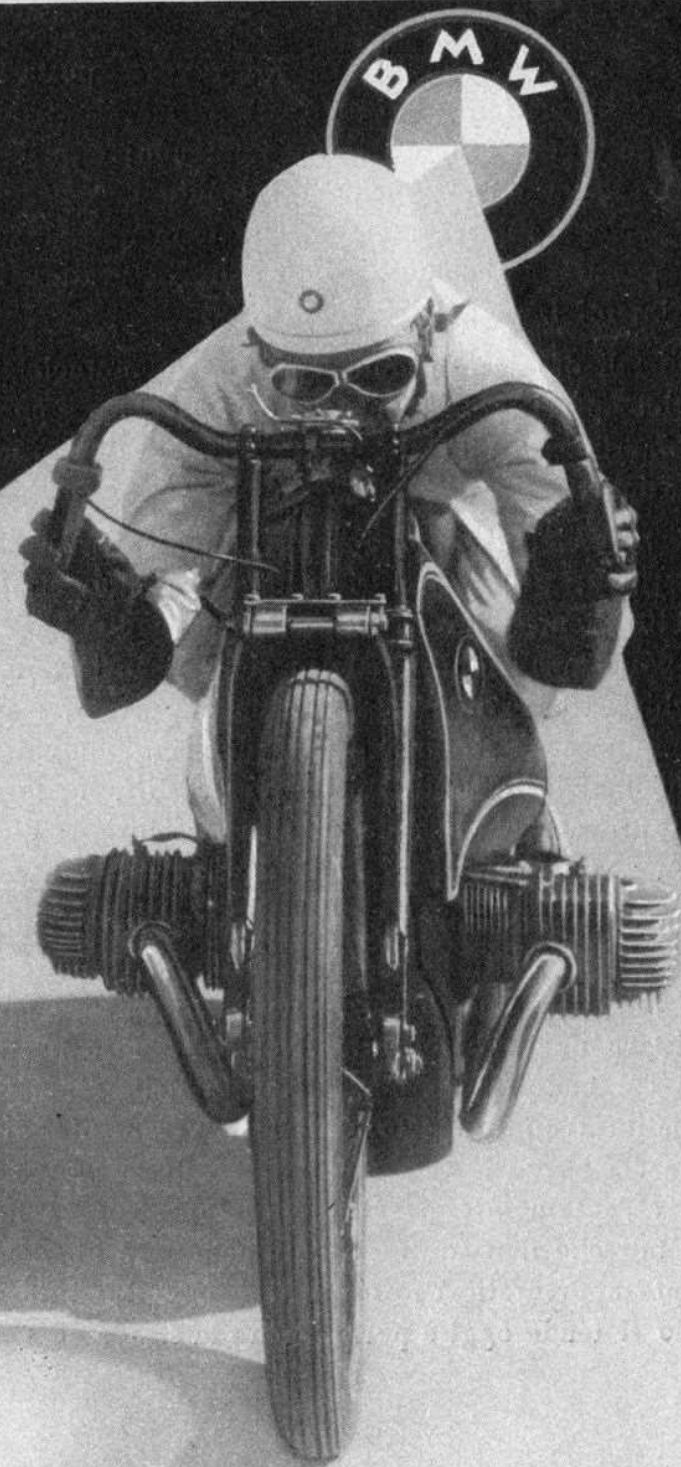


BMW - LA MOTO DEI RECORDS MONDIALI



PRECISIONE

Sicurezza di marcia e perfetta cura posta da molti anni nella fabbricazione dei **motori d'aviazione** della Bayerische Motoren Werke, è nota a tutto il mondo; e quale sia la **garanzia** che la stessa offre. Anche è risaputo che per la fabbricazione „**In serie**“ si utilizza metallo perfettamente adeguato e con materiale passato al collaudo di una lunga pratica in una serie di esperimenti incessanti.

Ed in tali officine vengono costruite le motociclette BMW dagli identici operai, abituati al lavoro meticoloso e perfetto; coll'ugual macchinario e le materie prime di alto valore usate per i motori d'aviazione.

Ogni motocicletta, non appena ultimata, viene sperimentata su **pista propria di 750** metri di lunghezza che permette una velocità sui 140 chilometri orari. Dopo rigoroso collaudo la macchina passa al reparto spedizioni. Quale speciale garanzia vengono scelte varie macchine tra le numerose pronte e provate, e queste si avventurano allora su strada, affrontando viaggi lunghissimi di migliaia di chilometri in località impervie e difficili, finchè si abbia la prova provata che tenuta di strada, sicurezza di marcia, funzionamento, ecc., sono perfetti e le sorprese escluse.

La Bayerische Motoren Werke ha dato sempre una **speciale importanza all'economia** della moto, si trattasse dell'esercizio o della manutenzione; fattori questi essenziali quanto decisivi per acquistare una motocicletta. Non è il basso prezzo che deve influire sul compratore per l'acquisto della macchina, ma sibbene la qualità d'un prodotto di classe veramente di merito e **che anche conserva il suo alto valore**. E la motocicletta, offre rispetto all'automobile pregi e giuste preferenze non indifferenti: forse tali che non furono ancora nella loro importanza convenientemente apprezzati. Presso tutti i popoli ed in ogni paese del mondo si tende oggi a perfezionare la strada ed a renderla sempre

e meglio utilitaria per il veloce Gran-Turismo e trasporto con motori a scoppio. Ed è certo la motocicletta che ne profitterà maggiormente, essa che, più snella, più indipendente, dà veramente la sensazione di rappresentare la libertà dell'individuo a portarsi senza grossi impicci ed impacci ove vuole. Ed un'altra ragione, assai seria è rappresentata dal prezzo; da minori necessità di cure; da minore dispendio di posto e di garage, di gomme, di benzina e di . . . sorprese!

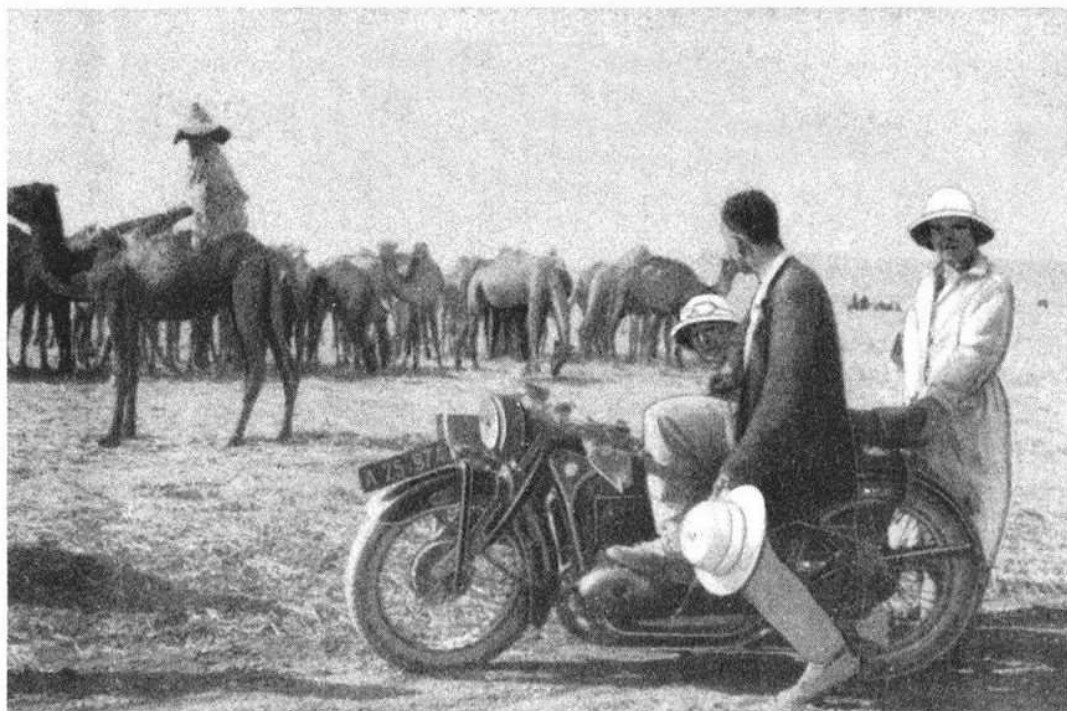
Enumerare i successi che la BMW incontrò in tutte le maggiori competizioni mondiali, è ripetersi! Ma è bene rammentare che in ogni suo trionfo, (successi che stupirono talvolta per la loro importanza), la BMW trionfò con sole macchine di fabbricazione **in serie**. Altra eco veramente originale, è quella delle vittorie conquistate in **Records Mondiali** ottenuti dal famoso Campione **Henne**, e le cronache sportive del mondo intero se ne interessarono simpaticamente.

