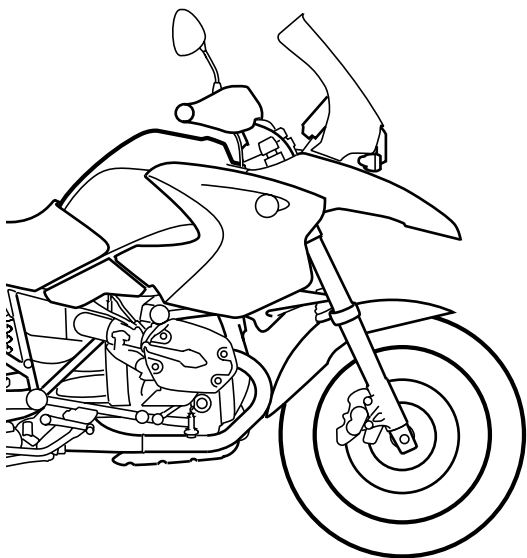


Alle Motorräder. Serienmodelle seit 1923.

BMW Motorräder sind nicht die ersten gewesen, die jemals gebaut wurden. Und das Werk, das sie baut, war und ist nicht das größte. Und doch stehen BMW Motorräder mehr als alle anderen für das Motorrad schlechthin – für seinen Reiz, seine Möglichkeiten, für die Herausforderung, die es bietet und für die Fahrfreude, die sich mit ihm verknüpft.



BMW Motorräder
Serienmodelle
1923 – 2004



Freude am Fahren

Inhaltsverzeichnis.

Die ersten BMW Fahrzeuge – Vorkriegsmotorräder	7
Der Neubeginn: Nachkriegsmaschinen	19
Diversifizierung mit Drei- und Vierzylinder-Motoren – Die K Reihe	51
Die BMW Einzylinder-Tradition neu belebt – Die F Reihe	61
Synthese aus Zweirad und Automobil – Der BMW C1	67
Stückzahlen	69

Maßstab: 1:50

Produktionszeitraum: z.B. 1923 – 1926

Technische Erläuterungen:

sv: seitlich stehende Ventile
(side valves)

ohv: oben liegende Ventile
(overhead valves)

ohc: oben liegende Nockenwelle
(overhead camshaft)

dohc: zwei oben liegende Nockenwellen
(double overhead high camshaft)

hc: oben liegende Nockenwelle
(high camshaft)

BMW Motorräder seit 1923.

1923 vollzieht BMW den Schritt vom reinen Motorhersteller zur Produktion kompletter Fahrzeuge. Dem Konstrukteur Max Friz ist es gelungen, bekannte Komponenten in einer neuen Anordnung zu einem harmonischen Motorradkonzept zusammenzufügen.

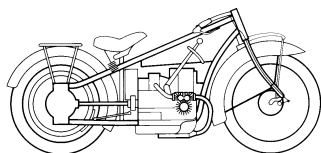
Ein quer eingebauter Zweizylinder-Boxermotor, dessen Zylinder in den kühlenden Fahrtwind ragen, mit dem direkt angeblockten Getriebe zu einer glattflächigen und leicht zugänglichen Einheit verbunden, und der zuverlässige Kardanantrieb zum Hinterrad, sitzen in einem geschlossenen Doppelschleifen-Rohrrahmen.

Der Premiere des ersten BMW Motorrads auf der Berliner Automobil Ausstellung im September 1923 folgt eine kontinuierliche technische Weiterentwicklung. Auch bei den Weltrekordmaschinen von Ernst Henne, der 1937 mit 279,5 km/h einen 14 Jahre lang bestehenden Weltrekord erzielt, oder bei Schorsch Meiers siegreichen Rennmotorrädern bleibt der Grundaufbau des BMW Boxerprinzips unverändert.

Ruhiger Motorlauf, sichere Kühlung und die dem Handling zugute kommende tiefe Schwerpunktage, das sind Eigenschaften, die neben der zuverlässigen Mechanik und der auf Dauerbetrieb ausgelegten Leistung BMW Motorräder seit Jahrzehnten zu den bevorzugten Reisefahrzeugen machen.

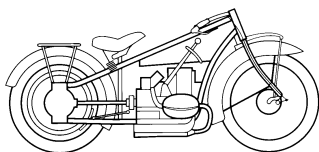
1923 – 1926

R 32



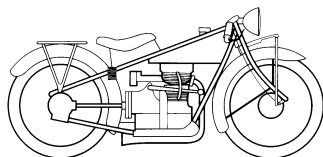
1925 – 1926

R 37



1925 – 1927

R 39



Die ersten BMW Fahrzeuge – Vorkriegsmotorräder.

Das erste BMW Motorrad entsteht unter Verwendung des bisher an andere Hersteller gelieferten Zweizylinder-Viertakt-Boxermotors. Dieser wird für den Quereinbau modifiziert und mit einem direkt angeblockten Dreigang-Getriebe versehen. Anstelle eines verschleissanfälligen Kettenantriebs wird die längslaufende Antriebseinheit folgerichtig durch eine Kardanwelle mit fettgefülltem Kegelradgehäuse am Hinterrad ergänzt. Die weiterhin längsverrippten Zylinder werden mit den Zylinderköpfen in einem Stück gegossen und weisen stehende Ventile auf. Die Leistungsangabe der Tourenmaschine ist sehr zurückhaltend.

R 32, 1923 – 26
494 cm³ sv 6,25 kW (8,5 PS)

Im unveränderten Fahrgestell der R 32 mit Blattfeder-Vorderradschwinge, Trommelbremse vorn und Keilklotzbremse hinten, sitzt nun ein neuer Sportmotor. Er weist hängende Ventile in den verkapselten Aluminiumzylinderköpfen sowie Stahlzylinder auf.

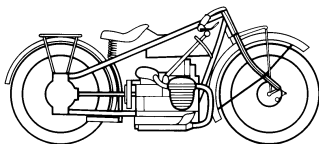
R 37, 1925 – 26
494 cm³ ohv 12 kW (16 PS)

Die erste BMW Einzylindermaschine ist als Sportmodell konzipiert: Verkürztes Fahrgestell, eingepresste Zylinderlaufbuchse im Gehäuseoberteil, Zylinderkopf der R 37 und erstmals eine Außenbackenbremse am Kardanflansch anstelle der Klotzbremse.

R 39, 1925 – 27
247 cm³ ohv 5 kW (6,5 PS)

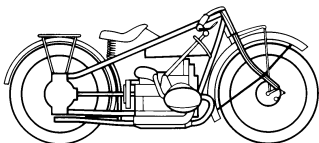
1926 – 1928

R 42



1927 – 1928

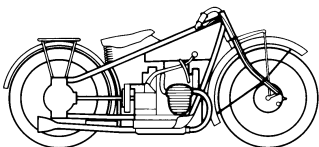
R 47



1928 – 1929

R 52

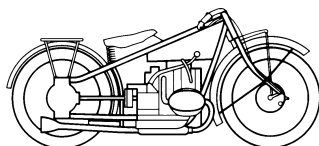
R 62



1928 – 1930

R 57

R 63



Neuer Rahmen mit geraden Frontrohren und gebogener Sattelstütze, leistungsstärkerer Motor mit querverrippten sv-Zylindern und abnehmbaren Alu-Zylinderdeckeln, neues Kegelradgehäuse mit Ölschmierung und Seitenwagenanschluss, Kardanbremse.

R 42, 1926 – 28
494 cm³ sv 9 kW (12 PS)

Das Sportmodell mit ohv-Motor bekommt ebenfalls das geänderte Fahrgestell. Verwendet werden nun Grauguß-Zylinder, ein Zweischieber-Vergaser ersetzt die komplizierte Dreischieber-Konstruktion.

R 47, 1927 – 28
494 cm³ ohv
13 kW (18 PS)

Neue Zylinderdimensionen für den 500er-sv-Motor erlauben die Ableitung einer zusätzlichen 750er-Version. Neu sind auch das verstärkte Getriebe, die vergrößerte Bremstrommel im Vorderrad und spiralverzahnte Kegelräder am Hinterradantrieb.

R 52, 1928 – 29
487 cm³ sv
9 kW (12 PS)

R 62, 1928 – 29
745 cm³ sv
13 kW (18 PS)

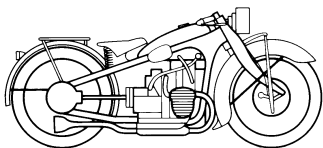
Für das Halblitermodell wird der unveränderte R 47-Motor übernommen, der mit vergrößerter Zylinderbohrung nun auch als kurzhubige 750er-Version zur Verfügung steht und sich ebenfalls gut zur Leistungssteigerung für den Renneinsatz eignet.

