

Antes que el Dakar se convirtiera en una carrera de moto cross (por lo menos hasta 1985) los BMW Boxer tenía una gran ventaja del lado transmisión y enfriamiento. Un piloto hizo una buena actuación con una 4 cilindros Yamaha pero tenía que cambiar la cadena en cada etapa. Las cadenas selladas no existían en los años '80.



Pasión o inversión para motos (Charles Ingold)

Introducción:

En la revista "Moto revue classic" de Mayo, la introducción era interesante. Decía esto:

Mientras el precio de la gasolina sube, el precio de las motos de colección se funde como nieve en pleno sol. 5 años atrás, una Triumph Bonneville de 1969 (la moto la más bella de todos los tiempos a mi parecer) se vendía entre 10mil y 15mil euros. Hoy esta misma moto vale menos de 10mil euros (en estado concurso). Las motos clásicas de ayer (Norton Commando, BSA A65 Y Triumph Bonneville) son difíciles de vender. Aquellos que compraron estas motos ya son viejos. Tal vez son flojos o débiles y no pueden arrancar con un "kick". Otros están seis pies bajo tierra y los herederos están interesados en motos de su generación (de repente una Suzuki GSXR, Yamaha FZR de los '90 o una BMW 90S de 1973). Entonces el mercado está saturado. Estas motos necesitan pocos esfuerzos para restaurarlas y son confiables. Entonces aparte de máquinas de gran prestigio como las 1000 Vincent o Brough Superior, las máquinas inglesas no hacen soñar a tantos. Las motos de los años '30 de cualquier país son consideradas como vehículos difíciles de usar en el tráfico moderno y los precios también se han caído. El lado positivo es que gente menos adinerada pueden comprar motos que ayer estaban fuera de su presupuesto. Pero hay algo sorprendente en todo eso. Mientras las ventas de las Harley Davidson se han caído a la mitad en 10 años, el valor de las Harley clásicas se mantiene y sube ligeramente.

¿Carros o motos, misma lucha?

Los carros de colección por lo general tienen más aficionados y tienen más valor. Tengo un amigo en Francia que tiene o tuvo Austin Healey Mark 3, Triumph TR3, Morgan, Jaguar etc. Él compra carros no por inversión, pero por pasión. A veces pierde a veces gana. Él me dice que es muy difícil de ganar algo por una razón sencilla. A veces uno encuentra fallas mayores o los precios de los

repuestos se han disparado (especialmente los Jaguar). Con el "Brexit" las cosas han empeorado. Él tiene a la venta una Austin Healey de 1967 que costaba como 65mil euros hace poco pero que cayó de valor. Él tiene una Morgan moderna con un motor Ford de 2 litros que no logra vender al precio justo. Es también el efecto "generación". Los aficionados de 50 años sueñan con tener un Audi Quattro de los '80 o una BMW 320 i.

¿Qué hace el valor de un vehículo antiguo?

Muchas veces, el primer modelo de una línea y el último son los más buscados. Pero hay otras consideraciones como éxitos en competencias, símbolos de una evolución o simplemente escasez.

Las Austin Healey de 1967 y 1968 eran al tope de su evolución con motor de 6 cilindros de 150 caballos, Overdrive, tablero de madera y varios defectos habían sido corregidos.



Nota: Austin Healey de 1967. La empresa cerró en 1968. Este carro era delicado de conducir en lluvia, pero representaba la época dorada de los "Roadster" ingleses. Hay por lo menos 2 en Lima.

Otro carro icónico es el Mercedes 300 SL de 1956. En 1982 en Lima, habían 3. Hoy no hay ni uno. Un Mercedes 300 SL con las puertas "mariposas" vale más de un millón de euros y uno se vendió a más de 3 millones hace poco.

Casos particulares de carros y de motos:

En los años '80, Peugeot tenía una 104 descapotable. El carro era simpático pero caro.

