

Impressum

Dank

Autor und Verlag bedanken sich herzlich für die tatkräftige Unterstützung dieses Buch-Projekts und die Bereitstellung des historischen Bildmaterials bei Ruth Standfuß vom Historischen BMW-Archiv und bei Stefan Knittel für weiterführende Hinweise. Dank auch an Tim Diehl-Thiele und Fred Jakobs.

Schutzumschlag- und Covergestaltung:

Dr. Valentin Schneider

Bildnachweis

Die Fotos und Zeichnungen wurden uns freundlicherweise vom BMW Group Archiv zur Verfügung gestellt, ausgenommen Bilder auf den Seiten 20, 170, 171, 180, 181, 183; Nachweis siehe Seite 228.

Copyright 2022 by

SCHNEIDER MEDIA UK LTD.

1. Auflage, Originalausgabe

Alle Rechte der Vervielfältigung und Verbreitung einschließlich Wiedergabe durch elektronische Medien sowie Fotokopie vorbehalten. Erfassung und Nutzung auf elektronischen Datenträgern und in Netzwerken sowie in Internet-Portalen auch seitens des BMW Group Archivs untersagt.

Herstellung

Gestaltung Inhalt: Hans-Jürgen Schneider
 Bildbearbeitung, digitale Produktion: Dr. Valentin Schneider
 Lektorat: Stefan Knittel, Dr. Valentin Schneider
 Druck und Verarbeitung: im EU-Land Slowakei
 durch Vermittlung von Print Consult in Berlin und München

Vertrieb

Delius Klasing Verlag GmbH, Siekerwall 21,
 D-33602 Bielefeld; Tel. 0521/5590,
 Fax: 0521/559113; E-Mail: info@delius-klasing.de

ISBN: 978-3-667-12532-3

Verlag

SCHNEIDER MEDIA UK LTD.

