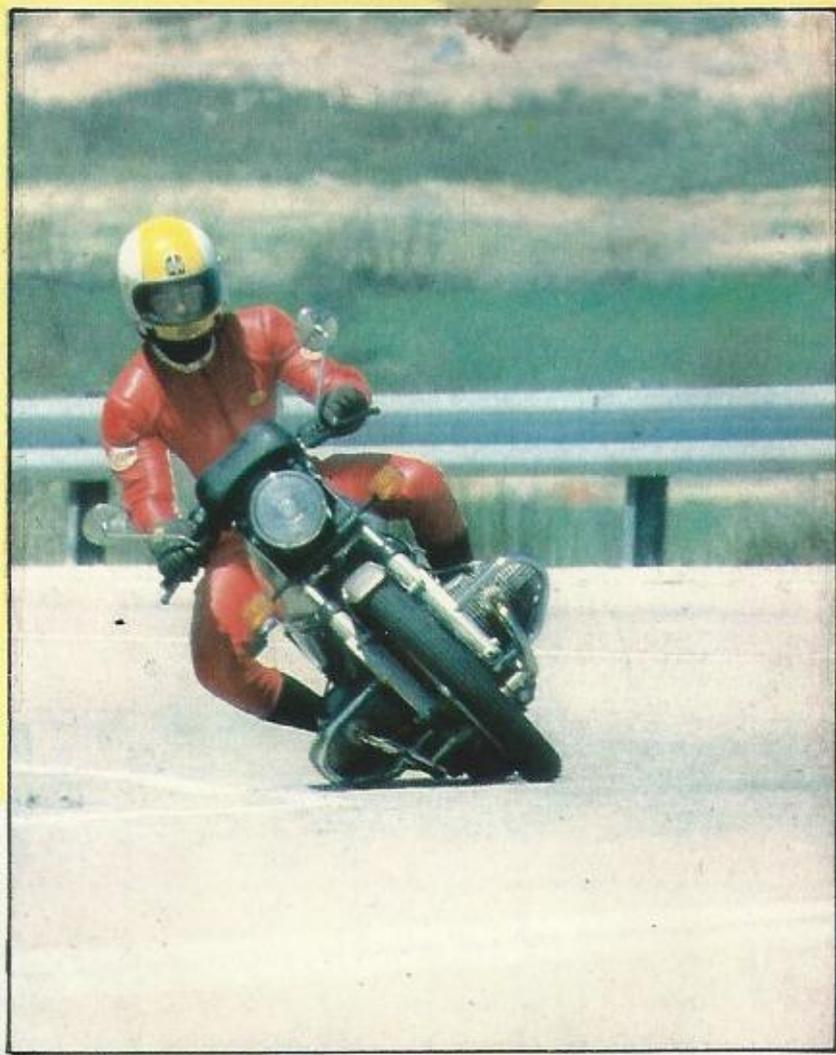
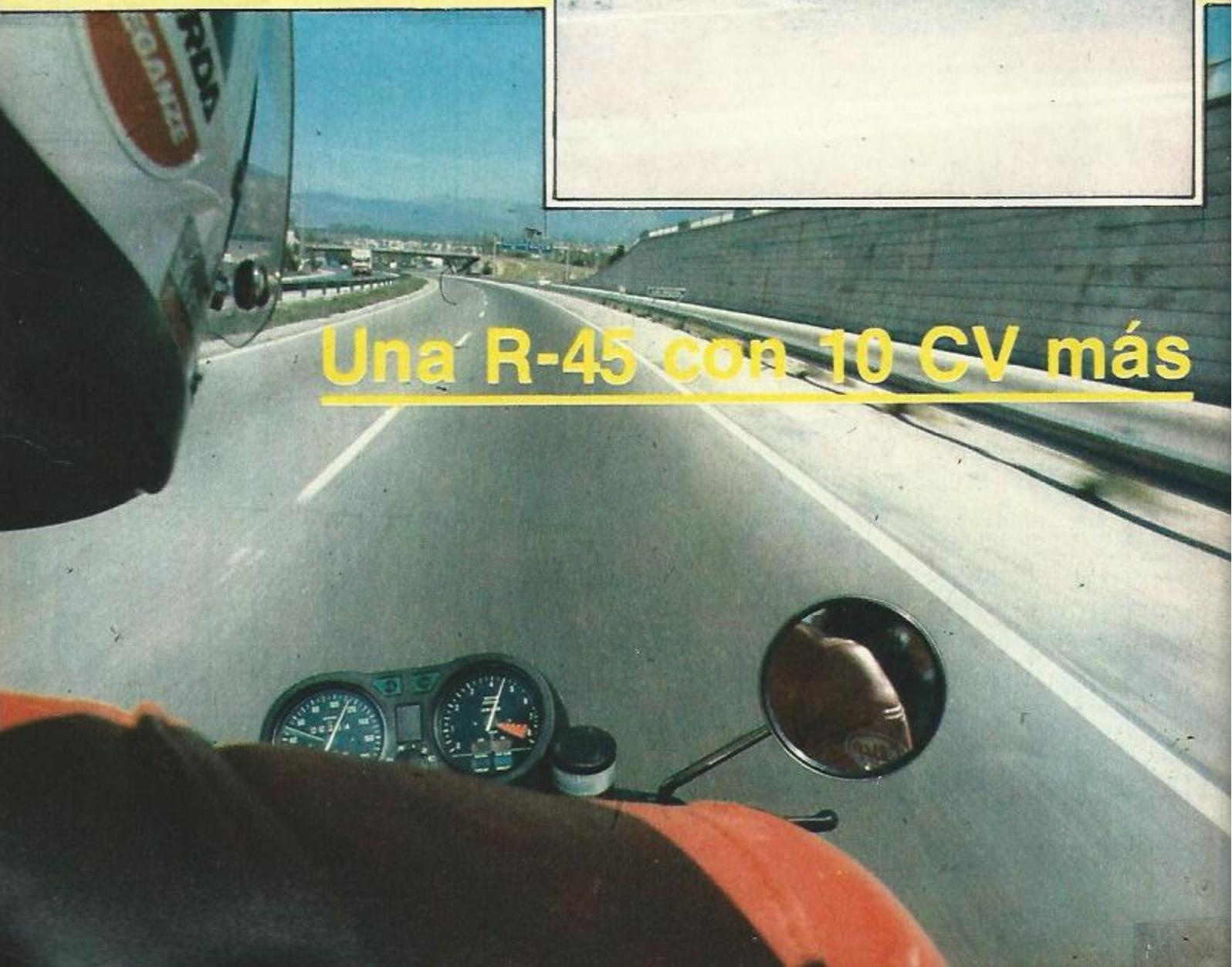


