



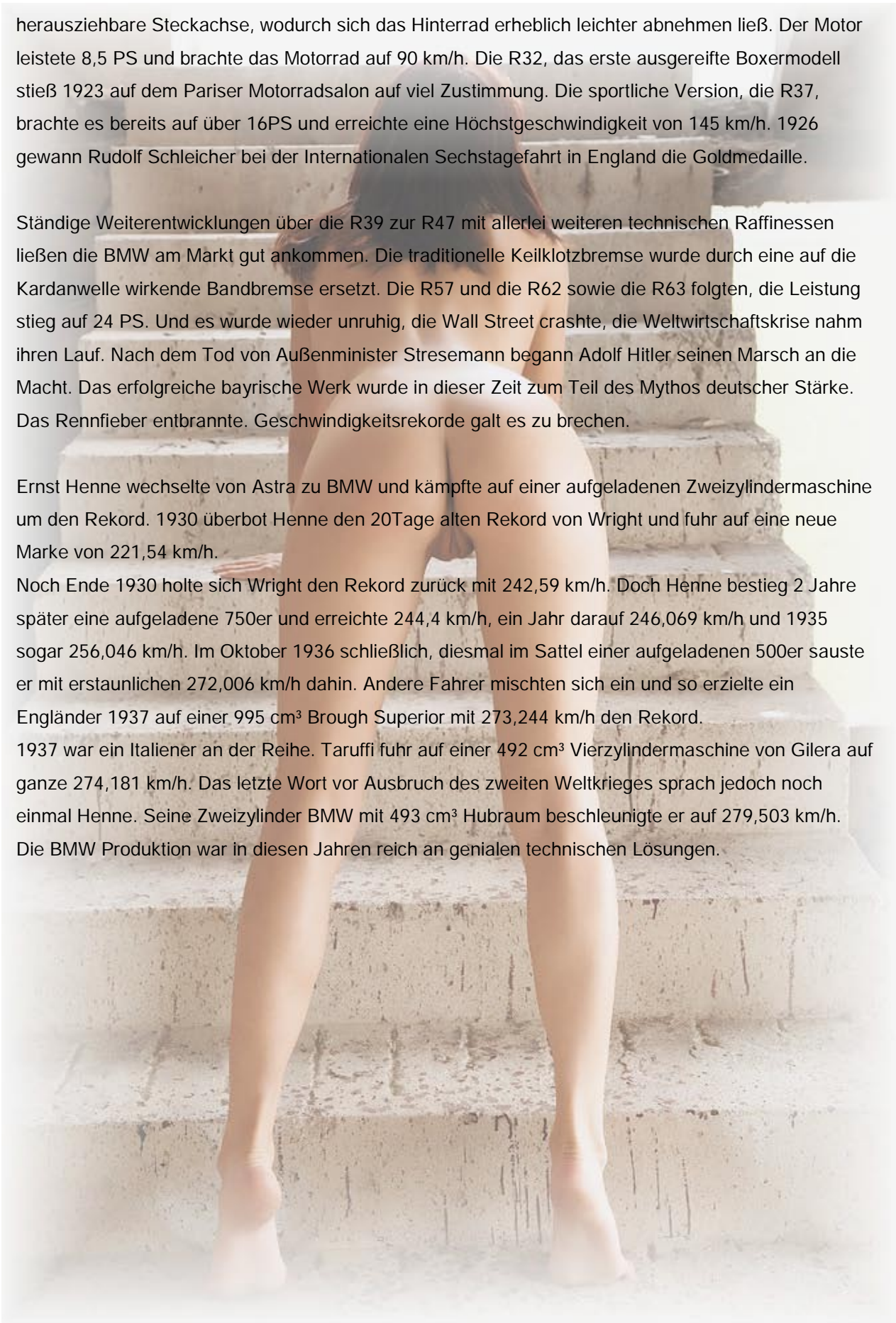
Frühjahr 1916 – Europa ein Schlachtfeld. Über eine halbe Million deutscher Soldaten verloren ihr Leben im Anrennen auf die Festung Verdun, kaum weniger hatten die Verteidiger zu beklagen. Hoch über dem Elend der Infanteristen lieferten sich die ersten Kriegsflugzeuge Duelle. Das Flugzeug hatte sich in eine tödliche sowie faszinierende Waffe entwickelt. Auch zwei Deutsche trugen zu dieser Entwicklung der Technik bei: Karl Rapp und Max Friz.

In der Nähe von München haben sie die Bayerischen Flugzeug Werke gegründet, die Flugzeugmotoren für die deutsche Armee bauten. Das Geschäft blühte, das bayrische Werk schloß sich mit der nahe gelegenen Flugzeugfabrik von Gustav Otto zusammen. Die Bayerischen Motoren Werke waren entstanden. Mit der Entwicklung eines 185 PS-Motors von BMW der in der Fokker D VII verbaut wurde wurde das Flugzeug in den letzten Kriegsmonaten so berüchtigt, das in einer Klausel des Waffenstillstandsvertrages die Übergabe aller an der Front verwendeten Maschinen diese Typs festgelegt wurde. Die Luftfahrtperiode von BMW war somit beendet. Die Firma begann von vorne. Auf andere Geschäftsfelder musste ausgewichen werden. Das Werk erzeugte in den Nachkriegsjahren Luftdruckbremsen, landwirtschaftliche Maschinen, Werkzeugkästen und sogar Büromöbel. In der Nachkriegszeit geprägt von Tumulten, Inflation und Elend beschloss BMW sich dem Bau von Motorrädern zu widmen, dem einzigen Kraftfahrzeug, das für eine größere Klientel erschwinglich war; während sich Automobile nur wenige leisten konnten.

