

La GS compie 30 anni, un importante anniversario per BMW Motorrad

Indice.



| | | |
|-----------|---|-----------|
| 1. | 1980: l'alba di una nuova era motociclistica. | 2 |
| 2. | Dalle gare alla produzione. | 11 |
| 3. | I modelli GS del terzo millennio. | 12 |

1. 1980: l'alba di una nuova era motociclistica.

Nel settembre del 1980, allo stand BMW Motorrad del “Salone internazionale delle biciclette e motociclette” di Colonia, il team BMW, sorridente, si mise in posa davanti all'ultimo modello. Sotto lo sguardo incuriosito del pubblico specializzato e le espressioni sorprese dei visitatori, la nuovissima creazione degli ingegneri BMW si stava trasformando in un successo.

In quella occasione venne presentata al pubblico la nuova R 80 G/S, una motocicletta versatile, adatta a qualsiasi percorso ed utilizzo: perfetta per le strade tortuose o per un lungo viaggio, il mercato in quel periodo preferiva moto specialistiche, BMW Motorrad invece intraprese una nuova strada. G/S non significava “Geländesport” in tedesco, dunque sport fuoristrada, ma “Gelände/Straße”, cioè “sterrato/strada” ad identificare l'ampio range di utilizzo di questo nuovo prodotto. 30 anni fa la motocicletta per un uso universale sembrava essere un concetto destinato a tramontare, BMW Motorrad iniziò un percorso assolutamente controtendenza, la storia le ha dato ragione.

La R 80 G/S rappresentava un nuovo segmento motociclistico che avrebbe portato una svolta radicale dell'orientamento del mercato. Il coraggio e la lungimiranza di BMW è stato premiato con una storia di successo che dura da 30 anni.

La R 80 G/S è stata la prima moto di grande produzione che non scendeva a compromessi d'uso, infatti la G/S non era destinata solo alla strada o ai lunghi viaggi oppure al commuting urbano giornaliero, ma univa tutte le caratteristiche e le doti dinamiche necessarie ed in più era perfetta anche in offroad. Fino ad allora le moto da viaggio, che offrivano anche in coppia e con bagagli un certo comfort, avevano un campo d'azione limitato, ossia un utilizzo prevalentemente stradale. Mentre le moto da fuoristrada, adatte al light off road, alle piste desertiche della Tunisia o alle strade sabbiose della tundra finlandese erano invece degli spartani modelli da fuoristrada, non adatti a lunghi viaggi che, inoltre, non offrivano prestazioni, né autonomia o comfort di viaggio sufficienti.

Per questo prima che BMW presentasse il G/S la soluzione per viaggiare in Paesi lontani era un compromesso, una soluzione di ripiego, spesso insoddisfacente.

Con la G/S, equipaggiata con il motore boxer, per la prima volta venivano combinate insieme tutte le caratteristiche necessarie per la guida in fuoristrada, con la massima

sicurezza attiva, il divertimento di guida e il comfort per pilota, passeggero e bagagli. Con la G/S nasceva il segmento delle grandi Enduro da viaggio.

Partire, viaggiare, arrivare.

Il termine tedesco „Reiseenduro“ è composto da due sostantivi. “Reise”, una parola tedesca di origine germanica che significava non solo spostarsi da un posto all’altro ma anche “alzarsi” e si ritrova oggi nella parola inglese “to rise” che significa appunto “alzarsi”. Mentre il termine “enduro”, che è derivato dal latino: “duro” e s’incontra anche nella parola inglese “to endure”, che si traduce con sopportare, tenere duro. Una enduro da viaggio è, quindi, una moto con la quale si può partire per mete lontane e superare qualsiasi ostacolo, superando anche sé stessi. Proprio in questo segmento di mercato BMW ha definito i parametri di riferimento e, più di 500.000 clienti GS in tutto il mondo, conoscono le qualità dei modelli GS con l’impareggiabile motore boxer.

Come è nata la G/S?

La storia dei modelli G/S non risale a drammatici viaggi in Paesi lontani, ma è frutto dell’ambizione di due ingegneri e di un tecnico amanti della guida fuoristrada che lavoravano nel reparto esperienze di BMW Motorrad e passavano volentieri i fine settimana insieme.

La prima edizione della R 80 G/S ebbe diversi padri. Il ruolo principale fu dell’ingegnere collaudatore Lazlo Peres con la sua GS 800 costruita nel reparto prove già alla fine del 1977: questa sarebbe stata la base della futura G/S. Parallelamente alla Serie 800 sviluppata da Peres per l’uso nelle competizioni, nel reparto esperienze di BMW Motorrad erano state costruite, su iniziativa privata, diverse varianti di enduro, tutte vicine alla serie. Queste moto dimostrarono che il motore boxer offriva dei vantaggi nella guida offroad rispetto alle altre moto di grossa cilindrata.

A partire dalla metà degli anni Sessanta, già nei modelli della Serie /5, /6 e /7 vennero gettate le basi per un prodotto adatto alla guida in fuoristrada.

Dal 1964 in poi, il collaudo dei prototipi veniva eseguito durante il Campionato tedesco fuoristrada. Negli anni Settanta, le nuove Serie di modelli di BMW Motorrad erano state sviluppate soprattutto per la guida in strada, come richiedevano i clienti.

Il 1° gennaio 1979 un nuovo Management assunse la responsabilità della BMW Motorrad GmbH, l’obiettivo dei nuovi dirigenti era di stimolare le vendite delle moto che erano calate rispetto all’esercizio precedente. La BMW G/S nasce proprio nel 1979, esattamente durante una fase di crisi delle vendite, dopo un decennio di

crescita costante. Come cause vennero identificate la debolezza del dollaro USA, che rendeva più difficili le esportazioni nel mercato principale estero, gli Stati Uniti, così come una gamma di modelli troppo tradizionale. Considerati i bassi volumi di vendita della BMW Motorrad GmbH, che all'epoca erano circa un terzo delle cifre attuali, era stata presa la decisione di conservare il sistema modulare e di non sviluppare un propulsore nuovo per ogni modello, a differenza della concorrenza giapponese che all'epoca inflazionava il mercato con modelli completamente nuovi.

Il commento di Karl Heinz Gerlinger, all'epoca amministratore responsabile per le vendite e il marketing della BMW Motorrad GmbH:

“Per comprendere, bisogna ricordare i tempi di allora. La concorrenza dall'Estremo oriente era terrificante. I produttori giapponesi dominavano nei mercati di tutto il mondo, indipendentemente se la motocicletta era un mezzo di trasporto o già un hobby. La “HOKASUYA Inc.” gestiva praticamente da sola i mercati. L'offerta prevedeva un prodotto per ogni gusto e a ogni prezzo. Avevano occupato tutte le possibili nicchie del mercato ed i nuovi prodotti venivano lanciati sul mercato con intervalli brevissimi. La vendita dello stock determinò un crollo totale dei prezzi. Il mercato motociclistico era in una fase di espansione e solo BMW non partecipava, infatti le vendite erano in calo. I concessionari erano demoralizzati perché non potevano partecipare e godere di questa fase di fortissima crescita. BMW Motorrad correva il pericolo di diventare una Brand per nostalgici.”

