

Nowe BMW F 750 GS i F 850 GS.

Spis treści.



1. Ogólna koncepcja. (wersja skrócona.)	2
2. Napęd.	6
3. Układ jezdny.	11
4. Układ elektryczny i elektronika.	16
5. Stylistyka i kolorystyka.	19
6. Wyposażenie.	22
7. Moc silnika i moment obrotowy.	26
8. Dane techniczne.	27

1. Ogólna koncepcja. (wersja skrócona)



D

Nowe BMW F 750 GS i F 850 GS: charakterne turystyczne enduro premium w klasie średniej.

Od momentu swojego debiutu w roku 2007 modele GS serii F są synonimem radości z jazdy w stylu premium „Made by BMW Motorrad” w klasie średniej segmentu Adventure. Skrót GS oznacza również tu idealne połączenie cech turystycznych i zdatności do długich tras, sportowej dynamiki i solidnej dzielności w terenie. Krótko mówiąc, BMW GS to idealny motocykl do tego, aby odkrywać jednośladem nawet najdalsze zakątki świata. Po dziesięciu latach konsekwentnego odświeżania modeli firma BMW Motorrad zaprojektowała i zbudowała modele GS klasy średniej całkowicie od nowa – celem było przy tym zapewnienie jeszcze wyższego komfortu jazdy, czy to w sportowo dynamicznym wydaniu na drodze, czy z pasażerem i bagażem w podróży, czy podczas wypadów w teren.

Nowe F 750 GS i F 850 GS są jeszcze bardziej niż poprzednie modele zorientowane na potrzeby swojej konkretnej klienteli. F 750 GS adresowane jest do tych motocyklistów, którzy cenią sobie wrażenia z jazdy i koncepcję turystycznych enduro oraz niską pozycję siedzenia, ponadprzeciętną moc, dużą ekonomiczność i dzielność w terenie. Z kolei nowe F 850 GS oprócz wyższej mocy i większego momentu obrotowego oferuje jeszcze bardziej wyraźne właściwości turystyczne połączone z solidnymi możliwościami w terenie.

Nowy, mocny silnik dwucylindrowy w układzie rzędownym z dwoma wałkami wyrównowazającymi i odstępem zapłonu wynoszącym 270° zapewnia optymalną kulturę pracy i emocjonujące brzmienie.

Głównym celem konstruktorów było przede wszystkim zwiększenie mocy i momentu obrotowego. Dużo uwagi poświęcono też redukcji zużycia paliwa. Pojemność silnika wynosi 853 cm³, a moc 57 kW (77 KM) przy 7500 obr/min daje nowemu F 750 GS ponadprzeciętny napęd. Nowe F 850 GS rozwija 70 kW (95 KM) przy 8250 obr/min, oferuje więc solidną dawkę mocy.

Bardzo mocne, emocjonujące brzmienie udało się konstruktorom uzyskać poprzez wał korbowy z 90-stopniowym przesunięciem czopów korbowodowych i 270-stopniowy odstęp zapłonu. W nowym silniku niepożądanym wibracjom zapobiegają dwa wałki wyrównowazające. Samowspomagające sprzęgło antyhoppingowe zmniejsza siłę potrzebną do obsługi dźwigni sprzęgła oraz moment hamujący silnika i zwiększa tym samym bezpieczeństwo jazdy. Napęd przenoszony jest na tylne koło za pośrednictwem sześciobiegowej przekładni i napęd wtórny znajdujący się teraz po lewej stronie.

Tryby „Road” i „Rain”, układ ABS i ASC gwarantujące radość z jazdy i bezpieczeństwo w standardzie. Tryby jazdy Pro w wyposażeniu dodatkowym.

Nowe modele GS mają możliwość dostosowywania się do indywidualnych wymogów kierowcy dzięki oferowanym standardowo trybom „Rain” i „Road”, a wysoki poziom bezpieczeństwa zapewnia oprócz układu BMW Motorrad ABS również automatyczna kontrola stabilności ASC (Automatic Stability Control).

Jako fabryczne wyposażenie dodatkowe w F 750 GS i F 850 GS oferowane są dodatkowo tryby jazdy „Pro” – „Dynamic”, „Enduro” i „Enduro Pro” (ostatni tylko w F 850 GS) oraz dynamiczna kontrola trakcji DTC (Dynamic Traction Control) i działający również przy pochyleniu układ ABS Pro.

Nowa stalowa rama portalowa w konstrukcji skorupowej, zoptymalizowana geometria układu jezdnego i nowa pozycja zbiornika paliwa.

Nowe modele GS oparte są na ramie portalowej z niskimi, spawanymi ze sobą wytłaczanymi elementami stalowymi. Mieści ona dwucylindrowy silnik rzędowny pełniący funkcję nośną i oferuje wysoką sztywność skrętną i solidność. Dla lepszego rozmieszczenia komponentów i obniżenia środka ciężkości zbiornik paliwa przesunięty został do klasycznej pozycji pomiędzy siedzeniem a główką ramy.

Bardziej drapieżny profil GS dzięki męskiej stylistyce.

Również pod względem stylistyki nowe F 750 GS i F 850 GS prezentuje całkowicie nowe oblicze o bardziej dynamicznym i męskim wyglądzie. Oprócz wersji podstawowych nowe modele F dostępne są również w specjalnych

wariantach stylistycznych Exclusive. Dla nowego F 850 GS zarezerwowany jest wariant Rallye wyraźnie podkreślający zdolności terenowe tego motocykla.

Unikalna oferta wyposażenia dodatkowego i oryginalnych akcesoriów BMW Motorrad.

Nowym modelom GS serii F towarzyszy niespotykana w klasie średniej bogata oferta opcji wyposażenia. Czy to siedzenia różnej wysokości i owiewki, nowe, w pełni diodowe reflektory, opcjonalna funkcja Connectivity z wyświetlaczem TFT czy eCall – lista fascynujących funkcji zapewniających maksymalną radość z jazdy, bezpieczeństwo i przyjemność podróżowania jest teraz niemal niewyczerpana również w klasie średniej turystycznych enduro.



P90283255

Najważniejsze cechy nowego BMW F 750 GS i F 850 GS:

- Mocny dwucylindrowy silnik rzędowy o pojemności 853 cm³.
F 750 GS: 57 kW (77 KM) przy 7500 obr/min i 83 Nm przy 6000 obr/min.
F 850 GS: 70 kW (95 KM) przy 8250 obr/min i 92 Nm przy 6250 obr/min.
- Bardzo mocne, emocjonujące brzmienie poprzez wał korbowy z 90-stopniowym przesunięciem czopów korbowodowych i 270-stopniowy odstęp zapłonu.
- Nowa, solidna rama portalowa ze stali w konstrukcji skorupowej zapewniająca większą precyzję jazdy.
- Nowy widelec teleskopowy / odwrócony widelec teleskopowy oraz aluminiowy wahacz dwuramienny z centralną kolumną resorującą zapewniające jeszcze bardziej czułą reakcję.
- ABS, ASC oraz tryby „Rain” i „Road” w standardzie.

- Tryby jazdy Pro i ABS Pro z dynamicznym światłem stop, DTC oraz nowe tryby jazdy „Dynamic”, „Enduro” i „Enduro Pro” (ostatni tylko w F 850 GS) jako fabryczne wyposażenie dodatkowe.
- Elektroniczny układ jezdy Dynamic ESA w wyposażeniu standardowym.
- Samowspomagające sprzęgło antyhoppingowe znacznie zmniejszające siłę potrzebną do obsługi dźwigni.
- W pełni diodowe reflektory z diodowym światłem dziennym jako wyposażenie dodatkowe.
- Connectivity z wielofunkcyjnym zestawem wskaźników i pełnokolorowym wyświetlaczem TFT o przekątnej 6,5 c i wieloma funkcjami w wyposażeniu dodatkowym.
- Inteligentne połączenie alarmowe umożliwiające szybką pomoc w razie wypadku, po raz pierwszy w klasie średniej jako wyposażenie dodatkowe.
- Zoptymalizowane właściwości terenowe i podróżnicze oraz lepsza ochrona przed wiatrem i czynnikami atmosferycznymi.
- Bardziej drapieżny profil GS dzięki nowej stylistyce.
- Nowe kolorystyki oraz warianty Rallye i Exclusive.
- Niespotykane bogata w klasie średniej oferta wyposażenia dodatkowego i akcesoriów, m.in. Keyless Ride, asystent zmiany biegów Pro, Dynamic ESA, eCall, Connectivity itd.



