

Rumbo a la aventura

www.motosclasicas80.com

motos clásicas
1949

info@motosclasicas80.com



BMW R-80 G/S

A los pocos meses de ser presentada la BMW R-80 G/S, estas máquinas consiguan un resonante triunfo en el Paris-Dakar, un terreno hecho a la medida de la moto que hoy sometemos a esta singular -prueba a fondo-

La BMW GS/80 es una moto en la que concurren circunstancias un tanto exclusivas. Su carácter ambivalente —asfalto y campo—, el hecho de ser una BMW de fuera de carretera, y su inusual cilindrada, la convierten, ya a priori, en una máquina merecedora de atención especial. Por ello decidimos que la prueba que la hiciésemos también tenía que ser especial, puesto que sus virtudes y defectos había que buscarlos en dos utilizaciones bien diferenciadas.

En la carretera

(por Dennis Noyes)

En el campo

(por Augusto Moreno de Carlos)

Podríamos haber recurrido a un probador que juzgase sus dos facetas, pero en lugar de eso hemos reunido a nuestros dos especialistas: Dennis Noyes (asfalto) y Augusto Moreno de Carlos (todo-terreno). Los dos han rodado ampliamente con ella, ambos se han formado su idea y el resultado es lo que ahora os ofrecemos... La prueba combinada de dos especialistas a una moto cuya especialización no está demasiado clara.



En la carretera

DESPUES del Rally-Dakar queda poco que probar con la BMW R-80 G/S, me dijo un amigo cuando le enseñé la imponente moto de esta «Prueba a fondo». Y así es; después de esto nadie puede dudar ya de la robustez de este «anfíbio» de Baviera. Pero, ¿qué hacía yo con una moto con neumáticos y tacos y un manillar como los cuernos de las vacas de películas americanas?

Al principio me extrañó esta BMW blanca de sillín rojo y un solo amortiguador trasero. Hace años que no uso una «moto verde»... una Harley Davidson 175 c.c. Enduro en 1970... y a primera vista, la G/S me pareció un verdadero armario.

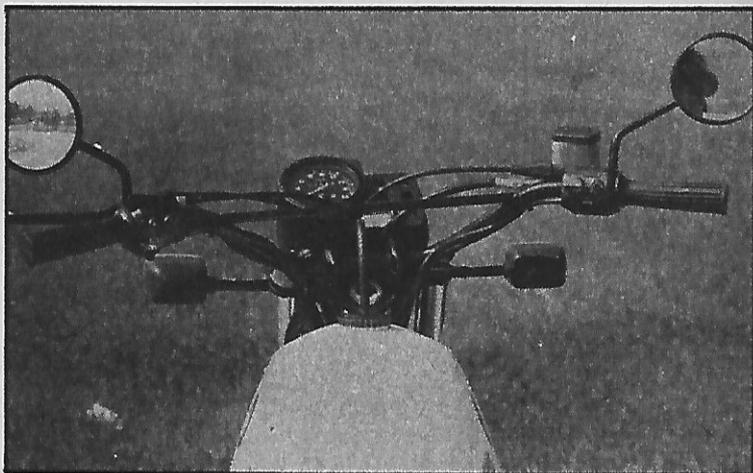
He visto fotos de alemanes saltando charcos con ellas, he

visto fotos de las R 80 G/S rumbo a la victoria en el París-Dakar, y no dudo que nuestro compañero Augusto Moreno de Carlos consiga hacer con la G/S algunas cosas inverosímiles. Pero de una cosa estoy seguro... la G/S no es apta para competición fuera-carretera sin grandes modificaciones. Después de dar un salto con la BMW, la suspensión, blanda, llega a tope. Ir sobre la rueda trasera es una experiencia que da ansiedad porque esta máquina es simplemente gigantesca en comparación con las demás motos de enduro o TT que has llevado en la vida.

No creo que BMW quiera realmente que tomemos la R 80 G/S como una moto viable para competir en pruebas de todo-terreno sin que se la ha-



Un solo amortiguador Boge sobredimensionado convierte a la BMW G/S en una moto monoshock.



Los manillares altos y anchos son cómodos, pero perjudican la penetración aerodinámica.

En el campo

CUANDO estuve en Clermont Ferrand invitado por BMW para la presentación mundial del nuevo modelo 80 GS, sufrí una pequeña decepción. Después de haber seguido en el Campeonato de Europa de Todo Terreno en 1979 y 1980 la evolución de la BMW 80 GS, y después de haber visto en competición la versión definitiva que conseguía el Campeonato de Europa de la clase de superiores a 750 c.c. en manos de Rolf Whittoft, cabía esperar que la anunciada BMW 80 GS de serie siguiese, si no estrictamente, al menos en parte las directrices técnicas de aquellas maravillosas bicilíndricas oficiales de 55 CV y 136 kg.