BMW Motorrad e i propri motori boxer, che venivano considerati superati, erano esposti a una enorme pressione dai concorrenti. Le moto della Serie K, a tre e quattro cilindri, che si sarebbero avvalse di una innovativa tecnologia motoristica sarebbero arrivate solo tre o quattro anni più tardi. Pochi mesi prima era stato dato il segnale d'avvio a un ampio progetto che prevedeva la costruzione di una Serie completamente nuova.

Per gli ingegneri di BMW era dunque chiaro che le caratteristiche peculiari del motore boxer dovevano essere mostrate e fatte apprezzare da nuovi clienti, così da assicurarne il successo anche nel settimo decennio. Karl Heinz Gerlinger ricorda:

„Una parte della soluzione del problema si trovava già nelle officine del reparto di sviluppo. Improvvisamente venne presentata una BMW enduro che era nata nel silenzio assoluto. Una motocicletta con motore boxer con un forcellone posteriore monobraccio, una grande novità! Nonostante l'entusiasmo, molti si chiesero: ma i boxer sono veramente in grado di volare? È possibile convincere il cliente che una motocicletta di questa cilindrata è veramente una enduro?”

“I boxer sono in grado di volare?”

Questa domanda avrebbe trovato risposta nella competizione sportiva: nel 1978, per la prima volta, la Commissione di gara aveva creato la classe “oltre 750 cc” per la Germania. Peres era un esperto fuori strada e, con due collaboratori e il supporto del direttore delle prove motociclistiche, costruì una moto da fuoristrada, dal peso di solo 124 kg, equipaggiata con motore boxer. La motocicletta con Peres in sella conquistò il titolo di vicecampione, dimostrando le doti off-road. Nel 1979 BMW vinse, con Richard Salber, il titolo di Campione tedesco nella Classe sportiva fuoristrada. In più, alla “Sei giorni” del 1979, in Germania occidentale, il team ufficiale BMW sbargliò la concorrenza: Fritz Witzel Junior e Rolf Witthöft conquistarono due medaglie d’oro. La Gara “Sei giorni” veniva considerata l’Olimpiadi del motociclismo fuoristrada e chi tornava a casa con una medaglia d’oro poteva considerarsi parte dell’élite del mondo off road, la prima pietra era stata finalmente posizionata.

I risultati dell’attività sportiva furono fondamentali sia in termini di comunicazione che di esperienza per la costruzione del nuovo modello enduro. In questo contesto erano preziose le esperienze raccolte durante le gare: dai piloti ma anche dai tecnici che utilizzavano le moto per portare assistenza ai piloti in gara. Queste motociclette dovevano essere in grado di muoversi laddove circolavano le moto della concorrenza e allo stesso tempo dovevano essere più vicine possibile al prodotto di serie.

2. Dalle gare alla produzione.

Dallo Sport alla produzione di serie: la R 80 G/S.

L'esperienza agonistica è stata importante per lo sviluppo del modello di produzione, la moto definitiva è stata presentata alla stampa, ad Avignone, il 1° settembre 1980. Il nuovo modello destò ovviamente stupore: la R 80 G/S adottava infatti delle soluzioni tecniche particolari come il monobraccio posteriore, la trasmissione cardanica, ed una cilindrata alta, per quegli anni. Inoltre la R 80 G/S aveva tutte le caratteristiche di una moto adatta anche al turismo a lungo raggio.

Le perplessità della stampa per una moto da 200kg con trasmissione cardanica ed un motore di 800cc per l'uso in fuoristrada, scomparvero dopo la prova. La rivista tedesca "Motorrad" indicava la G/S come perfetta per l'off road e ideale per l'uso stradale, citando la testata, "la migliore motocicletta da strada finora mai costruita da BMW". Il motore da 800 cc con 50 CV era perfetto per l'uso stradale e dimostrò di essere più che valido anche per l'uso fuoristradistico.

BMW pubblicizzava la versatilità della R 80 G/S con le parole: "motocicletta sportiva, motocicletta da turismo, enduro ... venite a conoscere un nuovo concetto di moto in grado di soddisfare tutti i desideri". Proprio questo era il fascino di questa moto dal design fresco e dalle ricercate ed innovative scelte tecniche. Senza compromettere il comfort e l'idoneità alla guida stradale, era stata creata una motocicletta utilizzabile senza problemi sulle strade di qualsiasi tipo, fino al sentiero di alta montagna, che superava con la propria versatilità tutte le moto finora costruite.

La R 80 G/S si era alleggerita di 30 Kg rispetto al modello stradale R 80/7 e ciò si traduceva in eccellenti doti dinamiche di guida, oltre ad un aspetto leggero ed agile.

Tecnica moderna e look classico.

Il monobraccio posteriore, battezzato "Monolever", incuriosiva anche i tanti fan di BMW, ed era una delle caratteristiche peculiari del nuovo prodotto. Il Monolever non richiedeva l'utilizzo di un asse, quindi di un secondo braccio per il forcellone, infatti la ruota tramite dei bulloni era saldamente ancorata alla corona dentata del differenziale, analogamente alle automobili. Questa soluzione offriva solo dei vantaggi: la configurazione era di due chilogrammi più leggera di una soluzione

tradizionale, il monobraccio era più resistente alle torsioni, più facile da fissare e anche gli interventi di manutenzione e riparazione risultavano più semplici. Infine, al lato sinistro nulla disturbava il montaggio del compatto terminale di scarico dell'impianto 2 in 1.

Con eccezione dell'attacco del monobraccio alla culla destra superiore, di alcune piccole piastrine e della posizione delle pedane, il telaio era identico al telaio centrale dei modelli R 45 e R 65. Il famoso propulsore OHV era stato ampiamente rivisitato ed era stato preparato per affrontare il decennio successivo.

Il carter del motore era stato rinforzato e il sistema di lubrificazione ottimizzato, per garantire una maggiore stabilità termica e una maggiore affidabilità del motore. La coppa dell'olio era protetta da una piastra forata. I cilindri alleggeriti consentirono di ridurre il peso di 3,4 kg. Anche la nuova frizione, che era stata alleggerita del 40 per cento, consentiva un ulteriore risparmio di peso: 4,7 kg. La frizione, che serviva anche da massa d'inerzia, consentiva l'innesto morbido delle marce oltre a migliorare la dolcezza d'erogazione del propulsore. Inoltre per la prima volta veniva utilizzata la nuova accensione a transistor della Bosch. Il nuovo sistema di accensione prevedeva delle bobine a doppia accensione con peso ed ingombro ridotti. Il filtro dell'aria, anch'esso nuovo, riduceva sensibilmente anche la rumorosità di aspirazione. Tutte le modifiche contribuirono a rendere il propulsore della G/S più leggero, più pronto e più resistente dei motori precedenti.

L'impianto elettrico principale era stato ripreso dalla R45 e dalla R 65. In questo impianto, la bobina a doppia accensione e tutti i relè erano stati inseriti sotto il serbatoio, anche esso disegnato appositamente per la G/S.

La forcella e il disco freno erano quelli della R 100/7. Mai in passato un modello enduro era stato equipaggiato con un freno a disco, ma mai in passato una enduro aveva raggiunto la velocità di 168 km/h, il motore da 798 cc erogava ben 50 CV a 6.500 g/min.

