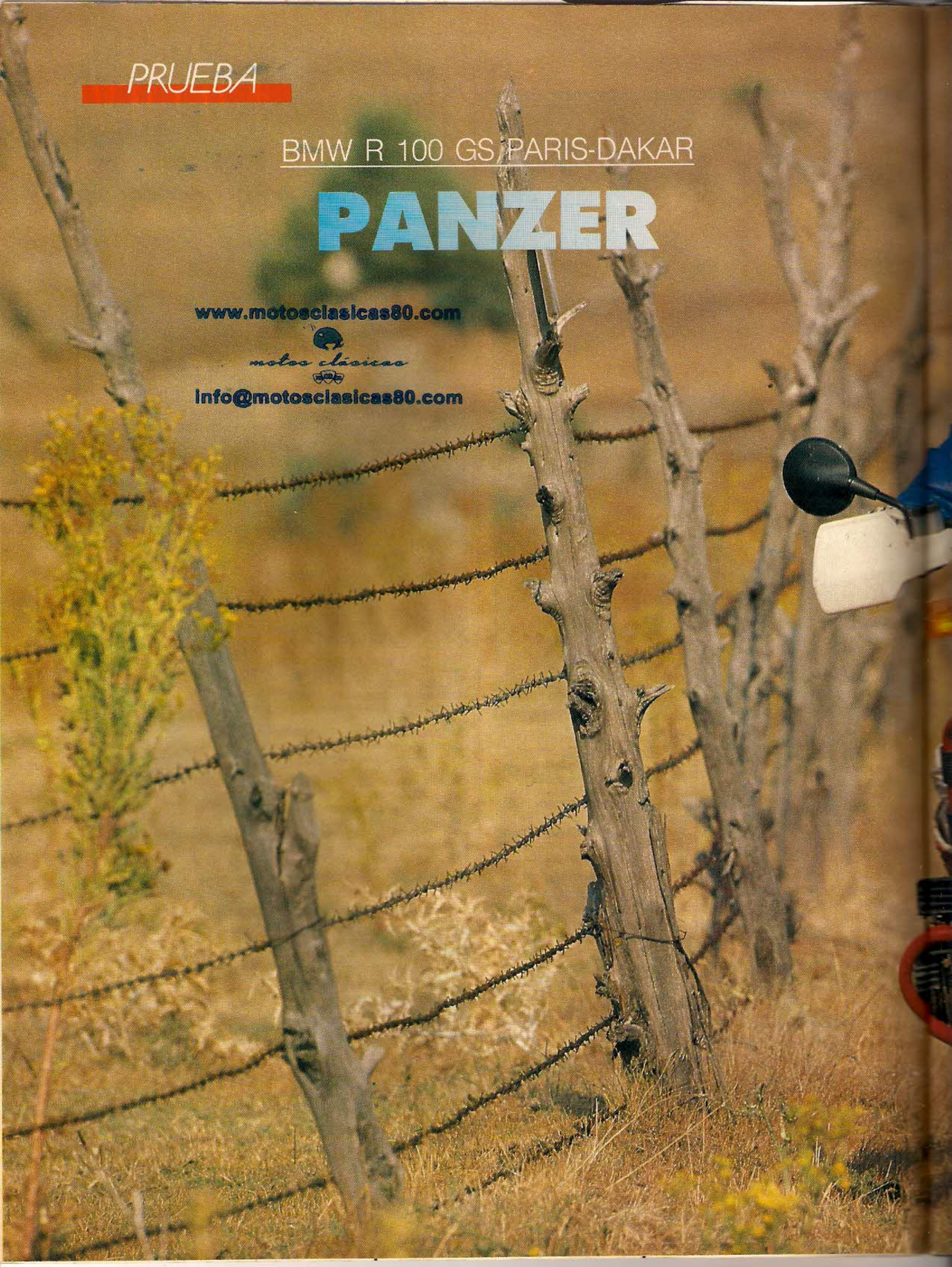
BMW R 100 GS PARIS-DAKAR

PANZER

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



Blindada, acorazada, enjaulada, convertida en verdadera fortaleza volante, la BMW R 100 GS, sin cambiar nada en lo fundamental, se equipa y refuerza muy a fondo con un completo «kit Paris-Dakar», formado por inexpugnables defensas, depósito de 35 litros, carenado y cuadro de instrumentos. En lo más alto de la escala, la R 100 GS vuelve a definir mejor y más claramente que nunca lo que es «el trail según BMW»: gran polivalencia pero basada en fiabilidad, resistencia, solidez, simplicidad mecánica y de mantenimiento. Una vez asegurados todos estos factores, de diseño, la línea, el «look», pueden pasar a discutirse después...

