MOTOCICLISMO CLÁSICO

Nº 193

BMW R100RS
KILÓMETROS POR DELANTE

DENIA 2018
CLASSIC RACING REVIVAL

OSSA 250 SPORT/S72
LA REINA DEL TREBOL

MONTESA
ENDURO 125 H

NORTON MONTJUÏC

BMW EN GOODWOOD REVIVAL

59 GP LA BAÑEZA - RALLY DE LOS MONEGROS - RUTA A LOS 9 VALLES

EDICIONES MOTOCICLISTAS S.L.

Nº 193 - P.V.P: 5,50€

B 7918 LO
BMW

BMW R100RS

Kilómetros por Delante

La R100RS fue la primera BMW de serie equipada con un carenado. Y no era un carenado cualquiera: los técnicos trabajaron como si de un avión se tratara, para lograr una gran estabilidad y una protección perfecta para el piloto, y así crear una moto rutera de calidad superior. Por supuesto, sus aportaciones y novedades no se limitaban al carenado: con la R100RS la firma bávara quería ser la reina de la carretera.

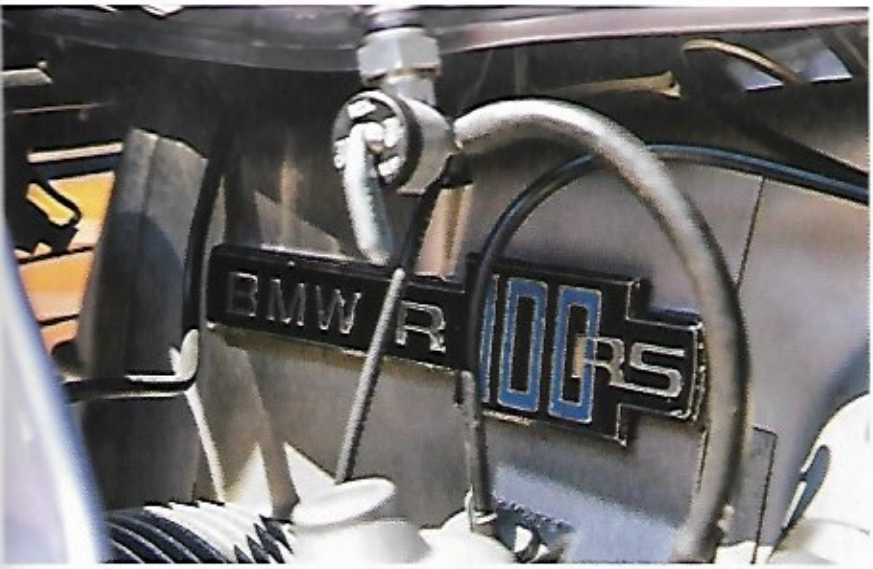
Texto: Carlos Polo- Fotos: Enrique Mayor Jr.
Equipamiento: Casco AGV Legends X3000
Cazadora, pantalones y botas Dainese Settantadue

www.motosclasicas80.com
motos clásicas
info@motosclasicas80.com

A mediados de los setenta BMW estaba muy cómodamente instalada en un segmento de motos grandes y cómodas, con un carácter especial y muy poca competencia. Otras grandes marcas, desde las europeas BSA-Triumph o Moto Guzzi, pasando por las japonesas Honda o Kawasaki, se batían el cobre en cada recoveco donde era posible vender una moto: desde los 125 a los 1000 cc, y desde las máquinas de carretera a las de enduro. BMW no; su gama empezaba en los 600 cc de la R60/6 y terminaba en los 900 de la R90. Cierto es que tampoco vendía millones de unidades, pero las casi 70.000 motos vendidas de la Serie 6 (en todas las cilindradas y variantes) eran más que suficientes, teniendo en cuenta el precio de sus máquinas. Entre sus argumento de ventas destacaba la fiabilidad, que le había llevado a firmar jugosos contratos con administraciones de diferentes países –en España todavía no– y aceptables prestaciones. Cierto es que la competencia apretaba, y si comparamos algunos modelos, como la R90S con la recién presentada Le Mans, los 67 CV de la moto germana estaban en clara inferioridad frente a los 72 de su rival italiana. Pero para un cliente de BMW esa diferencia era inapreciable.