E-Mail: info@schneider-media.eu

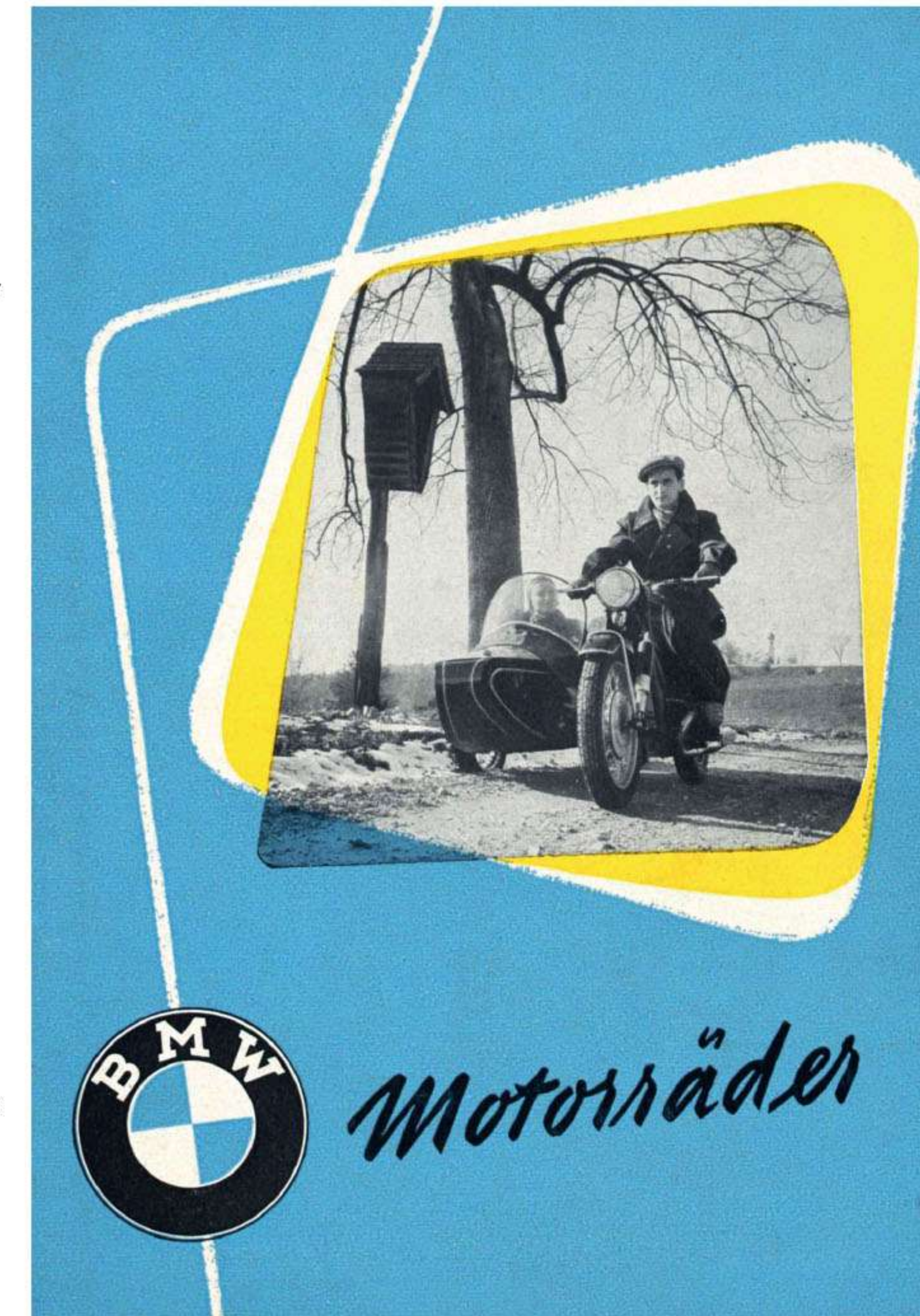
Website: www.schneider-media.eu

Gedruckt in der Europäischen Union



Inhalt

- 6 Vorwort des Autors
- 8 Kapitel 1: 1917-1945; Kerngeschäft Flugmotoren 6-Zylinderreihen-, 12-Zylinder-V-, 14 Zylinder-Sternmotoren, Strahltriebwerke;** die Entwicklung des Flugmotorenbaus bei BMW von den Anfängen im Ersten Weltkrieg bis Ende Zweiter Weltkrieg
- 22 Kapitel 2: 1940-1949; Zerstörung und Demontage** Bombardierung der BMW-Werke durch die Alliierten, Demontage und Reparationsleistungen
- 32 Kapitel 3: 1945-1951; bescheidener Neuanfang**
- 34 Notproduktion von Töpfen, Beschlägen, Ackergeräten, Fahrrad-Prototypen, Landmaschinen, Brems-Kompressoren
- 36 **R 35 Vorkriegs-Einzylinder 1945-1951:** Nachbau in Eisenach
- 37 **R 10 1947: Prototyp** mit Zweitakt-Boxermotor
- 38 **R 24 1948-1950:** erste Nachkriegs-BMW, 250er Einzylinder
- 44 Kapitel 4: erstmals wieder Motorradrennen 1947-1949** Vorkriegs-Kompressor-Boxer und Stars wie **Meier** und **Kraus** am Start
- 49 **1947-1949:** Tabelle **Deutsche Straßenmeisterschaft**
- 50 Kapitel 5: 1950-1951; erster Nachkriegs-Boxer R 51/2**
- 50 **R 51/2 1950-1951:** fast unveränderte Neuauflage der Vorkriegs-R 51
- 56 **R 25 1950-1951:** leicht modifizierter Einzylinder
- 58 Kapitel 6: 1951-1954; R 51/3 und R 67-Serie**
- 58 **R 51/3 1951-1954:** komplett neu konstruierter Boxermotor
- 60 **BMW 501 1951:** Prototyp der künftigen Luxuslimousine
- 68 **R 67 1951:** 600er vorwiegend für den Gespannbetrieb
- 69 **R 51/3 und R 67 1951-1954:** beliebte Gespann-Zugmaschinen
- 70 **R 67/2 1952-1954:** Solo- und Gespannmotorrad, Straße und Sport
- 70 **R 25/2 1951-1952:** verbesserter Einzylinder
- 73 **R 67/3 1955-1956:** mit wirksameren Bremsen
- 74 **R 67/3-Gespanne 1955-1956;** Dreiräder für ADAC, Post und Polizei
- 74 **R 25/3 1953-1956:** letzter Einzylinder mit Telegabel
- 76 Kapitel 7: Motorradrennen mit dem Boxer 1950-1951** Boxer-Typ 255 ab 1951 ohne Kompressor; Neuentwicklung der **Rennmaschine Typ 253;** **Walter Zeller** erstmals Deutscher Meister
- 82 **1950-1951:** Tabelle **Deutsche Straßenmeisterschaft**
- 84 Kapitel 8: 1952-1954; Sportboxer R 68**
- R 68 1952-1954:** „100-Meilenrenner“ gegen die englische Konkurrenz
- 92 Kapitel 9: Motorradrennen mit innovativer Technik 1952-1953** 1952 moderne Hinterradschwinge, 1953 **Schwinge am Vorderrad,** Boxer mit Benzineinspritzung, **Schorsch Meier** zum sechsten Mal Deutscher Meister, neue Geländeboxer für die Six Days
- 97 **1952-1953:** Tabelle **Deutsche Straßenmeisterschaft**
- 104 Kapitel 10: Motorradrennen mit käuflicher RS 54** **RS 54 1954:** werksentwickelte **Rennmaschine für Privatkunden;** **Walter Zeller** wieder Deutscher Meister; **Wilhelm Noll/Fritz Cron** erstmals Gespann-Weltmeister
- 112 **1954:** Tabelle **Deutsche Straßenmeisterschaft** Tabelle **Weltmeisterschaft Gespanne**
- 113 **1954: Langstreckenrekorde** mit dem Boxer in Montlhéry
- 114 Kapitel 11: 1955-1960; erste Serie der Vollschwingermodelle**
- 116 **R 50 1955-1960:** neues Basismodell mit Langschwinger vorn, hinten
- 120 **Motorroller-Prototypen 1951-1955**
- 120 **BMW Isetta 1955:** Minimobil mit Einzylinder-Motorradmotor
- 120 **R 26 1956-1960:** Vollschwinger-Einzylindermaschine
- 132 **R 50-Gespanne 1955-1969:** vielseitige Alltagsfahrzeuge
- 134 **R 60** im Gespannbetrieb **1956-1960**
- 138 **R 50, R 60** und **Prototypen** im Geländesport **1955-1960**
- 140 Kapitel 12: 1955-1960; R 69 – Sportboxer mit Komfort-Fahrwerk**
- 142 **R 69 1955-1960:** Serie, Tour de France, Polizeieinsatz
- 148 **R 69** und **Prototypen** im **Geländesport 1955-1960**
- 150 Kapitel 13: 1955-1959; Titelflut bei Motorradrennen**
- 152 **Walter Zeller, Ernst Riedelbauch, Ernst Hiller Deutsche Meister; Faust/Remmert, Noll/Cron, Hillebrand/Grunwald, Schneider/Strauß, Rohsiepe/Gardyanck Gespann-Weltmeister 1955-1959:** Tabelle **Deutsche Straßenmeisterschaft, Gespann-WM**
- 162 **BMW 600 1957-1959:** Kleinwagen mit Motorrad-Boxermotor
- 164 **BMW 700 1959-1965:** Limousine, Coupé, LS mit Boxermotor
- 166 **BMW 700 RS 1961-1963:** Rennsport-Spyder mit getuntem Boxermotor
- 168 Kapitel 14: 1959-1969; BMW-Sanierung**
- 170 **1960:** Übernahme der Aktienmehrheit durch **Herbert Quandt**
- 178 **BMW 1500 1961:** Präsentation „Neue Klasse“
- 180 **Flugtriebwerke für Do 27** und „Starfighter“ **1957-1965**
- 182 Kapitel 15: 1960-1969; R 50/2, R 50 S, R 60/2, US-Modelle**
- 182 **R 50/2 1960-1969:** verbessertes Basismodell
- 186 **R 27 1960-1966:** letztes Einzylindermodell der Epoche
- 187 **1966:** Motorrad-Produktionsbeginn in Berlin
- 190 **R 50/2, R 60/2, R 69 S US-Modelle 1967-1969**
- 192 **R 50 S 1960-1962:** Halbliter-Sportboxer
- 194 **R 60/2 1960-1969:** mehr PS, angeboten vor allem für den Gespannbetrieb
- 196 **R 69 S 1960-1969:** neues Sport-Topmodell mit 42 PS
- 204 Kapitel 17: Rennsport mit der R 69 S 1960-1969**
- 205 **R 69 S** und Prototypen mit/5-Fahrgestell **bei Geländewettbewerben**
- 212 **R 69 S** bei **Langstreckenrennen und Weltrekordfahrten**
- 214 Kapitel 18: 1960-1969; Gespann-Weltmeisterschaften in Serie** Weltmeister mit BMW und meist dem RS 54-Motor: **Fath/Wohlgemuth, Deubel/Hörner, Scheidegger/Robinson, Enders/Engelhardt**
- 214 **1960-1969:** Tabelle **Deutsche Straßenmeisterschaft** Tabelle **Weltmeisterschaft Gespanne**
- 217**
- 220 Anhang**
- 220 **Technische Daten 1950 bis 1969**
- 222 Register 1: Flugmotoren, Kriegseinwirkungen, Demontage
- 223 Register 2: Motorradtypen, Notproduktion, Orte, Personen
- 224 Register 3: Motorrad-Rennsport, Rennmaschinen, Rennfahrer
- 226 Register 4: Automobile, BMW-Sanierung
- 227 Quellen, Literatur
- 228 1947-1969: Stenogramm BMW-Rennmaschinen und -Rennsportfolge
- 228 1950-1969: Fahrgestellnummern Boxer, Ausblick



