

PRIMER IMPACTO BMW R1100S

Una BMW siempre será un objeto que despierta gran atracción, más aún cuando se trata de un nuevo modelo, y todavía mucho más si este modelo lleva la letra "S", sinónimo de "Sport", que en la casa alemana se ha identificado con motos que han dejado huella en su época.



Comenzando con las R 50 S del 60 al 62 y terminando con las R 100 CS del 80 al 84, máquinas caracterizadas por sus altas prestaciones, exclusivo diseño y mecánica de vanguardia. A las BMW que han portado esta letra les ha tocado la difícil labor de dejar en alto la marca en el ámbito deportivo, tarea que han sabido conseguir sin sacrificar por ello su confiabilidad mecánica, o la comodidad y facilidad de conducción típicas de toda Beeme.

Las S en la marca alemana no han sido muchas, por esto han sabido conservar su valor y han logrado mantener toda una tradición entre los más entendidos, a diferencia de lo que sucede con modelos japoneses que cada año se renuevan, dejando al poco tiempo a sus dueños con motos atrasadas, que pierden gran parte de su valor.

La nueva R 1100 S, se presenta como una máquina completamente nueva, en su clásica configuración boxer (cilindros opuestos), con el motor multivalvular presentado en el 93, que ha significado todo un respiro para la marca, y que incorpora una alta dosis de tecnología, algo usual en las motos de la casa alemana.

El Boxer más potente de BMW Beeme nunca se ha

vanagloriado mucho de la potencia de sus máquinas, pues sin ser escandalosa, nunca ha hecho falta, sin embargo en esta ocasión se ha trabajado mucho para conseguir una alta dosis de potencia, no mucha si la comparamos con las hiper deportivas japonesas de 150 y 160 HP, pero sí destacable para un motor bicilíndrico refrigerado por aire, que además mantiene un alto potencial a bajo y medio régimen, junto a una docilidad difícil de encontrar en las citadas japonesas, las cuales enfrascadas en una absurda carrera por lograr subir las cifras de potencia, han perdido estas cualidades, que a la larga son mucho más importantes en el día a día de toda moto de calle.

Para llegar a conseguir los 98 caballos (lo máximo que se haya visto en una BMW boxer de serie), se ha diseñado un nuevo sistema de escape al que

se debe el 70% del incremento, también los pistones son de nueva factura, aumentando la compresión de 10,7 a 11,7. Se ha optimizado la admisión gracias a un nuevo filtro de aire. El régimen de giro también se ha incrementado, por lo cual las bie-las se fabrican mediante forja, mucho más resistentes que las fundidas. Esta Beeme cuenta además con un sistema electrónico Bosch Motronic MA 2.4, que se encarga de controlar la inyección y analizar el propulsor en todo momento, reduciendo sensiblemente los tiempos de mantenimiento y reparación. La lubricación en los puntos clave se ha mejorado, a la vez que se ha incrementado la capacidad del depósito de aceite. El embrague es monodisco en seco, accionado por un sistema hidráulico, transmitiendo la potencia a una caja de seis velocidades más cerradas, en consonancia con su carácter deportivo.

A tono con la naturaleza



PRIMER IMPACTO



Por delante y por detrás, la R 1100 S, será fácil de reconocer. Estos son sin duda sus mejores ángulos



BMW es pionera en el uso de catalizador en motocicletas, otras marcas ya lo han incorporado, pero no con la fuerza de Beeme, pues todas las motos vendidas en Alemania lo llevan de serie, y es equipo opcional en casi todos sus modelos, incluida la R 1100 S, con lo cual las emisiones tóxicas se reducen en una gran proporción, algo en lo que otras marcas no han pensado aún y que en un futuro será norma para los vehículos de dos ruedas.

Más novedades
La lista de no-

vedades no termina aún, la R 1100 S incorpora las suspensiones Paralever (atrás) de un solo amortiguador, con anclaje al chasis y no a la caja como es costumbre, y un aligerado Telelever adelante, que integra a la suspensión telescópica un trapico anclado al chasis y un amortiguador que reduce el hundimiento en las frenadas, junto a una mejora sustancial de la estabilidad, lo cual se traduce en menor distancia de frenado, más confort de marcha y una mayor seguridad. Como anécdota cabe señalar que en otros modelos de la casa dotados de Telelever, es tanto el apoyo de la rueda delantera en la conducción y en las frenadas, que no es extraño gastar primero esta llanta que la trasera, algo difícil con suspensiones convencionales. Cabe anotar que en ambos trenes las suspensiones son multiregulables, operación que se realiza muy fácilmente y sin necesidad de bajarse de la moto, para lo cual se tienen dos perillas, una en la parte delantera justo delante del tanque y la otra en el costado izquierdo de la moto junto a la tapa lateral del carenado.

