

**Fuera de Serie**



# BMW R1200GS

## Viajera por vocación

No podíamos quedarnos indiferentes ante esta moto y la verdad es que nadie puede, no sólo por ser la tercera generación de la todo terreno de alta cilindrada más vendida del mundo o el último desarrollo del motor que le ha dado fama a la marca alemana, sino también por su espectacular diseño, por la tecnología que encierra y por esa sensación de estar ante una moto que ha sido pensada para devorarse el mundo entero, con o sin asfalto bajo sus ruedas, como si se tratara de un paseo dominical.

No habíamos querido reseñar esta moto antes, a pesar de que su presentación fue a principios de año, por que estábamos esperando la oportunidad de hacer unos cuantos kilómetros sobre ella y ese momento llegó por fin hace unas semanas gracias a Ruta 40 y a uno de sus clientes que amablemente nos permitió hacer una pequeña prueba sobre su moto, pero antes de contarles las sensaciones que se tienen al estar sobre ella, es buena idea conocer

un poco sobre su historia y mirar en detalle la refinada tecnología que encierra.

### Gelände / Strasse

De estas dos palabras que traducen campo y asfalto, surgió el nombre de la máquina con la que hace 25 años BMW inventó el concepto de las motos viajeras para todo terreno, la R 80G/S, un modelo cuyos orígenes se remontan a los años 70, cuando BMW participó en carreras de enduro con prototipos propulsados por el motor de cilindros opuestos, también llamado boxer, de ahí surgió la primera GS con motor de 800cc que se convirtió en un éxito inmediato en ventas y un suceso en competencia con 4 victorias en el rally París Dakar conseguidas por los pilotos Hubert Auriol y Gastón Rahier. De esta manera la R 80G/S se fue convirtiendo en la moto preferida por todos los motociclistas sedientos de aventuras y a pesar de que no era perfecta, sus debilidades eran aceptadas como rasgos propios de su carácter

BMW y compensadas por la confiabilidad de su robusta mecánica con transmisión por cardán que permitía olvidarse por completo del engorroso mantenimiento de las cadenas. En 1987 nació la R 100GS con la cual el bicilindrico creció hasta 980cc, añadiendo 10 caballos a los 50 que rendía la 800 e incorporando mejores suspensiones junto a un cardán articulado, llamado Paralever, que le proporcionaba una mayor suavidad de funcionamiento, adicionalmente ofrecía una mejor protección aerodinámica, una mayor comodidad para ambos ocupantes, gran autonomía y suficiente capacidad de carga, todo esto sin dejar de ser una todo terreno. La 1000 se mantuvo sin mayores cambios hasta que en 1993 BMW sorprendió con la R 1100GS, una moto 100% nueva, de diseño futurista, que incorporaba el nuevo motor boxer con culatas de 4 válvulas e inyección electrónica, que añadía 20 caballos extra, elevando a 80 la cifra de potencia. Con esta moto,



Distribuidor Exclusivo para **Colombia**

**AVON**  
TYRES

**TOURATECH**  
Deutschland  
Touring Rallye Racing Equipment



**HJC**  
HELMETS

**SHOEI**

Calle 34 No. 44A - 65 Tels: (4)3843200 - 2623059 Fax: (4)2622073 - Medellín - Colombia - ruta40@mega.net.co - [www.ruta40.com.co](http://www.ruta40.com.co)

# ZEUS

H E L M E T S

Distribuidos por: **Dos Ruedas** Cll. 36 # 45-32 Tel: 2626688 Medellín  
Cr. 38 # 8-35 Tel: 3524687 - **Despachos a todo el país**



que se ganó el sobrenombre de "pico de loro" por su guardabarro delantero alto, la marca alemana entró en la segunda generación de la familia GS. Después en el 99 la cilindrada subió nuevamente con la salida de la R 1150GS que fue una evolución de la 1100 con 5 caballos extra y algunas mejoras en el diseño, siendo la más notoria el faro de doble óptica, por último en el 2002 salió la Adventure, que es una versión de la 1150 más enfocada al uso en destapado. Tal ha sido el éxito de la GS en todas sus versiones, que se han producido más de 185.000 unidades hasta la fecha, siendo el modelo más vendido por la casa alemana, convirtiéndose en una verdadera mina de oro para BMW y ahora con la llegada de la 1200, seguramente esta cifra seguirá creciendo.

