TUNING-BERICHT VON ECKHARD BENDER

[An dieser Stelle ein Bericht von Eckhard Bender. Vielen Dank!]

Hallo Sportsfreunde,

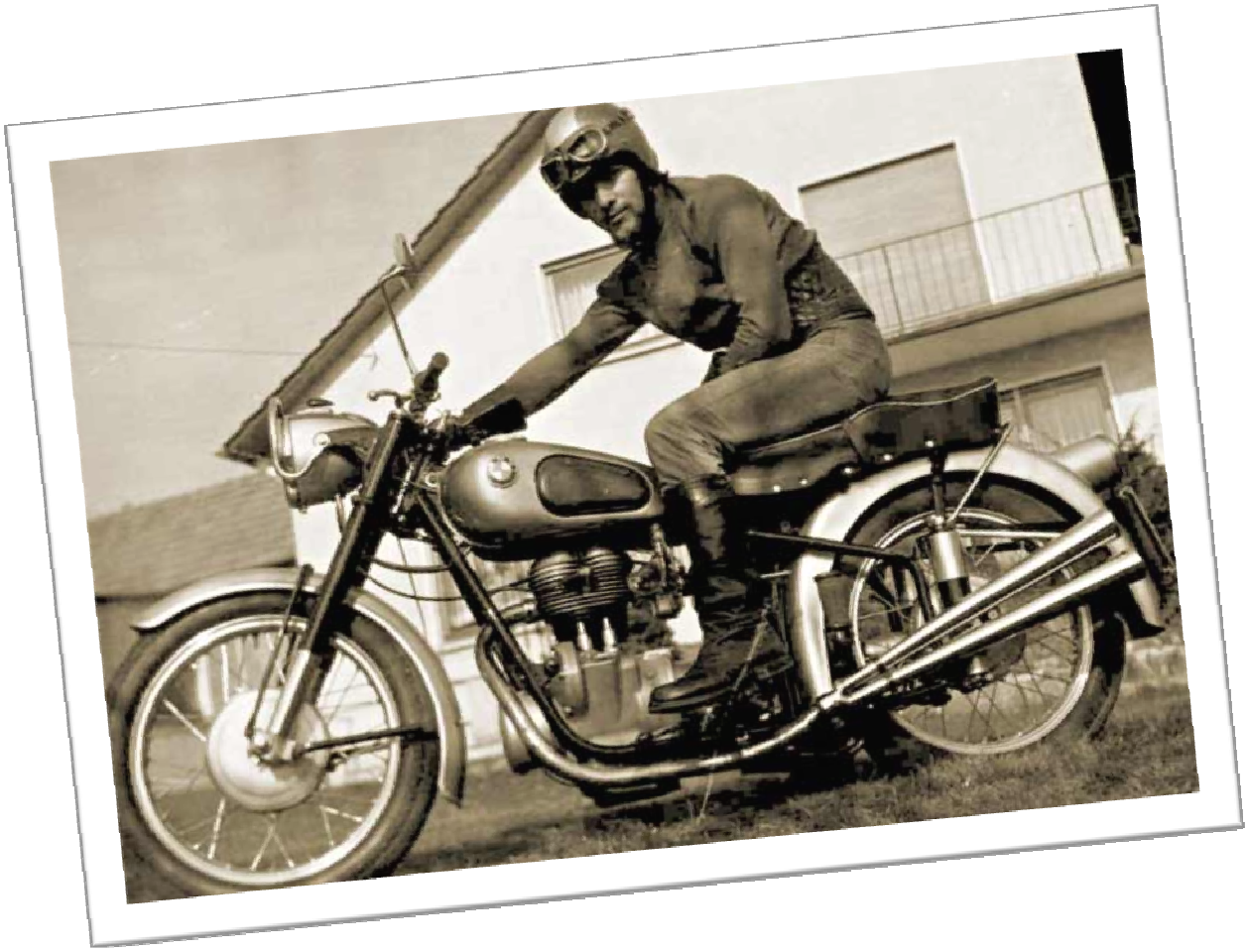
zuerst möchte ich euch zu eurer tollen R25 Homepage beglückwünschen. Leider gab es zu meiner aktiven R25/3-Zeit (1972-1977) nicht die Möglichkeit über Internet usw. an techn. Informationen und Basteltips heranzukommen.

