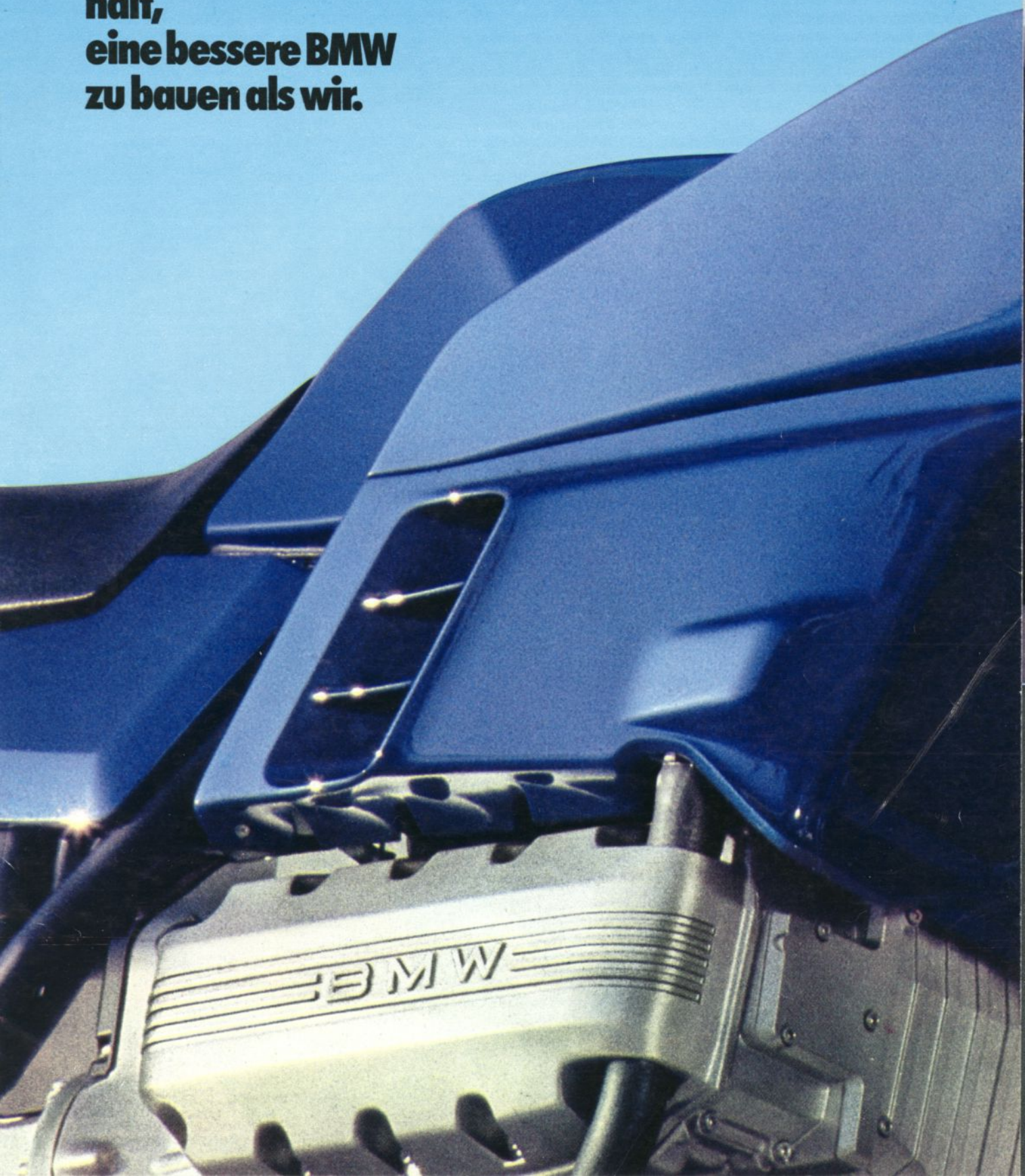


**Seit Jahrzehnten
versucht jeder
Motorradhersteller,
der etwas auf sich
hält,
eine bessere BMW
zu bauen als wir.**

**Jetzt ist es dem
ersten gelungen:
uns.**





Mit der BMW K-Serie beginnt ein neues Kapitel in der Geschichte des Hochleistungs-Motorrades. Faszination ohne Ballast:

Die BMW K 100 hat in ihrer Klasse das niedrigste Gewicht der Welt.

