

Die BMW K 1600 GT

cede-Christoph Dimter-Beurteilung nach 22000km

Vielleicht ganz kurz zur Vorgeschichte:

Den 2010/2011-Winter-K 1600GT-Kennenlern-Motorradausstellungen folgte ein wilder K 1600 GT-Traum, der mich zu den Jungs von „MOTORRAD“ führte.

Die haben mich dann zu einem 5000 km-Vergleichstest von K 1600 GTL vs Gold Wing nach Spanien eingeladen...

Naja, und um ehrlich zu sein:

Zu diesem Zeitpunkt hatte ich nach einer 400km-Probefahrt meine rote GT schon bestellt...

Naja, und um nochmals ehrlich zu sein: Den dann folgenden Punkt verschweigt des Sängers Höflichkeit...

Und wie im richtigen Leben hab' ich dann mit meiner GT Höhen und Tiefen erlebt...

Vielleicht fehlt mir ja doch ein bißchen meine 35Jahre-Renngetriebe-Porsche-Entwickler-Zeit und ich bin deshalb dauernd am „Rumschimpfen“, Ver (schlimm?) bessern, am Dokumentieren, Notieren und am Vorschlagen:

Kurz und gut, dies ist möglicherweise die ausführlichste Beurteilung, die bis heute über die K 1600 GT verfasst wurde und noch was:

500 000 Motorrad-km in 42 Jahren sollten in Verbindung mit meinem Berufsleben ausreichen, eine tatsächlich aussagefähige und fundierte, aber natürlich auch subjektive Beurteilung über dieses Motorrad abzugeben...

Um das Ganze einerseits übersichtlich, andererseits aber auch ausführlich und eben auch ein wenig unterhaltsam zu gestalten, gliedert sich die Beurteilung in 4 Teile:

Seite 1-9	1. Beurteilung in Textform
Seite 10	2. Tabellarische Beurteilung der Hauptgruppen
Seite 11-12	3. Beurteilung der Einzelpunkte
Seite 13-18	4. Beurteilung der Einzelpunkte mit Text

Daß eine solche subjektive Beurteilung meinen persönlichen Vorlieben und Abneigungen unterliegt, ist klar.

Daß die Beurteilung sich am Kaufpreis, am Gewicht und vor allem am Konkurrenzumfeld wie Kawasaki 1400 GTR, Yamaha FJR 1300 oder BMW K1300 GT, vielleicht auch noch Honda Gold Wing orientiert, ebenso.

Jede einzelne der Hauptgruppen (siehe 2. Tabellarische Beurteilung der Hauptgruppen), welche natürlich unterschiedlichen Gewichtungen unterliegen, kann für mich ein Killerkriterium sein - unter diesem Aspekt habe ich sie zusammengestellt.

Alle hellrot unterlegten Beanstandungen bitte ich zu beheben.
Wenn dies nicht oder nur bedingt möglich ist, erwarte ich von BMW eine entsprechende schriftliche Stellungnahme.

1. Beurteilung der BMW K 1600 GT in Textform

Also, auf los geht's los...

Erste Probefahrt in Stgt-Vaihingen: Ein riesiger Eisenhaufen steht vor mir.

Lang, fett, macht eigentlich gar nicht so richtig an, fast ein bißchen unpersönlich, mit hübschen Einzellösungen wie den Rädern, Teilen der Verkleidung, irgendwie auch der Gesamtlinie, aber irgendwie auch wieder nicht...

Egal, nach der ersten 400km-Probefahrt kam ich schon leicht verklärt wieder nach Hause:

Akustik, Fahrwerk, Komfort, Dampf, Drehmoment, Bremse, Handlichkeit, ja Handlichkeit und, und, und... haben mich schon ziemlich beeindruckt - Getriebe, Kraftübertragung, und weitere schreckliche Geräusche eher weniger...

Und nochmal egal - ich hab' das Motorrad sofort bestellt - mit 60 Jahren kann und will ich nicht warten, bis man bei BMW, was dort üblich zu sein scheint, das Motorrad in allen Belangen fertig entwickelt hat...

Dann kam der Sommer und irgendwann auch meine GT und wir sind nach 6 Monaten und vielen Kilometern (solo und zu zweit) richtig gute Freunde geworden.

MOTOR

Das herausragende technische Merkmal an der GT ist - natürlich der 6-Zylinder Motor.

Keine Einzeldrosselklappen, keine variablen Ansaugwege, und schon gar keine verstellbaren Nockenwellen - ein ganz braves Motorle mit grade mal 100 PS Literleistung - Gott sei Dank!

Was dieser Motor auf Wunsch mit der GT anstellt, ist grandios, überwältigend:

Mit 1200 1/min im 6.Gang unglaublich sanft und ruhig durch Städte und Dörfer gleiten, bei normalem Überholen aus dieser Drehzahl heraus nicht mal zurückschalten, wenn der zu Überholende ein ehrgeiziger 5er-Fahrer ist, einen Gang zurückschalten und wenn's ein 11er ist, eben zwei...

Drehzahlen über 5000 1/min werden auch bei sportlicher Fahrweise im normalen Straßenverkehr selten benötigt.

Mit 4000 1/min säuselt die GT bei 140 km/h vor sich hin - ganz locker könnte sie das auch mit 3500 1/min - Drehmoment ist ja genügend vorhanden.

Bei längerer Gesamtübersetzung oder auch nur längerem 5. und 6. Gang würden Geräuschkulisse, Primärgeräuschheulen und nicht zuletzt der Verbrauch reduziert.

Ein bißchen Mut bräuchte es dazu natürlich:

Es gibt ja genug "Fachleute" bei Foren, Zeitschriften und an Bier- und Stammtischen, die dann 0,2 Sekunden bei irgendwelchen Durchzugsmessungen wie einen Weltuntergang bewerten...

Natürlich bin ich auch nicht nur brav und hin und wieder lass' ich mein Sexerle, ähh Sechserle auch brüllen und toben und was dabei längsdynamisch abgeht, ist irgendwo im Bereich der Supersportler angesiedelt!

Was die GT zwischen 1500 1/min und 8000 1/min abfeuert, habe ich nur bei einem einzigen anderen Motorrad ähnlich erlebt - nee, bei zweien: Ich hatte in den letzten 10 Jahren 2 Hayabusas...

Hayabusa und GT können was, das sonst fast keiner drauf hat:

Ganz unten im Drehzahlkeller Drehmoment ohne Ende und ab der Mitte nach oben Leistung bis zum Abwinken.

Daß die GT das ganze Spektrum sanft, locker unangestrengt und really cool erledigt, hat sie ihren 2 zusätzlichen Zylindern und den zusätzlichen 300 ccm Hubraum zu verdanken.

Ach ja, ob Du jetzt solo, zu zweit, oder das Ganze mit vollem Urlaubsgepäck und an einer 10%-Steigung vollziehst, ist von ziemlich untergeordneter Bedeutung:

Das Vieh zieht immer und überall wie ein Ochse eben zieht, fühlt sich dabei aber an, als würde sie das alles im eleganten Abendanzug erledigen.

