

BMW R25 250 ccm - 12 PS

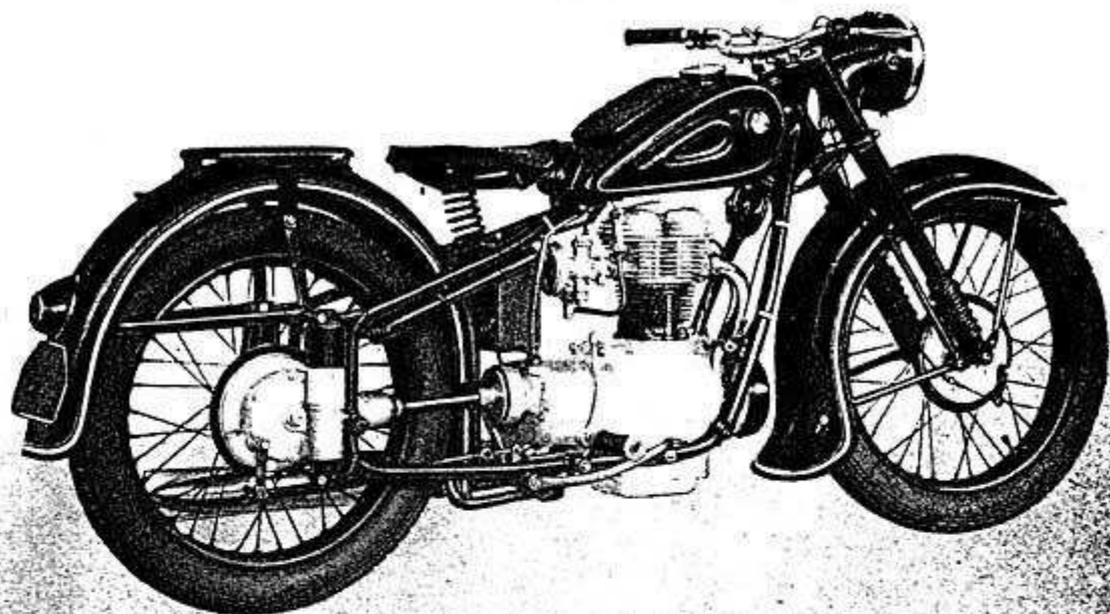
MIT SEITENWAGEN „STANDARD“

*Das flinke, vollwertige **BMW** Gespann, das Leistung,
Fahrkomfort und Wirtschaftlichkeit bietet*

Erprobungen über viele Tausende von Kilometern gingen dem Entschluß voraus, das Einzylinder BMW Motorrad serienmäßig mit einem Seitenwagen auszustatten. Während man früher glaubte, das Seitenwagenfahren sei ausschließlich Motorrädern größeren Zylinderinhalte vorbehalten, bestätigen heute die vielen in Benutzung befindlichen „kleinen“ BMW Gespanne, die man flink und wendig überall im Stadtbild oder mit aufgeschnalltem Urlaubsgepäck auf der Autobahn und Landstraße antrifft, in vollem Umfang ihre Brauchbarkeit.

Die technische Vervollkommnung, gesteigerte Motorleistung und vor allem das verbesserte, verwindungssteife Doppelstahlrohr-Fahrgestell mit Teleskop-Allradfederung gestalten bedenkenlos den Anschluß des leichten, sehr stabilen Seitenwagens. Bei geändertem Übersetzungsverhältnis gegenüber der Soloausführung erleiden weder die Lebendigkeit noch das Leistungsvermögen eine merkbare Einbuße. Der Vierpunktanschluß gewährleistet hohe Fahrsicherheit und Stabilität des Gespannes, dessen Seitenwagenrad durch eine Schwingachse wirkungsvoll gefedert ist. Alle Räder sind mit Steckachse ausgestattet und untereinander auswechselbar. Geräumigkeit, bequeme Einstieg- und Sitzmöglichkeit mit einer hohen Rückenlehne, zweckentsprechende Polsterung und als Wetzerschutz eine dicht abschließende Staubdecke mit abnehmbarer Zellonscheibe sind beachtenswerte Vorteile. Im und auf dem Heck läßt sich verhältnismäßig viel Gepäck unterbringen. Die aus Stahlblech gefertigte Seitenwagen-Karosserie ist schwarz lackiert.

