



A BMW Motorrad a BMW GS 40. születésnapját ünnepli.

Egy koncepció, amely megváltoztatta a motoros világot.



A motorkerékpár-koncepció, amely legalább annyira legendás, mint amennyire kifinomult, 2020-ban jelentős évfordulót ünnepel: a BMW GS modellsorozat a 40. évébe lépett. A BMW Motorrad 1980 őszén mutatta be az R 80 G/S-t, az első olyan motorkerékpárt, amely egyszerre felelt meg a terep- és az országúti motorozás követelményeinek. Azzal, hogy különleges módon ötvözte magában az országúti, a túra- és a terepmotorok jellemzőit – és ezért cserébe semmilyen kompromisszumra nem kényszerített – az R 80 G/S lényegében az BMW által később megteremtett új kategória, a túreenduró előfutárának tekinthető. Mi több: a közvélemény úgy tekint a BMW GS modellekre, mint a világ legeldugottabb szegleteibe tett utazások legideálisabb kétkerekű partnereire. Önmagáért beszél, hogy a jelen pillanatig több mint 1,2 millió GS modellt adtak át tulajdonosaiknak.

Legendás BMW GS erények: példás menetdinamika, kiváló terepképességek, kényelem és robusztusság.

A BMW GS sorozat modelljei már a kezdet kezdetén megmutatták, hogy nemcsak a motoros kalandokhoz ideálisak; az R80 G/S és utódai a versenyzés világában bizonyították képességeiket. 1981-ben Hubert Auriol száguldott fel motorjával a dobogó legfelső fokára a nagy presztízsű és elképesztően komoly kihívásokat tartogató Párizs–Dakar Rallyn. Ez csak egy azon sikerek sorában, amelyeket GS-sel söpört be a BMW Motorrad. A boxermotoros GS modellek egyedülálló, a dinamizmus, a terepképességek,



a kényelem és a robusztusság terén mutatkozó erényeit a BMW Motorrad az elmúlt 40 esztendő során nemcsak megtartotta, hanem tovább is csiszolta – valamint sikerrel vértette fel azokkal a BMW Motorrad más modellsorozatait is. Az 1993-ban megjelent F 650 „Funduro” formájában lépett színre az első egyhengeres BMW enduró. Miközben az utóbbi motorkerékpár példás – az alacsony tömegnek és a 47 lóerős, egyhengeres erőforrásnak köszönhető – dinamizmusával aratott sikert, a boxermotoros GS modellek esetében is fontos őrségváltás zajlott le.

A GS, mint az innováció motorja: négszelepes technológia és Telelever.

A BMW R 1100 GS formájában a BMW Motorrad az első 4 szelepes boxerrel – amelynek teljesítménye 80 LE volt – ellátott GS-ről rántotta le a leplet, emellett a modellnél alkalmazott futóműtechnológiával elindult azon a csapáson, amely a jelenlegi nagyméretű túraendurókhoz vezetett. Ez volt az első olyan enduró, amelynél a motor és a sebességváltó egyben teherviselő elemként is szerepet vállaltak a vázkonstrukcióban, feleslegessé téve ezzel a fővázkeretet. Az évekkel korábban a kétszelepes boxermotoros modelleknél bevezetett BMW Paralever hátsó kerékfelfüggesztés-rendszerrel már sikerült kiküszöbölni a kardántengely keltette nemkívánatos erőhatásokat, ez alkalommal pedig a BMW mérnökei a Telelever első felfüggesztéssel az elsőkerék-vezetés innovatív módját alkották meg. Azzal, hogy fékezéskor a motor eleje a korábbiakhoz képest kevésbé süllyed le („bólint”), valamint, hogy a motoros rendkívül pontos visszajelzéseket kap az útról, a szakemberek új mércét állítottak a területen. Ez azonban még nem minden: az új BMW R 1100 GS volt a legelső olyan enduró, amelyet elláttak ABS-szel – vagyis egy olyan biztonsági plusszal, amely ma már alapfelszereltség minden BMW motorkerékpárhoz.

