

Geheimtip für Liebhaber: BMW K 75-Baureihe

Vier Drillinge im Tourer-Dreß

Zu Unrecht stand sie lange Zeit im Schatten der Vierzylinder: Die K 75 gilt unter Kennern als handlich, langlebig und komfortabel. Gebrauchsmaschinen, besonders die Basis- und S-Versionen, sind blitzschnell vergriffen. MF gibt Tips zum Secondhand-Einkauf.

Vorurteile sind Meinungen von Leuten, die es nicht besser wissen. In der K 75 C, Ende 1985 als erster BMW-Dreizylinder gestartet, fand mancher Spötter ein willkommenes Ziel für pauschale Attacken: »Zu teuer, zu bieder und im Vergleich zu den Japanern zu schwach auf der Brust.« Aber es gab auch andere Stimmen: »Teuer? Gewiß – aber denkt mal an den geringen Wertverlust einer BMW. Bieder? Geschmacksache – man könnte es auch zeitloses Styling nennen. Zu wenig Leistung? Eigentlich sind 75 PS für eine 750er doch genug.«

Zehn Jahre danach sind solche Diskussionen längst vergessen. Zwar stimmt es, daß die »kleine K« stets im Schatten der Vierzylinder stand. Wer jedoch zum Drilling griff (mehr als 25.000 K 75-Modelle wurden bisher in Deutschland verkauft), sollte es kaum jemals bereuen; denn die K 75 ist erheblich leichter und handlicher als eine K 100. Zudem glänzt das Dreizylinder-Triebwerk wegen seiner Ausgleichswelle mit einer Laufruhe, die der eher raue Vierzylinder nie erreichte. Als Gebrauchsmaschine ist die K 75 heute überaus gefragt und schnell »vergriffen«.

Die K 75 C – mit lenkerfester Cockpit-Verkleidung – spielte den Vorreiter für drei weitere Modelle. Ihr liegender Dreizylinder, wassergekühlt und von einer Einspritzanlage mit Benzin versorgt, leistete 75 PS und überzeugte durch gleichmäßige Leistungsabgabe sowie sattes Drehmoment. Im Frühjahr 1986 schob BMW die

K 75 S – mit Halbschalenverkleidung – als sportliche Variante nach. Sie brachte bereits einige Modifikationen mit: eine straffere Fahrwerkabstimmung (geändertes Dämpfungssystem für die Gabel, um 50 auf 135 mm verkürzter Federweg vorn, neues Federbein hinten), Scheibenbremse statt Trommel im Hinterrad und einen breiteren Hinterradreifen.

Schon im Herbst folgte als Basismodell die K 75, die einzige »nackte« Maschine der Baureihe. Schämen mußte sie sich deshalb nicht, denn zur ansehnlichen Ausstattung gehörte viel Chrom. Sie startete zunächst mit dem immensen Gabelfederweg der »C«, später wurden beide Modelle auf die Technik der K 75 S umgerüstet. Die K 75 RT komplettierte Ende 1990 das Dreizylinder-Quartett. Der vollverkleidete Tourer hält

Nur die »RT« steht heute noch als Neumaschine beim BMW-Händler

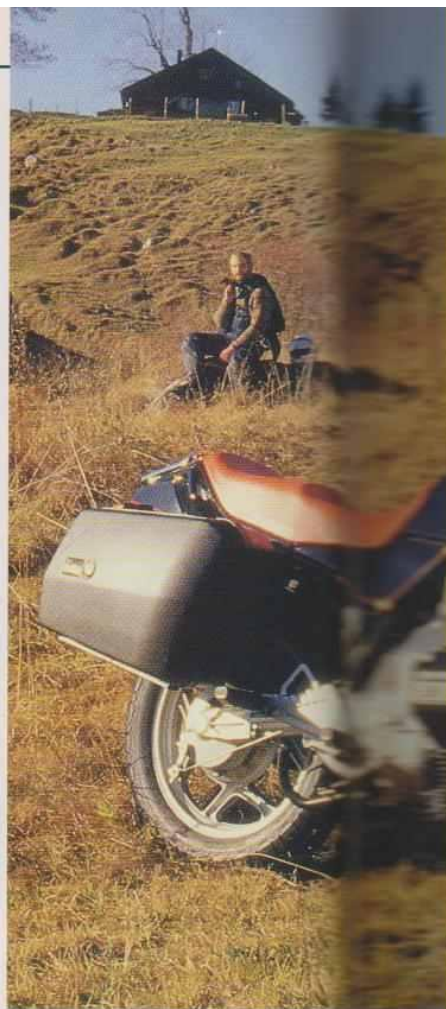
heute als letzte Dreizylinder-Maschine die Fahne hoch, denn Basis- und S-Version haben sich 1994 vom deutschen Markt verabschiedet. Schon Ende 1988 war die K 75 C aus dem Programm genommen worden.