*Für wenig Geld bequem und billig reisen – ein Wunsch, den
das kleine **BMW** Gespann erfüllt*



R25

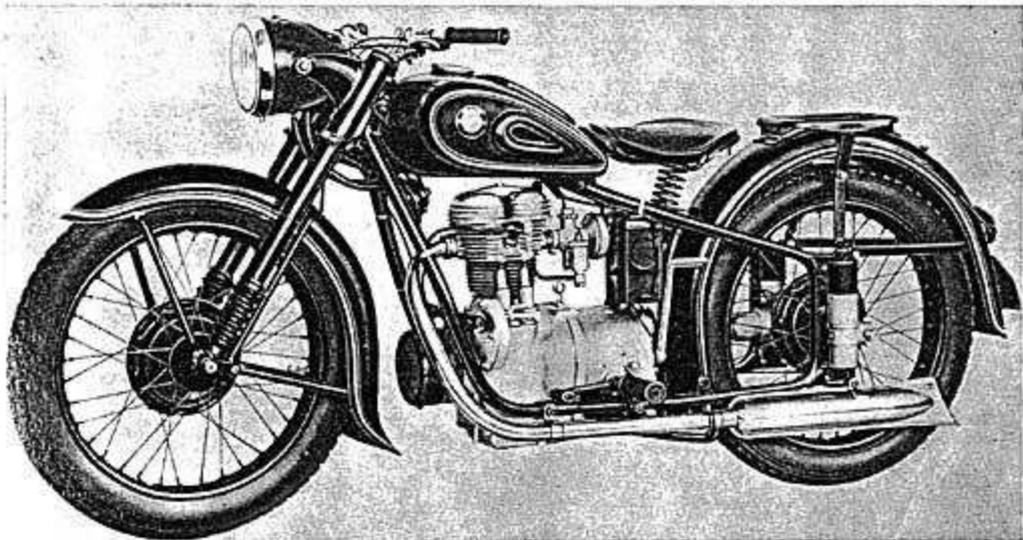
TOUREN 250 ccm - 12 PS

*Das fortschrittliche Einzylinder-Motorrad, eine echte
BMW Schöpfung - wendig und wirtschaftlich*

Der zu höchster Reife entwickelte Einzylinder-Viertaktmotor mit fußgeschaltetem Vierganggetriebe, die Teleskop-Vorder- und Hinterradfederung und der bewährte Kardantrieb sind die wesentlichen Merkmale dieses in allen Einzelheiten mit ungewöhnlicher Sorgfalt durchgearbeiteten Motorrades. Die Leistung des völlig gekapselten Motors, der verwindungssteife Doppelstahlrohrrahmen und die verstärkten Bremsen sind vollkommen ausreichend, um selbst die erhöhten fahrtechnischen Anforderungen des Seitenwagenanschlusses vollauf zu erfüllen. In Verbindung mit der Teleskop-Allradfederung vermittelt der zentralgefederte Gummisattel jenen hohen Grad an Fahrbequemlichkeit, der das Fahren selbst über weiteste Entfernungen zur wahren Freude werden läßt.

Wie bei den BMW Motorrädern größeren Zylinderinhaltes erfolgt der Antrieb durch die wartungsfreie Kardanwelle mit Kreuzgelenk und im Ölbad laufenden, spiralverzahnten Kegelrädern. Die Auswechselbarkeit der 3,25x19 bereiften Laufräder, selbstverständlich mit Steckachse und geraden, bruch sicheren Speichen, bedeutet insbesondere für das Seitenwagenfahren einen merklichen Vorteil. Die Höchstgeschwindigkeit liegt sitzend zwischen 95 und 100 km/st, und wer die erstaunliche Motorleistung und das hohe Anzugvermögen auszunützen versteht, wird auf kurvenreicher Strecke mit mancher „Großen“ Schritt halten können.

*Drei Federungselemente vermitteln „Fahrkomfort“ - kein leeres
Wort, sondern erkennbare Wirklichkeit*



WERTUNG

Die BMW R 25 erfüllt manchen Wunsch, der sich beim Test Vorgängerin (siehe „R 24“ Seite 87/88) aufdrängte. Die Hinterradfeder bringt besserer Bodenhaftung, höheren Fahrkomfort, betont durch den neuen Sattel, die zentraler Feder und weicher Pagusa-Decke, außerdem durch verstellbare Fußrasten. Die Teleskopgabel ist kräftiger, die Lenkerstütze und die Führung solider, wenn auch noch weicher. Die Federn mit längerem Federweg denkbar bleiben. Der Lenker, der jetzt formal und als reine Schweißkonstruktion den berühmten Zweizylindern (z. B. R 51/2) entspricht, wurde im strengsten Beiwagenbetrieb ausgelegt; die jetzt ausstehbaren Räder haben stärkere Bereifung und erheblich wirksamere Bremsen. — Geteiltes Hinterschutzblech! —

