

BMW R90S



Velocidad
máxima
201 km/h

Derecha: Los carburadores con bomba de aceleración Dell'Orto y los pistones de alta compresión aumentaban la potencia del motor boxer de 898 cm³ hasta los 67 CV.

Abajo: Su carenado tenía tanta importancia como el motor en el incremento del rendimiento práctico.

En cuestión de rendimiento puro, la BMW R90S no era la moto más rápida de mediados de la década de 1970. Tampoco hacía los mejores tiempos en circuito; o, por lo menos, no a menudo. Sin embargo, para alguien que quisiera conducir largas distancias por carreteras rectas o sinuosas, no había moto más rápida y cómoda a la vez.

Los colores ahumados que eligió BMW para sus motos daban a este modelo una imagen de moto deportiva para largas distancias refinada y cara. En muchos aspectos, la R90S era la mejor *superbike* polivalente de su tiempo: desde luego, ninguna otra moto podía igualar su combinación de velocidad máxima de 210 km/h, capacidad de conducción cómoda a alta velocidad, comportamiento, fiabilidad y acabados impecables.



BMW tenía mucha experiencia en la fabricación de motores de dos cilindros opuestos horizontalmente, y eso se notaba. La R90S provenía de una línea de dos cilindros planos que databa de la R32 original de 1923 fabricada por Max Fritz. Desde entonces, la firma alemana había estado fabricando motos para largas distancias competentes, cómodas y conservadoras; no obstante, esta moto, planificada por el famoso diseñador Hans Muth, era más agresiva.

Los componentes básicos eran los que utilizaba BMW habitualmente. Al igual que la R90/6 sin carenado, lanzada al mismo tiempo en 1973, la R90S debía mucho a la R75 del año anterior. Al aumentar las dimensiones de 745 cm³ de la R75 de 82 a 90 mm dejando intacto el diámetro por carrera de 70,6 mm, la cilindrada aumentó hasta los 898 cm³. BMW también añadió otras actualizaciones, como un mecanismo de cambio mejorado, un alternador más potente de 280 W y un tren trasero más robusto.

Había más en la S que sólo su carenado. Se dio al motor una relación de compresión más elevada (9,5 a 1 frente a 9 a 1 de la R90/6) y se le incorporaron unos grandes carburadores Dell'Orto de 38 mm con bombas de aceleración. La potencia máxima suponía un aumento de 7 CV sobre el modelo anterior. Además, la R90S también incorporaba un amortiguador de dirección en la cabina, un depósito con más capacidad y un segundo disco en el freno delantero.

El aumento de potencia proporcionaba al modelo S un empuje considerable a altas revoluciones sin que ello afectara el par motor ni la suavidad de

conducción. Es más, el carenado permitía al conductor explotar al máximo el rendimiento del motor, ya que contaba con una protección frente al viento de la que carecían todas sus rivales *superbikes*. Al poco tiempo otros fabricantes seguirían la senda de BMW; sin embargo, por el momento, el carenado de la R90S la dejaba en un puesto de privilegio.

Conducción cómoda

El comportamiento de la moto también era bueno a pesar de que las suspensiones eran demasiado blandas para facilitar una conducción cómoda. El freno delantero de doble disco era fiable, pero le faltó tacto hasta que se mejoró en 1975. Entre sus detalles elegantes estaban un reloj en el cuadro de mandos, una considerable autonomía de 320 km y un asiento que permitía cubrir largas distancias con comodidad.

Las BMW nunca habían sido baratas y la R90S, con todos los componentes que ofrecía de serie, no iba a ser una excepción. En muchos mercados su precio era más del doble que el de la Honda CB750, lo que aseguraba que sólo unos pocos motoristas podrían conducirla. Aunque la moto fue un éxito, se vendió menos que el modelo básico, la 90/5.

Si lo que se buscaba era velocidad, manejabilidad y confort, la R90S era la moto adecuada. Y, dicho sea de paso, alguna vez también llegó a ser la *superbike*

Modelo	BMW R90S (1974)
Motor	2 cil. planos, OHV con 4 v. y refrigerado por aire
Cilindrada	898 cm ³ (90 x 70,6 mm)
Potencia máxima	67 CV a 7.000 r.p.m.
Transmisión	5 velocidades, transmisión secundaria por cardán
Chasis	Doble cuna de acero
Suspensión	Delantera: multirregulable; trasera: doble amortiguador
Frenos	Delantero: doble disco; trasero: disco
Peso	215 kg (en lleno)
Velocidad máxima	201 km/h



más rápida en un circuito, tal y como demostró Red Pridmore al ganar con una R90S el campeonato de Estados Unidos de *Superbikes* en 1976.

Arriba: La R90S era una típica BMW con motor boxer; sin embargo, su carenado y su esquema de pintura ahumada gris o naranja le daban un aspecto más moderno y atractivo. Las prestaciones de la moto estaban arropadas por detalles típicamente prácticos como la horquilla con funda, un asiento doble de medidas generosas y la transmisión secundaria por cardán.



Izquierda: Aunque el chasis de la R90S se había fabricado pensando tanto en el confort como en la velocidad, el bastidor rígido y las suspensiones con una respuesta bastante correcta ofrecían un comportamiento fiable. Por desgracia, tenía un precio tan alto como las impresionantes características que ofrecía.



Un recorrido por la historia de las

MOTOS



Las más rápidas de su tiempo

Un recorrido por la historia de las

MOTOS

Descubra las motocicletas de altas prestaciones más imponentes jamás fabricadas.

Con fotos en color de todos los modelos, artículos que incluyen todas sus prestaciones detalladas y una ficha técnica.

Este completo libro está dedicado a las mejores motos de la historia, famosas por sus prestaciones, su perfección técnica y su belleza, entre ellas:

- La glamorosa Brough Superior SS100
- La «Reina de la carretera», la Kawasaki Z1
- La potente Yamaha V-Max
- La temible Honda CBR1100XX Super Blackbird
- La MV Agusta Brutale, robusta y audaz
- La sofisticada Harley-Davidson V-Rod

ISBN-13: 978-1-40548-590-6

ISBN 1-40548-590-6



9 781405 485906