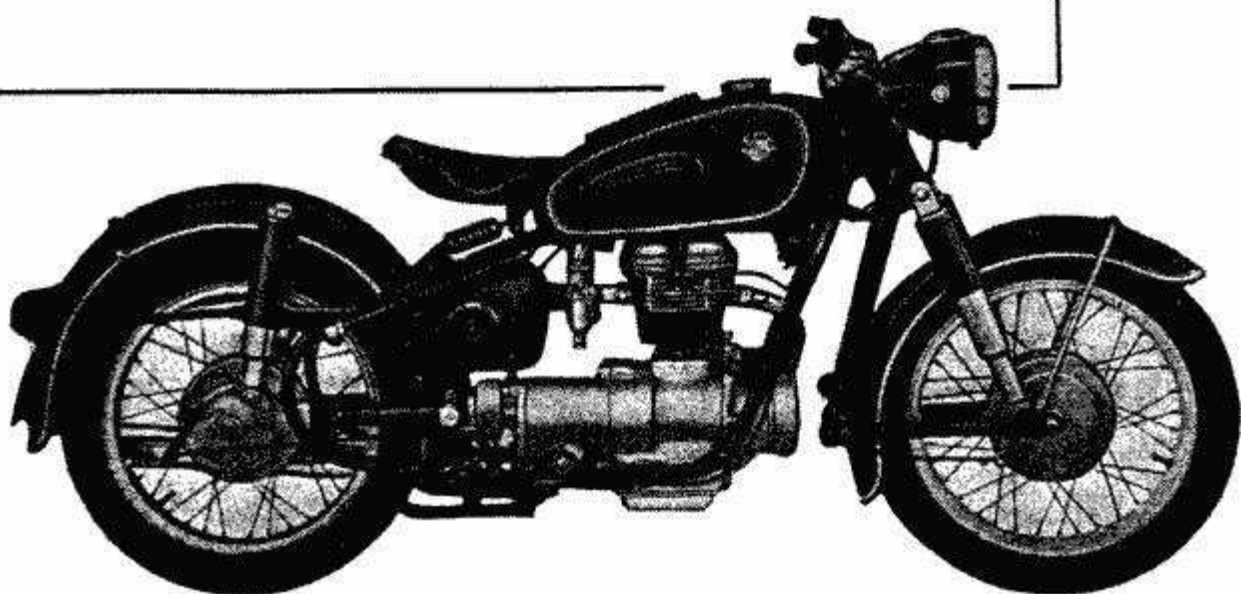




# TEST

## BMW R 26 250 ccm



Einzel-  
Bewertung

Die Tradition im Bau von soliden und wirtschaftlichen Einzylindermodellen, die bei BMW jetzt auch schon 30 Jahre alt ist, erfuh mit der R 26 eine vielseitige und fortschrittliche Erweiterung: der neue Hochleistungsmotor zählt trotz der vorsichtig bezifferten PS-Zahl zu den schnellsten seiner Klasse, Getriebe und Antrieb entsprechen in Gangabstufung und Konstruktion den Zweizylindertypen, während das neue Langschwingerfahrwerk einen Glanzpunkt der jüngsten Zweiradentwicklung darstellt.