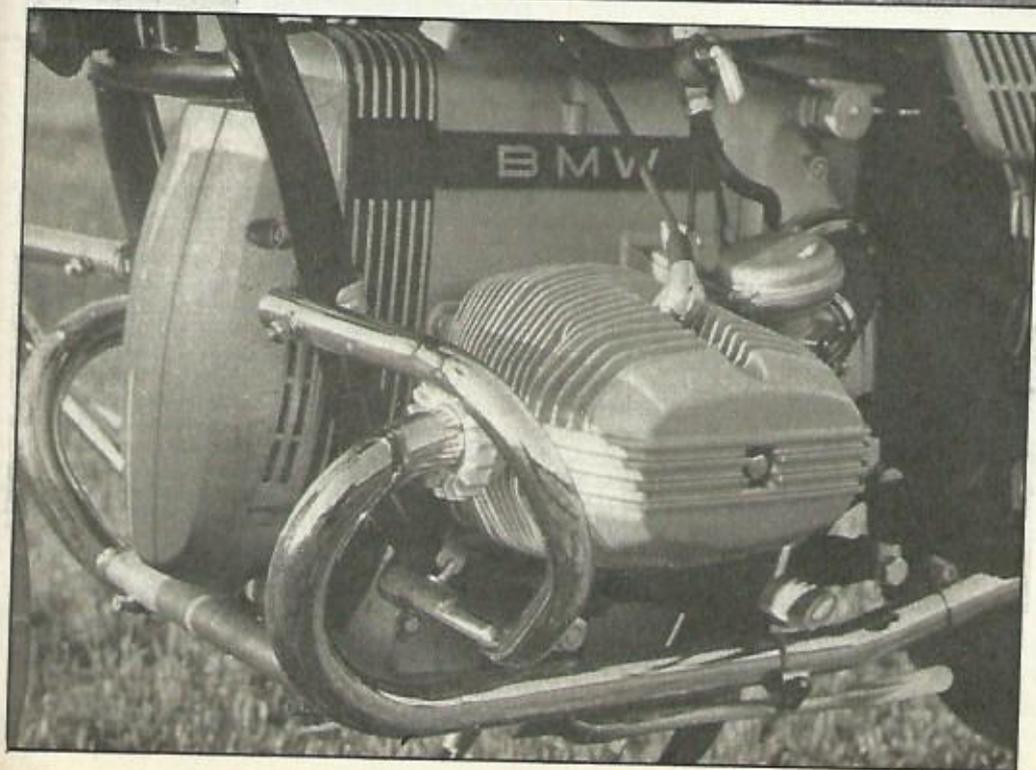
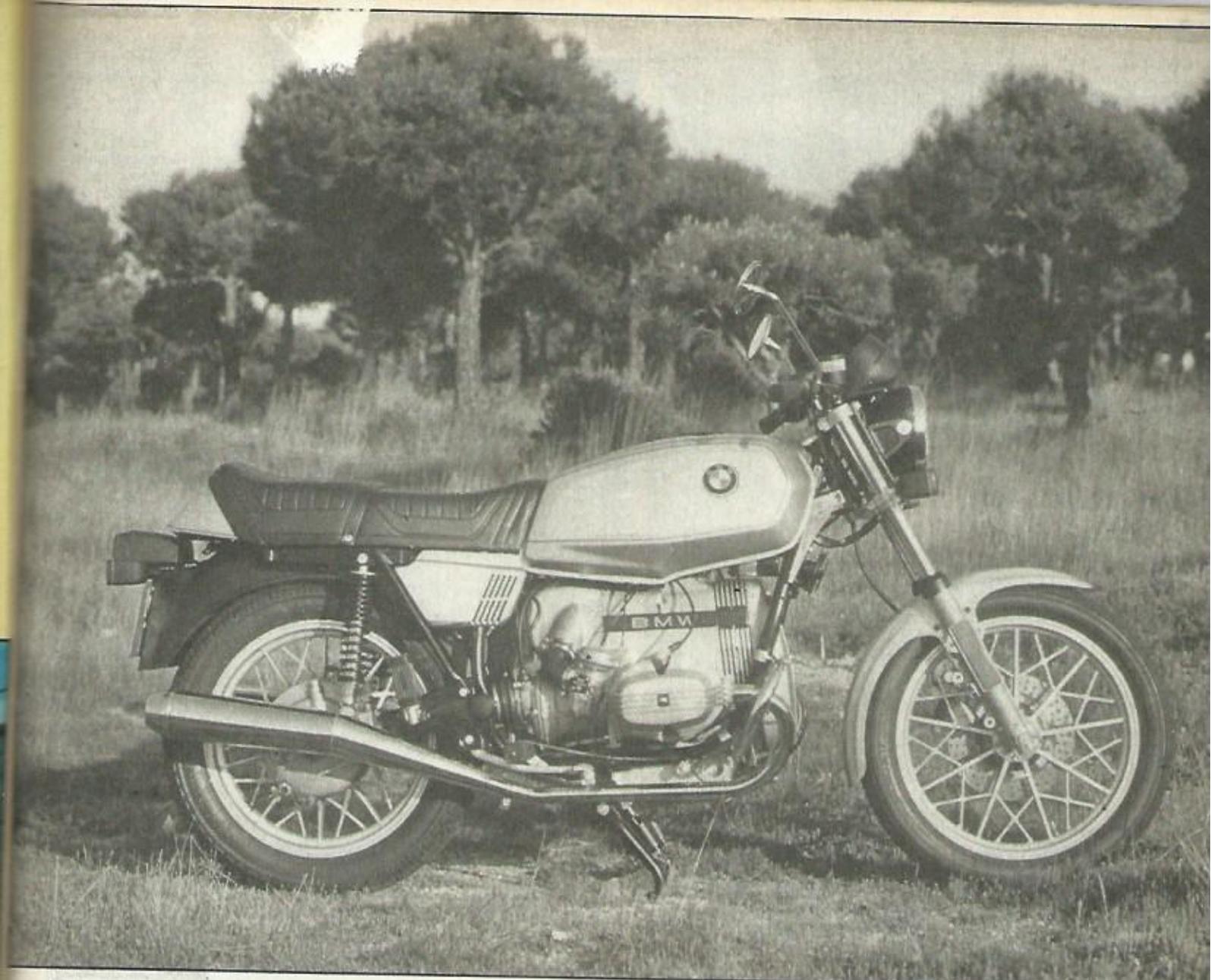
en prueba

