## **Impressum**

## Schutzumschlag- und Covergestatung:

ValentinSchneider (Fotos BMW Group)

### Bildnachweis

Detaillierte Angaben auf Seite 296

## Copyright 2013 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,

### Herstellung

Googlebooks u.ä.

Gestaltung: Hans-Jürgen Schneider Scan, Bildbearbeitung, Produktion: Vincent und Valentin Schneider Korrektur: Stefan Knittel, Valentin Schneider Druck und Verarbeitung: Offizin Andersen Nexö, Leipzig, Buchhersteller seit 1746

#### Vertrieb

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

ISBN: 978-3-7688-5805-2

#### Verlag

SCHNEIDER MEDIA UK LTD. E-Mail:info@schneider-text.com Website: www.schneider-text.com

Printed in Germany

## Inhalt

- 4 Vorwort
- 6 1920er Jahre: der Grundstein zum Erfolg
- 42 1930er Jahre: der große Durchbruch
- 130 1940er Jahre: auferstanden aus Ruinen
- 150 1950er Jahre: Gespannweltmeister in Serie
- 216 1960er Jahre: Rundstrecke und Geländesport
- 232 1970er Jahre: vom Bol d'Or zu den Sixdays
- 246 1980 er Jahre: Paris-Dakar-Siege mit dem Boxer
- 256 1990er Jahre: R1-Projekt und Dakar-Siege
- 262 2000er Jahre: Boxercup und Superbike
- 281 2010er Jahre: Erfolge mit BMW S 1000 RR
- 295 Meisterschaften national und international
- 296 Dank und Bildnachweis

BMW-Rennmotor, Ruselbergrennen 1922. Franz Bieber war mit den Konstrukteuren befreundet und erhielt einen BMW M 2 15-Boxermotor mit erhöhter Verdichtung und Triumph-Vergaser für seine Victoria mit längs eingebautem BMW-Motor.



## Rennen, Rekorde, Geländefahrten: die Werksmaschinen und Werkseinsätze von BMW

allein die Entstehung des Unternehmens ist eine komplizierte Angelegenheit. Eine durchgehende Linie könnte man vom ersten Erfolgsprodukt, der heutigen BMW Automobile und sogar eines aktuellen BMW Motorrads sehen. Unabhängig von der wirtschaftlichen Positionierung im Unternehmen blieb jedoch der Motorradbau die traditionelle Konstante im Markenprofil der Bayerischen Motoren Werke. Das erste Modell war die BMW R 32, die im Jahr 1923 in Produktion ging.

Werbung gab es auch vorher schon für die verschiedenen Motoren-Angebote von BMW, doch gezielte Reklame – wie es damals hieß – wurde mit der Aufnahme des Fahrzeugbaus begonnen. Die beste Werbewirkung brachten Sporterfolge mit Motorrädern ein, BMW war von Anfang an mit Werksfahrern und Werksmaschinen beteiligt. Fortschrittliche technische Lösungen, Leistungsfähigkeit ebenso wie Zuverlässigkeit konnten vor den Augen der Öffentlichkeit auf diese Weise am eindrücklichsten unter Beweis gestellt werden.

Zahllosen Erfolgen in Deutschland und der schnell erzielten Marktposition sollten internationale Schlagzeilen zur Ausweitung des Exportgeschäfts folgen. Die beste Werbung für BMW Motorräder brachte die Verteidigung der absoluten Geschwindigkeitsweltrekorde über mehrere Jahre hinweg.

Die Schwerpunkte der sportlichen Aktivitäten wurden in den folgenden Jahrzehnten stets neu gesetzt. Spektakulären Auftritten mit speziellen Motorrädern folgten Epochen mit Einsätzen seriennaher Technik. Auch wenn das oft unauffalliger ablief, da sich nicht immer die erhofften Erfolge einstellten, blieb BMW dem Motorradsport stets verbunden. An neuen Ideen und entsprechenden Motorrädern herrschte bei BMW in den vergangenen 90 Jahren kein Mangel.

### Repräsentativer Bildband mit über 600 Fotos

Erstmals werden jetzt alle Sportmotorräder aus den Abteilungen für Konstruktion, Entwicklung und Renneinsätze der Bayerischen Motoren Werke in diesem Buch vorgestellt. Der Bildband soll zugleich auch den Fah- zeichnet). Insofern fällt "90 Jahre BMW Motorräder" mit 25 Jahren BMW Bürern, Technikern und Monteuren ein Denkmal setzen, denn sie sind – im Gegensatz zu den meisten ihrer Motorräder – bekanntlich nicht als Museumsstücke erhalten geblieben.

