

La nueva BMW R 1200 GS.

Índice.



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



1. La nueva BMW R 1200 GS.

Resumen de las características más importantes de la BMW R 1200 GS:

- Propulsor más dinámico, con respuestas más inmediatas en la parte superior del margen de revoluciones.
- Aumento de la potencia del motor en 5 por ciento.
- Aumento de las revoluciones máximas a 8.000 rpm y curva del par aprovechable más ancha.
- Modificación de las relaciones de la caja de cambios y de la transmisión secundaria, con un claro aumento de la capacidad de propulsión y aceleración.
- Caja de cambios de seis marchas de construcción modificada, con cojinetes de mayor diámetro y cinemática optimizada para proporcionar operaciones de cambio de marcha aun más precisas.
- Adaptación electrónica de la suspensión mediante el sistema ESA, utilizado por primera vez en una moto de enduro. Mayor agilidad, más apropiada sobre asfalto y pistas campestres, gracias al reglaje específico de la amortiguación y suspensión.
- Ajuste electrohidráulico de la amortiguación de la amortiguación delantera y trasera, como parte del sistema Enduro ESA.
- Ergonomía optimizada mediante nuevo manillar de aluminio de sección en forma de cono, combinado con nuevos protectores para los puños y asiento de nuevo perfil.
- Indicador del contenido del depósito con margen de medición ampliado y nuevos sensores.
- Carga optimizada de la batería y mayor rendimiento del alternador.
- Diseño más dinámico, acentuando las cualidades de esta moto de enduro.

- Colores: plata titanio metalizado, pizarra oscura metalizada mate, naranja Namibia y azul Tanzania.
- Equipamiento especial y accesorios hechos a medida, con el acostumbrado alto nivel de calidad de BMW.

Más potente, ágil y dinámica, para disfrutar más de la conducción, sobre asfalto y pistas campestres.

Con la BMW R 1200 GS, BMW agrega un capítulo más a la exitosa historia que empezó en el año 1980 con la BMW R 80 G/S. Más que los modelos anteriores, la ampliamente remodelada R 1200 GS se acerca al ideal de una enduro para realizar viajes largos. Esta moto tiene mucha potencia, ofrece un máximo nivel de confort y es apropiada para viajes en todo tipo de pistas.

Gracias a su fidelidad de trayectoria y gran agilidad, es un placer conducirla por carreteras sinuosas. Las cualidades optimizadas del chasis y de la suspensión redundan en características ideales para conducir sobre asfalto y todo tipo de terreno.

Mientras el modelo antecesor, que fue lanzado al mercado en el año 2004 y del que se vendieron más de 75.000 unidades, ya fue expresión de una lograda y armoniosa síntesis de cualidades sobre asfalto y en todo terreno, la nueva versión supera en todos los apartados las excelentes propiedades de su antecesora.

Las cualidades dinámicas de la moto siguen siendo impecables y muy seguras, gracias a la rígida parte ciclo, al guiado de la rueda delantera con el sistema único BMW Telelever y al eficiente sistema de guidado de la rueda posterior BMW Paralever. Los frenos de alto rendimiento, combinados con BMW Motorrad Integral ABS, garantizan un máximo nivel de seguridad, incluso en situaciones críticas. El catalizador regulado de tres vías logra que el respeto por el medio ambiente sea óptimo, gracias a la tecnología más avanzada de limpieza de gases de escape.

Cabe mencionar también el cardán, una solución que en viajes largos permite prescindir de la molesta limpieza de la cadena, que, por lo general, toma bastante tiempo. Como ya es tradición en BMW, también la nueva R 1200 GS puede equiparse con un ingenioso sistema de maletas y otros accesorios y equipos opcionales hechos a medida.

Nuevo motor: más potente, revoluciones más altas, funcionamiento más dinámico.

