

BMW Motorrad



G 450 X

¿Te gusta conducir?

**UNSTOPPABLE**  
**G 450 X**

## UNSTOPPABLE – LA NUEVA G 450 X.

Una moto única, que define de nuevo el deporte Enduro – ésta es la nueva Sport Enduro BMW G 450 X. Pensada y concebida de manera novedosa cuidando hasta el último detalle. Desde un revolucionario y patentado diseño de basculante hasta un fascinante motor monocilíndrico de nuevo diseño. En un largo periodo de pruebas la hemos optimizado para las competiciones más duras y siempre teniendo en cuenta nuestra meta más ambiciosa: máxima tracción.



### DETALLES TÉCNICOS EL DISEÑO DE LA BMW G 450 X

El gran desafío de la G 450 X consistía en fabricar la máquina perfecta que satisficiera todas las exigencias del deporte Off-Road. El resultado ha sido revolucionario: hemos diseñado un bastidor que aúna los puntos de giro del basculante y del piñón. Esta solución técnica, realmente única, evita que la longitud de la cadena cambie con la amortiguación y afecte a la tracción. Al mismo tiempo se generan ventajas de espacio: para la misma distancia entre ejes, el basculante puede ser más largo que el de las motos de la competencia, lo que proporciona un aumento sustancial en la tracción.

Además el motor está situado bastante más atrás, lo que ayuda a concentrar el peso en el centro de gravedad de la moto. Su posición, fuertemente inclinada hacia delante, deja espacio para que los conductos de admisión sean largos y rectos: requisito ideal para poder cumplir las modernas exigencias de emisión de gases sin que se produzcan pérdidas de potencia.

Acreditados profesionales como Joël Smets, Kari Tiainen, Simo Kirssi, y Andreas Lettenbichler han probado, desarrollado y perfeccionado la innovadora y patentada tecnología de la G 450 X en todos los aspectos relevantes de la competición deportiva. Hoy se presenta una motocicleta de serie para poder estar al máximo nivel en cualquier tipo de competición Offroad.



## TRACCIÓN IMPARABLE. GRACIAS A LA REVOLUCIONARIA COLOCACIÓN BASTIDOR-BASCULANTE.

Ser imparable significa hacerlo mejor. La disposición del basculante representa una idea revolucionaria; por primera vez en una motocicleta de serie el soporte del basculante y el piñón están montados en el mismo eje, de manera que desaparecen las variaciones de la longitud de la cadena por efecto de la amortiguación. Esto significa que también desaparece la molesta influencia sobre la tracción.

Para la misma distancia entre ejes, el basculante puede ser sustancialmente más largo y el motor no se tiene que desplazar hacia atrás. El resultado es una máxima tracción y contacto con el suelo en cualquier situación Off-Road. Otro detalle único: los tubos del bastidor casi completamente rectos, que proporcionan mayor rigidez. Todo esto lo vas a notar. Y nunca más desearás tener otra cosa.

### DETALLES TÉCNICOS EL BASTIDOR Y LA PATENTADA COLOCACIÓN DEL BASCULANTE



El bastidor de la BMW G 450 X tiene un diseño completamente novedoso. Consta de tubos de acero fino de paredes delgadas, que son prácticamente rectos. El tubo inferior va directamente del soporte del basculante al centro del manillar y el superior crea una unión directa entre el amortiguador y el centro del manillar, lo que hace posible un óptimo flujo de la fuerza y una mayor estabilidad con el mínimo peso. El resultado es la mejor maniobrabilidad y una extraordinaria estabilidad. Otras ventajas de este diseño afectan al radiador, que tiene ahora espacio suficiente para poder montarse de una pieza, con lo que se ahorran tubos adicionales y, por lo tanto, peso. Lo que realmente tiene de especial este tren de rodaje es el montaje del basculante y el piñón en un mismo eje. El punto de giro del piñón de ataque y del basculante es el mismo, atravesando el eje del basculante el eje hueco de la salida de la transmisión. Con esto se consigue que la longitud de la cadena no cambie a lo largo de toda la carrera útil del basculante. La tensión de la cadena se mantiene constante; tanto el piñón como la cadena sufren un desgaste menor que el que se produciría con soluciones convencionales y la unidad motriz se ve menos afectada por los cambios de régimen. Este diseño coaxial significa también que, para la misma distancia entre ejes, el basculante puede ser 30 mm más largo, la rueda trasera mantiene durante más tiempo el contacto con el suelo y, por consiguiente proporciona mayor tracción.

