BMW K 1600 GT

Niet minder dan 70 jaar ervaring heeft BMW met zescilinders in de autosector. Toen in de lente van 2009 het Concept 6 prototype werd voorgesteld, dachten veel motorrijders dat het voor ons nog lang bij dromen zou blijven. Nu, amper 24 maanden later, is de eerste BMW zescilinder motorfiets een feit. Het werd een toeristisch vlaggenschip. En wat voor één…

Geschreven door Renaud Amand **Foto's Alberto Martinez, BMW**

MR MOTORPSYCHOANALYSE

Ruim 300 kg aan motorfiets door de bocht leiden vraagt een gedecideerde hand. Hoe goed uitgebalanceerd het rijwielgedeelte ook mag zijn.

Geniale uitklapbare kuipflappen.

Gezien het gigantische aantal functies valt het aantal knopjes nog mee.

Helaas hoor jij 'm nu niet...

De nieuwe K 1600 komt er in twee versies, namelijk de K 1600 GT toermotor en de meer aangeklede, passiever zittende GTL luxecruiser. Het testverslag over deze laatste, die rechtstreeks zijn pijlen richt op de Honda Gold Wing, krijg je volgende maand, nu concentreer ik me volledig op de dynamischere GT die zich als zescilinder hightech alternatief opwerpt voor het klassieke toerbuffeltrio Pan-European, FJR 1300, 1400 GTR. In eerste instantie blijft de K 1300 GT viercilinder nog in het gamma, maar het is de bedoeling dat de nieuwe 1600 tegen het einde van het jaar de fakkel volledig overneemt. Een welgekomen aflossing van de wacht, want ondanks zijn toer- en stuurkwaliteiten was de performante K 1200 en later 1300 GT nooit echt een groot succes. Zijn om het zacht uit te drukken 'eigenzinnige', hoekige uiterlijk was waarschijnlijk zijn grootste handicap, zeker sinds de introductie van de 1.300cc-versie die beduidend soepeler en stiller was en veel correcter reageerde op het gas. Bekijk de 1600 echter en je zou zweren dat de 1300 ondanks zijn amper tweejarig bestaan uit een prehistorisch tijdperk stamt. Het zescilinder motorblok moet uiteraard de grootste attractiepool van het nieuwe toervlaggenschip worden, maar onder al het kuipwerk zie je daar eigenlijk jammer genoeg weinig van. Gelukkig zorgde BMW ervoor dat de nieuwe GT er van uit alle mogelijke hoeken nieuw en vernieuwend uit ziet. Vooraan heb je de speciale, ronde standlichtringen en de Xenon koplamp, achteraan de dubbele dempers met elk drie gaten. Een niet te missen knipoog naar het zescilinderthema. Voor wie subtiele hints niet snapt en te lui is om de RVS voorbochten te tellen, staat er trouwens op weerszijden van het blok een verchroomde '6' op het blok. Een nogal kitscherig detail dat de K 1600 GT wat mij betreft niet nodig heeft, want ook het scherpe profiel is uniek genoeg om instant herkenbaar te zijn. Het hoekige design met verschillende lagen en zwevende elementen vertoont duidelijk een familiegelijkenis met de RT, maar heeft toch een heel eigen identiteit en dat zonder te verzinken in extreem grote platte vlakken die de vorige GT zo'n onverdiend massieve indruk gaven. Neen, het design van de GT wekt onmiddellijk de interesse en nieuwsgierigheid, lang voor je de volledige (en behoorlijk overweldigende) uitleg hebt gehad over alle 'features' van het ding.

