

La nueva BMW R 1200 GS/Adventure.

Índice.



1. La nueva BMW R 1200 GS/Adventure.	2
2. Potencia y par motor.	11
3. Datos técnicos.	12
4. Los colores.	13

1. La nueva BMW R 1200 GS/ Adventure.



Características principales resumidas de la nueva BMW R 1200 GS y de la BMW R 1200 GS Adventure:

- Propulsor nuevo, más dinámico, ahora con dos árboles de levas en cabeza por cilindro y válvulas dispuestas radialmente.
- Aumento de potencia del cinco por ciento, hasta 81 kW (110 CV) a 7.750 rpm mayor par motor máximo, ahora 120 Nm a 6.000 rpm.
- Aumento del régimen máximo de giro de 8.000 a 8.500 rpm y, por lo tanto, un mayor margen de revoluciones aprovechable.
- Perceptible mejor capacidad de aceleración y de recuperación.
- Válvula en el escape controlada electrónicamente, que proporciona un sonido más contundente.
- Colores de la R 1200 GS: blanco Alpine, rojo Magma, gris Ostra metalizado mate, negro Sapphire metalizado.
- Colores de la R 1200 GS Adventure: gris Smoke metalizado mate, amarillo Brilliant metalizado.
- Equipamiento especial y accesorios a medida, con la acostumbrada alta calidad de BMW.
- Nuevos faros adicionales opcionales para la 1200 GS, con tecnología LED.

Motor más potente y con mayor capacidad de recuperación: una conducción más dinámica, sobre asfalto y en todo terreno.

BMW Motorrad abre un capítulo más de la exitosa historia de los modelos GS presentando la nueva BMW R 1200 GS y la nueva R 1200 GS Adventure, las sucesoras de una serie de modelos que ya desde hace casi tres décadas representa el ideal de una moto de tipo enduro de gran cilindrada. Ya la R 1200 GS y la R 1200 GS Adventure de la generación anterior contaban con un motor muy potente y con una generosa entrega de su fuerza, siendo las motos ideales para realizar viajes largos y, a la vez, disfrutar al conducir por carreteras y pistas sinuosas. Los nuevos modelos de BMW Motorrad logran acrecentar esas cualidades.

El principio de construcción y la estructura básica del nuevo motor bóxer DOHC es igual al motor que lleva la BMW HP2 Sport. Sin embargo, para su uso en la R 1200 GS y en la R 1200 GS Adventure, ha sido objeto de una remodelación y una optimización específicas, para adaptarlo a los requisitos concretos que plantea una moto de enduro apropiada para realizar largos viajes.

Aunque el motor bóxer de 1.270 cc de los modelos anteriores tenía una gran potencia, y proporcionaba una holgada capacidad de propulsión en cualquier situación, el nuevo motor de los modelos R 1200 GS y R 1200 GS Adventure que ahora se presentan, tiene una potencia claramente superior. Con sus 110 CV y su régimen máximo de ahora 8.500 rpm, es decir, 500 rpm más que en la versión anterior, el margen de revoluciones aprovechables es ahora más amplio, por lo que las dos motocicletas son más dinámicas y tienen mayor capacidad de aceleración y de recuperación a cualquier régimen. Con estas cualidades, los dos nuevos modelos vuelven a marcar un listón de referencia entre las motos de enduro apropiadas para efectuar viajes largos.

La nuevas culatas DOHC consiguen una mezcla más eficiente.

El nuevo motor gira a más velocidad, por lo que el bóxer de las nuevas R 1200 GS y R 1200 GS Adventure tiene ahora dos árboles de levas en cabeza accionados por cadena (DOHC), igual que la BMW HP2 Sport. El accionamiento de las válvulas está a cargo de empujadores muy ligeros y resistentes a las altas revoluciones. Gracias a la disposición radial de las cuatro válvulas, ha sido posible diseñar unas cámaras de combustión muy compactas. Al igual que en el caso del motor de los modelos anteriores, se hace explotar la mezcla mediante dos bujías (HP2 Sport: 1). La relación de compresión también es la misma, es decir, 12,0:1.