La moderna motocicletta di classe, che ha raggiunta l'apice della più accurata arte tecnica, offre allo sportsman pregi che solo coll'automobile potrebbe ottenere; assai più dispendiosa della prima e maggiormente costosa nel prezzo d'acquisto.

Una **gita in alta montagna con una BMW** è la sintesi del gaio e giocondo viaggio moderno, l'incanto di facili ascensioni e di conquiste di passi e di località, mai altrimenti sognate. E la prova di tale grande, unica soddisfazione ce la offrono gli sportivi stessi che diventano, nel loro entusiasmo, i nostri più accesi propagandisti! Tale entusiasmo non è stato affatto smorzato neppure dalla crisi mondiale ovunque inperversante: che la produzione delle motociclette BMW è in continuo aumento, e di conseguenza l'accrescersi del vasto cerchio di clienti entusiasti e soddisfatti.

Ovunque questa meravigliosa macchina appare, incontra entusiasmi caldissimi e cordiali!!!

Un nostro fedele cliente così entusiasticamente si esprimeva parlandoci del suo lungo viaggio: „Salvo due panne da imputare alle gomme; senza il minimo difetto; **senza** aver mai dovuto **usare nessuna chiave**, abbiamo portato a termine la nostra gita estiva. Durante **6000** chilometri, attraverso l’Austria, l’Italia ed il **Sahara** la BMW ci trasportò sicura e facile. Anche laddove, con oltre **60 gradi** di calore noi non ci si reggeva più ritti, essa lavorava **in pieno** e per **lunghe ore in seconda**, attraverso sabbie profonde. . .“ Quanto è **più lungo** il viaggio, tanto più evidente sarà la **superiorità della BMW** ed in previsione di lunghissimi chilometraggi dovrà cadere immancabilmente su una BMW la scelta di **chi se ne intende**.

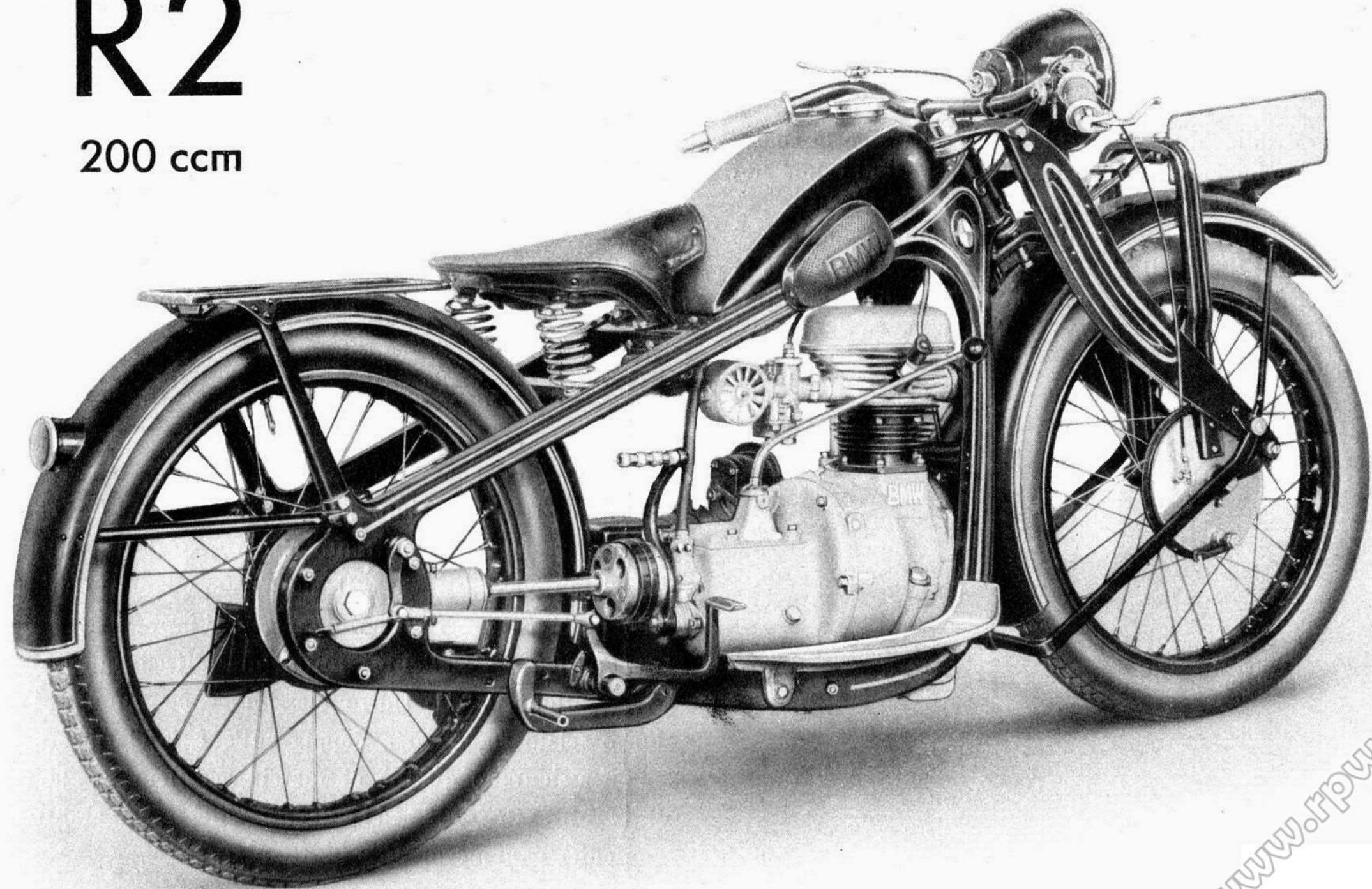


Il **carrozzino**, generalmente chiede alla macchina i maggiori sforzi; altra ragione per **preferire la BMW**, che per la sua possanza in confronto alle altre motociclette, rappresenta invero **l'ideale**. Il suo motore, colla formidabile riserva di potenza; colla meravigliosa pronta ripresa; col suo perfetto, eccellente, uniforme raffreddamento può esser sottoposto allo sforzo massimo e continuato. Il robusto telaio stampato a doppia culla e la elastica sospensione assicurano qualità di marcia eccellenti - la **trasmissione cardanica** ed i **potentissimi freni** garantiscono comodità e gradevole **assoluta sicurezza**.

www.bmw.it

R2

200 ccm



Dati Tecnici R-2

IL MOTORE

Monocilindro verticale, Alesaggio 63 m/m e Corsa 64 m/m, Cilindrata 198 cmc: Potenza al freno (durata garantita) 6 PS. Ampie alette assicurano il miglior raffreddamento sotto i massimi sforzi. TESTA DFL CILINDRO di lega speciale d'alluminio, smontabile; VALVOLE in testa, inclinate a 45°, punterie completamente racchiuse a tenuta, comandate da astine in lega Dural e da bilancieri temperati. Le astine corrono rinchiuse in tubi, i bilancieri su bronzine; facile registrazione delle punterie.

Ogni Valvola possiede 2 molle. PISTONI DI LEGA SPECIALE, BIELLA su cuscinetti A SPILLI, ALBERO A GOMITI su cuscinetti a sfere e su bronzine. CARTER MOTORE-CAMBIO sospeso nel telaio in 4 punti, circonda serbatoio dell'olio (capacità circa 1½ ltr.), pompa d'olio, albero a came e trasmissioni dinamo ed interruttore. LUBRIFICAZIONE automatica a pressione mediante pompa ad ingranaggi. Assenza di tubazioni esterne, perciò sorprese escluse. ACCENSIONE A DINAMO che permette l'uso della macchina anche con batteria scarica o guasta. L'interruttore di comoda accessibilità in posizione ben riparata alla fronte del carter motore. LEVETTA D'ANTICIPO sul manubrio a sinistra. La DINAMO-BOSCH a 30 Watt di potenza, montata eccentricamente per una facile registrazione della silenziosissima catena a trasmissione. BATTERIA di 6 Volt ben riparata contro scosse e fango con comoda manovra per i controlli. CARBURATORE AD UN COMANDO per miscela gas ed aria, semplice ed assai economico, provvisto di filtro d'aria; MANOPOLA GIREVOLE sul manubrio a destra. TUBO DI SCAPPAMENTO di facile smontaggio, con silenziatore efficacissimo senza perdita di potenza.

TRASMISSIONE MOTORE-CAMBIO.

