

**Prüfungsbericht
M Nr. 224**

Das 250-ccm-Modell ist aus dem 200-ccm-Rad entstanden und zeigt konstruktiv den gleichen Aufbau.

BMW. Typ „R 23“

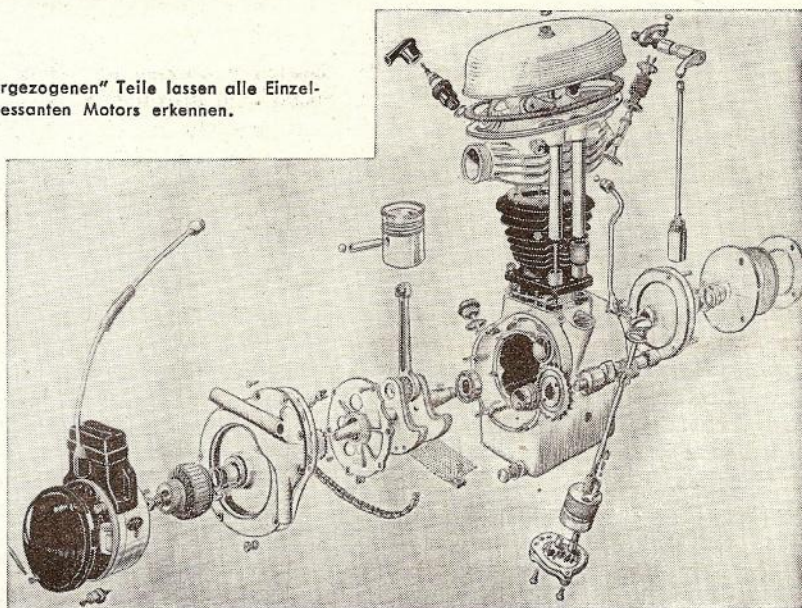
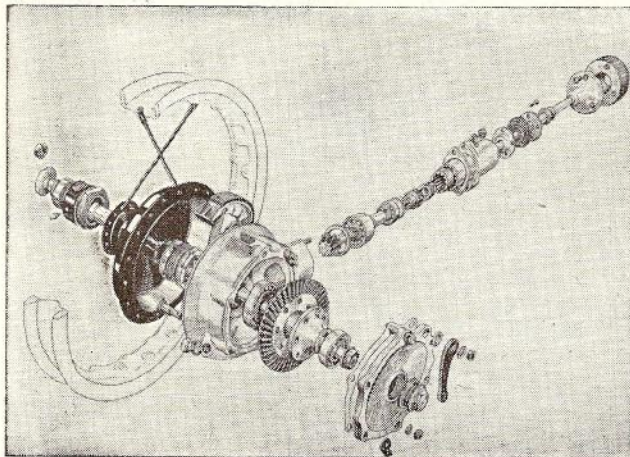
Die „R 23“ ist heute das kleinste der BMW-Modelle. Diese Maschine ist aus dem 200-ccm-Typ „R 20“ entstanden, der auch von uns geprüft wurde. Die Grundform ist beibehalten. Auch die „R 23“ besitzt den kräftigen Doppelrohrrahmen und die vereinfachte Teleskopgabel. Selbstverständlich hat auch dieses kleine BMW-Modell ein viergängiges Blockgetriebe mit Fußschaltung und den Wellenantrieb. Es ist ein echtes BMW-

Rad, aber in einer Preislage, die schon für einen größeren Käuferkreis in Frage kommt. Wenn sich auch darüber streiten läßt, ob für die kleine 200-ccm- bzw. 250-ccm-Klasse der Wellenantrieb oder der einfachere Kettenantrieb gewählt werden soll, so hat doch diese Sonderkonstruktion eine Berechtigung, weil es immer Fahrer geben wird, die sich ein BMW-Rad mit den gekennzeichneten Sonderheiten wünschen. — Auch hier

sind die Vorzüge der Teleskopgabel unverkennbar. Nicht nur, daß die Schraubenfedern staubdicht gekapselt sind und die glattflächige Gabel gut aussieht, durch das geringe Gewicht der nur durch die Bereifung gefederten Massen und durch die sorgfältige Federungsabstimmung hat diese Gabel ausgezeichnete Federungseigenschaften. Sie hat einen weichen Einsatz, so daß leichte Stöße „verschluckt“ werden, und neigt trotzdem nicht zum Durchschlagen. — Der normale Druckfedersattel hatte bei dem „R-20“-Modell den Nachteil, daß die Druckfeder für einen schweren Fahrer zu

Hinterachse und Wellenantrieb über Kegelräder. (3 Werkbilder)

Die „auseinandergezogenen“ Teile lassen alle Einzelheiten des interessanten Motors erkennen.