Ab 5000 1/min legt sie sich das Sportlerornat dann an und läßt es krachen, daß Dir die (Freuden)-Tränen kommen.

Bei all dem wird Dir bei jeder Last und allen Drehzahlen ein (etwas zu lauter) Klangteppich geboten, der einfach überwältigend ist und vom braven Lämmchen bis zum Tyrannosaurus rex auf dem Kriegspfad reicht.

Und um noch ein bißchen weiter zu schwärmen:

Meine Rasten (also nicht die Angstnippel - die gibt's nicht mehr) sind angeschliffen und mein (genialer) Bordcomputer

zeigt mir einen Durchschnittsverbrauch von 5,3l/100km an - das hab' ich in dieser Leistungsklasse noch nie erleben dürfen: chapeau, BMW!

Langer Rede kurzer Sinn: Dieser Motor ist ein großer Wurf und entgegen dem ersten K1200-4-Zylinder-Motor hervorragend appliziert - bis heute habe ich keinen Betriebszustand erlebt, in dem sich der Motor nicht genau so verhalten hätte, wie ich das erwartet und gewünscht habe!

Halt, doch: Schnelle Gasstöße beantwortet der Motor mit einer deutlichen und unverständlichen Verzögerung des Drehzahlanstiegs - Beim Fahren tritt dies zwar einigermaßen in den Hintergrund - Beim Zwischengasgeben fällt dies aber negativ auf und passt in keinsten Weise zu den ansonsten sehr guten Manieren dieses Motors...

Entwicklungspunkt!

Zwei massive Einschränkungen, die zwar nur bedingt motortechnischer Natur sind, aber trotzdem hierher gehören:

Der Primärtrieb ist die über Zahnräder von der Kurbelwelle an die Kupplung abgegebene Kraftübertragung und weil die Kurbelwellenlagerung keine Axialkräfte übertragen kann, können diese Zahnräder auch nicht schrägverzahnt = geräuschreduzierend ausgeführt werden.

Was BMW hier aber abliefern und damit seinen Kunden zumuten, ist "unter aller Kanone":

Naturgemäß in allen Gängen, bei allen Drehzahlen, und das sowohl im Zug als auch im Schub, also praktisch immer, heult, singt und pfeift der Primärtrieb ein aufdringliches Lied, das noch nicht mal bei 140 km/h von den Fahr- und Windgeräuschen übertönt wird!

Kein großer Trost, daß man dabei manchmal akustisch den Eindruck hat, ein großes Düsenflugzeug zu steuern...

Bis auf die Triumph Street Triple (die sich so etwas viel eher leisten darf) hab' ich so peinliche Primärtriebgeräusche noch nie ertragen müssen...

Entwicklungspunkt!

Und dann noch dieses Erste-Gang-Einlegen:

Weshalb muß ein 6-Zylinder eine derart hohe (950 1/min) Leerlaufdrehzahl haben?

Bei 650 1/min würde sich die vom üblichen Restschleppmoment der Nasskupplung mitdrehende Getriebeeingangswelle ebenfalls deutlich langsamer drehen und damit den extrem lauten, mechanisch schmerzhaften und ziemlich peinlichen Einlegeschlag (damit wird die sich drehende Getriebeeingangswelle schlagartig auf Drehzahl Null abgebremst - das Fzg. steht ja...) ebenso deutlich reduzieren!

Möglicherweise ist ja dann aber der Öldruck nicht mehr ausreichend oder die Wasserpumpe fördert nicht mehr genügend Kühlmittel...

Entwicklungspunkt!

FAHRWERK

Nur Erfreuliches gibt's zum Thema Fahrwerk zu vermerken:

Um gleich mal den "Oberspezialisten" den Wind aus den Segeln zu nehmen: Ich bin kein "Fahrwerksversteher" und weshalb irgendeiner von Euch mal geschrieben hat, die BMWs mit der Hossak-Gabel hätten keine Rückmeldung von der Vorderhand und das jetzt die ganze Gilde nachplappert, hab' ich auch noch nie verstanden:

Ich setz' mich auf die Kiste und fahr' los, ganz ohne Vorgesdanken und Vorurteile.

Vom Vorderrad seh' ich absolut nichts - ein riesiges Cockpit mit Lautsprechern rechts und links breitet sich vor mir aus und ich rolle um die erste Ecke 'rum - alles ganz easy...

Nach den ersten beiden Stunden mit diesem Riesenvieh setzt sie im Nordschwarzwald irgendwann mal links auf, kurz später rechts...

YOU TUBE: [BMW K 1600 GT, Rote Lache und cede.wmv](#)

Naja, Rückmeldung hab' ich eigentlich keine vermißt - genaugenommen hab' ich fahrwerkstechnisch rein gar nichts vermißt und das geht mir heute noch genauso:

Als 60-Jahre-Opa hab' ich natürlich mein Motorrad mit ESA bestellt und bin absolut oberhappy mit dem gesamten Fahrwerk:

Was Du mit diesem 340kg-Eisenhaufen anstellen kannst, wagst Du vor einer ersten Ausfahrt mit der GT nicht mal zu träumen:

Du bist solo irgendwo in den Bergen unterwegs - Frauchen und Gepäck im Wellness-Hotel und Du hörst Dich singen, pfeifen, johlen vor Spaß.

Du krachst einen genialen Pass hoch (Jauffen vielleicht, Flüela, oder, noch besser, Bonette und Kollegen) und Du bekommst zwischendurch mal Angst vor Dir selbst:

So bin ich möglicherweise noch nie irgendwo hochgeballert und das bei höchstem Sicherheitsempfinden und gleichzeitig ungekanntem Fahrkomfort (Die Pässe sind ja nicht überall glattgebügelte Rennstrecken)

OK, OK ich kürze ab:

Ein paar Tage später fährst Du denselben Pass wieder, mit Frauchen, mit Gepäck, auf der Heimreise:

Nach wenigen Kehren kommt schon wieder dieses Gefühl eines Laufs und nach 20 Minuten meldet sich das Mädle mit einem leicht zornigen Unterton und einem Stoß in die Rippen und Dir wird klar:

Viel braver als neulich solo war das grade nicht!

Was ich damit sagen will?

Wie das Motorle: Ein absoluter Alleskönner, dieses Fahrwerk!

Solo, solo mit Gepäck, mit Sozia, mit Sozia und Gepäck hochkomfortabel cruisen, flott reisen, hochdynamisch Spaß haben - ESA einstellen, höchstes Niveau erwarten und bekommen!

Schräglagenfreiheit, geringes Gabeleintauchen beim Bremsen, Einlenken, Umlegen, Kurvenwechsel, unglaublich, was dieses Fahrwerk leistet - noch 'n chapeau!

