Vorsprung wird immer grösser

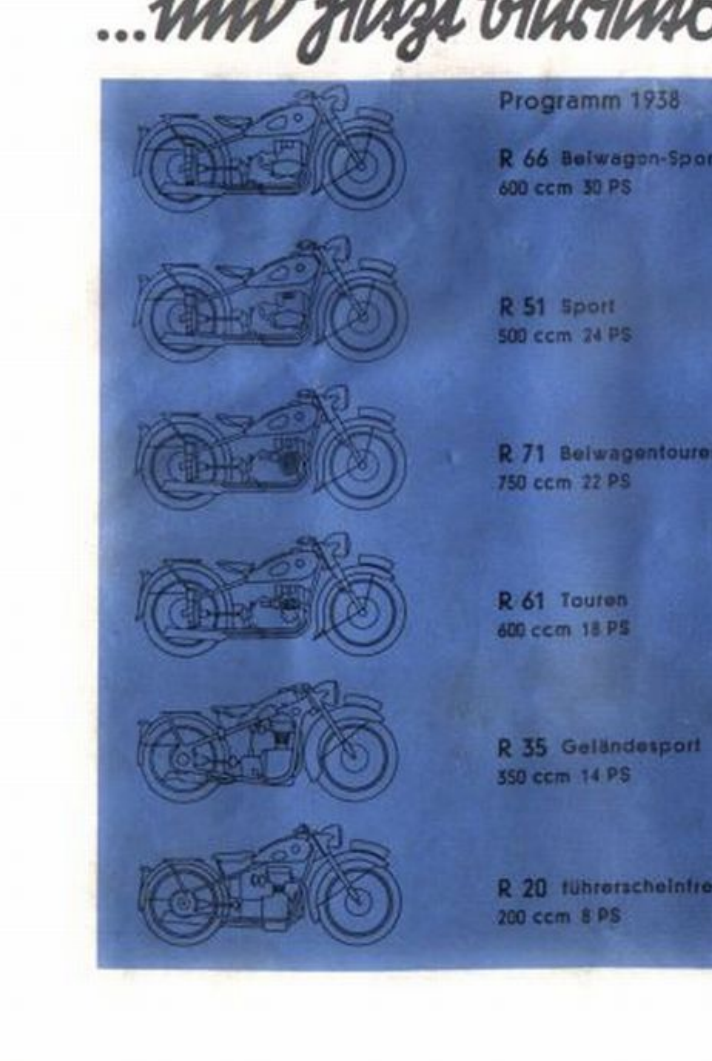
Die technische Vollkommenheit der BMW-Krafträder kam in einer beispiellosen Erfolgsreihe bei fast allen Großveranstaltungen des Sportjahres 1938 im In- und Auslande als Beweis ihrer Gebrauchstüchtigkeit klar zum Ausdruck.

Sieger im Großen Preis von Europa
und Großen Preis von Deutschland
Sieger im Großen Preis von Belgien
Sieger im Großen Preis von Holland
Sieger im Großen Preis von Ulster
Sieger im Großen Preis von Bukarest
Sieger im Großen Preis von Italien
Gewinner der Silbervase der Int. 6-Tagefahrt

BMW Europameister 1938 und Deutscher Straßenmeister der 500 ccm-Klasse · Kraftradmeister von Holland, Jugoslavien, Guatemala, Brasilien
BMW schnellstes Kraftrad der Welt mit 279,5 km/Std

RENNERPROBT *ein Spitzenerzeugnis der Welt*

…und jetzt bereits die Nutzanwendung



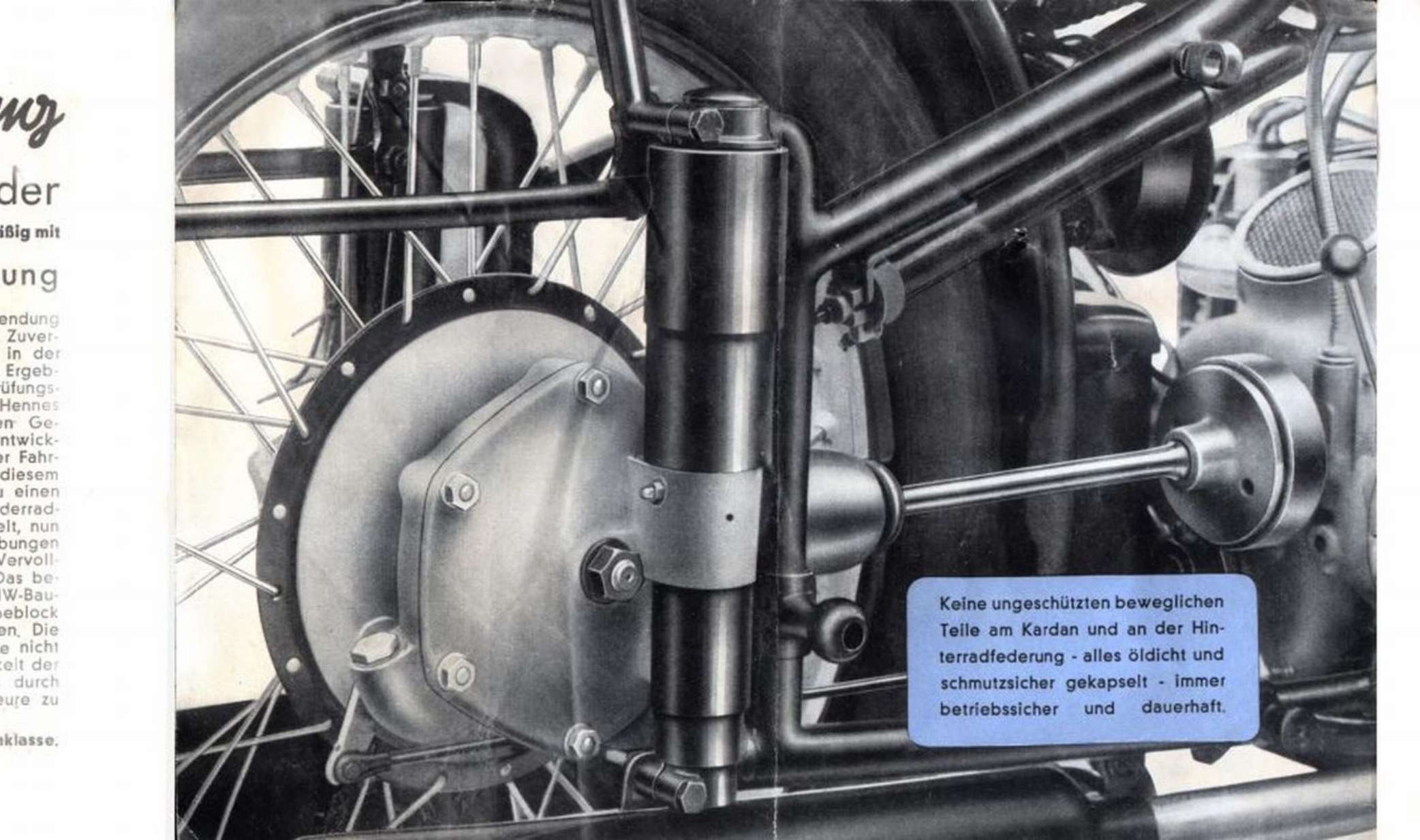
1938 BMW-Krafträder

außer der Teleskop-Vorderradfederung serienmäßig mit

Teleskop-Hinterradfederung

Damit hat BMW ein Ziel erreicht, das die Vollendung im Kraftradbau bedeutet. An Schnelligkeit und Zuverlässigkeit waren BMW-Maschinen seit Jahren in der Spitzenklasse klar überlegen, das haben die Ergebnisse der Rennen und die großen Geländeprüfungsfahrten bewiesen, das hat ebenso eindeutig Hennes letzte Weltrekordfahrt mit der phantastischen Geschwindigkeit von 279,5 km/Std. gezeigt. Die Entwicklung galt daher der weiteren Verbesserung der Fahreigenschaften und Fahrbequemlichkeiten. In diesem Streben ging BMW als Pionier im Kraftradbau einen Schritt weiter und brachte zu der Teleskop-Vorderradfederung, die eine ideale Straßenlage vermittelt, nun auch nach eingehenden Versuchen und Erprobungen auf der Straße und im Gelände die letzte Vervollkommnung: **Die Abfederung des Hinterrades.** Das bedeutet eine wesentliche Bereicherung der BMW-Baugrundsätze: Glatter, formenschöner Motor-Getriebeblock und Kardanwellenantrieb im Doppel-Rohrrahmen. Die Richtigkeit dieser Konstruktionsmerkmale wurde nicht nur durch die Hochleistung und Betriebstüchtigkeit der BMW-Krafträder bestätigt, sondern gleichfalls durch die Tatsache, daß sich immer mehr Konstrukteure zu diesen Grundsätzen bekennen.

