test

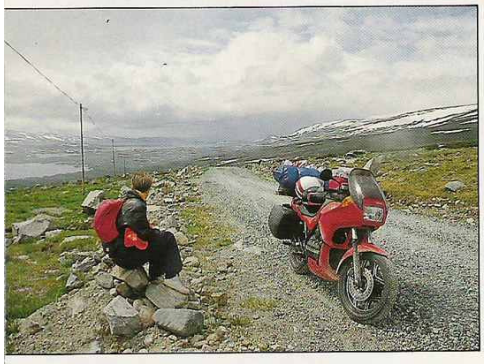
LEZERSTEST BMW K75

# VOORBEELDIG RAPPORT

*Ronald van Marle (Wieringerwerf) zag in Oostenrijk een reddingshelikopter midden op de weg staan*

Echt ontevreden over een bepaalde motor is men niet al te gauw. Natuurlijk zijn er altijd wel mensen die teleurgesteld zijn in hun aankoop, maar er kan geen enkel model worden aangewezen waarover iedereen ontevreden is. Wel zijn er motoren waarover men nagenoeg zonder uitzondering tevreden is. Tot deze laatste kategorie behoort zeker de K75-serie van BMW, het onderwerp van deze Lezerstest. Ruim honderd ingevulde formulieren kregen we terug: 47 over de K75, 29 over de K75S en telkens 14 over de K75C en de K75RT. Het rapport van de BMW K75 ziet er voorbeeldig uit: alle cijfers zijn dikke voldoendes. De computer van Buro Wacosoft berekende voor de vier modellen een gemiddeld cijfer van ruim een acht. En dat is een cijfer dat gezien mag worden.

*Yeb de Witte en zijn vriendin Petra Oosterveld gaan elk jaar vanuit Makkum op vakantie naar Noorwegen*

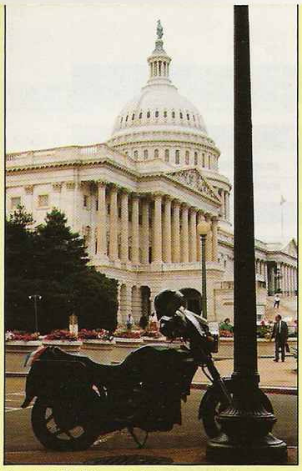


Tussen de vier modellen onderling zitten slechts geringe verschillen. Daarom hebben we afgezien van een uitwerking per model en hebben de computerlijsten en de rapportcijfers dus betrekking op alle vier modellen.
Het aantal vrouwen dat motorrijles neemt stijgt nog steeds. Bij onze Lezerstesten is echter nog vrij weinig te merken van een toeloop van motorrijdsters. Van de 104 inzendingen kwamen er drie van vrouwen, die allemaal in het bezit zijn van een K75. BMW-rijders behoren niet tot de jongsten. Slechts zes personen zijn jonger dan 25 jaar. Het merendeel zit rond de dertig jaar. Een kwart van de K75-rijders is veertig jaar of ouder. De oudste is 61 jaar. Gemiddeld is men 34 jaar. Tussen de vier types zit geen al te groot verschil: het jongst zijn de bezitters van een S met 31,9 jaar, het oudst de C-rijders met 36,1 jaar. Gezien deze leeftijden is het geen wonder dat het merendeel van de inzenders al over een behoorlijke motorervaring beschikt. Slechts twaalf mensen kunnen terugkijken op maximaal drie jaar rij-ervaring, alle anderen zitten al langer in het zadel, met als uitschieter naar boven een rij-ervaring van 32 jaar.
Een BMW lijkt geen motor te zijn om mee te beginnen als we afgaan op de cijfers. Voor zes inzenders is het de eerste motor, voor negen de tweede motor. Voor het merendeel - 61 om precies te zijn - is de K75 de derde, vierde, vijfde of zesde motor. Koploper is iemand die het precies heeft bijgehouden en weet te melden dat zijn K75 zijn vijftigste (!) motor is. Voor precies de helft betekende de aanschaf van de K75 de eerste kennismaking met het Duitse merk. Drie van de vier K75's zijn nieuw gekocht. De nog maar kort op de markt zijnde RT is door iedereen nieuw aangeschaft. De tweedehands K75 en K75S werden aangeschaft met gemiddeld 14.000 km op de teller, de vorige bezitters van de K75C hadden er gemiddeld al ruim 23.000 km mee gereden toen ze afscheid namen van hun motor.