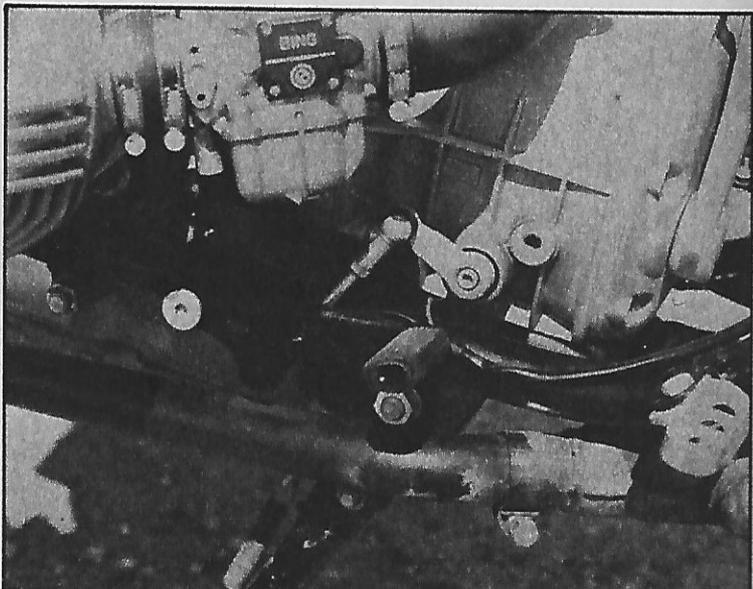
Pero la sorpresa era grande. Todo el trabajo del equipo de competición de BMW, que había llevado a la cumbre a la legendaria flat-twin de 800 c.c., quedaba prácticamente inédito en la versión calle que se presentaba.

La BMW 80 GS, que era intensamente probada por una nube de informadores en tortuosas carreteras de montaña próximas a Clermont Ferrand, no lo era tanto en las escasas y cortas zonas no asfaltadas que habían sido previstas para aquella jornada. La presentación nos sorprendía, y no sólo porque la moto que «esperábamos de todo terreno» era mucho más de carretera que de campo, sino también porque en el '79, con motivo de los ISDT de Alemania, en Neunkirchen, se había hecho una presentación

de los modelos oficiales fabricados en muy corta serie, pero que parecían alimentar esperanzas de una comercialización futura de la GS de Whittoft, Scheck o Schalber, algunos de sus pilotos. Después de la presentación de la 80 GS, estaba claro que BMW había lanzado un modelo mixto carretera-campo, pero no un modelo todo-terreno como muchos aficionados esperaban.

Recuperados de la sorpresa, había que analizar y probar lo que suponía la 80 GS, una moto que se presentaba con características un tanto complejas como para encajar en un público numeroso. Con un simple análisis visual se aprecia que el lado carretera de la 80 GS está mucho más acusado que el lado campo. Este queda prácticamente circunscrito al ancho manillar y al guardabarros delantero. Cuando nos propusimos el hacer una prueba conjunta en la que Dennis iba a valorar el aspecto de moto de carretera que tiene la 80 GS, y yo su faceta de moto «trail», éramos conscientes de que la 80 GS se iba a desenvolver mucho mejor en el asfalto que en la tierra. No era prejuzgar su comportamiento. Su hoja de características técnicas, y exactamente los apartados relativos a recorrido de suspensión y peso, así lo indicaban claramente.

Ocupándome de la prueba en campo podría haber llegado a conclusiones drásticas diciendo que la BMW 80 GS no sirve para hacer montaña, y no me ha-



Detalle del reenvío de la palanca de cambio. Al eliminar casi cinco kilos de peso del embrague, el tacto del cambio ha mejorado muchísimo respecto a las demás BMW. Es aún mejor en este apartado que la R-65.



Para reducir peso se ha eliminado la mitad del basculante y uno de los amortiguadores. Una solución atrevida pero que da buenos resultados y sin problemas de estabilidad sobre asfalto a velocidades por encima de 160 km/h.