La mascherina del fanale, con il proiettore H-4 utilizzato per la prima volta in un modello enduro, il parafango anteriore fissato sulla piastra inferiore della forcella, la copertura laterale, la sella in materiale sintetico e anticorrosivo ed il parafango posteriore erano in materiale sintetico, e contribuivano alla linea filante della R 80 G/S.

In passato, le motociclette fuoristrada non avevano superato mai la velocità di 140 km/h e non avevano avuto mai un peso superiore ai 150 chilogrammi. Anche con i pneumatici della G/S si entrò in terra vergine, dato che il profilo fuoristrada doveva supportare una velocità di 180 km/h. Grazie alle varie innovazioni costruttive, la R

80 G/S rappresentava la rivisitazione più radicale della tecnica motociclistica di BMW dal 1969.

Il coraggio viene premiato.

L'entusiasmo che si diffuse allo stand fieristico dell'IFMA non si tradusse solo in numerosi ordini spontanei ma anche in un interesse costante della clientela: fino alla fine del 1981 i capannoni produttivi di Berlino costruirono 6.631 motociclette, più del doppio del volume originariamente previsto. Nel 1981, una BMW su cinque vendute era una G/S. Il coraggio di BMW era stato premiato con la creazione di un nuovo segmento di mercato. La enduro da viaggio contribuì in modo decisivo all'aumento dei volumi di vendita di BMW e fino ad oggi questo segmento di mercato è d'importanza primaria per la Casa di Monaco.

Praticamente, da un giorno all'altro la R 80 G/S divenne la motocicletta preferita di tutti i globe-trotter e dei motociclisti amanti delle avventure. Uno di loro fu Hans Tholstrup. Il danese che viveva dal 1965 in Australia aveva, nel 1974, compiuto il più veloce giro del mondo in moto, proprio in sella ad una BMW. Nel 1981 ripartì, divenendo uno dei primi "World Traveller" che scelsero una G/S e tornarono a casa sani e salvi.

Nel deserto.

Parallelamente BMW aumentò il proprio impegno nello sport fuoristrada. Dopo le gare europee puntò alla manifestazione offroad più dura e più pubblicizzata del mondo, il rally "Parigi-Dakar", organizzato per la prima volta nel 1979, oltre 9.500 km sulle strade probabilmente più difficili al mondo, con solo il 30 % del percorso su strada asfaltata. Nel 1980 Jean-Claude Morellet, famoso con lo pseudonimo "Fenouil", si assicurò il quinto posto.

Le motociclette del team ufficiale vennero preparate dalla HPN di Seibersdorf/Baviera. La HPN collaborava strettamente con la BMW Motorsport. La piccola azienda specializzata, grazie alla propria esperienza sportiva raccolta in numerose competizioni e raid, creò le premesse tecniche per la vittoria della R 80 G/S alla Dakar. Hubert Auriol infatti vinse con tre ore di vantaggio, "Fenouil" conquistò il quarto posto. Una BMW privata guidata da un privato, il poliziotto francese Bernard Neimer, arrivò al settimo posto dimostrando il grande potenziale della motocicletta di produzione, con poche modifiche necessarie per affrontare una gara nel deserto. Il mercato seguì questi successi con vivo interesse e in tutto il mondo aumentarono le vendite della G/S.

Nel 1983 BMW si assicurò nuovamente la vittoria finale. Il famoso preparatore e pilota fuoristrada BMW Herbert Schreck aveva portato i motori a 980 cc e 70 CV e Hubert Auriol vinse per la seconda volta con la BMW ufficiale. Questa vittoria venne rafforzata da un secondo trionfo di Auriol alla Baja California.

Nel 1984 il belga Gaston Rahier vinse nuovamente la “Parigi-Dakar”. Rahier, basso di statura ma un grande lottatore, pilotò la propria BMW davanti a quella di Auriol, la seconda BMW in gara, e arrivò primo. La doppietta diede il nome all'affascinante modello speciale della R 80 G/S.

Superare con facilità anche i percorsi più lunghi: la R 80 G/S „Paris-Dakar“.

Il modello “Paris-Dakar” si distingueva dalla versione normale della G/S per un serbatoio da 32 litri e una comoda sella singola con portapacchi al posto del sellino per il passeggero. Il nuovo modello, in gergo chiamato la “Dakar” era dotata ex fabbrica di una set di staffe protettive, particolarmente utili nella guida fuoristradistica più impegnativa. Il look venne completato da pneumatici Michelin dal profilo ampiamente tassellato. Circa 3.000 clienti scelsero la versione “Dakar” alla normale R 80 G/S.

Tutti i componenti della versione “Paris-Dakar” erano disponibili separatamente oppure come kit in post montaggio

La “Paris-Dakar” era disponibile fino alla fine del 1984 e la vittoria di Gaston Rahier nel 1985 fu un evento perfetto: BMW si assicurò così la quarta vittoria in cinque anni. La domanda di qualche anno prima, se una motocicletta così grande come la R 80 G/S con il motore boxer poteva soddisfare il cliente enduro, aveva trovato risposta, una risposta più che convincente.

BMW aveva dimostrato il potenziale offroad del motore boxer attraverso quattro vittorie alla Parigi-Dakar e con i successi alla Baja California: una corsa leggendaria nel deserto, con tappe lunghissime su terreni molto differenti. Nel 1984 e nel 1985 Gaston Rahier ed Eddy Hau si assicurarono con le loro BMW la vittoria nella classe di grossa cilindrata. Così da mostrare le caratteristiche e le peculiarità della G/S, in modo convincente, anche al pubblico nordamericano.

Fino al 1987 vennero consegnate 21.864 G/S.

Esaudire tutti i desideri: la R 80 GS / R 100 GS.

Ma il successo non fece riposare BMW e per il modello successivo vennero tenute presenti anche le richieste dei clienti. Il risultato venne presentato alla fine dell'estate 1987: la coppia R 80 GS / R 100 GS che prometteva maggiore comfort, prestazioni di guida migliorate e freni più potenti.

Al motore 800 cc da 50 cv, si affiancava il motore da 980cc della R 100 GS che erogava 60 CV, lo stesso già equipaggiava la R 100 RS, con le caratteristiche di robustezza ed affidabilità era perfetto per l'enduro da viaggio. Ma molto più importanti dell'aumento di cilindrata erano le migliori caratteristiche di guida e di comfort dei nuovi modelli.

Il nuovo monobraccio posteriore, chiamato "BMW Paralever", insieme alla nuova sospensione avevano eliminato le reazioni brusche caratteristiche della trasmissione cardanica, che in alcune condizioni potevano determinare il sollevamento della coda nelle fasi di accelerazione. Questo fenomeno era fastidioso soprattutto nelle forti accelerazioni su terreni difficili, ed era noto ai tecnici. Già nel 1955 il progettista BMW Alex von Falkenhausen aveva equipaggiato le motociclette da corsa ufficiali con un forcellone con un doppio snodo per migliorarne il feeling di guida.

