

BMW F800 ST

Potencia en armonía



La automotriz alemana presentó un modelo para meter la cola en el segmento de las medianas deportivas, allí donde dominan las japonesas. Es liviana, muy ágil, maniobrable y muy segura. Incorpora frenos ABS y una correa dentada de goma para la transmisión.

BMW tiene una rica gama de productos que va desde motos enduro para realizar largas travesías, hasta modelos superdeportivos como la K1200 S, pasando por versiones custom y otras ruteras como la serie K1200 LT. Pero salvo la F650 GS, una moto derivada de una versión de competición con la que BMW ganó el Dakar del año 2000, el resto de sus productos tiene motores de gran cilindrada, 1.150 y 1.200 cm³; es decir que existía un gran bache en el segmento mediano. Por eso, acaba de presentar en nues-

tro país la F800 en sus versiones S y ST. Se trata de una moto deportiva y ruterá que la marca alemana puso en el mercado después de 47 meses de desarrollo, incluyendo la fase de estudios de prototipo, y que establecerá la base para el desarrollo de otros modelos.



El motor es bicilíndrico refrigerado por agua.

Justamente, el motor es lo que diferencia a este nuevo modelo de todos los ofrecidos por el fabricante alemán hasta el momento. Desarrollado por BMW Motorrad, en conjunto con Bombardier-Rotax GmbH, es un dos cilindros paralelos con 798 cm³ de cilindrada y 16 válvulas, que se fabrica en la planta austriaca de Rotax

de acuerdo con especificaciones de BMW y se entrega listo para su montaje. La potencia declarada es de 85 caballos y, si bien la entrega no es tan radical como en los modelos japoneses (Honda, Yamaha, Suzuki y Kawasaki), que levantan hasta 15.000 revoluciones, se las arregla muy bien para conseguir prestaciones impresionantes con un motor mucho menos vueltero (8.500 rpm). Acelera de 0 a 100 km/h en apenas 3,5 segundos y, según datos del fabricante, supera holgadamente los 200 km/h de máxima.

Con discos de 320 mm y cuatro pinzas, las frenadas en pocos metros y de manera perfecta están garantizadas. La serie F de BMW está equipada con un sistema de frenos que más bien corresponde a motos más potentes y de mayor cilindrada, y no a motos del segmento medio. Opcionalmente, puede equiparse con sistema ABS de dos circuitos de Bosch, equipamiento con el que contaba la versión probada.

El motor se mostró muy ágil y elástico para subir de revoluciones, lo que beneficia al usuario ya que no es neces-

rio recurrir a los rebajes permanentemente para tener potencia. Circulando a velocidades permitidas y sin "matarla", el consumo se ubica en el orden de los 5 litros cada 100; claro que estos valores dependen mucho de cómo se maneje.

○ Ciclística renovada

La parte ciclo de esta F800 tampoco tiene nada en común con el resto de la gama de productos que BMW ofrece en la actualidad. Ante todo, vamos a decir que es muy fácil de manejarla. Los sistemas Paralever y Telelever para las suspensiones delantera y trasera le dieron paso a otros más convencionales, pero no por eso menos efectivo. Para este modelo que pesa 200 kilos, el guiado de la rueda delantera está a cargo de un tradicional sistema de horquilla telescópica, mientras que atrás tiene un monobrazo que permite regular la extensión y también la precarga, mediante una rueda manual de fácil acceso. El kit de herramientas incluye una llave para realizar esta operación, de modo que el conductor pueda ajustar la dureza de la suspensión en función del peso y optimizar, de esta manera, la seguridad activa.

Pese a que no se trata de la moto más liviana del segmento, se puede maniobrar con total facilidad, volcarse para cualquier lado con precisión y sin perder control sobre la dirección adoptada.

La posición de manejo es bastante lanzada, aunque no llega a ser la de una moto deportiva de raza. Por eso, la incidencia del viento se hace notar cuando se superan los 100 km/h si uno no se mete debajo de la burbuja que forma la cúpula.

○ Tracción por correa

En BMW no le tuvieron miedo a los cambios y decidieron dejar de lado la transmisión por cardán por una correa



La tracción se realiza a través de una correa dentada. Es mucho más silenciosa y requiere menos mantenimiento que las cadenas.

Frenos de alto rendimiento con ABS como opcional.



La suspensión trasera se puede regular para viajar más seguro cuando hay más peso.





Tanque de combustible debajo del asiento para conseguir un centro de gravedad más bajo.

dentada de goma, vista por primera vez en el modelo F650 CS. Se ve que los resultados fueron los esperados y ahora vuelven a la carga con una solución que, según los estudios hechos por la fábrica, resulta muy conveniente para los usuarios. La correa no tiene que someterse al servicio de mantenimiento y el propietario tampoco tiene que preocuparse de tensarla. En funcionamiento normal, la correa de la F800 debería aguantar 40.000 kilómetros, momento en que el fabricante recomienda su reemplazo.

De nuestra parte, pudimos comprobar que con este tipo de correa de goma dentada el paso de marchas es mucho más suave y el nivel de ruidos también disminuye notoriamente.

o Equipamiento

El tablero de instrumentos es bastante modesto. Apenas hay información analógica del velocímetro y del tacómetro. El resto de las funciones corre por cuenta de testigos luminosos. Se agradecería un indicador del nivel de combustible, ya que es bastante jugado enterarse de que hay poca nafta cuando se empieza a utilizar la reserva.

Al suelo se llega fácilmente porque el asiento está colocado a una altura de 82 cm respecto al suelo. Aún así, se puede elegir como opcional un asiento colocado a 79 cm. Por otra parte, la forma entallada de la butaca permite que el arco formado por las piernas y el suelo sea de sólo 181 cm.

Además, se le pueden agregar como opcionales el sistema de frenos ABS para ambas ruedas, computadora de abordo, puños calefactables y alarma antirrobo, entre otros menores. ■

Leandro Gutiérrez
crashtest-revista@cesvi.com.ar



Cúpula de policarbonato con pestañas laterales para mitigar los efectos aerodinámicos.



FICHA TÉCNICA

MOTOR

Naftero, 2 cilindros refrigerados por agua, 4 válvulas por cilindro.

CILINDRADA (cc): 798

POTENCIA (cv/rpm): 85/8000

PAR MOTOR (Nm/rpm): 85/5800

RELACIÓN PESO-POTENCIA (kg/cv): 2,4 kg/CV

TRANSMISIÓN

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

CHASIS

Bastidor de perfiles de aluminio, autoportante.

SUSPENSIÓN

DELANTERA: Horquilla telescópica de 43 mm de diám.
TRASERA: Monobrazo basculante de aluminio.

FRENOS Y NEUMÁTICOS

ADELANTE: Discos de 320 mm; neumáticos 120/70 R17

ATRÁS: Discos de 265 mm; neumáticos 180/55 R17

DIMENSIONES Y PESOS

LARGO: 2082 mm

ANCHO: 860 mm

ALTO: 820 mm

PESO EN ORDEN DE MARCHA: 205 kg

CAPACIDAD DEL TANQUE: 16 lts

DATOS DINÁMICOS

0-100 km/h: 3,5 seg

CONSUMO: 4,5 lts/100 km

VELOCIDAD MÁXIMA: Más de 200 km/h

PRECIO Y GARANTÍA

PRECIO: U\$S 16.450

GARANTÍA: dos años sin límites de kilómetros