Nowo zaprojektowany dwucylindrowy silnik rzędowy z charakterem i elastycznością gwarantującą radość z jazdy.

Od ponad dziesięciu lat modele GS serii F firmy BMW Motorrad są synonimem motocykli premium w segmencie średnim Adventure. Od początku wyróżnia je dobra uniwersalność, połączenie radości z jazdy na asfalcie oraz łatwe prowadzenie w terenie. Wraz z nowym F 750 GS oraz F 850 GS firma BMW Motorrad wprowadza teraz na rynek tę popularną koncepcję w szeroko zmodernizowanej i jeszcze bardziej drapieżnej formie. Jeszcze więcej radości z jazdy na każdej trasie – na asfalcie i w terenie.

Sercem nowego F 750 GS i F 850 GS jest jak dotychczas dwucylindrowy silnik rzędowy, który został jednak zaprojektowany całkowicie od nowa. Celem konstruktorów było przede wszystkim istotne zwiększenie mocy i momentu obrotowego w stosunku do poprzednich modeli. Wiele uwagi poświęcono też zmniejszeniu zużycia paliwa poprzez optymalizację spalania.



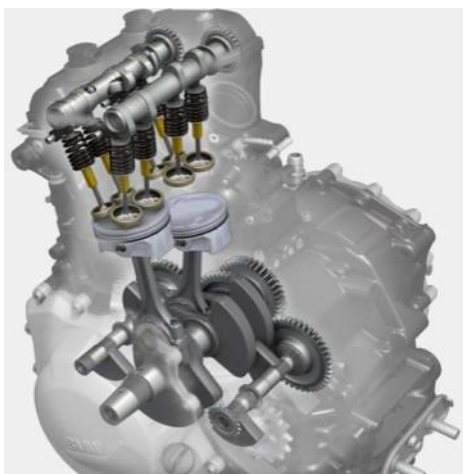
Zarówno w F 750 GS, jak i w F 850 GS pojemność silnika wynosi teraz 853 cm³ (poprzednio: 798 cm³) przy średnicy cylindrów 84 mm i skoku 77 mm. Moc 57 kW (77 KM) przy 7500 obr/min oraz maksymalny moment obrotowy 83 Nm przy 6000 obr/min sprawiają, że nowe F 750 GS fascynuje przyspieszeniem i elastycznością. Nowe F 850 GS oferuje moc 70 kW (95 KM) przy 8250 obr/min, maksymalny moment obrotowy 92 Nm przy 6250 obr/min zapewniające solidną porcję motocyklowej jazdy. Większy moment obrotowy dał w szczególności lepszą elastyczność. Nowe F 750 GS rozwija maksymalną prędkość 190 km/h, a F 850 GS ponad 200 km/h.

Nowe F 750 GS i F 850 GS dostępne są fabrycznie również w wersjach o obniżonej mocy zgodnych z kategorią prawa jazdy A2. F 750 GS ma wtedy moc 35 kW (48 KM) przy 6500 obr/min i maksymalny moment obrotowy 63 Nm przy 4500 obr/min. W F 850 GS jest to również 35 kW (48 PS) przy 6500 obr/min i 63 Nm przy 4500 obr/min.

Bardzo mocne, emocjonujące brzmienie poprzez wał korbowy z 90-stopniowym przesunięciem czopów korbowodowych i 270-stopniowy odstęp zapłonu.

Również w nowym F 750 GS i F 850 GS dwucylindrowy silnik rzędowy jest umieszczony poprzecznie do kierunku jazdy i chłodzony płynem. Jednak w przeciwieństwie do poprzednich modeli ma on wał korbowy z 90-stopniowym przesunięciem czopów korbowodowych i 270-stopniowy odstęp zapłonu (poprzednie modele: 0-stopniowe przesunięcie czopów, 360-stopniowy odstęp zapłonu). Efektem takiej modyfikacji jest wyjątkowo mocne, emocjonujące brzmienie przypominające 90-stopniowy silnik V2.

Zoptymalizowana kultura pracy dzięki dwóm przeciwbieżnym wałkom wyrównowazającym oraz układowi smarowania z suchą miską olejową.



W silnikach poprzednich modeli masy wirujące kompensowane były przez umieszczony centralnie na wale korbowym korbowód wyrównowazający z odpowiednio rozmieszczonymi przeciwwagami. W nowych silnikach niepożądanym wibracjom przeciwdziałają dwa wałki wyrównowazające.

Te przeciwbieżne wałki

wyrównowazające są umieszczone jeden przed i jeden za wałem korbowym, nieco poniżej jego osi, a napędzane przez koła zębate z lewej strony wału korbowego. Połączenie wału korbowego o nowej konstrukcji i 270-stopniowego odstępu zapłonu skutkuje znacznie wyższą kulturą pracy i fascynująco soczystym brzmieniem silnika.

Silnik nowego F 750 GS oraz F 850 GS wyposażony jest w układ z suchą miską olejową bez oddzielnego zbiornika oleju, co pozwala wyeliminować niedostateczne smarowanie i zapewnić maksymalną niezawodność – nawet podczas wymagającej jazdy w terenie. Wypływający z głównych łożysk olej smarowy zbiera się w separatorze, skąd jest nieprzerwanie zasysany przez pompę do przekładni, a potem spływa swobodnie do miski olejowej.

Z tego zbiornika pompa olejowa zasila układ smarowania. W przypadku modelu F 850 GS rasowy off-roadowy charakter dodatkowo podkreśla osłona silnika, która chroni miskę olejową przed uszkodzeniami.

Dwa górne wałki rozrządu i cztery zawory dźwigienkowe na cylinder.

W głowicy każdego z cylindrów nowego F 750 GS i F 850 GS pracują dwa górne wałki rozrządu napędzające poprzez łańcuch i dźwigienki cztery zawory. Rozrząd znajduje się po prawej stronie silnika.

Maksymalne wartości mocy i momentu obrotowego oraz zwiększoną wydajność zapewnia nowy kształt komory spalania oraz zoptymalizowane kąty otwarcia zaworów: 11,2° po stronie ssącej oraz 13,3° po stronie wydechowej. Średnice zaworów wynoszą odpowiednio 33,5 mm (dolot) oraz 27,2 mm (wydech), a stopień sprężania 12,7:1.

Przygotowanie mieszanki odbywa się poprzez wtrysk do kolektora dolotowego, a jej skład reguluje sterownik BMS-M najnowszej generacji. Elektroniczny gaz za pośrednictwem czujnika w manetce przekazuje polecenia kierowcy do układu sterownika silnika, a tym samym – do przepustnic. Efektem jest precyzyjniejsze dozowanie gazu i szybsza reakcja silnika.

Transmisja napędu przez sprzęgło antyhoppingowe zapewniająca jeszcze większe bezpieczeństwo jazdy.

Całkowicie przeprojektowany w nowym F 750 GS i F 850 GS został również układ przeniesienia napędu. Umieszczony po prawej stronie silnika napęd pierwotny przenosi za pośrednictwem kół zębatach moment obrotowy z wału korbowego do sprzęgła.

