

SMART START

Snälla mot plånboken och praktiskt lagda. Två förnuftiga val med olika karaktär. Vilken passar dig bäst?



duellen

BMW F 650 GS / KAWASAKI VERSYS

TEXT OSCAR ALGOTT

BILD MARC MALMQVIST



**»INTE RIKTIGT LIKA SOFIS-
TIKERAD SOM TYSKEN, MEN
SAMTIDIGT CHARMIGARE«**

duellen

BMW F650GS

KAWASAKI VERSYS

ROLIGA
BILLIGA
OCH BRA



FÖRNUFTIGA, EKONOMISKA och praktiska. Tre ord som skulle göra sig i ett asiatiskt småbilstest. Det är lätt att hålla sig för skratt och förledas in i tron att det här är motorcyklar utan körglädje, men så är inte fallet. Det handlar snarare om ett avskalat och enkelt sätt att färdas. Lämpligt för såväl nybörjare som mer erfarna förare.

De båda duellanterna BMW F650GS och Kawasaki Versys har ett äventyrsinspirerat utseende, men deras hemvist är definitivt på asfalt. Det är också där som motorcyklarna har ställts mot varandra.

BMW F650GS kom 2008, samtidigt som den mer offroadinriktade F800GS. Trots namnet är den utrustad med samma paral-

lelltwin på 798 kubik som sin storebror. Effektuttaget är dock lägre i F650-modellen. Anledningen till att BMW behöll det gamla namnet var för att betona att det precis som tidigare rörde sig om deras instegsmodell.

Kawasaki Versys har precis som BMW en parallelltwin. Samma motor som sitter i storsäljaren ER-6, men med lägre topp effekt och med mer kraft i den nedre delen av registret.

OM VI BORTSER FRÅN CYLINDERANTAL, motortakt och den uppräta körställningen är modellerna inte särdeles lika.

F650GS har lägst sitt höjd och går att få med både lägre sadel och sänkt fjädring, vilket gör att modellen passar de allra kortaste. Den tunna limpsadeln är fast och känns väl

»**BMW ÄR
DUKTIG PÅ
DET MESTA
MEN STICKER
INTE UT**«

hård för riktiga långresor, men motorcykelns midja är smal och bidrar till att modellen är så lätthanterlig.

Kawasakis tvådelade sadel har generösare stoppning och känns mer lämpad för längre turer. Även här erbjuder tillverkaren en lägre sadel som tillbehör, sitt höjden blir då 825 millimeter.

Versys uppdaterades förra året och fick ett uppnosigare utseende och bättre passagerarergonomi. Vindskyddet är bättre än på BMW och kåpan känns mer fullvuxen.

Körställningen visar två olika filosofier. På BMW sitter du mer utsträckt och avståndet till styre samt fotpinnar är längre. På Kawaskin sitter du mer kompakt och sportigare, vilket har en positiv inverkan vid mer aktiv körning. Vilket som föredras är en smaksak, själv finner jag mig mest tillrätta på Versys. På Kawasaki sitter 17-tumshjul både fram och bak, medan F650GS har 19 tum fram och 17 bak. Skillnaden vid normal körning är inte stor. Båda modellerna är lätta att styra in

Second opinion. Allt handlar om att ha roligt.



NÄR MAN LÄSER den här duellen kan man luras att tro att motorcykelkörning handlar om att göra ett smart köp, hitta den bästa produkten till lägst pris. Det är såklart trams. All

motorcykelkörning handlar om att ha kul, om att känna pulsen börja slå snabbare, om känslan. Motorcyklar är passion. Vill du vara smart finns säkert en Skoda eller Dacia att köpa för samma pengar. Fall inte i den fällan.

Men när det gäller passion talar Kawaskin direkt till hjärtat. BMW må ha en fantastisk

försäkringslösning. Ett smartare köp, javisst, men inte roligare. Kawaskin känns mer rapp i käften, lite uppstudsigt, busigt, någon man vill hänga med för att det alltid händer något kul i deras närhet. BMW är mer den förnuftiga typen som var elevrådsordförande i skolan. Vem skulle du vilja gå på fest med?

För att precisera är Versys ett val med mer körglädje, den styr snabbare in i svängen än F650GS och den lyfter lättare på framhjulet om du är på det humöret. För mig är det precis vad jag vill ha ut av motorcykelkörning. Livet är till för att levas, förnuftiga är vi så mycket ändå.

MAGNUS JOHANSSON

i svängarna, men Kawasakin känns stadigare och mer snabbstyrd när farten ökar. Däremot uppträder F 650 GS mycket spårsäkert och stadigt när vägen är sämre. Vilket den kan tacka det större och smalare framhjulet för. Kawasakin är mer spårkänslig.

BMW F 650 GS HAR EN konventionell framgaffel utan inställningsmöjligheter, den är fast avstämmd utan att vara stötig och fungerar bra. Precis som stötdämparen bak som har ställbar förspänning och retur.

