



www.motociclistas80.com



info@motociclistas80.com

EN 1980 BMW se adelantaba a todos con la legendaria R 80 G/S, primera trail-asfalto bicilíndrica. En aquella época BMW, que nunca suele dar la espalda a la competición, andaba volcada en el Campeonato de Europa de Enduro con un formidable equipo de pilotos, Rolf Whittoft, Fritz Witzelo, Herbert Scheck... Pocos meses antes de la presentación de la G/S 80, BMW había vencido en los ISDE de Alemania celebrados en Neunkirchen. El Enduro estaba en auge.

BMW R 100 GS-R 80 GS

Prueba

Trail boxer

Siguiendo la interminable y larga senda de los boxer, abriendo nuevos caminos y adentrándose con decisión en busca de la aventura, la expedición trail de BMW, mejor equipada que nunca con las nuevas GS 80 y GS 100, camina tras las huellas todavía profundas y recientes de la mítica G/S 80...

no estaba muy bien definido, con mucho peso, suspensiones cortas, extraños neumáticos que prefieren servir para todo, pero que sólo cumplían adecuadamente en asfalto... Aquella moto, aquella «decepción» para algunos, dejaba en claro desde el principio que no había sido creada para quienes pensábamos en el todo terreno de competición, a fin de cuentas no éramos más que una minoría.

Con su R 80 G/S, BMW intenta llegar, y lo iba a conseguir, a una nueva mayoría que ya entonces se empezaba a formar con todos aquellos que sin renunciar al asfalto, al turismo y a los largos viajes, pensaban en la posibilidad de disfrutar por pistas de montaña, caminos y sendas como forma de evasión o en busca de la aventura. BMW no se equivocaba, a lo largo de estos últimos siete años las G/S han disfrutado de un considerable éxito de ventas y a pesar de la impresionante expansión del fenómeno trail del que en buena parte han sido responsables han conseguido, sin cambiar apenas nada y sin evolucionar lo más mínimo, mantener las posiciones ganadas entonces.

¿Por qué ese inmovilismo? Cuando la presentación de las nuevas GS 80 y GS 100 en Florencia en el pasado mes de septiembre BMW comentaba que había estado muy ocupada con el desarrollo y lanzamiento de las series K 75 y con la renovación de las boxer de carretera. Puede ser, pero la verdad es que tampoco nadie les había inquietado tratando de ocupar directamente su terreno... hasta el pasado año, en el que se desencadena la ofensiva Transalp de Honda. Número uno absoluto en Francia en el 87, con cerca de 5.000 unidades vendidas, la Transalp pone en estado de alerta roja a todos sus rivales y también a la fábrica de Berlín, y esto a pesar de que en Alemania la G/S 80 continúa vendiéndose muy bien y con 1.780 unidades sólo es superada entre las trail por las Yamaha XT 600 y Teneré.

La Transalp como detonante, el diseño por resolver de una nueva transmisión por cardán «Paralever» como principal y obligado condicionante para poder llevar adelante el proyecto R 100 GS, y por fin, siete años después... un doble esperado y bien merecido relevo para la veterana G/S 80 que llega con estas dos nuevas super boxer, las trail de mayor cilindrada del mercado y del mundo.

La R 100 GS, con su nuevo motor de 980 c.c., una nueva clase en-

tre las trail y puede marcar el camino a seguir por otros fabricantes que hasta ahora no se habían «atrevido» a pasar de 600/750 c.c. La R 100 GS aporta interesantes innovaciones técnicas y se convierte en la trail más rápida y más efectiva en carretera de todas las probadas hasta la fecha. Junto a ella la R 80 GS, directa heredera de la anterior G/S con su motor de 798 c.c. se beneficia también de todas las nuevas soluciones incorporadas en la 100 y se presenta como opción más económica al haberse simplificado su equipamiento de serie (no incluye carenado ni radiador de aceite).

Cuestión de principios

Antes de comprar una moto, todos y esto es algo inevitable, nos fijamos en su línea, en su aspecto y en su diseño. Si nos gusta luego intentaremos averiguar algo más de ella, trataremos de conocer cómo es, cómo va, cuánto cuesta y tomaremos una decisión. Puede haber auténtico flechazo, como en el caso de una Cagiva Freccia, una blanca Honda VFR, o una Ducati Paso, o un más lento pero también profundo convencimiento, después de una larga «conversación» en viaje, con una BMW K 100, por ejemplo, pero el «look» suele ser el principio de todo, como unos bonitos ojos, una carta atractiva o una encantadora sonrisa, aunque ya se sabe también que cuanto más feas, más simpáticas, y esto es algo que se cumple afortunadamente en las dos nuevas trail de BMW.

Con siete años de tiempo para meditar y preparar el lanzamiento del relevo de la G/S 80 se podía esperar mucho más del diseño de las nuevas GS.

Han cambiado, pero como nos decía Peter Stack, director de la fábrica BMW, en una reciente visita que hicimos a Berlín, «Una trail debe ser una moto práctica, sencilla, funcional y por su posible utilización en campo no debe estar expuesta en tontas caídas a caras y costosas reparaciones.» De todas formas y presionados por críticas adversas, Stark reconocía: «En la próxima IFMA de Colonia, BMW ofrecerá un equipamiento extra (no especificaba cual pero se supone que algún carenado más completo tipo Transalp) para satisfacer a todos...» (Y sonreía capciosamente), «...a todos los que están equivocados».



Eran los tiempos de oro de Zundapp, SWM... y las motos japonesas de cuatro tiempos brillaban por su ausencia en los parques cerrados. Nadie las temía entonces, nadie se imaginaba la invasión de trail monocilíndricas que vendría poco después.

Cuando algunos, entre los que me cuento, vimos en su primera presentación a la prensa en Francia, la BMW R 80 G/S, nos llevamos en el fondo una tremenda desilusión. Los buenos aficionados al

Enduro, entonces todavía «Todo terreno» o «Geländesport», en alemán, por ello lo de GS, esperábamos encontrarnos ante una réplica de aquellas maravillosas, ligeras, blancas y azules BMW oficiales de Whittoft y compañía, pero nos encontramos con lo que ya conocéis. Una sobria boxer de asfalto (al 80%), con muy limitadas aptitudes (al 20%) para desenvolverse por pistas y caminos fáciles. Esperábamos una enduro y nos encontramos con «algo» que todavía