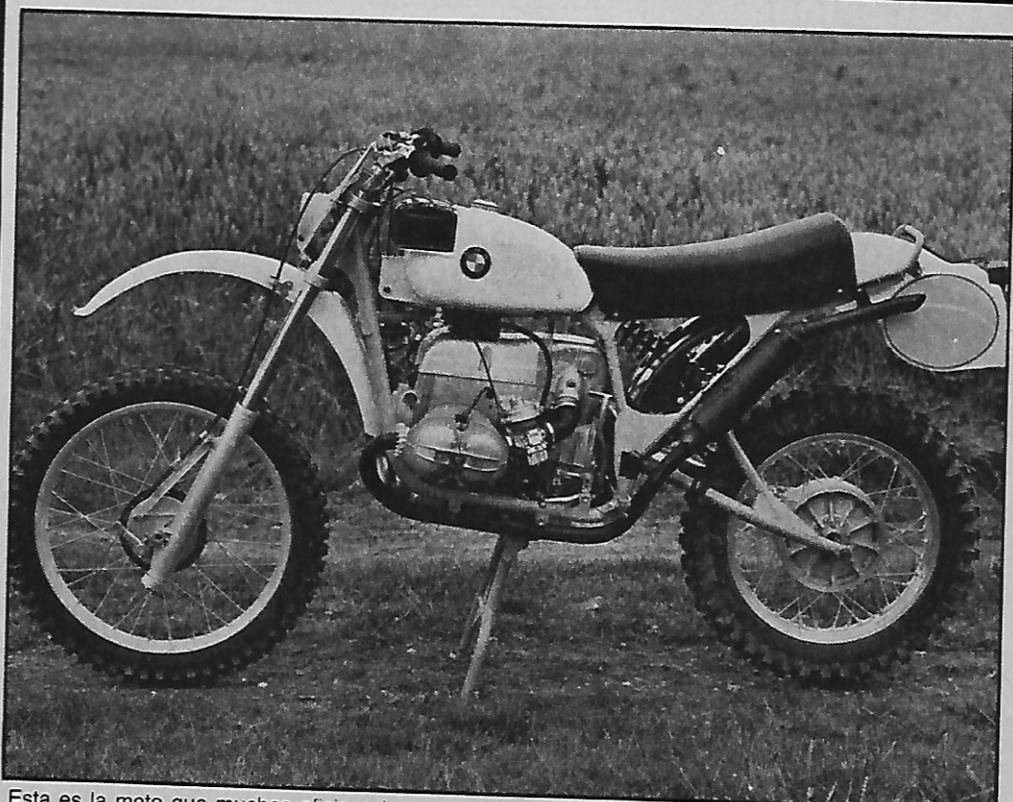


La horquilla, de largo recorrido, resultó blanda en los saltos, pero adecuada para ir por la calle.

gan grandes modificaciones. Como es bien sabido por todos, los hombres de BMW, cuando hacen una cosa, saben lo que hacen, y la G/S es, en el fondo, una máquina de «trail» apta para salir del asfalto y hacer kilómetros de fin de semana sobre sendas bacheadas. Como moto fuera-carretera es polémica, tanto por su peso y número de cilindros, como por la configuración de su motor boxer. Hasta ahora, las cuatro tiempos más populares de trail han sido monocilíndricas de hasta 500 c.c., pero la BMW 800 c.c. requiere un bastidor mucho más pesado y rígido, y suspensiones mucho más fuertes. Como moto fuera-carretera, su peso en seco de 167 kg. es excesivo; pero como una 800 c.c. de calle, la G/S es de una ligereza admirable.



Con 167 kilos de peso, la G/S se comporta de maravilla en asfalto.



Esta es la moto que muchos aficionados esperaban, la moto campeona de Europa con Rolf Whittoft, una auténtica todo-terreno con 55 CV y 135 kilos de peso. Desde mi punto de vista (M. de Carlos) ésta tuvo que haber sido la 80 GS de BMW. Creo que muchos compartirán esta idea.

En la carretera

La BMW es una moto «dual purpose», o sea, de doble propósito. Si la comparamos con motos 100 por cien fuera-carretera, la boxer no se defiende nada bien... principalmente porque es pesada y ancha, y porque monta suspensiones blandas que fácilmente llegan a tope después de un salto. Pero si la comparamos con otras motos 100 por cien de carretera, de aquí sale mucho más favorablemente... principalmente porque es ligera y muy ágil.

Valentín Requena descubrió lo mismo que yo cuando intentó llevar la BMW fuera de la carretera. Los neumáticos tienen poco agarre, y el potente motor de 800 c.c. tiene muchos más CV que los Metzeler pueden aplicar a la tierra. Pero en tercera marcha a bajo régimen, se puede «ha-

cer trial» con la BMW, mientras no se pretenda hacer algo descabellado.

Cuando intentas hacer derrapajes tipo enduro o motocross, los cilindros estorban, y al principio das con la pierna contra ellos. También es posible dar con la rodilla contra el grifo de gasolina al aterrizar de un salto.

Para un motociclista «de calle» como yo, la BMW es un verdadero armario cuando deja el asfalto. Para un piloto acostumbrado a motos «fuera carretera», pero sin experiencia en competición, como Valentín, la BMW es harto difícil de llevar a gusto. Pero el ex-crossista Segovia no dudó en darse una vuelta por el circuito de cross de Pozuelo. Su reacción inicial era negativa, pero después de esta vuelta,

y tras dar un buen salto, nos dijo que mientras no se abra el gas de golpe, la G/S se comporta bastante bien. No se puede hacer moto-cross con ella, desde luego, pero a bajo y medio régimen sus reacciones son aceptables.

Así que voy a limitarme a la BMW como moto de calle, contando con Augusto para un análisis de la G/S como moto de Enduro.

La pregunta más difícil de contestar, tanto para Augusto como para mí, creo que va a ser esta: ¿Para quién es la R 80 G/S?

Para uno que tiene que rodar por unos caminos sin asfaltar o muy mal asfaltados, la R 80 G/S sería ideal. Para explorar el Peloponeso de Grecia, o las sendas de Marrue-

cos, sería una moto perfecta. Es también una moto para divertirse, como segunda o tercera montura... un juguete aparatoso y muy bien hecho, para gente que tiene un poder adquisitivo que le permita un lujo de esta envergadura. Como moto única, tendrías que tener razones muy específicas para escogerla. Se ha hecho pensando en el mercado americano, donde los residentes de estados como California, Arizona, Nevada, Nuevo México, o Alaska, salen los fines de semana para divertirse tranquilamente explorando caminos del desierto y de la montaña.

PARA AVENTUREROS

Hace años soñé en hacer un viaje a la India en moto,

En el campo

bría equivocado si la hubiese juzgado de acuerdo con los criterios que habitualmente se aplican para valorar el comportamiento de una moto de todo terreno. La BMW resulta poco manejable, es pesada, cuenta con recorridos de suspensión escasos, la postura de conducción no está pensada para el uso en montaña, el freno trasero es brusco, los neumáticos son a todas luces insuficientes. Como moto de todo terreno, la BMW 80 GS es un desastre, pero no olvidemos que la BMW 80 GS no es una moto de todo terreno.