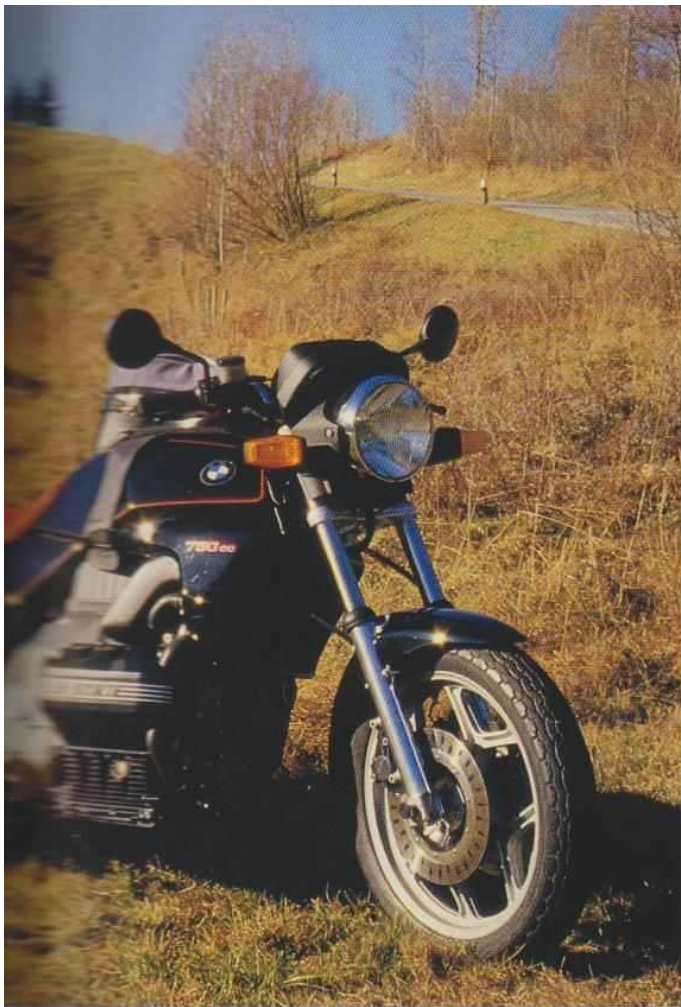
Die Modellpflege konzentrierte sich im wesentlichen auf Fahrwerk und Design. So erhielt die Basis-K 1988 eine geänderte Sitzbank (Sitzhöhe nun 750 statt 810 mm). Seit 1988 ist für die K 75 ein Drosselsatz auf 50 PS

erhältlich, der vom Händler eingebaut wurde (ca. 200 Mark). Für die K 75 S bot BMW ab Herbst 1986 einen Motorspoiler an. 1991 erhielt die Basis-K 75 eine Scheibenbremse fürs Hinterrad.

Im gleichen Jahr spendierte man der K 75 S neue Felgen im Drei-Speichen-Design. Seit 1993 sind alle K 75 mit einer Showa-Gabel (besseres Ansprechverhalten) ausgerüstet; zur Serienausstattung gehören seitdem Warnblinkanlage sowie ein über den Kupplungshebel einklappbarer Seitenständer. Seit 1994 leistet die Lichtmaschine 700 Watt, die Batterie hat eine Kapazität von 19 Ah. Seit 1990 wird für alle K 75-Modelle ein ABS (knapp 2.000 Mark) angeboten, seit 1992 ein ungeregelter Katalysator. Die Käufer machten davon regen Gebrauch: Fast jede zweite K 75 wurde mit Kat geordert, etwa 60 Prozent der seit 1990 zugelassenen Dreizylinder fahren mit ABS.

Gebrauchte K 75 haben oft hohe Tachostände, doch das muß Interessenten nicht schrecken: Die Dreizylinder-Aggregate sind für ihre Langlebigkeit be-





Die Basisversion K 75 (1986 - '94) glänzte durch ihre Chromausstattung und ab Baujahr 1988 mit der niedrigen Sitzhöhe von 750 mm.

Womit Einige typische Schwächen hat die Baureihe dennoch. Dazu zählen Zündkerzen-Defekte, die häufig bei Besichtigungsterminen auftreten, wenn der kalte Motor nur kurz »zum Reinhören« gestartet wird. BMW-Händler haben eine einfache Erklärung: Beim Kaltstart im Stand fördert die Einspritzanlage besonders viel Benzin; der Verbrennungsvor-

gang läuft nicht optimal ab, die Kerzen gehen kaputt. Ab Frühjahr 1986 wurde die sportliche K 75 S gebaut. Vom C-Modell unterscheidet sie sich durch Verkleidung und straffere Fahrwerkabstimmung. Die K 75 RT (u.), seit 1990 im Programm, ist der am besten ausgestattete Tourer der Baureihe.

gang läuft nicht optimal ab, die Kerzen gehen kaputt.