## Veel rijden

BMW-rijders zijn mensen die hun motor bij de dealer kopen en ook daar laten onderhouden. Maar liefst 94 van de 104 motoren zijn bij een motorzaak gekocht. In slechts vier gevallen was de desbetreffende motorzaak geen BMW-dealer. Slechts een op de tien gaat nooit naar de dealer voor het onderhoud of het laten

*Jeroen Sluijter ging vanuit Amsterdam noordwaarts en passeerde de Poolcirkel*

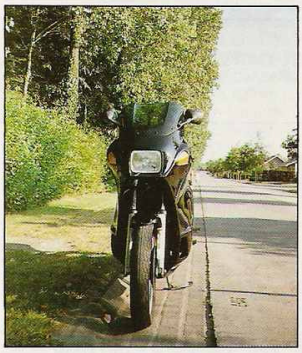


*Bas de Wit (Maastricht) ging vorig jaar op vakantie naar Amerika en nam zijn K75 mee. De foto is gemaakt voor het Capitool in Washington*

*„Het is niet mijn gewoonte met de motor op fietspaden te rijden", schrijft Louise ter Huurne uit Hengelo. „Dit was ter begeleiding van een triathlon."*

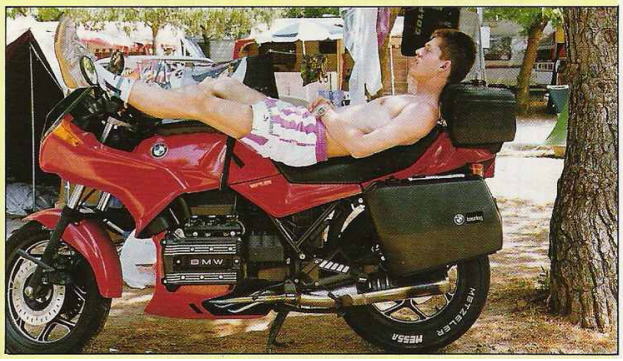
uitvoeren van reparaties. Twee van de drie gaan voor al het onderhoud en alle reparaties naar hun dealer. Dat het onderhoud volgens het boekje wordt uitgevoerd, spreekt haast vanzelf. Slechts vijf mensen geven aan dat ze zich niet aan de onderhoudsvoorschriften van de fabrikant houden.
Er wordt behoorlijk veel gereden met de K75. De gemiddelde kilometerstand bedraagt bijna 34.000 km. De RT komt op bijna 25.000 km, de C zit op ruim 43.000 km. Jaarlijks trekt men er behoorlijk aan. De K75C is goed voor een jaargemiddelde van bijna 13.000 km, daarna volgen de K75S met bijna 15.000 km en de K75 met duizend km meer. Onbetwiste koploper is de RT, waarmee jaarlijks maar liefst ruim 24.000 km wordt gereden.
Met twee van de drie motoren wordt woon-werkverkeer gedaan. De jaarlijks gereden afstand tussen thuis en het werk varieert van minder dan duizend tot 30.000 km. Vooral de RT-rijders, die het best tegen de weersinvloeden beschermd zitten, gebruiken hun motoren intensief voor woon-werkverkeer. Gemiddeld komen zij op 11.100 km per jaar. De bezitters van de drie andere types komen op ruim 5.000 km per jaar.

