



E. BREINDL - GROPE

Oldtimerteile für Motorräder

BMW - EMW - AWO



Angebote:

Nr.: A000



Täglich Versand: Post-Bahn-Spedition-Paketdienst

alle Preise incl. ges. MwSt.

Tel. 0531 / 37 57 37

Fax. 0531 / 37 77 63

38104 Braunschweig - Querumer Str. 26 a



E. BREINDL - GROPE

Oldtimerteile für Motorräder

BMW - EMW - AWO



Technische
Informationen

Nr.: 1903

Technische Informationen für BMW : BMW - Geschichte I

BMW - Geschichte I

Teil I

Die Keimzelle von BMW waren die Rapp-Werke am Rande des Münchner Oberwiesenfelds. Diese lieferten Motoren an die österreichischen Marineflieger. Ab 20. Juli 1917 firmierte man als "Bayerische Motorenwerke GmbH". Das neue Firmenzeichen stellte in den weiß-blauen, bayerischen Landesfarben einen rotierenden Propeller dar. BMW sollte unter dem Konstrukteur Max Friz bald die besten Flugmotoren der Welt bauen, doch der verlorene Krieg und der Versailler Vertrag zerstörten alle Hoffnung des in den Kriegsjahren zur Aktiengesellschaft gewachsenen Betriebs die Motoren der zivilen Luftfahrt anbieten zu können. So lebte BMW in den ersten Jahren der Weimarer Republik von Druckluft-Bremsen, baute aber auch Motoren, wie den Motorrad-Boxer M 2 B 15, der unter anderem in der Nürnberger Victoria KR 1 Qualitäten bewies.

Durch die Übernahme der erfolglosen Bayerischen Flugzeugwerke ganz in der Nähe gelangte man zu eigenen Motorrädern. Die eine hieß "Flink", ein kleiner, getriebeloser Zweitakter. Nr. 2 war die "Helios", eine 500er Tourenmaschine mit dem längs eingebauten BMW M 2 B 15 Triebwerk und Pendelgabel. Beide verkauften sich mehr schlecht als recht, und wurden von Friz modifiziert. Der Geniestreich jedoch gelang Friz im Dezember 1922: Er schuf unter Beibehaltung des M 2 B 15-Boxers ein völlig neues Konzept, das bis heute mehr als alle anderen Bauarten für die Motorräder von BMW steht. Die R 32 trug den Motor quer zur Fahrtrichtung. An diesen Motor war das Dreiganggetriebe direkt angeblockt und zum Hinterrad lief weder eine Kette noch ein Riemen, sondern eine Welle. Der Wellenantrieb wurde von BMW bis 1993 ausschließlich verwendet und wurde so eine Art "zweites Markenzeichen".

Dieses logische Konzept verblüffte die Fachwelt nicht nur als Tourenmotorrad, sondern zeigte auch im Sport die Zähne. Der junge Ingenieur Rudolf Schleicher verpaßte der bis dato seitengesteuerten und mit Sackzylindern aus Eisenguß ausgerüsteten R 32 ohv-Leichtmetallköpfe und trimmte die nun R 37 getaufte Maschine auf knapp 20 PS. Damit gewannen Schleicher und Fritz Roth zum Erschrecken der sieggewohnten Briten die Sechstagesfahrt 1926 in England.

Zuvor hatte man bei BMW die erste Einzylindermaschine präsentiert, die R 39. Die sportliche 250er war teurer als Konkurrenzmodelle, verkaufte sich zunächst gut. Motorprobleme waren bereits 1926 der Grund für die Einstellung ihrer Produktion.

Bis zum Erscheinen der nächsten Einzylindermaschine vergingen fünf Jahre, in denen BMW von einem um das Überleben kämpfenden Unternehmen zu einer weltbekannten Marke wurde. Sowohl sv- als auch ohv-Maschine wurden weiterentwickelt und jeweils noch durch eine 750er Version ergänzt. Der Flugmotorenbau konnte wieder aufgenommen werden, und der schon geplante Einstieg in das Automobilgeschäft gelang 1928 durch die Übernahme der Eisenacher Firma DIXI.

weiter Teil II

Täglich Versand: Post-Bahn-Spedition-Paketdienst

alle Preise incl. ges.MwSt.

Tel. 0531 / 37 57 37

Fax. 0531 / 37 77 63

38104 Braunschweig - Querumer Str. 26 a



E. BREINDL - GROPE

Oldtimerteile für Motorräder

BMW - EMW - AWO



Technische
Informationen

Nr.: 1904

Technische Informationen für BMW: **BMW - Geschichte II**

BMW - Geschichte II

Teil II

Neben großen Boxern erschien 1931 die einzylindrige R 2 mit 200 cm, die schon bald durch das ähnlich konzipierte Modell R 4 ergänzt wurde. Die Einzylinder sollten von nun stets durch hohe Stückzahlen Geld bringen. Massive Modellpflege und eine entscheidende technische Innovation erfuhren die 750er von BMW 1935 durch die Einführung der Teleskopgabel am Vorderrad, die den Motorradbau weltweit beeinflussen sollte. 1936 Jahr stahl BMW der Konkurrenz mit der 24 PS starken ohv-500er R 5 die Schau. Die schwarze Maschine mit Rohrrahmen und Telegabel wirkte zierlich und glattflächig. Straßenlage, Fahrkomfort und Leistung waren

in der Gesamtheit allen anderen Halblitermaschinen überlegen.

Neben unzähligen Weltrekorden, deutschen Meistertiteln und Erfolgen im Geländesport wurde der Sieg von Georg Meier mit der kompressor aufgeladenen 500er BMW 1939 bei der Tourist Trophy auf der Isle of Man unvergänglich.

