

Impressum

Dank

Autoren und Verlag bedanken sich für die tatkräftige Unterstützung dieses Buch-Projekts und die Bereitstellung des historischen Bildmaterials vor allem bei Claudia Adelberger, Robert Groh, Fred Jakobs und Ruth Standfuß von BMW Classic und BMW Group Archiv sowie bei Stefan Klein von der IDEAL Motorräder & Seitenwagen GmbH, außerdem bei Bernd Burbulla, Rolf Eggersdorfer, Falk Hartmann, Horst Hartmann, Fa. MobeC/UHingen, Bart Sanders, Winni Scheibe, Franz-Josef Schermer, Gustav Stamm.

Autor Hans-Jürgen Schneider bedankt sich noch einmal besonders bei den Co-Autoren Horst Ihling, Stefan Knittel, Dr. Axel Koenigsbäck und Josef Wild für die engagierte Mitarbeit und das zur Verfügung gestellte Zusatzmaterial.

Schutzumschlag- und Covergestaltung:

Valentin Schneider (Foto-Urheber dazu siehe S. 272 im Anhang)

Bildnachweis

Detaillierte Angaben ab Seite 272 im Anhang

Copyright 2012 by

SCHNEIDER MEDIA UK LTD.

1. Auflage, Originalausgabe

Alle Rechte der Vervielfältigung und Verbreitung einschließlich Wiedergabe durch elektronische Medien sowie Fotokopie vorbehalten. Erfassung und Nutzung auf elektronischen Datenträgern und Netzwerken inkl. Internet verboten, z.B. auf Portalen wie Mygazines, Googlebooks u.ä.

Herstellung

Gestaltung: Hans-Jürgen Schneider
Scan, Bildbearbeitung, Produktion: Vincent und Valentin Schneider
Korrektur: Stefan Knittel, Valentin Schneider
Druck und Verarbeitung: Westermann Druck Zwickau GmbH
Printed in Germany

Vertrieb

Delius Klasing Verlag GmbH, Siekerwall 21,
D-33602 Bielefeld; Tel. 0521/5590,
Fax: 0521/559113; E-Mail: info@delius-klasing.de

ISBN: 978-3-7688-5801-4

Verlag

SCHNEIDER MEDIA UK LTD.

E-Mail: info@schneider-text.com

Website: www.schneider-text.com

Inhalt

- 5 Vorwort
- 6 BMW-Serien-Gespanne der 1920er Jahre
Exkurs ab Seite 12: Royal-Seitenwagen
- 20 BMW-Serien- und Spezial-Gespanne der 1930er Jahre
Exkurs ab Seite 46: Stoye-Seitenwagen
- 52 BMW-Gespanne im Rundstrecken- und Geländesport 1924 bis 1939
- 74 Technik und Produktion der Wehrmacht-Gespanne R 12 und R 75
- 94 Die Wehrmacht-Gespanne R 12 und R 75 im Zweiten Weltkrieg
- 110 DDR-Geheimprojekt EMW R 70/AWO 700 als Nachbau der BMW R 75
- 120 BMW-Serien-Gespanne R 25 bis R 68 1950 bis 1956
- 142 BMW-Serien-Gespanne R 26 bis R 69 S 1955 bis 1966
Exkurs ab Seite 156: Steib-Seitenwagen
- 160 BMW-Gespanne und Prospekte in Farbe
- 174 BMW-Gespanne im Gelände- und Sandbahnsport 1946 bis 1976
- 192 Unverkleidete BMW-Rennspanne im deutschen und internationalen Rundstreckensport 1946 bis 1955
- 210 Verkleidete BMW-Rennspanne im deutschen und internationalen Rundstreckensport 1954 bis 1976
- 244 BMW-Rennspanne bei der Tourist Trophy auf der Isle of Man
- 258 Weltrekorde mit BMW-Gespannen 1934 bis 1959
- 272 Literatur und Quellen
- 272 Bildnachweis
- 273 Verzeichnis der erwähnten Namen, Orte, Marken und Motorradmodelle
- 278 Technische Daten der BMW-Serienmotorräder
(Einzyylinder 1925 bis 1966, Zweizylinder-Boxer 1923 bis 1976)
- 280 Ausklang, Ausgewählte Daten von BMW-Gespannen

