

## **Erste Probefahrt mit BMW K 1600 GT**

23.März 2011 / cede / Christoph Dimter

Gesamtkilometer: 485

Durchschnittsverbrauch: 6,6l / 100 km

Es ist einfach immer wieder ein erhebendes Gefühl, etwas Besonderes zum ersten Mal ausprobieren zu dürfen – nachdem ich auf diversen Ausstellungen schon mehrere Stunden mit ihr zugebracht habe, darf ich die BMW 1600 GT, ein 320kg-6Zylinder-Eisentier, heute sogar „entjungfern“ – kann man, glaub‘ ich, schon sagen bei 13 km auf dem Tacho!

Sie steht schon abholbereit da, als ich pünktlich um 9:00h meine GTR neben ihr abstelle und mich sofort der Gedanke beschleicht:

Was ist das doch für eine graue (Riesen) Maus gegenüber meiner Kawa!

Groß, fett, im langweilig deutschen Designeranzug mit sehr nüchterner Ausstrahlung und auch farblich praktisch nur grundiert...

OK, denke ich, wenn ich die 4000€-Zubehör, die in der GTR stecken, in die BMW stecken würde, dann sähe die auch ein bißchen anders aus...

Bla, bla,bla, jetzt wird zuerst mal gefahren und dann sehen wir weiter...

Nach den üblichen Papieraktionen bekomme ich vom netten (er will mir ja was verkaufen) BMW-Verkäufer die Schlüssel und gute Wünsche für den Sonnentag, der mir, nee uns, bevorsteht.

Ich fahre mit Packtaschen, um die üblichen Utensilien mitnehmen zu können: Nachdem ich begriffen habe, wo man drücken und ziehen muß, um die Kofferdeckel am Fzg. zu öffnen, die Koffer am Fzg. zu verriegeln und das Ganze auch wieder umgedreht von staten gehen zu lassen, bin ich beeindruckt, wie

praxisgerecht und überlegt man diese bei Vielreisenden sehr wichtigen Einzelheiten gelöst hat.

Ich zwingen mich fast dazu, nicht gleich loszutigern und schau' mir alles nochmal in Ruhe an:

OK, den Bordcomputer mit seinen Menuetiefen muß ich nicht gleich komplett begreifen, aber Heizgriffe und Sitzbankheizung lass' ich gleich mal dankbar anlaufen – wie viele hab' ich lange gegen diese Weicheiergeschichten gewettert, aber warum soll man nicht irgendwann vernünftig werden: feine Sache das!

Gut, und wie man so ein Viech zum Laufen bringt, weiß ich eigentlich: Schlüssel rein, Kupplung ziehen, Anlasser betätigen, 6-Zylinder-Sound genießen...

900 1/min im Leerlauf – übrigens auch betriebswarm – viel zu hoch (oder brauchen die Nockenwellen einen Mindestöldruck, der nur ab dieser Drehzahl ansteht?)

Nach ein paar kurzen Gasstößen versteh' ich die Welt nicht mehr:

Ich geb' am Gasgriff ein paar kurze, schnelle Gasstöße vor, der Motor bildet diese aber nicht exakt ab:

Wo ein sauber abgestimmter E-Gas-Motor mit kleinen Schwungmassen exakt und ohne Verzögerung drehzahlseitig abfährt, was die Drosselklappe vorgibt, „verschluckt“ sich der K-6-Zyl. hör- und spürbar und dreht eindeutig verzögert und auch nicht im gesamten Drehzahlumfang hoch – da ist was gar nicht zu Ende appliziert!

Unverständlich und peinlich, daß BMW sich eine solche Blöße antut...!

Um dieses Thema aber auch hier schon abzuschließen:

Im reinen Fahrbetrieb ist dieses Ärgernis nur untergeordnet spürbar und nicht weiter störend, bedarf aber umgehender Verbesserung!

Also, gefällt mir nicht, merk' ich mir für den Bericht, dann also ersten Gang

einlegen und „peng-klonk“, völlig unpassend zu diesem Noblesse austrahlenden „Technikpalast“, kracht der erste Gang in eine sich viel zu schnell drehende Getriebeeingangswelle hinein. Schade, denk' ich, da hätte man den japanischen Freunden wieder ein Stück deutscher Ingenieurskunst vorführen können – hat man nicht.

