

90 Jahre Motorräder bei BMW (Teil 1): Mit der R 32 fing alles an

BMW feiert in diesem Jahr 90 Jahre Motorradbau. An dieses Ereignis soll auch ein neues Modell mit luftgekühltem Boxer-Motor erinnern, das demnächst auf den Markt kommt. Die Geburtsstunde der Zweirad-Tradition bei BMW schlug bei der Automobilausstellung in Berlin am 28. September 1923. Dem Publikum wurde an diesem Tag die BMW R 32 präsentiert, ein Motorrad, dessen Antriebsprinzip – luftgekühlter Zweizylinder-Viertakt-Boxer-Motor mit quer zur Fahrtrichtung liegenden Zylindern, direkt angeblocktes Schaltgetriebe und Wellenantrieb – bis heute die Grundkonzeption für zahlreiche Modelle der Marke bildet.

Entwickelt wurde die BMW R 32 innerhalb weniger Wochen vom technischen Direktor Max Friz und seinem Team. Das junge Unternehmen BMW hatte sich bis dahin auf Flugzeug-, Boots- und Lkw-Motoren konzentriert. Doch schon seit 1920 wurden außerdem Boxer-Motoren für Zweiradhersteller produziert. Der Schritt zu einem eigenen Motorrad lag damit nahe. Die BMW R 32 war – im Gegensatz zum Wettbewerb, der sich weitgehend an der Fahrradgeometrie orientierte – konsequent als eigenständiges Fahrzeug konzipiert und wies eine im Wettbewerbsumfeld einzigartige Qualität auf. Der 494 Kubikzentimeter große Motor leistete 6,25 kW / 8,5 PS. Von Anfang an setzte BMW mit der R 32 auch auf Sporterfolge.

Die bereits ein Jahr später vorgestellte BMW R 37 erhielt als erstes Motorrad überhaupt einen Motor mit Leichtmetall-Zylinderköpfen. Ihre höhere Leistung brachte zusätzliche Vorteile im sportlichen Wettkampf. Parallel dazu entwickelte BMW das erste Einzylinder-Modell. Auf der BMW R 39 (247 ccm, 5 kW / 6,5 PS) gewann Josef Stelzer 1925 die Deutsche Meisterschaft in der Viertelliter-Klasse. In der 500-Kubikzentimeter-Klasse holte BMW 1924 sowie ununterbrochen von 1926 bis 1929 den nationalen Meistertitel.

Parallel zum anhaltenden Erfolg auf der Rennstrecke entwickelten sich auch die Verkaufszahlen. Vom ersten vollen Produktionsjahr 1924 bis 1929 stieg die Zahl der ausgelieferten Einheiten von 1640 auf 5680 an.

Eine revolutionäre Neuerung war die weltweit erste bei einem Serienmotorrad eingesetzte hydraulisch gedämpfte Teleskopgabel als Vorderradführung bei den 1934 präsentierten 750-Kubikzentimeter-Boxer-Motor-Modellen R 12 und R 17. Außerdem wurden erstmals bei BMW eine ins Hinterrad integrierte Halbnabenbremse und ein Pressstahlrahmen eingeführt. Er verhalf beiden Modellen zu einer wuchtigen Erscheinung, die fortan als „deutsche Schule des Motorradbaus“ galt, und darüber hinaus zu gesteigerter Stabilität. Davon profitierte vor allem die BMW R 17, die mit 24 kW / 33 PS und einem Höchsttempo von 140 km/h zu den stärksten und schnellsten Serienmotorrädern ihrer Zeit zählte.

Auch in der 500-Kubikzentimeter-Klasse sowie mit Einzylinder-Motorrädern setzte BMW die Erfolge der Anfangsjahre fort. Modelle wie die BMW R 2 und die BMW R 35 sowie die 500er R 5 mit Stahlrohrrahmen und einer in der Dämpfung einstellbaren Teleskopgabel markierten den Fortschritt in der technischen Entwicklung ebenso wie die 1938 vorgestellte R 51, die als erste BMW über eine Geradwegfederung für das Hinterrad verfügte. Noch vor Ausbruch des Zweiten Weltkriegs wurde die Gesamtzahl von 100 000 produzierten Einheiten überschritten.