R 57, 1928 – 30
494 cm³ ohv
13 kW (8 PS)

R 63, 1928 – 29
735 cm³ ohv
18 kW (24 PS)

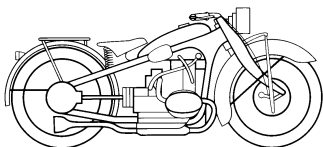
1929 – 1934

R 11



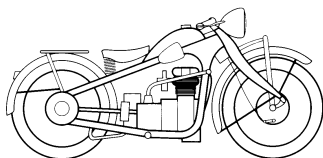
1929 – 1934

R 16



1931 – 1936

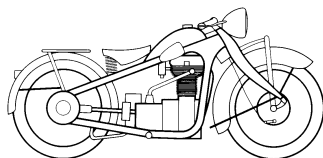
R 2



1932 – 1937

R 4

R 3



Pressstahlprofile für Rahmen und Gabelholme ersetzen die bisherigen gemufften und verlöteten Rohre. Die stetige Weiterentwicklung der Motoren bringt für die fünfte Serie 1934 eine kettengetriebene (vorher Zahnräder) Nockenwelle sowie zwei Vergaser.

R 11, 1929 – 34
745 cm³ sv 13/15 kW (18/20 PS)

Im neuen Fahrgestell gibt es wieder einen ohv-Sportmotor, der bereits für die dritte Serie 1932 mit zwei Vergasern ausgestattet wird. 1933 erhalten beide Aggregate käfiggeführte Rollen-Pleuellager und verstärkte Hinterachsgetriebe.

R 16, 1929 – 34
735 cm³ ohv 18/24 kW (25/33 PS)

Neuer Einzylinder-Motor für die führerscheinfreie 200 cm³-Klasse in einer leichteren Version des Pressstahlrahmens. Erstmals gibt es am Hinterrad eine Trommelbremse, 1933 wird der Zylinderkopf gekapselt und 1934 die Leistung um zwei PS erhöht.

R 2, 1931 – 36
198 cm³ ohv 4/6 kW (6/8 PS)

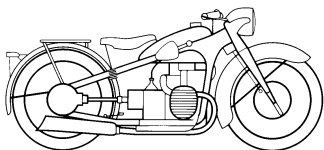
Hubraumstärkere Einzylinderversionen im verstärkten R 2-Fahrgestell, gedacht als Behörden- und Geländesportmodelle. Der nach rechts versetzte Kurbeltrieb ermöglicht geradlinigen Kraftfluss zum Hinterrad, ab 1933 erstes BMW Viergang-Getriebe.

R 4, 1932 – 37
398 cm³ ohv
9/10 kW (12/14 PS)

R 3, 1936
305 cm³ ohv
8 kW (11 PS)

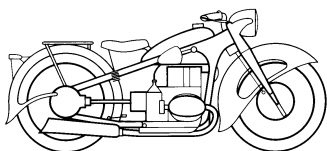
1935 – 1942

R 12



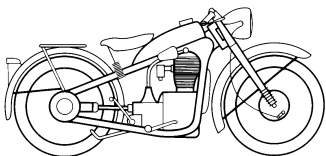
1935 – 1937

R 17



1937 – 1940

R 35



Mit der R 12 führt BMW die erste hydraulisch gedämpfte Teleskop-Vorderradgabel im Motorradbau ein. Diese bringt gegenüber der bisherigen Blattfeder-Schwinge eine erhebliche Verbesserung im Komfort und in den Fahreigenschaften. Im unveränderten Pressstahlrahmen sitzt der von der R 11 her bekannte Seitenventil-Motor, der nun wahlweise mit einem SUM- oder zwei Amal-Vergasern geliefert wird. Neu für die Boxer-Modelle sind das Viergang-Getriebe und die Trommelbremse im Hinterrad anstelle der bisherigen Kardanbremse.

R 12, 1935 – 42
745 cm³ sv 13/15 kW (18/20 PS)

Auch weiterhin gibt es parallel zur Tourenmaschine ein exklusives Sportmodell mit dem leistungsstarken ohv-Motor. Die R 17 ist das teuerste deutsche Motorrad ihrer Zeit, aber zugleich auch das schnellste Serienmodell einheimischer Produktion.

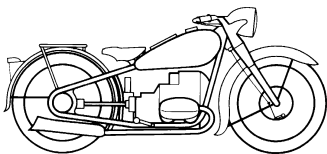
R 17, 1935 – 37
735 cm³ ohv 24 kW (33 PS)

Das Nachfolgemodell der R 4 behält weiterhin den Pressstahlrahmen bei, das Vorderrad läuft jedoch nun in einer ungedämpften Teleskopgabel. Die Mehrzahl wird an Behörden als Ausbildungs- und Kuriermaschine geliefert.

R 35, 1937 – 40
342 cm³ ohv 10 kW (14 PS)

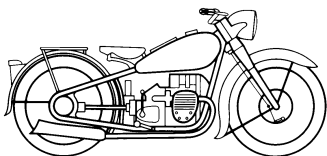
1936 – 1937

R 5



1937

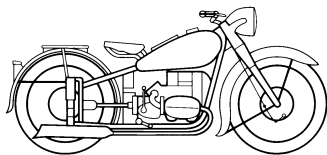
R 6



1938 – 1941

R 51

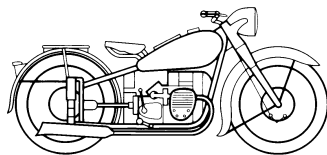
R 66



1938 – 1941

R 61

R 71



Komplette Neukonstruktion von Rudolf Schleicher: Motor mit Tunnelgehäuse, zwei Nockenwellen, Fußschaltung am Getriebe, Rohrrahmen aus nahtlos konisch gezogenen Ovalrohren, verstellbare Dämpfung an der Teleskopgabel, Fußrasten statt Fußbretter.

R 5, 1936 – 37
494 cm³ ohv 18 kW (24 PS)

Der schnellen Halbliter-Sportmaschine R 5, dem modernsten Motorrad seiner Zeit, wird noch eine Seitenwagenmaschine mit neuentwickeltem sv-Motor zur Seite gestellt, der mit einer zentralen Nockenwelle auskommt.

R 6, 1937
597 cm³ sv 13 kW (18 PS)

Nur zwei Jahre nach seiner Einführung erfährt der neue Rohrrahmen durch den Anbau einer Geradweg-Hinterradfederung eine entscheidende Verbesserung. Das neue Topmodell R 66 erhält einen vom R 6-Aggregat abgeleiteten ohv-Sportmotor.

R 51, 1938 – 40 **R 66, 1938 – 41**
494 cm³ ohv 18 kW (24 PS) **597 cm³ ohv 22 kW (30 PS)**

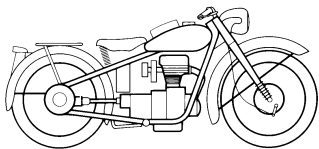
Auch das Touren- und Seitenwagen-Modell mit seitengesteuertem 600er-Motor bekommt die Hinterradfederung. Eine Hubraumerweiterung auf 745 cm³ führt zu einem neuen, stärkeren Nachfolgemodell für die bewährte R 12.

R 61, 1938 – 41 **R 71, 1938 – 41**
597 cm³ sv 13 kW (18 PS) **745 cm³ sv 16 kW (22 PS)**

1937 - 1940

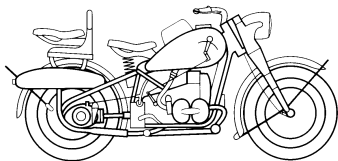
R 20

R 23



1941 - 1944

R 75



Die Neuausgabe der 200er BMW erscheint mit einem geschraubten Rohrrahmen, einfacher Teleskopgabel und komplett überarbeitetem Motor. Als 1938 die führerscheinfreie 200er Klasse ausläuft, wird der Hubraum der kleinsten BMW auf 247 cm³ erhöht.

R 20, 1937 – 38

192 cm³ ohv 6 kW (8 PS)

R 23, 1938 – 40

247 cm³ ohv 7 kW (10 PS)

Konzipiert als geländegängiges Gespann für den Militäreinsatz mit neuentwickeltem ohv-Motor, Getriebe mit Gelände-Untersetzung und Rückwärtsgang, Antrieb für das Seitenwagenrad mit Differentialsperre, geschraubter Rohrrahmen, Öldruck-Bremse hinten.

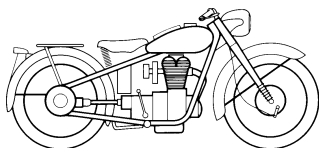
R 75, 1941 – 44

745 cm³

ohv 19 kW (26 PS)

1948 – 1950

R 24

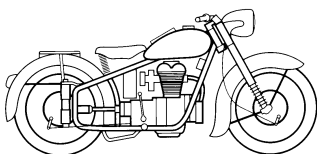


1950 – 1956

R 25

R 25/2

R 25/3



Der Neubeginn: Nachkriegsmaschinen.

Die Demontage der Flugmotorenwerke in München und der Fahrzeug-Produktionsanlagen in Eisenach scheint für BMW nach dem Krieg das Ende zu bedeuten. Reparaturarbeiten und die Herstellung verschiedenster Geräte halten das Unternehmen über Wasser, bis Ende 1948 die Motorrad-Herstellung wieder anlaufen kann. Im Fahrgestell der früheren R 23 sitzt nun ein modernisierter Einzylinder-Motor, ausgestattet mit fliehkraft geregelter Zündverstellung und auf separaten Ständerhülsen montierten Kipphebel-Lagerböcken. Ebenfalls neu ist das Viergang-Getriebe mit Ratschen-Fußschaltung und ein Bing- anstelle des Amal-Vergasers.

