

La nueva BMW F 800 R.

Índice.



1.	El concepto y las características de la motocicleta.	2
2.	El motor.	6
3.	El chasis.	10
4.	Electricidad y electrónica.	13
5.	Carrocería y diseño.	15
6.	El equipamiento.	16
7.	Los colores de la F 800 R.	19
8.	Datos técnicos.	20
9.	Potencia y par motor.	22

1. El concepto y las características de la motocicleta.



La serie F 800, presentada por BMW Motorrad en el año 2006, marcó el primer paso de un nuevo enfoque de la marca en el segmento motociclista medio. Además de la deportiva F 800 S y la turismo F 800 ST, que se presentaron primero, en el año 2007 se ofrecieron la F 800 GS y la F 650 GS, dos dinámicos modelos Enduro con los que la cuarta serie de la marca también continuó con la gran tradición de las motos GS de BMW.

La nueva F 800 R de BMW Motorrad que se presenta ahora en el salón de motocicletas de Milán EICMA 2008, no es más que la ampliación lógica de la serie de modelos F 800. Se trata de una Roadster, una naked destinada al segmento medio, de carácter deportivo y concebida para una conducción muy dinámica para disfrutar al máximo. Esto significa que a las dos Roadster R 1200 R y K 1300 R, se suma ahora la tercera Roadster de BMW, que se estrena mundialmente en el Mundo Urbano de BMW. La F 800 R es la dinámica naked de BMW para el segmento medio.

La F 800 R lleva el mismo motor bicilíndrico de cuatro válvulas por cilindro y 798 cc de la F 800 S.

Si este propulsor de dos cilindros en paralelo y de fuerte carácter ya resultó convincente en los demás modelos de la serie gracias a su impresionante capacidad de recuperación, sus respuestas inmediatas y su bajo consumo, ahora podrá satisfacer aún más las exigencias de los motoristas, porque su capacidad de respuesta y la facilidad para subir de revoluciones se han optimizado modificando la cinemática de las mariposas.

Esta motocicleta tiene una potencia nominal de 64 kW/87 CV a 8.000 rpm y su par es de 86 Nm a aproximadamente 6.000 vueltas. La compensación de las masas en movimiento de este propulsor bicilíndrico está a cargo de un sistema que sigue siendo único en las motos fabricadas en serie. Se trata de una biela adicional que compensa las fuerzas de primer y segundo orden generadas por las masas en movimiento, logrando que este motor de dos cilindros casi no vibre y que, por lo tanto, el motorista se sienta más a gusto.

El diseño toma como ejemplo a la BMW Roadster K 1300 R, por lo que la F 800 R tiene una estética muy deportiva y dinámica que, efectivamente, coincide con el comportamiento real de la moto. La F 800 R tiene una gran capacidad de aceleración. Además, las relaciones más cortas de la cuarta,

quinta y sexta marchas permiten mayor continuidad al acelerar, lo que junto con la gran potencia del motor bicilíndrico redunda en la gran aceleración y el comportamiento deportivo y ágil de esta motocicleta.

Otro factor que explica el carácter excepcionalmente dinámico de la nueva F 800 R es su bajo peso en seco, aproximadamente 182 kilogramos (204 kilogramos en orden de marcha). Otro componente que también contribuye al entusiasmante comportamiento de la F 800 R es el basculante posterior de dos brazos, especialmente diseñado con el fin de cumplir los requisitos propios de una moto sin carenado. Considerando la utilización y la conducción dinámica típicas en este tipo de motos, la nueva F 800 R tiene una transmisión secundaria por cadena.

Teniendo en cuenta las características de una dinámica Roadster, se ha puesto especial cuidado en su estabilidad, agilidad y precisión y, por lo tanto, en que depare un máximo placer al conducir por carreteras sinuosas, aunque sin por ello perder su fidelidad a la trayectoria al conducir a altas velocidades por autopistas.

Observando a Christian Pfeiffer, campeón mundial de Streetbike-Freestyle, a los mandos de una F 800 S especialmente preparada para él, se puede intuir cuán fácilmente se conduce esta moto. Este campeón ha estado haciendo demostraciones durante dos años en campeonatos internacionales y diversos espectáculos motociclísticos. El parecido entre la F 800 S que utiliza el extraordinario acróbata y la actual F 800 R es intencionado. En el futuro, Christian demostrará sus habilidades utilizando una versión desarrollada exclusivamente para él sobre la base de la F 800 R.