BMW R 100 GS/París-Dakar

PANZER» significa en alemán tanque, o lo que es igual, «vehículo de guerra blindado». La BMW R 100 GS París-Dakar con su coraza de tubos de acero es una trail «blindada» que tiene su origen en grandes batallas del desierto. No en las del Alamein o Tobruck, pero sí en esas no menos feroces que se libran cada año camino de la playa de Dakar. Puede decirse por su sólida concepción «antichoque» que esta BMW es un tanque, también puede parecerlo por su masivo e impresionante aspecto que pone en labios de la mayoría esta palabra nada más verla, pero ¡ojo!...

Aunque «tanque» aplicado a una moto puede ser tomado como algo insidioso y peyorativo, no es esta nuestra intención, sino todo lo contrario. Si lo decimos de una trail como esta BMW es como elogio basado en su más que demostrada capacidad para superar obstáculos, sobreponerse a las dificultades y para sobrevivir en los ambientes más hostiles. La R 100 GS ya era un coloso en este sentido; la nueva versión París-Dakar, gracias al equipamiento extra recibido, refuerza con creces esta opinión. No hay en el mercado trail más robusta, más sencilla, más libre de mantenimiento (cardan) y más fácilmente accesible que una BMW... pero sí que las hay más atractivas. No se puede tener todo, belleza e inteligencia.

La estricta concepción germana de cómo debe ser una trail se mantuvo incólume en el paso a las GS 80 y 100 del '88. Lejos de la escuela italiana o japonesa, en Berlin se debe opinar que lo superfluo, por muy bello que sea, sobra en una trail, en la que es simplicidad y solidez lo que se debe imponer. Razón no les falta y BMW recibía un entusiasta respaldo en Alemania con la R 100 GS, elegida por votación popular «trail del año 88» y siendo además por amplísima diferencia la trail más vendida. El éxito de la GS frente a Africa Twin y Transalp no se limitaba a Alemania. Siendo menos popular y elegida de forma más selectiva, las GS llegaban a manos de un público bastante exigente, que hace muchos kilómetros al año, que de verdad practica la conducción off-road y que no duda en organizar grandes aventuras con sus GS... entre los últimos que hemos conocido, por ejemplo un viaje a China, después de lo de Tiananmen, para ocupar el tiempo libre.

A muchos de ellos no les hables de supertrail bicilíndricas japonesas, con más compactos pero sofisticados y complicados motores refrigerados por agua, y con carenados y otras piezas expuestas a caídas. Entre ellos pue-

Blindada por arriba y por abajo, pero sólo el protector de motor viene incluido en el «kit» París-Dakar. El protector de escape anclado al caballete central es opcional.

des oír algunas quejas sobre la resistencia del amortiguador de serie de la BMW, o sobre la fragilidad a plena carga de sus portaequipajes o soportes de maletas, pero todos están muy convencidos. Cuando piensen en su próxima aventura, «culatín» a la mochila, por si acaso, BMW, carretera, o camino y... manta.

