

Inhalt



Vorwort	4
Der Motor M2 B15	5
Die R 32 legt den Grundstein	11
Serien- und Sportmotorräder der 1920er Jahre	18
Für Volk und Vaterland: BMW-Motorräder bis 1944	29
Mit Kompressor zu Siegen und Rekorden	48
Neue Serienmodelle nach dem Krieg	58
Die Vollschwingen-Ära	65
Rennsport auf zwei Rädern	74
Dominanz auf drei Rädern	86
BMW-Motorräder im Geländesport	100
Die BMW-Motorräder der siebziger Jahre	110
Die achtziger Jahre – von »Ziegelsteinen« und »Wüstenschiffen«	126
Die neunziger Jahre – vier Ventile und die Rückkehr zum Einzylinder	152
Neue Boxer-Modelle zur Jahrtausendwende	171
Mit neuen Motorenkonzepten ins dritte Jahrtausend	189
Auf dem Weg zum 100. Geburtstag	205
Die S 1000 RR im Motorsport	223
Motorroller von BMW	231
Hundert Jahre BMW	238
Die BMW-Veredler	243
Literatur und Quellen	254

Vorwort

Am 1. März 1966 gab BMW eine umfangreiche Festschrift an die »sehr verehrten und lieben Freunde unseres Hauses« anlässlich der Gründung der »Bayerischen Flugzeugwerke AG« vor 50 Jahren, am 7. März 1916, heraus. Obwohl diese erst im November 1921 von den seit Juli 1917 existierenden »Bayerischen Motoren Werke« übernommen worden waren, galt 1916 fortan als Gründungsjahr der Marke mit dem weißblauen Propellersymbol. Die sich in den Folgejahrzehnten so rasant entwickelte, dass sie nicht erst nach hundert Jahren zu einer der auf dem Weltmarkt führenden Marken im Motorrad- und Automobilbau avancierte. Vor allem die Motorräder können auf eine Tradition zurückblicken, die heute nur noch von einer berühmten amerikanischen Marke übertroffen wird. Beide Hersteller kamen mit Zweizylinder-Viertaktmotoren zu Ruhm; der Boxer hier, der V-2 dort. Dabei war der zufällige Einstieg in die Motorradfertigung einerseits dem Verbot geschuldet, nach dem verlorenen Ersten Weltkrieg Flugzeugmotoren bauen zu dürfen, andererseits sorgten zwei geniale Konstrukteure, die die ersten Nachkriegsjahre von BMW prägten, für den Einstieg in diesen Markt: Der begeisterte Motorradfahrer Martin Stol-

le regte überhaupt den Bau motorisierter Zweiräder an, er und Max Friz entwickelten den ersten BMW-Boxermotor, den Friz dann mit Kardanantrieb in das von ihm konstruierte Fahrgestell setzte. Die Geburtsstunde der BMW R 32 im Jahre 1923!

Unzählige Bücher über die Motorräder der Marke BMW sind bis heute veröffentlicht, alle Details, besonders im Bereich der Klassiker, ausführlich beleuchtet worden. Im Hinblick auf den 100. Geburtstag von BMW im Jahre 2016 erschien es mir dennoch sinnvoll, die gesamte Geschichte der motorisierten Zweiräder mit dem weiß-blauen Emblem in kompakter Form in einem neuen Buch zusammenzufassen. Reichlich bebildert finden sich alle wichtigen Informationen über Serienmotorräder und sportliche Erfolge bis in die Gegenwart. Auf ausführliche Tabellen mit technischen Daten wurde dabei bewusst verzichtet. Die lassen sich in vielen Nachschlagewerken zum Thema BMW-Motorräder finden, die zum Teil im Literaturnachweis am Ende dieses Buches benannt werden.

Frank Rönicke



VORSTEHENDES WARENZEICHEN IST AUF GRUND DES GESETZES ZUM SCHUTZ DER WARENBEZEICHNUNGEN VOM 12. MAI 1894 UND DES GESETZES ZUR AUSFÜHRUNG DER REVIDIERTEN PARISER ÜBEREINKUNFT ZUM SCHUTZE DES GEWERBLICHEN EIGENTUMS VOM 31. MÄRZ 1913, WIE UMSTEHEND ANGEGEBEN, IN DIE ZEICHENROLLE EINGETRAGEN.



> Am 5. Oktober 1917 wurde das BMW-Markenzeichen beim Kaiserlichen Patentamt registriert.

Der Motor **M2 B15**

Nach dem verlorenen Krieg war es den Bayerischen Motorenwerken verboten, weiter Flugmotoren zu bauen. Die Konstrukteure Max Friz und Martin Stolle konstruierten einen Zweizylinder-Boxermotor zum Einbau in Motorrad-Fahrgestelle und legten damit den Grundstein für eine Jahrhundert-Erfolgsstory.

Am 28. Oktober 1913 gründete der Motoren-Konstrukteur Karl Rapp in Münchens Schleißheimer Straße die »Rapp Motorenwerke GmbH« zu dem Zweck, Flugmotoren zu konstruieren und zu bauen. Diese erwarben sich alsbald einen schlechten Ruf und nur mit Hilfe der Lizenzfertigung von Austro-Daimler-Flugmotoren für das österreichische Militär konnten die Bayern einen schnellen Ruin verhindern. Der Österreicher Franz Josef Popp hatte alsbald die Firmenleitung übernommen; um sich von dem schlechten Ruf der Rapp-Werke zu befreien, benannte er die Firma am 20. Juli 1917 kurzerhand in »Bayerische Motorenwerke GmbH« um. Das neue BMW-Markenzeichen mit dem symbolischen Propeller wurde am 5. Oktober 1917 beim Kaiserlichen Patentamt registriert.

Wie alles begann

Den weiteren Verlauf schilderte der BMW-Konstrukteur der ersten Stunden, Martin Stolle, in seinen Lebensaufzeichnungen wie folgt:

»Im Herbst 1917 wurde ich von den Bayerischen Motoren Werken reklamiert (Anm. d. Autors: Stolle leistete zu dieser Zeit Kriegsdienst in

der Fliegerschule Oberschleißheim), da dort Motoren-Fachleute dringend für den Flugzeugbau benötigt wurden. Das Gesuch wurde beantwortet und ich sofort zur Arbeitsaufnahme beurlaubt.

Noch in den Gründungsräumen der Rapp Motoren Werke in München, Schleißheimer Straße 288, trat ich als Angestellter der Bayerischen Motoren Werke ein. Man gab mir die Betreuung der Abteilung Gesamtkontrolle zur Aufgabe und überließ mich meinem Schicksal. Ich hatte also hier in einem großen Raum, der ein großes Zimmer war, die Organisation des Kontrollwesens aller Teile einzurichten, mit der Hoffnung, bald in die neuen Räume am Rande des Oberwiesenfeldes umziehen zu können. Dieser Umzug wurde Anfang 1918 durchgeführt. Nun, etwas eingearbeitet und in den größeren Räumen mit erster Arbeit betruet, begann ich mich für die Fabrik zu interessieren, denn ich bekam am 1. April 1918 meinen Anstellungsvertrag als Ingenieur bei den Bayerischen Motoren Werken und meine Entlassung von der Wehrmacht.