ABS, RDC, DTC, BMS-X, E-Gas, ESA, TFT,...
Wanneer de uitleg over wat er allemaal op de K 1600 GT zit begint, hou je het technische afkortingenboekje maar best dicht bij de hand. Op de volgende pagina worden de tien technische hoogstandjes elk afzonderlijk nader uitgelicht, want doorheen de mistige brij van technologische revelaties is en blijft de K 1600 GT in essentie een motorfiets waarvan in de eerste plaats het stuurgedrag, motorkarakter, de remmen en de ergonomie beoordeeld moeten worden. Eerder dan dat ik de hele zonnige voormiddag hier aan me laat voorbijgaan terwijl ik het instructieboekje bestudeer, wil ik rijden met dat ding. Liefst zoveel en zo ver mogelijk trouwens, enerzijds omdat de GT een toermotor is die daar om vraagt, maar ook omdat ik de prachtige streek rond Kaapstad, Zuid-Afrika nog nooit eerder heb kunnen exploreren. Voor ik de contactsleutel vanavond weer inlever, wil ik minstens vierhonderd kilometer op het ding gezet hebben, ook al is het dertig graden en zweet ik me nu al een ongeluk. Dat de GT voor deze exploratie zijn hand niet zal omdraaien blijkt evident, want naast alle technische snufjes die de aandacht opeisen, is hij uiteraard uitgerust met wat je op een toeristische BMW mag verwachten: een onderhoudsvriendelijke cardanaandrijving, een traploos elektrisch verstelbaar windscherm, cruisecontrole, verwarmde handvatten en zadel (vandaag even niet nodig), twee afsluitbare opbergvakjes in de kuip, handige zijkoffers, 12V-stekker, instelbaar rem- en koppelingshendel en een in de hoogte regelbaar zadel dat gezien mijn lange postuur meteen in de hoogste stand wordt gezet, een klus die exact één minuut duurt en waarvoor geen boordgereedschap nodig is. En route!

"ABS, RDC, DTC, BMS-X, E-Gas, ESA, TFT,... Wanneer de uitleg over wat er allemaal op en aan zit begint, hou je het technische afkortingenboekje best bij de hand."

De verwachtingen voor deze nieuwe BMW zijn hooggespannen. Enerzijds is er de herintroductie van de zescilinder lijnmotor in motorland, een magische krachtbron met perfecte balans die steeds verantwoordelijk is voor een prachtige sound. Anderzijds is er het verrassingseffect dat de motor veel compacter oogt dan verwacht en dat hij ook helemaal niet breed aanvoelt tussen de benen. Het doet me al luidop dromen van het wenbare, lichtvoetige karakter van de K 1300 GT, maar wanneer ik de motor van de zijstandaard til, word ik letterlijk met beide voeten op de grond gezet. Hij laat zijn 319 kg bij stilstand duidelijk voelen en is merkbaar topzwaarder dan een Gold Wing.

Wanneer de zespitter echter met een diepe grom uit de dubbele pijpen blaast, vergeet ik even het gewicht, tik de bak in z'n één en tracht vlot weg te rijden. Dat lukt niet helemaal zoals verwacht omdat er een kleine vertraging zit op elke beweging van je rechterpols, in eender welke van de drie rijmodi. De combinatie van het ride-by-wire systeem en de extreem lange inlaatkelken is daar verantwoordelijk voor en dat maakt dat de 1600 in eerste instantie wel wat gewenning vraagt. Het is geen motor zoals de R 1200 RT waar je opstapt en die elke intimidatie van bij de eerste meters van tafel veegt. Voorzichtig aftastend rijd ik naar en door het centrum van Franschhoek, richting de gelijknamige Franschhoekpas, en tijdens de eerste kilometers merk ik dat de GT zich ondanks een vrij snel insturen in de bocht gedraagt zoals een typische, topzware toermotor: hij heeft de neiging om na het instuurcommando nadrukkelijk overstuurd in de bocht te vallen, iets dat je vervolgens moet counteren door op het gas te gaan. De zescilinder is een ware droom qua smeuïge draaicultuur en diepe, beklijvende klank, toont zich erg soepel, maar heeft toch 3.000 o.p.m. nodig om echt overtuigend de kilo's voort te stuwen. Ik experimenteer even kort met de rijmodi en besluit al snel dat 'Dynamic' de zespitter van zijn beste kant laat zien. In 'Rain' gebeurt er niet al te veel, op de 'Road'-stand reageert hij bij gematigde gasbewegingen vriendelijk maar weinig alert (ideaal met duo), maar in Dynamic toont het blok zich alert en klaar om er tegenaan te gaan.