Ingranaggio diretto dall'albero motore al cambio, Frizione MONO-DISCO A SECCO, senza manutenzione di sorta, dolcissima e facilmente registrabile. IL CAMBIO in blocco col motore è lubrificato con olio, a 3 MARCIE, comando a mano - LEVA A ROTULA; ingranaggi in acciaio-chromnickel, rapporto in prima 1:2, 9-in seconda 1:1,7-in TERZA INGRANAGGIO DIRETTO albero motore-cambio, di conseguenza assoluta silenziosità e minor logoramento. Trasmissione dal cambio alla ruota posteriore mediante una SPECIALE CONGIUNTURA ELASTICA ed ALBERO CARDANICO CON COPPIA CONICA a dentatura elicoidale. Supporto di Pignone e corona su 4 CUSCINETTI A SFERE in bagno d'olio dà ogni garanzia di asso-

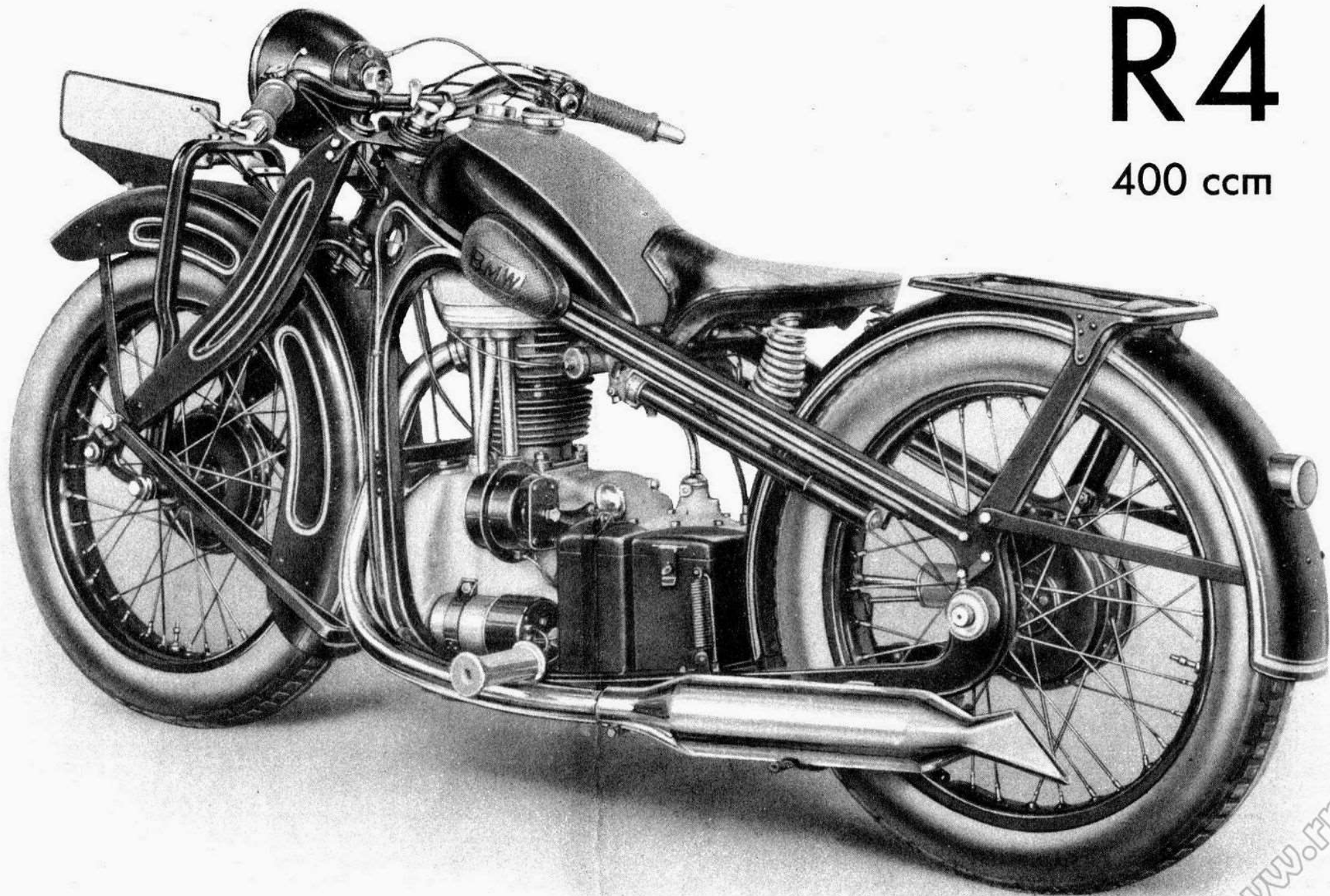
luta sicurezza di marcia. Rapporto 1:6,75. PEDALE MESSA IN MOTO ben rapportato assicura un facile avviamento.

TELAIO.

In LAMIERA STAMPATA a culla doppia, robustissima di profilo U. Consiste di due metà congiunti a mezzo di traverse profilate e ribadite; la forma compatta eppur semplice ha per effetto una eccellente stabilità. Anche la FORCELLA è in lamiera stampata con supporto per il faro. IL PORTABAGAGLIO stampato si presta molto bene per l'uso a tandem; sotto il telaio è applicato un CAVALLETTO A RULLO, con molla di richiamo automatico, che permette un facile sollevamento della macchina. MOLLEGGIAMENTO della forcella con sospensione elastica a balestra a 9 foglie allungate di elasticità dolcissima. RUOTE: con CERCHIO DI SICUREZZA 25X3 a raggi rinforzati e PneuSS 25X3 a bassa pressione. PERNI PASSANTI servono al fissaggio delle ruote. SERBATOIO CARBURANTE è provvisto con tappo speciale a chiusura rapida, capacità circa 11 litri. TACHIMETRO, incassato nel serbatoio, viene azionato dal cambio. Altezza SELLA da terra 0,67 m. IMPIANTO LUCE BOSCH a 3 graduazioni di proiezione chiarissima a lunga distanza con ottima radiazione laterale. L'antiabbagliante è comandabile dal manubrio e la chiavetta staccabile, Interrotta la corrente d'accensione l'uso illecito da terzi vien reso assai difficile. Sul MANUBRIO trovansi le levette della frizione, dell'anticipo e del freno anteriore, manopola a gas, bottone del claxon e dell'antiabbagliante. Manubrio come pedane sono montati su basamenti di gomma. FRENO POSTERIORE E FRENO ANTERIORE ad espansione, efficacissimi, di massima dolcezza, ben protetti contro agenti esterni e di facile registrazione a mano. INGRASSATURA NIPPELS con apposita Siringa.

CONSUMO E VARIA.

CARBURANTE circa litri 2,75 su 100 km, OLIO litri 1/10 su 100 km; PORTATA kg 160, PESO circa kg 110; LUNGHEZZA TOTALE: m 1,98; LARGHEZZA: m 0,85; ALTEZZA TOTALE: m 0,95; LUNGHEZZA INTERASSIALE: m 1,32; ALTEZZA DAL SUOLO: m/m 110. I seguenti particolari tipici di costruzione e pregi della R 2 distinguono tutti i modelli della BMW: Meravigliosa **tenuta di strada** e straordinaria **stabilità**, specialmente **in curva** assoluta sicurezza di marcia, impareggiabile linea aristocratica, minimo bisogno di manutenzione. **E' la macchina ideale per il conoscitore!**



R4

400 ccm

Dati Tecnici R-4

IL MOTORE

Monocilindro verticale, Alesaggio 78 m/m e Corsa 84 m/m, Cilindrata 400 cmc; Potenza al freno (durata garantita) 13 PS. Ampie alette assicurano il miglior raffreddamento sotto i massimi sforzi. TESTA DEL CILINDRO di lega speciale d'alluminio, smontabile; VALVOLE in testa, inclinate a 45°, punterie completamente racchiuse a tenuta, comandate da astine in lega Dural e da bilancieri temperati. Le astine corrono rinchiusi in tubi, i bilancieri su bronzine: facile registrazione delle punterie. Ogni valvola possiede 2 molle. PISTONI NELSON-BONALITE, BIELLA su doppie cuscinetti a rulli, ALBERO A GOMITI su cuscinetti a sfere e su bronzine. CARTER MOTORE-CAMBIO sospeso nel telaio in 4 punti, circonda serbatoio dell'olio (capacità circa 2¹/₄ ltr.), pompa d'olio, albero a came e trasmissione dinamo ed interruttore. LUBRIFICAZIONE automatica a pressione mediante pompa ad ingranaggi. Assenza di tubazioni esterne, perciò sorprese escluse. ACCENSIONE A DINAMO che permette l'uso della macchina anche con batteria scarica o guasta. L'interruttore di comoda accessibilità in posizione ben riparata alla fronte del carter motore; LEVETTA D'ANTICIPO sul manubrio a sinistra. La DINAMO-BOSCH, a 30 Watt di potenza, montata eccentricamente per una facile registrazione della silenziosissima catena a trasmissione. BATTERIA di 6 Volt ben riparata contro scosse e fango con comoda manovra per i controlli. CARBURATORE A TRE SPRUZZATORI DI FUNZIONE AUTOMATICA per miscela gas ed aria, semplice ed assai economico, provvisto di filtro d'aria: MANOPOLA GIREVOLE sul manubrio a destra. TUBO DI SCAPPAMENTO di facile smontaggio, con silenziatore efficacissimo senza perdita di potenza; forma a coda di pesce.

