

## 8000 km mit der R 25

Da sagen die Leute immer: „Ihr habt mit Euren Testmaschinen gut reden, die Firmen müßten ja verrückt sein, wenn sie den nächstbesten Schlitten vom Band zögen und Euch in die Hand drückten!“ Dein Wort in Gottes Ohr, möchte man diesen Leuten sagen. Als ich die R 25 übernahm, hatte ausgerechnet der Steuerdämpfer nach jeder Seite 2 mm toten Gang, die Sattelnase wackelte zum Erbarmen, der Scheinwerfer stand gen Himmel, die Gabel quackschte, aber sonst schien sie gut geputzt zu sein. 70 waren auf dem Tacho, Hoepner behauptete, der Motor habe rund 600 drauf, ich möchte also noch nicht allzuwild jagen. Erster Eindruck: Man kann das Ding bei 50 auf fünf Meter um einen Kanaldeckel rum-

Wir haben zwar über die R 25 bereits einen Kurzttest gebracht, es schien aber dann doch angebracht, sie einmal gründlich vorzunehmen in einem Maßstab, der dem wirklichen Gebrauch in der Hand des Mannes entspricht, der sich den Untersatz um gutes Geld gekauft hat und der nun auf lange Zeit hinaus „etwas davon haben“ will. Das, was jetzt kommt, ist infolgedessen kein Test, es ist ein schlichter Erfahrungsbericht — in manchem „lügenhaft zu vertellen“, aber wir sind überzeugt, daß mancher Leser aus diesem Bericht Nutzen ziehen wird, auch wenn sein eigener Untersatz grade keine R 25 ist.

legen, fast wie eine 125er. Also mal quer durch München, Autobahn nach Nürnberg, eine Viertelstunde lang kurz vor 80 gehalten, — so, nun müßte sie schön warm sein, lassen wir sie mal laufen, was sie dazu sagt: 85 — 90 — 95 — sieh an — vorsichtiger Finger — nein, wird nicht müde — leise Steigung, fällt auf 90, auf 85, auf 80 — schön Vollgas stehen lassen, dann heizt sie sich tüchtig auf, mal muß es ja drüben wieder runter gehen — Kuppe, 90, 95 — vorsichtigen Finger wieder nach vorn, jetzt bloß laufen lassen — 100 — sieh da, dabei geht der Motor so wunderschön rund — 105 — ab und zu ein Zeigerschwung gegen 110 — immer noch rund. Tacho bleibt auf 105 — dann ist das Gefälle zu Ende, die Maschine hat jetzt seit



Die alten Blings mit der Hauptdüse in der Verschlusschraube waren bequemer zu reinigen. Die neuen sind auf gutes Funktionieren des Filters angewiesen — über die letzten 6000 km ergab sich kein Düsenedurchblasenmüssen mehr.

12 km unausgesetzt Volllgas gehalten und rund anderthalb Kilometer überdreht, sie scheint also doch schon vollgasfest zu sein.

Wollen mal auf Schüttelrei achten: Bei 30 im Großen geht der Motor in Topfebene gerade noch rund und bleibt rund bis auf 50 hinauf. Dann spürt man ihn in den Rasten, zwischen 60 und 70 schüttelt er richtig, jenseits 70 hört das auf. Na ja, wir fahren ja sowieso entweder in der Stadt unter 50 oder draußen über 70, und warum soll ein Motor zwischen 50 und 70 nicht ein bisschen schütteln dürfen, wenn er bei 105 fast erschütterungsfrei geht? Das ist schließlich mehr wert. Übrigens schütteln: Ich kenne eine Menge sehr renommierter Maschinen, die bedeutend mehr schütteln!

Der Motor hat dann zwischen München und Nürnberg noch verschiedentlich gezeigt, daß er Tacho-105 für viele Minuten ununterbrochen herzugeben vermag, ohne irgendwie Klemmneigung zu zeigen oder hinterher laut zu gehen. Also wurde er auf Reichsstraße 14 von Nürnberg, Frauentorgraben, bis Ludwigsburg, Haustüre, gejagt, Distanz 210 km, Zeit 2:47! Den Durchschnitt möge sich jeder selbst errechnen, er möge dann auch vergleichen, daß Nürnberg-Stuttgart wohl die überhaupt schnellste Bundesstraße ist. Also als Kriterium nur sehr bedingt brauchbar. Dazu gab's dann eine andere Strecke: Freiburg-Elzach - Schiltach - Freudenstadt - Nagold - Ludwigsburg, also am einen Ende nur Berge und nur blinde Kurven, am anderen Ende eine Großstadtdurchfahrt. Auch 200 km, genau ausgezirkelt — und die sind in 200 Minuten zu fahren! Das ist nun ein wirkliches Kriterium und ein runder Leistungsbegriff. Wer mit seiner Maschine einen Fahrplan abfahren, also Geld verdienen will, muß mit runden Zahlen rechnen können, und „200 in 200“ ist gewiß eine runde Zahl — vor dem Kriege brauchte man eine 350er dazu, die 250er taten's nicht, zumindest nicht auf dieser langsamen Strecke. Nun muß aber noch etwas dazu gesagt werden: Diese 200 in 200 sind nicht stur gefahren, da ist allemale eine „schwarze“ Trinkpause drin, und dann trinkt der Mensch nicht nur, er tut auch das Gegenteil (auf diesem Sattel!), und meistens jagt man sich eine Weile mit einer BDG oder einer TF und unterhält sich nachher noch ein bisschen mit den Leuten. Das ist in den 200 Minuten alles drin, summa summarum dürften es jedesmal noch 10 Minuten gewesen sein, die ungesehen in die Rechnung mit hineinschicken.

