

Testride BMW MR 1300 GS

Vor ziemlich genau 10 Jahren hatte ich mal die zugegebenermaßen eher seltene Gelegenheit, eine BMW K 1600 GT vor Erscheinen auf dem Markt Probe zu fahren.



Das Ergebnis:

Umgehend den Apparat bestellt und jetzt, mit 70 Lenzen wurde mir das „beste Motorrad der Welt“ beim Rangieren einfach zu schwer - mit 165 000km hab' ich sie schweren Herzens hergegeben - an einen netten Kerl, bei dem sie gut aufgehoben ist - das war mir wichtig!

Und, believe it or not, jetzt ist diese „Probefahrtgeschichte“ mit einem ziemlich weit gediehenen Prototyp der BMW MR 1300 GS nochmal passiert!

Möglicherweise hat das ja auch mit meinem „BMW-Vorleben“ zu tun:

Nach den jeweils neuen Gummikühen R75/5, R90/6 und R 100S vor gefühlt 100 Jahren hab' ich mir mit einer Yamaha XS 1100 eine BMW-Auszeit gegönnt:

...war auch nötig:



R75/5: Lebensgefährliche Trommelbremse

R 90/6: ständig Speichen gebrochen

R 100 S: Motorklingeln - massiver Ölverbrauch

Als Nachfolger der Yamaha (135 000km) war dann aber schon wieder so'n weiß blaues Teil fällig:



Nach einer BMW K1-Tagesfahrt in Essen mit nachfolgender Beurteilung (so wie ich das bei Porsche gelernt habe) habe, konnte ich mit meiner (damaligen) Frau bei der BMW „Tour 90“ auf einer einwöchigen Fahrt nach Südfrankreich die damals nagelneue K 100 RS kennenlernen - mit nachfolgend umgehendem Kauf!

Bei dieser Gelegenheit hab' ich einige feine BMW-Mädels und Jungs kennengelernt, von denen mir der eine oder andere im Lauf der Jahre immer wieder begegnet ist...

Und dann gibt's ja noch Schriftverkehr über 5 (!) Jahrzehnte.
Ich gestehe: Ich hab' mehr gemeckert als gelobt:

Für die R 100 S hab' ich die Kurbelgehäuseentlüftung umgebaut, damit den Ölverbrauch massiv reduziert und das ganze BMW mitgeteilt, wo man mir erklärt hat, das könne nicht funktionieren...

2 Jahre vor Erscheinen der längsverstellbaren Soziusbank der GS habe ich diese Idee an BMW verschickt - „man habe diese Konstruktion schon lange in der Schublade gehabt“, war die Antwort, als die GS dann damit auf den Markt kam.

Oder um den 1. Gang Einlegeschlag zu reduzieren die Reduktion der Leerlaufdrehzahl für den kurzen Moment des ersten Gang Einlegens, ausgelöst durch die Kupplungsbetätigung und realisierbar über ausschließlich Softwareänderungen im Steuergerät...



Natürlich hat man in München auch mitbekommen, daß ich mit der Zeitschrift „MOTORRAD“ eine Woche lang in Spanien einen Vergleichstest zwischen der K 1600 GTL und der Honda Gold Wing mitgemacht habe...

Naja, und noch so ein paar Dinger mehr...

Ich weiß natürlich nicht, was die entsprechenden BMW-Leute in München, die sich ja über die letzten 50 Jahre auch ständig geändert haben, von mir halten - es sieht aber fast so aus, als schätze man die fast eine Million Moto-Kilometer, die ich so ungefähr auf dem Buckel habe, oder die 35 Jahre Porsche-Getriebeentwicklung, vielleicht aber auch meinen Versuch, eine ehrliche Mischung aus Anerkennung und Kritik an der BMW-Motorradschmiede zusammenzustellen.

