BMW
MOTORRAD
BMW GS
40 ANOS
A motocicleta que criou a ideia de uma *supertrail* capaz de permitir longas aventuras em qualquer condição completa 40 anos de inovações de projeto, tecnologia, confiabilidade e desempenho.
MAKE LIFE A RIDE

1980
O INÍCIO DE UM NOVO CAMINHO

Até hoje uma moto atraente e de design contemporâneo: inovadora à época, com monobraço na suspensão traseira, inaugurou a ideia das motos big trail de longo curso.

O INÍCIO DE UM NOVO CAMINHO (1980)

Nos anos 50 e 60, a BMW Motorrad, a divisão motociclística de Bayerischen Motoren Werke (Fábrica de Motores da Baviera, a região sul da Alemanha, rica e industrializada) continuava entregando ao mercado mundial suas grandes motos estradeiras, construídas como verdadeiro tanques de guerra, incrivelmente robustas e confiáveis, baseadas no venerável motor boxer bicilíncrido. Mas os japoneses lançaram em 1969 a Honda CB 750F e, dois anos depois, a Kawasaki Z1 900, ambas com motores de quatro cilindros em linha. Isso decretou o fim da indústria britânica de motocicletas. Marcas como Norton, Ariel, BSA, entre tantas outras, desapareceram simplesmente. Outras, como Triumph e Royal Enfield, emigraram ou se tornaram produtoras semi-artesanais.

A revolução japonesa também arranhou as sólidas alemãs, a tal ponto que em 1979, Karl Heinz Gerlinger, ao assumir a divisão de duas rodas da marca bávara, tomou nas mãos o desafio de revolucionar totalmente seus produtos.

Gerlinger resolveu fazer algo que ninguém nunca tinha feito antes. Algo que pudesse virar o jogo contra indústria japonesa e surpreender todo o mercado. Para tanto, trouxe para o projeto o engenheiro de motores Laszlo Peres, off roader e especialista em preparar as fortes motos da marca para competições fora de estrada. Dessa parceria surgiu o "Red Devil", uma versão mais compacta do tradicional motor boxer, capaz de enfrentar as então vitoriosas monocilíndricas japonesas na terra e superá-las por larga margem no asfalto.

O piloto alemão Eddy Hau, vencedor do rali Baja Califórnia de 1986, entre outros.

O piloto belga Gaston Rahier, campeão mundial de motocross que ganhou as edições de 1984 e 1985 do Paris-Dakar a bordo das BMW GS.

O engenheiro Rudiger Gutsche foi então designado para liderar o projeto da nova motocicleta. Ele também era piloto de enduro e customizador de BMWs para a prática do fora de estrada. Gutsche optou por utilizar o motor R80 – já com cilindros de Nikasil, ignição eletrônica e cerca de 10 kg mais leve– no chassi da R65, tubular, de berço duplo. Os garfos dianteiros vieram da R100, mas a suspensão traseira foi inteiramente redesenhada para o novo projeto, valendo- se de um monobraço que combinava a transmissão por eixo cardã e a balança traseira em uma só peça. Estava criado o conceito Monolever. A moto adotava ainda filtro de ar adequado ao uso na poeira e escapamento dois-em-um com saída elevada –para a travessia de trechos alagados – pela esquerda. Partida elétrica era opcional.

A BMW R80 G/S (abreviação de Gelände Strasse, que significa campo e estrada, ou uso misto) causou o impacto esperado ao ser apresentada à imprensa mundial no Palácio dos Papas em Avignon, no sul da França, em 1980.

A novidade era difícil de classificar: trafegava com desenvoltura nas cidades, atingia altas velocidades nas auto-estradas e superava terrenos difíceis, pedras, areia e lama. As vendas da marca dispararam.