BMW R-65



Una R-45 con 10 CV más





Exteriormente, la R-65 se diferencia de la R-45 únicamente en dos pequeños adhesivos colocados en las placas laterales, que en la moto de nuestra prueba faltaban haciéndola por lo tanto muy difícilmente identificable.

El motor tiene una cilindrada exacta de 649,6 c.c. Con la misma carrera, 61,5 mm., se ha aumentando el diámetro hasta 82 mm. La potencia, según fábrica, es de 45 CV.

EN junio de 1978, en Obertsdorf, cerca de la frontera austro-germana, eran presentadas las nuevas y pequeñas bicilíndricas de BMW. La R-45 hace ya tiempo que rueda por nuestras carreteras. La R-65 se ha hecho esperar un poco más, pero con su aparición se completa la nueva y extensa gama BMW en nuestro país. Cada moto tiene un cliente particular y va destinada a un público específico. Público que siempre queda seleccionado por su distinta valoración de características técnicas, prestaciones y, como no, precio. La BMW R-45 es una moto en la que las principales cualidades BMW se han mantenido, pero que, desde el principio, ha debido cargar sobre su imagen con un calificativo: el de ser lenta. Se ha eloc-



¡ NO BASTA PROMETER !

SOLO TU JUICIO PUEDE SER VERDADERAMENTE OBJETIVO SOBRE LAS CARACTERISTICAS EXCLUSIVAS DE NUESTRO CASCO



Nuevo EASY RIDER, un modelo que ha superado ampliamente todos los test de homologación. Homologado E22 de Ginebra, de acuerdo con el Ministerio de Industria y Energía.

Homologado también por la R. F. M. E.

— Triple calota interna para un mejor absorbitamiento del golpe.

— Mejilleras intercambiables para una mejor adaptabilidad.

— Sobrecosidos en el interior para garantizar un mejor confort y una mayor aereación.

— Visera incorporada al casco apertura regulable independientemente a la velocidad del viaje.

— Indispensable en invierno cuando las viseras se empañan y en verano cuando el calor hace sentir la necesidad de un poco de aire.

DISTRIBUIDO POR:

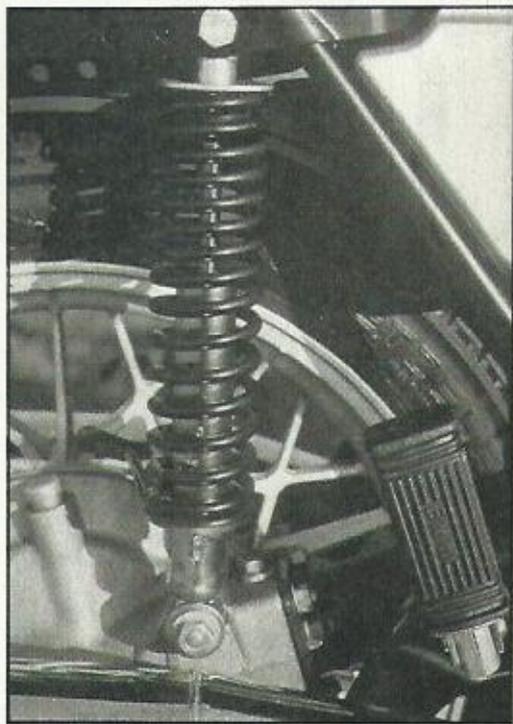
GARIBALDI
EQUIPMENTS

Sicilia, 174-176
Teléfono 245 63 05
(3 líneas)
BARCELONA

BMW R-65

giado su belleza, estabilidad, manejabilidad, confort, etc. y han sido pocos los inconvenientes encontrados, pero entre ellos está su falta de «punch» en aceleración y su corta velocidad punta, que se traduce en una contenida velocidad de cruce para hacer aquello para lo que está pensada la BMW: viajar. La bella y compacta R-45 ha sido calificada, con la afilada lengua británica de la revista Motor Cycle, como un «sostido caracol». Con su relativa lentitud, comparada con motos de similar cilindrada, con su falta de agresividad, la R-45 ha encontrado sin embargo un cliente fiel.

