

BMW R65 LS

PARA TIEMPOS DE CRISIS

La tercera fase de la evolución de la motocicleta tuvo lugar con la crisis del petróleo, a causa de la guerra de los Seis Días que desencadenó unos años después la Guerra del Yom Kipur, y el posterior embargo petrolífero a Europa por el apoyo a Israel... Y desde entonces estamos en crisis y con un precio irreal del ansiado barril del "maná", de castigo.

Texto: Ángel de la Maza
Fotos: Enrique Mayor Jr.

www.motoclasicas80.com


motoclasicas

info@motoclasicas80.com

Manteniendo el orden, la primera fase fue la invención y desarrollo de las motocicletas a comienzos del siglo XX, la segunda tras la SGM, y la tercera a comienzos de los 70, en la que hubo que reactivar toda la industria motociclista (o casi toda) para conseguir

ilusionar de nuevo a un público que había perdido el interés por las motocicletas. En realidad durante los sesenta el desarrollo tecnológico era mera inercia tanto en Europa como en Estados Unidos, aunque fueron los americanos y en concreto los importadores de marcas europeas los que obligaron a espabilarse a estas últimas para que ofrecieran motos más atractivas frente a la invasión japonesa. En general, todo ese plácido y despreocupado mundo de consumo parecía tener fecha de caducidad.

"Podríamos comenzar por recordar la última BMW de los sesenta, la R69, de la que, en el último año de la década se vendieron tan solo 5.000 unidades"





...que vamos a hablar sobre un modelo de BMW, la R65 LS, podríamos comenzar por recordar la última BMW de los sesenta, la R69, de la que, en el último año de la década se vendieron tan solo 5.000 unidades; un "apaga y vámonos" si no hubiese sido porque también fabricaban automóviles.

El primer movimiento de BMW, o el último, según se mire, fue adaptar la nueva horquilla telescópica a las R 69 con destino a los USA, la misma que con el comienzo de los setenta equiparían las 65 y 75/5, con el nuevo motor bóxer y el nuevo chasis de clara inspiración "lecho de plumas".

Volviendo a lo mismo, las carreras del AMA en el Daytona Superbike, con las nuevas motocicletas BMW preparadas por el distribuidor Butler & Smith para 1976 y la victoria de Steve McLaughlin con la legendaria nº 83, marcaron el camino iniciado a comienzos de la década con las nuevas bó-

Starten Sie auf ein neues auf einer Neuen: BMW R65 LS.

1970 entstand in der Motorsport-Abteilung der BMW AG ein neues Motorrad - die BMW R65 LS. Sie wurde entwickelt, um den Anforderungen der amerikanischen Superbike-Wettbewerbe zu entsprechen. Ganz nach dem Prinzip der "Leuchtbühne" wurde die R65 LS für maximale Sichtbarkeit bei Nacht entwickelt. Die neue BMW R65 LS hat eine Leistung von 40 kW (54 PS) bei 5200 U/min. Das Drehmoment beträgt 50 Nm bei 3200 U/min. Das Gewicht beträgt 205 kg. Die R65 LS ist ein ideales Motorrad für den täglichen Gebrauch. Sie ist leicht zu fahren und hat eine hohe Zuverlässigkeit. Die R65 LS ist ein Motorrad, das Sie nicht nur auf der Straße, sondern auch auf der Autobahn genießen können. Die R65 LS ist ein Motorrad, das Sie nicht nur auf der Straße, sondern auch auf der Autobahn genießen können.

BMW - Freude am Fahren

www.motosclasicas80.com

motos clásicas

info@motosclasicas80.com



en un caso para no repetirme, os sugiero que leáis el artículo de Alan Cathcart publicado en el nº 87 de Motociclismo Clásico, en el que el propio McLaughlin recuerda aquella época.

Finalmente, desde la R90/S –la gran supermoto– en adelante, BMW no bajó de cilindrada; incluso la aumentó, hasta que se dio cuenta, junto al resto de fabricantes, que había un gran público al que ni la cartera ni los impuestos ni los precios de los seguros ni, en muchos casos, las diferentes modalidades de permiso de conducir, les alcanzaba para una excelente superbike. Así surgieron motocicletas como las Benelli 500, las Laverda 300 o las Moto Guzzi V 50 o V 65, y, como consecuencia, las BMW R45 y R65 a finales de los 70.

