

**BMW K 75 - BMW K 75 S Special**

**Toma de contacto**

# Las primeras del '87

Una vez más han sido las primeras. Las nuevas BMW para el '87, las K 75 básica y la K 75 S Special, a las que pronto se sumará la K 100 LT llegan fieles a una larga tradición, coincidiendo con el invierno, con la lluvia, con la nieve y con el frío. Como está demostrado que hacen muchos de los pilotos que las eligen para viajar, no han esperado a que salga el sol para hacer su aparición en nuestras carreteras.



**C**ON ambiente de máxima seriedad rutera, bajo una intensa lluvia, a través de la niebla, hemos rodado en una primera toma de contacto con las dos primeras motos del '87, dos BMW que no vienen «rompiendo asfalto» con explosivas prestaciones, pero dos K 75, con las que BMW completa y diversifica al máximo la oferta de sus tricilíndricas, por lo que van a ser también protagonistas de esta nueva temporada que ahora empieza. Especialmente la menos «Special», la K 75 básica, una moto sencilla, moderna, pero con cierto aire retro, con línea clásica, cromados de los de antes y con el precio más «favorable» de la ya extensa familia K, 1.130.500 pesetas.

Esta BMW negra, de asiento naranja, desprovista de cualquier tipo de carenado, es la misma K 75 que ya conocemos desde su aparición en noviembre de 1985, pero con su insólito atrevimiento estético, parece otra.

No se puede decir lo mismo de la segunda novedad, la K 75 S Special. Se puede pensar que es otra, pero no es más que la misma y conocida K 75 S. El «Special» que no aparece por ningún lado de la moto, sólo en las listas de precios y en catálogos, se refiere a distinción, exclusividad, personalidad, algo que se consigue seleccionando para ella dos nuevos colores. El de la moto de nuestra prueba, gris plata, con asiento negro, y una segunda opción, negro onyx, con asiento tapizado en blanco. La categoría Special se alcanza igualmente gracias a la incorporación como equipo de serie de una quilla inferior y con la terminación en negro del motor, brazo de cardán, placas, soportes de reposapiés y llantas.

En resumen, la K 75 S Special viene a ser, entre las tricilíndricas de BMW, una versión tan selecta como lo fue el pasado año la Aniversario entre las K 100 RS. Además por su precio muy elevado (1.423.100), será en la práctica tan escasa a la calle como aquéllas, aumentando por tanto su exclusividad. Bajo un punto de vista dinámico no aporta sin embargo nada que pueda modificar el comportamiento de la K 75 S. Si la quilla inferior puede hacer algo a alta velocidad, o nos ha faltado esa alta velocidad (que en las K 75 no es más de 200 km/h.), o nos ha faltado sensibilidad para apreciarlo. Su función en una moto como ésta persigue más claramente un objetivo de mejora estética y de protección para los bajos del motor.

## Cuatro versiones

La K 75 S Special marca diferencias aunque sea levemente con respecto a la K 75 S de 1986, que se mantiene para este año sin cambios. Aunque con una nove-



*Hay prácticamente 300.000 pesetas de diferencia entre una y otra. La más cara, S «Special» lo justifica fundamentalmente por su carenado algo más que un capricho para viajar en invierno.*

dad: ahora la K 75 S «normal» puede ser aproximada a la nueva versión Special mediante la quilla inferior que se ofrecerá como extra. Al mismo tiempo podrá aproximarse a la nueva versión básica y a la «C» de carenado pequeño, mediante la posibilidad de opción de horquilla larga de 185 mm. de recorrido, renunciando eso sí por tanto a la que monta de origen de 135 mm. ¡Qué lío! Alguien de la división-automóvil de BMW ha debido influir en esto. Con las K 100 divididas en tres modelos fundamentales y bien distintos no había tanta complicación. K 100, K 100 RS y K 100 RT. Con las K 75 ahora tenemos ya cuatro versiones, todas más o menos «iguales», pero todas más o menos distintas. Para situar un poco a las dos recién llegadas hay que empezar por el principio, con la primera BMW tricilíndrica aparecida en nuestro mercado que fue la K 75 C. Los rasgos fundamentales que vimos en aquellas sirven perfectamente para comprender a las dos nuevas K 75 de hoy. Para empezar la pieza clave, el motor de inyección y encendido computerizado, básicamente igual al de las K 100, pero con un cilindro menos. La potencia declarada por BMW para su tricilíndrico en línea longitudinal de culata de seis válvulas era de 75 CV a 8.500 r.p.m., comprobando en nuestro banco de rodillos, 62,3 CV al embrague y 54,7 CV a la rueda a 7.400 r.p.m., durante nuestra prueba a fondo. El chasis de la K 75 C no difería del utilizado por las K 100 más que en la nueva geometría de los dos tubos frontales de anclaje del motor, que al faltar el primer cilindro, se habían desplazado hacia atrás. La K 75 demostraba tener un motor algo falto de carácter, pero dotado de