Wer sich für BMW entscheidet, fährt Spitzenklasse.

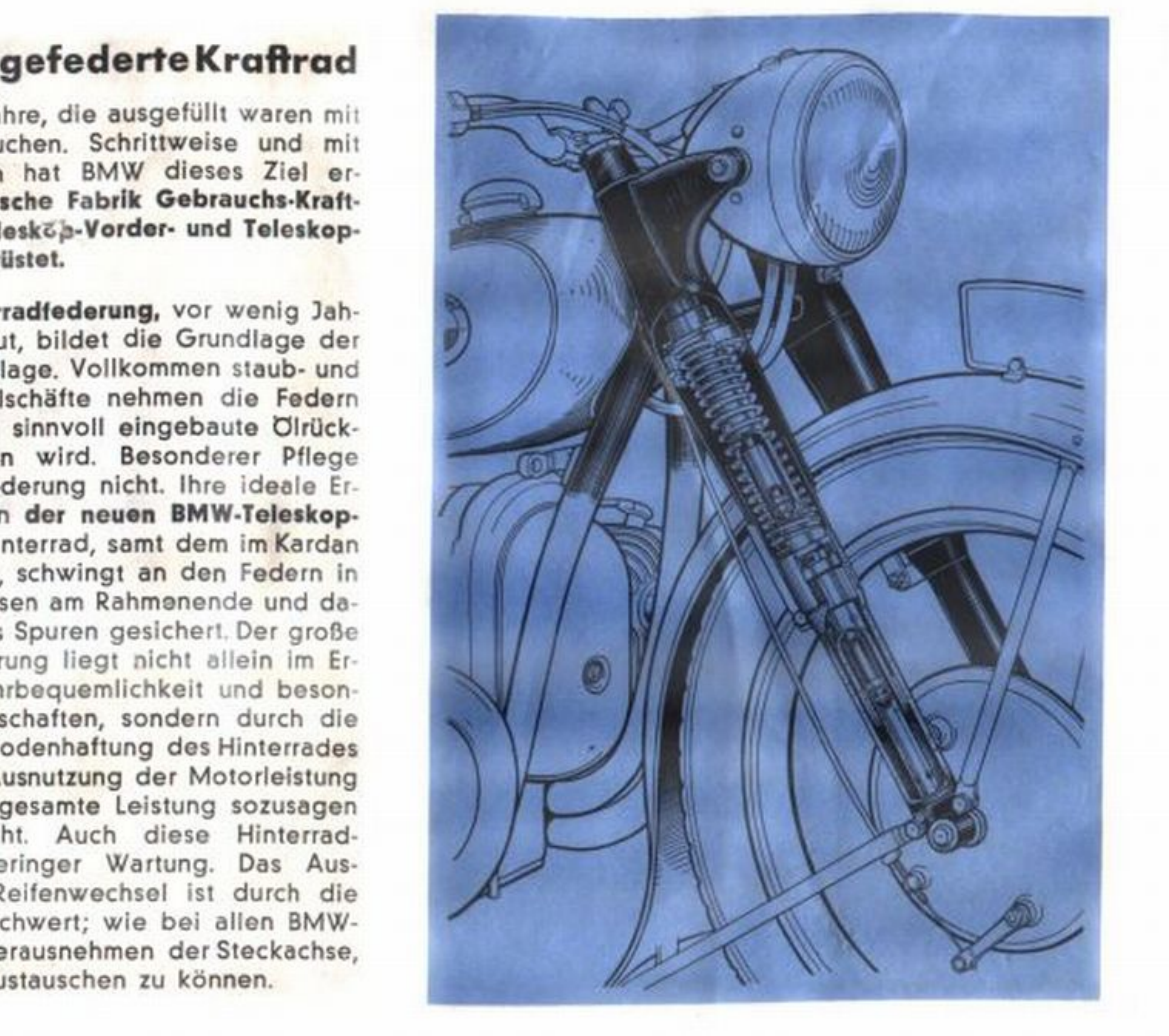


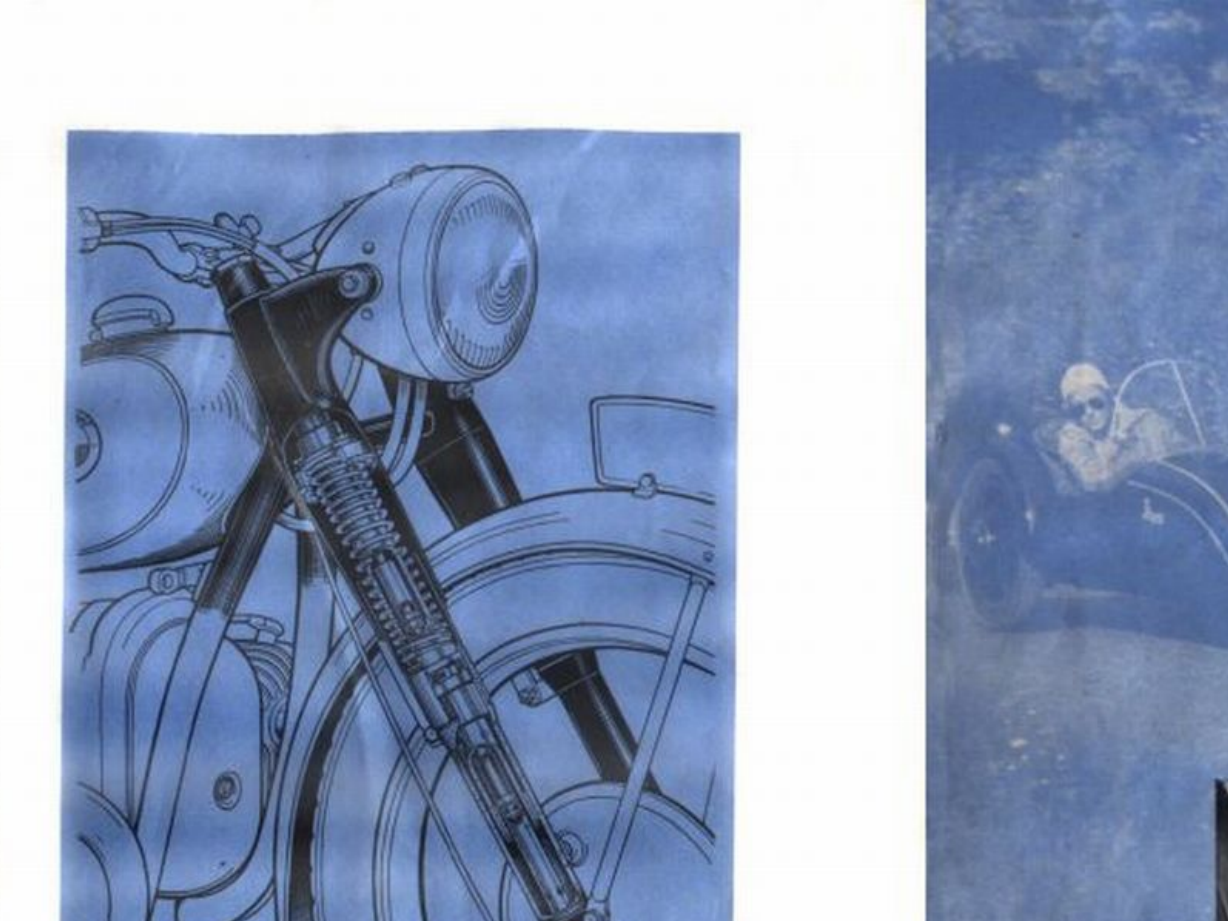
Keine ungeschützten beweglichen Teile am Kardan und an der Hinterradfederung - alles öldicht und schmutzsicher gekapselt - immer betriebssicher und dauerhaft.