El acercamiento popular de la motocicleta a nivel global, en definitiva, más joven, fue importante para un aumento de ventas en sectores en que una Guzzi Le Mans, una Laverda SF o una R90/S solo se disfrutarían en los escaparates o en la páginas de las revistas especializadas.

Como os decía al principio, desde el comienzo de los setenta estamos en crisis permanente, por lo que estas más pequeñas y económicas motocicletas tuvieron su innegable ascendencia en el mercado.

Lo malo que os presentamos es la evolución respecto de la R65 del año 1979, y que apareció en el mercado con un aspecto más agresivo que sus antecesoras, pero que, así, revitalizarse mucho, recordaba a una moto deportiva impresionante que se presentó en el Salón de Colonia en el 79, como era la Suzuki Katana... ¿Coincidencia? como diría el alemán, ninguna.

Un año antes (1978), el equipo de diseño de Lager Design, que se dedicaba con éxito a diseñar kits para las motos BMW, recibió el encargo, por parte del distribuidor de Suzuki en Alemania, Bert Poengsen, de realizar algo diferente sobre la base de una



Suzuki GS para presentarla en el Salón de Colonia de 1979. Puestos manos a la fibra, realizaron la más transgresora obra de diseño realizada hasta el momento, y que cambió las formas de las motocicletas para el futuro. La denominaron Katana, como era previsible, desde Suzuki en Japón, así como el diseño fue adquirido a Target Design, apareciendo en el mercado el modelo definitivo en 1980.

Pues bueno, en 1982 BMW pone en los escaparates un nuevo modelo entre las pequeñas de la familia; no es más que la misma R65 pero con una vestimenta más actual, y más acorde con las tendencias del momento, que no eran otras que las aportadas por la Katana. Casualmente, el diseñador de la nueva R65 LS no era otro que uno de los socios de Target Design, Hans Muth, por lo que la similitud, esta vez solicitada desde las más altas instancias de BMW, era evidente.

Este cambio estético fue acompañado por otros complementarios, pero que convertían a la LS en una moto más sport, como el manillar

The BMW R65 LS: great looks, a fine ride, a new thrill.

A new model, and a logical development with in the compact motorcycle category, the BMW R65 LS. A new angle on the classic style and vitality of the BMW R65. The design retained power from the big flat belt engine, aimed to an increased new and striking appearance. This is a new benchmark for riders in the GS type class. New components and careful attention to styling of the entire suspension have all further improved BMW's superb road and handling.



The BMW R65 LS is a big step forward. BMW has always built exclusive motorcycles, and the new outclass of

the R65 LS emphasizes this without departing from the classic elegance that makes every BMW stand out in a crowd. The cockpit fairing accented to the handlebars and the slim tail-end form were shaped in the BMW way of form. The subtle effect of the frame leaning to enough to cut front wheel lift by up to 30 percent, and improves the R65's already excellent handling still further. It's great to see that such excellent styling can perform a useful function too. After all, even the most brilliant style is of little use unless it is a pleasure to ride as well.

One of the secrets of a new experience in motorcycling: BMW's patented compound aluminum wheels.

Frames and suspension were always unrivaled features of a BMW motorcycle. Now on the new R65 LS, BMW has introduced a radical new technology - a compound aluminum wheel design.

Using a highly advanced and complex process, a strong, hard and lightweight wheel rim is added rigidly to the pressure-cast aluminum wheel cover through an exacting process. For the first time, these wheels combine the advantages of the classic aluminum wheels: excellent ride and handling, and the stability and lateral rigidity of the cast alloy wheel. The six-spoke, seven-spoke pattern ensures that the new

compound wheel possesses the correct, predetermined degree of elasticity.

How this benefits the rider's ride: "Compound" aluminum wheels are much stiffer than traditional wheels, and provide the increased strength of alloy wheels up to 20 percent less. This extra firmness of the structure reacts to cornering and damping response still further and enhances the overall ride and handling of the BMW motorcycle with its five-spoke and suspension layout. Compound aluminum wheels

are also superior to other two-spoke wheels made up of pipe steel that cannot be bent rigidly on a road full of ruts and potholes. They also have a built-in absorber which is a safety feature. Compound wheels are also lighter than steel wheels, and they are also able to clean up the road surface efficiently.