una amplísima y siempre muy favorable banda de utilización.

Prácticamente el 80% de su par máximo se encontraba a tan sólo 3.000 r.p.m. La respuesta era siempre llena y utilizable incluso en marchas largas, 4.<sup>a</sup> y 5.<sup>a</sup>, desde 2.000 r.p.m. A medio régimen, sobre las 5.000 r.p.m. giraba redondo, asegurando además consumos muy reducidos y aunque no contaba con brillantez al estirar marchas por encima de 7.500 r.p.m. aseguraba siempre una excelente motricidad y una agradable forma de traccionar sin vacíos de respuesta a ningún régimen, lo que hacía muy productiva y satisfactoria su utilización en carretera.

La K 75 C demostraba una personalidad bien diferente a una K 100. Para empezar, con su motor tricilíndrico con cigüeñal calado a 120° y después de hacer muchos experimentos con árboles contrarrotantes, en esta K 75 desaparecían las vibraciones y como consecuencia de ello los silentblocks y los contrapesos de manillar que necesitan las K 100 para, sólo en parte, disimularlas.

Manteniéndose sin cambios las dimensiones generales de la moto, con la misma longitud total (2.220 mm.) (1.516 mm.), entre ejes y altura de asiento 810 mm., la eliminación de un cilindro representaba también una considerable ganancia de peso en el motor, 11 kg., que desaparecían literalmente de las manos, pues gravitaban sobre la parte frontal de las K 100. De esta forma, la K 75 C era la K más manejable probada hasta la fecha. BMW no había lanzado una 750 para competir en prestaciones con las japonesas, pero como había hecho ya con las K 100, delimitaba una nueva parcela de mercado

para ella a salvo y al margen de cualquier competencia «directa». La K 75 era otra cosa. La misma idea que la demostrada y bien aceptada de la K 100, pero más asequible por precio, manejabilidad y motor.

## Por orden

En el equipamiento de la K 75 C, que es indispensable referencia para poner un poco de orden entre las nuevas K 75, teníamos una horquilla, con puente de unión entre botellas, de tacto algo blando, pero muy confortable en carretera. El recorrido era (y es) largo, 185 mm., el mismo de las K 100.

En la parte trasera no había tampoco modificaciones, el mismo monoamortiguador de las K 100 colocado de forma convencional, con reglaje por muelle en tres posiciones y con recorrido de 110 mm. La suspensión trasera de la K 75 C demostraba el mismo comportamiento que en las K 100. Sin un amortiguador de gran calidad en un sistema que no es progresivo, se conseguía un compromiso muy aceptable para todo uso, pero contando siempre con una respuesta demasiado seca y poco absorbente en carretera con baches, en el tramo final de recorrido de esta suspensión. La K 75 C, una letra que hacía referencia a Cockpit, nos sorprendía un poco con su carenado anclado directamente a la horquilla. Esperábamos que por esto fuese responsable de un mal comportamiento, pero no perjudicaba a esta BMW, al contrario demostraba una considerable eficacia dando buena protección a pesar de sus reducidas dimensiones.

Buscando el superar una conducción puramente turística, que encajaba a la perfección en esta BMW, y aprovechando las posibilidades de su motor en una conducción más deportiva, encontrábamos, sin embargo, excesiva ligereza en su tren delantero, que propiciaba algunos bailes en curvas de 140/150 km/h. y peores sensaciones, bruscas sacudidas al encontrar en nuestro camino a velocidades superiores, o inferiores pero en aceleración, badenes, uniones de asfalto o baches que favoreciesen el aligeramiento frontal.