Ma questa tecnologia, protetta per un certo periodo anche da brevetto, non venne introdotta nella produzione di serie. Nel 1987 la coda delle motociclette BMW era sempre caratterizzata dal monobraccio standard con un giunto cardanico. Il concetto geniale di separare il braccio oscillante posteriore dalle forze del propulsore e di decelerazione attraverso una sospensione a parallelogramma che dava alle moto BMW delle sospensioni che funzionavano perfettamente.

In BMW ovviamente l'obiettivo era di utilizzare questa caratteristica esclusiva del mono braccio con basse reazioni e, dopo gli ottimi risultati delle prove, si decise d'introdurre il monobraccio Paralever sulla R 80 GS.

Ma anche la sospensione anteriore della GS venne dotata di una serie d'innovazioni. Al fine di raggiungere un funzionamento progressivo della sospensione anteriore, che si presentava molto più stabile, nel montante sinistro venne realizzata un'architettura tradizionale della forcella, mentre a destra una bussola conica e una valvola determinavano che la fase di compressione della forcella non avesse praticamente nessun impatto negativo sull'escursione iniziale della molla, così da offrire un eccellente comfort di guida. Comprimensi la forcella il cono riduceva la sezione dei passaggi dell'olio, così da realizzare una progressivo effetto indurente, evitando che la forcella arrivi a "pacco" anche dopo un salto.

Inoltre grazie al montaggio dell'asse anteriore di 25 mm di diametro, vuoto all'interno e dunque leggero, la forcella praticamente non subiva più alcuna torsione. Ma non solo il monobraccio e la forcella telescopica erano delle innovazioni: anche la costruzione delle nuove "ruote a raggi incrociati" costituiva un'anteprima mondiale. Queste ruote a raggi sottili permettevano di utilizzare anche dei pneumatici tubeless. Qualora necessario, i singoli raggi potevano essere sostituiti a ruota e pneumatici montati. La conquista più importante era però la robustezza delle ruote contro gli urti, grazie alla costruzione con raggi con angolo di montaggio molto basso per aumentarne l'elasticità. Un altro vantaggio era il maggiore spazio per la grossa pinza del freno a disco, anche esso maggiorato.

Non solo singoli componenti ma l'intera ciclistica erano stati ridisegnati e ricostruiti, incluso il telaio. Rispetto alla R 80 G/S erano stati rinforzati i tubi trasversali sopra e sotto il supporto ottimizzato del braccio oscillante. Anche l'articolazione dell'unità ammortizzante nella sezione posteriore destra del telaio centrale era stata modificata. Completamente nuova era anche la coda del telaio, più rigida, più lunga e più pesante, ma sempre avvitata al telaio centrale.

Come avevano richiesto numerosi clienti, BMW montò anche un serbatoio più capace, dal volume di 26 litri, che offriva un ottimo compromesso tra il serbatoio di serie del modello precedente da 19,5 litri e il serbatoio da 32 litri, necessario per la versione "Dakar".

Un'altro desiderio dei clienti era una sella più grande e più comoda che venne fornita insieme a numerosi dettagli nuovi. La nuova coda del telaio, più lunga, consentiva di montare anche una batteria più potente. Quattro viti fissavano in modo sicuro la ruota posteriore, delle fascette pieghevoli e non più avvitate bloccavano i soffietti alla forcella e nella guida fuoristrada il grande tappo del serbatoio facilitava il rabbocco con la tanica. Il parafango anteriore era stato sviluppato nella galleria del vento e riduceva le oscillazioni della motocicletta ad alte velocità. Una grande piastra in lega leggera, montata davanti al cavalletto centrale e dotata di una larga superficie di appoggio, proteggeva la coppa dell'olio e il collettore di scarico della motocicletta.

L'aumento di peso di 15 chilogrammi della BMW R 80 GS rispetto al modello precedente R 80 G/S era dovuto per oltre un terzo all'aumento del volume del serbatoio. I dieci chilogrammi in più di peso netto erano stati investiti bene nelle ottimizzazioni descritte sopra. La R 100 GS si distingueva dal modello più economico da 800 cc per il parabrezza e le staffe di protezione di serie con radiatore dell'olio montato.

La stampa e i clienti erano entusiasti e le cifre di vendita superarono addirittura quelle della R 80 G/S. In Germania, la BMW R 100 GS saltò immediatamente in

testa alle classifiche di vendita. Nonostante il prezzo superiore, la variante da 1000 cc era chiaramente la versione più amata.

la R 65 GS: la GS da “27 CV”.

In Germania, dal 1. aprile 1986, i neopatentati possono guidare solo delle motociclette dalla potenza massima di 27 CV per andare incontro a questa fascia di clientela, BMW ha prodotto dal dicembre 1987 anche una versione, esclusiva per il mercato tedesco, con potenza di 27 cv, la R 65 GS. L’obiettivo era da un lato di creare una netta distinzione rispetto alla nuova motocicletta enduro di classe media R 80 GS, dall’altro si era giunti alla conclusione che un principiante non era in grado di tenere sotto controllo la grossa R 80 GS nella guida giornaliera e che la più leggera e compatta R 65 GS sarebbe stata la scelta ideale. Ne furono vendute 1,727 esemplari.

La R 65 GS era una vera BMW GS, con tutte le caratteristiche proprie della GS. Il motore da 650 cc, era più stretto di 56 mm rispetto a quello da 800 cc, ed offriva una maneggevolezza eccellente. A livello estetico l’unica differenza rispetto alla BMW R 80 GS era la decorazione del serbatoio. La produzione terminò nel 1991. La R 65 GS venne sostituita da una variante della R 80 GS depotenziata, appunto con 27 CV di potenza massima.

La R 100 GS “Paris-Dakar”: la “nave del deserto”.

Un enorme successo è stato riscosso dal modello “Dakar” derivato dalla R 100 GS. Analogamente alla R 80 G/S “Paris-Dakar”, anche la R 100 GS “Paris-Dakar” era nata dal desiderio di offrire una motocicletta da viaggio perfetta per le strade più solitarie del mondo. Dal punto di vista sportivo Eddy Hau, alcuni mesi prima, vinse su una G/S di serie modificata dalla HPN la classifica Marathon del rally Parigi-Dakar come migliore pilota privato.

Inizialmente venne offerto solo un kit, poi dal 1989 la motocicletta completa. Il kit comprendeva un serbatoio da 35 litri con uno scomparto chiudibile sul retro, il paramotore e la sella singola, combinabile con un portapacchi da montare al posto della sella del passeggero. Nella sezione anteriore del serbatoio la snella carenatura era completata da proiettori rettangolari e da un cupolino. Nel lato interno della carenatura c’è la “strumentazione combinata”: tachimetro, spie di controllo, contagiri e orologio. Dopo quattro vittorie alla “Parigi-Dakar”, il famoso rally nel deserto, resta il miglior testimone e banco di prova.

I piloti privati vincono con la GS.

Dalla fine del 1986, BMW ha ridotto la sua partecipazione ufficiale alla “Parigi-Dakar”: Eddy Hau, Richard Salber e Jutta Kleinschmidt raccolsero delle sensazionali vittorie che dimostravano nuovamente le caratteristiche del boxer GS. Oltre al primo posto conquistato da Eddy Hau con una GS-HPN privata nella classifica Marathon del rally “Parigi-Dakar” nel 1988, vanno ricordati anche il primo posto di Jutta Kleinschmidt nella classifica Marathon del rally “Parigi-Città del Capo”. Nel 1992 l'ex ingegnere BMW percorse oltre 12.700 chilometri su una R 100 GS “Paris-Dakar” di serie, con eccezione degli elementi delle molle e del terminale di scarico, dando prova della resistenza del boxer anche a condizioni estreme. La confortevole e affascinante versione da 1000 cc si trasformò in poco tempo in uno dei modelli più amati dal pubblico e restò in gamma fino al 1995.

