

KRATKA ZGODOVINA RAZVOJA BMW MOTOCIKLOV

1923 - 1975

Bogban Knaus OTC ŠKOFIJA

Uvod:

Motocikli z enim ali dvema valjema, bočno štrlečima pravokotno na smer vožnje, z lahkim dostopom do vseh vitalnih delov v slučaju popravila, enostavna in zanesljiva tehnika, nizko težišče, pogon zadnjega kolesa preko diferenciala, v katerega je nameščena kromirana pogonska gred (pri kasnejših modelih že skrita v notranjosti nihanke), v črni barvi z značilnima belima linijama na bokih rezervoarja in blatnikov, ki je dominiral od leta 1923 pa do leta 1969 do uvedbe nove generacije BMW motociklov serije 5.

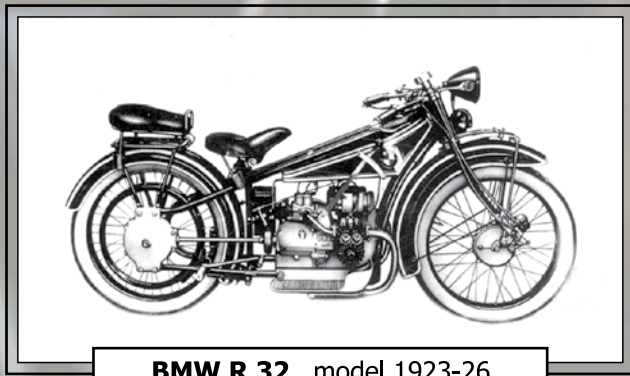
Za boljše na daljne razumevanje bom na kratko opisal osnovne karakteristike pri označevanju agregatov motociklov BMW do leta 1975.

V glavnem jih označujemo:

- glede na število valjev: eno in dvovaljne (boxer) motorje
- glede na prostornino in moč
- glede na način krmiljenja ventilov:
 - SV ventili so nameščeni poleg valjev, ta sistem se je uporabljal v letih 1923-1942.
 - OHV eno ali dvovaljni agregat z ventili, ki so viseči v glavi, ta sistem se je uporabljal v letih 1925-1993.

BMW- motocikli 1923-1941

Od predvojnih motociklov bom omenil le nekatere, katere imajo člani klubov po Sloveniji, saj so tisti iz dvajsetih in začetku tridesetih let zelo redki in se jih lahko vidi le v kakšnem muzeju.



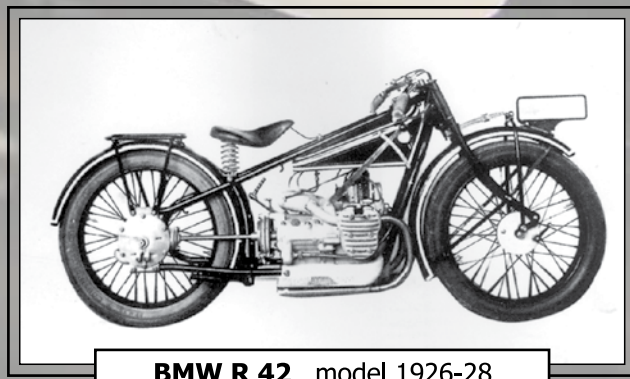
BMW R 32 model 1923-26

Prvi pravi BMW motocikel je bil predstavljen leta 1923 z oznako R32, 494ccm SV boxer agregat, z močjo 8,5KM (6kW) pri 3300 o/min, ki je bil razvit iz motociklov FLINK in HELIOS. HELIOS je imel pogonski agregat M2 B15, katerega so izdelovali pri BMW po zamislih genialnega konstruktorja letalskih motorjev ing. Maxa Friza.

Po izgubljeni prvi svetovni vojni se Nemčija ni smela več, ukvarjati z oboroževalno industrijo. BMW AG je leta 1922 nastal z združitvijo dveh podjetij BMW Gmbh in Bayerische Flügengwenke AG in našla novo tržno nišo v izdelavi motociklov.

R32 ki so ga izdelovali v letih 1923-26 je bil tržno uspešen kljub gospodarski krizi v povojni Nemčiji.

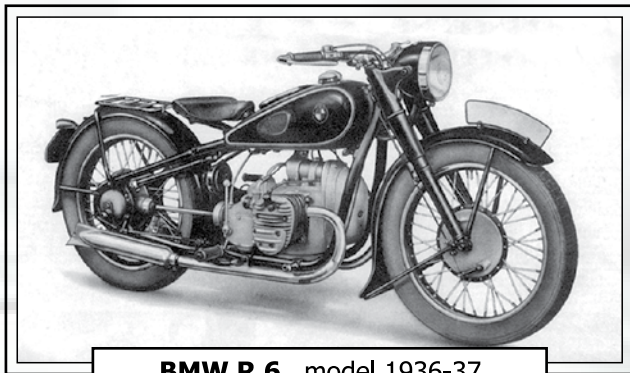
Ohrabren s tem dejstvom je začel izdelovati nove modele, vedno boljše, eno in dvovaljne, udeleževal se je na raznih hitrostnih tekmovanjih, dobiček podjetja se je v letih 1926-1929 celo potrojil. Začeli so graditi nove proizvodnje hale-zidane, namesto dosedanjih lesenih, skratka to obdobje je bilo čas razcveta in čas svetovnih rekordov. Omeniti moram dirkača Ernsta Henneja, ki je z 750ccm kompresorskim motorjem dosegel hitrost 279 km/h in je kot rekord veljal vse do leta 1951. Omeniti moramo tudi drugo najbolj znano ime iz zgodovine cestno hitrostnih dirk, namreč Georg Maier, ki je s svojim znamenitim tovarniškim dirkalnikom zmagal leta 1939 na otoku Man in BMW je zasedel prvo in drugo mesto, ter premagal vso do sedaj nepremagljivo konkurenco.



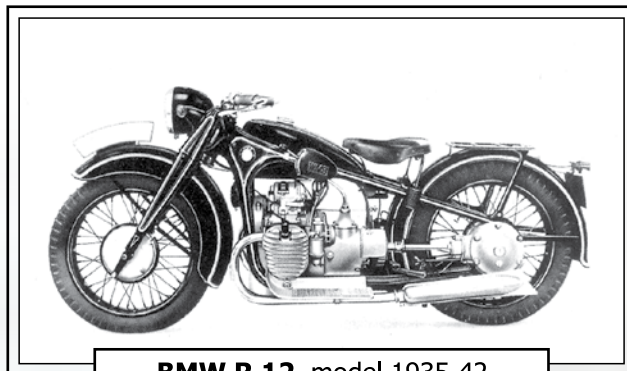
BMW R 42 model 1926-28

Ob koncu 20. let so se pričele pojavljati na spajkanih mestih cevnega okvirja razpoke, zato so se odločili pri BMW izdelovati okvirje iz stisnjene pločevine. Motocikli so delovali okorno, čeprav so postali lažji. Ob uvedbi novega postopka varjenja- elektro varjenje v zaščitni atmosferi, so leta 1936 zopet pričeli izdelovati okvirje z med seboj zvarjenih cevi po novem postopku.

Prva motocikla s takim novim okvirjem sta bila R5 in R6 (motor nove konstrukcije s tunelskim ohišjem, torej ohišje motorja sestavlja en del, en odlitek, dosedanji so imeli ohišje iz dveh delov).



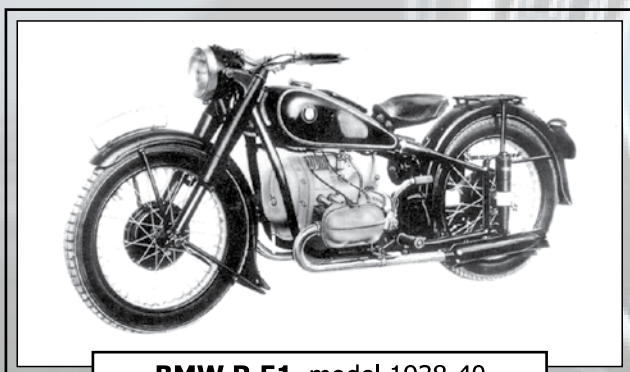
BMW R 6 model 1936-37



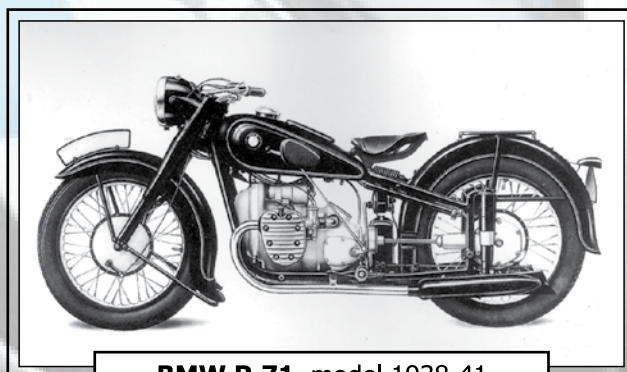
BMW R 12 model 1935-42

BMW R 12 1935-42, 750ccm SV agregat, z močjo 18KM (13kW) pri 3400 o/min je bil prvi motocikel s teleskopskimi vilicami in hidravličnimi blažilniki. Po letu 1939 se izdelujejo izključno za vojaške potrebe, Do leta 1942 je bilo izdelano več kot 3600 kosov. Nadomestil ga je specialno za vojsko (Wehrmacht) izdelali R 75 (1941-44).