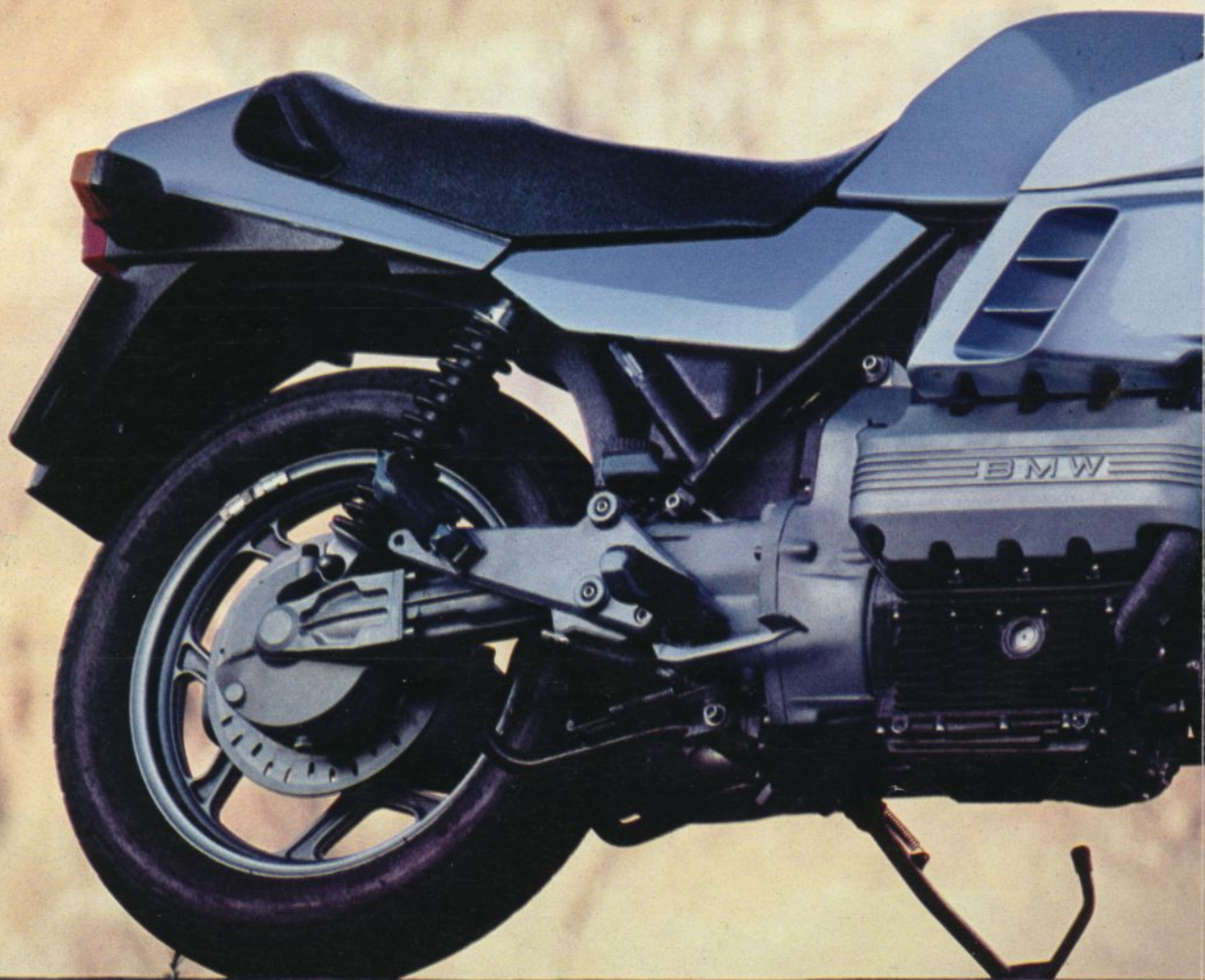
Durch das einmalige Bauprinzip des BMW K-Triebwerks mit besonders günstigen konstruktiven Voraussetzungen für tiefen Schwerpunkt, günstiges Trägheitsmoment um die Rollachse und günstige Achslastverteilung, durch intelligente Gewichtseinsparung eines qualifizierten Leichtbaus und durch eine optimale Synthese der das Fahrverhalten beeinflussenden Größen der Fahrgeometrie ist ein 4-Zylinder-Motorrad entstanden, zu dem es keine Kopie gibt: das mit dem niedrigsten Gewicht der Welt in der K 100-Klasse. Und das trotz Wasserkühlung und ohne Leistungsextreme.

Die K 100 wiegt bei 90 PS trocken nur 215 kg. Und fahrfertig mit Werkzeug und Betriebsstoffen 239 kg. Dabei erlaubt das zulässige Gesamtgewicht von 450 kg eine Beladung mit 211 kg. Andere Hochleistungsmaschinen dieser

Klasse sind fahrfertig nicht selten 30, 40 oder sogar 50 Kilogramm schwerer als die K 100.

BMW K-Serie: Wir wollten mehr Zukunftssicherheit für Hochleistungs-Motorräder. Deshalb haben wir mit mehr Sicherheit angefangen.

Obwohl die neuen BMW Motorräder Maschinen der höchsten Leistungsklasse sind, bieten sie, wie bei den BMW Boxer-Motorrädern typisch, sowohl günstiges Gewicht als auch hohe Beweglichkeit und beste Handling-Eigenschaften. Ein besonderer Beitrag zur Steigerung der aktiven Sicherheit in dieser Maschinenkategorie ist die außerordentliche Hochgeschwindigkeits-Stabilität. Nicht zuletzt auch dadurch bietet die K-Serie ein Fahrverhalten, wie man es bei Maschinen dieser



Klasse bisher nicht kaufen kann. Schon eine erste Probefahrt zeigt eindeutig: Die BMW K-Serie erreicht auch bei der Fahrsicherheit – gemessen an dem bisher Machbaren – eine deutliche Leistungssteigerung.

Wir haben im Motorradbau schon vieles in die Reihe gebracht.
Jetzt auch die Problemlosigkeit des 4-Zylinders.

Auch das erinnert an beste BMW Tradition: die kompakte, sehr aufgeräumte Triebwerksanordnung sichert eine Zugänglichkeit und Servicefreundlichkeit, wie sie kein anderer 4-Zylinder-Motor – egal welcher Leistungsklasse – auch nur annähernd erreicht. Hochleistung beim Motorrad bekommt auch damit eine neue Bedeutung. Sie muß ab sofort nicht mehr gleich-