Ach ja, diese extrem wichtigen schwarzen runden Metzeler Z8-Dinger gehören ja auch noch zum Fahrwerk:

...bin total happy mit diesen Reifen:

Grip bis alles aufsetzt, unbeeindruckt von höchster Bremsleistung, höchstem Fahrzeuggewicht, bei allen Fahrzuständen unauffällig gut (bei nasser Strasse bin ich eh' ein "Hosenscheißer"), komfortabel, sehr guter Rundlauf auch beim dritten Satz, hohe Performance bis zum letzten Kilometer und:

6000 km mit einem Satz - hab' ich noch nie erreicht... (6-Zylinder beaufschlagten Antrieb mit vielen kleinen antriebs- und reifenschonenden Drehmomentspitzen, je weniger Zylinder, desto höhere verschleißfördernde Drehmomentspitzen bei gleicher Drehmoment- und Leistungsklasse...)

BREMSEN

Damit gleich zu einem ähnlich wichtigen Thema - Eine leichte Aufgabe hat sie nicht, die Bremse der BMW...

Um das aber auch gleich zu Anfang klarzustellen: Aufgabe mit Bravour gelöst!

Mit dieser Bremse zieht für mich ein neues Sicherheitsniveau in das Motorrad ein:

- Ungekanntes Sicherheitsfeeling bei hoher Bremsleistung
- Hohe Bremsleistung bei guter Dosierbarkeit
- Keine "Ängste" mehr bei Gewalt- und Notbremsungen (Integralbremse mit lastabhängiger Bremskraftverteilung)
- höchste Unterstützung bei "flottem Passfahren"
- Rechter Fuß ist "im Ruhestand".
- geringes Eintauchen der Front bei hoher Bremsleistung
- tiefes In-die-Kurve-hinein-Bremsen problemlos
- Bremse unbeeindruckt von dynamischem Pässefahren bei höchster Beladung
- sehr geringe Aufstellneigung beim Bremsen in Kurven

Usw. usw. - Manchmal "faucht" sie a bissle beim Bremsen - verzeih' ich ihr...

Und das gibt den dritten chapeau!

So, und jetzt wird's eng:

KUPPLUNG/GETRIEBE/KRAFTÜBERTRAGUNG

Seit Jahrzehnten leider ein typisches und ziemlich trostloses BMW-Thema: Getriebe/Kraftübertragung

Um das auch gleich vornwegzuschicken:

Eigentlich ein Kauf-Killer, was BMW da seinen >20 000€ - Motorradkunden zumutet:

Aber der Reihe nach:

Im "Drivetrain" kommt als erstes ja die Kupplung, und außer ihrer konstruktionsbedingten Unfähigkeit, hundertprozentig trennen zu können, was diesen unsäglichen 1.G.-Einlegeschatz nach sich zieht, ist ihr nur wenig vorzuwerfen:

- Sehr geringe Bedienkräfte (Klasse!) bei tw. leichtem Pulsieren des Handhebels
- Gute Dosierbarkeit (ich fahre öfters mal versehentlich im 2.Gang an...)
- Unauffällige Funktion
- Unterschiedliche Geräuschbildung aus Kupplungsbereich - siehe 4.Beurteilung der Einzelpunkte mit Text!

Damit zur Gearbox:

Über die Schaltkräfte des 6-Gang-Klauengeriebtes würde ich mich nicht beschweren, die etwas langen Schaltwege kann man auch akzeptieren, daß aber alle Hoch- und Rückschaltungen "erlernt" werden müssen und wenn auch bei konzentriertem Schalten nur jeder zweite Schaltvorgang akustisch erträglich ist (OK, leicht übertrieben, aber nur leicht!) dann heißt das ganz klar: Thema verfehlt!

Entwicklungspunkt!

Ganghaltung - weiteres Thema:

Immer wieder springen Gänge heraus! Nicht sauber eingelegt? Pustekuchen: Schalten kann ich nach 500 000km schon und meine Hondas, Kawas, Yamahas und Suzukis haben mir das 42 Jahre lang immer wieder auf's Neue bestätigt!

Entwicklungspunkt!

Nee, wir sind noch nicht am Ende mit der gearbox:

Gut, ich hab' gelernt, Geräusche und vor allem Getriebegeräusche zu identifizieren und aus komplexen Fzg.-Geräuschteppichen herauszuhören, aber was der 5. und der 6. Gang im Bereich von 2000 1/min unter geringer Last akustisch veranstalten, dazu braucht's kein "Fachmannohr"!

Dieses massive Straßenbahnheulen ist entweder einer ziemlich üblen Verzahnungsauslegung oder aber einer genauso üblen Fertigungsqualität anzulasten!

Daß man mit dieser Thematik nicht des öfteren auch von Fachmagazinen konfrontiert wird, habe ich inzwischen verstanden:

Die wenigsten Motorradfahrer (und Zeitungsjungs) sind in der Lage, unterschiedliche Geräusche speziell wahrzunehmen und diese dann auch noch einzelnen Baugruppen zuzuordnen...

Sei's drum, im Automobilbereich wäre ein solcher fünfter und sechster Gang Grund für eine Wandlung...

Entwicklungspunkt!

Und weiter geht's mit dem Thema Geräusche - Steigerung jederzeit möglich - es handelt sich ja um einen BMW-Antriebsstrang:

Da beim Klauengeriebte die Klauen zweier Räder zur Kraftübertragung bei unterschiedlichen Raddrehzahlen über einen Formschlusß ineinander gefahren werden müssen, benötigen die Klauen einen sogenannten Freiwinkel. (ca.20-40°)

Bei eingelegtem Gang können sich die beiden Räder innerhalb dieses Freiwinkels zueinander drehen, d.h., im Zug liegen die Klauen an der einen, im Schub an der anderen Seite der Klauen an.

Zwischen Zug- und Schubanlage befindet sich damit ein freier Winkel zwischen 20 bis 40°, der bei Zug/Schubwechsel nichts anderes als "Spiel" im Antriebsstrang darstellt.

Aufgabe des Entwicklers ist jetzt, die Auswirkungen dieses beim Klauengeriebte technisch notwendigen Spiels durch unterschiedlichste Maßnahmen im Antriebsstrang zu minimieren:

Dies ist bei einer FJR halbwegs, bei einer GTR gut und bei einer Vmax sensationell gut gelöst - alle genannten Beispiele sind schwere Eisenhäufen mit hoher Leistung, hohem Drehmoment und - Kardanantrieb:

Bei der BMW K 1600 ist dies ein "Trauerfall", der seinesgleichen sucht:

Jeder, und sei er noch so klein, stattfindende Lastwechsel, also gaaaanz leicht Gas geben und gaaaanz langsam schließen:

Klonk, schalten: **Klonk**, Gas wegnehmen: **Klonk**, einfach dauernd: **Klonk**

Entwicklungspunkt!

Ein nettes **Klonk**-Video gibt's auf YOU TUBE anzusehen, und vor allem anzuhören:

Wir haben das nicht des Klonk wegens "fabriziert" - wir wollten einfach ein Fahrfilmchen auf einem Superpass (Passo Pian delle Fugazze) machen.

Dazu wurde die GoPro-Kamera auf dem linken hinteren Seitendeckel per Saugnapf angebracht, um die dahinter fahrende Yamaha Vmax mit meinem Freund Nils aufzunehmen.