Hemos llevado las cosas a este punto para que nadie pueda exigir, o pensar en exigir, mas de la cuenta a una 80 GS. Esta BMW, de aspecto alegre y deportivo por el conjunto de colores empleados en depósito y asiento, es una «Trail» que gusta más de la carretera que del uso por caminos, sendas o desiertos.

En carretera tiene un comportamiento excelente, tan bueno que para muchos es la mejor BMW de asfalto. En efecto, su ligereza en este sentido es envidiable. 167 kilos en vacío son una buena cifra para una 800 c.c. Su manejabilidad en ciudad y carreteras, por muy viradas que éstas sean, es excelente. Si el firme está bacheado, aún mejor; la suavidad de suspensión, la manejabilidad, la agilidad y estabilidad serán características de la GS.

Cuando abandonamos el asfalto y en-

tramos en la arena las cosas empiezan a cambiar. Los neumáticos Metzeler «ecológicos», de taco corto y complejo dibujo, cuentan con una superficie esférica no óptima, pero sí buena para andar, y de prisa, en asfalto. En tierra o hierba, sin embargo, la estabilidad resulta comprometida. Son un término medio, pero con muchas otras cosas en esta moto, más cerca del asfalto que del campo.

El término medio se ha buscado en suspensiones, peso, respuesta del motor, posición de conducción; un punto medio entre el campo y la carretera, pero como decimos, la balanza se ha inclinado claramente hacia el asfalto.

Pretender hacer con una BMW lo que Félix Millet hizo para nuestra cámara fotográfica es algo que queda fuera de los objetivos perseguidos por el fabricante para esta moto. Se puede hacer, y no pasa nada, pero la moto, haciendo tope de suspensiones o comportándose poco establemente en firme bacheado por culpa de los escasamente esculpidos neumáticos, demuestra que no se encuentra cómodo. La BMW 80 GS proporciona satisfacciones, y muchas, no sólo en el asfalto, sino también en el campo, pero tenemos que saber buscarlas sin sacar las cosas de quicio.

Olvidémonos de pretender saltar, de hacer alardes en un circuito de cross, de coger una senda estrecha llena de pie-

dras. Tomemos aquel camino ancho, ligeramente bacheado, que sube a la montaña. Probemos a ir en marchas largas, sin brusquedades que hagan derrapar el poco adherente neumático trasero. En este momento empezaremos a comprender para qué ha sido concebida una BMW 80 GS. Una moto que a pesar de nuestras dudas iniciales, puede llegar a muy amplios sectores de público si piensan y razonan a la hora de escoger una nueva moto.

La 80 GS, que si repasamos la opinión de Dennis veremos que se comporta muy bien en asfalto, se desenvuelve maravillosamente bien en trazados montañosos poco selectivos, es decir, en pistas forestales, caminos anchos o estrechos, virados o no, becheados o pedregosos. No podremos ir, ni por ensueño, por los mismos como si llevásemos una moto de todo terreno de competición, pero sentiremos un placer especial cuando después de ir por estos caminos con facilidad, y sobre todo con gran confort de suspensiones, lleguemos a una carretera y empecemos a estirar las marchas de este poderoso propulsor de 800 c.c. En este momento, ninguna moto convencional de campo, ni aún de cuatro tiempos japonesa concebida como «trail», podrá igualar las prestaciones de la 80 GS.

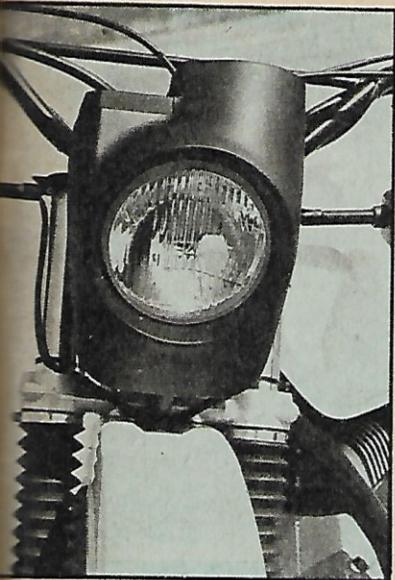
Para aquellos que gustan de salir a la montaña por vías accesibles, que gustan de hacer carreteras de montaña, ba-

cheadas o no, o que por razones de domicilio se tienen que mover en estos entornos, la BMW 80 GS puede ser una moto ideal. Mejor que ninguna de carretera y mejor que ninguna de campo.

Lo que una BMW puede hacer en su uso como moto de montaña, a pesar de lo prominente de sus dos cilindros acostados, es algo que sólo podrían creer los que lo han visto. Nos referimos a las GS de Whittoft y compañía. Ahora que BMW ha alcanzado el éxito del Título Europeo que ha servido de lanzamiento para la versión calle de la 80 GS, se ha retirado de las competiciones de Enduro. No había más límites para aquellas BMW que los que había para cualquier otra moto de todo terreno. La conducción, eso sí, tenía que ser precisa, siempre con los dos pies en los reposapiés, y esto, al probar la 80 GS, tiene una explicación.

POR CAMPO CON CARDAN, 800 c.c., Y 167 KG.