Kawasaki Versys har en mer tidsenlig inverterad framgaffel med ställbar förspänning och retur. Fjädringsvägen är kortare än på BMW och betonar återigen att modellen är utvecklad för asfalt. Originalinställningen för stötdämparna är mjukare än på BMW:n men känns harmonisk och fungerar bra även i högre tempo.

Effektmässigt har BMW ett övertag på papperet, men i verkligheten skiljer det ytterst lite mellan de två. Kawasakis motor har en mer underhållande karaktär, botten känns kraftfull och framhjulet tar gärna små skutt på ettan och tvåans växel. Den härligt brummande parallelltwinen är också skön att lyssna till. BMW:s motor med härligt raspig stämman har ett otroligt jämnt register och bra insprutning (precis som Kawasakin), men känns slätstruken. På topp märks det att motorn strypts och innan rödmarkering känns den plågad. Kawasakin avtar även den mot toppen men känns inte lika ansträngd.

BMW har en enkel bromsskiva fram och ABS som är urkopplingsbar. Bromsverkan är godkänd och känslan är bra, men ytterligare en skiva hade kortat sträckan med ytterligare några meter.

Kawasaki har dubbla skivor fram men ABS:en är inte lika raffinerad som på BMW, skillnaden borde vara större. Nu känns tysken till och med snäppet vassare.

Instrumenteringen på F 650 GS är den mest kompletta om du väljer till färd dator. Tydlig, enkel och funktionell – men snygg? Nej. Versys display är enklare men innehåller det viktigaste som bränslemätare. Kvalitetsmässigt ligger tysken i framkant, Kawasaki är på inget sätt dålig och känns väl ihopskruvad, men materialvalet är in sin helhet inte på samma höga nivå.

EFTER TVÅ DAGAR I STEKHET sommarvärme på allt från motorväg, landsväg och körning i stadstrafik står det klart att båda motorcyklarna är två kompetenta alternativ. Med viss skillnad i filosofi. BMW är duktig på det mesta men sticker heller inte ut. Komforten räcker inte riktigt till för bekväma långturer men som alltiallo-fordon till vardags är den högst duglig – men kul? Inte för den som vill busa och leva rövare.

Versys är inte riktigt lika sofistikerad som tysken, men samtidigt charmigare, bekvämare och något att utvecklas med. Det är också det som faller avgörandet för egen del. ★

F 650 GS har 14 hästkrafter färre än 800-modellen, men ett snällare register.



Nedtrimmade. Två med lugnare karaktär

BMW F 650 GS har trots sitt namn samma motor som F 800 GS. Skillnaden är andra kamaxlar och annan mjukvara som sänker effekten och ger en lugnare karaktär. Att lägga in mjukvara från storebror och byta kamaxlar för mer effekt tillåter inte systemet. En dylik modifiering skulle kräva programvara som kan häva spärren. Versys motor härstämmer från ER-6 men har modifierats för bättre vridmoment på låga varv. Det som skiljer är kamaxlar, mjukvara och avgassystem.

De båda motorerna har således gått igenom likvärdiga förändringar, men karaktärs-mässigt skiljer dem sig åt. Kawasakin känns mest explosiv av dem två medan BMW känns mer linjär.

150 kubik färre än BMW-motorn men ändå så känns den mer kraftfull.



Dött lopp vid dragrace, prestandaskillnaden är väldigt liten.



Centralstöd finns som originaltillbehör och kan vara praktiskt vid service.



Färd dator kostar 1800 kronor extra. Mätarna är mycket tydliga.



Ensam men stark. Bra ABS gör att bromsarna får godkänt.

Kalla fakta. BMW har övertag på papperet, men i verkligheten är skillnaden minimal.

	Modell	BMW F 650 GS	Kawasaki Versys
Två parallelltwiner	Motortyp	Vattenkyld, 4-takts R2, 4 vent/cyl	Vattenkyld, 4-takts R2, 4 vent/cyl
	Slagvolym	798 cm ³ Starkast!	649 cm ³
	Effekt	71 hk / 7000 rpm	64 hk / 8000 rpm
	Vridmoment	75 Nm / 4500 rpm	61 Nm / 6800 rpm
	Sadelhöjd	820/790*/765* mm	845/825* mm
	Tankvolym	16 liter	19 liter
	Vikt	199 kg	206 kg
	Acc 0-400 m	13,4 sek** Snabbast!	13,5 sek**
	Toppfart	187,6 km/h**	182 km/h**
	Pris	85600:- Billigast	89900:-

* Avser lägre tillbehörsadel. BMW:s lägsta mått är med sänkt fjädring.
** Prestandauppgifterna gäller 2008 års modeller testade i Bike 5.08



Versys ger ett kompakt och muskulöst intryck, en kul och bra motorcykel.



Ingen färd dator och enkel i sitt utförande.



Dubbla bromsskivor men inte lika raffinerad ABS som på BMW.