

## スタンド改良の理由

1969年、新シリーズR75/5を発表・発売されたとき価格面、重量等の関係もあったのかベーシックなR50/5にはセルフスターターが装着されていませんでした。オプション扱いです。またホイールベースが後期型より70ミリ短いため19Aの薄型バッテリーしか装着できませんでした。(／6からは25A)オルタネーターも／6シリーズの280Wに対して180Wと低出力です。充電状態も必ずしも良好でなく、スターターモーターの出力も0.5馬力と充分とはいえません。また時間が経過すればバッテリーもお疲れ様になってきて、冬季でオイル粘度が高い際にスターターでは始動困難です。そこでキックスターターの登場ですが左キックで横向き作動のため乗車姿勢では始動困難です。左タンデムステップに右足を乗せ左足でキックします。(逆の足で器用に始動する方も高身長の方はスタンド掛けした状態で直接キックできる方もいるようですがキックペダルが／2より高位置にあるのとR69Sより操作が重いので無理がある)

スタンドの安定性が問われるのですが収納スペースの関係か接地間隔が狭く、キックの勢いで車体ごと左側に倒れることがあります。BMWに多くの苦情があったのででしょう後年スタンドの接地位置が左側に30ミリぐらい移動して始動時の不安定は改善しました。



初期型（ヒゲが折れてなくなっている）



メンバーの上下間隔が広い



後期型 左側に張り出している

**CRIMECA**