TRASMISSIONE MOTORE-CAMBIO

Ingranaggio diretto dall'albero motore al cambio, Frizione MONODISCO A SECCO, senza manutenzione di sorta, dolcissima e facilmente registrabile. IL CAMBIO in blocco col motore è lubrificato con olio, a 3 MARCIE, comando a mano - LEVA A ROTULA; ingranaggi in acciaio-chromnickel, rapporto in prima 1:2, 9, in seconda 1:1,5, in TERZA INGRANAGGIO DIRETTO albero motore-cambio, di conseguenza assoluta silenziosità e minor logoramento. Trasmissione dal cambio alla ruota posteriore mediante una SPECIALE CONGIUNTURA ELASTICA ed ALBERO CARDANICO CON COPPIA CONICA a dentatura elicoidale. Supporto di Pignone

e corona su 4 CUSCINETTI A SFERE in bagno d'olio dà ogni garanzia di assoluta sicurezza di marcia. Rapporto 1:5,63. PEDALE MESSA IN MOTO ben rapportato e DECOMPRESSORE assicurano un facile avviamento.

TELAIO

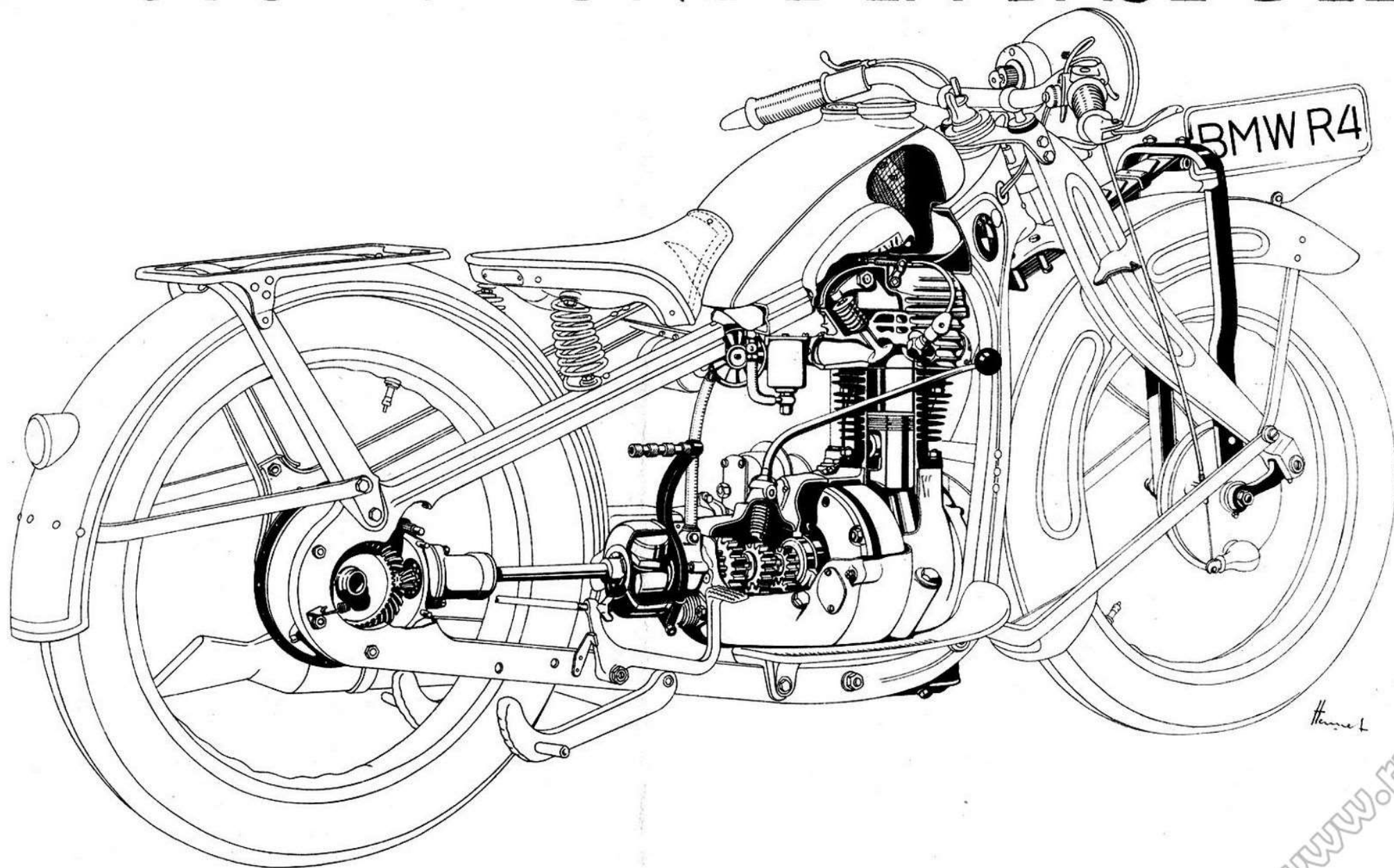
In LAMIERA STAMPATA a culla doppia, robustissima, di medesima costruzione, nonchè FORCELLA, PORTABAGAGLIO, CAVALLETTO a RULLO colle stesse caratteristiche della R 2. MOLLEGGIAMENTO della forcella con sospensione elastica a balestra a 9 foglie allungate di elasticità dolcissima. RUOTE: con CERCHIO DI SICUREZZA 26X3.50 a raggi rinforzati e Pneus SS 26X3.50 a bassa pressione.

PERNI PASSANTI servono al fissaggio delle ruote. SERBATOIO CARBURANTE è provvisto con tappo speciale a chiusura rapida, capacità circa 11 litri, TACHIMETRO, incassato nel serbatoio viene azionato dal cambio. Altezza SELLA da terra 0,67 m. IMPIANTO LUCE BOSCH a 3 graduazioni di proiezione chiarissima a lunga distanza con ottima radiazione laterale. L'antiabbagliante è comandabile dal manubrio e la chiavetta staccabile. Interrotta la corrente d'accensione l'uso illecito da terzi vien reso assai difficile. SUL MANUBRIO trovansi le levette della frizione, dell'anticipo, del decompressore e del freno anteriore, manopola a gas, bottone del claxon e dell'antiabbagliante. Il manubrio è montato su basamento di gomma. FRENO POST. e FRENO ANT. ad espansione, efficacissimi, di massima dolcezza, ben protetti contro agenti esterni e di facile registrazione a mano. INGRASSATURA NIPPELS con apposita Siringa.

CONSUMO E VARIA

CARBURANTE circa litri 3-3¹/₂ su 100 km. OLIO litri 1¹/₁₀ su 100 km; PORTATA kg. 200, PESO circa kg. 137; LUNGHEZZA TOTALE: m 1,98; LARGHEZZA: m 0,85; ALTEZZA TOTALE: 0,95; LUNGHEZZA INTERASSIALE: m 1,32; ALTEZZA DAL SUOLO: m/m 120. VELOCITÀ km 115 circa. I seguenti particolari tipici di costruzione e pregi della R 4 distinguono tutti i modelli della BMW: Meravigliosa **tenuta di strada** e straordinaria **stabilità**, specialmente **in curva**, assoluta **sicurezza di marcia**, impareggiabile linea aristocratica, minimo bisogno di manutenzione. **E' la macchina ideale costruita, per il gusto italiano.**

LA COSTRUZIONE È LA BASE DELLE

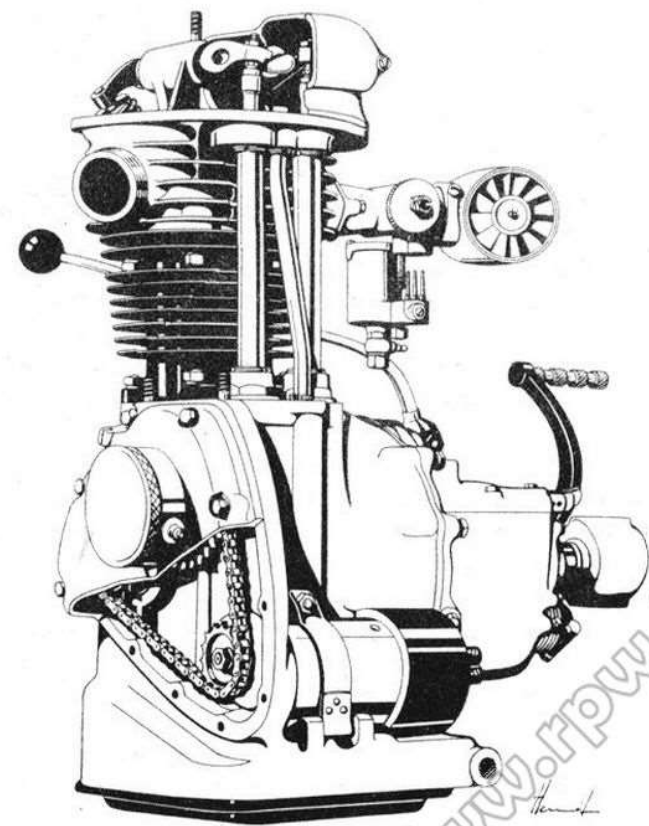


QUALITÀ IMPAREGGIABILI DELLE BMW

La straordinaria **durata** - la **sicurezza di marcia** - e la **precisione micrometrica** delle motociclette **BMW** non è dovuta solamente alla eccellente qualità delle materie prime, ma sibbene e soprattutto alla **accuratissima costruzione, portata fin nei minimi particolari.**