Ein junger Ingenieur hatte etwa ein halbes Jahr vor meinem Eintritt in die BMW als Konstruktionschef hier angefangen, es war Max Friz. Er kam von Daimler, wo er maßgebend an Flugmotoren gearbeitet hatte. Sein neuer Höhenmotor war fertig und hat sich bereits bewährt, weshalb die Heeresverwaltung großen Wert auf Lieferung legte und alles tat, was dazu notwendig war. Ich hatte im Laufe der Zeit die Kontrolltätigkeit über die Genauigkeit aller Teile für den Motor bis auf 60 Personen gesteigert und wir hatten nur einen Verlust von etwa 2 % der Teile als Ausschuss. Es war eine stürmische Zeit, in



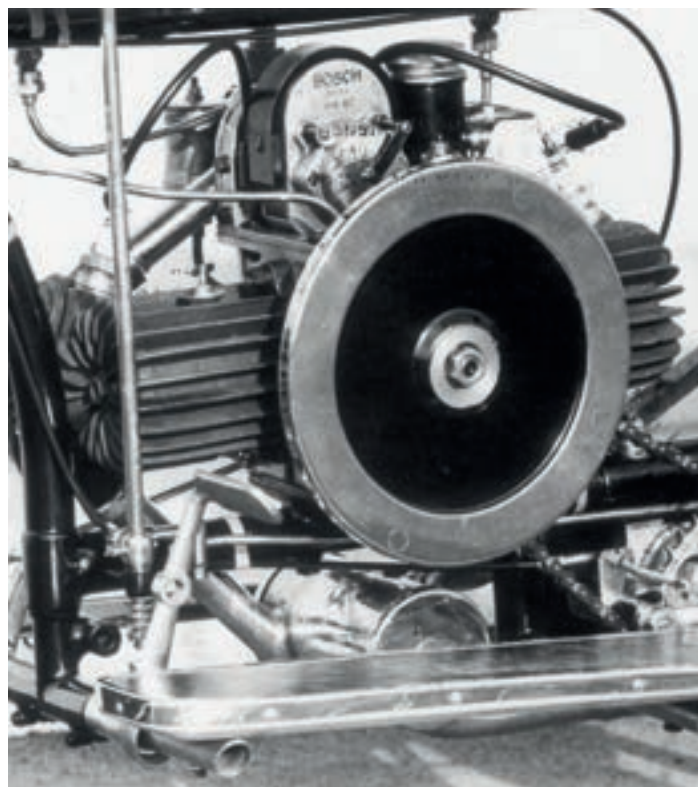
> Der vorerst letzte Höhenflug der BMW-Flugmotoren fand am 9. Juni 1919 mit einem Sechszylinder Typ BMW IV statt. Pilot Zeno Diemer flog auf eine Rekordhöhe von 9760 Metern. Ganz links Chefkonstrukteur Max Friz. Der Versailler Vertrag ließ danach keine Flugzeugaktivitäten bei BMW mehr zu.

der wir hier Flugmotoren bauen mussten, auch strengte die Eile einen jeden an. Zu meiner Tätigkeit erhielt ich noch die Garagen mit ihrem Reparaturdienst unterstellt. Als Wichtigstes aber die Abteilung Einzelfabrikation, in der alle ersten Versuchsteile entwickelt wurden. So kam ich dem Konstruktionschef immer näher und wurde dann sein Mitarbeiter.

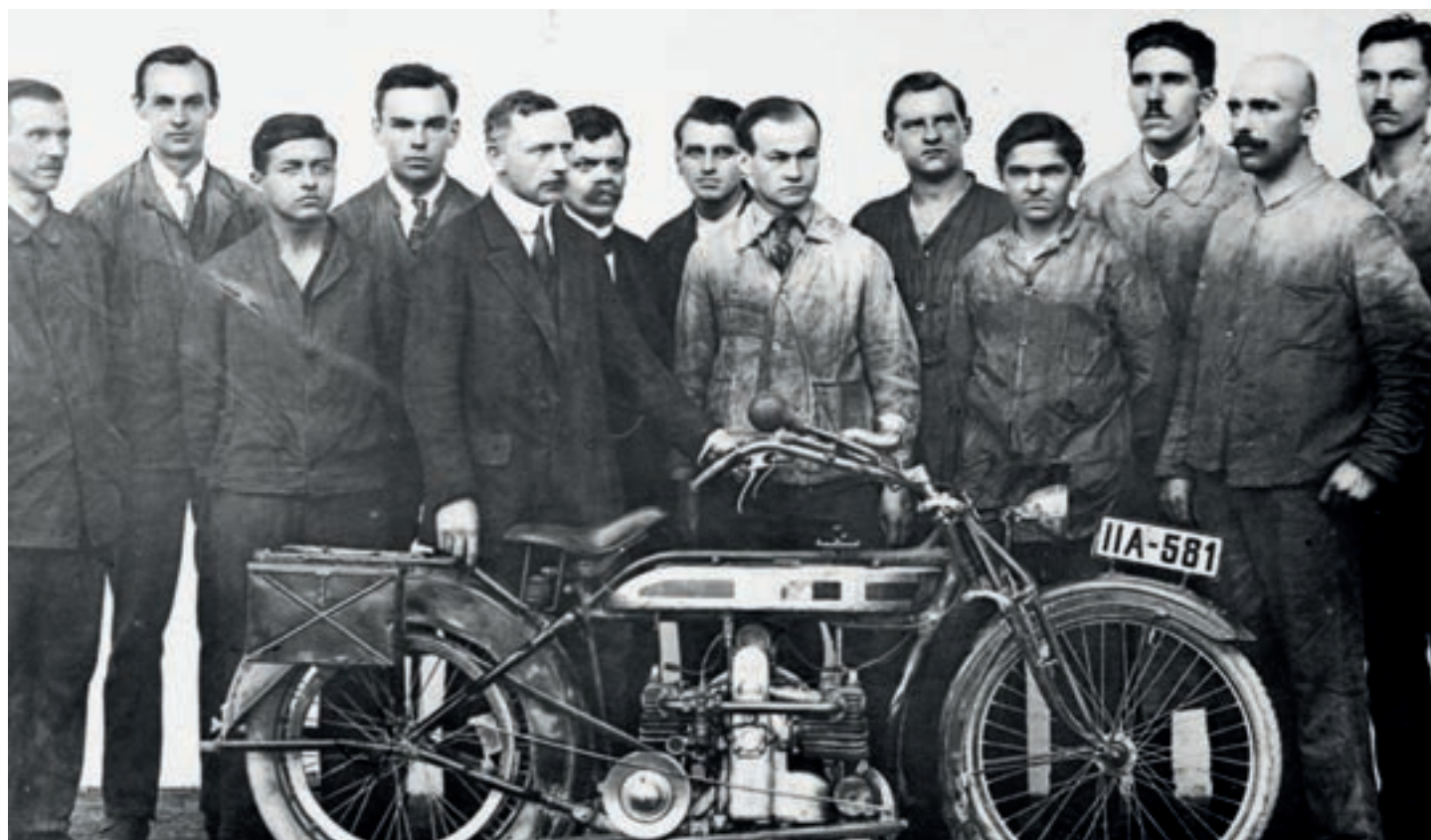
Es kam der Oktober 1918. Der Erste Weltkrieg ging dem Ende zu. Unzählig viele Menschen sind nicht mehr. Sie sind gefallen oder gefangen. Die Arbeiter der Fabriken wurden nach Hause geschickt. So auch das Personal der BMW. Der Feind beschlagnahmte alle Zeichnungen. Alle Flugmotoren wurden abgefahren und später auch alles, was mit den Teilen der Fabrikation zu tun hat. Direktor Franz Josef Popp gab sich alle Mühe etwas zu retten, doch vergebens. So kam der Winter 1918/19 und die Fabrik war leer.«

Motorräder oder Lastkraftwagen?

»Als wir uns nach Monaten beruhigt hatten und das Schicksal als Wirklichkeit ansahen, kam der ernste Gedanke auf, Flugzeugmotoren können wir nicht mehr bauen, also was tun. In einer Besprechung zwischen Popp, Friz und meiner Wenigkeit schlug ich in langer Beweisführung vor, dass der Motorradmotor seine Zukunft hat und dass ich das aus



> Eine englische Douglas mit Boxermotor. Martin Stolle hatte eine solche Maschine besessen und sich sehr wahrscheinlich von diesem Motorenkonzept inspirieren lassen.