Vrijwel niemand gebruikt zijn K75 uitsluitend voor korte afstanden. Slechts zes - daarbij geen RT-rijder - leggen vrijwel nooit meer dan 50 km per rit af. De BMW's leveren een redelijk vermogen, maar zijn geen echt flitsende motoren. Het is daarom niet verwonderlijk dat slechts een enkeling (acht) te kennen geeft er een sportieve rijstijl op na te houden. Dertig procent vindt toeristisch/rustig van toepassing op zijn of haar manier van rijden. De resterende 62% wisselt beide rijstijlen af. Op de circuits zul je de BMW K75 niet aantreffen, want niemand geeft aan ooit aan races deel te nemen.
Het benzineverbruik van de drie (bijna) kale modellen ontloopt elkaar vrijwel niet. De K75 en de K75S leggen 18,8 km af op een liter brandstof. De K75C lust een slokje meer en doet 18,5 liter op een liter benzine. De K75RT is het zuinigst met een verbruik van 1 op 19,4. Ruim de helft van de deelnemers aan deze Lezerstest heeft geen zicht op het olieverbruik van de motor, want 58 van de 104 blijven het antwoord schuldig op de vraag naar het olieverbruik. Van de veertien C-rijders hebben elf geen meetbaar olieverbruik kunnen vaststellen. De andere drie wel en één van hen moet elke 4.000 km een liter olie bijvullen bij zijn motor, die nu 16.000 km heeft gelopen. Dit hoge verbruik zorgt ervoor dat de C gemiddeld elke 7.000 km een liter olie nodig heeft. Dit is geen reëel cijfer, omdat dit verbruik gebaseerd is op slechts drie gegevens. Bij de andere modellen zijn meer mensen die een verbruikscijfer weten te geven, waardoor die gemiddeldes wel een betrouwbaar beeld schetsen. De K75 kent een olieverbruik van een liter op bijna 11.000 km, de S en de RT hebben elke 15.000 km een liter olie nodig. In de praktijk betekent dit dus dat er tussen de servicebeurten in slechts weinig olie moet worden bijgevuld. Ga er maar van uit dat de helft van de K75-rijders nimmer iets bijvullen, omdat zij het olieverbruik niet kennen.



*T. Betten (Zoetermeer) zag op 12 augustus zijn K75 in deze staat veranderen als gevolg van een ongeval. Zelf brak hij daarbij een heupbeen*

*Met een minimum aan veranderingen paste deze Pichler-kuip op de K75 van Hans Vanderivière uit het Belgische Roeselare*



*Roelof Lechner uit Purmerend deed op camping de la Ferme in Zuid-Frankrijk even een tukkie op zijn K75S*

**tekst: Jan Boer**

| COMPUTERLIJST 1 | |
|---|---|
| **BMW K75 (alle typen)** | |
| Aantal inzenders | 104 |
| Gemiddelde leeftijd | 34,1 |
| Aantal vrouwen | 3 |
| Gemiddelde aanschafprijs | [1]) |
| Nieuw gekocht | 75% |
| Gekocht bij een motorzaak | 90% |
| Gemiddelde kilometerstand nu | 33.651 |
| Gemiddeld aantal kilometers woon-werk | 6.371 |
| Gemiddeld aantal kilometers trips-toertochten-vakanties | 12.472 |
| Gemiddeld aantal kilometers totaal per jaar | 16.108 |
| Gebruik voor lange afstanden | 94% |
| Snelle, sportieve rijstijl | 8% |
| Aantal deelnemers standaardrace | 0 |
| Benzineverbruik | 1 : 18,8 |
| Olieverbruik | 1 : 12.504 |
| Levensduur voorband | 16.945 |
| Levensduur achterband | 11.597 |
| Meest gemonteerde banden | Metzeler |
| Motivatie bandenkeus | Stuureigen-schappen |
| Levensduur remblokken | 32.238 |
| Uitvoering onderhoud door motorzaak | 63% |
| Onderhoud volgens instruktie | 94% |