Nemmeno all'inizio delle prime costruzioni BMW fu cercato un qualsiasi compromesso tra bicicletta e motocicletta, e neppure un estetismo esagerato, o mode, o snobismi accettati nel campo internazionale. Frutto e base di **studi sistematici e profondi e di prove coscienziose,** nacque il principio che determinò il sistema di fabbricazione. Seguito da continui, ininterrotti, affannosi e ben studiati miglioramenti, si ottennero così **effetti sbalorditivi,** che aumentando di anno in anno, ebbero sempre maggior **riconoscimento internazionale.** Per tutti i suaccennati motivi le motociclette BMW oltre ad aver raggiunta una propria linea elegante, quanto sobria, che è un vero godimento estetico, hanno una **caratteristica esterna** che le diversifica dalle altre e **la fa rimarcare** in ogni raggruppamento od incontro sportivo.

Chi osserva bene la costruzione interna ed esterna della **BMW** viene necessariamente alla conclusione che **ogni minimo particolare** fu curato quanto eseguito **veramente alla perfezione.**



(segue a tergo)

www.rpw.it

LA COSTRUZIONE È LA BASE DELLE

Ogni organo vitale è protetto mediante **incapsulamento** che lo immunizza contro qualsiasi causa esterna nociva o noiosa; ed è in tal modo **enormemente facilitata la manutenzione**.

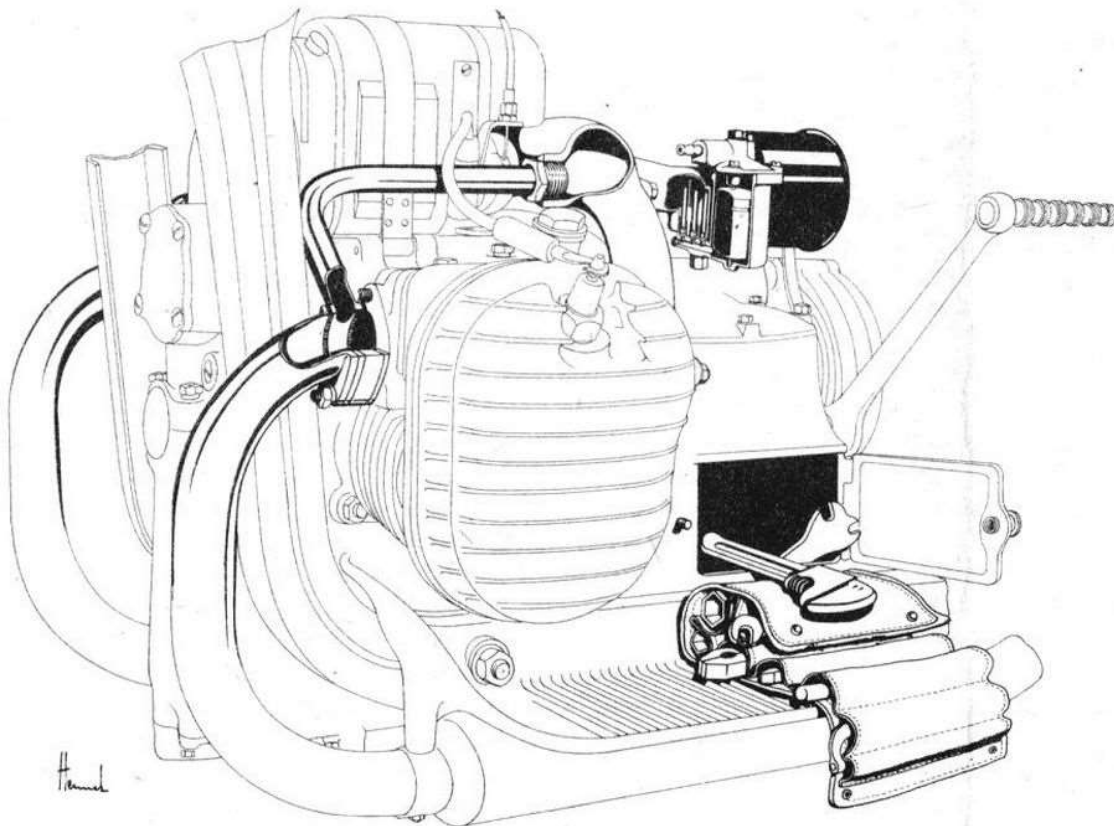
Il **telaio stampato a doppia culla** circonda, in veste elegante, l'insieme del movimento. Così **motore, serbatoio dell'olio, carter volano, cambio, formano un unico - blocco - liscio**.

La **trasmissione** sulla ruota posteriore consta di un **albero cardanico** a congiunzione elastica con coppia conica a dentatura elicoidale che lavora in carter chiuso. E tali particolari di costruzione sono comuni a **tutti i modelli della BMW**

I tipi monocilindrici posseggono un motore verticale con valvole in testa: accensione a dinamo; cambio di marcia con leva a rotula; **presa diretta in terza dall'albero motore sul cardano** e freno ad espansione alla ruota posteriore.

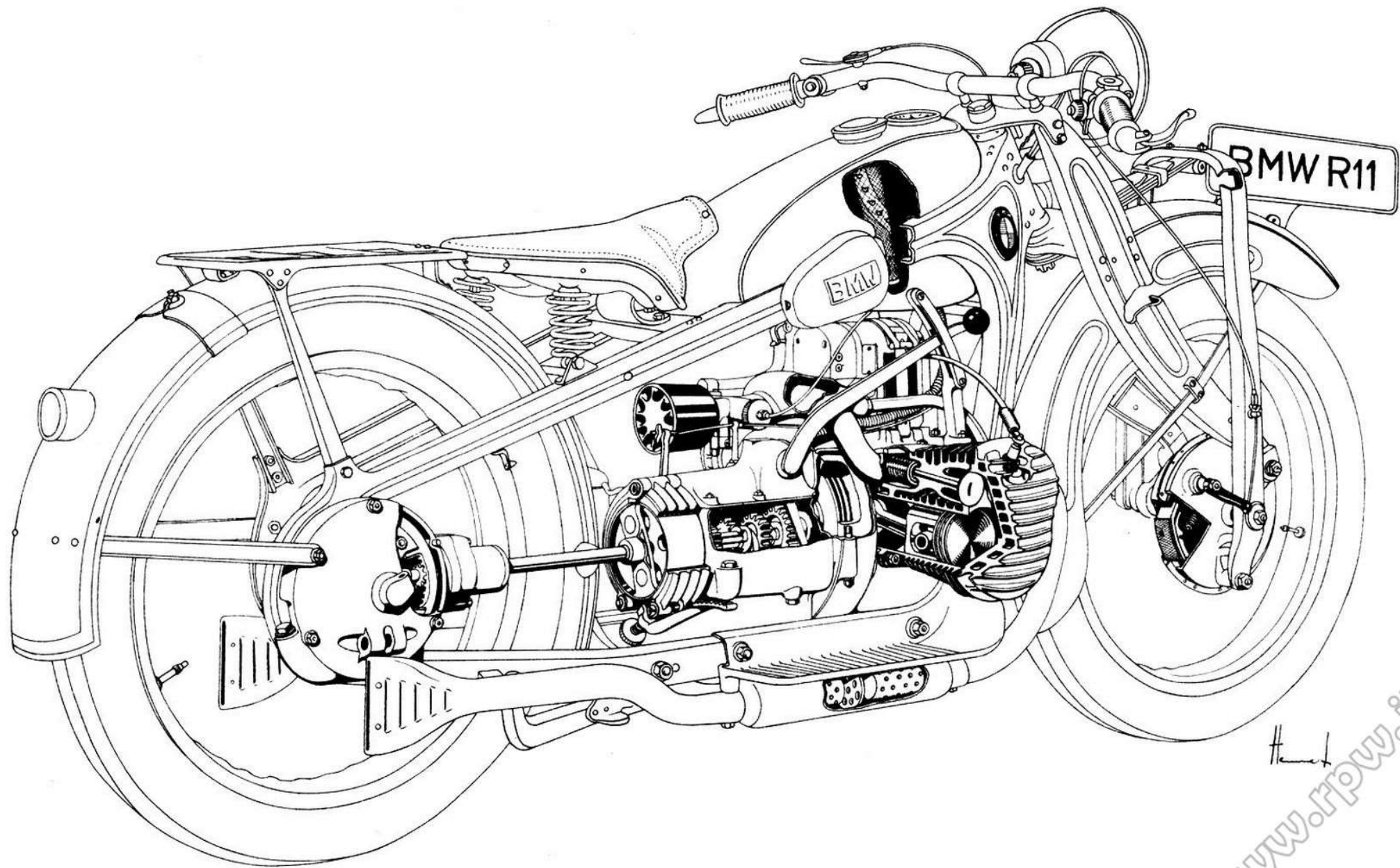
A differenza di questi, **i modelli a due cilindri** presentano un motore a „cilindri orizzontal-trasversali“ con accensione a magnete; cambio a tre marcie; leva a settore e freno a ganasce sulla trasmissione.

