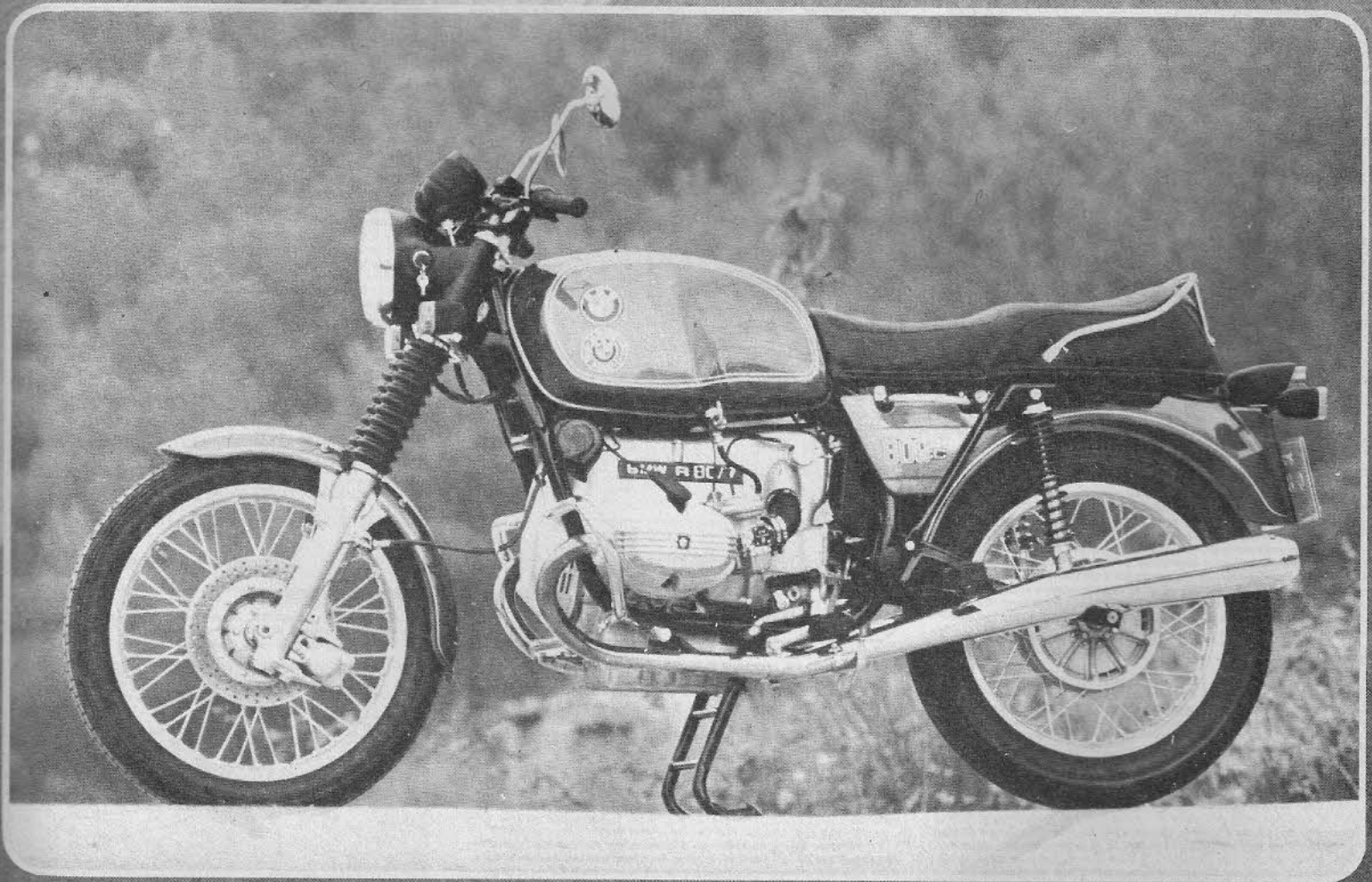
TOMA DE CONTACTO BMW R 80/7

LA ETERNA PERFECCIÓN



Buen par motor que permite marchar, aún en carreteras con muchas curvas, en una misma relación. El motor responde desde muy bajo. Una de las grandes virtudes de esta moto.

