

“feuchter Traum”–
BMW R 63 750ohv
1928

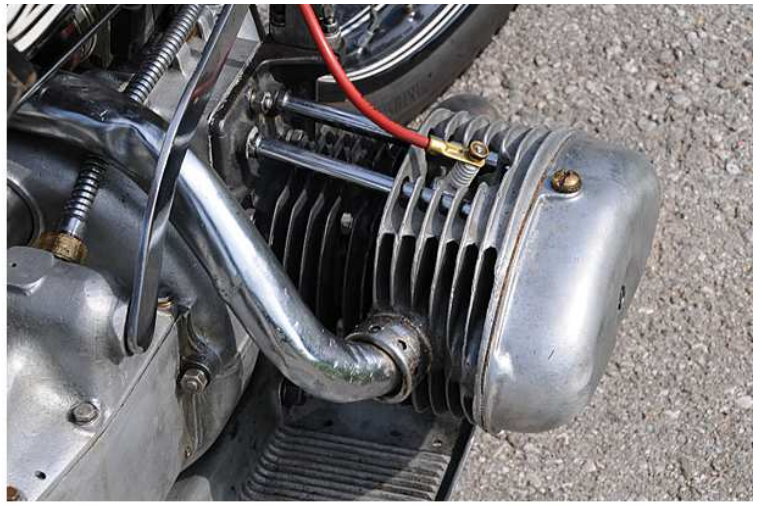
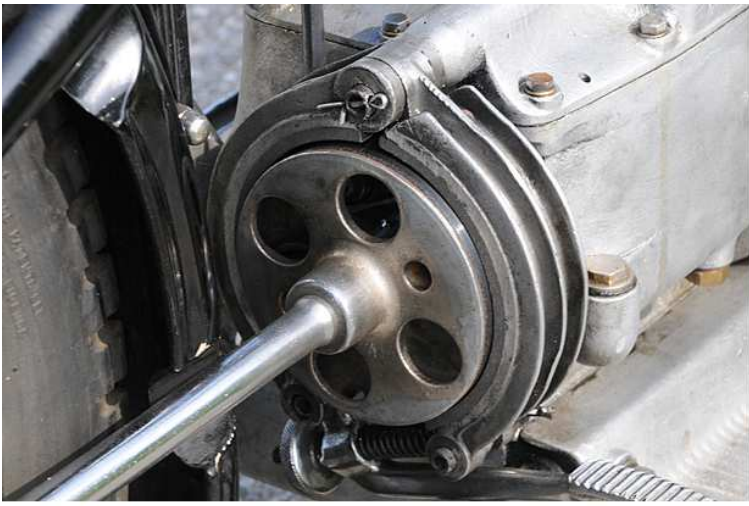


Ein „boarisches“ Stecktank Modell: der feuchte Traum jedes ernsthaften BMW Sammlers, wobei viele nicht einmal den Traum zu träumen wagen, in zu abgehobene Sphären haben sich die Preise hinentwickelt ...

Wirklich billig war eine BMW nie, aber wegen des guten Rufs, den sich die Bayern mit der R 32 erworben hatten, konnten sie es sich auch leisten, ausschließlich qualitativ hochwertige Kräder zu produzieren. Weil das Geschäft florierte (auch der Flugmotorenbau war nach der weltkriegsbedingten Zwangspause wieder in vollem Umfang angelaufen), leistete man sich gegen Ende der 20er Jahre sogar den Luxus, ins

Automobilgeschäft einzusteigen. Zu diesem Zweck kauften die BMW Leute die Fahrzeugwerke Eisenach an, wo ab 1928 der BMW Dixi hergestellt wurde - unter Lizenz des englischen Austin Seven.

Aber auch aus einem anderen Grund war das Jahr 1928 von Bedeutung für BMW. Wurden doch mit den Modellen R 62 und R 63 die bis dato stärksten Motoren vorgestellt, mit 750ccm Hubraum nämlich. Auch sie passten ins Baukastenprinzip (Fahrwerk, Getriebe und die Motorbasis ist bei allen gleich), nach dem BMW Motorräder entworfen waren.

