

Inhalt

4	Bildnachweis
7	Vorwort des Autors
8	Kapitel 1: BMW 1969-1985 – der steile Weg nach oben
	Wiederbelebung des Motorradgeschäfts, neues Verwaltungsgebäude „Vierzylinder“, Werk Berlin-Spandau, führende Persönlichkeiten, erfolgreiche Personen- und Sportwagen der 1970er und 1980er Jahre, Rennsport, Geschäftsentwicklung bis 1985
24	Kapitel 2: 1963-1969 – Prototypen der /5-Reihe
	„Wasserboxer“ von Apfelbeck, Test des neuen /5-Fahrwerks mit dem Motor der R 69 S im Geländesport, Entwicklungsstufen der /5-Reihe, Motorradproduktion in Berlin
32	Einzyylinder-Prototypen R 28
34	Kapitel 3: 1969-1973 – 750er Spitzenmodell R 75/5
34	R 75/5: Präsentation der /5-Reihe und technische Details des neuen Fahrwerks und des neu konstruierten Motors Typ 246, Zeitgeist 1970er
52	Kapitel 4: 1969-1973 – Mittelklasse-Modelle R 60/5, R 50/5
54	R 60/5: „Motorrad der Vernunft“ Ablösung der Vollschwingen-R 69
58	R 50/5: preisgünstiger Einstieg, letztes 500er-Modell, Behördengeschäft
60	Kapitel 5: 1973-1976 – 900er Sportmodell R 90 S
60	R 90 S: Imagepolitik durch mehr Hubraum und Leistung, Testeindrücke
68	Röntgenzeichnung der R 69 S
72	Kapitel 6: 1973-1976 – /6-Reihe mit R 90/6, R 75/6, R 60/6
72	R 90/6: unverkleidete 900er mit 60 PS und Scheibenbremse
78	R 75/6: modernisierte 750er, ebenfalls mit neuen Instrumenten
80	Polizeiversionen, Gespann-Prototyp R 75/5
82	R 60/6: neues Basismodell mit 40 PS und Trommelbremsen
84	Kapitel 7: 1970-1990er Jahre – Rennsport auf Basis der Serie
84	Butenuth und Dähne: erfolgreiche Privatfahrer auf R 75/5 und R 90 S Einsätze in Deutschland, bei der Tourist Trophy, und in den USA Halbfeld, Nagel, Wüstenhöfer, Pridmore & Co.
94	Kapitel 8: 1967-1974 – BMW-Gespanne im Rennsport unschlagbar
96	Deubel/Hörner, Fath/Wohlgemuth und andere: kurzer Rückblick
	Enders/Engelhardt: sechsfache Weltmeister 1967-1974
	RS 54-Motor im Renngespann, Kneeler, Monocoque, Busch-Chassis
101	Tabelle Deutsche Meister Gespanne 1953-1978
102	Tabelle Weltmeister Gespanne 1949-1976
104	BMW-Dominanz 1955 bis 1975 bei der Tourist Trophy, Tabelle
106	Kapitel 9: 1976-1984 – Reisesport-Modell R 100 RS
106	R 100 RS: innovatives Topmodell mit aerodynamischer Vollverkleidung von Hans A. Muth, Studien, Presseurteil
	70-PS-Boxer mit 980 cm ³ , technische Details, Tests und Fahrberichte
111	Röntgenzeichnungen R 100 RS
120	R 100 RS Monolever 1986-1992: Nachschlag mit neuen Details
121	R 100 RS Weltrekorde 1977 in Italien
122	Kapitel 10: 1976-1984 – R 100 S und /7-Modelle R 100/7, R 75/7, R 60/7, ab 1977 R 80/7
122	R 100 S: Nachfolgemodell der R 90 S mit einem Liter Hubraum und 65, ab 1978 70 PS; Sondermodell „Exklusiv-Sport“, Modellpflege
130	R 100/7: gedrosselte, unverkleidete 1000er mit 60 PS; Tests
133	R 75/7: letzter 750er Boxer mit 50 PS bis 1977, Polizeiversion
135	R 60/7: Allround-Boxer mit 40 PS und Scheibenbremse; Polzeiversionen
138	R 80/7: ab 1977, erster 800er Boxer, wahlweise mit 50 oder 55 PS
	Testeindrücke, Verkaufserfolge, Modifikationen
142	Kapitel 11: 1978-1984 – Reisetourer R 100 RT, R 100 T
142	R 100 RT: luxuriöser Tourenboxer mit erhöhter Vollverkleidung gehobene Ausstattung, Nivomat-Federbeine, Pressekritik
150	R 100 RT Monolever 1987-1994: Einarmschwinge, kleineres Vorderrad
