

www.motosclasicas80.com



motos clásicas

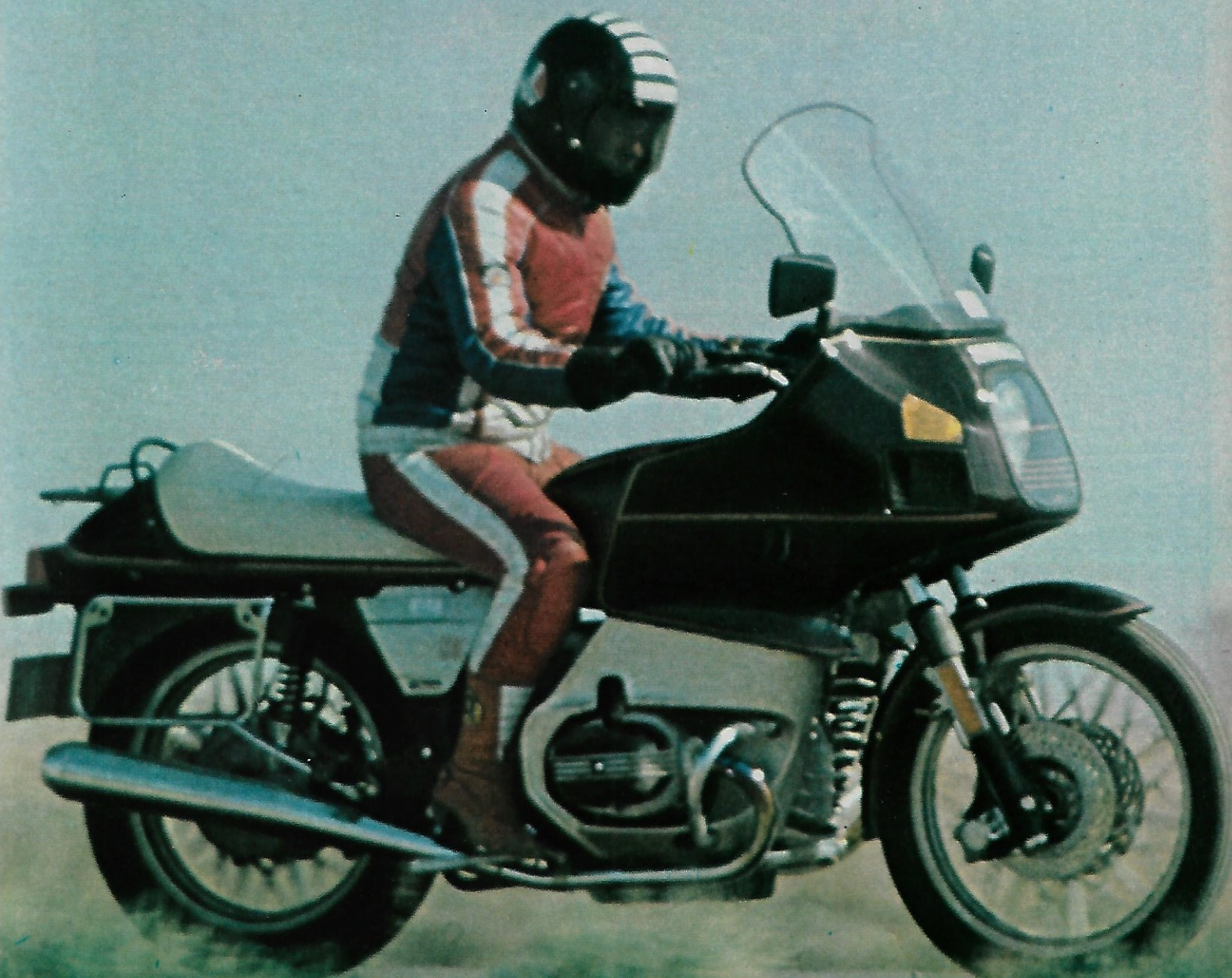
(1980-89)

info@motosclasicas80.com

BMW R100 RT

EN RUTA...

