

2 MEISTERSTÜCKE DEUTSCHER TECHNIK



RS

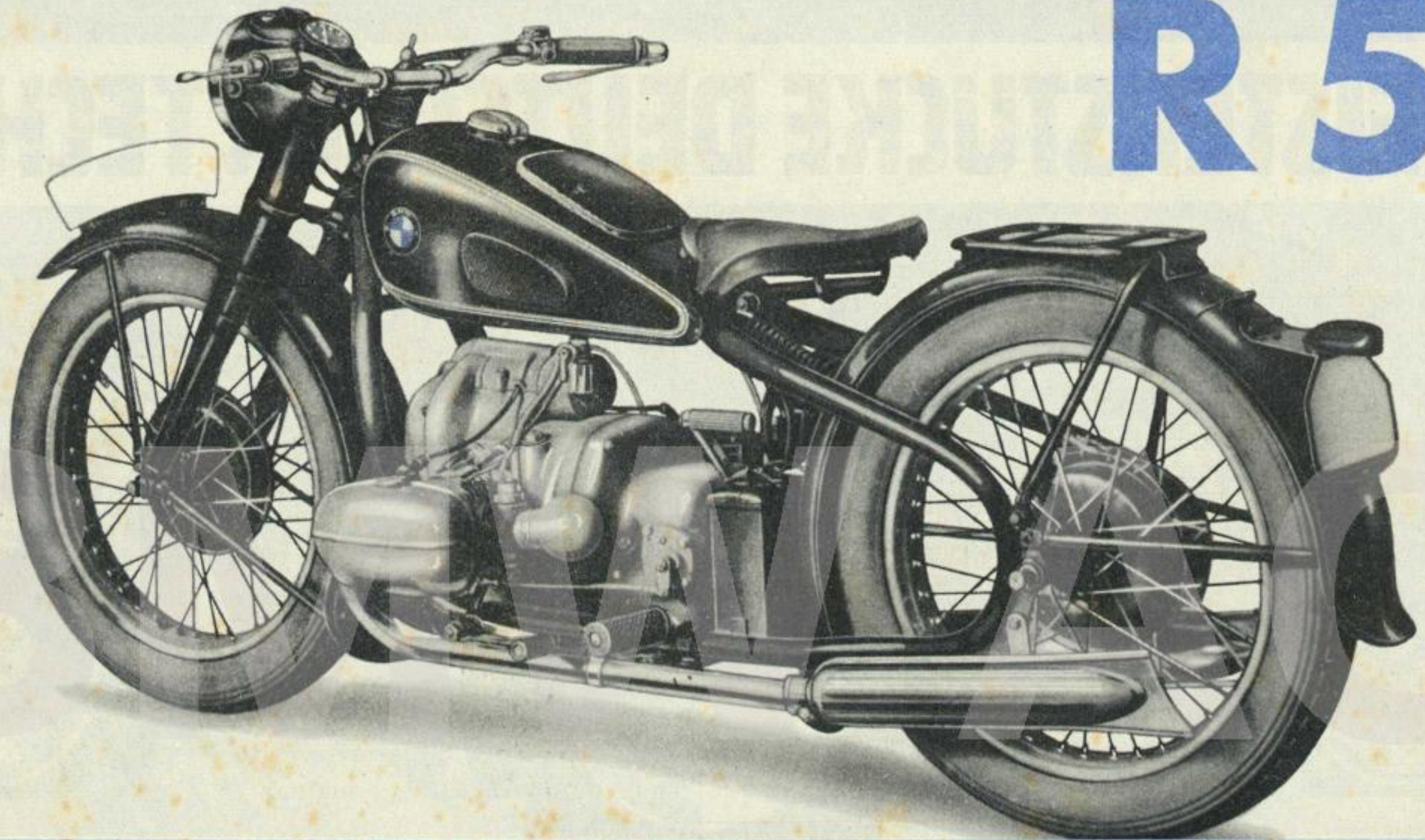
UND

RS

24 PS 500 ccm 2 Zylinder-Sportmaschine

18 PS 600 ccm 2 Zylinder-Tourenmaschine

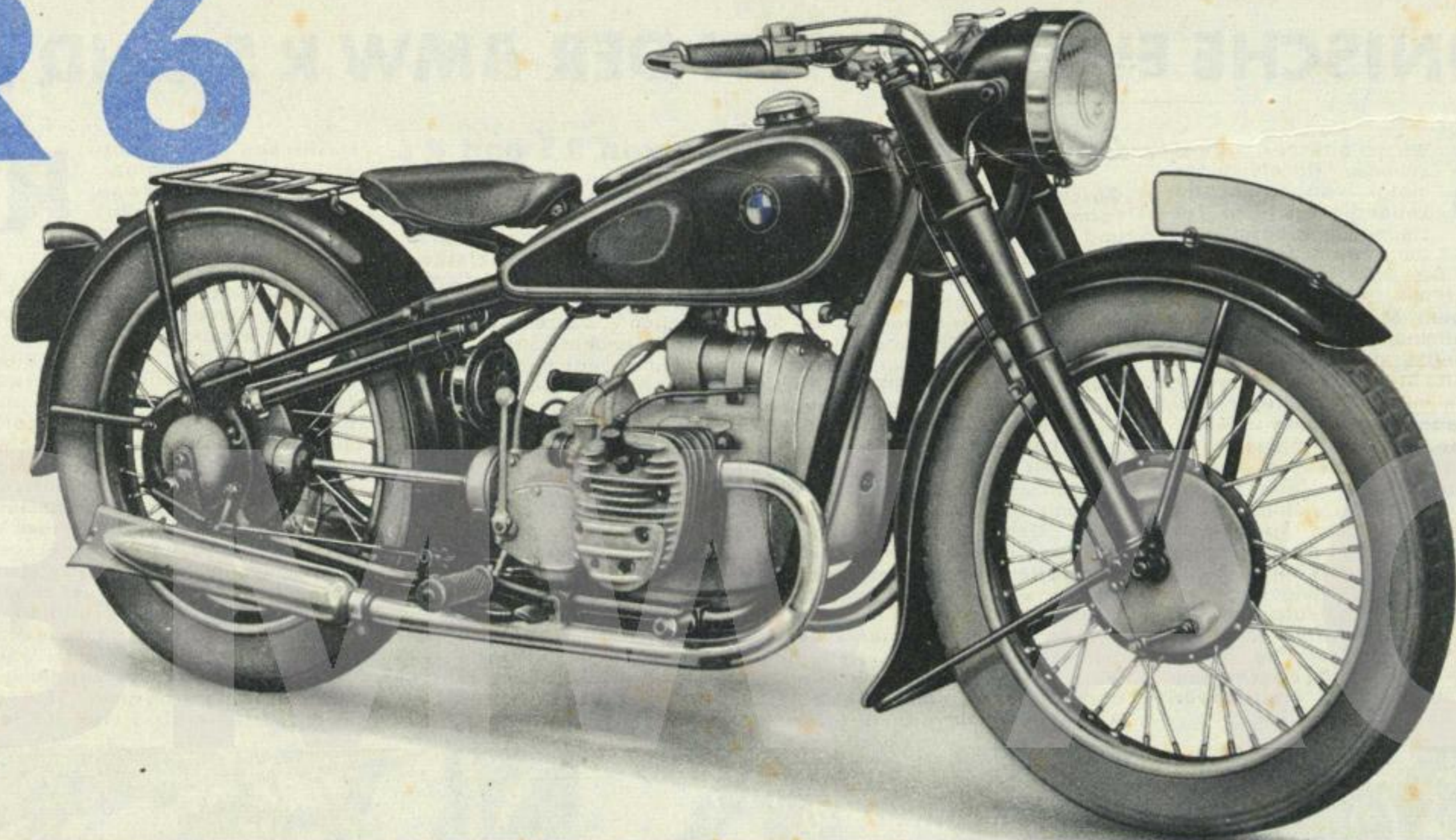
R 5



Wohl selten hat ein Kraftrad so allseitige und uneingeschränkte Anerkennung im In- und Ausland gefunden wie die 500 ccm BMW R 5. Die sportliche, vornehme Linienführung, die glänzenden Fahreigenschaften, die überlegene Schnelligkeit, der elastische temperamentvolle Zweizylindermotor, das neuzeitliche Viergang-Fußschaltungsgetriebe, die einzigartige Teleskop-Vorderradfederung und der geringe Verbrauch sind Eigenschaften, durch die die R 5 auch

die verwöhntesten Sportfahrer begeistern konnte. Um die auf Straßen, Gelände und bei Sportveranstaltungen bestens bewährten Konstruktionseinzelheiten dieses Kraftrades auch für Tourenfahrer zu verwerten, wurde mit demselben Fahrgestell, derselben Teleskopfederung und demselben Vierganggetriebe eine 600 ccm Tourenmaschine mit 18 PS Dauerleistung, die R 6 geschaffen, und damit die ausgezeichneten Fahreigenschaften und unbedingte Be-

R 6



triebstüchtigkeit der R 5 gesichert. Der seitlich gesteuerte Motor mit zwei angeflanschten Vergasern ist nach den bewährten BMW-Baugrundsätzen unter Berücksichtigung der letzten technischen Erfahrungen entwickelt. Noch glatter und ruhiger wirkt das formschöne Tunnelgehäuse, das auch Lichtmaschine und Unterbrecher gegen äußere Einflüsse vollkommen schützt. Besondere Aufmerksamkeit wurde der Entwicklung der Zylinder und Zylinderköpfe geschenkt,

denn deren richtige Gestaltung ist ausschlaggebend für zweckmäßige Kühlung und dadurch für geringen Verbrauch für höchste Leistungsfähigkeit im Dauerbetrieb und für erhöhte Lebensdauer.