Maggiore comfort, una GS più turistica.

Due considerazioni per la evoluzione successiva della GS: primo, il comfort da moto da turismo della “Paris-Dakar” era molto apprezzato dal pubblico, secondo la maggior parte dei clienti della GS viaggiavano soprattutto sull’asfalto, il model year 1991 tenne conto delle due considerazioni iniziali, infatti con il restyling della R 80 GS e della R 100 GS viene introdotto il cupolino della R 100 GS, che in passato era disponibile solo per la 800 cc, inoltre sparì il piccolo faro anteriore rotondo.

I modelli GS vennero equipaggiati con una semicarena ancorata al telaio sul telaio e con un faro rettangolare molto simile a quello della R 100 GS Paris-Dakar adattato al serbatoio della GS dalla capacità di 26 litri. Le staffe protettive erano montate sui tubi del telaio, analogamente alla “Paris-Dakar”. Una novità ripresa immediatamente anche per la “Dakar” fu il nuovo cruscotto con due strumenti rotondi.

Il tappo del serbatoio, avvitabile in stile enduro, venne sostituito da un più “stradale” tappo con serratura. Tutti i modelli vennero dotati di una sella ottimizzata e di nuovi comandi al manubrio. I vecchi comandi vennero sostituiti con quelli dei modelli della Serie K che potevano essere azionati anche indossando spessi guanti invernali. L’ammortizzatore posteriore venne sostituito da un componente che consentiva la regolazione dell’estensione dell’ammortizzatore.

Inoltre era possibile equipaggiare tutti i modelli GS con il sistema d’immissione d’aria secondaria per la riduzione delle emissioni inquinanti, analogamente ai modelli boxer. Il sistema SLS, che si era già affermato negli USA, funzionava secondo il principio di postcombustione dei gas di scarico e riduceva del 40 per cento le emissioni di monossido di carbonio e del 30 per cento quelle d’idrocarburi.

Questi interventi di postmontaggio erano necessari in quanto il propulsore boxer stava raggiungendo i limiti di sviluppo e sarebbe stato presto aggiornato.

La R80 GS e la R100GS sono rimasti in produzione fino al 1996, e sono stati venduti oltre 45.000 esemplari. La enduro con motore boxer era così uno dei modelli principali della gamma BMW.

3. I modelli GS per il terzo millennio.

La R 1100 GS: continua la veloce evoluzione.

Date le nuove normative ambientali, il progresso tecnologico e le aspettative dei clienti era dunque necessario, dopo 13 anni, aggiornare radicalmente il propulsore boxer.

Nel gennaio 1993 aveva debuttato il primo boxer a quattro valvole che equipaggiava la R 1100 RS, nel settembre dello stesso anno seguì la R 1100 GS. La sua immagine imponente e la funzionalità attirarono immediatamente l'attenzione del pubblico. La tecnica straordinaria aveva già entusiasmato gli amanti delle motociclette in occasione della presentazione della R 1100 RS. BMW Motorrad aveva lavorato con la massima attenzione, sottoponendo ogni singolo componente a un esame critico. La motocicletta non fu solo la base di un concetto motociclistico d'eccellenza valido ancora oggi, ma anche un esempio perfetto di sostenibilità: per la prima volta un modello enduro era ordinabile ex fabbrica con catalizzatore regolato e con l'ABS, il sistema elettronico antibloccaggio in frenata. Tutti i componenti in materia plastica furono contrassegnati per il loro futuro riciclaggio, il terminale di scarico realizzato interamente in acciaio inox non era più un pezzo soggetto ad usura e gli intervalli di manutenzione ogni 10.000 km erano finora sconosciuti nel mondo delle enduro.

Il pacchetto, ancora oggi unico sul mercato, di motore boxer raffreddato ad aria con albero cardanico e mono braccio Paralever è rimasto invariato.

Il nuovo motore a quattro valvole per cilindro era caratterizzato da alberi a camme montati lateralmente all'altezza delle valvole e azionati da tre catene attraverso una ruota intermedia. Questa posizione insolita per gli alberi a camme era stata scelta per ridurre l'ingombro laterale, rispetto al comando valvole dohc, e potere realizzare inoltre un comando valvole resistente anche ai regimi elevati.

Grazie alla gestione elettronica del motore, dell'iniezione e all'aumento di cilindrata, a 1.085 cc, rispetto ai motori a due valvole la potenza del motore arrivò ad 80 CV, disponibili a 6.750 g/min. Contemporaneamente, erano stati ridotti il consumo specifico di carburante, le emissioni dei gas di scarico e la rumorosità.

L'albero cardanico, i raggi delle ruote incrociati erano stati ripresi dal modello R1100GS. Mentre era completamente nuova la ciclistica. Il motore e il cambio hanno funzione portante, sul carte era avvitato il codone in tubi d'acciaio, allo stesso

vincolata l'unità ammortizzante posteriore. Il precarico e l'estensione dell'unità ammortizzante erano a regolazione manuale continua.

All'anteriore un nuovo e rivoluzionario schema di sospensione il "Telelever". Il sistema Telelever è una combinazione tra una forcella telescopica ed un sistema a parallelogramma con un braccio di rinvio. BMW Motorrad, che era stato anche il pioniere della forcella telescopica ad ammortizzazione idraulica, dimostrò con il Telelever che vi era una soluzione ancora più efficiente per l'uso specifico: combinare una forcella telescopica modificata con uno stelo e un fodero che assolvono solo la funzione di guida e consentono alla ruota anteriore di reagire con precisione alle irregolarità del fondo stradale. La funzione ammortizzante la assume un'unità ammortizzante centrale, montata davanti al canotto della forcella, il sistema è ancorato all'estremità superiore alla sezione anteriore del telaio e verso il basso da un braccio triangolare. L'estremità anteriore del braccio è dotata di un perno sferico che si inserisce nella sezione inferiore del ponte antitorsione della guida telescopica della ruota. La sezione superiore del ponte antitorsione accoglie il manubrio, i comandi e lo stelo ed è montata in modo girevole nel canotto di sterzo. Il risultato di questa tecnologia è la separazione della funzione di "guida" da quella di "ammortizzazione", il comportamento della moto in fase di guida è estremamente confortevole e preciso. Grazie a questa geometria del tutto particolare, è stato possibile ridurre anche il beccheggio in frenata, di norma inevitabile in presenza di molle morbide e di escursioni lunghe.

La R 1100 GS equipaggiata con un doppio disco all'anteriore e freno posteriore monodisco, oltre ad essere la prima enduro equipaggiabile con un sistema ABS disinseribile nell'uso off road..

