

Tysk i toppform

Den är stor och kraftig men ändå lätthanterlig. Vi pratar om BMW K 1600 Grand Turismo, säsongens mest spännande nyhet i motorcyklarnas premiumklass. En hoj för folk med pressveck snarare än fransar.

Text & foto: Joachim Cruus Foto: Fredrik Persson

När BMW presenterade Concept 6 i München 2009 höjde mc-pressen rejält på ögonbrynen. En serieproducerad hoj med sexcylindrig motor hade man inte sett sedan Hondas boxer-sexa Gold Wing. I BMW:s regi var det en radsexa man klämt ner i ett betydligt sportigare chassi. Vad skulle det bli av det?

Svaret fick vi sommaren 2010, då Allt om MC fick en förhandstitt av den tyske tillverkarens två nya premiumhojar på

BMW:s utvecklingsavdelning i München. Nu, drygt ett halvår senare, befinner vi oss i södra Spanien för att köra K 1600GT och förväntningarna är höga på denna teknikspäckade hoj.

Motorn i centrum

Efter en kort genomgång av hojens finesser är det dags att starta upp och ge sig iväg.

Radsexan ryter till när jag startar den. Ett kort tag funderar jag på om det är en sporthoj eller tourer. Ljudet är distinkt,

hårt och aggressivt. Kanske inte riktigt vad vi förväntat oss.

Givetvis så kretsar mycket av hojens markandsföring kring motorn. På en bredd av bara 555 mm har man klämt in sex cylindrar i rad, vilket gör motorn till den minsta i sitt slag av serieproducerade hojar över 1.000 cc.

Hela motorpaketet uppges väga endast 102,6 kg, inklusive växellåda, koppling och generator. Ur detta plockar man 160 hk och 175 Nm, men mest spännande är att man redan

vid 1.500 rpm når 70 procent av maxvridet. Tål att provas.

Sportig låda

Vi rullar ut på den livligt trafikerade landsvägen. Utan att egentligen reflektera över vad jag gör är jag snabbt uppe på sexans växel. När jag kikar på varvräk-naren visar den 1.500 rpm utan att motorn visat de minsta tendenser till ryckningar. Impone-rande!

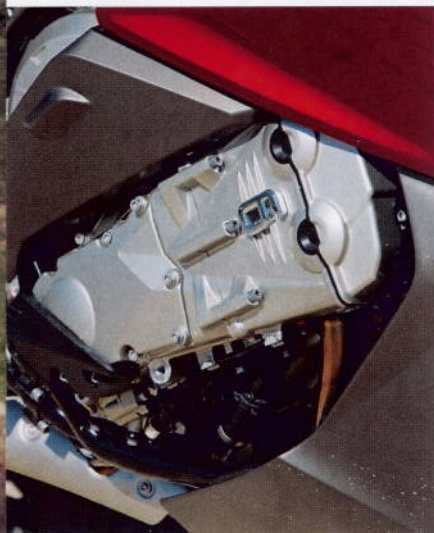
Av gammal vana börjar jag växla ner i god tid innan det



är dags att köra om de hetsiga bilisterna. Det behöver jag inte nu längre, då det vid normal körning oftast inte är nödvändigt med tanke på bottenvridet. Gaspådraget sker med hjälp av så kallad E-gas vilket ger en direkt respons. Dessutom kan man styra effektuttaget via en knapp på styret. På tidigare modeller i K-serien har jag ofta reagerat på en viss råhet i växellådan. Här har man gjort som i BMW S 1000RR och stoppat i en ►



Instrumenteringen är lättöverskådlig, ordnad och riklig. Söker du någon information så går den nästan garanterat att få fram. Det råder dock viss brist på förvaringsfack.



Radsexan, hojens stolthet, är bara delvis klädd i plastkåpor. BMW nöjde sig dessutom inte med att exponera motorn, utan förtydligar även innehållet med ett emblem i form av en sexa.



► slirkoppling istället och således fått till en mycket smidigare och mer lättjobbad låda. Dock kanske inte riktigt med den mjukhet som de japanska konkurrenterna uppvisar.

Efter några mil på vägen mot Ronda så blir vägarna allt krogigare och böj efter böj avverkas i rask takt. Vi kan inte låta bli att imponeras över den stora hojens möjligheter till aktiv körning. Motorns kompakthet och framåtlutade vinkel möjliggör en låg placering och därmed låg tyngdpunkt. Att styra in och ur kurvorna sker utan att vi egentligen behöva fundera på det. Detta med en hoj som väger 319 kg (utan väskor).

