

90 Jahre Motorradbau bei BMW (Teil 2): Technischer Vorreiter

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 kommen soll. Die Geburtsstunde der Zweirad-Tradition bei BMW schlug bei Automobilausstellung in Berlin am 28. September 1923. Dem Publikum wurde an diesem Tag die BMW R 32 präsentiert. Die zweite Hälfte der Firmenära ist vor allem von der technischen Vorreiterrolle in vielen Bereichen geprägt – allen voran steht natürlich die Einführung von ABS im Motorradbau.

Mit dem Wirtschaftswunder der 50er Jahre 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. Allein die Bereiche Entwicklung und Erprobung von BMW Motorrädern blieben – bis heute – in München angesiedelt.

Mit dem Beginn der Motorrad-Produktion in Berlin-Spandau war auch der Start einer vollständig neu entwickelten Modellreihe verbunden. Im Herbst 1969 stellte BMW die Baureihe /5 mit drei verschiedenen Hubräumen vor. Vor allem das 37 kW / 50 PS starke und 175 km/h schnelle Spitzenmodell R 75/5 stieß auf große Resonanz. Vom ersten 750-Kubikzentimeter-Motorrad von BMW nach dem Krieg wurden bis 1973 mehr als 38 000 Einheiten abgesetzt. Erstmals war damit das leistungsstärkste zugleich auch das meistverkaufte Motorradmodell einer Baureihe von BMW.

Zu dieser Zeit hatte das Motorrad – nicht zuletzt dank der Produktoffensive aus Japan – den Imagewandel vom einfachen Transportmittel zum Freizeitgerät gemeistert. Im Jubiläumsjahr 1973 lancierte BMW die Baureihe /6 mit den Modellen BMW R 60/6, BMW R 75/6 und BMW R 90/6. Eine neue Instrumentierung mit getrennten Anzeigen für Geschwindigkeit und Motordrehzahl, ein Fünf-Gang-Getriebe und eine hydraulische Bremsanlage mit gelochter Scheibe am Vorderrad dokumentierten den Fortschritt in den Bereichen Komfort und Sicherheit. Den sportlichen Glanzpunkt markierte die BMW R 90 S, deren 900-Kubikzentimeter-Motor 49 kW / 67 PS mobilisierte und das neue Topmodell

auf bis zu 200 km/h beschleunigte. Als erstes Serienmotorrad verfügte die BMW R 90 S zudem über eine lenkerfest montierte Verkleidung. Damit wurde dieses Modell nicht nur auf Anhieb zum Favoriten für sportlich ambitionierte Kunden, sondern auch zum Anwärter auf Siege auf der Rennstrecke. Hans-Otto Butenuth und Helmut Dähne holten 1976 mit der BMW R 90 S den Klassensieg bei der Production TT. Steve McLaughlin gewann mit ihr das 200-Meilen-Rennen von Daytona, sein Teamkollege Reg Pridmore wurde im gleichen Jahr US-Superbike-Champion.

Mit der Gründung der BMW Motorrad GmbH gelangte die Sparte 1976 zu unternehmerischer Eigenständigkeit. Als 100-prozentige Tochtergesellschaft der BMW AG setzte das Unternehmen seine Modelloffensive mit dem Vorstoß in die Ein-Liter-Klasse fort. Die Boxer-Motoren der neuen Modelle BMW R 100/7 und BMW R 100 S verfügten über einen Hubraum von 980 Kubikzentimetern. Das größte Aufsehen erregte jedoch die BMW R 100 RS mit 51 kW / 70 PS. Sie war das erste Serienmotorrad der Welt, dessen Fahrer hinter einer im Windkanal entwickelten Vollverkleidung Platz nahm. 1978 präsentierte BMW eine zweite Boxerbaureihe. Die leichten und handlichen Modelle BMW R 45 (473 Kubikzentimeter, 26 kW / 35 PS) und BMW R 65 (649 ccm, 33 kW / 45 PS) sprachen abermals neue Zielgruppen an. Vor allem die BMW R 45, die für eine besonders günstige Versicherungseinstufung auf 20 kW / 27 PS gedrosselt werden konnte, eröffnete auch Neueinsteigern die Motorradwelt von BMW.