Langer Rede kurzer Sinn:

Auf reichlich verschlungenen und undurchsichtigen Wegen, fast schon mystisch angehaucht und irgendwie unrealistisch und unwirklich wurde ich im Juli '21 nach München eingeladen. In einer großen Gesprächsrunde mit lauter wichtigen Leuten hat man mir, als wäre ich der alleinige Motorradspezialist der nördlichen Hemisphäre (oder sind wir die südliche?), angeboten, nee, eher mich gebeten, die noch nicht auf dem Markt befindliche BMW MR 1300 GS zu testen und zu beurteilen - ich glaube, so etwas nennt man einen Traum!

Lange mußte ich nicht überlegen - am nächsten Tag hab' ich nach Unterzeichnung einer Geheimhaltungserklärung das Teilchen frühmorgens in einer riesigen Halle, in der noch einige weitere, richtig interessante Prototypen zu sehen waren, übernommen und mir erstmal in aller Ruhe angeschaut:

Weshalb ich ein zumindest optisch serienmäßig anmutendes, vollkommen ungetarntes Motorrad in einer höchst interessanten Farbgebung bekommen habe, habe ich damals nicht verstanden -

war mir auch irgendwie egal - ich war viel zu sehr gefangen von der Faszination, die von diesem irgendwie zierlichen, fast kleinen Motorrad ausging:

Kompakt, futuristisches Design, keine Asymmetrien mehr (Thank god!), toll integrierte Gepäcklösung für den every day-Betrieb, wunderschöne Kohlefaserräder, verstellbare Fußrasten für Fahrer und Beifahrer - Puls steigt fühlbar!

Irgendjemand ruft von irgendwoher:

Direkteinspritzung! Zweite Ausgleichswelle! Langer siebter Gang! Drehzahlreduzierung beim 1.Gang einlegen! 215 kg!

Junge, Junge - eigentlich zu schön das alles, um wahr zu sein:

Rohrrahmen - war einmal.

Am optisch fließenden Al-Gußrahmen sehe ich an bisher ungenutzten Volumina kleine „Türchen“ für das Verstauen von allem möglichen, das bisher den Tankrucksack gefüllt hat.

Am wunderschönen eliptischen Al-Gußlenker fällt auf, daß nichts auffällt:

Sämtliche Kabel, Leitungen und Schläuche sind innerhalb verlegt und sein Design integriert ein Panel, das, wie es aussieht, auch die Navigation abbildet - Gott sei Dank nicht mehr dieses peinliche Garmin-Navi, denke ich...

Ich will mir grade auf der anderen Seite den Kardantrieb ansehen, da ruft mir einer der BMW-Jungs zu, mein Testmotorrad stünde „eine Halle weiter“...

Dort angekommen ist mir dann doch die Luft weggeblieben, als man mir geöffnet hatte: Wie bei einer Presse-Präsentation stand da auf einem kleinen Podest ein in jeder Hinsicht galaktischer Überflieger:

Achtung festhalten:

- Rahmen, Schwinge, Lenker, Räder - Kohlefaser, soweit das Auge reicht!
- Und sofort zu sehen: Direkteinspritzung - Einspritzventil zentral über dem Brennraum.
- Schalldämpfer? Unter dem Motor - Symmetrischer Austritt unten rechts und links kurz hinter den Fußrasten.
- Gepäcksystem? Serienmäßig! Sensationell nach dem Motto „form follows function“ in die gesamte Fahrzeuglinie integriert - unaufdringlich fließend, das Gesamtdesign äußerst positiv unterstreichend.
- Im Cockpit „wächst“ das wunderschöne Designinstrumentarium aus dem eliptischen Kohlefaserlenker heraus - es ist gleichzeitig Träger für die Aeroscheibe - die Zukunft läßt grüßen...

Als ich mich über das Display beuge, schaltet sich das gesamte Instrumentarium ein - ich hatte nicht mehr drangedacht, daß man mir vorher auf meine Applewatch den „Motorradschlüssel“ aufgespielt hatte - genial...

Mein Begleiter hat mich just for fun innerhalb einer Minute in das Navi eingewiesen - so habe ich mir das schon immer gewünscht:

Egal, was ich intuitiv versucht habe, es funktionierte!