Con la horquilla delantera, los amortiguadores traseros definen y dan la típica personalidad ratera de las BMW grandes a la pequeña R-65. Para cualquier carretera y cualquier conducción, el compromiso entre confort y estabilidad conseguido es óptimo.



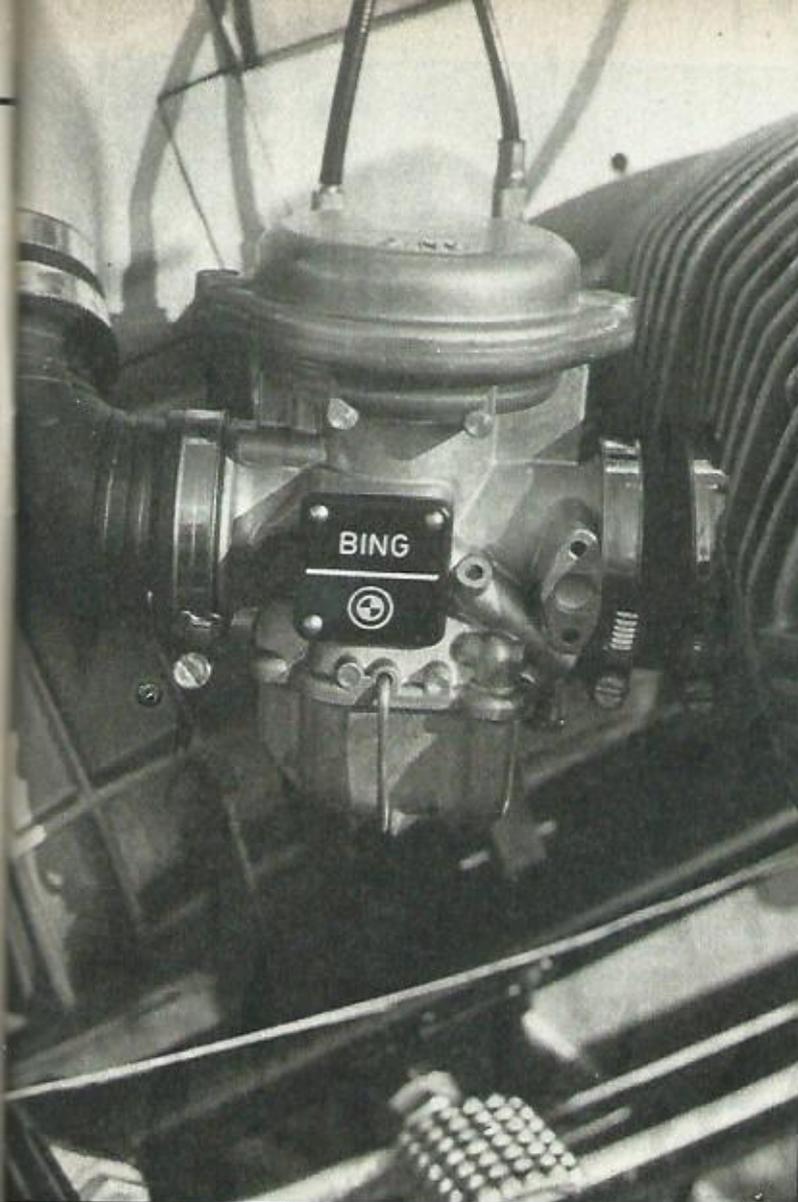
Aquel que quiera disfrutar de las personalísimas sensaciones de una BMW y que, o bien no hace viajes de largo alcance, o simplemente se conforma, aún en estos casos, con una velocidad de cruce no superior a 125 km/h. La R-45 ocupa el peldaño inferior en la escala BMW por cilindrada, prestaciones, y sobre todo precio. Es una alternativa «económica» para entrar en el mítico y legendario mundo BMW. Y para entrar con una moto que, por su comportamiento general, no tendrá que envidiar a sus hermanas mayores más que en el apartado de las prestaciones puras. Con la R-65 se abre una nueva posibilidad: la de disfrutar de las cualidades de la R-45 pero con 167,6 c.c. más, con 10 CV. extra, que hacen de la R-65 una moto ágil y rápida en carretera, mucho más válida para una utilización mixta en la que incluimos viajes tan largos como se quiera, y la conducción deportiva, que por estabilidad, motor y peso, puede dar grandes satisfacciones al futuro poseedor de una R-65. La R-65 no es

ni mucho menos un «sostido caracol», sino una moto capaz de una velocidad punta de 170 km/h. reales, que mantiene con facilidad un cruce de 140 km/h. y que, aún sin ser un tiro, garantiza unas buenas aceleraciones: 14,9 seg. en los 400 metros. Respecto a la R-45 la única diferencia está en el motor, una diferencia que es tan apreciable por otro lado como la diferencia de precio entre un modelo y otro: 100.000 pesetas separan la R-45 de la R-65. Puede parecer mucho para una diferencia de diámetro de los cilindros, pistones y otros carburadores de mayor difusor, simplemente, pero no