| COMPUTERLIJST 2 | |
|---|---|
| **BMW K75 (alle typen)** | |
| Gemiddeld aantal uren voor servicebeurt | 3,0 |
| Uitvoering reparaties door motorzaak | 64% |
| Onderhoudskosten | redelijk |
| Onderdelenprijzen | redelijk/ duur |
| Dure onderdelen 1 | — |
| Dure onderdelen 2 | — |
| Reparatie 1 | voorvork-keerring |
| Reparatie 2 | snelheids-meter |
| Meer reparaties nodig geweest | 9% |
| Garantiegevallen | 53% |
| Accessoires 1 | kofferset |
| Accessoires 2 | bagagerek |
| Gemiddelde onderhoudskosten | [2]) |
| Gemiddelde reparatiekosten | [3]) |
| Totaal aan accessoires | 1.717 |
| Gemiddelde inruilprijs | [4]) |
| Merk weer kopen | 93% |
| Type weer kopen | 72% |
| Rijkosten/km (aan onderhoud en reparatie) | [5]) |
| Rijkosten/km (aan brandstof, benzine 1,95/ltr.) | [6]) |
| Rijkosten/km (inkl. afschrijving exkl. belasting en verzekering) | [7]) |
| | |

LEZERSTEST

*Harrie Kalf (Wezep) is ongetwijfeld in Frankrijk op vakantie geweest*

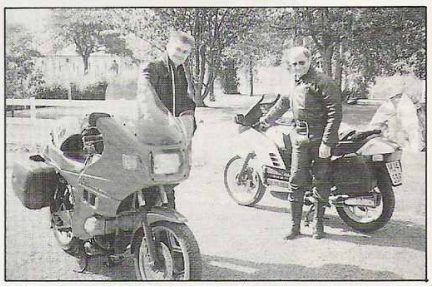
**Voetnoten computerlijsten**

| | K75 | K75S | K75C | K75RT |
|---|---|---|---|---|
| 1) | 16.619 | 18.022 | 15.961 | 23.448 |
| 2) | 871 | 1.516 | 795 | 1.388 |
| 3) | 290 | 114 | 196 | 333 |
| 4) | 14.332 | 15.146 | 13.250 | 19.182 |
| 5) | 0,07 | 0,11 | 0,08 | 0,07 |
| 6) | 0,05 | 0,05 | 0,05 | 0,05 |
| 7) | 0,19 | 0,25 | 0,21 | 0,31 |

## Naar de dealer

De rijstijl heeft een grote invloed op de levensduur van de banden. Gelet op de manier van rijden mag worden verwacht dat de banden lang meegaan. Dat komt in de cijfers tot uitdrukking. De voorband is gemiddeld goed voor bijna 17.000 km. De S kan bijna 15.000 km met een voorband doen, de RT bijna 19.000 km. De achterband is goed voor 11.600 km, waarbij wederom de S het eerst behoefte heeft aan een nieuwe band (10.700 km), de K75 kan het langst met een band toe (12.200 km). Het favoriete bandenmerk is voor alle types Metzeler (36%) met Michelin als goede tweede (28%) en Continental (19%) als derde. Stuureigenschappen (39%), grip en langere levensduur (beide 21%) waren doorslaggevend bij de keus van de banden.
De remblokken gaan lang mee, zo lang dat slechts 32 inzenders in staat zijn een levensduur op te geven. Het merendeel rijdt dus nog met de originele remblokken. Vervanging is nodig na 32.000 km. Eerder noemden we al even het onderhoud. Per servicebeurt moet gemiddeld worden gerekend op drie arbeidsuren. Niet alleen voor het onderhoud gaat men

*Wilbert van der Kruk (Enschede) en zijn vader Matthijs, die inmiddels zijn K100RS heeft ingeruild voor een K75RT, omdat die „veel beter handelbaar is"*



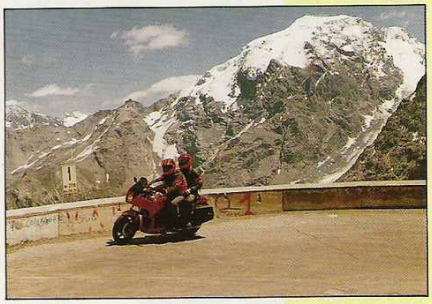
*„Schoonheid", schrijft Max Bertens achter op de foto. Bedoelt hij het Zwitserse landschap of zijn K75S?*

massaal naar de dealer, datzelfde geldt ook voor de reparaties. Bijna tien procent doet dat uitsluitend zelf of heeft een handig iemand in zijn kennissenkring. Twee van de drie gaan steevast naar de dealer voor elke reparatie, het resterende kwart doet het afwisselend zelf, laat het door een kennis doen of door een motorzaak. Over de uitvoering van het onderhoud is men zonder uitzondering tevreden: niemand geeft een onvoldoende. Het gemiddelde cijfer bedraagt 8,3. Vijf personen geven een onvoldoende (twee keer een vier en drie keer een vijf) voor het uitvoeren van reparaties. De rest heeft of geen ervaring met reparaties (21%) of oordeelt daar positief over, hetgeen een beoordeling van precies een acht oplevert. Over de onderdelenleveranties is men goed te spreken (7,7), maar toch geven acht man een onvoldoende.