Vorwort

Motorradgespanne von BMW sind Legende und waren über 40 Jahre lang – von 1924 bis 1966 – fester Bestandteil des BMW-Programms. Umso bemerkenswerter ist es, daß dieses wichtige und faszinierende Element der Fahrzeuggeschichte bislang nur wenig Beachtung fand. Kurz: Ein repräsentatives Buch, das epochenübergreifend an die große Zeit der BMW-Gespanne im Alltag und im Sport erinnert, hat es bisher nicht gegeben. Zwar haben sich einige Autoren intensiv mit Detailspekten – wie dem Einsatz der Militärgespanne im Zweiten Weltkrieg – befaßt, doch die übrigen Bereiche der Gespannverwendung wurden in verschiedenen Publikationen nur ansatzweise behandelt. Wir freuen uns daher darüber, daß wir mit diesem Buch erstmals einen weitgefaßten Überblick über die Historie der BMW-Gespanne geben können, wobei die rühmreichen Erfolge im Rennsport besondere Beachtung finden. Aber auch der Einsatz der Wehrmachtgespanne R 12 und R 75 im Krieg wird dargestellt, er ist Teil der BMW-Geschichte.

Auch im Vorgriff auf das Jubiläum „90 Jahre BMW-Motorräder“ im Jahr 2013 hat das Buch seinen besonderen Stellenwert. Es beschäftigt sich indes nicht vorrangig mit technischen Einzelheiten der Seitenwagenkonstruktion, sondern zeigt vor allem in großformatigen und aussagestarken Bildern die ganze Welt der BMW-Gespanne. Fundierte Texte, die einen Überblick über die Entwicklung der BMW-Gespannproduktion und über die Einsätze der verschiedenen Modelle in Alltag und Sport, an der Kriegsfrente und bei Weltrekordfahrten geben, begleiten die Fotostrecken.

Spektakuläre Sporterfolge in Serie nach dem Krieg

Wir erinnern aber nicht nur an Motorradlegenden wie R 75, R 67/2 oder R 60, sondern würdigen auch die zahllosen Männer (und die wenigen Frauen), die für den Rennsport mit Seitenwagen alles gaben und oft dabei ihr Leben riskierten, es manchmal auch verloren. Zwischen 1954 und 1974 errangen BMW-Gespanne 19 Weltmeisterschaften, unvergessen sind die Teams Noll/Cron, Faust/Remmert, Schneider/Strauß, Fath/Wohlgemuth, Deubel/Hörner, Scheiddegger/Robinson oder Enders/Engelhardt. Modernes Sicherheitsdenken war dieser Fahrergeneration, die – oft an der Front – den Krieg überlebt hatte, weitgehend fremd. Leistung zählte, Mut und der Wille zum Sieg, auch gegen die eigene Angst, wenn mit Höchstgeschwindigkeit haarscharf an Pfosten, Mauern und Bäumen vorbeigedrückt wurde. Das Publikum an den Rennstrecken feierte seine Helden jedenfalls enthusiastisch und berauschte sich dabei am unvergleichlichen Sound der Boxermotoren.

Im normalen Alltag waren Gespanne als robuste, einfach zu wartende und vielseitig einsetzbare Fahrzeuge eine durchaus sportliche Alternative zu den oft untermotorisierten Kleinwagen der Vor- und Nachkriegszeit. Fahrer und Passagiere waren wetterfest und kompromißbereit, und allein schon von daher war das Gespann nie ein „Arme-Leute“-Vehikel. In den 1960er Jahren mußte man für ein BMW-Boxer-Gespann mehr auf den Tisch legen als für eine BMW Isetta oder einen NSU Prinz.

Ihren großen Durchbruch hatten die Dreiräder bereits zu Beginn der 1920er Jahre. BMW erkannte bereits früh die Marktchancen dieser Gefährte, mit denen sich die Motorradpalette optimal nach oben abrunden ließ. Schon 1924 erschien das erste BMW-Gespann auf Basis der zweizylindrigen R 32, er-

ster Hauslieferant für Seitenwagen war die in BMW-Nachbarschaft gegründete Firma Royal. Bald boten auch andere Hersteller Beiwagen an, wobei vor allem die Namen Stoye und Steib bis heute einen guten Klang haben. Auch weil die BMW-Gespanne von Anfang an im Rennsport Furore machten, vor dem Krieg überwiegend auf Schotter- und Sandpisten, verkauften sie sich gut. Die besten Gespanngeschäfte machte BMW mit Behörden und dem Militär, das bald großes Interesse an den wendigen und genügsamen Fahrzeugen zeigte. Zuerst wurde vor allem die BMW R 12 als Gespann in großen Stückzahlen an die Armee geliefert. Ab 1941 dann fertigte BMW zusammen mit Royal, Steib und Stoye das schwere Gespann R 75 mit angetriebenem Seitenwagen für die deutsche Wehrmacht.