Das vollkommen gefederte Kraftrad

war das Problem vieler Jahre, die ausgefüllt waren mit Überlegungen und Versuchen. Schrittweise und mit überzeugenden Lösungen hat BMW dieses Ziel erreicht und als **erste deutsche Fabrik Gebrauchs-Krafträder serienmäßig mit Teleskop-Vorder- und Teleskop-Hinterradfederung ausgerüstet.**

Die BMW-Teleskop-Vorderradfederung, vor wenig Jahren serienmäßig eingebaut, bildet die Grundlage der viel bewunderten Straßenlage. Vollkommen staub- und öldicht gekapselte Gabelschäfte nehmen die Federn auf, deren Wirkung durch sinnvoll eingebaute Ölrückstoßdämpfer ausgeglichen wird. Besonderer Pflege bedarf diese Vorderradfederung nicht. Ihre ideale Ergänzung findet sie nun in **der neuen BMW-Teleskop-Hinterradfederung.** Das Hinterrad, samt dem im Kardan eingebauten Kreuzgelenk, schwingt an den Federn in den kräftigen Führungshülsen am Rahmenende und damit ist auch einwandfreies Spuren gesichert. Der große Vorteil der Hinterradfederung liegt nicht allein im Erzielen einer erhöhten Fahrbequemlichkeit und besonders günstiger Fahreigenschaften, sondern durch die damit bedingte größere Bodenhaftung des Hinterrades wird auch eine bessere Ausnutzung der Motorleistung erzielt. Es wird also die gesamte Leistung sozusagen auf den Boden gebracht. Auch diese Hinterradfederung bedarf nur geringer Wartung. Das Ausbauen des Rades zum Reifenwechsel ist durch die Federung keineswegs erschwert; wie bei allen BMW-Krafträdern genügt das Herausnehmen der Steckachse, um das Hinterrad rasch austauschen zu können.





R 66 - 600 ccm Beiwagensport 30 PS

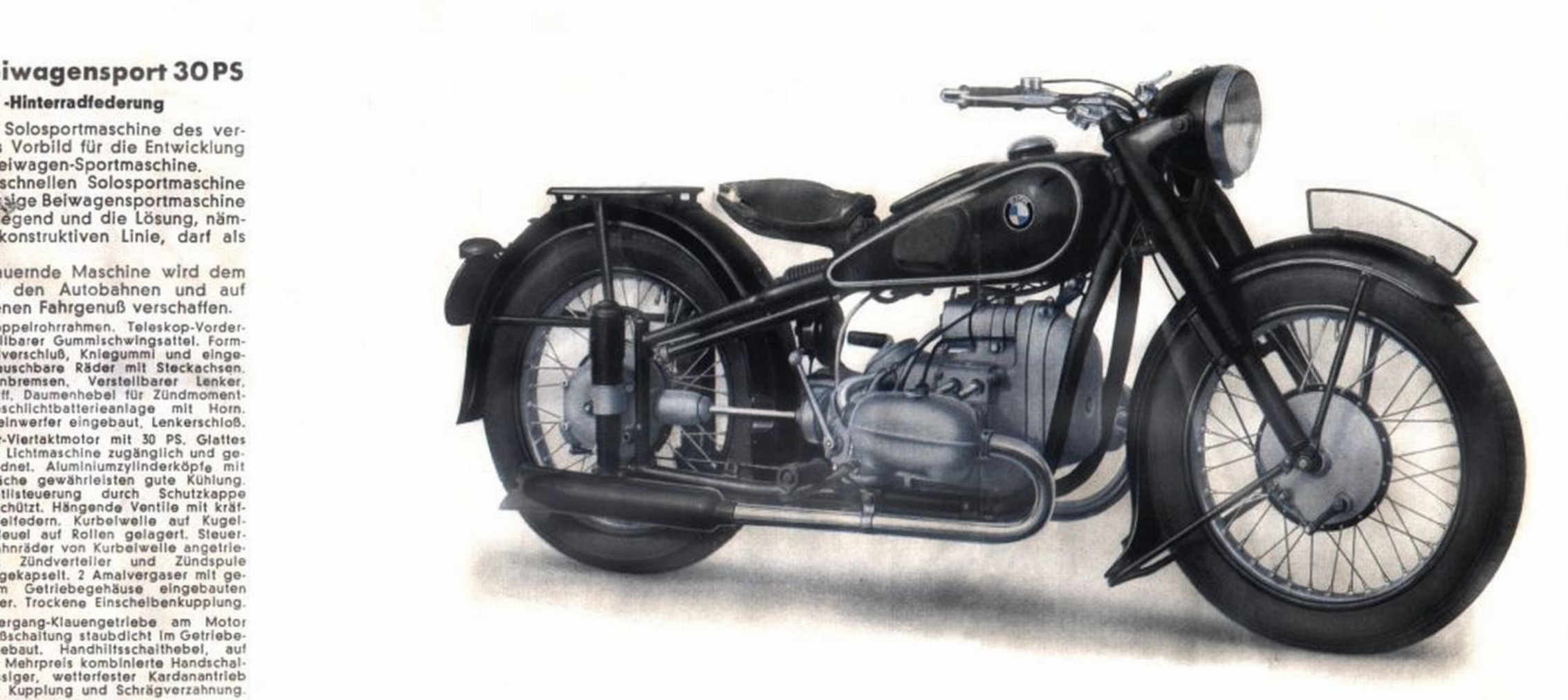
mit Teleskop-Vorder- und -Hinterradfederung

Die R 5, die erfolgreiche Solosportmaschine des vergangenen Jahres, war das Vorbild für die Entwicklung dieser starken 600 ccm Beiwagen-Sportmaschine.
Der Gedanke, zu dieser schnellen Solosportmaschine auch eine schnelle und rassige Beiwagensportmaschine zu bauen, war sehr naheliegend und die Lösung, nämlich die Einhaltung der konstruktiven Linie, darf als ideal bezeichnet werden.
Diese schnelle und ausdauernde Maschine wird dem Beiwagen-Sportfahrer auf den Autobahnen und auf langen Pässen einen seltenen Fahrgenuß verschaffen.

Fahrgestell: Geschlossener Doppelrohrrahmen. Teleskop-Vorder- und -Hinterradfederung. Verstellbarer Gummischwingsattel. Formschöner Satteltank mit Schnellverschluß, Kniegummi und eingebautem Werkzeugkasten. Austauschbare Räder mit Steckachsen. Große wirksame Innenbackenbremsen. Verstellbarer Lenker. Steuerungsdämpfer. Gasdrehgriff. Daumenhebel für Zündmomentverstellung. 6 V./75 Watt Boschlichtbatterieanlage mit Horn. Großer Kilometerzähler im Scheinwerfer eingebaut. Lenkerschloß.