Pero la nueva F 800 R no solamente brilla por su carácter deportivo, sino también por el confort de los asientos del conductor y de su acompañante y, además, por su excepcional nivel de seguridad, expresando así algunas de las clásicas virtudes de las motos de la marca BMW. La F 800 R puede adquirirse opcionalmente con el sistema de frenos ABS, dotado de nuevos sensores de presión que activan una regulación más precisa y segura, especialmente si se conduce la moto deportivamente.

Además, la amplia gama de accesorios y equipos opcionales de BMW Motorrad para la F 800 R es capaz de satisfacer los criterios más exigentes de los clientes en cuanto a equipamiento y personalización de sus motos.

Resumen de las características esenciales de la nueva F 800 R:

- Motocicleta naked compacta y deportiva, de gran dinamismo y agilidad, para disfrutar al máximo de la conducción.
- Motor bicilíndrico refrigerado por agua, de 798 cc, cuatro válvulas por cilindro, accionamiento de las válvulas mediante empujadores, con doble árbol de levas en cabeza, y compensación de las masas en movimiento mediante un sistema especial.
- Potencia máxima de 64 kW/87 CV a 8.000 rpm, par máximo de 86 Nm a 6.000 vueltas.
- Gran capacidad de recuperación y aceleración, que proporcionan una mayor satisfacción al conducir por carreteras sinuosas.
- Inyección indirecta con gestión electrónica BMS-KP, sonda lambda, catalizador de tres vías y sistema de aire secundario que proporciona menor consumo y gases de escape más limpios.
- Nueva cinemática de las mariposas, con respuestas más precisas al puño del acelerador y que proporcionan mayor capacidad de recuperación, especialmente desde revoluciones bajas.
- Caja de cambios de seis marchas con relaciones más cortas en las tres marchas superiores, para disfrutar más de sus prestaciones excepcionales.
- Transmisión secundaria mediante cadena.
- Bastidor de aluminio muy resistente a la torsión y nuevo basculante de dos brazos.
- Horquilla telescópica de grandes dimensiones, con tubos de 43 milímetros de diámetro.
- Gran agilidad y estabilidad, con un sistema de dirección de gran precisión.
- Peso en seco/Peso en orden de marcha: aproximadamente 182/204 kilogramos.
- Depósito debajo del asiento, lo que hace que el centro de gravedad de la motocicleta esté más bajo.

- Sistema de frenos Brembo de alto rendimiento con sistema ABS optimizado y nuevo ajuste de los sensores de presión.
- Amplia gama de equipos opcionales y accesorios.

2. El motor.



Potente motor de dos cilindros paralelos, con el dinamismo propio de una moto de tipo Roadster.

La nueva F 800 R dispone básicamente del motor bicilíndrico ya conocido de la F 800 S, con sus cilindros inclinados hacia adelante en un ángulo de 30 grados. Gracias a su gran par y sus respuestas inmediatas a cualquier régimen, este motor es ideal para su uso en una Roadster concebida para un estilo de conducción muy dinámico.

Este motor bicilíndrico, montado en esta motocicleta naked del segmento motociclista medio, incluye varios elementos técnicos destacables. Tal como ya lo indica su denominación de motor de dos cilindros paralelos, el cigüeñal tiene un desfase de los muñequillas de cero grados. De esta manera este motor, que está montado transversalmente, tiene unas secuencias de encendido uniformes: cada giro del cigüeñal tiene un ciclo de trabajo. Esta solución tiene como consecuencia que el sonido del motor tenga ciertas similitudes con el sonido de un motor bóxer, y ese parecido es intencionado. Los motores bóxer también funcionan con un desfase de 360 grados en el encendido. Pero la secuencia uniforme del encendido redundará sobre todo en unos cambios de carga equilibrados y en un alto aprovechamiento del par motor, cuya curva es plana y elevada, cumpliéndose así las condiciones básicas que se exigen de una motocicleta sin carenado de este tipo, es decir, comportamiento dinámico y deportivo.

Excepcional compensación de masas y funcionamiento muy suave.