R 24, 1948 – 50
247 cm³ ohv 9 kW (12 PS)

Ab 1950 gibt es einen geschweißten Rohrrahmen mit Hinterradfederung und einen leicht modifizierten Motor für die 250er. Die R 25/2 unterscheidet sich nur in Details, erst die R 25/3 wartet mit grundlegenden Neuerungen auf. Zur Leistungssteigerung wird ein in seiner Länge berechnetes Ansaugsystem eingeführt. Mit Vollnabenbremsen, 18-Zoll-Rädern und einer hydraulisch gedämpften Teleskopgabel kommt die R 25/3 auf die Rekordzahl von 47.700 produzierten Einheiten, die erst in den 90er Jahren von der F 650 und der R 1100 RT übertroffen wird.

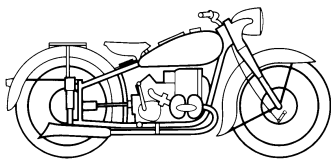
R 25, 1950 – 51
247 cm³ ohv 9 kW (12 PS)

R 25/2, 1951 – 54
247 cm³ ohv 9 kW (12 PS)

R25/3, 1953 – 56
247 cm³
ohv 10 kW (13 PS)

1950 – 1951

R 51/2



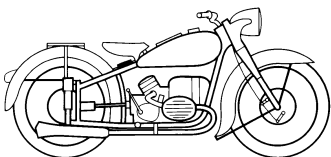
1951 – 1956

R 51/3

R 67

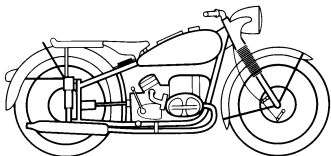
R 67/2

R 67/3



1952 – 1954

R 68



Neuaufgabe der Vorkriegs-R 51 mit neuen, geteilten Ventildeckeln und Schraubenfedern (vorher Haarnadel-Ventilfedern), schräggestellten Bing-Vergasern, verbesserter Teleskopgabel und größerem Vorderrad-Schutzblech.

R 51/2, 1950 – 51
494 cm³ ohv 18 kW (24 PS)

Im bekannten Fahrgestell gibt es nun neue Motoren mit zentraler Nockenwelle, die auch den Magnetzündler antreibt. Die Lichtmaschine sitzt vorne auf dem Kurbelwellenstumpf. 1952 gibt es eine Duplex-Bremse im Vorderrad, 1954 Vollnaben-Bremsen.

R 51/3, 1951 – 54 **R 67, 1951**
494 cm³ ohv 18 kW (24 PS) **594 cm³ ohv 19 kW (26 PS)**

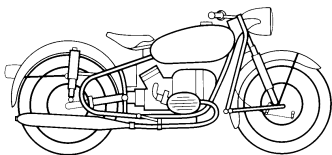
R 67/2, 1952 – 54 **R 67/3, 1955 – 56**
594 cm³ ohv 21 kW (28 PS) **594 cm³ ohv 21 kW (28 PS)**

Äußerlich nur an den Ventildeckeln und schmalen Schutzblechen zu unterscheiden, wartet die neue Sportmaschine mit größeren Ventilen und Vergasern, anderer Nockenwelle, höherem Verdichtungsverhältnis und nadelgelagerten Kipphebeln auf. Die erzielten 35 PS verhelfen der R 68 zu einer Spitzengeschwindigkeit von 160 km/h, womit sie als schnellste deutsche Serienmaschine zu den wenigen „100 Meilen-Rennern“ der fünfziger Jahre zählt und entsprechend begehrt war.

R 68, 1952 – 54
594 cm³
ohv 26 kW (35 PS)

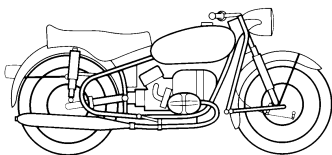
1955 – 1969

R 50
R 50/2
R 60
R 60/2



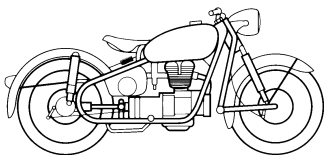
1955 – 1969

R 69
R 50 S
R 69 S



1956 – 1966

R 26
R 27



Neue Modellgeneration mit Vollschwinger-Fahrwerk, das Hinterrad läuft in einer Langarmschwinge mit Federbeinen, das Vorderrad in einer Schwingen nach Bauart Earles, ebenfalls mit Federbeinen. Es werden 18-Zoll-Räder verwendet. Die Motoren unterliegen einer stetigen Modellpflege, und es gibt erstmals eine Tellerfeder-Kupplung sowie ein Dreiwellen-Viergang-Getriebe mit Ruckdämpfer.

R 50, 1955 – 60 **R 50/2, 1960 – 69**
494cm³ ohv 19 kW (26 PS) **494 cm³ ohv 19 kW (26 PS)**

R 60, 1956 – 60 **R 60/2, 1960 – 69**
594 cm³ ohv 21 kW (28 PS) **594 cm³ ohv 22 kW (30 PS)**

Der zunächst im neuen Fahrgestell verwendete Motor aus der R 68 wird 1960 von einem erheblich leistungsgesteigerten Aggregat abgelöst. Beide Modelle haben Lenkungsdämpfer, am 600er-Motor verwendet man ab 1962 einen Schwingungsdämpfer auf der Kurbelwelle.

R 69, 1955 – 60 **R 69 S, 1960 – 69**
595 cm³ ohv 26 kW (35 PS) **594cm³ ohv 31 kW (42 PS)**

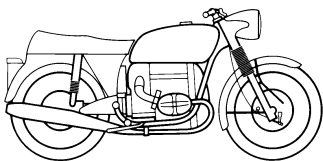
R 50 S, 1960 – 62
494 cm³ ohv 26 kW (35 PS)

In einem leichteren Vollschwinger-Fahrwerk wird der Einzylindermotor mit neuem Zylinderkopf verwendet. Bei der R 27 hat man den Unterbrecher auf die Nockenwelle montiert und den Motor vollkommen in Gummiblöcken gelagert.

R26, 1956 – 60 **R 27, 1960 – 66**
247 cm³ ohv 11 kW (15 PS) **247 cm³ ohv 13 kW (18 PS)**

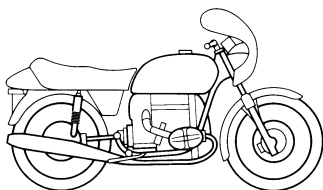
1969 – 1973

R 50/5
R 60/5
R 75/5



1973 – 1984

R 90 S
R 100 S
R 100 CS



Mit dem Comeback des Motorrads hat BMW eine grundlegende Neukonstruktion der Boxermodelle parat: Leichter Doppelschleifen-Rohrrahmen mit Hinterradschwinge und Teleskopgabel vorne, Pleuel- Pleuel gleitgelagert, Drehstromgenerator, Batteriezündung, elektrischer Anlasser, Unterdruck-Drosselklappen-Vergaser.

R 50/5, 1969 – 73

496 cm³ ohv 24 kW (32 PS)

R 60/5, 1969 – 73

599 cm³ ohv 29 kW (40 PS)

R 75/5, 1969 – 73

745 cm³ ohv 37 kW (50 PS)

Erstes BMW Modell über 750 cm³, Hochleistungsmotor mit Dell'Orto-Schiebervergaser. Serienmäßig mit Fünfgang-Getriebe, Doppelscheibenbremse am Vorderrad und Cockpitverkleidung ausgestattet. Ab 1976 mit 1000er-Motor.

R 90 S, 1973 – 76

898 cm³ ohv 49 kW (67 PS)

R 100 S, 1976 – 78

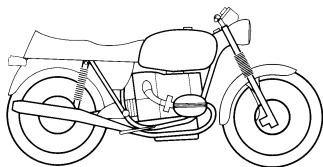
980 cm³ ohv 51 kW (70 PS)

R 100 CS, 1980 – 84

980 cm³ ohv 51 kW (70 PS)

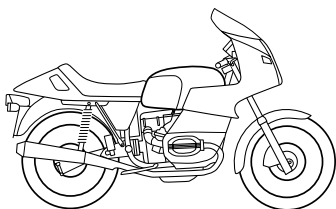
1973 – 1984

R 60/6
R 60/7
R 75/6
R 75/7
R 80/7
R 90/6
R 100/7
R 100 T
R 100



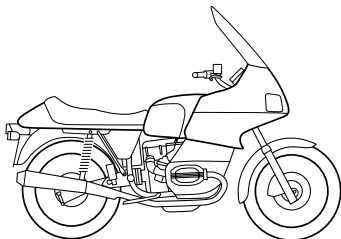
1976 – 1984

R 100 RS



1978 – 1984

R 100 RT



Weitere Entwicklungsstufen der Boxer-Modelle:
1973 Scheibenbremsen, Fünfgang-Getriebe und
900er-Motor, 1976 neue Ventildeckel und 1000er-
Motor.