Motor: Liegender Zweizylinder-Viertaktmotor mit 30 PS. Glattes Tunnelgehäuse. Lichtmaschine zugänglich und geschützt angeordnet. Aluminiumzylinderköpfe mit großer Oberfläche gewährleisten gute Kühlung. Gesamte Ventilsteuerung durch Schutzkappe staubdicht geschützt. Hängende Ventile mit kräftigen Haarnadelfedern. Kurbelwelle auf Kugellagern. Stahlpleuel auf Rollen gelagert. Steuerwelle durch Zahnräder von Kurbelwelle angetrieben. Antrieb, Zündverteiler und Zündspule schmutzsicher gekapselt. 2 Amalvergaser mit gemeinsamem im Getriebegehäuse eingebauten großem Luftfilter. Trockene Einscheibenkupplung.

Triebwerk: Viergang-Klauengetriebe am Motor angeblockt. Fußschaltung staubdicht im Getriebegehäuse eingebaut. Handhilfsschalthebel, auf Wunsch gegen Mehrpreis kombinierte Handschaltung. Zuverlässiger, wetterfester Kardanantrieb mit elastischer Kupplung und Schrägverzahnung.
Siehe auch Seite „BWM-Technik".



R 51 - 500 ccm Sport 24 PS

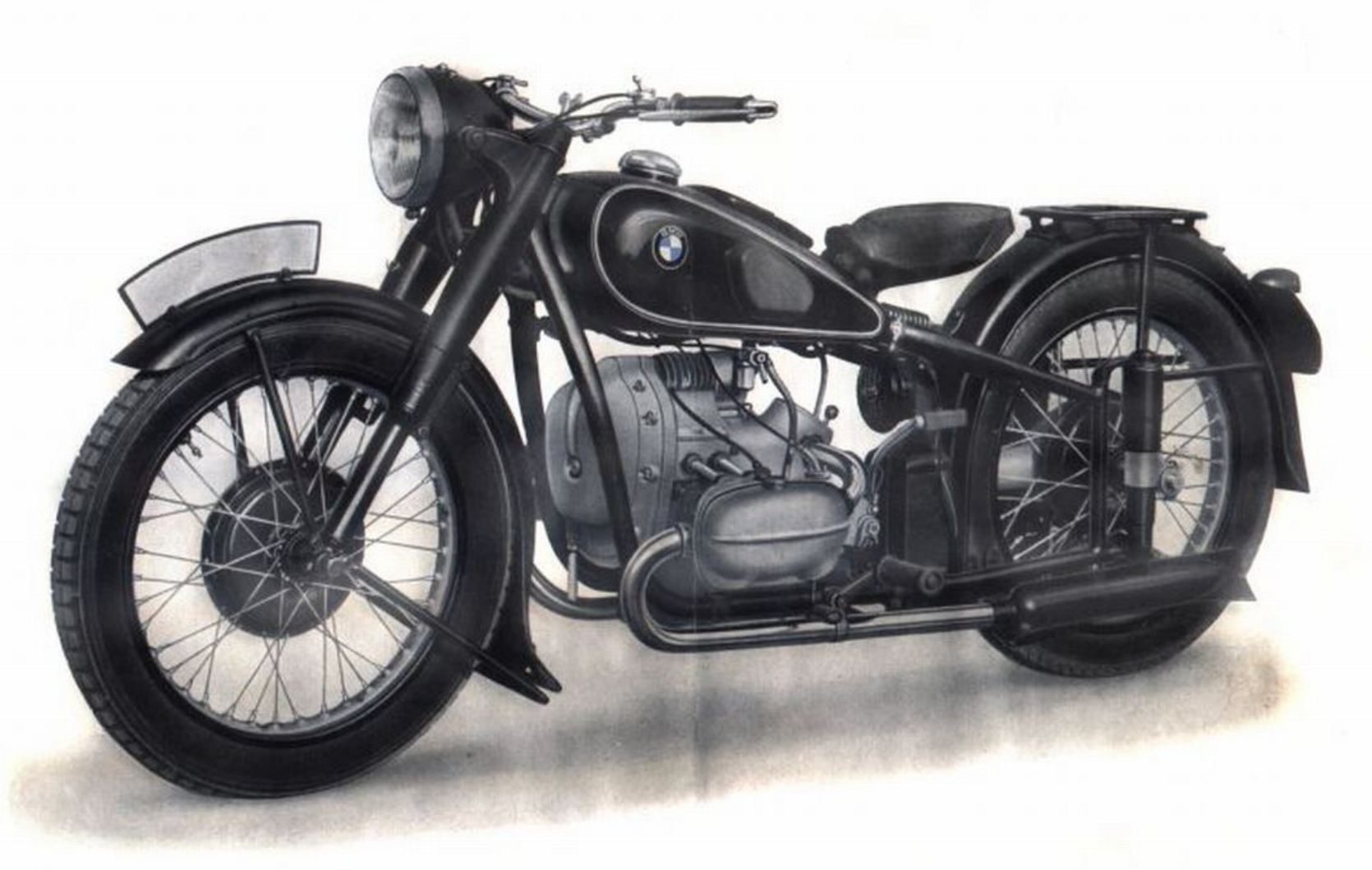
mit Teleskop-Vorder- und -Hinterradfederung

Was sie zu leisten vermag, haben Rennen und Prüfungsfahrten gezeigt. Ihre Erprobung geht zurück bis zur Intern. Sechstagefahrt 1936. Die holländische Nationalmannschaft benutzte bei der gleichen Veranstaltung 1937 drei dieser mit Hinterradfederung ausgerüsteten, zuverlässigen Maschinen und erkämpfte sich die heißumstrittene Silbervase. Wer große Strecken in kürzester Zeit zu bewältigen hat, wem sportliches Fahren höchsten Genuß bedeutet und wer von seinem Kraftrad alles verlangt, was der Fortschritt der Technik bietet, kann auf eine BMW R 51 nicht verzichten.

Fahrgestell: Geschlossener Doppelrohrrahmen. Teleskop-Vorder- und -Hinterradfederung. Verstellbarer Gummischwingsattel. Formschöner Satteltank mit Schnellverschluß, Kniegummi und eingebautem Werkzeugkasten. Austauschbare Räder mit Steckachsen. Große wirksame Innenbackenbremsen. Verstellbarer Lenker. Steuerungsdämpfer. Gasdrehgriff. Daumenhebel für Zündmomentverstellung. 6 V./75 Watt Boschlichtbatterieanlage mit Horn. Großer Kilometerzähler im Scheinwerfer eingebaut. Lenkerschloß.

Motor: Liegender Zweizylinder-Viertaktmotor mit 24 PS. Glattes Tunnelgehäuse. Lichtmaschine zugänglich und geschützt angeordnet. Aluminiumzylinderköpfe mit großer Oberfläche gewährleisten gute Kühlung. Gesamte Ventilsteuerung durch Schutzkappe staubdicht geschützt. Hängende Ventile mit kräftigen Haarnadelfedern. Kurbelwelle auf Kugellagern, Stahlpleuel auf Rollen gelagert. Die beiden Steuerwellen sind durch Kette von Kurbelwelle angetrieben. Antrieb, Zündverteiler und Zündspule schmutzsicher gekapselt. 2 Amalvergaser mit gemeinsamem im Getriebegehäuse eingebautem Luftfilter. Trockene Einscheibenkupplung.