Ganz unspektakulär rolle ich vom Hof. Kupplung mit erfreulich geringen Bedienkräften und im Gegensatz zur falschen Beurteilung einiger Journalisten problemlos dosierbar:

Die beim Anfahren der Kupplungsdosierbarkeit zugewiesene Schwäche (Motor stirbt während des Kupplungseingriffs unvermittelt ab) liegt vielmehr an einem Motor mit geringen Schwungmassen, der beim Anfahren unter Last gehalten werden will und bei entsprechendem Drosselklappeneinsatz auch problemlos anzufahren ist...

Leider zucke ich schon beim ersten Gangwechsel von eins nach zwei erneut zusammen: Der nächste Kracher!

Um auch dieses Thema gleich hier abzuschließen:

Das Getriebe läßt sich bei bewußtem Hochschalten (Kupplungsbetätigung bei bereits angelegter leichter Schaltkraft) durchaus auch leise schalten, die Schaltqualität liegt deutlich über der der 1300 GT, aber auch deutlich unter der meiner GTR!

Dasselbe gilt für die Schaltwege: Noch akzeptable Wege bei der GT, wesentlich kürzere Schaltwege bei der GTR!

Man kann also leben mit diesem Getriebe, glücklich machen aber andere Teile dieses Motorrads...

Weil ich ein anständiger Kerl bin, weil ich aus der Autobauerecke komme, und weil mein Motorrad auch mein Freund ist, habe ich natürlich auch die K 1600 warmgefahren und weil sie nagelneu war, habe ich auch keine Drehzahlorgien veranstaltet.

Ich bin also auf der Autobahn ein paar Kilometer rumgezuckelt, um möglichst

schnell im Nordschwarzwald, wo's interessant ist, zu landen: 4000 1/min im 6.Gang entspricht 140 km/h, übrigens ist dies ziemlich exakt auch die Auslegung der GTR im 6.Gang – sie marschiert damit äußerst ruhig und gelassen. Der 6-Zylinder feuert aber bei identischer Drehzahl immer mit 2 Zylindern mehr als der 4-Zylinder; was sich letztlich in einer akustisch höheren Frequenzlage und damit vermeintlich höheren, unnötig lauten und auf Dauer leicht stressigen Drehzahl äußert.

Langer Rede kurzer Sinn: Vorschlag (leicht übertrieben) für die 2013-GT/GTL: Heutiger 2.Gang kann erster Gang werden, der heutige 6.Gang wird zum 5.Gang und ihr BMW-Jungs hängt einen schönen langen echten 6.Gang hinten hin: Geringerer Kraftstoffverbrauch, geringeres Geräuschaufkommen, reduzierter Verschleiß, passt noch besser zum Motorradcharakter! Dazu gehört natürlich das Selbstbewußtsein, hier und da ein paar Zehntel auf dem Papier zu verlieren und dem Urteil des Kunden mehr zu vertrauen als den PS- Drehzahl- und Leistungsfetischisten mancher „Fachzeitschriften“.

Wir alle wissen doch:

Die Drehzahlmesser unserer Motorräder stehen zu 90% im ersten Drittel der Skala, wenn's nicht grade eine 125er oder 250er ist.

Und die GT/GTL ist in erster Linie ein Reisemotorrad, das bei dem gebotenen Drehmoment locker, aber sowas von locker eine deutlich längere Getriebeübersetzung vertragen könnte!

Aber back to the road:

Die K hat einiges mit dem „Elfer“ gemeinsam:

Du setzt Dich rein in den Elfer und wunderst Dich ein bißchen über einen relativ nüchternen Innenraum. Alle Schalter, Hebel, mechanischen Bedienelementen sind mit höheren Bedienkräften als bei normalen Autos zu betätigen. Selbst Lenkung und Schaltung gehören hier dazu. Alles wirkt irgendwie sehr zurückhaltend, nüchtern, und eher unspektakulär...

Abends bist Du hin und weg:

Der Apparat ist präzise, exakt, vermittelt Fahrspaß ohne Ende, (ent)führt Dich in dynamische Bereiche, die Du Dir selbst nicht zugetraut hast, er läßt Dich traumhaft cruisen und Du kannst mit ihm reisen und sorry, auch herrlich rasen...