Por su construcción y configuración, su forma de transmisión y el tipo de preparación de la mezcla, el motor de la nueva R 1200 GS se basa en el propulsor de la R 1200 R. Sin embargo, considerando las peculiaridades de la R 1200 GS, se modificó y optimizó el sistema de gestión del motor para cumplir con las exigencias que se plantean frente a una moto de enduro de gran cilindrada y apropiada para emprender grandes viajes.

Aunque el motor bóxer de 1.170 cc del modelo anterior contaba ya con una gran potencia, apropiada para cualquier situación y circunstancia, el motor de la R 1200 GS es más potente aún. Tiene 105 CV y gira hasta las 8.000 rpm, por lo que el conductor dispone de un margen de revoluciones útiles más amplio. Además, considerando que las relaciones de la caja de cambios también se modificaron, la moto es ahora más dinámica y acelera con mayor fuerza en la mitad superior del margen de revoluciones. La capacidad de recuperación también es superior a cualquier régimen. En combinación con la remodelada caja de cambios de seis marchas, la nueva R 1200 GS marca un nuevo listón de referencia en materia de dinamismo entre las motos de tipo enduro.

Al igual que los modelos anteriores, también la nueva R 1200 GS, que tiene una compresión de 12:1, se conforma con gasolina de 95 octanos. Aunque el reglaje de la moto prevé el consumo de gasolina sin plomo (RON 95), el sistema de detección de autodetonaciones permite el uso de gasolina de octano 91 (RON 91).

Caja de cambios modificada y nueva cinemática con más dinamismo y cambios de marchas más precisos.

La caja de cambios de seis marchas, con cojinetes de mayor tamaño y distancia diferente entre los árboles, ha sido adaptada a la mayor potencia del motor y al margen de revoluciones más amplio, así como a la utilización de la moto en terrenos accidentados.

La adaptación de las relaciones de la caja de cambios a las características más dinámicas del motor y la reducción de la relación secundaria de 2,82 a 2,91, redundan en una capacidad de impulsión mayor en la mitad superior del margen de revoluciones y, además, en una mayor fuerza de tracción, especialmente a bajas y medianas revoluciones.

Las medidas de modificación de la caja de cambios incluyeron también la modificación del varillaje, con mecanismos optimizados en lo que se refiere a la relación entre la fuerza y el recorrido, pudiéndose así cambiar de marchas de modo más preciso, siempre manteniendo informado al conductor.

Adaptación de la parte ciclo mediante Enduro ESA opcional: más agilidad, mejores cualidades sobre asfalto y en conducción offroad.

Aproximadamente después de tres años de la exitosa presentación del sistema de adaptación electrónica del chasis ESA como equipo opcional para la K 1200 S en el año 2004, esta tecnología ahora está disponible por primera vez en una moto de tipo enduro. Considerando los múltiples modos de utilización de la R 1200 GS y, por lo tanto, los esfuerzos muy variados que debe soportar la moto, el sistema ESA está predestinado para el uso en esta moto.

El sistema Enduro ESA, disponible opcionalmente desde fábrica y especialmente adaptado a las condiciones de una enduro apropiada para hacer viajes largos, adapta la suspensión y amortiguación a las diversas condiciones dinámicas y de carga, para lo que simplemente hay que pulsar un botón.

Mientras que el sistema ESA de suspensión regulada electrónicamente utilizado en la K 1200 S se ocupa del ajuste de la amortiguación Telelever (delante) y Paralever (detrás) y de la precarga en el muelle trasero, el sistema utilizado en la R 1200 GS regula además, electrohidráulicamente, la precarga del muelle delantero de acuerdo con las exigencias específicas de la conducción de una enduro en pistas campestres. Esta modalidad de ajuste todoterreno evita que la amortiguación haga tope transitando por caminos accidentados, sin por ello tener las desventajas correspondientes al conducir por asfalto, tales como una carrera de amortiguación excesiva o una mayor altura del asiento. En estas condiciones, el exitoso concepto de la R 1200 GS redonda ahora en una moto más ágil, más rutera y de mejores cualidades offroad.

Enduro ESA con modalidad para asfalto y todo terreno: adaptación óptima según la utilización.

