

Matkapyörrien ehdoton ykkönen. Bmw osaa tehdä moottoripyöriä, joilla ajetaan kauas ja pitkään, se on vain fakta. K1600 GT ja GTL-sisarmallia on valmistettu vuodesta 2011 ja tuote on yhä hyvin samankaltaisena markkinoilla. Pyörä on hyvin suunniteltu ja laadukas, kaikki on oikeassa paikassa ja varusteet toimivat niin kuin pitääkin. Esimerkiksi laukut napsahtavat kiinni suosiolla ja jämäkästi, toisin kuin monissa japanilaisissa kilpailijoissa. Laatu ja tarkoituksenmukaisuus huokuvat kaikesta.

Itsellä Bemarista ensimmäinen kokemus oli K1300S. Matkasportti vakuutti erityisesti tien päällä, eukko ja laukut pakattuna. Jo vuosia olen katsellut myös kunnan matkapyörää, mutta kynnyks astua keski-ikäisyyteen sitäkin kautta kauhistutti ajatuksena. Kunnes H2 SX:llä tehty Norjan matka katkaisi ikuisen nuoruuden haaveilun. Nyt mentäisiin mukavuus ja helppous edellä välillä. Näin ajokki vaihtui 2013 vuosimallin GT:n kaikilla varusteilla. Oli perseenlämmittintä, radiota ja sähköpleksiä. Suomen suvessa lämmittimet ja suojaava kate harvoin ovat haittapuolia.

Onko se iso ja kömpelö? On ja ei. Painavan pyörän kaataa helpoiten paikallaan tai ryömintävauhdeissa. Mutta Bemarista kyllä paino häviää heti, kun se liikaahtaa. Käsitteily on yllättävänkin ketterää, pysty ajoasento toki helpottaa pyöritystä. Koko vaikuttaa positiivisesti maantiellä, K1600 GT menee kliseisesti kuin juna, vauhdista tai kuormasta riippumatta. Matkapyörä on tehty matkustamiseen ja tähän GT tosiaan parhaiten sopii. Pyörä kuitenkin sopii kaikkeen ajoon hyvin tai erinomaisesti, poislukien tietenkin sorarännit. Radalla matkalehmää voi piiskata osaava henkilö varmasti riittävään vauhtiin ja kauppareissutkin menevät leppoisasti.

Mutkateillä BMW myös yllätti. Erinomainen sähköinen alusta ja ajoergonomia kirittää pyörää kiitettävään vauhtiin syheröissä. Alusta saa olla tosin lähes aina Sport-asennossa, samoin kuin ajomoodi Dynamic-sarakkeessa. Comfort-säädöillä pyörästä tulee aivan tunnoton ja vaikea keksiä sille muuta käyttöä kuin vatsakkaiden jenkkien highway-siirtymiset. Pitkät päivamatkat ovat omiaan GT-sarjalle, mukavuus on huipputasoa. Sähköpleksiä räpläämällä saa pyörteet kuriin, ajoasento yhdistettynä hyvään istuimeen saa jatkamaan ajoa pitkälle iltaan.

1600-kuutioinen rivikutonen on mainio voimanlähde. Väriäntön käynti ja mukava vääntö tekevät ajosta helppoa. Hienoa äänimaailmaa korostin vielä slipareilla, kuusisylinterisen pehmeä murina on miellyttävää musiikkia korville. Tehoakin motista löytyy tähän kategoriaan hyvin, 160 pirteää hepoa. Pyörä kyllä kulkee luvatut huiput, kuormattunakin. Harvoja, ehkä ainoa pyörä millä olen ajanut, jolla voi pitää suosiolla jatkuvaa marssivauhtia lähempänä pariasataa. Ja tarakkaharakkakin on vielä kyydissä päivän päätteeksi. Varusteet ovat, kuten sanottu, kattavat. Sähköinen alusta on must-varuste saksalaisessa. Lämmittimet myös löytävät tarkoituksensa keväisin ja syksyisin. Radio on laadukas ja ääni kuuluu vauhdissakin näin

halutessaan. Tosin kypäräpuhelin on huomattavasti parempi vaihtoehto musiikin kuluttamiseen. Sivulaukut ja perälaukut ovat erittäin vankkaa tekoa ja lukot laadukkaat. Ja maksavat mansikoita käytettynäkin.

Tämä saksalaisten näkemys parhaasta matkapyörästä ei ole mielestäni edes kovin pahan näköinen. Jopa sporttinen ilmestys verrattuna kilpailijaan, Honda Goldwingiin. Huonoa puolia ajokista on vaikea löytää. Korkea paino on enemmänkin ominaisuus, voisi pyörä tosin olla hieman matalampi meille persjalkaisille. Ja käyttötarkoitus rajoittaa myös kovimpia keulimisia ja sutailuja. Laatu, laatu ja laatu. Ne kuvaavat K-sarjaa parhaiten.

Kaiken kaikkiaan BMW K1600 GT oli mieluisa yllätys, mukavuuspainotteisella nopeudellaan. Tämäkin pyörä on jo ehditty myydä, valitettavasti. Vain kahta ajokkia olen kaipaillut jo vaihtokaupoille ajellessa ja Bemari on näistä ehdottomasti se toinen. Toinen oli aikanaan Kawasaki ZZR 1400. Kun pyöräharrastus taas jatkuu ja maailma aukeaa, niin katseet ovat yhä tiukasti GT:ssä. Tai matkaenskassa. Ehkä.