Bei den guten Federungseigenschaften ist die R 25 ausgesprochen handlich und kurvenfreudig, wobei infolge der Straßenverhältnisse während der Solo-Testfahrten die hohe Rutschfestigkeit besonders angenehm auffiel. Die Kursstabilität auf der Geraden hinterließ allerdings nicht ganz den hervorzuhebenden Eindruck wie die großen BMWs. Dabei ist der Lenker vermutlich nicht unschuldig, der für Solofahrt soviel zu breit wie der Ständer zu schmal ist. Mit Seitenwagen erreichen Lenker und Lenkgeometrie eine bestechende Charakteristik! —

Die außergewöhnlichen Qualitäten des robusten und klopf-festen Motors traten vor allem bei Gespannbetrieb in Erscheinung. Mit verstärkter Kurbelwelle, korrigierter Auswuchtung, größerem Ansaugkanal und Einlaßventil wurde der sportliche Einschlag des bewährten Allzweck-Triebwerks unterstrichen. Eine Autobahnjagd enthüllte Vollgasfestigkeit trotz Hochsommerhitze. Das leicht-schaltende Getriebe und der elegante Antrieb arbeiten für einen wartungs-freien Wellenantrieb einmal weich und stoßfrei. Während die Kupplung des Gespanns knapp an der Rutschgrenze lag (offenbar durch Verölen), rückte sie an der Solomaschine trotz gleicher spielend-leichter Belästigung fast zu hart ein, wobei natürlich das Trägheitsmoment der schweren Schwungscheibe und die recht weite Stufung des Getriebes eine Rolle spielen.

Der kultivierten Erscheinung, d. h. der harmonischen Linienführung und dem glatten Aufbau kommt das mitschwingende Vorderschutzblech gleichermaßen zugute wie dem besseren Schmutzschutz; weitgehende Geräuschlosigkeit, Öldichtheit, ausgezeichnetes Licht und solide Ausstattung entsprechen wie die geschmackvolle, unaufdringliche Ausführung den Erwartungen, die man an das traditionsreiche Wappen knüpft.

PRÜFUNG

(Alle Messungen, mit Ausnahme des Brennstoffverbrauchs auf Langstrecke, wurden mit besetztem Seitenwagen, aber ohne Windschutzscheibe gefahren.)

	Solo	mit Stwg.
Gewicht		
fahrfertig mit vollem Tank	140 kg	200 kg
Leistungsgewicht fahrfertig	11,7 kg/PS	16,7 kg/PS
mit 1 Person = 75 kg	17,9 kg/PS	22,9 kg/PS
mit 2 Personen	—	29,1 kg/PS
Höchstgeschwindigkeit		
aufrecht sitzend im Mittel	97 km/h	80 km/h
Beschleunigungszeiten		
von 30 auf 60 km/h im 3. Gang	7 sec	12,5 sec
von 30 auf 60 km/h im 4. Gang	10,5 sec	19 sec

Kraftstoffverbrauch

bei gleichbleibender Geschwindigkeit:

50 km/h	2,3 bzw. 3,5 L/100 km
70 km/h	3,1 „ 4,6 L/100 km
90 km/h	4,3 „ —
Vollgas	4,7 „ 5,6 L/100 km

Durchschnittsverbrauch im Stadtverkehr, Eifel und Kölner Bucht, so schnell es schwere, winterliche Straßenverhältnisse erlaubten solo 3,6 L/100 km
Durchschnittsverbrauch in Großstadt und Vorortverkehr, sowie Autobahn Stuttgart—München im Hochsommer mit Stwg. 5,2 L/100 km
(Ölverbrauch: unter 0,1 L/100 km — Werksangabe)

Bremsweg aus 50 km/h auf trockenem Asphalt:

Vorderrad	17 m	30 m
Hinterrad	18 m	30 m
beide Räder	12 m	16 m

Abmessungen:

Radstand	135 cm
Länge	202 cm, mit Stwg. 215 cm
Höhe	93 cm
Breite	75 cm, mit Stwg. 160 cm
Sattelhöhe	71 cm
Bodenfreiheit	11 cm
Spurweite	—