BMW, como concepto de moto en general, podrá o no podrá gustar; es un problema de índole personal que se circunscribe a lo que cada uno espera y desea de la palabra moto. Pero lo que nadie puede poner en tela de juicio, es que BMW como imagen, como representación de un estilo en la construcción de motocicletas, raya en la más exigente perfección.

Tener una BMW es tener mucho.

No me ha sido fácil hacer este trabajo sobre la R 80/7, la última de la familia BMW llegada a la península, porque, por convicción, nunca he sido amante de los motores boxer (cilindros opuestos horizontalmente).

He admirado la forma de trabajar de los alemanes, pero a fe de sinceridad reconozco que jamás he sentido el más mínimo interés en probar una BMW, incluso la 100 RS.

Amo la moto convencional, aunque no me importa demasiado cuantos cilindros tenga, ni su forma; es en realidad un problema de agresividad.

Cada motorista tiene un concepto diferente del estilo de motos que le gusta, y en mi caso particularmente, el aspecto agresivo y evocador de velocidad, ligereza, inclinadas furibundas, y todo eso que pueda ofrecerme un determinado modelo de moto, hace que me sienta más o menos atraído hacia ella.

Con BMW me ocurre lo contrario, una moto que rezuma tranquilidad, seguridad pasiva y activa, longividad, algo así como de otro tiempo.

No, ciertamente no me he sentido jamás atraído hacia BMW y su concepto, reconociendo por supuesto que encaja perfectamente en el ideal perfecto de una gran masa de aficionados.

Algún día debía de enfrentarme a una BMW en estas páginas y la R 80/7 ha sido la elegida de la gama.

Debo de confesar que sigo siendo un aficionado opuesto al concepto BMW después de casi 400 kilómetros de ensayo, pero quiero aclarar que a pesar de eso, la BMW y concretamente el modelo de nuestra prueba me han confirmado plenamente lo que como crítico debía de saber.

Es una gran marca y es un extraordinario modelo.

En este momento no me compraría una BMW, pero la aconsejaría sin dudar un instante a una infinidad de personas que dudan a la hora de elegir "su moto". Es más, creo que hay que distinguir muy claramente en la definición de motos. A mi entender existen dos grupos bien diferenciados, "las BMW y las que no lo son".

Conducir una BMW es entrar en otro mundo que tiene muy pocos puntos en común con cualquier otra moto.

Es remarcable la proyección y la vigencia de BMW en los mercados mundiales. Su trayectoria, no hace si no confirmar lo dicho anteriormente respecto a la personalidad única que el ingeniero Fritz dió un día a estas motocicletas.

Los británicos y sus motos han muerto aplastados por los japoneses y lo que es peor por sus propios errores de inicio. Las motos británicas se hicieron en una época y para aquella época; no resistieron el paso de los años.

Se hicieron viejas.

BMW no se ha hecho vieja por que nunca será vieja; es un concepto eterno, limpio, algo así como un violín que debe de sonar siempre igual, sea en las manos de su mejor constructor Stradivarius, sea en las manos de Jeudi Manuhin, en nuestro tiempo.

En la fábrica de Munich (ver Solo Moto n.º 109) saben incluso hoy en día lo que es trabajar con el patrón calidad, saben como hacer las motos de ayer para gente de hoy, y saber todo esto en la actualidad es ser un artista.

ANALISIS DE UNA MOTO PERFECTA

La R 80/7, no representa ninguna novedad para los asiduos de la revista a pesar de ser la última llegada a nuestro país, por que en Solo Moto n.º 102 dimos un detallado avance de sus características.

Se trata de una adaptación más de los técnicos alemanes de la gloriosa mecánica boxer, en los actuales momentos.

