

EXTRA SEPTIEMBRE

# MOTOCICLISMO

**ESTRENO MUNDIAL**

**TOMA DE CONTACTO**

**BMW  
K-75**

**PRUEBA A FONDO**

**HONDA XL 600 LM**

**HISTORIA**

**LA OSSA 250 DE S. HERRERO**

**DEPORTE**

**■ G.P. SAN MARINO**



**COMPARATIVA**  
**G.P. REPLICA**

- HONDA NS 400 R
- SUZUKI RG 500
- YAMAHA RD 500 LC



PRESENTACION MUNDIAL



## BMW K-75

toma de contacto

# Para jóvenes de 18 a 30 años

La misma semana que la primera patente de una motocicleta cumplía cien años, BMW presentaba en un rincón de Baviera, su nueva estrella con motor tricilíndrico y 750 c.c., la serie K-75. Una nueva moto para una filosofía distinta a la que están empezando a acostumbrarnos los fabricantes japoneses.



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

*motos clásicas*  
1970-1980  
[info@motosclasicas80.com](mailto:info@motosclasicas80.com)





**H**ACE dos años, cuando BMW presentó la nueva serie K-100, fue preciso abrir una nueva puerta en el mercado por cuanto representaba una nueva forma de entender la moto. Aún manteniendo muchos puntos en común con el resto de superbikes de la época, su menor potencia con respecto a motos de directa competencia y su técnica innovadora la convertían en una categoría por sí sola. Fue una jugada maestra de BMW que le ha permitido mantenerse al margen de la guerra que los japoneses estaban manteniendo en el sector de las «mil».

Ahora, en plena era «supersport», con motos de 750 c.c., potencias de 100 CV. y velocidades de 240 km/h. en esa cilindrada, BMW se decide a lanzar una tricilíndrica derivada de la K-100 de cuatro cilindros, pero con «sólo» 75 CV., aspecto turístico y ninguna intención de entrar en el juego de las prestaciones y las tendencias hiperdeportivas actuales.

Cuando surgió la noticia de la creación de una gama tricilíndrica y de 750 c.c. después de la versión tetracilíndrica y 1.000 c.c. todos nos preguntamos el por qué de la política BMW y muchos se cuestionaban también si no se estarían equivocando.

Ahora, en el momento de su inmediata comercialización todos sabemos que no. No se equivocaron, la K-100 fue una moto que apareció en el momento y lugar adecuado, las cifras de ventas en todo el mundo han demostrado que mientras la recesión ha sido preocupante en todos los mercados, la K-100 se ha convertido en el líder de las superbikes, sin lugar a dudas por su carácter exclusivo y particular que la mantiene al margen de las modas que imponen los demás fabricantes.

Pero aún así, la K-100 RS es una deportiva de elevadas prestaciones y en cierto modo rivaliza con otros modelos que esgrimen potencia, prestaciones y buen comportamiento deportivo como argumentos de venta y de promoción de esa nueva categoría. Ahí BMW tiene una moto para defenderse, y no lo hace del todo mal.

Sin embargo con la aparición de la serie K-75, BMW ha hecho caso omiso de las tendencias actuales. Unicamente, como ya habían previsto sus estudios de mercado, ofrece una moto en una cilindrada que según sus cálculos estaba destinada a ser la más popular y de mayor im-

portancia en el mercado a partir de 1985.

Y así ha sido. Cuando BMW habla de números, cosa que suele hacer siempre, y los utiliza como los principales pilares de cualquiera de sus acciones, lo mejor es darles la razón y no discutir porque siempre han acertado, especialmente cuando lo que está en juego es una nueva moto y el futuro de toda una nueva tecnología.

### Tres cilindros para una filosofía tradicional

Así, en previsión de un progresivo aumento de la demanda de motos de media y media/alta cilindrada, BMW empezó la casa por el tejado, hizo lo más difícil y más grande y se guardó lo teóricamente más fácil para después, porque al ser la K-75 una K-100 con un cilindro menos, aunque hubo que resolver algunos problemas bastante complicados, la base aprovechable de la K-100 permitía gracias a la experiencia acumulada de casi tres años de ventas, lanzar con toda garantía una nueva moto que sin embargo tiene más de 50 por ciento de sus componentes garantizados y ensayados al provenir de un modelo que lleva ya dos años fabricándose en serie.