Le prestazioni di guida, l'elasticità e la velocità massima di 195 km/h erano impressionanti e venivano abbinate a un comfort di marcia eccellente e a una maneggevolezza esemplare. Una soluzione molto elegante venne offerta anche dalla regolazione in altezza della sella del pilota, dall'inclinazione regolabile del parabrezza e dalla sella del passeggero smontabile, sotto la quale era nascosto un portapacchi.

Il doppio parafango anteriore divenne un elemento di design distintivo.

Helge Pedersen era diventato una leggenda con la sua R80 G/S, battezzata "Olga", nel 1981 il fotografo norvegese aveva acquistato una BMW R 80 G/S nuova e l'aveva equipaggiata con un serbatoio da 40 litri e un sistema portabagagli per partire per il giro del mondo. Tornato dal suo viaggio intorno al mondo, nel corso del quale aveva percorso in dieci anni oltre 350.000 chilometri. La R 80 G/S non lo aveva deluso e i reportage di viaggio, le fotografie e i libri di Pedersen dimostravano tutto

quello che si poteva affrontare con questa moto. Nel 1994 consegnò a BMW la sua fedele R 80 G/S per esporla al Museo BMW e in compenso gli venne regalata una nuovissima R 1100 GS.

La nuova monocilindrica di BMW: la F 650.

La BMW R 1100 GS era diventata più potente, più grande e anche più pesante e affascinava anche i novizi. Per loro, la gamma BMW era stata ampliata e offriva diverse alternative. A partire dall'autunno 1993, ai clienti per i quali la 1100 cc aveva troppa potenza e troppa massa, venne presentata la "Funduro" dotata di un motore monocilindrico da 650 cc sviluppato in stretta collaborazione con la Rotax e costruita dall'Aprilia. Con una cilindrata di 650 cc e una potenza adeguata di 50 CV, erogata dal motore monocilindrico a quattro valvole raffreddato a liquido, la nuova BMW superò anche famosi concorrenti che puntavano su propulsori meno moderni.

Anche se i nostalgici e i puristi criticarono inizialmente la scelta di non equipaggiare la F 650 GS con il boxer e il cardano, la F 650 raccolse consensi molto rapidamente. BMW non la chiamò intenzionalmente "enduro" ma Funduro, segnalando così che la F voleva essere una motocicletta capace di trasmettere il divertimento di guida in qualsiasi condizione, su tutte le strade e piste del mondo. Il prezzo era accettabile, la motocicletta era facilmente maneggevole e incredibilmente modesta nei consumi. I clienti apprezzarono quest'offerta nuova e fresca e acquistarono la F 650 così volentieri che venne permanentemente ottimizzata ed è ancora oggi nella gamma di modelli BMW.

La R 80 GS "Basic": una leggenda:

Nel 1996 i tradizionalisti e i puristi accolsero con entusiasmo l'ultima GS a due valvole che sfruttò alla perfezione la componentistica BMW.

Nel 1997, dopo 3.003 „Basic“ vendute, si concluse definitivamente l'era del boxer due valvole. Il fatto che la R 80 GS "Basic" fosse l'ultima con motore 2 valvole è come la chiusura di un anello. Il primo prototipo a due valvole, dal quale venne sviluppata la motocicletta di serie R 75/5, fu un modello enduro adatto alla guida stradale e in fuoristrada. All'inizio degli anni Ottanta la R 80 GS aveva provocato un vero e proprio revival dei motori boxer e BMW Motorrad creò il segmento delle enduro da viaggio.

Il boxer diventa 4 valvole, il successo supererà di gran lunga quello dei 2 valvole.

Nel 1998 BMW Motorrad per celebrare il 75° anniversario presentò una versione speciale della R 1100 GS dotata di uno speciale equipaggiamento.

La R 1150 GS: la migliore R 1100 GS.

In questo periodo i tecnici collaudatori provavano già intensamente la R 1150 GS, lanciata sul mercato nel 1999. Ma prima del debutto la GS fece una escursione nelle cilindrate minori: le era stato trapiantato il propulsore da 848 cc e 70 CV, del modello d'ingresso la R 850 R. Ma il modello enduro, caratterizzato da un funzionamento molto più rotondo ed equilibrato, si vendeva molto meno della equivalente versione stradale. L'esperienza fatta da BMW con la R 65 GS e la R 80 GS si ripeteva. Del modello R 850 GS vennero vendute solo 1.954 unità, mentre la R 1100 GS venne commercializzata più di 43.628 pezzi. I clienti boxer di BMW amano i motori di cilindrata maggiore e la loro rotondità di funzionamento.

La R 1150 GS, disponibile a partire dal settembre 1999, superò in poco tempo i successi del modello precedente. La R 1150 GS non si distingueva dalla R 1100 GS solo per la maggiore cilindrata: grazie a un raffinato intervento tecnico, la potenza del propulsore erogata da una cilindrata di 1130 cc era aumentata a 85 CV a 6.750 g/min. I cilindri e i pistoni erano stati ripresi dalla BMW R 1200 C, il manovellismo e le testate cilindri erano quelli della BMW R 1100 S. Il ricco pacchetto tecnico venne completato da una frizione più compatta e dal cambio a sei rapporti della R 1100 S, così come da un impianto di scarico che ne aumentava la potenza.

Novità da Berlino: F 650 GS, F 650 GS Dakar.

Nella primavera del 2000 debuttarono i modelli F 650 con la F 650 GS e la F 650 GS Dakar. La produzione venne trasferita dall'Italia allo stabilimento BMW di Berlino. Parallelamente allo spostamento della produzione, sette anni dopo il lancio gli ingegneri BMW rivisitarono radicalmente il compatto modello d'ingresso che aveva portato molti clienti nuovi al marchio con degli interventi che superavano ampiamente il normale lavoro di restyling.

Entrambe le motociclette riprendevano il concetto della famosa F 650, presentandosi non solo rinnovate nel design, ma più mature a livello tecnico, così da garantire il successo della serie monocilindrica.

Il telaio a doppia trave sostituì il telaio a culla semplice, il doppio carburatore venne rimpiazzato da un sistema d'iniezione con catalizzatore a tre vie di serie. Nel frattempo, questo sistema di depurazione dei gas di scarico era installato su tutte le moto BMW.

Il serbatoio venne trasferito sotto la sella, così da ottimizzare il baricentro.

Grazie all'iniezione elettronica e alla nuova taratura del motore, venne definito il nuovo benchmark a livello di consumi, di elasticità e di performance tra i motori monocilindrici. La F650 Dakar grazie ad una ciclistica più performante, alla ruota anteriore da 21 si rivolgeva a chi è alla ricerca di una moto più off road oriented. Inizialmente era stata ideata solo come edizione speciale, ma le vendite andavano così bene che rimase in produzione fino al 2007.

Già nel 1998 BMW aveva partecipato nuovamente con le monocilindriche a vari raid nel 1999 tornò a vincere la regina delle gare africane, la "Parigi-Dakar".

La R 900 RR, la GS a quattro valvole.

I fan amavano e volevano il boxer e infatti nel 2000 una nuova moto con motore boxer la BMW R 900 RR, con cilindrata ridotta da 1085 a 900 cc, partecipò al Rally della Tunisia con il britannico John Deacon e il californiano Jimmy Lewis. Dopo un rally estremamente duro, la BMW conquistò una sensazionale quadrupla vittoria. Lewis si assicurò il terzo posto sulla motocicletta boxer, tra le due F 650 RR.