Si en su día la R 75 fue la respuesta de Munich a la tendencia mundial hacia la moto de gran cilindrada, adaptando para ello modelos como la R 69 (1960), e incluso anteriores, a medida que los japoneses subieron el cubicaje, BMW fue a su vez desdoblando la personalidad de su boxer y creando la gama R 100. La R 80 es el intermedio entre la R 75 y la gama R 100. Con esta decisión la BMW ha querido rejuvenecer la "pequeña" de sus grandes y darle una dimensión actual.

La R 80 cubica exactamente 785 c.c. (84,8 mm x 70,7), conservando la misma carrera de la R 75. La potencia se estima en 55 CV Din a 7.000 r.p.m., con un par máximo inmejorable 6,4 mkg a 5.500 r.p.m.

Por supuesto que el motor, en base el mismo de los años 50 y anterior, ha sufrido todas las modificaciones de rejuvenecimiento, que no son pocas, de las R 100. Quizá la aportación mayor de esta R 80 radica en su caja de cambio interiormente rediseñada y totalmente modificada en lo que respecta a la palanca del cambio accionada por medio de reenvío.

Todo este trabajo, tiene el denominador común de la suavidad y ausencia de ruidos.

Se ha conseguido a medias, y ya es conseguir mucho. Si bien el motor BMW es un motor eterno en concepción, el ingeniero Fritz se la fue la mano en el cambio y por lo tanto eternamente los cambios BMW llevarán consigo el ¡clac! sonoro que denuncia el paso de una marcha a otra.

En la R 80 se ha minimizado el defecto, tanto es así que en 1.ª y en frío ha logrado introducir la marcha sin un solo quejido del piñonaje, pero en caliente y si no tenemos cuidado en introducir la velocidad con suma precaución el ruido sigue haciéndose perceptible aunque muchísimo menos acusado que sus hermanas de gama.

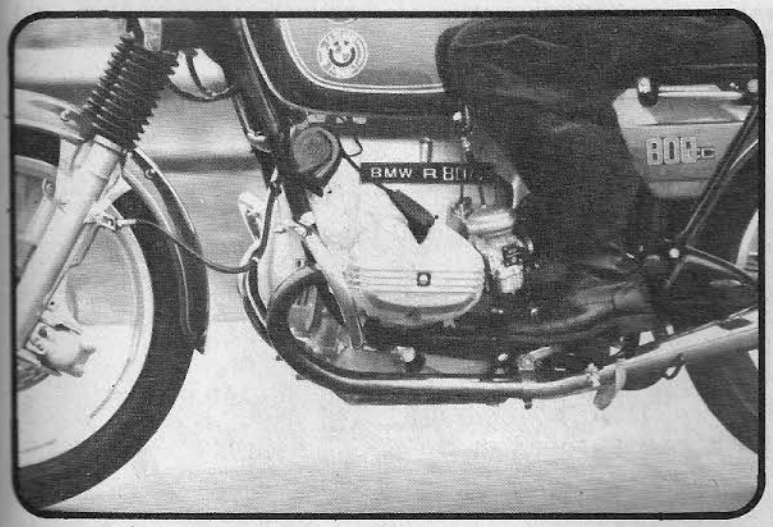
El acabado general es superior. Cualquier detalle, cualquier rincón está estudiado en forma y tiempo. Todo encaja con lógica, nada está puesto al azar, la pintura es increiblemente perfecta, los filetes hechos a mano parecen imposible de haber sido realizados así, los cromados han pasado los más rigurosos controles de calidad.

