



Jordi Aymamí. Fotos: **Archivo**

La BMW R80G/S nació en 1980 para convertirse en la primera maxitrail de la historia. Su denominación responde a que la R caracteriza a todos los modelos con motor boxer de BMW; el 80, por su motor de 800 c.c., y las siglas G/S, del alemán *gelände* –campo– y *strasse* –carretera–.

Tenía el motor de la R80/7 de 797 c.c., refrigerado por aire/aceite, metido en el chasis de una R65. El trabajo de desarrollo en el motor R80 incluyó el cambio de cilindros forrados de acero a Nikasil y el cambio a un conjunto combinado de volante y embrague. Así, el motor pesaba unos 9 kg menos que el de la R/80. No solo esto, sino que el propulsor recibió un sistema de encendido electrónico. Para su faceta off-road, también se montó un filtro de aire más grande, para hacer frente a los ambientes polvorientos, y un sistema de escape dos en uno que permitió instalar el escape por arriba.

Otra aportación de la nueva BMW fue la suspensión trasera Monolever, con el cardán ejerciendo de monobrazo y un solo amortiguador (170 mm de recorrido), que dejaban la rueda trasera totalmente libre por el lado izquierdo, que se podía extraer quitando tres tornillos. La horquilla provenía de la R100, con un recorrido de 200 mm.

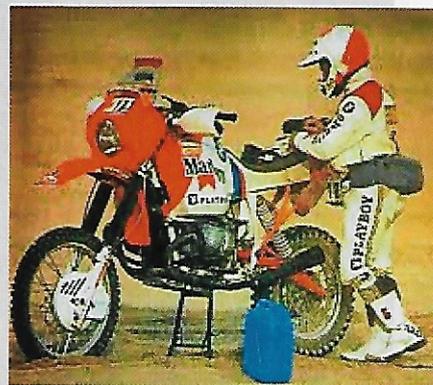
Pero si algo destacaba de la G/S era su ancho manillar de enduro y su rueda delantera de 21", que unidos a unos neumáticos mixtos y unas suspensiones de mayor recorrido que las otras R le permitían adentrarse por pistas forestales con cierta solvencia y, al mismo tiempo, afrontar carreteras en mal estado mucho mejor que las motos 100% asfálticas. Además, su bajo peso (186 kg en seco) y ancho manillar le conferían una gran agilidad en carretera, por lo que más adelante fue usada en rallies de asfalto, muy populares en los ochenta y noventa.

El asiento, largo y suficientemente ancho, junto con la posibilidad de montar maletas laterales, hicieron de ella una gran viajera.

La estrella del París-Dakar

En 1983, BMW participa de manera oficial con dos R80G/S en el famoso y durísimo Rally París-Dakar (12.000 km de recorrido), que entonces se disputaba por desiertos africanos, con un equipo compuesto por el belga Gaston

Rahier y el francés Hubert Auriol. Ese año Rahier lideró la prueba hasta sufrir un accidente y venció su compañero Auriol. En los dos años siguientes





MUY EFICAZ

La G/S 80 se mostraba tremendamente ágil en carretera, muy eficaz en curvas y cómoda en cualquier tipo de asfalto. El ancho manillar y un centro de gravedad bastante bajo colaboraban en este buen comportamiento. Por otro lado, el amortiguador original Bilstein pronto demostró que quedaba justo para las posibilidades de la BMW y la mayoría de los usuarios terminaron por montar el Koni con depósito separado opcional, más rígido y con más posibilidades de ajuste.

Aunque era mucho más adecuada para asfalto que para campo (alguno escribió que era la mejor moto de carretera

que había hecho BMW hasta la fecha), muchos usuarios de la G/S descubrieron el mundo del off-road por primera vez con esta moto. Desde luego, no se trataba de un enduro, pero permitía aventurarse por pistas forestales con solvencia y, desde luego, mucho mejor que cualquier otra moto 100% de carretera. BMW acababa de inventar el concepto de trail asfáltica y el de maxitrail. La R 80 G/S supuso un éxito inmediato de ventas, muy por encima de lo esperado, a pesar de un precio inicial que no era barato. Todas sus evoluciones también se vendieron bien, pero no fue hasta la llegada de la R 1200 GS que se volvió a recobrar el espíritu de la 80 y así, como aquella pionera, la 1200 y sus secuelas siguen teniendo legiones de adeptos.