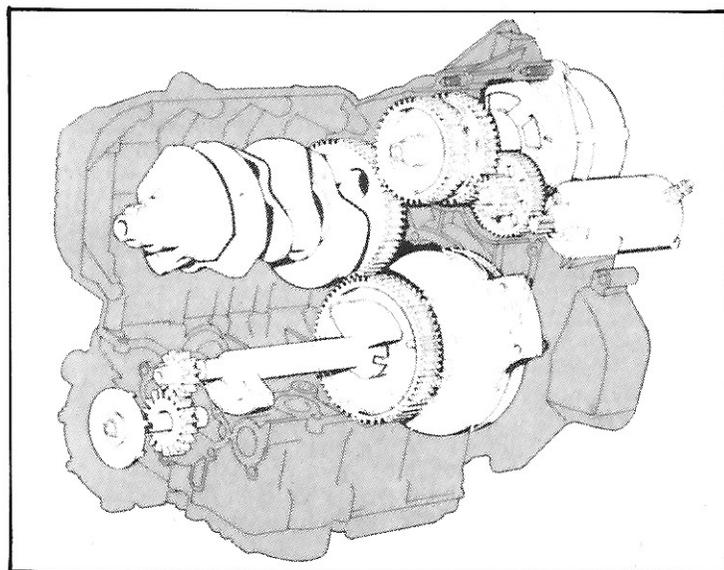
que compita en potencia, forma y prestaciones con las 750 del mercado actual y contra las que tendrá —lógicamente— que luchar?

Pues queridos amigos, la respuesta es muy simple y la dio el mismo Dr. Gerlinger, hasta hace unas semanas el director comercial de BMW y uno de los máximos responsables del proyecto «K»: *¡Porque no somos copia de Freddie Spencer!*

Y tiene razón, o es una buena razón para justificar la «neutralidad» en esta guerra de CV., caras pintadas con los colores de guerra y el hacha en la mano. Para ello hubiera valido el

llevar inyección electrónica. De hecho, todo el trabajo necesario para desarrollar esta moto, la hubiera convertido en más cara que la K-100 y de lo que se trataba era de producir, aprovechando la base de aquel modelo, una moto más barata y con componentes comunes.

Así fue como BMW decidió crear una moto con carácter propio, su propia filosofía de lo que debe ser una moto moderna de cilindrada media-alta y que debe perdurar en el mercado por lo menos durante cinco largos años. Una moto joven pero a la vez de ideas conservadoras, revolucionaria de técni-



La K-75 es pues un producto más de la técnica «modular» de BMW para lo cual se construyó una fábrica —la mejor de Europa— en Berlín y que hay que amortizar. La K-75 se convierte así en la figura principal de la historia «K», es decir que el éxito de la serie depende de esta 750.

Pero la pregunta que siguen haciéndose todos es: ¿Porqué no una versión superdeportiva

cuatro cilindros y precisamente para evitarlo, se escogió el tricilíndrico en línea.

Hubiera bastado con mantener el motor de la K-100 pero con 250 c.c. menos para tener un motor de carrera corta, elevado régimen y una potencia mayor que la ahora obtenida, claro que a costa de un mayor peso (el mismo de la K-100) y una pérdida considerable de respuesta en bajos a pesar de

*Como opción, la K-75 puede ir equipada con las maletas BMW Touring. Debajo, radiografía del nuevo motor donde se aprecia el nuevo eje de balance.*

ca, pero sin caer en extremismos, peligrosos por su fragilidad, no una moda, sino un estilo. ¡Voilà!