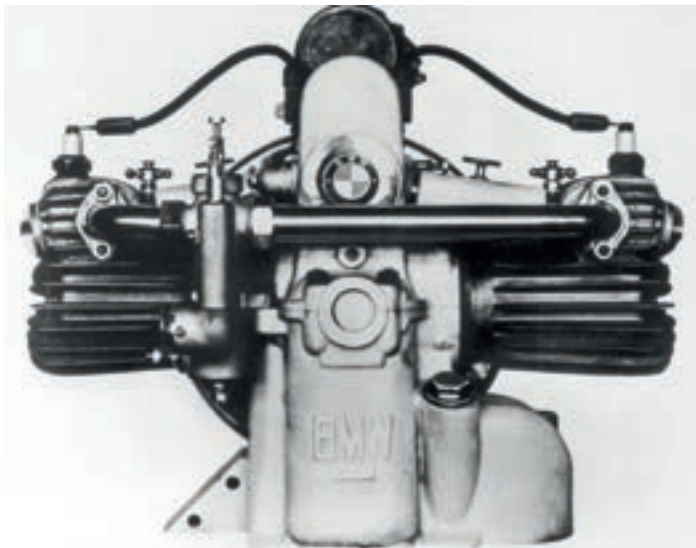


> Ein Douglas-Fahrgestell, das im Original einen ähnlichen Boxer trug, war der erste Testkandidat für den neuen BMW-Motor. Folgendes Entwicklungsteam hatte Martin Stolle um sich geschart (v.l.n.r.): Leonard Weidenschilling, Rudolf Werberger, Rieß, Max Werberger, M. Stolle, Meister Koch, Pfannenstiel, Otto Weidenschilling, Heinritz, Bayreuter, Gritschacher, Harder, Waldkircher.

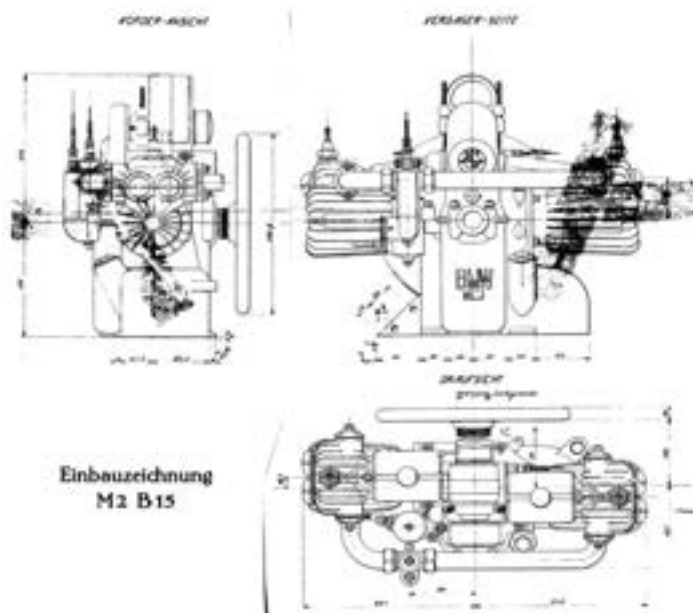
der langen Zeit der Beobachtung genau weiß und dass ich dazu einen Zweizylinder vorschlage. Friz sprach für die Fertigung von Boots- und Lastwagenmotoren. Direktor Popp genehmigte beides.«

Der erste BMW-Boxer-Motor

»Friz begann im Frühjahr 1919, unter meiner Assistenz, mit den Zeichnungen und so entstand der Motor M2B15 und die Motorradgeschichte der Bayerischen Motoren Werke AG in München. Nach Fertigstellung der Zeichnungen baute ich sechs Versuchsmotoren und



> Und so sah der erste BMW-eigene Motorradmotor der Herren Stolle und Friz schließlich aus. Der Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor hatte einen Hubraum von 486 cm³ und leistete 6,5 PS bei 2800 U/min.



> Ende 1920 war der einfache, seitengesteuerte Boxermotor, der aber immerhin schon Aluminiumkolben aufwies, serienfertig. An der nicht mehr ganz einwandfreien Einbauzeichnung hat leider der Zahn der Zeit genagt.

entwickelte gleich den ersten Motor zur Verkaufsfähigkeit, worauf die anderen fünf folgten. Der erste Motor Nr. 25001 wurde in einen englischen Motorradrahmen eingebaut und von mir, in harter Erprobung, gefahren. Davon existiert eine Aufnahme mit den Leuten, die daran gearbeitet haben, was hier festgehalten werden soll. Es waren die Männer, die den ersten guten und brauchbaren Motorradmotor geschaffen haben.«

Start der Serienfertigung für Victoria

»Ich fuhr mit dem im englischen Rahmen eingebauten Motor Nr. 25001 nach Nürnberg zu den Victoria Werken und diese Firma ging damit in die Erprobung. Friz besorgte sich in München den Führerschein, den Flugzeugmotorenkonstruktoren ja nicht brauchten, und wir machten nun zusammen eine Probefahrt nach Untertürkheim zur Eisengießerei, die unsere Zylinder gossen, wobei wir ohne jede Störung in München wieder eintrafen. Die Victoria Werke in Nürnberg bauten einen für den BMW Motor gut aussehenden Rahmen und bezogen etwa 2 ½ Jahre lang unseren Motor zur technisch vollsten Zufriedenheit.

Im Herbst 1921 gelang mir noch die große Leistung, in der sechstägigen Internationalen Reichsfahrt des ADAC mit dem Motor zwei Mal die schnellste Zeit des Tages zu fahren. Es war im Königstuhl-Bergrennen der erste Preis, im Kahlenberg-Rennen der erste Preis und den zweiten Preis im Flachrennen bei Wiesenthal. Damit waren alle Erprobungen durchgeführt und wir wussten, dass wir derzeit den besten Motor in Deutschland gebaut hatten. In der Zwischenzeit hatte ich eine lange Reihe von Versuchen hinter mir, um den Motor noch schneller zu machen und dabei durch verschiedene Nockenwellenänderungen bereits große Erfolge erreicht.

In den Jahren 1920/21 hatten unsere Vereinskameraden vom ACM nach und nach ihre Motorräder, englischen Ursprungs, verkauft und sich die neue Victoria mit BMW Motor 500 cm³ angeschafft und wir fuhren fast jeden Sonntag gemeinsam unseren Zielen zu, die oft über die Grenze nach Österreich führten. Es war eine herrliche Zeit, wenn man mit 80 km/h sich durch die Straßen bewegen konnte. Der Motor ging sehr leise, wir hatten aber an jedem Motor eine Auspuffklappe, die auf freier Strecke immer geöffnet war, aber innerhalb von Ortschaften stets geschlossen sein musste, worauf wir ängstlich achteten. Clubausflüge gemeinsam durchzuführen, war in der damaligen Zeit durchaus üblich und als letzter Mann fuhr derjenige, der helfen konnte, wenn einer ausfällt und reparieren musste. Reifendefekte gab es immer noch auf den Makadamstraßen und die verrosteten Nägel gab es ebenfalls auch noch. Sehr häufig beteiligte sich auch Max Friz daran, mit seiner Frau, die die Fahrt auf dem Soziussitz mitmachen wollte. Auf einem Foto ist ein solcher Sonntagsausflug nach Tutzing erhalten geblieben. Am Freitag war Clubabend und man freute sich über die letzte Ausfahrt und machte eine neue für den Sonntag fest.

Bei der BMW ging alles weiter und der Betrieb nahm in der Zeit für die Fabrikation zu. Friz hatte einen Bootsmotor mit Wendegetriebe gebaut und machte Versuche im Boot auf dem Starnberger See. Auch



> Die Nürnberger Victoria-Werke waren ein dankbarer Abnehmer für den Motor aus München. Damit galt die KR 1 als eine der besten 500er Maschinen dieser Zeit.



> Victoria KR 1 in Vollausrüstung mit Beleuchtungsanlage und Soziussitz. Die Nürnberger waren Hauptabnehmer der Münchner Motoren.

ich wollte einen neuen Motor bauen und wollte auch, dass wir Versuche mit BMW-Rahmen durchführen, aber man hatte bereits schon wieder größere Aufgaben vor.