Naja, das ging mir immer wieder durch den Kopf den ganzen Tag lang:

Mit jedem Kilometer nimmt sie Dich mehr gefangen, Du läßt sie samtig weich im 6.Gang durch die Schwarzwalddörfchen rollen, Du läßt den längsten Gang drin und sie hat kein Problem damit, Dich unter Vollast aus 1000 1/min kraftvoll rauszuzerren, Du schaltest einen Gang zurück und hörst einen wunderbar dumpfen, kehligen Reihensechszylindersound, Du schaltest noch einen Gang runter und sie beginnt zu herrlich kreischen, legt ihren seriösen Anzug ab, wird zum Tier und schiebt massiv an und die lange Gerade ist viel zu früh zu Ende...

Die nächsten 5 Ecken hinter Bad Herrenalb zeigt Dir das Fahrwerk, was es drauf hat:

Ziemlich spät hörst Du die Rasten kratzen und egal, ob Schlaglöcher oder „Grand Prix-Piste“: Das Teil vermittelt Dir unglaubliche Sicherheit!

Du siehst Dein Vorderrad nicht, Du kannst wegen der Sitzposition auch nicht viel Druck über das Vorderrad einleiten, brauchst Du auch nicht – das Fahrwerk läßt Dich mit dem Eisenhaufen unglaubliche „Faxen“ machen!

Langsam kommt der Zeitpunkt, zu dem mein Kleinhirn ( oder ist es das Stammhirn? ) mitteilt: Spinnst Du eigentlich?

Ich bin grade unterwegs von Forbach in Richtung „Rote Lache“, ich sag‘ mal, ein klasse Holperstreckenpass im Nordschwarzwald und gefühlsmäßig findet grade statt, was man bei Sportlern glaub‘ ich, „Lauf“ nennt:

Alles geht wie von selbst, die K macht irgendwie alles, was ich mir intuitiv vorstelle, von selbst, ziemlich viele Glücks- und sonstige positiven Hormone werden gerade ausgeschieden und wahrscheinlich bin ich grade ziemlich

gefährdet, abzufliegen – trotzdem fühle ich mich „saugut“ und „verdammt sicher“!

Langsam kommen die ersten ernsthaften Kaufabsichten hoch...

Und es ist gut, daß ich oben am Restaurant „Rote Lache“ ankomme:  
Ich stelle die K ab und habe das Gefühl, einen Riesenfehler zu machen, wenn ich mein leider mickriges Bankkonto nicht gewaltig „unter Druck setze“...

Nach einem prima Salätchen ( Stent im Herz...) bin ich wild entschlossen, jetzt nur noch durch den Schwarzwald zu cruisen – hat auch bis zum Beginn der Schwarzwaldhochstrasse bei Baden Baden geklappt:

Zu verlockend die breite Strassenführung, die herrlich langen Kurven, der feine Grip und der geringe Verkehr – zumindest geistig fang' ich an die K zu streicheln: Ich lass sie summen, drücken, schieben, schreien, toben – Mann, Mann, was für ein Motorrad – irgendwie unglaublich nah' an meinem persönlichen Wunschmotorrad.

Eigentlich bin ich noch ziemlich erkältet – alles wie weggeblasen: Ich biege rechts runter nach „Allerheiligen“ – auf diesem Abschnitt geht cruisen eben auch nicht und so genieße ich nochmal einen Komfort-Sporttourer, mit dem man Apparate ärgern kann, die sich das im Traum nicht hätten vorstellen können:

Das gleiche Bild kurz später wieder auf der Schwarzwaldhochstraße zurück in Richtung Ruhestein: Hier muß man hin und wieder 100km/h verlassen, um Spaß zu haben – das Teil marschiert überall und immer über alle Zweifel erhaben!

Naja, bevor ich mich noch überschlage:

Jedesmal, wenn ich sie hab' stehen sehen, sind meine Augen „rauf und runter, hin und her, rüber und nüber“ und ich hab' sie vor meinem geistigen Auge schon gesehen, wie sie mal aussieht, wenn ich sie auch wegen ihres Äußeren

lieben werde – das wird relativ viel Geld kosten, aber das war bei der Kawa ja auch nicht billig und ich fürchte, mein Vogel ist groß genug für jeden Blödsinn...

Und meine Frau ist eine Gute: Sie wird mir irgendwie verzeihen – Das Bessere ist eben des Guten Feind...!

Ich fürchte, ich werde mir die BMW also leisten.

Leisten kann ich sie mir eigentlich nicht!