### 75 CV. bastan

...e incluso son bastante más de los que en principio hubiese dado la configuración tricilíndrica. 67,5 CV. Hubiese sido el valor que de no haberse hecho ninguna modificación, hubiera dado el motor de la K-100 con un cilindro menos. Sin embargo, para los técnicos de BMW no les fue difícil alcanzar la cifra de 100 CV/litro (superior en un 10 por ciento a la K-100). Uno de los argumentos principales a la hora de darse luz verde en 1981 al proyecto del motor tricilíndrico fue el ahorro de peso y la mejora de respuesta a bajo régimen para una moto eminentemente «civilizada». Así cuando se diseñó el tetracilíndrico K-100 ya se pensó en el tricilíndrico y muchos de sus componentes son absolutamente iguales.

Para empezar se determinó la configuración de cigüeñal calado a 120 grados, encargándose entonces al árbol secundario (montado ya en la K-100) la misión de equilibrar las masas de primer orden que invariablemente producirían unas tremendas vibraciones en el nuevo motor. Se estudiaron varias soluciones, incluido un sistema de amortiguación en el eje de balance, pero al final, dos largos años de pruebas aconsejaron emplear los menos complicados y más seguros contrapesos excéntricos opuestos situadas en ambos extremos del eje secundario que naturalmente gira a la misma velocidad que el cigüeñal pero en sentido contrario.

El segundo problema fue la masa del embrague. Se probaron varias soluciones, incluso con amortiguación y al final resultó que el embrague de la nueva R-80 convenientemente modificado solucionaba el problema. El resultado final fue un motor, prácticamente igual que el K-100 pero que pesaba 11 kg. menos y utilizaba muchas piezas comunes.

Así, por ejemplo, se han mantenido las mismas bielas, las mismas válvulas, el mismo cambio de cinco velocidades (con las mismas relaciones) y los mismos cilindros. Por supuesto se mantiene también el concepto «Compact Drive» de transmisión directa al cardán ideado por Josef Fritzenwenger. Para conseguir un ligero aumento de potencia se diseñaron nuevos pistones que ahora son de cabeza troncocónica con incisiones para dejar paso a las válvulas en lugar de los planos de la K-100. También se aumentó la compresión a 11:1 en comparación con los 10,2:1 de la K-100.

El paso siguiente fue el trabajo en las culatas para adecuarlas a la nueva potencia, aunque sin tocar para nada las válvulas (siguen siendo de 34 mm. la de admisión y 28 mm. la de escape, con ángulo de 19 grados). Las medidas de cilindro, 67 x 70 mm. igual que en la K-100 con una cilindrada total de 740 c.c.

La potencia final conseguida fue de 75 CV. alcanzándose sólo 500 r.p.m. más arriba que en la K-100, es decir a 8.500 r.p.m., y el par alcanzado es de 68 nm (86 nm en la K-100) a 6.750 r.p.m. (6.000 r.p.m. en la K-100). Pero lo importante es que a 2.500 r.p.m., la K-75 dispone ya del 83 por ciento del par máximo.

El éxito de la serie K-100 se debe a la utilización masiva e

imprescindible de la electrónica, tanto en el encendido como en la inyección sin la cual no hubiera sido posible conseguir la regularidad de funcionamiento y potencia de aquel tetracilíndrico. BMW estuvo trabajando en el prototipo con árboles de levas que permitían variar los tiempos de distribución pero al final se decidió que la misma distribución de la K-100 era también ideal para la K-75. En cuanto al encendido actual, también es electrónico y actúa como limitador de régimen a 9.500 r.p.m. En cuanto al sistema de inyección Le-Jetronic es muy similar al de la tetracilíndrica y los tres inyectores facilitan simultáneamente el combustible a cada vuelta de cigüeñal. El ordenador de abordo es el que regula la cantidad de gasolina a inyectar en función del número de revoluciones y del caudal de aire.