Höhepunkt der BMW-Motorradgeschichte

Weltrekordfahrten zwischen 1954 und 1959 auf der französischen Rennstrecke Monthéry bei Paris, auf der gesperrten Autobahn bei Ingolstadt und auf einer Landstraße in der Schweiz mehrten das Ansehen der Marke zusätzlich: Wilhelm Noll stellte 1955 mit 280 km/h einen absoluten Rekord für Gespanne auf! Die gewonnenen Erkenntnisse kamen der Serienproduktion von Motorrädern zugute. Insgesamt trugen die Gespanne durch ihre eindrucksvolle Präsenz im Straßenverkehr, ihre Sporterfolge und Rekorde nachhaltig zum guten Image bei, das BMW bis heute hat.

Wer heute ein historisches BMW-Gespann sein eigen nennt, kann sich glücklich schätzen, denn Werterhalt und oftmals auch Wertzuwachs sind garantiert, ganz abgesehen von der Freude am Fahren auf drei Rädern. Betrachten Sie, liebe Leserinnen und Leser, dieses Buch als das was es ist: als Hommage an eine Fahrzeuggattung, die in der rund 90jährigen Motorrad-Geschichte von BMW einen herausragenden Platz einnimmt.

Hans-Jürgen Schneider

Mai 2012

Straßenmeisterschaft – neben den Läufen Eilenriede, Marienberg, Eifelrennen, Hockenheim, Kesselberg, Schleiz und Schauinsland. 1934 reichte es im Taunus in den beiden Soloklassen bis 1000 cm³ dann erstmals für Siege durch BMW-Fahrer, W. Schaal aus Ludwigsburg und Kurt Mansfeld aus Breslau, der auch die schnellste Zeit gefahren hatte. Auch bei den Gespannen über 600 cm³ siegte BMW mit F. Rauch aus Wiesbaden.

Rühl erinnert daran, wie gefährlich vor allem die Seitenwagenrennen damals waren – und wie unglaublich die Fahrer mitunter reagierten: „In der Klasse bis 600 cm³ (...) prallte Hans Witzel, der Beifahrer von Hans Kahrman auf Herkules, mit dem Kopf in einer Linkskurve gegen einen weiß markierten Baumstumpf. Er wurde auf die Straße geschleudert, wo er mit einem Schädelbruch tot liegen blieb. Kahrman, der sich nur kurz umgeschaut hatte und sich die Folgen des Unfalls nicht vorstellen konnte,

Links oben: die siegreichen BMW-Gespanne nach dem 480-km-Rennen 1936 in Ungarn. Links unten: die Kompressor-BMW von Josef Müller und Ludwig Kraus bei der Sechstagesfahrt 1935. Foto rechts: BMW R 16 mit Seitenwagen bei der Internationalen Sechstagesfahrt 1935 mit Heeresmeister G. Frey am Lenker; die Fahrt führte auf Wald- und Schotterstraßen über 2600 km durch die Alpen. Die Trophy ging 1935 an BMW.



Die Vollschwinger-Gespanne 1955 bis 1966

BESCHWINGT DEM TREND ZUM AUTO GETROTZT

Mit den 1955 eingeführten Vollschwinger-Modellen war BMW der Zeit weit voraus. Noch heute gibt man im Gespannbau Vorderradschwinger den Vorzug vor Telegabeln. Die bis 1966 produzierten BMW-Gespanne, lange Zeit mit Beiwagen von Steib Nürnberg, erfreuten sich auch international großer Beliebtheit und taten u.a. Dienst bei der ADAC-Straßenwacht. 1974 wagte BMW noch einmal einen Vorstoß, doch es blieb beim Prototyp eines Gespanns auf Basis der R 75/6.