Las masas en movimiento de los motores de dos cilindros generan inevitablemente fuerzas de primer y segundo orden. En el caso de esta nueva motocicleta, como también en los demás modelos de la serie F 800, estas fuerzas se neutralizan mediante un mecanismo de compensación que hasta ahora no tiene parangón en el mercado. En vez de utilizar árboles de equilibrado convencionales, la compensación de las masas en movimiento está a cargo de un sistema montado centralmente en el cigüeñal, con unos pesos posicionados de manera definida. Un eje excéntrico, desfasado 180 grados con respecto a las muñequillas, soporta una biela de compensación. Esta biela está sujeta mediante una articulación a una pieza oscilante de compensación, dispuesta en posición casi horizontal. La cinemática ha sido diseñada de tal modo que la biela de compensación ejecuta un movimiento ascendente y descendente en sentido contrario a las bielas del motor. Gracias al guiado mediante la pieza oscilante de compensación,

relativamente larga, se obtiene un movimiento casi rectilíneo del pie de biela. La distribución de las masas de la biela de compensación y de la pieza oscilante se ha definido de tal manera que las fuerzas resultantes del movimiento giratorio se oponen a las fuerzas de las masas oscilantes del mecanismo del cigüeñal (pistón y los elementos de las bielas) en cualquier posición del cigüeñal. Así se eliminan casi completamente las fuerzas de primer y segundo orden de las masas y el funcionamiento del motor es muy suave. Otra gran ventaja de esta elegante solución consiste en que el motor funciona muy silenciosamente, ya que se prescinde de ruidosos piñones y cadenas.

Circuito de aceite lubricante con cárter semiseco.

También el circuito de aceite tiene algunas peculiaridades técnicas y se diferencia de las soluciones convencionales en este segmento motociclista. Con el fin de minimizar las pérdidas por espumas, el motor de la serie F 800 tiene un sistema de lubricación con cárter semiseco. El aceite proveniente de los soportes principales del cigüeñal entra en el compartimiento del mecanismo de compensación. Mediante una bomba de aceite se aspira el lubricante para distribuirlo en la caja de cambios mediante unas toberas. El aceite, que fluye desde la caja de cambios a través de unos conductos en el cárter, se acumula en el espacio libre del cárter en la zona de las bielas, y se une allí al aceite proveniente de la culata. Este espacio hace las veces de depósito integrado de aceite. Una segunda bomba utiliza el aceite que se encuentra en dicho espacio para lubricar todos los cojinetes.

Culata de avanzada tecnología, igual que en los modelos actuales K 1300.

El motor de la F 800 R tiene dos árboles de levas en cabeza, accionados por cadena. Estos árboles accionan cuatro válvulas por cilindro, mediante empujadores. Gracias a esta construcción ligera, de baja fricción y resistente a altas revoluciones, todo el sistema de accionamiento de las válvulas funciona con un mínimo desgaste, a pesar del recorrido relativamente largo de las válvulas. Por lo tanto, los intervalos de los servicios técnicos de mantenimiento son sumamente largos.

Inyección con nueva cinemática de las mariposas.

La preparación de la mezcla también es típica de BMW. Está a cargo de un sistema de inyección indirecta, la gestión del motor BMS-KP y dos mariposas de 46 milímetro cada una. La cantidad inyectada se controla mediante el sistema de gestión del motor, considerando no solamente la duración de la inyección, sino también la presión generada por la bomba de gasolina, en función de la sollicitación en cada momento. El circuito de combustible funciona sin circulación de retorno y sólo alimenta la cantidad que el motor

necesita realmente. Gracias a esta económica regulación del caudal, se obtiene la mezcla óptima, regulada en un amplio margen. Este excepcional principio está protegido mediante patentes. Para medir la cantidad de combustible a alimentar, el sistema recurre a los parámetros usuales, es decir, la carga, las revoluciones del motor y la temperatura, pero también utiliza como criterio de regulación la cantidad residual de combustible contenido en los gases de escape. Las informaciones correspondientes se obtienen de la sonda lambda montada detrás del colector de escape. Esta sonda es indispensable para la conversión eficiente de los gases de escape en el catalizador de tres vías, que viene montado de serie y en un lugar específico en la F 800 R.