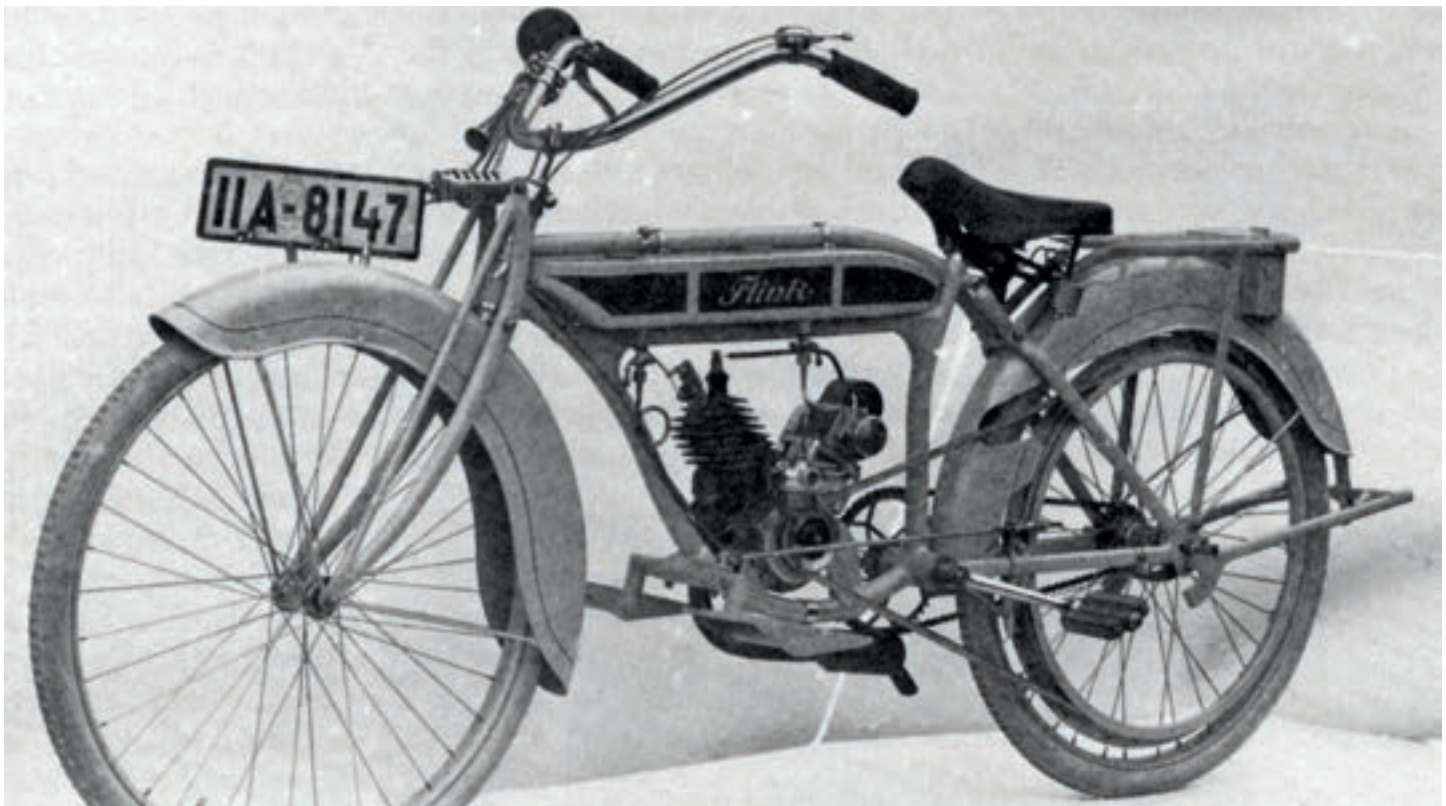
Es kam ein Angebot für mich, von einer anderen Firma, wo ich die Gelegenheit hatte, einen noch schnelleren Motor zu bauen. Ich überlegte mir diese Sache gut und unterschrieb den Vertrag. Nun kündigte ich und war erstaunt darüber, wie das wirkte. Man wollte mir alles geben und Popp versuchte mich zu halten, aber ich hatte mich verpflichtet und konnte nicht zurück. Mich ließ das aber kalt, denn ich war mit vielen Dingen nicht zufrieden. Vielleicht war es auch, dass ich allein meine Arbeit mit meinem Namen anerkannt haben wollte, denn es war doch so, dass alles was ich machte, in der Öffentlichkeit von Friz stammte. Doch das muss wohl so sein, dass man sich dieser Differenz durch Kündigung und Verlassen der Firma entzog. Das ist der Weltlauf und auch Friz hat es mit Daimler ebenso gemacht. Außerdem wird jedes Mal ein Platz frei für einen würdigen Nachfolger.«



> Siegerfoto nach der Internationalen Sechstage-Fahrt 1921: Martin Stolle auf Victoria KR 1.



> Eine Sonntagsausfahrt der Münchner Motorradfreunde im Juli 1921 bei Tutzing (v.l.n.r): Josef Mayr, Max Schedler und Max Friz mit ihren Frauen, Martin Stolle und Fritz Nöbel.

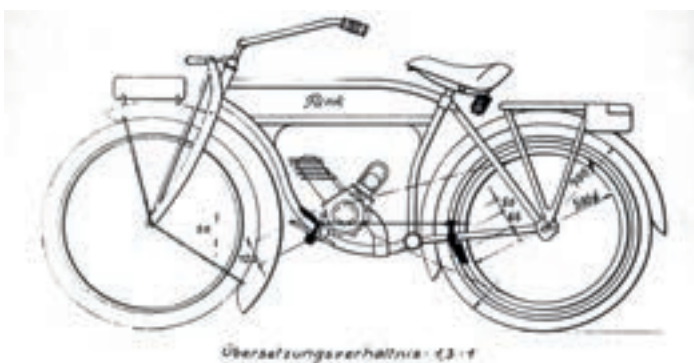


> Nach dem Produktionsverbot von Flugmotoren versuchten die Bayerischen Flugzeugwerke 1921/22, unter anderem mit diesem Leichtmotorrad mit 143-cm³-Zweitaktmotor die Produktionslücke zu schließen. Als die Firma 1922 mit BMW fusionierte, avancierte die »Flink« über Nacht zum ersten BMW-Motorrad.

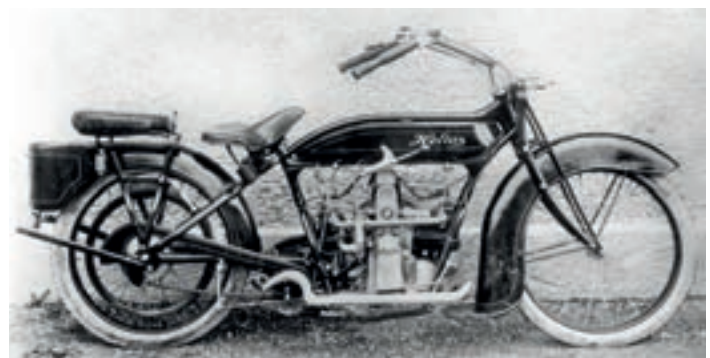
Die ersten BMW-Motorräder

Bleibt noch nachzutragen, dass BMW im November 1921 die Aktienmehrheit der ursprünglich von Gustav Otto (dem Sohn von Motorpionier Nicolaus Otto) gegründeten »Bayerischen Flugzeugwerke AG« übernommen hatte, wo man sich nach Kriegsende vor die gleichen Probleme gestellt sah wie BMW. Auch hier galt der Motorradbau als eine Möglichkeit, die Zeit zu überbrücken, bis man vielleicht wieder Flugmotoren bauen durfte. Konstrukteur Karl Rühmer schuf zunächst ein Leichtmotorrad mit einem 143-cm³-Einbaumotor des Berli-

ners Carl Hanfland. Dazu gesellte sich bald ein schweres Motorrad namens Helios, in das Rühmer einen 500-cm³-Boxermotor von Douglas setzte. Die erhofften Verkaufserfolge blieben trotz des in der Serie eingebauten BMW-Motors M2 B15 aus, was mit dazu führte, dass BMW leichtes Spiel bei der Übernahme hatte und damit faktisch über Nacht zum Motorrad-Hersteller wurde. Mit der Zusammenführung der Firmen und der Trennung von der Knorr-Bremse AG, die bei BMW mehr und mehr die Fertigung dominiert hatte, wurde am 5. Juni 1922 die »Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft« mit Sitz in der Münchner Neulerchenfeldstraße 76 gegründet.