Cronología de una evolución

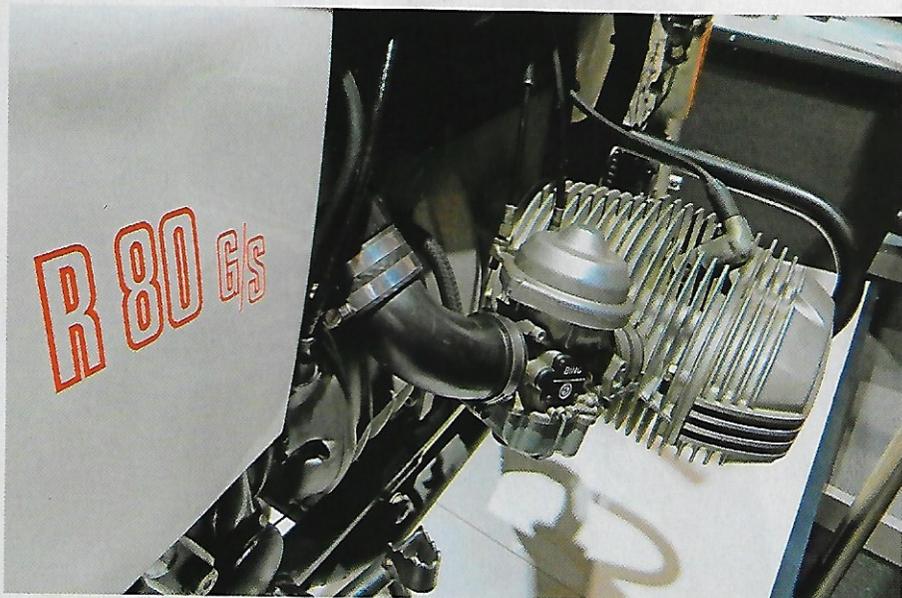
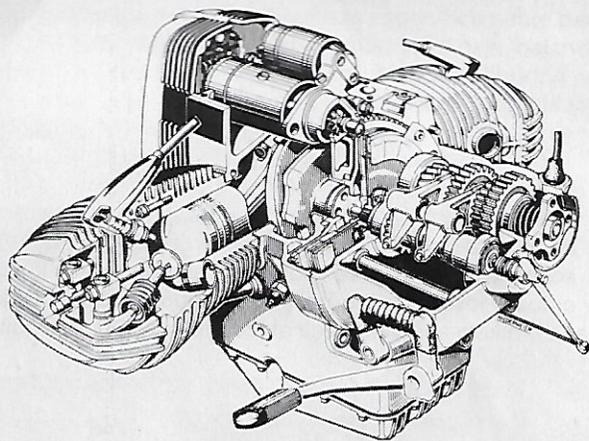
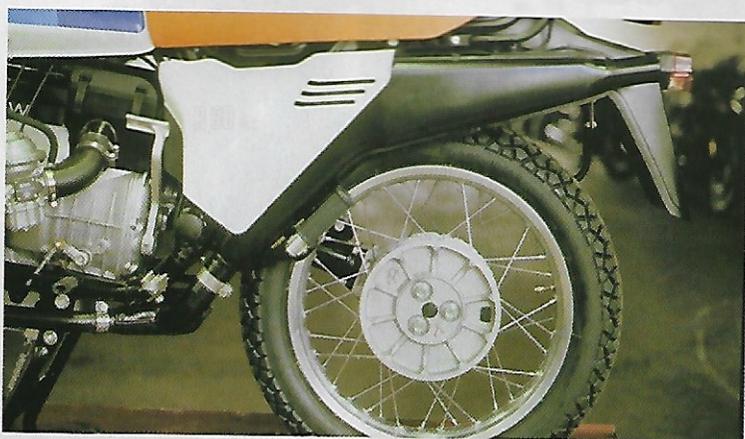
En 1980 nace la R80 G/S, con su motor boxer de 797,5 c.c. refrigerado por aire y 50 CV. Su gran versatilidad la llevará a convertirse en una moto que marcará un antes y un después, ya no solo en la historia de BMW, sino en la de la motocicleta. Seis años más tarde, en 1986, se comercializa, conjuntamente con la R80G/S, la R100G/S, con un motor de 980 c.c. y 60 CV. En 1990 aparecerá la versión PD (París-Dakar), una réplica de las motos de Rahier y Auriol. La moto se mantendrá sin grandes cambios hasta 1994. Entonces la GS crece en tamaño y cilindrada, y se convierte en R1100GS, con un motor de 1.083 c.c. y 80 CV. Destaca la suspensión delantera alternativa por paralelogramos y solo amortiguador, llamada Telelever. Y en 1999 hay una nueva evolución: llega la R1150 GS, con motor de 1.130 c.c. y 85 CV, grande, voluminosa, pesada, pero también muy confortable e ideal para largos viajes, aunque muy poco trail, es decir, poco apta para dejar el asfalto. Poco después aparecerá la versión Adventure, con un depósito de 30 l y suspensiones de mayor recorrido. La R1150GS es grande, pesada y no muy potente, por eso, en 2004,