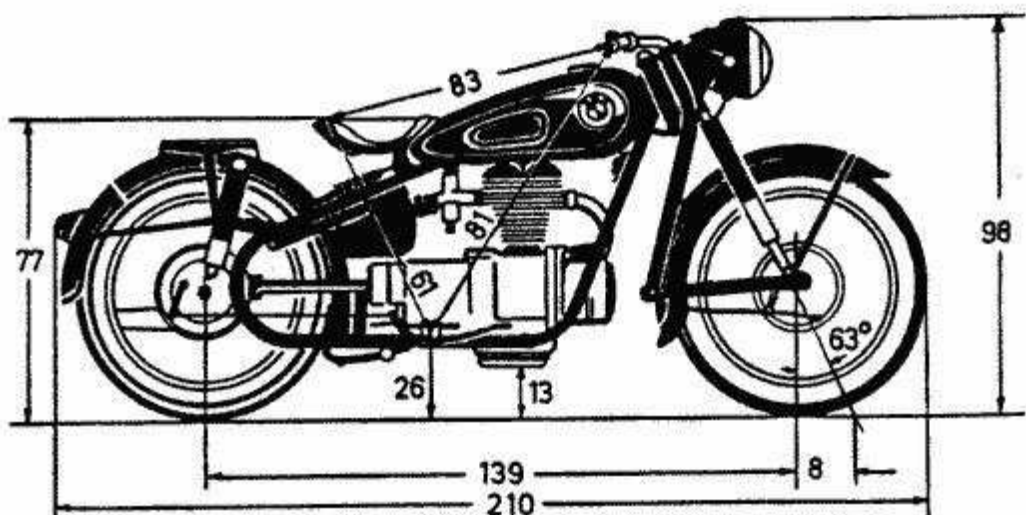
### Motor und Antrieb

Der neue BMW-Einzylinder ist, zumal unter Einschluß des wichtigen „Lästigkeitsgrades“, einer der leisesten Zweiradmotoren, wenn nicht der leiseste überhaupt. Dabei können alle mechanischen Geräusche einbezogen werden. (Im Großstadtverkehr hört man nur die Nachbarfahrzeuge einschließlich Wagen, Überland schon falschen Reifendruck!) — Anspringen („kalt“ nach kurzem Schwimmertupfen) und Leerlaufverhalten sind stets makellos. Leistungseinsatz und Übergang im unteren Drehzahlbereich sind jederzeit spontan, aber recht „weich“; hohe Leistung und Temperament zei-

gen sich bei höheren Drehzahlen, die der Motor willig und — Dauervollgas einbezogen! — unbedenklich hergibt. Der jetzt sehr breit verrippte Zylinderkopf kennt keine thermischen Probleme, selbst das schlanke Auspuffrohr bleibt weiß, während Kurbeltrieb und Ventilsteuerung mechanisch besonders robust und drehfreudig erscheinen. — Die typischen Querläufer-Vibrationen treten nur in bestimmten Drehzahlbereichen auf, die in der Praxis (selbst unterhalb der Höchstgeschwindigkeit) leicht zu vermeiden bzw. rasch (Fortsetzung nächste Seite!)

### BMW R 26

Unsere  
Messungen



Lenkerbreite 66 cm

### Höchstgeschwindigkeit

aufrecht sitzend im Mittel **113 km/h**  
(liegend 123 km/h)

### Beschleunigungszeiten

von 20 auf 40 km/h im 2. Gang	3,5 sec
von 30 auf 60 km/h im 3. Gang	7 sec
von 40 auf 70 km/h im 4. Gang	11 sec
von 0 auf 80 km/h (1.—3. Gang)	11,5 sec
von 0 auf 100 km/h (1.—4. Gang)	21 sec

1 km mit stehendem Start 42 sec; **Durchschnitt 86 km/h**  
400 m mit stehendem Start 21 sec