R 51	1938-40	494ccm OHV	24KM (18kW) pri 5800 o/min
R 66	1938-41	597ccm OHV	30KM (22kW) pri 5700 o/min
R 61	1938-41	596ccm SV	18KM (13kW) pri 4800 o/min
R 71	1938-41	745ccm SV	22KM (16kW) pri 4600 o/min



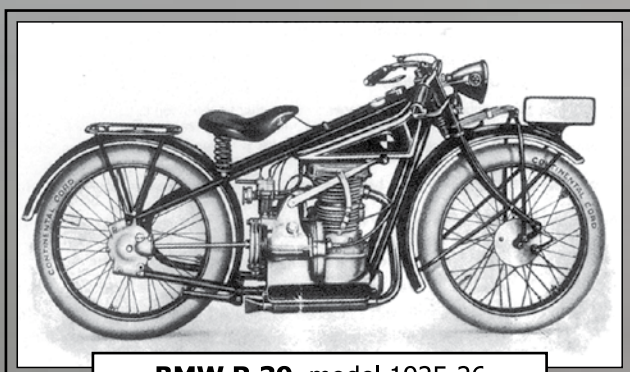
BMW R 51 model 1938-40



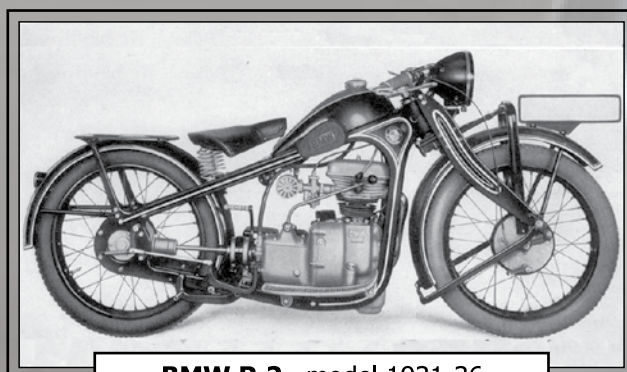
BMW R 71 model 1938-41

Za zgoraj omenjen motocikle je značilno, da so prvi, ki so dobili teleskopsko vzmetenje tudi zadnjega kolesa. Ti motorji so po obliki zelo podobni njihovim naslednikom, ki so jih izdelovali po drugi svetovni vojni do leta 1955.

Eno valjni motocikli:



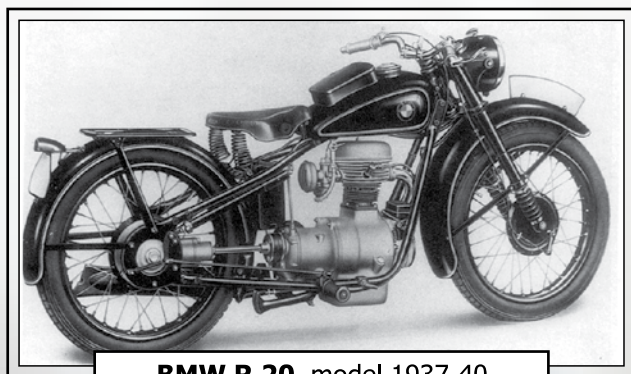
BMW R 39 model 1925-26



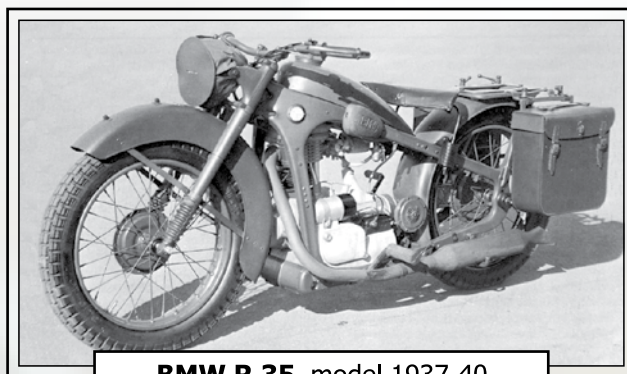
BMW R 2 model 1931-36

Prvo motorno kolo z eno valjnim OHV agregatom je imelo oznako R 39, prostornino 247ccm in moč 6,5KM (5kW). Izdelovali so ga v letih 1925-26.

R 2	1931-36	198ccm OHV	6KM (4kW)	pri 3500 o/min
R 4	1932-37	400ccm OHV	12KM (9kW)	pri 3500 o/min
R 3	1936	305ccm OHV	11 KM (8kW)	pri 4200 o/min
R 20	1937-38	200ccm OHV	8KM (6kW)	pri 5400 o/min
R 23	1938-41	247ccm OHV	10KM (7kW)	pri 5400 o/min
R 35	1937-40	340ccm OHV	14KM (10kW)	pri 4500 o/min



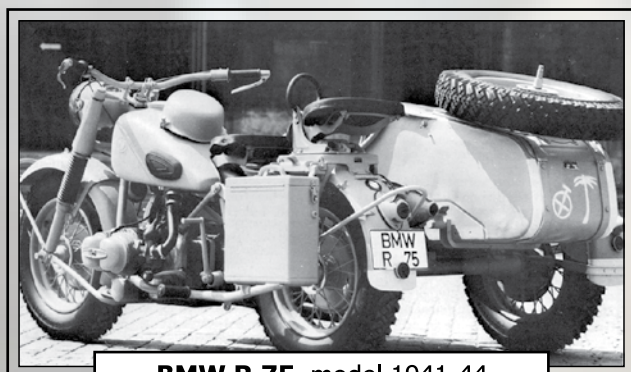
BMW R 20 model 1937-40



BMW R 35 model 1937-40

Okvir motocikla R 20 je zopet narejen iz zvarjenih cevi po novem postopku ter vijačen. Edini motocikel, ki je še obdržal okvir, izdelan iz stisnjene pločevine je bil R 35, ki so ga delali do leta 1940 in je služil v Wehrmachtu kot uspešen motocikel v kurirski službi.

BMW motocikli 1939 - 1944



BMW R 75 model 1941-44

Z začetkom druge svetovne vojne je BMW izdeloval na področju motornih koles samo še motocikle za potrebe vojske. Civilna verzija je opuščena. Sedaj izdelujejo R 12 modificiran za vojaške potrebe, R 35 kot kurirski motocikel. Leta 1940 dobila BMW in Zündapp naročilo vojske za popolnoma nov motocikel z bočno prikolico, ki mora izpolnjevati vse lastnosti trpežnega, zanesljivega in tudi zmogljivega motocikla.

Pri Zündappu jim je uspelo z znamenitim KS 750, pri BMW pa po skoraj enoletnih mukah in vedno novih zahtevah vojske z R 75.

Ker smatram BMW R 75 in Zündapp KS 750 kot najbolj izpopolnjena motorna kolesa z bočno prikolico vseh časov, sem jima posvetil malo več pisanja.

Nekaj karakteristik R 75: R 75 1941-44 750 ccm OHV 26KM (19kW) pri 4400 o/min

- menjalnik ima 4 cestne, 4 terenske in 2 vzvratni prestavi,
- diferencial ima zaporo, da se lažje izvleče iz blata ali snega,
- zadnje zavore kolesa na motociklu in na prikolici so hidravlične,
- prvič uveden centrifugalni regulator predvžiga, nameščen na koncu osi magnetnega vžiga na vrhu ohišja motorja,
- dinamo nameščen na koncu glavne gredi spodaj,
- stalni pogon kolesa prikolice s pol osjo skrito v tunelu podvozja prikolice,
- največja hitrost 95 km/h,
- akcijski radij 350 km,
- motor ima največ 26KM (19kW), kompresijsko razmerje je nizko, da lahko uporablja tudi sintetični bencin,
- vitalni deli BMW R 75 in Zündapp KS 750 so zamenljivi med seboj, za lažja popravila na fronti, ter boljšo oskrbo z rezervnimi deli, npr.: vžigalna naprava (magnetni vžig), kolesa, dinamo, diferencial oziroma enak pogon kolesa prikolice, uporaba oziroma možnost obeh tipov prikolic k obema motornima kolesoma.

R 75 pripada prikolica z oznako BW43

KS 750 pripada prikolica z oznako BW 40 in BW 43

Obdobje 1949-1955

Nemčija po drugi svetovni vojni: razdejanje, tragedije, revščina, razdelitev države, vojne reparacije, skoraj dokončno uničenje industrije.

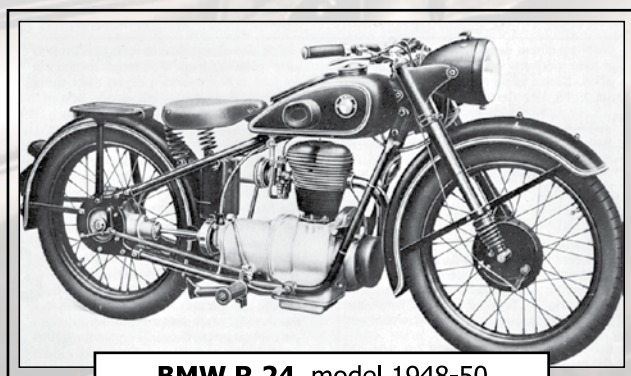
Ker je BMW postal med vojno velik oboroževalni koncern z več kot 50000 zaposlenimi, prisilnimi delavci in taboriščniki, je postal velika tarča zavezniških letalskih napadov, proizvodnji obrati so dočakali konec vojne večinoma v ruševinah. V teh obratih, razsejanih po celi tedaj okupirani Evropi, so izdelovali poleg motociklov tudi letalske motorje, ter rakete in drugo oborožitev.

Temu, kar je ostalo po vojni še celega je grozila popolna izpraznitev oz. demontaža v obliki vojnih reparacij. Obrat v Eisennachu, v vzhodnem delu Nemčije je pripadal Ruskemu sektorju. Kmalu po vojni so Rusi tam obnovili proizvodnjo motociklov R 35 in avtomobilov pod oznako BMW, vendar je matično podjetje BMW iz Münchna po sodni poti doseglo prepoved uporabe imena BMW. Leta 1952 se je tovarna preimenovala v EMW (Eisennacher Motoren Werke).