Faszinierend, wenn Du auf einmal auf Karten nur kurvenreich Strecken, nur landschaftlich schöne Strassen, oder auch nur Autobahnen siehst, wenn Du Dir nach eigenen Vorstellungen Dein Navi konfigurieren kannst und wenn Du, was Du schon immer wolltest, einfach durch Tippen auf Strassen Deine Route zusammenstellen kannst...

Aber weiter im Text, so wichtig das Navi auch ist - nee, halt, folgendes muß noch aufgeklärt werden:



Dieses „Werksfoto“ einer R 1300 GS hat mit meinem Probefahrmoto außer der zierlichen Erscheinung nichts zu tun:

Vorne, hinten, oben, unten:
Alles zugedeckt, „verbeppt“, verkleidet, Prototyp eben, wie er manchmal auch „in's Freie“ darf.

Die Meinige hat zumindest äußerlich einen absolut serienreifen und fertigen Eindruck hinterlassen!

Und logisch:
Bildchen machen - Todesstrafe!

Ich werde aufgeklärt, daß:

- sowohl Lenker als auch die beiden getrennten Sitzbänke und die Fußrasten vorn und hinten quasi nach allen Richtungen verstellbar sind.
- auf Wunsch alle Daten für den neuen Datenhelm frei konfigurierbar auf's Visier gespielt werden können.
- eine Zentralverriegelung alle Schlösser am Motorrad schließt
- sie sich im Stand auf Wunsch für einfacheres Auf- und Absteigen absenken läßt

Und daß der ganze Apparat trotzdem nur 215 kg wiegt
Langsam werde ich „kribbelig“ - ich würde jetzt gerne mal ziemlich dringend loslegen - muß aber einen Rest Höflichkeit und Anstand bewahren...

Genau das hat mein aufmerksamer Aufpasser, nee, Begleiter bemerkt und er läßt die Über-GS vom elektrisch (?) betätigten Hauptständer - zwei „Designrohre“ fahren nach oben - nach unten gleiten - dabei fährt genau zum richtigen Zeitpunkt des Seitenständers aus und die GS blinzelt mich an und meint:

„Na, Opi, wie wär's mit uns beiden - ich kann auch brav, wenn's sein muß!“

Muß nicht sein, denke ich, aber gut zu wissen!

Nach 52 Jahren Motorrad ist mir eh' seit längerem klar geworden:

Zu 95% fahren wir „Normalos“ mit vielleicht 20% der gebotenen Leistung „spazieren“.

Was wir brauchen und wollen ist nicht Leistung ohne Ende, sondern Drehmoment, Fahrbarkeit, Laufkultur, Vibrations- und Geräuscharmheit, eben alles, was das „vernünftige Fahren“ ausmacht...

Genau damit kann ein Verbrenner im Motorrad vielleicht noch 10, 15 Jahre überleben.

Mit den Auspuffklappen-Krawallkisten und den Apparaten, die akzeptables Drehmoment und Leistung jenseits von 8000 1/min abgeben, sicher nicht!

Und nicht vergessen - das Motorrad wird erst durch den Driver „veredelt“:

It's not the gun, it's the man behind the gun!

Ich sitze inzwischen wie maßgeschneidert auf, nee, in diesem Motorrad und mir laufen ununterbrochen die Glücksschauer über den Rücken - dabei läuft noch nicht mal der Motor!

Starten kann ich jetzt mit der Applewatch oder wie gehabt mit dem Starterknopf - die Zündung hat die GS ja schon über die Watch geschaltet...

Ich drück' also mal den Starter und erlebe gleich mehrere „Großüberraschungen“:

Nach gefühlt einer Kurbelwellenumdrehung springt der Motor an - mit 1000 1/min und nicht wie heute mit schmerzhaften 1700 1/min - hier scheint man schmierungstechnisch (?) einiges geändert zu haben...

Nach einigen Sekunden läuft der Zweizylinder tatsächlich mit 800 Umdrehungen und das mit einer Laufruhe wie ein Vierzylinder!