La R 1150 GS "Adventure", la preferita di tutti i globe-trotter.

Come da tradizione BMW Motorrad con il model year 2002 introdusse la R 1150 GS "Adventure". Il modello Adventure, equipaggiato con un ammortizzatore più lungo a smorzamento progressivo, cerchi anodizzati, un grande parabrezza, una sella unica, la piastra di protezione della coppa dell'olio, offre una ottima base per i lunghi raid e per le competizioni.

BMW Motorrad sviluppò contemporaneamente un ricco programma di accessori: da componenti disegnati appositamente per il nuovo modello per esempio il serbatoio da 30 litri, il sistema di valigie in alluminio, fino agli accessori classici di BMW come le manopole riscaldate e l'ABS II. Inoltre, erano stati adottati alcuni accorgimenti come: un cavalletto laterale con una base più grande per posteggiare la motocicletta anche su fondi morbidi senza correre il pericolo di sprofondare.

Poche settimane prima del lancio dell'Adventure, tutti i modelli a quattro valvole vennero dotati della doppia accensione, così da soddisfare i criteri antinquinamento Euro 3 e offrire inoltre una maggiore rotondità di funzionamento ed ottimizzazione della combustione, con miglioramento dei consumi..

Un successo mondiale.

La GS a quattro valvole era già da anni il modello preferito dei clienti tedeschi, ma il successo continua in Europa, ad esempio in Gran Bretagna ed Italia.

Complessivamente sono stati venduti 71.137 esemplari della R 1150 GS, inclusi i modelli Adventure.

Ewan McGregor e Charley Boormann sono i rider più famosi, in sella alla Adventure i due attori senza assistenza hanno circumnavigato il globo, producendo per la BBC la serie televisiva "The long way round" che venne trasmessa con successo in molti Paesi del mondo. Forse per spirito di emulazione o voglia di avventura, l'enorme successo di questa serie ha portato tanti viaggiatori ad intraprendere in sella alla GS un lungo raid.

I Globe Trotter hanno trovato nella GS e nella versione Adventure risposta a tutte le loro necessità, la GS era matura per una nuova era, il modello successivo che adotterà per primo il motore 1200 beneficerà di importanti innovazioni.

La R 1200 GS, la pietra miliare.

Nell'estate del 2004, BMW presentò la R 1200 GS, la nuova edizione della classica enduro. Invece di un restyling della R 1150 GS, la R 1200 GS è una motocicletta completamente nuova con i pregi del modello precedente e, grazie ad una importante cura dimagrante e ad una iniezione di cavalli, con una nuova dinamica di guida.

L'aumento della cilindrata a 1170 cc ha portato un aumento della coppia, ora di ben 115 Nm a 5.500 g/min, e della potenza: 98 CV a 7.000 g/min. a questo si aggiungono una serie di importanti aggiornamenti e miglioramenti: il consumo si riduce dell'8 % oltre a quasi 30 kg in meno rispetto al modello precedente.

Con un peso a secco di 200 chilogrammi la BMW R 1200 GS ha identificato il nuovo benchmark nel segmento delle grandi enduro da viaggio. Per realizzare questa riduzione di peso è stato curato ogni componente della moto. Il monobraccio, il telaio, le ruote e anche i cablaggi – grazie alla tecnologia CAN-bus - erano più leggeri. Anche il propulsore pesa 3 kg in meno nonostante sia stato equipaggiato con un contralbero di bilanciamento che, ruotando in senso inverso, garantisce rotondità di funzionamento e quasi la totale assenza di vibrazioni.

Elettronica innovativa, n sistema digitale per semplificare la comunicazione tra le centraline, ridurre il numero di cablaggi e il peso complessivo. L'Info-flatscreen di serie informa il guidatore con molte informazioni come: livello carburante, temperatura dell'olio, ora e altri dati. Il sistema d'iniezione, realizzato per la prima volta in modo completamente sequenziale con accensione in base alla mappatura, rende la BMW R 1200 GS più veloce e più economica del modello precedente.

Il sistema antidetonazione e di lettura del battito in testa consente di utilizzare carburanti anche di minore qualità senza preoccupazione per l'integrità ed il funzionamento del propulsore, una soluzione perfetta per i viaggi in zone con poche stazioni di rifornimento e con carburanti scadenti.

Una ulteriore ed importante novità era il cambio con ingranaggi a denti obliqui, per migliorare e ridurre il rumore di funzionamento, anche con intervalli di manutenzione più lunghi. L'immagine positiva è completata dalla nuova trasmissione cardanica, il braccio è infatti riempito con olio "long-life" e tubi dei freni in acciaio di serie.

Il telaio anteriore della 1200 cc non era costruito più in getto di alluminio ma era stato realizzato con componenti di acciaio saldate, per una maggiore robustezza, soprattutto nella guida fuoristrada.

Il minor peso ha influenza positiva sia nella guida che nel design. L'ABS è disinseribile per l'uso off road ed è nella versione semintegrale con sistema di servoassistenza.

L'anno dopo, come da tradizione BMW Motorrad, viene lanciata la R 1200 GS Adventure, anche la sorella beneficerà degli aggiornamenti tecnici già visti sulla versione GS.

Il successo era inevitabile: dal 2005 la R 1200 GS è la motocicletta numero uno in assoluto del mercato tedesco. Già tre anni dopo il lancio sono state prodotti più di 100.000 esemplari delle due grandi enduro da viaggio.

La HP2 Enduro, un boxer potente per i lavori duri.

Mai in passato si doveva superare un'altezza di 920 mm per montare in sella a una BMW di serie. Ma era proprio questo rifiuto assoluto di scendere a compromessi che caratterizzava l'appeal della fuoristrada sportiva HP2 Enduro, presentata nel 2005. Già il nome, l'acronimo HP significa "High Performance", segnalava la priorità dedicata alla sportività.

Per molti amici del boxer un sogno divenne realtà. Mai in passato un modello boxer era stato così leggero, così dinamico e così adatto alla guida in fuoristrada. Il capo progetto Markus Theobald ebbe il piacere di sviluppare la HP2 Enduro dallo stile purista e sofisticato. Già diversi anni prima era stato preso in considerazione il concetto di una boxer dalle qualità radicalmente offroad, ma fu la R 1200 GS dal peso relativamente basso a offrire la base tecnica per la costruzione della HP2 Enduro. Gli ingegneri BMW avevano raccolto delle esperienze con il telaio a

traliccio già con la R 900 RR. Il motore e la trasmissione sono eredità della R 1200 GS. Le sospensioni anche in questo caso sono particolari, all'anteriore troviamo una forcella telescopica in luogo del sistema telelever, mentre al posteriore trova posto una unità ammortizzante ad aria, la ruota anteriore è da 21 pollici.

Grazie al peso contenuto, le soluzioni tecniche esclusive e le prestazioni del motore la HP2 Enduro è stata la più esclusiva e performante GS.

La produzione era limitata agli anni 2005 e 2006.

Long way down... e altre cronache di viaggio con la GS.

