

FLAGG SKEPPET

Äntligen får vi köra en av de hetaste nyheterna år 2011 – den länge efterlängtrade sex-cylindriga tourern från BMW. Den finns i två versioner GT och GLT. Lyx utan like!

Text: Mats Burman, Thomas Schmieder;
foto: Fredrik Persson, Gargolov

I den högteknologiska flottan av motorcyklar som BMW producerat de senaste åren har nu två stora flaggskepp och lyxkryssare löpt av stapeln. BMW K 1600 GT/GTL har vind i seglen redan vid första anblicken och körmässigt gör man snart vägen av förtjusning.

Sydspanien bjuder på skönt värväder när snön ligger djup därhemma och termometern verkar ha parkerat i botten. BMW:s nya sexcylindriga lyxtouringmaskiner passar utmärkt i solskenet på de vindlande vägarna. Att det blev just sex cylindrar känns rätt logiskt med tanke på arvet från fabriken bilar som sedan länge lutat sig mot denna motorkonstruktion. Det märks och känns i motorkaraktern på K 1600 GT och systerfartyget GTL att det är en alldeles speciell konfiguration i maskinrummet. Man kan utan livlig fantasi känna igen ljudet från BMW:s fyrhjuliga M3. Direkta konkurrenter till de här två kryssarna är Pan European, GTR 1400, FJR 1300, Gold Wing och Electra-Glide.

K 1600 GT/GTL ersätter den fyrcylindriga K 1300 GT med ett liknande grundkoncept i utförandet. Cylinderpaketet har samma lutning, 55 grader, aluram, Duolever framgaffel och Paralever enkelsving, samt kardan såklart. Men med den stora skillnaden; en högintressant och nästan emotionell drivkälla. Emotionell för det vassa och nästan aggressiva ljudet som slår till direkt du trycker in startknappen och avgaserna ljudligt far genom de dubbla tre-till-ett systemen på de vita



En världsnyhet för tvåhjulningar är det adaptiva kurvlyjus som finns som tillval. Reflektorerna kompenserar för en nerläggningsvinkel ner till 25 graders lutning.



Motorgång mjuk och sensationell
Vridmoment mäktigt från botten
Utrustning allt och lite till
Komfort chassi och ergonomi på topp
Ljudet rätt, sexylindrigt



Vikt hög, vilket känns vid hantering
Kopplingen lite svår doserad
Gaspådrag känns digital vid dosering



BMW K 1600 GT/GTL

MOTOR

Vattenkyld sexcylindrig fyrtakts radmotor, två överliggande kedjedrivna kamaxlar, fyra ventiler per cylinder, kamsläpor, torrsumpsmörjning, insprutning \varnothing 52 mm, reglerad katalysator, generator 740 W, batteri 12 V/19 Ah, hydrauliskt manövrerad flerskivig våtkoppling, sexväxlad låda, kardan, sekundärutväxling, 2,75.

Borning x slag 72,0 x 67,5 mm

Slagvolym 1 649 cm³

Kompressionsförhållande 12,2:1

Maximal effekt

118,0 kW (161 hk) vid 7750/min

Max vridmoment

175 Nm vid 5 250/min

CHASSI

Boxram av aluminium, Duolever framgaffel, enkelsving av aluminium, Paralever enkeldämpare med länkage, justerbar förspänning och returdämpning (med ESA justerbar förspänning (fram), kompressions och returdämpning), dubbla bromsskivor fram, \varnothing 320 mm, fasta fyrkolvsock, skivbroms bak, \varnothing 320 mm, fast

dubbelkolvsock, delintegral bromssystem med ABS.

Aluminiumfälgar (fram;bak) 3.50 x 17; 6.00 x 17

Däck 120/70 ZR 17; 190/55 ZR 17

MÄTT+VIKT

Hjulbas 1618 mm, styvinkel 27,8 grader, försprång 106 mm, fjädringsväg f/b 135/115 mm, sadelhöjd 810-830 mm (750 mm), torrvtikt 319 kg (348 kg) tankrymd 24,0 (26,5) Liter.

Färger

Vit/grå
Röd-/gråmetallic
(silver-/blåmetallic)

Pris

210 300 (229 300) kr





Trots sitt omfång och sin vikt tillåter faktiskt K 1600 GT relativt sportig körning. Vi är mest imponerade över motorns dragkraft och en underbara komforten.