Nach dem ersten Betrachten des Videos war ich platt, was sich da hinten unten abspielt:

Was ich im ersten Moment für Schaltschläge gehalten habe, sind **Klonks**, aber viele, richtig viele und laut und ununterbrochen: **Klonk, Klonk, Klonk...**!

<http://www.youtube.com/watch?v=hvl3v0SntBQ>

Mann, Jungs, liebe BMW-Leute, Konstrukteure, Entwickler, Einkäufer, Teamleiter, Abteilungsleiter, Vorstände!

Wie könnt ihr sowas auf uns loslassen ?

Wie kann man über so viele Jahre Motorräder entwickeln, millionenfach verkaufen, dabei richtig Reibach machen, im Jahr 2011 ein nie gekanntes Spitzenfahrzeug für richtig viel Geld auf den Markt bringen und diesem nach 24-30 Monaten Entwicklungszeit einen solchen Antriebsstrang verpassen?

Uhhh - Blutdruck 160/120 und Puls 170 - jetzt wieder zurückfahren...

Geht aber nicht so richtig, denn der nächste Punkt heißt:

VERARBEITUNG

"Zusammengeschustert" hab' ich mal gelesen in einem Forum - hoffentlich nicht auch bei sicherheitsrelevanten Themen oder dort, wo man gar nicht hinsieht...

Erstaunlich trotzdem, daß man bei BMW superteure High-tech Motorräder verkauft, bei welchen sogar Teile, die direkt im Blickfeld des Fahrers liegen, "unter aller Sau" verarbeitet sind!

Beispiele?

Bitte:

Navideckel klafft in geschlossenem Zustand rechts um ca. 5 mm(!) auf!

Entwicklungspunkt!

Navihalterung ist, sorry, es fällt mir nichts passenderes ein, ein absoluter "Lotterladen"!

Entwicklungspunkt!

Fugen und Spalte: Das scheint bei Motorrädern noch nicht angekommen zu sein - groß/klein/mittel - egal: wird alles verbaut!

Andererseits: Motorgehäuse, Räder, Teile der Verkleidung, Cockpit, Armaturen: alles i.O.!

DESIGN

Als verkannter Designer möchte ich zum Design (inzwischen gefällt sie mir schon richtig gut) natürlich auch noch was loslassen - ja is' klar, alles Geschmacksache:

Eigentlich alles soweit OK - Gesamtlinie stimmt bis auf die unglücklich in ihrer Winkellage nach unten wegdriftenden Haltegriffe des Gepäckträgers.

Der Gesamteindruck, der sich mir trotzdem immer wieder aufdrängt:

Das Motorrad ist vorne optisch zu schwer, zu breit, zu betont.

Ohne Koffer sehe ich immer einen deutschen Schäferhund mit krankhaftem Becken vor meinem geistigen Auge...

Mit einem selbst gebastelten "Stealth"-Topcase habe ich versucht, das Optikgewicht etwas nach hinten oben zu schieben...

KOMFORT

Viel zum Komfort dieses Motorrads zu sagen, hieße Eulen nach Athen tragen.

Egal, ob wir von Fahrkomfort, von diversen Heizsystemen, von unglaublicher, klasse abzurufender Informationsfülle, oder von Systemen, die es eben nur bei BMW gibt, reden: State of the art!

Der Lenker gefällt mir überhaupt nicht, aber die Sitzposition ist genial: Aufrecht, bequem und trotzdem versammelt!

Natürlich auch hier mit Einschränkungen:

Die Lobhudeleien mancher Blätter bezüglich Windschutz kann ich nicht teilen:

Es gibt gerade mal eine einzige Stellung, in der die elektrische Scheibe ihren Dienst bzgl. Windschutz und Aeroakustik halbwegs zufriedenstellend erledigt: Note 4 bedeutet ausreichend...

Entwicklungspunkt!

Mit meinem Mädle gibt's bei hohen Schräglagen Stiefel- bzw. Fußprobleme:

Meine Stiefel (Gr.44) stehen mit der Spitze auf den Rasten und kommen damit in Konflikt mit ihren Stiefeln (Gr.40).

Und das gehört natürlich auch zum Komfort:

Wehe, Du denkst beim Abstellen der GT nicht daran, ob Du da auch wieder rauskommst:

Rückwärts alleine ein Minibergchen hochschieben und Du bist verloren...

Wenn Du dann Hilfe, fremde, oder die eigene Frau benötigst, dann ham'se was zu grinsen, die Umstehenden...

Oder umdrehen auf einer engen Landstraße - nicht jedermanns Sache...

Aufbocken: Geht erstaunlich gut, ein bißchen Technik vorausgesetzt: Gut gemacht!

AUSSTATTUNG

Absolut volle Punktzahl, wenn, ja wenn es nicht dieses unsägliche Garmin-Navi gäbe oder ich mich nicht schon "grün und blau über mein BMW-Kommunikationssystem geärgert hätte.

Manchmal hat es den Anschein, als hätte es System bei BMW:

Eine Aufgabe wird teilweise richtig gut (viel besser als alle anderen!) die Nächste richtig schlecht (viel schlechter als alle anderen) gelöst!

Daß dies auf unsere, der Kunden Kosten und Nerven stattfindet, kann und wird sich immer wieder als Bumerang erweisen:

Einerseits (noch) klasse Verkaufszahlen - andererseits deutlich angeschlagenes Qualitätsimage!

Kurz dies zum richtig teuren Garmin-Navi "BMW Motorrad Navigator 4":

Entwicklungspunkt!

- Unterwegs sehr umständliche und aufwändige Eingabe von Routen in's Navi
- führt beim Abfahren von im Navi erstellten Routen ausnahmslos in's Zentrum jedes Dorfs/jeder Stadt, ein Riesenunsinn!
- zeigt Kurvenverläufe ungenau, teilweise gar nicht an!
- zeigt Kurven bei entsprechender Vergrößerung als nicht nachvollziehbare Vielecke an!
- hat keine Ebene für benutzerorientierte Einstellung
- muß umständlich durch 5x "Zurück"- Wählen in die Ausgangsebene zurückgestellt werden
- bricht während der Fahrt immer wieder ein und baut sich langsam neu auf
- Mehr als umständliche und unverständliche sowie gewöhnungsbedürftige Mapsource-Software
- usw., usw. ...

Wie schon beim Thema Verarbeitung erwähnt und zu den Navithemen passend:

Navideckel und Navihalterung peinlich ungenau, spielbehaftet und in dieser Form unzumutbar!

Noch so ein Knaller: Unser BMW-Kommunikationssystem

Insgesamt eigentlich Note 2 - bei uns Note 6!

Von Beginn an werde ich, Gott sei Dank ist meine Frau (dann hätte ich ein echtes Problem) nicht betroffen, während der Fahrt und nur, wenn sich das Motorrad >50km/h bewegt, von übelsten Störgeräuschen im wahrsten Wortsinn aus der Ruhe heraus schlagartig überfallen:

Drehzahlunabhängig, geschwindigkeitsunabhängig, und vom Geräuschcharakter her äußerst seltsam:

Es hört sich an, als würde jemand laut und deutlich in einem großen Raum Schachteln und Kisten hin und her werfen, ziehen, räumen - mit Störgeräuschen, wie man sie von "Elektronik" niemals erwarten würde...

