

Szóstka

tekst : Arkadiusz Giemula



Nie chcąc powielać tego co już o tym motocyklu zostało powiedziane, postanowiłem zrobić trochę inaczej. Nie będę przepisywał tekstów z ulotek reklamowych czy seminariów dla dilerów. Zrobię tak, jak robi przeważnie każdy z nas, kiedy zaświta mu w głowie pomysł zmiany motocykla. Po prostu porównam ten motocykl do swojego obecnego. Na pierwszy rzut oka porównywanie 8 letniego motocykla do nowego, wydaje się totalną bzdurą. Ja jednak spróbuję. Będę oczywiście zwyczajnie stronnikiem w swojej opinii, ale takie to już moje prawo.

Tego tak naprawdę mało kto się spodziewał. W 2009 roku na motocyklowych targach EICMA, jedną z najciekawszych pozycji okazał się pewien nowatorski prototyp. Była to wydumka BMW o wszystkim mówiącej nazwie CONCEPT 6. Największą nowinką był w tu silnik. Rzędowy sześciocylindrowiec o pojemności oscylującej na granicy 1600 cm. Było oglądanie, dotykanie, zachwyty. Tego czy motocykl w pokazanej formie wejdzie do produkcji, BMW nie potwierdziło na Mediolanских targach. W motocyklowej prasie zawrzało. Internetowe portale motocyklowe musiały gasić wodą rozgrzane do czerwoności serwery. Zaczęło się dziać !!

BMW trzymało nas w niepewności przez dość długi czas. Dopiero w marcu 2011 oficjalnie do sprzedaży trafiło to, co było pochodną projektu CONCEPT 6. W salonach pojawiły się jednocześnie dwa modele. Pierwszy to typowo turystyczny - K 1600 GTL, drugi to trochę bardziej nastawiony na szarżę - K 1600 GT.

Tak ... i teraz to ja mam się z tym tematem zmierzyć. Tylko co napisać o takim motocyklu o którym praktycznie wszystko już napisano. I to już w momencie, gdy dopiero co pokazał się w salonach jako nowość. Typowe cyferki są ogólnie znanymi wartościami. A tym którzy ich jeszcze jakimś cudem nie znają, poszukanie ich w dobie internetu w sieci zajmie najwyżej kilka

sekund. Więc to sobie tutaj darujemy.

Pierwszy problem jaki mam przy tym ocenianiu to długość użytkowania. Swoje obecne BMW, czyli leko starszawy już model K 1200 RS, ujeżdżam 3 sezon. I nie jest to pierwszy motocykl tego modelu jaki miałem przyjemność posiadać. Mam więc pewną świadomość jego zalet i wad. Problem drugi, to moje ewidentne przeświadczenie, że ten model BMW, jest najlepszym, najwspanialszym modelem motocykla jaki

kiedykolwiek opuścił fabrykę BMW (i wszystkie inne fabryki motocykli też zresztą). Oczywiście w podobny sposób o swojej obecnej maszynie myśli zdecydowana większość motocyklistów, więc mam nadzieję że wybaczycie mi to małe skrzywienie.

Model K 1600 miałem okazję do tej pory posiadać jedynie na 1 jesienny dzień. Zrobiłem nim sobie 500 km w dość skrajnych warunkach pogodowych i na drogach różnej jakości. Od szutrowych górskich ścieżek, po asfaltowe autostrady. Od przepięknej słonecznej pogody podczas dnia, przez wieczorny deszcz, aż po nocną mgłę i ujemne temperatury. To daje mi, wydaje się, już jakieś tam podstawy do oceniania tej maszyny mimo tak skromnego na niej przebiegu.

