

Weltexklusiv: Erster Fahrbericht BMW K 1600 GT

Mann, Mann, bin ich ein Glückspilz:

1990 habe ich bei der BMW-Tour 90 mitmachen dürfen, dabei ein paar ganz nette Jungs von BMW-Motorrad kennengelernt, ein Fotoalbum darüber gebastelt, das die Blau-Weißen so sehr begeistert hat, daß sie mir jetzt das unglaubliche Angebot gemacht haben, vor allen anderen die geniale 6-Zylinder-K 1600 GT probezufahren...

Lange überlegt habe ich da natürlich nicht – seit 41 Jahren liebe ich die dicken, fetten Eisenhäufen, mit denen man sowohl reisen als auch rasen kann – Junge, Junge, ich kann's gar nicht fassen...!

Ich überlege mir kurz eine Entschuldigung für meine geliebte Kawa 1400 GTR, aber sie ist großzügig: Ich darf...!

Ich weiß nicht, was da los war im Januar 2011, es war einfach tolles Motorradwetter und ich weiß auch nicht, weshalb ich eine rabenschwarze 1600 GT „angeliefert“ bekam, und noch weniger ist mir klar, warum ich mich nicht bei meiner Frau abgemeldet habe – es war irgendwie wie bei einer großen Liebe in den ersten Wochen:

Gehirn komplett abgemeldet!

Obwohl ich mich schon auf der Intermot in Köln 2010 ziemlich und in Stuttgart auf der Motobike 2011 heftig in das Teilchen „verguckt“ habe, stehe ich jetzt morgens ganz alleine mit ihr in unserer Tiefgarage und bin aufgeregt und zappelig wie ein kleiner Kerle am ersten Schultag.

Ich glaub' ich hab' mich sogar mit ihr unterhalten:

Ich hab' sie gefragt, warum sie so unglaublich deutsch aussieht, warum sie mich zu dieser äußerst aufrechten Haltung zwingt, aus welchem Auto das Cockpit stammt und warum ihr Hintern nicht so hübsch ist wie der von meiner Kawa..

Bevor ich aber meine Fragerunde weiterführen konnte, hat sie nur milde gelächelt, mich ganz sanft angesehen und gemeint:

Beruhig' Dich, nimm Platz, der Starterknopf ist rechts, schön warmfahren und dann kannst Du mit mir machen, was Du willst – oaohh, baby, was für ein Angebot!

Also, aufsitzen und kurz abchecken:

Als Rundinstrumente ausgeführt sind Tacho links bis 260 km/h und kleinerer Drehzahlmesser rechts mit rotem Bereich ab 8500 1/min, dazwischen ein mehrteiliges Display mit einer bisher bei Motorrädern nicht gekannten Informationsfülle von Reifendruck über Restreichweite, von Griff- und Sitzbankheizungsanzeige über ESA bis zur Außentemperatur und einer zusätzlichen Fülle von Audiomöglichkeiten mitsamt bestens platziertem Navi...

Damit jetzt aber zu einer ganz wichtigen Sache, diesem unscheinbaren Taster am rechten Lenkerende, der die sechs Kolben zum Leben erweckt:

Ein kurzer Druck und sie lebt und sie lebt intensiver als ich das erwartet habe – ein superstabiler Leerlauf, nach kurzer Zeit deutlich unter 900 1/min, seidenweich und doch sehr präsent, schon kleinste Dreher am wegen des „Drive by wire“ wunderbar spielfreien Gasgriffs werden knackig und Gänsehaut erzeugend in Drehzahl umgesetzt – mein Puls steigt...

Kupplung ziehen, sehr leichtgängig mit erstaunlich geringem Kraftaufwand und ersten Gang einlegen – kleiner Einlegeschlag wie bei allen nicht hundertprozentig trennenden Nasskupplungen...

Mal sehen, was BMW zu Leerlaufdrehzahlen um 650 1/min sagt – das könnte den Einlegeschlag deutlich reduzieren, allerdings mögen die Nockenwellen solch niedrige Drehzahlen schmierungstechnisch nicht.

Es ist noch früh am Morgen und ich gleite säuselnd aus meinem Weissach vorbei am Porsche-Entwicklungszentrum in Richtung Schwarzwald.

Die GT fühlt sich tatsächlich leichter an als meine GTR!

Ich rolle im 4.Gang bei 1500 1/min, die Betriebswassertemperatur ist noch nicht erreicht und meine auch nicht – ich dreh' mal ein bißchen am Gas und bin im siebten Drehmoment-himmel: Ohne Verzögerung, ohne Ruckeln, ohne Anstrengung, ohne Krawall schiebt der Sechszylinder aus dem Drehzahlkeller an wie die Kawa bei 4000 1/min – ich bin leicht irritiert und dann höre ich mich jodeln, schreien, brüllen vor Begeisterung!

Ich nehme das Gas wieder weg, schalte weiter hoch bis in den 6.Gang und lasse den längsten Gang aus 1000 1/min heraus mit Vollgas unter Vollast arbeiten – und bin platt: Keine Probleme, der kann das – bei diesen Drehzahlen hört man unter Vollast deutliches Getrieberasseln – wie bei allen anderen auch, nur diese schütteln sich im Gegensatz zur BMW bei dieser Tortur nur unwillig, während der GT-Motor drückt und schiebt als gäbe es kein Morgen!