Antes que el Dakar se convirtiera en una carrera de moto cross (por lo menos hasta 1985) los BMW Boxer tenía una gran ventaja del lado transmisión y enfriamiento. Un piloto hizo una buena actuación con una 4 cilindros Yamaha pero tenía que cambiar la cadena en cada etapa. Las cadenas selladas no existían en los años '80.



Comparado a un BMW era difícil de justificar tal precio. Hoy en día tiene un gran valor.

La Triumph Bonneville es un caso interesante. El modelo de 1959 es muy buscado y los modelos de 1968 y 1969 son los más buscados. Eso muestra que los últimos modelos de una línea no son necesariamente los mejores. Antes de la bancarrota de las principales marcas inglesas entre 1970 y 1978 hubo intentos de modernizar las líneas, pero fue demasiado poco y demasiado tarde. Por ejemplo, una Triumph Bonneville de 1971 o de 1973 era mejor y más confiable, pero había un desfase entre la tecnología del motor y lo demás. Por lo general, el público prefería el look del modelo de 1969 que no estaba tan mal con un buen freno delantero y una estabilidad correcta. Lamentablemente, no había arranque eléctrico o intermitente.



Nota: Triumph Bonneville de 1969. 52 HP, 180 km/h. Nota los escapes "Salchichon" y el freno de doble eje.

En 1969, apareció la Honda 750 CB que de inmediato ganó la carrera de 24 horas (bol d'or). Esta máquina no era revolucionaria, pero lo tenía todo. Por primera vez, una moto confiable producida en cantidad tenía freno de disco, intermitentes, caja de 5 cambios, árbol de levas arriba y arranque eléctrico. De manera instantánea, las motos inglesas se volvieron viejas. Nota: En 1970 y 1971 Triumph con los 3 cilindros Trident ganó las 24 horas del "bol d'or" y en 1971, la Triumph Trident ganaba casi todas las carreras. Pero los éxitos y la confiabilidad en carreras no se veían tanto en las máquinas comerciales.

BMW reaccionó en 1970 con la serie 5 que tenía el mismo nivel de equipamiento que la Honda salvo el freno de disco delantero.

Nota: En 1968, BMW estaba pensando abandonar por completo las motos. Se dieron cuenta que abandonar motos de tanto prestigio sería un error. Hoy, las primeras Honda CB 750 tienen un gran valor. Es irónico pensar que Honda en 1966 produjo un carro "coupe" de 800 cc con doble árbol de levas. Si Honda había producido la primera CB 750 con doble árbol de levas de repente la potencia no hubiera sido de 67 caballos, pero probablemente de 74 caballos.

Consideraciones de aficionados:

En el tráfico moderno, uno no es ridículo con una Triumph Bonneville o una BMW R69Sde 1969 salvo el manejo en pista mojada (no hay ABS). Pero una joya de colección no es para andar en trocha. Pero cuando uno maneja una máquina de 1940, los frenos, las suspensiones, el sistema eléctrico y la potencia no son lo mejor. Hay gente que dicen: ("Don't hide 'em, Ride 'em" No las oculten, manéjenlas). Al mismo tiempo, hacer 2mil kms de autopista con una clásica es una lastima y por mi parte, no lo haría.

Es difícil de saber que motos se volverán muy buscadas en 20 años, pero si uno tiene la pasión por un modelo, es probable que algún día será un modelo en alta demanda. El problema que veo es la dificultad y el costo de acondicionar un modelo lleno de electrónica. Ahora se compra una moto como uno compra un celular y marcas como Harley no quieren ver máquinas mayores de 8 años en sus concesiones. Hay muchos coleccionistas que prefieren motos o carros con carburadores, sin embargo, hay muchos sistemas de encendidos electrónicos que funcionan muy bien sobre motos clásicas.

Motos BMW a coleccionar:

Este artículo no sería completo sin la marca BMW. Tengo una pequeña idea de los modelos que pueden tener cierto valor tanto económica como "sentimental". Me parece que la última R27, la primera GS de 800 cc, la R90S de 1973 y la R100 de 1980 son de alto interés.