Titelseite des Gesamtprospekts von 1956: R 50 mit Seitenwagen „Spezial“ von BMW in bayerischer Winterlandschaft. Die ab 1955 produzierten Boxermodelle mit Langschwinger vorn und hinten eigneten sich besonders gut für den Gespannbetrieb. Durch einfaches Umstecken konnte der Nachlauf der Vorderradschwinge um 40 mm verkürzt werden.

Kapitel 6

1951-1954: R 51/3 bis R 67/3

Zeitlose
Schönheit

Nach dem gelungenen Anlauf der Motorradproduktion mußte BMW schnell mit fortschrittlichen Lösungen nachlegen. Den Halbliter-Motor des Boxers grundlegend neu zu konstruieren und wieder eine 600er-Version zu entwickeln, war dabei der richtige Weg: Mit 24 824 Exemplaren, die zwischen Anfang 1951 und Ende 1954 gebaut und verkauft wurden, erwiesen sich die neuen Boxer R 51/3, R 67, R 67/2 und R 67/3 als großer Erfolg. Vor allem die 600er machten auch als Beiwagen-Zugmaschinen Karriere. Die Ästhetik der 24 bis 28 PS starken Modelle kann noch heute begeistern.

Das Luftfiltersystem der Modelle R 51/3, R 67/2 und R 67/3 wurde im Laufe der Jahre mehrmals geändert. Das Foto stammt von 1954. Der Motor-/Getriebeblock besticht durch sein klares Design, die hochwertige Verarbeitung und die Verchromung wichtiger Details.



Im Neuzustand präsentiert sich 1993 diese R 51/3 vermutlich aus 1953, noch mit Halbnaben-Duplex-Trommelbremsen, aber bereits mit Faltenbälgen an der Telegabel. Ins Auge fallen vor allem der glattflächige Motor, die einteiligen und sechsfach verrippten Ventildeckel sowie die Schwalbenschwanz-Schalldämpfer.



