



BMW Concept 6.

La fascinación de BMW Motorrad: superioridad y confort con motor de seis cilindros.

Los motores de seis cilindros siempre despiertan una especial fascinación, por su suave funcionamiento, su gran potencia y porque permiten experimentar vivencias excepcionales al conducir. Un motor de seis cilindros en línea tiene un sonido inconfundible, semejante al de una turbina; en el caso de BMW, este tipo de motores son ya desde hace siete décadas sinónimo de la más avanzada tecnología, una cualidad que siempre ha distinguido a los propulsores de la marca utilizados en diversos modelos de automóviles.

Una y otra vez se han hecho intentos de montar de manera apropiada el apasionante concepto de un motor de seis cilindros en línea en una motocicleta. Si bien es cierto que en el mercado han surgido algunas motocicletas con motor montado longitudinal o transversalmente, sin embargo este tipo de motor no ha logrado imponerse a gran escala en las motocicletas de serie, ni tampoco en las de competición.

Dependiendo de la posición de su montaje, los seis cilindros en línea redundaban en motocicletas demasiado largas o anchas, lo que suponía desventajas en la geometría del chasis, en la distribución del peso y en el centro de gravedad. Además, por lo general el peso bastante mayor del motor anulaba las ventajas conseguidas gracias a su mayor potencia.

La motocicleta BMW Concept 6 demuestra que, aplicando los métodos de diseño y fabricación más modernos, un motor de seis cilindros en línea montado en una motocicleta no solamente acrecienta el prestigio, sino que además es capaz de armonizar perfectamente con el dinamismo propio de una motocicleta.

La serie K se ampliará en un futuro previsible con modelos equipados con el nuevo propulsor de seis cilindros de BMW. El primer modelo en llevar este motor será una motocicleta de turismo BMW, que brillará por sus innovaciones y su lujo. Fiel a la tradición de la serie K de BMW, se tratará de la motocicleta tope de gama.

Motor de seis cilindros muy compacto y dinámico.

El montaje de este dinámico motor de seis cilindros en línea en la BMW Concept 6 ha sido posible porque se trata de un propulsor extremadamente compacto. El motor es aproximadamente 100 mm más estrecho que cualquier motor de seis cilindros en línea fabricado hasta la actualidad, y es tan sólo ligeramente más ancho que un motor tetracilíndrico moderno de gran cilindrada.

La anchura ha podido reducirse gracias a una relación de diámetro y carrera ligeramente supercuadrada, con una carrera relativamente larga y unas distancias mínimas entre los cilindros. Con el fin de reducir adicionalmente la anchura, los grupos eléctricos secundarios y sus sistemas de accionamiento están montados detrás del cigüeñal, en el espacio disponible por encima de la caja de cambios.

El peso relativamente bajo del propulsor se explica por el uso específico de materiales ligeros en todos sus componentes, como por ejemplo los dos árboles de levas huecos en cabeza o las bielas sumamente ligeras. Gracias a la compensación óptima de las masas, que se explica por la propia construcción del motor, en este propulsor de seis cilindros en línea ha sido posible prescindir del árbol de equilibrado y de los correspondientes elementos de accionamiento. Esto redundo en un menor peso y, a la vez, en un funcionamiento aun más suave.

Por su diseño, el motor de seis cilindros en línea de la BMW Concept 6 se asemeja al conocido motor tetracilíndrico de la K 1300; al igual que éste, los cilindros están inclinados 55 grados hacia adelante. De esta manera no solamente se obtiene un centro de gravedad muy bajo, sino que además se logra repartir equitativamente el peso, un parámetro especialmente importante para la conducción deportiva, en la que es imprescindible tener una sensación de control muy precisa, recibiendo informaciones muy claras del comportamiento de la parte delantera de la moto. Además, con la inclinación del motor se obtiene suficiente espacio para el montaje de un sistema de admisión de óptima aerodinámica, justo por encima del motor, y permite que la configuración de los perfiles del bastidor sea ideal para soportar las fuerzas que se dan en esta motocicleta.

También la BMW Concept 6 confía en el sistema de lubricación de cárter seco. Esta solución garantiza un funcionamiento muy fiable, también en circunstancias extremas, y además permite un diseño especialmente plano del cárter del cigüeñal. De esta manera, el motor se puede montar en una posición más baja y se logra concentrar las masas en la cercanía del centro de gravedad.

Con este sistema se renuncia a un cárter de aceite, por lo que el montaje de propulsor puede hacerse en una posición mucho más baja que en el caso de un motor convencional. El depósito de aceite está integrado en la zona posterior del bloque del motor. Así se prescinde de un depósito de aceite separado, lo que también es una ventaja para la obtención de un conjunto especialmente compacto y de bajo peso.

Funcionamiento muy suave y alto nivel de rendimiento.

Siendo un motor de seis cilindros en línea, este propulsor permite abrir nuevas dimensiones en la conducción motociclista, tanto en lo que se refiere a la potencia, a la capacidad de recuperación y a la forma de entregar la potencia como a la suavidad del funcionamiento.

