

Eine der Lehren, die aus den Geländefahrten vor dem Kriege eindeutig gezogen wurden, war die Erkenntnis, daß für das Kraffrad mit Seitenwagen früher oder später der Zweiradantrieb zur unbedingten Forderung erhoben werden mußte. Durch die hohen Anforderungen, die das Gelände gerade an das Gespann beim Überwinden von Steilhängen, Geröll, Morast, Sand und Schnee stellt, reichte der gewöhnliche Einradantrieb nicht mehr aus.

Wie so oft, hat BMW auch auf diesem Gebiet Pionierarbeit für den deutschen Kraffradbau geleistet. Bereits im Jahre 1934 wurde anlässlich einer Winterprüfungsfahrt ein BMW-Gespann mit angetriebenem Seitenwagenrad eingesetzt, das in Fachkreisen allgemeine Beachtung hervorrief. Die Verwirklichung dieses Gedankens wurde vorerst aber wieder in den Hintergrund gestellt, da die Entwicklung noch nicht als beendet angesehen werden konnte. Allerdings entschlossen sich ausländische Kraffradfabriken, angeregt durch die ersten von BMW gesammelten Erfahrungen, Heeresfahrzeuge mit Seitenwagenantrieb zu bauen, doch erwiesen sich alle derartigen Konstruktionen als nicht genügend „fahrreif“. Jahrelange Vorarbeiten ermöglichen es, nunmehr mit einem neuen zweiradangetriebenen Fahrzeug an die Öffentlichkeit zu treten, welches durch große Geländegängigkeit alle bisherigen Seitenwagen-Fahrzeuge übertrifft und dabei die Vorteile des Seitenwagenfahrens, Wendigkeit und Schnelligkeit in sich vereint.

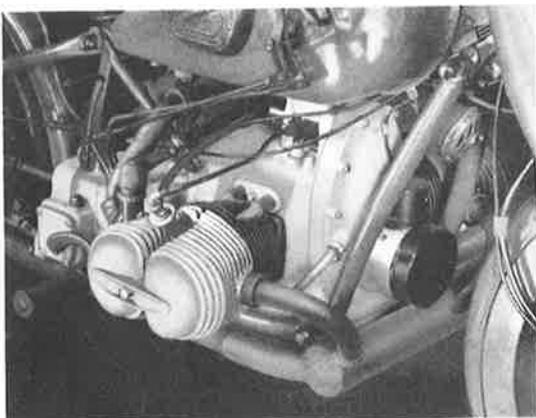
Gegenüber allen anderen „gewöhnlichen“ Kraffrädern ist diese neueste Schöpfung von BMW mit den besonders für das Gelände abgestimmten Vorzügen - unter Beibehaltung der guten Fahreigenschaften auf normalen Straßen -

Das Gelände-Kraffrad der Zukunft

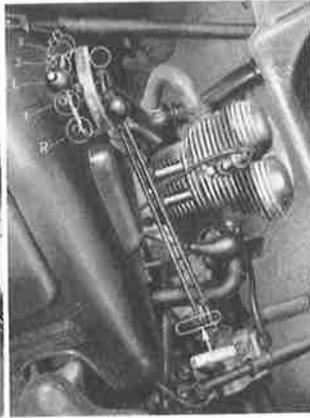
Auf den ersten Blick stechen technische Besonderheiten hervor, die erkennen lassen, daß bei der Fertigung alle Einzelheiten für ein im Heeres-, Kolonial- und Behördendienst sowie in der Forstwirtschaft Verwendung findendes Gespann berücksichtigt wurden. Wesentliche Merkmale sind:

- Angetriebenes Seitenwagenrad
- Seitenwagen-Schwingachse
- Teleskop-Vorderradfederung
- Getriebe mit Geländegang
- Rückwärtsgang
- Kardanwellen-Kraftübertragung
- Ausgleichgetriebe (sperrbar)
- Obengesteuerter 750 ccm Motor
- Selbsttätige Zündverstellung
- Austauschbare Laufräder
- Große Bereifung
- Öldruckbremse
- Ungewöhnliches Steigvermögen
- Große Bodenfreiheit
- Fahrbereich mindestens 360 km
- Zulademöglichkeit von 270 bzw. 420 kg

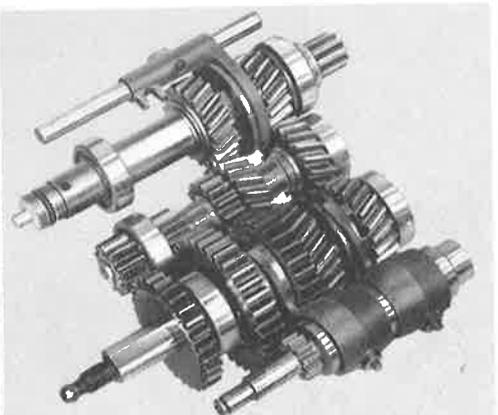
Obwohl die neue BMW „R 75“ dem Aussehen nach wie ein kraftvolles „Arbeitspferd“ erscheint, verfügt diese bei leichtester Lenkfähigkeit über die bekannten guten BMW-Fahreigenschaften. Infolge der völligen Kapselung aller beweglichen Teile, die sämtlich leicht zugänglich sind, einschließlich der Teleskop-Vordergabel und des Kardanwellenantriebes, bleibt die Maschine unter jeder Fahrbedingung unempfindlich und von größter Zuverlässigkeit. Selbst Wasserdurchfahrten, morastiges Gelände, stundenlanges, langsames Fahren in der Kolonne, das Befahren von Steilhängen oder auch Schnellfahren auf Autobahnen bleiben ohne jeden Einfluß auf die Betriebssicherheit.



Obengesteuerter 750 ccm Motor



Schaltgestänge



Zahnradgetriebe mit Geländegang