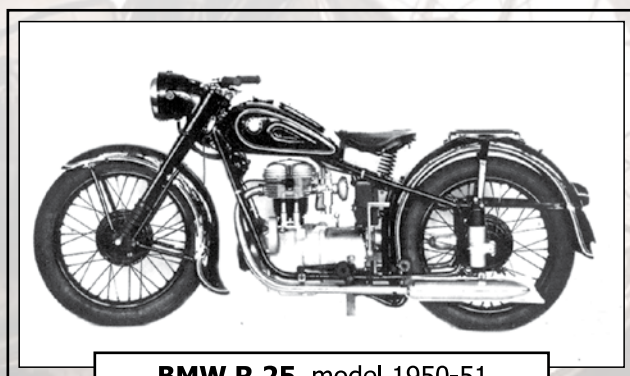
V zahodnem sektorju so po vojni v obratih BMW zavezniki dovolili najprej izdelavo loncev in drugih pripomočkov iz ostankov raznih delov letalskih motorjev in drugih aluminijastih delov. Nekateri obrati so služili tudi kot popravilnice za zavezniška vojaška vozila.

V tem času, času železne zavese se je konflikt med zavezniki in Rusi nenehno stopnjeval. V zahodnih državah uničenih od vojne, so se začele zaradi revščine širiti ideje komunizma, kar je povzročilo odločitev vlade ZDA, da bodo pomagale državam na zahodu k ponovnemu razvoju in obnovitvi gospodarstva, katere sta bili deležni tudi državi poraženki Nemčija in Italija. Leta 1948 so uvedli v Nemčiji tudi denarno reformo- torej pot v novi gospodarski boom je bila odprta.

Leta 1948 je BMW dobil dovoljenje za izdelavo prvega povojnega eno valjnega motocikla in sicer z oznako R24.



BMW R 24 model 1948-50



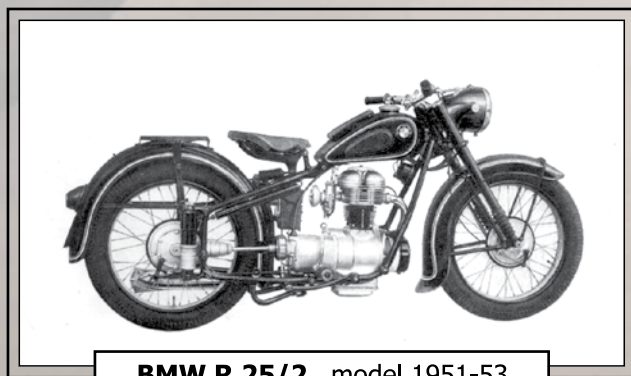
BMW R 25 model 1950-51

R 24 1948-50 247ccm OHV 12KM (9kW) pri 5600 o/min

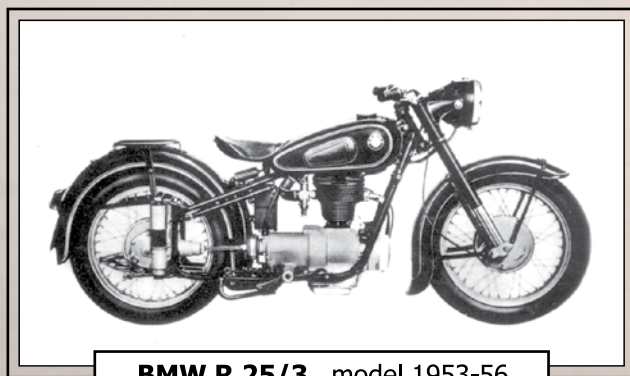
Okvir je enak kot pri predvojnemu R 20 in R23, le motor je na novo oblikovan z deljivimi ventilskimi pokrovi, dinamo se nahaja na koncu glavne gredi s centrifugalnim regulatorjem predvžiga, ki je omogočal tudi funkcioniranje platin. Model R 24 je dobil tudi nov menjalnik. Približno taka zasnova pogonskega agregata se je obdržala vse do leta 1960, nekaj več sprememb je dobil motor na modelu R 27 (1960-67).

R 25 1950-51 247ccm OHV 12KM (9kW) pri 5600o/min

- motor je podoben kot pri modelu R 24
- zadnje kolo na dveh teleskopskih vzmetnih nogah,
- voznikov sedež vzmeten z eno centralno pokončno vzmetjo.



BMW R 25/2 model 1951-53



BMW R 25/3 model 1953-56

KOLEDAR PRIREDITEV STARODOBNIH VOZIL ZVEZE SVS



2010



DATUM	NASLOV PRIREDITVE	PRIREDITELJ	INFORMACIJE
Nedelja 28.03.2010	II. SEJEM RABLJENIH IN NOVIH REZERVNIH DELOV ZA STARODOBNIKE	MOTO KLUB »VETERANI« MURSKA SOBOTA Obrtna ulica 28 9000 MURSKA SOBOTA 02 526 15 90 mkveterani.ms@siol.net www.motoklub-veterani.si	Mitja Peterka, 041 289 360 Karel Čar, 031 392 639
Nedelja 4.4.2010	5. SEJEM RABLJENE OPREME	DRUŠTVO JANEZ PUH LJUTOMER, Preložnova 25, 02 584 82 06 www.iipuch.si	info@iipuch.si Franc Hriberčak, 031 649 744
Nedelja 18.4.2010	3. SEJEM STARODOBNE OPREME 2010 ROGAŠOVCI SV. JURIJ	AMK STARODOBNIH VOZIL GORIČKO, Martinje 23, 9203 PETROVCI	Benko Viktor 02 5588499 041 717050 oldi.viktor@gmail.com Viljem Zrim 02 5561472, 031 747 764 Starodobniki.goricko@siol.net
Sobota 24.4.2010	SREČANJE SOTESKA 2010 MEDNARODNO SREČANJE	OLDTIMER KLUB SOTESKA Soteška pot 21, Ljubljana 1231 ČRNUČE	Jože Mejač, Soteška pot 21, 1231 Črnuče otksoteska@gmail.com 031/332 561, 01/562 64 97, fax: 01/562 62 65 Boleslav Petrič, 041/222 551
Sobota 24.4.2010	4. SREČANJE ADRIA Classic - TOMOS 2010 MEDNARODNO SREČANJE	ADRIA CLASSIC KOPER Vanganelška 14 6000 KOPER adriaclassic@gmail.com www.adria-classic.com	Sandi Fikon, 041 545 786 sandi.fikon@gmail.com Karleto Zahar 00386 41 71 81 71 adriaclassic@gmail.com
Sobota 24.4.2010	VSESLOVENSKO SREČANJE LJUBITELJEV STARODOBNIH VOZIL MEDNARODNO SREČANJE	VETERAN KLUB MARIBOR Frankolovska 19 2000 MARIBOR veteran@triera.net	Stanko Kokol, 041/791 136 Mirko Krajnc, 031 246310
Nedelja 25.4.2010	MEDNARODNO SREČANJE AVTOCENTER ERBINEK	OLDTIMER TRAJERSKA PLAC 20, 2201 Zg. Kungota	Konrad Hrastnik, 041 232 692 Fax: 02 461 74 54 info@oss.si
Sobota 1.5.2010	TRADICIONALNO PRVOMAJSKO SREČANJE Z 9. PRVENSTVOM MEDNARODNO SREČANJE	DRUŠTVO JANEZ PUH LJUTOMER, Preložnova 25, 02/584 82 06 www.iipuch.si	Jože Klobasa, 041 667 306 info@iipuch.si
Sobota 8.5.2010	17. RALLY VIPAVSKA DOLINA 2010 MEDNARODNO SREČANJE IN PRVENSTVO SVS	DRUŠTVO LJUBITELJEV STARODOBNIH VOZIL VIPAVSKA DOLINA AJDOVŠČINA Lavričeva c. 8, 5270 AJDOVŠČINA www.starodobnavozila.si	Igor Troj, 031 857 526 Miro Štrancar, Lavričeva cesta 8 5270 Ajdovščina 040 798 887 05 366 16 10, strancar.m@gmail.com info@starodobnavozila.si
Nedelja 9.5.2010	6. TRAKTORSKO SREČANJE IN SEJEM RABLJENE OPREME MEDNARODNO SREČANJE	OLDTEIMER KLUB STARA GORA Stara Gora 12 b 9244 SV JURIJ OB ŠČAVNICI www.oldteimer-sg.net	Alojz Slekovec, 031 342 734 Stara Gora 12 b, 9244 Sv. Jurij ob Ščavnici predsednik.alojz@oldteimer-sg.net info@oldteimer-sg.net Edi Vuk, 031 671 154
Sobota 15.5.2010	4. TURISTIČNO SREČANJE STARODOBNIKOVI ZAGORSKA DOLINA 2010 MEDNARODNO SREČANJE	KLUB TORNADO Smučdol 4, 1411 IZLAKE 03/5679 560 www.tornado.gajba.net	Milo Bolte, 031 590 900 Dejan Zorec, 041 803114 Ivan Polanec, 041 520 583 sklub-tornado@volja.net
Sobota 15.5.2010	1. DOBRODELNO SREČANJE V KRPANOV DEŽELI MEDNARODNO SREČANJE	DRUŠTVO STARODOBNIH VOZIL MARTIN KRPAN PIVKA, Juršče 71 6257 PIVKA	Valter Lajn, 041 337 599 Juršče 71, 6257 Pivka Jernej Paulin, 051 686 707 starodobniki.pivka@gmail.com
Nedelja 16.5.2010	16. SREČANJE FIČO KLUBA VELENJE IN 4. MEMORIAL ZDRAVKA OŽIRJA V HOČAH PRI MARIBORU MEDNARODNO SREČANJE	FIČO KLUB VELENJE Preložna cesta 1, 3320 VELENJE	Jakob Ivan 031 515 295 Makoter Franc 041 402 999 Jože Kovac, 041 327 399 fico.kovac@gmail.com ficoklubvelenje@gmail.com
Petek, 21.5. in sobota 22.5. 2010	MEDNARODNA REVIIJA STARODOBNIKOVI STARODOBNIKOVI »A« KAMNIK 2010 MEDNARODNA REVIIJA	DRUŠTVO STARODOBNIH VOZIL KAMNIK Tunjska mlaka 5 b 1240 KAMNIK	Miro Vrhovnik, 041 274 274 Franc Pance, 040 712 876 franc.pance@siol.net