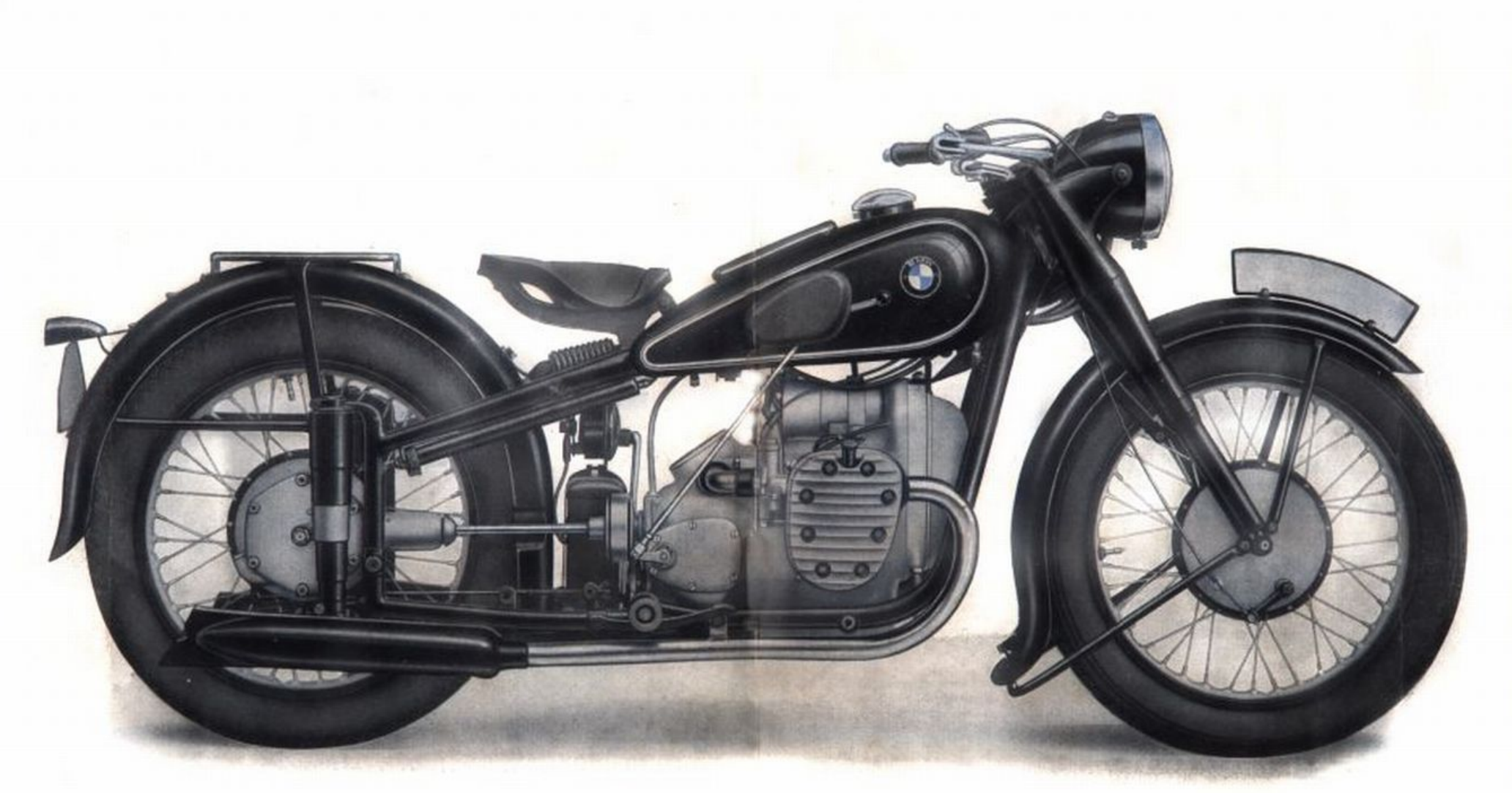
Triebwerk: Viergang-Klauengetriebe am Motor angeblockt. Fußschaltung staubdicht im Getriebegehäuse eingebaut. Handhilfsschalthebel, auf Wunsch gegen Mehrpreis kombinierte Handschaltung. Zuverlässiger, wetterfester Kardanantrieb mit elastischer Kupplung und Schrägverzahnung.
Siehe auch Seite „BMW-Technik".



R 71 Beiwagentouren 750 ccm 22 PS

mit Teleskop-Vorder- und -Hinterradfederung

Die R 71 ist die glückliche und logische Weiterentwicklung des Baumusters R 12, das seit Jahren in aller Welt wegen seiner Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit bewundert wird. Sie wurde in die einheitliche, konstruktive Linie der übrigen Zweizylindermodelle eingereiht und hat zu der großen Leistung noch wesentliche Fahrbequemlichkeiten durch den hinterradgefederten Rahmen, den Schwingsattel und das Viergang-Fußschaltungsgetriebe erhalten.
Angestrengte Großtouren, starke Belastung und schwere Geländefahrten sind das Betätigungsfeld dieser starken Gebrauchsmaschine. Dank ihrer Stabilität, ihrer Zuverlässigkeit und großen Kraftreserve ist sie die bestgeeignete Maschine für Personen und Lastenbeiwagenanschluß.



Fahrgestell: Geschlossener Doppelrohrrahmen. Teleskop-Vorder- und -Hinterradfederung. Verstellbarer Gummischwingsattel. Formschöner Satteltank mit Schnellverschluß, Kniegummi und eingebautem Werkzeugkasten. Austauschbare Räder mit Steckachsen. Große wirksame Innenbackenbremsen. Verstellbarer Lenker. Steuerungsdämpfer. Gasdrehgriff. Daumenhebel für Zündmomentverstellung. 6 V./75 Watt Boschlichtbatterieanlage mit Horn. Großer Kilometerzähler im Scheinwerfer eingebaut. Lenkerschloß.

Motor: Liegender Zweizylinder-Viertaktmotor mit 22 PS. Glattes Tunnelgehäuse. Lichtmaschine zugänglich und geschützt angeordnet. Graugußzylinder mit großflächiger Verrippung, mit abnehmbarem Aluminium-Zylinderdeckel, gute Wärmeableitung gewährleistend. Gesamte Ventilsteuerung staubdicht gekapselt. Stehende Ventile. Kurbelwelle auf Kugellagern, Stahlpleuel auf Rollen gelagert. Steuerwelle durch Zahnräder von Kurbelwelle angetrieben. Antrieb, Zündverteiler und Zündspule schmutzsicher gekapselt. 2 Graetzin-Vergaser mit gemeinsamem im Getriebegehäuse eingebautem großem Luftfilter. Trockene Einscheibenkupplung.

Triebwerk: Viergang-Klauengetriebe am Motor angeblockt. Fußschaltung staubdicht im Getriebegehäuse eingebaut. Handhilfsschalthebel, auf Wunsch gegen Mehrpreis kombinierte Handschaltung. Zuverlässiger, wetterfester Kardanantrieb mit elastischer Kupplung und Schrägverzahnung.
Siehe auch Seite „BMW-Technik".