En la F 800 R se utiliza por primera vez la nueva cinemática de las mariposas, con la que el motor reacciona de forma más precisa a los movimientos del acelerador, y tiene una respuesta más inmediata. Los ingenieros encargados del desarrollo de esta motocicleta pusieron especial cuidado en que el motor reaccione de forma suave y precisa cuando el motorista acelera a bajas revoluciones. Además, también consiguieron que reaccione dócilmente a cualquier cambio de solicitud, aunque el motor reaccione de forma inmediata y ágil.

El aire necesario para la mezcla fluye a través de un silenciador en el tubo de admisión, que se encuentra posicionado de manera óptima en el flujo aerodinámico del aire fresco. Al igual que en todos los demás modelos de la serie F 800, la caja de la admisión se encuentra por encima del motor. El montaje de una caja de gran tamaño en este lugar redundaría en un par motor superior y ha sido posible porque el depósito de combustible se encuentra debajo del asiento.

Nuevo sistema de escape, de dinámico diseño y con catalizador por separado.

La F 800 R cuenta con un sistema de escape nuevo, con catalizador montado por separado. Es decir, el catalizador ya no está integrado en el silenciador, como en el caso de la F 800 S. De esta manera, el silenciador de acero inoxidable de superficie mate de la F 800 R es mucho más corto, acentuando la imagen deportiva y dinámica de esta Roadster de BMW destinada al segmento medio. El sistema de gestión del motor ha sido modificado considerando el montaje diferente del catalizador.

Un sistema secundario de alimentación añade aire fresco a los gases de escape, de forma que las emisiones se reducen al mínimo después del tratamiento de los gases en el catalizador regulado.

Facilidad para subir de revoluciones y gran par motor.

Al igual que la F 800 S, también la nueva F 800 R no solamente dispone de un modernísimo sistema de inyección de gasolina, sino también de unas masas en rotación mínimas, por lo que la entrega de la potencia es extremadamente rápida. Aunque la relación de 82,0 : 75,6 milímetros entre el diámetro y la carrera de los cilindros indica que no se trata de un motor de carrera especialmente corta, el motor sube rápidamente de vueltas desde revoluciones muy bajas, y a 5.000 rpm ya entrega el 90 por ciento de su par máximo. La dinámica entrega de la potencia entre las 5.000 y 8.000 vueltas es extraordinaria y, además, está acompañada de un sonido entusiasmante. Los datos nominales del motor bicilíndrico de 798 cc, 64 kW/87 CV a aproximadamente 8.000 rpm y 86 Nm a alrededor de 6.000 rpm, se traducen en una conducción muy dinámica en carreteras sinuosas.

Relaciones optimizada de la caja de cambios, para disfrutar más de la conducción.

Mientras que la relación de las tres primeras marchas es idéntica a la del modelo F 800 S, las marchas 4ª, 5ª y 6ª tienen una relación más corta, apropiada para el uso de la motocicleta en carreteras sinuosas, por lo que se acrecientan el placer de conducir, la agilidad y el comportamiento dinámico de la moto.

Esto significa que la F 800 R con motor de dos cilindros paralelos combina una gran capacidad de recuperación con una muy dinámica capacidad de aceleración. Al mismo tiempo, esta moto demuestra que las prestaciones deportivas no significan necesariamente un elevado consumo. Circulando por carretera, es posible consumir bastante menos de 5 litros de gasolina sin plomo cada 100 kilómetros. Considerando el volumen del depósito, de 16 litros, la autonomía de esta nueva moto es de 300 kilómetros o más.

BMW Motorrad ofrece desde fábrica y sin pago adicional una versión de potencia reducida de 25 kW/34 CV a aproximadamente 7.000 rpm y un par de 55 Nm a alrededor de 3.500 vueltas. Esta motocicleta es apropiada, por ejemplo, para motoristas principiantes que acaban de conseguir su permiso de conducir. La reducción de la potencia se consigue mediante un sistema modificado de mariposas, con menor ángulo de apertura.

Transmisión secundaria deportiva con cadena.

Considerando el carácter deportivo y dinámico de la nueva BMW F 800 R, se ha optado por una cadena como sistema de transmisión secundaria. Esta cadena necesita un mantenimiento escaso, es plenamente fiable y armoniza con el carácter deportivo de esta nueva motocicleta de tipo naked.

3. El chasis.



Motor y chasis en perfecta armonía.