Was dem Sportfahrer die BMW R 5, wird dem Touren- und Seitenwagenfahrer die BMW R 6 sein - ein Kraffrad, das durch Leistungsstärke, Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit jede Fahrt zu einem freudigen Erlebnis werden läßt.

TECHNISCHE EINZELHEITEN DER BMW R 5 UND R 6

R 5

Wirtschaftlicher Zwei-zylinder Hochleistungsmotor von sprühender Lebendigkeit und erstaunlichem Beschleunigungsvermögen. **24 PS**

Dauerleistung bei 5500 U/min; mittlere Drehzahl 2450 U/min bei 60 km/Std. Bohrung 68 mm, Hub 68 mm, Zylinderinhalt 500 ccm; Verdichtungsverhältnis 6,7 : 1. **Hängende Ventile** durch kurze staubdicht gekapselte Stoßstangen gesteuert; 2 Nockenwellen mit Rollenkettenantrieb, kräftige **Haarnadel-Ventilfedern** unter öldichtem Zylinderdeckel. Kurbelwelle auf zwei Kugellagern, Stahlpleuel auf reichbemessenen Rollenlagern. Glatte Kurbelgehäuse mit eingebauter Lichtmaschine. Spezial-Aluminium-Kolben. **Spezialguß-Zylinder** mit sorgfältig ausgebildeten **Spezial-Aluminium-Zylinderköpfen**, die für einwandfreie Wärmeableitung auch bei höchster Beanspruchung sorgen. **Zwei Amalvergaser** mit Luftfiltern an den Zylindern angeschlossen. Trockene, dauerhafte und weich eingreifende **Einscheibenkupplung** im Schwungrad. **Kraftstoffverbrauch**: etwa 3,5 Liter je 100 km.