Porque BMW, a lo largo de todos estos, años, había logrado crearse una clientela absolutamente fiel, impermeable a las modas y satisfecha con lo que BMW podía ofrecerle. En realidad la marca bávara no se caracterizaba por grandes avances técnicos, pero lo que daba a cambio del importante precio de sus motos

no tenía trampa ni cartón. El camino, desde luego, no había sido fácil: para empezar se vieron obligados a sobrevivir en la durísima postguerra, reconstruir lo destruido y empezar casi desde cero. Y luego, vencer la germanofobia que la II Guerra Mundial había creado, especialmente en los países aliados. Todo ello, por fortuna, había quedado atrás gracias al trabajo constante de los germanos. Poco antes del inicio de esta historia la división de motos de BMW, sin embargo, había estado cerca de desaparecer. El conglomerado de empresas bávaro había considerado



"EBERHARD VON KUENHEIM CONTRATÓ AL DISEÑADOR HANS MUTH, QUE APOSTÓ POR UN CARENADO INTEGRAL –ENTONCES ALGO INÉDITO SALVO EN MOTOS DE COMPETICIÓN–"

abandonar las dos ruedas, en beneficio de los coches, más rentables. Fue la consideración hacia esa clientela fiel la que la salvó.

Pero para 1975, y aunque la dirección de BMW tenía clara su intención de continuar produciendo motos, las cosas ya no estaban tan tranquilas. Por un lado Honda había lanzado en octubre de 1974 la primera versión de su Gold Wing, la GL 1000, que no sólo contaba con más cilindrada y potencia que la R90, sino que era japonesa –la moda de entonces– y contaba con la garantía de fiabilidad de la marca del ala dorada. Moto Guzzi ganaba mercado día a día con sus 850T y California, y Harley-Davidson parecía resucitar de la mano de AMF con la FLH Electra Glide. En muy poco tiempo varias marcas estaban poniendo en el mercado opciones razonables –más o menos– a las BMW y, lo que es importante, más baratas. Dormirse en los laureles no era una opción.

Así pues, se necesitaba un nuevo modelo más grande y potente. Y a poder ser, debía aportar algo más. Para lograr ese algo más, el director de BMW, Eberhard von Kuenheim contrató al diseñador Hans Muth, que apostó por un carenado integral –entonces algo inédito salvo en motos de competición– que confiriera a la nueva BMW una comodidad desconocida. Eso de la aerodinamia, aunque por entonces era más que conocida (sobre todo en la industria del automóvil) no estaba tan estudiada en las motos. Y los estudios realizados hasta entonces habían buscado, sobre todo, la eficiencia en competición.

Se ha dicho a menudo que la R100RS fue la primera moto de carretera con carenado integral, lo cual no es del todo cierto. Para empezar no estaría de más recordar motos a medio camino del escúter, como las Moto Guzzi Galleto. Y para seguir podemos mencionar motos de "verdad" como la Vincent Black Prince, Además, claro de diferentes motos de policía en muchas marcas, versiones y cilindradas. Y por supuesto, no estaría de más recordar la variada industria auxiliar que ofrecía todo tipo de carenados para todo tipo de motos, incluyendo en esa oferta nuestro país, donde cualquier aficionado de cierta edad habrá recuperado una Bultaco Mercurio o una Montesa Impala Comando, por poner dos ejemplo, con un gran carenado que incluía una pantalla tamaño parabrisas de coche.