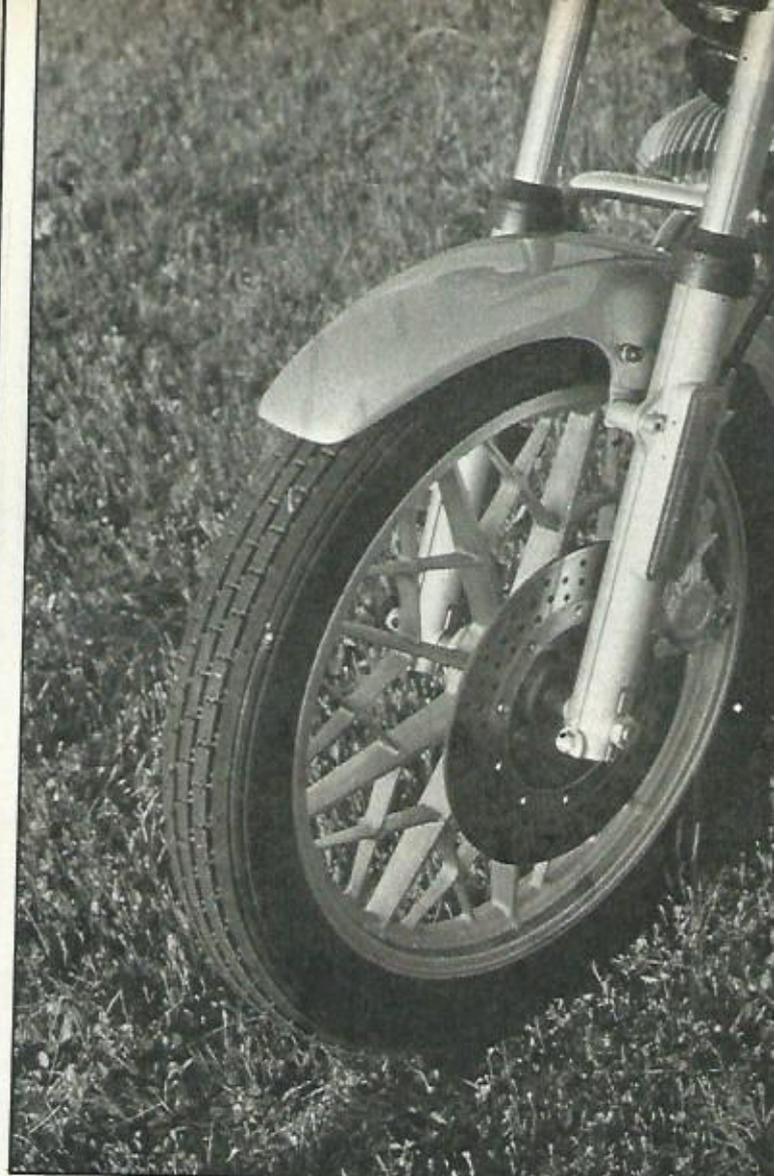
hay que olvidar que a pesar de ser externamente idénticas, la personalidad de la R-65 es radicalmente distinta a la de la R-45.

45 CV. PARA EMPUJAR EL MISMO PESO DE LA R-45

La cilindrada de 649,6 c.c. de la R-65 se ha conseguido conservando la carrera de 61,5 mm. de la R-45 y aumentando el diámetro hasta 82 mm. Los carburadores siguen siendo unos Bing, pero ahora con difusor de 32 mm. en lugar de 28 mm. El resultado, según datos de fábrica, es una diferencia de 10 CV. a la rueda. Ahora son 45 CV. los que empujan alegremente 200 kg. (con el depósito lleno) los mismos que antes, en la R-45, se movían perezosamente con sólo 34 CV. (La potencia dada por BMW para la R-65 es de 45 CV., mientras que para la R-45 se dan 35 CV., pero en la prueba en banco durante el ensayo comparativo de las 500, MOTOCIC-



Los dos carburadores siguen siendo Bing, pero, en la versión 65, el difusor es de 32 mm. en lugar de los 28 mm. de la R-45.



A pesar de su tacto extraordinariamente suave, la horquilla delantera, responsable en gran medida del confort BMW, permite una conducción rápida y deportiva sobre cualquier piso. El freno delantero, un disco de 260 mm, resulta justo sin más para la R-65.

CLISMO N.º 600, obtuvimos la cifra anteriormente citada de 34 CV.). La relación peso-potencia de la R-65 es muy favorable, más que la de las 500 de nuestro mercado por ejemplo. La R-45 tiene un motor que gusta ser llevado alto de vueltas. Esta característica se mantiene en la R-65, pero con un motor que sale lleno desde 3.000 vueltas. El par máximo se encuentra en las 5.500 r.p.m. El régimen máximo se encuentra en las 7.250 r.p.m., y para avisar de ello, en el cuentavuelts (además de la clásica franja roja) cuando se rebasa este régimen se enciende una pequeña luz roja parpadeante. Con su embrague monodisco, y sobre todo al principio, resulta difícil arrancar sin dar pequeños saltos. Sin embargo, con un poco de práctica, nos acostumbraremos, consiguiendo que la salida desde parado en la BMW sea tan suave como su marcha por la carretera. Con la R-45, si se quería hacer una salida brillante, era preciso hacer patinar el embrague; con la R-65 esto ha quedado olvidado. Como decíamos antes, el motor empuja desde 3.000

vueltas, pero con una respuesta muy suave que no permite, en tercera, un adelantamiento rápido por ejemplo. Aún con más bajos que la R-45, la R-65 se parece a esta en la necesidad de cambiar con agilidad para mantener siempre el motor por encima de las 4.500 vueltas, punto en el que el bicilíndrico se encuentra siempre listo para responder instantáneamente a una brusca apertura de gases. La ausencia de vibraciones en marcha es prácticamente total. Sólo se acusa un pequeño y muy amortiguado temblorillo cuando la aguja del cuenta-vuelts nos indica 4.000 r.p.m. Pasado este punto, y antes del mismo, todo es perfecta carencia de sensaciones molestas en pies y manos. La desmultiplicación final es distinta a la R-45 en una conducción por carretera de trazado poco virado, o en autopista, podemos aprovechar una quinta marcha muy desmultiplicada. La cuarta se encuentra muy cerca (la velocidad máxima en esta relación es de 155,2 km/h. reales) facilitando el mantener siempre el motor alto de vueltas en

caso de adelantamientos y garantizando que la velocidad punta de 170,5 km/h. será fácilmente alcanzable sin que haya calda de vueltas apreciable al pasar de 4a a 5a. La tercera no está tan cerrada con las dos marchas anteriores, pero sí, con la segunda y primera, por lo que, en carretera sinuosa y retorcida, el escalonamiento se presta a una conducción ágil y deportiva.