Inget touringung

Fjädringen är tillverkarens beprövade telelever fram och paralever bak. Dessutom finns BMW:s egna elektroniska fjädringssystem ESA II att tillgå. Det är tyvärr inte standard vilket det borde vara på en såpass dyr hoj.

Med några tryckningar på multikontrollen ställer du om fjädringen i tre olika lägen; Comfort, Normal och Sport. Om du därutöver har passagerare och fyllt upp de 30 liter stora packväskorna så finns det en inställning för det också. Packväskorna är borttagbara med en lätt knapptryckning om du vill se lite extra sportig ut, eller köra över 180 km/h, som är den av BMW rekommenderade maxhastigheten med fullpackade väskor.

Efter att ha provat alla olika inställningslägen blir slutsatsen att fjädringen är mer åt det hårda sportiga hållet än ett bekvämt touringung. Nästan så man saknar ett Touring-läge för de längre resorna.

Efter ett konstant svängande på bergsvägar hägrar motorvägen. Med Gibraltar i sikte sätter jag av västerut med den lokala radiostationens rockmusik pumpande ur högtalarna. Skulle inte musiken på radion passa så kan du koppla

in en mp3-spelare med just dina favoritlåtar. Tyvärr är anslutningskabeln placerad i ett av de två små facken i framkåpens nederkant så du lär behöva en spelare som tål bastuvärme. En dum placering av de enda två förvaringsfack som finns.

Massor av info

Uppe i lagom passande marschfart på 140-160 km/h låser jag farthållaren. Oavsett hur jag varvar eller letar efter vibrationer kan jag inte finna några som helst störande sådana. Här visar sig hojen från sin bästa sida.

Instrumenteringen är uppbyggd runt två traditionella runda mätare, en större hastighetsmätare och en mindre varvräknare. Mellan dessa sitter den 5,7 tum stora TFT-skärmen som visar allt ifrån klocka, bränsleförbrukning, fjädringsinställning, temperatur, navigator till däcktryck och radiofunktioner. Den information du inte hittar här är förmodligen inte värd att veta. Mycket av inställning-

arna görs från en multikontroll på vänster styrsida. Multikontrollen lanserades på R 1200RT och tar ett tag att vänja sig vid.

Tre effektlägen

En av hojens intressantaste knappar sitter på styrets högra sida. Med Mode-funktionen reglerar du hojens tre olika effektlägen; Rain, Road och Dynamics. I läge Rain får du en mer homogen effekt och reducerat vridmoment. Slår du över till Road får du fullt vridmoment och ett mer touringanpassat effekttagg, medan Dynamic ger fullt vrid och snabbare trottelrespons. BMW erbjuder dessutom DTC (Dynamic Traction Control), men bara som option. Snällt, tycker vi. Det borde vara standardutrustning på en lyxkryssare.

När jag närmar mig havet tilltar vinden kraftigt. Här märks det tydligt hur stabil hojen är i högre farter, lite som att åka X2000 på två hjul. Givetvis kan man justera framrutan



BMW K 1600GT är en lång, slank och väldigt flexibel touringhoj. Sättningen är lagd åt det sportiga hållet.

” Oavsett hur jag varvar eller letar efter vibrationer kan jag inte finna några som helst störande sådana.



Xenon-ljus är standard, men mot tillägg får du också adaptiv strålkastare. Det vill säga att strålen vinklas via en rörlig spegel för att kompensera för hojens lutning vid nedlägg.

med en enkel knapptryckning och passa in en dragfri tillvaro bakom kåpan.

Rak ljusbild

Testrundan går snabbt mot kvällning och sista etappen avverkas i mörker. Hojen är standardutrustad med xenonljus och som tillval kan du få en adaptiv framlykta. Kort beskrivet sitter det sensorer på hojen som skickar information till en liten dator om lutnings- och höjdvinkel. I lamphuset sitter sedan en servomotor och en spegel ger dig en konstant rak ljusbild, även när du lägger ner hojen. Funkar det i praktiken då? Javisst.

Efter nästan tolv timmar i sadeln är vi tillbaka på hotellet och sällan har en Grand Turismo gjort så stora intryck på oss. BMW har tagit ett stort kliv framåt genom tekniskt finlir i kombination med utmärkt komfort. Ordet dags-etapp har härmed fått en helt ny innebörd. ●

BMW K 1600GT

Motor

Motortyp:	Vätskekyld, 6-cylindrig radmotor.
Ventilsystem:	4 vent/cyl.
Cylindervolym:	1.649 cc.
Borr x slag:	72 x 67,5 mm.
Kompression:	12.2:1.
Effekt:	118 kW (160 hk)/7.750 rpm.
Vridmoment:	175 Nm / 5.250 rpm.
Bränslesystem:	Elektronisk insprutning.
Avgasrening:	Katalysator EU3.
Transmission:	6-växlad, flerskivig vätkoppling, kardan.