Antes que el Dakar se convirtiera en una carrera de moto cross (por lo menos hasta 1985) los BMW Boxer tenía una gran ventaja del lado transmisión y enfriamiento. Un piloto hizo una buena actuación con una 4 cilindros Yamaha pero tenía que cambiar la cadena en cada etapa. Las cadenas selladas no existían en los años '80.



BMW R27

Esta moto fue producida hasta 1966. Solo tenía 18 caballos, pero era una moto confiable. Este modelo era caro porque usaba muchos elementos de las 500 y 600cc.



Nota: Esta moto tenía un cardán y se que hay por lo menos una en Lima.

BMW R69S

La R69S era la más potente de la serie 2 con 42 caballos y es un modelo muy buscado. Con un buen mantenimiento (cambio de aceite cada 2500 kms), estos modelos hacen 200 mil kms sin problemas. Hoy en día con aceite semi sintética y con filtro tipo carros se podría recorrer más distancia entre mantenimientos.



Nota: Esta moto tenía los típicos intermitentes de timón y los frenos eran considerados buenos por la época. No he visto este modelo en Lima o tal vez una simple R69 anterior al modelo "S".

BMW R80 GS:

En 1980 salió la primera 800 GS. Esta máquina no era muy potente con solo 50 caballos (al motor), pero hubo un piloto francés que vio el potencial de esta moto para el Dakar. Y entre 1980 y 1985 hubo 4 victorias para las GS Boxer.



NOTA: Esta moto era muy liviana. Tenía cilindros de aluminio con tratamiento "Nikasil" y la suspensión trasera era "monolever". Tenía un solo disco y el peso sin gasolina era de solo 167 kg. Hay 2 en Lima y una de ellas preparada por el señor Roeder (miembro Honorario).

BMW R90S (1973):

Este modelo fue una revolución. En 1973, había 2 motos sobresalientes:

La 900 Kawasaki y La BMW R90S

La Kawasaki era más potente con 82 caballos y aceleraba mejor. Pero estas 2 motos podían llegar a 200 km/h. La BMW con solo 67 caballos lo podía hacer gracias a su carenado. El estilo y los colores de esta moto hizo entrar a BMW en el mundo de las superbike por la puerta grande.



Antes que el Dakar se convirtiera en una carrera de moto cross (por lo menos hasta 1985) los BMW Boxer tenía una gran ventaja del lado transmisión y enfriamiento. Un piloto hizo una buena actuación con una 4 cilindros Yamaha pero tenía que cambiar la cadena en cada etapa. Las cadenas selladas no existían en los años '80.



En 1976, la R90S era la máquina del año. Con el piloto Helmuth Dahne ganó el "production TT" en la isla de Man (37 años después de la 500 Boxer "Kompressor"). En 1976, BMW ganó el primer campeonato de superbike en Estados Unidos bajo la AMA. Reg Pridmore fue el campeón. El otro piloto / preparador Mac Laughlin sabía como extraer lo máximo de los motores Boxer.

BMW R100:

La BMW R100 era una máquina de la cual el carenado era muy sofisticado. No solo hacía ganar en aerodinámica pero también mejoraba la estabilidad de la moto y protegía mejor al motorero.



Nota: El modelo de 1980 tenía 3 discos. No era más potente que la R90S. Era muy cara, pero era de gran calidad. Muchas veces, motoreros de otras marcas ponían cualquier carenado en sus máquinas y a veces el resultado era horrible. Esta moto juntaba eficiencia con elegancia. En la época de la "Venezuela Saudita" (1973 y 1982) se vendieron muchas de estas motos.

BMW 1200 GS (2006 -2012):

Caja de 6 cambios en 2010 y último modelo enfriado por aire y 30 kg menos que la 1150.



