



Selbst auf dieser mit Schlaglöchern übersäten Straße ließ sich die neue BMW R 25 zum Zwecke der Demonstration ihrer Fahreigenschaften mühelos freihändig fahren. Dazu regnete es in Strömen. Foto: Hoepner

Wir sind uns der Grenzen, die wir uns mit diesem Typ gesetzt haben durchaus bewußt", wehrte Dipl.-Ing. Kurt Donath, der technische Leiter von BMW, bescheiden ab, als ich im Herbst 1948 die BMW R 24 zur Prüfung übernahm. „aber es ist ein Anfang“. Nun, es war ein vielversprechender Anfang! Ein sehr ruhiger, glänzend ausgewuchteter und elastischer Motor, der durch den neuen Kopf mit den auf getrennten Böcken gelagerten Kipphebeln und der Verrippung der unteren Ventilkappen stundenlanges Jagden geduldig aushält, und ein Getriebe, das mit einer federnden Vorwelle eine bisher unbekannte Weichheit vermittelte, ließen Vergleiche mit dem letzten Vorkriegsmodell, der R 23, kaum aufkommen und kennzeichnen die R 24 als einen berufenen Träger der weiß-blauen Farben. Dieses bewußt für den anspruchsvollen Tourenfahrer bestimmte Triebwerk stellte einen so bedeutenden Fortschritt dar, daß die Weiterentwicklung der Maschine sich zwangsläufig auf das Fahrwerk konzentrieren mußte — aus der R 24 entstand die R 25.

Gewiß, auch der Motor wurde in diesen zwei Jahren mit der ganzen Bedachtsamkeit, die den Münchenern eigen ist, verbessert und ausgefeilt: das Einlaßventil wuchs von 32 auf 34 mm Ø, der Einlaßkanal bei gleichbleibendem Vergaserquerschnitt von 22 auf 24 mm Ø. Der Hühzapfen wurde verstärkt, um die Kurbelwelle noch schwingungsfreier zu gestalten, und die Kurbelwellen werden jetzt mit den Seitenzapfen aus einem Stück geschlagen. Die bisher durch eine Spannpratze gehaltenen Stößelführungen sind jetzt eingeschraubt. Die an sich schon recht gute Auswuchtung konnte durch Vergleichsversuche noch weiter verbessert werden und es zeigte sich wieder einmal, daß es nicht darauf ankommt, den Motor für sich optimal auszuwuchten. Entscheidend ist allein, daß er im Rahmen ruhig bleibt. Der

Das MOTORRAD testet BMW R 25



schließlich ermittelte Bestwert der Gegenwichte liegt — über 50 %, ein Ergebnis, das allen, die allzusehr mit erprobten Rezepten bei der Hand sind, zu denken geben sollte. Der in dieser Richtung ja immer anspruchsvolle Querläufer erreicht in der R 25 in der Tat eine Schwingungsfreiheit, die auch den kritischsten Fahrer begeistern muß. Über den ganzen Drehzahlbereich bis dicht über der Leerlauf-

sich solche oft überheblich belächelten Kleinigkeiten auf den Fahrkomfort auswirken, zeigte ein Vorkommnis: Einer der Versuchsfahrer klagte nach einer kurzen aber sehr harten Querfeldeinerprobung, sein rechter Fuß schliefe ihm dauernd ein. Es stellte sich heraus, daß die rechte Fußtaste versehentlich mit Vollgummi, die linke aber mit Schwammgummi überzogen war — ein durch seine Unfreiwilligkeit überzeugendes Urteil. Die Fußrasten sind jetzt übrigens verstellbar, und die ja immer nur für eine bestimmte Fahrergröße genau passenden Kniekissen wurden durch die sehr viel gefälligeren Schenkelkissen ersetzt, die die an sich schon reichliche Tankbreite wenigstens nicht zusätzlich aufblähen. Es gibt für den sicheren Knieanschluß am Tank eine Grenzbreite, die nicht überschritten werden darf, of Fahrsicherheit und Langstreckenbequemlichkeit zu gefährden. Ein weiterer Pluspunkt: Der bisher sehr harte Sattel erhielt durch eine Zentralfeder und durch die elastische Pagusa-Decke eine ausreichende Weichheit.