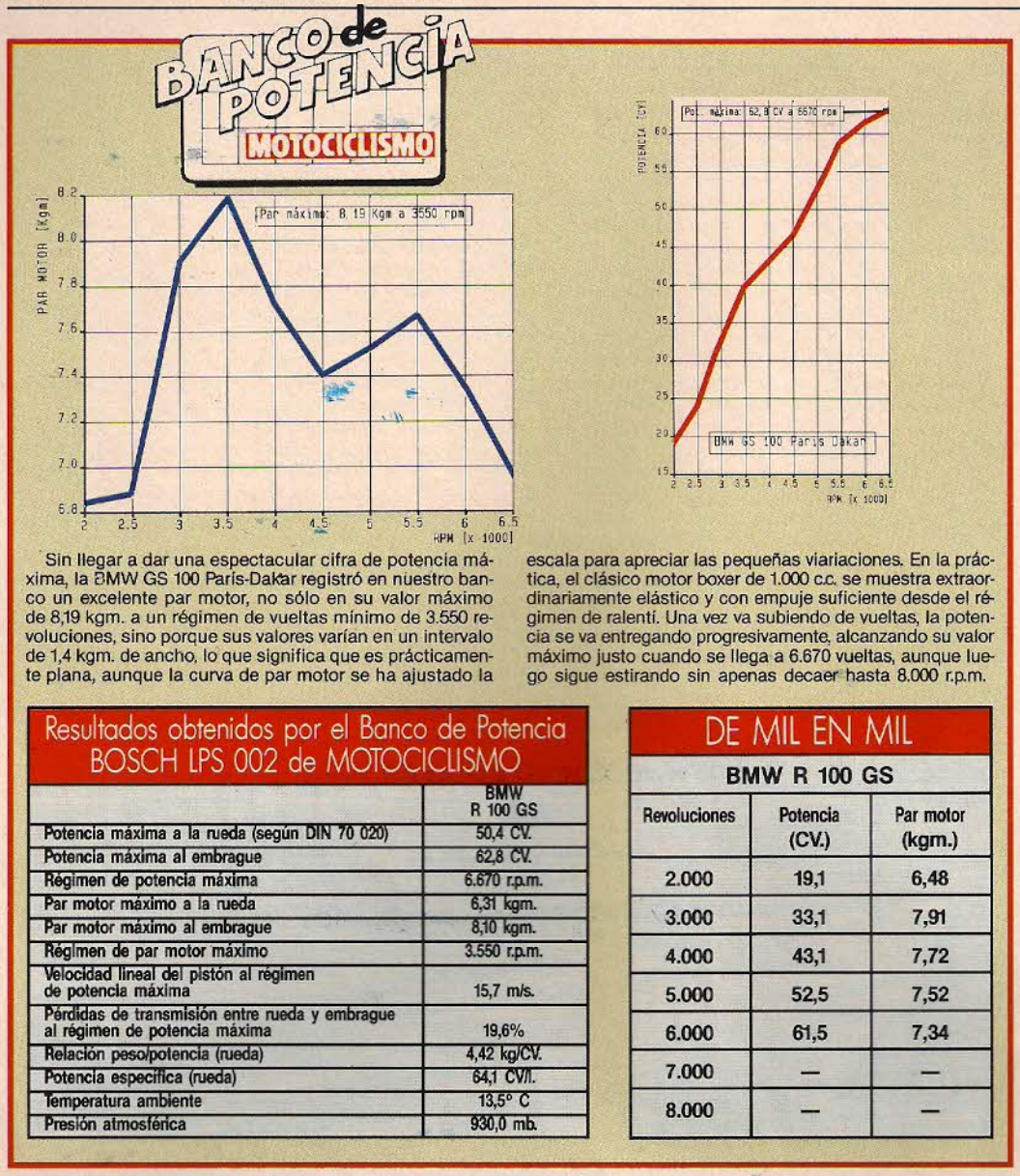
A SU MANERA

La R 100 GS impresiona por su aspecto, pero no atrae por lo depurado de su línea. BMW fue consciente de ello desde un principio y se prometieron mejoras estéticas para satisfacer a aquellos que estaban «equivocados» y opinaban que una trail debería olvidarse un poco de la dureza de su «oficio» de todo-terreno para permitirse alguna licencia o frivolidad en su diseño. Las prometidas mejoras han llegado con el kit París-Dakar, profundo kit de «africanización» a la moda por un lado y de, se podría decir, «defensa personal» de la moto por el otro. Es evidente que ahora, con la nueva línea de depósito, con el carenado anclado al chasis y color rojo y blanco, la GS gama algunos puntos en vistosidad, pero también lo es que BMW sigue siendo rigurosamente fiel y consecuente con sus ideas y que las cosas se siguen haciendo muy «a su manera».

Hasta ahora no se había montado un carenado en una GS unido al depósito, como mandan los cánones italianos o japoneses, porque son caros y en caídas en campo pueden romperse. Puestos por fin a montarlo, la aplastante lógica germana y el elogiable afán de no dejar nunca cabos sueltos lleva a una conclusión inevitable. Primero se fabrica en un plástico muy resistente, luego se protege con sólidas defensas. El resultado, y nunca mejor dicho, está «a la vista». Cuando todo el mundo trata de ocultar y disimular tubos de chasis y motores bajo carrocerías más y más integrales, BMW nos sorprende haciendo todo lo contrario, «enjaulando» su nuevo (y costoso) carenado. El resultado podía haber sido desastroso, pero de puro original resulta simpático, recibiendo la GS un aire y personalidad nueva inspirada en los «buggy» de carreras por arena y desierto. Con ello, además de la proverbial solidez BMW, ya no hay ni que hablar: se ve y.... basta.

Siguiendo esa misma tendencia de personalizar a la GS, se incorpora en esta versión París-Dakar un formidable depósito, que por primera vez en la historia de BMW, si no recuerdo mal, es de plástico. Su diseño es germáni-

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



Sin llegar a dar una espectacular cifra de potencia máxima, la BMW GS 100 París-Dakar registró en nuestro banco un excelente par motor, no sólo en su valor máximo de 8,19 kgm. a un régimen de vueltas mínimo de 3.550 revoluciones, sino porque sus valores varían en un intervalo de 1,4 kgm. de ancho, lo que significa que es prácticamente plana, aunque la curva de par motor se ha ajustado la escala para apreciar las pequeñas viariaciones. En la práctica, el clásico motor boxer de 1.000 c.c. se muestra extraordinariamente elástico y con empuje suficiente desde el régimen de ralentí. Una vez va subiendo de vueltas, la potencia se va entregando progresivamente, alcanzando su valor máximo justo cuando se llega a 6.670 vueltas, aunque luego sigue estirando sin apenas decaer hasta 8.000 r.p.m.