Al igual que en todos los modelos de la serie F 800, también la F 800 R se distingue por la forma compacta del motor y del chasis, lo que constituye la base ideal para obtener una motocicleta capaz de establecer nuevos listones de referencia en términos de estabilidad y fidelidad en la trayectoria de conducción. El bastidor de aluminio, extremadamente resistente a la corrosión y compuesto por perfiles extruidos continuos soldados entre sí y piezas de fundición en coquilla, también utilizado en la F 800 S, une de forma casi rectilínea el eje de la dirección con el punto de giro del brazo basculante. Con el fin de optimizar el peso y el espacio, el motor es elemento estructural del chasis. Su parte posterior reforzada hace las veces de apoyo del nuevo brazo basculante doble de fundición de metal ligero, provisto en total de cuatro cojinetes de agujas. El bloque del motor está atornillado al bastidor justo por encima del basculante. El bastidor posterior de tubos de acero es prácticamente idéntico al de la F 800 S y está unido al bastidor principal mediante cuatro pernos roscados.

Nuevo basculante doble de deportivo diseño.

La nueva F 800 R tiene un basculante doble que, en comparación con los basculantes monobrazo, tiene una estructura más fina de metal ligero fundido, por lo que su comportamiento es especialmente ágil y deportivo, acentuando también en la zaga el carácter muy dinámico de la nueva F 800 R.

El guiado de la rueda delantera está a cargo de una horquilla telescópica con tubos de 43 milímetros de diámetro y una amplia sobreposición de los tubos fijos y móviles. La solidez del guiado de la rueda no solamente consigue que la moto se mantenga muy fiel a la trayectoria; también redundando en una excelente estabilidad. Tumbando la moto rápidamente en secuencias de curvas, la F 800 R brilla por su precisión y el piloto tiene una percepción muy directa del comportamiento de la rueda delantera, condiciones que garantizan que a los mandos de esta motocicleta se pueda disfrutar al máximo al conducir por carreteras sinuosas. El reglaje de la amortiguación y suspensión armoniza con la agilidad de la motocicleta. Además, el recorrido de 125 milímetros de la amortiguación procura un excelente nivel de confort y un extraordinario aplomo. La F 800 R lleva de serie un amortiguador de dirección.

La tija, de metal ligero forjado es nueva y sobre ella se encuentran las mordazas de sujeción, también forjadas, del manillar conificado de metal ligero. El estabilizador de la horquilla también es nuevo y contribuye a la resistencia a la torsión del conjunto, aumentando la estabilidad de marcha y la precisión de conducción de la moto.

El comportamiento extraordinariamente dinámico de esta motocicleta también se debe a la equilibrada distribución del peso y al bajo peso total de la F 800 R. En orden de marcha pesa aproximadamente 204 kilogramos, mientras que su peso vacío es de 182 kilogramos.

La columna telescópica posterior permite ajustar la extensión. La precarga del muelle se ajusta mediante un mando manual, de fácil acceso. El ajuste de la suspensión y amortiguación ha sido adaptado a las cualidades dinámicas de la nueva F 800 R. Encajando una llave, puede aumentarse la superficie de la rueda del mando, de modo que resulta más sencillo ajustar la compresión del muelle en función del peso que lleva la moto. La columna telescópica está sujeta mediante una articulación al basculante doble y su recorrido de amortiguación también es de 125 milímetros.

Diseño deportivo de las llantas.

El diseño de las llantas es igual al deportivo diseño de las llantas «Speed» de la F 800 S. Estas llantas, de metal ligero fundido, llevan incorporada la válvula lateralmente, por lo que es más sencillo medir la presión de los neumáticos. La llanta delantera, de 3,5 x 17", calza un neumático de 120/70 ZR 17, mientras que la llanta posterior, de 5,5 x 17", monta un neumático de 180/55 ZR 17.

Frenos Brembo de gran eficacia.

La F 800 R lleva discos de acero de 320 milímetros y frenos Brembo de pinzas fijas de cuatro bombines en la rueda delantera, tal como es usual en motos sin carenado de cilindrada mucho mayor. Las pinzas tienen pastillas de metal sinterizado y el cilindro de freno tiene una maneta ajustable y un depósito separado. En la rueda posterior, el freno es de pinza flotante, que actúa sobre un disco de acero de 265 milímetros. Los tubos del sistema de frenos están reforzados mediante un recubrimiento de acero de gran calidad y han sido tendidos de manera diferente, de acuerdo con las exigencias que plantea la nueva F 800 R. Con estos tubos, el punto de presión de la maneta es muy preciso.