De dealers komen er goed van af bij de vraag naar de servicebereidheid, want dat levert een 8,5 op. Vier keer wordt op deze vraag een onvoldoende gegeven.

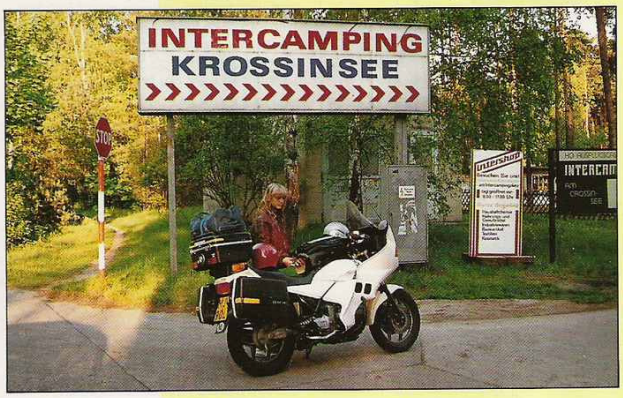
De bezitters van een K75 schrikken over het algemeen niet als ze na een servicebeurt de rekening van hun dealer gepresenteerd krijgen: 69% vindt het prijskaartje redelijk en 22% duur. Aan onderhoud wordt jaarlijks ƒ 1100,— uitgegeven. Het meest kost de K75S met ƒ 1516,—. Daarna volgt de K75RT met ƒ 1388,—. De bezitters van de K75 (ƒ 871,—) en de K75C (ƒ 795,—) geven aanmerkelijk minder geld uit aan onderhoud.

De prijzen van de onderdelen worden door 51% als redelijk omschreven en door 44% als duur. Twee bezitters van een K75S vinden de onderdelen extreem duur. Liefst 44% weet geen enkel te duur onderdeel te vermelden op de ingevulde vragenlijst. Uit de antwoorden van degenen die deze vraag wel beantwoordden, kunnen niet duidelijk te dure onderdelen worden gehaald. Diverse onderdelen worden weliswaar genoemd, maar tot meer dan een enkele vermelding komt geen enkel onderdeel. Hoewel het niet de bedoeling van deze vraag is, wordt wel diverse keren vermeld: BMW-accessoires.



*Rob en Jopie Westera (Eemnes) beginnen aan de beklimming van de Stelvio*

*Geert en Margreeth Hollander (Roden) hebben elk een K75*



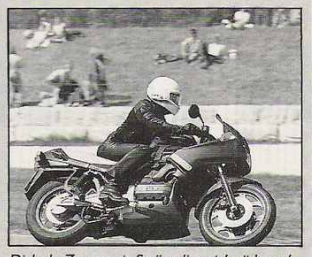

*Antoon van den Berg (Bleiswijk) kampeerde in 1989 voor de omwenteling in de DDR*