No to może zaczniemy. Pierwsze co przeważnie oceniamy w motocyklu to jego wygląd. Dla mnie osobiście wygląd motocykla jest najmniej ważną jego cechą. No ale jeżeli motocykl przy okazji jest ładny to zwyczajnie ... jest ładny. No i tutaj, biorąc pod uwagę jedynie porównanie tych dwóch motocykli, to wojna jest wygrana przez K 1600 już na początku. I to w dodatku bez jakiegokolwiek walki. Zwyczajnie K 1200 RS nie wygląda wcale! Jest brzydki i do znudzenia normalny, wręcz nudny. K 1600 (czy to w wersji GT, czy GTL) jest po prostu przepięknym kawałkiem stali pomieszanej z plastikiem. Co dziwne, pomimo iż powszechnie wiadomo że gusta każdy ma swoje czyli inne, to ja osobiście nie znam nawet jednej osoby która by miała inne zdanie w tym temacie. Ten motocykl podoba się wszystkim! Żeby nie było tak różowo to po długich poszukiwaniach znalazłem jednak coś co mi się w nim nie podoba. Jedyną rzeczą, którą wywalił bym bez żalu, są te okropne guziczki na lewym panelu owiewki służące do obsługi radia. Można to chyba było zrobić trochę ładniej. No to jedziemy! Motocykl jaki dostałem do testu to pełna, zbajerowana wersja modelu GTL. Czyli wersja z wielkimi walizami i ogromnym tronem dla pasażera jakiego nie ma wersja GT. Ale gdy odbierałem motocykl zauważyłem, że „moja” Basia stała na

parkingu zupełnie golisierka. Bez swojej kiecki i toboł-ków. Więc zażyczyłem sobie żeby chłopaki z serwisu ją dla mnie ładnie ubrali, bo zwyczajnie nie wypada tak na pierwszej randce, od razu ... na golasa.

Ale założenie tego wszystkiego na motocykl trwało dosłownie kilka sekund. Prostota rozwiązań jest tu bezdyskusyjnie najlepsza z jaką się spotkałem (w RS też walizy są doczepiane na „firmowo” czyli bez żadnych dodatkowych elementów, ale czasami problematyczne jest tam celowanie walizą w odpowiednie „dziurki” w motocyklu żeby dobrze zaskoczyło). Kiedy już wszystkie walizy są na miejscu, „zasiadam” na motocykl. Pierwsze wrażenie przy organoleptycznym kontakcie jest często ciekawym odczuciem. Tu było ... nijako. Po prostu, w pierwszej chwili nic nie szokuje. Nie jest to motocykl, który angażuje nas do oceniania go w kategoriach: dziwne - nie dziwne. Człowiek czeka na coś z kosmosu, a tu nima nic co by szokowało. Tu zwyczajnie wszystko jest na swoim miejscu. Jest normalnie aż do bólu. Nawet sam nowatorski, jakby nie było silnik, wygląda jak zwyczajny czterocylindrowiec. Projektanci chyba dla tego umieścili na nim tą stylizowaną cyferkę „6”, żeby człowiek miał świadomość tego, co tam siedzi w środku. Co się rzuca w oczy (czy raczej w coś innego) w porównaniu do RS, to wysokość kanapy. Tu jest BARDZO nisko. Nogi podkurzone są dużo mocniej. I podczas trzymania ich na matce ziemi i podczas usytuowania ich na podnóżkach.

Dobra! Przekręcamy kluczyk. Zaczyna się robić ciekawiej. W RS prędkość i obroty silnika pokazywane są na akademickich, czytelnym, okrągłych zegarach ze wskazówkami. A w K 1600 ... też! Różnica pojawia się w momencie gdy ożywa wyświetlacz. Nie jest to taki zwykły, do jakiego przyzwyczaili nas już dzisiejsze nowoczesne motocykle. Mamy tu zastosowany seryjnie pierwszy KOLOROWY wyświetlacz. Mnogość i forma podawanych informacji w pierwszej chwili pozwala człowiekowi lekko zbaraniać. Dopiero po chwili dociera do płata mózgowego informacja, że to przecież jednak jest tylko motocykl a nie myśliwiec, więc wypada to jakoś ogarnąć. Tym bardziej że sprzedawca patrzy na mnie z boku, i cza przed nim udawać megafachowca, bo może się rozmyślić i z jazdy będą nicy.