R 61 - 600 ccm Tourenmaschine 18 PS

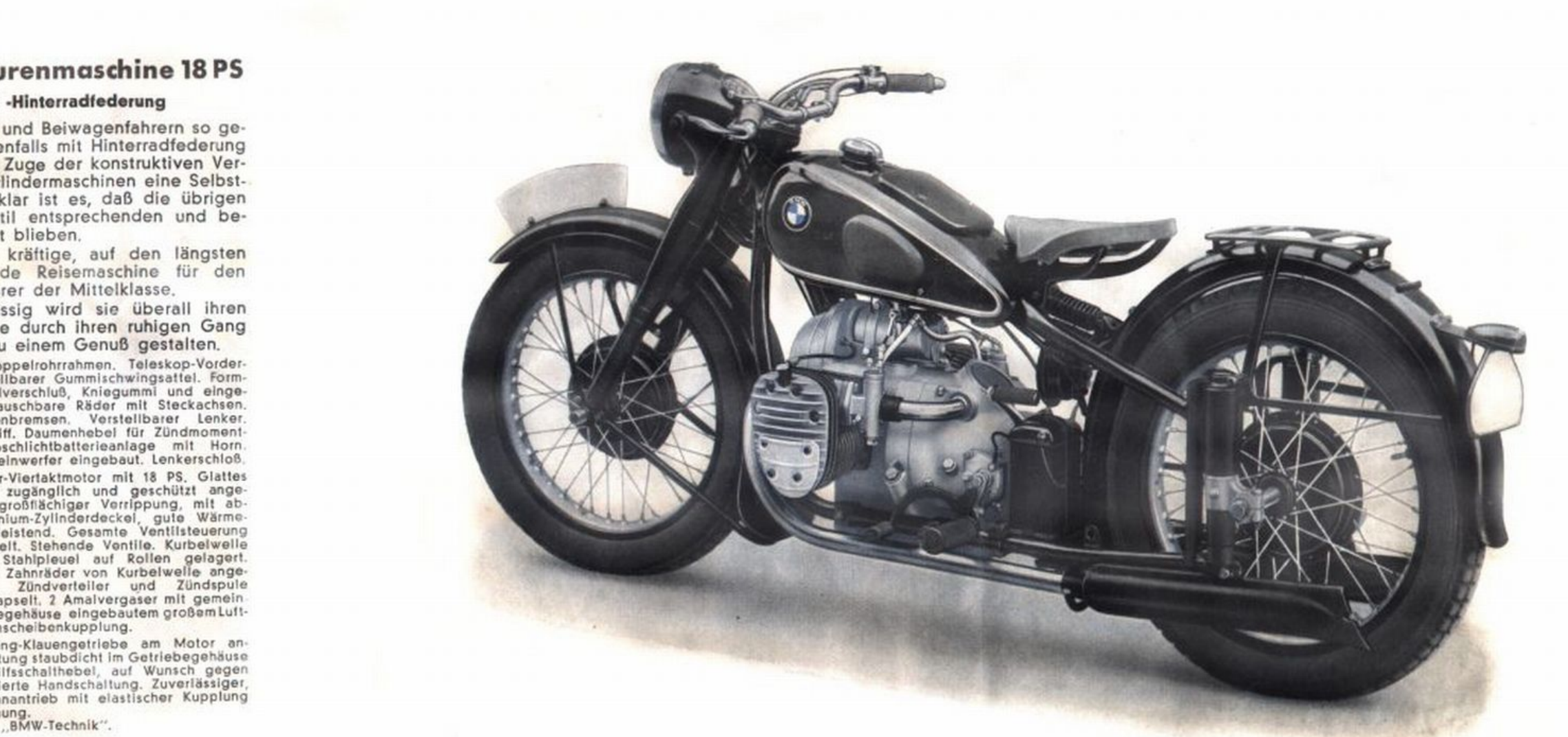
mit Teleskop-Vorder- und -Hinterradfederung

Daß die von den Touren- und Beiwagenfahrern so geschätzte R 6-Maschine ebenfalls mit Hinterradfederung ausgerüstet wurde, ist im Zuge der konstruktiven Vereinheitlichung der Zweizylindermaschinen eine Selbstverständlichkeit. Ebenso klar ist es, daß die übrigen bereits dem neuen Baustil entsprechenden und bewährten Teile unverändert blieben.
Die R 61 ist damit eine kräftige, auf den längsten Strecken nicht ermüdende Reisemaschine für den Touren- und Beiwagenfahrer der Mittelklasse.
Unermüdlich und zuverlässig wird sie überall ihren Dienst tun und jede Reise durch ihren ruhigen Gang und herrliche Federung zu einem Genuß gestalten.

Fahrgestell: Geschlossener Doppelrohrrahmen. Teleskop-Vorder- und -Hinterradfederung. Verstellbarer Gummischwingsattel. Formschöner Satteltank mit Schnellverschluß, Kniegummi und eingebautem Werkzeugkasten. Austauschbare Räder mit Steckachsen. Große wirksame Innenbackenbremsen. Verstellbarer Lenker. Steuerungsdämpfer. Gasdrehgriff. Daumenhebel für Zündmomentverstellung. 6 V./75 Watt Boschlichtbatterieanlage mit Horn. Großer Kilometerzähler im Scheinwerfer eingebaut. Lenkerschloß.

Motor: Liegender Zweizylinder-Viertaktmotor mit 18 PS. Glattes Tunnelgehäuse. Lichtmaschine zugänglich und geschützt angeordnet. Graugußzylinder mit großflächiger Verrippung, mit abnehmbarem Aluminium-Zylinderdeckel, gute Wärmeableitung gewährleistend. Gesamte Ventilsteuerung staubdicht gekapselt. Stehende Ventile. Kurbelwelle auf Kugellagern, Stahlpleuel auf Rollen gelagert. Steuerwelle durch Zahnräder von Kurbelwelle angetrieben. Antrieb, Zündverteiler und Zündspule schmutzsicher gekapselt. 2 Amalvergaser mit gemeinsamem im Getriebegehäuse eingebautem großem Luftfilter. Trockene Einscheibenkupplung.

Triebwerk: Viergang-Klauengetriebe am Motor angeblockt. Fußschaltung staubdicht im Getriebegehäuse eingebaut. Handhilfsschalthebel, auf Wunsch gegen Mehrpreis kombinierte Handschaltung. Zuverlässiger, wetterfester Kardanantrieb mit elastischer Kupplung und Schrägverzahnung.
Siehe auch Seite „BMW-Technik".