Nel 2007 anche i famosi piloti britannici McGregor e Boorman si erano messi di nuovo in viaggio. „Long way down“ era il titolo di una produzione che comprese un film, un DVD e un libro che descrivevano un viaggio di tre mesi dalla Scozia al Sudafrica, attraverso l'Europa occidentale e il Continente nero. Non fu una sorpresa che la coppia di motociclisti scelse per il viaggio di 25.000 chilometri nuovamente una BMW. Questa volta raggiunsero la loro meta in sella a una BMW R 1200 GS Adventure.

In Italia il Marco Polo Team, in sella alle GS Adventure ha ripercorso la via del sale partendo da Venezia per arrivare in Giappone dopo circa 20.000 km.

Anche Helge Petersen è in viaggio con una BMW. Nel 2008 è partito nell'ambito del GlobeRiders Worldtour per un viaggio di 16.000 chilometri da Pechino a Monaco di Baviera.

Mentre McGregor, Boorman, Pedersen e il Marco Polo Team puntano sugli attuali modelli GS, vi sono ancora dei globe-trotter che restano fedeli alla loro vecchia GS bicilindrica. Il triatleta austriaco Felix Bergmeister ha fatto il giro del mondo con una BMW R 80 GS Basic. Anche l'inglese Tiffany Coates non riesce a separarsi dalla sua BMW R 100 GS acquistata 18 anni fa: i 280.000 chilometri che la signora inglese ha percorso fino ad oggi in tutti i continenti del mondo costituiscono una prova supplementare dell'affidabilità delle grandi enduro da viaggio BMW Motorrad.

Ancora in viaggio è anche lo scozzese Mike McCabe il quale, dopo 11 anni di attività professionale a Hong Kong, sta tornando a casa in Scozia in sella alla sua R 1200 GS Adventure.

La F 650 GS / F 800 GS, la famiglia si allarga con il nuovo bicilindrico parallelo.

Nel 2008 la famiglia GS si allarga, grazie ai due nuovi modelli F 650 GS ed F 800 GS che continuano la tradizione della famiglia F dei "Funduro" con il nuovo propulsore bicilindrico parallelo di 800cc. Propulsore che dal 2006 equipaggiava le turistiche F 800 S ed ST.

La F 800 GS ha un telaio in tubi a traliccio, la ruota anteriore da 21 pollici, ottima luce a terra e l'escursione delle sospensioni è superiore ai 200 millimetri, questo modello infatti si adatta all'uso su qualsiasi terreno, il motore eroga 85 CV e la velocità di punta sfiora i 200 km/h. il bicilindrico si distingue per facilità d'uso, performance e consumi tra i più contenuti della categoria.

Le novità riguardano anche la trasmissione finale che su questo modello è la catena, al posto del cardano.

Il modello F 650 GS, sempre equipaggiato con il bicilindrico da 798 cc, ha una potenza ridotta a 71 cv, grazie ad una diversa mappatura della centralina ed un differente albero a camme. Il motore è facile, ricco di coppia e perfetto per il neofita. Grazie alla sella a 790 mm e alla ruota anteriore da 19 pollici, il modello è una vera motocicletta universale che trasmette una sensazione di fiducia sin dai primi metri percorsi ed è perfetto per chi risale in sella dopo anni, per le ragazze così come per chi entra per la prima volta nel fantastico mondo delle due ruote.

La monocilindrica F 650 GS, viene prodotta attualmente a Berlino e in Brasile per singoli mercati.

Perché la GS continua a migliorare.

A fine 2007, tre anni dopo la presentazione della BMW R 1200 GS, nell'ambito del normale aggiornamento di prodotto sono state numerose le ottimizzazioni di molti dettagli come ad esempio: il cambio a sei rapporti dalla rapportatura più sportiva, ripreso dal boxer sportivo stradale HP2 Sport, pistoni e albero a camme sono gli stessi utilizzati sulla R 1200 R e RT, la potenza del motore è arrivata a 105 CV a 7.500 g/min; l'ottimo comfort di seduta è stato ancora migliorato aumentando leggermente l'imbottitura nella sezione anteriore della sella. Anche il manubrio tronco conico in lega leggera consente un maggiore confort di marcia, inoltre i riser consentono di adattare meglio il manubrio alla statura del pilota e alle condizioni differenti tra strada e sterrato.

Esteticamente la BMW R 1200 GS è stata rivisitata adottando delle coperture in lega leggera sul serbatoio, oltre alla luce posteriore a led.

L'ESA, sistema di controllo elettronico delle sospensioni, è disponibile dal 2008 sulla GS, questo sistema consente al pilota di avere il setting perfetto secondo l'uso che deve fare della moto. Il sistema si avvale di motorini passo passo di regolazione che consentono di modificare, con un tasto al manubrio, l'estensione degli ammortizzatori e il precarico della molla anche durante la guida.

Questa innovazione permette di adattare gli elementi delle molle alle differenti condizioni della strada e di carico, secondo le preferenze del pilota e del passeggero.

Trenta anni di GS, ancora novità.

Con il 2010 il boxer è stato reso ancora più sportivo: la Serie GS ha ereditato le pregiate testate bialbero a camme in testa dalla HP2 Sport. Aumenta il range di utilizzo, fino ad 8,500 giri/min, riempimento ottimizzato dei cilindri per maggiore efficienza e una migliore configurazione della camera di combustione sono il risultato della disposizione radiale delle valvole. Aumentare esclusivamente la potenza massima non era l'obiettivo degli ingegneri, quanto aumentare il piacere di guida con una curva di coppia che privilegia la coppia ai regimi bassi e medi: per questo motivo l'aumento di potenza è stato moderato, 110 CV a 7.750 g/min.; più importante è stato l'aumento della coppia, disponibile in un campo di regime più ampio.

Per adattarli alla configurazione radiale delle valvole, gli alberi a camme sono di forma conica. Al fine di migliorare il riempimento il diametro delle valvole e dei raccordi delle farfalle è cresciuto.

In Germania, per motivi assicurativi, nel 2010 viene offerta anche una variante della GS dalla potenza di 98 CV.

I coperchi dei cilindri ridisegnati lasciano riconoscere a prima vista il propulsore modificato.

Da diversi anni, la "GS" e la sorella Adventure non sono solo la BMW più diffusa, ma in molti Paesi del mondo anche la motocicletta più venduta in assoluto. In Italia dal 2008 la R1200GS con la Adventure è la moto più venduta sul mercato.

Apparentemente, nel 1980 i padri della R 80 G/S ebbero l'ispirazione giusta quando costruirono, andando contro il trend dell'epoca, una motocicletta universale, robusta e da turismo. Nei tre decenni che sono trascorsi dalla presentazione della prima "G/S" le grandi enduro da viaggio hanno conquistato una notevole quota di mercato.

Ma sarebbe errato guardare solo indietro con soddisfazione e cadere in un'attitudine nostalgica. "Life can only be lived forwards, not backwards..." scrive il giornalista Mike Carter che ha abbandonato la propria carriera nella City di Londra per partire come principiante con una R 1200 GS per fare il giro del mondo in sella a una 1200 GS Adventure.

La GS nei suoi primi 30 anni di vita è stata oggetto di continui affinamenti, piccoli e grandi dettagli, il tutto rimanendo sempre coerente con il suo DNA: pronta a portarti ovunque in capo al mondo.