Non solo da ieri - ma sempre è stato principio della BMW SILENZIOSITA' SIGNORILE!



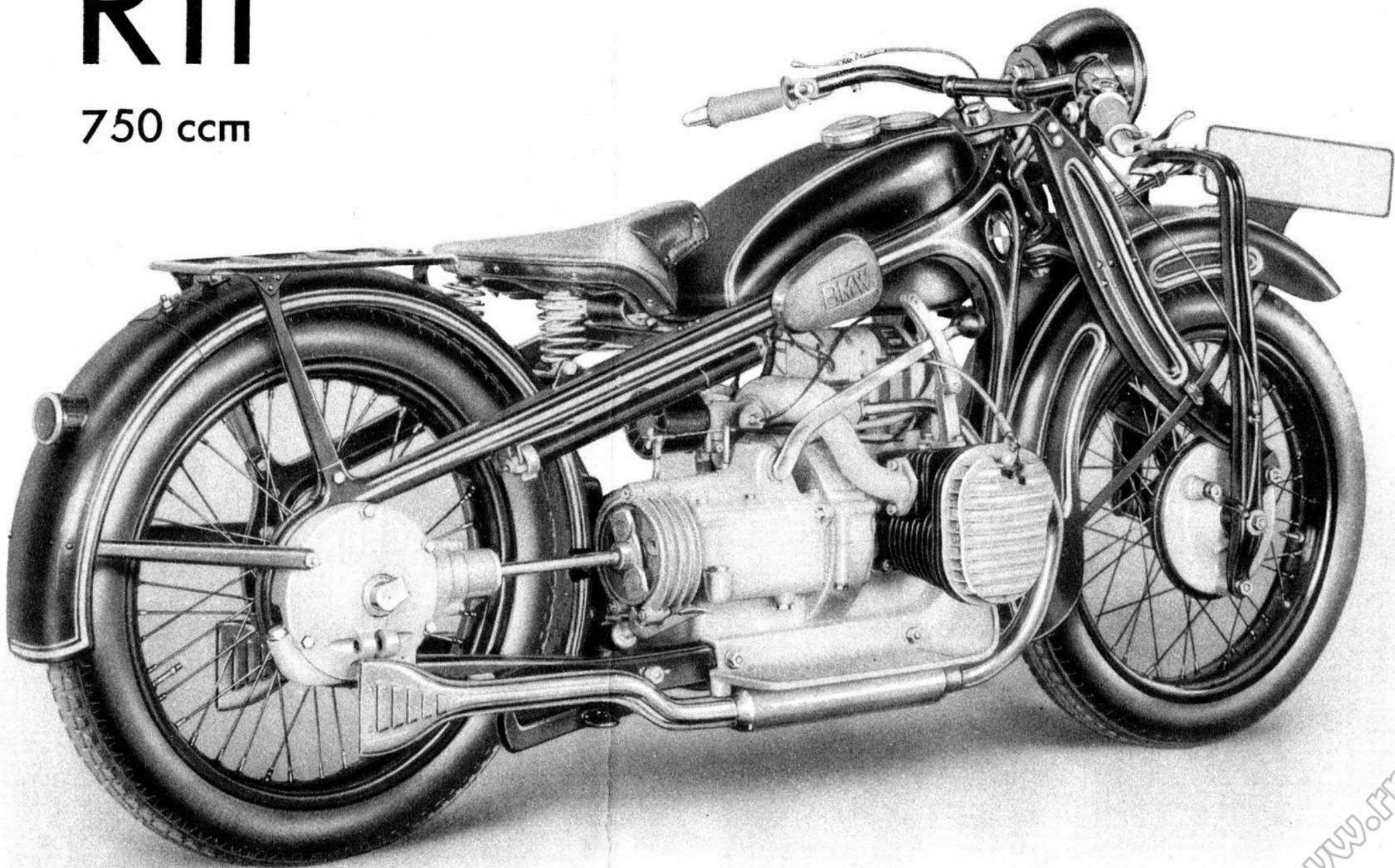
Riservato il diritto di apportare modifiche o migliorie costruttive senza alcun preavviso

QUALITÀ IMPAREGGIABILI DELLE BMW



R11

750 ccm



Dati Tecnici R - 11

IL MOTORE

Due cilindri contrapposti - di traverso in direzione di marcia; Alaggio 78 m/m e Corsa 78 m/m; Cilindrata 745 cmc; Potenza al freno (durata garantita) 18 PS. Costruzione SPECIALE dei cilindri con ideale RAFFREDDAMENTO UNIFORME sotto i massimi e continuati sforzi, famosa caratteristica della BMW ed enorme vantaggio su qualunque altra costruzione. Assoluta Protezione dei cilindri, perchè riparati da speciali pedane rinforzate, che permettono pure l'appoggio della moto, sia a destra che a sinistra, facendo a meno del cavalletto! TESTA del CILINDRO di lega speciale d'alluminio, smontabile; VALVOLE laterali, completamente incapsulate, automaticamente lubrificate e facilmente registrabili; ogni valvola possiede 2 molle. PISTONI NELSON-BONALITE silenziosissimi e di eccezionale durata; BIELLE montate su cuscinetti a rulli; Albero a gomiti su cuscinetti a sfere ai due lati. CARTER MOTORE-CAMBIO sospeso nel telaio in 4 punti, circonda serbatoio dell'olio, capacità circa 2,5 ltr., pompa d'olio, albero a came e trasmissione del magnete-dinamo. LUBRIFICAZIONE automatica a pressione mediante pompa ad ingranaggi; ampio FILTRO d'olio nel serbatoio. Assenza di tubazioni esterne, perciò sorprese escluse. ACCENSIONE MAGNETE - DINAMO - BOSCH ad alta tensione - 30 Watt, LEVETTA D'ANTICIPO sul manubrio a sinistra; BATTERIA di 6 Volt in posizione ben riparata contro scosse e fango, di facile accessibilità per i controlli. CARBURATORE A TRE SPRUZZATORI DI FUNZIONE AUTOMATICA con ampio filtro d'aria, di massimo rendimento ed assai economico; Manopola girevole per miscela gas ed aria. PRERISCALDAMENTO DEI TUBI D'ASPIRAZIONE garantisce eccellente elasticità del motore a qualunque tempo, minimo consumo di carburante, perfettissima carburazione, minor assottigliamento dell'olio circolante e un minimo sbalorditivo. SCAPPAMENTO separato per ogni cilindro con silenziatore di massima efficienza, senza alcuna perdita di potenza.

TRASMISSIONE MOTORE-CAMBIO

Ingranaggio diretto dall'albero motore al cambio, Frizione a DUE DISCHI A SECCO, senza manutenzione di sorta, dolcissima e facilmente registrabile, IL CAMBIO in blocco col motore è lubrificato con olio, a 3 MARCIE, comando a mano - SETTORE E LEVA; ingranaggi in acciaio-chromnickel, rapporto in prima 1:2.83, in seconda 1:1,55, in terza 1:1,09. Trasmissione dal cambio sulla ruota posteriore mediante una SPECIALE CONGIUNTURA ELA-

STICA ed ALBERO CARDANICO CON COPPIA CONICA a dentatura elicoidale. Supporto di Pignone e corona su 4 CUSCINETTI A SFERE in bagno d'olio dà ogni garanzia di assoluta sicurezza di marcia. Rapporti: macchina sciolta 1:4,45, con carrozino 1:5,18. PEDALE DELLA MESSA IN MOTO ben rapportato assicura un facile avviamento.

