Reicht Luxus?

Sie möchten beim Reisen mit dem Motorrad nur Ihre Grundbedürfnisse befriedigt wissen? Dann können Sie diesen Testbericht getrost überblättern, die hier behandelten Motorräder werden Sie nicht interessieren. Es sei denn, Sie halten es mit Sokrates, dem alten Freigeist.

Der ging nämlich jeden Tag mit seinen Schülern auf den großen Markt von Athen, kaufte allerdings dort nie etwas ein. Als die darüber verärgerten Händler ihn eines Tages zur Rede stellten, warum er denn immer komme, wenn er dann doch nichts kaufe, sagte er: »Ich erfreue mich daran, dass es so viele Dinge gibt, die ich nicht brauche.« Wer so tickt, auf den wartet auf den folgenden Seiten das pure Vergnügen.

Denn sowohl die BMW K 1600 GTL Exclusive wie auch die Triumph Trophy SE verfügen schon in der Serie über recht lange Ausstattungslisten, die fernab aller Grundbedürfnisse weit über das Notwendige hinausgehen – der pure Luxus eben, meinen viele. Intolerante Puristen dürfen sich also prinzipientreu mit Grausen abwenden. Andere werden – sicher trefflich – darüber streiten, wo genau das Sinnvolle die Grenze zum Luxus überschreitet und an sehr unterschiedlichen Stellen ihre Zollhäuschen aufstellen. Und wer bleibt dann noch … – ach ja, die wenigsten. Die nämlich werden den kompromisslosen Full-Size-Auftritt der beiden Luxus-Kreuzfahrer vollkommen angemessen finden, soll er doch kosten, was er wolle. Zumindest die Zulassungszahlen lassen vermuten, dass es die wenigsten sind, denn Motorräder wie diese tauchen unter den Top-50-Bestsellern so gut wie nie auf. Ginge es dabei nicht nach verkaufter Stückzahl, sondern nach erzieltem Umsatz, wäre das wohl anders.

Wobei wir mit diesem Thema quasi en passant schon auf einen der signifikanten Unterschiede der beiden Testkandidaten gestoßen sind, denn während die Inbesitznahme der extraordinären Trophy SE inklusive der Nebenkosten einen 19.120 Euro tiefen und damit wahrhaft fulminanten Krater ins Depot reißt, schaffen es die bayerischen Motorradbauer doch tatsächlich, den britischen Krater gerade mal wie ein Schlagloch erscheinen zu lassen. Für die Zuteilung einer GTL Exclusive rufen sie ein Mindestgebot von 29.100 Euro auf, wobei man sich von dem Gedanken frei machen sollte, darin seien die Nebenkosten bereits enthalten. Mitnichten. Aber kommt es auf die 450 Euro noch an?

In diesen Preisklassen sind wohl ohnehin ganz andere Dinge wichtig. Etwa die emotionale Sättigung. »Man versehe mich mit Luxus, auf alles Notwendige kann ich verzichten«, soll Oscar Wilde einmal gesagt haben, gut möglich deshalb, dass auch er sich für eines der beiden Motorräder interessiert hätte. Denn in der Luxusklasse fragt kein Mensch nach den Notwendigkeiten in den Niederungen des eintönigen Massenkonsums. Das Wesen des Luxus ist ein anderes, es strebt nach neuen Ufern, schafft neue Dimensionen, gibt sich nicht mit dem Praktischen zufrieden. Dass »Luxuria«, die Woll-Lust, auch eine der sieben Todsünden ist, lassen wir mal außen vor. Dieser Aspekt sollte dann doch besser in den christlichen Motorradgruppen erörtert werden. Interessanter scheint hier doch die Unterscheidung zwischen Luxus und Superluxus, denn wie sonst könnte man einen solch heftigen Preisunterschied in der Upper-Class erklären?

In der Luxusklasse fragt kein Mensch nach Notwendigkeiten

Fotos: Christina Güldenring

150415233203PF-01 am 15.04.2015 über http://www.leserauskunft.de

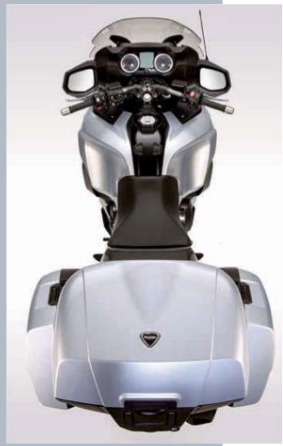
150415233203PF-01 am 15.04.2015 über http://www.leserauskunft.de

BMW K 1600 GTL Excl.