Zastosowane w obu modelach samowspomagające sprzęgło antyhoppingowe (mokre) nie tylko odczuwalnie redukuje siłę potrzebną do obsługi dźwigni sprzęgła, ale też znacząco zmniejsza moment hamujący silnika, zwiększając tym samym bezpieczeństwo jazdy – zwłaszcza podczas redukcji biegów w trakcie hamowania.

Sześciobiegowa przekładnia i napęd wtórny teraz po lewej stronie. Asystent zmiany biegów Pro zapewniający płynne przełączanie biegów bez sprzęgła jako fabryczne wyposażenie dodatkowe.

Dla zapewnienia jeszcze lepszej dynamiki jazdy nowa skrzynia sześciobiegowa przenosi moment obrotowy na znajdujący się teraz po lewej stronie (wcześniej po prawej) napęd wtórny w formie łańcucha drabinkowego. Oferowany w nowym F 750 GS i F 850 jako fabryczne wyposażenie dodatkowe asystent zmiany biegów Pro umożliwia zmianę biegów w górę i w dół bez posługiwania się sprzęgłem.

Zmiana biegu na wyższy bez użycia sprzęgła sprawia, że motocykl przyspiesza niezwykle płynnie, niemal bez przerywania transmisji napędu. Asystent zmiany biegów Pro zapewnia również komfortową redukcję biegów. Płynne przełączanie biegów ze wspomaganiem redukuje do minimum konieczność użycia sprzęgła, odczuwalnie łagodząc skutki gwałtownych zmian obciążenia tylnego koła.

Asystent Pro istotnie zmniejsza nieskoordynowane ruchy kierowcy i pasażera występujące przy konwencjonalnej zmianie biegów, dzięki czemu wspólna jazda jest jeszcze bardziej komfortowa. Łatwość przełączania biegów z asystentem zmiany biegów Pro docenią zarówno początkujący motocykliści, jak i entuzjaści sportowego stylu jazdy.



Układ wydechowy po prawej stronie zwiększa komfort.

Zamontowanie napędu wtórnego z lewej strony umożliwiło w nowym F 750 GS i F 850 GS przeniesienie układu wydechowego na prawą stronę. Rozwiązanie to zapewnia większy komfort w sytuacji, kiedy kierowca manewruje motocyklem idąc obok – zwykle z lewej strony. Wykonana z chromowanej stali szlachetnej końcówka tłumika znajduje się po stronie przeciwnej, zatem kierowca ma teraz większą swobodę ruchów i nie jest narażony na zetknięcie z gorącym tłumikiem. Nowe F 750 GS i F 850 GS można wyposażyć fabrycznie również w opcjonalne tłumiki HP o wybitnie sportowej stylistyce.

Tryby „Rain” i „Road” oraz układ ABS i ASC gwarantujące dużo radości z jazdy i bezpieczeństwo w standardzie.

Zarówno F 750 GS, jak i F 850 GS wyposażone są standardowo w dwa tryby jazdy „Rain” i „Road” oferujące dostosowanie właściwości jezdnych do preferencji kierowcy. W standardowym wyposażeniu oferowana jest również automatyczna kontrola stabilności ASC (Automatic Stability Control) zapewniająca wysoki poziom bezpieczeństwa.

Ustawienia „Rain” i „Road” umożliwiają dostosowanie właściwości jezdnych nowego F 750 GS i F 850 GS do większości rodzajów nawierzchni.

W trybie „Rain” reakcja na gaz jest łagodna a systemy ASC i DTC jak również ABS i ABS Pro uwzględniają specyfikę jazdy na mokrej, a tym samym bardziej śliskiej nawierzchni.

W trybie „Road” silnik reaguje optymalnie na dodawanie gazu, a doskonałą trakcję niemal na każdej nawierzchni zapewniają systemy regulacji ABS i ASC oraz układ ABS Pro i dynamiczna kontrola trakcji DTC (Dynamic Traction

Control)), oferowane w wyposażeniu dodatkowym. W przypadku zastosowania opcjonalnej regulacji Dynamic ESA amortyzator tylnego koła regulowany jest zgodnie z domyślnymi ustawieniami trybu „Road”.

Tryby jazdy Pro w połączeniu z dynamiczną kontrolą trakcji DTC oraz ABS Pro jako fabryczne wyposażenie dodatkowe.

Jako fabryczne wyposażenie dodatkowe w modelach GS serii F oferowane są tryby jazdy Pro. Obejmują one tryb jazdy „Dynamic” i „Enduro”, dynamiczną kontrolę trakcji DTC (Dynamic Traction Control) oraz działający również przy pochyleniu układ ABS Pro z dynamicznym światłem stop. W modelu F 850 GS dostępne jest dodatkowe ustawienie „Enduro Pro”, które można uaktywnić specjalnym kluczem z kodem. Daje ono dodatkową możliwość dostosowania charakteru motocykla do preferencji kierowcy i jeszcze bardziej zwiększa radość z jazdy nowym F 850 GS.

Jazda w trybie „Dynamic” uwypatnia zdecydowanie sportowe cechy nowego F 750 GS i F 850 GS. Silnik optymalnie reaguje na dodawanie gazu, a regulacja systemu DTC i układu ABS Pro jest idealnie dostosowana do jazdy na nawierzchniach o dużej przyczepności. Opcjonalnie dostępna elektroniczna regulacja amortyzacji Dynamic ESA pracuje wówczas zgodnie z domyślnymi ustawieniami trybu „Road”.

Terenowe zdolności nowego F 750 GS i F 850 GS najlepiej uwidaczniają się podczas jazdy w trybie „Enduro”. Złagodzona reakcja silnika i ograniczona interwencja systemu DTC pozwalają doświadczonemu kierowcy w pełni panować nad motocyklem nawet podczas wykonywania kontrolowanych poślizgów. Charakterystyka regulacji układu jezdnego, podobnie jak działanie układu ABS Pro, dostosowana jest do jazdy po typowo terenowej nawierzchni z oponami drogowymi. W ustawieniu „Enduro” specyficzne wymogi jazdy w terenie uwzględniają również parametry regulacji Dynamic ESA.

Natomiast najbardziej ambitni entuzjaści off-roadu z pewnością docenią jazdę z ustawieniem „Enduro Pro” dostępnym opcjonalnie w modelu F 850 GS. Ten tryb jazdy zoptymalizowany specjalnie do jazdy terenowej z oponami klockowymi aktywuje się kluczem z kodem. W trybie „Enduro Pro” kierowca może indywidualnie konfigurować takie parametry jak reakcja na dodawanie gazu oraz sposób działania systemu DTC i układu ABS Pro. W ustawieniu tym dostosowane do terenowej jazdy są także parametry regulacji Dynamic ESA.



3. Układ jezdny.



Nowa, sztywna i wytrzymała rama portalowa ze stali dla zapewnienia większej sztywności skrętnej i zwiększonej precyzji kierowania.

Zoptymalizowana geometria układu jezdnego.

W nowych modelach GS serii F zastosowano także całkowicie nową koncepcję konstrukcyjną układu jezdnego. Ponieważ rozwiązania zastosowane w poprzednich wersjach motocykli zapewniały już bardzo wysoką precyzję i stabilność jazdy oraz doskonałe prowadzenie, zasadniczym celem jaki postawili sobie projektanci była optymalizacja tych parametrów.

Zaprojektowana specjalnie dla modeli F 750 GS i F 850 GS nowa rama portalowa wykonana jest z głęboko kształtowanych, spawanych ze sobą elementów z blachy stalowej, a dwucylindrowy silnik rzędowy stanowi jej element nośny. Innowacyjna konstrukcja skorupowa zapewnia zwiększoną sztywność skrętą w porównaniu z rozwiązaniem zastosowanym w poprzednich modelach, opartym kratownicowej konstrukcji z rur stalowych.