R 35 - 350 ccm Geländesport 14 PS

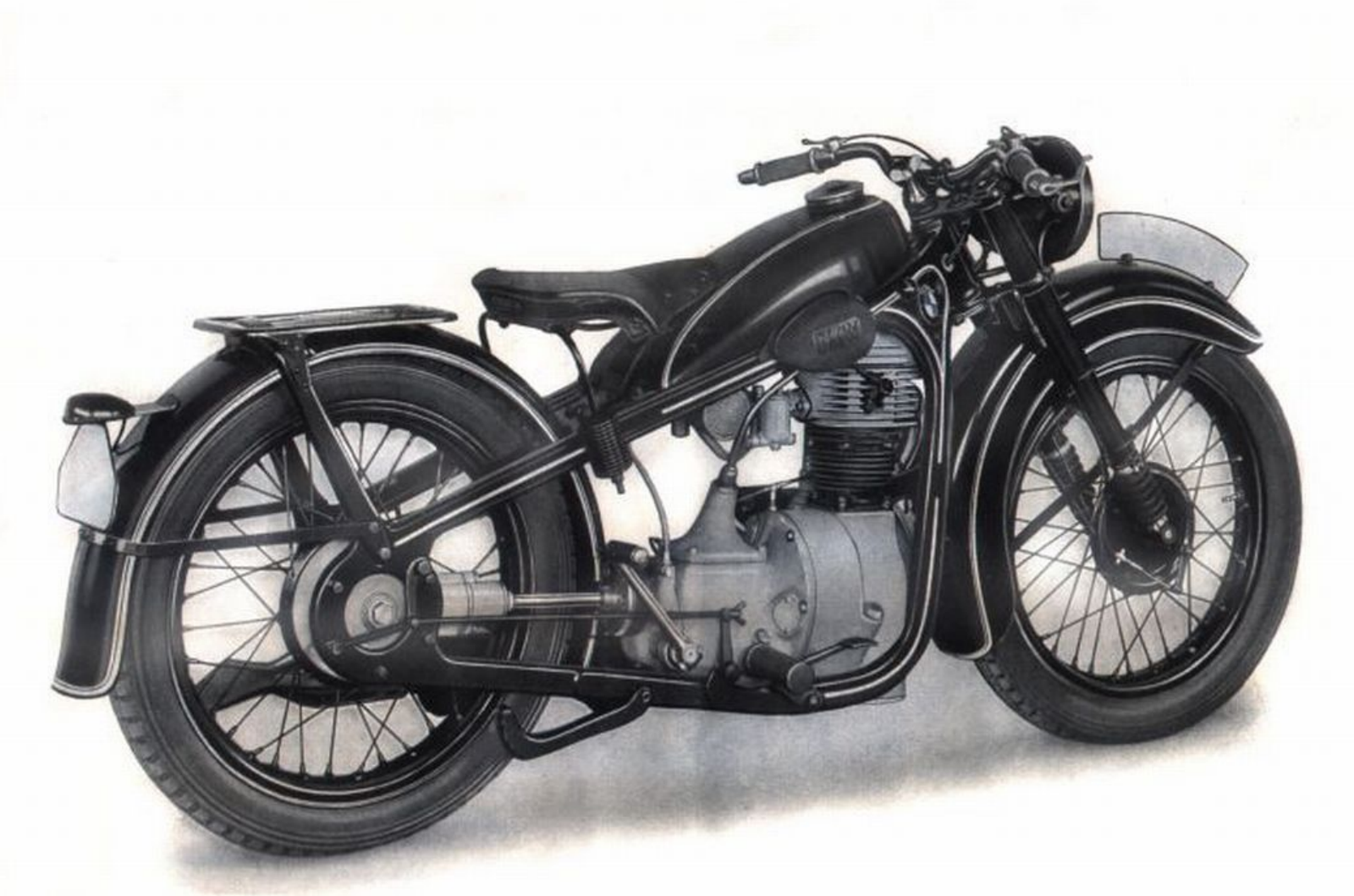
mit Teleskop-Vorderradfederung

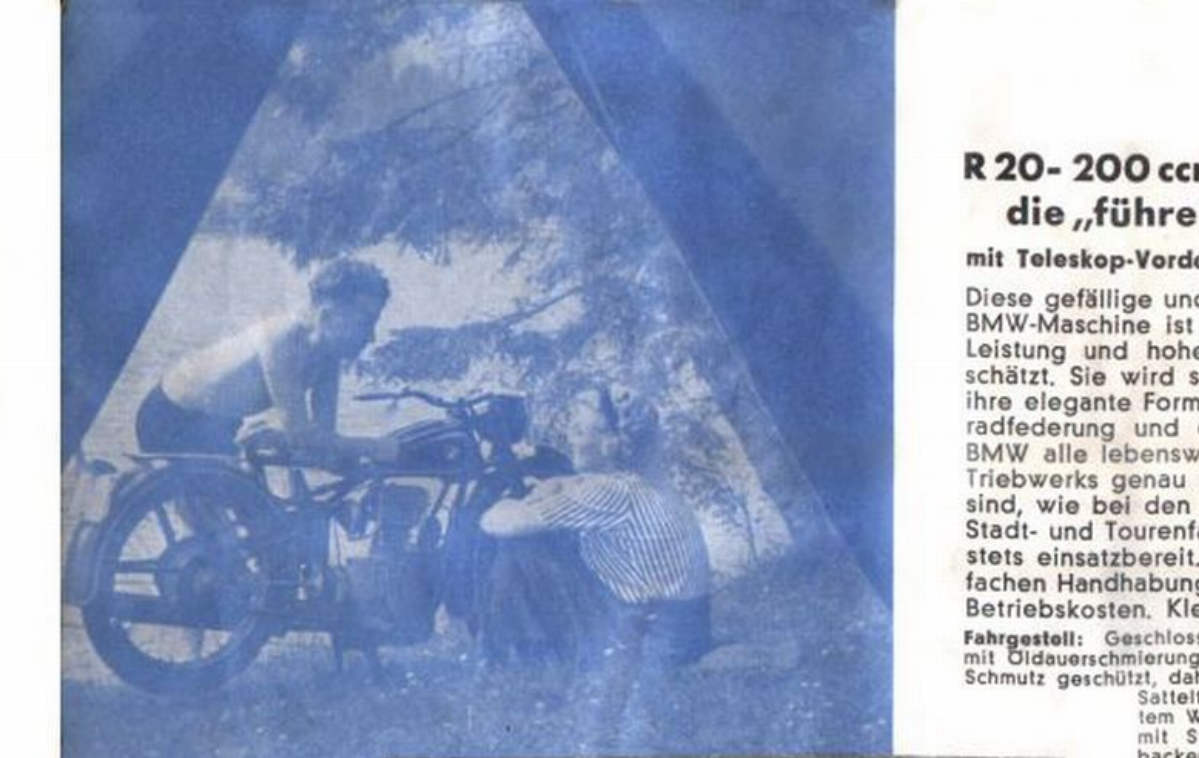
Schwere Geländeprüfungsfahrten, der rücksichtslose Einsatz von anspruchsvollen Tourenfahrern und angestrengter Behördendienst haben die Betriebstüchtigkeit dieser robusten und handlichen Einzylinder-Maschine klar zu erkennen gegeben. Ein Kraftrad, das auch manchmal einen harten Stoß verträgt, das gebaut ist für härteste Beanspruchung in jedem Gelände. Bei einem Kraftstoffverbrauch von nur 3-3,5 Ltr. für 100 km ist sie gleichzeitig das leistungsfähige und wirtschaftliche Gebrauchsfahrzeug für jedermann.

Fahrgestell: Verwindungssteifer Dreieck-Doppelrahmen aus Preßstahl. Weiche und ideale Teleskop-Vorderradfederung staubdicht gekapselt, anspruchslos in der Wartung. Formschöner Satteltank mit Schnellverschluß und Kniegummi. Vorder- und Hinterrad durch Steckachsen leicht auszubauen. Kräftige Innenbackenbremsen. Bequemer, verstellbarer Lenker, Steuerungsdämpfer. Gasdrehgriff. Daumenhebel für Zündmomentverstellung. 6 V./75 Watt Lichtbatterieanlage mit Horn. Großer Kilometerzähler im Scheinwerfer eingebaut.

Motor: Stehender Viertakt-Einzylindermotor mit 14 PS Dauerleistung. Glattes Tunnelgehäuse. Großrippiger Aluminiumzylinderkopf, für beste Wärmeableitung sorgend. Ventile hängend. Gesamte Ventilsteuerung durch Aluminiumdeckel staubdicht gekapselt. Kurbelwelle auf Kugellagern, Stahlpleuel auf Rollen gelagert. Sum-3-Düsenvergaser mit großem Luftfilter. Dauerhafte, trockene Einscheibenkupplung.

Triebwerk: Robustes Viergang-Klauengetriebe mit bequemer Tankkulissenschaltung. Werkzeugkasten und Kickstarter staubdicht im Getriebegehäuse eingebaut. Kräftiger, wetterfester Kardanantrieb mit federnder Welle und elastischer Kupplung. Eine ebenso unverwüstliche wie in der Wartung anspruchslose Kraftübertragung.
Siehe auch Seite „BMW-Technik".