Die LED-Zusatzscheinwerfer perfektionieren die Lichtausbeute im Detail. Die Kommandozentrale wird mit der Kupplungshand bedient, was nach kurzer Eingewöhnung intuitiv geschieht. Die dicken Backen der Koffer gehorchen den Befehlen einer Zentralverriegelung. Bei Nacht entlarvt die Bodenbeleuchtung die Beschaffenheit der Abstellfläche. Der Sechszylinder spannt keinen allzu breiten Brustkorb vor die Wespentaille. Unscheinbar die elektronische Dämpferverstellung hinten. Logenplatz für iPod oder Handy. Cool und klar: die Cockpit-Playstation.

Triumph Trophy 1200 SE

Die Regel-Elektronik für die Gabel fällt nicht weiter ins Auge. Auch im »Daumenkino« der Triumph findet man sich schnell und gut zurecht. Zusätzlicher Strom erfreut die Sozia. Die Sitzhöhe lässt sich mit einem Steg unter der Bank variieren. Der enorm breite Tank umschließt selbst die Knie des Fahrers noch. Mobilfunk und Musik finden ihre Anschlüsse im Verkleidungsfach. Unter der Bank präsentiert sich ein aufgeräumtes Rückgrat. Die Ausstrahlung des Trophy-Cockpits kommt eher klassisch daher, liefert jedoch ebenfalls umfassende Informationen.



Unter anderem mit dem Motor. Denn zwar werden beide Modelle vollkommen zu Recht als »High-Class-Tourer wie keiner zuvor« (BMW) bzw. als »ultimativer Luxus-Tourer« (Triumph) feilgeboten, in einem entscheidenden Punkt aber fahren beide dann doch eigene Wege: Schuster Triumph bleibt bei seinen Leisten und schiebt die SE mit den omnipotenten 134 PS des (h)ausgereiften 1215er-Reihendreizylinders an. Die BMW jedoch hat gleich doppelt so viele Töpfe im Reisegeschirr, das mit 1649 cm³ auch noch rund 25 Prozent mehr Hubraum bietet. Pralle sechs Zylinder stellen sich im GTL-Rahmen quer und liefern dem Fahrer 160 PS frei Haus. Welch eine Wumme!

Glatt eine andere Liga, sollte man meinen, doch konnten unsere Techniker aus der messenden Abteilung da kaum Unterschiede herausfahren. Tatsächlich hat die vor Kraft strotzende BMW lediglich beim Sprint von Null auf Hundert die Nase vorn, und das auch nur um gerade mal 0,7 Sekunden. Wer sich also durch die verdammt flotten vier Sekunden der Triumph dennoch nicht angemessen beschleunigt fühlt, wird auf diesen, bei Supersportlern durchaus relevanten, Wert schielen. Doch wen juckt dieses eher ballistische Thema in der dekadent reisenden Kaste?

Tourenfahrer interessieren sich doch deutlich mehr für andere Dinge, etwa den Durchzug, in welchem Beladungszustand auch immer. Und da schiebt sich die Trophy mit der halben Zylinderzahl doch glatt um Reifenbreite vor die BMW, wenn es direkt nach dem Ortsausgangsschild aus Tempo 50 möglichst fix auf 120 km/h gehen soll. Das gilt für den Solobetrieb ebenso wie mit besetztem Soziusplatz, in beiden Disziplinen lässt die Trophy den Ortsrand um 0,2 Sekunden schneller hinter sich. Mit diesen Fahrleistungen eignen sich beide Maschinen in geradezu hervorragender Weise als Fluchtfahrzeuge, zumal sie sich auch am oberen Ende der Beschleunigungsorgie, knapp jenseits der 220 km/h, dann ebenfalls wieder in etwa auf Augenhöhe begegnen. Weil sich außerdem auf beiden enorm viel Beute abtransportieren lässt, warum dann so viel mehr Geld in die BMW stecken, wenn ich auf der Triumph mit ihren doch nahezu identischen Fahrleistungen viel günstiger entkommen kann?

Ein langer Tag in der Eifel soll erste Klarheiten bringen. Schon nach ein paar Kilometern wird dabei deutlich, dass Werber nicht generell und immer maß-

150415233203PF-01 am 15.04.2015 über http://www.leserauskunft.de

150415233203PF-01 am 15.04.2015 über http://www.leserauskunft.de

los übertreiben, auch wenn sie genau dafür eigentlich bezahlt werden. Denn beide Hersteller beschreiben ihre Motoren als »außerordentlich charakterstark«, und wir waren noch nicht lange unterwegs, da wussten wir: Beide Motoren sind außerordentlich charakterstark.