Als je zoals ik verslaafd bent aan bochten pikken, dan is 'er tegenaan gaan' onvermijdelijk wanneer een bergpas als die van Franschhoek zich aandient. Perfect asfalt, bochten met verschillende radiussen: dat smeekt om actief stuurwerk. De Duitse groottoerist onder me doet moeite om de ervaring te maximaliseren, al mis ik hier wel de lichtvoetigheid van de RT. Hoewel de dikke 1600 allerminst een onhandelbare kolos is, vraagt hij een gedecideerde hand, een goede kijktechniek en loont een rijstijl waarbij je weinig correcties moet maken, waarbij het stuurgedrag voor de vuist weg het dichtst aanleunt bij de Kawasaki 1400 GTR. Daarmee overtreft hij qua bochtengedrag trouwens moeiteloos de enige andere zescilinder – de Honda Gold Wing – temeer daar je er heel wat platter mee door de bocht kant. Het is en blijft natuurlijk een zware toerbuffel, ook al zorgt het in de 'Sport'-stand zetten van het ESA II voor een duidelijk preciezer en neutraler stuurgedrag. In 'Comfort' is het rechtdoor op slechte weg een vliegend tapijt, >>

10 TECHNISCHE HOOGSTANDJES

Het grootste technische visitekaartje van de K 1600 GT is uiteraard zijn zescilinderblok, maar er zitten nog heel wat meer bijzonderheden op en aan. Van de tien hier beschreven technische hoogstandjes behoort de helft tot de standaarduitrusting.

GEÏNTEGREERDE GPS

De lichtjes aangepaste Garmin Zümo 660 kennen we al langer als BMW Motorrad Navigator IV, maar op de K 1600 GT wordt deze optie prachtig geïntegreerd in de kuip. Het ziet eruit alsof de gps echt integraal deel uitmaakt van het dashboard, maar het verwijderen ervan gaat desondanks snel en gemakkelijk. De integratie zorgt er ook voor dat de stembegeleiding en het zoomen op de kaart via de Multi-Controller en het TFT-scherm kan gebeuren. Wanneer je de sleutel uit het contact haalt, gaat het windscherm naar beneden waardoor de gps meteen beschermd is tegen diefstal. Clever.

INTEGRAL ABS

Op de K 1600 GT zit het Integral ABS in zijn gedeeltelijk integrale functie. Dat wil zeggen dat het systeem telkens wanneer je in het remhendel knijpt voor een ideale verdeling tussen voor- en achterrem zorgt, terwijl je voet op het rempedaal zetten enkel de achterrem aan het werk zet.

TFT KLEURENSCHERM

Tussen de twee ver uit elkaar geplaatste analoge klokken voor snelheid en toerental, bevindt zich een 5,7 inch kleurenscherm. Hierdoor kunnen de verschillende submenu's voor boordcomputer, ESA, Audio, handvatverwarming (standaard en met vijf instelmogelijkheden), zadelverwarming (standaard, met vijf instelmogelijkheden voor de bestuurder en twee voor de duo) en navigatie niet alleen in kleur, maar ook over verschillende lijnen worden weergegeven. Het scherm is uitgerust met een fotovoltaïsche cel en past automatisch de lichtsterkte aan.

TRACTIECONTROLE

Het DTC (Dynamic Traction Control) is verkrijgbaar als optie in pakket met de bandendruksensoren en adaptieve koplamp (Pack safety, € 920,00) en past zijn settings automatisch aan de geselecteerde rijm dus aan. Het is gebaseerd op het veiligheid- én prestatieverhogende systeem zoals het op de S 1000 RR zit, waarbij naast een verschil in wielsnelheid ook rekening wordt gehouden met de hellingshoek, iets dat bij het voormalige ASC niet het geval was.

Het alternatieve zilver staat 'm beeldig.

maar eens de bochten zich aandienen verwordt de 1600 tot een echte zwalpschuit. 'Normal' is een goede gulden middenweg, maar aangezien hij in Sport eigenlijk helemaal niet oncomfortabel is, blijf ik de hele dag lang teruggrijpen naar de meest sportieve veringsetting. Wanneer je er niet tegenop ziet om je handen behoorlijk vol te hebben aan een motor, kan je trouwens ongemeen hard opschieten met deze toerist. Vooral tussen 3.000 en 7.000 o.p.m. surf je op een indrukwekkende koppelgolf die je de illusie geeft dat hij ergens tussen het ronden van de bocht en het accelereren in 50 kg is verloren. Die indruk lijkt ook nog eens bevestigd te worden wanneer ik hard in de ankers moet voor wat plots toch een heel scherpe haarspeldbocht blijkt te zijn. De vierzuigerklauwen bijten als vanouds lekker direct en agressief in de 320 mm remschijven en de Duoleverr voorpartij geeft geen krimp tijdens het afremmen van al die aanstormende massa. Rem je fors

