



BMW K 1600 GT

Motor	Radsexa 4-takt, DOHC, vätskekyld, 4 vent/cyl
Borring/slag	72/67,5 mm
Slagvolym	1649 cm ³
Kompression	12,2:1
Effekt	118 kW (160 hk)/7 750 rpm
Vridmoment	175 Nm/5 250 rpm
Bränslesystem	Elektronisk insprutning, digital motorstyrning
Kraftöverföring	Våtkoppling, 6-växlad låda, kardän
Chassi	Boxram av gjuten aluminium, bärande motor
Fjädring fram	BMW Paralever; centralfjäderben
Fjädring bak	BMW Paralever
Broms fram	Dubbla 320 mm bromsskivor med fyrkolvsok
Broms bak	320 mm skiva med tvåkolvsok
Däck fram	120/70-17
Däck bak	190/55-17
Sadelhöjd	810 / 830 mm
Hjulbas	1680 mm
Styrvinkel	62,2 grader
Tankvolym	24 liter
Vikt torr	295 kg
Försäkring	Exempel via Bilsport & MC, helförsäkring, helår med SMC-rabatt, +30, zon 1 kostar 9 626 kronor, zon 3 kostar 5 146 kronor +50, zon 1 kostar 7 062 kronor, zon 3 kostar 3 745 kronor
Pris	Från 210 300 kronor
Importör	www.bmw-motorrad.se



Mäktig reskamrat

Nya BMW K 1600 GT har allt som en modern supertourer ska ha... och lite till! Vi körde hojen på kurviga vägar i Spanien och blev både överraskade och fascinerade över vad tyskarna har skapat.

Jag lovar, jag ska inte överdriva. Det är inte som att flyga akrobatiska konster och loopa med en jumbojet. Inte ens nästan, men BMW K 1600 GT är en stor motorcykel. Inget snack. Men, den låter sig verkligen hanteras som en sportigare hoj, långt sportigare än de flesta vill tro när de ser den. Så snart du bara kommit lite över styrfart så är BMW:s första radsexa för motorcykel någonsin en oerhört snäll och belevad kamrat. Ger du dig däremot in på att tveka i en snäv rondell eller om du plötsligt måste sätta ner foten för att rädda upp känner du att det är en riktigt rejäl motorcykel du har på hand. Är du för sent ute, för klen eller råkar trampa i en svacka så vill det till att du har vagnskadeförsäkring, för börjar det luta och när över »point of no return«, som det heter på flygspråk, så kommer du antagligen inte kunna hålla emot. Låt mig bara inte avskräcka dig här!

De som köper stora motorcyklar vet om hur tunga diton betar sig och hanterar dem därefter. Jag tar gärna till jämförelse med Hondas senaste radsexa CBX 1000 (ni visste att det skulle komma, va?). Hondan var topptung. Den hade en tidig »point of no return«. De som provat att baxa runt en sådan på en grusgång eller liknande vet vad jag pratar om och så är det här men inte fullt lika akut som på CBX 1000.

VAD ÄR DÅ touringhøjens kanske viktigaste faktor? Förarens och passagerarens trivsel i sadeln. Kort kan den dömas som förstklassig. Du har alla kontroller nära till hands via det lilla snurrhjulet på vänster hands styrhalva ett kontrollhjul som styr och reglerar flertalet av de finesser jag senare återkommer till. Sittkomforten är utmärkt. Sitter du ändå inte helt optimalt är det bara att kliva av hojen och justera sadelhöjden



Förarmiljön är futuristisk och lättavlast med GPS-display i topp.



BMW har haft ABS på motorcyklar i 25 år. De biter ordentligt.



Lätthanterbar och smidig.



Dyr att köpa. Trög och svår växellåda.

till ett bekvämare läge. Den elektriskt justerbara vindrutans hjälper dig att slippa vidbrus och turbulens runt skallen.

På det stora hela fanns inget att gnälla på. Justera vindflödet in mot händerna via styrbara spoilers i kåpan. Kolla lufttrycket under färd, knappa och kolla på alla parametrar i färddatorm eller låt passageraren från sin plats justera värmen i baken. K 1600 GT är i ordets rätta bemärkelse fullsmetad.

Ska vi gnälla på något så blir det på växelådan som inte riktigt är sådär skönt avslappnad som man kan önska på en motorcykel som i övrigt är just att koppla samman med avslappnad och njutande körstil. Du måste vara rätt bestämd, framförallt på nedväxlingarna, för att BMW K 1600 GT ska vilja vara med. Det visade sig att den hoj jag kört, senare fick problem med växelförmekanismen. Kan det finnas ett samband?

UTÖVER DETTA kunde vi ha önskat att K 1600 GT var utrustad med samma speedshift som till exempel BMW K 1300 S. Där håller du gasen och när du vill växla upp fortsätter du hålla gas men drar upp växelpellen ändå. Då bryts tändningen en bråkdel av en sekund så att nästa växel lätt kan glida i. Det systemet kommer nog till K 1600 GT. Vidare berättar BMW-folket att BMW tillsammans med Bosch utvecklar ett system som gör att du ska kunna växla ner med speedshift också.

Vi får stilla anta att BMW helt enkelt inte kunde eller ville montera alla tekniska finesser och hjälpmedel som finns att montera på sin nya K 1600 GT. Den har trots allt redan i standardutförande en hiskelig mängd finesser.

De tekniska hjälpmedlen som är med som



Sittkomforten är utmärkt. Sitter du ändå inte helt optimalt är det bara att kliva av hojen och justera sadelhöjden till ett bekvämare läge.»



Kåpglasat är justerbar i höjdlid för att du ska kunna åka turbulensfritt.