Der Brit-Triple gefällt schon durch seine einzigartige Klangfarbe, wobei er heiser grollend und damit ganz und gar dreizylindertypisch die Gehörgänge mit durchaus grober Borste pinselt. Seinem Hubzapfenversatz und der daraus resultierenden Zündfolge von 240° ist dieser prägende Sound zu verdanken, der allerdings auch keine Zweifel an den verwandtschaftlichen Verhältnissen aufkommen lässt. In einer entfernten Linie ist da nämlich ein Sechszylinder herauszuhören, was bauartbedingt relativ naheliegend ist, dazu später mehr. Im Maximum 120 Nm Drehmoment bei 6450/min lassen Schub in keiner Lebenslage vermissen, scheinbar nimmermüde drückt der Triple kraftvoll nach vorn und bietet über ein durchaus breites Drehzahlfenster stets Drehmomente jenseits der 100 Nm. Einfach bärig. Der Hammer. Was will man mehr?

Der Sechszylinder webt einen dicken und weichen Klangteppich

Öhm … den BMW-Sechszylinder zum Beispiel. Denn auch der weiß mit seinem Klang zu verzaubern, legt da sogar noch einen Zacken zu, wenn auch keineswegs bei der Lautstärke. Auch er stammt offensichtlich aus einer Bärenfamilie, kommt aber phonetisch noch tiefgründiger daher und webt einen dicken und weichen Klangteppich, der auch noch fliegen kann. So kommt es einem jedenfalls vor, wenn man im ersten Gang mit kurzem Dreh die Einzeldrosselklappe und damit das Feuer eröffnet.

Weil das vollelektronische, semi-aktive Fahrwerk der GTL derzeit in dieser Schwergewichtsklasse qualitativ wohl so ziemlich am obersten Ende der Fahnenstange rangiert, lässt sich die atemberaubende Performance des BMW-Sechsers auch auf die Straße bringen. Das Zusammenspiel von Duolever, Paralever und der elektronischen Fahrwerksanpassung ESA II (Electronic Suspension Adjustment II) sorgt für so viele Abstimmungsoptionen, dass man ganz froh ist, ein selbstständig analysierendes und handelndes Fahrwerk an Bord zu haben, das sich vollkommen autark und dann auch noch blitzschnell auf alle Einsatzzwecke und Beladungszustände optimal einstellt. Das hat was. Mit ein Grund, weshalb auf den zum Glück knochentrockenen Asphaltbändern der mittwöchlich einsamen Schnee-Eifel plötzlich die Erkenntnis reift, dass selbst in einem Tourenfreund ein kleiner Teufel wohnen kann. Denn so drollig die um 0,7 Sekunden schnellere Beschleunigung als nüchterner Wert auf dem Papier auch erscheinen mag, so bleibt diese Nüchternheit insbesondere zwischen Haarnadelkurven doch relativ rasch auf der Strecke. Und nebenbei reift die Erkenntnis: 0,7 Sekunden … sind Welten! Es bereitet einen erschreckenden Spaß, mit den 360 GTL-Kilos auch mal rasend zu reisen, sie auf den kurzen Geraden zwischen den Spitzkehren im niedrigen Gang mit Verve nach vorn zu peitschen, um so schon nach wenigen Krümmungen die ebenfalls ambitioniert gelenkte Trophy nach und nach aus dem Rückspiegel zu verlieren. Weil beide Modelle mit einer jeweils höchst effektiv arbeitenden Traktions-

Die Fahrwerke im Vergleich

	BMW K 1600 GTL Excl.	Triumph Trophy 1200 SE
Rahmen	Brückenrahmen aus Aluminium	Brückenrahmen aus Aluminium
Federung vorn	Duolever mit Zentralfederbein	USD-Gabel, d = 35 mm
Federweg	115 mm	130 mm
Einstellmöglichkeiten	Federbasis, Zugstufe	Zugstufe (ESA)
Federung hinten	Einarmschwinge aus Aluminium, Zentralfederbein	Einarmschwinge aus Aluminium, Zentralfederbein
Einstellmöglichkeiten	Federbasis, Zugstufe	Federbasis, Zugstufe (ESA)
Federweg hinten	135 mm	120 mm
Bremse vorn	320-mm-Doppelscheibe, radiale Vierkolben-Festsättel	320-mm-Doppelscheibe, Vierkolben-Festsattel
Bremse hinten	320-mm-Einzelscheibe, Doppelkolben-Festsattel	282-mm-Einzelscheibe, Doko-Schwimmsattel
Assistenzsysteme	ABS	Teilintegral-ABS
Felgengrößen v. / h.	3.50 x 17 / 6.00 x 17	3.50 x 17 / 6.00 x 17
Reifendimension v. / h.	120/70 ZR17 / 190/55 ZR17	120/70 ZR17 / 190/55 ZR17
Reifentyp v. / h.	Metzeler Roadtec Z8	Pirelli Angel ST