## El resto: sin complicaciones

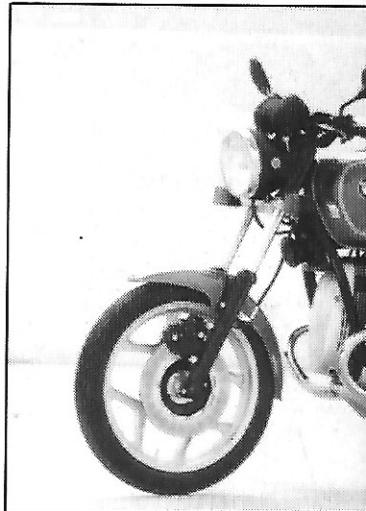
Puesto que la creación de la K-75, aun siendo una moto nueva, no podía significar el tirar la casa por la ventana como hacen los japoneses, se intentó aprovechar el mayor número posible de operaciones que forman parte de una cadena de montaje así como un servicio de recambios y de accesorios que para poder amortizar debe ser válido para varios modelos. Así se decidió montar el mismo chasis, con los mismo tubos y las mismas medidas y cotas aunque con los dos tirantes frontales que sujetan el motor por la parte delantera inclinados hacia atrás para adaptarse al motor más corto. Por lo demás, horquilla, ruedas, suspensión trasera, mandos y relojes son los mismos de la K-100. Han cambiado el depósito, algo más estrecho a la altura de las rodillas, el asiento, las fibras laterales y el colín, con dos nuevas y robustas asas a las que puede sujetarse el pasajero.

Nuevo es el diseño del guardabarros delantero, muy envolvente y estudiado en el túnel del viento y que se acopla con un robusto puente de horquilla (que en contra de las anteriores teorías de BMW ahora parece imprescindible) para conseguir una estabilidad óptima en recta. La horquilla delantera lleva barras de 41,1 mm. de diámetro, sin ningún tipo de reglaje externo ni anti-dive y los frenos son en la versión básica «C» (ver recuadro) dos discos de 285 mm. delante y un tambor integrado



## Próximamente: K-75 «S» y R-65

La serie K-75 no seguirá al pie de la letra los pasos de la serie K-100. Así, el modelo básico presentado ahora se denomina «C» por lo de «Cockpit». Más adelante, la próxima primavera hará su aparición la K-75 «S» (sport) cuyas diferencias con la «C» serán un semicarenado anclado fijo al chasis estudiado en el túnel del viento aunque algo más amplio y turístico que el de la K-100 RS, una rueda posterior de 17" igual que en la K-100 RS para permitir montar un neumático de mayor sección y un tercer disco en dicha rueda en sustitución del tambor de la versión «C». BMW estable-



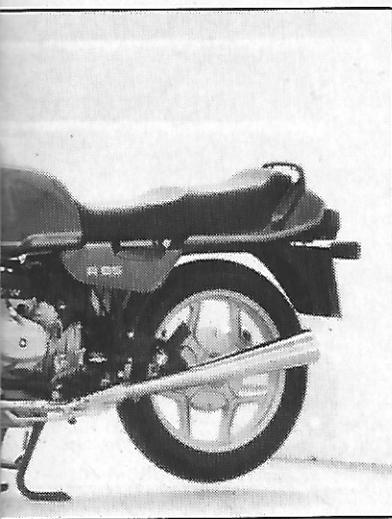
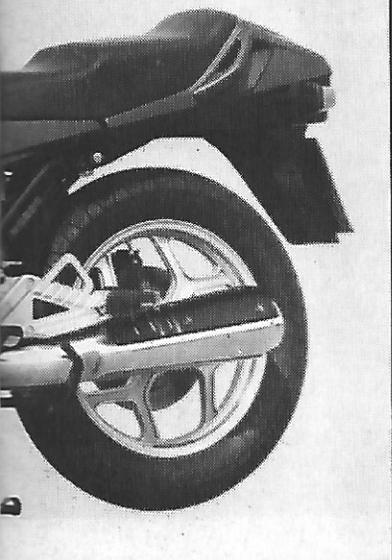
en la rueda de aleación, de 200 mm.

También quienes comparen directamente la K-100 con la K-75 apreciarán una clara diferencia en los escapes. Stefan Pachernegg, el ex-técnico de Puch de 1975 a 1979 en Gijón, tomó buena cuenta de las críticas recibidas por el descomunal silencioso de la K-100 y como responsable técnico también del proyecto K-75, diseñó un nuevo conjunto de escape. Los tres tubos independientes que emergen de la parte izquierda del motor son ahora más cortos y están algo más disimulados y el silencioso es también bastante más corto que en la

K-100 terminando en forma triangular. Visto desde atrás, se adivina rápidamente que la moto que llevamos delante es la tricilíndrica.