América es un pedazo de tierra muy grande; y con mucho dinero. El mercado potencial de consumidores de cualquier producto es tan grande, que Honda acaba de invertir más de 2.000 millones de pesetas en una factoría de



ensamblaje de motos (entre ellas, la CBX). Y un tanto por ciento de estas motos será vendido... ¡al Japón!

El mercado americano ha impuesto sus leyes en la fabricación y producción de motocicletas y por ahora sigue siendo el único camino para levantar una industria que en ciertos recodos de nuestro planeta no marcha precisamente bien. El problema surge cuando lo que se vende a los americanos, no encaja con sus gustos y con sus costumbres. Y en Europa, BMW había sido quizá de las únicas fábricas que vendía al otro lado del Atlántico una moto al estilo «europeo». Eso supone tener de antemano una clientela muy limitada. Pero todos sabemos que la imagen de las BMW siempre ha sido la misma y que incluso en Europa existen grandes discusiones entre los fieles seguidores de la marca de Baviera y los que no la aceptan. Las BMW han sido siempre motos para un público muy especial, muy numeroso pero muy repartido por todo el continente y el entrar a formar parte de este grupo es algo que ni la más atractiva publicidad puede lograr. Va más allá de lo comercial, casi diría que se lle-

va dentro. Como la pasión misma de las motos.

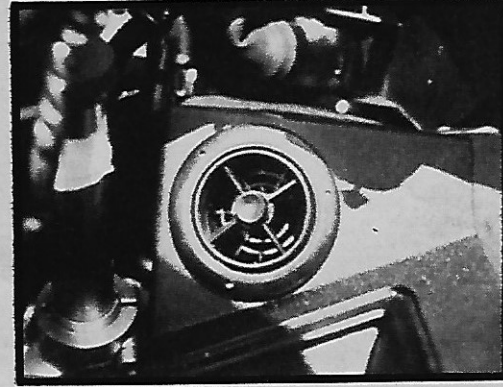
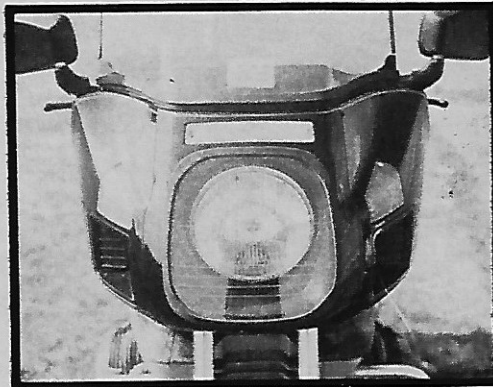
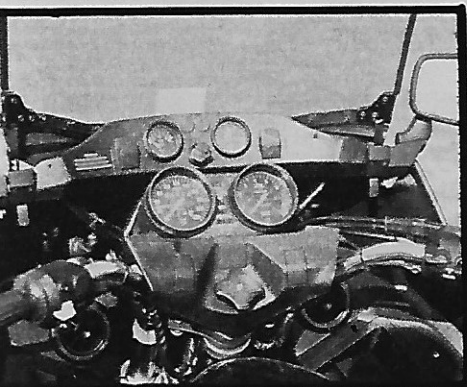
Una BMW es un conjunto tan bien definido de conceptos, que selecciona por sí sola a los futuros compradores. Ante todo —y no debemos olvidarlo— es alemana. Si uno conoce el carácter alemán, sabrá de antemano cómo funcionará una BMW... pero hasta cierto punto. La comprensión de la mecánica del «flat-twin», el funcionamiento del «cardán» y sus posibles reacciones, el saber emplear y comprender el dicho aquel de «vísteme despacio que tengo prisa», el saber utilizar una moto durante horas

en una carretera sin confundirla con una «cafe-racer», el saludar a otra moto aunque no sea una BMW, el viajar en solitario bajo el frío y la lluvia, quizá de noche, pero con una mecánica que conocemos y comprendemos que nunca nos dejará solos..., el no importarnos hacer un millón de kilómetros porque somos ante todo motoristas; todo esto, es lo que hace de una BMW una moto distinta de las demás. Ni mejor, ni peor. Sencillamente una filosofía. Una manera de ser. Por eso no llegarán a fabricarse nunca 1 millón de BMW al año. ¡Ya no sería BMW's!