R 60/6, 1973 – 76 **R 60/7, 1976 – 80**
599 cm³ ohv 29 kW (40 PS) 599 cm³ ohv 29 kW (40 PS)

R 75/6, 1973 – 76 **R 75/7, 1976 – 77**
745 cm³ ohv 37 kW (50 PS) 745 cm³ ohv 37 kW (50 PS)

R 80/7, 1977 – 84 **R 90/6, 1973 – 76**
797 cm³ ohv 37 kW (50 PS) 898 cm³ ohv 44 kW (60 PS)

R 100/7, 1976 – 78 **R 100 T, 1978 – 80**
980 cm³ ohv 44 kW (60 PS) 980 cm³ ohv 48 kW (65 PS)

R 100, 1980 – 84
980 cm³
ohv 49 kW (67 PS)

Erstes Serienmotorrad der Welt mit serienmäßiger
Vollverkleidung zum Wind- und Wetterschutz, 1977
mit Guss Speichenrädern, 1978 Scheibenbremse
am Hinterrad, 1981 beschichtete Galnikal-Zylinder-
laufbuchsen.

R 100 RS, 1976 – 84
980 cm³
ohv 51 kW (70 PS)

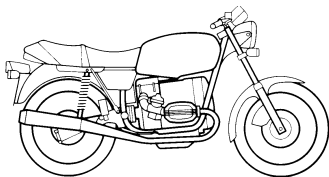
Durch ein geändertes Verkleidungsoberteil entsteht
aus der sportlichen RS ein Langstrecken-Touren-
motorrad mit hoher Windschutzscheibe und breitem
Lenker für eine aufrechte Sitzposition des Fahrers.
Nivomat-Federbeine am Hinterrad.

R 100 RT, 1978 – 84
980 cm³
ohv 51 kW (70 PS)

1978 – 1985

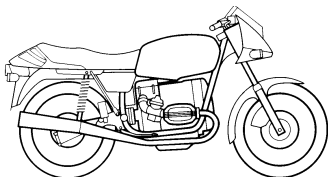
R 45

R 65



1981 – 1985

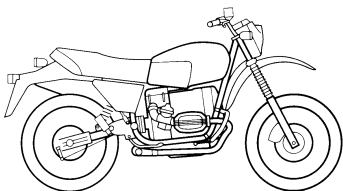
R 65 LS



1980 – 1990

R 80 G/S

R 65 GS



1996

R 80 G/S Basic

Neu konzipierte Modelle für die 500er und 600er Klasse mit leichteren Fahrgestellen und kurzhubigen Motoren. Für die Versicherungseinstufung in Deutschland wird die R 45 im Inland auch mit 27 PS geliefert, die R 65 bekommt 1980 mehr Leistung.

R 45, 1978 – 85
473 cm³ ohv
20/26 kW (27/35 PS)

R 65, 1978 – 85
649 cm³ ohv
33/37 kW (45/50 PS)

Eine Design-Variante mit kleiner Lampenverkleidung und neuen Leichtmetall-Rädern.

R 65 LS, 1981 – 85
649 cm³ ohv 37 kW (50 PS)

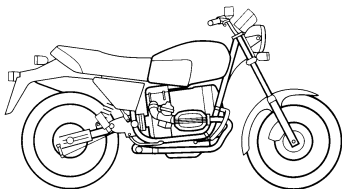
Nach erfolgreich bestrittenen Geländewettbewerben kommt 1980 die erste Serienversion einer BMW Enduromaschine auf den Markt. Sie ist nicht nur das hubraumstärkste Modell dieser Gattung, sondern hat auch als erstes Motorrad der Welt eine Einarmschwinge mit einem Federbein für die Hinterradführung aufzuweisen. Zum Abschied der alten Boxermodelle wird 1996 als Sondermodell die R 80 G/S Basic in klassischer G/S-Optik, jedoch mit modernem Paralever-Fahrwerk, aufgelegt.

R 80 G/S, 1980 – 87
797 cm³ ohv 37 kW (50 PS)

R 65 GS, 1988 – 90
649 cm³ ohv 20 kW (27 PS)

1982 – 1984

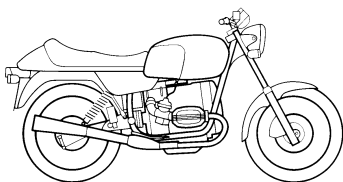
R 80 ST



1984 – 1994

R 80

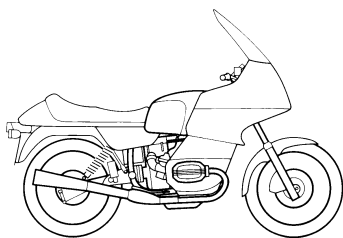
R 65



1984 – 1996

R 80 RT

R 100 RT



Die Straßenversion des BMW Enduro-Modells R 80 G/S wartet ebenfalls mit dem kurzen Radstand und der einarmigen Hinterradschwinge auf. Straßenbereifung, ein kleineres Vorderrad und eine verchromte 2-in-1-Auspuffanlage sind die Unterschiede.

R 80 ST, 1982 – 84
797 cm³ ohv 37 kW (50 PS)

Als eigenständiges Straßenmodell mit Einarmschwinge begründet die neue R 80 die weiterentwickelte BMW Boxer-Modellreihe. Als Ablösung der kleinen Boxer steht die neue R 65 speziell für den Inlandsmarkt mit einem 27 PS-Motor zur Verfügung.

R 80, 1984 – 95
797 cm³ ohv
37 kW (50 PS)

R 65, 1985 – 93
649 cm³
35/20 kW (48/27 PS)

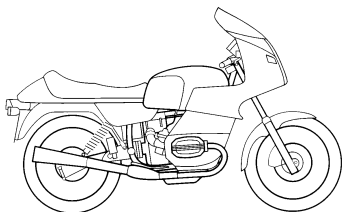
Die vollverkleidete Reisemaschine wird ebenfalls wieder neu aufgelegt, indem man die neue R 80 mit der bekannten Verkleidung ausstattet. 1987 kommt dann auch eine neue 1000er-Variante ins Programm, die sich optisch kaum unterscheidet.

R 80 RT, 1984 – 95
797 cm³ ohv 37 kW (50 PS)

R 100 RT, 1987 – 96
980 cm³ ohv 44 kW (60 PS)

1986 – 1992

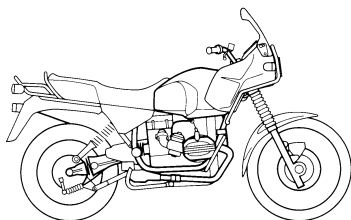
R 100 RS



1987 – 1996

R 100 GS

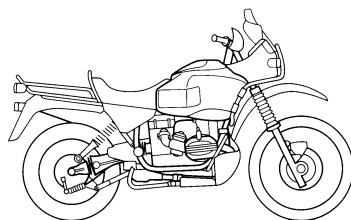
R 80 GS



1990 – 1995

R 100 GS

Paris-Dakar



Auf vielfachen Wunsch, vor allem aus Exportländern wie Japan, gibt es ab 1986 auch wieder 1000er-Boxermotoren von BMW im Fahrgestell der neuen R 80. Zunächst nur als Sonderserie gedacht, ist die RS wieder regulär erhältlich.

R 100 RS, 1986 – 92
980 cm³ ohv 44 kW (60 PS)

Als neues Topmodell der BMW Boxer-Reihe wartet die Enduro R 100 GS mit einem verbesserten Fahrgestell und dem leistungsstarken 980 cm³-Motor auf, der durch größere Vergaser und eine neue Auspuffanlage noch mehr Drehmoment erzielt. Das Hinterrad ist erstmals an einer Paralever-Doppelgelenkschwinge aufgehängt, einem BMW Patent, das das Aufstellmoment des Kardanantriebs ausschaltet. Im gleichen Fahrgestell ist auch ein 800er-Modell und die Paris-Dakar-Version mit großem Tank und Reiseausstattung lieferbar.

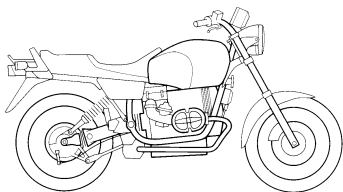
R 100 GS, 1987 – 96 **R 80 GS 1987 – 96**
980 cm³ ohv 44 kW (60 PS) **797 cm³ ohv 37 kW (50 PS)**

Ab dem Modelljahr 1991 tragen die R 80 GS und R 100 GS die gleiche Verkleidung wie die Version Paris-Dakar.

1992 – 1995

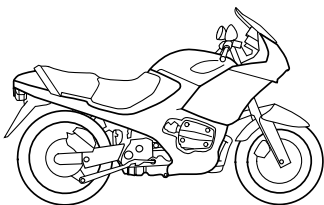
R 100 R

R 80 R



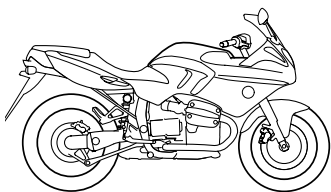
1993 – 2001

R 1100 RS



2001 –

R 1150 RS



Straßenversion der GS-Enduro-Modelle in klassischem Erscheinungsbild. Seit Herbst 1990 sind alle R-Modelle auf Wunsch mit der Abgasnachverbrennungstechnik SLS (Sekundär-Luft-System) erhältlich.