Nota: Esta moto desarrollaba 110 caballos y podía llegar a más de 200 km/h. Nada mal por una maxi Trail alta y sin carenado. Hubo bastante tecnología nueva (ASC, ESA, nuevo sistema ABS integral etc.). En 2012, la revista "Cycle world" eligió la GS como la moto más exitosa de los últimos 25 años y crearon la categoría "Adventure touring".

Otros modelos BMW de interés:

La 650 mono tuvo una larga carrera con 2 victorias en el Dakar y 2 victorias en la categoría mono del TT (Victorias olvidadas por BMW).

Se podría mencionar la 1000 RR (introducida en 2009) que sigue entre las motos de 4 cilindros la más potente y que ganó el campeonato de Superbike en 2025. La 1000 RR estuvo a punto de ganar la carrera de 24 horas de Le Mans en 2026.

Hay una moto a mencionar y es la BMW "ecureuil" de mi amigo Joel Guilet. Esta moto revolucionaria nunca ganó el Dakar pero era competitiva (En 1987, el Dakar se había vuelto un "Sprint" con campeones de moto-cross y máquinas más livianas). BMW se inspiró mucho de ella en las líneas de las GS y incluso hay un modelo en el museo BMW. El valor de esta moto es probablemente de 50 mil euros.



Conclusiones:

Me parece que hay motos "neo clásicas" que serán muy buscadas en el futuro. Las 2 neo clásicas más bellas son la Triumph Thruxton del 2025 y la BMW Nine T "Café racer".

Nota: Ganar plata no debe ser la razón de coleccionar una moto. Pero no significa que uno no debe tomar el lado económico en cuenta a la hora de comprar. A veces, los repuestos de las motos antiguas son más caros por la escasez.

Antes que el Dakar se convirtiera en una carrera de moto cross (por lo menos hasta 1985) los BMW Boxer tenía una gran ventaja del lado transmisión y enfriamiento. Un piloto hizo una buena actuación con una 4 cilindros Yamaha pero tenía que cambiar la cadena en cada etapa. Las cadenas selladas no existían en los años '80.



Epilogo:

Hay otras motos de interés y una de ellas es la Royal Enfield interceptor MK2 de 1969.



Nota: Modelo de 1968 de 58 caballos con un motor twin de muy larga carrera. El modelo de 1969 tenía radiador de aceite y un freno delantero mejor.

Indian Enfield 750



Nota: El mismo motor, pero esta moto es más liviana y con mejores frenos. Pero el fundador se murió y solo se produjo menos de 50 de estas máquinas en 1971

Rickman Enfield interceptor 1971



Nota: Esta moto solo pesa 160 kg y tiene disco adelante y atrás. Cuando la fábrica Royal Enfield (de Inglaterra) cerró, un inglés compró los motores y los puso en un chasis mejor.

Harley Davidson 750 XR de 1972.

Esta máquina está en alta demanda. ¡Un modelo en buen estado puede alcanzar 25 mil euros!



Nota: Esta máquina tenía 2 carburadores y dominó durante años las carreras de "flat track". En carrera de "Flat track", no había freno adelante. El motor era todo aluminio y desarrollaba 73 caballos por solo 136 kg sin gasolina!

Vincent Godet 1330 Black Flash (2025)

Vincent desapareció en 1956 pero un artesano Frances (Godet) dedicó su vida a esta marca. El ya no está más de este mundo, pero su obra continúa.



Nota: Se produce de repente 10 motos al año, pero de gran calidad. Cilindrada 1330 cc (el modelo de 1956 era de 1000cc). Potencia 100 caballos a 7500 RPM (55 por el modelo de 1956). Peso solo 175 kg sin gasolina. Esta moto se hizo con un look años '70 (ruedas de rayos y frenos de tambor de 4 ejes). Nota el tamaño reducido de las bielas que activan los balancines. No sé si los escapes serán legales. Este modelo cuesta como 100 mil euros. (Una Vincent Black Shadow de 1956 cuesta probablemente más).