Nos quedamos algo preocupados, pero sólo hasta que BMW incorporó en sus K 75 S que ya estaban a punto de llegar a nuestro país, en las K 75 C de nueva fabricación y en las que ya se habían vendido, sin cargo, el Fluidblok, que una vez probado nos demostraba que ponía punto final a la nerviosa, sensible y ligera dirección de la K 75 C. El pequeño ingenio construido en goma y con fluido de silicona, aparentemente muy simple, se incluía en la pipa de dirección, siendo atravesado por el eje de la misma, y controla-

## BMW K 75- 175 S Special

ba en movimientos de muy poca amplitud, donde nace el shimmy, las malas y negativas tendencias vistas en las K 75 C.

La única prueba exterior y visible de la presencia del nuevo Fluidblok estaba en dos pequeños tornillos de cabeza hexagonal en la pipa de dirección de las K 75 y allí rápidamente mirábamos, encontrándolos, cuando tiempo después, en mayo de 1986, probábamos la K 75 S, la evolución hacía una faceta más deportiva de la K 75 C. En la clase de las 750, está versión S venía a ser directamente lo que fue la K 100 RS entre la 1.000 de BMW.

Por lo tanto, lo primero necesario era un carenado que asegurase buena protección, sin obligar a forzar la postura en viaje largo, y anclado directamente al chasis. Después se modificaban cuatro puntos más a partir de la versión «C». Llanta trasera de 17" para montar neumático más ancho, 130-90, en lugar del 120-90 sobre llanta de 18" de la «C»; manillar plano y muy estrecho, de 620 mm. entre puntas, contra los 710 mm. de la K 75 C, los 690 mm. de la K 100 RS o los 730 mm. de la K 100.

Finalmente dos puntos importantes: BMW modificaba el hidráulico de la horquilla, recortando su desplazamiento hasta 135 mm. De esta forma desaparecía en gran parte el tacto habitual de horquilla BMW, demasiado muelle, demasiado blanda, poco retenida y de muy amplia oscilación. La nueva horquilla demostraba ahora ser sensiblemente mejor en carrera para una conducción más agresiva y sin perder apenas nada de confort de marcha. El disco trasero se incluía en la K 75 S como equipo de serie en lugar del tambor de la «C». Era la última mejora de una BMW 75 que proclamaba mejores prestaciones y también, claro está, precio más elevado.

A pesar de una amortiguación trasera que seguía sin gustarnos especialmente, encontramos en la K 75 S una doble y sana estabilidad, mejor que la «C» con mas aplomo gracias a su mayor peso frontal. La «S» de Sport estaba en parte justificada, aunque se hubiera agradecido también una mayor potencia en su freno delantero.

Sin embargo, la K 75 S que no modificaba motor, no era en la práctica más rápida que la K 75 C. La ventaja en aceleración sobre 400 metros era incluso para la menos deportiva. 13" 2 para la C, 13" 7 para la S.

En velocidad punta, la K 75 S batía aunque sólo por un km/h., a la K 75 C; 199 km/h., frente a 198 km/h. Sutil diferencia.

La diferencia de peso que había entre una y otra moto, localizada en un solo y alto punto, el carenado y sus anclajes hacía que la K 75 S, de 235 kg. se mostrase más

estable, pero también menos ágil, menos manejable, que la K 75 C de 228 kg.

Al margen de sus prestaciones, cifras de poco relieve comparadas con las de las 750 japonesas, que tienen su barrera a batir situada mucho más alta, en los 240 km/h., las K 75 no salían de sus pruebas con complejo de inferioridad.

Al contrario, desde un principio defendíamos la idea de que las K 75 representaban algo así como un soplo de aire fresco en un mundo agobiado por el continuo bombardeo de motos japonesas siempre más rápidas, más sofisticadas y más racing que las anteriores.