Mit dem Gewinn der Europameisterschaft knüpfte BMW 1980 an frühe Erfolge im Geländesport an. Das Motorrad, mit dem Rolf Witthöft diesen Titel errang, kam kurz darauf auch in einer Serienausführung zu den Händlern. Die BMW R 80 G/S, angetrieben von einem 797 Kubikzentimeter großen und 37 kW / 50 PS starken Boxer-Motor, markierte den Vorstoß der Marke in ein neues Segment, sie bot Aufsehen erregende technische Neuheiten wie die Monolever-Einarmschwinge für das Hinterrad mit einseitig montiertem Federbein und war Pionier für die vollkommen neue Gattung der Reise-Enduros. Das Buchstabenkürzel G/S – später ohne Schrägstrich geschrieben – stand für „Gelände/Straße“. Die Offroad-Qualitäten der R 80 G/S bewiesen vier Dakar-Siege in der ersten Hälfte der 80er Jahre. Aus der Baureihe entwickelte sich die mit den Nachfolgetypen erfolgreichste Reise-Enduro der Welt.

Ebenfalls Aufsehen erregte 1983 die K-Reihe, mit der BMW nicht nur erstmals einen in Längsrichtung liegenden und mitragenden Vierzylinder-Motor anbot, sondern mit der K 100 ab 1988 auch auf Wunsch das weltweit erste Serienmotorrad, mit Antiblockiersystem. Bei der Konzeption des Motors hatten die Ingenieure von Beginn an auch eine Dreizylinder-Variante berücksichtigt. Sie kam 1986 in Form der BMW K 75 auf den Markt.

Eine Besonderheit stellte auch die 1988 vorgestellte BMW K 1 dar, die nicht nur ein avantgardistisches Design- und Aerodynamik-Konzept. Die weitreichendste Innovation war allerdings der erstmals eingesetzte Dreibege-Katalysator. Sportlicher Höhepunkt der weiteren Entwicklung war die BMW K 1200 RS, die 1997 auf 96 kW / 130 PS sowie auf eine Spitzengeschwindigkeit von 245 km/h kam.

Zur Paralever-Schwinge, mit der Antriebseinflüsse auf die Hinterradfederung unterbunden wurden, gesellte sich 1993 die Telelever-Vorderradführung. Bei dieser Konstruktion übernahm die Telegabel die Radführung, während die Federungs- und Dämpfungsaufgaben über einen Dreieckslenker auf ein zentrales Federbein übertragen wurden. Erstmals eingesetzt wurde dieses Prinzip in der neuen BMW R 1100 RS, deren Chassis zudem erstmals ohne Hauptrahmen auskam. Stattdessen diente die Motor-Getriebeeinheit als tragendes Element für den Lenkkopfträger und die Hinterradschwinge. Nach mehr als 25-jähriger Abstinenz kehrte BMW zudem 1993 mit der F 650 in die Einzylinder-Klasse zurück. Die neue Baureihe wurde bei Aprilia in Italien gefertigt. Mit der Rallye-Version siegte der Franzose Richard Saint bei der Rallye Paris-Dakar 1999 und 2000.

Kurz vor der Jahrtausendwende überraschte BMW die Zweiradwelt mit einem neuartigen und einzigartigen Fahrzeugkonzept. Der Roller C1 wurde in zwei Versionen mit 125 und 200 Kubikzentimetern angeboten. Dank des revolutionären Überrollschutzes und des Gurtsystems war der Fahrer in vielen Märkten von der Helmpflicht befreit.

Bei der 2004 vorgestellten BMW K 1200 S war der Vierzylinder nicht mehr längs, sondern quer zur Fahrtrichtung angeordnet. Außerdem erhielt das Hochleistungstriebwerk Vierventiltechnik mit Schleppebeln und eine Trockensumpfschmierung. Mit 123 kW/167 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 280 km/h war die BMW K 1200 S das stärkste und schnellste Motorrad der Unternehmensgeschichte.

2006 wurden die Zwei-Zylinder-Mittelklasse-Modelle F 800 S, F 800 ST, F 800 R, F 800 GS und F 650 GS auf den Markt gebracht. Mit dem erweiterten Modellportfolio stiegen auch die Marktanteile kontinuierlich an. Im Jahr 2006 überstieg der weltweite Jahresabsatz erstmals die Marke von 100 000 Motorrädern.