Resultados obtenidos por el Banco de Potencia BOSCH LPS 002 de MOTOCICLISMO

	BMW R 100 GS
Potencia máxima a la rueda (según DIN 70 020)	50,4 CV.
Potencia máxima al embrague	62,8 CV.
Régimen de potencia máxima	6.670 r.p.m.
Par motor máximo a la rueda	6,31 kgm.
Par motor máximo al embrague	8,10 kgm.
Régimen de par motor máximo	3.550 r.p.m.
Velocidad lineal del pistón al régimen de potencia máxima	15,7 m/s.
Pérdidas de transmisión entre rueda y embrague al régimen de potencia máxima	19,6%
Relación peso/potencia (rueda)	4,42 kg/CV.
Potencia específica (rueda)	64,1 CV/l.
Temperatura ambiente	13,5° C
Presión atmosférica	930,0 mb.

DE MIL EN MIL

BMW R 100 GS

Revoluciones	Potencia (CV.)	Par motor (kgm.)
2.000	19,1	6,48
3.000	33,1	7,91
4.000	43,1	7,72
5.000	52,5	7,52
6.000	61,5	7,34
7.000	—	—
8.000	—	—

camente perfecto. Con una capacidad de 35 litros y permitiéndose además el lujo de albergar en su interior una amplia y muy práctica guantera (con cerradura) no abulta más que el anterior metálico de 26 litros. El peso extra de nueve litros de gasolina ni se nota. Con todo, su nuevo equipamiento BMW declara un peso total para la París-Dakar (con depósito lleno) de 236 kg., es decir, superior en 10 kg. al de la R 100 GS. Ahora, con 35 litros, la autonomía de la GS P-D es simplemente bestial. Apurando un poco la reserva (4,5 litros) y con el consumo medio registrado durante esta prueba (7,4 litros), podremos cubrir etapas de 450 km. sin repostar. Al consumo mínimo de 5,1 litros (a 120 km/h. de crucero en carretera) te vas de Madrid a Barcelona de un tirón, y sobra. Es como un petrolero y una excelente moto nodriza para cuando sales de excursión con XT 600, Dominator y otras trail de pobre autonomía.

MAS CAMBIOS

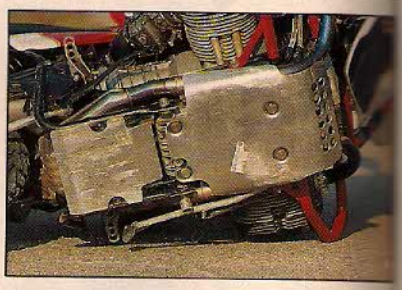
El módulo que integra faro y velocímetro y la excesivamente simple instrumentación de las GS 80 y 100 es algo que ha recibido mas agrias y numerosas críticas que la gestión de Solana en Telefónica. Saliendo al paso de ello, BMW ha reaccionado en la París-Dakar. El nuevo carenado permite olvidarse del desafortunado conjunto anterior, integrando en un soporte más racional el mismo velocímetro y testigos luminosos pero ahora mejor distribuidos, completándose el tablero con un pequeño cuentavueltas y un práctico reloj analógico. El carenado anclado al chasis permite también la adopción de un nuevo y potente faro halógeno de formato cuadrado perfectamente protegido con una solidísima rejilla.

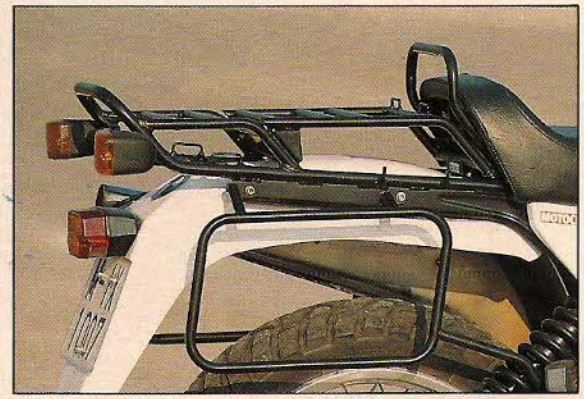
La anterior «placa portanúmeros» de inspiración enduro que hacía las veces de pequeño (aunque la verdad es que bastante eficaz) carenado en la R 100 GS, desaparece.