Nun zum eigentlichen Thema:

Für sportliche Fahrer, die ihrer R25/R26 etwas auf die Sprünge helfen wollen, möchte ich ein paar Tips zum Tuning des Motorrades geben, welche ich selbst über mehrere Jahre ausprobiert und mit großartigem Erfolg eingesetzt habe. Im Anhang füge ich diverse Bilder bei, welche die einzelnen Umbaustufen dokumentieren.

BASISFAHRZEUG

R25/3, Baujahr 1954 mit Telegabel und Hinterrad-Gradwegfederung, Leistung 13 PS

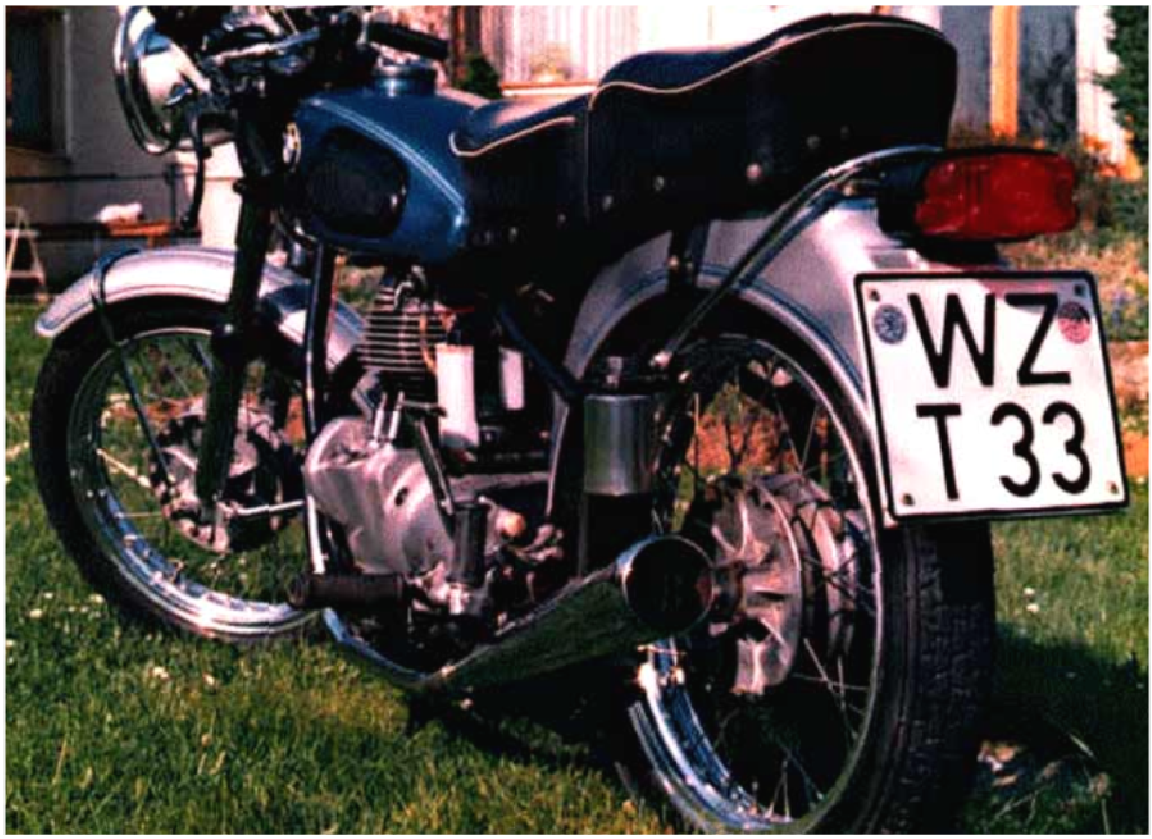


Zum Einsatz kam ein neu aufgebauter R26-Motor mit folgenden Umbauten:
(Kurbelwelle/Schwungmasse, Kolben/Zylinder Originalzustand)

