



# 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](http://www.motoclasicas80.com)

  
motoclasicas  


[info@motoclasicas80.com](mailto: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...  
 1971...  
 1972...  
 1973...  
 1974...  
 1975...  
 1976...  
 1977...  
 1978...  
 1979...  
 1980...  
 1981...  
 1982...  
 1983...  
 1984...  
 1985...  
 1986...  
 1987...  
 1988...  
 1989...  
 1990...  
 1991...  
 1992...  
 1993...  
 1994...  
 1995...  
 1996...  
 1997...  
 1998...  
 1999...  
 2000...  
 2001...  
 2002...  
 2003...  
 2004...  
 2005...  
 2006...  
 2007...  
 2008...  
 2009...  
 2010...  
 2011...  
 2012...  
 2013...  
 2014...  
 2015...  
 2016...  
 2017...  
 2018...  
 2019...  
 2020...  
 2021...  
 2022...  
 2023...  
 2024...  
 2025...

...haben  
 ...nicht sein  
 ...nach fünf  
 ...zum Auswerb  
 ...den Charakter und  
 ...macht auf sich

...besser als viele andere: die  
 ...von Fahren weiter absteig  
 ...Spaß auf der kurvenreichen  
 ...den Hülsen über die  
 ...den Dunstkreis durch die  
 ...Glas.

...Guten Sie zu Ihrem BMW-Motoc  
 ...und fahren: Sie die R 65 LS zur  
 ...Sie selbst ausfinden und ganz  
 ...steuernd, wenn es sich erst  
 ...nach mehr lohnt, auf BMW unzu  
 ...bringen.

...Start R 65 LS: 608 cm³, 37 DIN  
 ...KW (50 PS), 175 km/h, Trockenge  
 ...wicht 205 kg.

...Prospektmaterial und Rückbe  
 ...nahmen erhalten Sie auch von  
 ...BMW Motorrad Central + Co., Abte  
 ...lung BMW-M, Postfach 40 02 60, 8009  
 ...München-DB.

BMW - Freude am Fahren

[www.motosclasicas80.com](http://www.motosclasicas80.com)

motos clasicas

[info@motosclasicas80.com](mailto: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 un público, 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



**The Legendary  
Motorcycles  
of Germany.**



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. Big on style and ride. 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, fairings, accessories to the handlebars and the air filter and turn signals have been redesigned in the BMW way.

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.

How? The benefits of the BMW's "compound" aluminum wheels are that they are stronger, lighter, and more resistant to wear than their plain aluminum counterparts. They also have a built-in absorber of road shock, which adds to the bike's ability to absorb bumps and potholes without losing control.

are also superior to other compound wheels made up of two pieces. The correct level of rigidity is a result of gradual bending of the frame. And the built-in absorber of road shock is a result of the way the wheel is built to absorb bumps and potholes without losing control.



[www.motosclasicas80.com](http://www.motosclasicas80.com)



[info@motosclasicas80.com](mailto:info@motosclasicas80.com)



...to other types of  
...of the  
...to prevent loss of  
...of the  
...and they com-  
...with a built-  
...and amount of ac-  
...they retain the car-  
...to clean water 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.”