Aber nach 42 Motorrad-Jahren, mehr als 500 000km auf großen Eisenhäufen und mit 60 Jahren wartest Du nicht noch 4 oder 5 Jahre, bis man die Kinderkrankheiten ausgeräumt hat – Du nimmst sie eben in Kauf – zu massiv ist das Pluspunktekonto, das sie Dir vorgeführt hat und im Laufe Deines Lebens hast Du gelernt: Es gibt sie nicht, die absolute Perfektion.

Ich werde also leben mit der verzögerten Gasannahme, mit dem kurzen Getriebe, mit dem 1.Gang-Einlegeschlag und mit dem vielen Geld, das ich ausgeben werde...

Und ich freu' mich unbändig auf einen faszinierenden Motor, ein begeisterndes Fahrwerk, auf phänomenale Tourereigenschaften und darauf, zu zweit mit Gepäck und meinem Mädle hinten drauf den einen oder anderen „Gebückten“ in den Alpen in manchen Kurven (z.B.Oberalppass) außen herum „alt aussehen zu lassen“.

Ja klar – Alter schützt vor Torheit nicht und ich bin verdammt happy, daß ich mich zu den Toren zählen darf!

Das Leben ist viel zu kurz, um „alles später“ zu machen!

Bis nachher also, bis später, im Schwarzwald, in den Alpen, oder sonstwo auf diesem Traumplaneten!

Christoph Dimter

PS

Als baldiger Rentner ( eigentlich fühl' ich mich oft wie 40 – naja, und manchmal wie 80...) hab' ich ja (theoretisch) Zeit:

Ich werde also minutiös (Tage)Buch führen über meine GT und dies im entsprechenden Forum und weiteren Institutionen veröffentlichen – offen, ehrlich, anständig und wenn's sein muß, auch richtig deutlich.

Ich bin gespannt, wie sich das alles entwickeln wird...

***Und hier der nur sicherlich nur teilweise gelungene Versuch,  
möglichst emotionslos und nüchtern  
bei größtmöglicher Objektivität  
die einzelnen relevanten Kapitel  
nach einer 500km-Probefahrt stichwortartig  
zusammenfassend darzustellen....:***

#### MOTOR

- springt spontan an
- Leerlauf unnötig hoch bei 900 1/min
- leichter Primärtriebheuler
- verzögerte Gasannahme mit „Verschluckeffekt“ bei schnellem Gas-Aufreißen!
- hohes Moment ab Leerlaufdrehzahl vorhanden
- lineare Leistungsabgabe über Drehzahl
- faszinierende Akustik, dürfte gerne leiser sein



- trotz langer Ansaugwege und einer entsprechend weit vom Geschehen entfernten einzelnen Drosselklappe für die 6 Zylinder sehr spontanes Hochdrehen und Drehzahlabfallen durch offensichtlich geringe Schwungmassen im Kurbeltrieb
- Ebenfalls durch geringe Motorschwungmassen: Leichte Anfahrschwäche; Tendenz zum Absterben durch blitzschnellen Drehzahlabfall beim Anfahren (was einige Fachzeitschriften irrtümlicherweise der Kupplung zuschreiben)
- praktisch vibrationsfrei
- erstaunlich geringes Getrieberasseln unter Last
- beste Verteilung von Drehmoment und Leistung über das gesamte Drehzahlband ( beides mehr als ausreichend, aber nie Angst einflößend )
- arbeitet der Motor eigentlich mit Schubabschaltung?

### FAHRWERK

- Insgesamt auf höchstem Niveau liegend
- Dank ESA perfekte Fahrwerksleistung bei allen Last- und Beladungszuständen gepaart mit hervorragendem Komfort
- Perfekter Kompromiß aus Komfort und Sportlichkeit
- Vermittelt auch bei hochdynamischem Fahren auf schlechter Wegstrecke hohe Sicherheit
- Kardan in jeder Situation vollkommen unauffällig
- Erstaunlich hohe Schräglagenfreiheit (nach Abschleifen der „Angstnippel“)
- Nahezu kein Aufstellmoment beim Bremsen unter Schräglage

### BREMSEN

- Eine rundum hervorragende Bremsanlage
- Beste Dosierbarkeit
- Ausgezeichnete Wirkung des Integralsystems
- Geringes Eintauchen des Vorbaus