Pleuel:	leichtes Glätten an den Übergängen von Schaft auf Pleuelfuß (Vermeidung von Rißbildung)
Nockenwelle:	Einbau einer Original Schleicher RS-Nockenwelle
Stoßstangen:	Poliert und allseitig gerade ausjustiert (mit Haarlineal)
Kipphebel:	um ca. 20-30gr. erleichtert durch abschleifen der Flanken, anschließend auswiegen und polieren
Ventilfedern:	höhere Vorspannung durch Unterlegen eines passenden Distanzringes, unten ca. 1,5-2mm (z. B. abgeschliffener Original-Ring)
Zylinderkopf:	Überarbeiten von Ein- u. Auslaßkanal, leichtes Ausschleifen um je 1-1,5mm und polieren, einlaßseitig genaues Anpassen an Saugrohr (Original R26)
Ventile:	Ventilteller beidseitig poliert und Ventilsitze sauber eingeschliffen
Vergaser:	Verwendung eines 26er BING mit Beschleunigerpumpe (z.B. von R60/5) Original-Hauptdüse oder 1-2 Stufen größer offener Saugstutzen mit Feinsieb, wahlweise Original-Filter direkt angebaut
Auspuffanlage:	Krümmer: Original R26, am Ende etwas nach oben gezogen, Schalldämpfer: Doppel-Megafon oder Dunstall-Rohr (sehr laut, kein TÜV) alternativ: Original-Schalldämpfer R60/5-R75/5, absolut leise, beim TÜV kein Problem
Öl:	gutes Markenöl 20W50, alternativ Einbereichsöl HD30

RAHMEN & FAHRGESTELL

Telegabel:	Entfernen der Verkleidungsrohre leichtes Abdrehen und Polieren der Gleitrohre, außen verchromen lassen, Staubschutzkappen von MÜNCH Mammut mit Distanzausgleich (Kreppband) verwenden
Schutzbleche:	Original-GFK-Schutzbleche von R60/5, einschl. Rücklicht
Lenker/Armaturen:	M-Lenker mit Original -Armaturen R60/5
Felgen/Reifen:	Original BMW-Alu-Felgen mit Metzeler Block C



3. BREMSEN

Vorderradbremse:	Umbau zur Duplexbremse: Bremsplatte, Festteil der Bremsbackenaufnahme genau zentrisch durchbohren O ca. 14mm, passend auf Original Bremswelle, Bremsseil auf 2. Bremshebel einhängen, Widerlager ist 1. Bremshebel Nabendeckel vo/hi zwecks besser Kühlung entfernen

4. ELEKTRIK

Batteriehalterung:	seitlich versetzt um 90° gedreht eingebaut, flache Batterie (wegen Vergaserumbau)
Kerze:	Original, Bosch W 145
Drehzahlmesser:	Kröber-Rennsportausführung, bis 10.000U/min, Umbau auf 1-Zyl.- Ansteuerung, rote Markierung 8000 U/min.

Fazit

Der Motor begeistert nach entsprechender Einfahrzeit (ca.1500-2000km) mit einem unbändigen Drehvermögen bis ca. 8000 U/min. Ein spürbarer Drehmomentschub stellt sich bei etwa 4000 ein und reicht bis ca. 7500. Der Motor zeigt im Bereich zwischen 2000-4000 genügend Drehmoment für zügiges Fahren. Dabei ist ein absolut sauberer Leerlauf bis auf ca. 500 U/min einzustellen. Bei unveränderter Übersetzung werden die im Tacho angegebenen Schaltpunkte nun im niedrigeren Gang mühelos erreicht:

2.Gang bis ca. 80 km/h
3.Gang bis ca.110 km/h
4. Gang ca.150 km/h

Im Vergleich zu einer vollverkleideten R50 mit 26 PS hat meine R25S sowohl in Beschleunigung wie in Endgeschwindigkeit die Nase vorn.

Der Motor wurde mehrere Jahre allein und mit Sozia in diesem Zustand ohne irgendwelche Bruchschäden gefahren (mein BMW-Händler konnte es nicht fassen) und Stand im Wettbewerb zur NSU-Max, Honda CB 250, Yamaha 250 und auch größeren BMW-Boxern (s.o.).

Meine R25S hat unglaublich viel Fahrspaß bereitet und manchen Japaner (besonders im Schiebebetrieb mit Doppelmegafon) gehörig erschreckt.

Nach ca. 6 Jahren habe ich sie dann verkauft und gegen ein Yamaha RD250 eingetauscht. dann folgte eine Yamaha TR1 und seit 4 Wochen bin ich stolzer Besitzer einer BMW R1100S.

Wenn jemand Interesse an näheren Infos hat, hier meine Daten:

Eckhard Bender,

Tel 06409/806062
Fax 06409/806064
Email: IBB.Bender@t-online.de

mit freundlichen Grüßen
Eckhard Bender