Kapitel 10 1954: die RS 54 als neuer Joker

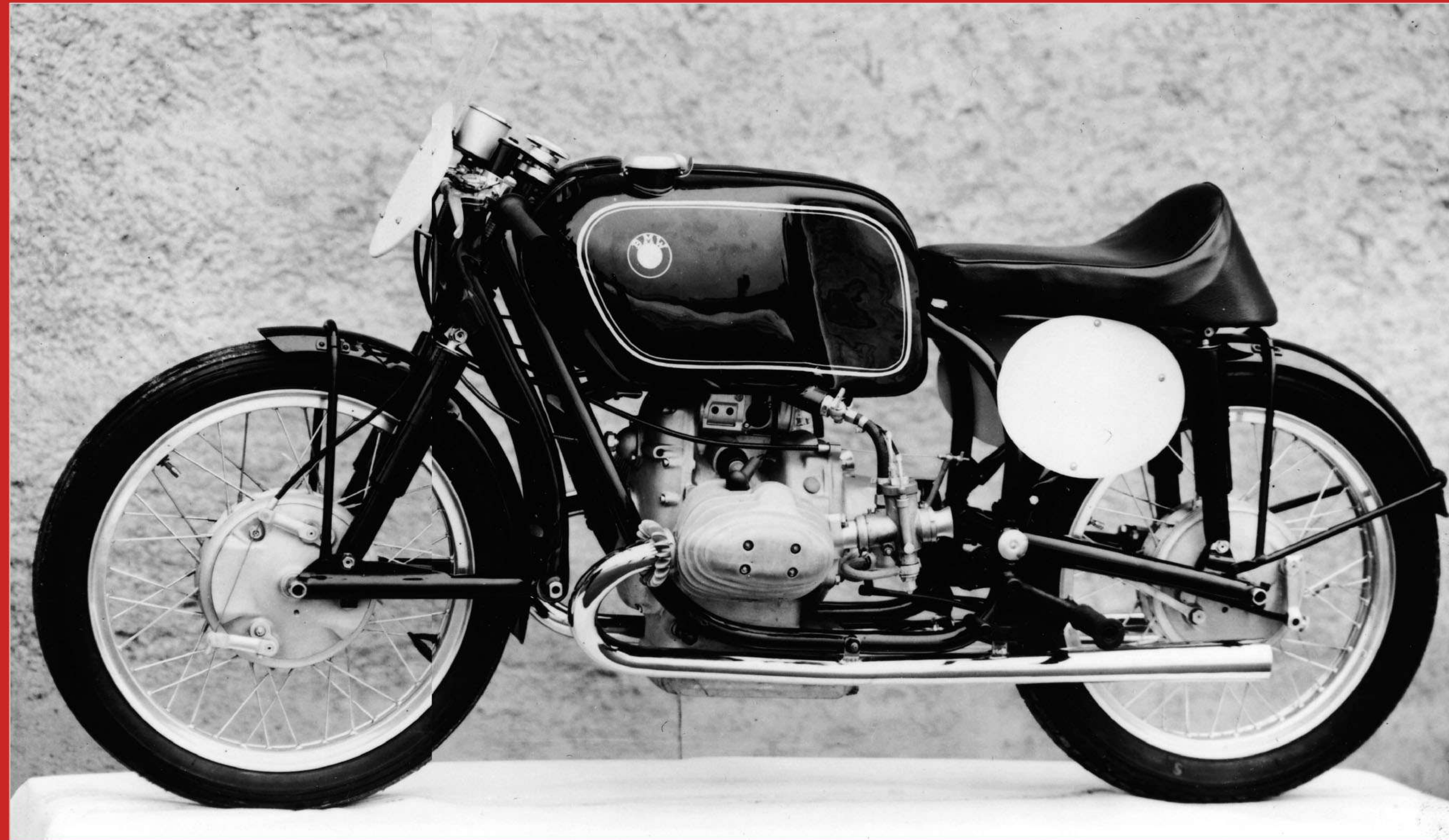
BMW RS 54: der große Wurf

Mit der im Herbst 1953 vorgestellten und ab 1954 im Rennsport eingesetzten RS 54 hatte BMW ein Eisen im Feuer, das der englischen Konkurrenz schwer zu schaffen machte. Erstmals vergab BMW einen Großteil der 24 produzierten Exemplare an Privatfahrer, die bei den Rennen dann die BMW-Präsenz erheblich verstärkten. Der RS-Boxermotor war für private Kunden als Langhuber mit Vergasern und 45 PS ausgelegt. Werksmotoren gab es auch als Kurzhuber mit Benzineinspritzung und 60 PS. Walter Zeller wurde auf der Werks-253 im Jahr 1954 Deutscher Meister, und Noll/Cron sicherten sich auf dem RS-Werksgepann erstmals die Weltmeisterschaft.