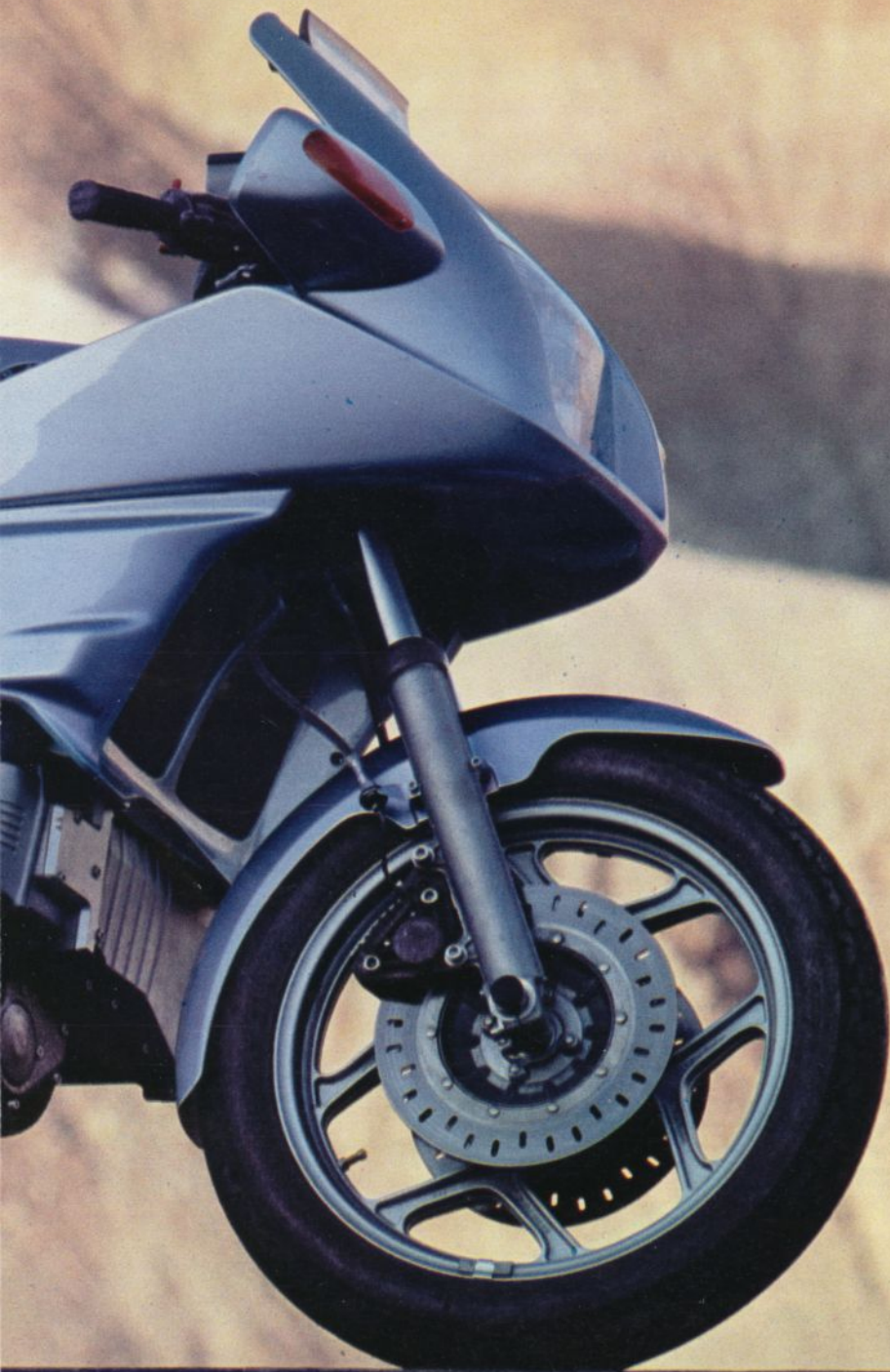
bedeutend sein mit zu komplizierter, verwirrender Überteknik. Sie ist jetzt durch BMW technisch handhabbar und beherrschbar geworden. Nach dem Konzept: Die Technik ist für den Menschen da und nicht umgekehrt.

Es gibt jetzt Hochleistungsmaschinen, die nicht – wie üblich – nur mehr PS haben, sondern vor allen Dingen mehr effektiv erlebbare Faszination vermitteln.

Schon nach kurzer Auseinandersetzung wird jedem Motorrad-Interessierten klar: Bei allen Unterschieden – die Ähnlichkeiten zwischen BMW Boxer-Motorkäsen und der K-Serie sind bestimmend. Und die K-Serie bietet ebenso wie der Boxer eine absolut individuelle Erscheinung, die höchste Ansprüche an eine sofort identifizierbare Exklusivität erfüllt. Technik und Optik machen

deutlich: Es gibt keinen Vergleich zu Konzepten und Produkten des Wettbewerbs. Die Gesamt- und Detailerscheinung der Motorräder ist sachlich, seriös. Jede Form dient einer Funktion. Bei aller Dynamik bleibt die Gesamtanmutung souverän.

Darüber hinaus gewinnen Sie mit jeder BMW ein Paket ungewöhnlicher und beeindruckender Leistungen: Zum Beispiel das BMW Motorrad-Zubehörprogramm. Denn BMW ist ein Hersteller mit dem größten Programm an Bekleidung, Sonderausstattungen und Zubehör. Jedes Teil wird von BMW selbst mit hohem technischen Aufwand entwickelt, geprüft und erprobt. Und die Ergebnisse können sich sehen lassen. Auch das ist ein Ergebnis des BMW Konzeptes kontinuierlicher Verfeinerung und Weiterentwicklung statt modischer Hektik.



Wir haben Motorradgeschichte gemacht. Jetzt machen wir Motorradzukunft:

Die neue BMW K-Serie.

Mit der neuen K-Serie gibt BMW der höchsten Kategorie beim Motorrad das, was ihr bislang gefehlt hat: effektiv nutzbare, sinnvolle und damit zukunfts-sichere Hochleistung. So faszinierend Hochleistungen beim Motorrad bisher waren, so verbreitet sind auch die Bedenken dagegen: Denn diese Maschinenkategorie kann ihren bestimmenden Vorzug – den Leistungsvorsprung – erst auf selten leeren Autobahnen bei schwer beherrschbaren Fahrleistungen um oder über 200 km/h zeigen. Ein zweifelhaftes „Vergnügen“, zumeist erkauft mit schwerfälligem, unhandlichem Fahrcharakter und problematischem Fahrverhalten.

BMW zeigt jetzt, daß Hochleistung beim Motorrad viel mehr bedeuten kann als Renommieren mit Drehzahl- und PS-Rekorden, die allenfalls auf Rennpisten aufgestellt werden können.