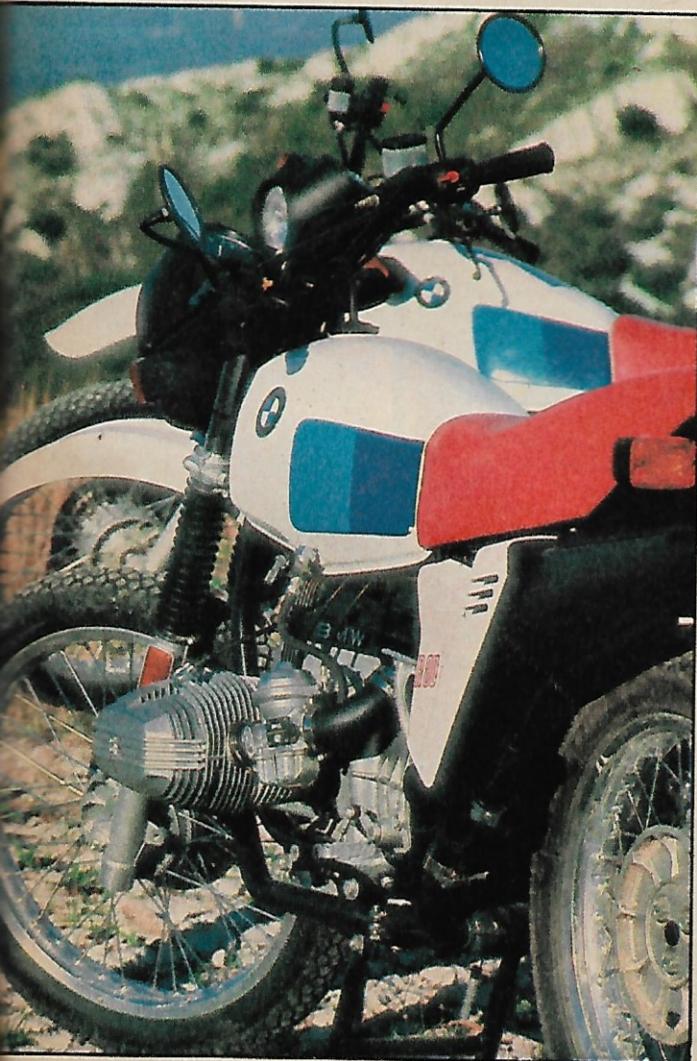
La primera sensación sobre la GS 80 fue para Dennis la inhabitual anchura del manillar para quien está acostumbrado a manillares pequeños de carretera. Para mí, sin embargo, no fue el manillar, de proporciones idóneas, sino la distancia asiento-manillar. El largo depósito obliga a una postura de conducción muy retrasada. No hay buen control sobre la rueda delantera más que sentándose en el



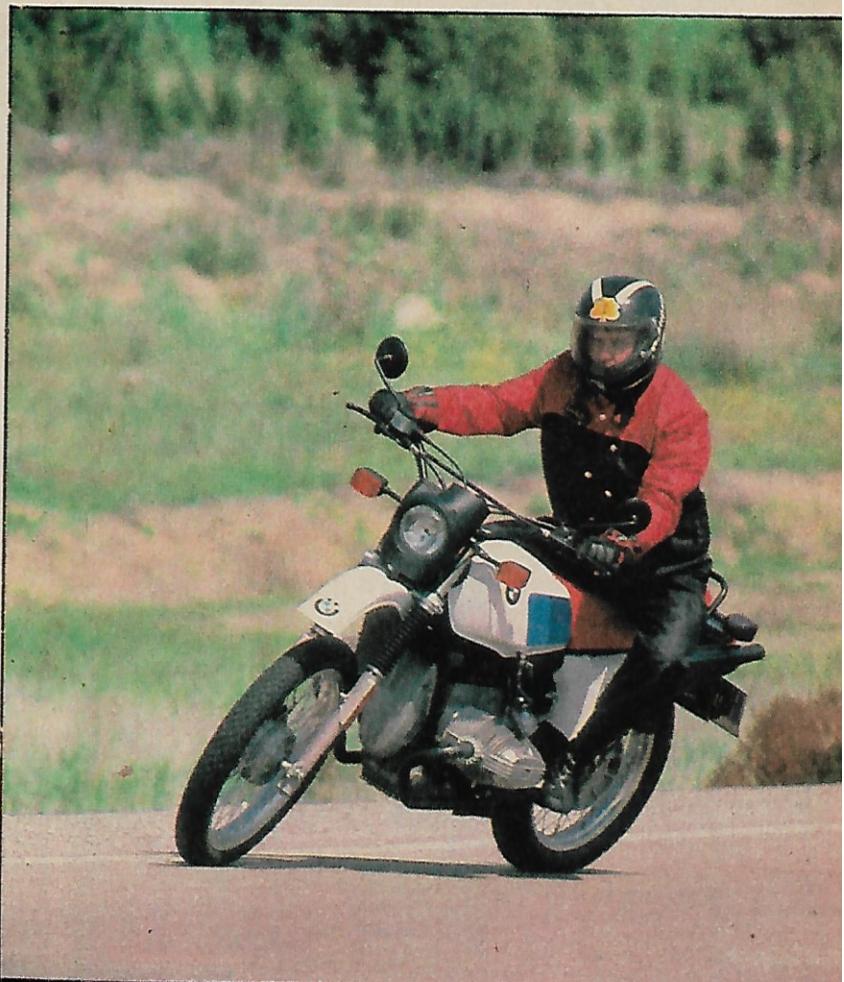
Un potente faro Bosch hace fácil los viajes de noche.



Félix Millet colaboró en nuestra prueba «de campo», si ésta podía ser una tercera prueba en discordia, «la aérea», aunque este no es el fin para el que fue creada la G/S, pues al «aterrizar» hacen tope fácilmente las suspensiones.