Oprócz zmodyfikowanej konstrukcji ramy, w nowych modelach zmieniła się również pozycja zbiornika paliwa, który w poprzednich wersjach motocykli znajdował się pod siedzeniem – 15-litrowy bak nowego F 750 GS i F 850 GS powrócił do klasycznej pozycji pomiędzy siedzeniem a główką ramy. Rezultatem tej zmiany jest znaczna redukcja wahań obciążeń kół, obniżenie środka ciężkości oraz lepsze rozmieszczenie pozostałych komponentów motocykla. Dzięki nowej pozycji zbiornika paliwa smuklejszy kształt zyskał również cały tył motocykla, zwiększyła się też pojemność schowka pod siedzeniem.

Świadoma rezygnacja z aluminium w roli materiału konstrukcyjnego wynika z uwzględnienia trudnych często warunków jazdy enduro. Wykonana z wytrzymałej stali nowa konstrukcja ramy głównej, jak również przykręcona do niej stalowa rama tylna będzie tutaj niewątpliwą zaletą – szczególnie podczas off-roadowych wypraw. Poprawione zdolności terenowe dodatkowo podkreślają wzmocnione śrubami wsporniki podnóżków pasażera.

Istotną zmianą jest też udoskonalona geometria układu jezdnego nowych F 750 GS i F 850 GS. Dzięki zoptymalizowanym parametrom motocykle cechuje teraz jeszcze większa precyzja i stabilność jazdy.

Oprócz dostosowanych wartości rozstawów osi, nowe modele mają w porównaniu z poprzednikami nieco bardziej płaskie kąty główki ramy oraz wyższe wartości wyprzedzenia sworznia zwrotnicy. Zamieszczona poniżej tabela przedstawia wartości geometrii układu jezdnego nowych F 750 GS

i F 850 GS w porównaniu z odpowiednimi wartościami w modelach F 700 GS i F 800 GS.

Model / wartość	F 750 GS	F 850 GS	F 700 GS	F 800 GS
Kąt główki ramy	63°	62°	64°	64°
Wyprzedzenie sworznia zwrotnicy	104,5 mm	126 mm	95,3 mm	117 mm
Rozstaw osi	1559 mm	1593 mm	1557 mm	1573 mm

Nowy widelec teleskopowy / odwrócony widelec teleskopowy z przodu, a z tyłu dwuramienny, aluminiowy wahacz z centralną kolumną resorującą. Jeszcze bardziej zwiększona czułość reagowania, jeszcze większy komfort jazdy.

Projektanci układu jezdnego motocykli z segmentu Adventure stają przed wyjątkowo ambitnym wyzwaniem, gdyż oprócz zwykłej i nieco bardziej sportowej jazdy po asfalcie, motocykle te równie chętnie wykorzystywane są do jazdy w terenie i jazdy typowo turystycznej, często z pasażerem.

Aby sprostać wszystkim tym wymagom, w nowym F 750 GS i F 850 GS zastosowano kompletnie przeprojektowane konstrukcje zawieszenia i resorowania.

Za prowadzenie przedniego koła w modelu F 750 GS odpowiada odporny na skręcanie widelec teleskopowy o średnicy wewnętrznej 41 mm, natomiast w modelu F 850 GS odwrócony widelec teleskopowy o średnicy wewnętrznej 43 mm. W porównaniu z poprzednimi modelami nowe widelce zapewniają jeszcze bardziej czułą reakcję. Skok amortyzatora w modelu F 750 GS wynosi 151 mm (przy obniżonym zawieszeniu 131 mm).

Natomiast w modelu F 850 GS amortyzator o skoku 204 mm (przy obniżonym zawieszeniu 184 mm) zapewnia optymalne resorowanie podczas jazdy w terenie. Osłony z tworzywa zintegrowane w przednim błotniku chronią tłoki amortyzatorów przed uszkodzeniami spowodowanymi uderzeniami kamieni.

Koło tylne zawieszone jest na dwuramiennym, aluminiowym wahaczu z bezpośrednio przyłączoną kolumną resorującą, która w nowym F 750 GS wyposażona jest w wygodną, hydrauliczną regulację podstawy sprężyny („naprężenie wstępne”), a także regulację stopnia odbicia. Skok amortyzatora wynosi 177 mm (przy obniżonym zawieszeniu 157 mm).

Zastosowany w nowym F 850 GS amortyzator WAD automatycznie dopasowuje tłumienie do skoku zawieszenia i również oferuje możliwość

regulacji podstawy sprężyny oraz stopnia odbicia amortyzacji w tylnym kole. Skok amortyzatora wynosi 219 mm (przy obniżonym zawieszeniu 199 mm).

Elektroniczny układ jezdny Dynamic ESA dostosowujący siłę tłumienia amortyzatora tylnego do warunków jazdy dostępny jako fabryczne wyposażenie dodatkowe.



Elektroniczny układ jezdny Dynamic ESA (Electronic Suspension Adjustment) dostępny jako fabryczne wyposażenie dodatkowe nowego F 750 GS i F 850 GS zapewnia jeszcze większy komfort i lepszą dynamikę jazdy, również na długich trasach. Dynamic ESA wyznacza całkowicie nowe standardy w zakresie bezpieczeństwa, osiągnięć i komfortu

jazdy, automatycznie dostosowując tłumienie tylnego amortyzatora i wspomagając działania kierowcy niezależnie od warunków drogowych.

Zamontowany centralnej kolumnie resorującej czujnik skoku rejestruje ruch i prędkość amortyzatora oraz automatycznie dostosowuje tłumienie do danych warunków. Odpowiednią siłę tłumienia amortyzatora wymuszają sterowane elektrycznie zawory regulacyjne, a dostosowanie dynamiki tłumienia odbywa się w ciągu kilku milisekund. W ten sposób nawet przy znacznych wychyłach zapewniony jest optymalny komfort amortyzacji i stabilność jazdy.

Regulacja Dynamic ESA nie działa autonomicznie, lecz w powiązaniu z innymi aktywnymi systemami regulacji, takimi jak ABS / ABS Pro oraz ASC, czy też DTC. Ponadto działanie regulacji Dynamic ESA skorelowane jest z opcjonalnymi trybami jazdy „Rain”, „Road”, „Dynamic”, „Enduro” i „Enduro Pro” (ostatni tylko w F 850 GS).

W trybach jazdy „Rain”, „Road” oraz „Dynamic” centralna kolumna resorująca pracuje ze standardowymi parametrami tłumienia. W przypadku preferowania bardziej sportowego stylu jazdy, można zmienić charakterystykę amortyzacji na sztywniejszą, wybierając ustawienie „Dynamic”.

W trybach jazdy „Enduro” i „Enduro Pro” (ostatni tylko w F 850 GS) regulacja Dynamic ESA uwzględnia uwarunkowania typowe dla jazdy w terenie. Odpowiednio dostosowaną charakterystykę regulacji oferuje ustawienie „Enduro”. Siła tłumienia centralnego amortyzatora dostosowana jest tu do jazdy w terenie i zapewnia optymalną trakcję nawet na luźniejszym podłożu.

Koła i ogumienie dostosowane do charakteru i typowego przeznaczenia motocykla.

Oprócz różnic w osiągnięciach silnika i długości skoku amortyzatorów, oba nowe modele turystycznego enduro premium średniej klasy różnią się także typami kół i rodzajem montowanego fabrycznie ogumienia. W przeznaczonym do

jazdy szosowej modelu F 750 GS montowane są koła odlane z aluminium o wymiarach 2,50 x 19" z przodu oraz 4,25 x 17" tyłu. Natomiast model F 850 GS wyposażony jest w koła Cross Spoke i aluminiowymi obręczami o wymiarach 2,15 x 21" z przodu oraz 4,25 x 17" tyłu. Zastosowane tu 21-calowe koło przednie świetnie sprawdzi się podczas jazdy na grząskiej nawierzchni, gdyż większy efekt żyroskopowy zapewnia jeszcze większą stabilność jazdy.

