



# R 26

## kleine Schwester der R 69

Daß die alte, in ihrem grundsätzlichen Aufbau jetzt sechs Jahre unverändert gebaute R 25 eine Modernisierung dringend nötig hatte, war zu offensichtlich, um die neue R 26 als eine besondere Überraschung erscheinen zu lassen. Die Vorder- und Hinterradschwinge der R 50 und R 69 haben diesen großen Zweizylindermodellen zu deutliche Verbesserungen der Fahreigenschaften gegeben; es wäre geradezu ungerecht gewesen, diesen in der Rennmaschine lange erprobten Fortschritt auch der „kleinen“ 250er vorzuenthalten.

Ein im Prinzip gleichartiges Fahrgestell hatten wir erwartet, als man uns jetzt in München das neue Modell zeigte. Überrascht waren wir lediglich von der frappanten Ähnlichkeit seines Rahmens mit dem der großen Schwestern: Man muß schon genau hinsehen, um zu erkennen, daß die wesentlichen Fahrgestellteile nicht genau dieselben sind, so einheitlich ist jetzt die neue BMW-Linie geworden. Der Rahmen ist hinten genau so rund geschwungen und hat die gleiche feste Aufhängehülse für die gleichen Federbeine. Ebenfalls gleiche Federbeine hat die Gabel vorn, sie besitzt die gleichen doppelten Lagerstellen der Schwinge für Solo- und Seitenwagenbetrieb, ja selbst die Sitzhaltung ist genau so „schnell“, das heißt so weit vornübergebeugt wie bei den großen Typen. Nur die Motoraufhängeaugen am Rahmen sitzen natürlich anders, auch fehlen die beiden Verbindungsrohre rechts und links über den Schwingendrehpunkten. Daß der Lenker — endlich — etwas schmaler geworden ist (650 mm sind für unseren Geschmack immer noch reichlich) und daß man dem Tank 15 Liter Fassungsvermögen gegeben hat, finden wir nicht so wichtig. Eher schon die Tatsache, daß das Werkzeug wieder oben im Tank liegt. Mit dem seitlichen Türchen an der R 69 hatten wir uns nie befreundet können. Besonders hervorgehoben werden soll noch, daß man der R 26 nur auf Wunsch eine Sitzbank gibt. Die Normalausführung bleibt beim Sattel, auf dem man gerade bei der R 26 so gut sitzt, daß erfahrene Leute kaum den Wunsch verspüren dürften, mehr für die Mode zu tun.

Wer aber nun glaubte, in diesem neuen Fahrgestell den alten R 25-Motor wiederzufinden, wie es bei der R 50 und R 69 mit den R 51- bzw. R 68-Motoren der Fall war, erlebt jetzt die zweite Überraschung: Für die R 26 wird eine Höchstgeschwindigkeit von 128 km/h im Prospekt genannt! Diese Geschwindigkeit muß also bei der VFM-Typprüfung erreicht worden sein, wenn auch langgemacht und mit engangelegten Ohren. Das ist immerhin noch etwas mehr als die 126 km/h der NSU Max und die 125 km/h der Adler MB 250 S. Dabei werden für diese Maschinen Motorleistungen von 17 bzw. 18 PS angegeben, während BMW für die R 26 nur 15 PS bei 6400 U/min nennt. Hier läßt man also zweifellos die Katze nicht ganz aus dem Sack; denn auch nach unseren Fahrwiderstands-Diagrammen, auf die wir uns bisher recht gut verlassen konnten, gehören zu 128 km/h immerhin mindestens 19 PS. Bei den 6400 U/min der Nennleistung erreicht die Maschine mit serienmäßiger Übersetzung übrigens erst 114 km/h. Zu 128 km/h gehören immerhin schon fast 7200 U/min.

