

Иной

В прошлом году компания BMW представила мотосерию F 800, оснащенную новейшим 2-цилиндровым двигателем с параллельным расположением цилиндров, разработанным в тесном сотрудничестве с Bombardier-Rotax GmbH. И нам есть что рассказать о ней, ведь на BMW F 800 ST мы проехали около 400 км: Санкт-Петербург плюс марш-бросок до озера Селигер. Если впечатления выразить короткой фразой: он не такой, как все. Но не будем столь лаконичны...

В ФОКУСЕ ВНИМАНИЯ

«Да, детка, да, это голубой пропеллер BMW, ты не ошиблась!» – хотелось ответить на изумленные взгляды девушек на пешеходных переходах. Откуда им знать историю эмблем с крыльями (Honda) или камертонами (Yamaha), а вот авиаторский шильдик BMW женский пол знает и уважает. Да тут еще и эстетическая облицовка F 800 ST, улучшающая аэродинамику и подчеркивающая спортивный характер водителя: в общем, владельцам BMW F 800 ST женское внимание обеспечено. Особо завистливые юноши так и попотали вокруг: «Мотоциклы для BMW – не главное...», «ABS не приспособлено...» и т.д. Но общение с заинтересованной молодежью сразу показало: страшно далеки они от двухколесного мира.

ЦЕНТР ТЯЖЕСТИ

Расположение центра тяжести влияет на поведение байка в поворотах и при ускорении или замедлении. Так, более высокий центр масс улучшает сцепление с дорогой, что важно при интенсивном разгоне или резком торможении. А более низкий делает мотоцикл устойчивее и проще в управлении. Но, похоже, инженеры BMW просто идеально распределили вес всех узлов F 800 ST. Мотоцикл «впрыгивает» в повороты с проворством зайца и выходит из них с максимальным ускорением – и никаких намеков на отрыв переднего колеса от асфальта. Уверены, бензобак под сиденьем водителя и наклоненные вперед цилиндры двигателя – не случайность, а результаты проекторочных изысканий. Кстати, на площадке для испытаний, благодаря работе ABS и грамотному положению центра тяжести, в моменты экстренного торможения байк сохранял прямолинейность движения и не срывался в заносы. Да, такую рассчитанную покорность можно только приветствовать.

НЕОБЫЧНЫЕ ПОДВЕСКИ

Увы, на фирменную подвеску BMW Motorrad Telelever немецкая компания явно поскупились: спереди установлена привычная телескопическая вилка, на нее приходится нагрузка, возникающая и при управлении байком, и при работе самой подвески, что не есть хорошо. А вот сзади ходовой части BMW F 800 ST стоит алюминиевый одноплечный маятник, открывающий полный доступ к колесу слева. При помощи обычных шпилек колесо крепится к ступице, на которой установлен шкив привода и тормозной диск. Необычное дизайнерское решение позволяет снимать заднее колесо вбок за считанные секунды. Конечно же, один рычаг задней подвески изгибается и скручивается сильнее, чем два, и в повороте кручение рычага не контролируется. Однако на практике этот отрицательный эффект только стабилизирует байк при наклонах и баварские маркетологи могут смело называть его «автоподруливанием».

ГЛАВНАЯ ПЕРЕДАЧА

В мотоциклах BMW используются все типы главных передач: цепная, карданная и ременная. В моделях семейства F 800 передача зубчато-ременная, поскольку ремень легче, тише и удобнее, чем цепь или кардан. Кроме того, ременная система сглаживает передачу крутящего момента, позволяя даже новичкам ездить без заметных рывков.

Для приводного ремня использовались кевларовые нити – те самые, на которых «летает» известный иллюзионист Дэвид Копперфилд. На внутренней поверхности ремня полиуретановые зубья, цепляющие зубчатый шкив на ступице, а внешняя поверхность покрыта нейлоном. В эксплуатации ремень с кевларовым кордом не растягивается и не требует смазки, но его легко повредить любым острым предметом – на радость завистникам.

ТЕСТ-ДРАЙВ НА АСФАЛЬТЕ

Байк F 800 ST имеет довольно приличную тягу прямо с низов, и надо привыкнуть к отметке 15 км/ч на спидометре при полностью сброшенном газе. Весьма неудобно в плотном городском движении, но легко «лечится» – постоянно играй ручкой сцепления.

Зато какое ускорение на свободной дороге! Сосчитай до пяти – и ты уже на скорости 140 км/ч и завидная мишень для любого гаишника с радаром, если он успеет взмахнуть палочкой. А если дорожная обстановка позволяет, выжми газ полностью и «раскочегарь» мотоцикл аж до 220 км/ч. Причем длинный ход поршней двигателя F 800 позволяет включить 6-ю передачу еще до нарушения скоростных ограничений ПДД и забыть про коробку передач вообще.

И все же именно работа КПП вызвала у нас некоторые нарекания. Во-первых, передачи включаются с заметным треском, во-вторых, иногда большой ход рычага мешает четкому переключению вверх и, в-третьих, уж очень легко проскакивается нейтральная передача.

ПОНРАВИЛОСЬ

- Запоминающийся дизайн
- Продуманная эргономика
- Прямая посадка водителя
- Тяговитый двигатель
- Небольшой расход топлива
- Ременной привод на заднее колесо
- Тормозная система Brembo
- Передние тормозные диски 320 мм
- Индикатор включенной передачи
- Индикатор оставшегося топлива
- Бензобак под седлом
- ABS в базовой комплектации
- Автовыключение поворотников
- Разная высота сидений (790 или 820 мм)
- Соответствует стандарту EURO 3

| | |
|---------------------------|---------------------------|
| Цена: | \$19 880 |
| Рабочий объем цилиндров: | 798 см ³ |
| Мощность двигателя: | 85 л.с. при 8000 об./мин. |
| Крутящий момент: | 86 Нм при 5800 об./мин. |
| Коробка передач: | 6-ступенчатая |
| Расход топлива на 100 км: | 3,4 л |
| Максимальная скорость: | 220 км/ч |
| Сухая масса: | 187 кг |

| | |
|--------------|-------|
| Дизайн: | ★★★★★ |
| Эргономика: | ★★★★★ |
| Тестостерон: | ★★★★★ |
| Вау-фактор: | ★★★★★ |

МНЕНИЕ СТАФ

★★★★★

Достойная мощность рядной двойки F 800 ST прямо с низких оборотов соответствует спортивному дизайну байка – он очарует тебя динамикой и в городе и на трассе.