### Tercera Generación

Ante una competencia que cada vez se hace más difícil, BMW se dio a la tarea de renovar su máquina más exitosa, trabajo que comenzó hace 4 años en el más absoluto secreto y los frutos de esta tarea no dejan duda de que la marca alemana no piensa ceder ni un milímetro de ventaja a nadie y por eso no se han contentado con un simple aumento de cilindrada y algunos retoques estéticos, han hecho una nueva moto que supone la tercera generación de la familia GS, un nuevo motor que es la quinta generación del afamado boxer y han dejado a todos con la boca abierta contemplando el resultado.

Lo que más sorprende son las cifras, pues con un aumento de sólo 50cc se ha logrado subir la potencia en 15 caballos, llegando a 100 unidades y el peso se ha reducido en 30 kilos, marcando en la báscula 207 kilos en seco, con esto el salto en desempeño ha sido abismal en todo sentido. Para lograrlo no han usado ni una sola pieza del modelo anterior, sometiendo cada componente al más estricto régimen, comenzando por el nuevo motor donde se han ahorrado 3 kilos.

Este nuevo propulsor de 1.170cc es el primer boxer de la casa que cuenta con un eje balanceador, que elimina casi por completo las molestas vibraciones que han sido una característica que acompañó por 82 años a todas las boxer de la marca teutona. Su

sistema de gestión electrónica BMS-K, desarrollado por la propia BMW, es de los más evolucionados que actualmente equipa un moto, contando con múltiples sensores que le permiten ajustar en milésimas de segundo la mezcla y el encendido de acuerdo a

todos los parámetros de funcionamiento, controlando individualmente cada inyector y cada una de las 4 bujías (2 por cilindro) además es la primera moto que equipa en cada culata un sensor de detonación, que se encarga de atrasar el encendido cuando detecta



La nueva GS es una moto más amigable con todo tipo de usuarios

**Importación de repuestos**  
**Servicio Técnico**  
Calle 40 # 48-52 PBX 2325300  
Fax: 2326745 - Medellín  
e-mail: info@digemotos.com  
www.digemotos.com  
**DIGEMOTOS**

**ATMOPEL**  
**Distribuidos por:**

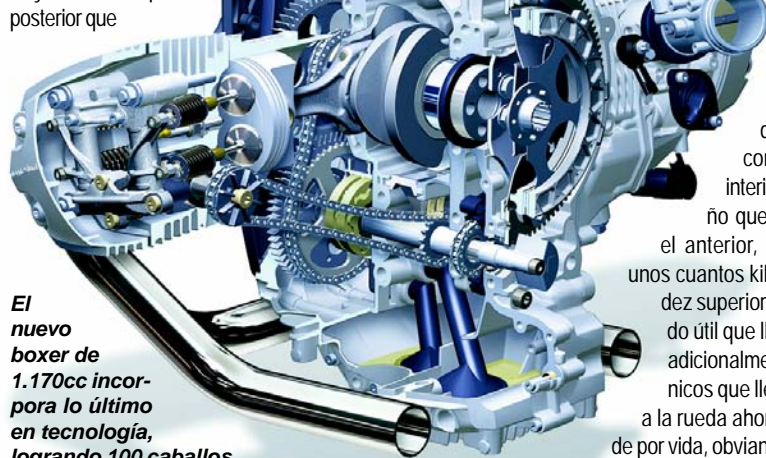
**BMW**  
**FORROS DE LUJO**  
**PARA MOTOCICLETAS**  
Tel: 284 84 24  
**Medellín**

## Fuera de Serie

alguna combustión espontánea o "cascabeleo", esta tecnología le permite al motor trabajar con combustibles de bajo octanaje, sacrificando de 3 a 5 caballos, a pesar de su elevada relación de compresión que llega hasta 11,0 a 1, esto supone un gran avance para una máquina pensada para viajar por todo tipo de lugares, inclusive se puede instalar un chip que le permite trabajar con gasolinas de octanaje inferior al de la corriente. El resultado de toda esta tecnología, además de verse en las cifras de potencia y torque, se nota también en una asombrosa reducción del 8% en el consumo de combustible, lo cual a permitido reducir el tamaño del tanque de gasolina, que ahora es en plástico, ganando también en peso.