Hace unos días leía en una revista inglesa, las intenciones de BMW de potenciar las ventas en el mercado americano. Lo primero que uno se preguntaba era, ¿cómo?... Por supuesto como lo ha hecho todo el mundo que no fabricaba para los Estados Unidos: Adaptando sus modelos al gusto (o mal gusto, aunque esto depende de cada uno y no deja de ser una opinión muy personal) americano. Y al final BMW ha tenido que ceder y «fabricar» un modelo que llegue al corazón de los reyes de las autopistas. Y así, nace la BMW R 100 RT.



BMW R100 RT



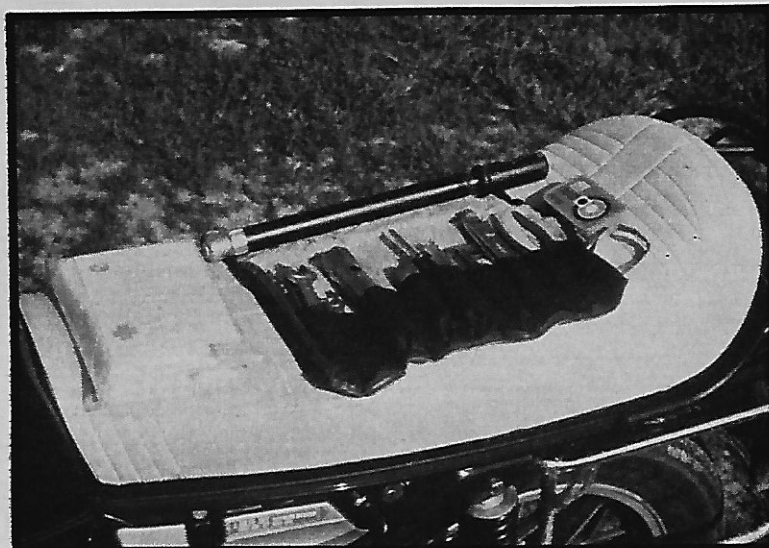
...carenado por dentro. Arriba, reloj de cuarzo y voltímetro. Puede observarse el parabrisas levantara. En el centro, cuentavueeltas electrónico y velocímetro con condor parcial y total. Lleva chivatos de presión de aceite, punto muerto, luces largas, intermitentes y falta de líquido de frenos

UN MUNDO DE MANILLARES ALTOS, LARGAS AUTOPISTAS Y... 135 km/h.

Para los habituales poseedores de una BMW, les parecerá raro encontrarse de pronto sentados sobre una moto alemana con un manillar tan grande. De la misma forma, si al nuevo carenado impresionara ya desde fuera, el piloto se sentirá perdido ante tanta carrocería que BMW le ha situado delante. Y una vez más, el acostumbrado y conservador BMWista, se preguntará por qué se ha hecho todo esto. Si el carenado de la 100 RS era aerodinámicamente perfecto con un coeficiente de penetración $C_x=0,571$, el mejor de todas las «mil» carenadas (Guzzi SP 1000: $C_x=0,608$; Yamaha «XS 100»: $C_x=0,576$), es indudable que el de la RT, más voluminoso y más recto, ofrecerá más resistencia al aire.

Sin embargo, el seguidor de BMW, debe tener en cuenta que los americanos tienen además de unas costumbres raras, unas leyes y unas autopistas diferentes a las europeas y que la conquista de un mercado tiene que empezar por el propio producto que uno fabrica. Además, BMW ha tenido en cuenta —y casi diría ante todo— la comodidad del pasajero.

