

BMW Motorrad Polska wybrało sobie na prezentację tegorocznych premier III Ogólnopolską Wystawę Motocykli i Skuterów. Właściwie to jednej premiery i dwóch głębokich modyfikacji już produkowanych modeli. Pod lupę modyfikatorów poszły tym razem G 650 GS i R 1200 R FL, nowość to K 1600 GT i GTL.



Po czterech latach inżynierowie BMW postanowili odświeżyć najmniejszy z serii GS-ów. Przede

wszystkim motocykl dostał nowy jednocylindrowy silnik, z którego wyciśnięto 35,3 Kw (48 KM) i 60 Nm dostępne w szerokim zakresie obrotów silnika. Zapłon zapewniają dwie świece, sterowanie BMS-C II, magnezowe pokrywy sprzęgła i alternatora wydatnie zmniejszają masę całości, nadając przy okazji niepowtarzalnego wyglądu. Bardzo lekki, o masie jedynie 1,5 kg układ ABS, aluminiowa kierownica, przejrzysty panel przyrządów, anodowana osłona rury wydechowej, duży wybór opcjonalnego wyposażenie i bogaty zestaw akcesoriów, to charakterystyczne cechy nowej 650`tki. Reklamowany przez producenta jako „Twój pierwszy BMW" jest przystosowany dla każdego jeźdźca dzięki trójstopniowej regulacji wysokości kanapy, możemy ją ustawić na 82, 78 lub 75 cm. Choć ze względu na charakter motocykla warto by było najpierw otrzaskać się z jeżdżeniem po asfaltowych drogach zanim popróbujemy jazdy w gorszym terenie.



Modyfikacje R 1200 R FL zaprezentowane na ten rok nie ograniczają się wyłącznie do widocznych na pierwszy rzut oka. Nowy kokpit z wyświetlaczem wielofunkcyjnym, może być umieszczony w klasycznym poziomym układzie wciśnięty między zegary lub po prawej stronie pionowo zblokowanych analogowych obrotomierza i powyżej umieszczonego prędkościomierza. Oprócz tego mamy aluminiową kierownicę, zmienioną osłonę lampy, nowe powłoki lakiernicze i w całości chromowany układ wydechowy. Skrócone zostały nieco rury wydechowe, zyskując przy okazji nowy, głęboki dźwięk. Wygodę kierowcy i plecaczka zapewnia teraz nowa, głęboko wcięta kanapa, a dla bezpieczeństwa na zadupku umieszczono wygodne uchwyty. W standardzie montowany jest centralny podnóżek. W zależności od wybranej wersji mamy do dyspozycji nowy wzór aluminiowych felg, lub klasyczne, anodowane felgi szprychowe z oponami dętkowymi. Największe zmiany zaszły w silniku, klasyczny bokser zyskał rozrząd DOHC. Jeśli do tego dodamy bogaty zestaw dostępnych dodatków od osłon na cylindry, poprzez prawie pełne okufrowanie na nawigacji satelitarnej kończąc, mamy obraz mięsistego naked bika do miasta i na wycieczkę w najbliższą okolicę, ale z siłą i ambicjami na dalsze

podróże, jeśli tylko damy mu tu temu okazję. W takim wypadku częste tankowanie osiemnastolitrowego zbiornika, da nam okazję do miłych przerw w podróży. Dużym zaskoczeniem jest niewygórowana masa (223 kg) tego w sumie dość potężnego motocykla.



Tegoroczną premiera jest K 1600 GT i jego bogatsza wersja GTL. Motocykle zadziwiające w każdym calu, począwszy od sześciocylindrowego rzędowego silnika, poprzez dynamiczną stylistykę połączoną z wysokim komfortem podróżowania i pełną osłoną przed warunkami pogodowymi, po Dynamic Traction Control. Zacznijmy od początku: BMW Motorrad postanowiło zdystansować konkurencję na rynku szybkich motocykli turystycznych i choć koncern ma już modele w tym segmencie, uderzenie tysiąc sześćsetką nokautuje wszystkich za jednym zamachem. Motocykl od samego początku był pomyślany jako szybki, komfortowy pożeracz kilometrów. Trudno zresztą się temu dziwić, skoro wywodzi się z kraju o najlepszej sieci autostrad na świecie. Model K 1600 GT/GTL nie jest prostym rozwinięciem dotychczas produkowanego K 1300 GT, jest przejściem do wyższej klasy, nie jest on też następca „dylizansowatego" K 1200 LT, wersja GTL trochę przechodzi do nowej rzeczywistości, ustanawiając przy tym poprzeczkę komfortu na niespotykanym poziomie bez odejmowania dynamiki i zwinności. To zupełnie nowa jakość, z jednej strony dynamika, prędkość i elastyczność, z drugiej komfort z pełną ochroną przed warunkami pogodowymi dla kierowcy i pasażera, z trzeciej ultranowoczesne rozwiązania technologiczne.