R 100 R, 1992 – 95 **R 80 R, 1992 – 95**
980 cm³ ohv 44 kW (60 PS) **798 cm³ ohv 37 kW (50 PS)**

Das erste Modell der neuen BMW Vierventil-Boxergeneration: die R 1100 RS. Wie kaum ein anderes Motorrad auf der Welt vereint dieser Sport-Tourer Charakter, Tradition und modernste Technik. Eine Besonderheit ist das Ergonomie-Paket, das eine individuelle Anpassung des Motorrads an den Fahrer erlaubt: Verkleidungsscheibe und Lenker sind variabel, die zweigeteilte Sitzbank ist für den Fahrer höhenverstellbar.

R 1100 RS, 1993 – 01
1085 cm³ hc 66 kW (90 PS)

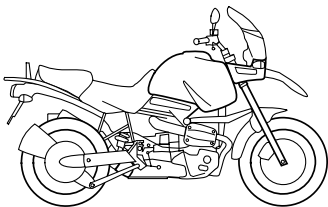
Die R 1150 RS löst die R 1100 RS ab: Der Sport-Tourer ist dynamischer, komfortabler und agiler geworden. Auf Wunsch gibt es das BMW Integral ABS in der Teilintegralversion.

R 1150 RS, 2001 –
1130 cm³
hc 70 kW (95 PS)

1993 – 2000

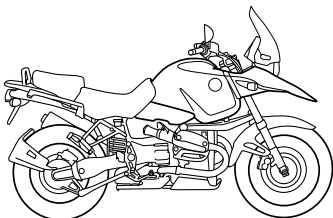
R 1100 GS

R 850 GS



1999 – 2003

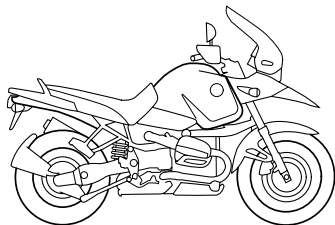
R 1150 GS



2002 –

R 1150 GS

Adventure



Die Enduro vereint die Tugenden der GS-Modelle mit der Technologie der neuen Boxergeneration. Ihr Motor ist jedoch weniger auf Höchstleistung, sondern mehr auf Durchzugskraft ausgelegt. So ist die R 1100 GS die Enduro mit dem größten Hubraum und Drehmoment.

R 850 GS, 1999 – 00 **R 1100 GS 1993 – 99**
848 cm³ hc 51 kW (70 PS), **1085 cm³ hc 59 kW (80 PS)**
wahlweise 25 kW (34 PS)

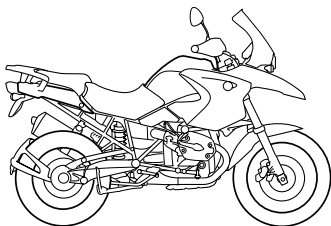
Die Erfolgsgeschichte der GS-Modelle geht weiter: Fast zwanzig Jahre nach der Einführung der R 80 G/S kommt die R 1150 GS als Nachfolgerin der R 1100 GS auf den Markt. Neben dem Motor wurde auch das Getriebe, das Fahrwerk und die Frontpartie überarbeitet.

R 1150 GS, 1999 – 03
1130 cm³
hc 63 kW (85 PS)

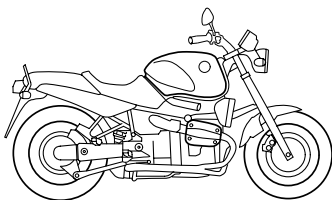
Das Reise-Enduro Segment bekommt Zuwachs: mit der R 1150 GS Adventure ist ein Globetrotter-Bike für Motorradfahrer entstanden, deren Träume auch die abgelegenen Flecken dieser Welt sind. Durch ein spezielles Angebot an Sonderausstattung und Sonderzubehör erfüllt dieses Modell noch höhere Ansprüche an Gelände- und Fernreisetauglichkeit.

R 1150 GS Adventure, 2002 –
1130 cm³
hc 63 kW (85 PS)

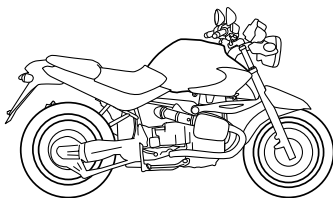
2004 –
R 1200 GS



1994 – 2001
R 1100 R
R 850 R



2001 –
R 1150 R



Mit der BMW R 1200 GS erfüllen sich die lang gehegten Wunschträume von der idealen Reiseenduro: souverän, leistungsstark und komfortabel selbst für die längste Tour, handlich und agil für maximalen Fahrspaß auf winkelligen Land- und Bergstraßen. Dazu ein in dieser Klasse konkurrenzlos niedriges Gewicht von 225 kg fahrfertig, gepaart mit hervorragenden Fahrwerks- und Federungseigenschaften, damit Ausritte auch in anspruchsvolles Gelände zum Vergnügen werden. Die R 1200 GS bietet eine bisher unerreicht harmonische Synthese aus Off-road- und Onroad-Eigenschaften. Bildete bereits das Vorgängermodell, die beispiellos erfolgreiche R 1150 GS, über Jahre den Maßstab in ihrem Segment, so führt die R 1200 GS in eine neue Dimension. Sie übertrifft die bis heute anerkannt guten Eigenschaften ihrer Vorgängerin nochmals in allen wichtigen Kriterien.

R 1200 GS 2004 –
1170 cm³ hc 74 kW (100 PS),
in Deutschland wahlweise mit 72 kW (98 PS)

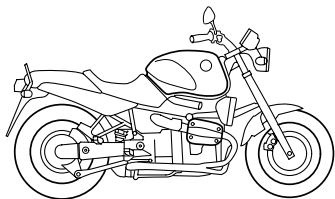
Die Roadster-Modelle verkörpern das klassische, unverkleidete Basismotorrad. Sie sind gewissermaßen die Straßenversion des Enduro-Modells R 1100 GS.

R 850 R 1995 – 00	R 1100 R, 1994 – 01
848 cm³ hc 51 kW (70 PS),	1085 cm³
wahlweise 25 kW (34 PS)	hc 59 kW (80 PS)

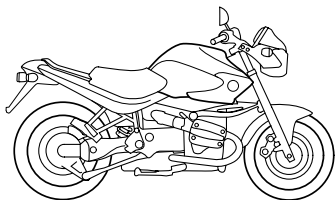
Die Nachfolgerin der R 1100 R besticht durch ein neues Design, bei dem die Ölkühler in die seitliche Tankverkleidung integriert sind. Das Roadster-Modell hat einen stärkeren Motor, ein Sechsganggetriebe und die EVO-Vorderradbremse. Auf Wunsch ist das BMW Integral ABS in der Teilintegralversion erhältlich.

R 1150 R 2001 –
1130 cm³
hc 63 kW (85 PS)

2002 –
R 850 R
R 850 R
Comfort



2003 –
R 1150 R
Rockster
R 1150 R
Rockster
Edition 80



Die R 850 R ist die kleine Schwester der R 1150 R. Sie gleicht technisch der R 1150 R, ist aber mit dem 850 cm³ Motor ausgerüstet, der 52 kW (70 PS) leistet. Eine Version mit 25 kW (34 PS) ist ebenfalls erhältlich.

Für das Modelljahr 2004 wurde ein Sondermodell der R 850 R aufgelegt, das das Design der R 850 R des Modelljahres 2002 zum Teil übernimmt. Mit diesem Sondermodell reagierte BMW Motorrad auf Kundenwünsche, insbesondere aus dem italienischen Markt. Der Motor und das Getriebe der Maschine sind von der R 850 R Modelljahr 2004 übernommen, der Ölkühler sowie die Ölkühlerleitungen stammen vom Vorgängermodell aus dem Modelljahr 2002. Auch der Tank und die Sitzbank kamen von diesem Modell.

R 850 R

2002 –

**848 cm³ hc 51 kW (70 PS),
wahlweise 25 kW (34 PS)**

R 850 R Comfort

2003 –

**848 cm³
hc 53 kW (70 PS)**

Mit ihrem betont offensiv-sportlichen Design soll dieses Motorrad vor allem jüngere und extrovertierte Motorradfahrer ansprechen. Als noch sportlichere Schwester der R 1150 R ergänzt sie das Modellangebot von BMW Motorrad im Segment der sogenannten „naked bikes“. Antrieb und Fahrwerk sind aus dem Serienbaukasten der BMW Boxer-Baureihe entnommen.

Zum 80-jährigen Geburtstag gibt es ein Sondermodell auf Basis der Rockster mit dem Namen R 1150 R Rockster Edition 80. Das Motorrad mit einer speziellen Lackierung ist auf eine Stückzahl von 2003 Einheiten limitiert.