## Veel accessoires

Aan 74% van de motoren zijn reparaties uitgevoerd. Bij de helft van de motoren heeft ook nog een tweede reparatie plaatsgevonden en bij een kwart ook nog een derde reparatie. Bij 9% moest vaker dan drie keer iets worden gerepareerd. Dure reparaties zijn zelden uitgevoerd, want gemiddeld wordt per jaar een bedrag van ƒ 222,— uitgegeven voor reparaties. Bij de vier types zit er onderling nogal wat verschil: ƒ 114,— voor de K75S, ƒ 196,— voor de K75C, ƒ 290,— voor de K75 en ƒ 333,— voor de K75RT. Het was 33 keer noodzakelijk om de voorvorkkeerringen te vervangen. Een 50-jarige uitvoerder was wel erg ongelukkig, want hij moest drie keer deze keerringen van zijn K75 vervangen. Dat geschiedde bij 7.000, 17.000 en 28.000 km. Een 32-jarige agent moest reeds na 3.100 km de voorvorkkeerringen vervangen. Dat viel onder garantie. Met de snelheidsmeter is ook niet alles in orde. Een chemisch analist werd maar liefst vijf keer gekonfronteerd met problemen met de snelheidsmeter van zijn K75S. Hij was niet de enige die vanwege de snelheidsmeter een reparatie moest laten verrichten. Het overkwam ook twintig anderen. Soms werkte de teller niet goed, soms hadden de tellers last van vocht. Reparaties aan remmen (tien keer genoemd) hadden in hoofdzaak betrekking op de schijven, die in enkele gevallen krom bleken te zijn.

Vrijwel alle motoren zijn uitgebreid met een of meerdere accessoires. Slechts twee stuks verkeren nog in de originele staat, zoals ze door BMW op de markt zijn gebracht. De helft van de bezitters van een K75 en een K75C heeft een scherm aangeschaft. Sommigen zochten nog meer bescherming en schaften een stuurkuip of zelfs een volle kuip aan. Van de 47 K75's zijn er maar liefst 42 uitgerust met scherm, stuurkuip of volle kuip.

| RAPPORTCIJFERS | |
|---|---|
| **BMW K75 (alle typen)** | |
| Kompleetheid | 7,7 |
| Koude start | 9,1 |
| Warme start | 9,2 |
| Souplesse | 8,7 |
| Acceleratie | 7,8 |
| Topsnelheid | 8,3 |
| Schakelen | 7,0 |
| Werking koppeling | 8,2 |
| Geluid uit het blok | 7,8 |
| Sleutelvriendelijkheid | 7,6 |
| Vering/demping voor | 7,3 |
| Vering/demping achter | 7,5 |
| Bochtengedrag | 8,0 |
| Koersstabiliteit | 8,3 |
| Remmen voor | 7,7 |
| Remmen achter | 7,2 |
| Bevestiging tanktas | 7,6 |
| Bagagemogelijkheden | 8,0 |
| Betrouwbaarheid | 9,2 |
| Lakkwaliteit | 8,2 |
| Chroomkwaliteit | 8,2 |
| Zitkomfort rijder | 8,3 |
| Zitkomfort passagier | 7,9 |
| Rijkomfort | 8,5 |
| Bedieningsorganen | 8,8 |
| Spiegels | 8,2 |
| Klokken en kontrolelampjes | 8,9 |
| Aktieradius | 8,5 |
| Boordgereedschap | 8,9 |
| Gem. cijfer onderhoud zaak | 8,3 |
| Gem. cijfer reparatie zaak | 8,0 |
| Gem. cijfer onderdelenlevering | 7,7 |
| Gem. cijfer service motorzaak | 8,5 |
| Totaal gemiddeld cijfer | 8,2 |



*Dirk de Zeeuw uit Strijen liet zich tijdens de Landelijke Motordag in Assen door MOTO 73 fotograferen*

Datzelfde geldt voor elf van de veertien K75C's. Hoezo, veel belangstelling voor een kale motor? Op 90 van de 104 motoren is een kofferset gemonteerd. Menigeen wil nog meer mee kunnen nemen en daarom werd 58 keer een bagagerek gemonteerd. Om valschade te beperken werden 36 maal valbeugels aangeschaft. Verder troffen we onder andere de volgende accessoires aan: ander stuur (vrijwel altijd hoger, maar ook een enkele keer lager), hogere ruit, Nivomat-schokdemper, tanktas (veelal van BMW), mistachterlamp, vergrendeling van de zijstandaard, stopkontakt, alarm, spatlap, radiocassettespeler, handvatverwarming, afdekplaatjes voor bobines en injektie, topkoffer, comfort-buddy, alarm-knipperlichten, klokje, foam-handvatten, kuiptassen, andere voorvorkveren, enzovoort. De BMW-rijder bezuinigt niet op accessoires, want met een gemiddeld bedrag van ƒ 1700,— wordt er voor een behoorlijk bedrag aan extra's gekocht. Tussen de diverse types zitten opvallende verschillen. Aan de K75S is in totaal voor ƒ 867,— aangeschaft, voor de K75 is dat ƒ 1976,—, voor de K75RT ƒ 2075,— en de K75C spant de kroon met ƒ 2231,—. Om een idee te geven van de hoogte van deze bedragen: de Honda VF750F van de vorige Lezerstest werd voor een bedrag van ƒ 872,— van accessoires voorzien.