R 20 - 200 ccm
die „führerscheinfreie" BMW 8 PS

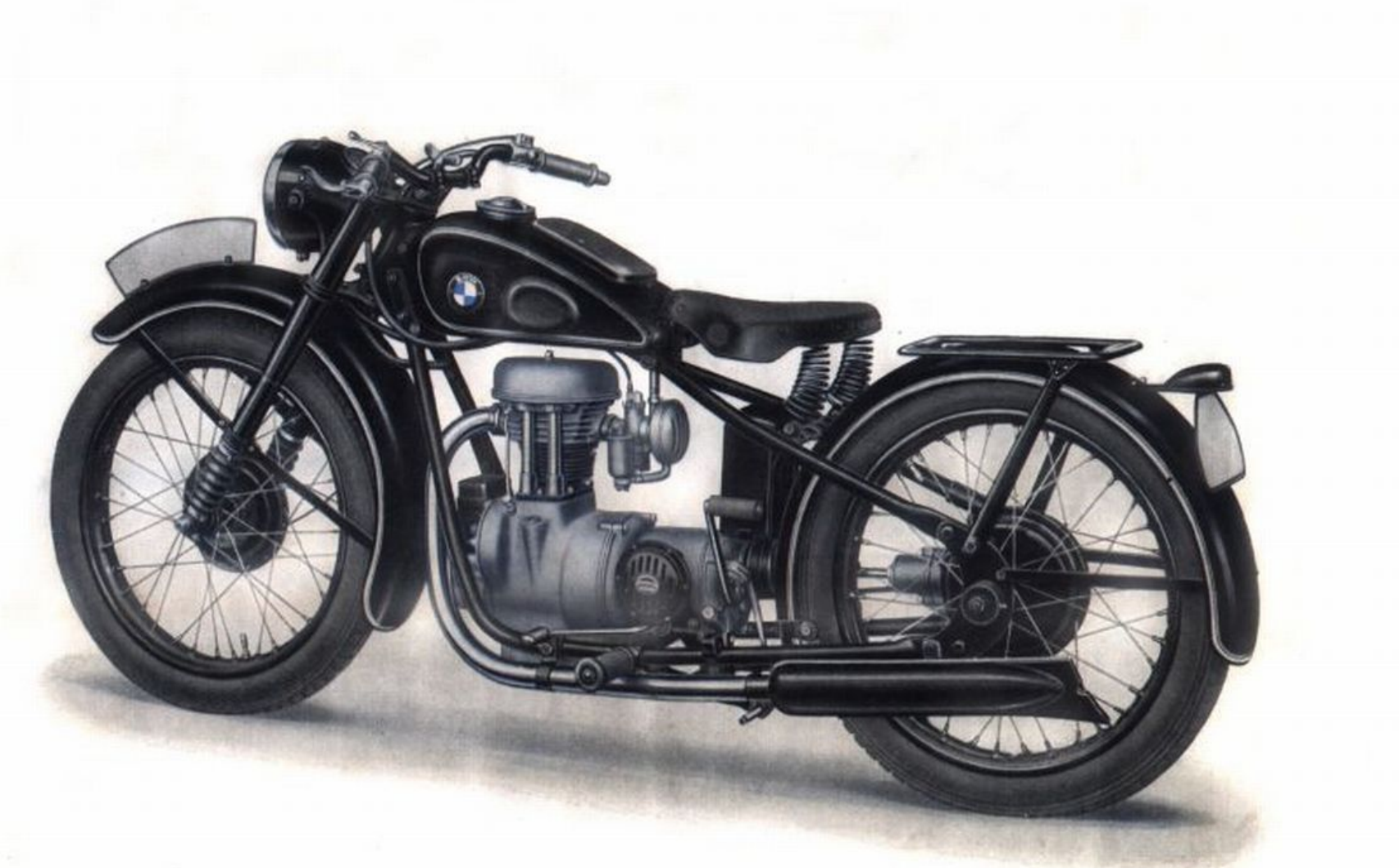
mit Teleskop-Vorderradfederung

Diese gefällige und handliche führerscheinfreie 200 ccm BMW-Maschine ist seit vielen Jahren durch ihre gute Leistung und hohe Zuverlässigkeit bekannt und geschätzt. Sie wird stets neue Freunde gewinnen durch ihre elegante Form, durch die weiche Teleskop-Vorderradfederung und dadurch, daß bei dieser kleinsten BMW alle lebenswichtigen Teile des Motors und des Triebwerks genau so sorgfältig vor Schmutz geschützt sind, wie bei den großen BMW-Maschinen. Sie ist für Stadt- und Tourenfahrten sowie für große Ferienfahrten stets einsatzbereit. Ihr großer Vorteil liegt in der einfachen Handhabung und den außerordentlich geringen Betriebskosten. Klein, aber eine vollwertige BMW.

Fahrgestell: Geschlossener Doppel-Rohrrahmen, Teleskopgabel mit Öldauerschmierung und weicher Federwirkung. Sorgfältig vor Schmutz geschützt, daher anspruchslos in der Wartung. Eleganter Satteltank mit Schnellverschluß und eingebautem Werkzeugkasten. Vorder- und Hinterrad sind mit Steckachsen und groß bemessenen Innenbackenbremsen ausgerüstet. Bequemer, verstellbarer Lenker. Steuerungsdämpfer. Gasdrehgriff. Daumenhebel für Zündmomentverstellung. 6 V./75 Watt Boschlichtbatterieanlage mit Horn. Großer, im Scheinwerfer eingebauter Kilometerzähler.

Motor: Einzylinder-Viertaktmotor mit 8 PS Dauerleistung. Großer, gut verippter Aluminiumzylinderkopf, gute Wärmeableitung gewährleistend. Ventile hängend. Die ganze Ventilsteuerung vollkommen staubdicht gekapselt. Kurbelwelle auf Kugellagern, Pleuelstange auf Rollen gelagert. Amalvergaser mit großem Luftfilter. Trockene, dauerhafte Einscheibenkupplung.

Triebwerk: Starkes Dreigang-Getriebe mit Klaueneingriff, am Motor angeblockt. Fußschaltung mit sicherer Betätigung. Wetterfester, unverwüstlicher Kardanantrieb, vollständig schmutzgeschützt. Weiche Kraftübertragung durch Gummikupplung.
Siehe auch Seite „BMW-Technik".



BMW-Technik

	R 66 / 30 PS	R 51 / 24 PS	R 71 / 22 PS	R 61 / 18 PS	R 35 / 14 PS	R 20 / 8 PS
Umdrehungen i. d. Min.	5400	5400	4600	4600	5200	5000
Zylinderinhalt	597 ccm	494 ccm	745 ccm	600 ccm	340 ccm	190 ccm
Bohrung und Hub	69,8x78 mm	68x68 mm	78x78 mm	70x78 mm	72x84 mm	60x68 mm
Verdichtungs-Verhältnis	6,8 : 1	6,7 : 1	5,7 : 1	6 : 1	6 : 1	6 : 1
Lichtanlage	6 V/75 Watt	6 V/75 Watt	6 V/75 Watt	6 V/75 Watt	6 V/75 Watt	6 V/75 Watt
Vergaser	2 Amal-Verg.	2 Amal-Verg.	2 Graetzin-V.	2 Amal-Verg.	1 Sum-Verg.	1 Amal-Verg.
Untersetzung i. Getriebe						
1. Gang	3,6 : 1	3,6 : 1	3,6 : 1	3,6 : 1	3,6 : 1	4,55 : 1
2. Gang	2,28 : 1	2,28 : 1	2,28 : 1	2,28 : 1	2,18 : 1	2,58 : 1
3. Gang	1,7 : 1	1,7 : 1	1,7 : 1	1,7 : 1	1,35 : 1	1,64 : 1
4. Gang	1,3 : 1	1,3 : 1	1,3 : 1	1,3 : 1	1 : 1	
Untersetzung vom Getriebe zum Hinterrad	3,6 : 1	3,89 : 1	3,6 : 1	3,89 : 1	5,63 : 1	4,18 : 1
Untersetzung mit Beiwagen	4,38 : 1	4,62 : 1	3,89 : 1	4,62 : 1		
Tankinhalt	14 Liter	14 Liter	14 Liter	14 Liter	12 Liter	10 Liter
Betriebsstoff-Verbrauch je 100 km Solo	4,5 Liter	4 Liter	4,5 Liter	3,5-4 Liter	3-3,5 Liter	2,5 Liter
mit Beiwagen	6 Liter	5 Liter	6,2 Liter	5 Liter		
Ölverbrauch je 100 km	0,1 Liter	0,1 Liter	0,1 Liter	0,1 Liter	0,1 Liter	0,1 Liter
Reifen	19x3,5"	19x3,5"	19x3,5"	19x3,5"	19x3,5"	19x3"
Größte Breite d. Rades	815 mm	815 mm	815 mm	815 mm	815 mm	800 mm
Größte Länge d. Rades	2130 mm	2130 mm	2130 mm	2130 mm	2000 mm	2000 mm
Sattelhöhe	720 mm	720 mm	720 mm	720 mm	710 mm	700 mm
Bodenfreiheit	135 mm am Auspuffr.	125 mm am Auspuffr.	135 mm am Auspuffr.	135 mm am Auspuffr.	130 mm am Motor	108 mm am Motor
Gewicht mit gef. Tank und Werkzeug	187 kg	182 kg	187 kg	184 kg	155 kg	130 kg

Angaben unverbindlich - Bauänderungen vorbehalten.