VERLICHTING

LED-knipperlichten en dito achterlicht behoren tot de standaarduitrusting, net als een Xenon koplamp, maar voor de revolutionaire adaptieve koplamp moet je bijbetalen (Pack safety, € 920,00). Via een ingenieuze, elektronisch aangestuurde, aan hellingshoeksensoren gekoppelde 'mobiele' spiegel wordt de lichtbundel van de Xenon koplamp ideaal geprojecteerd wanneer je hellingshoek neemt. Dankzij een kleine verticale beweging van de lamp zelf, worden ook acceleraties en remmanoeuvres opgevangen, nadat deze gedetecteerd worden door sensoren op voor- en achtervering. Voorlopig kon ik er nog niet mee rijden in het donker, maar de statische demonstratie van de in de bocht schijnende koplamp was erg overtuigend.

SLIPSTREAM DEFLECTORS

Twee eenvoudig met de hand uitklapbare luchthappers die ervoor zorgen dat frisse lucht naar de rijder wordt afgebogen. Blijkt ongelofelijk efficiënt en is bij warme temperaturen werkelijk een verademing.

CENTRALE VERGRENDELING

Wie het alarmsysteem aanvinkt op de optielijst (€ 225,00), kan ook opteren voor de centrale vergrendeling (€ 375,00) waarbij de koffers en beide opbergvakken in de kuip met één simpele druk op de knop op de rechterstuurhelft of de afstandsbediening afgesloten worden. Niet goedkoop, wel praktisch.

6CILINDER BLOK

Een zescilinder-in-lijn bouwen is niet zozeer moeilijk, maar vooral duur gezien het grote aantal benodigde onderdelen. Wel een uitdaging is een compacte zescilinder bouwen en het is met dat doel voor ogen dat BMW aan de slag ging. Koppel was veel doorslaggevender dan een extreem hoog topvermogen, dus werd er geopteerd voor een relatief lange slag van 67,5 mm. In combinatie met het feit dat er slechts 5 mm tussen elke cilinderwand zit, helpt dat om het blok niet te breed uit te laten vallen. Om het niet al te lang te laten worden, werden hydraulische koppeling (met slipperfunctie), alternator en versnellingsbak met drie gestapelde assen hoger dan de krukas gemonteerd, net als het oliereservoir voor de dry sump smering. Door de cilinderbalk net als op de viercilinder K's met 55° naar voren te laten hellen, kon het frame veel smaller gehouden worden. Om dezelfde reden werd er geopteerd om de brandstofinjectie te laten gebeuren via één enkel gasklephuis waaruit zes lange inlaatkelken richting inlaatkleppen vertrekken. Het resultaat is 160,5 pk en 175 Nm, maar wanneer je in acht neemt dat het blok aan amper 8.500 toeren in het rood draait, weet je dat er in dit 102,6 kg wegende blok nog veel meer zit en dat het 'braaf' werd getuned met het oog op betrouwbaarheid en een lange levensduur. Samen met de V12 is de 6cilinder lijnmotor de enige motorconfiguratie die van nature perfect is uitgebalanceerd.

ESA II

Het Electronic Suspension Adjustment van de tweede generatie is ook verkrijgbaar op de nieuwe K 1600, zij het in optie (€ 799,00). Via de Multi-Controller, het draaiwieltje aan het linkerhandvat, kan je al rijdend eenvoudig en snel switchen tussen 'Comfort', 'Normal' en 'Sport' waarbij de demping automatisch wordt bijgeregeld. Maar je kan stilstaand ook kiezen tussen solo, solo met bagage, duo of duo met bagage, waarbij ook de veervoorspanning wordt aangepast aan de belasting.