Chassi

Ram:	Aluminiumram.
Styrgeometri:	Gaffelvinkel: 27,8° / försprång 108,4 mm.
Hjulbas:	1.680 mm.
Fjädring f/b:	BMW duolever / paralever. ESA (tillval).
Bromsar f/b:	Dubbla 320 mm skivor, 4-kolvsok / 240 mm skiva 2-kolvsok. Abs.
Däck f/b:	120/70-17 / 190/55-17.

Mått & vikt

L x B x H:	2.324 x 1.000 x 1.440 mm.
Körklar vikt:	319 kg inkl. 90 % bränsle, utan väskor.
Sitthöjd:	810-830 mm.
Tankrymd:	24 liter.

Övrigt

Färger:	Ljusgrå eller rödmetallic.
---------	----------------------------

Ekonomi & import

Pris:	Från 210.300 kr
Generalagent:	BMW Motorrad Sverige, 08-4706000

+ Motorkaraktär, lättkörd, god komfort.

- Elektronisk fjädring och antispinn är ej standard.



**KÖR
12%
LÄNGRE!***

AVON STORM 2 ULTRA ST

Lättrullat sport/touringdäck med mycket bra grepp, livslängd och vätegenskaper. *Nya Storm 2 har hela 12% längre livslängd än sin föregångare.

Med SRS: Super Rich Silicia.

Läs mer på www.proimp.se.

**AVON
TYRES**

Pro:imp

Tel: 033-22 23 80 www.proimp.se





Mjukare & lyxigare

GTL och dess syskon GT är mer lika än olika. På en så pass stor maskin som K 1600 lämnar det dock trots allt plats för en hel del skillnader – fler skillnader än du kanske tror.

Text: **Roland Brown**

Foto: **Daniel Kraus, Bernhard Limberger och Alberto Martinez**

Det som är gemensamt med GT och GTL är motor, ram samt kåpor och paneler. Vindrutan är dock både högre och bredare vid basen på GTL. L, som i Luxury, innebär också ett tillbakaflyttat styre samt fotstöd som sitter lägre, längre fram. Sadeln är bredare och lägre, speciellt baktill, och fjädringen mjukare. Tanken har vuxit från GT:s 24 liter till 26,5 liter och en toppbox kompletterar sidoväskorna.

GTL har en fast sadelhöjd på 750 mm. På GT är den 60 mm högre och kan dessutom höjas ytterligare 20. Jämförelsevis

ger det GTL:en en mer tillbakalutad körställning men gör den också lätthanterlig i låga hastigheter. Även korta förare, som en kvinnlig testförare i vår grupp, kan med lätthet hantera bjässen.

Mildare morr

När jag kör R45 fram, på väg mot det erkänt knixiga Franschhoek Pass, känns GTL:en genast avkopplande och skönt lättmanövrerad. Den sexcylindriga motorn ger sig tillkännan direkt med ett provocerande morr vid minsta gaspådrag. Ljudet är dock lite mildare än hos GT:n –

avgassystemet är det enda som skiljer de båda modellernas motorer åt.

Pådrag upp till rödmarkeringen på 8.500 varv avverkas härligt mjukt. Den enda högfartsnackdelen är att jag inte hör hojens standardmonterade ljudsystem särskilt bra.

Förutom körställningen är den högre vindrutan den största skillnaden från GT-modellen. Om den är bra eller inte beror på din längd. En lång kille som jag, kan tack vare den låga standardsadeln ha rutan i högsta läge och se genom den. Det ger en skyddad och tyst åktur på rakorna. I kurviga partier sänker jag rutan till lägsta läget och får en bra överblick ovanför den.

Å andra sidan får de två kortaste förarna i vår grupp finna sig i att titta genom rutan hela tiden. Det är något som jag per-

sonligen inte gillar, särskilt när det är vått ute. Det har inte skadat med lite mer juste mån i båda ändar.

Mjuk och stabil

Rutan kommer väl till pass när vi passerar Villiersdorp och vänder söder ut längs snabb R43. Även i marschfarter på 120 km/h känns GTL imponerande mjuk och stabil. Jag kommer en bra bit över 160 km/h innan stabiliteten påverkas av den mjuka fjädringen och de stora vindfångande kåporn. En förare tycker att hojen känns vinglig nära dess elektroniskt begränsade toppfart på 220 km/h.