Mein BMW-Freund hat mein Erstaunen wahrgenommen und lächelt mich an:

„Sie hat eine zweite Ausgleichswelle bekommen...“

Er erzählt dann noch etwas von Ordnungen ersten, zweiten und dritten Grades, die durch die Drehungleichförmigkeit von Ottomotoren zwangsläufig zustande kommen und die damit weitgehend ausgeschaltet sind.

Und noch etwas ist sehr auffällig:

Ich hatte mal eine Yamaha FJ 1300 mit einem mechanisch extrem leisen Motor und Antriebsstrang:

Selbst mit abgenommenen Helm und die Ohren ganz nah am Zylinderkopf - phänomenale mechanische Laufruhe - genau wie jetzt an dieser GS!

Ein 2-Zylinder ohne das heute bei den GSsen übliche Leerlaufgeschepper und Geklapper - daß ich das noch erleben darf!

Übrigens: Der wirklich geniale 6-Zylinder der K 1600 GT ist antriebsstrangseitig keineswegs leiser als die aktuelle GS:

Bei beiden (und allen anderen auch) wird durch die auch im Leerlauf mitdrehende Getriebeantriebswelle der gesamte Antriebsstrang wegen der Ungleichförmigkeit eines jeden Ottomotors zu einem Klappern, Scheppern, Rasseln, möglich durch die erforderlichen Spiele und Toleranzen aller sich drehenden Teile, angeregt.

Leerlauf rasseln heißt das bei den Vierrädrigen. Und wie bei diesen gibt's auch bei den Motorrädern Zug- und Schubrasseln, was bei vielen Motorradlern immer wieder die Sorge um einen Motorschaden hervorruft...

Kurz und gut:

Die MR 1300 GS ist so leise wie meine Yamaha damals - bin schwer beeindruckt!

Ich gestehe allerdings, so richtig hab' ich das gar nicht mehr mitbekommen:

Ich hab' ein bißchen am Gasgriff herumgespielt und mich sofort an das Laufverhalten meines vorletzten Porsche-Projekts erinnert:



Der V10 des Carrera GT dreht dank geringer Schwungmassen genauso blitzartig hoch und runter wie ein Rennmotor und wenn Du ihn ausgeschaltet hast, macht er schlagartig „keine einzige Kurbelwellenumdrehung mehr“, wie das „Brot und Buttermotoren“ mit großen Schwungmassen eben machen...

Hier übrigens unser noch leicht getarnter Getriebeversuchs-Carrera GT- kurz vor Serienbeginn...

Zurück zur GS:

Ohne einen Meter gefahren zu sein, Du hast das Gefühl:

Besser kann man einen 2-Zylindermotor nicht mehr machen!

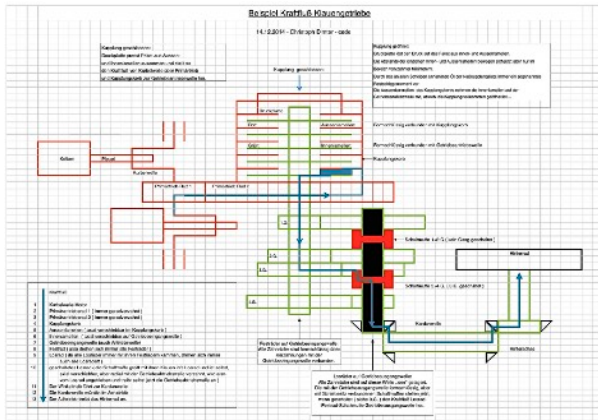
Um mal ein paar Adjektive, die scheinbare Gegensätze charakterisieren, zu nennen:

Sanft und gierig, komfortabel und aggressiv, leise und anmachend, road&racing, nee, letztere sind kein Adjektive...

Ok, darf ich jetzt?

Der Schorsch, so nenn' ich ihn jetzt mal, wir sind ja in Bayern, versteht mich: „Aber das Versuchsgelände nicht verlassen!“ - Logisch, hab' ich ja unterschrieben - außerdem würden mich ganze Kohorten von BMW-Jungs gleich wieder einfangen.

Kupplung ziehen: Leicht wie bei der aktuellen GS heute schon!