RIDE MODES

Het enkele, 52 mm metende gasklephuis wordt niet rechtstreeks aangestuurd door een gaskabel, maar wel door ride-by-wire dat bij BMW E-gas heet. Dit is essentieel om de motor te kunnen uitrusten met de keuze tussen verschillende rijmodi. Via de mode-knop op de rechterstuurhelft kan je kiezen tussen 'Rain' (beperkt vermogen en zeer zachte gasopname), 'Road' (vol vermogen bij volledige gasopening, luie opname bij gematigde bewegingen van het gashendel) en 'Dynamic' (vol vermogen, directe gasreactie).

door, dan genereer je zelfs met twee vingers een stopkracht waarbij je riskeert twee snijtanden uit het dashboard te moeten plukken. Zonder dat je het merkt wordt ook de achterrem ter hulp geroepen, een forse 265 mm schijf met tweezuigerremklauw die trouwens ook afzonderlijk aangetrapt behoorlijk gretig haar werk doet. Ietsje té zelfs, want even achteraan bijremmen om de gekozen lijn iets scherper te maken, zorgt steevast voor een te grote vertraging en ook tijdens stapvoets draaien en keren – wat overigens verrassend gemakkelijk gaat dankzij de goed doseerbare, lichte koppeling en kleine draaicirkel – is een fijnzinnige rechtervoet aan de orde.

Intussen zijn de andere testrijder die me vergezelt en ik volledig ingespeeld op het stuurkarakter van de GT en dat zorgt voor het betere 'politie-escorte'-gevoel: we rijden in geschrankte formatie, keurig rechtop in het zadel, uit de wind, vooruitziend rijdend. Kortom politiek correct... Op de snelheid na. In alle comfort scheuren we aan een rotvaart doorheen het prachtige landschap, volledig onder de indruk van de stabiliteit van de GT. Voor een motor van deze omvang met zo'n frontaal oppervlak, is die ongezien. Rechtdoor klok ik hem op een verlaten stuk weg aan 240 km/u zonder enige onrust in het rijwielgedeelte en

>>

19-20 maart SEIZOENSSTART

BMW Lievens

Zottegem

The Ultimate Riding Experienc

LIEVENS MECHANICS BVBA

Steenweg op Aalst 92 - 9620 Zottegem

Tel 09 360 52 61 - www.lievensmechanics.be - info@lievensmechanics.be

KOM KIJKEN EN VERGELIJKEN!!

BMW Motorrad

Ludwig Motors

The Ultimate Riding Experience

LUDWIG MOTORS

Uw motor, onze passie

NIEUW ADRES VANAF 19 MAART

Ludwig Motors

Gentse Baan 68 - 9100 Sint-Niklaas

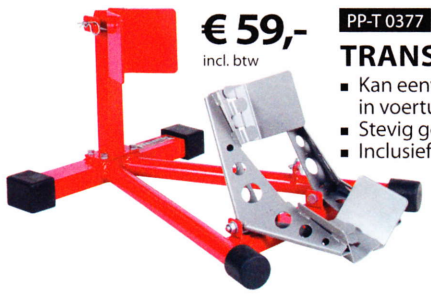
Tel.: 03 750 23 90 - Fax: 03 750 23 95

info@ludwigmotors.net.bmw.be

www.ludwigmotors.bmw.be

Officiële opening tijdens de seizoenstart van 19 en 20 maart!

POWERPLUS TOOLS



€ 59,- incl. btw

PP-T 0377

TRANSPORTKLEM

- Kan eenvoudig op aanhanger of in voertuig worden gemonteerd
- Stevig gelast basisframe
- Inclusief set spanbanden