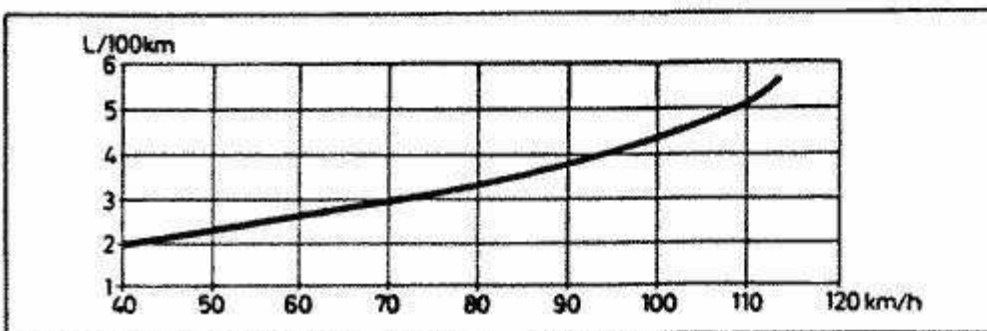
### Kraftstoffverbrauch

bei gleichbleibender Geschwindigkeit

40 km/h .. 2,0 L/100 km	50 km/h .. 2,3 L/100 km
60 km/h .. 2,6 L/100 km	70 km/h .. 3,0 L/100 km
80 km/h .. 3,3 L/100 km	90 km/h .. 3,8 L/100 km
100 km/h .. 4,3 L/100 km	110 km/h .. 5,1 L/100 km

Vollgas\*) .. 5,7 L/100 km

\*) nur theoretisch-meßtechnisch interessant; entscheidend ist der Durchschnittsverbrauch.



### Durchschnittsverbrauch

auf schnellen Langstreckenfahrten, z. B. München—Stuttgart (üb. 100 km/h Autobahnschnitt!), Stuttgart—Hamburg (ca. 85 km/h Bruttoschnitt) oder Hamburg—Frankfurt—Nürnberg

**4,5 .. 4,1 .. 3,2 .. 3,7 L/100 km**

**Bereifung** **3,25—18**  
empfohlener Luftdruck (Sozius)  
vorn 1,5 atü, hinten 1,6 (2,0) atü

**Bremsweg** **12 m**  
aus 50 km/h auf trockenem Asphalt  
Vorderrad 15 m, Hinterrad 24 m, beide Räder  
(Bremsverzögerung 8,0 m/sec<sup>2</sup>)

**Gewicht** **156 kg**  
fahrfertig (voller Tank)  
vorn 74 kg, hinten 82 kg,  
zulässiges Gesamtgewicht 325 kg

**Leistungsgewicht**  
fahrfertig **10,3 kg/PS**  
mit 1 Person = 75 kg **15,3 kg/PS**

**Prüfung** 5250 bis 7400 km; Hamburg, Juli-August 1956

**Tester** Dipl.-Ing. Helmut Hütten

zu durchfahren sind; außerdem sind nicht nur Motor und Tank gummigelagert, sondern auch der Lenker (sehr weich), und die Fußrasten besitzen einen Schaumgummikern. Ausgeprägte **Sparsamkeit**, Klingelfreiheit (auch mit Normalbenzin) und absolute **Oldichtung** sind weitere Kennzeichen des **kultivierten Hochleistungsmotors**: Weder der Kerzenschlüssel noch ein sonstiges Stück des (erstklassigen) Werkzeugsatzes wurden während der Testfahrten benötigt. Die Kupplung ist extrem-leicht zu ziehen, greift stets sicher, aber ziemlich brüsk bei fehlender Übung (Tellerfedereigenart), wobei sich auch die reichlich bemessene Schwungmasse auswirkt. Alle Getriebegänge einschließlich des (elektrisch angezeigten) Leerlaufs rasten ruckfrei und mit geringstem Pedaldruck ein, abgesehen von sehr hohem Ausfahren der Gänge, wo eine angemessene Schaltpause zweckvoll ist.

### Fahreigenschaften

Federungseigenschaften und Fahrkomfort der R 26 reifen selbst beim Vergleich mit den besten in- und ausländischen Fahrwerken die Beurteilung mit einem **Superlativ**! Hier erweist sich, daß **Sicherheit** (durch optimale Bodenhaftung der Räder) mit den **spürbaren Qualitäten** von Federung und Dämpfung eng verknüpft ist. Plötzlich kann die Motorleistung auch dort voll eingesetzt werden, wo man bisher nur die halbe PS-Zahl auf den Boden brachte — oder „ertrug“. Gegenüber diesem überragenden Eindruck verbleiben alle übrigen Eigenschaften, selbst das ausgewogene Verhältnis zwischen **Richtungsstabilität** und **Kurvengängigkeit**; das Lenkverhalten ist bei jedem Tempo perfekt, der Dämpfer wurde nie benutzt.