Aber zu meiner großen Freude hat man inzwischen mein Patent zum geräuschreduzierten Einlegen des ersten Gangs realisiert: Mit Ziehen der Kupplung reduziert sich die Leerlaufdrehzahl des Motors von 800 1/min auf 600 1/min für ca. 2 Sekunden, in denen man bequem und nahezu geräuschfrei den ersten Gang einlegen kann.

Die Eingangswelle des Getriebes, die eigentlich stehen müßte und sich wegen des Schleppmoments der Ölbadkupplung eben noch mitdreht, muß für das Einlegen des ersten Ganges nicht mehr von wie heute 1100 1/min auf Stillstand, sondern nur noch von 600 1/min auf Stillstand abgebremst werden!

Die Drehzahlabsenkung funktioniert bestens und zuverlässig und der Motor scheint auch noch weniger als 600 1/min zu „vertragen“ - ziemlich sicher ein Verdienst der neuen Direkteinspritzung und einer wahrscheinlich verbesserten Ölpumpenleistung im niedrigen Drehzahlbereich...

Mit ganz neuem GS-Feeling rolle ich aus der Halle und „gleite“ ungefähr einen Kilometer geschwindigkeitsbegrenzt auf 30km/h geradeaus in Richtung Handlingkurs.

„Mein Test“ beginnt schon hier:

30 km/h in allen Gängen - woaoowhh - egal in welchem Gang, sie bleibt souverän, hat nicht mal 'ne Neigung zum Ruckeln, auch nicht im sechsten Gang und sie zuckt kein bißchen beim Öffnen der Drosselklappen.

Zum Handlingskurs geht's dann links eine kleine Steigung hoch und oben angekommen schau' ich mir die kleine Rennstrecke, die da unten vor mir liegt, genauer an.

Sowas hätte ich gerne vor der Haustür!

Von herrlichen engen Micky-Maus-Ecken in enger Folge bis zu langen, richtig schnellen 180°-Kurven mit kurzen Geraden dazwischen ist alles total übersichtlich vorhanden!

Was hat der Schorsch, äh Georg mir noch mitgegeben:

Zwei Stunden - maximal!

Also, auf los geht's los!

Ich rolle mal ganz ruhig und zurückhaltend auf die ersten Ecken zu - und wundere mich, daß ich ganz alleine bin..

Aber gut so, das reduziert den Stress, zeigen zu müssen, was für ein toller Moto-Hecht man ist...

Nächste Überraschung:

Ich war immer der Meinung, meine neue R 1250 GS fährt von selbst - tut sie nicht!

Diese hier fährt von selbst!

Nach drei, vier engen Kurven hab' ich das Gefühl, ich sei mit diesem Motorrad schon seit Jahren verheiratet!

Der Motor geht einerseits samtig weich, andererseits richtig druckvoll an's Gas und ich frage mich immer wieder, wie man einem 2-Zylinder gleichzeitig eine solche Laufkultur bei diesem unglaublichen Druck, und zwar vollkommen drehzahlunabhängig, beibringen kann.

Da fällt mir ein:

Jetzt sind auch die Auslassventile variabel, das heißt, je nach Last und Drehzahl öffnen die Ventile früher oder später und schließen früher oder später und/oder es ändert sich der Ventilhub.

Das Ergebnis aus Direkteinspritzung und variablen Steuerzeiten/Hub ist ebenso brachial wie eindrucksvoll:

Man verbessert damit nicht nur Leistung und Drehmoment bei gleichzeitig niedrigeren Drehzahlen, sondern auch Verbrauch, Abgas und einiges mehr - I am deeply impressed!

Die Teststrecke hier hat Grip ohne Ende und ich fahre ohne Anstrengung Schräglagen wie noch nie in meinem 950 000km-Motorradleben. Es geht immer noch weiter runter, das Hin- und Herschwingen ist funny ohne Ende, ich merke, wie die Hirnhälfte, die für Vernunft steht, mich einzubremsen versucht und wie ich nach kürzester Zeit diesen Flow spüre:

Du merkst, daß Du grade richtig gut drauf bist, daß Du eigentlich ein paar ruhige Surfrunden drehen wolltest und jetzt für Deine Verhältnisse gerade einen auf Racing machst.

