

BOXER – FOR FØRSTE GANG



Tekst: Jørgen M Jørgensen

En tidlig august sommermorgen, ovenikøbet på en søndag, stod jeg tidligt op, startede Tykke Berta og kørte en rask tur tværs over landet. Fra Hadsund til Holbæk... godt 320 km.

Sådan noget bør man ikke gøre uden en god grund, og den havde jeg. Jeg skulle for første gang i mit efterhånden lange liv prøve at køre på BMW motorcykler med boxermotor. Jeg tror den officielle betegnelse for det vi havde gang i var "test-kørsel", men det er værd at pointere, at jeg ikke besidder teknisk indsigt eller snilde, så i dette tilfælde måtte det dreje sig om den subjektive og intuitive oplevelse for en, der hele sit liv har kørt MC med rækkemotor.

Med klubbladets redaktør som mellemed, havde jeg fået en aftale i stand med Morten Rasmussen (se billede 2). Denne umanerligt flinke, og i øvrigt modige mand, havde stillet 3 af sine 4 motorcykler til rådighed



BMW R65.

hed for mit "legeri". Og ikke nok med det, det helt rigtigt vejr havde han også fået kørt i stilling, så den dag var det svært at bevare pessimismen.

BMW R65 GS

Vi lagde ud med en BMW R65 GS fra 1989. Det skulle være en kort tur, fordi den med alderen havde tillagt sig nogle særheder når den blev tilpas varm. Fint nok med mig, men det var netop vigtigt for mig at få startet min boxermotor-indvielse med noget fra gamle dage, og så behersket arbejde mig op til nutiden. Så jeg var glad for den kølige imødekommenhed fra den gamle maskine, som stod meget flot og velholdt (se billede 1).

At komme afsted på den var på mange måder anderledes og lidt retro. Bare det at starte en boxer og mærke det kokette samba-sidevrik var pudsigt, og det automatiske sidestøtteben vækkede minder om "katastrofer" fra gamle dage... når man glemte at det var sådan det hang sammen.

Der var ingen ben i komme fra land på denne cykel, men jeg skulle lige ind i vanen med at tælle gear igen. Den korte tur vi kørte, var en fin indledning, det var jo ikke en overflod af heste jeg her skulle tæmme, 27 af slagsen var der, så jeg kunne egentlig bare koncentrere mig om at følge efter Morten og tælle gear.

Knapper og betjening kom hurtigt på plads, men det tog mig lidt tid at finde fodbremsen, som jeg først troede de havde glemt at sætte på, men ved nærmere eftersyn fandt jeg den inde under motorblokken, føltes det. Både den (tromlebremse, i øvrigt) og forbremsen virkede godt, sikkert og effektivt. Undervejs var jeg dybest set bare forundret over, at jeg ikke syntes jeg kunne mærke jeg kørte på en boxer, men mere at jeg havde en udpræget længsel efter flere heste!

BMW R1200 GS ADVENTURE (2013)

Næste cykel var en BMW R1200 GS Adventure (53.500 km), olie kølet med 110 hk, årgang 2013 "Tripple Black Edition" (se billede 3). Her begyndte der at ske noget. Når man ser sådan et bæst, virker den umiddelbart stor og tung, altså foroven: en svulmende overkrop, grænsende til det vulgære. Min første tanke var, at den der, dén kan jeg nemt få til at vælte. Og apropos vælte: Morten bedyrede, uopfordret, vil jeg kraftigt betone, at skulle jeg komme til smide en af cyklerne undervejs, gjorde det ikke noget!

Altså, det er jo den slags udsagn der et kort øjeblik får det til at sortne for øjnene, giver en åndenød og fugtige håndflader, men han mente det. Begge de store GS'er vi skulle køre på fra nu af, var udstyret med bøjler og beskyttelse her og der... en sten faldt fra mit hjerte.

Nu hører jeg ikke til blandt de højeste i min årgang, så det at komme op på sådan en GS Adventure var lidt uvant, men man kommer hurtigt efter det: op på fodhvileren før man svinger benet over. Når man så er kommet på plads, kommer fornemmelsen af ikke

at kunne nå jorden, for de er godt nok højbenede, de der. Bevares, nå jorden kunne jeg, men det var med tåspidserne, så hvis der skulle padles rundt med bæsterne, havde jeg ikke mange chancer. Også denne olie kølede GS kvitterede med et lille vrik ved start, jeg noterede mig ikke om den vandkølede gjorde... men mon ikke?

Kørestillingen på en GS er formidabel, fandt jeg ud af! Man sidder højt, meget højt, "rattet" sidder højt, meget højt, og er bredt og magtfuldt. Meget af det der foregår i cockpittet er velkendt, en mere moderne udformning end på min K1200 GT fra 2008, men tilsvarende funktioner... som de så bare har flyttet rundt på for at fjerne fokus fra kørsel og medtrafikanter.

2013 modellen havde de der åndsvage blinklys-knapper, hvor man er tvunget til at bruge begge hænder for enten at blinke, eller at holde op med det. Dermed faldt den basale, praktiske betjening af cyklen hurtigt på plads.

Men der hvor jeg virkelig kunne mærke forskellen på denne boxer og hvad jeg ellers er vant til med



Morten Rasmussen. Denne umanerligt flinke, og i øvrigt modige mand med to af sine boxere.

rækkemotoren, er gangkulturen. Det er ikke en motor der spinder, det er en motor der uden blusel gør opmærksom på sig selv, garneret med en dyb og mandig udstødning, hvor man har fornemmelsen af at man larmer ørerne af alle omkring en. Det er som at tage i Operaen i kedeldragt: det ændrer ikke på musikken, men det føles lidt forkert... indtil man vænner sig til det.

