



peseta, han puesto la BMW en 440.000 pesetas.

Defectos de acabado, de pintura y de detalle se pueden perdonar en motos que valen casi 100.000 pesetas menos, pero en una BMW no. Pero como comentamos en nuestro ensayo a fondo de la R 45, la BMW tiene el nivel de acabado que tenemos derecho a esperar en una moto de su precio. La BMW ya ha desbancado a la Guzzi V 50 como la medio litro de calle más cara.

La R 45 que aparece en estas páginas es la misma que probamos hace cuatro meses en MOTOCICLISMO Extra. En general, las BMW necesitan más tiempo para soltarse del todo durante el rodaje que algunas otras máquinas. Si esta moto ha rendido un par de CV más en banco será porque ya está completamente rodada, correctamente carburada y perfectamente puesta a punto en los talleres de BMW.

Pero no se puede esperar más de ella, y para muchos motociclistas tranquilos que prefieren la robustez y la larga vida mecánica a los motores más apretados de las motos deportivas, no hace falta más.

BMW R-45

La más pequeña de los boxer de la fábrica alemana es una moto 100 por 100 rutera, de consumo reducido a pesar de su considerable peso, pero con una relación peso/potencia que implica una desventaja en prestaciones con respecto a otras motos, como la Morini, la Guzzi y la Sanglas-Y, cuya potencia es semejante.

De todas las motos de nuestra prueba, la BMW fue indudablemente la mejor acabada y posiblemente la más cómoda en carretera. Aunque no tiene pretensiones deportivas, su estabilidad en el Jarama fue excelente. Siendo una moto relativamente corta entre ejes (igual que la Guzzi), la BMW es fácil de llevar en curvas cerradas y más todavía en una serie de curvas enlazadas.

El uso de un amortiguador de torsión en el carden ha hecho mucho más agradable la conducción de esta pequeña BMW en comparación con sus hermanas mayores. El disco delantero y tambor trasero ofrecen un frenado superior a algunas motos más ligeras que llevan tres discos.

Aunque los habituales conductores de las BMW de gran cilindrada no se encontrarían a gusto con la respuesta de este motor desde pocas r.p.m., en comparación directa con las demás 500 c.c., la BMW ofrece bajos adecuados y una curva de potencia progresiva. Es una moto fácil de llevar y muy ágil en tráfico y en curvas cerradas.

Una vez queda claro que la BMW es una rutera sin prestaciones brillantes, vemos que la R45 puede servir perfectamente para viajes largos. De todas las motos de nuestra prueba, es la que ofrece mayor comodidad al pasajero, y es suficientemente grande como para llevar equipaje y maletas tipo Krauser sin problemas de espacio.

Su punto débil, sin embargo, sigue siendo su peso en seco de 182 kg. Los 34 CV que salieron en banco nos sorprendieron un poco, porque la bella alemana simplemente no puede mantener en carretera o circuito al ritmo de motos de potencia semejante. Pero entre una Guzzi V50 y la BMW hay más de 17 kg. de diferencia.

Como decíamos en nuestra «prueba a fondo» de la BMW, para un piloto sensato que se conforma con una velocidad de crucero cómoda (para el motor) entre 125 y 130 km/h reales, la BMW ofrece cardan, belleza, acabado y una atención al detalle que ninguna de las motos de nuestra prueba, con la única excepción de la Guzzi V 50, puede ofrecer.

Así, la R 45 tiene un carácter único que hace difícil una comparación definitiva aún en una prueba totalmente comparativa como la nuestra.

Hace unas semanas, la BMW se vendía por un precio ligeramente inferior al de la Guzzi V 50, pero nuevos ajustes en el valor del marco alemán en relación con la

CUALIDADES

- Máxima comodidad en carretera.
- Buenos frenos.
- Consumo muy bajo.
- Acabado y atención a los detalles.
- Poco ruido.
- Vibraciones reducidas.

DEFECTOS

- Relación peso/potencia.
- Balanceo al acelerar desde ralenti.

FICHA TECNICA

BMW R 45

Motor: bicilíndrico con cilindros opuestos, cuatro tiempos, árbol de levas en el cárter con distribución por varillas y balancines. Cárters divididos verticalmente. Culatas de aluminio.

Cilindrada: 473 c.c.

Diámetro/carrera: 70 x 61,5 mm.

Relación de compresión: 9,2:1.

Carburadores: Dos Bing V 64 de 32 mm.

Transmisión: primaria por engranajes y secundaria por cardan.

Caja de cambios: cinco relaciones: 1.^a, 4,40; 2.^a, 2,86; 3.^a, 2,07; 4.^a, 1,67; 5.^a, 1,50.

Embrague: monodisco en seco con resorte de membrana 160 mm.

Encendido: batería 12 voltios, platinos, bobinas y alternador.

Frenos: freno de disco BMW perforados de 260 mm. delante, y freno de tambor BMW de simple leva de 200 mm. detrás.

Bastidor: doble cuna cerrada.

Peso en seco: 205 kg. (según fábrica).

Potencia máxima: 35 CV a 7.250 r.p.m. (según fábrica).

Suspensiones: delante, horquilla y detrás, amortiguadores de tres posiciones.

Fabricante: BMW Motorrad GmbH, Munich, Alemania Occidental.

Importador: BMW S.A. Española, Madrid.