Rechtzeitig zum Jubiläum "90 Jahre BMW Motorrad" wird eine Lücke in algische Emotionen quer durch 90 Jahre Motorrad-Rennsport BMW. der Geschichte der Motorräder mit dem weißblauen Emblem am Tankgeschlossen. BMW betrieb Motorradsport in vielen unterschiedlichen Sparten – Straßenrennen, Bergrennen, Geschwindigkeitsrekorde, Langstrecken- und Geländewettbewerbe – wobei das Ausmaß des Engagements ständigen Neubewertungen und Veränderungen aufgrund von Vermarktungs- und Werbestrategien des Unternehmens unterlag. Noch nie

Die Geschichte der Marke BMW kennt zahlreiche Handlungsstränge, zuvor wurde eine umfassende Darstellung der Motorradsport-Aktivitäten der Marke BMW unternommen. Autor und Verlag geben mit diesem repräsentativen Band einen tiefen Einblick in den BMW Motorradrennsport dem Reihen-Sechszylinder-Flugmotor bis zu den Reihen-Sechszylindern von 1923 bis 2013 auf über 600 historischen Bildern – mit einem beträchtlichen Teil niemals veröffentlichter Fotos – in Verbindung mit detailreichen Text-Informationen.

> Alle Motorräder, die im Verlauf von 90 Jahren für die Einsätze von BMW-Werksfahrern entstanden sind, werden in chronologischer Reihenfolge vorgestellt und beschrieben. Dabei geht es weniger um die Renngeschichte mit Ereignissen und Erfolgen, als vielmehr um die technischen Erfordernisse und die entsprechende Entwicklungsarbeit. Die Abbildungen der jeweiligen Werksmaschinen mit ausführlichen Beschreibungen bilden den Schwerpunkt des Bildbandes. Fotos von Rennen, Fahrern, Monteuren und Konstrukteuren, Szenen aus Fahrerlager und Werkstatt dienen zur Ergänzung. Die chronologische Vorgehensweise hat gegenüber einer Einteilung in Kapitel gemäß der unterschiedlichen Motorradsportarten oder historischer Epochen den Vorteil der Entstehung eines Gesamtbildes der jeweiligen Aktivitäten von BMW im Verlauf der Jahrzehnte.

> Nicht vergessen wollen wir ein Dankeswort für die gute Zusammenarbeit mit BMW Group Classic, dem Historischen Archiv der BMW Group und mit BMW Group Presse.

> > Autor Stefan Knittel, im Juli 2013

Wir sind ein wenig stolz darauf, daß wir mit "BMW Motorrad-Rennsport" unseren BMW-spezifischen Publikationen den 14. Band hinzufügen können. Unser erstes BMW-Buch erschien bereits 1988: "BMW 5er". Es folgten zwölf weitere (teilweise in mehreren Auflagen gedruckte) Bücher zur weißblauen Marke, darunter "BMW GS", "BMW-K-Reihe", "Mini", "BMW Sportwagen", "BMW 02" (letzteres mit mit einem internationalen Preis ausgecher bei SCHNEIDER MEDIA zusammen. Bei BMW Classic bedanken wir uns herzlich für die großzügige Unterstützung mit exklusivem Bildmaterial. Wir wünschen allen Leserinnen und Lesern bleibende Eindrücke und nost-

> Verleger Hans-Jürgen Schneider, im August 2013

## 1931

Rechts: Für die Rekordfahrten war 1930 ein zweites Motorrad aufgebaut worden, die Motoren entsprachen der neuesten Version mit längs angeordnetem Zoller-Kompressor und verrippten Ventildeckeln. Im September war Ernst Henne erneut auf der Ingolstädter Landstraße angetreten, überbot mit 221,5 km/h den zwischenzeitlichen Rekord des Engländers Joe Wright (Zenith-JAP) denkbar knapp um (6 km/h und konnte 1931 in der BMW-Werbung mit diesem Foto auf der Einfahrbahn des Werks wieder als Weltrekordhalter präsentiert werden.

Unten: Den Transport-Anhänger auf Vollgummi-Reifen, der gleichzeitig auch als Werkstatt diente, konnte man künftig nicht mehr verwenden,denn 1931 liefen die Rekordfahrten in Wiener Neustadt ab.