ABS optimizado, con nuevo sensor de presión.

La nueva F 800 R puede equiparse opcionalmente con el sistema de freno ABS. Esta versión del ABS de BMW Motorrad no solamente se distingue por ser muy compacta y ligera, sino porque además ha sido optimizada para la F 800 R, con un nuevo sensor de presión. Considerando el uso deportivo de la F 800 R, el nuevo sensor de presión regula de forma más precisa el ABS, una virtud que se percibe claramente, por ejemplo, al frenar sobre calzadas onduladas.

Además, el ABS de BMW Motorrad incluye una función de diagnóstico. Los sensores de giro de las ruedas controlan automáticamente su distancia hasta el disco dentado, por lo que el sistema es extremadamente fiable y seguro.

4. Electricidad y electrónica.



Instalación eléctrica con tecnología CAN-Bus.

El equipo eléctrico de la nueva F 800 R funciona con el moderno sistema CAN-Bus, también instalado en los demás modelos de la serie F 800. Este sistema de cable único (SWS, por las siglas en inglés) ofrece una serie de ventajas: reduce el cableado, permite incluir en la red a todas las unidades de control y, por lo tanto, simplifica la obtención de diagnósticos muy detallados. Además, puede prescindirse completamente de los fusibles convencionales, ya que en caso de producirse un fallo, el sistema desconecta automáticamente el componente afectado.

Desde que BMW utiliza la tecnología CAN-Bus en sus motos, la mayoría de ellas lleva de serie un inmovilizador electrónico, también la F 800 R. Las conexiones eléctricas son herméticas y, por lo tanto, no provocan fallos. La potente batería de 14 amperios/hora y un alternador de unos considerables 400 vatios de potencia garantizan una alimentación fiable de corriente eléctrica.

Tablero de instrumentos de nuevo diseño.

El tablero tiene instrumentos analógicos y el motorista no tiene más que echar un breve vistazo para estar plenamente informado. El diseño de las esferas de la F 800 R es nuevo y armoniza a la perfección con el carácter dinámico de esta nueva motocicleta de BMW. Opcionalmente es posible instalar un ordenador de a bordo que, entre otras, incluye la función de cronómetro.

El faro doble asimétrico, de tecnología de probada eficacia ya utilizado en la F 800 GS, le confiere a la F 800 R una apariencia agresiva, y su diseño se asemeja intencionadamente a la forma del faro de la Roadster grande, la K 1300 R. La buena iluminación y visibilidad están a cargo de dos bombillas H7.

Nuevos mandos eléctricos.

Al igual que los nuevos modelos K 1300, la F 800 R está equipada con una generación completamente nueva de mandos. Los nuevos interruptores son de tecnología MID (Molded Interconnect Devices), por lo que son mucho más pequeños y compactos que los interruptores o conmutadores convencionales y, además, se distinguen por integrar una mayor cantidad de funciones, por tener una estructura más clara y por ser ergonómicamente óptimos.

Los mandos de los intermitentes, antes situados en los dos lados del manillar, ahora se encuentran en una sola unidad de mando, en el lado izquierdo. Por lo tanto, para activar las luces de emergencia ahora se usa un conmutador especial que se encuentra en la parte superior del conjunto de mandos del lado izquierdo. Las funciones de luz de cruce y luz larga, así como el botón de ráfagas, se activan mediante un solo conmutador que se encuentra ergonómicamente situado, al alcance del dedo índice izquierdo.

El botón para activar la calefacción opcional de los puños se encuentra más arriba, para que su uso sea más sencillo; el nivel de calor se muestra en el display en el tablero de instrumentos. Los botones de arranque y desconexión del encendido del motor forman una sola unidad, lo que resulta más práctico. De esta manera se excluye la posibilidad de que se intente arrancar el motor habiendo desconectado involuntariamente el encendido, lo que podría descargar la batería.

La nueva configuración técnica permite disponer de la misma cantidad habitual de funciones, aunque con la mitad de mandos. Esto favorece la posibilidad de la inclusión de más funciones en el futuro.

5. Carrocería y diseño.



Diseño de Roadster, deportiva y dinámica.