BMW trägt jetzt aktiv dazu bei, daß für das anspruchvollste Motorrad ein neues Leistungsdenken einsetzt, daß Hochleistung viel sinnvoller und vor allem wieder erfahrbar wird. Vor allem in den Bereichen, die beim Motorradfahren die Faszination ausmachen – auf kurvenreichen Straßen mit Gefällen und Steigungen. Basis dafür ist ein neues BMW Motorradtriebwerk. Ein Triebwerk, das eine neue Art von Hochleistung anbietet und das dort überragende Leistungs-

Masse und tiefem Schwerpunkt perfekt mit einer solchen Fahrweise harmonisiert. Mit logischem Direktantrieb zum Kardan, also ohne den sonst durch doppelte Leistungsumlenkung üblichen Verlust. Ein Triebwerk, das einzigartig genug ist, um weltweit patentiert zu sein.

In der K-Serie steckt die Summe der 60jährigen Erfahrung des Motorradpioniers BMW. Und hinter der K-Serie steht die ganze Kompetenz und das Technologie-Know-how eines der erfolgreichsten Automobilhersteller der Spitzenklasse.

Für die K-Serie wurde fortschrittlichstes BMW Triebwerks-Know-how eingesetzt und mit dem gleichen physikalisch-technischen Entwicklungs- und Forschungsaufwand gearbeitet wie bei den anspruchsvollen BMW Automobilen. So wurden z.B. die umfassenden Erfahrungen des Unternehmens beim qualifizierten Leichtbau, bei Materialauswahl, -gestaltung und -bearbeitung genutzt. Mit eindrucksvollen Ergebnissen.

Ein Optimum kann man nicht ersetzen. Aber ergänzen: BMW Boxer und BMW K-Serie.

BMW denkt nicht um. Sondern weiter. Die K-Serie – das sind Motorräder der Hochleistungsklasse, ohne die Grundphilosophien von BMW Boxer-Motorrädern zu verlassen. Die natürlichen

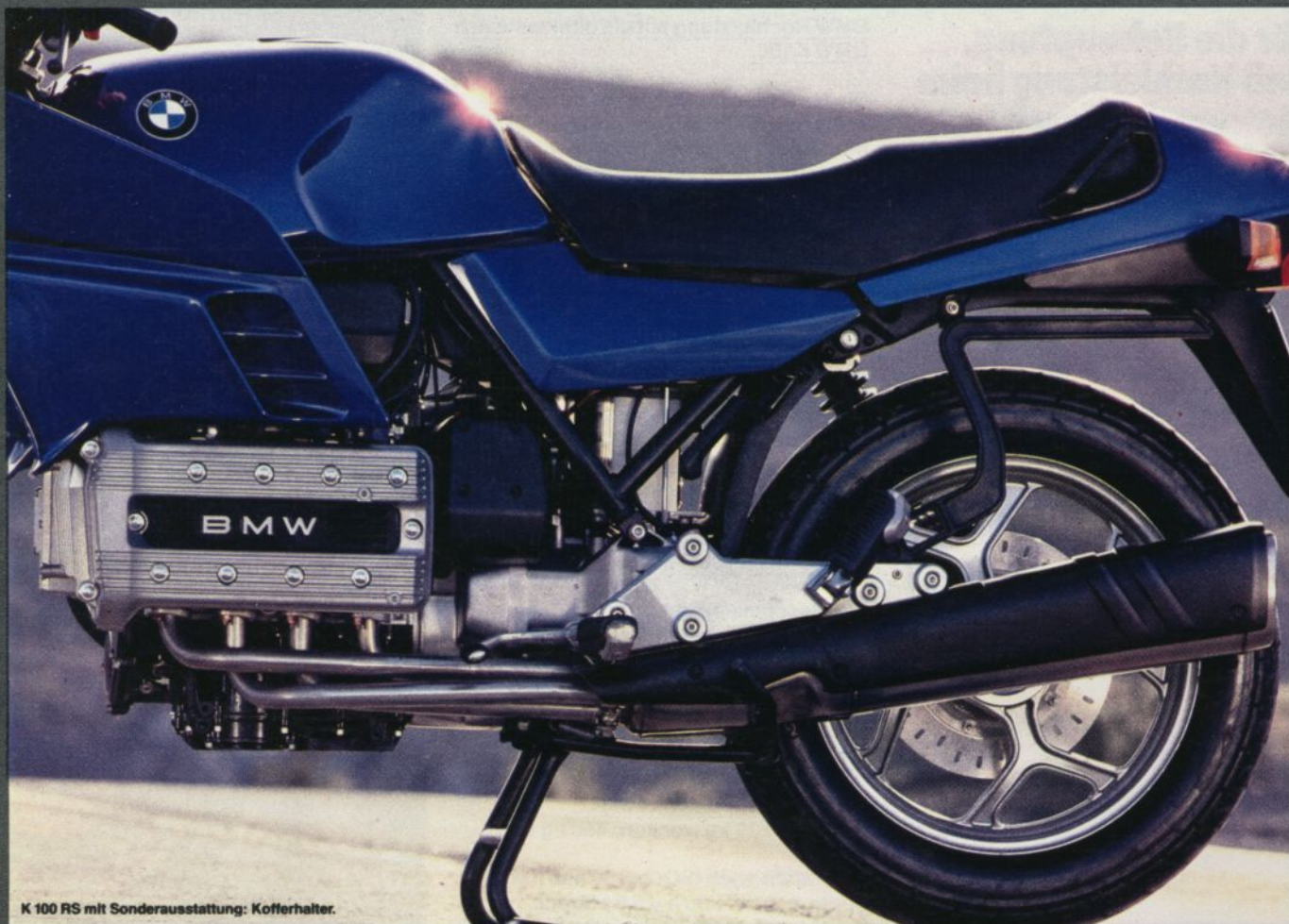


fähigkeit zeigt, wo es zählt. Schon bei niedrigen Drehzahlen und für Geschwindigkeiten, bei denen sich die wirkliche Faszination sportlichen Motorradfahrens erleben läßt.