Die rein physische Beanspruchung des Fahrers ist daher auch bei längsten Strecken entsprechend gering, was Konzentration und Beachtung des Verkehrs erleichtert. Eine Beeinträchtigung der Wendigkeit durch den notwendigen großen Vorderradnachlauf der Langschwinge war nie zu bemerken, besonders, da auch das Gewicht trotz der aufwändigen Fahrwerkgestaltung durchaus mäßig geblieben ist.

### Bremsen

Sehr elegante Vollnaben (u. a. mit ungekröpften Speichenköpfen)! Ihre Bremswirkung wird der hohen möglichen Fahrleistung voll gerecht, auch mit Seitenwagen und im Hochgebirge. Dabei sind auch „Anfassen“ und Dosierbarkeit stets einwandfrei. — Die Vorderfederung wird beim Bremsen kaum (allenfalls durch ganz leichtes Anheben) betroffen.

### Ausstattung

Gegebene Abmessungen sind „ausgewachsen“ und führen zu leicht vorgebeugter Sitzposition; für tourenmäßige Fahrweise wäre Lenker etwas höher und weiter hinten angenehmer. Hebel und Pedale liegen griff- und trittgerecht. — Gesamte Verarbeitung, Zubehör, elektrische Anlage und Finish in der bekannten wertbeständigen Qualität. Beispiel: der (durch Nocken-Aufwicklung) progressive Drehgriff.

### Unsere Wünsche

Sitzposition „verkleinern“. — Mehr Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen! — Die erwähnten Vibrationsbereiche noch etwas stärker unterdrücken. — Kupplung weicher eingreifend. — Mehr Ölverrat. — Tacho „ehrlich“.

## Technische Daten

### Motor

Kopfgesteuerter BMW-Einzylinder-Viertakter, Einport. — Bohrung 68 mm, Hub 68 mm, **Hubraum 245 ccm**. — Verdichtungsverhältnis 7,5 : 1, **Leistung 15 PS** bei 6400 U/min (entsprechend ca. 113 km/h im 4. Gang). — Zusammengesetzte Kurbelwelle, in Kugellagern laufend; geschmiedetes Leichtmetallpleuel, direkt auf Hubzapfen gleitend. Vollschaftkolben (Mahle oder Nüral) mit 3 Kompressions- und 1 Ölabbstreifring. — Nockenwellenantrieb durch Steuerkette; Hohlstoßel, Stoßstangen, Kipphebel. Ventile mit je zwei Federn, Bronzeführungen, Stahlsitzringe. Auslaßventil „gepanzert“. — Drehschieberentlüfter vor Nockenwelle. — Graugußzylinder, breit verrippter Leichtmetallkopf. — Steuerzeiten (bei 2,0 mm Einstellspiel) E. ö. 6° nach OT, E. s. 34° nach UT, A. ö. 34° vor UT, A. s. 6° vor OT. — Betriebsventilspiel: E 0,15 mm, A 0,20 mm (kalt).

### Elektrische Anlage

**Noris-Zündlichtmaschine** ZLZ 60/6/1690 1/L mit automatischer Zündpunktverstellung, direkt auf der Kurbelwelle. 6 Volt, 45–60 Watt. — **Zündkerze**: 14 mm, Wärmewert 240. — Spätzündung (bei geschlossenen Fliehgewichten) 7° vor OT, Frühzündung 42° vor OT. — **Batterie** 6 V, 9 Ah in geschlossenem Kasten unter Sattel. —

### Vergaser

**Bing 1/26** Einschiebervergaser mit Naßluftfilter (mit Ansauggeräuschdämpfer im Batteriekasten untergebracht). — Hauptdüse 120, Leerlaufdüse 35, Nadeldüse 1408, Düsennadel 1467 in Position 3, Leerlaufschraube 1 bis 2 Umdr. offen.