A GS foi e continua sendo um estrondoso sucesso, levando o conceito que a marca criou a tornar-se um dos segmentos mais desejados e disputados pela indústria –e ainda em crescimento. A R80 G/S de 1980 tinha especificações que impressionam até diante de motos atuais: o motor desenvolvia 50 cv a 6.500 rpm de potência máxima e atingia um pico de torque de 5,7 kgf.m a 4.000 giros. Atingia cerca de 180 km/h de velocidade máxima. Seu tanque de 20 litros permitia uma autonomia ao redor de 400 km, excelente para uma moto de cerca de 200 kg. Os freios Brembo a disco de 260 mm de diâmetro na frente e a tambor de 200 mm atrás paravam a moto em espaços seguros. Os pneus Metzeler permitiam incursões na terra e velocidades de até 200 km/h no asfalto.

O garfo dianteiro oferecia curso de 200 mm e o – até hoje – inovador sistema Monolever na traseira, 170 mm. O monobraço facilita a retirada e colocação da roda traseira, o que é excepcionalmente útil em casos de pneu furado.

A R80 G/S tem dirigibilidade agradável, intensa, leve e fluente mesmo para os padrões tecnológicos de hoje.

1980-2001
O CAMINHO DA VITÓRIA

O CAMINHO DA VITÓRIA (1980 - 2001)

Logo em 1980, o francês Jean-Claude "Fenouil" Morellet foi vice-campeão na segunda edição do lendário rali Paris-Dakar, pilotando uma R80 G/S. No ano seguinte, com uma moto de fábrica, o também francês Hubert Auriol a levou ao ponto mais alto do pódio, iniciando uma longa carreira de vitórias nos duros ralis africanos de longa duração. Auriol, aos 49 anos, venceu de novo em 1983 (com um motor preparado para 980 cc e 70 cv). No mesmo ano, piloto e moto venceram o rali da Baja Califórnia, de 1.200 km.

Em 1984, o pequeno belga ex-campeão mundial de motocross Gaston Rahier venceu e deixou Hubert Auriol em segundo no Paris-Dakar. Com tão auspiciosos resultados, a BMW resolveu comercializar uma versão "Dakar", de grande sucesso. Rahier venceria ainda a edição de 1985 e o Baja Califórnia daquele ano. Em 1986 a BMW GS venceu essa difícil prova pelas mãos do alemão Eddy Hau.

O mito das vitoriosas BMW de motores boxer estava consolidado. A marca saiu temporariamente do rali Paris-Dakar depois da edição de 1986, para retornar apenas em 1998, com a recém-lançada F 650 GS, monocilíndrica.

A monocilíndrica F 650 GS conquistou a vitória já no Paris-Dakar de 1999, com o francês Richard Sainct. O feito foi repetido no ano seguinte, com Sainct como vencedor na geral, seguido das F 650 GS de Oscar Gallardo no segundo lugar e de Jean Brucy no quarto posto. Jimmy Lewis levou sua BMW R 900 RR (com o motor boxer de dois cilindros contrapostos) ao terceiro lugar, consolidando a supremacia da marca bávara. Em 2001 a BMW retirou-se novamente das competições de rali. Mas a imagem de indestrutível e vencedora já estava indelevelmente associada à família GS.

Foto do lançamento da BMW R 100 GS, de 1987.

1980 - 2020
INOVAÇÃO A CADA GERAÇÃO.

Com a cilindrada em destaque no grafismo de tanque, a R 100 GS foi produzida de 1987 até 1996.