Wenn der Motor schlecht anspringt und bei der Probefahrt kaum Leistung bringt, verbirgt sich die Ursache oft im Tank. Denn der dort plazierte Benzinfilter (Blechgehäuse) kann aufplatzen, wenn er nicht regelmäßig (etwa alle 30.000 km) gewechselt wurde. Schwitzenden Gabeldichtungen kommt man bei jüngeren K 75 (ohne Manschetten) auf die Spur, indem die Schutzkappen abgehoben werden. Solche Schäden treten bevorzugt nach längerer Standzeit auf, außerdem bei Maschinen, die wenig gefahren und kaum gepflegt wurden. Der Wechsel defekter Simmerringe kostet ca. 300 Mark. Seit einigen Jahren werden jedoch doppelripige Dichtringe eingebaut, die man an der Stahldistanzscheibe (unter der Schutzkappe) erkennt.

Bei älteren K 75 S sollten die vorderen Bremsscheiben auf ein-

wandfreie Funktion geprüft werden. Pulsiert beim Verzögern der Bremshebel, deutet das auf krumme Scheiben hin – eine Folge »heißer Bremsmanöver«. Zwei relativ seltene Schäden, die an allen Modellen auftreten können: defekte Dichtung zwischen Wasserpumpe und Lichtmaschine, verrottete Kastenmutter am Auspufftopf (sitzt unter der Sichtblende).

Gebrauchte K 75 werden hoch gehandelt. Eine C-Version kostet kaum unter 7.000 Mark, bei der Basis-Variante ist man je nach Baujahr mit 7.000 (1987 - 89) bis 12.000 Mark dabei. Für ABS, Koffer, Topcase, Heizgriffe und weiteres Zubehör sind Zuschläge fällig. Eine dreijährige K 75 S, oft mit ABS, gelegentlich auch mit Kat ausgerüstet, wird komplett ab etwa 15.000 Mark gehandelt. In dieser Preisklasse liegen auch ältere RT-Modelle, für Maschinen von 1992 und jünger muß man mit mindestens 14.000 Mark rechnen.

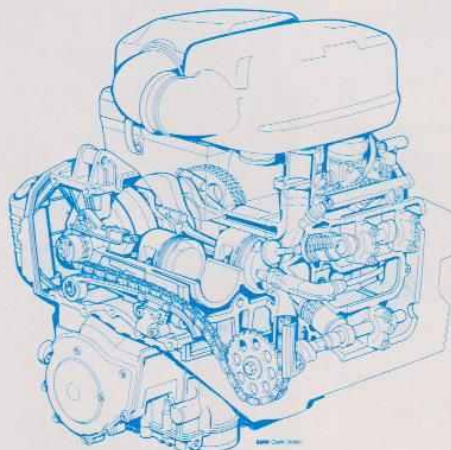
Dieter Höner

Pressestimmen

»Es gibt eigentlich keinen Grund, warum die K 75 RT der großen Vierzylinderkonkurrenz aus dem gleichen Stall nicht den Rang ablaufen sollte. Fast alle Attribute sprechen dafür, daß die kleinere Lösung ... die bessere ist.«
Tourenfahrer 1/91

»Obwohl sportlich angehaucht, macht die BMW K 75 S insgesamt einen gesetzten Eindruck. Mit dem Motor kann man gut leben, das harte Fahrwerk ist in Anbetracht der damit erzielten Fahrstabilität akzeptabel.«
Mrd., Reisen & Sport 11/86

»Die K 75 ... glänzt mit einer ungeahnten Leichtfüßigkeit, hat aber Nachholbedarf bei der Feder-Dämpferabstimmung im Federbein.«
PS 7/91



Das wassergekühlte Dreizylinder-Aggregat der K 75 bietet wesentlich mehr Laufruhe als der K 100-Vierzylinder – ein Verdienst der Ausgleichswelle. Sattes Drehmoment und 75 PS gibt's oben-drein.

Kurz-Check BMW K 75-Baureihe

Beim Gebrauchtkauf checken: Sind die Simmerringe der Telegabel (Staubkappen hochdrücken) dicht? Ist die Dichtung zwischen Wasserpumpe und Lichtmaschine intakt? Wann wurde zuletzt der Benzinfilter getauscht (Inspektionsrechnung)? Speziell bei älteren K 75 S prüfen: Funktioniert die vordere Bremsanlage einwandfrei?

Plus:

- niedrige Betriebskosten
- Kardanantrieb
- üppige Zuladung
- geringer Benzinverbrauch
- hoher Wiederverkaufswert

Minus:

- hohe Sitzposition
- hakelige Schaltung
- Lastwechselreaktionen
- Windverwirbelungen (bei K 75 S mit Serienscheibe)