La potencia del nuevo motor de seis cilindros será similar al motor de cuatro cilindros en línea de 1.300 cc de BMW. Sin embargo, su par será de los mayores que se ofrecen en el mundo de las motocicletas. Este nuevo y potente motor tiene una cilindrada de 1.600 cc.

El motor también impresiona por la forma de entregar su potencia. El par de 130 Nm está disponible desde revoluciones muy bajas, apenas 2.000 rpm. Al mismo tiempo, este motor gira casi hasta las 9.000 vueltas, por lo que alberga un potencial dinámico que no tiene parangón en el segmento de las motocicletas de turismo. Gracias a esta configuración, el motor de la BMW Concept 6 es, en principio, apropiado para el montaje en una amplia variedad de conceptos diferentes de motocicletas.

Redefinición del respeto por el medio ambiente y de la economía.

El motor de seis cilindros de la BMW Concept 6 también demuestra su superioridad en materia ecológica y económica. Suponiendo un estilo de conducción propio en una motocicleta de tipo turismo, el consumo de combustible de este propulsor de seis cilindros provisto de catalizador regulado es inferior que el un motor comparable de cuatro cilindros. Además, el sistema de acelerador electrónico (ride by wire) permite elegir entre diversas modalidades de conducción, lo que ofrece posibilidades adicionales para reducir el consumo y aumentar el carácter dinámico de la motocicleta. El motor de seis cilindros en línea de la BMW Concept 6 también resulta especialmente económico gracias al accionamiento de las válvulas mediante taqués, ya que de este modo el intervalo entre los servicios de mantenimiento es mayor.

Estética dinámica y potentes, al puro estilo de una café-racer.

La superioridad y el dinamismo también quedan reflejados en el entusiasmante diseño de la BMW Concept 6. Y, como ya es costumbre en BMW, este concepto no es simplemente el mero intento de desarrollar una motocicleta diferente, nunca antes vista.

Una vez más, los diseñadores de BMW Motorrad han logrado conjugar la funcionalidad y calidad técnica con la relación emocional que se entabla entre el hombre y la motocicleta. Esta combinación se ha obtenido muy de acuerdo con la idea de que una motocicleta no solamente debe atenerse a criterios funcionales, sino que además debe ser capaz de despertar emociones. En resumen: una moto debe entusiasmar.

Por eso, el diseño de la BMW Concept 6 realza ópticamente la presencia del potente motor de seis cilindros en línea. Gracias a su lograda mezcla de elementos estilísticos clásicos y modernos, el diseño de la BMW Concept 6 retoma la estética de las legendarias café-racer con su prolongada parte delantera y su corta parte posterior. Los componentes delanteros de la carrocería, de marcadas y musculosas formas, arropan al motor, pintado de color platino, permitiendo que se aprecie desde cualquier ángulo.

Diversas líneas de suave trazado logran integrar orgánicamente el motor y, al mismo tiempo, establecen un tenso, llamativo y dinámico contraste con las nítidas líneas del frente y la zaga.

El split-face, elemento estilístico que distingue a los actuales modelos de BMW Motorrad, nace en el frontal del carenado y se prolonga a lo largo de la parte superior del depósito, realizada con fibra de carbono, subrayando el carácter de avanzada tecnología de la BMW Concept 6 y creando un acentuado contraste con la parte exterior del carenado, de aluminio y capas de color blanco. El split-face consigue dividir ópticamente las superficies en tres secciones, lo que se subraya adicionalmente mediante los faros de diodos luminosos dispuestos en forma de barras y, además, con la iluminación posterior, también de diodos luminosos, que se prolonga de manera envolvente en el sillín.

El carácter potente y superior de la BMW Concept 6 se acentúa mediante seis tubos de escape completos con tubos laterales y con los voluminosos conductos de admisión de color platino. Los componentes aerodinámicos, entre ellos el deflector del motor con doble punta, similar al que lleva la superdeportiva S 1000 RR, y los diversos elementos de guiado de aire, establecen una unión entre los componentes técnicos visibles y las superficies de cuidadas formas estéticas.

Chasis y equipamiento innovadores.

La parte ciclo de la BMW Concept 6 está constituida por un bastidor entramado de metal ligero y sistema Duolever y Paralever liviano para el guiado de la rueda delantera y trasera, respectivamente. Las llantas HP forjadas de 17 pulgadas y los frenos de grandes dimensiones, delante con pinzas fijas de seis pistones, armonizan con la estética deportiva y las altas prestaciones de la motocicleta.

La superioridad de la BMW Concept 6 y de su motor también se pone de manifiesto a través de diversos detalles, entre ellos el tablero de instrumentos minimalista, aunque con unas indicaciones completas. Un indicador digital muestra la velocidad, tal como es usual, pero el tablero no incluye un cuentarrevoluciones, ya que no es necesario debido a las enormes reservas de potencia que ofrece el propulsor. En vez de ello, incluye un indicador de diodos luminosos que informa al conductor sobre la reserva de par motor disponible en cada momento.