OLDTIMER KLUB
SOTESKA



KOLENDAR PRIREDITEV STARODOBNIH VOZIL



Sobota 22.5.2010	15. VSESLOVENSKO SREČANJE LJUBITELJEV STARODOBNIH VOZIL KROFJICA MEDNARODNO SREČANJE	OLD TIMER CLUB KROFJICA, Murska cesta 3 1291 KROFJICA 01 366 75 46 www.oldtimer-skoffjica.com	Franc Gruden, Dolenjska cesta 457 1291 KROFJICA, 01 366 75 46 gruden.franc@gmail.com Gusti Jamnik, 031 232 518
Sobota 22.5. in nedelja 23.5.2010	MEDNARODNO SREČANJE VOJAŠKIH VOZIL- Avstrija, Madžarska, Hrvaška, Italija, Slovenija	JEEP KLUB VETERAN MURSKA SOBOTA Kajuhova 50 9000 MURSKA SOBOTA	Štefan Jančarič, Noršinci 48 9221 Martjanci, 041 723 438, stefan.jancaric@petrol.si Aleksander Jevšek, Kajuhova 50, 9000 MS sandi.jevsek@policija.si Jože Osterc, 041 423 093
Sobota 29.5.2010	13. VSESLOVENSKO SREČANJE SARODOBNIH VOZIL V SLOVENSKI BISTRICI MEDNARODNO SREČANJE	AMK CLASSIC SLOVENSKA BISTRICA, Trg svobode 24 2310 SLOVENSKA BISTRICA www.amk-classic.si	Jernej Senegačnik, 041 722 162 jernej.senegacnik@gmail.com Slavko Pislak, 02 794 52 11, 041 687 791 slavko.pislak@triera.net
Nedelja 30. 5. 2010	3. MEDNARODNO SREČANJE TRAKTORJEV IN STARE KMETIJSKE TEHNIKE	DRUŠTVO STARI TRAKTOR MOSTE Moste 99, 1218 KOMENDA	Lajze Galperlin, 041/689 770 kmetija-ag@siol.net Vinko Koželj, 041 629 452 vink.transport@siol.net Marko Juvan, 041 677 844 markus.juvan@siol.net
Sobota 29.05.2010	DRŽAVNO PRVENSTVO STARODOBNIH MOTOCIKLOV ZA BIVIČEV MEMORIAL KATARINA 2010 GORSKA DIRKA ZA DP AMZS	»MAGNET« DRUŠTVO LJUBITELJEV STARODOBNIH VOZIL ZASAVJA TRBOVLJE Gabrsko 30b, 1420 TRBOVLJE	Franc Malgaj, 041/ 669 344 franc.malgaj@malgaj.com Branko Podbevšek, 041/ 335 415 Dejan Rak, 051/ 377 100
Sobota 5.6.2010	XIX. MEDNARODNI RALLY VETERANOV PREKMURJE 2010 IN PRVENSTVO SVS	MOTO KLUB »VETERANI« MURSKA SOBOTA Obrtna ulica 28 9000 MURSKA SOBOTA 02 526 15 90 mkveterani.ms@siol.net www.motoklub-veterani.si	Mitja Peterka, 041 289 360 mitja.peterka@siol.net
Nedelja 6.6.2010	3 VSESLOVENSKO SREČANJE STARODOBNIH VOZIL MEDNARODNO SREČANJE	AVTO MOTO KLUB OLDTIMER DUPEK Zg. Duplek 64 A 2241 SPODNJI DUPEK	Milan Čamec, 041 712 452 oldtimer.duplek@gmail.com
Sobota 12.6.2010	13.SLOVENSKO SREČANJE LJUBITELJEV STARE KMETIJSKE TEHNIKE JABLE 2010 MEDNARODNO SREČANJE	DRUŠTVO KMET.TEHNIKE SLOVENIJE SEKCIJA LJUBITELJEV STARE KMETIJSKE TEHNIKE Hacquetova 17 1000 LJUBLJANA	Toni Gjergjek, 041 389 590 tajnik@dkts.si www.dkts.si
Sobota 12.6.2010	RADLJE 2010 MEDNARODNO SREČANJE	KOROTKO PORTNO DRUŠTVO »OLDTIMER« RADLJE, Malgajeva 2 a 2360 RADLJE OB DRAVI	Franc Maček, 040 858 480 Vikart Friderik, 031 295 203 Tajnik društva, 041 521 945 nada.kamensak@gov.si
Sobota 12.6. in nedelja 13.6.2010	20.SLOVENIJA CLASSIC MARATHON IN DRŽAVNO PRVRNSTVO SVS	KLUB LJUBITELJEV KLASIČNIH IN ŠPORTNIH VOZIL CODELLI Kavadarska 21, 1000 Ljubljana www.codelli.com	Miloš Jese, 031 384 065 Fax: 01 510 62 42 milos.jese@codelli.com Janez Uratnik, 041/613 041 Janez.Uratnik@codelli.com
Nedelja, 13.6.2010	MEDNARODNO SREČANJE	KLUB LJUBITELJEV KLASIČNIH IN ŠPORTNIH VOZIL CODELLI Kavadarska 21, 1000 Ljubljana www.codelli.com	Miloš Jese, 031 384 065 Fax: 01 510 62 42 milos.jese@codelli.com Janez Uratnik, 041/613 041 Janez.Uratnik@codelli.com
Sobota 19.6.2010	VSESLOVENSKO SREČANJE VOJAŠKIH JEEP VOZIL	JEEP KLUB LJUBLJANA Hrušovo 50 1356 DOBROVA	Leopold Borštnar, 041/638 323 Hrušovo 50, 1356 Dobrova leopold.borstnar@telemach.net Carman Aleš, 041 520 833 itm.doo@siol.net
Sobota 19.6.2010	14. ADRIA Classic 2010 MEDNARODNO SREČANJE IN PRVSENSTVO SVS	ADRIA CLASSIC KOPER Vanganelška 14 6000 KOPER adriaclassic@gmail.com www.adria-classic.com	Valter Surina, Karleto Zahar 00 386 41 1 71 81 71 adriaclassic@gmail.com
Sobota 26.6.2010	4. MEDNARODNO SREČANJE STARODOBNIH VOZIL GORIČKO 2010 MEDNARODNO SREČANJE	AMK STARODOBNIH VOZIL GORIČKO Martinje 23 9203 PETROVCI	Benko Viktor, 02 5588 499, 041 717 050 Viljem Zrim, 02 5561 472, 031 747 764 starodobniki.goricko@siol.net oldi.viktor@gmail.com