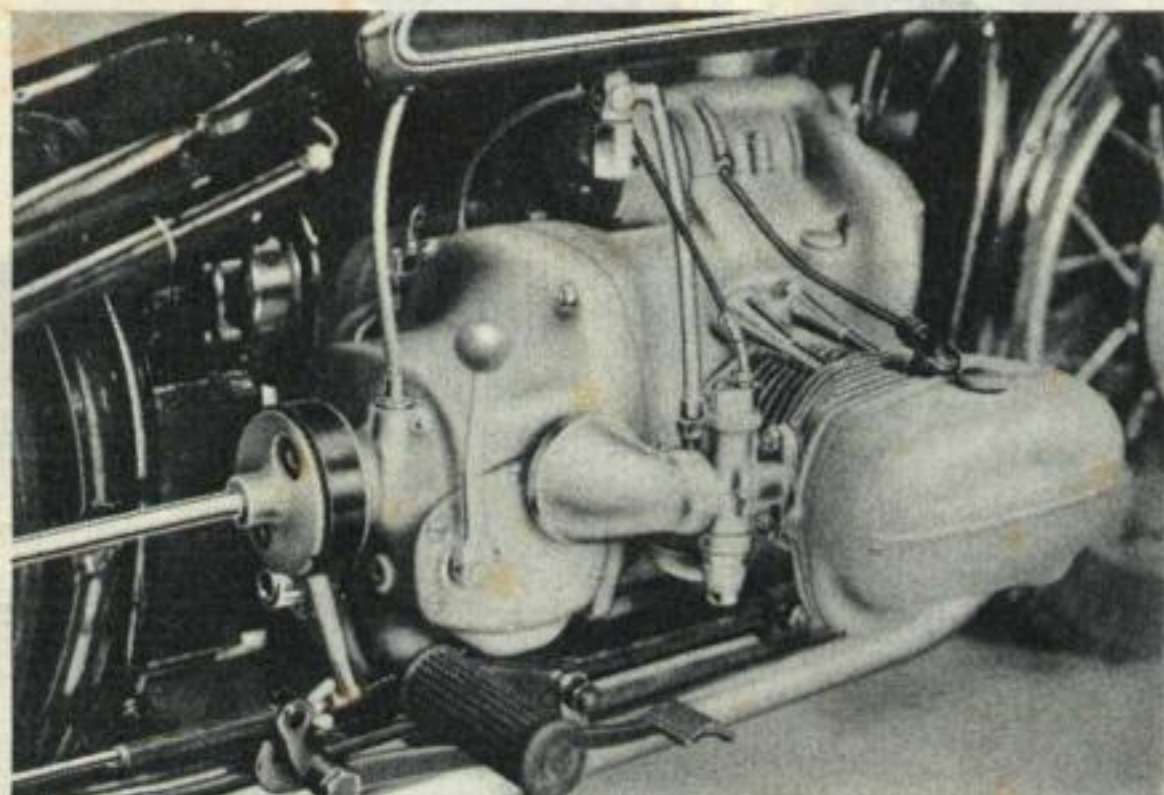
Gemeinsame Einzelheiten von R 5 und R 6

Geschlossener Dreiecks-Doppelrahmen aus konischen Stahlrohren. Formschöner Satteltank, 15 Liter fassend, mit großem Benzinflter und Reservebenzinahn sowie eingebautem Werkzeugkasten; **Gummischwingsattel** in Weichheit und Höhe verstellbar; **Teleskop-Vorderradfederung** - kein der Abnutzung ausgesetztes Gelenk - kleinste ungefederte Massen - vollkommen staubdicht geschützte Spiralfedern im Ölbad - ohne Schmierstellen - während der Fahrt von Hand verstellbare **Ölrückstoßdämpfer**, unübertroffen in Wirkung und Lebensdauer; auswechselbare und gegeneinander **aus-tauschbare Räder mit Steckachsen**; hinteres Kotflügelende aufklappbar; **kräftige Innenbackenbremsen** in Vorder- und Hinterrad; SS-Reifen 26 x 3,5". **Sehr günstig abgestuftes Vierganggetriebe mit Klaueneingriff**. **Schaltung durch Fußhebel** auf der linken Seite mit **Handhilfsschalthebel**, einfache und rasche Schaltbarkeit. Großer Gang, bogenverzahnte Räder im dauernden Eingriff. Unter-setzung im 1. Gang 3,6 : 1; im 2. Gang 2,28 : 1; im 3. Gang 1,7 : 1; im 4. Gang 1,3 : 1. **Kräftiger Kickstarter** auf der linken Seite. **Kräftiger gegen Schmutz und Beschädigung geschützter Kardan**, **der wetterfeste und zuverlässige Hinterradantrieb**; spiralverzahnte Räder; weiche Kraftübertragung durch Gummistoßdämpfer; Gesamtuntersetzung von Motor zu Hinterrad: solo 5,1, Seitenwagen 6,0. **Bequemer, verstellbarer Lenker** mit Steuerungsdämpfer und Neimann **Lenkerschloß**; verstellbare Fußrasten; Gasdrehgriff; 45/70 Watt Bosch - Lichtbatterieanlage mit Abblendvorrichtung; Boschhorn; großer Zeigertachometer im Scheinwerfer eingebaut. Alle Angaben unverbindlich, Konstruktionsänderungen vorbehalten.

Elastischer, hochent-wickelter, langhubiger, wirtschaftlicher Zwei-zylinder Viertaktmotor; **18 PS Dauerleistung** bei 4000 U/min; mittlere Dreh-

R 6

zahl 2450 U/min bei 60 km/Std. Bohrung 70 mm, Hub 78 mm, Zylinderinhalt 600 ccm; Verdichtungsverhältnis 6 : 1. **Stehende Ventile**, staubdicht gekapselte Stößel und Ventilfedern, Nockenwelle durch Zahnrad angetrieben. Kurbelwelle auf zwei Kugellagern; Stahlpleuel auf reichbemessenen Kollenlagern. Kurbelgehäuse als **Tunnelgehäuse ohne Trennfuge** ausgebildet. Flache Spezial-Aluminium-Kolben. Selbsttätige Umlaufschmierung durch Zahnradpumpe. **Spezialguß-Zylinder** mit abnehmbarem **Leichtmetall-Zylinderdeckel**. Zylinderdeckel durch Gleitschutzbleche geschützt. **Zwei Amalvergaser** am Zylinder direkt angeflanscht, gemeinsamer, großer Luftfilter bestens geschützt im Getriebegehäuse eingebaut. Trockene, dauerhafte und weich eingreifende **Einscheibenkupplung**. **Kraftstoffverbrauch**: solo etwa 3,5 bis 4 Liter, mit Seitenwagen 4 bis 5 Liter für je 100 km.



**BAYERISCHE
MOTOREN
WERKE A.G.
MÜNCHEN 13**