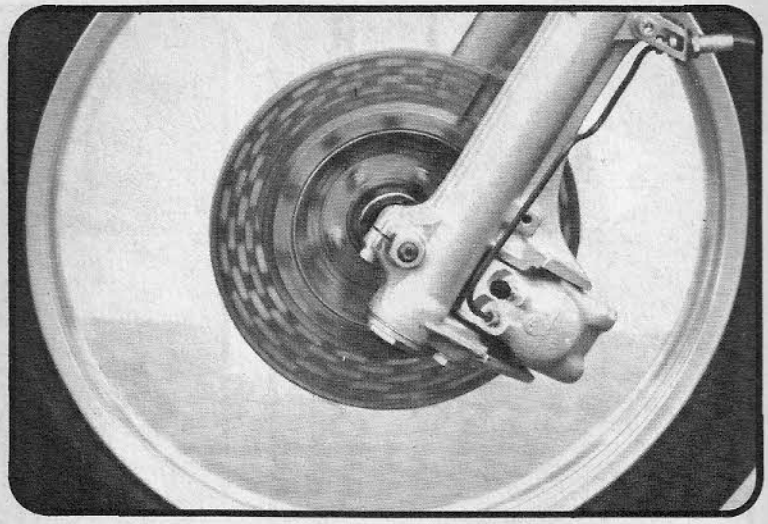
MANILLAR PROTEGIDO

Cuando vimos por primera vez la R 100/RS quedamos sorprendidos por la sutileza y refinamiento que podía suponer el llevar esa especie de carenado cubriendo el manillar. Pues bien, parece que la fábrica de Berlín, ha resuelto adaptar dicho protector a todos los modelos, argumentando que la BMW debe ser un modelo, en cuanto a seguridad, y que este protector de manillar pueda evitar el que el conductor pueda sufrir cualquier golpe contra el mismo.

Una máquina super-rutera, a la vez que no descarta su utilización ciudadana. La moto ideal para quienes aman la "filosofía" BMW.

BMW: Su línea inconfundible, su carácter, su presencia. Una moto diferente para gente diferente.





La posición de conducción ha cambiado. Las estriberas más retrasadas, han obligado a instalar un juego de reenvíos que accionen el cambio. Este, aunque menos ruidoso, sigue siendo testigo fiel y "acústico" de que se produce un cambio de marcha.

INDICADORES Y EMPUÑADURAS

La palanca de los intermitentes ha sido estudiada de nuevo, de forma que permita su accionamiento de la forma más cómoda y rápida posible. También se ha incorporado un indicador sonoro de los intermitentes, con la particularidad de que sólo suena cuando la moto está en marcha. Finalmente, se han diseñado unos nuevos puños de goma que, parece, son totalmente anatómicos y no producen deslizamiento de la mano.