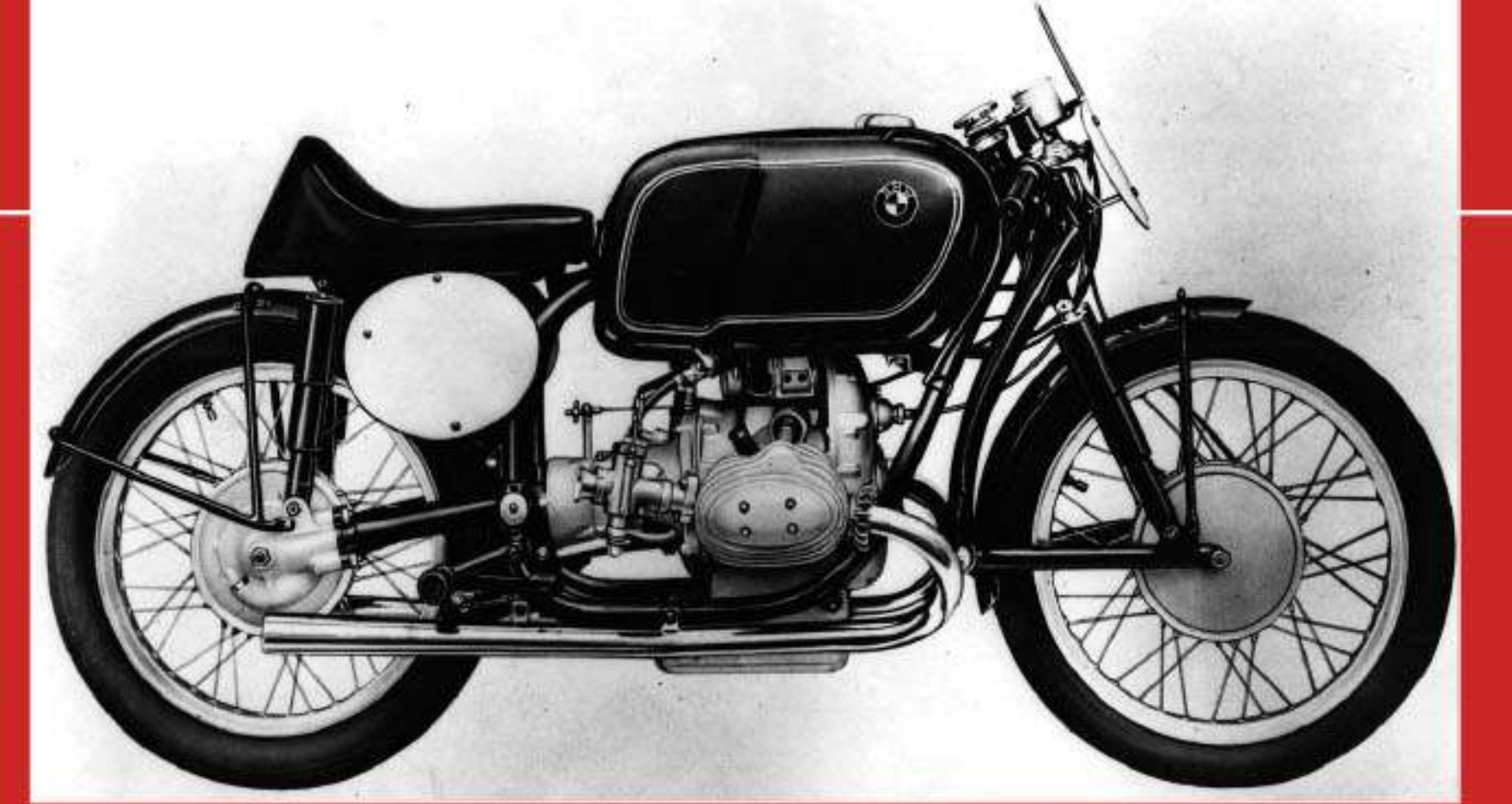
Der Motor der BMW RS 54 war eine Variante des 253er-Werksmotors mit unveränderten Komponenten wie Königswellen und je zwei obenliegende Nockenwellen unter den Ventildockeln. Das Bild zeigt den für Privatfahrer vorgesehenen Langhuber-Motor (Bohrung x Hub = 66 x 72 mm, 492 cm³) mit einem Verdichtungsverhältnis von 8 : 1 und 30 mm-Vergasern (Fischer-Amal). Die Höchstleistung ab Werk betrug 45 PS bei 8000/min⁻¹.



Die Nähe der RS 54 zu den Werksmaschinen von 1953 war nicht zu leugnen, die Unterschiede steckten im Detail. So war die Rohrführung von Rahmen und Vorderradgabel abgeändert worden, die Doppelschleife lief hinten bogenförmig aus.



Das offizielle (retuschierte) Pressefoto rechts zeigt die endgültige Ausführung der RS 54; so ging sie schließlich dann auch an den Start. Zu sehen ist auf den Fotos rechts und unten die Vergaserversion mit 45 PS, wie sie an Privatfahrer vergeben wurde.