Gracias a los sensores de detonación, es posible utilizar gasolina sin plomo con un índice de octano entre 95 y 98 RON. La potencia nominal ha sido determinada con gasolina 98 RON. Bajo determinadas circunstancias y al producirse la detonación, es posible que se reduzca ligeramente el par motor y que el aumento mínimamente el consumo. Si se van a realizar viajes largos a países en los que debe repostarse gasolina de mala calidad, es posible encargar una centralita del motor con otros parámetros (equipamiento especial gratuito, a instalar en fábrica). En ese caso, es posible utilizar gasolina 91 RON.

La disposición horizontal de los árboles de levas, en la dirección de la marcha, tiene como consecuencia dos peculiaridades técnicas en el nuevo motor bóxer: cada árbol de levas acciona una válvula de admisión y una válvula de escape. Además, debido a la disposición radial de las válvulas, las levas tienen una forma cónica. Con el fin de aumentar la potencia y el par motor a lo largo de

todo el margen de revoluciones, se ha aumentado el paso de aire. Para ello, el diámetro de las válvulas de admisión ha aumentado de 36 a 39 milímetros, en comparación con las dimensiones correspondientes del motor anterior; en el lado de escape el aumento es de 31 a 33 milímetros.

Los tiempos de distribución de admisión y de escape de los dos árboles de levas han sido optimizados a bajas y medias revoluciones y, a la vez, se ha conseguido que el motor gane velocidad más rápidamente, lo que permite una entrega especialmente rápida de la potencia. Con el fin de aumentar la sección de la abertura que dejan las válvulas, la alzada ha aumentado de 10,54 mm en la admisión y 9,26 mm en el escape hasta 10,8 milímetros en ambos casos. La compensación de la holgura de las válvulas está a cargo de unidades semiesféricas ligeras.

Más potencia y mayor par motor a lo largo de todo el margen de revoluciones.

La relación de carrera/diámetro sigue siendo de 101/73 milímetros, por lo que tampoco ha variado la cilindrada, de 1.170 cc. El cigüeñal, las bielas y los respectivos cojinetes también son los mismos, mientras que los pistones de fundición de aluminio sí son nuevos, porque han sido adaptados a la nueva geometría de las cámaras de combustión. Junto con el sistema de admisión modificado, que en comparación con los modelos anteriores tiene los cuerpos de las mariposas de color negro en vez de plateado y con 50 milímetros de sección en vez de 47 milímetros (HP2 Sport: 52 milímetros), con la entrada de aire de nuevo diseño y con un nuevo filtro de aire, el caudal de aire es ahora mayor, por lo que el motor tiene una potencia máxima de 82 kW/110 CV a 7.750 rpm, ofreciendo un par máximo de 120 Nm a 6.000 vueltas. El radiador de aceite garantiza unas condiciones térmicas estables, incluso en condiciones de conducción extremas. En resumen, las modificaciones realizadas en el lado de admisión redundan en una entrega más homogénea de la potencia y del par a lo largo de todo el margen de revoluciones del motor.

Aprovechando la remodelación del motor, ahora las tapas de las culatas cuentan con dos tornillos de fijación, en lugar de cuatro. Además tienen una forma nueva, más dinámica. A modo de accesorio opcional se pueden adquirir protectores de aluminio o de material sintético para las tapas de la culata, y también se ofrecen tapas de aluminio cromado.

Válvula en el escape controlada electrónicamente: mayor sonoridad.

En el lado del escape, los dos colectores tienen la misma forma e igual longitud que en los motores de los modelos anteriores, aunque sí ha cambiado el tubo de interferencia, que ha sido adaptado considerando el mayor flujo de

escapes en los colectores. La nueva BMW R 1200 GS y la nueva R 1200 GS Adventure cuentan en el escape con una válvula parcializadora que se controla mediante un motor eléctrico y cables para abrir y cerrar, con el fin de satisfacer la demanda de un sonido especialmente ronco, aunque por supuesto, de conformidad con los límites establecidos por la ley. Considerando la menor presión dinámica y el sonido mejorado, se ha modificado el interior del último tramo del tubo de escape, aunque su aspecto exterior no ha experimentado cambio alguno.