Ende der 1950er Jahre gab es durchaus noch Leute, die dem Trend zum Automobil trotzten, sich ein tolles Gespann kauften und damit fröhlich über die Straßen rollten. Im Bild ein brandneues Vollschwinger-Gespann R 60/Steib S 250, ausgerüstet mit reichlich Zubehör, in der Zeit 1955-1960 in Dänemark.



Als 1946 die ersten Rennen nach Kriegsende ausgetragen wurden, waren selbstverständlich auch die Beiwagenmaschinen wieder am Start. Die erste Veranstaltung war das Ruhstein-Bergrennen im Schwarzwald, und hier gewannen am 21. Juli Thomas Seppenhauser und Franz Höller aus München auf ihrem BMW-Gespann die Seitenwagenklasse bis 1200 cm³. Auf dem Stadtkurs „Quer durch Neuwied“ waren Eugen Haselbeck und Karl Bauer in der neuen Klasse bis 600 cm³ erfolgreich, doch insgesamt hatte bei den vier Rennen des Jahres 1946 die NSU-Mannschaft Böhm/Fuchs die besseren Resultate erzielt. Eine reguläre Deutsche Meisterschaft wurde erst 1947 ausgetragen, als sich die ganze Rennorganisation wieder eingespielt hatte.

Gespannrennen wieder ab 1946, Klankermeier/Wolz Meister 1949

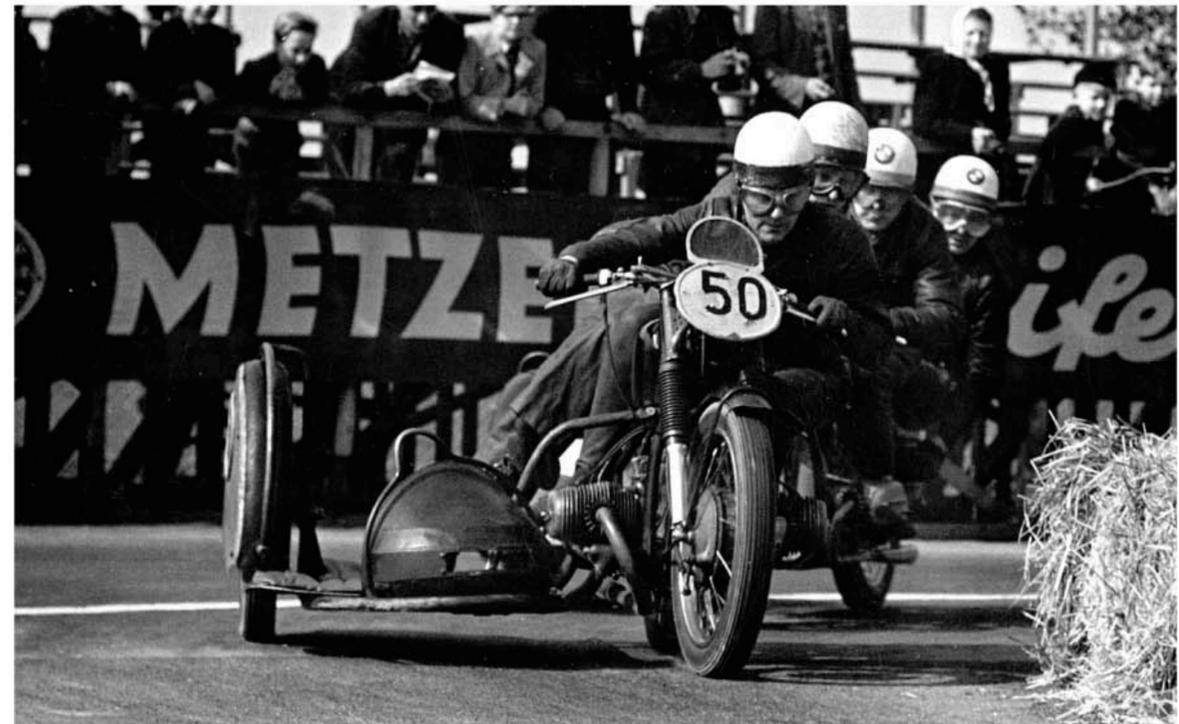
Zu den schon im Vorjahr erfolgreichen Gespannen gesellte sich das von Josef „Sepp“ Müller (Beifahrer Sepp Stelzers in den Vorkriegsjahren) und Josef Wenshofer; sie fuhren auf einem jener typischen Nachkriegs-Gespanne der großen Klasse, bei dem es sich um einen Eigenbau auf Basis der BMW R 75 handelte, also um die Wehrmachts-BMW mit dem standfesten 750-cm³-ohv-Motor. Damit holten sich Müller/Wenshofer – nach Siegen in Hockenheim, Hamburg, München und beim Eifelrennen – am Ende der Saison 1947 die Meisterschaft. 1948 wurden nicht weniger als 16 Gespann-Erfolge bei deutschen Straßenrennen erzielt, und Sepp Müller konnte seinen Titel verteidigen, zuerst mit Hermann Böhm „Schmiermaxen“ Karl Fuchs im Boot, später mit dem früheren Solofahrer Karl Rührschneck. (Die Bezeichnung „Schmiermaxe“ ist abgeleitet vom englischen Begriff *grease monkey*, umgangssprachlich gebraucht für Kfz-Mechaniker. Im Gespannbetrieb war der Beifahrer auch für die Wartung und „Schmierung“ des Fahrzeugs zuständig). Eine Sensation war Anfang 1948 der MFK-Eigenbau des Teams Fritz Mohr, Kurt Fritz und Hans Kleinhenz mit königswellengesteuerten Nockenwellen auf Basis des R 75-Motors.

