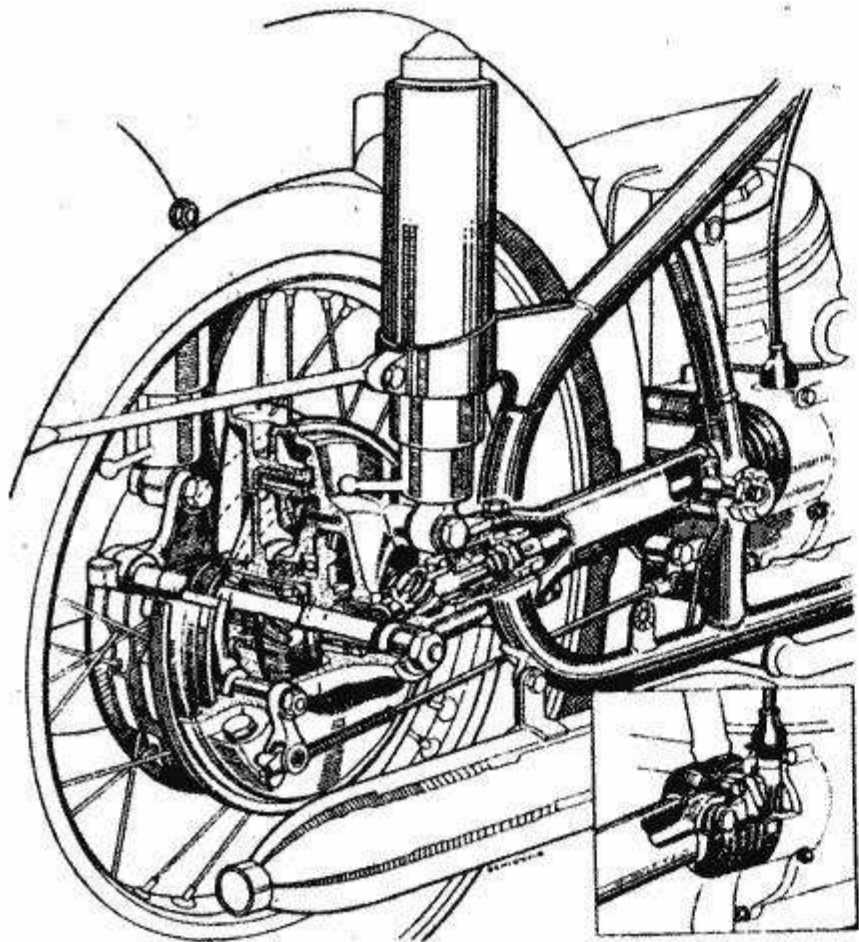


Die neue BMW-Linie

Während der allgemeinen und unumgänglichen Einführung von Hinterradschwinge stellte BMW die eingeschworenen Anhänger des weißblauen Wappens auf eine harte Geduldsprobe; trotz aller Detailverbesserungen war es nicht mehr zu verkennen, daß die Fahrgestelle mit der geradgeführten kurzhubigen Hinterradfederung den schnellen Motoren mit ihrer ausgezeichneten Allround- und Spitzenleistung nicht mehr gerecht werden konnten; die wichtige Harmonie zwischen Triebwerk und Fahrwerk war zumindest bei den Zwei-



zylindermaschinen und im Solobetrieb gestört, Federungseigenschaften und Straßenlage hinkten nach. Im Werk selbst dämmerte diese Erkenntnis schon recht früh; denn mehr als zwei Jahre, bevor die neuen Rennmaschinen 1953 ihr Debut gaben, beschäftigte man sich in der Lerchenauer Straße intensiv mit einer vorderen Langarmschwinge. Aber noch auf der IFMA im Herbst des gleichen Jahres stand das käufliche Rennmodell mit Hinterradschwinge und Teleskopgabel — eine Übergangslösung, die man offensichtlich nicht für die Serienmodelle anwenden wollte. Allein der Umstand, daß die serienmäßigen „Vollschwingachser“ erst nach einer langen weiteren Entwicklungszeit erschienen, läßt ahnen, welche Problematik hier einer einwandfreien Lösung harrete. Es ist daher nicht überraschend, daß parallele Experimente im englischen Motorradbau bisher keinen sichtbaren Erfolg zeitigten, obwohl ein großes Werk schon ein umfangreiches Programm definitiv mit Earles-Gabeln angekündigt hatte, oder daß italienische Rennmaschinen schließlich wieder zur Telegabel zurückkehrten. Wenn nun ausgerechnet BMW, wo vor zwanzig Jahren der weltweite Siegeszug der Telegabel eingeleitet und diese Bauart zu höchster Reife entwickelt wurde, nach langer wissenschaftlich-exakter Grundlagenforschung doch auf die vordere Langarmschwinge übergeht, so besagt dies für die kommende Fahrwerkentwicklung sehr viel!

