

PRESENTACIÓN



www.motosclasicas80.com


motos clásicas

info@motosclasicas80.com

Probablemente una de las más emblemáticas fuese la R 90 S, deportiva dotada de un pequeño carenado de faro, un característico colín, discos de freno delanteros perforados y unos alegres 67 CV que la convirtieron en símbolo de una época.

Ahora, a punto de cumplirse el milenio, la Bayerische Motoren Werke pretende dar un renovado impulso a la serie Sport con la nueva BMW R 1100 S, la más joven y deportiva boxer del siglo que viene.

La última "S" bávara muestra un aspecto fresco y dinámico gracias a una silueta que de perfil presenta un "morro" inclinado en busca de la rueda delantera y un colín ligeramente levantado. Un aspecto sport al que ayuda bastante la imagen monoplaza que se consigue cubriendo el asiento del pasajero con una tapa y, sobre todo, por los escapes que discurren bajo el asiento y finalizan en sendos silenciadores cromados.

El músculo que impulsa la R 1100 S es uno de los bicilíndricos de última genera-

ción de la marca germana, y la parte ciclo dispone de los sistemas exclusivos BMW, Telelever y Paralever, además de un nuevo bastidor, sistema de frenos ABS...

PARECIDA, PERO...

La base del motor boxer en la versión "S" sigue la arquitectura ya conocida del motor de 1.085 c.c. de la R 1100 RS. Sin embargo, esta nueva versión requería un "extra" de alegría, dado su carácter más

deportivo; y se ha conseguido gracias a los 8 "potrillos" que se suman a los 90 CV de la RS. El bicilíndrico más potente de la historia de BMW. Conseguir esta cifra de potencia y aumentar el par de 95 Nm a 97 Nm. a 5.750 revoluciones ha requerido un laborioso trabajo de remodelaje interno; ya que externamente sólo cambian las tapas de balancines, ahora de magnesio, como bien indica un gra-

PASIÓN DEPORTIVA

BMW R 1100 S

LA MARCA ALEMANA PRETENDE REVIVIR UN ESPÍRITU DEPORTIVO MUY PARTICULAR, UN TEMPERAMENTO QUE CULTIVÓ ESPECIALMENTE EN LA DÉCADA DE LOS SETENTA; PERÍODO EN EL QUE EL TALANTE DE SUS MÁQUINAS ESTABA MARCADO POR LOS MOTORES BICILÍNDRICOS BOXER Y UNAS EXCELENTE PRESTACIONES. MOTOCICLETAS QUE YA LUCÍAN TATUADA LA LETRA "S" EN SUS CUERPOS, SÍMBOLO INEQUÍVOCO DE SU VOCACIÓN "SPORT".

A. Perán

bado, y con tres pequeños aletines.

Una de las modificaciones afecta a los pistones, de nuevo diseño, que aumentan la compresión de 10,7 a 11,3. También la admisión y el filtro del aire han sido optimizados, del mismo modo que la mayor alegría de giro ha obligado a utilizar bielas torcidas. La gestión electrónica se ha encomendado a un sistema Motronic MA 2.4 (el mismo de la K 1200 RS y la R 1200 C); la lubricación se ha modificado,

mejorándola y añadiendo mayor cantidad de aceite, 4,10 litros, y finalmente se ha trabajado a fondo con el sistema de escape.

El nuevo sistema de la R 1100 S consigue un mayor nivel de contrapresión de los gases de escape, mejorando las prestaciones y amortiguando el nivel sonoro del bicilíndrico alemán. El equipo completo se fabrica en acero inoxidable, con colectores intercomunicados de 45 mm que desembocan en un presilenciador que alo-



el catalizador de tres vías. Finalmente los escapes discurren por debajo del asiento y asoman sus bocas por el extremo del motor (¿será una costumbre europea?).

Del mismo modo que la K 1200 RS la nueva R 1100 S emplea una caja de cambios de seis velocidades, embrague mono-velocidad y mando hidráulico. Sin embargo no es igual; en primer lugar se ha cerrado la relación de cambio para apurar al máximo las prestaciones del motor y, por otra parte, como el Paralever, no se apoya en la carcasa de la caja de cambios, se ha podido hacer más compacta.

STRUCTURA SINGULAR

Un motor así de exquisito bien se merece un bastidor en consonancia, un "cuerpo" capaz de aprovechar al máximo toda la potencia de tan poderoso motor. Por eso no podía echarse mano de elementos conocidos, no, había que idear un chasis exclusivo, único, que encajase a la perfección del bicilíndrico teutón. Así, la estructura configurada para la R 1100 consta de varios elementos, a saber: la parte delantera fabricada en fundición de aluminio que sirve de soporte para la triangulación del sistema Paralever; el motor que ejerce de soporte al bastidor principal con cierta semejanza a una doble viga partida de aluminio; un subchasis de tubos

de acero y finalmente el basculante/transmisión Paralever, que como ya hemos comentado se apoya sobre el bastidor principal, en lugar de estar anclado a la caja de cambios.

Un perfecto entramado de materiales y estructuras, que ha reposicionado el motor unos 30 mm. más arriba y un poco más adelantado que en el modelo RS, para dar más carácter sport a la nueva boxer.

Las suspensiones se confían a probados sistemas de la casa, Telelever y Paralever. El conjunto delantero ha sido aligerado cerca de un kilogramo y optimizado por primera vez desde su presentación en 1993. Cuenta con un amortiguador de gas que proporciona un recorrido útil de 110

mm y, como gran novedad, dispone de un mando localizado entre el depósito y la tija superior para ajustar el tarado de la suspensión. Un mecanismo similar al empleado por la F 650 en su amortiguador trasero.