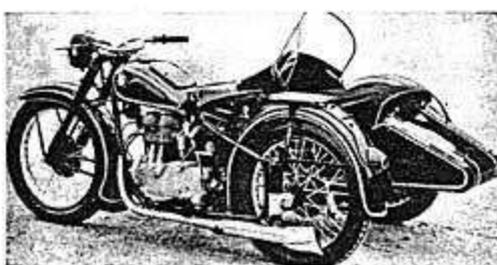
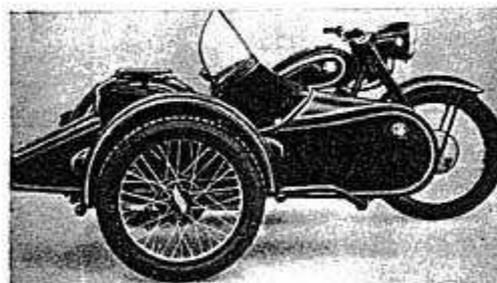
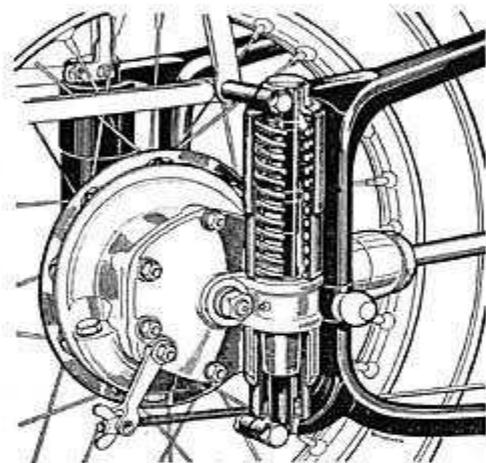
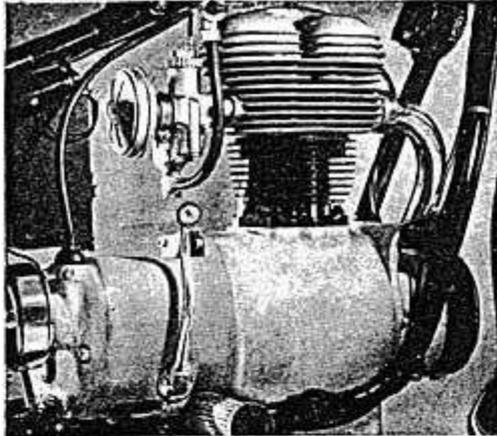
Bereifung

vorgeschriebener Luftdruck	
Vorderrad (Stwg.)	1,5 atü (1,7 atü)
Hinterrad (Stwg.)	1,6 atü (1,9 atü)
Seitenwagen-Rad	1,7 atü

Prüfung:

jeweils zwischen 8000 und 9000 km.
Aachen, 1950 und im Januar 1951.

