

De K 75 moet dan ook niet gezien worden als een project dat na de ontwikkeling van de K 100 werd gestart, min of meer als reactie op het succes van die nieuwe BMW, maar als een project dat deel uit maakt van het hele 'K-project'. In 1979 werd besloten dat men verder zou gaan met BMW motorfietsen, en dat het tijd was om, naast de boxers, een geheel nieuw type motor te bouwen. Dat nieuwe type motor werd de K-serie, een 1000 (K 100) en een 750 (K 75), waarbij alleen de pure ontwikkeling van de 75 later werd gestart. Kijken we naar het uiterlijk dan is het heel duidelijk dat 100 en 75 tot één serie horen. De vorm van tank, buddy, wielen en beplating zijn duidelijk geïnspireerd op de K 100, wat in feite ook geldt voor de styling van het blok, met het klepdeksel met twee bovenliggende nokkenassen aan de linkerzijde en het wat kale deksel dat de 'onderkant' van het carter vormt aan de andere kant.

Nieuw innerlijk

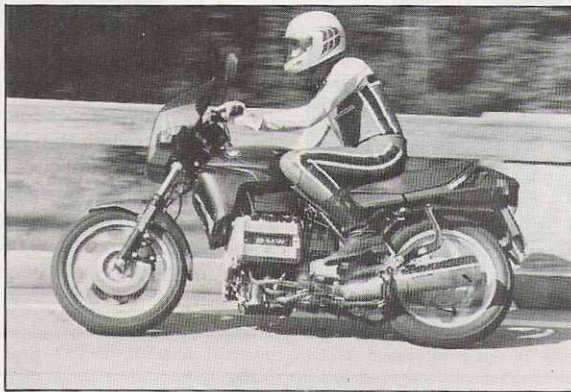
Het inwendige van het blok wijkt natuurlijk wel drastisch af. Duidelijk is dat een driecilinder niet zo maar een vier cilinder min één is (net zo min overigens als een tweecilinder met een extra cilinder, waar bijvoorbeeld Laverda in de loop der jaren wel achter gekomen is), met alle gevolgen van dien. Gekozen werd – natuurlijk – voor een krukass met de krukappen onder een hoek van 120 graden, een oplossing die balanstechnisch bijna ideaal is. Primaire onbalans wordt door deze krukassvorm direct voorkomen, terwijl de secundaire onbalans werd gecompenseerd door de as die het vermogen overbrengt naar de versnellingsbak te voorzien van balansgewichten. Als bij de K 100 draait deze as tegengesteld aan de krukass om het kippmoment van het blok zo veel mogelijk te compenseren.

De 'bovenkant' van het blok vertoont natuurlijk wel directe overeenkomst met de 1000, wat ook geldt voor de boring/slag verhouding. Via 67 x 70 mm ligt de cilinderinhoud op exact 740 cc, het mengsel wordt met een verhouding van 1:10,2 gecompriëerd. Twee kleppen per cilinder zorgen voor toevoer van nieuw en afvoer van ver-

Ze wisten het zo traai te vertellen, de BMW heren in La Napoule, tijdens de introductie van de K 100, nu exact twee jaar geleden. Nee, van een 750 cc vier- of driecilinder (waarover toen al volop geruchten gingen) was niets bekend, laat staan dat zij iets konden vertellen over een eventuele introductie. Nu, tijdens de introductie van de K 75, inderdaad, de driecilinder, blijkt hoe goed zij de waarheid wisten te verbergen, want juist vóór de introductie van de K 100 bleek Stefan Pachernegg, de chef van de BMW ontwikkelingsafdeling, al de eerste rijtest met de 75 achter de rug te hebben.

BMW K 75

brand mengsel, de kleppen worden bediend via twee door een ketting aangedreven bovenliggende nokkenassen. Elektronische injectie (Bosch Lejetronic) en ontsteking zorgen voor verbranding van het mengsel. Achter het driecilinderblok zit dezelfde versnellingsbak als van de K 100, alleen is een wat kortere eindoverbrenging gemonteerd. Het blok ligt in een frame dat direct is afgeleid van het K 100 frame, heeft dus ook exact dezelfde maten en afmetingen. Momenteel kent de K 75 twee uitvoeringen. De 'C', voorzien van een stuurkuipje oftewel Cockpitverkleiding en



de van een vaste topnaar voorzien 'S'. Beide hebben twee schijven in het voorwiel, de C heeft een trommel achter en de S een schijf. Door de vollere kuip is de S zeven kilo zwaarder dan de C, 235 tegen 228 kg. De C is 11 kg lichter dan de K 100, de S dus vier kg lichter dan de K 100 en 18 kg lichter dan de K 100 RS. Als belangrijkste prestatie geeft de fabriek 55 kW of 75 pk bij 8500 tpm op en een topsnelheid van 200 voor de C en 210 voor de S.

Toch anders

Dat de K 75 toch een heel andere motor is dan de K 100 blijkt bij het rijden. Vooruitlopend op wat gedetailleerdere ervaringen, volgende week in dit theater, kan nu al gezegd worden dat ondanks de sterke overeenkomst die het K 75 frame zou hebben met het K 100 rijwielgedeelte de stureigenschappen nog al anders zijn. Met name het lichte sturen is opvallend, licht zonder zwabberig te worden op hogere snelheden overigens. Duidelijk is ook dat je in vergelijking met de 100 dik 15 pk mist, wat zich vooral uit in de acceleratie. Vreemd genoeg had ik bij fors accelereren ook de indruk dat het blok wat meer kantelneiging vertoonde dan de K 100, wat gezien de betere balans van het 75 blok een beetje vreemd is. Iets anders, maar beslist niet veel, is ook het prijsniveau van de K 75. De 'C', die deze maand al leverbaar wordt, gaat f 15.990,— kosten, en dat betekent dat hij op dit moment duurder is dan de standaard K 100. De K 100 prijs gaat binnenkort echter een procent of 6 omhoog, en dan bedraagt het verschil zón f 600,— en dat is eigenlijk maar erg weinig. De 'S' wordt februari volgend jaar waarschijnlijk leverbaar en zal net iets boven de f 17.000,— gaan kosten.