Los «cleks» típicos de las BMW de series anteriores han desaparecido, pero el recorrido de la palanca es largo y es necesario marcar bien el tiempo de cambiar acompañando la palanca hasta la inserción de la velocidad. El tacto es exquisitamente suave y la posición de la palanca con respecto al reposapiés es la idónea.

Tan exquisitamente suave como el cambio, es el comportamiento del cardán, elemento temido por muchos, los «puros» que no quieren ver más allá de la cadena, corona y piñón. El cardán de la R-65, con su amortiguador de torsión, no llega a hacerse notar apenas. Sólo cuando vayamos en

un tramo de curvas en absoluta pérdida y reduciendo cuatro marrrrrhcchas seguidas al llegar a un ángulo para ganar unas décimas, sentiremos algo distinto a una cadena, pero nunca una reacción negativa y criticable. En una conducción normal presentamos el cardán, pero nunca era una sensación «cardánica» la recibida. Un cardán tiene muchos y conocidos argumentos favorables, es una moto de las características de la R-65, con el nuevo amortiguador de torsión, es un argumento favorable definitivo.

La BMW R-65, comparada con motos de su cilindrada como la Honda CB 650 four, con 183 km/h. de punta, por ejemplo, y 13,6 seg. en los 400 metros, no sale muy favorecida. Pero sus prestaciones son más que suficientes para permitir viajar tan rápido como generalmente haríamos con motos de mayor potencia y velocidad punta. Igual que en la R-45 sin grandes prestaciones de ser un tragamillas podemos sentirnos limitados por la respuesta del motor, con la R-65 no llegaremos a este extremo.

BMW R-65



Subir la R-65 al caballete central es maniobra muy simple. Bajarla no tanto, ya que éste queda en una posición muy vencida hacia adelante que obliga a un firme y decidido empujón. La pata de cabra se pliega automáticamente, un seguro para no olvidarla al arrancar, pero que convierte su uso en algo delicado para la integridad de la R-65.

En España, la R-65 está, por precio, más próxima a motos como la Laverda 1.200, Ducati Darmah (a la que supera) y Guzzi V1000, que a las más cercanas de cilindrada, las 500, las reinas de nuestro mercado. Con respecto a estas últimas, la R-65 bate a todas en velocidad punta, aunque sólo por décimas en el caso de la Benelli 500. Dentro de la gama BMW, la R-65 lima el áspero escalón que había entre la R-45 y la R-87 o la R 100 T. Pero es evidente que la R-65 será una moto escogida sólo por los que saben apreciar unos CV de más.

En la moto de nuestra prueba, la diferencia exterior entre la R-45 y la R-65 está, única y exclusivamente, que el pequeño adhesivo de las tapas laterales no estaba, haciéndola por tanto difícilmente identificable. El poseedor de una R-65 podrá dar sorpresas a más de un conductor de alguna 500 o de BMW R-45.

En nuestra prueba de consumo, mixto ciudad-carretera, sin pasar de 120 km/h., la R-65 dio un resultado de 6,3 litros a los cien kilómetros. Con este consumo y con la excelente capacidad del depósito, 22 litros, la autonomía sería del 349,20 kms. Un detalle que está completamente de acuerdo con el marado carácter de moto ratera de la R-65.

Volver a insistir sobre el acabado de la BMW parece ocioso. Lo mismo que sobre el confort, tanto del piloto como del pasajero, al que por las dimensiones del asiento se puede llegar a olvidar.

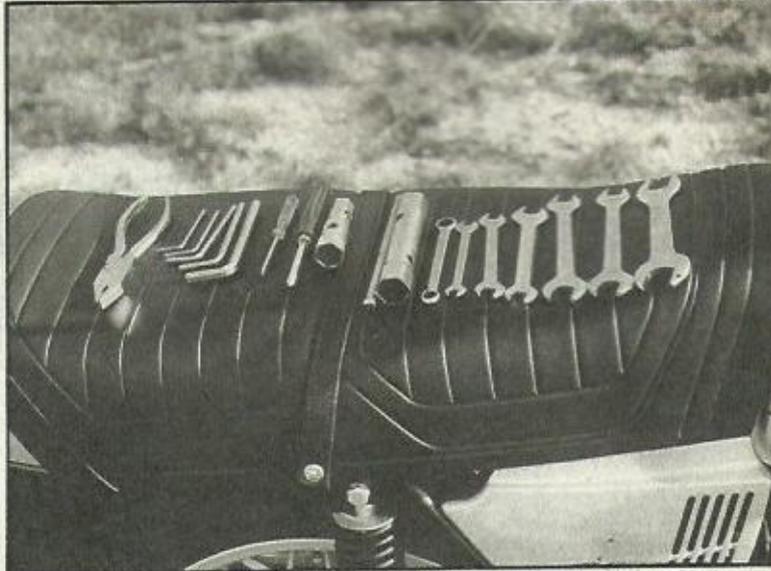
Además, podríamos llegar a ser pesados si explicásemos la perfecta distribución de los mandos e interruptores sobre el manillar, su fácil acceso, con un solo pero, el botón de la potente bocina. Por eso, antes de insistir más en estos apartados, perfectamente enjuiciados en la prueba a fondo de la R-45, pasaremos al comportamiento en carretera de la R-65.