> Die Flink blieb mehrfach überarbeitet bis zum Serienbeginn der R 32 im BMW-Programm.



> Durch die Fusion mit den Bayerischen Flugzeugwerken »erbte« BMW auch das Motorradmodell »Helios«, in das Max Friz 1922 den neuen BMW-Motorradmotor einpflanzte. Nur knapp über 1000 Maschinen zeugten von einem eher mäßigen Erfolg dieser Kombination.

NUMMER 23
Berlin, 10. 12. 1924

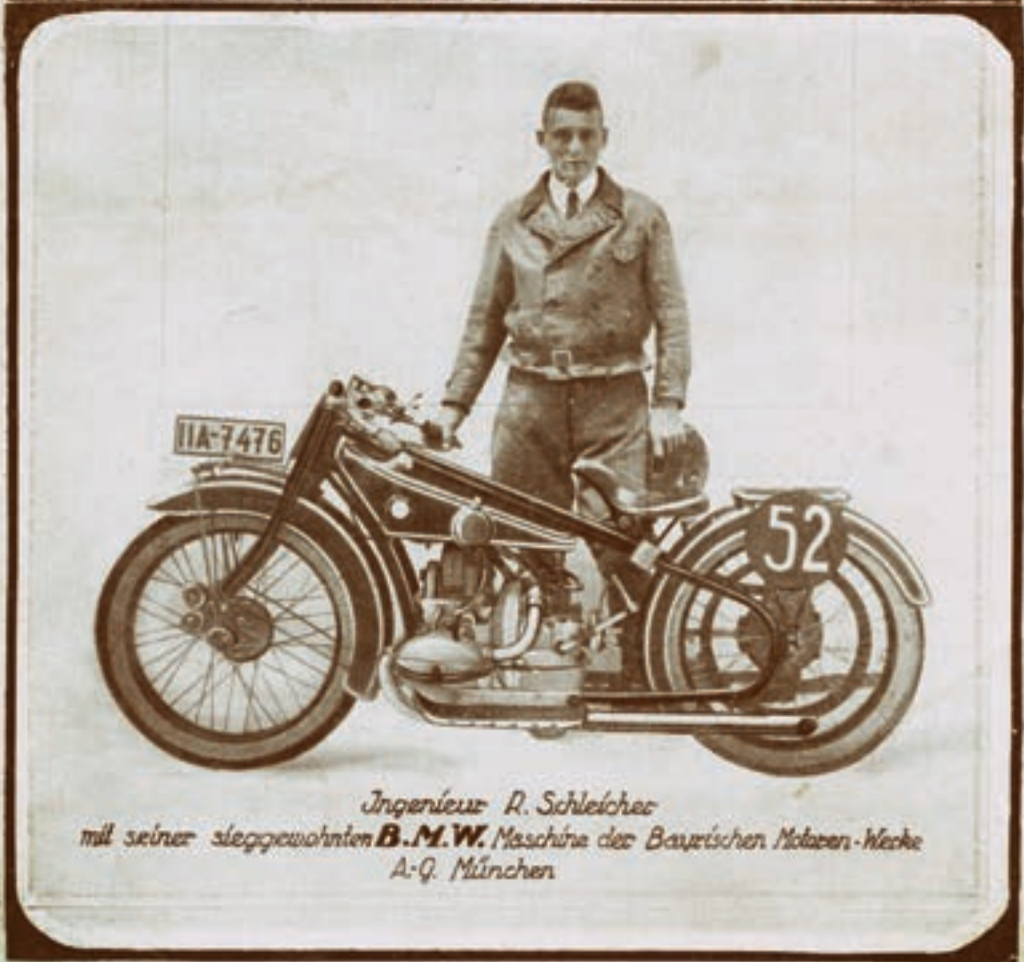
1. Ausstellungsnummer

EINZELPREIS
50 Pf.

DAS MOTOR- RAD



ILLUSTRIERTE FACHZEITSCHRIFT FÜR MOTORRADBAU UND SPORT



> Schon 1924 hatte es Rudolf Schleicher zu Titelehren bei der Zeitschrift *Das Motorrad* gebracht. Mit der durch Leichtmetall-Zylinderköpfe und Ventilabdeckungen verbesserten R 32 fuhr er erste Siege für BMW ein.

Die R 32 legt den Grundstein

Max Friz konstruierte den ersten BMW-eigenen Rahmen für den nun quer darin eingebauten Boxer-Motor. Die BMW R 32 war entstanden und Rudolf Schleicher sorgte mit sportlichen Erfolgen zusätzlich für das Aufblühen der neuen deutschen Motorradmarke.

Martin Stolle war zur Münchner Firma Wilhelm Sedlbauer gegangen, wo er sehr zügig einen neuen Boxermotor entwickelte und zur Serienreife brachte, der sich zwar an dem BMW-Triebwerk orientierte, diesem aber technisch und leistungsmäßig überlegen war. Stolle konnte Dr. Ottenstein, den damaligen Leiter der Victoria-Werke, von den Vorzügen seines neuen Motors überzeugen und die Nürnberger wechselten prompt den Lieferanten. Das war ein echtes Problem für BMW, denn damit war der Hauptabnehmer für den hauseigenen Motor entfallen.