Otra pieza que ha sido objeto de una evolución será muy apreciada por los usuarios de este modelo es la caja de cambios, que incorpora piñones con dientes helicoidales (hasta la fecha habían sido rectos) y se sirve de sincronismos, igual que en los carros, para lograr una suavidad de funcionamiento nunca antes vista en una BMW, que deja en el pasado todos los Clak, Clonck y demás traquidos que fueron por 82 años una de las señas de identidad más famosas de estas motos alemanas y que sus usuarios terminaban aceptando como algo normal. El embrague, que sigue siendo en seco, también ha sido mejorado, aumentado el disco de 165 a 185mm, para dejarlo a tono con la caballería extra que debe soportar.

En lo referente a la parte ciclo, se sigue confiando en el motor como un elemento portante y estructural al que van fijadas dos estructuras tubulares, una al frente y otra en la parte posterior que



El nuevo boxer de 1.170cc incorpora lo último en tecnología, logrando 100 caballos



a su vez se encargan de soportar todos los componentes de la moto. Estos elementos no sólo están mejor calculados y le confieren mayor rigidez a todo el conjunto, sino que además gracias a sus nuevas fijaciones, han superado un problema que tenían las versiones anteriores y era una tendencia a partir el subchasis trasero por el anclaje de la caja y que obligaba a montar unas platinas de refuerzo especiales.

En cuanto a suspensiones, atrás hay un impresionante monobrazo que ahora se denomina Paralever WAD y que de entrada sorprende al tener el eje de la rueda hueco y con 5cm de diámetro interior. Este nuevo diseño que es más largo que el anterior, además de ganar unos cuantos kilos, ofrece una rigidez superior y un mayor recorrido útil que llega hasta 200mm, adicionalmente los piñones cónicos que llevan el movimiento a la rueda ahora están lubricados de por vida, obviando la necesidad del

cambio de aceite. En el frente se sigue confiando en el sistema Telelever aumentando su recorrido a 200mm, sólo que para ganar rigidez y precisión en la dirección las barras han crecido de 35 a 41mm de diámetro y el basculante es de aluminio forjado. Los amortiguadores de ambas suspensiones son suministrados por WP (que es propiedad de KTM), ambos son regulables en altura y el posterior en extensión, con la ventaja de que este último es de funcionamiento progresivo, haciendo que sea más suave en la primera parte del recorrido y se vaya endureciendo gradualmente, con lo cual se gana estabilidad sin sacrificar el confort de marcha.

Los frenos, con dos discos en el frente y uno en la rueda posterior, montan el sistema EVO con servoasistencia y son del tipo integral parcial, esto en palabras sencillas quiere decir que hay un sistema que amplifica la presión de frenado, requiriéndose poco esfuerzo para lograr el máximo poder de detención y lo segundo se refiere a que accionando el freno delantero se envía presión al disco trasero, cosa que no sucede en el sentido inverso. Como aditamento extra se puede montar el sistema antibloqueo ABS que se puede desactivar a voluntad del piloto cuando se rueda en terreno destapado.

Otro gran avance de esta moto es su nuevo sistema eléctrico de tipo Single Wire (cable único) en el que todos los componentes eléctricos y electrónicos están unidos a un sólo par de cables principales por los



Motos & accesorios



Cra. 40 # 10-25 Medellín - Colombia  
Telefax: 2684497 - Tel: 3222188  
[www.llerasbike.vze.com](http://www.llerasbike.vze.com)

# Familia GS

De arriba a abajo vemos la R 80G/S, luego la moto que ganó el Dakar en 1985 pilotada por Gaston Rahier, sigue la R 100GS y más abajo la R 1150GS.



cuales viaja la información en forma digital, con esto han reducido en un 50% el cableado, mermando su complejidad y eliminando la necesidad de fusibles.