NUEVO EQUIPO AUXILIAR BAJO EL ASIENTO

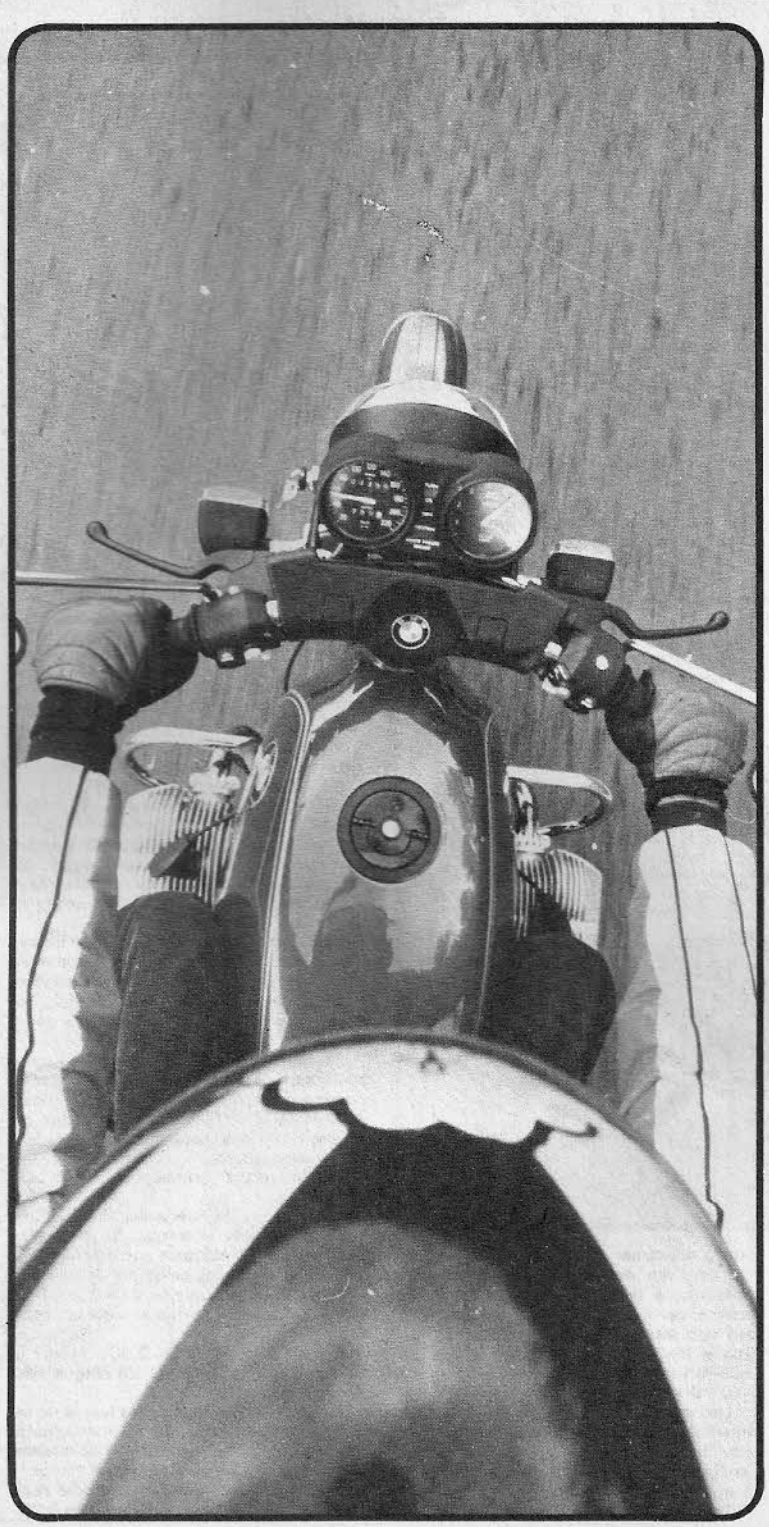
Levantando el asiento, uno no puede por menos que quedarse boquiabierto. Junto con las numerosas, eficaces y deslumbrantes herramientas con las que se puede desmontar la moto entera y a las que BMW nos tiene acostumbrado, nos encontramos con un ¡BOTIQUIN DE PRIMEROS AUXILIOS! perfectamente esterilizado y protegido del agua y humedad: Vendas, gasas, tiritas e incluso un manual para primeros auxilios. ¡Sorprendente! y todo ello, por supuesto, a partir de ahora en todas las motos de serie.

Todo ello, se halla colocado en una cavidad, con tapa, situada bajo la parte delantera del asiento. Sirve, igualmente, para guardar la documentación de la moto o lo que se desee.

Pero no se acaba aquí todo. Un antirrobo de cable de acero, con cerradura, está colocado bajo el depósito, de forma que si el antirrobo normal no nos basta, podemos echar mano de él.

MAS "SUTILEZAS"

Por todos lados encontramos adhesivos aconsejándonos llevar el casco puesto y medidas de seguridad parecidas. En el tablier se han introducido nuevos colores en las cifras de velocímetro y cuentarrevoluciones, siendo ahora de color verde. Por otro lado, el reloj convencional que llevaban todos los modelos con carenado, ha sido sustituido por uno de CUARZO de forma que nunca pueda fallar, dado que los técnicos de BMW lo consideran una pieza esencial para cualquier viaje. Las llaves de contacto son utilizables, ahora también, para la cerradura del tapón de



Un solo disco delantero, que necesitaba todavía el acoplamiento de las pastillas. Parece, sin embargo, ser suficiente para esta máquina.

gasolina y del antirrobo y del asiento. ¡Simplicidad ante la eficacia!