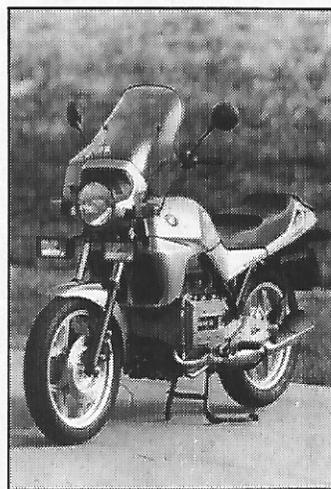
## Las buenas costumbres

BMW escogió el mejor lugar para presentar y dejar probar su nueva moto. Los Alpes de Baviera, el Chiemsee, el espléndido clima de finales de agosto, carreteras secundarias que transcurren por parajes que parecen sacados de un cuadro, el verde que todo lo rodea y adorna, los valles de ensueño, toda una estrategia planeada alrededor de una moto para la que se



ce para esta moto una velocidad máxima de 210 km/h. pero como puede verse en la foto de este modelo, no se abandona en absoluto el carácter turístico de la moto, al seguir montando manillar plano. La filosofía de la serie «K» se mantiene pues intacta. El precio en Alemania de ambas versiones será de 12.890 DM (773.400 Pts.) para la «C» y 13.990 DM (839.400 Pts.) para la versión «S».

La otra novedad es la desaparición dentro de la gama boxer de la R 65 LS, R 45 y R 80 RT. Esta última tiene ya sucesora en la nueva R 80 que ya está en el mercado, mientras las otras dos serán sustituidas por la próxima R 65 en dos versiones, con 27 CV. para el mercado alemán dentro de esta categoría y con 48 CV. para la exportación. Este nuevo modelo lleva el chasis de las series «S» con basculante monolever y las mismas ruedas de la serie «K».



Arriba, la versión «S» con semicarenado que saldrá a la venta la próxima primavera. Sobre estas líneas otra opción con parabrisas para la versión «C». Debajo, la nueva R-65 con el chasis de la actual R-80.

ha creado una filosofía aparte: la moto por la moto, el disfrutar del viaje, del paisaje sin el agobio de una mecánica que pide en todo momento ser expresada al límite. La antítesis de la tendencia actual.

Y para convencernos, BMW nos ofreció el escenario ideal, un paisaje de ensueño difícil de evitar, que te absorbía y que convertía la moto en un mero vehículo gracias al cual, por su carácter de moto, todo aquello parecía aún mucho más bello. ¡La filosofía BMW para la K-75!

Con una Suzuki GSX/R aquellos valles, aquellos pueblecitos sacados de un cuento de Hänsel y Grätel hubieran pasado a

la velocidad de la luz y nos habríamos convertido en hombres-máquina al servicio de una moda tan atractiva como pasajera (así piensan en BMW).

Y lo que de alguna forma querían dejar implícito los hombres de BMW en la presentación de la K-75 es que la moto sirve también para tomarse las cosas con calma, para contemplar el paisaje y para que nos sintamos atraídos y no alejados de él, por la fibre de las prestaciones. Para conseguir eso en nuestros días hace falta una moto de técnica avanzada pero de ideas algo tradicionales. Y con la K-75 creen haberlo conseguido.

## A contracorriente

La verdad es que prácticamente nadie tenía muy claro, antes de probarla, como encajar una moto que iba claramente a contracorriente. Las explicaciones del departamento de marketing y ventas e incluso técnico pueden convencer más o menos pero no hay otra realidad que la de probar una moto. Pero como ya he dicho, el escenario fue el mayor aliado de BMW y creo que salvo algunas excepciones, entre ellas las de un probador japonés y otro suizo, la K-75 causó la impresión que de ella deseaban sus creadores.

La primera cuestión que se nos plantea al encontrarnos frente a la K-75 es su similitud con la K-100, la sensación de que estamos probando algo que ya conocemos. Sin embargo esta sensación desaparece a los pocos metros de rodar con ella.

