



„French Connection“

CMR BMW R 73 750ohv 1939/41

Es gibt Zahlen, die in Verbindung mit dem Buchstaben R bei BMW Fans eindeutige Bilder in die Sehnsuchtsecken ihrer Gehirnwindungen projizieren - nur als Beispiel und ohne Anspruch auf Vollständigkeit: R 32, R 39, R 42, R 63, R 11, R 17, R 5, R 51, R 66, R 73, ... hat jetzt gerade jemand gestutzt bei der letzten Zahl? Dann bitte weiterlesen ...

... weil tatsächlich kommt die R 73 in vielen einschlägigen Marken-Publikationen gar nicht vor. Sie ist zwar eine echte BMW, aber eben keine „Boarische“. Sie kommt aus Frankreich und zwar aus Neuilly Sur Seine, einem Vorort am westlichen Rand von Paris. In der französischen Hauptstadt wurde während der Besetzung durch die Deutschen im zweiten Weltkrieg in einem ehemaligen Busdepot in der Rue Mozart der Heereskraftpark HKP 503 eingerichtet, in dem auch BMW Gespanne (hauptsächlich die Pressstahl-Rahmen R 12 und die Geradewegfedermodelle R 51/66/61 und 71) gelagert, repariert und gewartet wurden – aus spanne, die sie an die französische Polizei verkaufen und somit die finanzielle Grundlage für die Konstruktion neuer Fahrzeuge schaffen konnten: die R 73 war anfangs eine Kombination aus dem noch reichlich auf Lager vorhandenen 750ccm OHV Motor des Wehrmachtsgespanns R 75 und dem Rahmen der R 5 / R 6. Wieder war die Polizei der Hauptabnehmer, deren Chef aber nach einer Dämpfung

einem eigens dafür eingerichteten Teilelager. Aus diesen Teilen wurden aber auch komplette Motorräder aufgebaut, teilweise Mischungen aus mehreren der obengenannten Typen. Für die Koordination dieser Aktionen war eine BMW Niederlassung auf den Champs-Élysées zuständig.