Für Sekunden ist es wieder still, dann poltert das System wieder auf mich ein, daß ich verbittert an die 800€ Kosten denke...

Noch was: Die Geräusche scheinen einerseits unabhängig vom Motorrad zu sein (Bei ausgeschalteter Motorrad-Radio/USB/Kommunikation bauen sich die Störgeräusche auch auf), andererseits entfallen sie bei Fahren <50km/h!

Der Rest der Ausstattungsmöglichkeiten ist so gut wie seine Liste lang ist - Ohne die beiden obengenannten Themen würde die volle Punktzahl anfallen.

Unter anderem, weil BMW intelligente, hilfreiche und komfortable Systeme anbietet, die andere Hersteller auch für viel Geld nicht zu bieten haben...

REISEN

Ganz eindeutig eine Superdomäne dieses wunderbaren Motorrads:
Fahrkomfort, Dynamik, Reichweite, Zuladung, Verbrauch, Sitzkomfort, Koffer, Reiseinfos und, und, und: Erste Sahne!

Zur Strafe aber für einen zwiespältigen Tankrucksack und einen weitgehend funktionsfreien Pseudo-Designer-Gepäckträger gibt's überdimensionalen Punktabzug:

Überteuerter Tankrucksack:

Häßlich faltige, direkt im Sichtfeld liegende Seitentaschen, völlig unbrauchbares, da viel zu schmales und sehr schlecht beladbares Kartenfach, winzig klein!

Gepäckträger:

Ein Träger der, da lackiert, blitzschnell verkratzt, der Gurte oder Gummibänder gar nicht aufnehmen kann, der offensichtlich ausschließlich für das sündhaft teure und monsternmäßig riesige und daher auch ziemlich häßliche BMW-Topcase konstruiert wurde.

Und noch ein Ärgernis:

Als Ergonomiespezialisten hätte ich von BMW erwartet, daß man nach Jahrzehnten des unsäglichen BMW-spezial-Motorrad-Blinksystems jetzt, wenn schon von Japan übernommen, etwas Funktionelles anzubieten hat:
Weit gefehlt: Der GT-Blinker ist wegen viel zu kurzen Wegen weitgehend rückmeldungsfrei sowohl beim Ein- als auch beim Ausschalten.

KOSTEN / GARANTIE

Viel zu sagen gibt's da nicht aus meiner Sicht:

Kostet viel - bietet viel

Riesenaufpreisliste - ha'm die anderen gar nicht

Zur Zeit wegen einiger schwerwiegender technischer Mängel deutlich überteuert!

Nur 2 Jahre Garantie, Garantieverlängerung erst ab Zeitpunkt X möglich!

RESUME / BONUS-MALUS

Uhhh Mann, soviel wollte ich eigentlich gar nicht zu Papier bringen - weniger aber eben auch nicht:

Meine Motorräder haben mir schon über einige Krisen hinweggeholfen, mein Motorrad hat dementsprechend einen ziemlich hohen Stellenwert in meinem Leben - naja, und deshalb häng' ich an diesen Eisenhäufen, die mir schon so viel gegeben haben - und deshalb auch eine richtig ausführliche Beurteilung.

Nachdem ich mir mit 22 Jahren (nach Jawa 250, Yamaha R5, Honda CB 450) meine erste BMW, eine R75/5 geleistet habe, folgten R90/6 und R100S - Alle drei habe ich nach technischen Problemen letztlich enttäuscht verkauft.

Dasselbe 1990 mit einer K 100RS...

Dazwischen jede Menge guter und zuverlässiger Japaner (Yamaha XS 1100, 2xHayabusa, Suzuki 1400 GSX, Yamaha FJR 1300, Kawasaki 1400 GTR)

Wie zu sehen ist: Ich bin kein Markenfanatiker - ich bin Motoegoist - ich will einfach immer das aus meiner Sicht für meine Belange beste Motorrad...

Mit meiner GTR war ich total happy - eine Probefahrt mit einer BMW 1300GT über 350km hat mich nicht überzeugt - und weil sie neu in der Motorradlandschaft aufgetaucht ist und auf dem Papier und in reality nicht uninteressant schien, hab' ich die 1600 GT probegefahren und - sofort bestellt!

Natürlich hab' ich das unglückliche Getriebe, den Klunk-Antriebsstrang, den fürchterlichen 1-Gang-Einlegeslag und einige heftige Verarbeitungsmängel irritiert auch schon bei der Probefahrt zur Kenntnis genommen...

Aber wenn Du verliebt bist, gefällt Dir das Mädchen auch, wenn es grüne Augen hat statt blaue, rote Haare statt schwarzer oder keinen reichen Papa...

Was das Tolle ist an meiner GT-Liebe:

Trotz aller, jetzt vielfach besprochener Mängel - die Liebe ist weiter gewachsen und klar:

Ich würde sie sofort wieder kaufen - im Moment gibt's einfach weit und breit kein Motorrad in dieser Klasse, das insgesamt dermaßen viel Feines auf höchstem Niveau zu bieten hat.

Umso unglücklicher, daß dieses hohe Niveau durch einige, richtig wichtige Themen heftig in Mitleidenschaft gezogen wird.

Schade, daß man bei BMW, wie so oft, nicht zu Ende entwickelt hat und wir Kunden wieder mal die Testfahrer sind...

In der Hoffnung, daß man bei der Zuverlässigkeit der GT nicht auch gewisse Oberflächlichkeiten zugelassen hat, und daß wir bei Garantie- und Kulanzthemen nicht "im Regen stehen gelassen werden"

sag' ich deshalb trotz allem:

**Was für ein Motorrad !
Vielen Dank, BMW !
und jetzt ran an die offenen Punkte!**

PS

Weshalb scheut man bei BMW eigentlich den Kundenkontakt so massiv?

Gerade wir Motorradjungs gehören ja zu den allertreuesten Kunden, wenn man berücksichtigt, was wir alles so über uns ergehen lassen (müssen)...

Darüberhinaus identifizieren sich Motorradfahrer mit Sicherheit wesentlich intensiver mit "ihrer" Marke, als dies bei den Automobilisten der Fall ist!

Und die Urteilsfähigkeit und Erfahrung vieler Moto-Jungs kann nach den in vielen Fällen vielen Motorrad-Jahren für Euch Entwickler wertvoller sein als der vielleicht eine oder andere im Entwicklungsteam, der gar nicht so genau weiß, weshalb es ihn zu den Motorrädern verschlagen hat.

Macht Euch doch mal Gedanken, wie man solche "Altgedienten" intelligent und zielführend in Entwicklungen einbinden könnte...

Mit großer Wahrscheinlichkeit entfielen damit einige der tiefroten, hochpeinlichen Themen, wie sie jetzt bei der GT/GTL aufgelaufen sind...