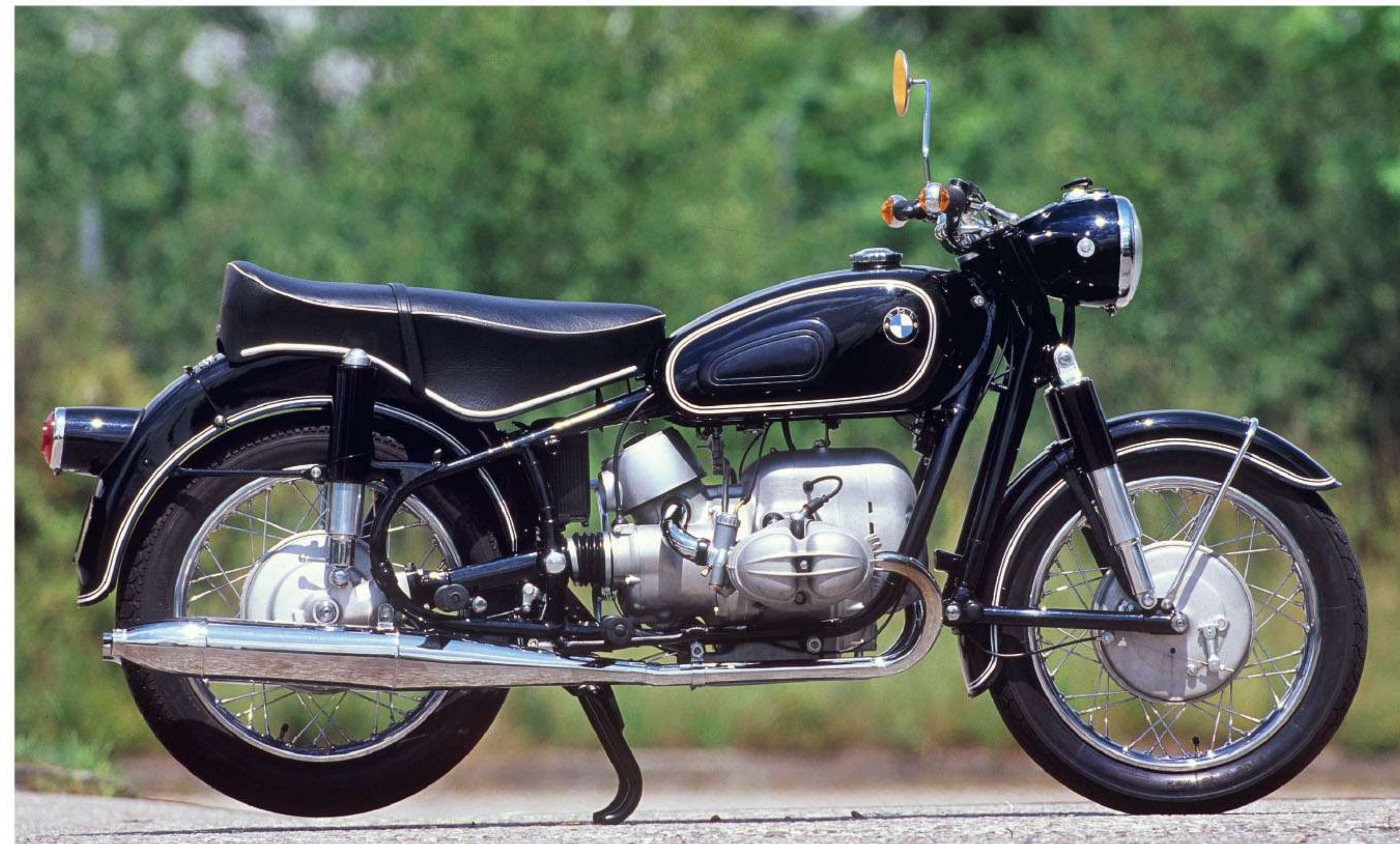
1960-1969: 11 317 Einheiten
R 69 S 594 cm³

Voll ausgereizter Serien-Boxer

Mit dem Team Helmut Fath/Alfred Wohlgemuth errang BMW 1960 zum siebten Mal hintereinander die Weltmeisterschaft in der Motorrad-Seitenwagen-Klasse. So ein Erfolg verpflichtet. Schon im September hatte sich der Titelgewinn abgezeichnet, und das Publikum wartete darauf, daß München auch für Normalfahrer etwas Neues zu bieten hatte. Und das tat die Firma auch, indem sie auf der IFMA mit der /2-Reihe ein aufgewertetes Modellprogramm vorstellte. Während die Modelle von der R 27 über die R 50/2 bis zur R 60/2 nur Blinker, großes Rücklicht und einige im Verborgenen schlummernden technische Verbesserungen (s. Vorkapitel) zu bieten hatten, war das 600er Sportmodell durch Feinarbeit vor allem am Motor kräftig aufgewertet worden. Mit 42 PS und einer erzielbaren Höchstgeschwindigkeit von 175 km/h trat die neue R 69 S nicht nur als Speerspitze des BMW-Motorradprogramms an, sondern würde später auch der erstarkenden Konkurrenz aus England und Italien wirksam Paroli bieten können. Daß die Japaner bald ganz andere Kaliber entwickeln würden, war 1960 noch kein Thema.