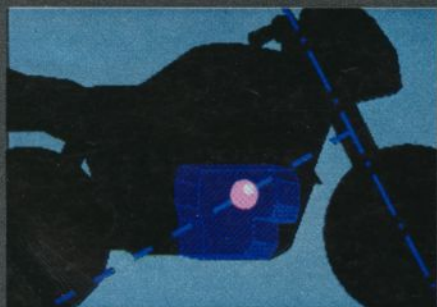
BMW Compact Drive System: Das patentierte Triebwerkskonzept der neuen BMW K-Serie. Eine vorbildliche Lösung – so eigenständig wie der BMW Boxer.

BMW Compact Drive System – das heißt längsliegender, flüssigkeitsgekühlter Reihen-4-Zylinder von äußerster Kompaktheit. Ein Triebwerk mit einer einmaligen technischen Logik, die zu nicht weniger führt als zu einem Motorrad mit dem weltweit besten Leistungsgewicht seiner Klasse. Ein Triebwerk, das nicht nur Leistung und Drehmoment entsprechend den Wünschen und Forderungen nach besonders dynamischem Motorradfahren zur Verfügung stellt. Sondern auch aufgrund geringer

Leistungsgrenzen dieser 2-Zylinder-Boxer Motoren sollten dagegen überschritten werden. Denn der Boxer hat im BMW Programm eine bleibende Aufgabe. Er wird weiterhin BMW Motorräder im Leistungsbereich bis zu ca. 60 PS motorisieren. Die Aufgabe darüber übernimmt die K-Serie. Es sind Maschinen, die Motorradfahrern mit noch höheren Ansprüchen mehr bieten wollen: sowohl an sportlicher Dynamik als auch an Triebwerkskomfort.



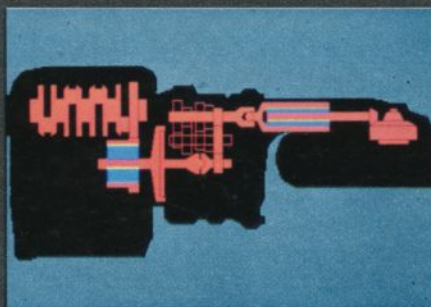
K 100 RS mit Sonderausstattung: Kofferhalter.



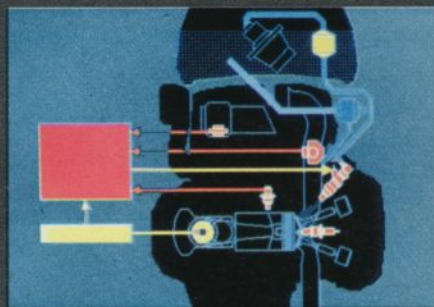
1

Kurzdaten zum BMW Triebwerk:

988 cm³; 66 DIN kW (90 PS) bei 8000/min; 86 Nm bei 6000/min; Verdichtung 10,2:1; LE-Jetronic mit Schubabschaltung; Direktantrieb über Kardan zum Hinterrad. Über schrägverzahnte Primärräder wird die Leistung von der Kurbelwelle direkt auf die Abtriebswelle übertragen (5). Deren umgekehrter Drehsinn, dazu die Gegenläufigkeit von Generator, Kupplung und Kardanwelle kompensieren auch ohne Zusatzmassen das Motor-Rückdrehmoment vollständig. Das thermostatgeregelte Zweikreis-Kühlsystem sichert schon bei Kaltstarts reichlich Motorleistung (6). Für hervorragende Gemischaufbereitung, leistungsgünstigste Verbrennung und damit für besten Drehmomentverlauf sorgen hohes Saugvolumen, lange Ansaugrohre, größere Brennraumfüllung, perfekte Einspritzung und Zündung sowie optimierte Abgasführung (7).



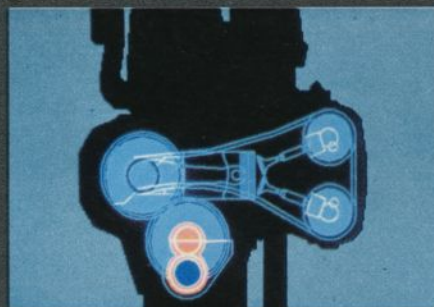
2



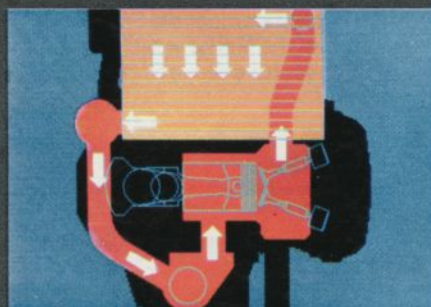
3



4



5



6



7

Auf das optimale 4-Zylinder-Triebwerk mußten Sie lange warten. Aber es hat sich gelohnt.

Neu: BMW Compact Drive System.

Wenn BMW ein neues Motorrad-Triebwerk entwickelt, kommt nicht ein Aufguß vorhandener Motoren-Philosophien dabei heraus, sondern eine neue Motoren-Gattung: BMW Compact Drive System. Der neue längsliegende Reihen-4-Zylinder ist nicht nur äußerst kompakt und ungewöhnlich leicht. Sein Einbau ermöglicht auch einen vergleichsweise sehr niedrigen Schwerpunkt, der an der für Fahrverhalten und Handling entscheidenden theoretischen Linie liegt, die Lenkachse und Aufstandspunkt des Hinterrads miteinander verbindet (1). Compact Drive – das beschreibt aber auch einen Kraftfluß, der durch Logik bestimmt wird. Ohne den sonst üblichen, durch doppelte Umlenkung deutlichen Leistungsverlust geht die Kraftentfaltung direkt bis zum Kardan (2).

Ein Motorrad für die Zukunft braucht zukunftsweisende Ideen.