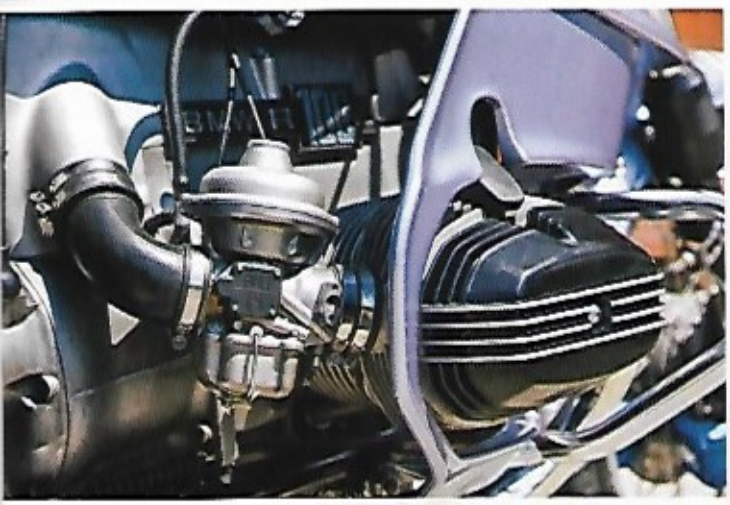
Lo que no se le puede negar a BMW es el esfuerzo realizado por ofrecer un carenado especial, estudiado ▶

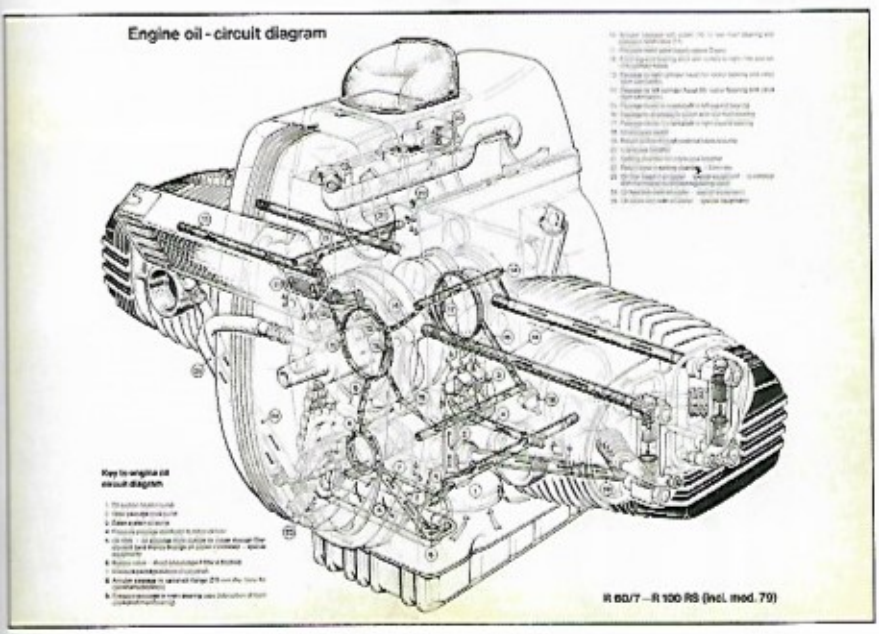
al detalle para poder circular erguido, a los mandos de la moto, a velocidades cercanas a los 200 km/h. Para poder llevar a buen puerto este inusual proyecto se recurrió al túnel de viento, y dado que BMW no tenía, los técnicos germanos viajaron hasta Italia, concretamente hasta las instalaciones de Pininfarina, el legendario carrocero autor de algunos de los más bellos coches de la historia.

De este modo se creó un carenado de aspecto inusual, formado por nueve piezas, y construido en policarbonato. A media altura incorporaba un alerón aerodinámico que según sus diseñadores contribuía a la estabilidad de la moto a altas velocidades, y en la parte superior unos deflectores estaban destinados a evitar las proyecciones de agua. Los intermitentes delanteros estaban también integrados en el carenado, y el faro protegido por un vidrio de "alta seguridad". Ambos elementos contaban con el detalle de una resistencia eléctrica anti-vaho. O al menos eso se anunció.