Si nos disponemos a realizar un viaje de 800 kms. en los que el 90 por ciento va a transcurrir por unas autopistas en las que la velocidad máxima está limitada a cifras que no superan los 135 km/h, veremos que la RS es demasiado deportiva. Es indudablemente el pasajero recibirá todas las turbulencias que este tipo de carenado origina. Por esto, BMW ha pensado primordialmente en América, pero también ha tenido en cuenta el conseguir un compromiso entre la rápida 100 RS y el máximo confort en carretera tanto para el piloto como para el pasajero. Y entonces tanto que hablemos de los Estados Unidos como de Europa, porque en nuestro Viejo Continente se via-



Dotación completa de herramientas así como un botiquín de primeros auxilios, una mancha, parches y un antirrobo situado dentro del tubo de la columna principal del chasis (debajo del depósito)

ja mucho, especialmente en BMW.

Las turbulencias que originaba el viejo carenado de la 100 RS y que afectaba al pasajero, han desaparecido por completo de este modelo, siendo el actual menos deportivo, pero más «cómodo». Y si tenemos en cuenta que el interior del mismo es más ancho que el de la RS, especialmente a la altura del manillar, con unos mandos, relojes y refinamientos a la alemana y todo de primera calidad, tendremos la posibilidad de hacer kilómetros y kilómetros sin el menor problema de fatiga.

Este nuevo carenado, con la pantalla más recta y con la posibilidad de inclinación en tres posiciones, lleva unas entradas de aire en los laterales siguiendo la técnica empleada en los automóviles, que nos permitirá en verano suavizar el calor procedente de los cilindros. Es la única moto con «calefacción» y «aire acondicionado».

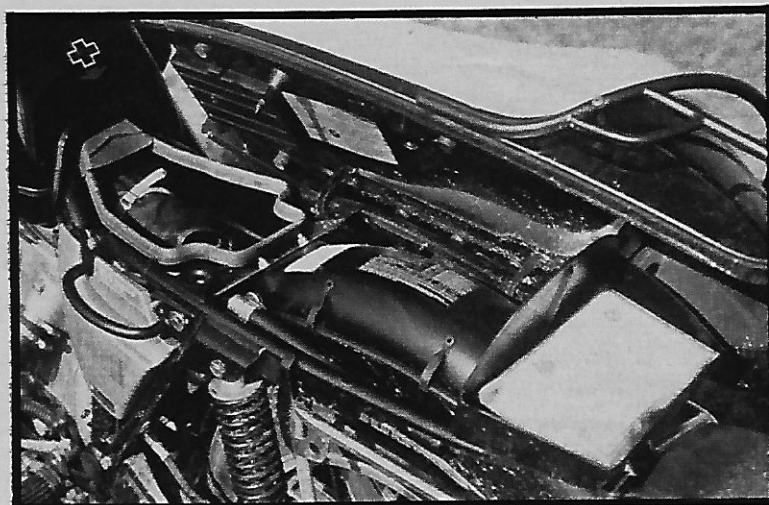
EL PLACER DE VIAJAR... RAPIDO

Si examinamos la actual producción de BMW, veremos que la nueva RT es una buena opción para el motorista viajero por excelencia. Especialmente porque esta 100 RT tiene el mismo motor de 70 CV de la RS y éste, por sí sólo ofrece unas posibilidades de utilización impresionantemente amplias. Un motor que tiene potencia desde muy abajo, con

Debajo de los intermitentes, las entradas de aire que a través de los «ventiladores» interiores regulan el paso hacia el interior del carenado y el piloto

recorrido del mismo en el cual actúa, es muy corto, la respuesta es suave y es muy fácil dosificarlo. Es un punto muy importante a tener en cuenta, porque muchas motos «grandes» pecan de dureza de embrague y llega a causar problemas en viaje de largo recorrido.