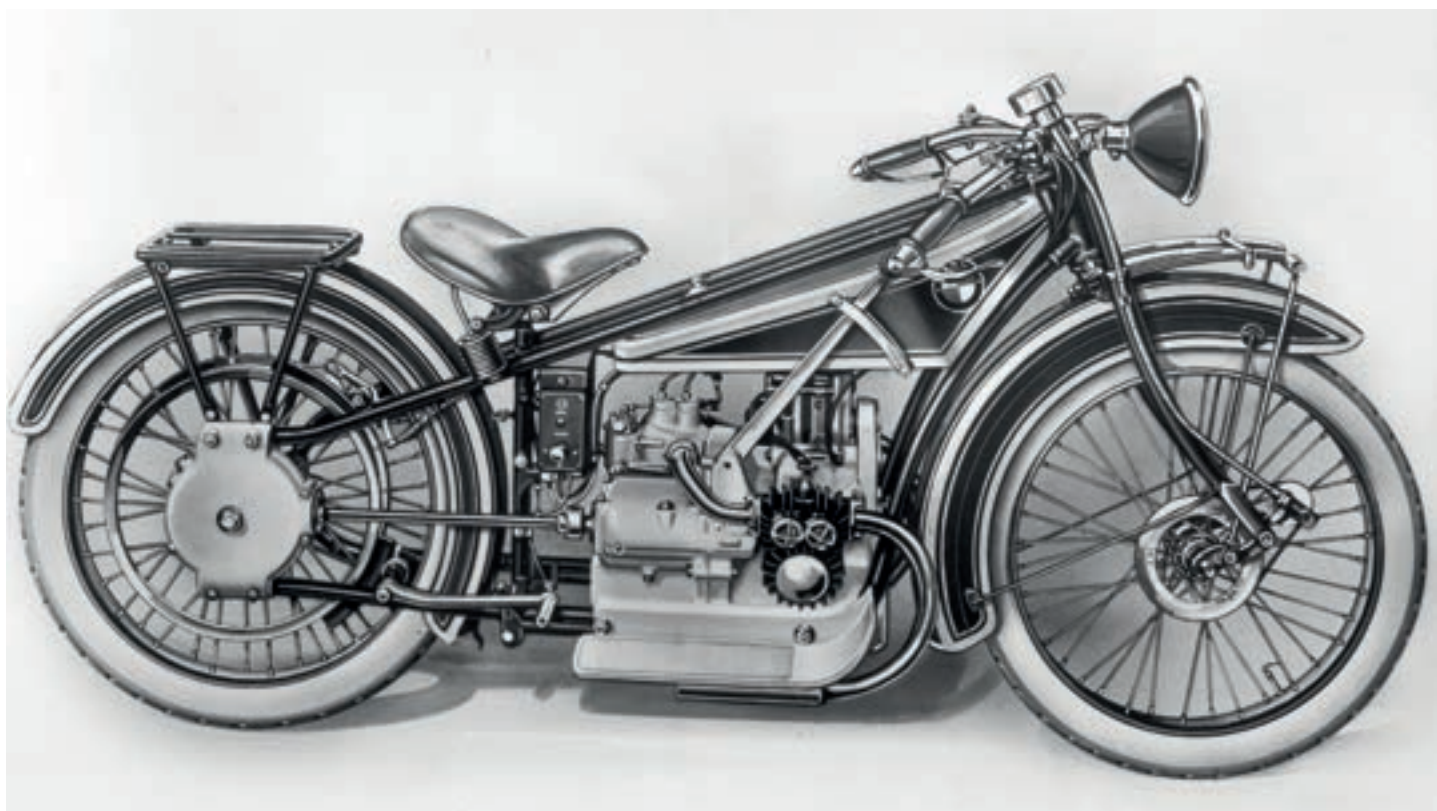
Max Friz und die erste Boxer-Kardan-BMW

Nach dem eher mäßigen Erfolg mit der Helios schlug Max Friz seinem Chef Franz Josef Popp vor, ein völlig neues Motorrad zu konstruieren, das man unter der Marke BMW selbst produzieren und mit dem hauseigenen Triebwerk bestücken könnte. Im November 1922 erteilte Popp den Auftrag und Friz machte sich umgehend ans Werk.

Max Friz wird heute immer noch gerne als der alleinige Vater der BMW-Motorräder bezeichnet, was sicherlich nicht ganz den Tatsachen entspricht, wie im ersten Kapitel dieses Buches deutlich wird. Der Motorradliebhaber Martin Stolle initiierte den Bau von Motor-



> Max Friz, der BMW-Konstrukteur der ersten Stunde und Vater der R 32, ist in der Firmengeschichte der Bayerischen Motoren Werke längst unsterblich geworden.

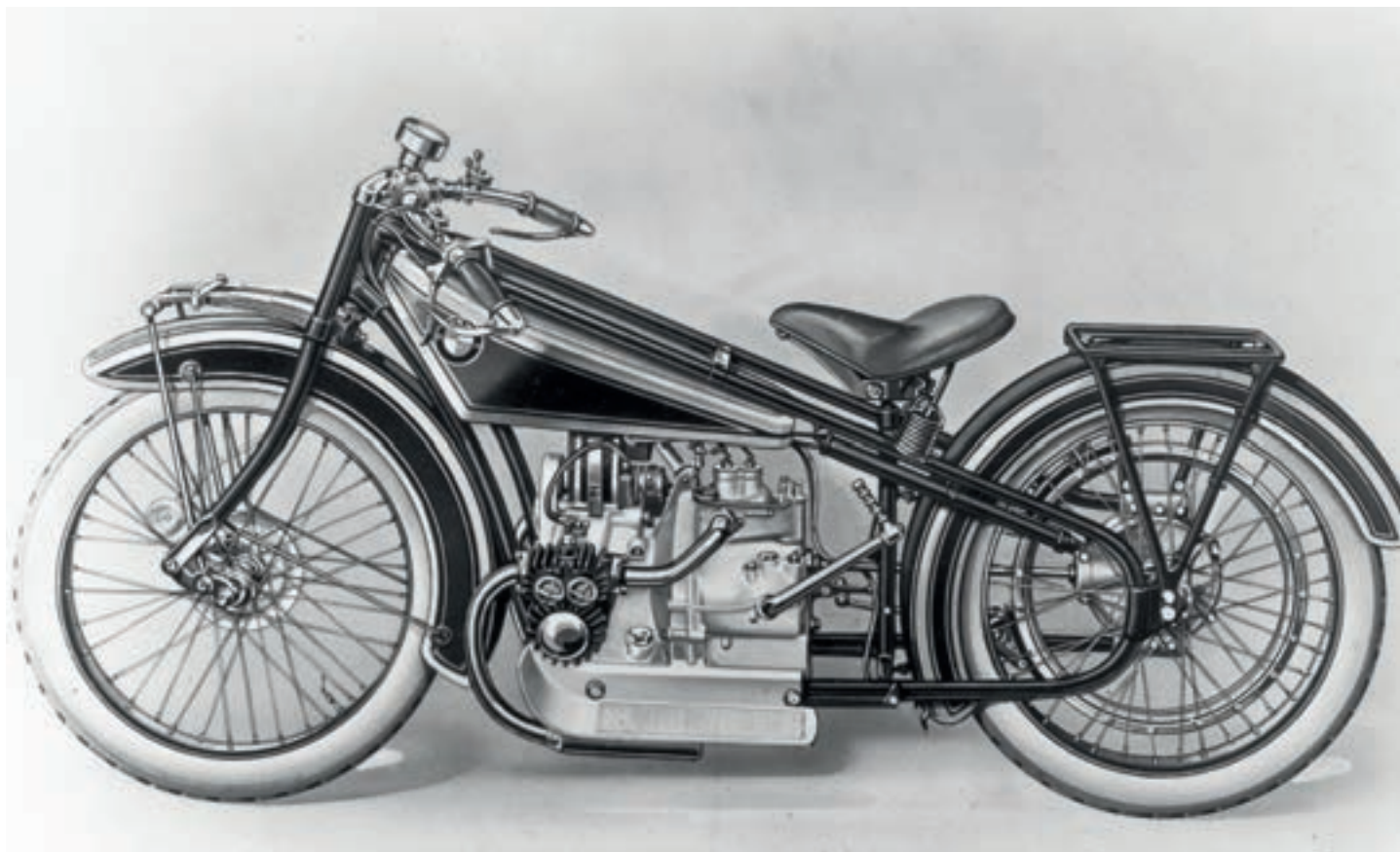


> Die R 32 in einer sehr frühen Ausführung, erkennbar an den breiten, um den Tank herumlaufenden weißen Streifen. Die Lampe gab es gegen Aufpreis.

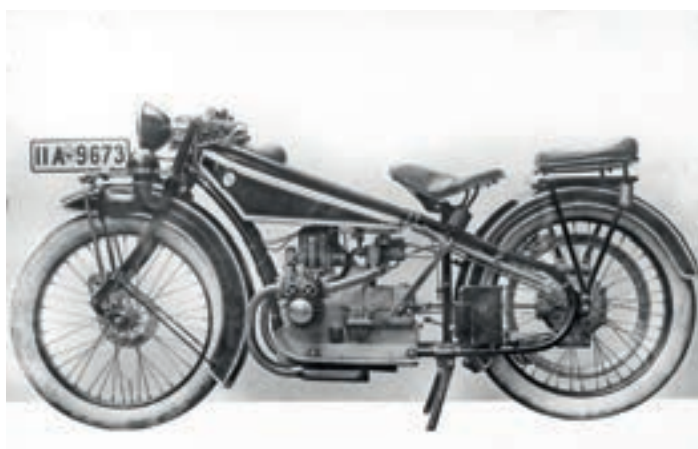
radmotoren wie den von Motorrädern bei BMW – vom Motor abgesehen geht die R 32 aber allein auf das Konto von Friz.

Der am 1. Oktober 1883 in Urach geborene Max Friz, der in Cannstadt in die Lehre ging und in Esslingen studierte, arbeitete ab 1906 bei der Daimler-Motoren-Gesellschaft, wo er unter anderem einen Automobil-Rennmotor entwarf, mit dem Christian Lautenschlager 1914 den Großen Preis von Frankreich gewann.