Inzwischen auf der fast autofreien Bundesstrasse von Calw in Richtung Nagold spiele ich mit allen 6 Gängen und allen Drosselklappenstellungen und komme ziemlich bald zu dem vermuteten Schluß:

Egal, was dieses Motorrad noch zu bieten hat, dieser Motor ist ein traumhaftes Sahnestückchen, das einfach alles kann:

Von sanft, vibrationsfrei, leise, brav und zurückhaltend bis wild und heftig, mit traumhafter Akkustik über das gesamte Drehzahlband – Gratulation nach München!

Auch getriebeseitig haben die Bayern dazugelernt:

OK, schalten lässt sich die Kawa besser, leiser und mit geringerem Kraftaufwand, aber die BMW hat mächtig aufgeholt – kein Vergleich zur 1300 GT-Getriebezumutung!

Jetzt bin ich auch warmgelaufen – ich ertappe mich bei heftigen Schräglagen, die Dicke ist vollkommen unbeeindruckt, sie gleitet in der ESA-Komforteinstellung über übelste Schlaglochpisten, die es auch im Nordschwarzwald mehr als genug gibt.

Ich werde immer frecher, warte auf die ersten Fußrastenkratzer – vergeblich – chapeau!

Ich hau' das BMW-Teilchen von links nach rechts – unglaublich, wie easy der Eisenhaufen zu handeln ist – auch hier eine klare Nummer besser als die GTR!

Und ich höre mich zum zweiten Mal brüllen vor Spaß:

Mit diesem Traum von einem Motor kann das Fahrwerk locker mithalten:

Hochkomfortabel, trotzdem irgendwie straff, selbst in der Komfortstellung sehr sportlich zu fahren, vermittelt in kürzester Zeit großes Vertrauen, hochstabil, keinerlei Schwammigkeit, ein sehr beeindruckender Kompromiß zu allen Fahrzuständen, die mit diesem Maschinchen möglich sind.

Au! Jetzt hat's gekratzt!

Aber keine Sorge: Kein Versetzen, keine Fahrwerksunruhe, vollkommen stabil - auch ich war jetzt an meiner Grenze – mehr Schräglage braucht man vielleicht auf der Rennstrecke...

Inzwischen beschäftigt sich mein persönlicher Computer mit meinem schwächlichen Bankkonto:

Was kostet sie denn?

Brauch' ich all die tollen Extras?

Wie komme ich an das Teil ran?

Denn soviel ist mir in der letzten Stunde klar geworden:

Das Gesamtpaket dieses Motorrads ist faszinierend:

Ein umwerfender Motor in einem Alleskönnerfahrwerk (übrigen mit ebensolcher Bremsanlage), eine komplette, hochwertige und optisch ansprechende Reiseausrüstung, ein möglicher Ausstattungsumfang, den es anderswo gar nicht gibt

Ich überlege umzudrehen und nach diesen ersten mehr als beeindruckenden Solofahrerlebnissen mein Mädle hinten drauf zu packen um zum einen ihre (nicht ganz unwichtigen) Eindrücke zu hören und zum anderen, um diese grandiose Fahrdynamik auch zu zweit zu erleben, bzw. bestätigt zu bekommen.

Ich spiele ein bißchen am Bordcomputer, fahre die sehr wirkungsvolle Scheibe rauf und runter, beginne das Automobilcockpit zu schätzen, freue mich über die sehr schön integrierten Koffer, gebe dazwischen immer wieder mal Gas, um dieses Akkustikerlebnis ein ums andere Mal zu genießen, mir fällt die prima Zentralverriegelung aller Schlösser ein und die 5mm Zylinderabstand – irgendwie ist alles ein bißchen viel auf einmal und eigentlich wird alles von einem Hauptgedanken dominiert:

Das Motorrad will ich, muß ich haben!

Und dann passiert das Schreckliche, das Gemeine und Fiese, das leider in diesem Fall eben auch Unvermeidliche:

Die schwarze K fließt unter mir weg wie diese Überfrauen, die einem nachts manchmal begegnen und die sich nicht anfassen lassen – wie diese lächelt sie mir nochmal kurz zu, als wolle sie sagen: „Alles klar - see you soon!“

Naja, und dann bin ich eben aufgewacht, a bissle beleidigt, aber mit umso mehr Vorfreude auf meinen real gewordenen Eisenhaufentraum.

Im März wird probegefahren, und wenn nicht irgendwelche Killerkriterien mich aus meinem realen Traum aufwecken, werde ich, anstatt meine letzten Kröten in der inflationären EU-Politik verschwinden zu lassen, diese in (m)einen Lebenstraum investieren.

Ach ja, noch eins, liebe BMW-Macher und Freunde, den deutlich nicht nur im Traum hörbaren (auf You Tube) Primärtriebheuler solltet ihr vor Serienbeginn noch in den Griff bekommen.

Wir ersten mutigen Käufer dieser kompletten Neuentwicklung werden sowieso einen Teil der Schlußerprobung mit durchführen und das ist nach den letzten BMW-Zuverlässigkeitsdefizitsjahren ein nicht geringes Restrisiko...

Unterm Strich gilt aber:
Herzlichen Glückwunsch BMW, stimmiges Gesamtkonzept
aller Voraussicht nach ein klasse Motorrad!

Christoph Dimter