Der entscheidende Fortschritt liegt aber natürlich in dem völlig neuen Rahmen. Der verschraubte Rahmen der R 24 wurde in Übertragung der an den Zweizylindern gewonnenen Erfahrungen durch einen geschweißten Rahmen abgelöst, der durch ein Sattelstützrohr und eine Blechtraverse zwischen den Oberrohren der Hinterradgabel außerordentlich formstief geworden ist und nun auch für angestrengten Seitenwagenbetrieb ausreicht. Um die im Federweg der R 51 entsprechende Hinterradfederung zur vollen Wirkung zu bringen, erhielt die R 25 einen besonders leicht und zierlich gehaltenen Kegelradtrieb. Die Hinterradfederung beginnt bei Solobetrieb mit einer Federkennung von 40 kg/cm, um gegen die Endlage auf 70 kg/cm anzusteigen. Bei Seitenwagenbetrieb betrag



Auch auf verschlammten Nebenwegen zeigte sich das starke Durchgangsvermögen der seltenwagener BMW R 25. Foto: Hoepner

drehzahl konnte weder im Lenker noch im Tank die geringste Resonanz festgestellt werden, und die besonders in den Fußrasten störenden hohen Frequenzen wurden durch einen in seiner Einfachheit verblüffenden Kunstgriff unterbunden — sie sind mit Schwammgummi überzogen. Alle Bedenken über eine zu schnelle Abnutzung (und was kosten schon ein paar neue Überzüge?) erwiesen sich in langen Versuchen als unberechtigt. Wie stark

Während der ausgedehnten Testfahrt wurde der neuen R 25 in jeder Hinsicht einiges zugemutet. Hier geht es durch ungewagtes Gelände an einem Ort. Foto: Hoepner



Die mittlere Federkennung 50 kg/cm. Die Gennung der Vordergabel wurde nicht geändert, aber durch die Verlängerung des Buchsenabstandes um 30 mm konnte die Leibrückdämpfung ganz erheblich vermindert und damit das Ansprechen verbessert werden. Die Ferrozellführungen wurden erhalten. Schon rein äußerlich fällt der latente obere Abschluß der erheblich verstärkten Gabelboje auf. Die Demontage ergibt dann, daß die Gabelboje durch eine räftige Planverzahnung gegen Verdrehen gleich fest gesichert sind als bisher.

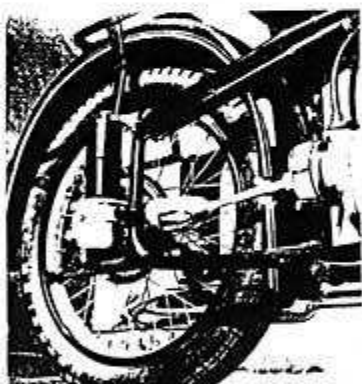
Der Vergleich der Fahreigenschaften mit denen der R 24 ist verblüffend: Ich mußte mich erst durch Nachmessen davon überzeugen, daß der Radstand mit 1353 mm nur unwesentlich vergrößert worden ist. Die Hinterradfederung — sie spielt auch bei Spanntrieb auf scheinbar makelloser Straße unaufhörlich — ist mit der Vorderfeder ausgezeichnet abgestimmt und ergibt nahezu reine Hubbewegungen, die den Eindruck einer Starrahmenmaschine mit sehr langem Radstand vermitteln. Die Waffnahmen lassen erkennen, daß die R 25 unter extrem schlechten Witterungsbedingungen auf regennasser Straße, auf ehvermehrten Feldwegen und in unfegweitem Gelände gefahren wurde. Voraussetzungen, um den engen Zusammenhang zwischen Federung und Straßenhaftung besonders klar erkennen zu lassen. Die R 25 ist ungemein rutschfest und dabei von einer so verblüffenden Handlichkeit, daß sich eine 500er auf trickreicher Strecke schon anstrengen muß, um ihr die Auspuffrohre zu zeigen. Wenn der Motorblock auch nur um 15 mm zurückersetzt wurde, so dürfte selbst diese

schiedlichen Belagqualitäten der ersten Nachkriegsjahre haben BMW bewegt, wenigstens von der Trommelseite her alles zu tun, um eine ausreichende Bremswirkung sicherzustellen. Das Ergebnis der langen Versuchsarbeit ist eine außerordentlich formsteife Bremsstrommel, die auch bei langdauernder Bergabfahrt nicht „atmet“. Das Übersetzungsverhältnis der Fußbremse, die sich in Lage und Wirkung als recht gut erwies, wurde übrigens auf 1:48 verändert. Auf nasser Betonstraße ergaben sich aus 60 km/std. Bremswege unter 20 m. Interessant ist die Verwendung der im schweren Gespannbetrieb schon seit vielen Jahren bewährten Geradspeichen, die zweifellos erhebliche Vorteile haben und Schule machen dürfen.