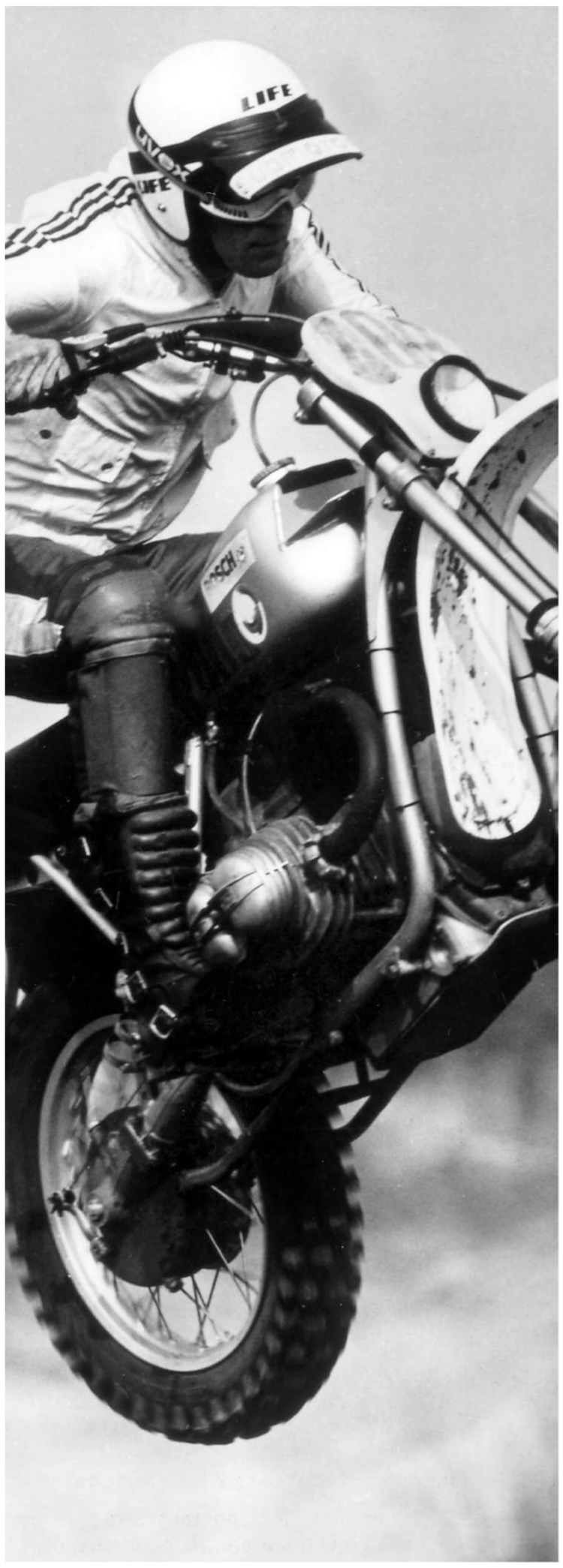
INOVAÇÃO A CADA GERAÇÃO (1980 - 2020)

A R80 G/S ficou em linha até 1987, e foi sucedida pela R 100 GS, que, como de praxe na BMW, trazia projeto inovador e tornou-se a referência entre as trail de alta cilindrada.

A suspensão traseira adotava pela primeira vez o Paralever, monobraço oscilante que incorporou o conceito de paralelogramo deformável, sendo até hoje o sistema de suspensão traseira de concepção mais avançada do mercado. Além de suportar os esforços dos percursos fora de estrada, proporciona conforto excepcional no piso liso.

Essa segunda geração perdurou até 1996, tendo recebido, em 1993, a primeira suspensão dianteira Telelever, em que cada uma das bengalas desempenhava uma função diferente, uma de amortecimento e outra de mola.

Em 1994 a BMW Motorrad, em contínuo aperfeiçoamento técnico, lança o motor de quatro válvulas por cilindro e 1.100 de cilindrada, na R 1100 GS, sucedida em 1999 pela R 1150 GS. A 1150 foi a primeira GS a oferecer uma versão Adventure, em 2002. As Adventure vêm, até hoje, equipadas para viagens de aventura de longo curso, com proteções tubulares laterais, alforjes e top case reforçados, de alumínio, para grande volume de bagagens.



2020
A AVENTURA CONTINUA

As primeiras monocilíndricas foram as F 650 GS, lançadas em 1994, feitas na Itália.