MUY ESTABLE Y, SOBRE TODO, MANEJABLE

En conducción, en ciudad, la R-65 es mucho más ágil que la versión 45 gracias a su salida que permite ir siempre por delante del tráfico y con marchas más largas, sin necesidad de estirar las inferiores, por lo que los valores de consumo, a pesar de la mayor cilindrada, pueden ser mantenidos similares a los de la R-45. La anchura total de la moto ha sido reducida en las R-45 y R-65, pero los dos cilindros siguen estando ahí, tan tumbados como siempre. Y en espesos embotellamientos, con pasos y adelantamientos con «jabón», a escasos centímetros de las portezuelas de los coches, conviene recordarlo. Sin embargo, tomar la medida a los cilindros, 58 mm menos sobresalientes que en la serie 7, es todavía más fácil que lograr el tacto del embrague para evitar los molestos saltos de canguro que, al arrancar de un semáforo, suelen dar los recién llegados al mundo BMW.

Una vez fuera de la ciudad, en carreteras Redia, y en curvas amplias y rápidas (que ahora con la R-65 pueden serlo más que con la R-45), la estabilidad es excelente. No hemos apreciado torsiones en chasis ni basculante, que, con más caballos, quizás hubieran surgido. Pero el compromiso de potencia rigidez conseguido hace que la trayectoria en curvas rápidas, a pesar de estar onduladas y entrar en marchas largas con poca tracción, sea siempre limpia y sin vacilaciones debida a movimientos cimbreantes.

El conseguir este comportamiento con el mórvido, fuelle y superabsorbente tacto de las suspensiones delantera y trasera, entra dentro de los grandes adelantos que nos ha tocado vivir en el siglo XX. Aquí se ha cimentado un prestigio, que distingue y da carácter de leyenda a la BMW como la más eficaz moto ratera que ha pisado el asfalto.



La dotación de herramientas es muy compleja. Además, la R-65 incorpora una práctica bomba de hinchar, y dentro del colín el ya conocido botiquín de urgencia de las BMW grandes. Debajo del asiento, equipado con cerradura y «helmet bok», se encuentra también un compartimento estanco para la documentación y una bandeja para las herramientas y pequeños objetos.

El chasis es rígido, el motor no vibra, el acabado es envidiable, pero sin estas suspensiones, sin los amortiguadores tarados pensando en quien pueda viajar sin cansancio y sin bajarse de la moto hasta sacar las lonas de una cubierta, la BMW no sería la ponderada moto confortable, la mítica ruter por excelencia. Seguiría siendo una gran moto, y el ejemplo está en todas las que circulan con suspensio-

frena bien (después de un «rodaje» de 100 kms) pero en la unidad que probamos, por la calidad de las pastillas, después de rodar varios kilómetros por autopista o carretera general sin tocar el freno, al ir a utilizarlo en un cambio de sentido, por ejemplo, sentimos la desagradable sorpresa de una falta de potencia muy considerable. Esto sólo ocurre en circunstancias de este tipo, calentándose y frenando

PRESTACIONES

Velocidad máxima: Promedio de dos pasadas en dos sentidos contrarios: 170,5 km/hora.

Aceleración: 400 metros salida-parada, 14,9 segundos.

Velocidad al final de los 400 metros: 141,9 km/hora.

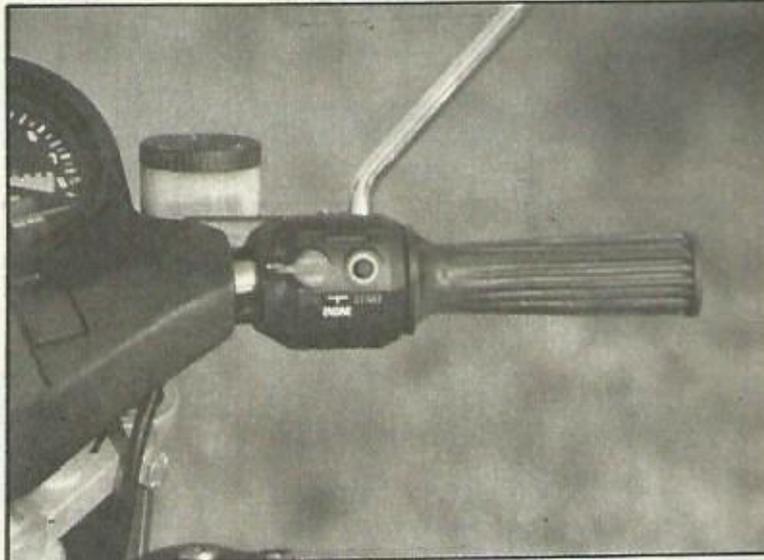
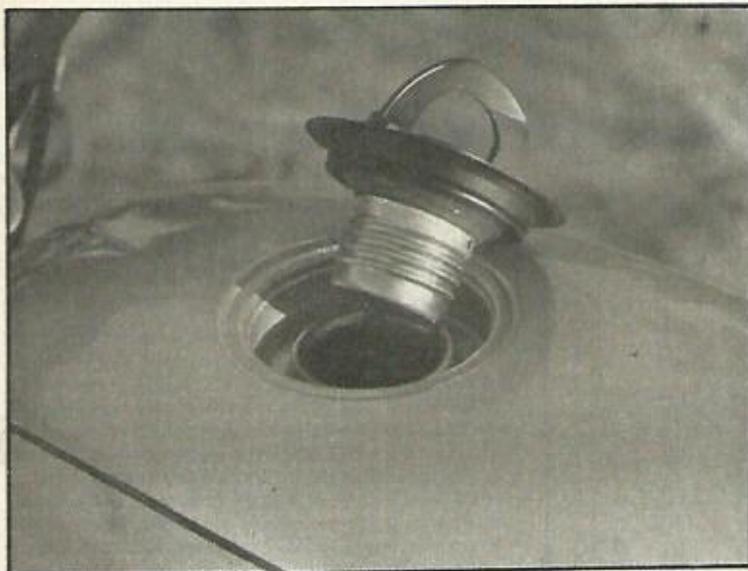
Velocidad máxima conseguida en un solo sentido: 173,02 km/hora.

nes más secas, acondicionadas para una conducción eminentemente deportiva, pero ya no podríamos pasar de una carretera plana como un espejo a otra más rizada con la misma facilidad, sin apenas sentirlo. Es decir habríamos roto el alambicado equilibrio que ha logrado BMW con las suspensiones. Válidas para ir rápido y seguro sobre cualquier piso y, en la R-65, aptas incluso para una conducción deportiva.