Oba modele wyposażone są standardowo w opony szosowe enduro. W nowym F 750 GS montowane są fabrycznie opony bezdętkowe w rozmiarze 110/80 R19 z przodu i 150/70 R17 z tyłu. W nowym F 850 GS montowane są opony bezdętkowe w rozmiarze 90/90 21 z przodu i 150/70 R17 z tyłu.

Ponadto jako bezpłatne fabryczne wyposażenie dodatkowe dla modelu F 850 GS dostępne są opony terenowe o wysokim profilu z homologacją drogową.

Niezawodny układ hamulcowy oraz układ ABS w standardzie. Tryby jazdy Pro i ABS Pro z dynamicznym światłem stop dla zwiększenia bezpieczeństwa podczas hamowania.

Mocne, bezpieczne hamowanie zapewnia z przodu hamulec wyposażony w dwie tarcze o średnicy 305 mm oraz dwutłoczkowe zaciski pływające, a z tyłu hamulec jednotarczowy o średnicy 265 mm i jednotłoczkowy zacisk pływający. Nowe F 750 GS i F 850 GS, podobnie jak wszystkie motocykle BMW z homologacją drogową są wyposażone standardowo w układ ABS BMW Motorrad, który można wyłączyć podczas wypadów w teren.

Oferta wyposażenia dodatkowego w kombinacji z trybami jazdy Pro obejmuje dodatkowe funkcje poprawiające bezpieczeństwo takie jak układ ABS Pro oraz dynamiczne światło stop. Dynamiczne światło stop skutecznie ostrzega kierowców jadących za motocyklem o tym, że rozpoczął on hamowanie. Ten dodatkowy, dwustopniowy tryb działania światła stop, aktualnie ograniczony do obszarów UE oraz krajów podlegających ECE, działa nawet podczas hamowania awaryjnego i jest podzielony na dwa poziomy. Poziom jeden jest włączany przy gwałtownym hamowaniu od prędkości powyżej 50 km/h. Światło stop ostrzega wówczas kolejne pojazdy, pulsując z częstotliwością 5 Hz. Na poziomie drugim, przy gwałtownym zwalnianiu do prędkości poniżej 14 km/h dodatkowo uruchamiane są światła awaryjne. Pozostają one włączone do momentu ponownego przyspieszenia do prędkości co najmniej 20 km/h.

W porównaniu z układem ABS układ ABS Pro idzie o krok dalej i wspomaga kierowcę nawet podczas hamowania w przechyle, zapewniając tym samym zwiększone bezpieczeństwo hamowania w zakrętach. Układ ABS Pro zapobiega blokowaniu kół w przypadku gwałtownego uruchomienia hamulców i pozwala uniknąć stawiania motocykla bokiem na skutek nagłej zmiany siły kierującej. Zaletą układu ABS Pro jest również większa stabilność hamowania i jazdy również na zakrętach.

W trybach jazdy „Rain” oraz „Road” układ ABS Pro jest skonfigurowany do jazdy po nawierzchniach o niskiej i średniej przyczepności i zapewnia optymalną stabilność hamowania i szybką reakcję. Charakterystyka regulacji układu ABS Pro w trybie „Dynamic” uwzględnia nawierzchnie o bardzo dużej przyczepności i wysokim współczynniku tarcia. Odpowiednio opóźniona reakcja na unoszenie się tylnego koła pozwala na uzyskanie optymalnego opóźnienia. W trybie „Enduro” układ ABS dostosowany jest do jazdy na drogowych oponach enduro w lekkim terenie, natomiast w trybie „Enduro Pro” (tylko F 850 GS) ustawienia ABS do sportowej jazdy w terenie na oponach klockowych. W tym trybie ABS nie działa na tylnym kole, umożliwiając doświadczonym kierowcom inicjowanie poślizgów poprzez przyhamowanie.

Poprawiona ergonomia i różne wysokości siedzeń gwarantują radość z jazdy enduro.

Nowe F 750 GS i F 850 GS cechują typowe dla pojazdów enduro długie skoki zawieszenia i wysoki prześwit. Mimo to zapewniają komfort nie tylko osobom wysokiego wzrostu. Zapewnia to zoptymalizowana długość łuku krokowego, wiele opcjonalnych wysokości siedzenia, jak również udoskonalona ergonomia trójkąta kierownica – siedzenie – podnóżki.

Nowe F 750 GS ma siedzenie na wysokości 815 mm i nie różni się pod tym względem od swojego poprzednika, natomiast w przypadku nowego F 850 GS wysokość siedzenia została zmniejszona o 20 mm i wynosi teraz 860 mm. Z niższym zawieszeniem i niższym siedzeniem (fabryczne wyposażenie dodatkowe) minimalna wysokość siedzenia w modelu F 750 GS może wynosić 770 mm, a w modelu F 850 GS 815 mm.





4. Układ elektryczny i elektronika.

Widzieć i być widocznym – w pełni diodowe reflektory z diodowym światłem dziennym jako fabryczne wyposażenie dodatkowe.

BMW Motorrad od wielu dekad pełni rolę prekursora w zakresie technologii podnoszących bezpieczeństwo jazdy motocyklem. Reflektory LED z diodowym światłem dziennym dostępne jako opcja wyposażenia nowego F 750 GS i F 850 GS są – dosłownie – światłym przykładem jednego z takich rozwiązań. W pełni diodowe reflektory oświetlają drogę tak jasnym i klarownym światłem, jak nigdy dotąd i zapewniają motocyklistę lepszą widoczność w ruchu drogowym. Co więcej, zaprojektowany w kształcie poziomego kamertonu element świetlny stanowi znak rozpoznawczy turystycznego enduro średniej klasy premium. Moduł reflektora składa się z dwóch elementów diodowych odpowiedzialnych za światła mijania i drogowe oraz czterech dodatkowych elementów diodowych pełniących funkcję światła dziennego i pozycyjnych.



Connectivity – wielofunkcyjny zestaw wskaźników, duży kolorowy wyświetlacz TFT o przekątnej 6,5 cala z wieloma funkcjami w fabrycznym wyposażeniu dodatkowym.

Standardowy zestaw wskaźników na pokładzie nowego F 750 GS i F 850 GS został całkowicie przeprojektowany i oprócz nowego rozmieszczenia lampek kontrolnych zawiera analogowy obrotomierz oraz wielofunkcyjny wyświetlacz.

Szybki i jeszcze bardziej precyzyjny odczyt kluczowych danych o pojeździe przy minimalnym odwracaniu uwagi od sytuacji na drodze zapewnia nowa opcja Connectivity, w której informacje te prezentuje kierowcy 6,5-calowy kolorowy wyświetlacz TFT. W połączeniu z przełącznikiem wielofunkcyjnym BMW Motorrad system Connectivity oferuje błyskawiczny dostęp do wszystkich funkcji związanych z motocyklem i łącznością.

Możliwe jest także wygodne korzystanie z telefonu oraz słuchanie muzyki podczas jazdy. Poprzez połączenie smartfonu z kaskiem wyposażonym w system komunikacyjny BMW Motorrad za pomocą wyświetlacza TFT kierowca uzyskuje łatwy dostęp do odtwarzania mediów i funkcji telefonu. Z funkcji telefonu i odtwarzania mediów można korzystać bez konieczności instalowania dodatkowych aplikacji. W przypadku nawiązania połączenia

z dowolnym standardowym smartfonem za pośrednictwem łącza Bluetooth kierowca może cieszyć się słuchaniem muzyki podczas jazdy.