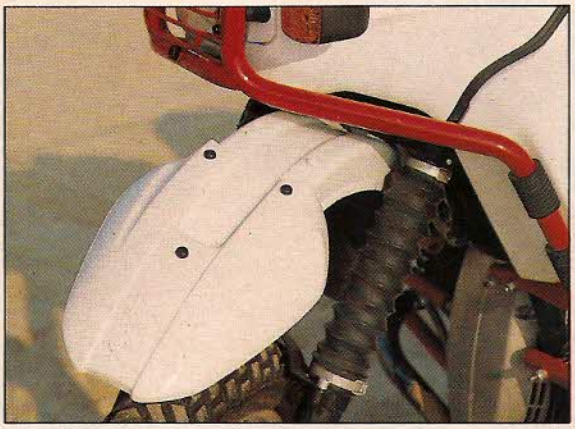
Su misma función la desempeña ahora una cúpula alta, plana, rectangular y ahumada, responsable de dar un aire muy, muy raro a esta BMW. Vista de frente, no sé, no sé..., parece como si llevase puesta una chistera. La eficacia de esta cúpula es sólo superior a la anterior en protección al piloto a nivel de pecho y hombros. El viento sigue dirigiéndose a la parte superior del casco y se organizan creo que más turbulencias que antes. Si usas integral y pretendes llevar la pantalla abierta, te la cierra automáticamente al pasar de 120 km/h. Con casco abierto y gafas vas sin

embargo muy cómodo incluso a 180 km/h.

Como se puede apreciar en las fotos, la nueva cúpula tiene sus lados irregulares. El derecho ha sido recortado y ahuecado para permitir, al girar totalmente el manillar a la izquieda, el paso de la bomba de freno. Aerodinámicamente no es superior. Todos los registros de velocidad máxima se han visto, aunque muy ligeramente, recortados. De todas formas, con 183 km/h. en posición sentado, sólo con una trail del mercado, con la Super Ténéré, es posible viajar en carretera al ritmo de crucero que es capaz de mantener esta París-Dakar. La estabilidad a tope de sus posibilidades, que no será lo más frecuente en una moto de sus características, es excelente, y aun sin haberse decidido por incorporar el guardabarros bajo y a pesar de haber ampliado el de serie, los suaves cabeceos que antes se podían presentar ocasionalmente (curvas muy rápidas con mal firme) prácticamente han desaparecido, debiendo sumarse al haber del nuevo carenado (el anterior, recordemos, estaba unido a la horquilla).







Impresiona por su volumen y blindaje, pero es mucho más manejable de lo que sugiere su aspecto. El depósito de 35 litros de plástico no debería romperse en caídas, pero por si acaso... El cuadro de relojes es mucho más completo, la guantera muy práctica, lo mismo que la parrilla doble (opcional). Buena protección de motor y necesaria ampliación del guardabarros.

EFICACIA

Es una palabra que tradicionalmente ha servido para definir bien a una BMW. En la GS París-Dakar, igual que antes en la R 100 GS, encuentra su máxima y más afortunada expresión. Pasando a los hechos y dejándose de lucubraciones artísticas y plásticas es cuando esta BMW demuestra el por qué es la trail más vendida en Alemania (por su efectividad en carretera sobre todo) y el por qué podría llegar a serlo también en otros países si todos buscásemos sólo eso y nada más que eso: eficacia.

En carretera, ya desde sus principios, la primera GS 80 fue considerada por muchos, y no había pretendido serlo, *«la mejor BMW de asfalto»*. La innovación del «paralever», suspensión trasera con monoamortiguador lateral como siempre, pero con monobrazo oscilante de doble articulación y grupo cónico del cardan «flotante», fue una mejora obligada por la puesta en escena del motor R 100, y sirvió para reforzar siete años después aquella favorable opinión, lo mismo que la horquilla frontal con barras de 40 mm. y las nuevas llantas de radios tangenciales para neumáticos tubeless mixtos.

La París-Dakar puede ser considerada una nueva moto, pero es estrictamente una R 100 GS/88 con equipamiento adicional. Puede venir así montada de fábrica o transformarse después incorporándole el kit. Este era el caso de nuestra moto de pruebas, transformada en Rolen, uno de los servicios oficiales BMW en Madrid. Hay que señalar que con respecto al kit básico que se ofrecerá al público hay algunas diferencias. Los soportes de maletas no serán de serie, tampoco el protector inferior de escape (anclado al caballete central) ni el muy «profesional» asiento monoplaza que permite la instalación de una doble parrilla (más bien toda una barbacoa) portaequipajes.

