



BMW S1000RR

El misil alemán

Texto y fotos: JCP

Hace diez años pocos hubieran pensando que BMW se embarcaría en el desarrollo de una deportiva de alto desempeño y mucho menos que tomarían el camino marcado por los japoneses. Ahora el resultado ya rueda en Colombia.

La S 1000 RR comenzó a gestarse varios años atrás, no sabemos a ciencia cierta cuando fue que en BMW decidieron hacer su primera deportiva del más alto nivel, pero si tenemos claro que los bocetos iniciales son de 2006 y fue el diseñador sueco Ola Stenegard el encargado de tan importante misión, de su puño salieron las líneas que más tarde se convertirían en una obra maestra, una pieza de ingeniería de gran belleza, eficiencia y refinamiento que nació con un único objetivo, ser la más rápida en su clase.

Yo, como muchos aficionados a las deportivas, comencé a seguirle el hilo a la historia de esta

máquina a mediados de 2008, cuando se vieron las primeras fotos de los prototipos de carreras que se estaban poniendo a punto para afrontar el reto de correr el Mundial de Superbikes de 2009 y así medirse cara a cara en las pistas con las más duras rivales que tendrían que enfrentar luego en la carretera. Para ese momento ya se tenía claro que los alemanes habían optado por tomar las soluciones probadas y evolucionadas por las casas niponas en décadas de competir y producir deportivas. La alemana tendría un chasis de aluminio de doble viga, un motor transversal de 4 cilindros en línea, suspensión delantera invertida, transmisión final por cadena, en

Somos Los Unicos Distribuidores AUTORIZADOS

MOTO SHOP
SPORT MOTORCYCLE

2011 RANGER RZR Line-Up
Acabado Agresivo y Nuevas Características

Todos los modelos tienen:

- Nuevo! 20% En rendimiento del consumo de combustible
- Nuevo! Sistema de administración del motor
- Nuevo! Aceleración progresiva en viaje
- Nuevo! 800 HO Doble EFI con 53HP (40kw)
- Nuevo! Guantero con capacidad de 11 litros de almacenamiento impermeabilizado
- Nuevo! Trompa estilizada y llamativa con 29% más área de refrigeración
- Nuevo! Iluminación más fuerte con cabezales superiores de 60 Watt Hi/Low
- Nuevo! 10% más de capacidad de combustible

KTM **POLARIS**
The Way Out

CRA 38 No 10 A 40 TEL. (4) 311 39 69 WWW.MOTOSHOP.COM.CO



La S 1000 tiene un tablero muy completo, pero si queremos acelerar de verdad no habrá tiempo de mirarlo, tan solo veremos el destello de la luz que indica el momento de cambiar.

de 9.000km de distancia, el monitor de un computador fue la opción para disfrutar la primicia y sin terminar de convencerme el inusual diseño frontal, quede fascinado con lo que pude ver, una verdadera superbike, compacta, afilada, con esa estampa agresiva que tiene que tener una verdadera purasangre, sin nada más que lo necesario para salir a desafiar el cronómetro, pero con una personalidad propia que salta a la vista con solo mirar sus faros asimétricos o sus laterales diferentes, con branquias de tiburón por la derecha y con una gran salida de aire por el lado opuesto.

Entre sus particularidades técnicas me llamó la atención el sistema de frenos equipado con ABS, aunque era algo predecible en una marca que es pionera en el desarrollo y aplicación de estos sistemas

resumidas cuentas cuando se vieron esas primeras fotos se fueron al piso todas las especulaciones que habían hervido en la web y en publicaciones especializadas del mundo entero. Ya era claro que BMW no pensaba apostarle a sus motores boxer, ni tampoco a suspensiones de propio desarrollo, tipo duolever o paralever, o a transmisiones cardánicas. El objetivo era entrar al territorio de los japoneses, aplicando todo lo que a ellos les había funcionado para competir en su mismo terreno y con las mismas armas.