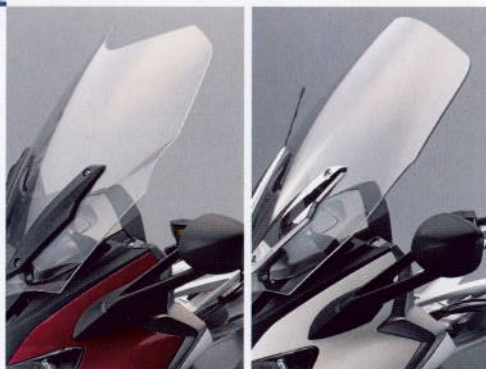
Lyxversionen GTL till höger har ett mer tillbakadraget kåpglas, vidare har den fotpinnarna längre ner och längre fram, i USA-stil.



Informations- och underhållningscentral, GPS:en ovan är extratillbehör.



Den 160 hästar starka sexan lutar kraftigt framåt, som hos K 1200/1300.



GTL-kåpglasat är högre, båda är elektriskt justerbara för att anpassas till olika väder.

BMW K 1600 GT/GTL

och röda GT:n som vi kör.

Lite förvånande så känns ljudet annorlunda och lite mer dämpat på den silverfärgade GTL:n, mer som en rad-femman från det bayriska motorverket. Kanske är det för att den är något mer inklädd än GT, men det skall noteras att båda har en klar ton av sex-appeal.

Motorn tar sig extremt lätt upp i varvtalsregistret och genväret på minsta knyck på handleden är blixtnabb tack vare "E-gasen". En elektrisk motor styr en central 52 mm spjällventil, och därifrån färdas bensinblandningen som i moderna bilar via sex separata insugningsrör till förbränningsrummen. Den ultradirekta motorstyrningen passar alldeles utmärkt i läge "Dynamic" på GT:n och i mode "Road" prima för GTL och läget "Rain" är som det passar bäst när det är vått för båda. Rätt läge väljer man enkelt med en knapp på högersidan av styret.

Med en någorlunda lätt smekning

glider ettan i och kopplingen är mjuk, men en smula okänslig. Det tar en stund att vänja sig vid att dosera kopplingen rätt vid start, stundtals känns gasen närmast digital i sitt uppträdande, och det blir lätt för mycket eller för lite gas.

BMW uppger 125 newtonmeter redan vid 1 500 varv/min och man kan lätt glida genom kurvorna i de spanska bergen på sexan, där man egentligen mentalt skulle vilja köra på trean. Sextonhundra har en trevlig slirkoppling som gör att det inte blir för kraftig motorbroms vid nerväxling och en spinoeffekt blir mjukare körning på låga växlar.

Trots en perfekt balans på svängmassan i en sexcylindrig motor så kan man känna av lite vibrationer på denna GT. En Honda Gold Wing med sin Boxer-sexa har en mjukare motorgång.

Med farthållaren på halvfart snurrar 1 600-motorn på i 130 blås vid 4 000 varv. Efter det så tänds efterbrännkammaren och motorn ändrar tonläge samt karaktär helt och hållet och börjar bröla och ryta. Redan vid 5 250 varv uppnår man maximala vridmomentet 175 Nm och vid 7 750 varv uppnår man toppeffekten 160 hästar. Helt vansinnigt, när man vrider på rullen så känns det som att sitta på en torped!

Som efterträdare till BMW K 1300 GT är detta flaggskepp världens mest kraftfulla supertourer. Att optimera bränsleförbrukningen för lång räckvidd var ett av målen vid utvecklingen av K 1600, och man har uppnått detta genom en låg friktion i motorn och ett komp på 12,2:1. Förbrukningen på GT skall enligt fabriksuppgift vara på låga 4,5 liter per 100 kilometer vid 90 km/tim, 4,6 för GTL. Detta ger således löften om en lång aktionsradie med beaktande av att GT har 24-liters tank och GTL har en kapacitet på 26,5 liter 95 oktaning bensin.

Grand Turismo, ett ord som står för långa resor i hög fart och med bra komfort. Förkortningen GT förpliktigar att leva upp till denna standard och ramen gör sitt jobb med mycket väl godkänt. Stabilt och utan obehagliga överraskningar glider 1600:an fram längs såväl motorväg som kurviga småvägar. Lite sensationellt känns det att trots viss lastväxelreducering, lätt kunna ta sig över tjälkott och vägbulor. Okej lite slag blir det som tidigare nämnts, men de två kryssningsfartygen ångar obevekligt på. Ännu mer komfortabelt är det på lyxversionen GTL, där de i övrigt likadana fjädringskomponenterna är kompletterade med den förnämliga elektroniska fjädringen ESA II för cirka 12 000 kronor extra. Med en enkel knapptryckning kan du anpassa fjädringen efter körstil, last och underlag.