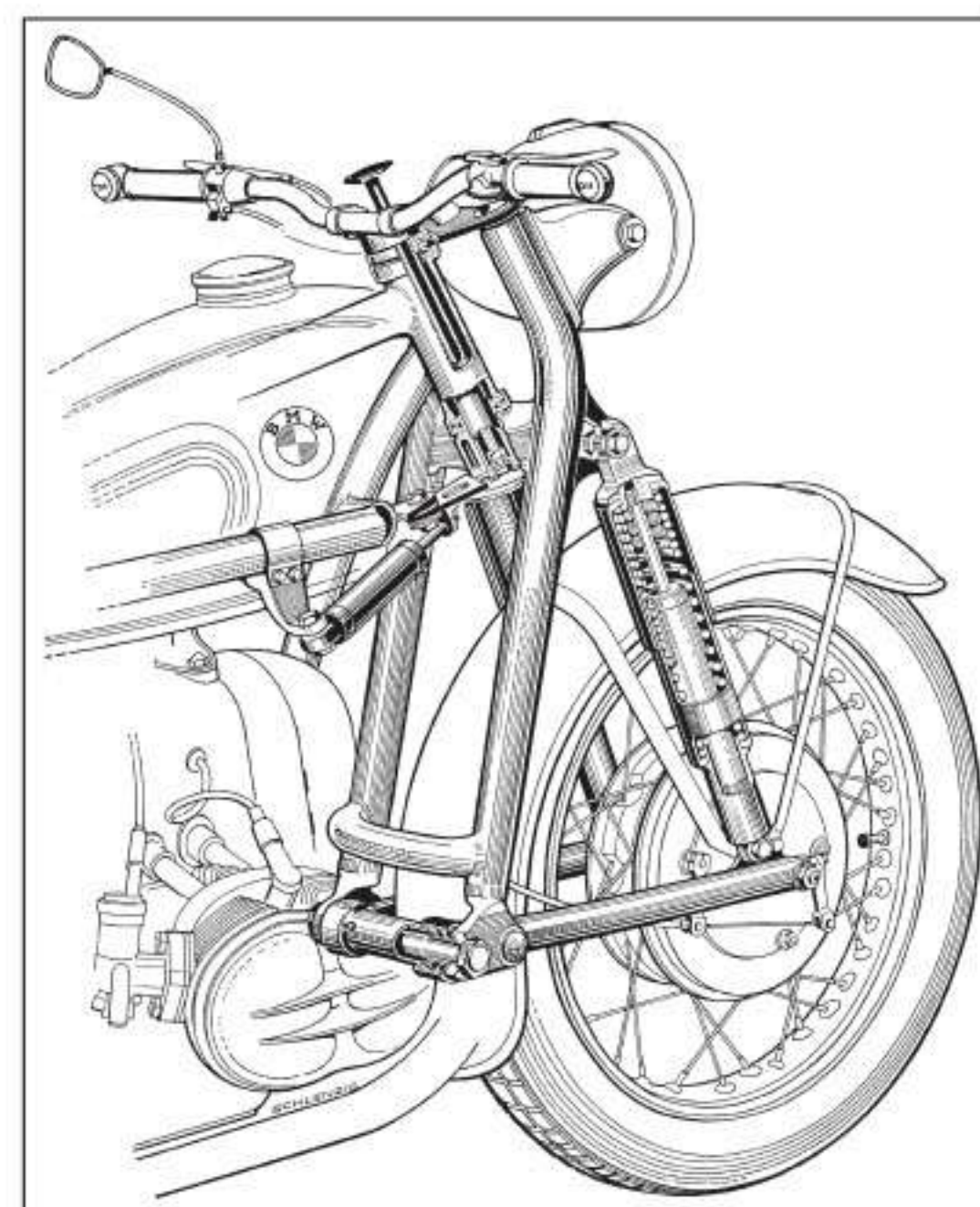
Gern wurde bemerkt, daß kein anderes deutsches Serienmotorrad schneller war als die R 69 S. Aber da gab es ja auch sonst nichts mehr: Die meisten deutschen Motorradhersteller, allen voran DKW und Horex, hatten 1960 bereits das Handtuch geworfen. NSU schleppte sich noch bis 1964 mit Supermax (247 cm³) und Maxi (174 cm³) dahin, dann gab auch der einst größte



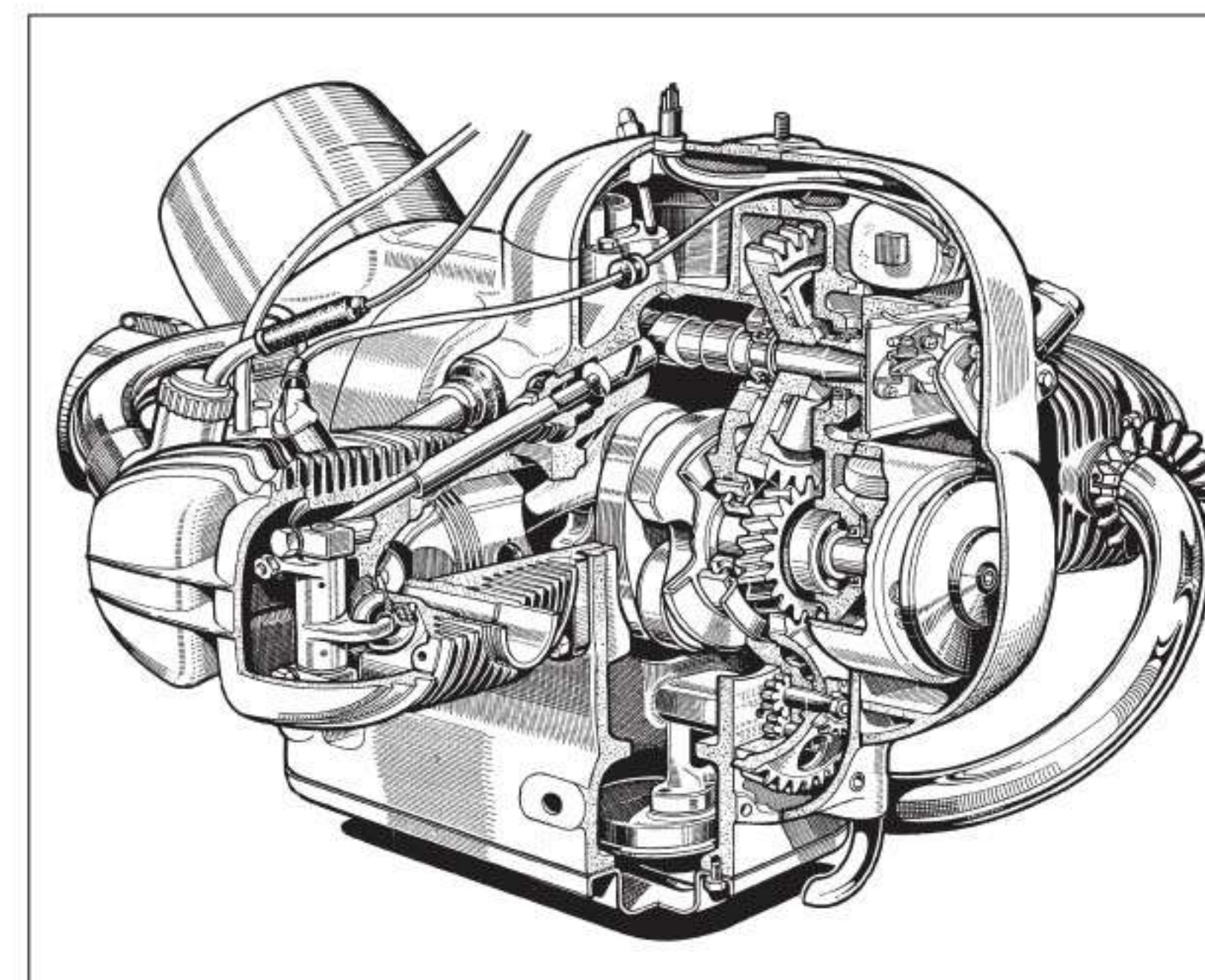
Oben: Als erste BMW wurde die R 69 S wahlweise auch in Weiß geliefert. Viele Behördenkunden zogen die freundlichere Farbgebung dem klassischen Schwarz vor. Das Foto stammt von 1997.