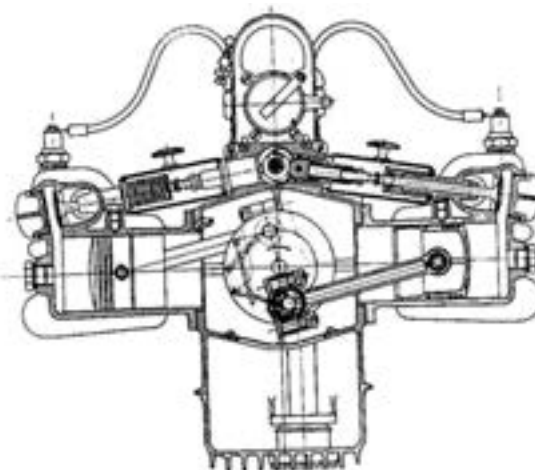
Er hatte sich also schon einen Namen als Konstrukteur gemacht, als er am 2. Januar 1917 bei der Rapp Motorenwerke GmbH, aus der wenig später die Bayerischen Motoren-Werke (BMW) hervorgingen, seine Arbeit aufnahm. Schnell machte sich Friz hier als Flugmotoren-Konstrukteur über deutsche Grenzen hinaus einen Namen – was ihm nach dem Krieg vorerst nichts mehr nützte.



> Die gleiche Maschine, jetzt ohne Lampe, von der linken Seite aus betrachtet. Wie bei anderen Herstellern auch waren die BMW-Werksfotos damals stark stilisiert.



> Noch eine R 32 von 1924, jetzt mit Vollausrüstung: Ballhupe, Boschhorn, Lichtanlage (Schaltkasten im Rahmenheck) und Soziussitz mit eingeklappten Fußrasten aus einfachem Blechprofil. Das Kennzeichen weist den Stadtbezirk München aus.



> Für die R 32 änderte sich die Motorbezeichnung in M 2 B 33, was lediglich auf ein geändertes Motorunterteil zurückzuführen war. Die Leistung wurde für die R 32 zuletzt mit 8,5 PS bei 3300 U/min angegeben.

Im BMW-Motorradbau ist sein Name untrennbar mit dem ersten echten BMW-Motorrad überhaupt, der R 32, verbunden. Nach dem eher missglückten Versuch mit der Helios sorgte Fritz für das Rohrrahmen-Fahrgestell, in den der Motor quer eingebaut werden konnte und für den Kardanantrieb. Zwei Grundprinzipien, die noch heute bei BMW Gesetz sind – jedenfalls bei den Boxer-Modellen. Die R 32 legte zweifellos den Grundstein für eine der noch heute weltweit bekanntesten Motorradmarken.

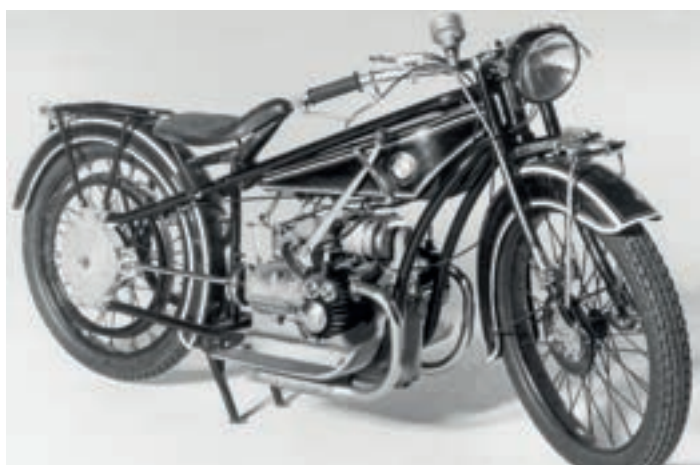
1925 wurde Friz Technischer Direktor und Chefkonstrukteur bei BMW, befasste sich jedoch hauptsächlich mit Flugmotoren. Für die Motorräder waren andere zuständig, die so manche Auseinandersetzung mit ihrem Chef austrugen. Und wegen ihm sogar BMW den Rücken kehrten (Rudolf Schleicher, Martin Stolle). 1945 ging Friz in den Ruhestand und starb 1966 als Dr.-Ing. E.h. in Tegernsee.

Die R 32 stellt sich vor

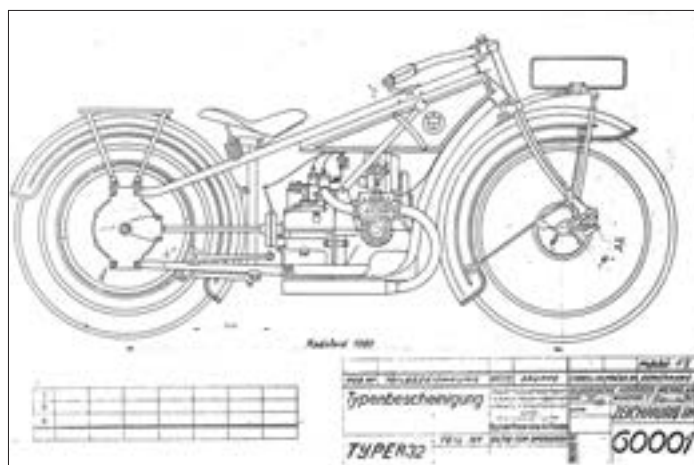
Auf dem Pariser Salon im Oktober 1923 wurde die R 32 erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt. BMW hatte mit dieser Konstruktion eines quergestellten Boxermotors mit angeflanschem Dreiganggetriebe, dem leichten Doppelschleifen-Rohrrahmen und dem Hinterradantrieb mittels Kardanwelle neue Wege im Motorradbau beschritten. Leistungsmäßig (8,5 PS bei 3300 /min) war die Maschine eher Mittelmaß, bestach aber mit einer Zuverlässigkeit, die man damals bei Kraftfahrzeugen im Allgemeinen noch nicht kannte. Die Maschine blieb mit einigen Änderungen bis 1926 im Programm und wurde in 3090 Exemplaren gefertigt. Die Handbremse wirkte zuletzt auf eine 155 mm große Innenbackenbremse in der Vorderradnabe anstelle des zweiten Klotzes auf der Riemenscheibe im Hinterrad.



> Die Produktion der R 32 in den frühen 1920er Jahren glich noch einer mittelalterlichen Manufaktur. 1924 wurden täglich etwa fünf Motorräder fertiggestellt.



> Eine R 32 aus mittlerer Produktionszeit mit schmalen Zierstreifen am Tank und noch ohne Vorderradbremse.



> Diese Zeichnung der R 32 stammt vom 5. Dezember 1923. Sie zeigt schon die Innenbackenbremse am Vorderrad, die tatsächlich erst 1925 eingeführt wurde.



> Eine R 32 der Baujahre 1925/26, die Lampe ist immer noch Option, die jetzt auf das Vorderrad wirkende Handbremse wird aber serienmäßig eingebaut.

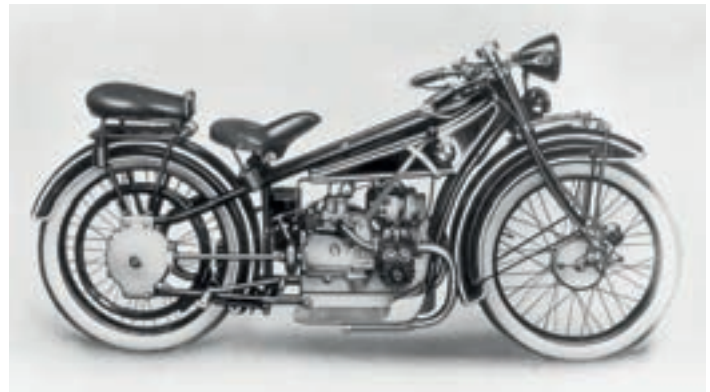


> Optional waren bei diesem Museumsstück auch die elektrische Hupe von Bosch und der am Vorderrad angetriebene Tachometer.

Rudolf Schleicher kommt zu BMW

Rudolf Schleicher hatte 1919 ein Maschinenbau-Studium an der Technischen Hochschule in München begonnen. Nebenher war er längst zum begeisterten Motorrad-Rennfahrer geworden und hatte sich vor allem auf englischen Maschinen die ersten Sporen verdient. Bald gehörte er zu einem erlesenen Kreis Münchner Rennfahrer und Rennbegeisterter, zu denen unter anderem Martin Stolle, Fritz Cockerell, Max Friz und Ernst Udet gehörten.