CONFORT

Las estriberas del conductor han sido ligeramente desplazadas hacia atrás. De esta forma el cuerpo adopta una postura, si cabe, más cómoda. Para ello ha sido necesario fabricar un reenvío que accionase el pedal del cambio con lo que, por añadidura, se ha aumentado la suavidad del mismo.

CARBURADOR

Ha sido instalado un nuevo carburador Bing, que a decir de los técnicos trabaja en todas las condiciones de forma óptima.

CONCLUSION

Si exteriormente esta serie de BMW, "new look", no ha cambiado casi absolutamente, el futuro comprador podrá estar seguro de adquirir uno de los refinamientos más "exquisitos" al estilo europeo que jamás haya podido imaginar.

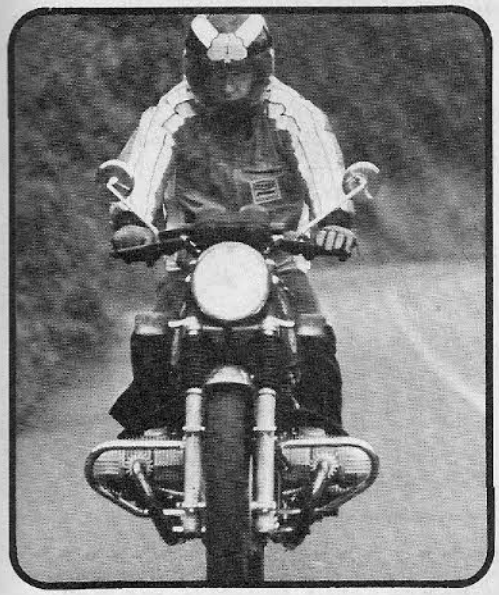
EN CARRERA: LA GRAN RUTERA

La BMW tiene por excelencia un doble carácter: ciudadana y rutera.

En ciudad posee un comportamiento ejemplar para una moto de su cilindrada y peso. Ponerla en marcha no debe de dar problema alguno; girando la llave (con base de plástico articulada), en el lateral del faro y tocando el botón de arranque el motor girará de inmediato en caliente y a regañadientes en frío.

Ya he dicho que la introducción de la primera supone una revelación en esta marca, ¡nada!, la relación de cambio, re-

La posición de conducción en cuanto al manillar no ha cambiado. Estrecho pero que no limita los movimientos de la moto. Como novedad incorpora una protección al estilo 100RS sobre el manillar.



Buena estabilidad en carretera, aunque hay que ir con cuidado con las reducciones. La rueda trasera, por efecto del cardan, tiende a bloquearse. Es una cuestión de aprendizaje.

partida en cinco velocidades es abierta, por que con el par motor de camión que tiene la R 80 no necesita ningún cambio de carreras.

El manillar es pequeño, y recogido, para mi gusto, y en consonancia con la moto no le iría mal un manillar algo más ancho y alto. Las empuñaduras son excelentes y agradables al tacto, y los conmutadores un prodigio de diseño y lógica. Anatomía pura; el dedo pulgar llega con facilidad a todos los mandos, intermitentes, luces, rafagas, claxon (simplemente perfecto en cuando a sonido y modulación del mismo).

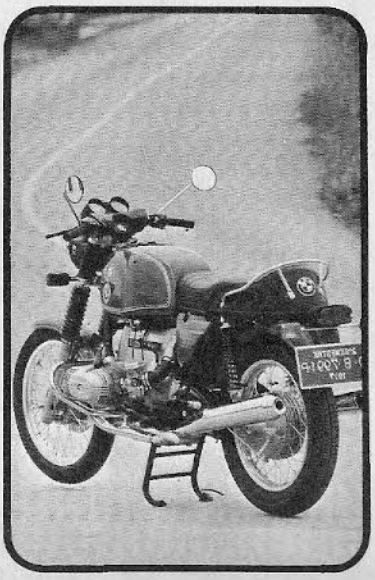
La posición de conducción es adecuada en una moto de 200 kilos es de agradecer.