Die Japaner haben das seit längerem erkannt und laden entsprechende Kunden zu solchen Konzept- und Entwicklungsgesprächen ein.

2. Tabellarische Beurteilung BMW K 1600 GT

Hauptgruppen	Maximal erreichbare Punktzahl	BMW K 1600 GT
1 Motor	100	86
2 Fahrwerk	100	90
3 Bremsen	100	88
4 Kupplung/Getriebe/Kraftübertragung	100	40
5 Verarbeitung	80	47
6 Design	80	60
7 Komfort	80	64
8 Ausstattung	80	63
9 Reisen	100	80
10 Kosten	80	58
11 Bonus-Malus	100	50
Gesamtpunktzahl:	1000	726

3. Beurteilung Einzelpunkte BMW K 1600 GT

Punktzahl	
max	erreicht

1 Motor

20	18	Gesamteindruck
10	9	Leistung
20	20	Drehmoment
10	9	Laufruhe
10	9	Akustik
10	4	Ansprechverhalten
10	8	Startverhalten
10	9	Verbrauch Kraftstoff/Öl
100		86

2 Fahrwerk/Reifen

20	19	Gesamteindruck
10	9	Handlichkeit
10	9	Federung/Dämpfung bei ESA
10	9	Fahrkomfort
10	9	Kurvenstabilität
15	13	Schräglagenfreiheit
10	7	Pendelneigung bei >200 km/h
5	5	Reifenverschleiß
5	5	Reifenrundlauftendenz
5	5	Shimmy-Tendenz
100		90

3 Bremsen

20	19	Gesamteindruck
20	18	Bremsleistung
20	18	Dosierbarkeit
10	9	Eintauchen der Front
15	13	Aufstellneigung beim Bremsen
10	8	Bremsverschleiß
5	3	Bremsgeräusche
100		88

4 Kupplung/Getriebe/Kraftübertragung

5	5	Gesamteindruck Kupplung
5	5	Dosierbarkeit Kupplung
5	5	Bedienungskräfte Kupplung
5	1	Kupplungsgeräusche
10	3	Gesamteindruck Getriebe/Kraftübertragung
10	4	Schaltbarkeit
10	5	Übersetzung
10	5	Ganghaltung
10	2	Getriebegeräusche
10	2	Primärtriebgeräusche
10	2	Einlegen 1.Gang
10	1	Spiele / Anschlag-"Klonk"
100		40

5 Verarbeitung

20	12	Gesamteindruck
20	8	Karosserie
10	8	Leitungsverlegung

10	8	"unter Sitzbank"
10	8	Verschraubungen
10	3	Spalte
80		47

6 Design

20	16	Gesamteindruck
15	14	Räder
15	13	Verkleidung
10	6	Cockpit
10	8	Tank-Sitzbank-Linie
10	3	Gepäckträger
80		60

7 Komfort

15	14	Gesamteindruck
15	14	Ergonomie Fahrer / Beifahrer
10	5	Windschutz
10	3	Rangieren/Gewicht
10	9	Licht
10	10	Griff-, Sitzbankheizung
10	9	Systemvernetzung
80		64

8 Ausstattung

20	20	Gesamteindruck
15	5	Navigation
5	3	Radio/USB
10	5	Kommunikationssystem BMW
10	10	Tankvolumen
10	10	Informationen
10	10	Vielfältigkeit der Systeme
80		63

9 Reisen

20	19	Gesamteindruck
15	14	Dynamisches Reisen
10	10	Reichweite
20	15	Zuladung
15	14	Koffer
10	4	Gepäckträger
10	4	Tankrucksack
100		80

10 Kosten

40	30	Neupreis
20	10	Inspektionskosten
20	18	Verbrauch
80		58

11 Bonus-Malus

100		Bonus
	50	Malus
100		50

1000 **726**

4. Beurteilung Einzelpunkte BMW K 1600 GT mit Text

Punktzahl	
max	erreicht

1 Motor

20 18 **Gesamteindruck**

Was für ein Motor!

Sanft, brav, wild, samtig, kreischig, kann alles vom Bummeln über's Reisen bis zum Racen - sehr gut appliziert!

Verzögerte Gasannahme!

Leerlaufdrehzahl: 950 1/min - weshalb so hoch ?

10 9 **Leistung**

Mehr als genug - auch schon im mittleren Drehzahlbereich

20 20 **Drehmoment**

Schiebt wunderbar aus Leerlaufdrehzahl heraus, ab 1500 1/min problemlos 6.Gang einsetzbar.

10 9 **Laufruhe**

6-Zylinder-Reihenmotor eben mit 100%-igem Massenausgleich.

10 9 **Akustik**

Macht süchtig - relativ laut abgestimmt

10 4 **Ansprechverhalten**

Beim Fahren akzeptabel bis gut, bei Zwischengas deutlich verzögert - unschön und wenig professionell

10 8 **Startverhalten**

Unauffällig gut

10 9 **Verbrauch** Kraftstoff/Öl

Mittlerer Verbrauch 5,3l/100km: Klasse! 0,5l Öl/8000 km

100 86

2 Fahrwerk/Reifen

20 19 **Gesamteindruck**

340kg mit einem Fahrwerk, das cruisen, reisen und racen kann, egal was man draufpackt: sensationell!

10 9 **Handlichkeit**

Sobald der Eisenhaufen rollt, ist das Gewicht im Hintergrund...

10 9 **Federung/Dämpfung bei ESA**

Komfort/Normal/Sport für Dämpfung und angepasste Federhärte für Fahrer/Fahrer mit Gepäck und Doppelbesetzung : Bestens abgestimmt!

10 9 **Fahrkomfort**

Durch ESA, Radstand, Gewicht und Abstimmung auf hohem Niveau.

10 9 **Kurvenstabilität**

Vermittelt bei allen Fahr- und Beladungszuständen hohes Vertrauen

15 13 **Schräglagenfreiheit**

Gut bis sehr gut - bei hoher Kurvendynamik sind die "Angstnippel" aber nach einem halben Jahr nicht mehr vorhanden...