TELAIO

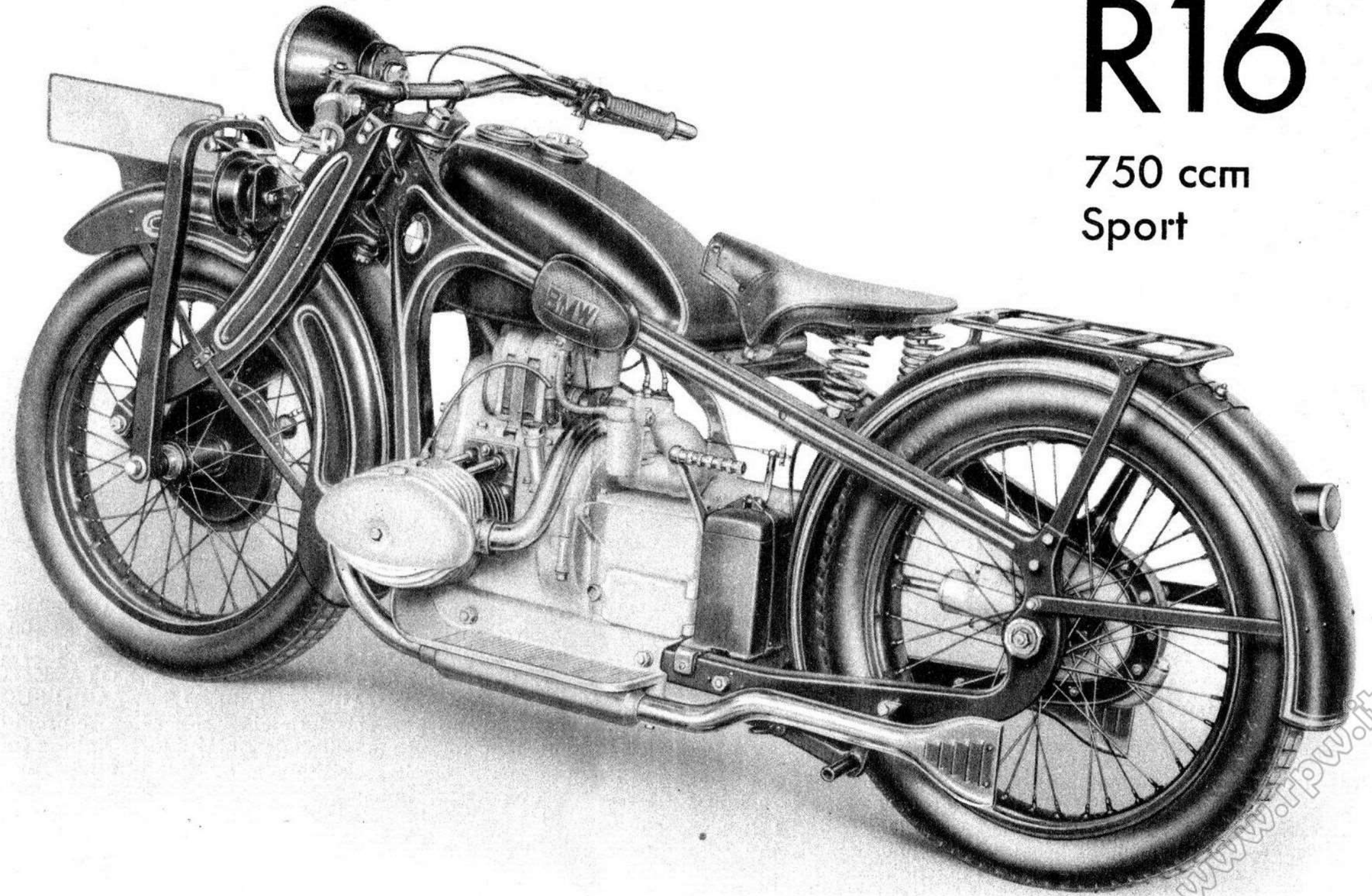
In LAMIERA STAMPATA a culla doppia, robustissima, di medesima costruzione, nonchè FORCELLA, PORTABAGAGLIO, CAVALLETTO a RULLO e MOLLEGGIAMENTO FORCELLA colle stesse caratteristiche della R 4. RUOTE: con CERCHIO DI SICUREZZA 26X3,50" a raggi rinforzati e Pneu SS 26X3,50" oppure a richiesta, dietro aumento, 27X4", a bassa pressione. PERNI PASSANTI pel fissaggio delle ruote. SERBATOIO CARBURANTE con tappo speciale a chiusura rapida, capacità circa 14 litri. TACHIMETRO, incassato nel serbatoio ed azionato dal cambio. Altezza SELLA da terra 0,70 m. IMPIANTO LUCE BOSCH a 3 graduazioni, con antiabbagliante e chiavetta staccabile per interruzione corrente luce e claxon. Sul MANUBRIO: levette della frizione, dell'anticipo e del freno anteriore, manopola a gas, bottone di massa, del claxon e dell'antiabbagliante. Robusto FRENO POST. sulla trasmissione a ganasce, FRENO ANT. ad espansione, efficacissimi, ma di sorprendente dolcezza, ben protetti contro agenti esterni e di facile registrazione a mano. - INGRASSATURA NIPPELS con apposita Siringa. CASSETTA DEI FERRI incastrato nel sottocarter.

CONSUMO E VARIA

CARBURANTE macchina sciolta circa litri 3 $\frac{1}{2}$, su 100 km, con carrozino circa litri 4-5 su 100 km. OLIO litri $\frac{1}{10}$ - $\frac{2}{10}$ su 100 km; PORTATA kg 210, PESO circa kg 158; LUNGHEZZA TOTALE: m 2,10; LARGHEZZA: m 0,89; ALTEZZA TOTALE: 0,95; LUNGHEZZA INTERASSIALE: m 1,40; ALTEZZA dal SUOLO m/m 120. I seguenti particolari tipici di costruzione e pregi della R 11 distinguono tutti i modelli della BMW: Meravigliosa **tenuta di strada** e straordinaria **stabilità** specialmente **in curva**, assoluta **sicurezza di marcia**, impareggiabile linea aristocratica, minimo bisogno di manutenzione. È la macchina **ideale** e indiscutibilmente la **miglior adatta** al traino del **carrozino**, data la sua formidabile e sorprendente **ripresa** e riserva di **potenzialità**, permettendo sui più lunghi viaggi delle **medie altissime**.

R16

750 ccm
Sport



www.rpvoit.com

Dati Tecnici R-16

IL MOTORE

Due cilindri contrapposti - di traverso in direzione di marcia; Alesaggio 83 m/m e Corsa 68 m/m: Cilindrata 735 cmc: Potenza al freno (durata garantita) 26 PS. Costruzione SPECIALE dei cilindri direttamente esposti al vento, quindi perfetto ed ideale RAFFREDDAMENTO UNIFORME sotto i massimi e continuati sforzi. È la moto sportiva, la miglior raffreddata, vanto esclusivo della BMW, che non ha rivali. Assoluta Protezione dei cilindri, perchè riparati da speciali pedane rinforzate, che permettono pure l'appoggio della moto, sia a destra che a sinistra, facendo a meno del cavalletto; TESTA del CILINDRO di lega speciale d'alluminio, smontabile; VALVOLE in testa, punterie completamente incapsulate, automaticamente lubrificate e facilmente regolabili, sono comandate da astine d'acciaio e bilancieri; le astine corrono rinchiusi in tubi; bilancieri temperati e montati su cuscinetti a rulli; registrazione delle punterie semplicissima. Ogni valvola possiede 2 molle. PISTONI di lega speciale, BIELLA e ALBERO A MANOVELLA su cuscinetti a rulli. CARTER MOTORE-CAMBIO sospeso nel telaio in 4 punti, circonda serbatoio dell'olio (capacità circa 2,5 ltr.), pompa d'olio, albero a came e trasmissione del magnete-dinamo. LUBRIFICAZIONE automatica a pressione mediante pompa ad ingranaggi; ampio FILTRO D'OLIO nel serbatoio. Assenza di tubazioni esterne, perciò sorprese escluse. ACCENSIONE MAGNETE-DINAMO-BOSCH ad alta tensione 30 Watt, LEVETTA D'ANTICIPO sul manubrio a sinistra; BATTERIA di 6 Volt in posizione ben riparata contro scosse e fango, di facile accessibilità per i controlli. CARBURATORE SPECIALE BMW di massimo rendimento, assai economico a perfettissima carburazione; MANOPOLA GIROVOLE per gas. TUBO DI SCAPPAMENTO separato per ogni cilindro con silenziatore di massima efficienza, senza alcuna perdita di potenza.