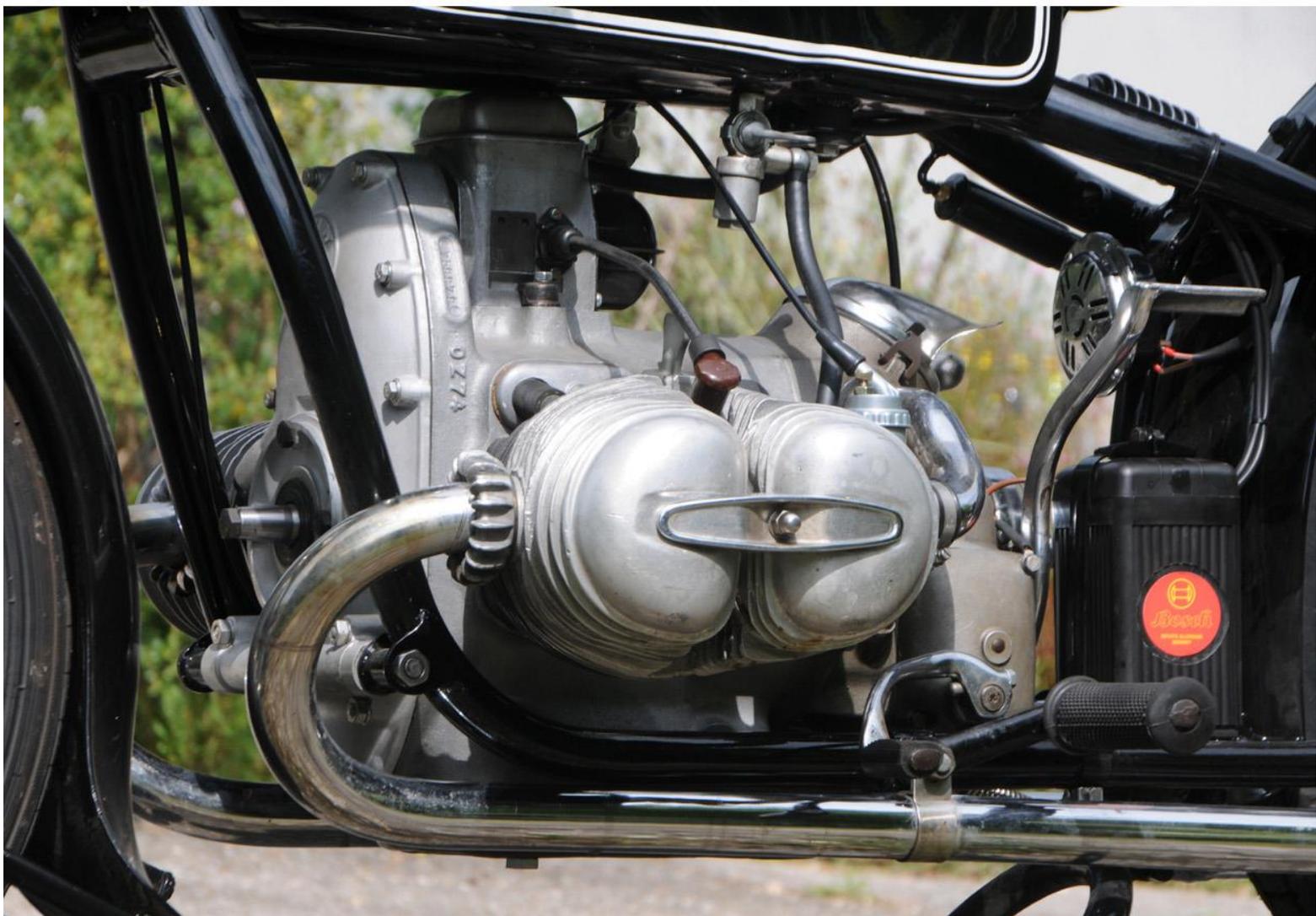
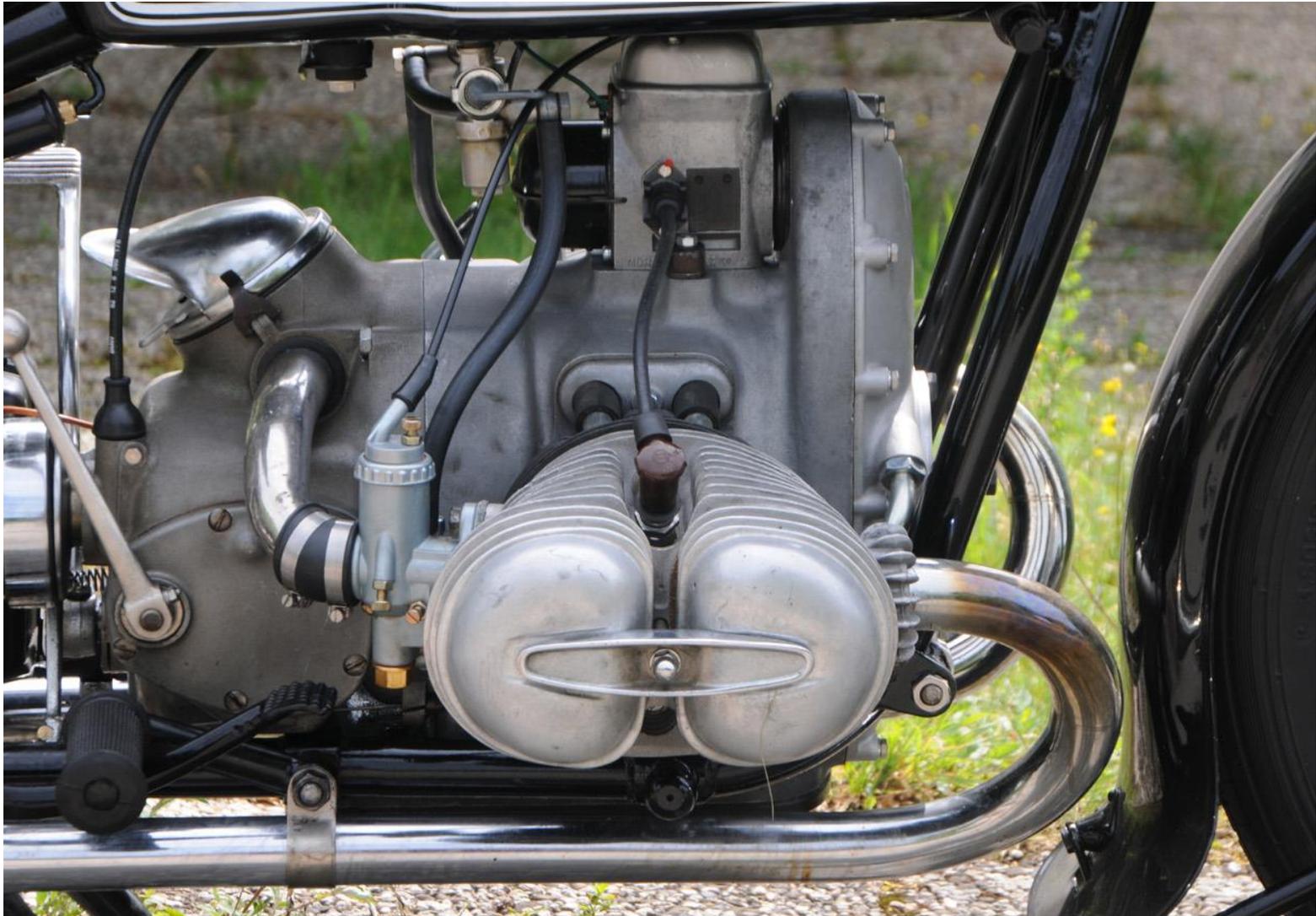
Als sich die Deutschen wieder zurückziehen mussten, fiel das HKP 503 als Kriegsbeute an die Franzosen. Heimische Techniker, die zuvor unter dem Kommando der Deutschen dort hatten arbeiten müssen, gründeten in Neuilly Sur Seine eine neue Firma namens „Société d'Etudes et des Constructions de Motocycles en France“. Zum erbeuteten Bestand gehörten dreihundert R 12 Ge verlangte. Deshalb wurde bei Serienfertigung das Fahrwerk der R 71 (bzw. der baugleichen R 51/66) Modelle verwendet, solange der Vorrat reichte – zuletzt sprang die Firma Michel ein, die ähnliche Rohrahmen baute, die speziell für den R 75 Motor geeignet waren.