La adaptación electrónica de la suspensión ESA para esta enduro diferencia entre una modalidad para conducción sobre asfalto y otra para la conducción todoterreno. El conductor puede elegir modalidades específicas que inciden en la precarga de los muelles y la amortiguación según las condiciones de la pista.

Pulsando la tecla ESA durante más tiempo, el sistema cambia el reglaje dentro de la modalidad de ajuste de la suspensión, mientras que pulsándola brevemente, los cambios se realizan en la amortiguación.

Modalidad de carreteras asfaltadas: el conductor puede elegir entre tres estados de carga («sólo conductor», «conductor con equipaje» y «conductor con acompañante») simplemente pulsando un botón. Las indicaciones respectivas aparecen en el display. De este modo cambia la precarga del

muelle de la rueda posterior. Dependiendo del peso que lleve la moto, también es posible elegir entre tres modalidades de amortiguación («sport», «normal» y «confort»). En todas las modalidades previstas para la conducción sobre asfalto, el ajuste de la pretensión del muelle de la rueda delantera siempre está en «mínimo».

Modalidad todoterreno: para la conducción todoterreno, el sistema Enduro ESA ofrece dos modalidades para el ajuste de la suspensión, combinables con tres modalidades de amortiguación. La modalidad de precarga del muelle «reservas medianas» (simbolizada en el display mediante una imagen de colinas suaves) aumenta la precarga del muelle del Telelever de la rueda delantera en un 50 por ciento, mientras que la posterior se ajusta al mismo valor. Este ajuste es apropiado tanto para conducción rápida como lenta en pistas campestres, donde se espera encontrar escalonamientos o huecos marcados e impactos medianos. La modalidad de «máxima reserva» (en el display aparece un símbolo con cumbres altas) aumenta la precarga del muelle en las dos ruedas en un cien por ciento, por lo que es apropiada para la conducción en terrenos muy accidentados. Con este ajuste, la distancia al suelo aumenta en 2 centímetros, en comparación con la modalidad para la conducción sobre asfalto.

Estas dos modalidades descritas y que inciden en el reglaje de la precarga de los muelles, pueden combinarse con las tres modalidades de amortiguación: «suave», «normal» y «dura». Mientras que el ajuste en «suave» es apropiado para conducir tramos de tipo trial, el ajuste «normal» es un ajuste apropiado para casi cualquier terreno offroad. La modalidad «dura» es especialmente apropiada para la conducción rápida sobre pistas campestres en buen estado o para atravesar zonas con arena suelta.

Optimización ergonómica del manillar, de los protectores de las manos y del asiento.

El manillar de tubo de aluminio cónico de gran calidad, combinado con las dos abrazaderas simétricas y giratorias en 180 grados, también utilizadas en el modelo deportivo HP2, permite elegir entre dos posiciones, ambas muy ergonómicas. Mientras que la posición más desplazada hacia atrás es apropiada para la conducción sobre asfalto y pistas campestres en buen estado, la posición del manillar desplazado hacia adelante es más correcta cuando se conduce en todo terreno estando de pie sobre los estribos.

Los protectores para las manos, que se pueden adquirir para la R 1200 GS como accesorio especial y que en la R 1200 GS Adventure vienen de serie, ahora están sujetos directamente al manillar. Además, el grosor del material espumado del asiento ahora es más alto en la parte delantera.

Indicador del contenido del depósito con nuevos sensores.

El sistema de indicación del contenido del depósito de gasolina lleva ahora nuevos sensores que cubren un margen de medición más amplio y, además, la escala de indicación es más detallada. De esta manera, el conductor recibe una información más correcta, aunque el depósito esté casi lleno.

Carga optimizada de la batería, con alternador de mayor rendimiento.

La potencia del alternador ha aumentado de 600 a 720 varios, optimizándose además el proceso de carga de la batería.

Diseño dinámico con evidentes atributos de una moto de enduro.