## DETALLES TÉCNICOS

### EL MOTOR



El motor monocilíndrico de la BMW G 450 X tiene una cilindrada de 449 cm<sup>3</sup> y rinde 41 CV (30 kW) a 7.000 rpm, con un par motor máximo de 43 Nm a 6.500 rpm y un sistema de escape con catalizador que cumple la norma EU3: completamente adecuado para la carretera y lo bastante potente como para pasarlo muy bien. Pero en caso de necesitar todavía más potencia, por ejemplo para la competición, basta insertar un pequeño conector para que el motor te ofrezca lo que estás buscando: 52 CV (38 kW) a 9.000 rpm y un par motor de 44 Nm a 7.800 rpm (versión abierta con el silencioso original, no autorizada para la carretera). El motor DOHC, de cuatro tiempos y corta carrera, es un nuevo diseño de BMW: una compacta culata de cuatro válvulas, las de admisión accionadas por palancas de arrastre y las de escape por vasos de ajuste. Para obtener las mejores cifras de potencia colaboran el control digital del motor y dos válvulas mariposa, sucesivamente conectadas, que además aumentan la sensibilidad del motor en función del acelerador. La posición del embrague, directamente sobre el cigüeñal, resulta excepcional y, en comparación con las soluciones convencionales, permite que sea más compacto, al tener que soportar menos par motor. La inclinación hacia delante del cilindro proporciona un perfecto equilibrio de masas y conductos de admisión rectos. El filtro de aire está compuesto por lana de espuma que puede cambiarse con facilidad y rapidez. Para su uso en competición el silencioso con catalizador de serie puede sustituirse fácilmente, por ejemplo, por el equipo Akrapovic® Slip-on de titanio (opcional como accesorio especial, sin autorización para la carretera).

## TRACCIÓN IMPARABLE. GRACIAS A LAS PERFECTAS PRESTACIONES DEL MOTOR.

Ser imparable significa ser superior. Disfruta del moderno motor monocilíndrico DOHC de la G 450 X, de nuevo diseño. Su posición, fuertemente inclinada hacia delante, hace posible que los conductos de admisión sean largos y rectos, lo que mejora la respiración del motor – un requisito óptimo para conseguir una pronta respuesta y un empuje máximo a cualquier régimen. Igualmente novedosa es la posición del embrague, directamente encima del cigüeñal, con lo que soporta menos par motor, es más ligero y ahorra peso. El motor, como no podía ser de otra manera, cumple con la norma de emisión de gases EU-3. Porque ser imparable significa también convertirse en un ejemplo.

## TRACCIÓN IMPARABLE. GRACIAS AL CHASIS DE CALIDAD.

Ser imparable significa contar con la máxima tracción en todo momento, para lo que se necesita el óptimo contacto con el asfalto, sean cuales sean la velocidad y el tipo de superficie. Por eso la rueda delantera de la G 450 X monta una horquilla invertida de Marzocchi con carrera útil de 300 milímetros, completamente regulable, que absorbe con facilidad todas las irregularidades. En la rueda trasera se hace cargo de esta tarea un amortiguador central Öhlins, igualmente regulable, con carrera útil de 320 milímetros. Importantes detalles que sólo tienen un objetivo: convertirte en imparable.

### DETALLES TÉCNICOS EL TREN DE RODAJE



La rueda trasera de la BMW G 450 X tiene un tamaño de 18 pulgadas y un robusto basculante de doble brazo fabricado con perfiles de aluminio. Sobre el soporte de aluminio atornillado está montado el amortiguador Öhlins, que hace posible una carrera útil de 320 mm y es regulable en las fases de compresión y de precarga. De la amortiguación de la rueda delantera de 21 pulgadas se hace cargo una horquilla invertida de Marzocchi con tubos de 45 mm de diámetro, que proporciona una carrera útil de 300 mm y es igualmente regulable en las fases de compresión y precarga. La desaceleración de la G 450 X se produce mediante un potente sistema de frenos Brembo con pinzas flotantes, de dos émbolos en la rueda delantera y uno en la trasera. El diámetro del disco de freno delantero es de 260 mm, y el del trasero de 220 mm. Como protección en las más duras condiciones Offroad, la G 450 X cuenta con una protección de bajos ligera, muy robusta y resistente a los golpes, que ha sido probada en competición.

## TRACCIÓN IMPARABLE. MEDIANTE LA PERFECTA POSICIÓN DEL CONDUCTOR.

Ser imparable significa mantener el control.

Por eso la nueva G 450 X es mucho más que la combinación ideal de bastidor, motor y chasis.

Al fin y al cabo tu posición como motorista es determinante. Da igual si vas cuesta arriba o cuesta abajo, sentado o de pie – siempre es necesario un control perfecto. Por ese motivo la G 450 X está cuidadosamente equilibrada y pone a tu disposición un asiento plano y largo. Además, la posición del depósito, integrado bajo el asiento, proporciona una mayor libertad de movimientos.