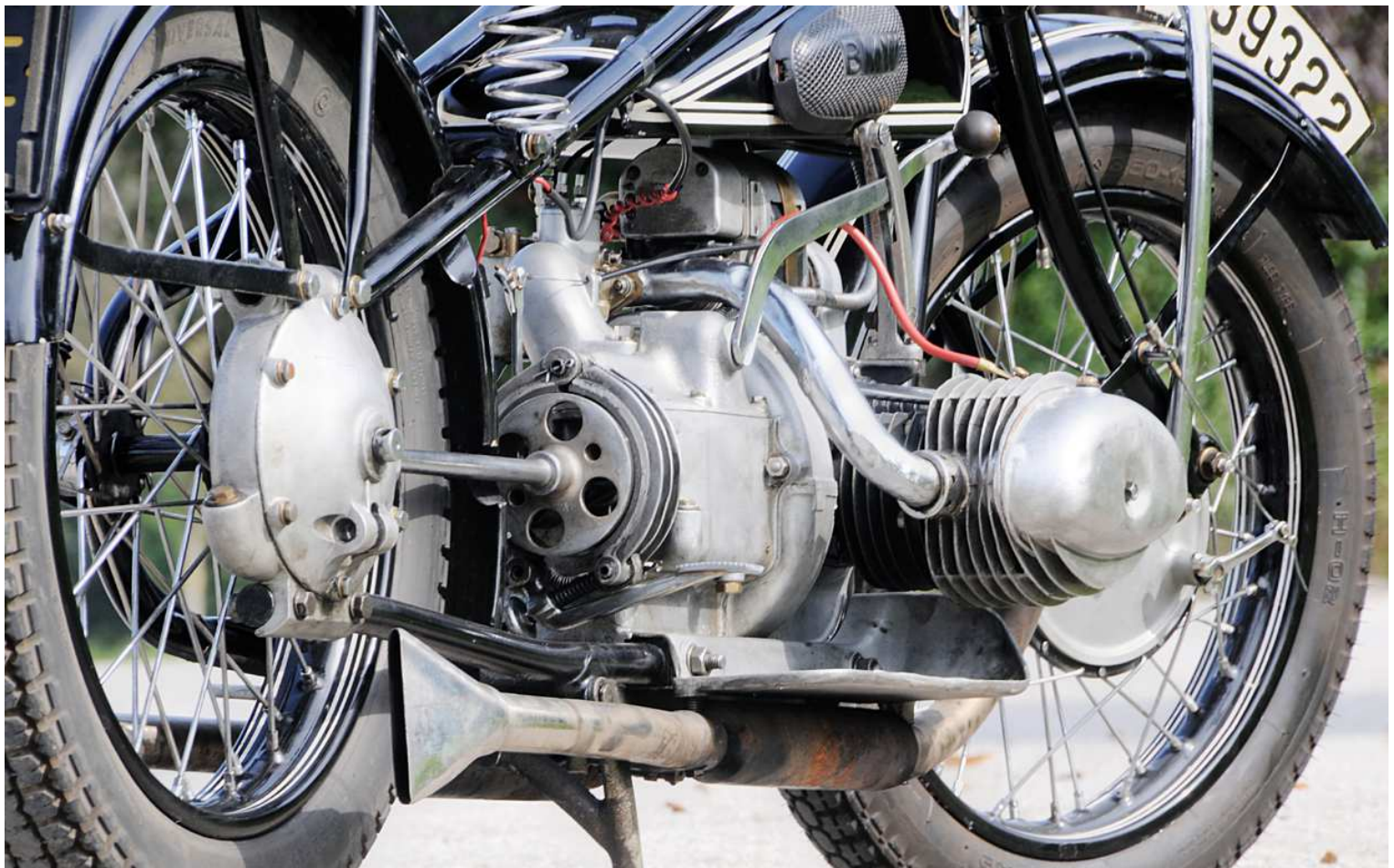


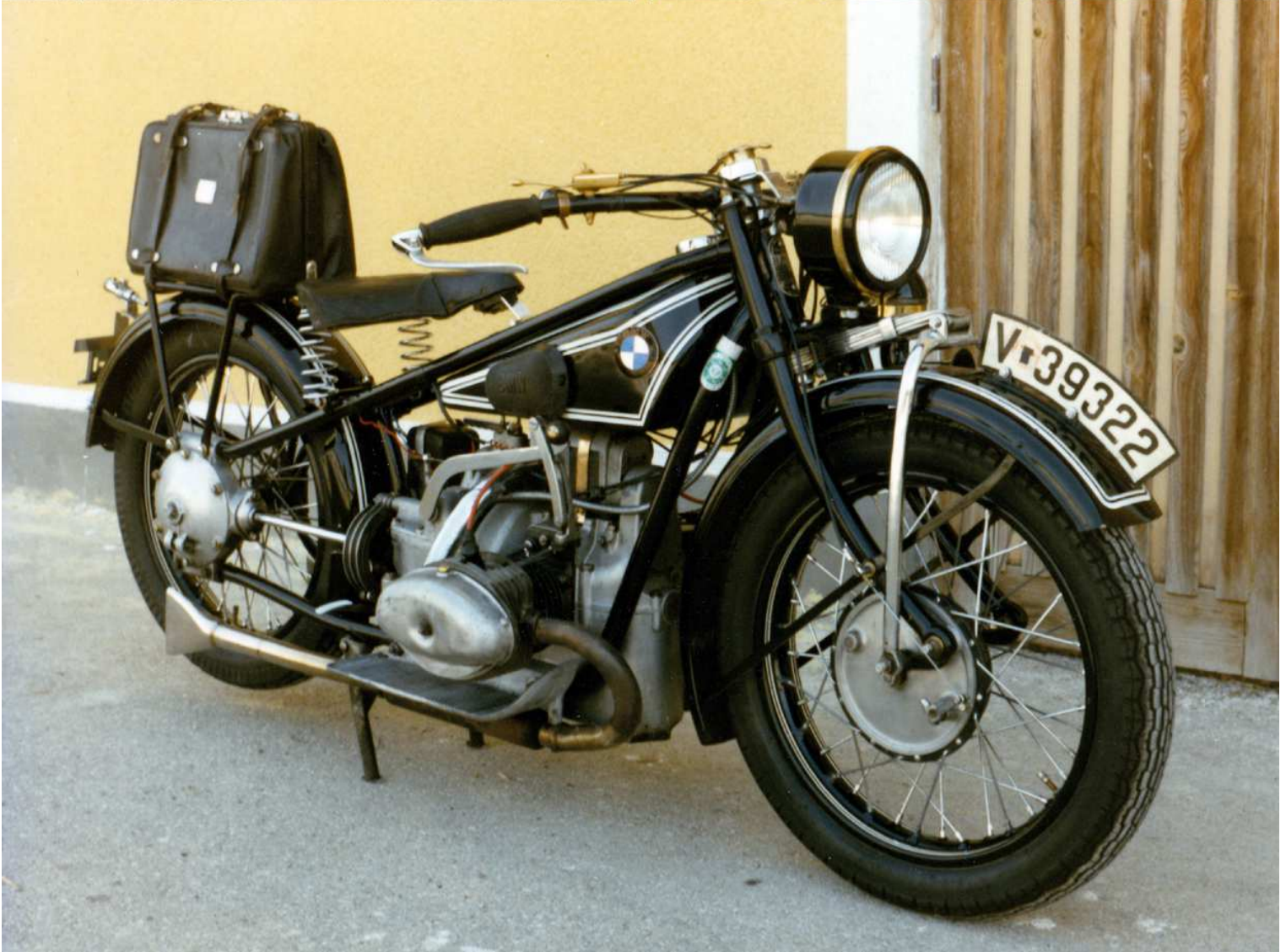
Nachdem schon 1926 der Bau der R 39, dem einzigen Einzylindermodell - einer 250er – eingestellt wurde, war jetzt die 500er die kleinste. Sie hieß mit seitengesteuertem Motor - der 12 PS Leistung brachte - R 52, sowie als kopfgesteuerte Variante R 57, die war 18 PS stark. Ähnlich der Leistungsunterschied bei den großvolumigeren Ausführungen: 18 Pferdchen trieben die seitengesteuerte R 62, 24 die R 63 mit oberliegenden Ventilen an. In den folgenden Jahren avancierten diese Maschinen zum Verkaufsschlager, über 10.000 Einheiten konnten bis 1930 abgesetzt werden. Und das nicht nur in Deutschland. Großbritannien und Frankreich zählten ebenso zu den Abnehmern wie die USA, Japan oder Südafrika. Besonders beliebt beim Militär war die R 62 als Gespann, wogegen die Polizei die R 52 Solo bevorzugte.