Die Motoren im Vergleich

	BMW K 1600 GTL Excl.	Triumph Trophy 1200 SE
Motorbauart	Sechszylinder-Reihe	Dreizylinder-Reihe
Kühlung	öl-/flüssigkeitsgekühlt	flüssigkeitsgekühlt
Nockenwelle / Ventile	zwei (dohc) / je vier	dohc / je vier
Hubraum	1649 cm³	1215 cm³
Bohrung / Hub	72 x 67,5 mm	85 x 71,4 mm
Verdichtung	12,2 : 1	11 : 1
max. Leistung	118 kW (160 PS) b. 7750/min	99 kW (135 PS) bei 8900/min
max. Drehmoment	175 Nm bei 5250/min	120 Nm bei 6450/min
Schmierung	Trockensumpf	Nasssumpf
Gemischaufbereitung	Einspritzung, d = 52 mm	Einspritzung, Ride-by-Wire
Abgasreinigung	Drei-Wege-Kat	geregelter Kat
Lichtmaschinenleistung	580 W	950 W
Kupplung	hydr. Mehrscheiben-Ölbad	Mehrscheiben-Ölbad
Getriebe	Sechsgang	Sechsgang
Hinterradantrieb	Kardan	Kardan

150415233203PF-01 am 15.04.2015 über http://www.leserauskunft.de

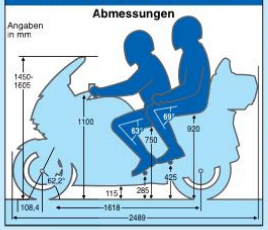
kontrolle ausgestattet sind, muss man am Kurvenausgang angesichts der vielen Pferdchen am Zügel auch keine Angst vor der eigenen Courage haben.

Die Triumph hat zwar deutlich weniger Gewicht auf Kurs zu halten und agiert mit der 26 PS stärkeren BMW in der Disziplin »PS pro Kilo« in einer Liga (Trophy 2,27 kg pro PS, GTL 2,25 kg pro PS), lässt sich dank ihres zwar nicht mitdenkenden, aber ebenfalls elektronisch einstellbaren, vorzüglichen Fahrwerks auch ebenso behände durchs Kurvenkarussell zirkeln und verliert deshalb in Schräglage auch keinen Meter Boden. Doch wenn es aus der Spitzkehre heraus auf die Gerade geht, ist sie einfach nur sauschnell – und damit nicht schnell genug für die BMW. Der Sechszylinder reicht bei 5250/min ein maximales Drehmoment von unglaublichen 175 Nm an den Antrieb weiter, wobei bald Dreiviertel dieses Drucks schon ab 1500/min anliegen – heiß, wie das nach vorne zieht! Welch ein Punch, welch eine Power, da kann man die dicke Luzie so richtig fliegen lass… aber halt, wir erinnern uns: Auf den Verkleidungen kleben keine Startnummern, auch wenn es dort reichlich Platz gäbe. Das sind zwei Luxus-Jachten für den Edel-Törn über die Weltmeere, keine Speed-Boote für den Comer See. Dass die Trophy im spitzen Gekrümm – und auch nur dort – ein paar Meter gegenüber der GTL verliert, mag für anglophile Speedfreaks eine »K«-Tastrophe, dem großen Rest allerdings relativ wurscht sein.

Weniger wurscht hingegen das Thema Laufruhe. Und da zieht der Triumph-Dreizylinder rein konstruktionsbedingt den Kürzeren. So sehr er um Massenausgleich bemüht ist

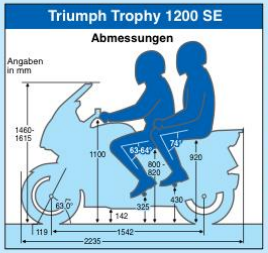
Abmessungen im Vergleich

BMW K 1600 GTL Exclusive



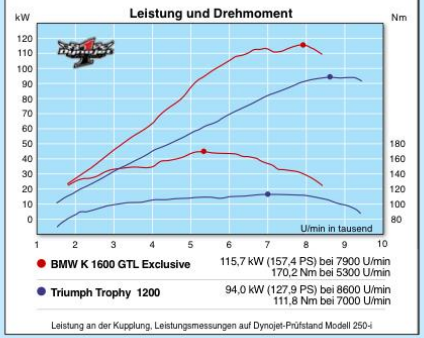
BMW K 1600 GTL Exclusive
Die Sitzposition auf der BMW ist höchst komfortabel, doch haben Fahrer mit längeren Beinen auf Dauer mit einem etwas engen Kniewinkel zu kämpfen. Der Sozius sitzt wie in Abrahams Schoß, mehr Komfort und Luxus geht kaum.