### DETALLES TÉCNICOS

#### LA POSICIÓN DEL CONDUCTOR



El diseño de la BMW G 450 X deja claro desde el primer momento que se trata de una auténtica BMW, en cuyo diseño nos hemos concentrado en conseguir la perfecta ergonomía. Desde el centro del manillar hasta el extremo posterior del asiento la moto resulta sumamente esbelta y concede al conductor la máxima libertad de movimientos, que no se ven entorpecidos por el depósito – precisamente de pie el motorista saca provecho de este espacio libre adicional. El depósito está situado bajo el asiento, que alberga también los soportes. Otras ventajas del diseño: el Airbox está protegido y relativamente alto, situado bajo la parte delantera del asiento, lo que resulta especialmente ventajoso en pasos por agua o en caminos con mucho polvo. El asiento de una sola pieza de la G 450 X está compuesto de una espuma especial: no tiene funda y no está apoyado sobre una base: esto significa un ahorro de peso y una mayor sujeción. Las anchas estriberas dan estabilidad y su dentado asegura un mayor agarre. El manillar de aluminio de Magura puede ajustarse en aprox. 20 mm, garantizando así un control perfecto.

## LOS ACCESORIOS ESPECIALES DE LA G 450 X EN DETALLE.



### PROTECCIÓN DE BAJOS DE ALUMINIO

Fabricada con aluminio de alta resistencia, proporciona protección adicional en condiciones extremas. Por su estrecho diseño mantiene el impactante aspecto de la G 450 X.



### PROTECTOR DE PUÑOS MX

Protectores de puños de plástico hacia fuera para conseguir una protección idónea tanto de las manos como de los mandos en su utilización Offroad.

### PROTECTOR DE PUÑOS DE ALUMINIO

Los protectores de puños cerrados no sólo proporcionan una máxima protección para las manos y los mandos, sino que también protegen las palancas del embrague y freno en caso de caída o accidente leve. El protector se compone de un resistente estribo de aluminio y una placa de aluminio atornillada.

### SPOILER PEQUEÑO PARA EL PROTECTOR DE PUÑOS DE ALUMINIO

Esta cubierta de plástico proporciona una protección aún mayor en la zona de las manos. Se atornilla al protector de puños de aluminio.

### ASIENTO BAJO, NEGRO

La reducción de la altura del asiento en 20 mm posibilita a conductores de pequeña estatura un óptimo control de la motocicleta al utilizarla Offroad.



### COLECTOR RACING AKRAPOVIC® DE TITANIO (SIN ABE) SILENCIOSO RACING AKRAPOVIC® DE TITANIO, SLIP ON (SIN ABE)

Concebidos en colaboración con los especialistas de la firma Akrapovic® y fabricados con materiales de primera calidad, proporcionan un incremento de la potencia y una sustancial reducción del peso (de 2 kg respecto del de serie). Imparables por la extraordinaria calidad de su elaboración, su aspecto deportivo y su redondo sonido. El silencioso Racing está concebido como Slip-on y puede montarse con la mano tanto con el colector Racing de titanio como con el de serie. (Al montar el silencioso Racing de titanio y/o el colector Racing de titanio se extingue la homologación.)

### SILENCIOSO RACING, SLIP ON (SIN ABE)

Tiene el aspecto del silencioso de serie pero ofrece una destacable reducción de peso (de 1 kg respecto del de serie), gracias a la supresión del catalizador sustituyéndolo sin complicaciones. (Al montar el silencioso Racing se extingue la homologación.)



### RACE POCKET (BOLSA PARA LAS TARJETAS DE TIEMPOS), IMPERMEABLE

La posibilidad ideal para guardar las tarjetas de tiempos en competiciones Enduro u objetos pequeños como el móvil o el dinero suelto. Su exterior transparente hace posible ver el interior en todo momento.

### BOLSA TRASERA SOPORTE PARA LA BOLSA TRASERA

Espacio adicional para objetos pequeños como la caja de herramientas o el botiquín de primeros auxilios. De material resistente e impermeable, también apropiado para la conducción Offroad. Barra robusta de aluminio atornillada a la parte trasera.

### PROTECTOR DE CADENA

Este accesorio especial prolonga la ya especialmente larga vida de la cadena. El protector está concebido como una manguera que cubre toda la cadena, que queda así eficazmente protegida de la suciedad y con un desgaste mínimo.

### REDUCCIÓN DE POTENCIA (19 KW)

Este accesorio especial permite a los conductores noveles conducir la G 450 X en vías públicas.