Muchas motos inglesas de hoy funcionan mejor que en 1970 gracias a cientos de mecánicos muy creativos.

Antes que el Dakar se convirtiera en una carrera de moto cross (por lo menos hasta 1985) los BMW Boxer tenía una gran ventaja del lado transmisión y enfriamiento. Un piloto hizo una buena actuación con una 4 cilindros Yamaha pero tenía que cambiar la cadena en cada etapa. Las cadenas selladas no existían en los años '80.



Un poco de técnica:

Últimamente, muchos motores tipo "Twin vertical" tienen cigüeñales de 270 grados como en las BMW 750, 850 y 900 o las Royal Enfield 650 pero estos motores tienen uno o más ejes para reducir las vibraciones y estos ejes giran en sentido contrario al cigüeñal. La última BMW 450 tiene un cigüeñal a 235 grados (no se la razón exacta). Se de motos inglesas que fueron preparada con cigüeñales de 270 grados.

Nota: casi todos los motores twin vertical ingleses tenían cigüeñal a 360 grados. Era eficiente del lado potencia, pero las vibraciones podían ser terribles. En competencia, se podía desplazar las vibraciones, pero en carreras de 24 horas había problemas como los focos que debían ser reemplazados. En la "Norton Commando" de 750 cc el motor era aislado del chasis gracias al uso de "silent blocks" (piezas de goma) y no se sentía las vibraciones.

Se de una "Norton Commando 750" que fue modificada con un cigüeñal de 270 grados. El cigüeñal de la Norton está en 3 partes y eso facilito esta modificación. Obviamente, hubo que fabricar un nuevo árbol de levas. Acabo de leer que un gran preparador Ingles hizo los mismo en una BSA A65 Lightning de 1969. El coloco un cigüeñal de "Norton Commando". De la misma manera se eliminó la mayoría de las vibraciones sin usar ningún eje (anulador de vibraciones).

También hay preparadores ingleses que hacen lo mismo en modelos icónicos como la Yamaha XS 650 y la 750 Laverda SF.

De manera general, el punto débil de las motos inglesas son las bombas de aceite y en países caliente, la temperatura de funcionamiento. Existen muchas soluciones para minimizar estos problemas. Hay bomba de aceite de mayor rendimiento y incluso hay gente que adaptaron bombas de aceite de caros. Se puede también usar un tanque de aceite de mayor contenido y un radiador de aceite. Se puede reequilibrar los cigüeñales y todas las piezas asociadas. Existe también cajas de 5 y incluso de 6 cambios y hay kits para agregar un arrancador eléctrico.

Una última cifra, la última Norton Manx de 500 cc mono cilindro de 1962 (máquina de alto

prestigio para los pilotos privados de los '60) desarrollaba 52 caballos (algunos sacaban como 55 caballos). Este valor comparado a las KTM de hoy parece poco, pero era un motor doble eje de solo 2 válvulas y con carburador. Hoy en día, hay gente que compiten en categoría mono con estas motos y que sacan como 67 caballos usando piezas de cerámica y una culata de 4 válvulas (no es trampa, la empresa Norton tenía el diseño en sus libros) y el reglamento no permite el uso de inyección.

Nota: Según lo que escuche, las KTM del Dakar de 450 cc desarrollan como 60 caballos.

La desaparición de las motos inglesas en los '70 fue algo dramático y especialmente cuando uno ve los diseños nuevos y los prototipos que estaba bajo estudio. Pero la verdadera razón de la caída del imperio Ingles fue eso:

Honda era y es una empresa dirigida por ingenieros. BSA era una empresa dirigida por financieros que dedicaron muy pocos recursos a la investigación.

Por fin, algunos deben pensar:

Porque gastar 10 o 15mil dólares por una Norton Commando de 1971 de solo 60 caballos cuando una 750 BMW la puede aplastar en todo? La repuesta se puede encontrar en la pieza de teatro "Cyrano de Bergerac"...

Es mas bello cuando es inútil.