El cambio, cinco marchas, bien escalonadas y con una quinta casi «overdrive» que con el carenado nos ayudará a viajar con el motor a un régimen bajo, con una velocidad de cruce ideal de 130 - 140 km/h y con un consumo muy bajo. Son argumentos que todo motorista debe tener en cuenta cuando decide comprarse una moto de cilindrada superior a una 500.



Levantado el asiento encontramos el cofre donde van guardadas las herramientas. Levantando tenemos acceso directo a la batería. En el pequeño espacio, detrás del colín, el botiquín de primeros auxilios

unas prestaciones excelentes, que es capaz de hacer los 400 metros en 13.4 segundos y alcanzar los 184 km/h (BMW 100 RS) con un consumo bastante moderado, debe ser un buen propulsor para una moto turística.

A nivel puramente técnico, la nueva RT es casi perfecta. La transmisión por cardán es actualmente en BMW algo que técnicamente está resuelto a la perfección, al menos en las series grandes. En la R45 notamos unos tirones muy bruscos a pesar del amortiguador de transmisión. En cambio, la RT hace olvidar que la transmisión no es por cadena. A ello debemos añadir el hecho de que el embrague sea casi un ejemplo de suavidad. Por ser monodisco y en seco debería tener una reacción algo brusca. Si bien el

LA CALIDAD COMO EXPERIENCIA

Rodar con una BMW, sea la que sea, confiere ya de antemano una tranquilidad y fiabilidad que pocas motos ofrecen debido a la larga experiencia de la fábrica de Baviera en una moto de construcción sencilla y a la vez robusta, con unas prestaciones de acuerdo con las características de las máquinas que fabrican.

La BMW 100 RT es ante todo una «gran turismo». Una moto sumamente agradable de conducir, con un motor muy elástico y un confort que la sitúa a la altura de las demás motos de gran cilindrada en el mercado. Es difícil decir cuál de ellas es la mejor. Para ello deberíamos hacer un ensayo comparativo.

Pero la BMW 100 RT tiene también sus limitaciones. Es evidente que una moto que ha sido adecuada para la conducción tranquila por carreteras en buen estado, con pasajero y equipajes con la máxima comodidad posible tendrá algún hándicap a la hora de lanzarnos con ella por carreteras de montaña donde una 500 estaría como pez en el agua. Pero los problemas de la 100 RT vienen más por todos los accesorios con los que ha sido equipada de origen que por la moto en sí. Tanto el chasis, como el motor de esta «mil» son una delicia por montaña y la 100 RS se comporta casi como una «café racer». Buena aceleración, buen par motor y buenos frenos que junto con una estabilidad excelente si sabemos hacer uso del cardán cuando vayamos a reducir nos llevarán sin problema a superar los tiempos de una buena 500 en carreteras de muchas curvas.

Pero el problema de la 100 RT empieza con el carenado. Si como solución turística no crea inconvenientes, si los tendremos cuando circulemos de noche por carreteras de segundo orden y con poca visibilidad. El plástico de la pantalla no es ópticamente ni perfecto ni homogéneo. Ello quiere decir que deforma las imágenes y da la

De frente ofrece más «protección» que la RS. Se ha aprovechado el espacio en los laterales delante de la pierna del piloto para colocar dos prácticos cofres que cierran con llave. Todo es de construcción

B M W.

sible por el momento. BMW siempre ha pecado de suspensiones demasiado blandas delante. Es un defecto a sabiendas o de compromiso. La solución de un aceite más denso lo llevan infinidad de BMW y parece ir bien. Pero en el caso de la RT, si el futuro comprado debe circular de noche por nuestras carreteras, deberá endurecer la suspensión delantera. De lo contrario el haz de luz descenderá su trayectoria y enfocará a dos palmos de la rueda delantera. Y estoy hablando de las luces largas. Las cortas sólo servirán para carreteras en buen estado y pocas curvas. El endurecer las suspen-



amortiguadores un poco blandos.