Transmisión óptima de la potencia mediante la caja de cambios de seis marchas y cardán.

La transmisión sigue estando a cargo de una caja de cambios de seis marchas, de probada eficiencia y presentada en los modelos del año 2008. Esta caja tiene cojinetes de mayor diámetro y una mayor distancia entre los ejes en comparación con las cajas de los modelos anteriores a dicho año. El cambio que experimentó la caja en su momento incluyó una modificación de la relación de las marchas y una reducción de la relación secundaria de 2,82 a 2,91. Esta caja, combinada con el nuevo motor más potente, consigue que la capacidad de impulsión de estas motocicletas sea mayor a lo largo de todo el margen de revoluciones. También los nuevos modelos BMW R 1200 GS y R 1200 GS Adventure se benefician de la cinemática mejorada del cambio, con recorrido optimizado de la curva fuerza/recorrido, por lo que el cambio de marchas es más preciso y, a la vez, el motorista siempre percibe claramente la operación del cambio de marchas. El cardán, que transmite la potencia hacia la rueda posterior, no precisa de mantenimiento alguno y es el mismo que se utilizó en el modelo anterior. Este cardán permite efectuar viajes largos más cómodamente, ya que se prescinde de la engorrosa tarea de realizar el mantenimiento de una cadena.

Parte ciclo de probada eficiencia, frenos de alto rendimiento con sistema ABS Integral.

Al igual que los modelos anteriores, también las nuevas BMW R 1200 GS y R 1200 GS Adventure son una síntesis casi perfecta de la conducción en carretera y en todo terreno. Tal como se conoce de los modelos antecesores, la parte ciclo es muy rígida y resistente a las fuerzas torsionales; el guiado de la rueda delantera está a cargo del afamado sistema Telelever de BMW y del guiado de la rueda posterior se encarga el BMW Paralever, por lo que estas motocicletas tienen un comportamiento extraordinario y muy seguro, especialmente considerando su gran potencia y su alto par motor. Los frenos de excelente rendimiento, combinados con el sistema ABS Integral opcional de BMW Motorrad, garantizan un máximo nivel de seguridad, también en situaci-

ones críticas. El nuevo motor bóxer también es muy respetuoso con el medio ambiente, ya que cuenta con un moderno sistema de limpieza de los gases de escape, constituido por un catalizador regulado de tres vías.

Enduro ESA como equipamiento opcional, adaptación electrónica de la suspensión en función de las condiciones de conducción.

El sistema Enduro ESA, que se ofrece como equipamiento opcional montado en fábrica, es óptimo para una motocicleta de tipo enduro apropiada para realizar largos viajes. Con este sistema, simplemente pulsando un botón se modifica el comportamiento de la suspensión en función de diversas condiciones de conducción y según el peso que lleve la moto. El sistema de regulación electrónica de la suspensión Enduro ESA (Electronic Suspension Adjustment) diferencia entre modalidad de asfalto y modalidad todo terreno. En esas modalidades, el conductor puede regular la precarga y la amortiguación, para adaptar su motocicleta específicamente a las circunstancias y a sus preferencias.

Tal como ya se conoce, el sistema Enduro ESA permite regular la precarga de la suspensión delantera, adaptándose óptimamente a las exigencias que pueden plantearse frente a una moto tipo enduro apropiada para realizar viajes largos. Este sistema de regulación permite disponer de una mayor carrera de la amortiguación al conducir por pistas campestres, aunque sin contar con las desventajas que esta regulación significa al conducir sobre asfalto, como una menor carrera negativa del muelle y una posición más elevada al conducir.

Ergonomía optima y equipamiento de carácter aún más práctico.