La sensación de pesadez de la K-100 desaparece en la tricolíndrica. Once kilos no son muchos pero si los suficientes para que ayudados por un manillar de turismo podamos manejarla bien en parado. Sigue siendo alta, excesiva para los que midan menos de 1,70, pero el asiento parece haber llegado a su mínimo espesor y rebajarlo aún más para descender de esos 810 mm. sería a costa de convertirlo en una tabla.

La puesta en marcha en frío requiere situar el mando del starter (el mismo de la K-100) un buen rato en su posición más abierta para pasar luego a la intermedia. Deberemos rodar un buen rato en esta posición hasta que el motor haya tomado temperatura. En caliente no hay problema y el motor cobra vida a la primera.

## Aire para el cupolino

La posición sobre la moto es totalmente turística aunque con los pies bastante retrasados y elevados, manteniéndonos las rodillas pegadas al nuevo depósito más anatómico. El asiento parece cómodo en los primeros kilómetros y todos los mandos están en su sitio. Ninguna queja. Delante, un cupolino anclado a la dirección y que recuerda mucho al de la Laverda 1200 TS, lleva los intermitentes incorporados y una visera abierta en su extremo inferior para dejar circular un importante caudal de aire por debajo de ella. Con este sistema se consigue crear una corriente de aire de gran ve-

locidad que anula las turbulencias características de los cupulinos, precisamente en el lugar más conflictivo, delante de la cabeza del piloto.

Este sistema funciona a la perfección y para comprobarlo, aparte de notar que el aire pasa por encima del casco y no nos mueve la cabeza como si estuviéramos dentro de un huracán, basta con poner la mano justo al final de la visera del casco para notar el flujo uniforme del aire por encima de nuestra cabeza. Una vez más la técnica del túnel del viento se ha mostrado imprescindible aún para lo que parecen las cosas más sencillas.

En marcha, el sonido de la «K» es mucho más limpio y apaciguado que el de la K-100. La nueva configuración a 120 grados y el nuevo escape juegan aquí su papel.

La primera impresión sobre la moto puede resultar algo ambigua. El motor, con su clásico silbido de distribución empuja sin titubeos desde muy abajo, vemos 2.500 r.p.m. en el cuentavueltas y un trato suave del acelerador nos empuja sin titubeos hacia regímenes más elevados.

Sin embargo, las primeras curvas y piso irregular delatan rápidamente unas suspensiones algo blandas. Especialmente durante los primeros kilómetros ello se hace muy notable. La sensación de flotabilidad es muy acusada en ciertos momentos, pero más adelante, a medida que nos acostumbremos al tacto de la moto, esa sensación, aunque no desaparece, resulta menos notoria.

## Las buenas carreteras

En carretera general con buen asfalto (prácticamente siempre en Alemania) y virajes de todo tipo, la K-75 se encuentra en su ambiente. La mayor virtud es un motor que empuja bien en cualquier marcha, y un comportamiento especialmente en virajes cortos y enlazados equiparable al de una moto más ligera. La K-75 pesa con el depósito lleno 228 kg., que se notan en parado pero desaparecen en marcha. Es ágil, muy manejable y aunque en algún viraje en el que entremos algo «pasados», notaremos una clara tendencia al bailoteo atrás, nunca es alarmante, por lo menos hasta donde permitía probar el recorrido de la presentación, que discurrió por carreteras de los Alpes de Baviera a lo largo de un circuito de 100 km. que recorrí en ambos sentidos.

Pero precisamente viajando por estos parajes se hace evidente que la K-75 es una gran moto de turismo. Agil para toda clase de carreteras, neutra de dirección y con una respuesta de motor que tanto permite emplearse a fondo, apurando marchas hasta el corte de encendido a 9.500 r.p.m., como viajar constantemente en quinta velocidad haciendo turismo.

Es una moto, diría que sin sorpresas, que algunos tacharán de algo «descafeinada» pero que nunca pretende ser una deportiva, aunque se defiende muy bien en esta utilización. Siempre con las limitaciones de unas suspensiones algo blandas, compromiso obligado (al no existir posibilidad de reglaje interno) entre una utilización turística y la posibilidad de «atacar» de cuando en cuando.