Compact Drive System – das heißt innovative Triebwerks-Technologie von einem der leistungsfähigsten Triebwerkshersteller der Welt: BMW. BMW ist seit vielen Jahren Pionier elektronischer Triebwerksteuerung beim Automobil und hat hier eine so umfassende Erfahrung wie kein anderer. Und da die immer höheren Anforderungen an eine ebenso wirtschaftliche wie komfortable und umweltfreundliche Hochleistung nur durch konsequenten Einsatz elektronischer Steuerungen zu erreichen ist, hat BMW in umfassender

Entwicklungsarbeit Triebwerks-Elektronik motorradtauglich gemacht. Das K-Triebwerk hat eine elektronische Steuerung von Zündung und Einspritzung mit integrierter Schubabschaltung über zwei kommunizierende Rechner (3). Die Erfolge sind beeindruckend. Beim Laufverhalten, bei der Leistungsentwicklung, beim Drehmomentverlauf und nicht zuletzt beim Verbrauch. Und die lange Erprobung der Elektronik und die hunderttausendfache Einsatzerfahrung bei BMW Automobilen sind auch die Garantie für hohe Zuverlässigkeit, Dauerhaftigkeit und Problemlöslichkeit.

Es ist zwar wichtig für den Motorradfahrer, daß noch nie an einem Motorrad Zündung und Einspritzung besser miteinander verbunden waren als bei der neuen K-Serie. Aber es ist ebenso wichtig, daß sich der Triebwerksaufbau der K-Serie durch eine einmalige Zugänglichkeit und Service-Freundlichkeit auszeichnet (4):

Ohne den Motor aus dem Rahmen zu lösen und ohne den Tank zu entfernen, lassen sich alle Arbeiten am und im BMW K-Triebwerk auf einfache Art und ohne Spezialwerkzeug ausführen. Alle Standardkontrollen sind auf einen Blick durchzuführen. Und alle Aggregate der Bordelektrik und -elektronik sind nicht nur optimal geschützt untergebracht, sondern auch motorradpraktisch leicht zugänglich. BMW hat bewußt auf jede unnötige Komplizierung der Technik verzichtet.



Auch beim Cockpit. Bei BMW arbeitet die Elektronik nur dort, wo sie der Leistung, der Ökonomie oder der Sicherheit dient – z.B. bei der Heckleuchten-Überwachung im Cockpit oder bei der automatischen Blinkerrückstellung. Die konsequente aerodynamische Detailarbeit hat auch zu der Glattheit des Triebwerks geführt.

Resümee: Mit einer neuen BMW kaufen Sie die Erfahrung und das Wissen eines Technologie-Führers bei Triebwerken. Und damit beste Sicherheit, zuverlässige, beherrschbare Zukunftstechnologie beim Motorrad zu fahren.





BMW K-Serie: Fahrdynamik in neuen Dimensionen.

**Schneller und komfor-
tabler können Sie
Sicherheit nicht erfahren.**

Schon nach wenigen Kilometern mit einer neuen BMW werden Sie davon überzeugt sein, daß es Zeit wurde, bei Hochleistung umzudenken. Sie werden die Entweder-oder-Motorräder vergessen. Also: Nicht mehr entweder höchste Leistung oder höchste Fahrsicherheit. Von einer BMW der K-Serie werden Sie die Überzeugung gewinnen, daß beides in einem Motorrad zu verwirklichen ist. Die Handlichkeit und Beweglichkeit und das gut abgestimmte Fahrverhalten dieser BMW tragen dazu bei, daß Sie glauben werden, auf einer Maschine einer kleineren Kategorie zu sitzen. Und ihr stabiler Geradeauslauf auch bei Höchstgeschwindigkeiten vermittelt das Gefühl der Fahrsicherheit, wie Sie sie für Serienmotorräder bisher nicht für möglich gehalten haben. Eine wichtige Voraussetzung für die Fahrstabilität der K-Serie ist der äußerst stabile, gewichtsarme Gitterrohrrahmen, in den das K-Triebwerk als mit-

tragendes Bauteil integriert ist. Es ist mit einem computergestützten Verfahren – der Finite-Elemente-Methode – entwickelt, überprüft und optimiert worden. Mit der K-Serie wurde der Gitterrohrrahmen erstmals in Großserie gebaut (1). Am Getriebegehäuse ist der BMW Monolever aus hochfester Leichtmetall-Legierung angelenkt. Seine Eigenschaften und Funktionen: extrem torsionssteif, hohe Lenkpräzision in engen Kurvenkombinationen, vorbildlicher Geradeauslauf, Spurstabilität bei starker Verzögerung und wechselnden Fahrbahnbelägen. Das Kreuzgelenk der Kardanwelle und die freien Kegelrollenlager der Schwinge befinden sich auf einer gemeinsamen Achse. Eine axiale Längenschiebung tritt deshalb trotz großer Federwege nicht auf (2). Der neukonstruierte Kardan läuft im hohlen Schwingarm und hat einen integrierten Torsionsdämpfer in der Art

K 100 mit Sonderausstattungen:
Windschild, hoher Lenker, Zusatzscheinwerfer,
Motorschutzbügel, Gepäckbrücke, Spritzschutz,
Nivomat (lieferbar ab Frühjahr '84).



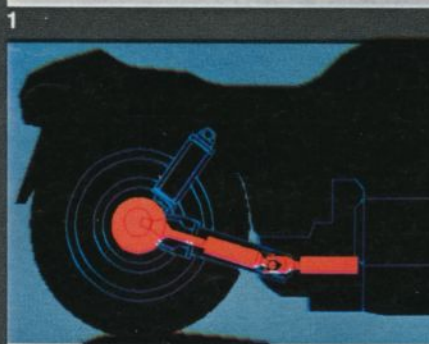
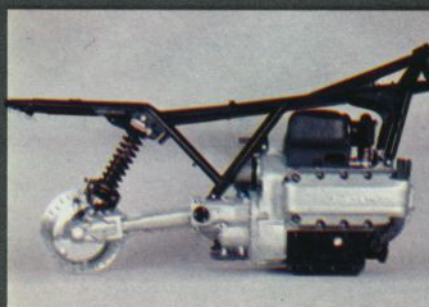
eines überdimensionalen Silent-Blocs. Die in den Hinterachs Antrieb teilintegrierte Scheibenbremse besitzt eine Bremsdosier Vorrichtung. Das Gasdruck-Federbein hat progressive Federkennung und eine dreifache Verstellmöglichkeit.