BMW creó una moto mixta campo-carretera, y nosotros hemos hecho una prueba igualmente mixta contando con dos de nuestros especialistas en ambas materias, Augusto Moreno de Carlos y Dennis Noyes. Tanto para el uno como para el otro, «estas dos BMW» tienen su gracia en ambas facetas.



La G/S es una moto de doble propósito, campo/carretera, aunque es en este último elemento donde mejor se defiende.

En la carretera

pero este sueño sigue sin realizarse; no he llegado todavía a pasar la frontera turca. Si tuviera el dinero y el tiempo suficiente como para hacer este viaje, no tendría ninguna duda sobre mi montura. Sería la R 80 G/S.

El rotundo éxito de BMW en el Rally París-Dakar demuestra que la G/S es indestructible. Sin lugar a dudas, las G/S harán también un buen papel en la gran carrera de «Baja California», pero en el fondo no es una enduro de competición, ni una moto apta para rozar los límites sobre tierra; es más bien una ligerísima moto de calle con suspensiones, neumáticos y distancia entre motor y suelo que te permite dejar el asfalto para explorar los desiertos y mon-

tañas inaccesibles a los dueños de todas las demás motos de turismo de gran cilindrada.

¿Una Super Sport en potencia?

Pero lo que me intriga es la posibilidad de hacer de la G/S una BMW 1.000 Super Sport de calle. Con un peso de menos de 175 kg. (ya con cuentavuelas y dos discos delanteros) una versión con neumáticos de calle, ruedas de 18 pulgada delante, semi-manillares, un pequeño semicarenado y un motor de 1.000 c.c., esta moto sería la BMW deportiva que hasta ahora, la conservadora fabrica alemana, no ha querido comercializar.

Dudo que veamos a una BMW de calle de 1.000 c.c. y 175 kg., porque tal vez una moto tan ligera de 70 CV (con posibilidad de aumentar esta cifra considerablemente) no estaría en consonancia con la imagen turística y ciudadana de la marca. Tampoco sé si este «medio basculante» aguantaría la fuerza de 70 CV. Pero estoy convencido que este embrague aligerado, debe ser definitivo y pasado a la serie en todas las BMW bicilíndricas de gran cilindrada.

Si no fuera por los neumáticos de trial, ésta sería la BMW más deportiva que he llevado. Y aún con estos neumáticos de compromiso, se puede inclinar al máximo e incluso «jugar a las carreras» en carreteras montañosas. Sólo se

Motor: Cuatro tiempos.
Número de cilindros: Dos horizontales.
Refrigeración: Por aire.
Diámetro × carrera: 84,8 × 70,6 mm.
Cilindrada total: 797 c.c.
Relación de compresión: 8:1.
Potencia máxima: 50 CV a 6.500 r.p.m.
Par máximo: 5,8 kgm. a 5.000 r.p.m.
Carburación: dos Bing V 64/II, Ø 32 mm.
Encendido: Electrónico.

En el campo

tanque metálico, lo que no es muy cómodo. Los reposapiés, plegables y metálicos, se encuentran en buena posición. En marcha no hay escapes bufanda que tropiecen con las piernas, como a veces ocurre con las motos de todo terreno. El escape de la BMW, dos a uno, sale muy plano y convergen en un solo silencioso muy voluminoso y eficaz.

Lo que tropieza en las piernas del piloto en conducción por campo son los carburadores Bing con depresor. La mayor dificultad cuando pretendemos una conducción deportiva, se encuentra a la hora de sacar las piernas para corregir una derrapada o ayudarse en un paso difícil. En este momento, tropezaremos con los cilindros.

El confort de marcha es sensacional en esta BMW, como cabía esperar por sus hermanas de carretera. La horquilla delantera y la amortiguación trasera, con un solo brazo basculante y monoamortiguador, resulta muy suave y absorbe bien las pequeñas irregularidades. Los recorridos de suspensión son algo cortos cuando el firme se complica, y el peso de la moto se hace notar también. Ni hablaremos del comportamiento en saltos, ya que, aunque esto es algo realizable, queda fuera de las pretensiones de esta GS. Simplemente, diremos que, cuando probamos, los aterrizajes fueron pesados y con topes de ambas suspensio-

nes. El cardan es algo que no se nota en esta BMW: no hay apenas reacciones negativas que influyan de alguna manera en la conducción por caminos de tierra.

La frenada (como la conducción de esta moto en campo) viene condicionada por los neumáticos empleados. Los Metzeler de taco corto y dibujo especial se portan bien en asfalto, pero en campo son insuficientes. La potencia se puede aplicar a la rueda por la enorme suavidad con que se puede dosificar en el puño de gas. En curvas, la pérdida de adherencia se encuentra en límites mucho más próximos que con neumáticos de Enduro.