¿Y qué más podemos explicar del Paralever que no hayamos dicho ya? Pues que su monoamortiguador de gas se apoya sobre el brazo basculante y el bastidor principal, en tanto que el recorrido ofrecido llega a los 130 mm. Tanto la precarga del muelle como el hidráulico son parámetros regulables en el elemento amortiguante posterior.

Por lo que respecta a las ruedas, las llantas empleadas son las mismas que monta la K 1200 RS, un par de componentes de aleación ligera y 17 pulgadas de diámetro con cinco radios dobles. Los anchos correspondientes al cerco delantero y trasero son 3,50" y 5,00" respectivamente, de manera que pueden montarse neumáticos en medidas 120/70-17" y 170/60-17". Sin embargo, para

los que quieran más goma en el eje trasero, puede optarse de manera opcional por montar una llanta de mayor garganta, concretamente de 5,50 x 17", y de este modo calzar un más generoso 180/55-17".

Música de calidad es la que podrá conseguirse exprimiendo la pareja de discos delanteros de la R 1100 S. Los 305 mm de diámetro de cada uno de los discos flotantes, junto a la acción de dos pinzas de cuatro pistones, proporcionan una potencia de frenado considerable. Suficiente para detener la moto en el sitio justo y el instante preciso. Pero si esto resultase insuficiente, puede apoyarse la frenada en otro disco trasero de 276 mm, que muerde una pinta flotante de doble pistón.

Para los más exigentes existe la opción de equipar a la R 1100 S con un sistema de frenos antibloqueo ABS, un extra que la mayoría de clientes de la firma bávara conocen perfectamente.

"NEW LOOK"

La cara de la más reciente "S" de BMW ofrece un diseño totalmente nuevo. El semicarenado dispone de un par de aberturas frontales para refrigerar el radiador de aceite y, sobre ellas, se encuentra un faro de contorno asimétrico. Este elemento cuenta con una óptica elipsoidal de cortas y otra multifórme para largas. Los intermitentes se integran en las "alas" del carenado, que ejercen de protectores de manos, y la pantalla transparente ofrece una buena protección, mientras que los espejos se montan directamente sobre el semicarenado (¡ya era hora!).

Los mandos son los ya conocidos de otros modelos recientes, en tanto que el cuadro de mandos deja ver un par de esferas (velocímetro y cuentarrevoluciones) con números y agujas de color amarillo sobre fondo oscuro. Evidentemente BMW no podía olvidarse del resto de testigos luminosos, situados a la izquierda de los relojes, o del práctico reloj horario digital.

www.bmw.es
motor clásica
10 000 km
info@motoclasicas80.com



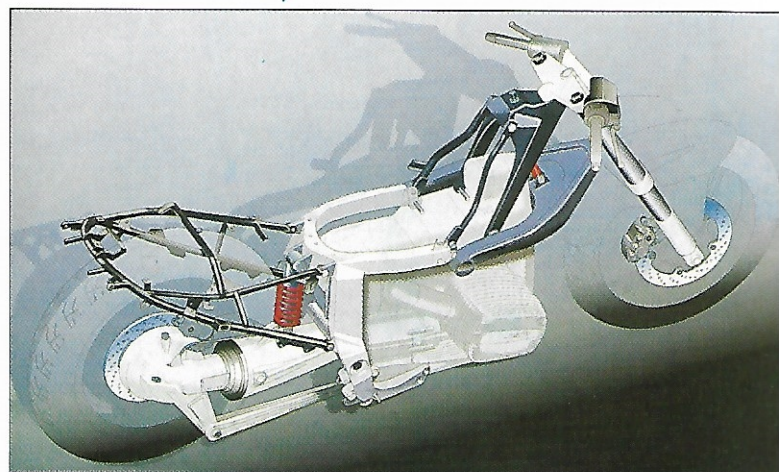
www.motosclasicas80.com

motos clásicas
Vol. 80, 2007

info@motosclasicas80.com

Más detalles; los semimanillares se sitúan bajo la tija, aunque existe la posibilidad de adoptar unos más elevados de igual forma que se puede elegir una pantalla algo más alta para usuarios menos deportivos. Además, las manetas de embrague y freno son regulables en cuatro posiciones. Y redundando en el carácter deportivo de la moto, las estriberas

El instrumental es de corte clásico. Detrás del eje de dirección se encuentra el regulador de la amortiguación delantera.



del piloto se han situado más altas y retrasadas de lo que suele ser en los modelos de la casa bávara. La guinda la pone un guardabarros delantero realizado en fibra de carbono, un pequeño toque de sofisticación "racing".

Por cierto, la autonomía está asegurada con un depósito de gasolina realizado en aluminio, con capacidad para 18 litros.

Al final todo el conjunto sólo pesa 229 kilos, y eso en orden de marcha (212 en vacío), mientras que el asien-

Dibujo dejando ver todos los componentes que integran la parte ciclo de la nueva R 1100 S.

to permite llegar al suelo con sus "brazos" 800 mm de altura.

La presentación de este modelo a prensa internacional está prevista para este próximo otoño, en el Salón de Munique, mientras que su comercialización podrá comenzar en fechas similares. Sin embargo todavía no se conoce el precio de la última "S" muniquesa; aunque ¿puede saberse el precio de la pasión?