El diseño de la nueva R 1200 GS corresponde a una moto de enduro más dinámica. Con la amplia remodelación de la R 1200 GS se ha modificado la parte delantera del depósito de gasolina, utilizándose nuevos revestimientos de acero inoxidable. También la parte superior del guardabarros delantero tiene ahora una imagen más masculina, muy de acuerdo con las cualidades de esta moto de enduro. Los cambios del diseño de la R 1200 GS se completan con protectores opcionales de dos colores para las manos. Adicionalmente también se modificó el guiado del aire, para conseguir una refrigeración más eficiente. La imagen dinámica de la R 1200 GS también se expresa a través de la luz posterior de diodos luminosos y de nuevo diseño. Las luces intermitentes tienen cubiertas de color blanco.

Configuración de las superficies y de los colores.

La nueva R 1200 GS también demuestra su carácter más deportivo mediante colores nuevos combinados de forma diferente. Las superficies de las partes técnicas, por ejemplo el deflector de color plateado que guía el aire de refrigeración, los tubos deslizantes anodizados de color magnesio y, retomando el diseño de la HP2, las tapas de las culatas y las llantas de color magnesio, le confieren al conjunto una apariencia más dinámica, creando una estética armoniosa junto con las superficies pintadas de forma tradicional, el depósito y de los guardabarros.

En combinación con el color plata titanio metalizado, la R 1200 GS tiene una imagen muy técnica, gracias a la variación de los matices cromáticos.

El color pizarra oscura de metalizado mate más bien corresponde a la estética tradicional de los modelos deportivos de BMW, confiriéndole a la nueva R 1200 GS un carácter marcadamente masculino.

Los colores de fuerte azul Tanzania y brillante naranja Namibia corresponden más bien al carácter deportivo y todoterreno de la nueva R 1200 GS.

Equipos opcionales y accesorios hechos a medida.

BMW Motorrad, siendo tradicionalmente un oferente de sistemas completos, también ofrece para la nueva R 1200 GS diversos equipos opcionales y una amplia gama de accesorios hechos a medida. De esta manera, el cliente tiene muchas posibilidades de personalizar su moto. Los equiposopcionales se ofrecen directamente desde fábrica, porque su montaje está integrado en el proceso de fabricación en la planta de Berlín. Los accesorios especiales se montan en el taller del concesionario BMW.

Equipos opcionales.

- Enduro ESA
- BMW Motorrad Integral ABS (integral parcial, desconectable)
- RDC
- ASC
- Tubo de escape cromado
- Puños calefactables
- Faros adicionales
- Elemento optimizado para sujetar el navegador
- Protectores para las manos
- Elementos para el montaje de las maletas
- Llantas de radios metálicos en cruz
- Ordenador de a bordo con indicación de advertencia del nivel de aceite
- Alarma antirrobo con mando a distancia

Accesorios especiales.

Gama de equipaje.

- Maletas Vario
- Elementos para el montaje de las maletas**
- Tocase Vario
- Piezas para sujeción del topcase, en sustitución del asiento del acompañante
- Kit para montaje del topcase
- Bola interior para las maletas Vario y el topcase
- Mochila impermeable para el depósito
- Mochila pequeña impermeable para el depósito
- Bolsa suave (softbag) Sport, grande (51 l)*
- Bolsa suave (softbag) Sport, pequeña (19 l)*
- Rollo de equipaje de 53 l, impermeable*

Variantes de diseño.

- Guardabarros de fibra de carbono*
- Protector posterior contra salpicadura, de fibra de carbono*
- Tapa para Telelever y travesaño de la horquilla*
- Placa BMW para el travesaño de la horquilla*
- Luces intermitentes de diodos luminosos*/**

Sonido.

- Escape deportivo Akrapović*

Ergonomía y confort.

- Esteros enduro más anchos (de serie en la Adventure)
- Palanca de freno regulable (de serie en la Adventure)
- Varilla transversal para el manillar*
- Almohadilla acolchada para la varilla transversal del manillar*
- Cúpula tintada*
- Asiento del conductor más bajo (820 mm), color negro
- Asiento del conductor más alto, regulable (880/ 900 mm), color negro.
- LED para enchufe de a bordo, de 410 mm*
- Enchufe adicional*
- Puños calefactables*/**

Navegación y comunicación.