Rechts: Wie die R 50 S war auch die R 69 S mit einem hydraulischen Lenkungsdämpfer ausgerüstet, der an der Vorderradschwinge und über einen Adapter am Rahmen angelenkt war. Die Zeichnung entstand 1962.

Links: Die R 69 S wurde in größeren Stückzahlen in alle Welt exportiert, bis 1967 mit Langschwinge vorn und meist mit nach hinten gezogenem Hochlenker samt Querstrebe. Hier präsentiert ein Besitzer 1960 im kanadischen Ontario stolz seine neue BMW.



Motorradproduzent der Welt den Geist auf. Das Topmodell von Triumph, die Zweitakt-350er Boss, war schon 1957 verschwunden, und Zündapp, einst ernstzunehmender BMW-Konkurrent, hatte 1958 das Boxermodell KS 601Sport eingestellt, produzierte danach nur noch kleine Zweitakter.



Oben: werksrestaurierte R 69 S aus der Sammlung BMW Mobile Tradition, aufgenommen 1990. Daß die zweifach verrippten Zylinderköpfe etwas breiter als beim Vorläufermodell sind, ist kaum zu erkennen.

Links: Das Schnittbild, das 1962 angefertigt wurde, zeigt den ab 1963 serienmäßig mit einem Schwingungsdämpfer vorn auf der Pleuellwelle ausgerüsteten Motor. Er dämpfte wirksam zerstörerische Vibrationen. Zu erkennen sind Motoren ab 1963 durch die Ausbuchtung auf dem vorderen Motor-Abschlußdeckel. Das Bild zeigt auch gut den 1955 eingeführten Ventiltrieb über Zahnräder, zentrale Nockenwelle, gekapselte Stoßelstangen und Kipphebel.

Mit Feinarbeit den Ohv-Boxer drehzahlfest gemacht

Vom Konzept her war bei der R 69 S allerdings alles beim alten geblieben. Nach wie vor sorgte der im Prinzip für 1951 entwickelte Ohv-Zweitventil-Boxer mit seiner zentralen, zahnradgetriebenen Nockenwelle, langen Stoßelstangen und Kipphebeln für Vortrieb. Wer einen Motor mit obenliegenden Nockenwellen oder gar Königswellensteuerung erwartet hatte, mußte enttäuscht sein. BMW

war ja durchaus in der Lage, derartig aufwendig konstruierte Hochleistungs-Triebwerke zu bauen, wie man es in der Rennsportabteilung jahrzehntelang bewiesen hatte. Aber in den späten 1950er Jahren, in denen man sich um eine fortschrittliche Motorkonzeption hätte kümmern müssen, fehlten der vom Ruin bedrohten Firma Motivation und finanzielle Mittel.

Der Kenner blickte daher mit gerunzelter Stirn auf die technischen Daten der R 69 S, die besagten, daß die angegebenen 42 PS erst bei 7000 Umdre-

Steckbrief R 69 S (alle Daten im Anhang)

Bauzeit	1960-1969
Motortyp, Ventile	268/3, 2 ohv
Einheiten	11 317
Hubraum	594 cm ³
Leistung	42 PS bei 7000/min ⁻¹
Vergaser	2 Bing 1/26/75-1/26/76
Getriebe	4-Gang
Rahmen	Doppelschleife, Stahlrohr
Vorderradführung	Langarmschwinge
Hinterradführung	Langarmschwinge
Bremsen vorn/hinten	Trommel 200 mm
Reifen vorn/hinten	3,5 x 18 S/4 x 18 S
Leergewicht	198 kg
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h
Preis	4030 DM