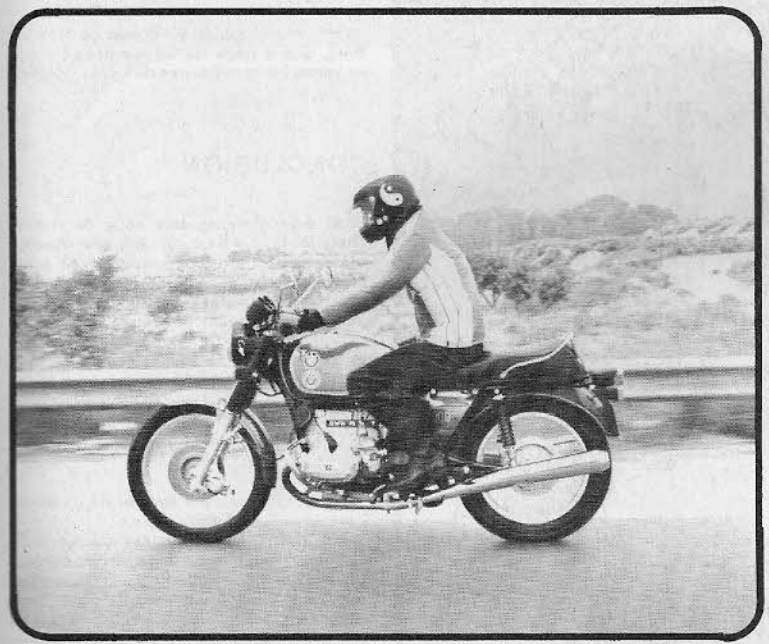
Es importante señalar, sobre todo porque este detalle que parece insignificante en ocasiones decide una compra, que la BMW R 80 posee una facilidad asombrosa para subir y bajarla del caballete central; tiene una lateral que particularmente no me dio ninguna confianza; corto y de retorno rápido.

En carretera me di cuenta perfectamente del carácter y del prestigio BMW. Una "máquina de devorar millas"; la moto de nuestro ensayo tenía el cuentakilómetros en sus 15 primeros, y por lo tanto en ningún momento del mismo llevé la aguja del tacómetro más allá de las 4.500 (135 km por hora).

Pero es fácil adivinar que, a guisa de un gran y cómodo sofá, la R 80 puede estar horas y horas rodando sin cansar al piloto que la maneja, sin ruidos estridentes, extraños o sospechosos. Buen nivel sonoro en los escapes, y mínimo el de admisión.

Deduzco que en autopista la R 80





aunque pienso que podría mejorarse, sobre todo por lo que respecta a los brazos. Los pies quedan perfectamente recogidos bajo los carburadores y muy cerca de los cilindros. En invierno o en conducción nocturna la BMW da más que ninguna otra moto: calefacción.

Pienso que la leva del cambio debería llevar talonera, se mejoraría mucho el rendimiento anatómico del pie.

La BMW de nuestra prueba gira extraordinariamente; permite hacer los cambios de sentido en las circunstancias más inverosímiles, y vuelvo a repetir que esto puede mantener un crucero de 140-150 km hora sin desfallecimiento alguno; el consumo, a tenor de lo gastado en mi prueba particular, podría establecerse a ese alto régimen señalado, en unos 7 litros a los 100 kilómetros, reducibles a unos 5 litros, por 100 si respetamos los 110-20 kilómetros.

Las suspensiones son un modelo para aquellas motos que se denominan turismo. Suaves, superabsorbentes, mullidas, (imagino que en ellas radica el secreto de la ausencia de cansancio).

