

## BEWERTUNG

Schon beim ersten Antreten der Testmaschine (keine werkeigene R 24, sondern ein Rad aus Privathand!) fällt angenehm auf, daß die an früheren Baureihen und Einzylindertypen üblichen Querschwingungen wie jegliche Vibrationen fast ganz verschwunden sind, wozu neben der glücklichen Auswuchtung die wirksame Stoßdämpfung des Antriebs verantwortlich ist. Damit gewinnt der unerreicht sichere, saubere und glatte Wellenantrieb auch beim Einzylinder unbedingte Daseinsberechtigung.

Trotz der beachtlichen Leistung bietet die R 24 alle Vorzüge des Tourenrades: ein mechanisch leiser, im Auspuffton sehr gedämpfter Motor mit ruhigem Leerlauf, zähem Durchzug schon im unteren Drehzahlbereich, guter Beschleunigung und hervorragendem Stehvermögen bei geringem Brennstoffverbrauch. (Der Zylinderkopf ist thermisch und guß-technisch „an Meisterstück“). Anspringen bei „Halbgas“ spätestens beim zweiten Tritt. —

Das Getriebe mit der federnden Hauptwelle schaltet sich in Verbindung mit der leichtgängigsten aller Kupplungen (!) spielend; der Hilfsschalthebel läßt den Leerlauf aus jedem Gang heraus leicht finden. Der erste Gang ist sehr hoch übersetzt. —

Das Fahrwerk, das hinsichtlich der Wendigkeit und Kurvenlage höchsten Ansprüchen genügt, läßt bei einer so qualifizierten Maschine den Wunsch nach Hinterradfederung offen; auch wäre eine noch weichere (langhubigere) Federung der Teleskopgabel denkbar, wie auch die Fahrposition durch einen komfortablen Sattel (harte Decke!), etwas zurückverlegten, vor allem schmalere Lenker und höhere Anordnung der nicht verstellbaren Fußrasten sicher noch besser würde. (Vorsicht beim Aufwärts-schalten in starker Kurvenlage!) — Trotz des vorbildlichen glatten Äußeren ist die Zugänglichkeit zu wenigen überprüfungs- und wartungsbedürftigen Teilen sehr gut; lediglich der Ein- und Ausbau des Hinterrades, zumal mit der an sich empfehlenswerten Reifengröße 3,25-19, wäre bei geteiltem Schutzblech leichter (Maschine muß ziemlich stark geneigt werden!). —

Ausgezeichnete Bremsen und das bei Krafträdern bisher beste Licht runden das Bild der R 24 ab, die mit Ehre das BMW-Schild trägt. —

## PRÜFUNG

Gewicht fahrfertig mit vollem Tank	137 kg
Leistungsgewicht fahrfertig mit einer Person = 75 kg	17,7 kg/PS
Höchstgeschwindigkeit aufrecht sitzend im Mittel	97 km/h
Beschleunigungszeit	
von 30 auf 60 km/h	im 3. Gang 7 sec
von 30 auf 60 km/h	im 4. Gang 10,5 sec
Kraftstoffverbrauch	
bei gleichbleibender Geschwindigkeit	
50 km/h = 2,6 L/100 km	
70 km/h = 3,3 L/100 km	
90 km/h = 4,2 L/100 km	
Vollgas = 4,3 L/100 km	
bei zweimaliger 400-km-Nonstop-Fahrt mit Durchschnittstempo zwischen 60 und 70 km/h (Autobahn und Reichsstraße gemischt) (I)	3,4 L/100 km

Kraftstoff-Normverbrauch: 3,5 L/100 km

Bremsweg aus 50 km/h auf trockenem Asphalt

Vorderrad	21 m
Hinterrad	18 m
beide Räder	14 m

Abmessungen

Radstand	133 cm
Länge	202 cm
Höhe	93 cm
Breite	76 cm
Sattelhöhe	71 cm
Bodenfreiheit	11 cm