Aber das Objekt der Begierde (und die Hauptrolle in obengenannten feuchten Träumen) ist die sportliche R 63 mit OHV Steuerung. Zusammen mit ihren Geschwistermodellen war sie Anfang 1928 ohne großes Tamtam auf den Markt gebracht worden – heute wissen wir, dass sie eher als Versuchsträger für den 750er Motor diente, denn die Müncher werkten zu diesem Zeitpunkt schon längst an

den Preßstahlrahmenmodellen, die in Form der R 11 und R 16 noch im November des gleichen Jahres bei der Deutschen Automobil-Ausstellung in Berlin präsentiert wurden.

Trotzdem wiesen R 63 und Konsorten Neuerungen gegenüber dem Vorgängermodell R 42 auf, die primär motorseitiger Natur waren: Die Grauguss-Zylinder bekamen abnehmbare Köpfe, im – horizontal teilbaren – Motorgehäuse (mit der internen Bezeichnung M 60) liefen Kurbelwelle und die Pleuel erstmals in Gleitlager, und das Getriebe war jetzt mit Öl gefüllt. Nach wie vor konnte der Pilot per Hand aus drei Gängen wählen, verzögert wurde hinten mit einer Kardanbremse. Genau betrachtet durfte man den Antrieb der BMW's aber gar nicht „Kardan“ nennen, weil es keine Gelenke gab – in strengem Sinne war es ein Wellenantrieb. Am Hinterrad abzuliefern hatte der 24 PS (bei 4000 U/Min), was sich aus heutiger Sicht bescheiden anhört. Tatsächlich ist diese Leistung aber in Bezug zum mittlerweile schon in die Jahre gekommenen Fahrwerk zu sehen, das aus einem hinten starren Rohrrahmen besteht, das Vorderrad wird von einer gezogenen Kurzschwinge mit Blattfederung geführt.





Tatsächlich wäre der Motor zu weitaus beeindruckenderen Leistungen imstande gewesen, das bewiesen Privatfahrer, die mit getunten R 63 Sportmaschinen beachtliche Erfolge errangen - die werkseitig eingesetzten und bei Rekordfahrten erfolgreichen Renner sind ohnehin Legende. Der gleiche Motor im Folgemodell R 16 leistete bereits 33 PS und erfreute seine Piloten mit einer wesentlich geschmeidigeren Leistungsentfaltung.

Unser R 63 Fotomodell präsentiert sich solo und gehört zum Bestand des Motorradmuseums Vorchdorf. Hin und wieder bekommt das flinke Rassepferd Auslauf, hier auf den Fotos bewegt Franz Amering sie bei der Grundlsee Vintage Klassik im Herbst 2017.

www.motorradmuseum-vorchdorf.at