- Navegador BMW Motorrad*
- Elemento de sujeción para el navegador BMW Motorrad.
- Bolsa Function para el navegador*

Seguridad.

- Protector de las manos (de serie en la Adventure)
- Deflector complementario grande para el protector de las manos*
- Protector de la tapa de la culata, de aluminio (de serie en la Adventure)
- Barra protectora del motor (de serie en la Adventure)*
- Protector pequeño para cilindros*
- Patín Enduro protector de los bajos, de aluminio*
- Faros adicionales (a partir de marzo de 2008)*
- Elementos de fijación para faros adicionales
- Alarma antirrobo con mando a distancia*/**
- RDC*

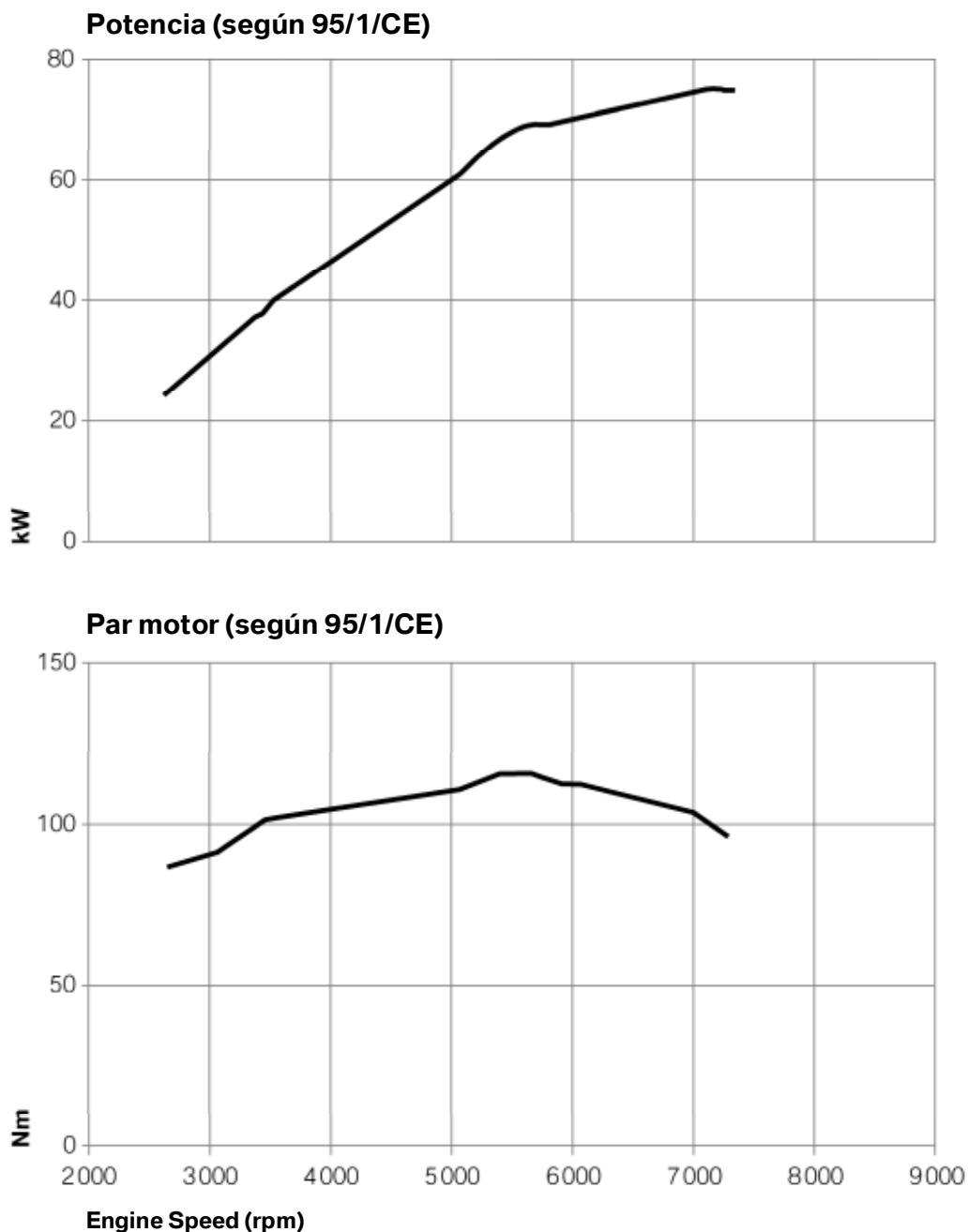
Mantenimiento y tecnología.