Como se puede suponer, el carenado era la novedad más destacada, y el reclamo publicitario más importante de nuevo modelo. Pero no la única. En otro orden de cosas, la mágica cifra de 1000 cc era importante psicológicamente, y para BMW no fue difícil: partiendo del motor de la R90 se incrementó el diámetro de los pistones 2 mm, hasta los 94 mm, para lograr una capacidad de 980 cc. Manteniendo la compresión de 9,5:1 y montando unos carburadores un pelín más grandes (40 mm de diámetro, por 38 en la R90S) se logró una potencia anunciada de 70 CV a 7.250 rpm, es decir, 3 CV más que una R90S. Pero pensemos que la R90S era una moto "deportiva", mientras que la R100RS estaba concebida como una

"LA R100RS SE PUSO A LA VENTA EN 1976, CAUSANDO UNA GRAN IMPRESIÓN. DE HECHO, FUE LA MOTO DEL AÑO EN ALEMANIA, FRANCIA, ITALIA Y ESPAÑA."





"Tourer". Evidentemente, la R100 iba a desdoblarse en distintas versiones, incluyendo una R100S con un cupulín bastante más tradicional y menos aparatoso. No había muchas más novedades en la máquina que BMW proponía como reina de la carretera. Debajo del enorme y llamativo carenado no dejaba de ser la misma propuesta de los últimos años, que a fin de cuentas tan bien había funcionado. Igual que la opción de un buen número de extras carísimos para los clientes más caprichosos, como llantas de aleación o las famosísimas maletas. La prensa anunciaba nuevos empujadores de aluminio y nuevas tapas de balancines, así como nuevos mandos de control en los puños, y sobre todo nuevos cárteres con más capacidad de aceite.

La R100RS se puso a la venta en 1976, causando una gran impresión. De hecho, fue la moto del año en Alemania, Francia, Italia y España. En septiembre la revista Solo Moto se hacía eco de la difusión de los nuevos modelos, y justificaba la "sencillez" de la respuesta teutona a la amenaza Gold Wing. En

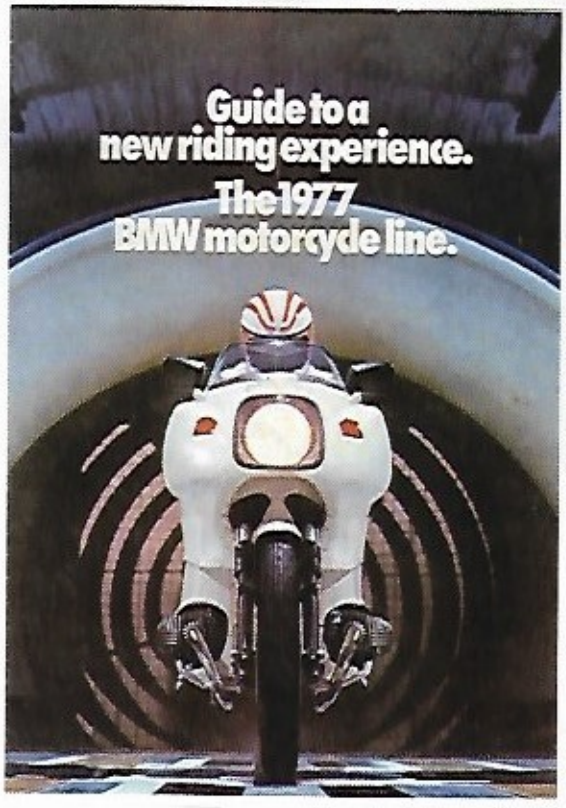
efecto, habían corrido rumores de que BMW había desarrollado un motor tetracilíndrico de cilindros horizontales opuestos, tal como montaba la moto japonesa. Pero, por una parte eso suponía, en palabras del redactor de Solo Moto *"significaba renunciar a algo muy importante, a si mismo, en una palabra, a la propia personalidad de BMW"*. Y por otro lado, si bien la moto japonesa ofrecía algo más de potencia (80 CV a 7.500 rpm) tampoco eso marcaba diferencias en motos tan pesadas, con una velocidad punta y una aceleración muy parejas. De hecho, el carenado decantaba la balanza hacia la BMW, y había costado bastante menos que desarrollar un nuevo propulsor.