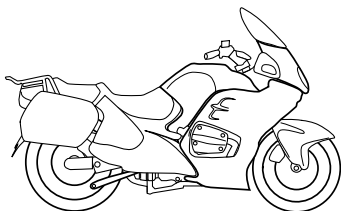
R 1150 R Rockster, 2003 –

1130 cm³

hc 63 kW (85 PS)

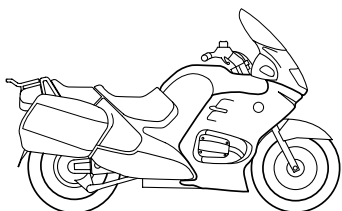
1995 – 2001

R 1100 RT



2001 –

R 1150 RT



Die R 1100 RT, das Tourer-Modell der neuen BMW Boxergeneration, knüpft an die Tourer-Tradition von BMW an. Mit der R 100 RT hatte BMW 1978 das erste Großserienmodell mit einer im Windkanal entwickelten Vollverkleidung eingeführt und damit das Tourer-Segment neu definiert. Die R 1100 RT besitzt eine elektrisch verstellbare Windschutzscheibe, eine zuschaltbare Warmluftführung für die Lenkergriffe und eine höhenverstellbare Sitzbank. Zu ihrer umfangreichen Serienausstattung gehören u.a. eine Gepäckbrücke, Tourenkoffer und ABS.

R 1100 RT, 1995 – 01
1085 cm³
hc 66 kW (90 PS)

Die Nachfolgerin der R 1100 RT hat mehr Hubraum, Leistung und Drehmoment, ein neues Gesicht mit neuem Scheinwerfer und modifizierter Verkleidung sowie das BMW Integral ABS in der Vollintegralversion.

R 1150 RT, 2001 –
1130 cm³
hc 70 kW (95 PS)

1997 –

R 1200 C Classic

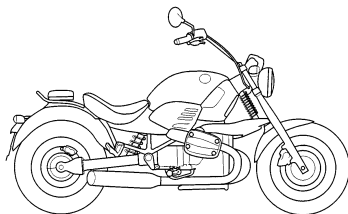
R 850 C Classic

R 1200 C

Avantgarde

R 850 C

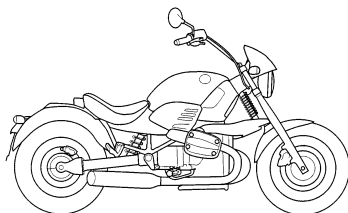
Avantgarde



2000 –

R 1200 C

Independent



Mit der R 1200 C betritt BMW zum ersten Mal das Feld der Cruiser-Motorräder, das in den 90er Jahren mit weltweit über 30 Prozent Anteil zum größten Marktsegment gewachsen ist. Nicht nur der Boxermotor, sondern auch das Design der R 1200 C sorgen für eine völlig eigenständige Interpretation zum Thema Cruiser.

1999 wird das Cruiserprogramm erweitert: Nach unten hin ergänzt eine 850er-Version das Programm. Ferner erscheinen die R 1200 C Avantgarde und die R 850 C Avantgarde. Graphitan, eine von BMW neu entwickelte Farbe, kommt auf vielen Teilen anstelle von Chrom zum Einsatz und gibt dem Cruiser ein avantgardistisches Äußeres. 2000 folgt die R 1200 C Independent: Aluminiumräder, viel Chrom, Einzelsitz, Speedsterscheibe sowie extravagante Zweifarbenlackierungen zeichnen dieses Motorrad für die Sinne aus.

R 1200 C Classic

1997 –

1170 cm³ hc 45 kW (61 PS)

R 850 C Classic

1998 – 01

848 cm³ hc 37 kW (50 PS),
wahlweise 25 kW (34 PS)

R 1200 C Avantgarde

1999 – 03

1170 cm³ hc 45 kW (61 PS)

R 850 C Avantgarde

1999 – 01

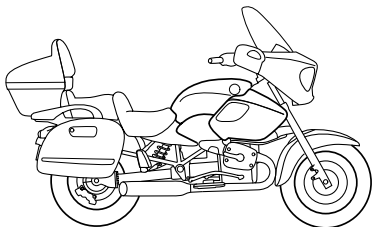
848 cm³ hc 37 kW (50 PS),
wahlweise 25 kW (34 PS)

R 1200 C Independent

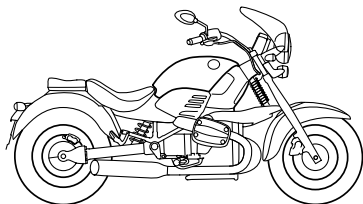
2000 –

1170 cm³ hc 45 kW (61 PS)

2002 –
R 1200 CL



2003 –
R 1200 C
Montauk



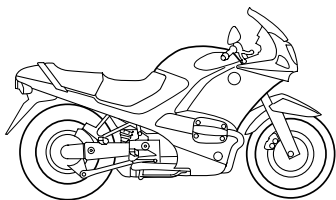
Im Sommer kommt der Luxus-Cruiser zu genussvollen Touren auf den Markt. Grundgedanke war es, Elemente von Tourenmotorrädern auf einen Cruiser zu übertragen und ein Motorrad zu entwickeln, das Eigenschaften aus beiden Fahrzeuggattungen aufweist. So entstand ein eigenständiges Modell, bei dem in Komfort und Ausstattung keine Wünsche offen bleiben.

R 1200 CL, 2002 –
1170 cm³
hc 45 kW (61 PS)

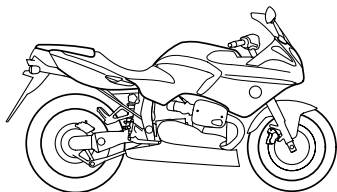
Als weiteres eigenständiges Modell kam im Herbst 2003 die R 1200 C Montauk auf den Markt, ein puristischer Cruiser im klassischem Design, mit innovativer Technik und souveränem Fahrverhalten. Die R 1200 C Montauk ergänzt das Programm zwischen dem Luxuscruiser R 1200 CL und den Basis-Cruisern. Es ist ein unverkleidetes Motorrad, nur mit einem Windschild versehen und mit maskulinem Erscheinungsbild. Geprägt wird es von der Vorderfront mit übereinander angeordnetem Doppelscheinwerfer und dem verbreiterten Telever, der von der R 1200 CL übernommen wurde.

R 1200 C Montauk, 2003 –
1170 cm³
hc 45 kW (61 PS)

1998 –
R 1100 S



2002 –
R 1100 S
BoxerCup Replika



Der sportlichste Boxer im BMW Motorradprogramm: Die R 1100 S mit dem bis dahin stärksten Boxer-motor. Der sportliche Charakter des Sporttourers wird durch ein Sechsgang-Getriebe unterstrichen. Seit Frühjahr 2001 gibt es als Sonderausstattung BMW Integral ABS in der Teilintegralversion für die R 1100 S.

**R 1100 S, 1998 –
1085 cm³
hc 72 kW (98 PS)**

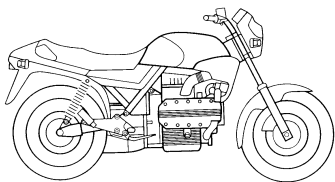
Auf der Rennstrecke lassen die R 1100 S Rennmaschinen beim internationalen BMW Motorrad Boxer-Cup die Herzen der Zweizylinder-Fans höher schlagen. Seit Ende 2002 gibt es einen Ableger dieser Rennmaschine auch für die Straße, die R 1100 S BoxerCup Replika. Sie fand so großen Zuspruch bei den sportlichen Boxer-Liebhabern, dass die Produktion bereits im Spätsommer diesen Jahres praktisch ausverkauft war.

Für die Saison 2004 wurde die Neuauflage der Replika beschlossen. Eine Dreifarben-Lackierung mit einem komplett neuen Design, das auch die Rennmaschinen des Jahrgangs 2004 tragen, Doppelzündung und eine noch größere technische Nähe zu den bei den Rennen eingesetzten Motorrädern sind die Hauptmerkmale dieses sportlichsten aller Boxer.

**R 1100 S BoxerCup Replika, 2002 –
1085 cm³
hc 72 kW (98 PS)**

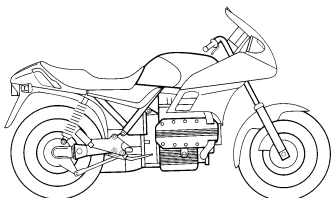
1983 – 1989

K 100,
Basismodell



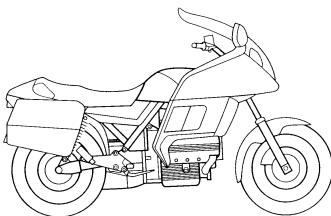
1983 – 1992

K 100 RS



1984 – 1991

K 100 RT
K 100 LT



Diversifizierung mit Drei- und Vierzylinder-Motoren – Die K Reihe.

Ab 1993 kommt mit den K-Modellen eine völlig neu entwickelte und eigenständige Baureihe auf den Markt. Charakteristisches Kennzeichen ist der längs eingebaute wassergekühlte Reihenmotor mit liegender Zylinderanordnung und angeflanschem Getriebe. Hauptvorteil dieser als BMW „Compact Drive“ bezeichnete Antriebsanordnung ist der niedrige Schwerpunkt.