Szkolenie. Motocykl dostałem z autoryzowanego punktu sprzedaży, więc i przeszkolenie co do jego obsługi otrzymałem profesjonalne. To że nic z tego wszystkiego nie zapamiętałem w tamtej chwili, należy zrzucić tylko i wyłącznie na karb mojej słabej możliwości zapamiętywania czegokolwiek w momencie gdy mam zaraz jechać motocyklem który śnił mi się po nocach. Zapamiętałem tylko tyle, że jest tam jakieś nowe „kółeczko” do kręcenia i guziczki do naciskania.

No to w końcu jedziemy ! Wciskamy sprzęgło i tu ... mały szok . Sprzęgło w RS jest sterowane hydraulicznie , klamka chodzi tam delikatnie i bardzo wyczuwalnie . Ale to co jest w K 1600 w pierwszej chwili sprawia wrażenie naciskania pustej pompy , bez płynu . Tak lekko działająca klamka sprzęgła nie widziałem w żadnym innym motocyklu ! Musiałem kilka razy „ponaciskać” sobie tą klameczkę , żeby się przyzwyczaić do tak lekkiej jej pracy . Jestem wyczulony na ten aspekt używania motocykla , ponieważ pewna przygoda na motocyklu sprawiła , że lewa dłoń nie jest 100 % sprawną częścią mnie . Tu WIELKI punkt dla K 1600 ode mnie .

Wrzucamy bieg . Tu różnicy nie czułem żadnej . Jak to w BMW , lekki stuk jest normą i tutaj akurat K 1600 jest tradycjonalistą . Puszczam sprzęgło , kręcę gaz i ... pierwszy duży szok ! Ktoś powie , no dobra , rolgaz jak to rolgaz , kręcisz i jedziesz . Nic z tego , panowie szlachta ! RS , jak i większość innych , dużych motocykli do podróżowania , tak właśnie działa że jest tam pewne dość wyczuwalne opóźnienie reakcji . W K 1600 silnik reaguje od razu ! W taki sposób w jaki ma to miejsce w motocyklach strictly sportowych ! Na pewno nie tak jak w kanapowcach dla emerytów .

Ruszamy . MAMO ! Gdzie są te lusterka ?? Przecież one są zaczepione gdzieś tam tak daleko , że nic nie będę w nich widział ! W dodatku siedzę jakoś tak mocno wyprostowany ! Ratanuku !!! Przecież tym się nie da jechać ! Chciałem od razu zawrócić , oddać „toto dziwadło” do salonu i pojechać dalej moim ukochanym RS’ikiem . Jednak wybrukowana wąska uliczka , która jest wjazdem do Bielskiego salonu BMW , nie pozwoliła mi na taki desperacki manewr tym autobusem . Chcieć czy nie ... musiałem jechać dalej .

Wyjazd na ulicę . Patrę w lewo , jest miejsce , trochę mało ale wrzucam bieg i ... odpuszczam . Czekam na większą lukę . Mało kiedy to odczuwam ale w tym wypadku respekt dla motocykla robi w mojej głowie swoje . Wreszcie jest wielka luka , ruszam i jadę . Pierwsza prosta , kręcę delikutaśnie , bardzo ale to bardzo emerycko . Jestem cały w skowronkach ale jednocześnie wystraszony jak prawiczek któremu wielka ROsjanka rozłożyła nogi . Czekając na atak tych 1600 centymetrowych , sześciopalcowych koni dostaję gęsiej skóry na ... tyłku . Na razie tych kucy nie kuszę . Pierwsze kroki robię grzeczniutko na stację po paliwo . Zalewam , płacę , już mam wychodzić ... ale gdy staję w drzwiach to przystaję . Napawam się tym pięknym widokiem i radością tej chwili . Pomimo że to nie moja własność stoi pod dystrybutorem , to widok mojego kasku wiszącego na kierownicy tego motocykla powoduje trzy rzeczy . Pierwsza to ciary na plecach , druga to wielki uśmiech na mojej szczerbatej gembie , a trzecia to świadomość tego że to będzie chyba wspaniały dzień ! Podchodzę , i przed założeniem kasku , kłapię Baškę zdrowo w tyłek . Na widok takiej akcji , gostek tankujący obok swojego Audi pokiwał tylko z politowaniem głową . Ja zapalam silnik „mojej” szósteczki , i słysząc jej specyficzny pomruk ... zapominam o całej reszcie świata (a szczególnie o ambitnych fanach Audików) .