En España la R100Rs salió a la venta con un precio de 574.000 pesetas. Para ponernos en "ambiente", una Benelli SEI costaba 398.000, una Ducati 900 se compraba con 448.000, una Moto Guzzi 1000 Convert tenía un precio de 423.516 pesetas, las Harley-Davidson FLH podían adquirirse por 403.660, las Triumph Trident por 333.000, y las Laverda 1000 por 439.000; una Japauto 1000 costaba 475.000 pesetas y una MV Agusta América 560.000.

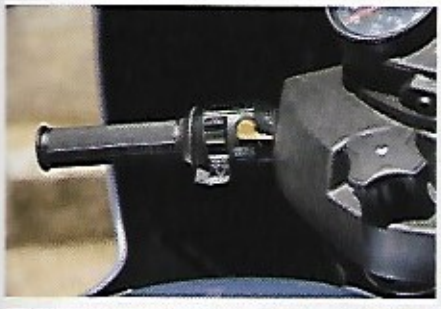
Obsérvese que estas dos últimas son dos de las máquinas más exclusivas de los últimos tiempos, con precios considerados "exclusivos y elitistas". En términos más normales una Bultaco Metralla GT costaba 98.000 pesetas, y una OSSA Yankee 162.500.

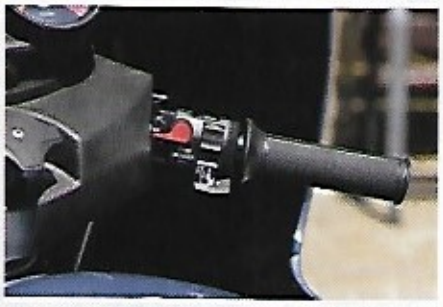
Pero aún podemos situar mejor al lector. Por el precio de la R100RS un español podía adquirir un Citroën GS X2 (492.00 pesetas), un Renault R12 TS Familiar (527.000 pesetas), un SEAT 131 Supermirafiori (593.000 pesetas) o incluso un Chrysler 150 S (557.501).

Es decir, se trababa de una moto abrumadoramente cara. Y a pesar de ello sus ventas fueron excepcionalmente buenas desde el principio. En los años siguientes el modelo evolucionó, y fue recibiendo llantas de aleación, freno de disco trasero, pinzas de



Como no podía ser de otra manera, la publicidad del modelo hacia un especial incapíe en el carenado. Que mejor que una foto en el tunel del viento.





"LA BMW R100RS SOBREVIVIÓ EN EL MERCADO HASTA 1984, LOGRANDO UNAS VENTAS TOTALES DE 33.500 UNIDADES."

freno Brembo en los discos delanteros, etc. La idea de la moto turística carenada funcionó tan bien que dos años más tarde del nacimiento de la RS decidió crear una versión aún más turística, la RT, con un carenado mayor, una cúpula más alta y maletas laterales de serie.
Con sus pequeñas evoluciones y mejoras –que tampoco fueron muchas– la BMW R100RS sobrevivió en el mercado hasta 1984, logrando unas ventas totales de 33.500 unidades. Fue entonces cuando a BMW le dio la tontería de abandonar los motores bóxer en sus mejores y más emblemáticos modelos, dando lugar al nacimiento de la Serie K. Todos sabemos cómo les fue esa aventura.
La jugada maestra de BMW con su R100RS fue ofrecer algo que llamó la atención en el mundo entero mientras conservaba la esencia de lo que habían sido siempre, con el bicilíndrico bóxer como estandarte.
El enorme carenado tuvo tal éxito que forzó a la competencia a seguir los pasos de la marca bávara, y pronto la Gold Wing fue vestida con un carenado integral, y Moto Guzzi lanzó la 1000 SP. Todas ellas tuvieron un éxito de ventas considerable, pero el que da primero da dos veces, y la R100Es se convirtió en la referencia del segmento por derecho propio. Aún hoy lo es, y sigue siendo una moto completamente válida para grandes viajes.