- Vermittelt nach kurzer Zeit hohes Vertrauen

## KRAFTÜBERTRAGUNG

- Immer noch keine BMW-Domäne!
- Erste Enttäuschung: Einlegen des 1.Gang: Klonk!  
Das könnte ein feines Alleinstellungsmerkmal sein: Eine kleine Antriebswellenbremse sorgt beim Einlegen des ersten Ganges für Stillstand der Welle und somit geräuschloses Einlegen des ersten Gangs...
- Alternativ und vor allem mit E-Gas noch einfacher zu bewerkstelligen: Absenken der Motordrehzahl bei Einlegen des ersten Gangs auf 500-600 1/min – dabei könnte der Einleges Schlag durch die ebenfalls deutlich verringerte Antriebswellendrehzahl massiv reduziert werden!
- Zweite Enttäuschung: Lautstarke Hochschaltungen bei reduzierter Schalt-Konzentration.
- Aber: Bei bewußtem Hochschalten ( leichter Druck kurz vor Kupplungsauslösen) sind auch geräuschlose Schaltungen möglich...
- Gänge rasten bei etwas verlängerten Schaltwegen und üblichen Schaltkräften zuverlässig.
- Beim Cruisen/Gleiten unter geringer Drehzahl und Geschwindigkeit unter ständigem Zug- Schubwechsel im großen Gang ist Kraftübertragung ständig durch andauernden Anlagewechsel störend vernehmlich.
- Getriebeübersetzung nach offensichtlicher BMW-Philosophie wie bei 1300 GT zu kurz – der 2.Gang dürfte (für mich) gerne der erste sein und ein richtig langer 6.Gang ( 4000 1/min – 150 km/h ) würde die (für's Papier notwendigen ?) Fahrleistungen nicht erheblich vermindern...  
Ganz zu schweigen von reduziertem Kraftstoffverbrauch und Geräuschaufkommen...

## KOMFORT

- Viel mehr geht nicht:  
Vielstufig beheizbare Griffe und getrennt beheizbare Sitzbankhälften, Zentralverriegelung für „Kofferräume“, Tempomat, Audio-Anlage, Scheinwerfer „guckt um’s Eck rum“, Infos ohne Ende über’s Display, ein hochkomfortables Gleiten über Straßen beliebiger Oberflächen, eine sanftes Summen oder wildes Brüllen ganz nach Wunsch als akustische Begleitung, und ein neu definiertes, enorm breites Band an Einsatzmöglichkeiten unter jeweils höchsten Ansprüchen an Komfort und Reisetauglichkeit bei gleichzeitiger Möglichkeit, das Riesentier durchaus auch sportlich bewegen zu können – sehr eindrucksvoll!

## SITZPOSITION

- Selbst bei GT sehr touristisch angehauchte Sitzposition mit weit zum Fahrer reichendem Lenker
- Trotzdem versammeltes Sitzen und dynamisches Fahren sehr gut möglich
- Bei normaler Sitzbankhöhe ( Mein Größe: 180 cm ) akzeptabler Kniewinkel
- Nicht probiert, aber zu befürchten: Bei Fahrerschuhspitze ( bei hohen Schräglagen erforderlich! ) auf Raste Kollisionsgefahr mit Soziaschuh: Fahrer- und Beifahrerraste stehen sehr nahe zueinander.
- Hat leider auch noch kein Hersteller als Alleinstellungsmerkmal entdeckt: Selbst bei 180cm Fahrergröße sind hinter meinem Hintern 5-8cm Platz bis zur Soziastufe:  
Das könnte man doch konstruktiv über ein Verschieben der Soziabank über die Fahrerbank relativ einfach und elegant lösen?  
Die Sozia könnte dann performance- und schwerpunktsgünstiger in Fahrernähe sitzen und würde nicht 15 cm vom Fahrer entfernt mit ihrem

Körpergewicht ein Anhängerle simulieren ( ne, ne, meine Frau wiegt unter 60kg...!)

- Sitzbankbreite, Ausformung und Polsterung absolut i.O.
- Mit farblich abgesetzten Kedern könnte die allgemein bei BMW übliche Design-Tristesse etwas aufgelockert werden !?

### PACKTASCHEN & CO

- Geräumige, stabil wirkende, optisch sehr gelungene, eng an's Fahrzeug angeschmiegte Koffer mit robust wirkenden, sehr gut bedienbaren Schlössern und einem cleveren Schließsystem sowohl für den Kofferdeckel als auch für das Verschießen der Koffer am Fahrzeug.
- Klasse: Mit der als Extra lieferbaren Zentralverriegelung können sowohl die beiden Minikofferräumchen rechts und links unten in der Verkleidung als auch die Koffer mit einem Klick zentral verschlossen werden. Dies wird im Display auch angezeigt!