Kurzdaten zum BMW K-Fahrwerk:

Verwindungssteifer Gitterrohrrahmen, Motor mittragend; Teleskopgabel vorn; Federweg 185 mm; BMW Monolever und Monoshock: Federweg 110 mm; Leichtmetallgüßräder; Niederquerschnittsreifen; 3 Scheibenbremsen, hinten mit Bremsdosier Vorrichtung.

Konsequenter als die K-Serie ist noch kein Serienmotorrad aerodynamisch entwickelt worden.

Die neuen BMW wurden in einem der modernsten aerothermischen Versuchszentren der Welt entwickelt.



Beim Fahrverhalten der neuen BMW ist das sofort zu spüren an der Hochgeschwindigkeits-Stabilität: durch sensationell geringe Auftriebswerte an der Vorderachse der K 100 RS, durch überzeugende Fahrleistungen, durch hervorragende cw-Werte für Serienmotorräder, durch verringerte Seitenwindempfindlichkeit. Erkennen läßt sich diese Arbeit aber auch an der Glättfähigkeit des Triebwerks, an der Schutzwirkung von Fahrer und Sozia. Und nicht zuletzt an den sehr günstigen Verbrauchswerten.

Fahren Sie eine der neuen BMW. Starten Sie in eine neue Welt des Fahrvergnügens.

Die Synthese eines exzellenten Fahrwerks – aus tiefem Schwerpunkt, niedrigem Gewicht, optimaler, klassischer Achslastverteilung und dem Monolever-Fahrwerk – gibt der BMW ein begeistern-des Fahrverhalten.

1

2

**Für die Behauptung,
daß Hochleistung beim
Motorrad Zukunft hat,
fehlte vielen der Beweis.**

**Hier ist er:
BMW K 100, K 100 RS und
K 100 RT.**

BMW Hochleistung auf die direkteste Art:
BMW K 100.

Die Maschine für Motorradfahrer, die selbst bei höchsten Ansprüchen an modernste Motorrad-Technologie eine fast traditionelle Vorstellung von der Erscheinung eines Motorrades haben. Triebwerk und technischer Grundaufbau der K 100 sind identisch mit denen der K 100 RS und RT: 988 cm³, 66 DIN kW (90 PS).

Kurzdaten zur BMW K 100:

Gewicht: 215 kg trocken; 450 kg max. gesamt.

Verbrauch nach ISO: bei 90 km/h = 5,0 l Super, bei 120 km/h = 6,3 l Super.

0-100 km/h: 3,9 s.

Höchstgeschwindigkeit: ca. 215 km/h.

BMW Hochleistung auf die entspannteste
Tour: BMW K 100 RT.

Die Maschine selbst für allerhöchste Ansprüche an weites Touren und genußvolles Reisen. Mit optimaler Ausrüstung, bis ins Detail perfektioniert und in Richtung auf ihren bevorzugten Einsatzzweck durchdacht.

Lieferbar ab Frühjahr '84.

Kurzdaten zur BMW K 100 RT:

Gewicht: 230 kg trocken; 450 kg max. gesamt.

Verbrauch nach ISO: bei 90 km/h = 4,4 l Super, bei 120 km/h = 5,9 l Super.

0-100 km/h: 4,1 s.

Höchstgeschwindigkeit: ca. 215 km/h.

BMW Hochleistung auf die dynamischste
Weise: BMW K 100 RS.

Ein Motorrad mit allem, was eine sportliche Maschine braucht. Hochleistung eben dort, wo sie Überlegenheit produziert – schon bei niedrigen Drehzahlen. Dazu einmalige Hochgeschwindigkeits-Stabilität durch sensationell niedrige Auftriebswerte. Und einen unvergleichlich günstigen cw-Wert. Also alles, was zählt, um sich gegen »Papierleistungen« durchzusetzen und sportliches Fahren auch bei Hochgeschwindigkeiten ohne Belastung für den Fahrer zu ermöglichen.

Kurzdaten zur BMW K 100 RS:

Gewicht: 225 kg trocken; 450 kg max. gesamt.

Verbrauch nach ISO: bei 90 km/h = 4,3 l Super, bei 120 km/h = 5,7 l Super.

0-100 km/h: 4,0 s.

Höchstgeschwindigkeit: ca. 220 km/h.

Für den anspruchsvollen Motorradfahrer
wird sich künftig weniger die Frage
stellen, für welche Marke er sich
entscheidet, als für welche BMW.

Abb. 1: K 100 mit umfangreichen Sonderausstattungen und Zubehör (Nivomat ab Frühjahr 84 lieferbar).

Abb. 2: K 100 RT, serienmäßig ausgerüstet mit Kofferhalter. Integralkoffer ebenfalls Serienumfang. Lieferbar ab Frühjahr '84.

Abb. 3: K 100 RT Cockpit und abschließbare Seitenfächer.



1

Aktive BMW Leistung gegen passive
Renommier-PS.

Ein Beleg für die höherwertige Form der
Sportlichkeit der BMW K-Serie.

Bis gut über 6000/min bringt das K-Triebwerk höhere Leistung an das Hinterrad als selbst nominell stärkere Maschinen mit größerem Hubraum. Auch das Drehmoment ist über diesen weiten Drehzahlbereich höher. Das Ergebnis: Bei dem geringeren Gewicht der BMW, der



hohen Leistung bzw. dem hohen Drehmoment bietet sie überall, wo es zählt, hervorragendes Beschleunigungsvermögen. Oder für andere Wünsche: komfortbetontes, elastisches Fahren.