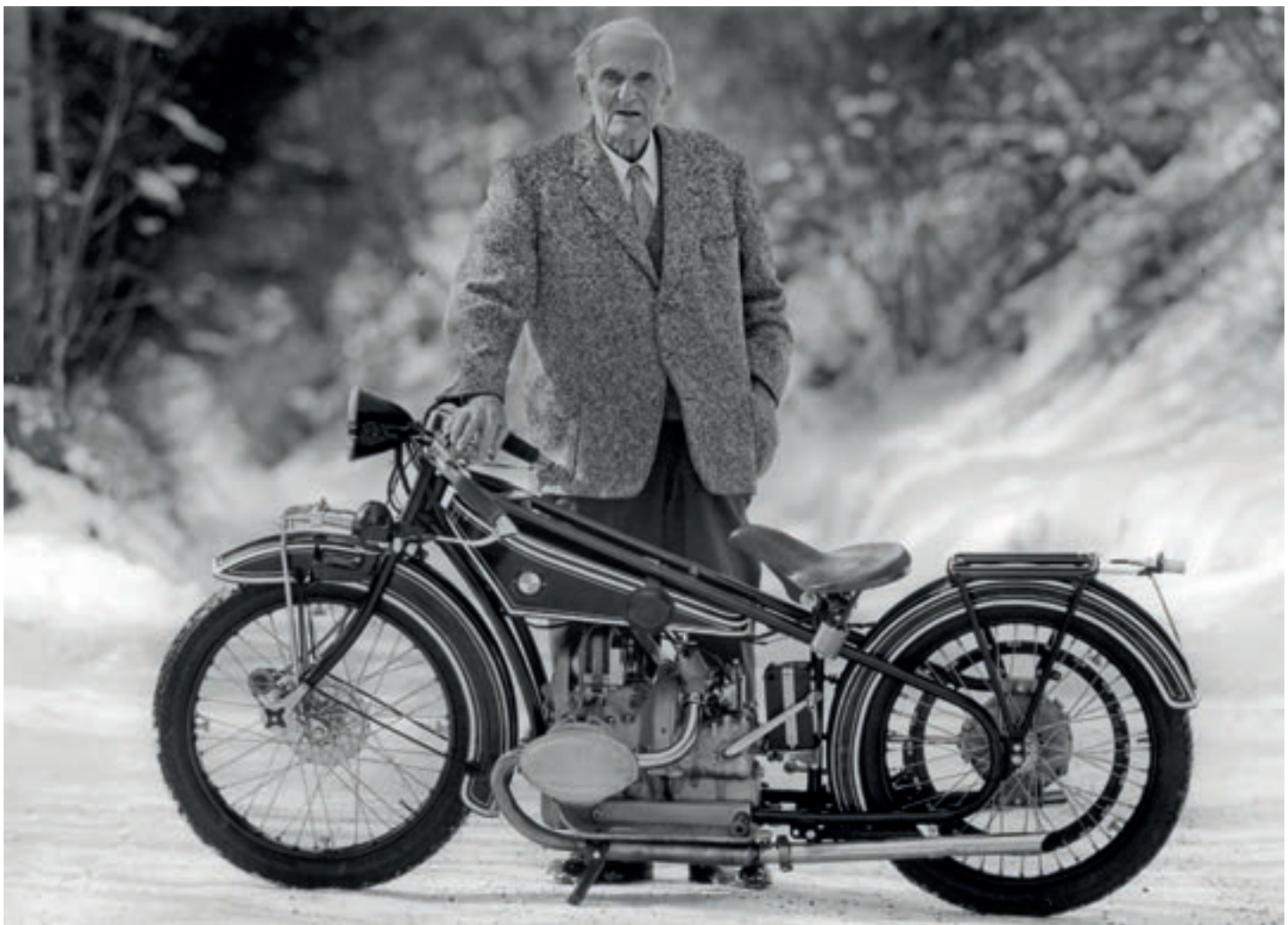
Nachdem er bis 1922 unter anderem mit einer 600er Douglas an verschiedenen Veranstaltungen teilgenommen hatte, brachte er im Jahr darauf eine Eigenbaumaschine an den Start, bei der ein BMW-Motor in einem geschweißten – und nicht wie damals üblich gemufften – Rohrrahmen hing. Schleicher gewann das Bergrennen Hinde-lang–Oberjoch im September und die erhöhte Aufmerksamkeit von BMW-Chefkonstrukteur Max Friz. Folgerichtig begann der Jungingenieur im Oktober 1923 als Assistent in der BMW-Konstruktion und half bei der Serieneinführung der R 32 mit. Gleichzeitig nahm er, damals nicht ungewöhnlich, als BMW-Werksfahrer auch an sportlichen Wettbewerben teil und fuhr bei der ADAC-Winterfahrt im



> Noch eine R 32 der letzten Baureihe, jetzt wieder in Volllausstattung und mit nach unten klappbaren, runden Soziusfußrasten.

Februar 1924 erste Erfolge für die damals noch sehr junge Motorradmarke ein.

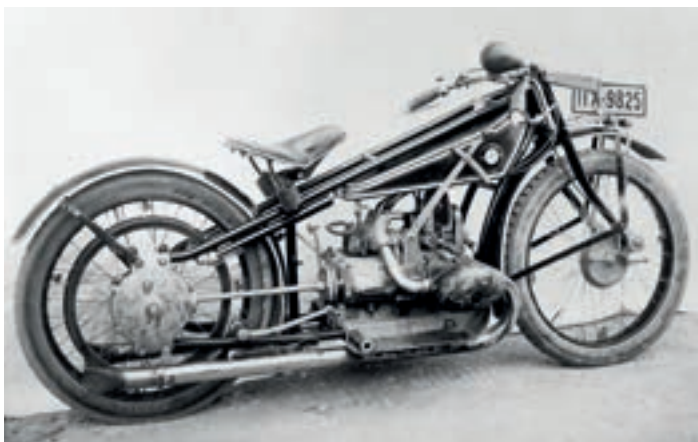
Für die im Frühjahr folgenden Rennen entwickelte Schleicher neue Zylinderköpfe aus Leichtmetall und mit Ventilen, die im Winkel von 90 Grad zueinander hingen und durch eine Abdeckung (für den gesamten Ventiltrieb) geschützt waren. Mit diesem 500-cm³-ohv-Motor und



> Eine nachgestellte Aufnahme von 1987 mit dem damals 90-jährigen Rudolf Schleicher und dessen (nicht mehr ganz originalen) durch Leichtmetall-Zylinderköpfe und Ventilabdeckungen verbesserten R 32-Rennmaschine.

Rudolf Schleicher jetzt als Rennleiter holte BMW, mit Franz Bieber als Spitzenfahrer, 1924 die erste deutsche Meisterschaft. Und um es gleich vorweg zu nehmen: ohne Rudolf Schleicher wären die großen sportlichen Erfolge von BMW-Motorrädern in den zwanziger und drei-

ßiger Jahren nicht möglich gewesen. Und mit seinen technischen Innovationen, die zum Teil den Motorradbau revolutionierten, legte Schleicher einen der Grundsteine für eine heute immer noch weltweit etablierte Motorradmarke.



> Die für Renneinsätze umgebaute R 32 mit gegenüber der Serie geänderten Zylinderköpfen und Auspuffrohren. Auffällig auch die Fußrasten für die sportliche Sitzhaltung.



> Ein Treffen ehemaliger BMW-Konstrukteure der Frühzeit im Juli 1954 (v.l.n.r.): Oberingenieur Martin Stolle, Prof. Max Friz und Dipl.-Ing. Rudolf Schleicher.



> Der damals bekannte Rennfahrer Franz Bieber holte sich 1924 mit der sportlichen R 32 die Deutsche Straßenmeisterschaft in der 500er Klasse. Er hatte u. a. Schleich, das Eifelrennen und das Solitude-Bergrennen gewonnen.