Es fácil darse cuenta de que las suspensiones nos han gustado, pero los frenos, mejor dicho y particularizando, el freno delantero, no ha causado tan grato efecto. El tambor trasero (al que en la R-65 se han cegado las pequeñas tomas de refrigeración que tenía la R-45), con sus zapatas y 200 mm, a pesar de las superiores prestaciones de la R-65, sigue siendo tan eficaz como en el modelo de menor cilindrada. El disco delantero

bien tras muy pocas frenadas. Con el freno caliente, y apurando en curvas enlazadas las prestaciones de la R-65, encontramos una frenada buena, pero mejorable. La botella derecha de suspensión dispone de los puntos de anclaje necesarios para otra pinza. Sin embargo, la insuficiencia de frenada no era excesivamente manifiesta, y con un buen sangrado y unas pastillas de rendimiento más uniforme, quizás mejoraría el rendimiento.

En conducción deportiva, y manteniendo el motor alto de vueltas, es posible disfrutar al máximo. Con su bajo centro de gravedad, la R-65 tumba con el mismo esfuerzo de pestañear y cuenta con dos ayudas importantes: los dos neumáticos Metzeler, en compuesto S y en medidas 3,25 x 18 y 4,00 x 18, que aseguran un «grip» perfecto a la R-65 animando a inclinarse. Si nos animamos mucho y tumbamos con ganas para tratar de encontrar los



El acabado en todos los aspectos de la BMW es sensacional. El tapón de gasolina queda embutido en el depósito de 22 litros de capacidad. Su estanqueidad es absoluta. Los interruptores sobre el manillar los encontramos todavía más funcionales para el cambio de luces que los célebres y siempre bien ponderados Nippon Denso.

límites, la R-65 empieza a rozar con el asfalto. En primer lugar tocan los reposapiés, a los que siguen el caballete y las eficaces defensas salva cilindros que impiden que las culatas den contra el asfalto; pero, al sobresalir las defensas muy poco de las mismas, cuando se desgastan, la culata llega también al suelo.

Para los que no dejen de circular ni al caer la noche sobre su confortable R-65, un potente faro Bosh con lámpara de cuarzo H-4 garantiza una perfecta visibilidad. El piloto trasero tiene unas dimensiones grandes, pero, sin las exageraciones de alguna moto japonesa, queda perfectamente proporcionado. Lo que resulta desproporcionado es el escandaloso pitido que avisa cuando los intermitentes están conectados. Un ruido que sale de tono en la serie BMW. Y como todo lo BMW está perfeccionado al máximo, al introducir el punto muerto o al apretar el embrague, cesa automáticamente. Con el embrague apretado es también la única forma de poner en marcha, por razones de seguridad, la R-65, siempre que se encuentre en punto muerto.

Al terminar nuestra prueba los escapés seguían aún de cloro cromado, sin haber adquirido las habituales y torrefactas tonalidades azul-violáceas. Una cuestión de mejor calidad en el cromado, o peor según BMW, que mantiene con flema más británica que germana que ésta es la más bella coloración de un escape. No estamos de acuerdo con esto, pero sí con la BMW R-65. A nuestro juicio, y gracias a sus 45 CV, una moto más completa y polivalente que la R-45, la moto idónea para el que le guste BMW, la R-45 y parece en lo que suponen de más y en lo que valen, los 10 CV extra que ofrece la R-65.

AUGUSTO MORENO DE CARLOS

CARACTERISTICAS TECNICAS

Motor: Cilindrada exacta: 649,6 c.c. Diámetro: 82 mm. Carrera: 61,5 mm. Potencia máxima, según fábrica: 45 CV a 7.250 r.p.m. Compresión: 9:2:1. (Gasolina extra 98 octanos). Dos carburadores Bing de 32 mm. Filtro de aire de papel.

Chasis: Doble cuna. Cojinetes cónicos en dirección y basculante.

Suspensión: Telescópica delante. Dos amortiguadores con tres posiciones de precarga opcional del muelle.

Llantas: En aleación ligera con perfil de seguridad anti pinchazos.

Neumáticos: Metzeler, 3,25 x 18 y 4,00 x 18.

Frenos: Delantero: un disco perforado de 260 mm. Trasero: tambor BMW de 200 mm.

Transmisión: Primaria por engranajes helicoidales. Embrague monodisco en seco. Caja de cambios de cinco velocidades. Transmisión final por cardán, incorporando un amortiguador de torsión.

Peso: 182 kg en seco (200 kg con el tanque de gasolina lleno).

Capacidad del depósito: 22 litros.

En el tambor trasero, de muy buen tacto y rendimiento con sus 200 mm, hemos observado que no han sido practicadas las pequeñas tomas de ventilación que llevaba la R-45. Sin embargo, el alojamiento para las mismas sigue presente.

La transmisión clásica BMW, por cardán, ha sido sensiblemente mejorada con la incorporación en la serie R-45 y R-65 de un amortiguador de torsión. La mejora se acusa al rodar con la R-65.