Si el confort de marcha, debido al mulido efecto de las suspensiones, es notable, el abrir gases con un motor de 800 c.c. cuatro tiempos en caminos de tierra es algo verdaderamente placentero. La tracción es sensacional, el par motor realmente excepcional. Por caminos rápidos, un vistazo al velocímetro nos puede hacer cortar gases antes de que sintamos que hay algún riesgo. No hay ruido, no hay vibraciones, nos queda más de medio puño... pero vamos a 120 km/h. y la curva próxima es un poco «confusa». En este tipo de caminos rápidos de tierra, aunque estén ligeramente bacheados, se puede rodar muy deprisa sin sentir nada especial, nada diferente a ir sobre asfalto. La suspensión actúa muy bien. Cuando la curva poco clara está

cerca y vemos que se cierra, parar la BMW no es difícil... si lo habíamos previsto antes. Los frenos son muy buenos, pero el trasero se dosifica mal en arena y el delantero de disco es muy potente para una cubierta que no muerde la tierra. Si queremos ir rápido por caminos, hay que tener en cuenta los kilos, la inercia al parar la moto en firme resbaladizo y, sobre todo, los neumáticos. No tuvimos tiempo de probar, pero con cubierta de Enduro, la BMW debe comportarse mucho mejor en campo. Ahora bien, en este momento habremos sacrificado el equilibrio de prestaciones justas (pero válidas en campo) y el poder rodar a .70 km. hora en curvas y rectas, como si llevásemos neumáticos de carretera convencionales.

Desde mi punto de vista de probador de la 80 GS como moto válida para el uso en campo o caminos, encuentro que hay demasiados compromisos para que esta moto sea más que suficientemente apta para el uso en asfalto.

Hay muchos pilotos de todo terreno que han soñado con probar la BMW de todo terreno oficial. No he tenido ocasión de hacerlo, pero de algo estoy seguro: la BMW de Whittorf no sería mucho menos eficaz que esta 80 GS en asfalto, y desde luego, lo sería mucho más en campo. Serviría tal cual para competir.

BMW no quiere ni hablar de este mo-



FICHA TECNICA

Embrague: Monodisco en seco, Ø 160 mm.

Cambio: Cinco relaciones.

Relaciones: 4,40:1; 2,85:1; 2,07:1; 1,67:1; 1,50:1.

Transmisión secundaria: cardán.

Bastidor: doble cuna.

Suspensión delantera: Horquilla telescópica.

Recorrido: 200 mm.

Suspensión trasera: Mono-lever con amortiguador hidráulico regulable.

Recorrido: 170 mm.

Freno delantero: Disco Ø 260 mm.

Freno trasero: Tambor Ø 200 mm.

Llantas: Delantera, 1,85 B x 21; trasera, 2,15 B x 18.

Neumáticos: Metzeler. Del. 3,00 x 21; tras., 4,00 x 18.

Longitud total: 2.230 mm.

Distancia entre ejes: 1.465 mm.

Anchura máxima: 746 mm.

Altura máxima: 820 mm.

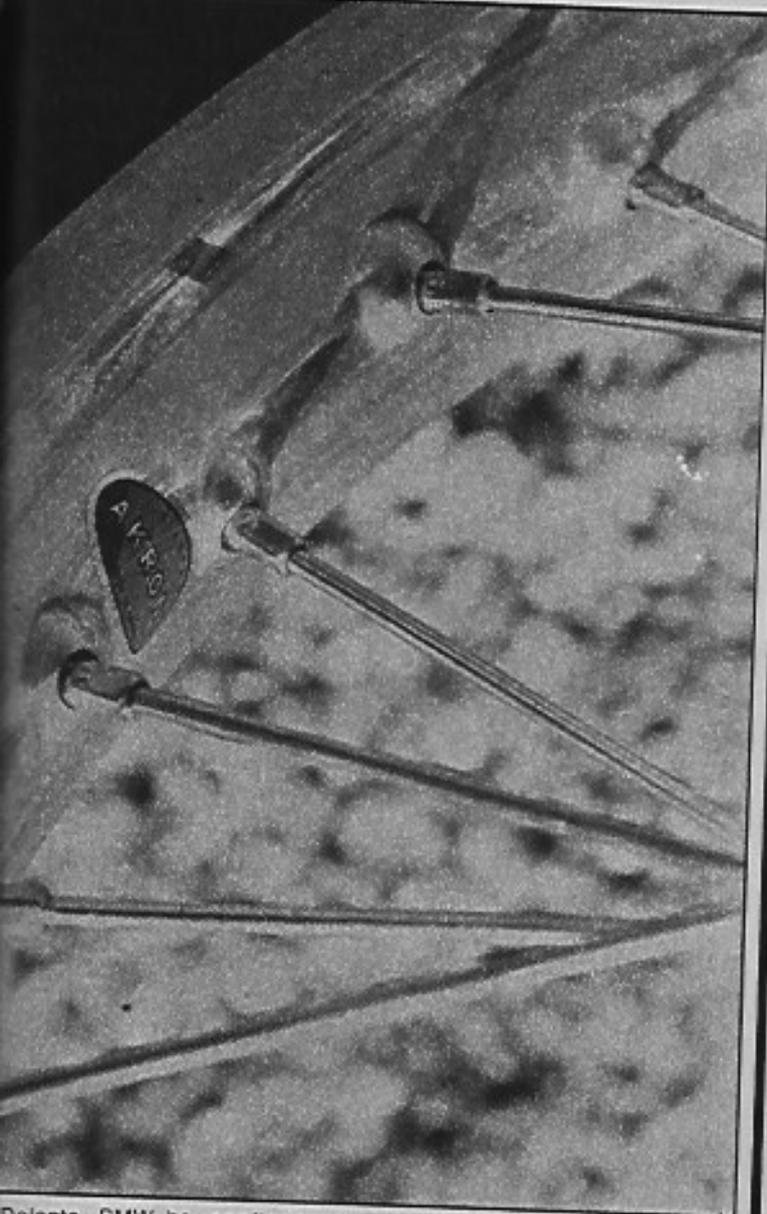
Peso: 167 kg. en seco.