La R 100 GS París-Dakar es pues, en el fondo y a pesar de su nuevo «look», una «vieja conocida». La probamos a fondo junto a la R 80 GS en el número 1.052 de abril del '88, y en el 1.065 de julio del mismo año en comparativa frente a Honda Africa Twin y Cagiva Elefant. En la parte ciclo, en la parte motor, nada ha cambiado. Mantiene sus virtudes y sus defectos, destacando entre estos últimos la escasa potencia de sus frenos en carretera (nada que objetar, por el contrario, en campo). Sigue siendo una trail confortable con el único inconveniente de que tus espinillas, si no usas botas, tropiezan con los carburadores de forma especialmente molesta por el lado derecho.

Las GS tienen, como todas las boxer, el cilindro derecho ligeramente retrasado con respecto al izquierdo; por este motivo, todas las BMW boxer tienen el reposapiés derecho más retrasado que el izquierdo. Todas menos estas GS, en las que están en un mismo eje, lo que quiere decir, aunque esto se vaya liando, que el reposapiés derecho está más cerca del cilindro, y por lo tanto del carburador, que el izquierdo. En fin, el primer golpecillo que te des en la tibia lo aclarará todo definitivamente.

El boxer de 980 c.c., 62,8 CV. al embrague en nuestro banco y excepcional y monumental par motor, más de 8 kgm. a sólo 3.500 r.p.m., sigue siendo pieza clave y lo hemos encontrado, como siempre, muy enérgico, un poco rudo, lento de cambio, con acusado baam-boo-leo de lado a lado al acelerar en punto muerto, pero elástico como si fuese de caucho, sin demasiadas vibraciones a un régimen normal de crucero y con una noble forma de traccionar y una motricidad absolutamente fantástica.

Aunque el puño de acelerador es algo duro y con recorrido demasiado largo, en la mano derecha siempre tienes la posibilidad y el tacto de motor perfecto (a cualquier régimen superior a 1.500 r.p.m., y en no importa qué marcha), para poder conducir la BMW justo como quieres a base de rueda trasera. En caminos de tierra, con los seguros Metzeler Sahara de serie, puedes hacerla derrapar suavemente y colocarla siempre a voluntad. Cuando llevas tiempo con una GS 100 en plan seriamente «off-road», la verdad es que termina asombrándote. No le puedes perder nunca el respeto ni permitirte demasiadas alegrías por su peso e inercias, siempre hay que practicar una conducción trail-control, pero...

No es normal ni por su aspecto, ni por su volumen ni peso, que se pueda conducir con tanta soltura, y no despacio precisamente por campo. El bajo centro de gravedad ayuda y cuenta con suficiente ángulo de giro. Las suspensiones trabajan muy aceptablemente (sólo es un poco seca y brusca la trasera) y no sólo disfrutas en pistas sino que también

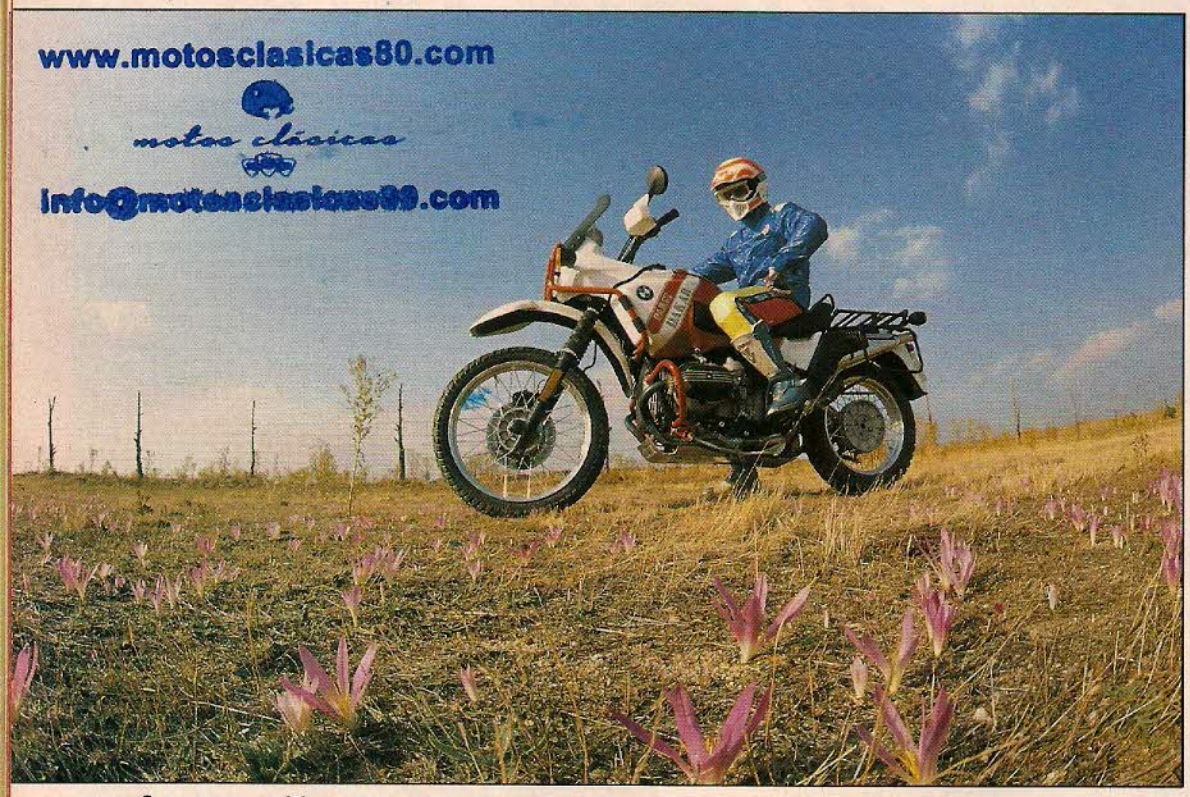
(pasa a pág. 18)

