

Comunicado de prensa
Octubre de 2009

La nueva BMW G 450 X

Optimizada para conseguir aún más potencial competitivo

BMW Motorrad ha marcado otro hito en los 80 años de tradición todo terreno de la marca. Es la primera enduro deportiva de pura sangre que va a fabricarse en la popular categoría de 450 cc y que ha sido desarrollada especialmente para su utilización en enduro, concebida para tomar parte en las competiciones más exigentes del mundo.

BMW Motorrad puede mirar al pasado reciente orgullosa de los éxitos en competición que ha conseguido con la G 450 X. Un éxito preliminar destacado fue el segundo puesto en el WEC, abreviatura de World Enduro Championship (Campeonato del Mundo de Enduro), conseguido por Juha Salminen en la categoría E2, gracias a los medios profesionales facilitados por el fabricante a lo largo de toda la temporada. Y también se han cosechado varios éxitos en el Campeonato Alemán de Cross Country, en el Erzberg Rodeo y, más recientemente, en el Red Bull Romaniacs. En este evento en Rumanía, Andreas Lettenbichler ganó decididamente con su G 450 X a un numeroso grupo de pilotos formado por la élite del motociclismo, en el legendario evento City Prolog. Cuatro días de competición en los Cárpatos, con cuevas arriba y abajo tremendamente empinadas, rápidas secciones de tipo rally y difíciles y selectivos tramos a través de oscuros bosques. Como culminación, un tramo verdaderamente temerario en el techo de un edificio de cinco plantas, en el centro de la ciudad de Sibiu.

Y ahora se han previsto numerosas optimizaciones técnicas para el modelo del año 2010 de la BMW G 450 X. Por ejemplo, se ha desarrollado un nuevo contenido para la ECU (la unidad de control del motor) del sistema de gestión digital del motor de esta motocicleta. El resultado no es sólo una mejora en el consumo de carburante, sino también una reducción de la fuerza que hace el motor en retención, una mejora en el arranque y unas respuestas más precisas, particularmente en los cambios de carga.

Además de las características de serie conocidas, un extra opcional es un silenciador de competición de tipo *slip-on* (sin ABE y no homologado para su utilización en carretera), que mejora aún más el concepto técnico de la G 450 X como una deportiva de enduro sin paliativos, de pura sangre. Su principal ventaja con respecto al silenciador de serie es su peso, alrededor de un kilogramo más ligero. El colector de acero inoxidable, diseñado como silenciador combinado por reflexión y absorción,

cumple la normativa de la FIM, es fácil de montar y reduce el peso en seco de la G 450 X en condiciones de competición a no más de 110 kilogramos.

También se han implementado una serie de modificaciones en el chasis de la BMW G 450 X. La cota desde el eje delantero hasta la mitad de la barra de la horquilla se ha reducido en 2,5 milímetros, lo que proporciona un pilotaje más neutro con una estabilidad direccional óptima.

Además, la nueva horquilla invertida se ha recalibrado con una progresión más dura en la amortiguación, lo que proporciona unas reacciones más precisas y mejoras en el paso de los obstáculos, incluso en terrenos muy difíciles.

La calibración del amortiguador trasero también se ha modificado; ahora la respuesta de la amortiguación es más progresiva, favoreciendo una mayor precisión. La ergonomía se ha mejorado con un nuevo diseño del asiento, que ahora está relleno con espuma suave y su forma tiene una radio mayor en la zona superior de los muslos. Este nuevo diseño mejora el confort y proporciona al piloto un mayor control de su máquina.

El diseño de la nueva G 450 X está orientado hacia los exitosos modelos oficiales de competición del equipo BMW Motorrad Motorsport, con la horquilla anodizada en color dorado, a juego.

La nueva BMW G 450 X se pone a la venta a partir del 1 de Noviembre.

Ficha Técnica

G450 X, modelo del año 2010

BMW G450 X			
Motor			
Cilindrada	cm ³	449,5	
Diámetro x carrera	mm	98/59,6	
Potencia	kW/CV	CEE 30/40,8	abierto 38/51,7
A revoluciones	min ⁻¹	7 000	9000
Par motor	Nm	42,8	44
A revoluciones	min ⁻¹	6500	7800
Relación de compresión/carburante		12:1/ sin plomo (95 RON)	
Distribución		DOHC (doble árbol de levas en culata)	
Control de la mezcla		inyección electrónica, gestión digital del motor Keihin	
Control de emisiones		catalizador de 3 vías con bucle cerrado	
Electricidad			
Alternador	W	280	
Battery	V/Ah	12/7	sin mantenimiento
Transmisión / caja de cambios			
Embrague		embrague multidisco en baño de aceite directamente en la salida del cigüeñal, con mando mecánico	
Caja de cambios		sincronizada de 5 marchas, integrada en el cárter	
Transmisión secundaria		cadena	
Chasis			
Estructura de tipo puente		estructura hecha de tubos de acero	
Suspensión/amortiguación delantera		horquilla telescópica invertida Marzocchi, diámetro de los tubos interiores 45mm	
Suspensión trasera		basculante de doble brazo de aluminio	
Amortiguador		hidráulico Öhlins	
Recorrido delantero/trasero	mm	300/320	
Batalla	mm	1475	
Frenos	delantero	de disco, 260 mm de diámetro con pinza flotante de dos pistones	
	trasero	de disco, 220 mm de diámetro con pinza flotante de un pistón	
Ruedas		de radios	
	delantera	1,60 x 21"	
	trasera	2,15 x 18"	
Neumáticos	delantero	90/90-21	
	trasero	140/80-18	
Dimensiones y peso			
Longitud	mm	2200	
anchura incluyendo retrovisores	mm	806	
altura excluyendo retrovisores	mm	1475	
Altura del asiento	mm	995	
Peso en seco	kg	111	
Peso DIN en vacío	kg	121	
Peso máximo permitido	kg	280	
Volumen útil del depósito	l	CEE: 8	versión EEUU: 7
Prestaciones			
Consumo de carburante			
90 km/h	l/100 km	4,3	
120 km/h	l/100 km	6,4	
Velocidad máxima aproximada	km/h	145	