La F 800 R de BMW Motorrad tiene un diseño que intencionadamente establece una relación directa con la Roadster grande y deportiva de cuatro cilindros, la K 1300 R.

La parte posterior es visualmente muy ligera y el conjunto del faro y tablero de instrumentos es muy compacto, por lo que la F 800 R tiene una forma compacta y corta, lo que subraya adicionalmente el carácter deportivo de esta motocicleta naked.

BMW Motorrad le ha prestado especial atención a diversos detalles de gran calidad que se encuentran a la vista del conductor. No solamente las esferas de los instrumentos son nuevas, sino que también la tija y las mordazas del manillar, las tapas fresadas de los tubos de la horquilla y el manillar conificado le dan un aspecto de gran exclusividad.

El asiento es ligeramente más bajo que en el caso de la F 800 S, lo que es una ventaja especialmente para los motoristas que vuelven a conducir después de mucho tiempo, que conducen poco o que se inician en el mundo del motociclismo, ya que con el asiento más bajo es más sencillo dominar la moto. Además, es posible obtener un asiento aún más bajo, incluido en la gama de accesorios de BMW Motorrad.

La amplia gama de accesorios y equipos opcionales de BMW Motorrad permite personalizar considerablemente la F 800 R. La gama incluye, entre otros elementos, una pantalla Sport, embellecedores para el radiador, un recubrimiento para el asiento del acompañante y un deflector para el motor.

6. El equipamiento.



Equipos y accesorios especiales.

El cliente no solamente tiene la posibilidad de personalizar su moto BMW con equipos especiales que se montan en la planta de la marca en Berlín, sino que también puede recurrir a una amplia gama de accesorios especiales para el montaje posterior, ya sea en el taller del concesionario oficial de BMW o efectuando el montaje él mismo. Los equipos opcionales y los accesorios han sido concebidos especialmente para la F 800 R, de modo que el cliente recibe productos de gran calidad y que armonizan a la perfección con el diseño y el carácter de la moto.

Equipos opcionales.

- ABS de BMW Motorrad.
- Puños calefactables.
- Asiento de menor altura (775 mm).
- Asiento de mayor altura (825 mm).
- Alarma antirrobo (DWA).
- Sistema de control de la presión de los neumáticos (RDC).
- Ordenador de a bordo.
- Reducción de la potencia a 25 kW/34 CV.
- Intermitentes de diodos luminosos.
- Pantalla sport (del mismo color que la moto).
- Enchufe eléctrico.
- Caballete central.

Accesorios especiales.

- Puños calefactables.
- Parrilla portaequipaje.
- Conjunto de elementos de sujeción de maletas laterales.
- Maleta Sport de volumen variable.
- Topcase pequeño.
- Bolsa interior para el topcase.
- Acolchado del topcase como respaldo para el acompañante.
- Mochila para el depósito.
- Bolsa para el depósito.
- Caballete central (con elementos para el montaje).
- Conjunto de herramientas.
- Asiento de menor altura (775 mm).
- Asiento de mayor altura (825 mm).
- Intermitentes de diodos luminosos.
- Intermitentes de color blanco.
- Cable para asegurar el casco.
- Navegador BMW Motorrad ZUMO, incluido el soporte.
- Recubrimiento para el asiento del acompañante.
- Deflector para el motor.
- Embellecedor para el radiador, de color negro graneado o de color aluminio.
- Pantalla Sport (tres colores: blanco alpina, naranja fuego y blanco aluminio metalizado mate).

- Silencioso deportivo de Akrapović®.
- Reducción de potencia a 25 kW/34 CV.
- Alarma antirrobo (DWA).
- Barras de protección del motor.
- Enchufe eléctrico.

7. Los colores de la F 800 R.



La F 800 R de BMW Motorrad se ofrece en tres atractivos colores. La combinación de los colores blanco alpina y negro seda tiene un aspecto especialmente moderno. Si la moto es de color naranja fuego, tiene un aspecto especialmente deportivo, mientras que en blanco aluminio metalizado tiene una imagen técnica y elegante.

El bastidor, el basculante y el motor de la F 800 R siempre son de color negro, independientemente del color de la moto. Junto con las llantas, también de color negro, se obtiene una estética que irradia dinamismo y que armoniza a la perfección con el carácter deportivo de la F 800 R. La columna telescópica de color naranja marca un atractivo contraste.