BMW Motorrad udostępnia także dedykowaną aplikację Connected, którą można bezpłatnie pobrać w sklepach App Store i Google Play. Umożliwia ona dostęp do intuicyjnej nawigacji za pomocą strzałek na wyświetlaczu TFT. Aplikacja BMW Motorrad Connected App oferuje również inne funkcje, takie jak



rejestracja przejechanych tras lub wyświetlanie statystyk i innych informacji dotyczących jazdy. Ta podstawowa nawigacja szczególnie zainteresuje motocyklistów, którzy codzienne przejażdżki lub krótkie podróże chcą odbywać komfortowo, bez konieczności zabierania ze sobą dodatkowego wyposażenia.

Szybka pomoc w sytuacjach kryzysowych – inteligentne połączenie alarmowe jako fabryczne wyposażenie dodatkowe.

W razie wypadku, awarii lub zagrożenia jak najszybsza pomoc może uratować życie ludzkie. Po raz pierwszy w klasie średniej turystycznych enduro, nowe F 750 GS i F 850 GS są teraz wyposażone w opcjonalne „inteligentne połączenie alarmowe” w systemie eCall, którego celem jest zapewnienie możliwie szybkiej pomocy na miejscu zdarzenia. Automatyczna lub ręczna aktywacja inteligentnego połączenia alarmowego w razie awarii lub wypadku powoduje wysłanie współrzędnych miejsca zdarzenia z motocykla oraz uruchomienie działań ratowniczych za pośrednictwem specjalnej wykwalifikowanej infolinii BMW. Motocyklista może komunikować się z pracownikiem infolinii BMW w wybranym przez siebie języku. Do nawiązania połączenia wymagana jest dostępność co najmniej jednego operatora sieci komórkowej.

Panel obsługi inteligentnego połączenia alarmowego znajduje się po prawej stronie kierownicy i jest kompaktowy oraz ergonomiczny. Oprócz ukrytego pod osłoną przycisku SOS do inicjowania i przerywania połączenia alarmowego ma wbudowany mikrofon i głośnik.

W oparciu o zaawansowany system czujników pozwalający rozpoznać typ zdarzenia, inteligentne połączenie alarmowe w systemie eCall uwzględnia trzy scenariusze. 1. scenariusz: automatyczne zadziałanie przy poważnym wywróceniu / zderzeniu. W tym przypadku połączenie alarmowe aktywowane jest automatycznie i bez opóźnienia. Za pośrednictwem połączenia audio infolinia BMW utrzymuje stały kontakt z motocyklistą aż do momentu przybycia służb ratunkowych. 2. scenariusz: automatyczne zadziałanie przy lekkim wywróceniu / zderzeniu. Połączenie alarmowe aktywowane jest z niewielkim opóźnieniem. Jeśli wezwanie pomocy nie jest konieczne, kierowca może

odpowiednio wcześniej przerwać połączenie alarmowe przez naciśnięcie przycisku. 3. scenariusz: ręczna aktywacja przez naciśnięcie przycisku – na przykład w celu wezwania pomocy dla innych poszkodowanych. W tym przypadku połączenie alarmowe nawiązywane jest przez naciśnięcie przycisku SOS po prawej stronie kierownicy. Również w tym przypadku kierowca ma możliwość przerywania połączenia alarmowego przez naciśnięcie przycisku.

Keyless Ride – komfortowa obsługa wszystkich funkcji zamkowych pilotem radiowym jako wyposażenie dodatkowe.

Podobnie jak wiele wcześniejszych motocykli BMW Motorrad, również nowe modele F 750 GS i F 850 GS zostały wyposażone w system Keyless Ride. Konwencjonalny kluczyk zapłonu przechodzi tym samym do lamusa. Blokada kierownicy, zapłon, klapka wlewu paliwa, system alarmowy – za ich aktywację odpowiada transponder w kluczyku, który emituje sygnał radiowy o odpowiedniej częstotliwości. Kluczyk może przy tym znajdować się w kieszeni kierowcy.

Zamek blokady kierownicy zostaje odryglowany automatycznie po zbliżeniu się do motocykla na odległość mniejszą niż 2 m. Aby zabezpieczyć blokadę w krańcowym położeniu kierownicy, wystarczy nacisnąć przycisk pilota w kluczyku. Aktywacja zapłonu odbywa się poprzez krótkie naciśnięcie przycisku pilota lub przytrzymanie wciśniętego przycisku po odryglowaniu zamka blokady kierownicy. Ponowne krótkie naciśnięcie lub przytrzymanie wciśniętego przycisku wyłącza zapłon. Po wyłączeniu zapłonu i zabezpieczeniu blokady kierownicy Keyless Ride automatycznie aktywuje działanie systemu alarmowego, gdy tylko kluczyk znajdzie się poza strefą 2 m od pojazdu.

5. Stylistyka i kolorystyka.



Nowy, dynamiczny design i bardziej drapieżny profil GS.

Nowe BMW F 750 GS i F 850 GS ma całkowicie nową stylistykę i prezentuje się teraz bardziej męsko i dynamicznie. Typowego członka rodziny GS już na pierwszy rzut oka zdradzają charakterystyczne detale, takie jak asymetryczny reflektor oraz typowe dla modeli GS wysokie zawieszenie. Równie łatwo rozpoznawalna linia boczna, od charakterystycznego „dzioba” (górnej części błotnika), poprzez zbiornik paliwa i siedzenie, aż po funkcjonalny tył o wyraźnie zwężonym profilu. Emanujące zwinnością i lekkością tylne partie motocykli wraz z pokrytą czarnym lakierem ramą tylną wydatnie podkreślają dynamiczny charakter nowych modeli GS.

Zoptymalizowane właściwości terenowe i podróźnicze oraz lepsza ochrona przed wiatrem i czynnikami atmosferycznymi.

Dla zapewnienia jeszcze większego komfortu podczas jazdy w terenie motocykl ma teraz bardziej wygładzony kształt korpusu w obszarze łączącym zbiornik paliwa z siedzeniem. Zoptymalizowano też ochronę przed wiatrem i czynnikami atmosferycznymi. modułarna konstrukcja dostępnych osłon przeciwwiatrowych (wyposażenie dodatkowe) umożliwia indywidualne dostosowanie ich do potrzeb kierowcy. Seryjną osłonę przeciwwiatrową modelu F 750 GS (nieco niższa) można na przykład łatwo zmienić na osłonę seryjną modelu F 850 GS (nieco wyższa, o wysokości identycznej jak wersja komfortowa dostępna dla modelu F 750 GS). W efekcie pozwala to jeszcze bardziej wyeksponować terenowy lub turystyczny charakter nowych modeli GS. Nowy design kufra nawiązujący do modelu R 1200 GS zapewnia dodatkową funkcjonalność w podróży.

Trzy silne charaktery w nowych kolorach i wariantach stylistycznych.

Trzy nowe warianty kolorystyczno-stylistyczne dostępne dla nowych modeli GS doskonale podkreślają ich specyficzny charakter. Projektanci świadomie ograniczyli elementy lakierowane. Znajdują się one w górnej części konstrukcji, stanowiąc element łączący kierowcę i motocykl. Dolne partie pojazdu, a także typowy „dziób” są w kolorze czarnym, co dodatkowo podkreśla solidność i off-roadowy charakter motocykli GS.

Nowe BMW F 750 GS: sportowo-miejski multitalent w atrakcyjnej kolorystyce.

Nowe F 750 GS szczególnie urzeka swoim sportowo-miejskim charakterem, aczkolwiek dzięki funkcjonalności typowego enduro doskonale sprawdzi się również w jeździe terenowej.