## Cambio poco preciso

El motor mantiene el mismo cambio que la K-100. En las unidades que pusieron a nuestra disposición, el selector no era precisamente de carreras, lento y ruidoso al engranar, siendo además imposible pasar a primera sin rascar de una forma alarmante y de la que siempre desistí. Es quizá, el gran freno a una utilización deportiva, puesto que el motor K-75, aún ofreciendo una buena respuesta más abajo de 4.000 r.p.m., donde de verdad se encuentra bien es a partir de 5.500 r.p.m. No existe «patada» apreciable a ese régimen pero la entrega de potencia es uniforme y no cesa hasta que el efecto de «bujía engrasada» nos avisa de que estamos cortando el encendido.

Si vamos por carretera en quinta detrás de un coche y queremos adelantar con rapidez tendremos que bajar dos marchas. La tercera es la pieza clave de esta moto y la que nos permitirá disponer de esos 75 CV., y del máximo por allí donde lo necesitemos.

## Pisar firme

Resulta lógico pensar que si la K-75 se ha pensado como moto de turismo rápida y ligera, quienes la utilicen no desaprovecharán la oportunidad de desplazarse por las rápidas y gratitas autopistas alemanas, pongo por caso, pensando en el potencialmente muy importante mercado germano. La K-75 tenía que ser pues una moto superestable en autopista, rozando los 200 km/h., de lo contrario, podría considerarse parcial-

mente fracasado el proyecto. Pero nos sorprendió a todos.

Con su cupolino con «ventilación», el guardabarros aerodinámico y las tomas de aire del radiador algo más pequeñas, la aerodinámica de la K-75 es excelente y su estabilidad en recta rozando los 210 km/h. de velocímetro (algo más de 200 reales) es impecable. Incluso pasando sobre gruesas placas de asfalto mantiene su trayectoria y no mueve ni un ápice la dirección, manteniendo a esa velocidad una trayectoria limpia y siempre fácilmente controlable por el piloto. Aquí, el mantener las cotas de la K-100, con la horquilla de eje ligeramente retrasado, se ha mostrado un acierto y el motor menos pesado y que retrasa algo el centro de masas puede haber jugado un papel importante pues en términos absolutos, la K-75 es un «juguete» comparada con la K-100 básica.

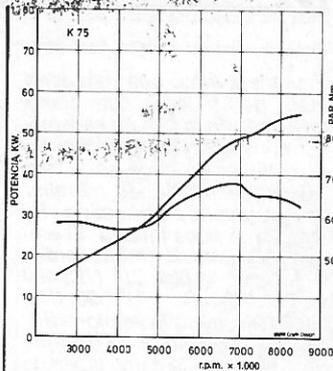
## Frenos

Dadas las características de la K-100 «C», especialmente en lo referente a su precio, se ha intentado rebajar costes al máximo y además su utilización no deportiva aconsejará el montaje de un tambor detrás en lugar del disco clásico de las series «K».

En este apartado, los dos discos de 280 mm. delanteros con pinzas Brembo son suficientes para esta moto. Son progresivos y requieren algo de esfuerzo al apurar la frenada pero cumplen muy bien. Detrás, el tambor integrado a la rueda de aleación, está algo falto de tacto aunque puede llegar a bloquear la rueda y en todo caso cumple para apoyar la acción del delantero.

## Adiós vibraciones

Si observamos detenidamente una BMW K-100 tendremos un claro indicio de que hay alguna que otra vibración viendo su manillar anclado elásticamente o los grandes contrapesos en las puntas del manillar. Si hacemos la misma inspección en la K-75 veremos que no hay nada de ello, lo cual demuestra rápidamente que no hay vibraciones. Y así es. El eje de balance situado debajo del cigüeñal anula por completo las vibraciones a cualquier régimen. Sobre la moto una de las características fundamentales de la K-75 es precisamente la suavidad de funcionamiento de su motor. Sin vibraciones. Punto.