Conociendo a los alemanes sabíamos que no se conformarían con hacer un simple "clon" de lo existente y eso quedó claro al ver por primera vez la S 1000 ataviada con su vestido de calle y tras conocer sus pormenores técnicos, que fueron develados junto con la moto en la pista de Monza, coincidiendo con la fecha del Mundial de SBK en mayo de 2009. Los mismos pilotos oficiales de BMW, Troy Corser y Rubén Xaus, australiano el primero y español el segundo, fueron los encargados de levantar el velo que cubría las motos, dejando boquiabiertos a todos los periodistas que allí se encontraban ese día. Para mí, que estaba a más





Los alemanes declaran 193 caballos y 209 kilos, prácticamente la misma relación peso potencia de un Fórmula 1.



El hermoso diseño de la luz de freno, que puede verse arriba, contrasta con las líneas simples del silenciador, que ya había sido reemplazado en las motos que probamos.



para moto, pero en especial me quedó sonando el control de tracción o DTC por sus siglas en inglés (Dynamic Traction Control), ambos trabajando al unísono con un sistema electrónico que permite al piloto elegir entre cuatro modos de entrega de potencia del motor y así tener una respuesta dulce cuando, por ejemplo, se maneja en piso húmedo, o disfrutar de toda la furia del cuatro en línea rodando en circuito. Incluso si el piloto lo desea puede desactivar las ayudas electrónicas y domar a la bestia en su estado salvaje.

Pero para ser sincero, lo que realmente me puso a alucinar fue la cifra de potencia que declaraban los alemanes ¡193 caballos a la rueda! para un peso de 209 kilos con el tanque lleno, eso equivale prácticamente a la relación peso potencia de un Fórmula 1 y de inmediato puso a la S 1000 RR por arriba de todas sus rivales, al menos en lo que a cifras se refería.

Semejante caudal de potencia es fruto de un propulsor totalmente nuevo, un tetracilíndrico muy compacto y liviano (59,8 kilos para ser exactos), donde los ingenieros de BMW aplicaron mucha de su experiencia en la fabricación de motores para F1, inclusive el sistema de distribución, que usa unos pequeños balancines individuales para transmitir el movimiento desde los ejes de levas a las 16 válvulas de titanio, es el mismo esquema usado en sus propulsores de la máxima categoría del automovilismo, una tecnología que garantiza un óptimo funcionamiento a altas revoluciones y que le permite al motor alemán girar mucho más arriba que sus rivales.

Finalmente los meses pasaron y se llegó la hora de subirme al misil alemán. Para cuando mi dedo pulgar derecho estaba accionando el botón de arranque en los pits de Tocancipá, ya era claro que BMW había conseguido hacer la mejor deportiva de su clase. Las revistas de Europa y Norteamérica habían tenido el privilegio de probarla meses atrás y también de compararla contra sus adversarias y a ambos lados del Atlántico estaban de acuerdo en que la primera deportiva de la casa bávara era la nueva reina de la categoría. Todo un logro para esta marca.

Mientras el motor tomaba temperatura, yo me dedicaba a observar detalla-



Nuestro kit pistón es aceptado y reconocido por todas las marcas nacionales



- Repuestos - Llantas
- Neumáticos - Rines - Accesorios

Cra 50 No. 41-55 Med - Col
Tels: (4) 232 99 85 - 232 55 88
santimotos@une.net.co

Somos importadores directos y distribuidores autorizados



Las dos caras de la S 1000 RR, brancías por la derecha y una gran salida de aire por la izquierda, sin duda un diseño con mucha identidad.



damente el completo cuadro de instrumentos con la línea roja del tacómetro a 14.000rpm y con sus dos pantallas digitales que despliegan todo tipo de información. Días atrás había escudriñado la moto por cada rincón en la vitrina de Ruta 40, cuando me llamaron a contarme que acababa de llegar la primera unidad, la misma que probaría en pocos minutos y que mostraba un nivel de acabados impecable, con infinidad de detalles exquisitos que no alcanzaría a describir en estas páginas y que vale la pena ir y descubrir en persona.