Jest 10 rano . Pomimo że jest już dość późna jesień , pogoda jest po prostu wspaniała . Bezchmurne niebo , 17 stopni . Jest pięknie , wręcz WZOROWO ! Kierunek No właśnie . Pierwszy problem . W swoim RS’ie mam GPS załączony cały czas , nawet jak tylko jadę po bułki . Przyzwyczałem się do tego ustrojstwa do tego stopnia , że bez niego motocykl dla mnie jest kaleką . Niestety w moim RSie musiałem sam się postarać o to urządzenie . K 1600 jako dziecko swoich czasów ma już wszystko przygotowane . Jest specjalne , bardzo dobrze osłonięte przed słońcem miejsce , gdzie wystarczy włożyć nawigację . No ale ja niestety nie dostałem pasującego GPS’a od dealera . Musiałem z tym traumatycznym doświadczeniem sobie jakoś poradzić i ten dzień przeżyć bez GPS’a . Zgubiłem się w tym dniu tylko 124 razy , ale to szczegół !

Teraz kwintesencja tego wszystkiego . Jak to jeździ ? W sumie to mógł bym napisać tu tylko jedno zdanie i to wystarczyło by za całe to moje bazgranie : „to” jeździ jeszcze lepiej niż RS !

No ale obiecałem chłopakom z Klubu że wypłodzę jakiś większy artykuł o tym motocyklu , żeby było czym zapchać pierwszy nr naszej klubowej gazetki , więc muszę coś jeszcze naskrobać . Ci co mnie trochę znają , pomyślą że chyba mi się w głowce coś poprzestawiało , że stawiam swojego bożka , RS’a na drugim miejscu . Spuszczam głowę ze wstydu , ale tak właśnie uważam . K 1600 jest jednym z tych motocykli , które mieszają człowiekowi absolutnie w głowie i zmieniają pojęcie na temat motocyklowania . Oczywiście nie jest to motocykl ewidentnie do sportu , ani do podróżowania po ekstremalnych bezdrożach . On nie jest ewidentnie DO NICZEGO konkretnego ! Bardzo ciężko jest go jednoznacznie sklasyfikować , wbrew pozorom . Nazwanie go turystykiem , zwyczajnie bardzo dużo mu odbiera .

Ja RS’a uwielbiam właśnie za to że jest niesamowicie wszechstronny , wygodny i ekonomiczny . W ogóle lubię go za to że jest ... najlepszy . Jadę nim na „asfalcie” wakacje ale wjeżdżam też do lasu jak trzeba . Jadę do sklepu ale też i powyglupiać się nim da . K 1600 robi to wszystko też , tylko 2 razy lepiej niestety . To jest moim zdaniem super uniwersalny sprzęt ! I to mnie najbardziej chyba w nim zdiwiło . Nie moc czy te szóstki poprzyklejane w kilku miejscach . To że jest tak wszechstronną maszyną , to zasługa niesamowitej poręczności ale też chyba i systemów do wszelkich regulacji i ustawiacji . Jest ich w K 1600 całe mnóstwo . Nie będę tu się zagłębiał bo większość z was zna z grubsza te systemy . Powiem tylko że jest ich tutaj zdecydowanie więcej . Każdy może w K 1600 wybrać takie ustawienia jakie mu pasują , bo jest z czego wybierać . Ustawianie zawieszki czy trybów pracy silnika tu po prostu genialnie działa . Można tym motocyklem śmiać cały tydzień po bułki czy do pracy (jak skuterkiem) ,



a sobotę pojechać z żoną i tobołami na koniec świata (jak limuzyną) , albo nawet z kumplami na sportach puścić się na wyżynkę na winkle (jak na plastikowym ścigaczu) . Wszędzie da sobie radę . Wydaje się to niemożliwe , a jednak .