Den mjukare fjädringen ger en skönare åktur, men kan inte riktigt matcha den kontroll som visar upp när underlaget blir knöligt. Som tur är hojen utrustad med BMW:s geniala elektriskt niskt justerbara fjädring – ES



Ordning och reda. GTL står dessutom med ett standardmonterat ljudsystem. Tyvärr är det svårlyssnat i högre farter. På vänster sida av styret hittas kontrollerna till den elektroniskt justerbara fjädningen.



Passagerarkomforten var oväntat en liten besvikelse. Stopningen på topboxen visade sig vara mer i vägen för armbågarna än stöd för dem. Dessutom är sadeln bredare på bekostnad av de praktiska handtagen som finns på GT:n.

BMW K 1600GTL

Motor

Motortyp:	Vätskekyld, 6-cylindrig radmotor.
Ventilsystem:	4 vent/cyl.
Cylindervolym:	1.649 cc.
Borr x slag:	72 x 67,5 mm.
Kompression:	12,2:1.
Effekt:	118 kW (160 hk)/7.750 rpm.
Vridmoment:	175 Nm / 5.250 rpm.
Bränslesystem:	Elektronisk insprutning.
Avgasrening:	Katalysator EU3.
Transmission:	6-växlad, flerskivig våtkoppling, kardana.

Chassi

Ram:	Aluminiumram.
Styrgeometri:	Gaffelvinkel: 27,8° / försprång 108,4 mm.
Hjulbas:	1.680 mm.
Fjädring f/b:	BMW duolever / paralever. ESA (tillval).
Bromsar f/b:	Dubbla 320 mm skivor, 4-kolvsok / 240 mm skiva 2-kolvsok. Abs.
Däck f/b:	120/70-17 / 190/55-17.

Mått & vikt

L x B x H:	2.489 x 1.000 x 1.465 mm.
Körklar vikt:	348 kg inkl. 90 % bränsle, utan väskor.
Sitthöjd:	750 mm.
Tankrymd:	26,5 liter.

Övrigt

Färger:	Ljusgrå eller rödmetall.
---------	--------------------------

Ekonomi & import

Pris:	Från 229.300 kr.
Generalagent:	BMW Motorrad Sverige, 08-470 60 00.

-  Vindskydd, motor, packutrymme, komfort.
-  Passagerarplatsens utformning. Mindre stabil än GT.

II, som är till stor hjälp, men den tyngre GTL:en med sin upprätta sittställning och högre tyngdpunkt styr ändå inte med samma skärpa som sitt lättare syskon.

Vilken av modellerna som är bekvämast är upp till föraren. Kortare förare verkar föredra GTL:s lägre sadel och avkopplade körställning. Andra uppskattar GT:ns lättare känsla, extra benutrymme och mer framåtlutade körställning. Trots att jag är lång finner jag GTL:en marginellt bekvämare, även om båda hojarna är mycket komfortabla.

Besviken på bönpallen

Den enda besvikelsen med GTL var passagerarsätet. Som medåkare har jag en kvinnlig motorjournalistkollega med mycket erfarenhet både från förarsätet och på bönpallen. Hon är kritisk mot formen på

ryggstödet på hojens topbox. Den är mer i vägen för hennes armbågar än stöd för dem. Och även om GTL-modellens bredare passagerardyna ger lite extra komfort, så är det på bekostnad av GT:s användbara handtag, vilket gör livet äventyrligt för passageraren under häftiga inbromsningar. Till slut faller hennes val av favorit ändå på GTL, framför den smalare dynan på GT.

I fall GTL förlorar någon som helst rond mot Hondas åldrade Gold Wing, så är det passagerarkomforten, annars ser det ut som BMW:s sexa har gjort ett intryck som matchar dess storlek. Den är stilren, bekväm, tekniskt imponerande, välutrustad, oväntat smidig och drivs av en sexcylindrig pjäs som ger unik karaktär och väldigt imponerade prestanda. Bäst av allt är att den blir bättre ju längre du åker på den. ●

Aigonaul Jacka 73106 722R, byxor 73107 722R

Defence & Comfort
Rukka motorcykelstall • www.rukka.com/motorsport

MOTORRAD
BEST BRAND 2011
Kategori: Textilkläder

rukka
Enjoy more.

Julia Jacke 73146 757R, byxor 73147 757R