Die Firma war inzwischen umbenannt worden in „Centre de Montage & Reparations des Motocyclettes“, kurz CMR. Auf dem Logo mit beiden Namenskürzeln prangt weiterhin der BMW Propeller, aber nicht in Weiß/Blau, sondern in den französischen Landesfarben Blau/Weiß/Rot. Die CMR Techniker hatten auch einige Verbesserungen vorgenommen, zum Beispiel eine neuentwickelte Nockenwelle verbaut, die der Maschine in Verbindung mit abgestimmten Vergasern und höherer Verdichtung zu mehr Durchzug und höherer Leistung verhalf. Schließlich standen bei der Wehrmachts-R 75 ja die Gespanntauglichkeit und Zuverlässigkeit an erster Stelle, weshalb sie mit 26mm Graetzin Vergaser und 5,5:1 Verdichtung auf 26 PS gedrosselt war – die sportlicher eingestellten R 73 brachten bis zu 40 PS auf die Bremse. Weil sie dadurch naturgemäß auch mehr Durst hatten, bekamen sie einen 20 Liter Tank anstelle des 14 Liter Behälters der BMW aufgeschnallt. Auch bei den Getrieben wurden Änderungen vorgenommen, anstelle des handgeschalteten Getriebes mit Geländeuntersetzung (plus Rückwärtsgang) der R75, wurden die Serien - Vierganggetriebe der R 71 bzw. R 66 verbaut – natürlich mit Fußschaltung.