151	R 100 T 1978-1984: nobleres Nachfolgemodell der R 100/7 mit 65 PS
152	Exkurs Softchopperwelle, R 100 T im Tourentrimm
154	Kapitel 12: 1978-1985 – Kompaktmodelle R 45, R 65, R 65 LS
154	R 45: neu konstruiertes 450er Modell mit 27 oder 35 PS auf Basis des bewährten Boxerkonzepts, Nachfolgerin der früheren Halbliter-Boxer; Prototypen, technisches Konzept, Marketing, Testeindrücke
164	R 65: sportliche, kompakte 650er mit 45, ab 1981 50 PS
166	Röntgenzeichnung, Testeindrücke, Langstreckentest
170	R 65 LS: extravagantes Luxusmodell im Design von Hans A. Muth
175	R 65 LS Prototyp mit der Vollverkleidung der R 100 RS
175	MF 650: Konkurrenz für die R 65 aus Frankreich
176	Kapitel 13: 1973-1984 – Boxermotor-Prototypen, Studie Futuro
178	4-Zyl.-Wasserboxer M 77, 2-Zyl.-M 79, -M null: nicht in Serie gegangene Boxer-Projekte von BMW; Boxermotoren von Alfa, Citroën, Honda
181	K 1-Prototyp, Studien Module, R 75 RSR, Leitner-Schwinge
182	Futuro 1980: Technologieträger von b&b mit Vollverkleidung, Turbo-Boxer, moderner Elektronik und innovativem Fahrwerk
187	Kapitel 14: 1980-1984 – R 80 RT, R 100 CS, R 100
187	R 80 RT: Sparversion der großen RT mit zu schwachem 50-PS-Boxer
190	R 80 RT für ADAC Stauberatung und Polizei
193	R 80 RT Monolever ab 1984: Polizeiausführung
194	R 100 CS: letzter Einliter-Classic-Sportboxer mit Cockpitverkleidung
197	R 100: klassischer 1000er Boxer ohne Verkleidung
	Vergleich mit Yamaha TR 1, Touring-Modell
201	Kapitel 15: Geländesport mit Prototypen R 75/5 bis GS 80
202	R 75/5-Vorläufer ab 1963: neuer Rahmen, Telegabel, Motor R 69 S
204	R 75/5-Schek-Prototypen 1970-1972: zweimal Geländemeister
206	R 75/5-Geländesport 1973: Six Days-Einsatz in den USA
206	800 GS von Schek 1978: gebaut für die neue Klasse über 750 cm ³
206	GS 800 von Peres 1978: Ko-Entwicklung von BMW und Laverda
207	GS 80 1979-1980: zweimal Deutsche Meisterschaft, Gewinn der Europa-Meisterschaft
209	Six Days-Einsätze, Topfahrer BMW-Team:
	Fischer, Peres, Schalber, Schek, Schütz, Witthöft, Witzel (s.a. S. 215)
213	GS 80-Geländeboxer als Vorläufer der Monolever-Enduro R 80 G/S
216	Kapitel 16: BMW Boxer viermal Sieger bei der Rallye Paris-Dakar
216	Hubert Auriol und Gaston Rahier je zweimal Gesamtsieger auf BMW
218	Paris-Daker-Premiere 1978 mit Fenouil auf R 80/7 Spezial
220	Rallye 1980: Auriol auf R 80/7 disqualifiziert
221	Rallye 1981: erster Sieg von Auriol auf spezieller R 80 G/S; 1982: Abbruch
222	Rallye 1983: zweiter Sieg von Auriol auf 1000er Spezial-Boxer
223	Rallye 1984: Doppelsieg von Gaston Rahier und Auriol auf R 100 Spezial
228	Rallye 1985: zweiter Sieg von Gaston Rahier auf R 100 Zweiarmschwinge
228	Baja 1000 „California“ ab 1980: erfolgreiche BMW-Einsätze
230	Rallye Paris-Dakar 1986: Ausstieg von BMW nach tragischen Ereignissen
232	Anhang, Technische Daten, Register, Quellen
232	BMW Boxer Serienmodelle 1969 bis 1985
235	Beispiele Paris-Dakar-Rennmaschinen 980 und 1040 cm ³ , HPN-Replika
236	Register 1: Motorradmodelle und -marken Serie
237	Register 2: Rennsport Straße solo und Gespanne
238	Register 3: Rennsport Gelände, Rallye Paris-Dakar
238	Register 4: Personen, Firmen, Orte, Presse, Diverses
240	Register 5: Automobile
240	Quellen, Literatur