OBNIH VOZIL ZVEZE SVS 2010



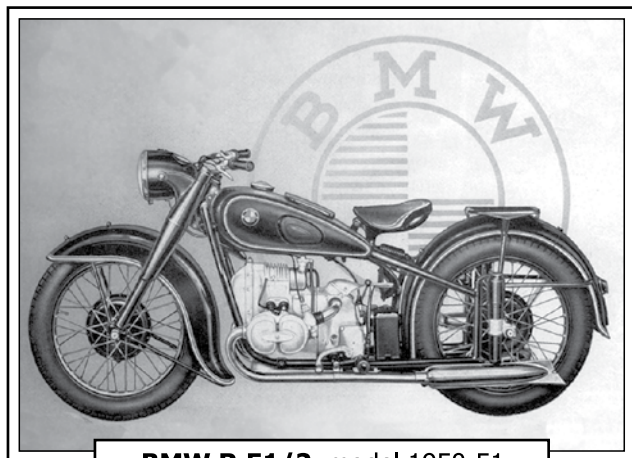
Sobota 26.6.2010	8. MEDNARODNO SREČANJE STARODOBNE TEHNIKE PRED GASILSKIM DOMOM PESKOVCI	DRUŠTVO LJUBITELJEV STARODOBNE TEHNIKE OLDTEIMER »ABRAHAM« Peskovci 38, 9204 LAOVCI	Drago Abraham, 031 509 641 drago.abraham@gmail.com Aleksander Bencik, 070 841 248 aleksander.bencik@siol.net
Sobota 26.6.2010	SREČANJE LJUBITELJEV STARODOBNIH VOZIL OB 10. OBLJETNICI MUZEJA IN DRUŠTVA MEDNARODNO SREČANJE	DRUŠTVO ROJAKA JANEZA PUHA, Jurčiči 3 b 2256 JURČINCI www.janez-puh.si	Nedeljko Vlado, 041 378325 Kumer Alexander, 031 376581 Weingartner Avgust, 02 758 0201 info@janez-puh.si
Sobota 26.6.2010	4. MEDNARODNO SREČANJE ZGORNJA SAVINJSKA 2010	DRUŠTVO LJUBITELJEV KULTURNE IN TEHNIČNE DEIŠČINE ZGORNJESAVINJSKI STARODOBNIKI Cesta v Rastke 12 3333 LJUBNO OB SAVINJI www.zs-starodobniki.si	Ivan Sovinšek, Rosuljska cesta 5 3333 Ljubno ob Savinji 041 698 260 ivan.sovinsek@siol.net Matej Coklin, Samostanska pot 10 3331 Nazarje 051 615 737 matej.coklin@amis.net info@zs-starodobniki.si
Sobota 26.6.2010	5. DOBRODELNO MEDNARODNO SREČANJE LJUBITELJEV STARODOBNIH IN ŠPORTNIH VOZIL POSTOJNA 2010	OLDTIMER CLUB POSTOJNA, Kolodvorska c. 25 6230 POSTOJNA	Milan Zakrajšek, zakrajsek_milan@yahoo.com Frank Leopold Franc, 031 629 851 zakrajsek_milan@yahoo.com
Sobota 26.06.2010	SREČANJE V OKVIRU DUPELEGA TEDNA	DEDA KÁFER KLUB Dupleška 335 A, 2000 MARIBOR	Branko Vajs, 041 987 370 tolga@siol.net Igor Kerbat, 031 637 651
Sobota 3.7.2010	MEDNARODNO SREČANJE BELA KRAJINA 2010 - ČRNOMELJ	OLD TIMER KLUB BELA KRAJINA Gradac 055 8332 GRADAC	Bogdan Stojanov, Ul. 21. oktobra 4, 8340 Črnomelj, 040 764 757 bogdan.jolin@gmail.com Anton Weiss, 041/543 657, 073540315 maja.weiss@siol.net Ivo Kambič, 041 630 569 ivo.kambic@iskra-semic.si
Nedelja 4.7.2010	RAZSTAVA STARODOBNIH VOZIL IN KMETIJSKE TEHNIKE OB OBČINSKEM PRAZNIKU OBČINE DUPELEK	AVTO MOTO KLUB OLDTIMER DUPELEK Zg. Duplek 64 A 2241 SPODNJI DUPELEK	Milan Čamec, 041 712 452 oldtimer.duplek@gmail.com
Sobota 10.7.2010	13. PUHOVO SREČANJE IN 8. MEMORIALNO SREČANJE DR. LUDVIKA BRATUČA MEDNARODNO SREČANJE	DRUŠTVO JANEZ PUH LJUTOMER, Prešernova 25 02 584 82 06 www.jjpuch.si	Jože Kováč, 041 327 399 Miran Preinig, 031 317 946 info@jipuch.si
Julij 2010	SREČANJE LJUBITELJEV STARE KMETIJSKE TEHNIKE MEDNARODNO SREČANJE	KLUB STARODOBNIK SLOVENSKE GORICE Mariborska c. 21 2234 BENEDIKT	Lazbahe Franc, 02 703 11 18 041 509 556 Rudi Bunderla, Toplakova 1 2250 Ptuj, 031/649 006 rudi.bunderla@kgz-ptuj.si
Petek 16. Sobota 17. Nedelja 18. 7. 2010	7. SREČANJE CSESZTREG 2010 MADŽARSKA	PRIJATELJSKI KROG CSEPEL – PANNONIA	Nenad Jovanović, 041 909 839 nenad.jovanovic1@guest.arnes.si
Sobota 31.7.2010	6. SREČANJE STARODOBNIH VOZIL NA STARI GORI MEDNARODNO SREČANJE	DRUŠTVO OLDTEIMER STARA GORA Stara Gora 12 b 9244 SV. JURIJ OB ŠČAVNICI www.oldteimer-sg.net	Alojz Slekovec, 031 342 734 Stara Gora 12 b, 9244 Sv. Jurij ob Ščavnici predsednik.alojz@oldteimer-sg.net info@oldteimer-sg.net Edi Vuk, 031 671 154
Nedelja 8.8.2010	18. PRLEŠKO SREČANJE POTEPANJE PO PRLEKIJI MEDNARODNO SREČANJE	DRUŠTVO JANEZ PUH LJUTOMER, Prešernova 25, Tel. 02/584 82 06 www.jipuch.si	Miran Preinig, 031 317 946 Milan Pušhjak, gsm: 031/883 357 Franc Hriberšek, gsm: 031/ 649 744 e-mail: info@jipuch.si
Nedelja 8.8.2010	MEDNARODNO SREČANJE PRI NOVIŠČI PRI GORNJEM GRADU	DRUŠTVO LJUBITELJEV KULTURNE IN TEHNIČNE DEIŠČINE ZGORNJESAVINJSKI STARODOBNIKI Cesta v Rastke 12 3333 LJUBNO OB SAVINJI www.zs-starodobniki.si	Ivan Sovinšek, Rosuljska cesta 5 3333 Ljubno ob Savinji 041 698 260 ivan.sovinsek@siol.net Matej Coklin Samostanska pot 10 3331 Nazarje 051 615 737 matej.coklin@amis.net ifo@zs-starodobniki.si
Sobota 14.8.2010	IX. POTUJUČI MUZEJ STARODOBNIKOV PO ŠTIRIH DEŽELAH: SLO-A-H-HR-SLO MEDNARODNO SREČANJE	MOTO KLUB »VETERANI« MURSKA SOBOTA, Obrtna ulica 28, 9000 MURSKA SOBOTA www.motoklub-veterani.si	Karel Čar, 031 392 639 mkveterani.ms@siol.net
Sobota 21.8.2010	TAJERSKA 2010 MEDNARODNO SREČANJE IN PRVSENSTVO SVS	VETERAN KLUB MARIBOR Frankolovska 19 2000 Maribor veteran@triera.net	Stanko Kokol, 041/791 136 Mirko Krajnc, 041 246310 Bojan Tanacek, 041 978364



Sobota 21.8.2010	3. MEDNARODNO SREČANJE VESP LJUBLJANA	VESPA KLUB LJUBLJANA VODNIKOVO NASELJE 3 1000 LJUBLJANA	Nace Povalej, 031733 330 Vodnikovo naselje 3 1000 Ljubljana nace.povalej@gmail.com
Nedelja 22.8.2010	SREČANJE STARODOBNIH VOZIL V OKVIRU PRIREDITVE: »KOROŠKI TURISTIČNI TEDEN« MEDNARODNO SREČANJE	LJUBITELJI STARODOBNIH VOZIL ČRNA, Center 101 2393 ČRNA NA KOROŠKEM lsv_crna@gmail.com	Boštjan Hribernik, 041 657 700 Janez Tomšič, Center 85, 2393 Črna na Koroškem, 02 82 39 024 lsv.crna@gmail.com
Sobota 28.8.2010	8. VSESLOVENSKO SREČANJE STARODOBNIKOV VODICE 2010 MEDNARODNO SREČANJE	MOTO KLUB MAK VODICE Polje pri Vodica 7 a 1217 VODICE www.motoclub-mak.si	Matjaž Kuhta, Kravavska ul. 18, 1217 Vodice, tel. 041/664 793, kuhta@siol.net Rok Čičar, Vodilka 14, 1217 Vodice tel. 041/686 204 g. Marinka, 051 211 011 info@motoclub-mak.si
Sobota 04.09.2010	SREČANJE	DEDA KÁFER KLUB Duplek 335 A, 2000 MARIBOR	Branko Vajs, 041 987 370 tolga@siol.net Igor Čerbat, 031 637 651
Sobota 04.09.2010	ČETRTA BOLFFENŠKA VOŽNJA PO OBČINI TRNOVKA VAS MEDNARODNO SREČANJE	BOLFENČKO DRUŠTVO LJUBITELJEV STARE TEHNIKE TRNOVSKA VAS 42 2254 TRNOVSKA VAS	Franc Arnuga 031 271 266 Alojz Fekonja 041 333 671 Alojz.fekonja@siol.net Andrej Murko 041 678 960
Sobota 18. in nedelja 19. september 2010	4. MEDNARODNI FESTIVAL STARODOBNIH VOZIL TER ANTIKA IN LIKOVNA UMETNOST	GOSPODARSKO RAZSTAVIŠČE d.o.o. Dunajska cesta 18 1000 LJUBLJANA	Rastko Aleš, 041 683 680 GR e-mail: rastko.ales@gr-sejem.si Janez Uratnik, Dergoma 53, 1000 Ljubljana, 041 613 041 Miloš Jelenc, 031 684 065 www.festival-starodobnikov.si
Sobota 25.9.2010	2. SEJEM STARODOBNIH VOZIL, REZERVNIH DELOV IN OPREME	AMK CLASSIC SLOVENSKA BISTRICA, Trg svobode 24 2310 SLOV. BISTRICA www.amk-classic.si	Jernej Senegačnik, 041 722 162 jernej.senegačnik@gmail.com Slavko Pislak, 02 794 52 11, 041 687 791 slavko.pislak@triera.net
2.10.2010	RALLY OLDTIMER TAJERSKA MEDNARODNO SREČANJE	OLDTIMER TAJERSKA PLAC 20, 2201 Zg. Kungota	Konrad Hrastnik, 041 232 692 Fax: 02 461 74 54 info@oss.si
Nedelja 03.10.2010	17. SREČANJE FIČO KLUBA VELENJE MEDNARODNO SREČANJE	FIČO KLUB VELENJE Preloka 1 3320 VELENJE	Jože Kovač, 041 327 399 fico.kovac@gmail.com, Jakupovič Rile, 041 666 212 rile.servis@siol.net ficoclubvelenje@gmail.com
		AMD TOLMIN, SEKCIJA STARODOBNA VOZILA AVTO KARETA, Padlih borcev 1/d, 5220 TOLMIN www.amdtolmin	Slavko Golob, Brunov drevored 16, 5220 Tolmin, 031/736 052 Jože Režonja, Gregorčičeva 18 a, 5220 Tolmin, 031/681 031 Tol.amd@siol.net
		MOTOCCLASSIC KLUB LJUBLJANA, Ulica Zore Ragancinove 10, 1000 LJUBLJANA	Boris Čaubert, 051/332 220 boriss@merkur-zav.si borissaubert@gmail.com
		KLUB LJUBITELJEV KLASIČNIH IN ŠPORTNIH VOZIL KIDRIČEVO Sp Jablane 28 2326 CIRKOVCE	Stanko Kores, Sp. Jablane 28 A 2326 Cirkovce, 02 792 13 71 skores@siol.net Borut Predan, Ptujška Gora 88 2323 Ptujška Gora, 02 794 50 51
		PORSCHE KLUB SLOVENIJA www.porsche-klub-slovenija.si	e-mail: andrej.malgaj@malgaj.com
ZVEZA SLOVENSkih DRUŠTEV LJUBITELJEV STARODOBNIH VOZIL ANF Autorite National FIVA Črna c. 3, 1291 Črnoflaka pri Ljubljani www.zveza-svs.si		Tajnik: Franc Gruden Dolenjska cesta 54, 1291 Črnoflaka 01/366 75 46 e-mail: gruden.franc@gmail.com	Predsednik Športne komisije: Slavko Pislak Majčič 82, 2322 Majčič 02/794 52 11 e-mail: slavko.pislak@triera.net
Predsednik: Janez Uratnik Dergoma 53, 1000 Ljubljana 041 613 041 e-mail: j.uratnik@siol.net		Blagajnik: Franc Zupančič Reboljeva 10, 1000 Ljubljana 031 341 655 e-mail: franc.zupancic@dvglj.si	Vodja komisarjev za motorna kolesa: Stanko Kokol Ob Gasilskem domu 19, 2000 Maribor 041/791 136 e-mail: veteran@triera.net
Podpredsednik: Vladimir Perkič Kapelska cesta 64, 9252 Radenci 041 685 996 e-mail: king.radenci@siol.net		Predsednik teh. komisije: Edi Glavič Markova ul. 25, 6000 Koper 041 707 573, e-mail: edi_glavic@t-2.net	Pravni svetovalec zveze SVS: Franc Pance Ciril Metodov trg 3, 1000 Ljubljana 041 691 294 e-mail: franc.pance@siol.net

R 25/2 1951-53 247ccm OHV 12KM (9kW) pri 5600o/min
 - na glavni luči dobil pokazatelj prostega teka,
 - vzmetenje sedeža voznika je spremenjeno (ležeča nastavljiva masivna vzmet).