Tocancipá es una pista complicada, con frenadas fuertes, con abundancia de baches, con cambios de asfalto y con curvas de todo tipo, en pocas palabras el escenario perfecto para que una moto muestre sus fortalezas y debilidades. Los frenos trabajan a tope, las ruedas soportan un implacable castigo, las suspensiones tienen que dar lo máximo, el chasis se exige al límite y el motor

debe respirar a 2.600 metros de altura. Incluso si hubiera otra pista en Colombia, dudo mucho que fuera mejor campo de pruebas para una moto.

Cuando el motor estaba a temperatura salí a dar las primeras vueltas y de inmediato me di cuenta que siendo muy compacta, la S 1000 es generosa de espacio (solo para el piloto) y bastante cómoda, dentro de lo que se le puede pedir a una superbike, al mismo tiempo salió a relucir una indiscutible facilidad para dejarse llevar, con una dirección que hace exactamente lo que uno le pide, entra a las curvas con solo insinuárselo, se deja corregir en medio de la trazada y a la salida va como en rieles, gracias a esto la conexión fue inmediata y más pronto de lo pensado estaba saliendo de las curvas con el acelerador a fondo y girando bastante rápido para mis promedios normales.

En este punto debo confesar que no soy el mejor para llevar hasta sus límites una deportiva de altas prestaciones. Después de mucho meditarlo he llegado a la conclusión de que la naturaleza no me dotó de la agudeza en los sentidos que se requiere para exprimir una bestia de semejante potencia y mantener el fino control que se necesita cuando uno se mueve en el filo de la navaja. Más bien diría que soy un piloto promedio, con alguna experiencia en carrera, pero eso sí, con bastantes kilómetros en circuito, muchos de ellos en de-

portivas de primer nivel, lo cual me ha permitido desarrollar sensibilidad con esta clase de motos y también saber que con ellas se debe tener cabeza fría y ser conscientes de nuestras capacidades, porque de lo contrario se nos pueden salir de las manos y cobrarnos caro la impertinencia.

El sonido es tema aparte, la mejor música alemana que mis oídos hayan escuchado después de Beethoven. Hasta 7.000 revoluciones es un discreto murmullo, pero luego cuando abrimos a tope el acelerador y el aire fluye a plena capacidad por las cuatro toberas de admisión aparece un rugido de fiera salvaje que inunda los oídos dentro del casco y que pone a hervir la sangre. Pero mejor aún es el estruendo que produce con el escape de competencia Akrapovic. El día de nuestra prueba a falta de una S 1000 tuvimos dos para rodar, la unidad que nos facilitó Ruta 40 y una de un cliente que se sumó al plan y nos dejó probar su "criatura" con el mencionado Akrapovic. Solo puedo decir que en plena recta y con el acelerador a fondo me sentía como si fuera en la moto de Corser en una válida del Mundial de Superbikes.

En la segunda tanda comencé a usar el asistente de cambio, un dispositivo conocido en competencia como "Quick Shifter" y que de momento solo BMW ofrece como accesorio original. Este aditamento nos da la posibilidad de subir cambios sin soltar el acelerador ni tocar el clutch,

una maravilla para ganarle décimas al cronómetro y que funciona a la perfección en la alemana, que además tiene una caja de seis marchas muy precisa y cuenta con un clutch antibloqueo bastante efectivo, de manera que se pueden bajar cambios con toda tranquilidad y no vamos a sentir rebotes ni bloqueos en la rueda trasera o que la moto se quiera descolocar.