Diese Seite links unten: Max Klankermeier und Hermann Wolz mit der 600er Kompressor-BMW 1949 beim Rennen „Rund um Schotten“. Unten rechts: 1949 gewannen Klankermeier/Wolz mit ihrem Werksgespann eines der ersten Riemer Rundstreckenrennen nach dem Krieg; hier fahren die Sieger ihre Ehrenrunde mit dem legendären Filmschauspieler Hans Albers auf dem „Rennbrötchen“, wie der rudimentäre Soziussitz üblicherweise genannt wurde. Riem ist ein östlicher Stadtteil Münchens, bekannt auch durch den historischen Flughafen.

Hart bedrängt wurde Müller in der Saison 1948 wieder von Seppenhauser/Höller und der neuen Mannschaft Max Klankermeier/Hermann Wolz, doch am Ende hatten Müller/Fuchs auf BMW die Nase vorn. Max Klankermeier war kein Unbekannter; er war ebenfalls BMW-Mitarbeiter und seit dem Wiederbeginn der Motorradfertigung im Versuch tätig. 1949 startete er in der kleinen Gespannklasse mit einer im Werk aufgebauten Kompressor-Maschine, die mehr Leistung brachte als die kleineren NSU-Gespanne. So gewannen Klankermeier/Wolz souverän die Meisterschaft. In der großen 1200er Klasse hatten Sepp Müller/Karl Rührschneck erneut die Nase vorn und siegten vor Seppenhauser/Wenzhofer.

1950-1952: Kraus/Huser zweimal Meister

Der Zweikampf in der 600er-Seitenwagen-Kategorie spitzte sich 1950 noch weiter zu. Diesmal unterlagen Klankermeier/Wolz; sie konnten die NSU-Mannschaft lediglich in Schotten und auf dem Norisring bezwingen. Auch Sepp Müllers Siegesserie wurde unterbrochen, und zwar von einem Mann aus den eigenen Reihen, Wiggerl Kraus. Der „ewige Zweite“ in den Solorennen hatte sich auf den Anfang seiner Motorsport-Karriere besonnen, saß aber diesmal selbst am Lenker des Gespanns. Kraus verstand es in dieser Saison ausgezeichnet, zwischen Solo- und Gespannrennen



Oben: Max Klankermeier und Hermann Wolz 1948 auf ihrem BMW-Gespann mit 900-cm³-Boxer beim Rennen „Rund um Schotten“ in der Seitenwagenklasse bis 1200 cm³. Unten: Zwei Gespanne, vier Köpfe – die Schmiermaxen hängen sich so weit wie möglich in die Kurve; das Foto zeigt einen Positionskampf beim Rennen „Rund um Bavaria“, aufgenommen im Zeitraum 1947 bis 1949; es führt ein BMW-Gespann auf Basis der R 51, die mit einem R 75-Motor ausgerüstet ist.