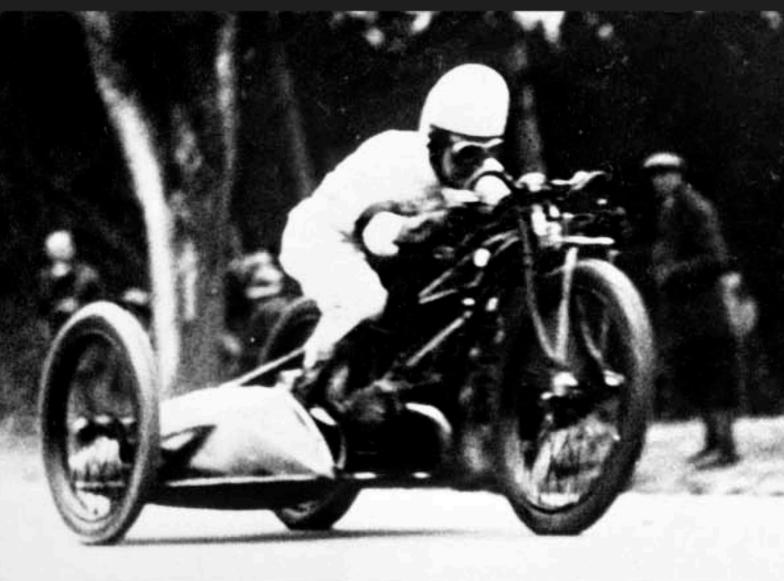








Oben: Das Vorderrad hebt zwar ab, doch am 19. April reichte die Leistung des 750-cm³-Kompressor-Motors nicht für einen neuen Weltrekord. Unten: Der "Stachel" am "Heck" des Piloten als aerodynamisches Hilfsmittel trug nicht genügend zum Tempo bei…

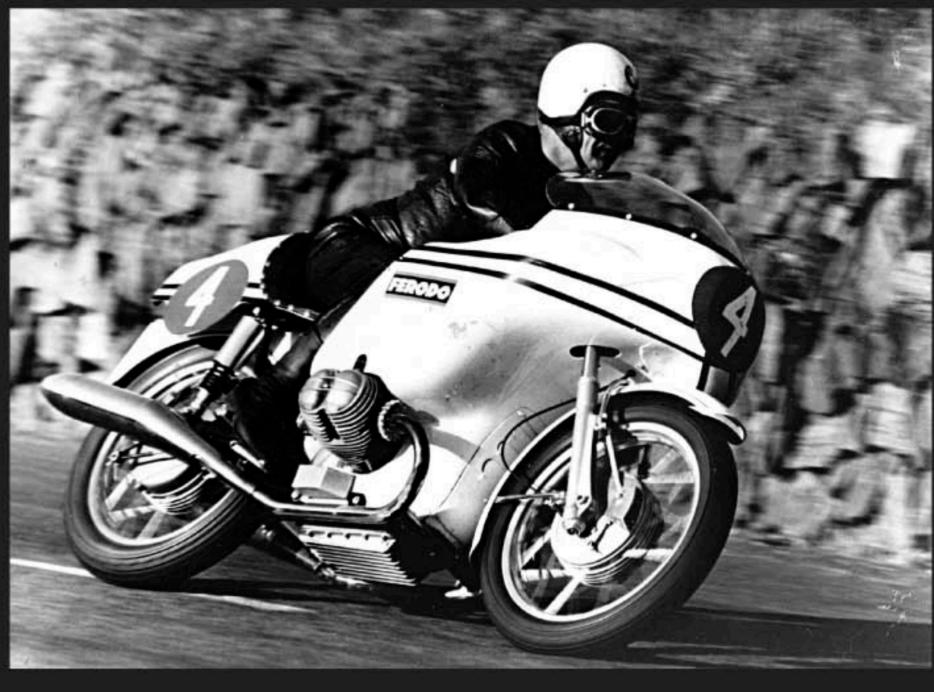


Unten rechts: Mit Seitenwagen fuhr Ernst Henne im Rahmen der 1931er Versuche neuen Klassenrekord – 190,27 km/h.

# 1971

Rechts: Hans-Otto Butenuth aus Dortmund auf der Werksmaschine bei der Production-TT 1971. Zwei R 75/5 mit verbreiterter Verkleidung waren am Start, Butenuth wurde Vierter, Tom Dickie Siebter.

Unten: Hans-Otto Butenuth gewann 1971 auf seiner privaten BMW RS mit moderneren Fahrwerks-Komponenten die Deutsche Meisterschaft der 500-cm<sup>3</sup>-Masse.









Oben, in den USA war das Importeurs-Rennteam unter der Leitung von Helmut Kern und Udo Gietl ab 1971 mit getunten R 75/5-Motoren (Rennteile aus München) am Start. Reg Pridmore holte in der West Coast Production Serie 1972/73 zahlreiche Sige.

1972

Links: Helmut Dähne war bis 1974 Mitarbeiter bei BMW, baute seine Motorräder für Formel 750 und Production-Klasse jedoch privat auf und setzte diese als Privatfahrer ein, wie hier bei seinem vierten Platz bei der Production-TT 1972.

234

# 2002

Die R 1100 S wurde nahezu serienmäßig im BMW Boxer-Cup gefahren; eine offene Laser-Auspuffanlage sorgte für Sound und 102 statt 98 PS, dazu kam eine gute Fahrwerks-Abstimmung passend zu den Metzeler-Rennreifen. Randy Mamola (im Bild unten) und seine Kollegen machten ihre Sache gut, die anfängliche Skepsis wich echter Begeisterung bei Publikum wie BMW.





Rechts: Roberto Panichi (I) vor Jason Perez (USA), Brian Parriot (USA) und Andreas Hofmann (D/CH). Unten: Derek Shells (GB) unterwegs beim Britischen GP in Donington.

2004







270