A medida que pasaban las vueltas y aumentaba todavía más el ritmo, comencé a sentir el efecto del control de tracción que dejaba derrapar la rueda trasera cuando abría el acelerador a tope estando aún bastante inclinado. La experiencia es magnífica porque en ningún momento se siente que el motor se corta o merma la entrega de potencia y además porque sin esta "ayuda" electrónica no es nada fácil poner a derrapar una mil sin perecer en el intento en curvas de las que se sale a más de 120km/h. Esa sensación es maravillosa, así sea con algo de trampa, pero si hasta el mismísimo Valentino Rossi se sirve de las bondades del control de tracción en MotoGP, por qué no iba a hacerlo un simple mortal como yo.

El gran problema al bajarse de la S 1000 es que luego todo se siente lento, su aceleración es tan poderosa que aplicando primera y segunda a fondo sentía que los ojos se me comprimían dentro de la cabeza, es difícil describir la forma en que esta moto nos dispara hacia al frente, como si fuera

un cohete lanzado a ras de suelo, con una curva de potencia que nunca decae hasta llegar a la línea roja. Sinceramente las primeras veces hay que tenerse confianza para exprimirla a fondo desde cero, aunque nuevamente el DTC nos da una mano, gracias a que esta programado para controlar el levantamiento de la rueda delantera y dependiendo del modo en que tengamos configurado el motor lo impedirá del todo o lo mantendrá en un nivel seguro. Inclusive la electrónica esta programada para permitir que pongamos primera, subamos el motor a 9.000rpm y soltemos el clutch con toda tranquilidad, pero eso sí, agarrando bien el manubrio porque es como si nos disparara una catapulta desde un portaaviones. En menos de 3 segundos pasaremos de 100, la barrera de los 200 la pulverizaremos en 6,5 segundos y antes de que el cronómetro alcance los 11 segundos ya habremos pasado de 250 por hora y si el espacio

lo permite la S 1000 nos pondrá a 300km/h antes de que podamos recordar si estamos al día con las cuotas del seguro.

Con un misil de semejante calibre no se podía escatimar en frenos y al final de la recta, con el tablero marcando cerca de 230km/h, daba gusto aplicar presión en la manivela con solo dos dedos y comprobar que los alemanes no se habían quedado cortos en este aspecto. El par de discos delanteros de 320mm y sus pinzas Brembo radiales de 4 pistones, con cuatro pastillas cada una, tienen una capacidad de detención que supera cualquier expectativa, tanto que BMW ha participado con la S 1000 en pruebas de resistencia de 24 horas usando los frenos de serie y estos han probado ser supremamente efectivos y resistentes al castigo en competencia. Además ahí está listo el ABS para darnos una mano en el momento en que nos excedamos y así con la ayuda de este sistema

Tapiwan
15 años
FORROS ORIGINALES Y DE LUJO
ESPUMAS, BASES Y SILLINES
REPUESTOS PARA PIAGGIO
E-mail: tapiwan@une.net.co

PBX: (4) 262 87 01
Fax: (4) 381 28 52
SERVICIO AL CLIENTE
01 8000 941033
Calle 38 N°. 52-39
Medellin-Colombia

Nirin
MADE IN JAPAN
Discos de clutch 100% japoneses
Máxima calidad a su alcance

IMPORTADORES MAYORISTAS:
DISTRIMOTOS PBX: (6) 335-4422 - FAX: (6) 334-1586 / 335-1972 - Pereira - gerenteventas@distrimotos.com
JOTAPARTES PBX: (6) 744-2076 - FAX: (6) 744-2076 - jotapartes@telecom.com.co
PAREMOS PBX: (4) 265-7606 - FAX: (4) 265-5919 - pareventas@une.net.co



salva vidas lograr frenadas imposibles en otras deportivas desprovistas de este aditamento.