### Schmierung

**Druckumlaufschmierung** mit Zahnradpumpe, über Schneckenrad auf Nockenwelle angetrieben. Öl gelangt aus Sumpf über Sieb zum Ölschleuderring für Pleuellager, zu einer Öldüse für Steuerkette und mit Steigleitung zu Kipphebeln. — Ölwanne 1,25 L Motoröl (SAE 40 im Sommer, SAE 20 im Winter — Premium- oder HD-Öle für Ottomotoren).

### Kupplung

Einscheiben-Trockenkupplung mit Tellerfeder im Schwungrad.

### Getriebe

**BMW-Vierganggetriebe** mit Fußschaltung, an Motor angeblockt. Dreiwellegengetriebe mit Stoßdämpfer auf Antriebswelle (in jedem Gang wirksam). Räder ständig in Eingriff, klauengeschaltet. — Schalthebellage und -richtung normgerecht. — Elektrische Leerlaufanzeige im Scheinwerfer. — **Getriebestufen**: 5,33 — 3,02 — 2,04 1,54 : 1 (relative Stufung 3,46 — 1,96 — 1,32 — 1). Schmierung durch 0,65 L Motorenöl (wie Motor).

## BMW R 26

### Antrieb

Direkter Antrieb Kurbelwelle — Schwungrad/Kupplung — (federn- des) Antriebsrad; von dort über Zwischenwelle auf Antriebswelle (mit den Klauen), von dort über Gummistoßdämpfer (Mitnehmer) auf Kardanwelle im hohlen rechten Schwingarm, dann mittels innenverzählter „Glocke“ auf Antriebsritzel/Tellerrad. — Übersetzung im Hinterradantrieb 6 Z : 25 Z = 1 : 4,16 (Seitenwagen-übersetzung 5/26 = 1 : 5,2). — Achsantrieb geschmiert durch 125 ccm Motoröl SAE 40.

### Fahrwerk

Geschlossener **Doppelrohrrahmen**, ausschließlich geschweißt. — Vorderrad in (geschobener) **Langarmschwinge** mit nachstellbaren Kegelrollenlagern. (Lagerung für Stwg.-Betrieb umstellbar auf 55 mm Nachlauf!) — **Ölgedämpfte Federbeine**. — **Hinterradschwinge** mit ölgedämpften Federbeinen, handverstellbar auf Solo- und Sozusbelaftung. Schmierung aller Schwinglager mit Fett (nach je 12 000 km). — Lenkung mit einstellbarem Reibungsdämpfer.

### Räder

Leichtmetallfelgen 2,15 B × 18, 36 Speichen. — Steckachsen, Vorder- und Hinterrad austauschbar. — Leichtmetall-Vollnaben mit einstellbaren Kegelrollenlagern.

### Bremsen

Innenbackenbremsen 160 mm Durchmesser, 35 mm breit. Gesamtbremsfläche ca. 210 qcm, (zulässiges Gesamtgewicht: Bremsfläche ca. 1,55 kg/qcm). Beide Bremsen von Hand, Vorderbremse mit Bowdenzugstellschraube in Fahrt nachstellbar.

**Typenschild** am Steuerkopf vorn, **Rahmen-Nr.** rechts daneben.

### Tank

Satteltank mit 15 L Inhalt, ca. 1,5 L „Reserve“. — Schlanke Kniekissen. — Werkzeugkasten in Tankoberseite eingelassen.

### Ausstattung

Schwingsattel mit einstellbarer Federhärte und Doppelgummidecke. — Tachometer im Scheinwerfer, nachts beleuchtet (Veigel, zeigte in Testmaschine ca. 18% zuviel an). — Lenkschloß. — Mittelständer mit Abrollenden und Rückzugfedern. — Reichhaltiges Qualitätswerkzeug. — Stoplicht. — Lackierung in Schwarz mit weißen Ziernlinien, Blankteile verchromt bzw. poliert.

### Preis

2150,— DM

(Aufpreis für Doppelsitzbank 42,— DM)  
(Jahressteuer 35,— DM, Mindesthaftpflichtprämie 88,— DM)

**Hersteller** Bayerische Motorenwerke AG. München 13.