

BMW R1200 GS ADVENTURE

Esencia todo terreno





Es la sucesora de la 1150 GS que en 2001 inició un camino de motos viajeras por excelencia. Combina buena marcha, funcionalidad y adaptación a diferentes terrenos con muy buen nivel de seguridad.

La R1200 GS Adventure es la mejor expresión de una moto rutera para viajes largos porque tiene la capacidad de adaptarse a diferentes condiciones del camino. Es algo así como una 4x4 si la asociamos con los autos. Reemplaza a la 1150 GS Adventure y en comparación con ese modelo incluye numerosas mejoras, espe-

cialmente porque cuenta con un equipamiento de serie mucho más completo, agregando elementos que antes eran opcionales, como un tanque de combustible de 33 litros, la nueva cúpula para proteger mejor al piloto del viento y de la lluvia y las protecciones para motor y tanque de combustible.



○ Display de la computadora de abordo.

○ Regulación del pedal del freno trasero.

FICHA TÉCNICA

MOTOR

Naftero, 2 cilindros opuestos refrigerados por aire, 4 válvulas por cilindro.

CILINDRADA (cc): 1.170 cm³

POTENCIA (cv/rpm): 100 CV a 7.000 rpm

TORQUE: 115 Nm a 5.500 rpm

RELACIÓN PESO-POTENCIA (kg/cv): 9,7 kg/CV

TRANSMISIÓN

Caja de cambios de seis marchas. Transmisión a la rueda posterior por cardán.

BASTIDOR

Chasis multitubo de acero con motor autoportante.

SUSPENSIÓN

DELANTERA: Sistema BMW Telelever. Recorrido de amortiguación de 210 mm.

TRASERA: Sistema BMW Paralever. Recorrido de amortiguación de 220 mm.

FRENOS Y NEUMÁTICOS

ADELANTE: doble disco ventilado con sistema ABS; neumático 110/80 R19.

ATRÁS: monodisco con sistema ABS; neumático 150/70 R19.

DIMENSIONES Y PESOS

LARGO: 2.250 mm

ANCHO: 955 mm

ALTO: 915 mm

PESO EN MARCHA: 225 kg

CAPACIDAD DEL TANQUE: 33 lts.

DATOS DINÁMICOS

0-100 km/h: 3,4 s

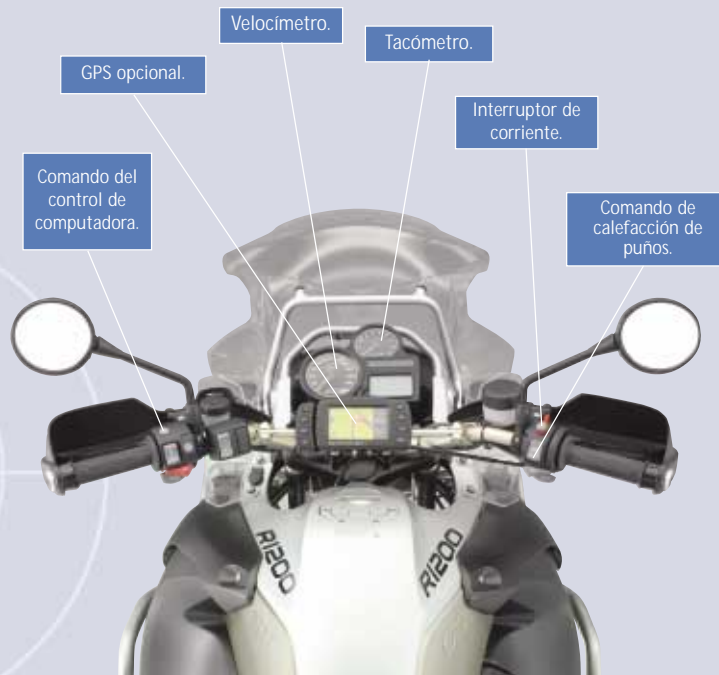
CONSUMO a 120 km/h: 6,1 l/100 km.

VELOCIDAD MÁXIMA: más de 200 km/h.

⊕ Más liviana y robusta

Se utilizaron materiales más livianos para la construcción de motor, chasis, ciclística, caja de cambios y hasta del caño de escape. Todo en función de la reducción del peso, dado el mayor equipamiento que tiene respecto de la versión standard. Aún así, sigue siendo una moto que pesa 225 kilos, por lo que las maniobras en el tránsito urbano resultan algo incómodas. Es evidente que piloto y máquina se sentirán más a gusto en viajes largos, donde no hace falta realizar demasiadas maniobras, cambios de marcha ni esquivar autos.

Otras modificaciones significativas están dadas por la nueva caja de cambios de seis velocidades y los instrumentos digitalizados con la computadora de abordo, un elemento indispensable para los viajeros: allí se puede ver la velocidad promedio, el consumo promedio y la autonomía, por ejemplo.





○ Regulación de la suspensión trasera.



○ Ajuste de la inclinación de la cúpula.

El motor es de 2 cilindros opuestos refrigerados por aire. Alcanza 100 caballos de potencia y la velocidad máxima, según datos de fábrica, supera los 200 km/h. A 120 km/h, el consumo es de 6 l/100 km/h, por lo que se consigue una autonomía de casi 600 kilómetros.

⊕ Seguridad absoluta

Es destacable su nivel de seguridad, sin precedentes para esta categoría de motos. Como ya es una tradición en la marca alemana, viene equipada de fábrica con el sistema ABS integral desconectable en ambas ruedas y se puede equipar con control de estabilidad ASC y luces delanteras adicionales como opcional.

La función del ABS puede desconectarse antes de poner en funcionamiento el motor desde el comando en el manillar. Se recomienda su desconexión al circular en barro o ripio por dos motivos: porque en esas condiciones de terreno, con el ABS, muchas veces se incrementan las distancias de frenado, pero también porque en ripio alguna rueda podría llegar a bloquearse momentáneamente y la computadora interpretaría

que hay un fallo en el sistema antibloqueo y desconectaría el servofreno, lo que dejaría como único recurso de funcionamiento el freno de emergencia.

Respecto de la versión R1200 standard presenta una amortiguación con mayor recorrido, reafirmando su carácter crossover. El chasis está preparado para la conducción en terrenos accidentados, ya que la carrera de la amortiguación es 20 mm mayor adelante que en la R1200 GS. Utiliza el tradicional sistema Telelever de BMW, que permite que todo el chasis absorba el peso de la estructura de la moto durante la frenada, evitando así que el esfuerzo recaiga sólo sobre el eje delantero. Asimismo, en la parte trasera se montó un sistema Paralever con amortiguación en función del recorrido, lo que significa que cuanto más se comprime, tanto más dura es la suspensión.

Manejar esta moto resulta mucho más cómodo que la anterior R1150 GS Adventure, de hecho es mucho más maniobrable que su antecesora. No sólo porque la cúpula (de inclinación regulable) protege mejor, sino también porque tiene algunos detalles que denotan claramente su concepción viajera, como estribos más anchos y palanca de freno regulable, dispositivos que contribuyen cuando se maneja parado, un estilo utilizado a menudo en superficies de menor adherencia.

En resumen, es una moto ideal para trotamundos y aventureros que desean encarar cualquier tipo de travesía. Un modelo bienvenido por todos aquellos que saben que para hacer este tipo de viajes se necesita una moto robusta, confiable, con gran autonomía, que soporte eventuales caídas y que tenga comodidad para pasar muchas horas sobre los pedalines.

Su precio es de 23.950 dólares y BMW entrega una garantía de dos años sin límite de kilometraje.