1949 war es soweit: Nach Währungsreform und Gründung der BRD erschienen die 250er R 24 und die 500er Boxermaschine R 51/2 als erste Weiterentwicklung von Vorkriegsmodellen. In 50er Jahren wurden die 250er BMW zu den meistverkauften Maschinen ihrer Klasse und fast jedes Jahr modernisiert. Die Boxer mit 500 und 600er erhielten zunächst neue Motoren, um ab 1956 als Vollschrwingenmaschinen den Stand der Technik im Fahrwerksbau zu demonstrieren.

Die Motorradkrise der späten 50er Jahre und der schlechte Verkauf des Automobilprogramms stürzten BMW in die tiefste Krise seit 1919. Die Einzylindermotorräder und Isetta-Kleinwagen halfen BMW überleben. In den 60ern ging es BMW durch den Autobau wieder langsam besser. Doch ohne Behördenaufträge hätte BMW den Motorradbau einstellen müssen. Der Verkauf sackte von 30.000 Maschinen 1954 auf 5400 1957. In den 60er Jahren erholte sich der Absatz wieder ein wenig, erreichte aber weltweit niemals 10.000 Maschinen im Jahr. Nicht zuletzt durch den US-Export, begann sich in den 60er Jahren das Motorradgeschäft wieder zu erholen. Dort begann ein Trend, der Ende des Jahrzehnts auf Europa überschwappen sollte: Motorradfahren als Freizeitbeschäftigung. Die im Frühjahr 1969 präsentierte Modellgeneration stand für die neuen Vorstellungen vom Motorradfahren, ohne traditionelle BMW-Merkmale wie den Wellenantrieb, hohe Zuverlässigkeit und einfache Wartung zu verlassen. Die /5 Baureihe mit 500, 600 und 750 cm³ besaßen als Vorderradführung wieder eine Teleskopgabel, hinten nach wie vor eine Schwinge. Damit wurde im BMW-Motorradbau die Neuzeit eingeläutet, die heute mit über 50.000 Maschinen im Jahr und einem Umsatz von 1. Mill. DM die Bayern zu einem der größten europäischen Motorradbauer macht.

C by A.Schwietzer

Täglich Versand: Post-Bahn-Spedition-Paketdienst

alle Preise incl. ges.MwSt.

Tel. 0531 / 37 57 37

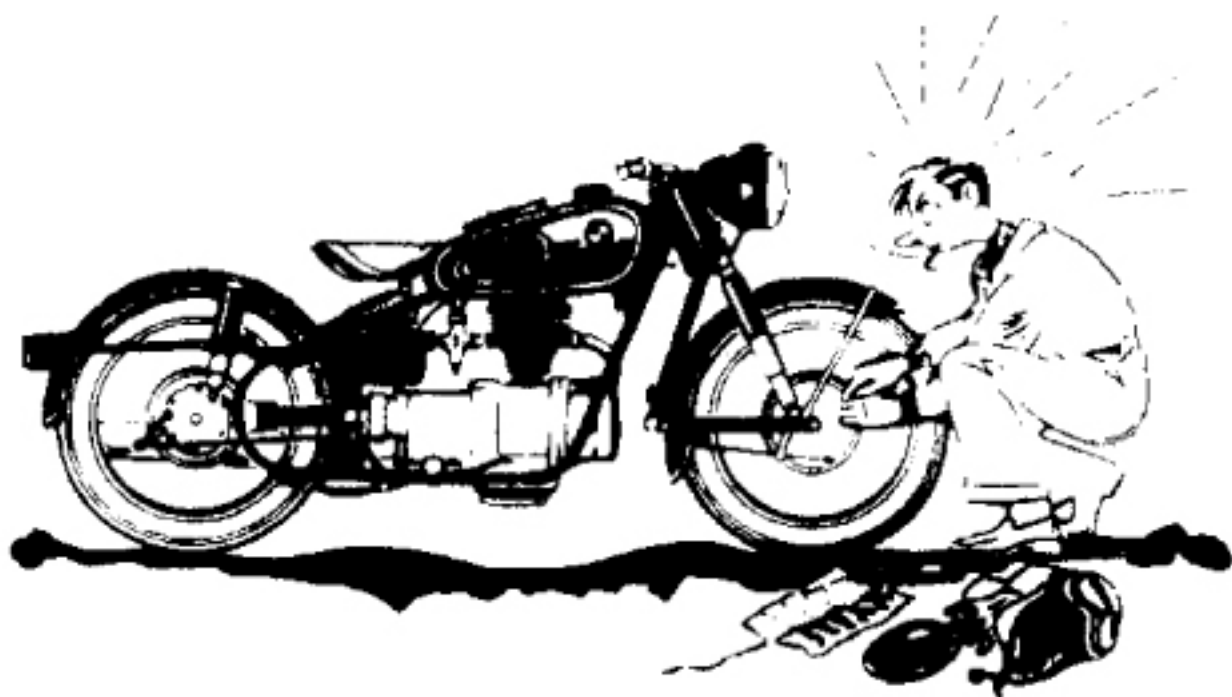
Fax. 0531 / 37 77 63

38104 Braunschweig - Querumer Str. 26 a

Beratung - Verkauf - Versand

--	--	--	--	--	--

Platz für Ihre Kundennummer



Laden-Geschäftszeiten:

Dienstag-Freitag 10.00-12.00 Uhr und 14.00-18.00 Uhr



E-Mail: info@omega-bike.de

www.bmw-motors.de

E. BREINDL - GROPE

Tel. 0531 / 37 57 37

Oldtimerteile für Motorräder

Fax. 0531 / 37 77 63

38104 Braunschweig - Querumer Str. 26 a