La frenada de esta BMW es la misma que la de la 100 RS y podemos calificarla de excelente. Los tres discos de 260 mm. perforados, necesitan un acoplamiento de unso 500 km para las pastillas. Una vez hecho este prerodaje, la moto frena francamente bien y aunque hay que acostumbrarse al tacto del freno trasero que tiene muy poco recorrido de palanca, éste sirve para algo más que encender la luz de stop. No llegará nunca a clavar, pero es una buena ayuda para los dos delanteros, suficientes de por sí.

Sólo un defecto y que es sólo achacable a la versión «americana», es decir la RT. El sistema de freno delantero es mixto, cable - bomba hidráulica. Como el manillar es enorme, el cable es también más largo que en la 100 RS y éste se estira bastante con lo que una vez más tenemos el típico tacto de las Guzzi V-35 y V50.

Y puestos en defectos uno más que quizá sea el más grave, pero el más sencillo de solucionar, al menos los europeos. En Estados Unidos es obligatorio circular todo el día con las luces encendidas. BMW al igual que las fábricas japonesas ha debido fabricar la moto ajustándose a las normas americanas y nos encontramos con la desagradable sorpresa de que al dar contacto la luz corta queda encendida. Y por más que uno busque la forma de apagarla

no lo hallará, por la simple razón de que es imposible. Todo ello estaría muy bien, porque apoyamos esta norma que va en favor de la seguridad de la moto, siempre y cuando la instalación esté preparada para ello. Pero el motor de arranque de la BMW necesita tantos «electrones», que al segundo día la batería estaba a cero.

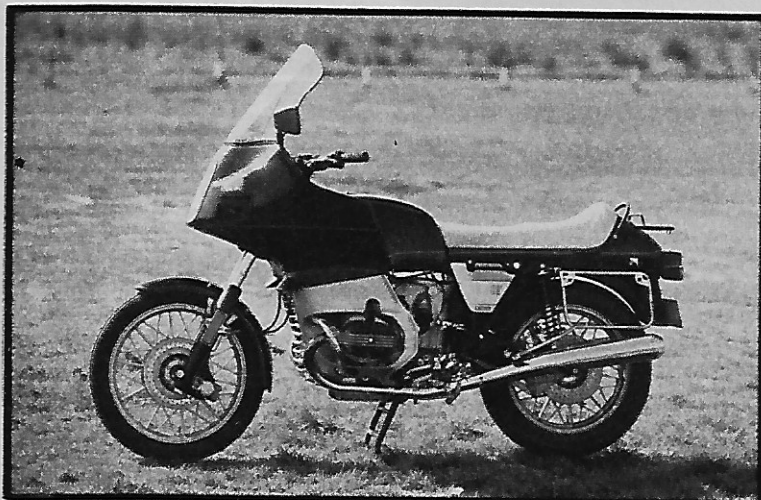
Como sea que las nuevas pilañas de luces que equipa la RT no tienen interruptor de luces por la simple y americana razón de que siempre están encendidas, la solución debe estar en montar las anti-guas o colocar un interruptor intermedio. Es en todo caso un mal menor en cuanto que sucede en una moto que está construida para pasar una reglamentación y que en Europa no es válida. Pero no estaría de más que BMW tuviera este detalle en cuenta. Un simple interruptor.

Si alguien volviera a preguntarle cuál es la moto de turismo por excelencia, seguiría respondiendo lo mismo: La BMW es un buen compromiso. Si la RT es del gusto de los americanos, puede que algunos europeos se adapten a ella. Aún así, quien quiera viajar descansando, sin problemas y con un bajo consumo además de unas magníficas prestaciones, sabe que tiene ante sí la moto casi ideal: con aire acondicionado y todo.