El chasis es sólido como una roca y no se inmuta para administrar tal cantidad de potencia, aunque lo mismo debo decir de las suspensiones y del hermoso basculante que agarra la rueda trasera. Por cierto BMW optó por desarrollar el monoamortiguador y la horquilla invertida con la firma alemana Sachs, que sin experiencia previa en este campo logró un resultado envidiable. En las curvas rápidas de Tocancipá, el límite lo ponía mi instinto de conservación, porque la moto iba pegada al suelo sin inmutarse en lo más mínimo, claro que no se puede desconocer tampoco el soberbio agarre de las llantas Metzeler Racetec K3 que son equipo de serie en la S 1000 y que ya habíamos probado en estas mismas páginas a comienzo de año con muy buenos resultados.

Algo destacable de las suspensiones es que incorporan escalas numeradas en todos los puntos de calibración de las mismas, gracias a esto y a una guía muy clara que tiene el manual, resulta demasiado fácil ajustarlas a nuestro estilo de manejo o al uso que le vamos a dar a la moto. Lastimosamente dicha posibilidad de regulación no está presente en el amortiguador de dirección y en las zonas con baches cuando aceleraba fuerte podía sentir que el manubrio comenzaba a oscilar un poco, nada para preocuparse, pero de todas formas esto hubiera desaparecido con solo poder endurecer un poco el amortiguador de dirección.

Después de la pista era tiempo de enfrentar la S 1000 al mundo real. Una mañana de viernes que amenazaba lluvia, mientras todos se dirigían a sus trabajos, yo me encaminaba al mío, que era buscar carreteras de todo tipo y hacer el mayor número de kilómetros posibles en el misil alemán. La ciudad definitivamente no es el mundo de una deportiva, pero la BMW tampoco lo hace mal, gracias a un motor que es bastante dócil y generoso en torque desde solo 2.500rpm, donde ya está poniendo 6.0kg-m en la rueda trasera, en otras palabras más torque del que genera una Freewind 650 y eso que apenas vamos en marcha mínima. Conociendo esto es fácil entender porqué la alemana se convirtió de inmediato en la deportiva de serie más rápida en el cuarto de milla.



La forma de los faros no obedece a un capricho estético del diseñador, el redondo está pensado para hacer más eficiente la luz larga y el alargado consigue una mejor distribución lateral de la luz baja. El equipo de frenos es del mejor nivel y su efectividad impresionante.



Buscamos pilotos con el ADN de las grandes motos

Nueva Yamaha
FZR
Beyond Logic



YAMAHA

The Art
of Engineering

MÁS INFORMACIÓN
☎ 01 8000 93 92 62

www.lincolnmotos-yamaha.com.co



El motor reúne mucha de la experiencia de BMW en F1. En total pesa solo 59,8 kilos. Abajo el hermoso basculante de aluminio.



Al dejar la ciudad me enfrenté a un tramo de montaña que estaba parcialmente húmedo, oportunidad para ensayar el modo "rain" o lluvia, que seleccioné desde un botón en el comando derecho sin detenerme. De inmediato el motor perdió bríos y se hizo mucho más suave la respuesta al abrir el acelerador. Pero también el control de tracción y el ABS se hicieron más sensibles que en modo "sport" y "race" (deportivo y competencia) que ya había ensayado en la pista y en los que no hay mucha diferencia, salvo porque en el segundo el DTC deja derrapar un poco más la rueda y tolera que se levante un poco adelante. Pero volviendo a la ruta, al entrar a una curva y sin previo aviso me encontré con un derrumbe tapando media vía. Con el suelo mojado y la moto inclinada no tuve más que confiar en el ABS. La enderecé, apliqué ambos frenos y por suerte la electrónica hizo su trabajo impecablemente, solo fue un susto y me fui pensando si yo hubiera tenido el tacto para dosificar semejante potencia de frenado y salvar esta situación sin la ayuda del ABS. Al final me quedé con la duda, y siendo sincero no me gustaría hacer la prueba. Me quedo con la seguridad que brinda el ABS y me quito el sombrero (o el casco) por el gran trabajo que hicieron en la casa alemana con este sistema, que no solo es efectivo sino también muy compacto y liviano.