## Het rapport

Een gemiddeld rapportcijfer van 8,2 en een zeven als laagste waardering duidt erop dat de bezitters van een van de vier uitvoeringen van de K75 bijzonder goed te spreken zijn over hun motor. Vier keer werd bij de C of de RT een cijfer van net onder de zeven gegeven, maar daar stonden wel hogere cijfers bij de andere modellen tegenover, zodat het gemiddelde voor de vier modellen altijd minimaal een zeven is. De laagste waardering is er voor het schakelen van de C (6,6). De achterrem bij de C is goed voor 6,7; die van de RT werd met 6,8 beoordeeld. Een zelfde cijfer is er voor de sleutelvriendelijkheid van de RT.
Bijzonder positief wordt er geoordeeld over de koude (9,1) en de warme start (9,2). In beide gevallen zit de C iets onder het gemiddelde en de RT daar juist iets boven. In vergelijking met de Japanse motoren springt de beoordeling van het boordgereedschap in het oog. Dat moet ongetwijfeld gemaakt zijn met de Duitse „Gründlichkeit", want 8,9 voor het gereedschap is een erg hoge waardering. Gelet op het ontbreken van ernstige schadegevallen, waardoor er niet gereden zou kunnen worden, is het niet verwonderlijk dat de BMW K75 op het punt van betrouwbaarheid ook hoog scoort. Een cijfer van 9,2 is er een om trots op te zijn.
Gelet op de uitermate positieve beoordeling is het begrijpelijk dat velen BMW trouw willen blijven. Slechts vijf geven te kennen dat ze het merk BMW niet weer willen kopen. Twee laten deze vraag onbeantwoord en maar liefst 97 van de 104 zijn van plan om na hun huidige motor weer een BMW aan te schaffen. Drie

*Jan Wierer (Huizen) fotografeerde zijn twee geliefden*

kwart van hen blijft bij de K75, een kwart zoekt het in een ander model, dat dan hoofdzakelijk moet worden gezocht bij de K100-serie. Onder de inzenders zitten ook enkelen die eerder een K100 hadden, maar nu blij zijn dat ze een stapje terug hebben gedaan, omdat zij de driecilinder veel handelbaarder vinden dan de viercilinder.

## Wat kost het?

Tot slot hetgeen de Nederlanders wellicht het meest interesseert: wat kost het rijden met de K75? Aan benzine (er is uitgegaan van een benzineprijs van ƒ 1,95), onderhoud en reparaties wordt per kilometer gemiddeld dertien cent uitgegeven. De K75 en de K75RT komen op twaalf cent, de K75C op dertien cent en de K75S op zestien cent. Daarnaast heb je nog te maken met afschrijving. Die onkostenpost geeft een zeer uiteenlopend beeld te zien. De uitsluitend nieuw gekochte RT's, die gemiddeld nog geen jaar oud zijn, hebben te maken met een veel hogere afschrijving dan de andere modellen. Naarmate de RT's wat ouder worden zal het cijfer ongetwijfeld meer in de richting van de andere modellen opschuiven, waarvoor de computer een afschrijving van negen cent (K75S) en zeven cent (de beide andere modellen) heeft berekend. De RT kent een afschrijving van 19 cent. De gemiddelde kilometerprijs loopt uiteen van 19 cent voor de K75 tot 31 cent voor de K75RT. Daartussen zitten de K75C met 21 cent en de K75S met een kwartje. Zoals gebruikelijk zijn in deze bedragen de kosten van verzekering en belasting niet meegerekend.