Różnorodność zastosowanych materiałów oraz stopień zaawansowania technologicznego odzwierciedlają dążenie do zapewnienia najwyższej jakości wykonania każdego elementu konstrukcji nowego F 750 GS. Powierzchnie lakierowane na wysoki połysk, błyszczące komponenty z tworzywa, aż po detale z matowego plastiku o różnych fakturach – każdy z zastosowanych materiałów optymalnie spełnia swoją funkcję, a jednocześnie idealnie harmonizuje z pozostałymi, potęgując ogólne wrażenie wyjątkowo ekskluzywnego designu.

Light White niemetalizowany: sportowy charakter

- lakier Light White niemetalizowany
- błyszczący napis GS
- siedzenie czerwono-czarne
- aluminiowe odlewane obręcze kół w błyszczącym



Austin Yellow metalizowany: młodzieńcze i zwinne

- lakier Austin Yellow metalizowany
- błyszczący napis GS
- siedzenie szaro-czarne
- aluminiowe odlewane obręcze kół w błyszczącym



F 750 GS Exclusive: szlachetne, techniczne i nowoczesne.

- lakier Stereo metalizowany, matowy
- galwanizowana wstawka chłodnicy z matowym napisem GS
- pasy z wysokim połyskiem
- siedzenie szaro-czarne
- aluminiowe odlewane obręcze kół w metalizowanym, granitowoszarym kolorze
- ochroniacze na dłonie
- kierownica w kolorze srebrnym anodowanym



Nowe BMW F 850 GS: niezawodne w terenie i optymalne na długich trasach.

Nowe BMW F 850 GS zyskało wybitnie męską stylistykę i oferuje teraz jeszcze bardziej wyraźne zdolności terenowe, a jednocześnie optymalnie sprawdza się na długich trasach. Solidne właściwości terenowe obu nowych modeli GS

w segmencie klasy średniej podkreśla wysoko umieszczony punkt zasysania powietrza, długi skok amortyzatorów, wysoki prześwit oraz precyzyjne łączenia.

**Niemetalizowana czerwień Racing Red:
wybitnie sportowy charakter i dynamika.**

- czerwony lakier Racing Red niemetalizowany
- na wstawce chłodnicy błyszczący napis GS, kontrastujący z matowym, metalizowanym granitowoszarym wykończeniem
- siedzenie szaro-czarne
- koła Cross Spoke, obręcze w kolorze czarnym



**F 850 GS Exclusive: szlachetne,
ekskluzywne, z duszą podróżnika.**

- lakier Pollux metalizowany, matowy
- galwanizowana wstawka chłodnicy z matowym napisem GS
- pasy w matowej czerni oraz matowym, metalizowanym kolorze białego aluminium
- siedzenie szaro-czarne
- ochroniacze na dłonie
- odwrócony widelec teleskopowy z goleniami w kolorze anodowanego złota
- koła Cross Spoke, obręcze w kolorze czarnym



**F 850 GS Rallye: dynamiczna sylwetka
zdradzająca zdolności terenowe.**

- lakier Light White niemetalizowany
- pasy w metalizowanym odcieniu Lupin Blue i niemetalizowanej czerwieni Racing Red
- galwanizowana wstawka chłodnicy z błyszczącym napisem GS
- siedzenie czerwono-czarne
- ochroniacze na dłonie
- koła Cross Spoke, obręcze w kolorze anodowanego złota



6. Wyposażenie.



Bezkonkurencyjną w segmencie klasy średniej możliwość indywidualizacji nowego BMW F 750 GS i F 850 GS zapewnia jak zwykle szeroka gama wyposażenia dodatkowego BMW Motorrad, która została znacznie wzbogacona w stosunku do poprzednich modeli.

Wyposażenie dodatkowe montowane jest bezpośrednio w fabryce, a montaż jest zintegrowany z procesem produkcyjnym. Oryginalne akcesoria BMW mogą być montowane przez dealera BMW Motorrad lub samego klienta. Dzięki temu wyposażenie motocykla można uzupełniać również w późniejszym czasie.

Wyposażenie dodatkowe. Pakiet komfortowy:

- podstawka centralna, RDC, Keyless Ride, podgrzewane manetki

Pakiet Touring:

- regulator prędkości, stelaż bagażowy z uchwytami na kufry, Dynamic ESA

Pakiet dynamiczny:

- tryby jazdy Pro, DTC, ABS Pro, dynamiczne światło stop, asystent zmiany biegów Pro

Pakiet oświetlenia:

- kierunkowskazy diodowe, reflektor diodowy, diodowe światło dzienne
- Connectivity z kolorowym wyświetlaczem TFT o przekątnej 6,5"
- inteligentne połączenie alarmowe
- Keyless Ride
- przygotowanie do podłączenia nawigacji
- dopasowanie charakterystyki silnika do benzyny ON 91 (tylko F 850 GS)
- kontrola ciśnienia opon RDC
- kierunkowskazy diodowe
- reflektor diodowy, diodowe światło dzienne
- asystent zmiany biegów Pro
- regulator prędkości

- tryby jazdy Pro, DTC, ABS Pro, dynamiczne światło stop
- podgrzewane manetki
- system alarmowy
- redukcja mocy do 35 kW
- obniżenie zawieszenia
- Dynamic ESA (Electronic Suspension Adjustment)
- obniżone podwójne siedzenie
- siedzenie komfortowe
- opony terenowe (tylko F 850 GS)
- podstawka centralna
- stelaż na bagaż z uchwytami na kufry
- tłumik sportowy HP

Oryginalne akcesoria BMW Motorrad. Części HP.

- tłumik sportowy HP
- frezowana dźwignia hamulca HP

Miejsce na bagaż.

- kufer Vario
- uchwyt na kufer Vario
- topcase Vario
- stelaż bagażowy na topcase Vario
- torby wewnętrzne do kufra i topcase'a Vario
- poduszka pod plecy na topcase Vario
- tankbag
- tankbag z kieszenią na mapy
- torba na siedzenie pasażera
- torba na stelaż na bagaż
- mały Softbag 3, wodoszczelny, 30-35 l
- duży Softbag 3, wodoszczelny, 50-55 l
- torba walcowa 3, wodoszczelna, 50 l

Stylistyka.

- kierunkowskazy diodowe

Ergonomia i komfort.

- duża szyba, przyciemniana
- duża szyba, klarowna (standard w F 850 GS)
- mała szyba, przyciemniana
- mała szyba, klarowna (standard w F 750 GS)
- podstawka centralna
- wysoka kierownica (tylko do F 850 GS)
- podwyższenie kierownicy (tylko do F 750 GS)
- siedzenie komfortowe
- siedzenie czarno-szare
- siedzenie czarno-czerwone
- siedzenie niskie czarno-szare
- siedzenie niskie czarno-czerwone
- siedzenie rajdowe
- podgrzewane manetki
- podnóżki enduro
- regulowana dźwignia biegów
- regulowana dźwignia hamulca
- asystent zmiany biegów Pro

Nawigacja i komunikacja.