Mäktig reskamrat

standard på denna motorcykel är både många, avancerade och fascinerande. ABS, ESA, stereo, handtagsvärmare och sadelvärmare för både passagerare och förare. Alla dessa är i sig mer eller mindre värda en artikel var. Men vi går istället in på det som verkligen är nytt för K 1600 GT.

En av de mest framträdande och utmärkande finesserna är den självriktande strålkastaren i framlyset. Svänger du på en kurvig väg i mörker lyser en rammonterad kåpas lampa i fordonets riktning. BMW:s lösning på K 1600 GT är att lampan lyser inåt i den kurva du kör in i. Systemet fungerar så pass mycket bättre än det konventionella att det är att klassa som näst intill revolutionerande.

K 1600 har en omställbar mappning för insprutet och tändningen. Du kan från höger hands omkopplare justera kraftuttaget på bakhjulet i tre lägen; Rain, Road och Dynamic.

Rain är givetvis ett läge där motorn utvecklar mindre kraft i ett snällare register samt att antispinnfunktionen blir känsligare och träder in tidigare än på läge »Road«, som är lite elakare om än med en effektbild modererad för vardagligt bruk.

För »Dynamic« gäller inga begränsningar.

Detta är motorns herrejössesläge. Här släpps alla vilda hästar ut i hysterisk galopp.

NÄR HORNEN i läge »Dynamic« växer ut vill du antagligen utöver att bara gasa fullt rakt fram också lägga ner i kurvorna och ta dem rejält inspirerat. Går det? Ja, K 1600 GT går att lägga ner väldigt långt. Kör du riktigt hårt så tar fotpinnarna till slut i. Det går dessutom att lägga ner mer än så, men ingen av kunderna till denna

»Systemet fungerar så pass bra att det närmast är att klassa som revolutionerande.«

hoj kommer att köra så. Men jag kan inte låta bli att citera BMW Motorrads Sverigechef Lennart Bäckström när han talar om sina provturer på K 1600 GT. Han är ju ändå gammal road racinghjärte;

– Chassit säger inte ens ifrån när jag pressar ut den i sladd, sa Bäckis efter ett tufft pass i bergen norr om Malaga i Spanien.

En annan intressant men kanske ändå inte fullt så

innovativ lösning är slirkopplingen som träder in om du skulle råka motorbromsa för hårt. Då släpper kopplingen upp lite och du riskerar varken att få sladd eller att plåga motorn onödigt mycket. Jag provade denna koppling och lyckades inte få motorcykeln att komma upp i någon form av sladd eller att få motorn att rusa upp ens



Luta in i kurvan och lyset följer med och visar vägen. Ett spännande system som funkar jättebra.



Massor av dioder i baklyse- / blinkerspanelen. Fast spräcker du glaset så blir det dyrt.

Mäktig reskamrat



Fyll väskorna med apelsiner och åk hem. De är fortfarande fina när du kommer hem.



nämnvärt. Systemet kommer tillsammans med ABS och antispinnfunktionen att spara många slantar för motorcyklister som hamnar i trånga situationer.

Upplevelsen av effektregistret är att definiera som mäktig men inte hysterisk. Du ger gas ifrån mycket låga varv och ingenstans protesterar K1600 utan den drar på bra på alla rimliga varvtal. Det verkar däremot inte finnas så stora skäl för gemene man att gasa ur den så mycket för effektens och accelerationens skull.

Några accelerationstester genomfördes lite ovetenskapligt och det känns som att du vinner störst acceleration genom att ge mycket gas redan på låg- och mellanregistret medan sightseeing uppe på högvarv mest bara genererar höga varv.

SOM YTTERLIGARE grädde på moset har BMW sin ESA, det programmerbara fjädrings- och stötdämparsystemet som på denna modell finns att ställa i lägena Sport, Normal och i ett Komfort. Mellan dessa tre lägen ändrar sig förspänning, stötdämpning och retur till att passa in på den typen av körning du önskar. Vilket läge du än väljer så kommer du antagligen finna att din BMW K1600 GT är en sportig, rolig och bekväm tourer som utklassar sin föregångare K1600 GT till den milda grad att den förmodligen aldrig någonsin skulle förtjänat att ställas i ett jämförande test emot sin storebror. K1600 GT är roligare, bättre, snabbare, mer tekniskt fulländad och bekvämare.

Vi måste också komma till en av de roligaste detaljerna kring denna nya motorcykelmodell med sin nya motor, ljudet! Nu pratar jag givetvis om det ljud som kommer ur de två högtalarna baktill i motorcykelns avgasrör. I var rörande finns tre öppningar för att symbolisera de sex cylindrarna.



Upplevelsen av effektregistret är att definiera som mäktig men inte hysterisk.»

HENNING SVEDBERG
REDAKTÖR

Ur dessa öppningar släpper denna BMW ut en lyckorusframkallande matta av underskönt morr. Redan på tomgång låter den bra. Första gången den startades inför våra förväntansfullt vidöppna hörselgångar sprack våra ansikten upp i leenden och vi tittade roat på varandra som föräldrar gör när deras barn kommer hem från första gitarrlektionen och lyckas få fram några ospruckna ackord i rad. Sedan är det bara att njuta av denna mäktiga och kraftfulla radsexas ljudbild upp genom varvtalet tills där varvstoppet säger ifrån. Det är faktiskt en stämma och sång som är värdig att besjunga den i alla aspekter mycket lyckade K1600 GT:s ankomst. ◊

AV HENNING SVEDBERG
FOTO: FREDRIK PERSSON

K1600GT har ett stadigt chassi och relativt låg tyngdpunkt!