Depósito de combustible: 19,5 litros.

muestran resbaladizos si intentas atacar fuerte y abrigas a fondo con la moto todavía inclinada. Tratarla así es llevarla más allá de las intenciones del fabricante.

Y si nos detenemos a analizar detalles, quedaremos impresionados con la legendaria calidad BMW. El tacto del embrague es tan suave como un

cuchillo cortando mantequilla... con un solo dedo basta. El cambio, con el embrague aligerado, es tan preciso que puede cambiar hacia arriba y hacia abajo sin apretar el embrague. No es aconsejable, pero si sabes coordinar la velocidad del motor con la del cambio, no es difícil. El nuevo tablero es sencillo, de fácil lectura y con un cuentakilómetros parcial que vuelve «a



Delante, BMW ha confiado en una rueda Akront de 21".



Hacer grandes rutas de montaña, mezcladas con asfalto, es el ideal campo de acción de esta BMW.

En la carretera

ceros» con un toque al botoncillo.

La velocidad máxima de 171 km/h. puede parecer decepcionante en una moto de 800 c.c., pero la BMW G/S lleva un desarrollo corto. A 170 km/h el motor ya está girando en plena zona roja, y además cerca de los límites de los neumáticos, según las advertencias de Metzeler. Un cruce de 150 km/h reales (160 km/h de reloj), me parece fac-

tible, ya que a velocidades constantes más altas, el motor está girando a un régimen incómoda... y además, te encuentras con mucho viento a 150 km/h reales cuando estás obligado a adoptar una postura ergida.

En aceleración sobre el kilómetro desde salida parada, la G/S se mostró más rápida que la R-65 versión 80, con un crono de 28"5 (promedio). Al final del kilómetro, el gran

motor de 800 c.c. va pasado de vueltas, y el manillar alto, a más de 160 km/h., perjudica la penetración aerodinámica de la moto.

Bien, como moto de calle, la G/S cumple y te permite viajar a gusto sin sustos sobre sendas montañosas, carretera en mal estado e incluso te permite dejar el asfalto para explorar el campo y la montaña. En este sentido, es una moto muy completa.

Si algún día, cuando acaban las guerras en Afganistán e Irán, tengo por fin la oportunidad de hacer aquel soñado viaje al Oriente en moto, espero que la R 80 G/S siga en venta, porque es una moto para aventureros, hecha para seguir adelante hacia el horizonte, aun cuando el asfalto se termine. Y sin problemas, como la BMW que es.

Dennis NOYES

En el campo

delo: sus razones tendrá, pero desde mi punto de vista de aficionado al todo-terreno, nos está privando de una moto que ofrecería unas prestaciones únicas e incomparables. La retirada de BMW es total; su moto oficial, de momento, no se volverá a ver. Cuando Herbert Scheck (uno de los más fieles «beemeuvistas») pidió su moto oficial para hacer este Campeonato de nuevo le dijeron que no, y está corriendo otra vez con su BMW preparada a 1.300, con soluciones propias en amortiguación y chasis. Pero sigue corriendo con BMW, que tiene un atractivo especial...

La 80 GS, como moto de todo-terreno, pudo haber sido una gran moto, pero se ha quedado en una moto «trail». Terriblemente eficaz en carretera —más que ninguna «trail» de la competencia— pero no muy eficaz en campo. De todas formas, no olvidemos que, para caminos, sendas y pistas forestales, la BMW es única.

Lo que más nos ha gustado: poder ir por ciertos caminos de montaña, pero habiendo llegado a ellos por carretera y a un promedio más que interesante. Para muchos, la BMW 80 GS puede ser una moto ideal. Con ella, puedes hacer lo mismo que con cualquier otra BMW de cilindrada similar, pero además, puedes adentrarte en la montaña y moverte como si llevases una 500.

La BMW 80 GS no es una todo-terreno, pero es una gran moto polivalente.



Los neumáticos Metzeler de trial llevan «tacos ecológicos» para hacer menos daño al medio ambiente. Si los ecologistas imponen su voluntad, todas las motos de trial y TT tendrán que llevar neumáticos semejantes.

Resultados prueba

Error de velocímetro

Leídas	reales	error
80	70	10
100	90	10
120	110	10
140	130	10
160	150	10

Máxima velocidad leída: 180 Km/h.

Prestaciones (1)

Velocidad máxima: 171 km/h.

Máx. velocidad con viento favorable: 173 km/h *

1.000 metros desde salida parada: 2 28"5.

Consumo (2)

A 100 km/h. reales: 5,6 litros/100 km.

A 120 km/h. reales: 6,4 litros/100 km.

Conducción deportiva: 7,1 litros/100 km.

(1) Promedio ida y vuelta sobre un mismo recorrido base.

(2) Promedio ida y vuelta a velocidad constante, 25 km. contra viento, 25 km. con viento.

* No es aconsejable mantener velocidad constantes de más de 162 km/h. debido a los neumáticos, diseñados para un máximo de esta velocidad.



El velocímetro indica los límites para cada marcha, con una línea roja en 168 km/h en quinta. Según Metzeler, los neumáticos no pueden aguantar velocidades constantes de más de 168 km/h.