Como ya se había demostrado con las K 100, las K 75 tenían una filosofía bien diferente, eran motos de hoy y también de mañana. Sin cambios. Motos para todo, confortables, amistosas, prácticamente más que ninguna otra superbike para recibir un pasajero, sencillas, sólo quizá un poco altas, y listas para incorporar una completa gama de accesorios BMW de mucha calidad. Pensando en típicos argumentos favorables que siguen siendo válidos, como cardán, fiabilidad, servicio, duración del modelo. En los nuevos apartados por las K, por chasis, motor o rueda trasera de fácil y rápida accesibilidad, en el buen valor que siempre mantienen en el mercado de segunda mano y en lo impermeables que son a los cambios de moda, resultaba muy fácil hacer encendidos elogios de las K 75, y éstos no se apagaban porque en el otro plato de la balanza pusieramos aspectos negativos como frenos poco enérgicos y potentes falsos puntos muertos que se encuentran a veces en su cambio, los algo insoponibles especialmente en las 750 silbidos y zumbidos de su motor, la nube blanca de humo al arrancar después de usar el caballete lateral, la falta de bloqueo central o la ausencia en las versiones deportivas de una culata de 16 válvulas que diese más carácter a sus motores. Tampoco por mantener un amortiguador trasero que cumple sin más cuando se tiene sólo como «extra» un Nivomat que para turismo va mucho mejor. Las K 75 reforzaban la opción de BMW en el mercado de las superbikes, donde las hay más rápidas, más ligeras, más manejables, menos voluminosas, pero donde ninguna dura tanto en el mercado y con tan buena salud como las «K».

### El nuevo estilo

Con la nueva versión de la K 75 S, la «Special», y como hemos dicho al principio, BMW no aporta nada fundamental que no conociésemos. Sus características son idénticas. Todo lo que dijimos de la S sirve perfectamente para la

Special que completa la oferta 75 por arriba.

Por abajo se confía en la básica, que lo es aún más que la K 75 C que también se mantiene a la venta. Por lo tanto parece que lo primero que se puede pensar es que algo le habrán quitado a la versión «C» para hacerla más básica, económica. Hablando de coches esto podría significar que te puedes encontrar con asientos baratos, sin apoyacabezas, y hasta sin espejo de cortesía, con terminación justa, sobria y espartana. El caso de esta BMW no ha sido así, o al menos está tan bien disimulado y estudiado que no lo parece.

Tomando como referencia a la K 75 C ha desaparecido el carenado frontal, pero nada más, y a cambio se han recibido compensaciones materiales, portabultos sobre el colín, terminación en negro de la tapa de culata y «espirituales» con un nuevo estilo. ¿Cómo se ha conseguido? No creo que haya que insistir mucho sobre ello. A la vista está. Color negro con filetes naranjas, asiento naranja, faro al aire, sin fea carcasa tipo K 100 básica, con cromados de calidad, en el faro, portabultos, escape y dos detalles algo extraños para venir de BMW. Las tres bobinas Bosch, que son Made in Spain, con vistosos terminales rojos, están sin cubrir, como orgullosas de su origen, y los dos adhesivos de 750 c.c. brillantes y vistosos, ¡qué licencia frente a tanta sobriedad habitual!, en los laterales. Esta K 75 parece la inconformista de la familia «K», una post-moderna, que de todas formas en ninguna otra marca llamaría la atención con sus discretos excesos. Por lo demás, la nueva K 75 es exactamente igual que la K 75 C y esto significa horquilla larga, tambor de freno, manillar ancho. Ninguna de las dos versiones económicas monta de origen como ocurre en las versiones S el reloj, horario digital, pero todos los demás instrumentos y conmutadores son comunes.

El color negro de la versión básica reduce notablemente las dimensiones hasta el punto que la nueva BMW parece claramente más pequeña que las otras K 75 y 100, pero es sólo una ilusión óptica, si que midiendo exactamente igual y con 1,70 se sigue llegando al suelo algo justo. La ausencia de carenado probablemente gustará a muchos, a los que viajen por carretera por debajo de 150/160 km/h. de cruce. A partir de esta velocidad el placer del aire en el cuerpo termina y empieza el dolor de cuello y los padecimientos, sin contar con el frío y el agua que recibes directamente.

Por manejabilidad y con algunos gramos menos en las manos al desaparecer el carenado de la versión C, la nueva BMW negra y naranja es la más manejable, ágil y diverti-

da K probada hasta la fecha. En ciudad supera con mucho a la S de manillar pequeño y más peso.