CLAUDIO BOET

Fotos: José M. Alguersuari

El freno trasero y el soporte de la pinza realizado en dural. Muy efectivo aunque algo duro de tacto y que necesita, al igual que los delanteros un período de rodaje



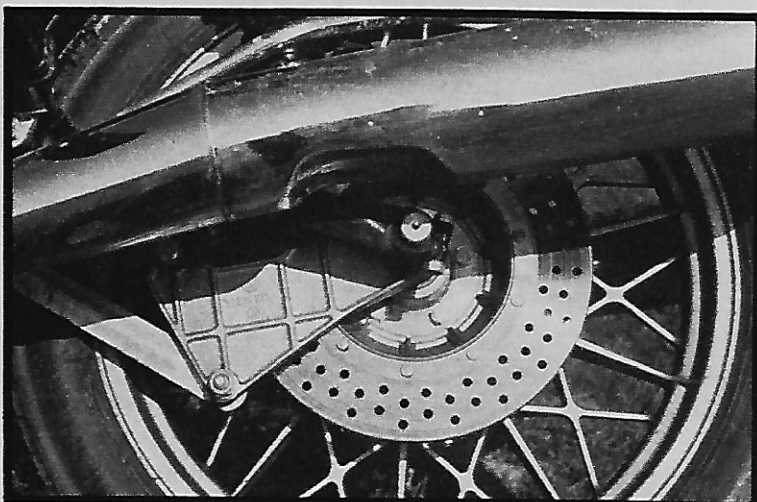
Es imposible negar que la imagen de la nueva RT es atractiva. Casi una moto para soñar. El parabrisas está en la posición más inclinada. Mediante un sencillo sistema puede colocarse casi vertical

sensación de llevar unas gafas mal graduadas. Y aunque de día este efecto sea poco visible, de noche es un problema que puede acabar en drama para los que miden de 1,70 para abajo. El extremo de la pantalla protectora llega justo a la altura de los ojos y nos encontramos con el extraño fenómeno de la imagen «partida». Es decir, la imagen que veamos a través del cristal será más grande que la real con lo que sólo nos queda la solución de alargar el cuello y mirar por encima, o por los lados cuando se aviene una curva. La única solución, en este caso, es montar una o dos ópticas adicionales a la moto, de forma que la noche se nos convierta en día.

Pero, ¿y la óptica de origen? Perfecta siempre y cuando no fre-nemos nunca, lo cual parece impo-

siones con aceite más denso restará a los pequeños baches y pequeñas irregularidades de la carretera, y la solución de compromiso de BMW bien puede sacrificarse en pro de una iluminación más bien dirigida a la vez que ganaremos en estabilidad en curvas de radio ancho y a velocidad alta.

El cabeceo que hemos observado repetidas veces, desaparece comprobado con una BMW con aceite más denso en las horquillas delanteras y la moto no se mueve. En cuanto a las suspensiones trasera, si vamos en dúo, deberemos colocarla en la segunda o tercera posición de dureza de muelles y no tendremos ningún problema de «bailoteo», muy típico en motos de gran cilindradas y más de 200 kg. de peso muy cargadas y con los



CARACTERISTICAS

Motor: Flat-Twin 980 cc. (94 x 10,6 mm.).

Relación compresión: 9,5:1.

Potencia: 51 KW = 70 CV. Din. a 7.250 r.p.m.

Par: 7,7 Mkg. a 5.500 r.p.m.

Carburador: 2 carburadores de equipresión con starter BING V

94.

Encendido: Por platinos con avance centrífugo regulable dinámicamente.

Embrague: Monodisco de diafragma, en seco.

Chasis: Chasis doble cuna en tubos de acero.

Suspensión delantera: Horquilla telescópica con amortiguadores hidráulicos de doble efecto.

Suspensión trasera: Brazo oscilante con amortiguadores de triple reglaje.

Frenos: 3 discos 260 mm.

Ruedas: Delante: 3,25 H 19. Trasera: 4.00 H 18.

Equipo eléctrico: 12 V. Alternador 280 W. Encendido del faro automáticamente.

Dimensiones: Longitud: 1.210 mm.

Anchura: 746 mm.

Anchura manillar: 700 mm.

Altura sillín: 820 mm.

Peso en vacío: 234 kg.

Capacidad depósito: 24 litros (3 reserva).

Consumo: 5,75 l/100 km.

Velocidad máxima: 185 km/h.