R 25/3 1954-56 247ccm OHV 12KM (9kW) pri 5800o/min
 - izboljššan okvir, vzmetenje (na novo zasnovane prednje teleskopske vilice s hidravličnim dušenjem, podaljšana vzmetna pot pri zadnjih teleskopskih vzmetnih nogah),
 - aluminijasta platišča 3,25x18,
 - polna pesta-boljše zavore,
 - lepša oblika rezervoarja,
 - zračni filter nameščen na sprednjem spodnjem delu rezervoarja.

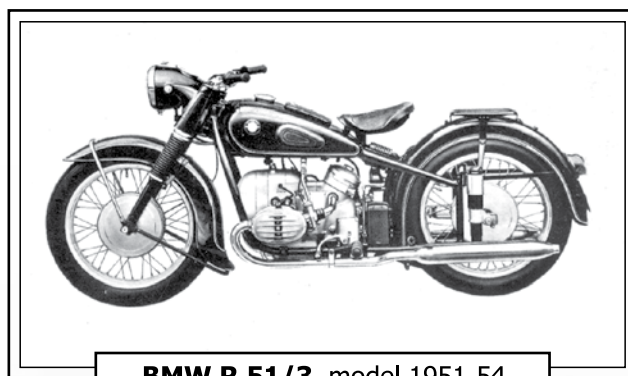


BMW R 51/2 model 1950-51

R 51/2 je dobil izboljšano verzijo menjalnika, hidravlične teleskopske vilice kot pri R 75, glavi valjev in pokrova ventilov pa od R 24. Postal je prodajna uspešnica tako v evropskih državah kot v ZDA. Konec leta 1950 je BMW finančno dobro stal imel 8000 zaposlenih in se je lahko lotil novih projektov.

Ta model je bil prava prodajna uspešnica v zgodnjih 50-ih, tako da je to tudi pri nas najbolj pogost BMW motocikel. Do leta 1956 je bilo izdelano 47700 primerkov.

Leta 1950 je bilo BMW-ju dovoljeno izdelovati tudi 500 in več kubične motocikle. BMW je moral pohiteti, kajti tudi pri konkurenci Zündappu so vnovič dvignili na noge predvojnega KS 600. Predelali so predvojni model R 51 in ga preimenovali v R 51/2.



BMW R 51/3 model 1951-54

R 51/2	1950-51	494ccm OHV	24KM (18kW) pri 5800 o/min
R 51/3	1951-54	494ccm OHV	24KM (18kW) pri 5800 o/min
R 67	1951	594ccm OHV	26KM (18kW) pri 5500 o/min
R 67/2	1952-54	594ccm OHV	28KM (21kW) pri 5600 o/min
R 67/3	1955-56	594ccm OHV	28KM (21kW) pri 5600 o/min
R 68	1952-54	594ccm OHV	35KM (26kW) pri 7000 o/min

500 in 600 kubični motocikli od leta 1951-1955 so bili optično enaki, razlika je bila le v prostornini motorja. Ti motocikli so dobili leta 1951 popolnoma nov motor, čigar oblika je bila enaka do leta 1969.

Nekatere karakteristike modelov R 51/3, R 67/3 in R 68

- okvir kot pri R 51/2,
- nov motor,
- zobniški pogon odmične gredi,
- pokazatelj praznega teka na luči,
- dinam nameščena na koncu glavne gredi in ne več na vrhu kot pri prejšnjih modelih,
- magnetni vžig skupaj s centrifugalnim regulatorjem predvžiga nameščen v sredini in privit na čep odmične gredi skupaj z vrtečim se rotorjem,
- nov zračni filter KNECHT nameščen na menjalniku s startno loputo.

Vsi ti modeli so se s časom spreminjali enako, npr.:

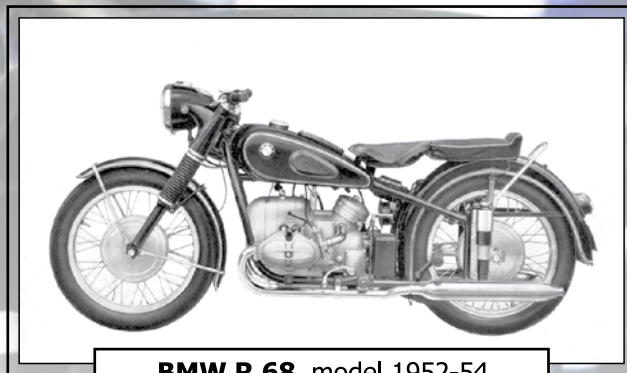
- leta 1953 so dobili zmogljivejšo prednjo zavoro t.i. duplex in polno pesto,
- aluminijasta platišča 3x19,
- izboljšane prednje teleskopske- vilice z novimi gumi manšetami,...



BMW R 67/2 model 1952-54

visoke cene, se je kljub velikim pohvalam slabo prodajal, zato so leta 1954 prenehali z njegovo proizvodnjo. Danes velja za najbolj redek in drag model povojnih motociklov.

Model R 68 posebno izstopa iz te skupine. Kajti njegova zunanost, moč motorja in majhno število izdelanih primerkov (samo 1400) mu daje veliko pomembnost pri poznavalcih. To je prvi serijski BMW, ki je presegel mejo 100 milj (100 milj = 160km/h), zato ga imenujejo tudi motocikel 100 milj. Zaradi njegove



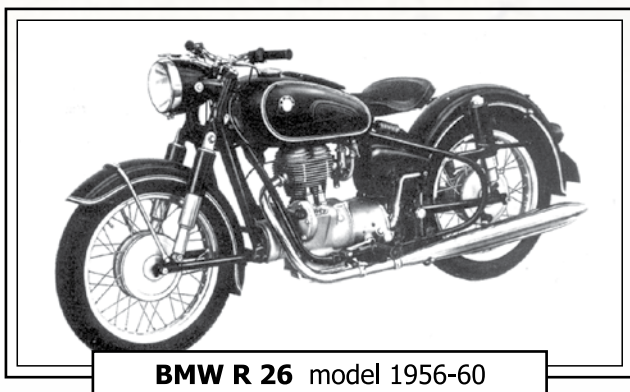
BMW R 68 model 1952-54

Obdobje 1955 - 1960

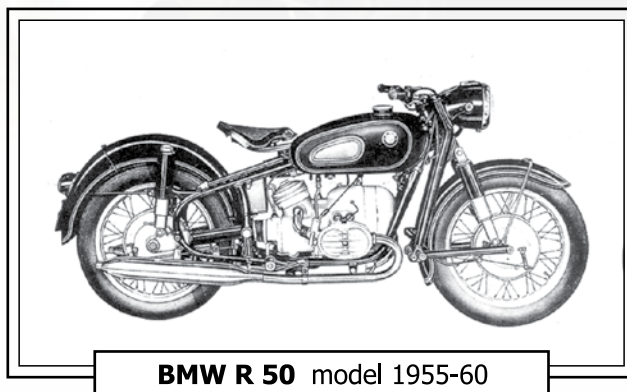
To je zopet eno od prelomnih obdobjij iz BMW-jeve zgodovine, znano po novem zunanjem videzu motociklov- nov okvir, vzmetenje, blatniki, rezervoar, le motorji izhajajo iz predhodnikov. To obdobje je znano tudi po velikih kriznih letih v poslovanju same tovarne, ker ni pravočasno opazila, da so se ljudje pričeli, zaradi boljšanega gospodarskega stanja in splošnega standarda ozirati po avtomobilih. Prodaja motociklov po letu 1956 je zelo nazadovala kljub bogati paleti izbire motociklov: R 26, R 50, R 60 in R 69. Proti koncu petdesetih let je iz finančnih razlogov postala vprašljiva produkcija motornih koles. Sicer so v 50-ih letih pri BMW že delali avtomobile višjega razreda, vendar bi potrebovali avto za široke množice ljudi-torej avto nižjega cenovnega razreda. V naglici so v Italiji kupili licenco proizvajalca malih avtomobilov ISETTA in mu vgradili motor R 26 s prostornino 247ccm in močjo 15 KM (11kW). Mini avto je postal uspešnica. Kasneje so mu dodali motor od motornega kolesa R 60 in nastala je ISETTA 600 in s povečanjem prostornine ISETTA 700, vendar ta avto ni bil uspešen, tako da so leta 1958 proizvodnjo opustili.