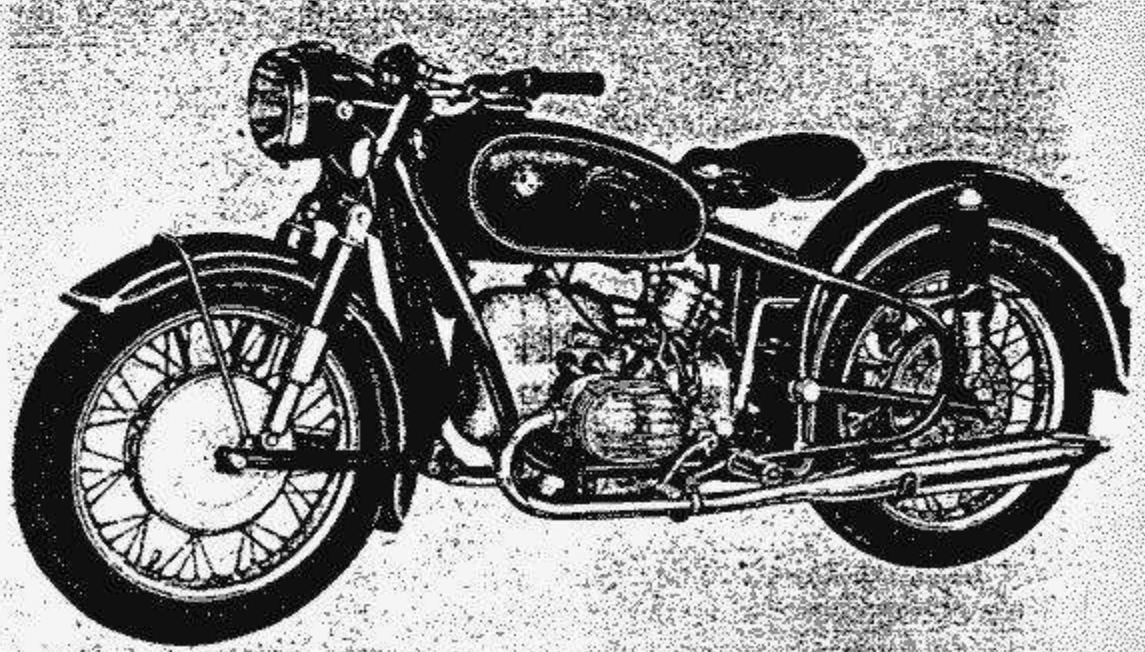
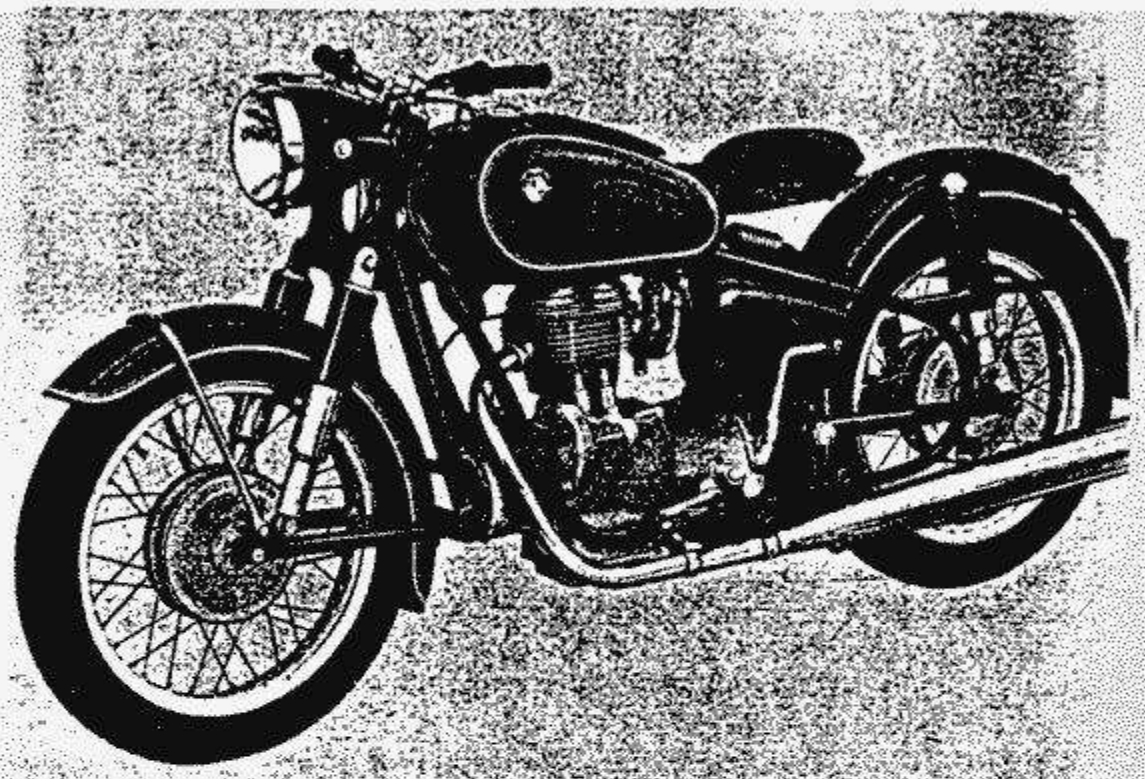
Mit dem alten R 25-Motor hat der neue aber auch nur seine äußere Grundform gemein. Er hat zum Beispiel keinen „Mohrenkopf“ mehr, das Leichtmetall erstrahlt wieder in natürlicher Helle. Was durch diesen wirksamen Trick an Kühlwirkung verloren ging, wurde durch größere Kühlrippen mehr als ausgeglichen, auch wenn BMW die Verdichtung von 7,0 auf 7,5 erhöhte und der Motor einen 26 mm-Vergaser (statt 24 mm) und sicherlich auch größere Ventile erhielt. Dabei soll die Nockenwelle die alte geblieben sein, jedenfalls liefert sie die gleichen Ventilzeiten. Die höhere Leistung ist also auch hier vor allem der besseren Abstimmung der Ansaug- und Auspuffverhältnisse zuzuschreiben. Das lange Ansaugrohr im Tank wurde durch einen besonderen Ansauggeräuschdämpfer unter dem Sattel ersetzt, der gleichzeitig auch als Kasten für die Batterie dient. Der neue Schalldämpfer ist fast schon ein Ofenrohr, so groß und dick ist er geworden.