Lillasyster GT skall enligt tillverkaren väga 319 kg utan bagageväskorna och med 90% bränsle ombord. Storasyster GTL taxar in på modiga 348 kg inklusive väskor och toppväska. Detta skulle innebära cirka 200



BMW K 1600 GT/GTL

kg nyttolast på 0,54 respektive 0,56 bruttototalvikt... Med så stor massa tycks det som om det skulle röra sig om en supertanker att manövrera, men som genom ett trollslag så blir de två syskonen väldigt lätta att styra så fort hjulen börjar rulla.

När fotpinnarna börjar att skrapa i har däckerna ännu inte hunnit närma sig sin gräns, och de specialdesignade Metzeler Z8 Interact med tilläggsnamnet "C" gör sitt jobb mer än väl. Måtten är 190/55. Bromsarna biter bra och med fin känsla. Speciellt så gläds man åt den effektiva ABS-tekniken som tillsammans med kombi-bromsarna bidrar till att det känns tryggt ombord. Den fantastiska anti-dykfunktionen hos Duolever-gaffeln gör också sitt till för att bidra till stabiliteten. Allt fungerar ihop som en enhet och om man dessutom adderar antispinnfunktionen så är man helt golvad av helheten.

De som kan sin 1300GT känner sig direkt hemma på 1600GT. Körställningen är nästan identisk, och man kan välja på 81



En ring av LED-lampor runt H7-strålkastarna. Xenon-lampan har kurvfunktion.

eller 83 centimeters höjd på den eluppvärmda sadeln. Som tillval finns en lägre sadel med så lite som 75 cm sadelhöjd. Det är också standardhöjden på GTL, med komfortsits med svankstöd och dessutom eluppvärmad passagerarsadel. Den mer uppräta GTL-ergonomin i amerikansk stil liknar i mycket den körställning som finns på K1200LT: Styret långt tillbaka draget, fotpinnarna placerade lägre och längre fram. Dessutom är kåpglaset på GTL högre och bredare.

En något kortare förare ser omvärlden enbart genom plexiglas, men kan trösta sig med att i låga farter kunna njuta av den utmärkta ljudanläggningen i det himmelska lugnet bakom kåpan. Men när farten drivs upp dansar vinden in och ger turbulens runt axlarna och dränker den fina sången. Det finns även komfort vad gäller lufttemperatur, då små vingar i kåpan kan vinklas för att svalka föraren.

Kåpglaset åker automatiskt ner till lägsta läget när tändningen stängs av och blir då även ett stölskydd över Garmin-navigatören som finns som tillbehör. När du sedan vrider om nyckeln igen återtar kåp-



Små vingar i kåpan kan vinklas för att svalka föraren varma dagar.



Båda modellerna har en speciellt utvecklade packväskor, medan enbart GTL har den djupare skålade komfortsadeln. Sadeln kan höjas och sänkas i olika lägen.

glaset den senaste inställningen. Utrustningsdetaljer som definitivt sätter en ny standard är också att det finns möjligheter att ansluta MP3, USB-kabel, Ipod, Bluetooth och diverse andra nöjes och kommunikationsapparater, högtalare finns givetvis på GTL-modellen. En nyhet är att all information från den inbyggda datorn presenteras på en 5,7 tumms färgskärm som fungerar även i starkt solljus. Men en analog hastighetsmätare som syns sämre än vilken radio kanal man har rattat in har fel prioriteringar

I bogen hittar vi två H7 lampor som lyser din väg och som på bilmanér kompletteras med LED-ringar (dimljus) runt strålkastarna och avbländbara Xenon halvljus. Strålkastarna har automatisk nivåreglering och som tillval kan man även få adaptiva kurvljus som följer motorcykelns styrorörelser. En världsnyhet för tvåhjulingar! Reflektorerna kompenserar för en nerläggningsvinkel ner till 25 graders lutning. Allt detta i ett paket med traction control och däcktryckssensorer för cirka 10 000 kronor. Får man även drömma om en lika bra speedshifter som på BMW S1000RR?

Men smakar det så kostar det. Man får hosta upp 210 300 kronor för power-tourern GT och 229 300 kronor lyxliraren GTL i basversion. Som jämförelse kan nämnas att Honda Gold Wing kostar från 249 900 kronor.

Min slutsats är att BMW gjort sin hemläxa väl, när det gäller att bygga den bästa supertourern. Och touring är också ett område där BMW traditionellt alltid varit starka. Nya K1600GT/GLT bekräftar den regeln!