

**"Trotz der Schinderei
im Testeinsatz
präsentierte sich die
BMW K 100 nach
der vollständigen
Demontage in
einem beispielhaft
guten Zustand."**

(MOTORRAD 7/84)



Kennen Sie ein anderes Motorrad, das nach 25.000 harten Test- kilometern so erstklassig in Form wäre?

Der große Erfolg der BMW K-Serie ist ein Ergebnis des einzigartigen technischen Konzepts – und der Tatsache, daß man sich auf diese BMW Technik verlassen kann. Und zwar auch noch nach Jahren und vielen tausend Kilometern. Was durch viele Tests eindrucksvoll bestätigt wird.

So von MOTORRAD in Heft 7/84:

»Zahlreiche Beschleunigungsmessungen, Höchstgeschwindigkeitsfahrten, Bremsversuche und mehrere Tage Nürburgring-Erprobung ignorierte die K 100 einfach. Kolben, Kolbenbolzen, Kolbenringe und die Scanimet-beschichteten Zylinderlaufbahnen präsentierten sich in absolutem Topzustand.«

Und weiter:

»Wie der Motor, glänzte auch das Fünfganggetriebe durch Unauffälligkeit.«

sie in Serie gingen, einem wohl in der Welt einmaligen Testprogramm unterzogen: 4 Jahre Entwicklungs-, Forschungs- und Erprobungszeit wurden investiert.

Insgesamt sind vor der Einführung 810.000 Testkilometer gefahren worden. Nach einem Jahrestest mit der K 100 RS bestätigt »mo« (11/84) unsere Bemühungen: »Absolute Langstreckentauglichkeit... Vorzüge wie geringer Wartungsbedarf, pflegearmer Hinterradantrieb und gute Werterhaltung.«

Und nach 32.000 km Testfahrt stand in

»PS« (11/84):

»Hinter dem Kurbelgehäusedeckel ist alles in schönster Ordnung, kein spürbarer Verschleiß an Haupt- und Pleuellagern und am schrägverzahnten Primärrad. Die Hauptlager-Laufflächen sind in einwandfreiem Zustand.«

BMW K 100: Verschleiß nach 25 000 Kilometern

Zylinder		Ventile (Schaftdurchmesser)	
Einbaumaß/Verschleißgrenze:	67,00 mm/keine Angabe	Einbaumaß: Einlaß/Auslaß	6,960-6,975/6,945-6,960 mm
Istwert:		Istwert:	6,965/6,960 mm
1. Zylinder	67,00-67,01 mm	Anmerkung: geringe Ölkohleablagerungen, Sitz minimal eingeschlagen	
2. Zylinder	67,00-67,02 mm		
3. Zylinder	67,00-67,02 mm		
4. Zylinder	67,00-67,03 mm		
Anmerkung: hervorragender Zustand, nahezu kein Verschleiß meßbar, ohne Riefen und Druckstellen, Zylinderkopfdichtung: dicht, ohne Brandspuren			
Kolben		Ventilführungen (Innendurchmesser)	
Einbaumaß/Verschleißgrenze:	66,973 mm/keine Angabe	Einbaumaß:	7,000-7,015 mm
Istwert: alle Kolben	66,96 mm	Istwert:	7,01/7,01 mm
Anmerkung: sehr gutes Tragbild, keine Riefen oder Druckstellen, kaum Ölkohleablagerungen, minimaler Verschleiß		Anmerkung: hervorragender Zustand, zylindrische Bohrung	
Kolbenspiel		Ventilschaftspiel	
Einbauspiel/Verschleißgrenze:	0,03-0,04/0,08 mm	Einbauspiel: Einlaß/Auslaß	0,025-0,055/0,040-0,070 mm
Istwert:		Verschleißgrenze:	0,15/0,15 mm
1./2./3./4. Kolben	0,04-0,05/0,04-0,05/0,04-0,06/0,04-0,07 mm	Istwert:	0,045/0,050 mm
Anmerkung: sehr gute Werte, kaum Verschleiß		Anmerkung: Spiel liegt noch in Neutoleranz	
Kolbenringe (Nutenpiel)		Ventilsitzbreite	
Einbauspiel: 1./2./3. Ring	0,013-0,027/0,012-0,026/0,020-0,055 mm	Einbaumaß: Einlaß/Auslaß	1,5/1,5 mm
Istwert: 1./2./3. Ring	0,05/0,03/0,04 mm	Istwert:	1,4/1,4 mm
Anmerkung: sehr geringer Verschleiß, Kolbenringe mit sehr gutem Tragbild, ohne Brandflecken und Riefen		Anmerkung: sehr guter Zustand, nicht eingeschlagen	
Kolbenringe (Stoßspiel)		Ventilfedern (freie Länge)	
Einbauspiel: 1./2./3. Ring	0,25-0,45/0,25-0,45/0,20-0,45 mm	Einbaumaß: innen/außen	44,5/44,5 mm
Istwert: 1./2./3. Ring	0,40/0,50/0,55 mm	Istwert: Federn	44,0-44,4 mm
Anmerkung: einwandfreier Zustand, kaum Verschleiß			
Kurbelwelle Hauptlagerspiel		Kupplungsreibscheibe (Dicke)	
Einbauspiel/Verschleißgrenze:	0,020-0,056 mm/keine Angabe	Einbaumaß/Verschleißgrenze:	5,3/4,5 mm
		Istwert:	5,0-5,1 mm
		Anmerkung: Bis zum Erreichen der Verschleißgrenze sind noch 50.000-60.000 Kilometer möglich, Verschleiß 0,1 mm auf 10.000 km	
		Innere und äußere Anpreßplatten der Kupplung (Verzug)	
		Istwert:	außen 0,25 mm, innen 0,05 mm
		Getriebe: alle Radsätze in sehr gutem Zustand, kein Pitting, kein sichtbarer Verschleiß.	

Fazit:

»25.000 Kilometer scheinen für die K 100 keine allzu große Herausforderung zu sein. Ihre Kilometerkosten liegen mit rund 20 Pfennig auf angenehm niedrigem Niveau, und ihr Ersatzteilkonsum beschränkte sich auf wenige Teile, die zudem noch schnell austauschbar sind.« Diese für uns sehr guten Beurteilungen haben uns gefreut, aber nicht verwundert. Denn wir haben die K-Modelle, noch bevor

Damit beweist die BMW K-Serie, wie problemlos und zuverlässig heute hochentwickelte Motorradtechnik sein kann und in welchen engen Grenzen sich Anfälligkeit und Verschleiß halten können. Starten Sie zu Ihrer eigenen Testfahrt beim BMW Motorradhändler – und überzeugen Sie sich selbst von der ausgereiften Leistung einer BMW der K-Serie.

Informationen erhalten Sie auch von BMW Motorrad GmbH + Co. RM-M-15 A, Postfach 43 03 60, 8000 München 40.

BMW – Freude am Fahren