LA PRUEBA

En su momento el probador de Solo Moto decía que no era una moto tan grande como parecía en las fotos. No estoy de acuerdo; la R100RS es enorme, una sensación que el carenado viene a reforzar. Y además, es muy alta, como todas las BMW de su tiempo, un auténtico "caballo percherón". El tirador del aire está situado a la izquierda, sobre el cambio, como era tradición en las BMW, y la moto arranca apenas pulsamos el botón. El motor suena bronco, pero no es nada escandaloso.
En parado no es una moto fácil de manejar. Su altura y su peso se hacen notar, y el pequeño manillar tampoco contribuye a mejorar las cosas. Delante tenemos un cuadro completísimo para la época, con cuatro relojes y un montón de chivatos que nos mantendrán ▶

informados de todo lo que necesitamos saber. El asiento es cómodo, pensado para estar sentado sobre él muchos kilómetros, aunque la prensa decía que el espacio era insuficiente para el pasajero. Comoquiera que no hemos traído pasajero, no vamos a ponerlo en duda.

El embrague es suave, y al engranar la primera escuchamos el característico "clonk" de las BMW. El cambio no es precisamente suave, aunque sí bastante preciso. Aceleramos y la moto empuja con fuerza, obligando a subir de marcha con rapidez. En carreteras amplias y autovías o autopistas la R100Rs se encentra en su salsa, mostrando todo su poderío mientras el carenado demuestra su plena eficacia. Por encima de la velocidad legal el viento no molesta, aunque lo de comprobar si esta circunstancia se mantiene hasta los 200 km/h exigiría un viaje a Alemania o un departamento legal del que carecemos en esta revista.

A alta velocidad la moto es estable y cómoda, y se encuentra como pez en el agua en las largas rectas y en lo curvones amplios. La suspensión funciona a la perfección, y los frenos responden bastante bien, aunque son mejorables, como BMW pudo constatar. Con el tronco erguido, apenas inclinado, y las piernas bastante estiradas, podríamos viajar hasta el fin del mundo sin que nuestro cuerpo se resintiera...

Otro cantar es cuando entramos en carreteras reviradas. Esta gran máquina no entra en las curvas, hay que meterla a la fuerza, y los cambios de dirección exigen esfuerzo físico. La parte buena es la respuesta del motor, siempre llena de potencia, tanto que nos permite recuperar en quinta desde las 2.000 rpm. Y también se perciben menos vibraciones que en las BMW de la serie anterior.

En resumen, estamos ante la moto que marcó una nueva época en las motos de gran turismo, las "tourer", como han sido llamadas. Amplia, cómoda, potente y fiable, la R100RS se convirtió en el modelo a imitar, el camino que todos los que querían competir en este segmento tuvieron que recorrer, con mayor o menor acierto. Hoy es una clásica, aunque su línea continúa siendo muy actual, y en ningún momento parece una moto con más de 40 años a sus espaldas. Y hay que considerar que nuestra protagonista es una primera serie. Eso explica porqué sigue siendo una moto con la que hacer largos viajes, o rallyes de muchos kilómetros. Toda una reina de la autopista.

Una vez más agradecer al Museo de Bassella el haber nos cedido esta excelente BMW R100RS, en perfecto estado y funcionamiento, para poder mostrárosla.■