www.powerplustools.eu

Powerplustools Nederland B.V., Mars 26, 8448 CP Heerenveen

T. +31 513 646366, F. +31 513 648732, info@powerplustools.eu

DE SOUVENIERS VAN EEN BAND MET LANGE LEVENSDUUR

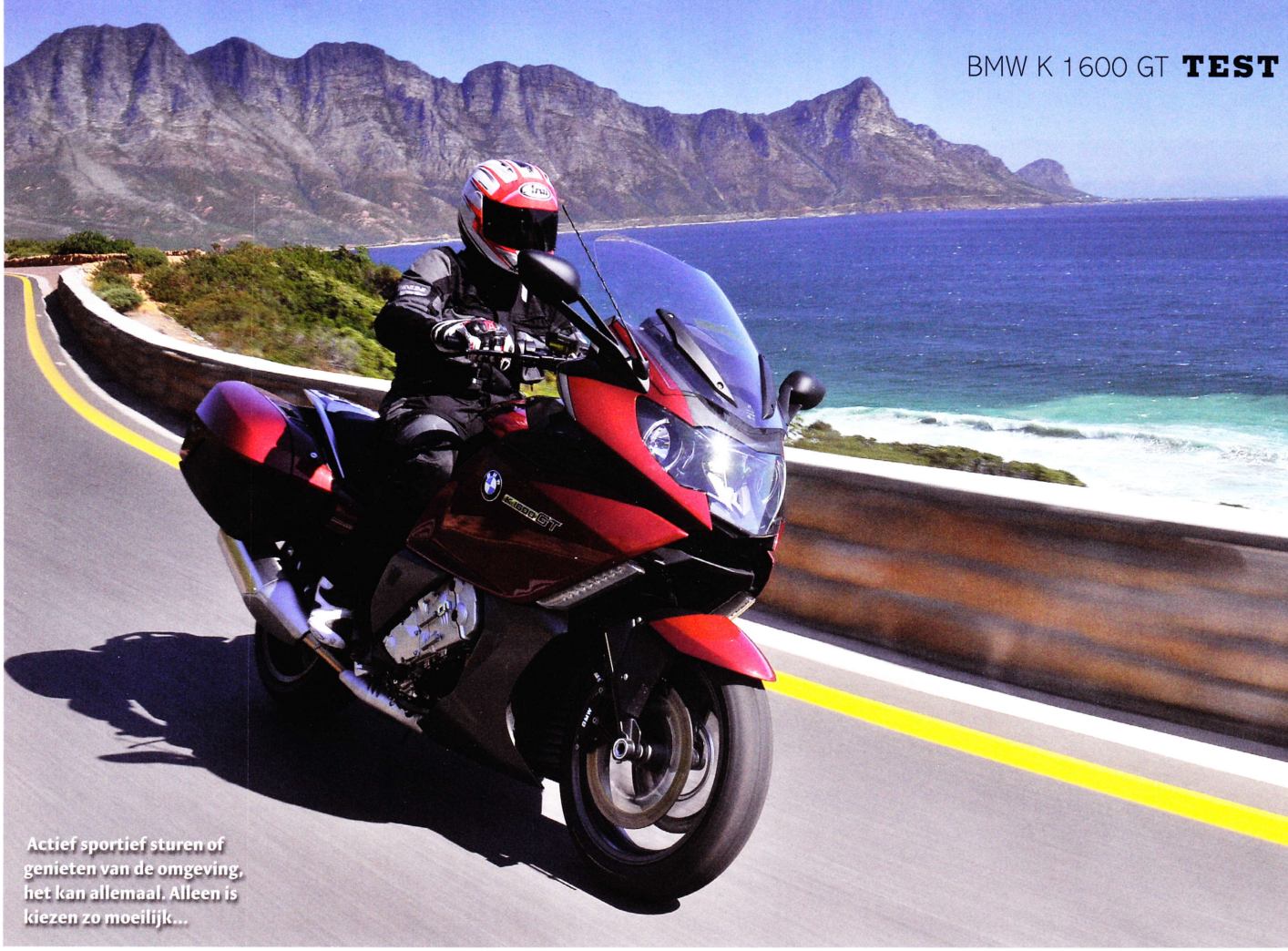
SPORTMART. DE NIEUWE NORM IN PRESTATIE EN LEVENSDUUR

PUYPE

BRUGSE BANDENCENTRALE

Lieven Bauwensstraat 5, Industriepark Waggelwater
8200 **BRUGGE**
Tel. (050) 31 04 01
e-mail : johan@puype-banden.be

Noordlaan 13C (ring)
8820 **TORHOUT**
Tel. (050) 21 12 42



Actief sportief sturen of genieten van de omgeving, het kan allemaal. Alleen is kiezen zo moeilijk...

wanneer die verlaten asfaltstrook bochtig wordt, blijkt hij ook in de bocht geen krimp te geven met de naald op de grote analoge wijzerplaat in de buurt van het cijfer 200. Niet wat de doorsnee GT-rijder er dagelijks mee van plan zal zijn, maar het schetst wel waartoe deze motor in staat is. Een lamme toerbuffel is het allerminst, zoveel is duidelijk.