BMW motocikli 1955-1966

R 26	1956-60	247ccm OHV	15KM (11kW) pri 6400 o/min
R 50	1955-60	494ccm OHV	26KM (19kW) pri 5800 o/min
R 60	1956-60	594ccm OHV	28KM (21kW) pri 5600 o/min
R 69	1955-60	594ccm OHV	35KM (26kW) pri 6800 o/min



BMW R 26 model 1956-60



BMW R 50 model 1955-60

Nekatere značilnosti motociklov tega obdobja:

- motorji enaki kot pri predhodnikih R 51/3 in R 68, le sklopka je spremenjena,
- popolnoma nov koncept okvirja imenovan VOLLSCHWINGEN RAHMEN, pri nas jih imenujemo po

domače - trikotaši, po značilnih prednjih nastavljivih vilicah v obliki trikotnika. Nihalke so vležajene, vpete v vzmetne hidravlične noge, kar omogoča zelo udobno vožnjo. Pri zadnjih vzmetnih nogah je možna nastavitev trdote vzmetenja, pri prednjih vilicah pa je možna nastavitev za potrebe priključitve bočne prikolice,

- aluminijasta platišča 2,15 x18,
- polna pesta- duplex zavore,
- nova oblika rezervoarja,
- nov menjalnik- namesto dveh gredi so sedaj v menjalniku tri,
- elegantnejši zunanji videz celotnega motocikla.

Podobno se je dogajalo pri eno valjnem R 26. Motor je podoben kot pri R 25/3, le da ima povečano moč na 15 KM (11kW). Svečka v glavi motorja se nahaja na nasprotni strani kot pri R 25/3. Menjalnik dobi ščitnik hardy plošče, kardanska gred je skrita v notranjosti nihalke, filter za zrak se nahaja v posebnem ohišju, ki je pritrjen na okvir, ki istočasno služi kot nosilec akumulatorja.

Obdobje 1960-1969

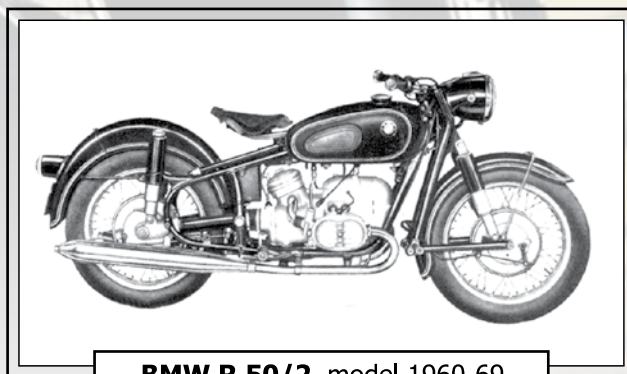
Kljub težkemu finančnemu položaju se je BMW z novim vodstvom odločil vstopiti v negotovo prihodnost z novo rahlo pomlajeno paletto motociklov. Iz R 60 je po manjših spremembah nastal R 60/2, iz R 50 je nastal R 50/2, iz R 69 pa je nastal nov vrhunski model R 69 S, pravi športnik imenovan Kralj trikotašev, ki je s 176km/h veljal za najhitrejši serijski motocikel v 60-ih letih.

Pri 250ccm se je dogajalo sledeče: R 26 se je preimenoval v R 27, čigar motor oziroma način obešanja motorja na okvir se je korenito spremenil. Novi gumi nosilci so omogočili manjše vibracije. Nekaj sprememb je doživel tudi sam motor. R 27 so delali vse do leta 1967.

Omeniti moram še cenejšo verzijo športnika R 69 S, to je R 50 S, ki je izpeljanka iz modela R 50, vendar zelo navit, a neuspešen, ker se je zaradi doseganja visokih obratov kvaril, zato so njegovo proizvodnjo leta 1963 ukinili.



BMW R 27 model 1960-67



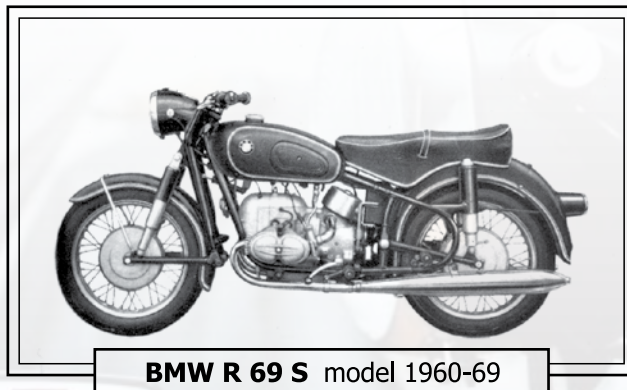
BMW R 50/2 model 1960-69

R 27	1960-67	247ccm OHV	18KM (12kW) pri 7400 o/min
R 50/2	1960-69	494ccm OHV	26KM (19kW) pri 5800 o/min
R 60/2	1960-69	594ccm OHV	28KM (20kW) pri 5600 o/min
R 69 S	1960-69	594ccm OHV	42KM (31kW) pri 7000 o/min
R 50 S	1960-63	494ccm OHV	35KM (26kW) pri 7650 o/min

Ti motocikli so še vedno iz gledali tako, kot njihovi predhodniki, vendar so bili tehnično bolj izpopolnjeni. Imeli so možnost izbire več dodatne opreme. Nekatere značilnosti:

- nova daljša zadnja luč-cevasta,
- nova sedežna klop DENFELD,
- nov zračni filter,
- dušilec tresljajev na glavni gredi- R 69 S po letu 1963,
- motor obešen na gumi nosilcih- R 27,
- smerni kazalci na koncu krmila,
- možna dograditev merilca obratov,
- 12V dinamo- za potrebe policije ali alternator,
- za prikolničarje in izvozne modele novi elegantnejši rezervoarji (Geogr Maier 24 l in Hoske 30 l),
- nove prednje vilice pri modelu R 69 S za ameriško tržišče od leta 1967.

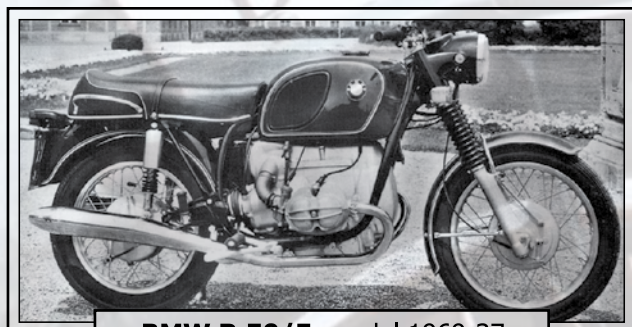
Vendar je tudi v 60-ih letih prodaja motociklov zelo nazadovala. BMW-ju je šlo bolje na avtomobilskem področju, z modelom BMW 700 in kasneje BMW 1500.



BMW R 69 S model 1960-69

Obdobje 1969-1973

Proti koncu 60-ih je verjetno tudi po zaslugi filma Goli v sedlu, vnovič prišlo do motociklističnega booma. Nič več niso bili motocikli samo osnovno prevozno sredstvo, saj je bilo avtomobilov dovolj. Italijani, Angleži in predvsem Japonci so jih proizvajali kot za stavo. To so bili čudoviti motorji, raznobarni, z veliko kroma in pri enaki prostornini zmogljivejši od BMW-jevih motociklov. BMW R 69 S je bil sicer še vedno zelo dober, vendar so pri BMW-ju spoznali, da motocikel s šasijo iz leta 1955 in predvojno konstrukcijo motorja ne bo mogel dolgo konkurirati lepotcem iz Japonske in drugih dežel. Zopet se je pojavilo vprašanje ali ukiniti izdelavo motornih koles ali zasnovati in izdelati motocikel nove generacije. Lahko bi rekli, da jim je s serijo 5 to uspelo »5 minut pred dvanajsto«.



BMW R 50/5 model 1969-37

Razvoj nove serije 5 se je pričel že leta 1965, kar je omogočilo veliko kvaliteto motociklov te serije. Serija predstavlja zopet novo generacijo BMW motociklov in je podlaga za razvoj novih uspešnih serij vse do danes.

R 50/5, R 60/5 in R 75/5 so bili zelo dobro sprejeti tako pri strokovnjakih kot tudi pri oboževalcih BMW motociklov.

R 50/5	1969-73	496ccm OHV	32KM (24kW) pri 6400 o/min
R 60/5	1969-73	599ccm OHV	40KM (29kW) pri 6400 o/min
R 75/5	1969-73	745ccm OHV	50KM (37kW) pri 6200 o/min

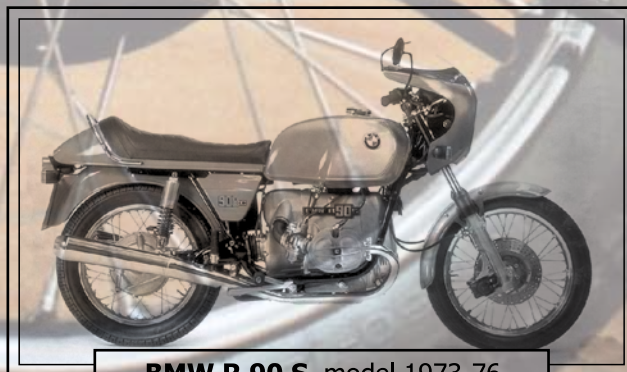
Motocikli serije 5 se razlikujejo samo po motornih prostorninah in moči, na videz pa so enaki.

Nekatere njihove značilnosti so:

- popolnoma nov videz in mehanika,
- teleskopske vilice s podaljšanim hodom,
- nova oblika rezervoarja, luči, tlakomer kombiniran z merilcem obratom, plastični blatniki,
- nova zasnova motorja (gladki ležaji na ojnici in glavni gredi, nov menjalnik),
- alternator 12 V,
- smerni kazalci,
- sedežna klop-nova oblika z ročkami,
- električni zaganjač (pri R 50/5 kot doplačilo).

Okvir pri tej seriji ni bil več namenjen priključitvi prikolice, saj so menili, da je doba prikolic mimo (vendar je čas pokazal nasprotno) - zaradi tega je morala tovarna STEIB prenehati z delovanjem. Vendar pa moramo priznati, da predstavlja prikolica pri BMW oldtimerju »piko na i«. Zato so v današnjem času dobro ohranjene prikolicе tega podjetja zelo iskane.