## Ficha técnica

**Motor:** Tricilíndrico cuatro tiempos refrigerado por agua, DOHC, inyección electrónica LE-Jetronic, 740 c.c. (67 x 70 mm.), potencia 75 CV. a 8.500 r.p.m., par máximo 6,9 mkg. a 6.750 r.p.m., compresión 11:1, embrague monodisco en seco, cambio de cinco velocidades, encendido electrónico digital Bosch, batería 12 V. 20 Ah., alternador 460 W.

**Chasis:** Doble cuna interrumpido, motor autoportante. Suspensión delantera 185 mm.; detrás, amortiguador a gas 110 mm. recorrido. Frenos, 2 discos delante de 285 mm., tambor detrás de 200 mm. Neumáticos 100/90 H18 delante, 120/90H18 detrás, ambas sin cámara.

**Medidas:** Distancia entre ejes 1.516 mm. Longitud total 2.220 mm. Anchura 810 mm. Altura asiento 810 mm. Peso con depósito lleno 228 kg. Capacidad depósito 21 litros.

## Consideraciones sobre los neumáticos

La primera K-75 que probé me produjo una falsa y mala impresión. Resultaba extraña de dirección, poco precisa en las trayectorias y tendía a caerse hacia el interior. Llegué a pensar, «vaya arreglo que han hecho...». Analizando las posibles causas con otros probadores llegamos a la conclusión de que los neumáticos tenían la culpa. En aquel caso, montaba Metzeller Láser delante y Marathon detrás, cuyo perfil bastante plano fueron los causantes de un tacto impreciso de la K-75.

Rápidamente cambié a una unidad de neumáticos Pirelli Phatom Supertouring y el cambio fue como de la noche al día. Dirección precisa, trayectorias limpias, mayor manejabilidad... otra moto.

Obviamente BMW había equipado ambos tipos de neumáticos para requerir la opinión de los probadores cara a la serie y resulta loable esta deci-

sión. Lo malo es que con una mañana escasa para probar las motos, algunos se quedarían sin tiempo para «una segunda oportunidad». La cara y cruz de tanta organización.

## La moto viajera de los '80

Habrà que esperar, lógicamente, a tener una unidad en nuestro país para sacar conclusiones definitivas sobre esta nueva BMW, algo que no se hará espera puesto que la K-100 «C» o básica va a comercializarse de inmediato. Pero dejando al margen los condicionamientos de una presentación con su ambiente favorable y el escenario elegido, no precisamente al azar, pueden sacarse ya algunas conclusiones definitivas. El lema de BMW que invita a olvidarse de las altas potencias y prestaciones «sin límite» tiene mucho sentido y tarde o temprano tendrá que imponerse de nuevo el tipo de moto que ya existía en los '70. Motos sin pretensiones deportivas, pero con motores brillantes, sin mantenimiento y con la posibilidad de hacer 100.000 km. Sin preocupaciones. Motos que no se conviertan en obsoletas dos años después de su compra, motos que mantengan un buen nivel de precio en los mercados de segunda mano, motos hechas para perdurar, algo en los que BMW ha sido maestra con la serie de bicilíndricas boxer que todavía van a dar mucha guerra. Así entramos de lleno en una filosofía que aunque BMW diga que es nueva yo no me atrevería a decir tanto por cuanto todos, en una época u otra, hemos deseado este tipo de moto, y en la década de los '70, antes de la derivación hacia motos deportivas, y de otros géneros, existían tetracilíndricas con cardán y suspensiones cómodas para viajes. Pero lo que BMW quiere decir con la K-75 «C», es que existe un mercado exclusivo, por ser europea, y porque puede durarnos toda la vida, sin necesidad de ser Freddie Spencer para poder sentarnos sobre ella. Es decir, una moto para jóvenes de 18 a 80 años. Así de simple. Lo que ocurre es que a veces tenemos que llenar folios y folios para contar cosas de las que ya no nos acordamos. Si yo hubiera sido el responsable de marketing de BMW hubiera creado un slogan para esta moto. Diría así: ¿Te atreves con la K-75? □

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

*motos clasicas*  
1970-1980

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



*Este es el motor de la segunda generación de la serie «K» de BMW. El modelo básico de la foto será como ya es costumbre el primero en comercializarse en nuestro país.*