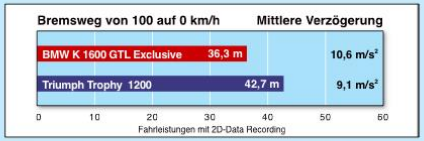
Triumph Trophy 1200 SE



Triumph Trophy 1200 SE
Beim Sitzkomfort steht die Triumph der BMW in nichts nach, auch Langbeinige fühlen sich auf dem Pilotensitz dauerhaft wohl. Der Sozius sitzt ebenfalls sehr bequem, wird jedoch nicht gar so verwöhnt wie auf dem Backseat der BMW.

Messwerte





Leistungsschau: Schon die Trophy SE bietet reichlich Performance in allen Lebenslagen, der BMW-Sechszylinder legt da noch ein Schippchen drauf. So viel Performance will im Zaum gehalten werden, und auch da glänzt die K 1600 GTL Exclusive mit Bestwerten. Bei der Dosierbarkeit der Bremsleitung begegnen sich beide auf Augenhöhe.

150415233203PF-01 am 15.04.2015 über http://www.leserauskunft.de

Die Messwerte* im Vergleich

	BMW K 1600 GTL Exclusive	Triumph Trophy 1200 SE
Gewicht, vollget. (m. Koffern)	360 kg	304 kg
max. Zuladung	190 kg	250 kg
Durchzug 50–120 km/h		
solo	7,8 s	7,6 s
zwei Personen	9,7 s	9,5 s
Beschleunigung 0–100 km/h		
solo	3,3 s	4,0 s
Höchstgeschwindigkeit		
solo	225 km/h	222 km/h
Tachoabweichung b. 100 km/h	+ 5 Prozent	+ 7 Prozent
Benzinverbrauch		
Landstraße	5,5 Liter	5,3 Liter
Autobahn (130 km/h)	6,3 Liter	5,5 Liter
Kraftstoffart	Super	Super
Tankinhalt	24,0 Liter	26,0 Liter
theoretische Reichweite		
Landstraße	436 km	491 km
Autobahn	381 km	473 km

* TF-Messwerte

Die Kosten im Vergleich

	BMW K 1600 GTL Excl.	Triumph Trophy 1200 SE
Preis Basismodell	29.100 Euro plus Nk.	18.670 Euro plus Nk.
Preis Testmotorrad	29.100 Euro plus Nk.	19.328 Euro plus Nk.
Garantie/Gewährl.	2 Jahre Gewährlstg. ohne Km-Begr.	2 Jahre ohne Km-Begr.
Steuer	121,44 Euro	93,69 Euro
Heizgriffe	Serie	181,00 Euro
Sitzheizung	Serie	Fahrer 298 / Sozius 279 Euro
Wartung:		
Grundinspektion	bei 1000 km	bei 800 km
Inspektionsintervalle	alle 10.000 km	alle 16.000 km, 2,45 bis 5,7 h

und das auch verdammt gut hinkriegt, kann er gegen die quasi naturgegebene Smoothness des Sechszylinders nicht anstinken. Das hat zu tun mit den rotierenden wie auch mit den oszillierenden Massen, die bei einem Dreizylinder nicht ganz und gar in Gleichlauf zu kriegen sind. Während sich die rotierenden Massen des Kurbeltriebs noch mit einer Ausgleichswelle eliminieren lassen, kann man den oszillierenden Massen, also dem Auf und Ab der Kolben und der halben Pleuelstange (die andere Hälfte des Pleuels wird zu den rotierenden Massen gerechnet), nicht so recht beikommen. Ist halt schwierig bei ungeraden Zahlen. Man kann sich das eigentlich ganz leicht veranschaulichen: Während der Kolben im Zylinder rechts außen auf dem Weg nach oben ist, bewegt sich zeitgleich der Kolben im Zylinder links außen nach unten. Um den mittleren Topf herum, der sich im Zentrum und damit quasi im Schwerpunkt befindet, entsteht durch das gegenläufige Auf und Ab ein Kippmoment, das umso stärker wird, je weiter die äußeren Zylinder auseinanderliegen. Kein Zufall also, dass Dreizylindermotoren zumeist sehr kompakt gebaut sind. Je näher die Töpfe zusammenrücken, desto geringer fallen die Massenkräfte an den äußeren Enden und damit auch die Vibrationen aus. Eliminieren jedoch lassen sie sich nicht. Gerade wegen dieses typisch-knurrigen, rauen Laufs sind echte Dreizylinder-Fans in genau dieses Motorenkonzept so vernarrt.