Fahrwerk und Bremsen sind jetzt so bemessen, daß man ihnen auch harten Seitenwagenbetrieb zumuten kann — und die R 25 ergibt mit dem leichten Steib



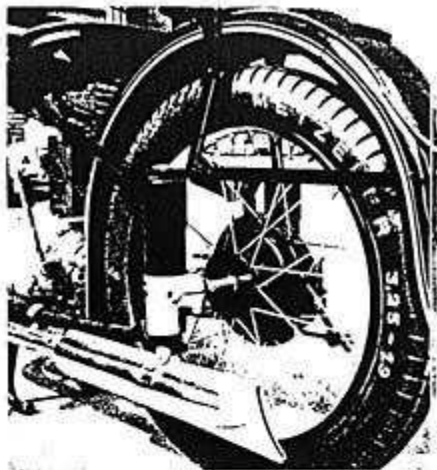
Der 21 mm-Sportlenker mit griffigen Außenzughebeln gibt der Maschine eine sportliche Note. Foto: Hoepner



Und hier die sehr schön durchkonstruierte Hinterradfederung mit der besonders kurzen Karrenwelle an der neuen BMW R 25. Foto: Hoepner

kleine Verschiebung gut getan haben — nicht zuletzt dem Auspuffrohr, das jetzt ein etwas schlankerer Bogen als bisher geführt werden kann und nicht mehr ganz so schnell blau anlaufen wird. Mit einer Vorderradlast von 47 % bei leerer und 33 % bei besetzter Maschine dürften nahezu optimale Werte erreicht sein. Die R 25 ist durch die Hinterradfederung übrigens knapp 7 kg schwerer geworden als die R 24, obwohl die Heifen auf 3,25–19" vergrößert wurden. Die Räder sind gegeneinander auswechselbar.

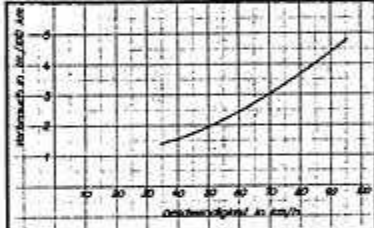
Ein Sonderlob verdienen die Bremsen, die zwar mit 160 mm Trommeldurchmesser bei 25 mm Breite nicht besonders groß bemessen, aber ungemein wirksam und vom eichsten „Anschußeln“ bis zum harten Vortbremsen sehr feinfühlig zu dosieren sind. Die Schwierigkeiten mit den unter-



Die Hinterradfederung an der neuen R 25 von der Auspuffseite gesehen. Foto: Hoepner

Getriebe und Kegelradtrieb sehr leise. Dafür war der Motor im Ventiltrieb reichlich laut, eine Untugend, die auch durch sorgfältiges Nachstellen des Spiels nicht ganz zu beheben war.

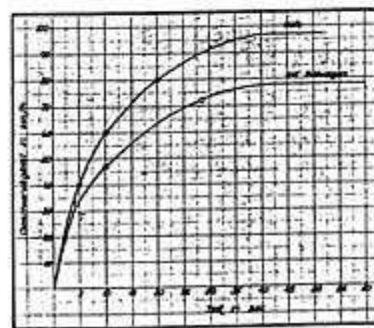
Mit der R 25 hat nun auch das Fahrwerk das konstruktive Niveau von Motor und Getriebe erreicht. Es entstand eine gepflegte, handliche und in allen Einzelhei-



Die Verbrauchskurve der BMW R 25. Vergaser Bing 1 22/25 HD 36 ND 2,44 NF 1 Eins 1 LD 46, Solo, Fahrer aufrecht sitzend mit Kombination. Zeichnung: Bönsch

ten mit ungewöhnlicher Sorgfalt durchgearbeitete Maschine für den anspruchsvollen Fahrer. Die Übertragung der an den großen Modellen gewonnener Erkenntnisse auf die Abmessungen der 250er stellt eine konstruktive Meisterleistung dar.

H. W. Bönsch



Die Geschwindigkeitskurven der BMW R 25 im Solo- und Seitenwagenbetrieb. Zeichnung: Bönsch