Auftrieb

Die K 100 RS hat einen sensationell geringen Auftrieb an der Vorderachse. Das heißt eine erstklassige Hochgeschwindigkeits-Stabilität. Die Werte

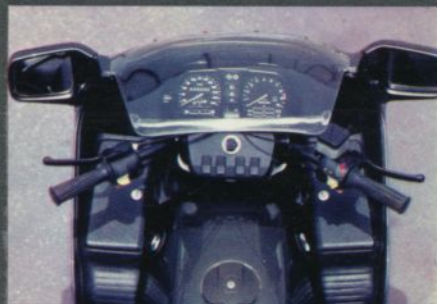
vergleichbarer Konkurrenten liegen bis zu 30 und 40% schlechter. Das und der sehr günstige Luftwiderstandsbeiwert sind auch die Voraussetzung dafür, daß eine BMW trotz nominal vielleicht geringerer Leistung selbst bei Spitzengeschwindigkeiten mit den leistungsstärksten Maschinen mithalten kann.

Funktionalität

Man findet sie bei der neuen BMW auf

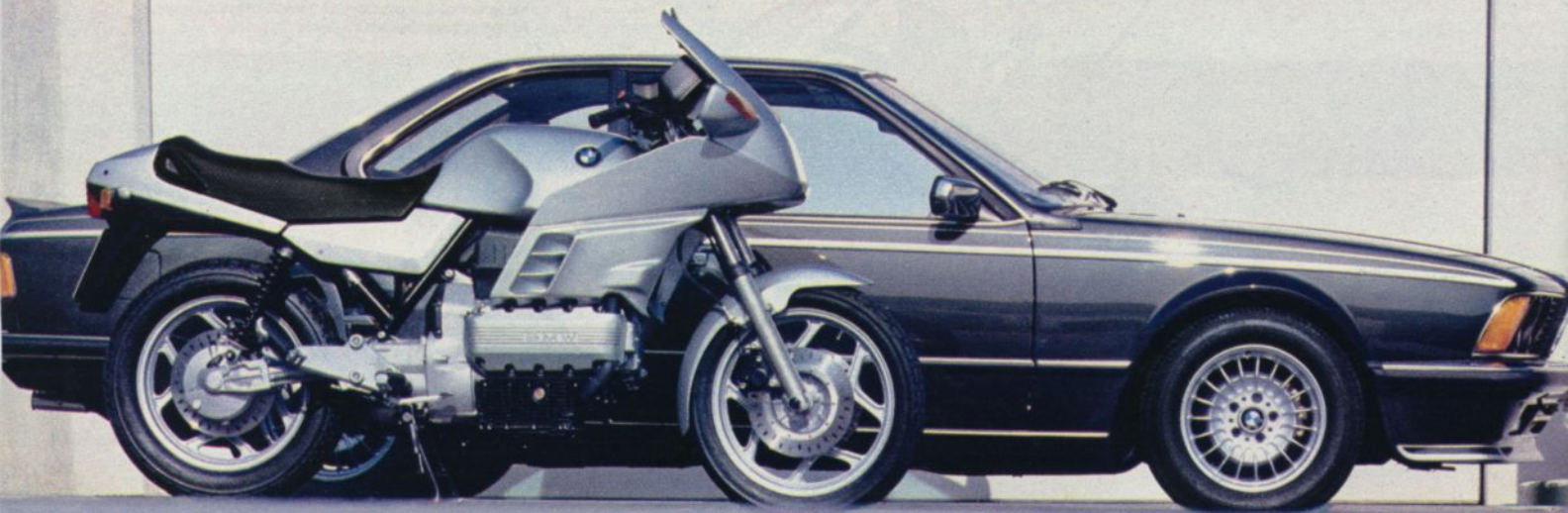


2



3

den ersten Blick. Nicht nur bei Trieb- und Fahrwerk, sondern vor allem auch bei der Ergonomie, die Cockpit, Lenkergestaltung und Sitzposition zu einem harmonischen Ganzen verbindet. Daß man sich aufgrund neuester Untersuchungen und Forschungen auch bei bewährten Komponenten immer wieder bessere Lösungen einfallen lassen kann, dafür liefert BMW mit den neuen Motorrädern sehr viele überzeugende Beispiele.



Was ist die Alternative zur Masse der 1000er? Die Klasse einer BMW.

Je mehr Motorraderfahrung hinter einem liegt, desto spezifischer werden die Ansprüche.

Man will mehr als die Standardlösung. Mehr technische Feinheit, mehr Qualität, mehr Individualität, mehr Übereinstimmung zwischen dem eigenen Stil und dem der Maschine. Man will Maßarbeit. Eine optimale Lösung dafür heißt BMW.

Machen Sie den individuellen Schritt zur Qualität. Kommen Sie zu BMW.

Hinter der außerordentlichen Qualität dieser neuen BMW Maschinen stehen 60 Jahre Erfahrung als Motorradhersteller. Aber auch die ganze Kompetenz und das Technologie-Know-how des wachstumsstärksten westlichen Automobilherstellers der letzten 15 Jahre. Mit dieser Erfahrung, dem Wissen um modernste Technik und dem sehr hohen Investitionsaufwand wurde ein komplett neues Motorradwerk errichtet. Mit Einrichtungen, die teilweise Weltneuheiten darstellen.

Und die dafür sorgen werden, daß sich BMW Qualität noch mehr als schon bisher tagtäglich bezahlt machen wird. Für den Fahrer und Besitzer einer BMW. Und das noch nach Jahren.

Denn BMW kümmert sich auch noch nach dem Kauf um seine Fahrer: durch eine konstante Modellpolitik, den weltweiten, kostengünstigen, sorgfältigen Service und die reibungslose Teileversorgung. Was sich spätestens beim Wiederverkauf bezahlt macht. Eine BMW ist eben auch eine gute Kapitalanlage.



BMW – Freude am Fahren.



1983
© BMW Motorrad GmbH + Co, München,
West-Deutschland. Nachdruck, auch auszugsweise,
nur mit schriftlicher Genehmigung von BMW Motorrad
GmbH + Co.
311200310. Printed in West Germany II/83