la R1200GS es toda una revolución, con un diseño rompedor, un motor de 1.170 c.c. y 100 CV, y con una importante reducción de 30 kg con respecto a la 1150. La R1200GS será, desde su aparición, la maxitrail más vendida en Europa. En 2007 se habían vendido 100.000 unidades. En 2013 y por primera vez, el motor boxer se remodela de tal manera que es totalmente nuevo, con refrigeración líquida e importantes cambios internos, como el cigüeñal contrarrotante, etc., que lo hacen más suave y potente, al entregar 125 CV. El chasis y las suspensiones son también nuevos y aparece el acelerador electrónico y los modos de conducción programables. En 2019, el motor crecerá hasta los 1.254 c.c., pero lo más importante es que se adopta la distribución variable, que ofrece una gama de potencia más amplia y uniforme. Esta potencia llega a los 134 CV.





La estampa de la R80 G/S era magnífica, y realmente eficaz tanto en asfalto como sobre tierra, en parte, gracias a los eficientes Metzeler Enduro 2. La suspensión trasera, un monobrazo-cardán, facilitaba los cambios de neumáticos. El motor boxer entregaba solo 50 CV, pero la entrega de par era generosa.



Un par de accesibles carburadores Bing de 32 mm alimentaban los cilindros.

- Motor:** 2 cilindros opuestos, 4T, aire OHV 4V
- Cilindrada:** 797 c.c.
- Diámetro x Carrera:** 84,8 x 70,6 mm (x2)
- Potencia:** 50,0 CV a 6.500 rpm
- Par motor:** 61 Nm a 3.750 rpm
- Compresión:** 8,2:1
- Alimentación:** 2 carburadores Bing 32 mm
- Caja de cambios:** 5 velocidades
- Embrague:** Monodisco en seco
- Tipo de transmisión:** Cardán
- Chasis:** Doble cuna en acero
- Basculante:** Doble brazo en aluminio
- Horquilla:** Telescópica sin reglajes
- Suspensión trasera:** Monoamortiguador ajustable en precarga
- Freno delantero:** Disco de 285mm, pinza de 2 pistones
- Freno trasero:** Tambor
- Neumáticos:** 90/90-21 y 130/80-17
- Dimensiones (La x Al x An):** 2.055 x 1.110 x 685 mm
- Altura asiento:** 850 mm
- Distancia entre ejes:** N.d
- Deposito:** 24 litros
- Peso en seco:** 186 kg en seco (215 kg en orden de marcha)