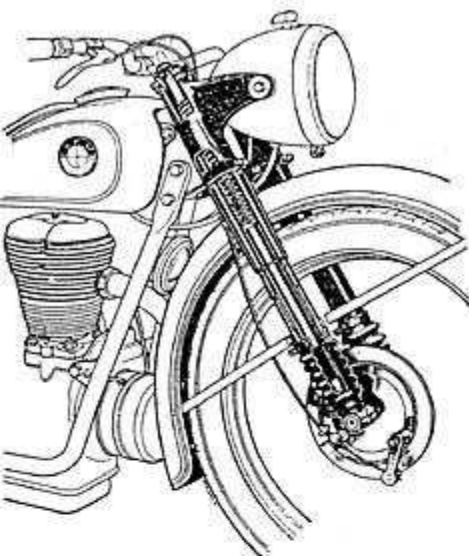
Bereifung 3.00 - 19

vorgeschriebener Luftdruck (Sozius) vorn	1,5 (1,5) atü
hinten	1,6 (1,9) atü

Prüfzustand 1800—3100 km

Aachen, September 1949

Tester: Dipl. Ing. Helmut Hütten



**Motor:** Luftgekühlter kopfgesteuerter Einzylinder-Viertakter mit vollgekapselter Steuerung; Einport. — Bohrung 68 mm, Hub 66 mm, Hubraum 247 ccm. — Verdichtungsverhältnis 6,75:1. — Leistung 12 PS bei 5600 U/min (entsprechend etwa 100 km/h im 4. Gang) — Kurbelwelle in zwei Kugellagern, Pleuel auf Rollen. Nockenwellenantrieb durch Kette — Stößel, Stoßstangen und Kipphebel betätigen die Ventile, die V-förmig im Leichtmetallkopf hängen; doppelte Schraubenventilfedern. Drehschieberentlüftung, durch die Nockenwelle angetrieben — Steuerzeiten: (bei 2 mm Einstell-Ventilspiel!)

Einl. öffnet 6° vor oT, schließt 34° nach uT

Ausl. öffnet 34° vor uT, schließt 6° nach oT

Betriebs-Ventilspiel (kalt): Einl. 0,1—0,15, Ausl. 0,15—0,2 mm

**Zündung und Lichtanlage:** Noris-Lichtbatteriezünder auf Kurbelwelle 6 V 60 W mit automatischer Zündpunktverstellung durch Fliehkgewichte. Zündkerze: Bosch W 225 T 1 oder W 240 T1. Batterie: „Berge“-Spezialbatterie (mit besonderem Schutz gegen austretende Säure!)

**Vergaser:** Bing AJ 1/22/140 b mit Naßluftfilter und Startklappe, Hauptdüse 95, Leerlaufdüse 40, Nadeldüse 2,68, Nadelposition: 1. Kerbe von oben, Leerlaufluftschraube 1 1/2 Umdr.

**Schmierung:** Druck-Umlaufschmierung durch Zahnradölpumpe, 1 1/2 Ltr. Motoröl (wie Shell 3X, Mobilöl AF; im Winter Shell X, Mobilöl Arctic) in abnehmbarer Wanne unter Motorgehäuse.

**Kupplung:** Einscheiben-Trockenkupplung im Schwungrad der Kurbelwelle.

**Getriebe:** 4-Gang-Blockgetriebe mit Fußschaltung und Hilfsschalthebel. Übersetzungen: 6,1 — 3,0 — 2,04 — 1,54 (Stufungsverhältnis: 3,96 — 1,95 — 1,32 — 1). Normschaltung! — Schmierung durch 0,75 Ltr. Motoröl.

**Antrieb:** Von Motor über Kupplung zum Getriebe direkt. Getriebe mit federnder Hauptwelle. Von Getriebe über Gummi-Stoßdämpfer auf Kardanwelle, Ritzel und Tellerrad. Übersetzung von Getriebe zum Hinterrad 4,18:1. Gesamtübersetzungen: 25,5 — 12,5 — 8,5 — 6,45:1. — Kardangehäuse enthält 125 ccm Motoröl (Mobil AF, Shell 3X).

**Fahrwerk:** Geschlossener Doppelrohrrahmen aus hochfesten Stahlrohren. Teleskopvordergabel (Dämpfung durch Lagerreibung). Jeder Gabelholm enthält 150—170 ccm Motoröl als Dauerschmierung. — Einstellbarer Steuerungsdämpfer.

**Räder:** Tiefbettfelgen 2 1/2 x 19. Beide Räder mit Steckachse, aber nicht austauschbar.

**Tank:** Satteltank mit zentraler Einfüllöffnung, 12 Liter Inhalt; Brennstoffhahn mit Reservestellung (etwa 1 1/2 Liter). Gummi-Kniekissen und eingelassenem Werkzeugkasten.

**Bremsen:** Innenbackenbremsen 160 m. Vorn und hinten beide ohne Werkzeug nachstellbar.

**Ausstattung:** Mittelständer — Tachometer (nachts beleuchtet) im Scheinwerfer (zeigt ganz genau!) — Reichhaltiges Werkzeug im verschließbaren Kasten im Tank. — Ösen an Gabelkopf und Lenkungsagerkopf ermöglichen das Einhängen eines Vorhängeschlosses als Diebstahlsicherung — Signalhorn. — Erstklassiges Finish in Lack und Chrom.

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

**Preis:** 1750.— DM.