Es sind zwei Luxus-Jachten für den Edel-Törn über die Weltmeere

Ein Reihensechszylinder ist am Ende nichts anderes als zwei gespiegelte Dreizylinder-Motoren. Was den Vorteil hat, dass sich die Kräfte und Momente erster wie auch zweiter Ordnung gegenseitig aufheben. Und wo weder senkrecht noch horizontal freie Massenkräfte auftreten, entstehen Vibrationen gar nicht erst. Die bewegten Massen im Motor arbeiten fast perfekt symmetrisch, weshalb die Laufruhe eines Reihensechszylinders kaum zu toppen ist. Der BMW-Sechser hält dabei nicht nur schwingungsmäßig den Ball extrem flach, er plustert sich auch sonst nicht weiter auf, zieht sogar die Schultern noch ein. Keine 56 cm ist der Motor breit, nie steckte ein schmalerer Reihensechszylinder in einem Motorradrahmen.

Wer jetzt was besser findet, ist wie so oft eine Frage des persönlichen Geschmacks. Die einen empfinden gerade die charakteristischen Vibes des bärbeißigen Triples vor allem als emotionalen Gewinn, andere sehen dann doch eher im durchtrainierten Triebwerk der BMW die sechs Richtigen. Phänomenale Fahrleistungen bieten beide Probanden, wobei die unfassbare Massenbeschleunigung auf der GTL allein aufgrund des deutlichen Mehr an Masse einen tieferen Eindruck hinterlässt.

Was u.a. wohl auch daran liegt, dass sich die mehr als sieben Zentner des bayerischen Urviechs geradezu kinderleicht wieder entschleunigen lassen. Dass hier ein satter Zentner mehr Gewicht auch mehr Anpressdruck auf die Straße bringt, zeigt sich beim Bremsweg von 100 auf 0 km/h, denn da steht die BMW nach sagenhaften 36,3 Metern und damit immerhin sechseinhalb Meter früher als die mit 304 Kilo auch nicht gerade federleichte Triumph. Beim Handling der Bremsanlage machen es beide dem Fahrer leicht, bieten gut dosierbare ABS-Systeme und einen sauberen Druckpunkt. Dennoch bremst die BMW in einer eigenen Liga.

Das mit der eigenen Liga gilt am Ende wohl auch für die serienmäßige Ausstattung. Der Preis der GTL Exclusive dürfte dabei den Fahrern einer »normalen« GTL gar nicht mal so unvertraut sein, denn die wenigsten der großen BMWs gehen ohne zusätzlich geordertes Zubehör über die Ladentheke. Mindestens ein zusätzliches Ausstattungspaket steht immer auf der Bestellung, gern sind es auch zwei, drei, … ach komm, warum nicht gleich alles? So dürften viele GTL ausgeliefert werden, an denen für mehrere tausend Euro zusätzliches Zubehör hängt, was die lange Liste halt so hergibt. Die Modellvariante Exclusive – gut 6000 Euro teurer als die »schlichte« Schwester – greift dem gründlich vor, beinhaltet also schon nahezu alle für die GTL verfügbaren Pakete. Wirklich exklusiv wird es dann wieder im Detail, so bietet das neue Flaggschiff der BMW-Reiseflotte optische wie auch funktionale Verbesserungen der Instrumenten-Einheit, mehr Platz und weiter verbesserten Sitzkomfort vorn wie hinten, die Berganfahrhilfe »Hill Start Control«, die »Keyless Ride« genannte, sehr praktische Zentralverriegelung aller Schlösser an Bord, ein LED-Tagfahrlicht sowie eine 4-Schicht-Lackierung. Unterm Topcase-Deckel lauert dann sogar noch eine Weltneuheit, denn die dort integrierte Folienantenne macht die typische Stabantenne an der Verkleidung überflüssig – gut

150415233203PF-01 am 15.04.2015 über http://www.leserauskunft.de

möglich, dass mancher Road Captain das so wichtig anmutende Utensil vermissen wird.