Otra novedad es el uso de materiales de poco peso, que se ven en el guardabarro delantero elaborado en fibra de carbono y las tapas de los balancines inyectadas en magnesio,

800 gramos más livianas que las normales y de diseño exclusivo para este modelo, cabe también mencionar la opción de disponer de un ABS de serie, ganando así mucho en la seguridad de las frenadas, operación que se encarga a un sistema de tres discos, dos de 305 mm adelante y uno de 276 mm atrás, con pinzas Brembo en ambos trenes. Como en los demás modelos de motor Boxer multivalvular, el motor cumple la función de ser parte integral y portante en la moto, y de él se anclan los diferentes sistemas, con lo cual se gana en peso y rigidez.

Rasgos europeos

Mirando la nueva Beeme se encuentra en sus rasgos la esencia del manejo estético de otras marcas europeas, donde la limpieza en las formas y colores es clave, además de detalles tan atractivos como las salidas de los escapes por debajo de la cola, la configuración monoplaça, gracias a una pieza fácilmente desmontable para llevar el pasajero. Se destacan en sus formas las tomas de aire del radiador de aceite, clásico emblema de los autos BMW, que armonizan con un faro asimétrico de doble óptica, rasgo que sin lugar a dudas marcará la personalidad de la nueva "S". Las direccionales, más polémicas, se integran a los protectores de las manos, conformando una pieza que rompe un poco la línea. Los espejos se ubican en el carenado (¡ya era justo!) y no en el manubrio como es usual en los demás modelos de la casa.

Es de destacar la importancia que toma el propulsor en todo el conjunto, parte in-



tegral del diseño en toda boxer. Los rines, sobre todo el trasero se destacan por su diseño, al igual que los estribos y los tacos del pasajero, piezas confeccionadas con todo el detalle.

Una Sport amigable

Todos los que han tenido la ocasión de rodar en motos sport japonesas, junto al impacto producido por su aceleración, coinciden en lo incómodas que son, esto debido a que se diseñan pensando más en las pistas y en la competición, que en el usuario normal, por esto su posición de manejo, a los pocos kilómetros ya se siente en el cuerpo y los acompañantes, más que disfrutar, se dedican a luchar por mantenerse a bordo. Con la R 1100 S, BMW no pretende batir a las "super sport", ni estar en las pistas con solo quitar dos o tres cosas, la idea es tener una moto de altas prestaciones y desempeño, que sin

ser una moto de turismo permita hacer largas distancias con un alto confort, pero que a la vez transmita a su piloto la sensación de una máquina hecha para rodar a ritmos escalofriantes, de esto se encargan sus 98 HP, que moviendo apenas 229 kilos con tanques llenos, harán las delicias de sus afortunados dueños.

Como es usual en la marca alemana, los accesorios se encuentran al orden del día, los más viajeros pueden disponer de un manubrio y una cúpula más altas, junto con varios modelos de maletines y bolsas sobre depósito. Por cierto la autonomía queda garantizada, gracias a su depósito de 18 litros, fabricado en aluminio.

Toda Beeme tiene el mágico encanto que emana su tradición, refinamiento y exclusividad, por esto un nuevo modelo de la casa alemana,

BMW R1100S
siempre encierra algo especial, fuera del alcance de muchos, pero siempre una ilusión de casi todos, por que ante todo, una BMW es una moto en todo el sentido de la palabra, que con su calidad y solidez mecánica se ha hecho valer por encima de su precio, devolviendo a cada uno de sus dueños mucho más de lo que pagan por tener una máquina de estas y sin temor a equivocarme la R 1100 S no será ajena a todo este prestigio, así que demos la bienvenida a la nueva "S" de la casa alemana.

Texto:
Juan C. Posada



los ingenieros de BMW aprovecharon el motor como elemento estructural del chasis

La R 90 S, marcó toda una época en los 70', sus 67 HP y su acertado diseño, le han valido para ello, incluso hoy día.



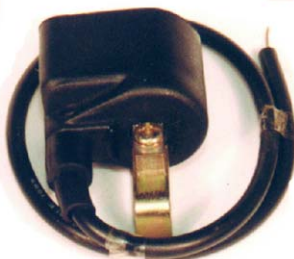
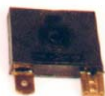
LIDERES EN PARTES ELÉCTRICAS Y ELECTRÓNICAS PARA MOTOCICLETAS



Reguladores de corriente



Rectificadores



C.D.I. y bobina de alta incorporados



Bobinas inductoras



C.D.I.