### Una moto más humana

Del diseño de esta máquina no es mucho lo que se tiene que decir, basta mirar las fotos para ver que no ha perdido las señas de identidad que la han hecho famosa, sólo que ahora todo en ella es más simple y funcional, su motor sigue siendo protagonista con los cilindros que sobresalen a los costados, adelante mantiene su inconfundible "pico" y el radiador de aceite ubicado justo debajo del doble faro asimétrico. A los lados del tanque vemos un par de tapas que se han agregado para darle un nuevo aspecto y brindarle protección aerodinámica a las piernas del conductor. La parte posterior, que conserva la salida del escape al costado izquierdo, se ha simplificado al máximo, tanto que parece como si le faltaran piezas, pero el objetivo a sido permitir la máxima capacidad de carga, dando prioridad a una inquestionable comodidad para sus ocupantes.

Al subirse en ella de inmediato se percibe la reducción del peso, de ahí que esta nueva GS sea una máquina mucho más humana, en la que no es necesario ser un fornido europeo para poder dominarla en parado, aspecto que restringía bastante las anteriores versiones. Ahora no sólo es muchísimo más fácil de controlar en todo tipo de circunstancias, sino que además su silla se encuentra más baja y es posible optar entre cinco opciones de altura, desde 810 hasta 900mm, con esto se adapta a usuarios que midan desde 1,60 hasta 1,90mt. El tablero, con velocímetro y tacómetro análogos resulta muy compacto, pero esto no le impide suministrar todo tipo de información en una pantalla digital que se ilumina automáticamente dependiendo de la intensidad de la luz del día. Por fin se les ha ocurrido retirar los interruptores que hasta la versión anterior venían en el tablero y ponerlos en los comandos que es donde deben estar, ya que además de incómodo resultaba

A la izquierda se puede ver el eje de la rueda trasera aligerado y la carcasa que aloja los piñones cónicos que ahora traen aceite de por vida. Abajo esta el compacto tablero con sus dos relojes achatados y la pantalla digital multifunción.



peligroso tener que soltar una mano para poder accionarlos.

Desde que el motor cobra vida es evidente que algo falta: las vibraciones, pero esto es algo que nadie extrañará, después al engranar la primera se tiene la segunda sorpresa, nada ha sonado y la caja es tan suave y tan corto el recorrido de la palanca que uno instintivamente pone la mirada en el tablero para comprobar que el testigo de neutra se haya apagado y que efectivamente estamos listos para arrancar. A baja velocidad se nota como ha ganado esta moto en finura y facilidad de manejo y es que 30 kilos se tienen que hacer sentir, junto a un motor que derrocha suavidad desde menos de 2.000rpm y que entrega 10kgm de torque a sólo 3.500vueltas siendo capaz de estirar hasta 7.000rpm en busca de esos 100 prometedores caballos. Al aumentar el ritmo y comenzar a apretar el bicilindrico la potencia y el torque se dejan notar, acelerando con un empuje bestial, pero sin sobresaltos ni brusquedades, que la lleva de cero a cien en 3,4 segundos y que le permite mantener tranquilamente promedios de 200km/h con pasajero y full de equipaje.

Después del motor lo más sorprendente es la frenada, que sin exagerar resulta excepcional, con una potencia que esta por encima de todo conocido y que es completamente aprovechable si se tiene el ABS (como en la moto que probamos), junto a esto también deja muy buena sensación la suspensión delantera que apenas se hunde un poco ante semejante tenida y esto permite usar sin temor alguno el poderío de los discos delanteros inclusive con la moto acostada, sin que esto afecte la trayectoria.