Wo meine aktuelle GS bei geöffneter Drosselklappe beim Quickshifting einen wenig schönen Ruck durch den Antriebsstrang schickt, scheint die MR 1300 GS den Gang nahtlos in die nächste Stufe zu wechseln!

Überhaupt, Getriebe:

Superkurze Wege, deutlich reduzierte Schaltkräfte und, ich kann's nicht fassen - Hurra - ein siebter Cruising-Gang!

Er reduziert Verbrauch, Verschleiß, Drehzahl, macht gelassen, unbezahlbar das Teil: 100 km/h mit 3000 1/min!



Aber wir waren ja bei „gerade einen auf Racing machst“:

Als typischer Road- und Reisedriver mit grade mal zwei

Rennstreckenbesuchen sind mir hohe Schräglagen jenseits der 140 km/h eher unbekannt - jetzt grade komm' ich aus einer der unendlich langen 180°-Kurven und hab' am Ausgang allen Ernstes 170 km/h aus den Augenwinkeln auf dem Display gesehen...

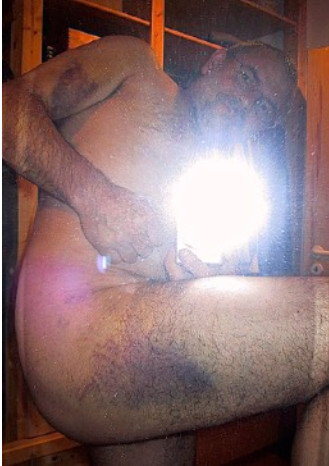
Kleine Episode am Rande:



Vor Jahren war ich mal mit meiner Suzuki GSX 1400 in Anneau du Rhin, einer feinen Rennstrecke im Elsaß, ganz in der Nähe von Colmar.

Nach einem tollen Tag mit Instruktor gab's nachmittags zum Abschluß „freies Fahren“... Mein Kopf hat gesagt: Laß' sein, Du bist platt!

Mein Moto-Herz hat gesagt: Ausnutzen!



Lange Rede, kurzer Sinn:

Nach zwei, drei Runden bin ich ziemlich heftig abgeflogen - platt, keine Spannung mehr, keine Konzentration mehr...

Daran hab' ich mich grade wieder erinnert:

Im Juli hat man mir zum Siebzigsten gratuliert und da ist es keine Schande, wenn man die 2 Stunden nicht voll ausnutzt - zumal ich eigentlich ausschließlich „ziemlich wild am Kabel gezogen habe“.

Aber klar: So oft kommt das nicht vor, daß Du ein solches Überfliegermotorrad auf einer kleinen Rennstrecke fahren kannst.

Ich wechsele also auf den Touristikkurs, der unter anderem auch mit Schlechtwegstrecke, Wasserdurchfahrten, und extremen Steigungshügeln versehen ist.

Am interessantesten war dabei die Schlechtwegstrecke:

Was ein Motorrad, mit dem man grade auf der Rennstrecke die eigenen Grenzen massiv ausgedehnt hat, gleich hinterher auf einer „Holterdipolter“-Schlaglochstrecke wegfedern und -dämpfen kann, ist für mich schlicht unglaublich!

Schon bei meiner aktuellen GS schau' ich immer wieder fasziniert auf die auch bei scheinbar aalglatter Straße unaufhörlich arbeitende Gabel - was diese GS dazu noch drauflegt, ist der Hammer: Wegbügeln ist genau der richtige Ausdruck!

Was Du unter Dir siehst und was Du auf dem Motorrad wahrnimmst, scheint ganz und gar nicht zusammenzupassen:

Die Fahrbahn scheint potteben und die Gabel arbeitet ununterbrochen!

Egal worauf Du unterwegs bist - das Teilchen bettet Dich höchst komfortabel!