Uiteraard hoeft het niet de hele tijd hersenloos hard te gaan om te appreciëren wat de GT in z'n mars heeft, integendeel. Aan een rustiger tempo is het net zo goed genieten van het vermogensoverschot van de zescilinder die je eigenlijk gerust de hele dag in vierde versnelling kan laten staan. Hij heeft daarvoor ook genoeg motorrem, mede doordat de injectie helemaal geen brandstof meer inspuit wanneer je het gas helemaal dicht zet. Een andere reden die een schakelluie rijstijl inspireert, is de versnellingsbak, want hoewel correct en kort, wisselt die in vergelijking met de recentste BMW-bakken eerder hakerig en luid tussen de inwendige tandwielparen. Het verschilt een beetje van motor tot motor, maar zo droog en stil als de laatste generatie boxers schakelt hij nooit. Enigszins begrijpelijk, aangezien de bak veel zwaarder moest worden uitgevoerd om weerwerk te bieden aan de monstrueuze 175 Nm koppel, maar het staat wat in contrast met de lichte koppeling en het absoluut trillingsvrije karakter van het blok. Rustig genietend van de laatste 200 kilometer na de lunch begin ik op details te letten en te zoeken naar kleine onhebbelijkheden. Lichamelijke klachten heb ik allerminst. Geen spoor van zadelpijn en zelfs geen oververhittingsverschijnselen. De uitklapbare winddeflectoren zijn een geniale vondst en leiden efficiënt verkoelende wind naar je hele bovenlichaam indien je dat wenst. De instelbare ruit is slim uitgesneden zodat ik een turbulentievrije stand vind waardoor ik alsnog gemakkelijk boven het windscherm uit kijk en ook de knoppenwinkel met het Multi-Controller wieltje blijkt gebruiksvriendelijk na een korte gewenningsperiode. Alleen de tellerpartij blinkt niet uit door z'n intuïtieve afleesbaarheid. De analoge toerenteller en snelheidsmeter staan te ver uit elkaar om in één korte oogopslag afleesbaar te zijn en het digitale scherm heeft last van information overload. Het ziet er 'wauw' uit voor je vertrekt, maar al rijdend heb je eigenlijk alleen oog voor de versnellingsindicator en de tripmeterstand. Essentiële informatie zoals de benzinevoorraad en de motortemperatuur bijvoorbeeld, zouden veel opvallender weergegeven mogen worden als je 't mij vraagt. Gelukkig heb je niet al te snel nood aan ongerustheid over de benzinevoorraad, want met 24 liter aan boord geraak je wel een eind. Met een verbruik dat volgens de boordcomputer schommelt tussen de 9 (stinkend hard) en de 6,5 liter/100 km (sportief-toeristisch) strand je in de praktijk ergens tussen de 267 en 369 kilometer zonder benzine. >>

DE STANDAARDUITRUSTING

Accessoirefreaks niet getreurd: er blijven massa's opties, maar wegens plaatsgebrek konden we die hier niet kwijt. BMW heeft namelijk een traditie in ere te houden wat ellenlange optielijsten betreft, maar bij de K 1600 GT mag ook de standaarduitrusting zeker gezien worden:

- > NOODKNIPPERLICHTEN
- > INTEGRAL ABS (PARTIEEL)
- > REGELBAAR ZADEL
- > 12V-STEKKER
- > REGELBAAR ZADEL
- > ZIJKOFFERS IN LAKKLEUR
- > AFSLUITBARE OPBERGVAKJES
- > BAGAGEDRAGER
- > ELEKTRISCH INSTELBAAR WINDSCHERM
- > IMMOBILIZER
- > VERSTELBAAR KOPPELINGS- EN REMHENDEL
- > MIDDENBOK
- > VERWARMDE HANDGREPEN
- > VERWARMD ZADEL
- > LED-KNIPPERLICHTEN
- > LED-ACHTERLICHT
- > XENON KOPLAMP
- > CRUISECONTROLE
- > BOORDCOMPUTER
- > DRIE RIJMODI
- > TFT KLEURENSCHERM

Langs welke kant je 'm ook bekijkt, hij ziet er altijd vernieuwend en herkenbaar uit.