TRASMISSIONE MOTORE-CAMBIO

Ingranaggio diretto dall'albero motore al cambio, Frizione a DUE DISCHI A SECCO, senza manutenzione di sorta, dolcissima e facilmente registrabile. IL CAMBIO in blocco col motore è lubrificato con olio, a 3 MARCIE, comando a mano. SETTORE E LEVA; ingranaggi in acciaio-chromnickel, rapporto in prima 1:2,83, in seconda 1:1,55, in terza 1:1,09. Trasmissione dal cambio

alla ruota posteriore mediante una SPECIALE CONGIUNTURA ELASTICA ed ALBERO CARDANICO CON COPPIA CONICA a dentatura elicoidale. Supporto di Pignone e corona su 4 CUSCINETTI A SFERE in bagno d'olio dà ogni garanzia di assoluta sicurezza di marcia. Rapporti: macchina sciolta 1:4,45, con carrozino 1:5,18, Robusto PEDALE MESSA IN MOTO ben rapportato assicura un facile avviamento.

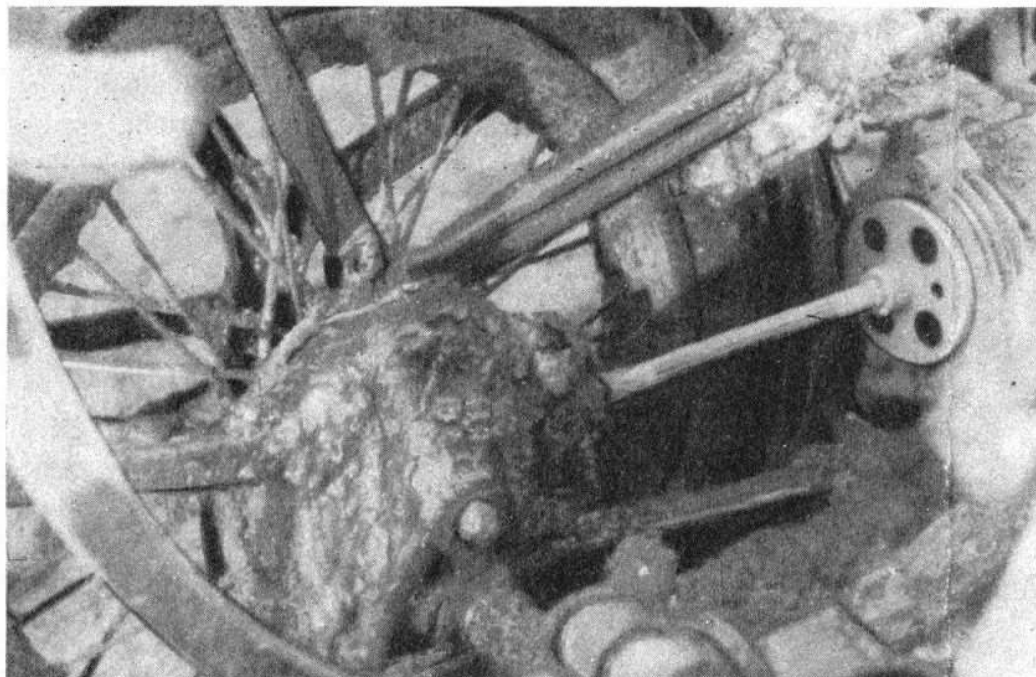
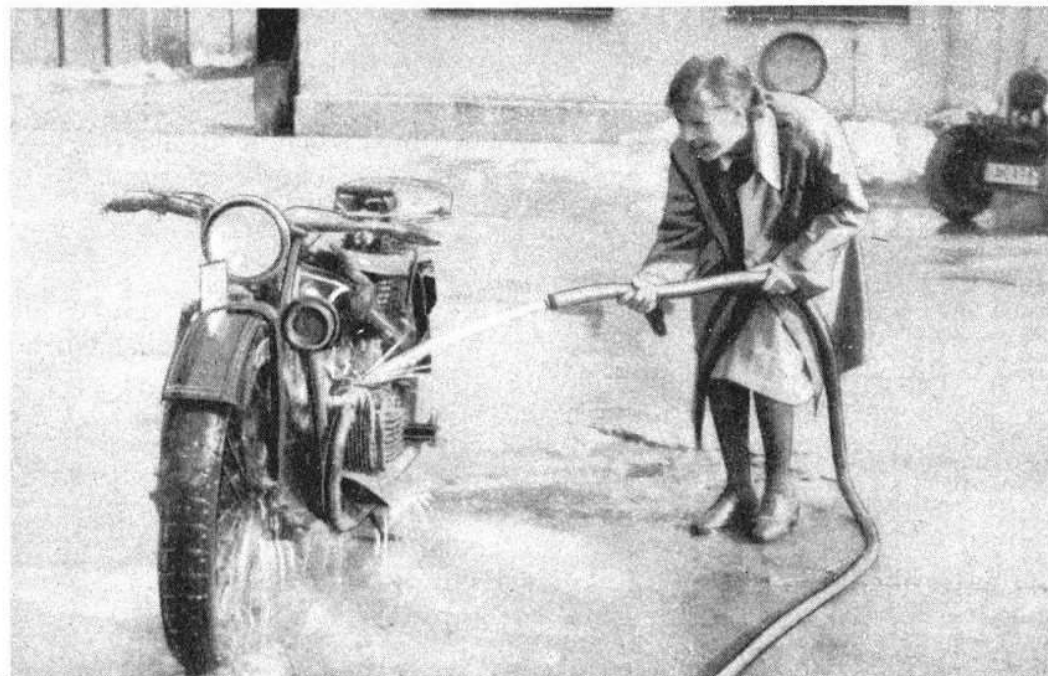
TELAIO

In LAMIERA STAMPATA a culla doppia, robustissima, di costruzione identica, nonchè FORCELLA, PORTABAGAGLIO, CAVALLETTO a RULLO e MOLLEGGIAMENTO FORCELLA colle stesse caratteristiche della R 11. RUOTE: con CERCHIO DI SICUREZZA 26X3,30" a raggi rinforzati e Pneus SS 26X3,50" oppure a richiesta, dietro aumento, 27X4". PERNI PASSANTI pel fissaggio delle ruote. Altezza SELLA da terra 0,70 m. SERBATOIO CARBURANTE, TACHIMETRO, IMPIANTO LUCE BOSCH sono i precisi della R 11. Robusto FRENO POST. sulla trasmissione, a ganasce, potente FRENO ANT. ad espansione, efficacissimi, ma di sorprendente dolcezza. - INGRASSATURA NIPPELS con apposita siringa. CASSETTA DEI FERRI incastrato nel sottocarter.

CONSUMO E VARIA

CARBURANTE macchina sciolta circa litri 4-5 su 100 km, con carrozino circa litri 5-6 su 100 km. OLIO litri $\frac{1}{10}$ - $\frac{2}{10}$ su 100 km; PORTATA kg 210, PESO circa kg 162; LUNGHEZZA TOTALE: m 2,10; LARGHEZZA: m 0,89; ALTEZZA TOTALE: 0,95; LUNGHEZZA INTERASSIALE: m. 1,40; ALTEZZA dal SUOLO: m/m 120. I seguenti particolari tipici di costruzione e pregi della R 16 distinguono tutti i modelli della BMW: Meravigliosa **tenuta di strada** e straordinaria **stabilità**, specialmente **in curva**, assoluta **sicurezza di marcia**, impareggiabile linea aristocratica, minimo bisogno di manutenzione. È la macchina ideale e indiscutibilmente **la miglior adatta** per qualunque **uso sportivo**, sia **sciolta** - sia **con carrozino**, data la sua **formidabile e sorprendente ripresa e riserva di potenzialità**, permettendo sui più lunghi viaggi delle **medie altissime**.

Una motocicletta con trasmissione a catena, separati il blocco motore e cambio con tubazioni di olio e benzina esterni e scatola di protezione per le catene esige sempre cure meticolose e massima pulizia. Ma una **motocicletta BMW al contrario**, potrà essere **lavata come una automobile**, appunto perchè nella sua costruzione si pose attenzione ad incapsulare tutti i movimenti meccanici e si costruì un **blocco-motore-cambio-unitario**.



Si confronti questo cardano, in piena efficienza, con una sì infangata catena. . . ! E sommo, superiore vantaggio della trasmissione cardanica è quello dell'**assoluta sicurezza di marcia** con qualunque tempo, su qualsiasi strada! Si compone la trasmissione a catena di ben 400 a 500 parti e particelle, tutte quante esposte alla pioggia, alla polvere, al fango e di conseguenza ad un più rapido logorio. - E la trasmissione cardanica delle motociclette **BMW** è, come diciamo sopra, incapsulata e lavora in bagno d'olio, sempre pronta al suo servizio. Esso cardano chiede così **poca cura**, come **nessun'altra trasmissione** . . .