Die Trophy SE buhlt mit einer etwas kleineren Aussteuertruhe um Zuneigung, doch ohne Zweifel ist auch sie eine gute Partie: elektronisch einstellbares WP-Fahrwerk, ABS, Traktionskontrolle, Tempomat, elektronische Drosselklappensteuerung (Ride-by-Wire), elektrisch höhenverstellbare Scheibe samt Memory-Funktion, Leuchtweitenregulierung, Hauptständer, ein leistungsstarkes, multikompatibles Audiosystem, Reifendruck-Kontrollsystem – alles bereits an Bord. Was unangenehm durch Abwesenheit auffällt, sind Heizelemente aller Art, sieht man von dem Triebwerk einmal ab. Heizgriffe und beheizte Sitzpolster muss man aus dem Trophy-Zubehör ordern, in dieser Preis- und Fahrzeugklasse sollte man solche Reise-Basics eigentlich in der Serie erwarten dürfen. Auch das Topcase kostet extra, sodass sich der preisliche Abstand zur BMW etwas verringert, sucht man Vergleichbarkeit herzustellen.

Doch ist Vergleichbarkeit ein zu großes Wort für den Versuch, die beiden Maschinen auf Augenhöhe zu bringen. Jedes Ausstattungs-Feature der Triumph scheint die BMW mit zwei eigenen zu kontern, alles, was die Trophy kann, will die GTL besser machen. Umgekehrt muss die Britin bei vielen Features passen, die bei der BMW zum gehobenen Standard gehören, das reicht vom semiaktiven Fahrwerk über das grandiose adaptive Xenon-Kurvenlicht bis hin zur eher drolligen Bodenbeleuchtung. Doch wirkt sich dieses Plus an Zubehör auch spürbar auf den Reisekomfort aus?

Beim hervorragenden Schutz vor Wind und Wetter und beim nicht minder wertigen Sitzkomfort sind kaum Unterschiede auszumachen, sieht man einmal von dem opulenten Logensitz für die Sozia auf der BMW ab. Auf beiden Dickschiffen reist man gleichermaßen dauerentspannt, lediglich das Fußeln beim Ein- und Ausparken fällt bei der BMW naturgemäß etwas schwerer. Beide Fahrwerke verdienen sich ein großes Lob, bieten jeweils mehrere Möglichkeiten für die Grundeinstellung und bügeln jeden Untergrund glatt. Der Antriebsstrang der Triumph verrichtet sein Handwerk mit nahezu vollkommener Unauffälligkeit, während die BMW immerhin nicht mehr so genervt auf Lastwechsel reagiert, wie es noch bei der ersten GTL-Serie der Fall war. Beide Modelle sind hervorragend ausbalanciert und auch bei Schrittgeschwindigkeit mit leichter Hand zu dirigieren, bieten eine mehr als ausreichende Schräglagenfreiheit und ausgezeichnete Bremsen, wobei die BMW sich ein dickes Extra-Sternchen verdient.

Bei den so verschiedenen Triebwerkskonzepten lässt sich aus dem deutlichen Mehr an Zylindern kein kristallklares »must have« ableiten. Die Trophy kommt etwas knurriger daher, doch wirkt ihr Auftritt bei aller Bodenständigkeit nicht weniger souverän, schließlich kann man auch ein Grummeln butterweich servieren. Störende Vibrationen waren jedenfalls in keiner Fahrsituation und in keinem Drehzahlbereich auszumachen. Bei der BMW ohnehin nicht. Hier könnten so manch eingefleischtem Windgesicht die Vibes sogar etwas abgehen. Tatsächlich wirkt die Zylinderphalanx in all ihrer souveränen Erhabenheit beinahe ein wenig distanziert, wie entrückt. Die mit 134 PS ohnehin schon fett angeschobene Trophy wird vom bayerischen Sixpack ins Absurde getoppt, sodass man sich schon fragt, warum man so viel Leistung und eine derartige Performance in einen Luxus-Tourer pflanzt. Die wahrscheinlichste Antwort: Weil es geht. Und das stimmt. Es geht tatsächlich. Und wie …

Das Infotainment ist auf beiden Motorrädern vorbildlich, wobei die GTL natürlich auch hier noch ein Schippchen drauflegt. Mit dem Ring des Multicontrollers links am Lenker kann man sich durch ein schier endloses Menü zappen, und so kompliziert das aussieht, so einfach ist es am Ende dann doch. So einfach, dass man sich ständig dabei ertappt, kreuz und quer durchs System zu controllen, um was auch immer zu checken. Weil's so spannend ist. Und so wichtig. Und so gut aussieht. Tatsächlich setzt das mehrfarbige BMW-Display neue Maßstäbe bei der Darstellung von Schrift und Grafik, würde hier und da ein Werbebanner plaziert, käme das vollkommen normal rüber: ARAL könnte die Restreichweite präsentieren, Metzeler den Reifendruck, McDonalds den Ölstand usw. Allerdings läuft man auch so schon Gefahr, mit dem Kopf mehr im Menü zu stecken als auf der Straße, doch wahrscheinlich legt sich der Reiz der ganzen Checkerei mit der Zeit ein wenig, und man wird wieder nüchtern.

