

D.K. 629.118.8

Neue deutsche Kraffrad-Konstruktionen

BMW-Kraffrad R 24

In organischer Weiterentwicklung aus den BMW-Baumustern R 20 bzw. R 23 ist unter Beibehaltung möglichst vieler erprobter Teile ein neues BMW-Kraffrad R 24 entstanden, das im Laufe des Jahres 1949 zur Lieferung kommen soll (Bild 1).

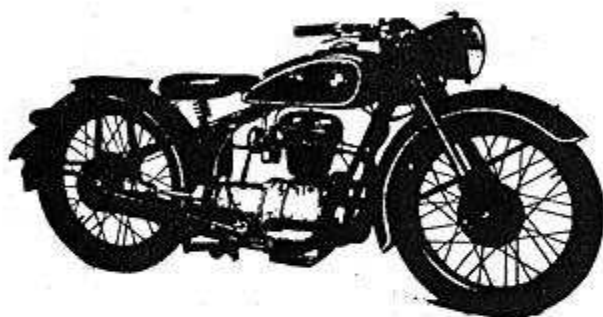


Bild 1. Gesamtansicht des 12-PS-BMW-Kraffrades R 24, 250 cm³. Vorderradgabel, Rahmen und Räder sind vom früheren Modell R 23 übernommen. Nur der Motor wurde verändert.

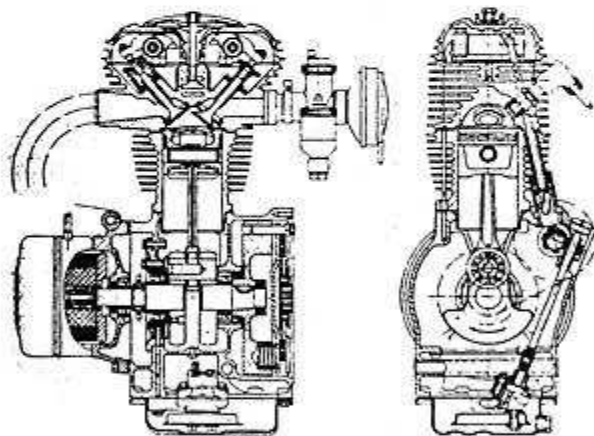


Bild 2. Schnitt durch den Motor des BMW-Kraffrades R 24. 12 PS bei 5600 U/min, 68 mm Bohrung, 68 mm Hub

Motor

Bild 1 läßt die geschlossene, stark verrippte Form des Zylinders erkennen, Bild 2 nähere Einzelheiten, wie z. B. die geteilte Ventilhaube.

Die Stehbolzen zur Zylinderkopfbefestigung sind zugleich Träger der Kipphebellager. Die Wärmedehnung des Zylinderkopfes ist damit ohne Bedeutung für das Ventilspiel. Die Nockenwelle wird durch Kette angetrieben und ruht in zwei Kugellagern, die Kurbelwelle in drei Kugellagern. Durch diese Anordnung wurde die von der Zweizylinderbauart bekannte Ölzentrifugalschmierung ermöglicht, die auch für die rollengelagerten Pleuelzapfen von Vorteil ist. Die Druckschmierung besitzt auch eine Zuleitung zu den Kipphebellagern, von wo das Öl durch die Stoßstange zurückläuft (Bild 2).

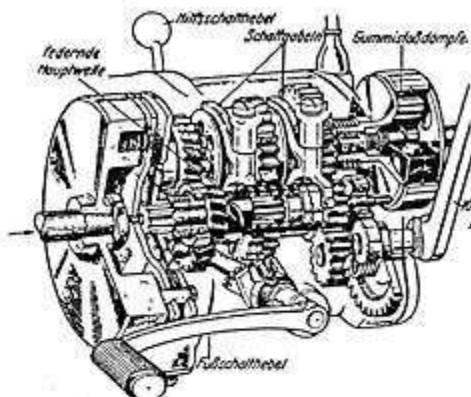


Bild 3. Vier-Gang-Wechselgetriebe des BMW-Kraffrades R 24, schen-Fußschaltung, Handschaltung, federnde Hauptwelle, Gummkupplung vor dem Kardantrieb

