzin deposu bu modelde de yine dengeye büyük bir yardımcı.

Yalnız: yukarda bahsettiğim ön teker milinin yakınlığı (yani ön takım açısı) hatayı kaldırmayacak raddede, sınırdaki kullanılmış. Gerçi motorun her şeyi limitlerine kadar artırılıp orada bırakılmış desek çok yanlış olmaz.

Tork yani güç istendiğinde, aldığınız yanıt hep olumlu. Bir yerlerde hep bir şeyler bulacakmışsınız zannederken aniden limite geldiğinizi anlıyorsunuz. Meğer sizin beklentilerinizi o anda artırmış.

Kompresörüne gelince: yok efendim vites küçültemem, yok efendim vites büyültürse gaz yemem diye bir şey bilmiyor. Duyarlı bir debriyaj ile 'Ben geçerim, istediğin vitesi sana veririm. Gerisini sen düşün' diyor adeta.

Karşılaştıracak bir şey olmayınca aynı şeyleri F650 GS ile denedim ki size bir şeyler söyleyebileyim.
GS (önceki nesil 650), Country'e göre çok yumuşak kalmış daha toleranslı beşik, sele ve direksiyon daha bir narindi. Sizi sakinleştirmek istermiş gibi. Tepkisi daha geç ve harekete geçmek için sizden ağır tahrik bekliyor.

Yani Country tam otomatik ve ateşe hazır bir alet olarak sizi gaza getirmeye hazır iken, GS yarı otomatik ve sakin bir makine olarak karşımıza çıkıyor.
Denge merkezi GS'de daha bir geniş açı ile kullanılmıştı hatırlarsanız. Hatta ayaklık ve sehpa bile bundan payına düşeni almıştı...

Country ise dengeyi iyiden iyiye toparlamış dingil aralıklarının azalması, ters emilimli öntakım, hafifletilmiş arka maşa, kısa arka kuyruk, makineyi biraz garip göstermiş. Park ederken ister gidondan tutun ister bagaj tutacaklarından, makineyi rahat tartıyor ve hakim olduğunuz hissini duyuyorsunuz.

Ben beğendim. Vites bölünmeleri ile pistonun 11,5/1 sıkıştırma oranı, gücü hem sürekli hem neredeyse tam zamanlı olarak kullanıma sunmuş. İlginç bir tat veriyor. Okadar ki şanzıman aralıkları ile debriyaj duyarlılığı keyif verici. Gidon ile sele konumlandırması çok sportif. Buna bir de serilik eklendiğinde yeni tat arayanlara bire bir. Acemiler için ise tehlikeli olabilecek kadar dolu. Söz dinleyen ama agresifliğini gizlemeyen bir makine.

Eğer siz de büyük ve yer kaplayan motor kullanayım ki binmeyi biliyor desinler diyenlerden değil iseniz, bu makineyi görmeniz, dokunup, hissetmeniz gerek.

Gitmeden bir daha bakalım. Belki biri insaf eder! Benim zorum Challenge ile...
Park alanındaki görevli bir arkadaşı; bir kişiyi tarif ederek ona sormamı istedi. Gittim sordum tecrübe istermiş.

- Ehliyetin kaç yıllık

(98'de bi A2 almıştım onu mu soruyor yoksa ne kadar tecrübem olduğunu mu?)

- 98

Kendisi bile düşmüş, yok efendim başka bir şeyler ekleyecek. Yani kullanmamı dikkatle süzmüş ve beğenmemiş ve beni ikna ediyormuş edasında...

- Teste veriyor musun vermiyor musun?!

Biraz duraksar. İlık bir ses tonuyla

- Hayır.

- Hadi kalın sağlıcakla.

Bu kadar. Uzatmanın anlamı yok. Gözüm tutmadı dese yeğ. Belki de nezaketen söyleyemedi.

Yanlış anlaşılmasın belki haklıdır. Kullanması en sıkı olan makinelerden birinden bahsediyoruz. O kadar ki yolcu taşımaya bile tertibat koyulmamış. Bu da şu anlama geliyor safkan bir arazi aracı. Ama her şey görüldüğü gibi değildir. Kim Bilir...

Buradaki karşılaştırmalar yalnız bahsi geçen motorlar ile ilgilidir. Bu Bir Eleştiri ve ya Reklam DEĞİLDİR.

TEKNİK ÖZELLİKLER:

Engine

Type: Liquid-cooled single-cylinder four-stroke power unit with dual ignition

Capacity cc: 652

Bore/stroke mm 100/83

Max output kW/hp: 39/53 at rpm 7,000

Max torque Nm/lb-ft :60/44 at rpm 5,250

Compression ratio/fuel grade: 11.5 : 1/unleaded premium (RON 95)

Valve/gas charge management: DOHC (double overhead camshaft)

Valves per cylinder/intake/outlet dia: mm 4/36/31

Fuel supply: Electronic manifold injection, BMS-C II

Throttle butterfly diameter mm: 43
Exhaust management: Fully controlled three-way catalytic converter

Electrical System

Alternator W: 280
Battery V/Ah: 12/10, maintenance-free

Power Transmission/Gearbox

Clutch: Multiple-plate clutch in oil bath
Gearbox: Dog-shift five-speed gearbox
Primary transmission ratio: 1.946
Gear ratios: I 2.750; II 1.750; III 1.310; IV 1.050; V 0.840
Rear wheel drive: Chain
Final drive: 2.937

Suspension and Running Gear

Frame: Steel bridge tubular frame with bolted cast aluminium components and aluminium rear frame
Suspension, front: USD telescopic fork, tube dia 45 mm
Suspension, rear: Aluminium two-unit cast swing arm
Spring strut Air Damping System Gas-pressure spring strut
Spring travel, front/rear mm: 270/245
Castor mm: 98
Wheelbase mm: 1,500
Steering unit angle: ° 61.5
Single-disc brake, front, disc dia mm: 1 x dia 300 Four-piston calliper, 1 x dia 320
Single-disc brake, rear, disc dia mm: Single-piston floating calliper, dia 240
Anti-lock brake system BMW Motorrad ABS available as an option
Wheels: Cast wheels
front : 3.50 x 17
rear: 4.50 x 17
Tyres front: 120/70-17
rear: 160/60-17

Weights and Dimensions

Length, overall mm: 2,155
Width, overall, with mirrors mm: 907
Width, overall, without mirrors mm: 825
Seat height mm: 900
Ride height mm: (TBA)
Dry weight/DIN unladen weight kg: 147/159
Max permissible kg: 335
Tank capacity ltr: 9.5

Fuel Consumption and Performance

Fuel consumption 90 km/h ltr/100 km: 3.5
Fuel consumption 120 km/h ltr/100 km: 5.0
Acceleration 0-100 km/h sec: 4.03
Standing-start km sec: 22.58
Top speed, approx km/h: 170

Eklenme : 18 Mayıs 2007
Yazan : Hür KAŞİF
Puan : ★★★★★
İlgili Bağlantı : G 650 X
Dil : Turkish