- Soporte Paddock*
- Herramientas de a bordo, kit de asistencia técnica*
- Herramientas de a bordo, kit complementario*
- Tornillo de seguridad para la boca de relleno de aceite*
- Kit de emergencia, tapa de culata*

* Pieza igual a la que lleva la R 1200 GS Adventure.

** También disponible como equipo opcional desde fábrica.

2. Potencia y par motor de la BMW R 1200 GS.



3. Datos técnicos de la BMW R 1200 GS.

BMW R 1200 GS (77 kW)		
Motor		
Cilindrada	cc	1170
Diámetro/Carrera	mm	101/73
Potencia a revoluciones	kW/CV rpm	77/105
Par motor a revoluciones	Nm rpm	115
Tipo		Bóxer
Número de cilindros		2
Compresión/Combustible		12,0/S
Válvulas/Control de gas		HC (high camshaft)
Válvulas por cilindro		4
Ø admisión/escape	mm	36/31
Diámetro de mariposas	mm	47
Preparación de la mezcla		BMS-KP
Tratamiento gases escape	Catalizador regulado de tres vías	
Sistema eléctrico		
Alternador	W	720
Batería	V/Ah	12/14 sin mantenimiento
Faro		H7
Motor de arranque	kW	1,1
Transmisión/Caja de cambios		
Embrague		Monodisco en seco Ø 180 mm
Caja de cambios		De toma constante, con seis velocidades
Relación primaria		1,737
Desarrollo de marchas I		2,375
II		1,646
III		1,296
IV		1,065
V		0,439
VI		0,848
Transmisión		Cardán
Relación		
Chasis		
Parte ciclo		Bastidor multitubular de acero; motor autoportante
Guiado de rueda delantera		BMW Telelever
Guiado de rueda trasera		BMW Paralever
Recorrido amortiguación adel./atrás	mm	190/200
Avance	mm	101
Batalla	mm	1507
Ángulo del eje de la dirección	°	64,3
Frenos	Adelante	Freno de dos discos de Ø 305 mm
	Atrás	Un disco Ø 265 mm
		Opcional: BMW Motorrad Integral ABS (integral parcial; desconectable)
Llantas		Llantas de fundición, opcionalmente llantas con radios metálicos cruzados
	Delante	2,5 x 19
	Detrás	4,0 x 17
Neumáticos	Delante	110/80 R 19
	Detrás	150/70 R 17
Dimensiones y pesos		
Longitud total	mm	2210
Ancho total con espejos	mm	940
Ancho del manillar sin espejos	mm	930
Altura del asiento	mm	850/870
Peso en orden de marcha	kg	229
Peso total máximo	kg	440
Capacidad del depósito	l	20
Prestaciones		
Consumo	90 km/h l/100 km	4,3
	120 km/h l/100 km	5,5
Aceleración	0-100 km/h s	3,3
Velocidad máxima	km/h	>200

4. Los colores de la BMW R 1200 GS.

Modelo	Color	Asiento
BMW R 1200 GS	Plata titanio metalizado	Negro
	Pizarra oscura, metalizado mate	Negro
	Azul Tanzania	Negro
	Naranja Namibia	Negro