Az F sorozat GS modelljei: a GS élmény megérkezik a középkategóriába.

Az számos új és továbbfejlesztett modell – köztük a berlini gyárból 2000-től kigördülő F 650 GS (az első elektromos üzemanyag-befecskendezéssel, katalizátorral és ABS-szel ellátott egyhengeres modell) – után a 2007-es F 650 GS és F 800 GS nyitottak új fejezetet a GS-történelemben. Erős, nagy nyomatékú, soros 2 hengeres motorjukkal, valamint nagy torziós merevségű csővázukkal a maguk sajátos, ugyanakkor nagyon is BMW-s módján interpretálták a BMW GS témát. E két új modellel a BMW Motorrad egyrészt utódot állított a rendkívül sikeres, egyhengeres motorral ellátott F 650 GS-nek, másrészt általuk a középkategóriára is kiterjesztette enduró kínálatát.



Fejlett DOHC boxer két felülfekvő vezérműtengellyel.

2009 őszén a BMW Motorrad a modellfrissítésen átesett BMW R 1200 GS-sel vonta magára az figyelmet. Az előmodellben szolgálatot teljesítő egységnél is pörgősebb karakterű, két felülfekvő vezérműtengellyel ellátott, 110 LE (81 kW) teljesítményű motor mellett a modell legfőbb újdonságát a továbbcsiszolt menetdinamikai tulajdonságok jelentették. A 2010-es jubileumi évben a BMW a GS modellek 30. születésnapja és azok sikerei előtt mind a versenysportban, mind pedig a sorozatban gyártott motorkerékpárok terén leróta a tiszteletét. Ide tartoztak többek között a BMW 1200 GS, az R 1200 GS Adventure, az F 800 GS és az F 650 GS „30 Years GS” különleges kiadásai, amelyek a BMW Motorrad Motorsport csapatszíneiben pompáztak.

BMW Motorrad 2010 őszén új fejezetet nyitott a GS modellek sikertörténetében. A BMW Motorrad a BMW G 650 GS-sel egy új, igencsak vonzó taggal gyarapította a BMW GS modellek családját. Karcsú, szívósságot sugárzó, jellegzetesen terepmotoros küllemével az új egyhengeres enduró merész, könnyed és kalandvágyó jelenség. A motor azonban nemcsak ezzel emelkedett riválisai fölé, hanem minőségével, felszereltségével és kényelmével is. Viszonylag szerény tömegével és alacsonyra helyezett ülésével a G 650 GS kíváncsok belépőmodell volt a motorozás, egyszersmind a BMW GS motorkerékpárok izgalmas világába.

A GS ereje: új fejlesztésű, függőleges áramlású boxer.

A BMW GS univerzum a negyedik évtizedben is dinamikusan tágult. Amikor a BMW Motorrad 2012 őszén, az Intermoton a nagyközönség elé vitte az új R 1200 GS-t, a figyelem főleg a teljesen újratervezett erőforrásra, a lég-/folyadékűtéses, függőleges áramlású boxerre irányult. Ekkor debütált a motorral egy egységet képző sebességváltó, valamint a bal oldalra átkerült kardántengely is. Az új konstrukciós megoldásokat modern futómű-szabályozó technológiák és olyan elektronikus vezérlésű rendszerek egészítették ki, mint az ABS, a kipörgésgátló vagy a félaktív futómű. 125 lóerős (92 kW) motorja kimagasló menetteljesítményekkel ruházta fel az új R 1200 GS-t. A modell premierje után alig másfél évvel, 2014 márciusában gördült le a berlini gyár szerelősoráról az 500 000. boxermotoros BMW GS – amely egy R 1200 GS Adventure volt.

Egy 500 köbcenti alatti GS: a G 310 GS.

2016 őszén a BMW Motorrad egy újabb GS modellel rukkolt elő. A modell a BMW GS-ek legfőbb erőnyeit az 500 köbcenti alatti kategóriában jelenítette meg, saját és egyéni átiratban. Az extrém módon kompakt,



ugyanakkor teljes értékű és kényelmes motorkerékpár egy merőben újfajta élményvilág előtt nyitotta meg a kaput a kategóriában. A G 310 GS-re – mindenekelőtt a sokoldalúsága okán – a belépő szintű motorok kategóriájának igazi különlegességeként tekintenek.