Das unverkleidete Basis-Modell K 100 besitzt, wie alle Motorräder der K-Baureihe, einen modernen Gitterrohr-Brückenrahmen und eine Monolever-Hinterradschwinge. Der Zweiventil-Vierzylinder-Motor leistet 66 kW (90 PS).

K 100, 1983 – 89
987 cm³ dohc 66 kW (90 PS)

Der Sport-Tourer K 100 RS ist eines der erfolgreichsten Motorräder der 80er Jahre. Das Design wird bestimmt durch die windkanaloptimierte Verkleidung. Sie bietet trotz knapper Abmessungen besten Wind- und Wetterschutz. Mit klassischer Verkleidung, aber völlig überarbeiteter Technik wird die K 100 RS ab 1990 gebaut. Unter anderem wurden der (100 PS) 74 kW-Vierventilmotor, der Paralever und die Bremsen von der K 1 übernommen.

K 100 RS, 1983 – 89
987 cm³ dohc
66 kW (90 PS)

K 100 RS, 1990 – 92
987 cm³ dohc
74 kW (100 PS)

Vollverkleidetes Tourenmodell, ab 1986 als LT-Version mit erweiterter Ausstattung erhältlich.

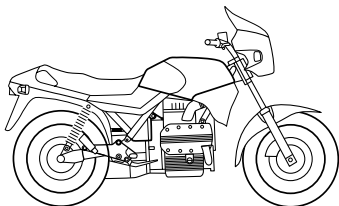
K 100 RT, 1984 – 88
987 cm³ dohc
66 kW (90 PS)

K 100 LT, 1986 – 91
987 cm³ dohc
66 kW (90 PS)

1985 – 1995

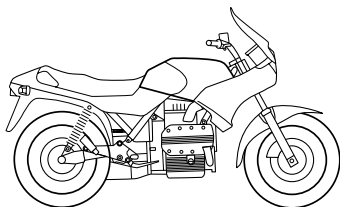
K 75 C

K 75



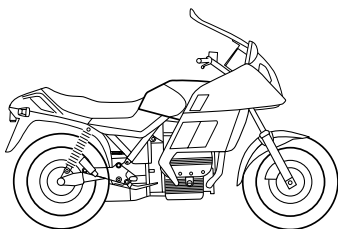
1986 – 1996

K 75 S



1990 – 1996

K 75 RT



Leichte Dreizylinderversion der K 100 mit 740 cm³ und kleiner Cockpitverkleidung. Das Einstiegsmodell der K Reihe ist die K 75: Ausführung wie die K 75 C, jedoch ohne Verkleidung. Auch mit niedriger Sitzbank oder Tourenscheibe lieferbar.

K 75 C, 1985 – 95
740 cm³
dohc 55 kW (75 PS)

K 75, 1985 – 95
740 cm³
dohc 55 kW (75 PS)

Sportlichere Version mit enganliegender Verkleidung. Ab 1988 mit Motorspoiler und härterer Fahrwerksabstimmung.

K 75 S, 1986 – 96
740 cm³
dohc 55 kW (75 PS)

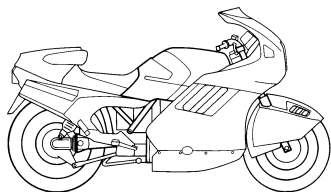
Vollverkleidetes Tourenmodell als leichteres Pendant zur K 100 LT.

K 75 RT, 1990 – 96
740 cm³
dohc 55 kW (75 PS)

Seit Herbst 1991 sind alle K 75-Modelle auf Wunsch mit einem ungeregelten Katalysator lieferbar.

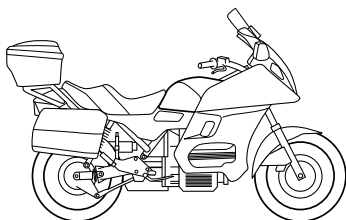
1989 – 1993

K 1



1992 – 1998

K 1100 LT



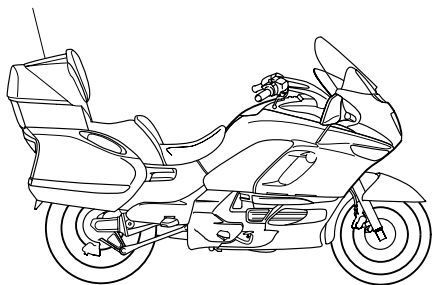
IFMA 1988: Auf der großen internationalen Zweiradmesse in Köln sorgt das avantgardistische Design der K 1 für großes Aufsehen. Nicht nur in Deutschland wird diese weiterentwickelte Hochleistungsvariante der K 100 auf Anhieb zum „Motorrad des Jahres“ gekürt. Die K 1 ist vor allem Image- und Technologieträger. Sie hat Vierventil-Technik und digitale Motorelektronik, Paralever-Hinterradschwinge und Vierkolben-Bremssättel. In die aerodynamisch optimierte Verkleidung ist die Vorderradabdeckung integriert. Zum Ende des Modelljahres 1993 wird die letzte K 1 gebaut. Obwohl von vornherein nie große Stückzahlen geplant sind, findet sie fast 7000 Liebhaber.

K1, 1989 – 93
987 cm³
dohc 74 kW (100 PS)

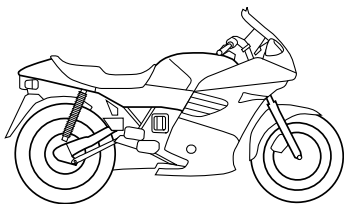
Das Nachfolgemodell der K 100 LT besitzt die Innovationen der K 1 und K 100 RS und mit 1092 cm³ den bis dahin größten Hubraum. Die Windschutzscheibe in der Verkleidung ist elektrisch verstellbar.

K 1100 LT, 1992 – 98
1092 cm³
dohc 74 kW (100 PS)

1998 –
K 1200 LT



1993 –
1996
K 1100 RS



Auf der INTERMOT 1998 wird die Nachfolgerin der K 1100 LT vorgestellt. Der Luxus-Tourer ist das komfortabelste Motorrad im Modellprogramm und verfügt über eine serienmäßige Rückfahrlilfe. Seit Frühjahr 2001 gibt es die K 1200 LT mit BMW Integral ABS in der Vollintegralversion.

Der Luxustourer, die K 1200 LT, wurde für das Modelljahr 2004 im Motor- und Fahrwerksbereich technisch weiterentwickelt, verbessert und mit neuen interessanten Features versehen. Technisches Highlight ist der elektrohydraulische Hauptständer. Zusammen mit einer optischen Aufwertung und neuen Farben wird das Motorrad höchsten Ansprüchen an ein souveränes Fahren, Langstreckentauglichkeit mit bestem Komfort und einer repräsentativen Erscheinung gerecht.

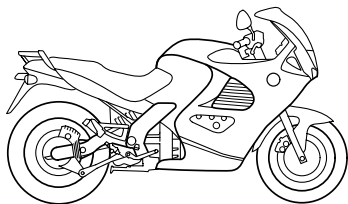
K 1200 LT, 1998 – 03
1171 cm³
dohc 72 kW (98 PS)

K 1200 LT, 2004 –
1171 cm³
dohc 85 kW (115 PS),
wahlweise 72kW (98 PS)

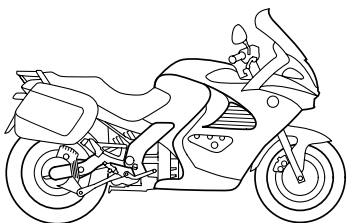
Ein Jahr nach der K 1100 LT erscheint die K 1100 RS; sie löst die K 100 RS ab.

K 1100 RS, 1993 – 96
1092 cm³ dohc
74 kW (100 PS)

1997 –
K 1200 RS



2002 –
K 1200 GT



Das Nachfolgemodell der K 1100 RS ist die dritte und umfassendste Evolutionsstufe in der 13-jährigen Karriere des Vierzylinder-Sport-Tourers. Mit 1.171 cm³ besitzt die K 1200 RS den bislang größten und kräftigsten Motor aller BMW Motorräder. Erstmals kommt bei einem K Modell der BMW Telelever zum Einsatz und ein Aluminiumrahmen unter Einsatz von Gussteilen. Die Modellüberarbeitung der K 1200 RS erfolgt 2001 mit verbesserter Ergonomie sowie größerem Wind- und Wetterschutz. Das BMW Integral ABS in der Teilintegralversion ist serienmäßig.

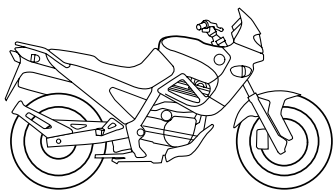
**K 1200 RS, 1997 –
1171 cm³ dohc
72/96 kW (98/130 PS)**

Als Ergänzung der K-Baureihe zwischen K 1200 LT und K 1200 RS ist die K 1200 GT ein Motorrad für Fahrer, die maximale Agilität und Dynamik mit hoher Reisetauglichkeit verknüpfen wollen. Die Modellbezeichnung „GT“ steht für Gran Turismo und ist das Synonym für kultivierte Sportlichkeit verbunden mit hohem Tourenkomfort für den Fahrer und den Beifahrer.