Al entrar en terreno de curvas, nuestro favorito, sale a relucir una estabilidad y una facilidad de manejo a

**Cycle** -15 AÑOS-  
Usadas  
1989 Juan Patiño B. 2004

**Las Mejores Usadas de Alta Cilindrada**

CBR - R1 - GS500 - SHADOW - FREEWIND - XT600 - XR650

Recibimos su moto en consignación

Distribuidor cascos SEUZ - CABERG

Cll. 34 # 44A-59 Tel: 2622095 Cel. 310 5004911 - Medellín



MOTO BOBINADOS

**Lincon**

MOTOS **CHAN CON CHAN**

Manrique - 17 años de experiencia

**Electricidad y Mecánica 2 y 4T**

**Bobinas - Alta Calidad**

**Chequeo de CDI - PDI hasta 8.000 RPM**

Trabajos garantizados por 3 - 6 y 18 meses

**Compramos Núcleos para Bobinas**

Cr. 53 # 38-17 diagonal a Atmopel Tel: 2321780

Espera la  
**NAVIDAD** en:



...Viene con **GRANDES** sorpresas

Cll. 38 # 51-34 Tel: 3815493 Telefax: 2325924 Medellín **Abrimos domingos y festivos**

**Repuestos,  
accesorios  
y llantas**

**Rectificada y  
encamizada  
2 y 4T**

**Cambio de biela  
y compensada**

**Acodalada  
de rines**

**Enderezada de  
suspensiones**

prueba de "tontos", pues esta moto al ser mucho más liviana y rígida ha mejorado bastante a sus predecesoras, que ya eran bastante buenas en este aspecto y al conectar uno a uno los virajes o al hacer correcciones a la trayectoria parece como si se llevara con el pensamiento, aunque en realidad basta con una leve insinuación al manubrio para que ella responda de inmediato y con absoluta precisión, brindando tanta seguridad que es necesario estar pendientes del velocímetro, porque cuando uno menos piensa esta en mitad de una curva, duplicando las velocidades legales y sólo el sentido común obliga a bajar el ritmo. En cuanto a comodidad no hay nada que decir, salvo que si no fuera por el físico hambre o la necesidad de tanquear uno no tendría que detenerse para

nada y lo mismo aplica para el acompañante que viaja como en primera clase, gozando del panorama gracias a la altura de su asiento.

Para concluir, hay que añadir que como es costumbre en esta marca, se cuenta con una amplia lista de accesorios, entre los que se destacan los rines de radios para los más endureros, un juego completo de maletas rígidas expandibles o un navegador con GPS que permite orientarse hasta en los lugares más desolados del planeta, que sin duda alguna serán el destino de muchas de estas máquinas y de sus afortunados propietarios.

Texto: Juan C. Posada - Fotos: JCP - BMW



La 1200 se puede equipar con múltiples accesorios, aquí se pueden ver las maletas rígidas que se expanden a manera de acordeón y la maleta de tanque.

### Ficha Técnica



<b>Motor</b>	2 cilindros opuestos, 4T, SOHC, 4 válvulas por cilindro, doble bujía, refrigerado por aire con radiador de aceite
<b>Cilindrada</b>	1.170 c.c.
<b>Rel. compresión</b>	11,0 : 1
<b>Potencia Max.</b>	100 Hp a 7.000 rpm
<b>Torque Máx.</b>	11,7 Kgm a 5.500 rpm
<b>Alimentación</b>	Inyección electrónica BMS-K
<b>Arranque</b>	Eléctrico
<b>Embrague</b>	Monodisco en seco, accionamiento hidráulico
<b>Transmisión</b>	6 velocidades
<b>Trans. final</b>	Cardán
<b>Susp. Del.</b>	Telelever monoamortiguador (190mm)
<b>Susp. Tra.</b>	Monobrazo Pralever (200mm)
<b>Freno Del.</b>	2 discos de 305mm con pinzas de 4 pistones
<b>Freno Tra.</b>	Disco de 265mm con pinza de doble piston Sistema ABS desconectable (opcional)
<b>Peso vacío</b>	199 kg. (en seco)
<b>Capacidad tanque</b>	20 Lt. (4 en reserva)

**NIKO MOTOS**

REPUESTOS - ACCESORIOS - TALLER  
**EN SABANETA**  
Cll. 68 sur # 43c-10 Tel. 3010475