Im Jahr 2009 drängte BMW dann mit der S 1000 RR auch in das bis dato von japanischen und italienischen Herstellern dominierte Segment der Supersportler. Als Highlight der neuen Baureihe erschien 2012 die BMW HP4, das erste Serienmotorrad

mit semiaktivem Fahrwerkssystem. Mit der Dynamic Damping Control lassen sich die Zug- und die Druckstufe der Gabel und des Federbeins adaptiv an die jeweilige Fahrsituation anpassen. Zwei Jahre zuvor hatte BMW auch das Sechszylinder-Segment wiederbelebt. In den Modellen BMW K 1600 GT und BMW K 1600 GTL debütierte das weltweit kompakteste Serientriebwerk dieser Bauart, mit 118 kW / 160 PS und einem maximalen Drehmoment von 175 Newtonmetern.

Als attraktive Lösung für individuelle Einspur-Mobilität in städtischen Ballungsräumen wurden 2011 zudem die beiden Maxi-Scooter BMW C 600 Sport und BMW C 650 GT präsentiert. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel:



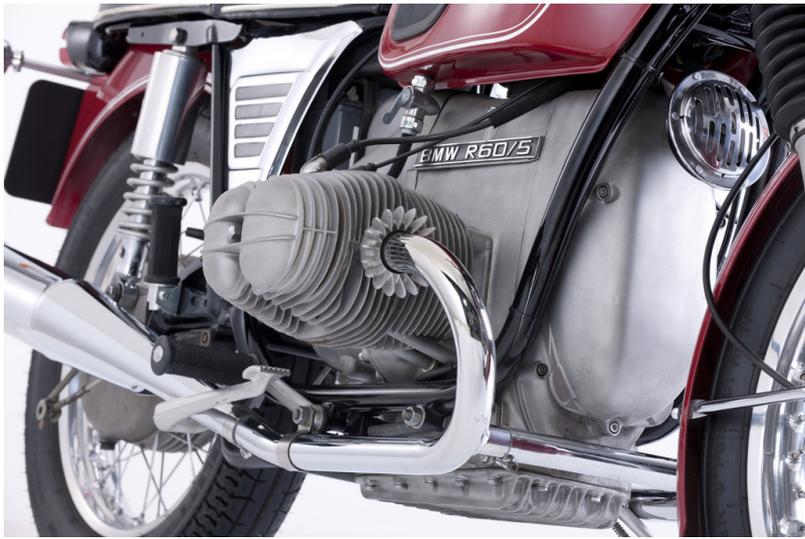
BMW R 60/5 (1969).



BMW R 60/5 (1969).



BMW R 60/5 (1969).



BMW R 60/5 (1969).



BMW R 90 S (1973).



BMW R 90 S (1973).

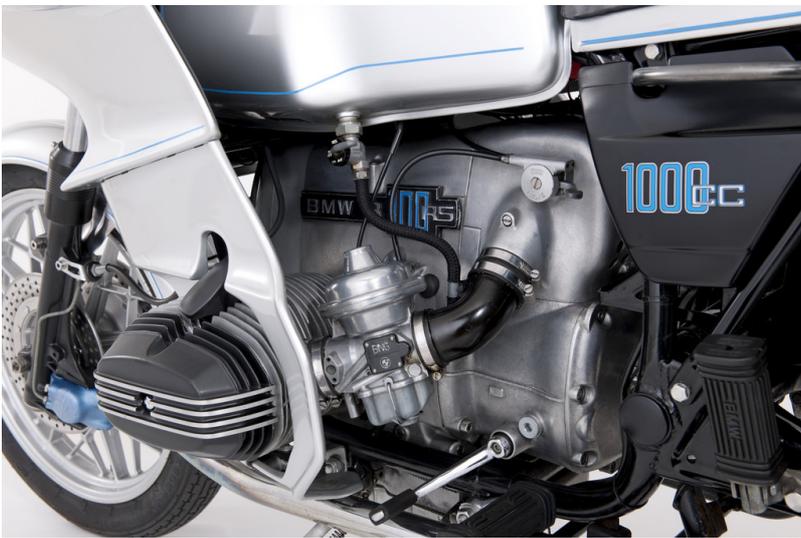
BMW R 90 S (1973).



BMW R 90 S (1973).



BMW R 100 RS (1976).
BMW R 100 RS (1976).



BMW R 100 RS (1976).



BMW R 80 G/S (1980).

BMW R 80 G/S (1980).



BMW R 80 G/S (1980).



BMW K 100 LT (1986).

BMW K 100 LT (1986).



BMW K 1 (1988).



BMW K 1 (1988).

BMW K 1 (1988).



BMW K 1 (1988).



BMW K 1 (1988).
BMW F 650 (1993).



BMW R 1100 RS (1993).



BMW C 1.



BMW K 1200 S (2004).