Beachtung und Anerkennung verdient auch, daß man trotz der großen baulichen und funktionellen Neuerungen die klassische BMW-Linie nicht zu verlassen brauchte, im Gegenteil, die Schleifen des stabilen Doppelrohrrahmens laufen jetzt wieder neben dem Hinterrad durch wie bei den alten Starrahmenmodellen; sie unterscheiden sich damit vorteilhaft von den zuweilen bizarren Hilfsrahmen zur Abstützung der Federbeine, und es erweist sich wieder einmal, daß eine schöne und organische Form auch zweckvoll ist: sie ermöglicht die Befestigung von Schalldämpfern, Soziusrasten und den Anschluß eines Seitenwagens solide, sicher und ohne zusätzliche Verstreben.

Die wichtigen Voraussetzungen für alle Langarmschwinge, insbesondere beim Vorderrad, sind bekanntlich hohe Steifigkeit aller tragenden Organe, absolut spielfreie Lager, eine gründlich erprobte Lenkgeometrie und eine sorgfältige Abstimmung von Federung und Dämpfung. Der BMW-Doppel-

rohrrahmen war seit jeher vorbildlich steif — und mit welchem kompromißlosen baulichen Aufwand die übrigen Forderungen erfüllt wurden, lassen die technischen Einzelheiten („Kennzeichnung“, Schnittzeichnungen) erkennen. Daß die mit 30 oder 35 PS möglichen Geschwindigkeiten zusätzliche Ansprüche stellen, z. B. in Form ausreichender Rückstellkräfte, darauf deutet der Fahrkomfort der Einzylindermaschine, der bei niedrigen und mittleren Geschwindigkeiten trotz des beträchtlich geringeren Gewichts und der höheren Schwerpunktlage noch eindrucksvoller ist als bei der R 69.

Eine wesentliche motorische Neuerung bietet allein die R 26: die Kühlrippen sind um 50% gewachsen, der „Mohrenkopf“ hat seine Schuldigkeit getan, und ein Leichtmetallpleuel läuft direkt auf dem Hubzapfen (!); alle Getriebe sind jetzt einheitlich abgestuft, und der Knaggenstoßdämpfer wirkt in jedem Gang. In Verbindung mit weiterer Elastizität der Übertragungselemente ergibt sich eine Nachgiebigkeit, die im Mittel für die vier Gänge über 90 Grad Kurbelwellenwinkel beträgt (auf das höchste Drehmoment bezogen). Vom „starrten“ Kardanantrieb kann also keine Rede sein. Abgesehen von der eleganten Unterbringung der Kardanwelle im rechten Schwingarm deutet schon das zierliche Äußere des Achsantriebs — trotzdem kommt er jetzt mit dem gleichen Öl wie Motor und Getriebe aus! — auf die hier erzielten Fortschritte.

Die hochgespannten Erwartungen wurden von der R 69 und der R 26 erfüllt und noch übertroffen: in der reinen Motorleistung findet die R 69 vielleicht noch einen Konkurrenten, obwohl die Münchener PS in jedem Falle sehr zurückhaltend deklariert sind; in der Fahrleistung braucht sie kaum einen Vergleich zu scheuen, auf keinen Fall jedoch in der Fahrkultur. Natürlich wäre es schön, wenn das Zweizylindermodell 10 oder 15 kg weniger wöge; doch ist ein solches Verlangen unbillig, nachdem die vergleichbaren ausländischen Typen trotz konventioneller Bauweise, offener Ketten und zum Teil ohne „Vollnaben“ wenig oder gar nicht leichter sind. — Endlich erfüllt es jeden Freund des Münchener Werks mit großer Befriedigung oder jeden Besitzer einer neuen BMW mit berechtigtem Stolz, wenn diese Fahrzeuge überall, nicht zuletzt auf den überfüllten Parkplätzen von Francorchamps, Douglas, Belfast und Monza unverhohlene Bewunderung auslösen.

Mit dem neuen Langschwinge-Fahrwerk erhielten der Zweizylindermotor, der sich auf der ganzen zivilisierten Welt mit Recht einen fast legendären Ruf erwarb, der ausgereifte