El manillar de alta calidad de aluminio conificado, combinado con dos abrazaderas asimétricas que pueden girarse 180 grados, permite una regulación en dos posiciones, para encontrar la posición más apropiada en términos ergonómicos. Mientras que la posición retrasada es apropiada para circular por carreteras y terrenos sencillos, y también para conductores de estatura pequeña, la posición del manillar adelantado es óptima para la conducción todo terreno, cuando el piloto está de pie, apoyado sobre los estribos. Los protectores para los puños, que se ofrecen opcionalmente para la R 1200 GS, están incluidos de serie en el modelo R 1200 GS Adventure. A raíz de los cambios técnicos que han experimentado ambos modelos, también se han modificado las esferas de los instrumentos. Además, las tuercas manuales que se usan para regular la posición del parabrisas, ahora son más grandes y, por lo tanto, más fáciles de utilizar.

Equipamiento especial y accesorios a medida.

BMW Motorrad, que tradicionalmente ofrece sistemas completos de equipos especiales, también ofrece numerosos equipos opcionales hechos a medida para la R 1200 GS y la R 1200 GS Adventure, que permiten personalizar estos modelos. El faro adicional con diodos luminosos es nuevo. Los equipos

opcionales se entregan desde fábrica, lo que significa que su montaje está integrado en las líneas de montaje de la fábrica de Berlín. Los accesorios especiales se montan en los talleres de los concesionarios de motocicletas de la marca BMW.

Equipamiento especial.

- Enduro ESA.
- BMW Motorrad Integral ABS (integral parcial, desconectable).
- RDC.
- ASC.
- Tubo de escape cromado.
- Puños con calefacción.
- Protectores de puños (Adventure: de serie).
- Elementos para el montaje de maletas (Adventure: elementos para montaje de maletas de aluminio).
- Llantas de radios cruzados (Adventure: de serie).
- Ordenador de a bordo con indicador del nivel de aceite.
- Asiento doble más bajo (R 1200 GS).
- Suspensión más baja (R 1200 GS).
- Alarma antirrobo con mando a distancia.
- Intermitentes de diodos luminosos.
- Neumáticos todo terreno (Adventure).
- Caja de cambios Enduro (1ª marcha más corta) (Adventure).
- Faros adicionales halógenos (Adventure).
- Reducción de potencia a 98 CV.
- Preparación para gasolina 91 RON.

Accesorios especiales.

Portaobjetos.

- Maletas Vario (GS)/Maletas de aluminio (Adventure).
- Elementos de sujeción de maletas (GS)/Elementos de sujeción para maletas de aluminio (Adventure). *
- Maleta posterior Vario (GS)/Maleta posterior de aluminio (Adventure).
- Elementos para el montaje de la maleta posterior, en sustitución del asiento del acompañante (R 1200 GS).
- Bastidor para montaje de la maleta posterior.
- Bolsas interiores para maletas Vario y maletas de aluminio y para las maletas posteriores.
- Respaldo acolchado para maletas posteriores Vario y de aluminio.
- Asa para maletas de aluminio.
- Bolsa de tipo mochila para el depósito, impermeable.
- Bolsa de tipo mochila para el depósito, pequeña (R 1200 GS).
- Bolsa de tejido suave 2, grande, de 51 litros.
- Bolsa de tejido suave 2, pequeña, de 19 litros.

Diseño.

- Tapas de culata cromadas.
- Guardabarros delantero, carbono.
- Guardabarros trasero, carbono.
- Tapa HP Carbon para el motor.
- Protector de faros (únicamente para conducción todo terreno).
- Tapa de recubrimiento del Telelever y de la horquilla.
- Faro adicional de diodos luminosos.

- Elemento para el montaje del faro adicional.
- Luces intermitentes de diodos luminosos. *

Sonido.

- Silenciador deportivo Akrapović.

Ergonomía y confort.

- Parabrisas tintado.
- Estribos anchos de tipo enduro (Adventure: de serie).
- Palanca del pedal de freno regulable (Adventure: de serie).
- Barra transversal para el manillar.
- Acolchado para la barra transversal del manillar.
- Asiento bajo para el conductor (820 mm), de color negro * o gris (R 1200 GS).
- Asiento para el conductor de color gris (R 1200 GS).
- Toma de corriente adicional.
- Puños con calefacción. *

Navegación y comunicación.

