

# CLASSIC DRIVER

## BMW R90S: Eine Maschine dreht auf

### **Lead**

Bis 1973 galten BMW Motorräder als zuverlässig und solide, kurzum technisch durchdacht. Und vielen als langweilig – wenigstens doch für eingeschworene Biker. Bis die R90S die Szene aufmischte und der Marke einen ganz neuen Dreh gab.

Das erste Merkmal, welches bei BMW Motorrädern aus den 1950er und 1960er Jahren auffällt, ist meist die typische schwarz-weiße Lackierung. Nicht so bei der R90S. Hier ist es Rauchlack, der wie Avantgarde wirkt oder für Laien auch das Ergebnis einer falschen Farbanmischung sein könnte. Tatsächlich war die R90S das erste Motorrad von BMW, das von einem Designer gestylt wurde. Hans Muth, ein früherer Designer bei Ford, erledigte diesen Job.

Mit dem verkleideten Ende der Sitzbank und dem revolutionären Bikini-Frontschild wirkte die wagemutige BMW-Boxer auf Anhieb so, als könne sie mehr Spaß bieten. Sportliche Dell'Orto-Vergaser und zwei Scheibenbremsen unterstützten diesen Eindruck. Um die Erscheinung noch zu verstärken, wurde die R90S für die Werbewelt auch mit attraktiven Damen in hautengen Leder-Kombis gezeigt. Auch das war ein Novum bei BMW.





Und tatsächlich lief die R90S so wie sie aussah. Die neuen Vergaser und die hoch verdichtenden Zylinderköpfe schraubten die Leistung auf rund 68 PS. Damit rannte die R90S beinahe 200 km/h und das obwohl die Maschine auf eine vergleichsweise schwere Kardanwelle vertraute, um die Kraft an die Hinterräder zu lenken. Feste Welle hin oder her, die BMW R90S war trotz dieses Bauteils immer noch um Einiges leichter als beispielsweise die 900 ccm messende Kawasaki Z1, die als richtig heißer Ofen jener Epoche galt. Obwohl das Japan-Krad gut 15 PS mehr Leistung lieferte, konnte die BMW auf kurviger Strecke locker mithalten.

Alle Merkmale summierten sich zu einer echten Spaßmaschine. Gleichzeitig bot die R90S Zuverlässigkeit und Komfort eines Langstrecken-Tourers, für den ihre Geschwister bekannt waren. Wenn sich das Bike nun noch

als echte Rennmaschine erweisen sollte, wäre ein Platz in der Motorrad Hall of Fame sicher. Helmut Dahne, der Archetyp des Motorrad Renn-Amateurs und in Deutschland recht bekannt, engagierte sich wiederkehrend bei der TT-Tournament auf der Isle of Man. Im Jahr 1974 erreichte er den zweiten Platz hinter dem Deutschen Hans Buthenuth in der Klasse der Serienmotorräder. Mit einer früheren R75, die einige Bauteile der R90 an Bord hatte und auch den sportlichen „Smoke“-Lack der R90S trug.





Im folgenden Jahr führte Dahne im 226 Meilen dauernden Rennen vor Chas Mortimer auf einer TZ Yamaha, bis die Achillesferse aller alten BMW Rennmotorräder riss: Der vorstehende Steinschlagschutz konnte einen Fremdkörper nicht abhalten. Der Stein durchschlug das Schild und das Öl entwich dem Motorblock. Pech gehabt! Doch gerade dafür liebt die Motorrad-Welt ihre tragischen Helden. Und auch ihre Maschinen. Die R90S wurde 1976 von der R100 abgelöst. Doch es sollte das 90er S-Modell eben jene Maschine bleiben, die bei BMW erstmals Rock ,n' Roll in die Hütte brachte.

Maschinen mit geringer Laufleistung tragen noch heute das originale Farbleid. Wenn auch die schlanke Frontverkleidung vorhanden ist, klettern die Preise für gepflegte Exemplare in den fünfstelligen Bereich. Doch auch weniger gut gepflegte und deutlich günstigere Maschinen sind oft den Kauf wert. Denn die sprichwörtliche Zuverlässigkeit haben sie als Tugend nur in den seltensten Fällen abgelegt. Und sie empfehlen sich immer noch gerne als Alltags-Maschinen mit coolem Look. BMW Motorräder, auf die man ein Auge haben sollte.

#### Weiterführende Links

Klassische BMW-Motorräder im [Classic Driver Marktplatz](#).

Fotos: BMW

## Galerie







**Source URL:** <https://www.classicdriver.com/de/article/motorr%C3%A4der/bmw-r90s-eine-maschine-dreht-auf>  
© Classic Driver. All rights reserved.