Az új R 1200 GS-sel a BMW Motorrad nem egyszerűen csak egy tovább optimalizált modellt mutatott be, hanem jelentősen növelte a konfigurációs lehetőségek számát is. A vásárlóknak például először nyílt lehetőségük arra, hogy – az általuk preferált felhasználási területnek megfelelően – a Rallye és az Exclusive csomagokkal markánsabban endurós jellegűvé, illetve választékosan elegánssá tegyék motorkerékpárjukat.

Még ugyanebben az évben a GS téma egy, a korábbiaktól merőben eltérő értelmezése tűnt fel a színen: az R nineT Urban G/S. Az R nineT Urban G/ az 1980-ban bemutatott legelső, legendás BMW R 80 G/S génjeit élteti tovább oly módon, hogy a klasszikus, boxermotoros BMW endurók stílusjegyeit modern technológiákkal ötvözi. Hasonlóan a többi R nineT modellhez, ezt a motorkerékpárt is lég-/folyadékhűtésű, 110 lóerős (81 kW) boxermotor mozgatja, amelyhez hatfokozatú sebességváltó társul.

Új motor, új futómű: az F sorozat új GS modelljei.

2017-ben a BMW Motorrad két, teljesen áttervezett enduróval, az F 750 GS-sel és az F 850 GS-sel folytatta tovább a GS történelem írását. A BMW Motorrad a sikeres F 650 GS, F 700 GS és F 800 GS utódmodelljeinek esetében a jellegzetes GS-erősségekre építve tette még jobbá a jót. Csakúgy, mint korábban, a „GS” típusmegjelölés ezúttal is versenyszintű dinamizmussal, valamint kimagasló terepképességekkel fűszerezett túra- és hosszú távú alkalmasság tökéletes szintézisét takarja. Másként fogalmazva: egy BMW GS-nél keresve sem találhatna eszményibb társat az, aki a világ legtávolabbi zugaiba szeretne eljutni két keréken. Az új fejlesztések közül a leglényegesebb az újonnan kifejlesztett, erős soros 2 hengeres motor, amelyet két kiegyensúlyozó tengellyel, valamint 270/450 fokos gyújtástávolsággal láttak el az optimális járáskarakterisztika biztosítása és az érzelmekkel teli hangzás érdekében. A motor a maga 853 köbcentiméteres hengerűrtartalmából az F 750 GS esetében 77 lóerőt (57 kW), az F 850 GS-be építve pedig 95 lóerőt (70 kW) hoz ki magából, tehát mindkét GS modell bőséges teljesítménnyel rendelkezik.



Ez egyúttal azt is jelenti, hogy a nagyobb boxermotorral ellátott GS-ek még ennél is erősebbek, nyomatékosabbak és hatékonyabbak.

2018 őszén a BMW Motorrad ismételten radikális újításokat eszközölt a nagyobb GS modellekbe kerülő boxermotoron annak érdekében, hogy még tovább növelje annak teljesítményét és nyomatékát, illetve, hogy csökkentse fogyasztását és emisszióját. A cél érdekében először vetették be sorozatgyártású BMW Motorrad erőforráson a BMW ShiftCam technológiát, amely a szívóoldalon változó szelepvezérlést és szelepemelést alkalmaz. Mindemellett a két szívóoldali vezérműtengelyt úgy alakították ki, hogy azok lehetővé tegyék a két szívószelep késleltetett, különböző mértékű nyitását. A fentiek eredményeként az égéstérbe áramló friss üzemanyag-levegő keverék nagyobb intenzitással örvénylik és ezzel még hatékonyabbá válik az égési folyamat. A motort érintő változtatások közé tartozik továbbá a vezérműtengely láncos meghajtása (korábban ezt a szerepet szíj töltötte be), az optimalizált olajellátás, a twin-jet befecskendező szelepek, valamint az új kipufogórendszer.