- Navigator IV de BMW Motorrad.
- Elemento para el montaje del navegador BMW Motorrad.
- Bolsa Function para el navegador.

Seguridad.

- Protectores de puños (Adventure: de serie). *
- Deflector grande para protección de las manos.
- Protector de aluminio de las tapas de las culatas (Adventure: de serie).
- Protector de material sintético de las tapas de las culatas.
- Barras protectoras del motor (R 1200 GS).

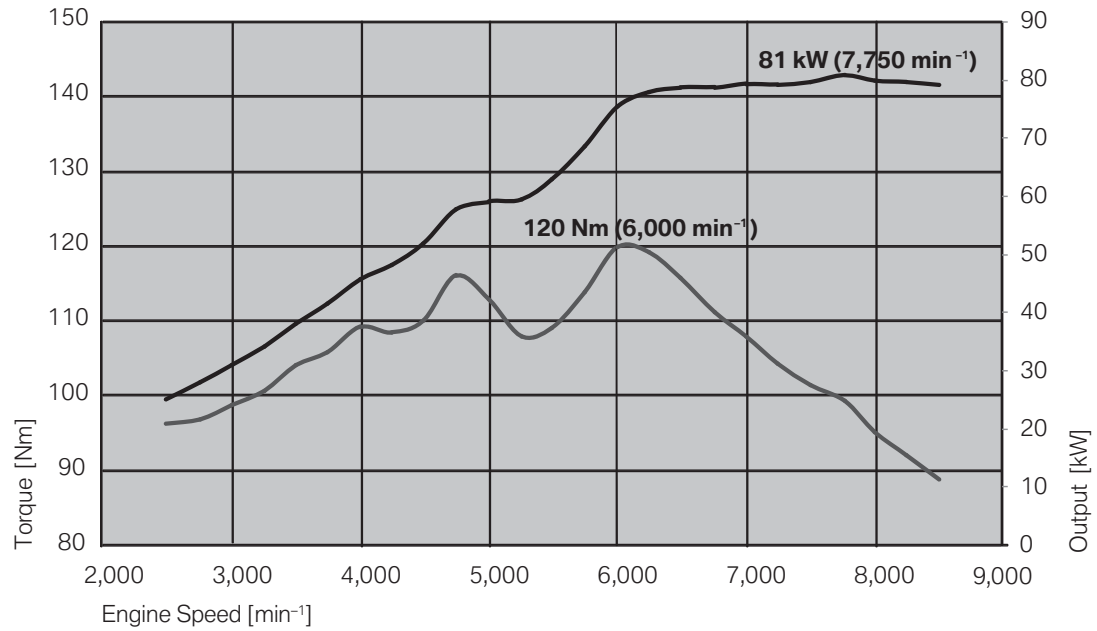
- Patín de aluminio para protección de los bajos.
- Protector del bastidor.
- Tornillo de seguridad para la boca de llenado del aceite.
- Alarma antirrobo con mando a distancia. *

Mantenimiento y tecnología.

- Reducción de la potencia a 98 CV. *
- Caballete de taller.
- Herramientas de a bordo, para efectuar el servicio de mantenimiento.
- Linterna LED para la toma de corriente a bordo, 410 milímetros.

* También disponible como equipo especial de fábrica.