### Al completo

A la hora de terminar estas líneas faltan 48 horas para que BMW Ibérica presente a sus concesionarios en el circuito de Jerez toda la nueva gama de modelos para este año.

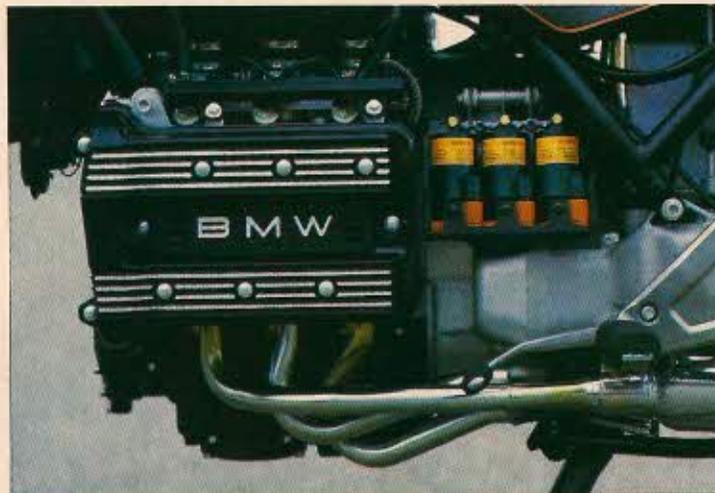
Lo más revolucionario ya lo acabamos de conocer en esta versión básica que busca un público más joven. La K 100 LT también hará concesiones pero de otro tipo en busca de una mayor lujo y confort adaptándose a los gustos que se marcan en América. Por lo tanto un año más y van cuatro, las K siguen adelante con muy pocos cambios. Imperturbables, estas K siguen viendo pasar el tiempo, como si hubiesen bebido en la fuente de la eterna juventud. Las pocas diferencias que se introducen están dirigidas, después de haber asegurado ya una clientela fiel y segura, en la ampliación de la oferta para tratar de ampliar la base de su pirámide de consumidores. Estas dos nuevas K 75 van a servir muy bien para ello, especialmente la básica, con la que se marca el extremo inferior de precio dentro de las K de BMW.

Augusto MORENO DE CARLOS  
Con la colaboración  
de Luis Manuel GARCIA  
Fotos: Emilio JIMENEZ