Tenía mis dudas en cuanto a la forma de portarse una vez dejáramos los primeros 100 kilómetros de autopista; en una general, Vidreras-Calella de Palafrugell, plagada de curvas (en buen estado de piso) la R 80 podía explicarme muchas cosas.

Y no me defraudó.

Evidentemente no es una Kawa 1.000, ni una Ducati Darmha, pero dentro de un límite más alto de lo que yo podía suponer (marcado por el tarado turístico de las suspensiones y la altura de los cilindros al suelo), la R 80 permite grandes cosas en carreteras variadas.

El famoso "tabú" del cardan no influye para nada en la conducción, que debe de ser rápida pero suave, sin brusquedades, una reducción a lo G.P. y el neumático trasero dejará sus buenas décimas de goma en el asfalto.

La moto vira muy bien, tiene un comportamiento similar a motos muy ligeras; puedes controlar el trazado con el movimiento de la cintura, pero repito que requiere cierta sabiduría, y mucha limpieza en la conducción.

Un "manazas", jamás podrá llevar bien una BMW.

Del motor sólo puedo exponer elogios.

Virajes que en otra moto de 750 c.c. y más, deben de realizarse con dos marchas menos, con la R 80, en quinta es suficiente teniendo la precaución de encarar bien la moto y manejar perfectamente la dosificación del gas.

En 5.ª y a partir de 2.300 r.p.m., el motor está tirando limpio sin ningún atisbo de indecisión.

Un tractor. Siempre tienes fuerza de reserva y eso en carretera es muy agradable. Me di cuenta que la BMW es diferente porque, sin apenas estirar el motor, y dejando caer las marchas a medio régimen, la aguja del cuentakilómetros bailotea con cifras del orden de los 120 y 130 kilómetros por hora.

Una moto, que casi casi anda sola.

Hablemos de la frenada.

No sería justo dar una impresión exacta puesto que el disco (único) delantero no estaba acoplado a la pinza de un solo pistón (del tipo móvil). La frenada delantera no fue excelente en estos primeros 400 kilómetros, simplemente aceptable. Imagino que con un buen rodaje ha de mejorar mucho el comportamiento, que en esta ocasión me hizo recordar en cierto modo, al freno de disco interior de Sanglas. Es decir, un buen tacto, una buena progresividad pero palpable falta de eficacia en el "punch" final.

El freno trasero, de tambor, no me dio que pensar.

Cumple su cometido.

Diré, que la luz de noche es excelente; suficiente en cualquier circunstancia.

CONCLUSION

He dicho que la BMW me ha gustado; cambia en parte la opinión que me había prefabricado mucho antes de conocerla "personalmente", pero sigo opinando que todavía, tal vez por mi edad, no soy "Bemeuvista".

Sí es, en cambio, una moto excelente para un sinfín de personas que compran otras motos sin saber o probar una BMW.

La tranquilidad de una BMW, la dureza de una BMW, la calidad de conjunto de una BMW, la capacidad de marcha de una BMW y la comodidad de una BMW difícilmente puedan darse en la misma proporción y cantidad en cualquier otra moto que no se llame BMW.

CARACTERISTICAS TECNICAS

Motor: Bicilíndrico "Flat-twin" cuatro tiempos.

Cilindrada: 785 c.c.

Diámetro por carrera: 84,8 x 70,6.

Relación compresión: 8:1 (gasolina normal); 9,2:1 (gasolina super).

Potencia: 50 CV DIN a 7.250 r.p.m. o 55 CV DIN a 7.000 r.p.m.

Carburador: Bing de presión constante.

Par máximo: 5,8 mkg a 5.000 r.p.m.; 6,4 mkg a 5.500 r.p.m.

Cambio: 5 marchas. Selector de nueva factura que actúa indirectamente sobre el eje de cambio.

Peso: 195 kg.

Todas las demás características igual que en el modelo R 75/7.

Un ensayo de: JAIME ALGUERSUARI
Colaborador: DENNIS NOYES
Fotos de: JOSE M.ª ALGUERSUARI