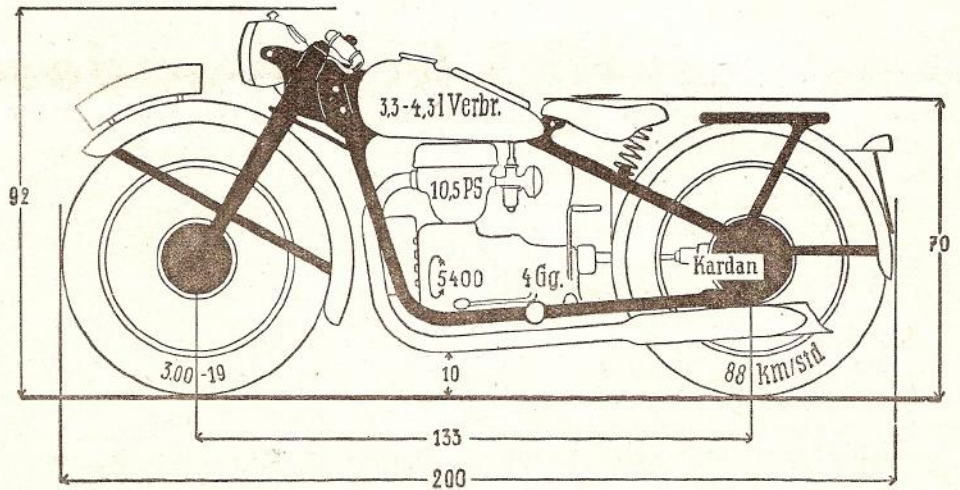
nachgiebig war, sie neigte zum Aufsetzen. Man hätte einfach eine härtere Feder einsetzen können, dadurch geht aber natürlich die Weichheit verloren, darum wurde wieder eine geschmeidige Feder gewählt, die aber so weit gewickelt ist, daß sie nicht mehr zum Aufsetzen neigt. – Wie bei der „R 20“, so ist auch hier eine leichtgängige Fußschaltung vorhanden, die nicht nur mit der Sohlenfläche, sondern auch mit der Sohlenkante geschaltet werden kann. – Zu den verschiedenen praktischen Einzelheiten gehören der große Tankeinguß, der Werkzeugbehälter, der im Tank eingelassen ist, und das Tachometer im Scheinwerfergehäuse.

Die interessanten Einzelheiten des querlaufenden kopfgesteuerten Motors sehen wir am besten in der Zeichnung. Die Ventile sind schräghängend angeordnet und werden durch Stoßstangen gesteuert. Die Stoßstangen sind getrennt durch Rohre gekapselt. Auf dem Leichtmetallzylinderkopf ist eine genügend große Schutzkappe angebracht, die sich leicht entfernen läßt und dann die Kipphebel zur Einstellung der Ventile völlig freigibt. Durch die Verwendung einer Scheibendynamo (vorn auf der Kurbelwelle) erübrigt sich ein zusätzlicher Antrieb. Aus diesem Grund haben heute fast alle deutschen Krafträder entweder eine Schwungrad-Zündlichtmaschine oder eine solche Scheibendynamo. – Alles weitere können Sie in dem Prüfungsbericht von der „R 20“ in Heft 40/1937 nachlesen. Was uns besonders interessiert, sind die Unterschiede – in Leistung und Verbrauch – zwischen dem 200-ccm- und dem neuen 250-ccm-Modell.

250 gegen 200 ccm!

Am Gewicht der fahrfertigen Maschine hat sich praktisch nichts geändert. Es wurde nur eine geringfügige Differenz von ein paar Kilogramm festgestellt. – Die Verbrauchsmessungen zeigten auch (innerhalb des gleichen Geschwindigkeitsbereiches) keine wesentlichen Differenzen.

Die Höchstgeschwindigkeit wurde bei der „R 20“ (Fahrer immer in sitzender Haltung) mit 83 km/st und bei der „R 23“ mit 88 km/st gestoppt. Das ist nur eine Mehrleistung von 6 Prozent. – Wir wissen, daß es weniger auf die Höchstgeschwindigkeit als auf das Temperament des Motorrades ankommt. Durch ein schnelles Beschleunigen, durch die entsprechende Bergfreudigkeit lassen sich immer hohe Reisegeschwindigkeiten durchhalten. Deshalb ist es weit wichtiger, daß die „R 23“ nur noch 11 Sekunden braucht, um im dritten Gang von 30 auf 60 km/st zu beschleunigen. Für die gleiche Beschleunigung waren bei der



Technische Angaben:

Motortyp: Inhalt: 247 ccm; Hub/Bohrung: 68/68 mm; Verdichtungsverhältnis: 1:6; Schmierung: Umlaufdruck; Vergasertyp: Amal M 74; Vergasereinstellung: 80-II; Zündung: Bosch-Scheibendynamo; Zündkerzentyp: Bosch W 240 T 1.

Getriebe und Antrieb: Getriebetyp: BMW.; Uebersetzung: 1. Gang 1:4,55, 2. Gang

1:2,58, 3. Gang 1:1,64; Antriebsart: Zahnrad/Welle.

Fahrgestell: Tankinhalt: 9,6 Liter; Rahmen: Doppelrohr (geschlossen); Federung: Teleskop; Bremsstrommel-ø: 160/180 mm; Bereifungstyp: 3,00 x 19; Gewicht, fahrfertig (Tank voll): 155 kg; Preis: 750,- RM.

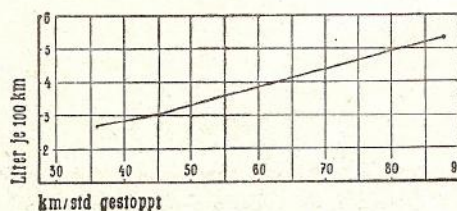
„R 20“ immerhin noch 18 Sekunden nötig. Wir brauchen also fast 40 Prozent weniger Zeit! Diese Zahl allein zeigt uns, daß sich die Vergrößerung des Motors ge-

lohnt hat. – Es ist nur ein kleines BMW-Modell, mit dem aber recht hohe Dauerleistungen erreicht werden können und der Besitzer recht zufrieden ist. J. F.



Das Werkzeug befindet sich griffbereit im Tank. Tachometer im Scheinwerfer.

(Photo Flisler)



Kraftstoffverbrauch der BMW „R 23“ in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit.

(2 Zeichnungen „MOTOR und SPORT“)