A AVENTURA CONTINUA (2020)

A linhagem Gelände Strasse, as GS, não pára de crescer, tanto em cilindrada quanto pelo surgimento de integrantes de outros segmentos de mercado. As primeiras a chegar foram as monocilíndricas "Funduro" (fusão de Fun, diversão, com Enduro) F 650 e F 650 ST, em 1994, produzidas até 2000. Eram fruto de uma parceria com a italiana Aprilia, que as montava na Itália com motores da austríaca Rotax.

As caçulas da dinastia GS foram anunciadas como as motos ideais para o dia-a-dia e tinham como público alvo os motociclistas que pretendiam iniciar-se nas longas viagens por todo tipo de terreno. Mostraram sua garra e potencial ao vencer as edições de 1999 e 2000 do lendário rali Paris-Dakar. Quem sai aos seus não degenera.

Em 2000, aproveitando a fama de vencedora de um dos ralis mais difíceis do mundo, a BMW lançou o modelo F650 GS Dakar, com preparação mais adequada ao fora de estrada. Foi fabricada até 2008. Em janeiro de 2009 a monocilíndrica G 650 GS começou a ser comercializada no Brasil, montada em Manaus. Tinha tanque de combustível sob o banco, entre eixos, uma bela solução de equilíbrio de distribuição de massas.

A versão Sertão teve lançamento mundial no Brasil em 2011, com pegada claramente off road, a começar pelo aro de 21 polegadas na dianteira.

As bicilíndricas paralelas refrigeradas a água F 800 GS e F 850 GS sucederam à família G 650 para 2008 e são até hoje líderes de venda em seus segmentos, tendo tido aumentos de cilindrada e de eletrônica ao longo do tempo.

Lançada em 2019, a BMW R 1250 GS é o ponto mais alto entre as big trail, com uma inacreditável suspensão e muita eletrônica.

BMW R 1250 GS: o máximo em tecnologia, projeto de engenharia, eletrônica embarcada e desempenho na estrada ou fora dela.

A AVENTURA CONTINUA (2020)

A GS da série R ganhou a incrível suspensão dianteira Duolever em 2005. De inspiração automobilística, é um projeto inovador e eficiente. A Duolever se vale da ideia do Duplo A, ou Double Wishbone, e é incrivelmente resistente a torções e flexões. Usa um só conjunto mola/amortecedor centralizado na dianteira.

A primogênita GS ganhou motor de 1200 cc refrigerado a água em 2013. De projeto inteiramente novo, proporciona melhor desempenho e durabilidade, além de menos vibrações. A R 1200 GS também trouxe a possibilidade de o piloto eleger entre cinco modos de pilotagem diferentes.

No ano passado, a BMW apresentou a R 1250 GS, com motor de comando de válvulas variável, muita eletrônica embarcada e uma dirigibilidade insuperável, capaz de estabelecer novos paradigmas para o segmento das supertrail. A suspensão Dynamic ESA regula automaticamente a ação de amortecimento e pré carga da mola traseira, de acordo com a carga da moto e as condições de condução.

A série G de monocilíndricas ganhou o reforço da G 310 GS em 2018. A pequena trail incorpora a tecnologia e a robustez que caracterizam a família. Fabricada em associação com a indiana TVS, tem sido um sucesso mundial.Ao completar quarenta anos, a família GS continua fazendo jus à reputação de abrigar algumas das melhores motos do mundo. A atual BMW R 1250 GS tem o que há de mais moderno em projeto de engenharia, eletrônica e componentes, e oferece 3 anos de garantia para todos os modelos 2020 comercializados a partir de março.

Ao completar quarenta anos, a família GS continua fazendo jus à reputação de abrigar algumas das melhores motos do mundo. A atual BMW R 1250 GS tem o que há de mais moderno em projeto de engenharia, eletrônica e componentes, e oferece 3 anos de garantia para todos os modelos 2020 comercializados a partir de março.

#SPIRITOFGS