Det pudsige er så, at man lynhurtigt føler sig hjemme på cyklen, alt sidder hvor det skal, og alt virker som det skal. Motormæssigt måtte jeg notere mig, at den leverer varen markant anderledes og mere grovkornet end jeg er vant til. Når jeg så erkender at den nok skal være grovkornet, og at den trækker godt til, fra midten af kældertrappen... så bliver det sjovt. Det er ikke nødvendigt hele tiden at cykle rundt i gearene, den afleverer fint sit dyrehold også fra lave omdrejninger. Der var flere vibrationer i tomgang end jeg er vant til, men ikke nogen som jeg noterede mig ved kørsel, så jeg nød det.

I forhold til GS'eren fra 2017, som jeg kører på om lidt, var der noget mere lyd i denne 2013 model, og en sadel som jeg i den grad følte bidrog til den hjemlige hygge. Jeg havde det trygt og godt, og nåede også undervejs at nyde det flotte landskab, som Morten pertentligt havde udvalgt til os.

Jeg erindrer ikke eksakt de veje vi kørte på, men sceneriet var overbevisende flot, solen varm og venlig, og den lette sult var parat, da vi valgte at holde frokostpause i Rørvig. Frokostpausen indvarslede samtidig skift af cykel.

BMW R1200 GS ADVENTURE (2017)

Dagens sidste boxer var en BMW R1200 GS Adventure (93.500 km). Vandkølet med 125 hk fra 2017 "Tripple Black Edition" (se billede 4). Meget var som på den forrige GS'er, men mere var nok i sidste ende anderledes. Alt det der med højde og siddestilling fortjener samme ros og ordvalg som ovenfor. Men her røg jeg ind i nøglefri betjening, farver i diverse displays i cockpittet, mindre komfortabelt sæde (originalt BMW Rallysæde), knap så højlydt udstødning,

"lykkehjul" ved venstre håndtag, ingen vibrationer som nogen gider tale om, quick-shift og knopdæk. Bare for lige at tage det grove.

Meget af det jeg oplevede og skrev om GS'eren fra 2013 gælder også for den her, men det var tydeligvis en nyere aftapning, til den positive side. Her var det tydeligt, at jeg boksede (tø-hø) med en nyere version, hvor informationsmængden var til den rigelige side. Jeg mener ikke at jeg var specielt



Forfatteren med "endnu" en boxer.

til fare for den øvrige trafik, men der var meget information jeg kunne hive ud af displayet, så i rolige og kontrollerede stunder undervejs, fik jeg, trods alt, bladet lidt rundt.

I modsætning til modellen fra 2013 erindrer jeg ikke, at jeg overhovedet mærkede andre vibrationer end dem man retteligen kan forvente. Vindskærmen sitrede lidt under kørsel, men jeg var ligeglad, den blev siddende og det er ikke en man kigger ud af. Det skal så også betones, at vi kørte redeligt, sobert og forsvarligt (værdige repræsentanter for BMW MC Klub Danmark), men at der alligevel var nogle få situationer, hvor grebet om gasrullen skulle strammes. Her taler vi ikke om noget hysterisk, men jeg noterede mig en overbevisende lineær levering af de 125 heste ved overhalinger i alt for højt gear. De betydeligt mere grove dæk var jeg ikke begejstret for, de gav mig en fornemmelse af overstyring ved forsøg på mere kække nedlægningsvinkler. Til gengæld fandt jeg ud af (nåh, ja, ja: Morten røbede for mig) at GS'eren har en lille venderadius. Og selv jeg, iført skepsis, usikkerhed og knopdæk kunne næsten få den til at vende på en femøre. I øvrigt kan jeg sagtens vænne mig til nøglefri betjening og quick-shift... hvis det skal være.

HAR VI BRUG FOR KONKLUSIONER?

Tilbage på min egen Tykke Berta, da jeg skulle vende snuden hjemad mod Hadsund, oplevede jeg det mest bizarre ved dagens kørsler. Efter 3-4 timer på nakken af de højbenede GS'er, havde jeg en fuldstændig overrumplende fornemmelse

Der "sidste boxer" prøvekøres.

af, at jeg sad med knæene oppe omkring ørerne, da jeg satte mig til rette på K1200'eren!

Den har jeg kørt over 60.000 km på de seneste 2-3 år, og pludselig virkede den fremmed og forkert, ene og alene fordi fodhilerne sad alt for højt! Efter 5-10 minutters kørsel var jeg heldigvis "hjemme" igen, og resten af turen over Fyn og op igennem Jylland var en fest. Men der var da lidt at tænke over.

Selvom det endte med at blive en lang dag, 10-12 timer på MC for mit vedkommende, var det en fornøjelse at køre på noget helt andet end det man plejer. Derfor en stor tak til Morten for lån af cykler, for smittende entusiasme og nogle rigtig fine veje at boltre sig på.

Jeg forstår udmærket at GS-modellerne er BMW's mest solgte. Selvom de kun har to cylindre, leverer de meget køreglæde, god kvalitet og langbenet frihed. Og eksperimenter, som ovenstående jo er, ender altid med, at man bliver bekræftet i de valg man har foretaget... eller også bliver man det ikke?