Jeździłem min trochę po górskich serpentynkach . Między innymi drogą , którą może wielu z was zna , z Międzybrodzia do Bielska . To dość ciekawy , wymagający kawałek asfaltu . Czy da sobie radę ? Tu też było zdiwienie . Łatwość rzucania K 1600 w ciasne górskie łuki , czy też stabilność trzymania szybkiego zakrętu jest zwyczajnie perfekcyjna . W RS’ie jest z tym bardzo dobrze . Lubię to jak ciężki motocykl pewnie trzyma zakręty . Jest stabilniejszy niż leciutkie sporciki , a ja lubię stabilność . K 1600 jest też stabilny , ale dużo łatwiej się nim manewruje , praktycznie sam skręca . To jest nie do uwierzenia gdy się patrzy na ten motocykl z boku (albo tylko na kartkę z suchymi liczbami) , ale on niesamowicie „chodzi po winklach” . No i radyjka w RS też nie mam niestety a w K 1600 jest .

Jazda w nocy przy zamarzającej w koło przyrodzie też jest do robienia lepiej na K 1600 niż na RSiku . Ogrzewanie kanapy i manetek jest pięciostopniowe . Kanapa ustawiona na piątkę = problem z utrzymaniem na niej czterech liter , aż tak mocno grzeje . A jeszcze można załączyć sobie dodatkowo podgrzewanie kanapy dla pasażera . Z racji tego że drugi fotel jest dużo wyżej , to grzeje elegancko nerki - SUPER ! Jadąc w nocy , w deszczu i mgie , wpada się jak wiecie w pewien specyficzny trans , mieszankę skupienia i walki o każdy kilometr . Mnie to się przytrafiło akurat na dość mocno ruchliwej drodze (Katowice - Bielsko) . Ja wiem że to lekko dziwnie zabrzmia , ale podobała mi się ta jazda jak nigdy dotąd ! Pomimo takich warunków , ten motocykl zapewni komfort podróży nie mający zwyczajnie alternatywy w świecie innych motocykli . Dodatkowo ten adaptacyjny reflektor też na prawdę tu działa . W pierwszej chwili człowiek tą inność pracy reflektora zauważy dość wyraźnie , lecz po krótkim czasie oko do tego zwyczajnie przywyka i dziwnym wydaje się , że może być inaczej . Oglądając foldery , myślałem że to będzie jakiś głupawy

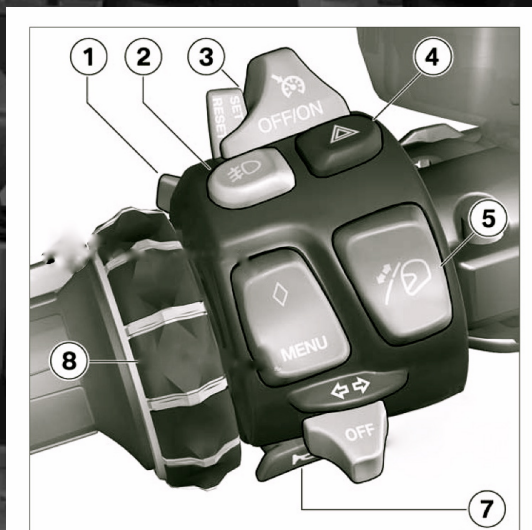
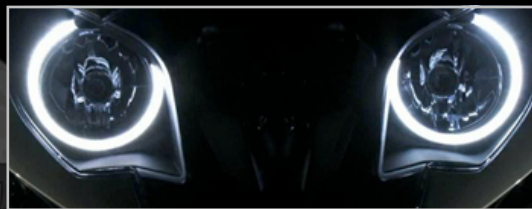
bajer, działający z opóźnieniem . Nic z tego ! Szybkość zmiany kąta świecenia jest fenomenalna ! Kolejny duży plus za innowacyjność dla BMW .