Ficha técnica

	BMW R 100 GS/P-D
Motor	Bicilíndrico en plano, 4 T, refrigerado por aire.
Distribución	Arbol de levas central. Varillas y balancines. dos vál. por cil.
Diámetro x carrera	94 x 70,6 mm.
Cilindrada	980 c.c.
Compresión	8,5:1
Carburad.	2, Bing de 40 mm.
Encendido	Electrónico transistorizado.
Batería	12 V/25 A
Cambio	5 velocidades.
Embrague	Monodisco en seco. Acc. por cable.
Arranque	Eléctrico
Trans. sec.	Cardan, sistema Paralever.
Chasis	Doble cuna continua en tubo de acero subchasis posterior desmontable. Angulo de pipa: 28° Avance: 101 mm.
Susp. del. Recorrido Barras Reglajes	Horquilla Marzocchi 220 mm. 40 mm. Ninguno exterior
Susp. tras. Recorrido Reglajes	Paralever, con monoamortiguador Boge 180 mm. Precarga de muelle en 4 puntos.
Rueda del. Llanta Neumático	1,85 x 21" Radios. Para neumáticos Tubeless Metzeler Sahara E 4, 90/90-21
Rueda tras. Llanta Neumático	2,50 x 17" Radios. Para neumáticos Tubeless Metzeler Sahara E 4, 130/80-17
Freno del. Diámetro Pinzas	Simple disco 285 mm. Doble pistón opuesto
Freno tras. Diámetro	Tambor simple leva 200 mm.
Long. total	2.290 mm.
Anch. máx.	830 mm.
Alt. asiento	850 mm.
Dist. entre ejes	1.513 mm.
Peso lleno	236 kg.
Precio	1.430.000

Prestaciones

BMW R 100 GS/P-D	
Aceleración	
400 m.	13,2
1.000 m.	26,1
Velocidad máxima	
Solo tumbado	186
Solo sentado	183
Dos personas	171
Consumos	
Mínimo	5,1
Medio	7,4
Máximo (autopista)	9,9
Ciudad	6,8
C. Deportiva/Off road	8,4
Capac. depósito/res.	35/4,5
Aut. media (res. incl.)	472



Con sus neumáticos mixtos no hay problemas dentro ni fuera de las carreteras y por donde pasa la BMW sí que vuelve a crecer la hierba y hasta las flores nacen directamente de la tierra.

EL «KIT» DE LA CUESTION

La R 100 GS París-Dakar se presenta como una nueva BMW, ¿realmente lo es? Ya hemos comentado que no hay ninguna diferencia con respecto a la anterior R 100 GS a nivel de motor, chasis, suspensiones, frenos o ruedas.

El verdadero «quid» de la cuestión se encuentra en su completo «kit» de equipamiento que comprende lo siguiente:

— Depósito de 35 l. con cerradura guantera.
— Carenado.
— Estructura tubular protectora.
— Protector de motor.
— Cuentavueltas y reloj analógico.
— Spoiler motor (quilla).
— Cubremanos.
— Ampliación de guardabarros frontal.
— Asiento individual y doble parrilla equipajes (opción al asiento doble).