2. Potencia y par motor.



3. Datos técnicos.



		BMW R 1200 GS (81 kW)	BMW R 1200 GS Adventure (81 kW)
Motor			
Cilindrada	cc	1.170	1.170
Diámetro/Carrera	mm	101/73	101/73
Potencia	kW/CV	81/110	81/110
a revoluciones	rpm	7.750	7.750
Par motor	Nm	120	120
a revoluciones	rpm	6.000	6.000
Tipo		Bóxer	Bóxer
Cantidad de cilindros		2	2
Compresión/Combustible		12,0:1/Sin plomo 95-98 RON, potencia nominal con 98 RON. Opcional: 91 RON	12,0:1/Sin plomo 95-98 RON, potencia nominal con 98 RON. Opcional: 91 RON
Accionamiento válvulas		DOHC	DOHC
Válvulas por cilindro		4	4
Ø admisión/escape	mm	39/33	39/33
Diámetro de mariposas	mm	50	50
Preparación de la mezcla		BMS-K+	BMS-K+
Limpieza de gases de escape		Catalizador regulado de tres vías	Catalizador regulado de tres vías
Sistema eléctrico			
Alternador	W	720	720
Batería	V/Ah	12/14 sin mantenimiento	12/14 sin mantenimiento
Faros	W	H7	H7
Motor de arranque	kW	1,1	1,1
Transmisión/Caja de cambios			
Embrague		Monodisco en seco Ø 180mm	Monodisco en seco Ø 180 mm
Caja de cambios		Caja de seis marchas en toma constante	Caja de seis marchas en toma constante
Relación primaria		1,737	1,737
Desarrollo de marchas I		2,375	2,375, opción: 2.600
II		1,696	1,696
III		1,296	1,296
IV		1,065	1,065
V		0,939	0,939
VI		0,848	0,848
Transmisión			
Relación		Cardán	Cardán
		2,91	2,91
Chasis			
Parte ciclo		Estructura tubular de acero; motor autoportante	Estructura tubular de acero; motor autoportante
Guiado de rueda delantera		BMW Telelever	BMW Telelever
Guiado de rueda trasera		BMW Paralever	BMW Paralever
Recorrido amortiguación del./detrás	mm	190/200	210/220
Avance	mm	101	88,7
Batalla	mm	1.507	1.510
Ángulo del eje de la dirección	°	64,3	65,2
Frenos	Delante	Freno de dos discos de Ø 305 mm	Freno de dos discos de Ø 305 mm
	Detrás	Un disco Ø 265 mm	Un disco Ø 265 mm
		Opcional: BMW Motorrad Integral ABS (integral parcial; desconectable)	Opcional: BMW Motorrad Integral ABS (integral parcial; desconectable)
Llantas		Llantas de fundición	Llanta de radios cruzados
	Delante	2,5 x 19	2,5 x 19
	Detrás	4,0 x 17	4,0 x 17
Neumáticos	Delante	110/80 R 19	110/80 R 19
	Detrás	150/70 R 17	150/70 R 17
Dimensiones y pesos			
Longitud total	mm	2 210	2 240
Anchura total con espejos	mm	940	990
Anchura del manillar sin espejos	mm	930	950
Altura del asiento	mm	850/870	910/890
Peso sin líquidos	kg	203	223
Peso DIN en orden de marcha	kg	229	256
Peso total máximo	kg	440	475
Capacidad del depósito	l	20	33
Prestaciones			
Consumo	90 km/h	l/km	4,3
	120 km/h	l/100km	5,5
Aceleración	0-100 km/h	s	3,7
Velocidad máxima		km/h	>200

4. Los colores.



Nueva configuración de las superficies y de los colores.

Las nuevas R 1200 GS y R 1200 GS Adventure cuentan con nuevas superficies y nuevos colores, para mostrar su mayor dinamismo.

El color gris Ostra metalizado acentúa el carácter técnico de la R 1200 GS. Con el color negro Sapphire metalizado, la nueva R 1200 GS adquiere un carácter especialmente masculino, mientras que en los colores blanco Alpine y rojo Magma brillante, acentúan sus aptitudes deportivas todo terreno.

En el caso de la R 1200 GS Adventure, el color gris Smoke metalizado realza su carácter original y masculino, mientras que el color amarillo Brilliant le confiere una imagen que acentúa sus cualidades todo terreno. Especialmente este segundo color crea un atractivo contraste frente al asiento de color negro y gris Black Olive.

Los nuevos cuerpos de las mariposas son de color negro.