## DETALLES TÉCNICOS G 450 X



BLANCO RACING

### MOTOR

<b>Tipo</b>	Motor monocilíndrico de cuatro tiempos, refrigerado por agua, con cuatro válvulas, dos árboles de levas en cabeza, engrase por cárter seco
<b>Diámetro x carrera</b>	98 mm x 59,6 mm
<b>Cilindrada</b>	449,5 cm <sup>3</sup>
<b>Potencia nominal Serie (Con permiso de circulación)</b>	30 kW (41 CV) a 7.000 rpm
<b>Reducción de potencia Versión abierta (silencioso de serie)</b>	19 kW (26 CV) a 6.500 rpm
<b>Versión de competición (Sin permiso de circulación)</b>	38 kW (52 CV) a 9.000 rpm
<b>Par motor máximo Serie (Con permiso de circulación)</b>	43 Nm a 6.500 rpm
<b>Reducción de potencia</b>	30 Nm a 5.750 rpm
<b>Versión abierta (silencioso de serie) (Sin permiso de circulación)</b>	44 Nm a 7.800 rpm
<b>Relación de compresión</b>	12:1
<b>Preparación del combustible / Control del motor</b>	Inyección electrónica en el tubo de admisión, gestión digital del motor Keihin con corte de combustible
<b>Limpieza de gases de escape</b>	Catalizador regulado de dos vías
<b>Combustible</b>	95 octanos

### SISTEMA ELÉCTRICO

<b>Generador</b>	Alternador trifásico de 280 W
<b>Batería</b>	12 V / 7 Ah, sin mantenimiento

### TRANSMISIÓN

<b>Embrague</b>	Multidisco en baño de aceite, de accionamiento mecánico, embrague primario directamente sobre el cigüeñal
<b>Caja de cambios</b>	De cinco marchas, integrada en la carcasa del motor
<b>Propulsión primaria</b>	2:62
<b>Propulsión secundaria</b>	15:48 (13:48, 14:48) Piezas de repuesto: 48-49-50-51 dientes de corona

### TREN DE RODAJE / FRENOS

<b>Bastidor</b>	Bastidor tubular de tubo de precisión de acero fino de alta resistencia. Bastidor trasero de aluminio
<b>Manillar</b>	Cónico, de aluminio ø 28/22 mm
<b>Suspensión de la rueda delantera</b>	Horquilla telescópica invertida Marzocchi, regulable en compresión y extensión
<b>Suspensión de la rueda trasera</b>	Basculante de doble brazo de fundición de aluminio, amortiguador Öhlins, regulable en compresión, extensión y precarga
<b>Carrera útil delante / detrás</b>	300 mm / 320 mm
<b>Distancia entre ejes (en situación normal)</b>	1.475 mm
<b>Avance (en situación normal)</b>	118,8 mm
<b>Ángulo del manillar (en situación normal)</b>	61,8°
<b>Tamaño de la llanta delantera</b>	1,60 x 21"
<b>Tamaño de la llanta trasera</b>	2,15 x 18"
<b>Neumático delantero</b>	90/90-21
<b>Neumático trasero</b>	140/80-18
<b>Freno delantero</b>	Monodisco, diámetro 260 mm, con pinza flotante de dos émbolos
<b>Freno trasero</b>	Monodisco, diámetro 220 mm, con pinza flotante de un émbolo

### PESOS Y DIMENSIONES

<b>Altura del asiento</b>	955 mm Accesorio especial: asiento bajo 935 mm
<b>Peso en seco<sup>1</sup></b>	111 kg
<b>Peso en vacío en disposición de marcha y autorización para la carretera, con el depósito lleno<sup>2</sup></b>	121 kg
<b>Capacidad útil del depósito</b>	aprox. 8l
<b>Reserva de</b>	0,75 l

Las medidas relevantes se entienden con el peso en vacío según DIN

<sup>1</sup>) Peso en vacío sin medios de funcionamiento <sup>2</sup>) Según la directiva 93/93/EW, con todos los medios de funcionamiento y al menos el 90% del depósito lleno

BMW Motorrad



G 450 X

¿Te gusta conducir?

[bmw-motorrad.es](http://bmw-motorrad.es)

Este catálogo corresponde a las especificaciones y equipamiento de los vehículos comercializados a través de la Red de Concesionarios de BMW Ibérica, S.A. El constante interés por mejorar las especificaciones, diseño y producción de los vehículos da lugar a que se produzcan las consiguientes modificaciones. A pesar de tomar todas las medidas posibles para asegurar la exactitud del catálogo, éste puede contener errores y no debe considerarse como un documento vinculante en cuanto a las especificaciones actuales, ni tampoco constituye una oferta de venta de estos vehículos.

© BMW Motorrad, UX-VM-2, München, Alemania. Prohibida la reproducción total o parcial sin permiso escrito de BMW AG, München. En la impresión de este catálogo se ha utilizado papel blanqueado exento de cloro. Printed in Germany 08/2008.

8 11 001 229 55 1 2008