De tripmeter laat 400 aflezen terwijl ik laat in de namiddag opnieuw de Franschhoekpas afwerk, maar dan in omgekeerde richting. Nakend benzinetekort is niet aan de orde gezien ik de bak deze middag veiligheidshalve vol heb gegooid. Zin om te stoppen met rijden heb ik allerminst, ik vertoon geen tekenen van vermoeidheid. Ik wil langer blijven rijden, verder ontdekken. Samen met de K 1600 GT waar ik intussen volledig op ben ingesteld. In eerste instantie was ik lichtjes ontgoocheld door het aanvoelen dat zwaarder was dan verwacht en de vertraging op de gasrespons. De K vraagt enige gewenning, maar als je die tijd neemt, dan loont dat ook. Comfortabel als toergezel, vraagt hij concentratie als je er tegenaan gaat. Stuurcorrecties met een motor van ruim 300 kg zijn geen sinecure, hoe uitgebalanceerd het chassis ook mag zijn, maar kies je lijn zorgvuldig en hij beloont je met een voorbeeldige stabiliteit. Doorheen de dag heb ik ook mijn ideale settings gevonden. ESA in de Sport-stand, rijmode op Dynamic. Was het mijn motor, dan liet ik die instellingen verder alvast ongemoeid, wat het nut van die eindeloze regelmogelijkheden toch in vraag stelt. Zou ik als toerrijder de GT overwegen? Absoluut. Alleen al omwille van de klank en de draaicultuur van het zescilinderblok, aangevuld met het comfort op de lange afstand dat je van een BMW verwacht. En de elektronica? Wel, het werkt allemaal naar behoren en zaken zoals de adaptieve koplamp en centrale vergrendeling zijn echt vernuftig gevonden. Net zoals het idee dat je ze enkel in pakket kan kopen waardoor de op zich al erg stevige prijs nog verder aandikt, maar dan voor BMW en niet voor de klant. Mijn besluit is dat de K 1600 GT die elektronische gadgets niet nodig heeft om als een bijzondere motor bestempeld te worden, al zal dat het gros van de kopers niet verhinderen om vlot de optievakjes aan te kruisen. Levering voor wie er al één besteld heeft start in maart, beslis je nu pas, dan moet je minstens wachten tot september. Dat is ongetwijfeld geheel toevallig één maand per cilinder... ■

Volgende maand: uitgebreid testverslag uit de luie relaxzetel van de K 1600 GTL. Volledig uit de wind, muziekje aan,...

TECHNISCHE FICHE
BMW K 1600 GT

Motor:	1.649 cc, 4 kl./cil., vloeistofgekoelde 6-in-lijn
Boring x slag:	72x67,5 mm
Compressieverhouding:	12,2:1
Max. vermogen:	160,5 pk/7.750 o.p.m.
Max. koppel:	175 Nm/5.250 o.p.m.
Brandstofvoorziening:	elektronische injectie
Transmissie:	zesbak, cardan
Frame:	gegoten aluminium brugframe
Voorvering:	Duolever, niet regelbaar, veerweg 115 mm
Achtervering:	qua veervoorspanning en uitgaande demping regelbare Paralever, veerweg 135 mm
Voorrem:	dubbele 320 mm schijf met 4zuigerremklauwen
Achterrem:	enkele 265 mm schijf met 2zuigerremklauw
Banden voor/achter:	120/70-ZR17 / 190/55-ZR17
Wielbasis:	1.618 mm
Balhoofdhoek/naloop:	27,8°/106,4 mm
Rijklaar gewicht:	319 kg (zonder koffers)
Zithoogte:	820 mm
Tankinhoud:	24 l.
Topsnelheid:	> 240 km/u
Kleuren:	Vermillion Red metallic, Light Grey metallic
Prijs België:	€ 20.800,00
Prijs Nederland:	€ 22.250,00
Invoerder België:	BMW Motorrad Belgium, 03/890 97 11
Invoerder Nederland:	BMW NL, 070-413 32 22

RIVALEN KAWASAKI 1400 GTR | BMW K 1300 GT | YAMAHA FJR 1300 | HONDA ST 1300 PAN-EUROPEAN