Tester: Dipl.-Ing. *Helmut Kütten*



- Motor:** Luftgekühlter kopfgesteuerter Einzylinder-Viertakter mit vollgekapselter Steuerung; Einport. — Bohrung 68 mm, Hub 68 mm, Hubraum 247 ccm, Verdichtungsverhältnis 6,75:1. Leistung 12 PS bei 5600 U/min (entsprechend etwa 97 km/h bei Solo-Übersetzung und 84 km/h bei Seitenwagenübersetzung im 4. Gang). Kurbelwelle in zwei Kugellagern, Pleuel auf Rollen (kähggeführt). Nockenwellenantrieb durch Kette. Stößel, Stoßstangen und Kipphebel betätigen die V-förmig hängenden Ventile. Doppelte Schraubenventildemern. Drehschieber-Entlüftung, durch Nockenwelle angetrieben. Lechtmal-Zylinderkopf. Steuerzeiten (bei 2 mm Einstell-Ventilspiel):
Einl. öffnet 6° vor oT., schließt 34° nach oT.
Ausl. öffnet 34° vor uT., schließt 6° nach uT.
Betriebsventilspiel: Einlaß 0,1—0,15, Auslaß 0,15—0,2 mm (kalt).
- Elektrische Anlage:** Noris-Lichtbatterie-Zünder auf der Kurbelwelle 6 V/45 W. Automatische Zündpunktverstellung durch Fliehkgewichte. — Zündkerze: Bosch W 240 T 1, maximale Vorzündung: 43 bis 45° vor oT., maximale Spätzündung: 6—8° vor oT.
- Vergaser:** Bing-Einschieber-Vergaser mit Luftfilter und Startklappe sowie Ausgleichskammer (für Kurvenfahrt im Gespanntrieb); 1/22/28. Hauptdüse 100, Leerlaufdüse 45, Nadeldüse 2,64, Nadelstellung 1. Raste von oben (mit Seitenwagen 2. Raste, Leerlaufschraube 1 1/4—1 1/4 Umdr. offen).
- Schmierung:** Druck-Umlaufschmierung durch Zahnradölpumpe, 1 1/2 L Motorenöl in abnehmbarer Wanne unter Motorgehäuse.
- Kupplung:** Einscheiben-Trockenkupplung im Schwungrad der Kurbelwelle.
- Getriebe:** Viergang-Blockgetriebe mit Fußschaltung und Hilfsschalthebel. Antriebswelle mit Stoßdämpfer! (wirksam im 4. Gang). — Zusatzfeder an Kupplungshebel entlastet Kupplungsdruckstift. Kupplungszug durch Flügelmutter nachstellbar. Getriebe-Übersetzungen: 6,1 — 3,0 — 2,04 — 1,54. (Stufungsverhältnis: 3,96 — 1,95 — 1,32 — 1). Normschaltung. — Schmierung durch 0,75 L Motorenöl.
- Antrieb:** Von Motor über Kupplung zum Getriebe direkt. Von Getriebe über Gummi-Stoßdämpfer auf Kardanwelle, Ritzel und Tellerrad. Übersetzung von Getriebe zum Hinterrad: Solo 6 Z : 27 Z = 1 : 4,5, Seitenwagen 5 Z : 26 Z = 1 : 5,2. Gesamtübersetzungen: 28 — 13,5 — 9,4 — 6,94:1 (Solo) — 15,6 — 10,6 — 8,0:1 (Stwg.)
Olinhalt des Kegelradgehäuses: 125 ccm.
- Fahrwerk:** Geschlossener, geschweißter Doppel-Rohrrahmen. (Sattelrohr und Blechtraverse zwischen Hintergabel-Rohren. Teleskop-Vordergabel. Dämpfung durch Lagerreibung. — der Gabelholm enthält 150—170 ccm Motorenöl als Lager-schmierung. — Einstellbarer Lenkungsdämpfer.
- Räder:** Teleskop-Hinterradfederung!
Austauschbare Steckachsräder! Ungekröpfte Speichen! — Tiefbettfelgen 2 1/2 x 19. —
- Tank:** Satteltank mit zentraler Einfüllöffnung, 12 Liter Inhalt. — Stoffbahn mit Reservestellung (etwa 1 1/2 L). Vergaser, Gummi-Kniekissen und eingelassener Werkzeugkasten.
- Bremsen:** Innenbackenbremsen 160 mm Durchmesser, 25 mm breite Felgen mit Flügelmuttern handnachstellbar.
- Ausstattung:** Tachometer (nachts beleuchtet) im Scheinwerfer (zeigt den Prüflingen 5—12 1/2 zuviel). — Kugelantriebe für Seitenwagenanbringung. — Lenkerlagerung in Gummi. — Schlüssel zur Diebstahlsicherung. — Steckdose unter Sattel. Seitenwagenbeleuchtung oder Abschlupplampe. — Reichhaltiges Werkzeug. — Mittelständer. — Schwingsattel mit wasserabweisender Doppel-Gummidecke und zentraler Feder. — Abnehmbarer Gepäckträger. Aufklappbares Hinterschutzbloch. — Dauerhafte schwarze Emaillierung mit weißen Zierlinien und verchromten Blankteilen. —
- Hersteller:** Bayerische Motorenwerke AG., München 13.
- Preis:** 1750,— DM (Jahressteuer 36,— DM, Mindesthaftpflichtversicherung 45,— DM jährlich).
- Seitenwagen:** Steib LS 200.
- Bauart:** Rahmen aus nahtlos gezogenem Stahlrohr, teils gemuldet, teils geschweißt. Stahlblechkarosserie durch Zugfedern in Silentblock-Lagerung gefedert. Kleiner Gepäckraum hinter Rückenlehne.
- Gewicht:** 60 kg.
- Anschlußart:** Dreipunkt-Kugelantrieb. Der Seitenwagen ist in kürzester Zeit ohne Werkzeug an- und abzubauen.
- Preis:** 285,— DM mit Anschlüssen, jedoch ohne Bereifung und Zubehör (Staubdecke, Windschutzscheibe).
- Hersteller:** Josef Steib, Seitenwagenbau, Nürnberg, Zerzabelshofstr. 23.