Im Lauf der Zeit gingen die deutschen Vorräte zur Neige, nicht nur was die Rahmen betraf. Mehr und mehr kamen bei CMR Anbauteile aus französischer Produktion ins Spiel, wie Solex Vergaser, Willman Schalldämpfer, Mera Sättel oder Cibie Beleuchtung. Aber nach ca 80 Exemplaren (genaue Aufzeichnung liegen leider nicht vor) war das Ende der Fahnenstange erreicht, auch die parallel gefertigten und mit den R 71 und R 66 identen Maschinen reichten nicht mehr aus, um die Aufträge der französischen Behörden zu erfüllen. Die Firma CMR wurde 1947 wegen Teilemangels aufgelöst, an derselben Stelle mit den selben Vorständen entstand aber sofort ein neues Unternehmen: „Centre D'Etudes Moteurs a Explosion et Combustion“ oder kurz CEMEC. Unter diesem Namen entstand das Modell L7 mit BMW R 12 Motor, der weiters durch Gnome Rhone Motorblöcke abgelöst wurde. Diesen Typ übernahm das später gegründete Unternehmen Ratier, das ab 1959 auch eigene Boxer-Modelle entwickelte und bis 1962 an die französischen Behörden verkaufte – eine ganz, ganz andere Geschichte.





Ob seinerzeit je eine CMR Gummispuren auf österreichischem Makadam hinterlassen hat ist fraglich – jetzt aber treibt sich hierzulande eine um, wir sehen sie hier auf den Fotos. Zu verdanken ist das DI Axel Köhnlein, seines Zeichens Angestellter der BMW Mobilen Tradition in München mit Wohn- und Garagensitz am Attersee. Er hat es sich in den letzten Jahren förmlich zum Hobby gemacht, seltene BMW Wahlverwandtschaften und Prototypen aufzuspüren und wiederherzustellen (über seine Butterfield-Willies BMW R 60 mit VW Motor haben wir [HIER](#) bereits berichtet, eine R 60 mit BMW 700 Automotor wird folgen). Die CMR hat er im Kellerdepot unterhalb des Motorradmuseums Vorchdorf gefunden und nach hartnäckiger Überzeugungsarbeit als Paket loseisen können. Vor Vorchdorf hat sie zum Lagerbestand des ersten österreichischen Motorradmuseums in Sigmundsherberg (Sammlung Professor Fritz Ehn) gehört. Über die Papiere lässt sich ihre Geschichte unter dieser Rahmen/Motornummernkombination bis ins

Jahr 1950 zurückverfolgen. Laut den Axel zur Verfügung stehenden BMW-Listen stammt der Rahmen aus 1939, der Motor aus 1941. Bei Auffindung war das Motorrad weit von fahrbereit entfernt, zwei Winter mit Restaurierungsarbeiten bedurfte dieses Projekt: denn der Motor steckte fest, das Getriebe war von der 51/3 und der Endantrieb aus russischer Produktion. Axel hat sie durch Teile aus einer R 51/2 ersetzt - die lagen gerade griffbereit in der Speis - drangehören würden aber die einer R 66. Ein Vorhaben für die Zukunft - wichtig im Moment ist, dass sie wieder läuft. Und laufen tut sie gut in angenehmer und charmant *laisse fairer* Art (O-Ton Axel: *dem Hubraum geschuldet bügelt Sie sogar im vierten Gang jeden Berg glatt*), was sie bisher schon bei mehreren Veranstaltungen beweisen durfte. Unsere Fahraufnahmen stammen vom MVCA Sprint-spektakel und der Salzkammergut Nostalgia, beide im Juni 2024. *Laisse le roues rouler!*