Luego las nubes se fueron y pasé un día de los mejores que recuerdo en una deportiva de este nivel. En total rodé 400km, muchos de ellos en la sinuosa vía que de Medellín conduce a la capital. La moto se portó de maravilla y al final del día no terminé tan cansado como imaginaba, solo la muñeca derecha acabó algo resentida y eso se debió a que el tacto del acelerador es un poco más duro de lo normal.

La verdad es que el consumo de combustible no es un tema prioritario cuando uno tiene entre las piernas una máquina con más de 190 caballos y en la que es difícil resistirse a la tentación de abrir el acelerador, pero de todas formas le hicimos las cuentas a la BMW y encontramos que en promedio cada galón rindió 68km en carretera y el tanque llegó sin problemas a 250km con el tablero todavía indicando que había combustible para otros 30km más, dos puntos adicionales a favor de la alemana.



IMB COLOMBIA

AHORA EN MEDELLÍN



can-am

EVINRUDE

SPYDER

SEA-DOO

Distribuidor Único Autorizado Para Colombia
Medellín- Calle 16AA Sur #42-95 PBX: 3132210

Bogotá - Cali - Bucaramanga - Cartagena
www.imbcolombia.com

Después de disfrutarla en pista y carretera, devolví la S 1000 con muy buenas sensaciones, solo quedó pendiente ensayarla en el modo "slick", que está reservado para llantas de competencia sin labrado (llamadas slick en inglés) y en una pista, como se esmeran en advertirlo sus creadores, este es el modo en que la moto se torna más briosa, donde el control de tracción permite que la rueda trasera derrape mucho más, que la delantera se levante cuando entra toda la potencia y a su vez el ABS tolera el bloqueo de las ruedas hasta cierto punto para que se pueda dar un pilotaje más agresivo, esta parte se quedará en la lista de pendientes, lo cierto del caso es que nunca antes había rodado tan rápido y tan relajado en una mil y esto se lo tengo que abonar casi por completo a las virtudes de la moto, que a nivel dinámico le pone todo fácil al piloto, acelerar, cambiar, frenar, entrar y salir de las curvas, todo fluye con demasiada naturalidad, además para cuando nos excedemos ahí están las ayudas electrónicas que brindan tranquilidad y que nos permiten, a pilotos normales, disfrutar de una bestia de semejante poder y sentir que la tenemos controlada, porque la S 1000 es prácticamente una moto de carreras matriculable o en otras palabras un misil alemán que puso en jaque a la artillería nipona. **DM**

En carrera



BMW puso en escena la S 1000 RR en 2009 cuando entró a competir en el Mundial de Superbikes, un año antes de sacar la moto a la venta y esto sirvió como laboratorio de pruebas. En 2010 comenzaron a llegar los resultados, Troy Corser (en la foto) ha logrado dos podios (Monza y Misano) y una "pole" esta temporada. Pero donde sí han barrido es en el Mundial de Superstock 1000 que se corre con motos sin modificar, allí el piloto Ayrton Badovini ha conseguido imponerse en las 8 válidas que van hasta el momento, un resultado impresionante.

Acción en video

Visitando demotos.com.co podrán ver un video de acción de la S1000RR que realizamos con una minicámara VID.

Ficha Técnica

Motor	Cuatro cilindros en línea, DOHC, 16 válvulas, Refrig. por agua
Cilindrada	999 c.c.
Rel. compresión	13.0 : 1
Torque Máx.	11.4 kg/m a 9.750rpm
Potencia Máx.	193 hp a 13.000rpm
Alimentación	Inyección electrónica
Transmisión	6 velocidades
Embrague	Multidisco en aceite
Susp. Del.	Telescópica invertida
Susp. Tra.	Monoamortiguador
Freno Del.	Doble disco 320mm diam.
Freno Tra.	Disco 220mm diam.
Peso	209 kg en orden de marcha
Capacidad Tanque	4.6 galones (17,5 L)
Precio	\$58.000.000
Para saber más	www.s1000rr.com