**K 1200 GT, 2002 –
1171 cm³ dohc
72/96 kW (98/130 PS)**

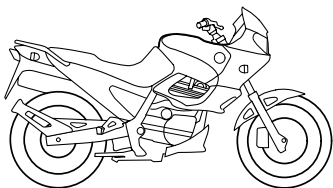
1993 – 2000

F 650



1996 – 2000

F 650 ST



Die BMW Einzylinder-Tradition neu belebt – Die F Reihe.

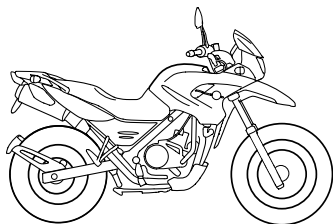
Europa-Modell mit Einzylinder-Vierventilmotor, Ketten- statt Kardanantrieb, Einschleifenrahmen aus Vierkantstahlrohr, vorne Telegabel, hinten Zweiarmschwinge. Gewicht nur 189 kg. Auf Wunsch ungeregelter Katalysator (in Deutschland, Österreich und der Schweiz serienmäßig). Die F 650 verbindet Spaß mit hohem Nutzwert und ist sogar für leichtes Gelände tauglich. BMW nennt diese neue Motorrad-Klasse deshalb Funduro – Fun und Enduro.

F 650, 1993 – 00
652 cm³ dohc 35 kW (48 PS),
wahlweise 25 kW (34 PS)

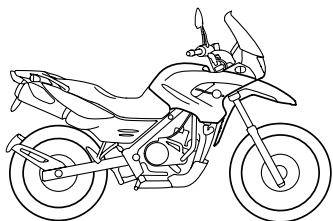
Nach ihrem großen Erfolg in den ersten drei Jahren wird der Funduro F 650 noch die F 650 ST zur Seite gestellt, ein noch mehr für den Fahrspaß auf der Straße ausgelegtes Modell.

F 650 ST, 1996 – 00
652 cm³ dohc 35 kW (48 PS),
wahlweise 25 kW (34 PS)

2000 –
F 650 GS



2000 –
F 650 GS Dakar



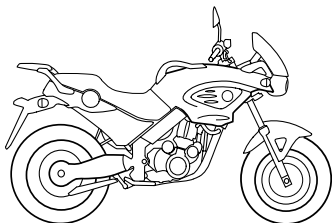
Die Nachfolgerin der F 650 orientiert sich optisch an ihrer großen Schwester, der R 1150 GS, und ist als erstes Einzylindermotorrad mit einer digitalen Motorelektronik und geregelterm Katalysator ausgestattet. Ein speziell für diesen Einzylinder entwickeltes ABS ist als Sonderausstattung erhältlich. Den beiden Siegen des Einzylinder-Wettbewerbsmodells F 650 RR bei der Rallye Paris-Dakar wird die F 650 GS Dakar gewidmet. Ausgerüstet mit größeren Federwegen und einem 21" -Vorderrad ist dieses Motorrad prädestiniert auch für ambitioniertes Fahren im Gelände.

Die äußerst erfolgreichen Enduros F 650 GS und F 650 GS Dakar bekamen im Modelljahr 2004 die Doppelzündung und wurden hinsichtlich dem Wind- und Wetterschutz optimiert. Auch die Verbesserung der Ergonomie für eine noch unproblematischere Handhabung und Bedienung dieser beliebten Allround-Motorräder waren die Zielsetzung. Durch gezielte Maßnahmen an Verkleidung, Windschild und Instrumenten sowie im Heckbereich bei unverändertem Grunddesign wirken die Motorräder noch markanter. Neue Farben erhöhen die Attraktivität ebenso wie Neuerungen bei den Sonderausstattungen und beim Sonderzubehör.

F 650 GS, 2000 –
652 cm³ dohc
37 kW (50 PS),
wahlweise 25 kW (34 PS)

F 650 GS Dakar, 2000 –
652 cm³ dohc
37 kW (50 PS),
wahlweise 25 kW (34 PS)

2001 –
F 650 CS

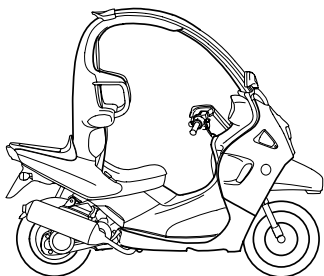


Die Ende 2001 auf den Markt gekommene F 650 CS mit Einarmschwinge und Zahnriemenantrieb sowie ein neuartiges Staufachkonzept wurde zum Modelljahr 2004 überarbeitet und bekam den Doppelzündungsmotor. Der Scarver hat außerdem den verstellbaren, griffgünstigeren Kupplungshebel der F 650 GS, den geänderten Blinker-schalter und eine serienmäßige Bordsteckdose. Windschildhalter, Gepäckreling und Gepäckträger sind beim Modelljahrgang 2004 nicht mehr transluzent, sondern bestehen aus schwarz eingefärbtem Kunststoff.

F 650 CS, 2001 –
652 cm dohc 37 kW (50 PS)
wahlweise 25 kW (34 PS)

2000 – 2002

C1



Synthese aus Zweirad und Automobil – Der C1.

Der C1 ist eine innovative Synthese aus Zweirad und Automobil und als alternatives Verkehrsmittel für Großstädte und Ballungsgebiete gedacht. Sein einzigartiges Sicherheitskonzept besteht aus Sicherheitszelle, Crash-Element und Gurtrückhaltesystem und gestattet das Fahren ohne Helm.

C1, 2000 – 02

125 cm³

11 kW (15 PS)

C1 200, 2000 – 02

176 cm³

13 kW (18 PS)

Modell	Stückzahlen	Bauzeit
R 32	3.090	1923 – 1926
R 37	152	1925 – 1926
R 39	855	1925 – 1927
R 42	6.502	1926 – 1928
R 47	1.720	1927 – 1928
R 52, R 62	8.712	1928 – 1929
R 57, R 63	1.800	1928 – 1930
R 11	7.500	1929 – 1934
R 16	7.006	1929 – 1934
R 2	15.207	1931 – 1936
R 4, R 3	15.933	1932 – 1936
R 12	36.008	1935 – 1942
R 17	434	1935 – 1937
R 35	15.386	1937 – 1940
R 5	2.652	1936 – 1937
R 6	1.850	1937
R 51, R 66	5.444	1938 – 1940
R 61, R 71	7.205	1938 – 1941
R 20, R 23	14.021	1937 – 1938
R 75	ca. 18.000	1941 – 1944
R 24	12.020	1948 – 1950
R 25, R 25/2, R 25/3	109.751	1950 – 1956
R 51/2	5.000	1950 – 1951
R 51/3, R 67, R 67/2, R 67/3	24.824	1951 – 1956
R 68	1.452	1952 – 1954
R 50, R 50/2, R 60, R 60/2	53.382	1955 – 1969
R 69, R 50 S, R 69 S	15.907	1955 – 1969

Modell	Stückzahlen	Bauzeit
R 26, R 27	45.600	1956 – 1966
R 50/5, R 60/5, R 75/5	68.946	1969 – 1973
R 90 S, R 100 S, R 100 CS	33.265	1973 – 1984
R 60/6, R 60/7, R 75/6, R 75/7, R 80/7, R 90/6, R 100/7, R 100 T, R 100	97.252	1973 – 1984
R 100 RS	33.648	1976 – 1984
R 100 RT	18.015	1978 – 1984
R 45, R 65	57.612	1978 – 1985
R 65 LS	6.389	1981 – 1985
R 80 G/S, R 65 GS	23.591	1980 – 1990
R 80 ST	5.963	1982 – 1984
R 80, R 65	22.075	1984 – 1994
R 80 RT, R 100 RT	39.122	1982 – 1984
R 100 RS	6.081	1986 – 1992
R 100 GS, R 80 GS, R 100 GS Paris-Dakar	45.364	1987 – 1996
R 100 R, R 80 R	24.128	1991 – 1996
R 1100 RS	26.037	1993 – 2001
R 1100 GS, R 850 GS	45.870	1993 – 2000
R 1100 R	53.685	1996 – 2000
R 1100 RT	53.092	1995 – 2001
R 850 C Classic/Avantgarde	1.505	1997 – 2001
K 100	12.871	1983 – 1989
K 100 RS	47.470	1983 – 1992
K 100 RT, K 100 LT	37.234	1984 – 1991
K 75 C, K 75	28.051	1985 – 1995
K 75 S	18.649	1986 – 1996

Modell	Stückzahlen	Bauzeit
K 75 RT	21.264	1990 – 1996
K 1	6.921	1989 – 1993
K 1100 LT	22.757	1991 – 1998
K 1100 RS	12.179	1992 – 1996
F 650	50.990	1993 – 2000
F 650 ST	13.349	1996 – 2000

BMW Motorräder

Presse- und
Öffentlichkeitsarbeit
2004



Freude am Fahren