Entwickelt hatte die BMW Flink der Berliner Ingenieur Curt Hanfland. Das Projekt wurde 1920 in aller Eile realisiert. Die getriebelose Flink hatte somit auch nur wenig Aufregendes zu bieten und unterschied sich kaum von den anderen am Markt erhältlichen Modellen der Konkurrenz.

Auch die zweite Entwicklung 1921 von dem Ingenieur Martin Stolle, der M2B15, konnte kaum innovativ genannt werden. Dennoch ist sie zu Ehren gekommen, da sie in der langen Firmengeschichte das erste große Modell mit Zweizylinder-Boxermotor war. Ein Jahr später folgte die Helios. Vorbild war ein Antriebsaggregat der englischen Firma Douglas und rasch wurden ein paar Veränderungen vorgenommen – der Konkurrenzdruck wurde immer stärker. Der M2B15 mit längs eingebautem Boxermotor leistete bei 486 cm<sup>3</sup> Hubraum 6,5 PS bei 2800 U/min . Diese Motoren wurden später auch in die Fahrzeuge der Nürnberger Victoria-Werke eingebaut, wo Martin Stolle zum leitenden Ingenieur ernannt wurde. Man erzählt, Friz habe sich im Winter 1923 ein Feldbett ins Büro gestellt, den Vorrat an Brennholz aufgefüllt und Tag und Nacht an „seinem“ Motorrad gearbeitet.

Den Anforderungen gewachsen erschien ihm ein luftgekühlter Zweizylinder-Boxermotor dessen Zylinder quer im Rahmen liegen sollten, damit beide vom Fahrtwind gekühlt würden und im Interesse der Wendigkeit der Schwerpunkt der Maschine so tief wie möglich läge. Bei der Konzeption der Kupplung und des Getriebes orientierte sich Friz am Automobilbau, die Kraftübertragung auf das Hinterrad erfolgte über eine Kardanwelle mit Kegeltrieb. Außerdem hatte das Hinterrad eine



herausziehbare Steckachse, wodurch sich das Hinterrad erheblich leichter abnehmen ließ. Der Motor leistete 8,5 PS und brachte das Motorrad auf 90 km/h. Die R32, das erste ausgereifte Boxermodell stieß 1923 auf dem Pariser Motorradsalon auf viel Zustimmung. Die sportliche Version, die R37, brachte es bereits auf über 16PS und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 145 km/h. 1926 gewann Rudolf Schleicher bei der Internationalen Sechstagesfahrt in England die Goldmedaille.

Ständige Weiterentwicklungen über die R39 zur R47 mit allerlei weiteren technischen Raffinessen ließen die BMW am Markt gut ankommen. Die traditionelle Keilklotzbremse wurde durch eine auf die Kardanwelle wirkende Bandbremse ersetzt. Die R57 und die R62 sowie die R63 folgten, die Leistung stieg auf 24 PS. Und es wurde wieder unruhig, die Wall Street crashte, die Weltwirtschaftskrise nahm ihren Lauf. Nach dem Tod von Außenminister Stresemann begann Adolf Hitler seinen Marsch an die Macht. Das erfolgreiche bayrische Werk wurde in dieser Zeit zum Teil des Mythos deutscher Stärke. Das Rennfieber entbrannte. Geschwindigkeitsrekorde galt es zu brechen.

Ernst Henne wechselte von Astra zu BMW und kämpfte auf einer aufgeladenen Zweizylindermaschine um den Rekord. 1930 überbot Henne den 20Tage alten Rekord von Wright und fuhr auf eine neue Marke von 221,54 km/h.

Noch Ende 1930 holte sich Wright den Rekord zurück mit 242,59 km/h. Doch Henne bestieg 2 Jahre später eine aufgeladene 750er und erreichte 244,4 km/h, ein Jahr darauf 246,069 km/h und 1935 sogar 256,046 km/h. Im Oktober 1936 schließlich, diesmal im Sattel einer aufgeladenen 500er sauste er mit erstaunlichen 272,006 km/h dahin. Andere Fahrer mischten sich ein und so erzielte ein Engländer 1937 auf einer 995 cm<sup>3</sup> Brough Superior mit 273,244 km/h den Rekord.

1937 war ein Italiener an der Reihe. Taruffi fuhr auf einer 492 cm<sup>3</sup> Vierzylindermaschine von Gilera auf ganze 274,181 km/h. Das letzte Wort vor Ausbruch des zweiten Weltkrieges sprach jedoch noch einmal Henne. Seine Zweizylinder BMW mit 493 cm<sup>3</sup> Hubraum beschleunigte er auf 279,503 km/h. Die BMW Produktion war in diesen Jahren reich an genialen technischen Lösungen.