- BMW Motorrad Navigator VI
- BMW Motorrad Smartphone Cradle
- adapter USB
- ładowarka USB
- uchwyt na BMW Motorrad Smartphone Cradle
- wyposażenie przygotowania do systemu nawigacyjnego

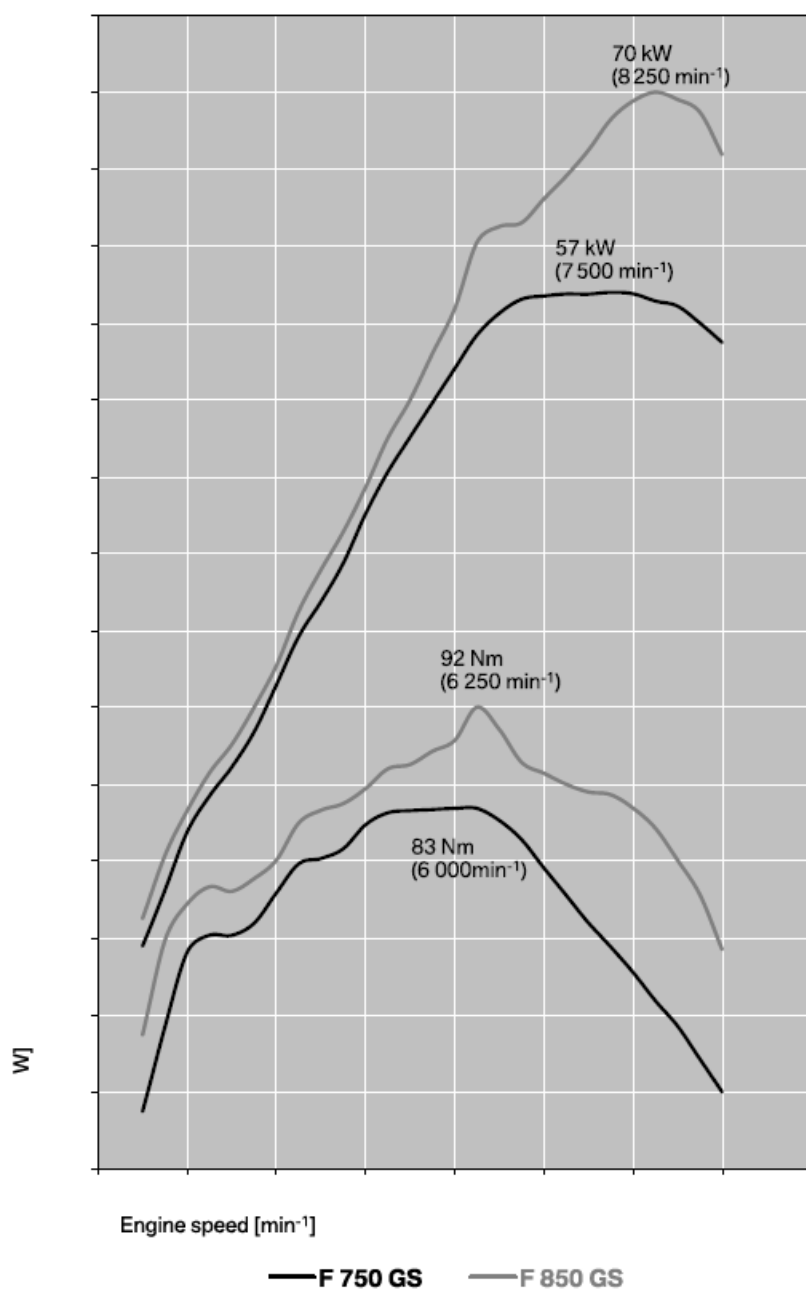
Bezpieczeństwo.

- system alarmowy
- dodatkowy reflektor diodowy (tylko do F 850 GS)
- zabezpieczenie reflektora do jazdy terenowej (tylko do reflektora diodowego)
- ochraniacze na dłonie
- osłona silnika z tworzywa sztucznego (standard w F 850 GS)
- mały zestaw pierwszej pomocy
- duży zestaw pierwszej pomocy

Serwisowanie i technika.

- automatyczne smarowanie łańcucha
- redukcja mocy do 35 kW (48 KM)
- pokrowiec uniwersalny „Outdoor”
- pokrowiec „Indoor”
- pokrowiec „Indoor”, duży (na motocykl z kuframi)
- lampka diodowa do gniazdka zasilającego
- zestaw do naprawy opon bezdętkowych
- prostownik do akumulatorów

7. Moc silnika i moment obrotowy.



8. Dane techniczne.



	F 750 GS	F 850 GS
Silnik		
Pojemność	cm3	853
Średnica / skok	mm	84 / 77
Moc	kW / KM	57 / 77
przy	obr/min	7500
Moment obrotowy	Nm	83
przy	obr/min	6000
Typ	chłodzony wodą dwucylindrowy silnik czterosuwowy z czterema zaworami na cylinder poruszany dwiema dźwigienkami, dwa górne wałki rozrządu i układ smarowania z suchą miską olejową	
Stopień sprężania		12,7 : 1
Paliwo	benzyna bezołowiowa benzyna bezołowiowa LO 91 LO 95 (opcjonalnie: LO 91)	
Rozrząd zaworów	DOHC (podwójny górny wałek rozrządu), dźwigienki zaworowe	
Liczba zaworów na cylinder		4
Średnica zaw. ssących/wydechowych	mm	33,5 / 27,2
Średnica przepustnicy	mm	48
Sterownik silnika		BMS-M
Oczyszczanie spalin	regulowany katalizator trójdrożny, norma emisji spalin Euro 4	
Instalacja elektryczna		
Alternator	J	416
Akumulator	VI/Ah	12 / 10
Reflektor	światło drogowe i mijania: 12 V / 55 W, halogenowe (opcjonalnie reflektor diodowy z diodowym światłem dziennym)	
Światło tylne		diodowe światło stop / tylne
Rozrusznik	kW	0,9
Transmisja napędu, skrzynia biegów		
Sprzęgło	mechaniczne sprzęgło wielotarczowe zanurzone w oleju (antyhoppingowe)	
Skrzynia biegów	kłowa, zintegrowana z blokiem silnika	
Przełożenie pierwotne		1,821
Przełożenia biegów	I	2,833
	II	2,067
	III	1,600
	IV	1,308
	V	1,103
	VI	0,968
Napęd wtórny	zamknięty łańcuch drabinkowy z tłumieniem szarpnięć w tylnej piaście	
Przełożenie wtórne		2,588

		F 750 GS	F 850 GS
Układ jezdny			
Konstrukcja ramy	stalowa rama portalowa z konstrukcji skorupowej, silnik nośny		
Zawieszenie przedniego koła	widelec teleskopowy Ø 41 mm odwrócony widelec teleskopowy Ø 43 mm		
Zawieszenie tylnego koła	alumirowy wahacz dwuramienny, bezpośrednio przyłączona centralna kolumna amortyzująca (F 850 GS: WAD), podstawa sprężyny regulowana hydraulicznie, regulacja odbicia (opcjonalnie Dynamic ESA)		
Skok amortyzatorów przód / tył	mm	151 / 177	204 / 219
Wyprzedzenie sworznia zwrotnicy	mm	104,5	126
Rozstaw osi	mm	1559	1593
Kąt główki ramy	°	63	62
Hamulce	Przód hydrauliczny hamulec dwutarczowy, Ø 305 mm, dwutłoczkowe zaciski pływające		
	Tył	hydrauliczny hamulec jednotarczowy, Ø 265 mm, jednotłoczkowy zacisk pływający	
ABS	standardowo BMW Motorrad ABS, wyłączany		
Koła	obrycze odlewane z aluminium		Koła Cross Spoke
	Przód	2,50 x 19"	2,15 x 21"
	Tył	4,25 x 17"	4,25 x 17"
Opony	Przód	110/80 R19	90/90 21
	Tył	150/70 R17	150/70 R17
Wymiary i masa			
Długość całkowita	mm	2255	2305
Szerokość całkowita z lusterkami	mm	922	922
Wysokość siedzenia	mm	815 (opcjonalnie niskie siedzenie 790) (opcjonalnie obniżone zawieszenie 770) (opcjonalnie komfortowe siedzenie 830)	860 (opcjonalnie niskie siedzenie 835) (opcjonalnie obniżone zawieszenie 815) (opcjonalnie komfortowe siedzenie 875) (opcjonalnie siedzenie rajdowe 890)
Masa własna wg DIN (w stanie gotowości do jazdy)	kg	224	229
Dop. masa całkowita	kg	440	445
Pojemność zbiornika paliwa	l	15	15
Parametry jazdy			
Zużycie paliwa (WMTC)	l/100 km	4,1	4,1
Przyspieszenie 0-100 w km/h	s	4,1	3,8
Prędkość maksymalna	km/h	190	>200