10 7 **Pendelneigung bei >200 km/h**

Unkritisch, aber eindeutig vorhanden - bei kleinerer Scheibenfläche deutlich reduziert

- 5 5 **Reifenverschleiß**
Erstaunlich: 6000 km mit einem Satz Reifen: 6-Zylinder mit 6 kleinen Drehmomentspitzen anstatt 4, 3, 2, oder einem Zylinder mit immer höheren Momentenspitzen...?
- 5 5 **Reifenrundlauftendenz**
Gefällt und passt perfekt zum Fzg-Charakter: Unempfindlich auf Höhenschlag, Reifenunwucht, Bremsrubbeln.
- 5 5 **Shimmy-Tendenz**
Fast nicht vorhanden: Weder bei hoher Beladung noch bei abgefahrenen Reifen findet Shimmy-Lenkerschwingen statt!
100 90

3 **Bremsen**

- 20 19 **Gesamteindruck**
Unglaublich, welch positiven Eindruck eine gelungene Bremsanlage auf das gesamte Fahrzeug hat!
- 20 20 **Bremsleistung**
Dank Integralbremse mit kombinierter belastungsabhängiger Bremsleistungsverteilung auf Vorder- und Hinterachse bei allen Fahrzuständen hohe Bremsleistung einsetzbar!
- 20 16 **Dosierbarkeit/Feeling**
Bestens dosierbar - Griffgefühl etwas teigig, kein exakter Druckpunkt
- 10 9 **Eintauchen der Front**
Klar - Fahrwerksthema, unterstützt aber hervorragend das sichere Gefühl bei hohen Bremsleistungen.
- 15 13 **Aufstellneigung beim Bremsen**
Erstaunlich: Sowohl tiefes Hineinbremsen in Kurven als auch Bremsen in Kurven bei sehr geringer Aufstellneigung möglich.
- 10 8 **Bremsverschleiß**
Bei mittlerer, vorausschauender Fahrweise ca. 20 000 km möglich.
- 5 3 **Bremsgeräusche**
Offensichtlich liegt eine Neigung zur Bildung von Bremsgeräuschen vor - an 2 verschiedenen GTs leichtes "Fauchen" beim Bremsen...
100 88

4 **Kupplung/Getriebe/Kraftübertragung** 100

- 5 5 **Gesamteindruck Kupplung**
Gut gemachte, unauffällige Nasskupplung mit allen Vor- und Nachteilen dieser Bauart
- 5 5 **Dosierbarkeit Kupplung**
Gute Dosierbarkeit - Anfahren im 2.Gang problemlos möglich! Von einigen "Fachzeitschriften" wurde die dem geringen Motormassenträgheitsmoment geschuldete Anfahrtschwäche fälschlicherweise der Kupplung zugeordnet.
- 5 5 **Bedienungskräfte Kupplung**
Ein intelligentes mechanisches Servo reduziert die Bedienkräfte eindrucksvoll auf ein sehr angenehmes Niveau.
- 5 1 **Kupplungsgeräusche**
Ganz sicher bin ich nicht, ob dies der Kupplung zuzuordnen ist: Von Beginn an bei gleichmäßiger, geringer Last bei nicht ansteigender Geschwindigkeit in den oberen Gängen eine Geräuschschwebung, auf- und abschwelend, teilweise begleitet von einem "Schnittergeräusch" (ähnlich dem eines zusätzlich angetriebenen landwirtschaftlichen Geräts...)
Zusätzlich aus dem Kupplungsbereich hörbar: Leichtes, leises, trotzdem deutlich hörbares Klackern...
Beide Geräusche über 10 000km leicht angestiegen...

10 3 **Gesamteindruck Getriebe/Kraftübertragung**
 Man kann Gänge wechseln - nach entsprechender Übung manchmal geräuschlos - ein unwürdiges Getriebe für dieses Motorrad!
 Der Antriebsstrang ist eine wahre Ansammlung ebenfalls unwürdiger Geräuschquellen - Schande über BMW !
 Hier muß richtig Entwicklungsarbeit geleistet werden -
 Leider bei BMW üblich: Solche Dinge laufen in der Verkaufsphase...!

10 4 **Schaltbarkeit**
 Schaltkräfte eher gering, Schaltwege eher lang, geräuschloses Schalten nur teilweise und bei Konzentration auf Abläufe und deren richtiges Timing möglich

10 5 **Übersetzung**
 Wie bei allen BMWs selbst bei diesem Riesen-Tourer mit ebensolchem Drehmoment eher zu kurz übersetzt!
 (Man könnte ja wegen ein paar Zehntel am Stammtisch untergehen...)

10 5 **Ganghaltung**
 Immer wieder Gangspringer: Kein Motorrad hat nach 42 Jahren dermaßen oft eingelegte Gänge wieder ausgeworfen!

10 2 **Getriebegeräusche**
 5. und 6. Gang bei geringer, gleichmäßiger Last im Drehzahlbereich um 2000 1/min peinlich laut: "Strassenbahn-Gangradgeräusche durch schlampige Auslegung/Fertigung - im Automobilbereich ist dies ein Wandlungsgrund!

10 2 **Primärtriebgeräusche**
 Interessant, was sich BMW hier leistet:
 Ein Primärtrieb, der (natürlich) in jedem Gang und bei jeder Drehzahl sowohl im Zug als auch im Schub massiv hörbar pfeift, jault, singt...
 Selbst bei 140 km/h trotz hoher Fahrtwindgeräusche deutlich störend vernehmbar !

10 2 **Einlegen 1.Gang**
 Fast noch peinlicher: Ein erster Gang-Einlegeschlag, daß man um die gesamte Mechanik fürchten muß - Losgelöst von den verständnislosen Blicken umstehender Passanten...
 Weshalb kann die Leerlaufdrehzahl des 6-Zylinder (!) Motors nicht deutlich reduziert werden?

10 1 **Spiele / Anschlag-"Klonk"**
 Die Krone aller Geräusche:
 Bei jedem, und sei er noch so gering, vonstatten gehenden Lastwechsel (also Wechsel zwischen Gas geben und Gas loslassen) "klonkt" es im Antriebsstrang (Klauenfreiwinkel ungenügend bedämpft).
 Absolut unverständlich, daß eine Technologie auf diesem Stand für ein solches Motorrad zum Verkauf freigegeben wird!

Das Klonk-Video: <http://www.youtube.com/watch?v=hvI3v0SNtBQ>

100 40

5 Verarbeitung

80

20 12 **Gesamteindruck**
 Sehr unterschiedlich - gut: Motorgehäuse, Räder, Koffer - nicht akzeptabel: Navideckel, Navihalterung, Scheinwerferpasssitz, Fugen und Spalte, GTL-Sitzbank hat ca. 10mm Vertikalspiel in eingebautem Zustand!

20 8 **Karosserie**
 Nicht akzeptabel: Navideckel, Navihalterung, Scheinwerferpasssitz, Fugen und Spalte

10 8 **Leitungsverlegung**
 Soweit sichtbar, i.O.

10 8 **"unter Sitzbank"**
 Soweit sichtbar, i.O.