Der technische Clou des Motors ist aber das Leichtmetallpleuel, das jetzt — erstmalig in Deutschland — mit einem Gleitlager auf der Kurbelwelle läuft. Allein dadurch muß der neue Motor mechanisch ruhiger laufen!

Das Getriebe hat eine etwas andere Stufung erhalten. Wie sie sich auswirkt, können wir nach der ersten, kurzen Probefahrt auf dem Fabrihof noch nicht sagen. Wir haben dabei nur gemerkt, daß die Kupplung außerordentlich viel leichter geht als bei irgendeinem anderen Motorrad. Über solche Besonderheiten soll aber erst im Testbericht gesprochen werden, der ja vor allem die Kardinalfrage beantworten soll, ob die R 26 unter den 250ern nun wirklich dasselbe ist wie die R 69 unter den Großen.

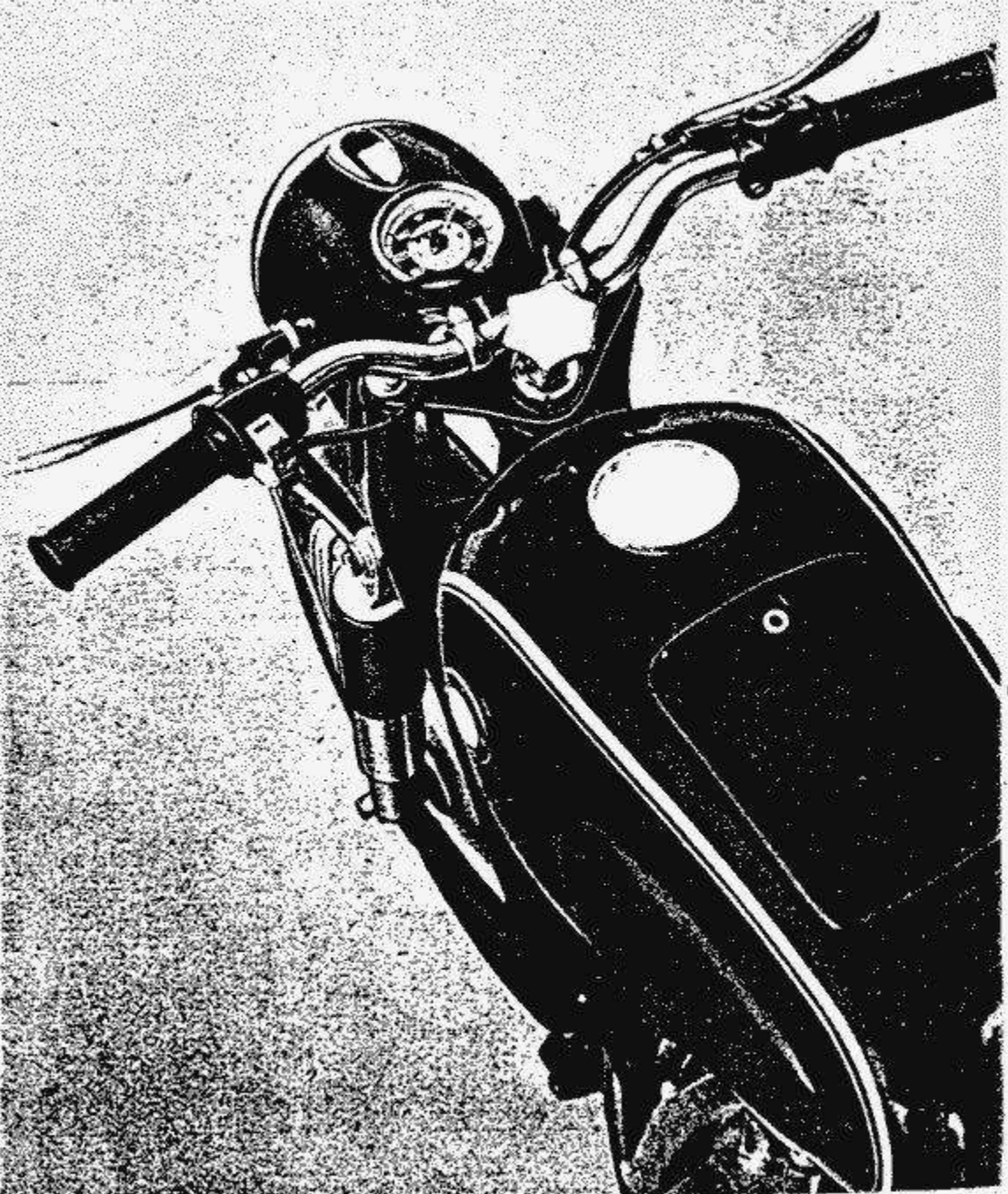
BMW-Freunde wird interessieren, daß der neueste BMW-Katalog die R 67/2 nicht mehr enthält. Der Motor dieser Maschine kam in den Rahmen der R 50, das Ganze heißt jetzt R 60.

Ha.



1. und 2. Wenn man die R 26 so neben der R 50 sieht, versteht man, weshalb wir von einer neuen BMW-Linie sprechen.

3. Ein großer, aber schmaler Tank enthält jetzt wieder oben den Werkzeugkasten. In der oberen Gabelbrücke vermißt man zwei weiter zurückgesetzte Bohrungen, um den Lenker auch einer halbwegs zivilen Sitzhaltung anpassen zu können.



	R 25/3	R 26
Hub und Bohrung mm	88/88	88/88
Hubraum ccm	245/245	245/245
Leistung	13 PS b. 5800 U/min	15 PS b. 6400 U/min
Verdichtungsverhältnis	7,0	7,5
Vergaserdurchlaß mm	24	26
Gesamtübersetzung	6,4	6,4
Abstufung in den Gängen	1-1,33-1,95-3,96	1-1,33-1,96-3,47
Reifen	3,25-18	3,25-18
Sattelhöhe mm	730	770