Mit dem Modellprogramm wurde auch das Engagement im Rennsport immer vielfältiger. Ernst Henne, der schon 1926 die Deutsche Meisterschaft, 1928 die Targa Florio und von 1933 bis 1935 mit dem BMW-Team jeweils die Nationenwertung der Internationalen Sechstagesfahrt im Geländesport gewonnen hatte, verblüffte die Fachwelt zudem mit seinen Rekordfahrten. 1929 stellte er mit 216,75 km/h den ersten von 76 Geschwindigkeits-Weltrekorden auf BMW-Motorrädern auf. 1937 schraubte er den Bestwert mit einer von einem Kompressor aufgeladenen und vollständig verkleideten 500er auf 279,5 km/h – ein Rekord, der 14 Jahre lang Bestand haben sollte. Georg „Schorsch“ Meier wurde 1938 sowohl Deutscher als auch Europameister in der Halbliterklasse und siegte 1939 ebenfalls auf einem Kompressor-Motorrad der Marke als erster Nicht-Brite in der Senior TT auf der Isle of Man.

Nachdem die Motorradproduktion in der ersten Hälfte der 1940er Jahre nahezu vollständig den militärischen Anforderungen untergeordnet war, standen sowohl Entwicklung als auch Fertigung nach dem Zweiten Weltkrieg vor einem kompletten Neuanfang. Ab 1948 wurde im BMW-Motorrad-Werk in München das Ein-Zylinder-Modell BMW R 24 gebaut. Basierend auf dem Vorkriegsmodell BMW R 23 und mit einer Leistung von 9 kW / 12 PS erfüllte es den damaligen Bedarf für den Start in eine neue Ära der individuellen Mobilität.

1950 produzierte BMW erstmals wieder ein Motorrad mit Zweizylinder-Boxer. Auch die

BMW R 51/2 war auf der Grundlage eines Vorkriegsmodells konzipiert. Doch mit steigenden Verkaufszahlen wuchs bald auch der Spielraum für Innovationen. Eine neue Motorengeneration wurde 1951 mit der BMW R 51/3 eingeführt. Im Jahr darauf debütierte die BMW R 68 mit einem 600 Kubikzentimeter großen und 26 kW / 35 PS starken Zweizylinder, das erste deutsche Serienmotorrad, das eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h erreichte. Im Rennsport ging es noch schneller zur Sache: Für die 1954 eingeführte BMW RS 54 hatten die BMW Ingenieure einen Boxer-Motor entwickelt, der 33 kW / 45 PS mobilisierte und die käufliche Rennmaschine auf annähernd 200 km/h beschleunigte. „Schorsch“ Meier hatte schon 1947 erneut einen nationalen Meistertitel errungen, Walter Zeller wurde 1956 mit einer 500er Vizeweltmeister.

In den Wirtschaftswunderjahren verdrängte das Auto immer mehr das Zweirad. Die Produktion von Einzylinder-Modellen bei BMW wurde 1966 eingestellt und die gesamte Motorrad-Fertigung schrittweise nach Berlin-Spandau verlagert. Die Bereiche Entwicklung und Erprobung blieben allerdings – bis heute – in München angesiedelt.
(ampnet/jri)

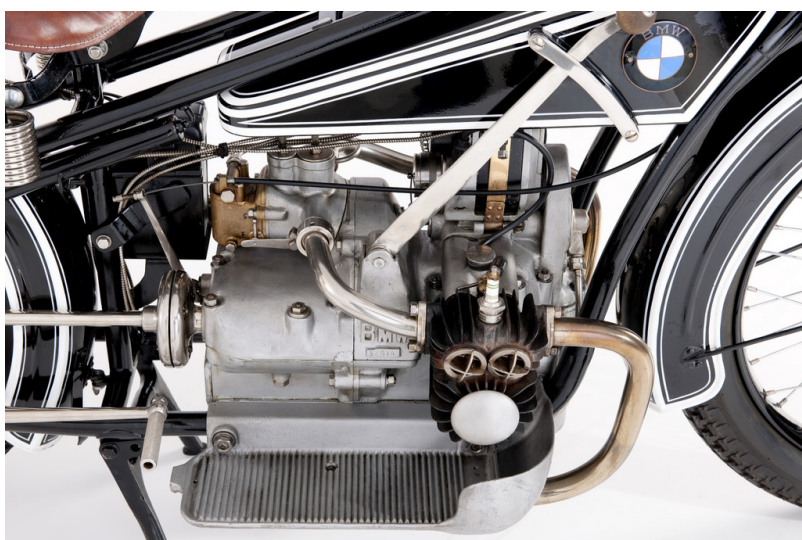
Bilder zum Artikel:



BMW R 32 (1923).



BMW R 32 (1923).



BMW R 32 (1923).



BMW R 12 (1935).

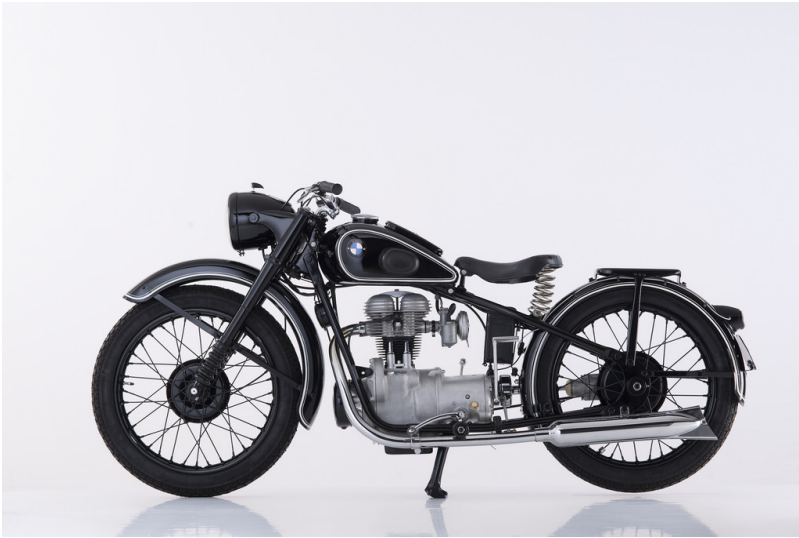


BMW R 12 (1935).

BMW R 12 (1935).

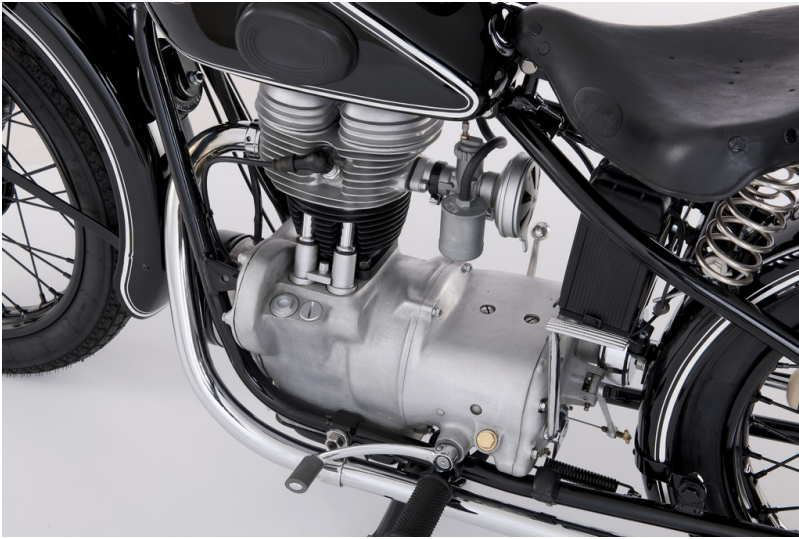


BMW R 5 (1936).



BMW R 24 (1948).

BMW R 24 (1948).



BMW R 51/3 (1951).



BMW R 51/3 (1951).
BMW R 69 S (1960).



BMW R 51/3 (1951).



BMW R 69 S (1960).