10 8 **Verschraubungen**
 Gut: Eine Schraubengröße (akzeptable Qualität) für viele Verschraubungen

- 10 3 **Fugen und Spalte**
Dieses Thema scheint weder die Motorradfahrer noch Entwickler zu interessieren - nicht schön!
80 47

6 Design 80

- 20 16 **Gesamteindruck**
Je länger ich sie hab', desto besser gefällt sie mir - Zweckliebe ? Leider ist durch die seitlichen Haltegriffverlängerungen des Gepäckträgers ein Bruch in der nach hinten ansteigenden Linie entstanden - daß sowas durchgeht...?
Mit und ohne Koffer ein optisch ansprechendes Motorrad!
- 15 14 **Räder**
 Dynamisch, optisch passend, interessante Farbgebung
- 15 13 **Verkleidung**
 Gut gemacht, Gliederung in mehrere Teile lockert auf
- 10 6 **Cockpit**
 Funktionell, weniger spacig wäre vielleicht mehr...
- 10 8 **Tank-Sitzbank-Linie**
 Riesentank gut kaschiert - Gesamtlinie fast elegant
- 10 3 **Gepäckträger**
 Schade: Die Winkellage der Haltegriffe des Gepäckträgers zerstören den harmonischen Linienfluß zum Heck hin...
80 60

7 Komfort 80

- 15 14 **Gesamteindruck**
Draufsitzen und sich wohl fühlen - Alles da, alles passt und beim Fahren geht's genauso weiter - bis auf Getriebe&Co.
- 15 14 **Ergonomie Fahrer / Beifahrer**
 Passt: Er und sie fühlen sich wohl - bei hoher Schräglage gibt's manchmal Platznot mit den Stiefeln von ihm und ihr...
- 10 5 **Windschutz**
 Das gibt keine besonders guten Noten: Nur in einer Stellung halbwegs akzeptabel, trotzdem relativ laut...
- 10 3 **Rangieren/Gewicht**
 Das kann keine besonders guten Noten geben: Du mußt Dir genau überlegen, wo Du sie abstellst: Komme ich da alleine wieder 'raus? Und beim Wenden auf der engen Landstraße wird klar: Ein bißchen Erfahrung schadet nicht!
- 10 9 **Licht**
 Meine hat Vollausrüstung, also auch dieses geniale "Um-die-Ecke-Licht".
- 10 10 **Griff-, Sitzbankheizung**
 Klasse, wenn man auch unter 10°C nicht gleich friert und ganz wichtig: 's Mädle au net!
- 10 9 **Systemvernetzung**
 System kennt Radio, Navi, USB-Stick und Kommunikationssystem - die kennen sich untereinander auch - dies und so gut wie alles andere kann vom Lenker aus bedient werden: klasse gemacht!
80 64

8 Ausstattung 80

- 20 20 **Gesamteindruck**
Diese Fülle an Ausstattung ist wohl weltweit zur Zeit einmalig. Daß sich BMW dies auch fürstlich bezahlen läßt, kann ich akzeptieren: Auch für viel Geld bekomme ich die ganzen "Spielsachen" nirgendwo!

15 5 **Navigation**
OK., wenn ich von A nach B fahren will, da klappt - aber dann wird's schon schwierig:
 - Bei Erstellung einer Route schickt mich das "Glump" jedesmal in die Ortsmitte!
 - Kurven werden gezoomt sehr oft schlecht, teilweise gar nicht dargestellt!
 - Mapsource kann unterwegs nicht genutzt werden!
 - Bedienung am Navi umständlich und wenig benutzerfreundlich!
 - Befestigung und Aufnahme am Motorrad extrem spielbehaftet und lieblos ausgeführt!

tomtom nicht!
nicht so bei tomtom!

5 3 **Radio/USB**
 Radioempfangsqualität höchstens befriedigend - USB-Betrieb bis auf seltene Hänger sehr gut!

10 5 **Kommunikationssystem BMW**
 Eigentlich gut gemacht - Mit Wartepausen Musik/Sprechen (blue tooth einkanalig) kann man leben...
Allerdings habe ich von Anfang an heftigste Störgeräusche auf meinen Kopfhörern:
 Drehzahl- und lastunabhängig, manchmal (?) geschwindigkeitsabhängig, Geräuschbild, als würde jemand
 "große Kartons hin und herräumen..." (?)
 Wenn das Fzg. nicht bewegt wird, sind auch keine Störgeräusche vorhanden...
 Im Helm meiner Sozia herrscht (Gott sei Dank!) Ruhe...

10 10 **Tankvolumen / Restreichweite**
Das gibt Sonderpunkte: Ein 26l-Tank, den man dank extrem genauer Restreichweitenanzeige auch nutzen kann!

10 10 **Informationen**
Informationen ohne Ende - bin begeistert!

10 10 **Vielfältigkeit der Systeme**
Bei Vollausrüstung eine Vielfältigkeit an Systemen, die sonst weit und breit niemand zu bieten hat und von denen ich kein einziges mehr missen möchte!
80 63

9 **Reisen** 100

20 19 **Gesamteindruck**
Jammern auf höchstem Niveau: Was fehlt mir noch zum absoluten Reiseglück: Ein längerer 6.Gang!

15 14 **Dynamisches Reisen**
 Mit knapp 600kg Gesamtgewicht dynamisch und sicher reisen - sehr eindrucksvoll...

10 10 **Reichweite**
 26l-Tank und 5,3l/100km-Verbrauch ergeben eine Reichweite von 490km: Maximale Punktzahl!

20 15 **Zuladung**
 221 Kg Zuladung - kann man mit leben... Er 95+Sie 65+ Es61... (Es, das Gewicht)

15 14 **Koffer**
 Klasse gemacht: Optik, Funktion, Ausführung - leider bleischwer...

10 4 **Gepäckträger**
Augenscheinlich nur zur Aufnahme des BMW-Topcase konstruiert...
Einhängen von Gummibändern und ähnlichem nicht möglich!
Unsinnige silberne Beschichtung - sehr kratzempfindlich

10 4 **Tankrucksack**
Ziemlicher Mini, dafür massiv überteuert - für ausschließlich Hotelreisende eventuell ausreichend
Nimmt Karten nur in komplett zusammengefaltetem Zustand auf - diese sind zudem umständlich in's
Kartenfach einzufädeln!
Schlampig gefertigte, instabile und faltige Seitenfächer!
100 80

10 **Kosten**

80

40	30	Neupreis
Bei dem Gebotenen wäre der Preis durchaus akzeptabel, hätte man sich bei BMW nicht diese Kraftübertragung "geleistet".		
Nichtsdestoweniger ist der positive Part der GT/GTL so überzeugend, daß ich die 24 000€ auch ausgeben "mußte".		
20	10	Inspektionskosten
Wenn alles stattfindet, was auf den Inspektionsvordrucken vom Mechaniker abgehakt wird - OK...		
Wenn nicht, deutlich überteuert!		
20	18	Verbrauch
Das gibt nochmal Extrapunkte: 1600ccm - 175 Nm - 160 PS - 5,3l/100km: Klasse!		
80	58	

11 **Bonus-Malus**

Das verdient Extrapunkte:

Drehmoment & Leistung	25
Sanft & wild	25
Komfort & Dynamik	25
Reisen & Racen	25

Bonus: 100

Das verdient Punktabzug:

Navi nervt durch fehlende Funktionalität	10
Primärtriebheulen	5
Schaltbarkeit mangelhaft	6
1.Gang Einleges Schlag	10
Kraftübertragungs - Klunk	10
Blinkerschalter mit wesentlich zu geringer Rückmeldung beim Ein- wie auch Ausschalten!	3
Entriegelung der Zentralverriegelung teilweise erst nach Motor-Anlassen möglich!	3
Radio liegt nicht an Dauerplus Klemme 30	3

100 **50**

Malus: 50

1000 **726**