www.motosclasicas80.com



info@motosclasicas80.com



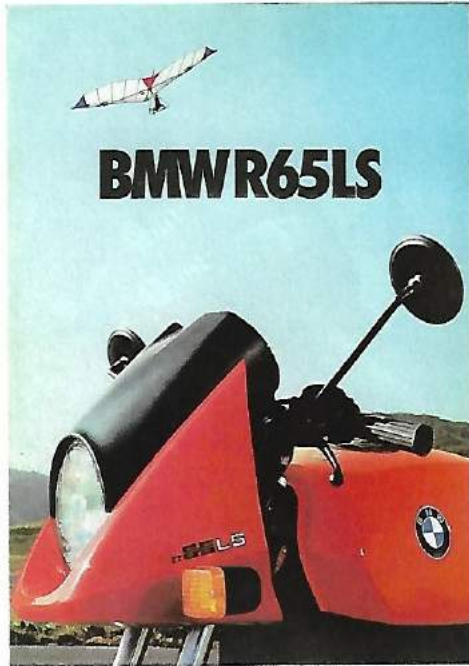
due to other types of
metal made of 22 mm
to prevent loss of
oil of great amount
oil, and they com-
bine with a built-
in seal and gaskets
they retain the oil
in the chamber heat
safety.



más bajo, las piezas metálicas—antes cromadas— en negro, como los codos de escape y los silenciosos, las llantas de aleación, doble disco delantero Brembo o tambor trasero de mayor diámetro, encendido electrónico, así como unos colores poco habituales en BMW

“no es más que la misma R65 pero con una vestimenta más actual, y más acorde con las tendencias del momento, que no eran otras que las aportadas por la Katana.”

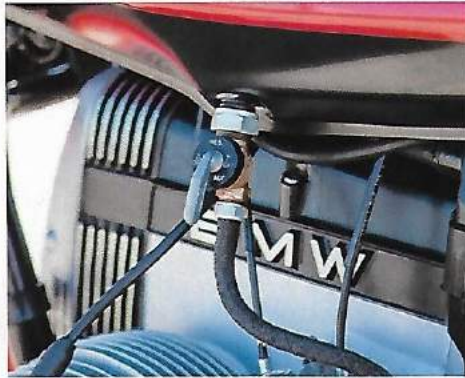




CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS:

Motor: dos cilindros boxer 4T
 Distribución: Varillas SOHC
 Cilindrada: 649 cc
 Diámetro por carrera: 82 x 61.5 mm
 Compresión: 9,2:1
 Potencia: 50 CV a 7.250 rpm

Cambio: Cinco velocidades
 Transmisión: cadena
 Neumáticos: 3.25 x 18 y 4.00x18
 Frenos: Del. doble disco/ Tras. tambor
 Peso: 200 kg
 Velocidad max: 175 kmh



como eran el gris plata y el rojo, que en este caso llevaba las llantas pintadas en blanco. Con respecto a su antecesora, en la LS de 1981 se consiguió una potencia de 50 CV con los que se alcanzaban, según el catálogo, 175 km/h, en parte debido a los carburadores Bing de 32 mm, aunque también había una versión limitada, para el mercado alemán, con carburadores de 26 mm que reducían la potencia hasta los 27 CV, para los motoristas más jóvenes, durante el primer año de carné. La moto con que ilustramos este reportaje ha sido impecablemente restaurados por Motocicletas Hernández una auténtica leyenda en el mundo motociclista de BMW y que como indica su cartel, "desde 1954", y es que desde entonces ha ido pasando de padres a hijos, regentando el negocio por el último -de momento- de la saga, José Ramón Hernández. Por ello, la elección de este taller por parte del propietario de la moto, y coleccionista de BMW, no ha sido casual.



R 65 LS		R 65	
Dimensiones and Weight			
Length (mm)	2140	2140	2140
Seat height (mm)	800	800	800
Weight (kg)	200	200	200
Engine and Electrical System			
Engine	Boxer, 4-cylinder, SOHC	Boxer, 4-cylinder, SOHC	Boxer, 4-cylinder, SOHC
Displacement (cc)	649	649	649
Compression ratio	9.2:1	9.2:1	9.2:1
Power (CV/kW)	50/37	50/37	50/37
Speed (km/h)	175	175	175
Transmission			
Transmission	5-speed	5-speed	5-speed
Final drive	Chain	Chain	Chain
Frame, Suspension and Brakes			
Frame	Steel	Steel	Steel
Suspension	Front: Telescopic fork, Rear: Swingarm	Front: Telescopic fork, Rear: Swingarm	Front: Telescopic fork, Rear: Swingarm
Brakes	Front: Disc, Rear: Drum	Front: Disc, Rear: Drum	Front: Disc, Rear: Drum