Wer Komfort und Luxus nur dann wirklich genießen kann, wenn er auch mit einem gewissen Understatement verbunden ist, wird an der BMW keine Freude haben. Das Bike ist vielmehr wie gemacht für den extrovertierten Auftritt, selbst für den Einsatz in einem Las-Vegas-Show-Act würde sich ihre in jeder Hinsicht schillernde Persönlichkeit eignen. Das Motorrad saugt die Blicke der Umgebung förmlich an, das muss man schon aushalten können. Die Triumph ist da, wenn auch massig, jedoch weitaus weniger spektakulär. Ihr Chic kommt ohne Show daher, ihre Farbgebung ist bodenständiger, während es die BMW lediglich in dieser sehr speziellen Farbkombination weiß-magnesium-silber gibt, bei der selbst die Sitzbank noch so aussieht, als wäre sie von Elfenhand lackiert.

Was womöglich ein dezenter Hinweis darauf ist, wie die Besatzung der GTL im Idealfall gebaut sein sollte. Oder anders: Ein übergewichtiger Fahrer und eine Rubens-Sozia – schon kann man den ganzen reichlichen Stauraum eigentlich vergessen. Mit 190 Kilo Zuladung liegt die BMW glatte 60 Kilo unter dem geradezu beispielhaften Wert der Triumph, der man stramme fünf Zentner auflasten kann. Da können die Kombis der Besatzung ruhig XXL-Ausmaße haben, der Gedanke an Gepäck ist auf der Trophy durchaus erlaubt.

Die Zylinderphalanx wirkt in ihrer Erhabenheit beinahe ein wenig distanziert

Aber mal ehrlich: Wen juckt beim Kauf die Zuladung? Wer sich in die BMW verschossen und das nötige Kleingeld hat, der will genau diese unglaubliche Big-Block-Attitüde, die ja auch ohne jeden Zweifel ganz außerordentliche Reize hat. Sich allein wegen einer dürftigen Zuladung gegen den »Sechs-Appeal« dieser Mittelstreckenrakete zu entscheiden, wird wohl kaum in Erwägung gezogen. Im Zweifelsfall würde sich der potenziell Infizierte wohl eher eine schlanke Sozia suchen.

So kommt es wie so oft im Leben wohl wieder einmal ganz allein darauf an, wie man gestrickt ist. Beide Motorräder können die Besatzung auf ihre ganz eigene Art begeistern, sodass sich am Ende lediglich die Frage stellt: Wollen Sie einfach nur alles? Oder darf's ein bisschen mehr sein?

Uli Böckmann

Fazit

BMW K 1600 GTL Exclusive
Mit dem Ausstattungskonzept der »Exclusive« greift BMW dem Kaufverhalten der Kundschaft voraus und gibt dem Fullsize-Tourer noch einige Besonderheiten mit auf den Weg, genannt seien hier nur Hill-Start-Control, »Keyless-Ride« oder Zentralverriegelung. Der Sechszylinder lotet in vielerlei Hinsicht die Grenzen des Möglichen nach oben aus, und es dürfte schwer sein, die Präsenz und Performance des bayerischen Touring-Express zu toppen. Abzüge fängt sich die BMW lediglich bei der Zuladungskapazität ein, die für einen ausgewiesenen Luxus-Tourer deutlich unter dem Zumutbaren liegt, sodass es selbst für ein Bike dieses Kalibers und dieser Preisklasse noch Nachbesserungsbedarf gibt.

Triumph Trophy 1200 SE
Die Trophy überzeugt in nahezu jeder Hinsicht. Ihr kräftiger Dreizylinder lässt in keiner Fahrsituation Zweifel an seiner Potenz aufkommen, auch das gesamte Zusammenspiel von Motor, Antrieb und Getriebe ist vorbildlich. Die Grundausstattung der Triumph ist üppig, lediglich die fehlenden Heizelemente stören den sehr guten Gesamteindruck ein wenig. Dafür glänzt die Engländerin mit einer Zuladungskapazität, die dem Einsatzzweck des Motorrads auch angemessen ist. Mit ihrer sehr guten Verarbeitung begegnet die Triumph der BMW auf Augenhöhe, erreicht jedoch bei weitem nicht deren Ausstattungsumfang. Mit einem um rund 10.000 Euro günstigeren Preis kann sie die fehlenden Ausstattungs-Features allerdings mehr als kompensieren.

150415233203PF-01 am 15.04.2015 über http://www.leserauskunft.de

150415233203PF-01 am 15.04.2015 über http://www.leserauskunft.de