La combinación de superficies negras y de color subraya las nuevas proporciones de la carrocería y el fuerte carácter de la nueva F 800 R, especialmente en las zonas que la distinguen como una Roadster, como por ejemplo el musculoso frente y la deportiva zaga.

Los accesorios opcionales, como el recubrimiento para el asiento del acompañante o la pantalla Sport, armonizan con las líneas y los colores de la motocicleta.

8. Datos técnicos. F 800 R.



Motor

Tipo	Motor de dos cilindros, refrigerado por agua, cuatro válvulas por cilindro
Diámetro x carrera	82 mm x 75,6 mm
Cilindrada	798 cm ³
Potencia nominal	64 kW (87 CV) bei 8.000 rpm (reducción posible de la potencia a 25 kW (34 CV) a 6.000 rpm)
Par máximo	86 Nm a 6.000 rpm (versión de menor potencia: 58 Nm a 3.250 rpm)
Compresión	12,0 : 1
Preparación de la mezcla/ unidad de control del motor	Inyección electrónica, electrónica digital del motor (BMS-KP)
Control de válvulas/gases	DOHC (double overhead camshaft)
Válvulas de admisión (diám. en mm)	32
Válvulas de escape (diám. en mm)	27,5
Diámetro de estranguladores	46
Tratamiento de gases de escape	Catalizador regulado de tres vías, norma de escape UE 3
Aceleración 0-100 km/h	3,9 s

Prestaciones/Consumo

Velocidad máxima	Más de 200 km/h
Consumo a los 100 km a 90 km/h constantes	3,6 l
Consumo a los 100 km a 120 km/h constantes	4,8 l
Tipo de combustible	Gasolina súper sin plomo, octanaje mínimo de 95 (ROZ)

Sistema eléctrico

Alternador	Alternador trifásico de 400 W
Batería	12 V/14 Ah, exenta de mantenimiento
Faros	55 W (luces altas/de cruce), 5 W luz de posición, 21/5 W (luz de freno/luz posterior)
Motor de arranque	0,9 kW

Transmisión

Embrague	Embrague multidisco en baño de aceite, accionamiento mecánico
Caja de cambios	Caja de seis marchas, acoplamiento dentado, integrada en el cuerpo del motor
Transmisión secundaria	Cadena sinfín con juntas tóricas, retroamortiguación en el cubo de la rueda posterior
Relación primaria	1,943

Relación de marchas I	2,462
II	1,750
III	1,381
IV	1,227
V	1,130
VI	1,042
Relación rueda posterior	1 : 2,35

Chasis/Frenos

Bastidor	Entramado de aluminio, motor autoportante
Guiado de la rueda delantera/elementos de amortiguación	Horquilla telescópica, Ø 43 mm
Guiado de la rueda posterior/elementos de amortiguación	Doble brazo oscilante de aluminio, pata telescópica central, pretensión regulable de modo continuo con rodillo, tracción regulable
Recorrido de la amortiguación delantera/posterior	125 mm/125 mm
Distancia entre ejes	1.520 mm
Avance	91 mm
Ángulo del eje de la dirección	65°
Ruedas	Fundición de aluminio
Llanta delantera	3,50 x 17"
Llanta posterior	5,50 x 17"
Neumático delantero	120/70 ZR 17
Neumático posterior	180/55 ZR 17
Freno delantero	Doble disco, discos flotantes, diámetro de 320 mm, mordaza de 4 bombines
Freno posterior	Monodisco, diámetro de 265 mm, mordaza flotante de un bombín
ABS	Opcional: BMW Motorrad ABS

Dimensiones/Pesos

Altura del asiento	800 mm (asiento bajo: 775 mm, asiento alto: 825 mm)
Medida piso-entrepieernas-piso	1.770 mm (asiento bajo: 1.720 mm, asiento alto: 1.820 mm)
Peso vacío en orden de marcha, depósito lleno	199 kg
Peso en seco	177kg
Peso total admisible	405 kg
Carga (con equipamiento de serie)	206 kg
Volumen útil del depósito	16 l
De ese volumen, reserva	Aprox. 4,0 l
Longitud	2.145 mm
Altura (sin espejos)	1.160 mm
Ancho (con espejos)	905 mm

9. Potencia y par motor.
F 800 R.