### ARMATUREN / COCKPIT

- Die Instrumentierung zeigt sich informativ, übersichtlich, logisch und sehr „automotive“, nicht jedermanns Sache...
- Ein etwas sportiveres und weniger „spaciges“ Cockpit würde ich bevorzugen, zumal das Ganze auch noch von Lautsprecherkonsolen breit und breiter gezogen wird – aber in den Entwicklermannschaften sind die Designer stark...
- Nach einem Tag fahren und entsprechendem Herumspielen hat man die Informationsstruktur und deren Menue verstanden und freut sich über Infos, die es sonst nirgendwo gibt!
- Schade übrigens, daß eine Momentanverbrauchsanzeige fehlt (oder hab' ich sie einfach nicht gefunden?) – dafür habe ich mit der Restreichweitenanzeige den Tank bis auf ungefähr einen Liter geleert – genial!

- Wer sich dieses Teil finanziell antut, der leistet sich dann auch noch das dazugehörige Navi – bestens integriert im Cockpit und bestens diebstahlgeschützt durch intelligente Konstruktion!

### AUDIO

- Radio, Musik, Motorrad – hab' ich eigentlich immer für nicht zueinander passend gehalten – jetzt ausprobiert, und: will ich haben – wenn schon, denn schon: Bis ca. 100 km/h bestens genießbar bei sehr guter Akustik-Qualität.
- I Pod, MP3-Player, USB-Stick, Smartphone, alles rechts unten in einem mit Schaumstoff ausgekleideten und mit abschließbarem Deckel versehenen „Kofferräumchen“ unterbring- und anschließbar und entweder über Lautsprecheranlage oder Helmlautsprecher anhörbar – schöne, neue Welt...

### QUALITÄT

- Deutsche Qualität, made in foreign countries – ob das wohl gut geht?
- Aber das haben die „Schwoißfuß-Jungs“ schon vor Jahren gesungen:  
„In Deutschland mache alle so“  
Und meistens geht's ja auch gut...
- BMW hat, was Qualität und Zuverlässigkeit angeht, einiges gutzumachen und die alte, sprichwörtliche BMW-Qualität und Zuverlässigkeit erneut unter Beweis zu stellen – gerade auch mit der K 1600 GT/GTL, ist sie doch direkte Nachfolgerin der K 1300 GT...
- Nach außen macht das Motorrad einen sehr wertigen Eindruck und beim Blick unter's Kleidchen sieht's auch sauber und aufgeräumt aus ( Übrigens ganz im Gegensatz zur „ziemlich zusammengeagelten GTR... )

### DESIGN

- Auch ohne das blau-weiße Propelleremblem erkennbar ein typisches BMW-Design: Ein stocksteifer Manager mit weißem Hemd und Krawatte,

nüchtern, etwas arrogant, distanziert und eher introvertiert – so kommt die 1600GT/GTL daher.

Zum Vergleich meine Kawasaki 1400 GTR:

Die personifizierte Mischung aus Arnold Schwarzenegger, Paul Newman und Bruce Willis: Ärmel hochgekrempelt, witzig, freundlich, offenherzig, zeigt Muskeln und Verstand gerne freizügig her, ein richtig guter Kumpel, Manieren nicht immer perfekt aber zu „jeder Schandtat“ bereit...

- Ein bißchen Italodesign, ein bißchen Japanstyle, und ein bißchen mehr deutsche Emotion für die 1600 GT/GTL – das hätte sich dieses Klasse-Motorrad schon verdient...
- Oder ist die Klientel für diesen traumhaften Eisenhaufen schon so alt, daß neben dem halbwegs akzeptablen rot nur noch dieser unsäglich schmutzig weiße, Sarggrauton mit deutlichen Grundierungseffekten angeboten werden kann ?
- Also ich werd' jetzt bald 60, aber für die 22500.-€, die ich für meine GT ausgeben werde, hätte ich mir schon ein bißchen mehr Design-Liebe und Hingabe zu meinem teuren Hobby gewünscht.

#### KAUFEN ODER NICHT KAUFEN

- So werde ich weiterhin unsterblich in meine GTR verliebt sein, sie trotzdem verlassen und entgegen aller Vernunft ( oder doch aus Vernunftsgründen? ) das in vielerlei Hinsicht bessere Motorrad K 1600 GT bestellen...

**Übermorgen, am Dienstag, den 29.März 2011 !**