Getriebe und Radantrieb

Die 4 Gänge werden mit der bekannten BMW-Ratschaltmechanik betätigt, die eingebaut ist und im Ölbad läßt. Eine Handschaltung ist vorgesehen, die in Verlängerung der Fußschaltwelle liegt. Der Fahrer hat die Wahl zwischen beiden Betätigungen. Stöße werden durch einen Federstößdämpfer auf der Antriebswelle und eine Gummikupplung zwischen Getriebe und Kardanwelle aufgenommen (Bild 4). Der Radantrieb ist unverändert von den früheren Konstruktionen übernommen (Bild 4). [77]

Die technischen Hauptangaben lauten:

- | | |
|---|-----------------------------------|
| 1. Motor | Zündung: |
| Bohrung und Hub 68 mm | Noris Batterie Z1Z 645/60 1 |
| Hubraum 247 cm ³ | selbsttätig drehzahlabhängig |
| Verdichtungsverhältnis 6,75 | größte Frühzündung 45° v.o.T. |
| Ventile hängend, V-förmig | Kerze: Bosch 14 mm, W 225 T |
| Ventilspiel, kalt: | |
| Einlaß 0,10 bis 0,15 mm | |
| Auslaß 0,15 bis 0,20 mm | |
| Steuerzeiten: | |
| Einlaß öffnet 40° v.o.T. | |
| Einlaß schließt 40° n.u.T. | |
| Auslaß öffnet 40° v.u.T. | |
| Auslaß schließt 40° n.u.T. | |
| Dauerleistung bei 5600 U/min | |
| 12 PS, d. h. 48 PS <i>a</i> | |
| Vergaser: | |
| Bing-Einschieber AJ1/22/140a | |
| Hauptdüse 95 | |
| Nadeldüse 2,68 | |
| Nadelstiftung 1 | |
| Einsatz 3 | |
| Leerlaufdüse 40 | |
| Leerlaufschraube 1½-Umdrehung offen | |
| Luftfilter: | |
| Knecht-Nadelstiftfilter mit Startschieber | |
| | 7. Zündung: |
| | Noris Batterie Z1Z 645/60 1 |
| | selbsttätig drehzahlabhängig |
| | größte Frühzündung 45° v.o.T. |
| | Kerze: Bosch 14 mm, W 225 T |
| | 2. Kraftübertragung |
| | Kupplung: |
| | Einscheiben-Trockenkupplung |
| | Getriebe: |
| | 4-Gang-Anblockgetriebe mit |
| | Fuß- und Handschaltung |
| | Übersetzungen 6,1, 3,0, 2,04, 1,5 |
| | Hinterachse 4,18 Übersetz |
| | 3. Fahrgestell |
| | Reifengröße 3,00-19" |
| | Felge 2½ × 19" |
| | Reifendruck vorn hinten |
| | Fahrer allein 1,4 1,5 atü |
| | mit Beifahrer 1,4 1,3 atü |
| | Kraftstoffbehälter 12 l |
| | Bremsstromdurchmesser |
| | vorn 160 mm |
| | hinten 180 mm |
| | Nachlauf der Vorderradgabel 60 mm |
| | Wenderadius 1,8 m |

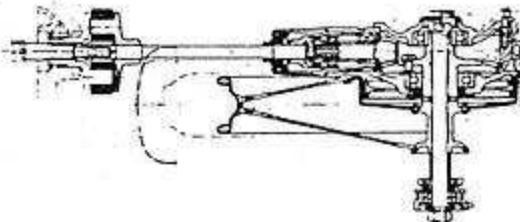


Bild 4. Radantrieb des BMW-Kraffrades R 24