Este «kit» se monta en la fábrica BMW de Berlín sólo en las R 100 GS no sobre las R 80 GS. Una vez en nuestro país el precio de esta «París-Dakar» completa, sin matrícula ni pasaporte es 1.430.000 ptas. Como el precio de la R 100 GS «básica» es de 1.295.000 ptas., la inclusión del «kit» en fábrica representa por lo tanto un coste adicional de 135.000 ptas. Para actuales propietarios de R 100 GS o de R 80 GS modelo 88 interesados en transformar total o parcialmente sus motos en «París-Dakar» BMW Ibérica propone numerosas alternativas. Como se puede ver en las listas de piezas y precios que incluimos a continuación lo más interesante será decidirse por una de las opciones globales A, B o C que están marcadas con precios políticos bastante favorables. Completar el «kit» a base de piezas sueltas sale terriblemente más caro. Finalmente señalar que la dotación de la París-Dakar también se puede ampliar. Existe la opción de guardabarros delantero bajo, los imprescindibles soportes y maletas para viaje, la placa protectora de escape y hasta el protector de foam para el manillar, esto sin contar con la específica línea indumentaria GS de gran calidad también disponible. Una vez más BMW, muy en la línea de lo que sucede con sus K 100 K 75 de carretera demuestra ser indiscutiblemente la marca reina en esta materia.

Kit París-Dakar (adaptable a R 100 GS y R 80 GS/88-89

Opción C: Incluye, depósito con cerradura (en imprimación sin pintar), carenado (en imprimación), protector de carenado, protector de motor, reloj analógico y cuentavueltas. Precio (no incluyen mano de obra instalación): 174.743 ptas.

Opción B: Igual que la anterior, pero sin protector motor. Precio: 157.747 ptas.

Opción A: Igual que la opción C, pero sin incluir reloj ni cuentavueltas. Precio: 143.528 ptas.

ACCESORIOS PARIS-DAKAR Y GS (PVP IVA incl.)

Depósito 35 l. (sin pintar)	63.686	Protector escape	7.090
(pintado)	88.190	Asiento	monoplaza
Carenado (sin pintar)	62.494	y doble parrilla	28.812
(pintado)	74.591	Guardabarros bajo	22.768
Cierre llave guantera	1.393	Ampliación guardabarros	4.814
Protector motor	7.851	Cubremanos	3.091
Reloj	13.300	Maleta trasera cuero	20.675
Cuentavueltas	17.915	Maletas later. más soportes	57.501
Quilla motor (en blanco)	17.909	Protector manillar	1.786

(viene de pág. 15)

es capaz de resolver situaciones complicadas. En pasos estrechos, como entre pasillos de coche en ciudad, siempre tienes que andar deshojando la margarita de «pasará, no pasará», pero al final el andar con los dos grandes cilindros acostados por montaña representa un morbo y un estímulo especial. Las viejas y no tan viejas leyendas de las BMW en pruebas de enduro vienen a tu cabeza, y cuando definitivamente no cabe por algún sitio, siempre queda el recurso de hacer un poco de albañilería campestre para superar un obstáculo como hacían en su época gloriosa los pilotos alemanes de BMW (obras de romanos de las que aún quedan restos en legendarias trialeras de la sierra del Guadarrama de cuando los Seis Días de El Escorial de 1970).

Desde las primeras pruebas con las GS 100 hasta hoy, he tenido la posibilidad y la suerte de hacer muchos kilómetros con estas BMW por la sierra de Ayllón primero, injusta y mal llamada «Sierra Pobre de Madrid», dada la belleza de sus paisajes y el solitario atractivo de sus pistas y a veces muy difíciles y laberínticos caminos, o por rutas de montaña de Somosierra, de Gredos, del valle del Tiétar o del valle del Jerte; el placer del trail con la GS ha sido siempre total. Haciendo las travesías muchas veces acompañado de trail monocilíndricas más ligeras, la GS nunca se ha visto acomplejada, y más de una vez, en ocasiones en que yo llevaba una Dominator o Tengai, me la encontraba pegada «a rueda» en caminos que no le debían ser nada favorables y a pesar de mantener un ritmo bastante rápido, algo como para quedarse perplejo... y si no que les pregunten a aquellos pilotos que en la última Transpaña estuvieron a rueda o fueron adelantados por la R 100 GS de estricta serie del alemán Richard Schalber en pistas o... en trialeras.

Por otro lado, no es fácil que una GS se pare y te tengas que quedar mano sobre mano sin poder hacer nada más que pasar por un taller. Todo se puede desmontar y resolver fácilmente; el mejor ejemplo de ello está en su rueda trasera. Creo, en fin, que una vez más la lógica BMW me ha convencido. Me mantengo firme en que me gusta «cómo va» la R 100 GS sea o no sea París-Dakar; no puedo decir lo mismo sobre su diseño, sea o no sea París-Dakar, mis creencias sobre cómo debe ser una trail de los '90 me lo impiden, pero para vivir una larga y seria aventura, lo tengo clarísimo: me quedaría con ella.

A. Moreno de Carlos
Fotos: Emilio Jiménez
Colabora: José M.ª Torres Acero