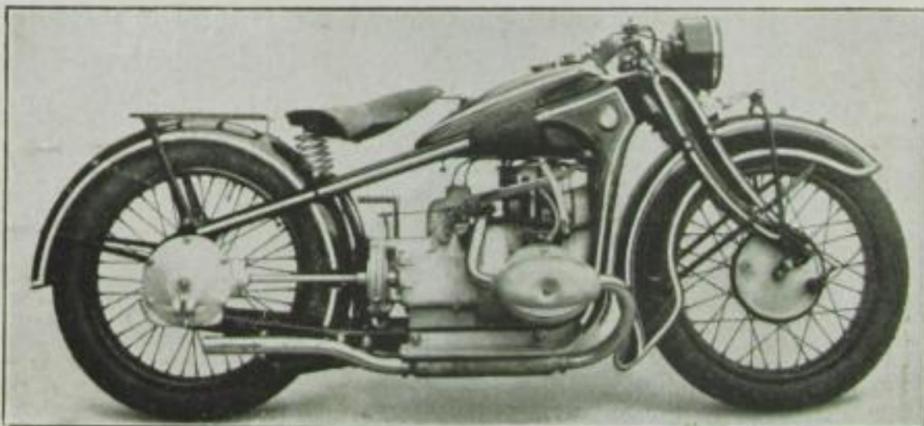


Mit meinem
Wanderer fahre
ich durch
die ganz Welt
Maria Rasputin

sungsvermögen von 14 Liter und ist in drei Punkten aufgehängt, um schädliche Verwindungen des Rahmens auszuschalten. Die weite Benzineinfüllöffnung wird durch einen Schnappdeckel verschlossen. Der Tachometer wird wie bisher im Tank eingebaut.

Der Motortriebeblock ist der gleiche wie bei den 500 ccm Modellen, unterscheidet sich lediglich durch die Bohrung. Bei dem Tourenmodell „R 11“ ist bei gleichem Hub die Bohrung auf 78 mm erhöht worden, das Sportmodell „R 16“ hat 83 mm Bohrung und 68 mm Hub. Kurbelwelle und Pleuellager laufen bei beiden Modellen wie bei der R 57, dem 500 ccm Sportmodell, in Rollen, während R 52, das 500 ccm Tourenmodell, Gleitlager besitzt. Die Nocken-

Zu diesem Zweck erbat ich eine der ersten Versuchsmaschinen der BMW und machte damit eine Prüfungsfahrt über mehrere hundert Kilometer. Der neue 750 ccm Motor übertraf alle Erwartungen. Ruhig laufend, so daß er von einem danebenfahrenden Wagen fast nicht bemerkt wurde, entwickelte er ein so starkes Anzugs- und Beschleunigungsvermögen, daß kaum ein anderes Fahrzeug mitkam. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 kmstd. für die Tourenmaschine mit untengesteuerten Ventilen während die 750 ccm Sport 140 kmstd. erreicht. Selbst im Stadtverkehr braucht man nicht viel zu schalten, etwas Spätzündung genügt vollkommen. Besonders hervorzuheben ist die Unempfindlichkeit der Maschine gegen schlechte Straßen. Auf den



BMW Sportmaschine R 16, 750 ccm mit hängenden Ventilen und dem neuen Stahlblechrahmen (Kardanseite)

welle läuft jedoch bei allen Modellen auf Gleitlager. Alle 4 Modelle haben auch die gleichen Bremsen und Räder. Gummikniekissen sind vorgesehen und werden am Rahmen befestigt.

Die bisherigen großen Vorteile des BMW Motorrads sind durch den neuen Stahlblechrahmen um einen weiteren vermehrt worden. Um kurz zu wiederholen:

Kardantrieb, Stahlblechrahmen, Motortriebeblock, quergestellte Zylinder — daher ideale Kühlung, gute Vorderradfederung — daher gute Lage auf der Straße, tiefe Schwerpunkt-lage, Kapselung aller beweglichen Teile und hohe Präzision, daher lange Lebensdauer!

Doch nicht nur die technische Seite ist bei einem neuen Modell interessant und wichtig, sondern der wesentliche Punkt liegt für den Privatfahrer in der Frage: Was sagt die Praxis?

aufgeweichten Nebenstraßen der Voralpen sowie auf kurzen, zum Teil mit Schlaglöchern versehenen Strecken während meiner Fahrt zeichnete sie sich durch gute Lage aus. Diese Wirkung wird durch die glückliche Formgebung erzielt, die die Stöße abtötet, ohne sie weiterzuleiten. Die beiden Bremsen sind ausgezeichnet, so daß der Fahrer mühelos einen hohen Reisedurchschnitt erreichen kann, ohne zu einer übermäßig hohen Spitzengeschwindigkeit, die allein gefährlich ist, gezwungen zu sein. So erzielte ich auf meiner Versuchsfahrt von 205 km einen Durchschnitt von 59,6 kmstd., ohne ein einziges Mal über 80 kmstd. zu kommen und trotz Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeiten in den zahlreichen Dörfern auf der Strecke von München nach Garmisch und zurück.

Edavo.