Über eine phänomenale Bremsanlage, die Dir erst klar macht, wieviel ein Energievernichter zum Wohlfühlfaktor auf einem Moto beiträgt, brauchen wir nicht zu reden - den hat die GS auch heute schon.

Oder über eine Sitzposition, die auch nach stundenlangem Fahren nicht ermüdet.

Oder über den Verbrauch, der mit der Direkteinspritzung bei nochmals höherem Drehmoment (super!) und höherer Leistung (brauch' ich eigentlich nicht!) bei geringerer Drehzahl (das will ich haben!) nochmal um einen knappen halben Liter pro hundert Kilometer gesunken ist!

Oder über, oder über, oder über...

Als ich die MR 1300 GS dann an den Schorsch zurückgebe, wird mir immer klarer, womit ich in den letzten beiden Stunden unterwegs war:

Mit dem weltbesten Motorrad, das für die verbleibende Zeit der Verbrenner ziemlich sicher von keinem anderen Hersteller mehr eingeholt werden wird!

Mit der Wollmilchsau, deren gelegte Eier genialer denn je ausfallen!
Mit einem epochalen Motorrad, das ähnlich wie der Elfer von Porsche einsam auf einem Podest steht, zu dem die Anderen neidvoll hochsehen!

Naja, und dann hat der Schornsteinfeger geklingelt - er hat sich entschuldigt, daß er so früh morgens schon kommt und daß er meine Frau und mich hoffentlich nicht aufgeweckt hat...
Hat er aber!

Denn dieses absolut unglaubliche Motorrad, von dem ich am liebsten eines für's Wohnzimmer zum Ansehen, eines für die Garage zum „Verbasteln“, eines zum Cruisen, und eines zum Racen hätte, das gibt's natürlich gar nicht!

Kann's auch gar nicht geben:

Dazu müßte man die Kräfteverhältnisse der Entwicklungsabteilungen „etwas“ verändern:
Erbsenzähler: -60% / Designer: - 10% / Antriebsstrang: +50% / Qualität: +40% usw., usw...
Und der Apparat käme dann bei ungefähr 50 000€ an...
Ohne die BMW-typische Aufpreisliste versteht sich!

Und daß die MR 1300 GS, die dann irgendwann mal kommen wird, alles noch ein bißchen besser kann wie die GS heute, ist eh' klar - am interessantesten wird das Thema Gewicht sein...

Leider ist auch relativ sicher, daß BMW-Motorrad nach alter Väter Sitte wieder ein neues Motorrad auf den Markt bringen wird, das, während wir Kunden es fahren, über die folgenden Jahre zu Ende entwickelt wird.

Solange aber wir verrückten Motojungs, sorry und Mädels, die BMW-Kisten kaufen, als gäbe es kein morgen, solange wir alle möglichen „BMW-Ausrutscher“ akzeptieren, solange die uns peinliche 800€-Garmin-Navis verkaufen, und solange wir 20 000€ und mehr für einen 2-Zylinder ausgeben, so lange werden sie mit uns Kunden eben auch „Hugoles“ machen...

Und so lange keiner der anderen Hersteller in dieser Liga mitspielen kann, machen sie das auch!
Das ist eben auch Marktwirtschaft:
Wer das beste Produkt hat, der hat auch die Macht.

Ich wünsche jetzt den BMW-Motorrad-Leuten noch ein erfolgreiches Entwicklungsjahr bis die 1300er GS dann in 2023 auf den Markt kommt.

Und ich bin ziemlich happy, daß ich eine hochmoderne, ziemlich geniale GS habe, die aktuell aus meiner Sicht keine wirklichen Gegner auf dem Markt hat.

Nach unglaublich tollen zehn K 1600GT-Jahren mit 160 000km hab' ich einen würdigen Nachfolger mit für mich wichtigen 75kg weniger Gewicht gefunden und mich in kürzester Zeit in das Teilchen verliebt!

Dem Schornsteinfeger hab' ich natürlich verziehen, daß er mich aus meinem GS 1300-Traum geweckt hat:

Meine geniale Testfahrt war ja zu diesem Zeitpunkt beendet...

Weissach, 17.10.2021, Christoph Dimter