BMW nadaljuje s serijo /6 in sicer z R 60/6, R 90/6 in R 90S. Od te serije bi rad omenil motocikel R 90 S, ki se je razvil iz modela R 90/6 in je 900 kubični športnik, ki je kot prvi serijski motocikel dosegel 200 km/h. R 90 S je predstavljal v 70-ih letih to, kar je R 69 S predstavljal v 60-ih. Vrhunski športni motocikel, zelo iskan pri ljubiteljih hkrati pa je predstavljal tudi zelo dobro kapitalsko naložbo.



BMW R 90 S model 1973-76

BMW motocikli - oldtimerji v Sloveniji

Delež motociklov z BMW znakom v Sloveniji je kar velik, predvsem zaradi dejstva, da je policija v nekdanji Jugoslaviji že kmalu v 50-ih letih uporabljala takšna motorna kolesa za opravljanje svojih dolžnosti. Največ je eno cilindričnih 250ccm, nekaj je 500-600 kubičnih »trikotašev«, manj pa je boxarjev pod letom 1955. Vendar pa se najde tudi nekaj motociklov še izpred II. svetovne vojne.

Odkar hodim na sejme rabljenih delov v tujino se je kvaliteta obnovljenih motociklov zelo dvignila in po mojem prepričanju najmanj dohitela raven urejenosti takšnih motociklov v Nemčiji. Tam se ocenjuje vrednost starodobnikov glede na znamko, tip in stanje motocikla.

Stanje se ocenjuje z oceno od 1 do 5, tako da vsak lastnik lahko oceni koliko je približno vreden njegov starodobnik. Obstajajo tudi tabele, posebno v tovrstni literaturi, o povprečni vrednosti vozila neke znamke, določenega tipa, ki je v določenem stanju. Pri nas se zaenkrat ocenjevanje še ne izvaja, verjetno zaradi slabšega življenjskega standarda ali pa morda, ker doslej še nihče ni sestavil tabel, ki bi služile za orientacijo pri ocenjevanju vrednosti vozila. Velja načelo, da je stvar toliko vredna, za kolikor jo lahko prodaš. Na tem mestu je potrebno poudariti, da je ukvarjanje in obnavljanje starodobnih vozil drag hobi, ki pa nudi obilo veselja, užitkov pri vožnji, druženju z isto mislečimi in nenazadnje je tudi zelo dobra in varna kapitalaska naložba.

Pregled ocene stanja

Ocena 5:

Vozilo je nevozno in je potrebno restavriranja. Delno ali kompletno je razstavljeno in sestavni deli manjkajo. Potrebna je velika investicija.

Ocena 4:

Vozilo je iztrošeno in eventualno delno restavrirano, je vozno vendar je potrebno takojšnjega popravila. Vozilo je lažje ali srednje prerjaveno, nekateri manjši deli so uničeni ali manjkajo, vendar je vozilo relativno lahko obnoviti ali restavrirati.

Ocena 3:

Vozilo je rabljeno, na njem so sledovi časa in ima manjše pomanjkljivosti, vendar je popolnoma vozno. Ni nobenega prerjavenja in takojšnje popravilo ni potrebno. Vozilo ni lepo, a je v uporabnem stanju.

Ocena 2:

Vozilo je v dobrem stanju in je originalno ali vsaj strokovno restavrirano. Je brez pomanjkljivosti, a z rahlimi sledovi časa. Nima nobenih manjkajoših ali dodatnih delov, seveda, če le-tega predpisi ne zahtevajo.

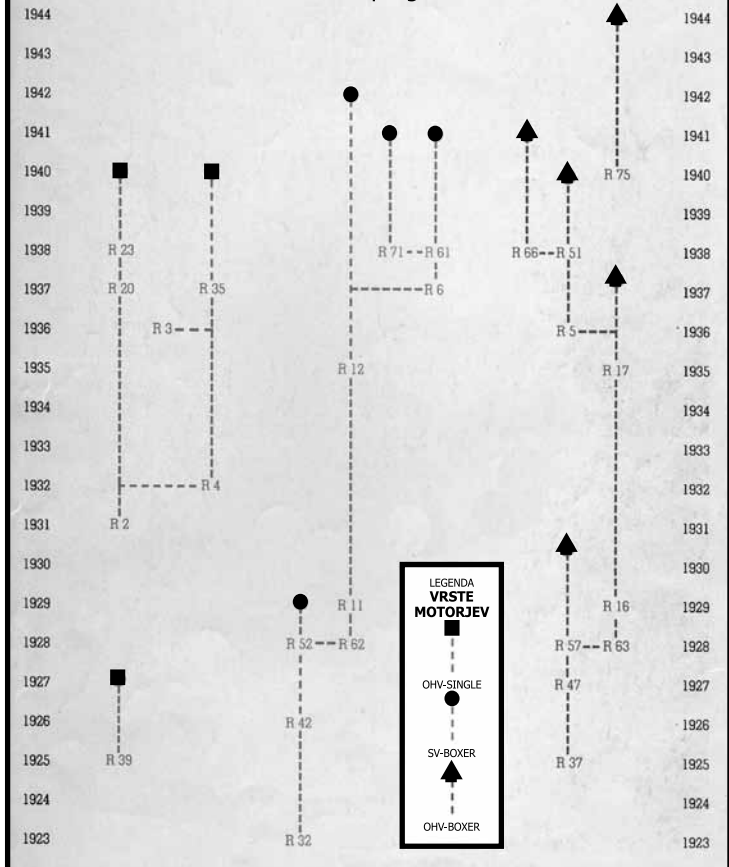
Ocena 1:

Vozilo je brezhibno, nima nobenih pomanjkljivosti na tehniki, optiki in originalnosti. Vozilo je v absolutno vrhunskem stanju in je kot novo. Vozila z oceno 1 so zelo redka.

BMW je nadaljeval z uspešnim delovanjem na področju motociklizma tudi v 80-ih, 90-ih in vse do danes, vendar naj bo to tema nekega drugega pisca v nekem drugem času.

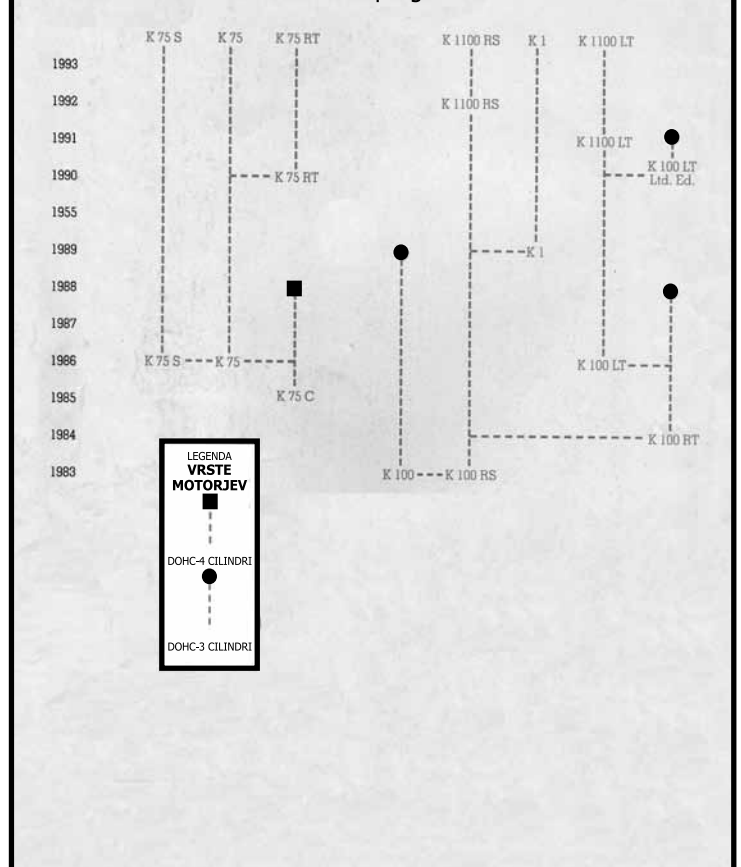
BMW - RODOVNIK 1923 -1944

Aktualni program



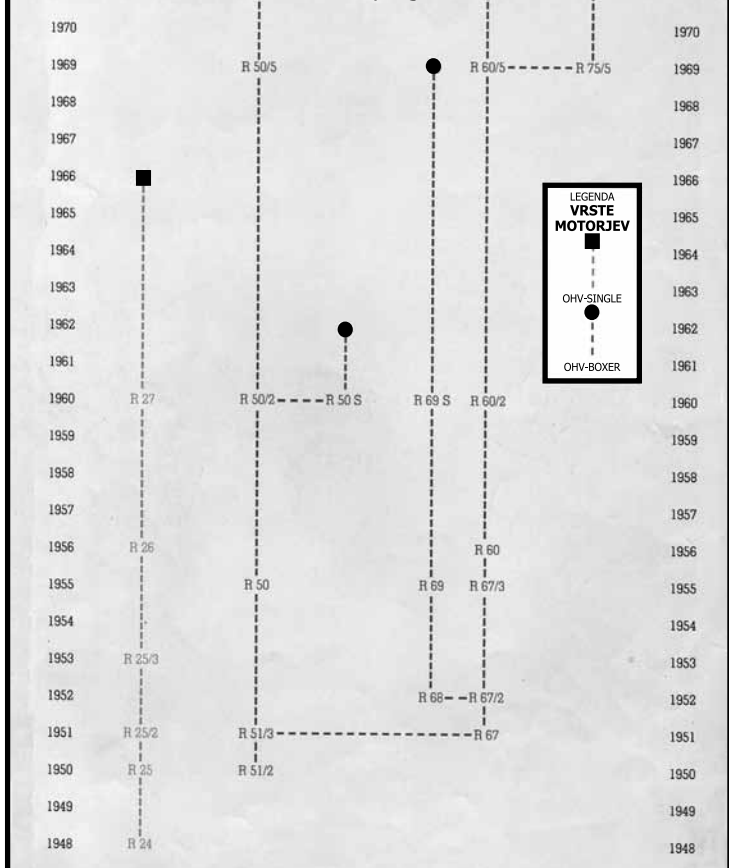
1983 -1993

Aktualni program



1948 -1970

Aktualni program



1971 -1993

Aktualni program