Jak widzicie , nie rozpisuję się nad silnikiem , bo dużo już o nim napisano . Tylko tak z grzeczności wspomnę , że moment jest duży , moc też jest duża , ale mimo to nie powala tak na kolana jak myślałem że będzie powalać . Jest zupełnie do ogarnięcia nawet dla średnio doświadczonego bikera . Dodatkowo systemy kontroli , jakie dało tu BMW , pozwalają na jazdę tym smokiem z pełnym zapasem bezpieczeństwa nawet po mokrej , śliskiej nawierzchni . RS tutaj z racji swojego wieku i rozwiązań też niestety oddaje pole bez walki .

Czy więc zamienilibym swojego RS'a na K 1600 ?? Może nie bez pewnej tęsknoty , ale jednak zdecydowanie tak ! I nie dlatego że za „Szóstkę” trzeba położyć 5 razy tyle forsy . Dla mnie to żaden argument w ocenie motocykla . W dzisiejszych czasach nowsze wcale nie musi oznaczać lepsze , ale tu oznacza . To zabawka zwyczajnie lepsza pod każdym względem . No może , pod każdym WERYFIKOWALNYM na dzień dzisiejszy względem . Bo przecież RS to legendarna , bezkonkurencyjna bezawaryjność . A ta wychodzi dopiero po latach użytkowania . Ja tę cechę niezwykle cenię w motocyklach . Niestety , to jak w tej dziedzinie wypadnie K 1600 dowiemy się dopiero za kilka lat . Jedno jest pewne . Każdy kto posadzi tyłek na ten sprzęt będzie pod dużym wrażeniem . Wiem że to lekko banalne słowa jak na test motocykla , ale tak zwyczajnie jest w tym przypadku .

Wady może jakieś na koniec byście chcieli , co ? Ano znalazłem . I to aż ... jedną . Problemów z całą „bajeryką” , której się lekko obawiałem , nie ma wcale . Obsługa jest dziecinnie prosta , zwyczajnie intuicyjna . Myślałem , że będę musiał stanąć gdzieś na poboczu i się w „to” wkuwać , ale nic z tego ! Wszystko samo przyszło w trakcie jazdy . To nowatorskie pokrętełko do obsługi to naprawdę jest rewelacja ! Więc gdzie ta wada ? Ano ten włącznik kierunkowskazów , jaki wzorem Japończyków stosuje od jakiegoś czasu BMW w swoich nowszych motocyklach , to jest jedna wielka i ogromna pomyłka ! Miałem problemy z załączaniem i wyłączaniem tego urządzenia pomimo że mam bardzo cienkie rękawice . Dla mnie pełne wycucie tego „czegoś” jest możliwe tylko bez rękawiczek , a bez rękawiczek nie wsiadam na motocykl . To rozwiązanie jest mocno dyskomfortujące i zwyczajnie niebezpieczne , bo kierunkowskaz to niesłychanie ważne urządzenie w motocyklu . Jest to krok wstecz , dlatego **DOMAGAM SIĘ KATEGORYCZNIE POWROTU DO STAREGO SYSTEMU ZAŁĄCZANIA KIERUNKÓW !!!**

... no ale jak już po tych 500 km zrobionych na K 1600 usiadłem znowu na swojego starego , dobrego RS'a , to prawie złapałem się za głowę . MAMO ! Gdzie są te lusterka ?? Przecież one są zaczepione gdzieś tu tak blisko że nic nie będę w nich widział ! W dodatku siedzę jakoś tak mocno pochylany ! Ratunku !!! Przecież tym się nie da jechać ! Chciałem od razu zawrócić , oddać to dziwadło i pojechać dalej moim ukochanym K 1600 . Jednak nie miałem tej możliwości . Chcieć czy nie ... musiałem jechać dalej ...



8 . Kółeczko - pokrętełeczko