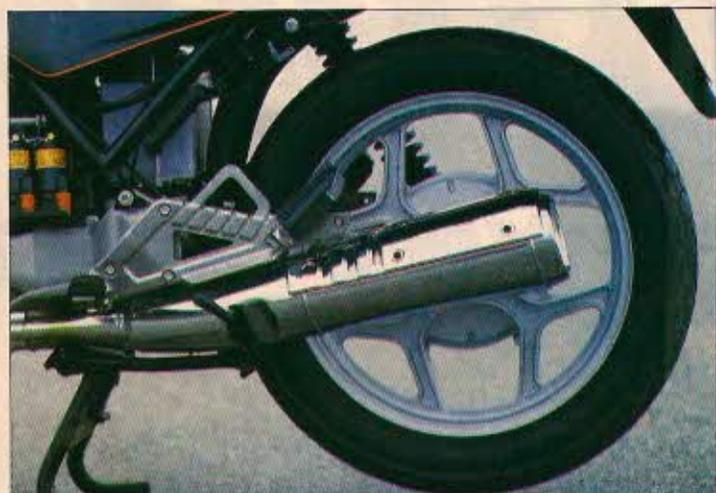
### FICHA TÉCNICA

#### BMW K 75 Base (BMW K 75 S Special)

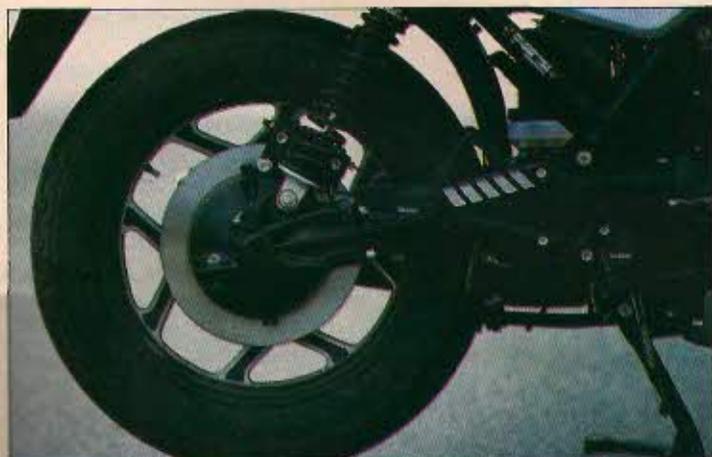
**Motor:** Tres cilindros en línea, cuatro tiempos, refrigerado por agua.  
**Distribución:** Dos válvulas por cilindro, doble árbol, mando por cadena.  
**Dímetro por carrera:** 67 x 70 mm.  
**Cilindrada:** 740 c.c.  
**Compresión:** 11:1.  
**Carburadores:** Inyección electrónica Bosch LE Jetronic.  
**Encendido:** Electrónico.  
**Batería:** 12V/20A.  
**Cambio:** Cinco velocidades.  
**Transmisión primaria:** Engranajes.  
**Embrague:** Monodisco en seco contrarrotante.  
**Transmisión secundaria:** Cardán.  
**Chasis:** Tubular, doble cuna interrumpido.  
**Motor portante:** Tubos redondos de acero.  
**Suspensión delantera:** Barras, 41,4 mm. Recorrido: 165 mm. (135 mm.). Reglajes: ninguno exterior.  
**Suspensión trasera:** Mordibrazo, Monomortiguador Bilstein. Recorrido: 110 mm. Reglaje: precarga de muelle en tres posiciones.  
**Rueda Delantera:** Llanta: 2,50 x 16". Neumático: 100-90 H 16 (V18).  
**Rueda trasera:** Llanta: 2,50 x 18" (2,50 x 17"). Neumático: 120-90 H 18 (130-90 V17).  
**Freno delantero:** Doble disco Brembo 285 mm. Pinzas simple pistón.  
**Freno trasero:** Tambor (Disco) Brembo. Pinza simple pistón. 285 mm.  
**Longitud total:** 2.220 mm.  
**Distancia entre ejes:** 1.510 mm.  
**Anchura máxima:** 900 mm. (810 mm.).  
**Altura asiento:** 810 mm.  
**Peso (llenok):** 228 kg. (235 kg.).  
**Capacidad depósito:** 21 litros.



Sólo la versión básica lo incluye de serie. Portabultos, cromado sobre el colín. Motor en negro para la versión básica (no incluido cambio y cardán) y un detalle extraño pero que da cierta alegría, las bobinas, Bosch, «Made in Spain» al aire, y no te preocupes las hemos mojado a conciencia y no pasa nada.



La placa protectora del silenciador ha sido cromada en la K 75 básica, un detalle también exclusivo de este modelo. El cuadro de relojes y los conmutadores se mantienen sin cambios. El reloj digital sólo lo equipa de serie la versión Special (y la S).



Todo negro en la S «Special» y un detalle más importante, freno, de disco trasero, una ventaja sobre el tambor de la básica o la «C». Las manos no resultan protegidas pero la alta cúpula del carenado de la Special (idéntica a la de la versión S) garantiza que viajarás con poco frío y viento sin necesidad de forzar tu postura.

#### Precios en los dos extremos

K 75 Base .....	1.130.500
K 75 C .....	1.197.000
K 75 S .....	1.356.000
K 75 S Special .....	1.423.100

Por precio y equipamiento las dos nuevas BMW K 75 se sitúan en los extremos inferior y superior. La K 75 básica competirá en precio con las 600 japonesas, la K 75 S Special con las 750, y su precio es más alarmante estando muy por encima del de una BMW K 100, la exclusividad se paga muy cara. El mayor inte-

rés radica desde luego en la versión Base con la que se amplían las posibilidades de llegar a una K. Ya hay más de medio millón de diferencia entre la más cara 1000 y menos cara 750 de BMW.

**Nota:** Estos precios no incluyen transporte, seguro ni gastos de matriculación.