Die Art, in der dieser Schnitt auf dieser Strecke gefahren werden kann, bedarf einer näheren Charakterisierung, zumal es sich um einen Standardwert handelt, der in über 20 Fahrten in beiden Richtungen uhrwerksmäßig und unabhängig vom Wetter erzielt wurde. Zumal gerade hier ein sehr wesentliches Moment hereinspielt: Jeder, den ich auf die R 25 setzte und der damit so grade mal um die Ecke fuhr, behauptete steif und fest „Mensch, ist die lahm!“ Wenn so etwas konsequent behauptet wird, muß etwas dran sein, auf der anderen Seite sind wieder meine Reisezeiten unanfechtbar. Die Maschine ist nicht lahm, sie macht bloß auf eine Menge Leute obenhin diesen Eindruck. Grund doppelt: Viele Leute denken nicht daran, daß 250 ccm nur 250 ccm sind, auch wenn das blauweiße Schildchen am Tank klebt. Zum BMW-Schild gehören nun einmal nicht unbedingt 24 PS. Außerdem haben 250 Viertakt-ccm eine andere Laufcharakteristik als 250 Zweitakt-ccm. Man kann einen Zweitakter viel sturer fahren, man hat darauf immer das Gefühl, er zöge mit Macht weg — während man einen Viertakter am Drehen halten muß. Bezeichnenderweise waren die Leute, die Lahmheit aussetzten,



Das ist nur „als ob!“ Tatsächlich kriegt man das Spannbänd mit Bordschlüsseln nicht auf.

auch die gleichen, die dem Motor Schüttelrei vorwarfen. Es ist der Fahrertyp, der mit 60 zu trudeln gewohnt ist, 70 als schnell empfindet und noch schneller nur zum Überholen wird. In Wirklichkeit gibt aber der Dritte bei 80 noch einwandfrei Leistung ab, man kann ihn nach einer häßlichen Überholung gut bis 85 drin lassen, weil dann der Vierte mit Macht loszieht. In der Kurz-Betriebsanweisung steht nun der Satz, daß man den Dritten nur bis 60 ausfahren solle — bei mir war zumindest auf Langreise spätestens bei 60 der Dritte drin, unter 75 wurde der Vierte gar nicht erst wieder geschaltet. Unter diesen Umständen wurde ich von ebensogut gefahrenen Zweitaktern am Berg gewöhnlich geholt. Nicht gradezu stehen gelassen, aber die Leute zogen eben vorbei, ich konnte sie nicht halten — wozu höchstens noch zu bemerken wäre, daß ich etwa 50 Pfund mehr in den Sattel setzte als die meisten anderen Leute.

Übrigens ausfahren: Wenn ein Motor gesund ist, dann kann man jeden Gang so hoch ausfahren, als er eben fühlbar Leistung abgibt. Überschlägliche Berechnung in solchen Fällen:

Nominelle Höchstgeschwindigkeit 95 km/h, nominelle Höchstdrehzahl 5 600 U/min. Der Vierte ist dabei 1:1,54 übersetzt. Der

Dritte ist 1:2,04 übersetzt. Spitzengeschwindigkeit im Dritten

$$\text{also } 95 \cdot 1,54 = 72 \text{ km/h.}$$

So weit kann man den dritten Gang also mindestens ausfahren. Ich fuhr ihn speziell beim Überholen viel weiter aus: Einmal gab mein Motor, also mein Exemplar, jenseits 5 600 U/min sichtlich immer noch Leistung ab, die 5 600 sind als Maximaldrehzahl vom Werk sehr vorsichtig angegeben. Zum Zweiten ist es ja gar nicht gesagt, daß man bei und jenseits 80 nun auch grade genau Voll-Leistung brauche, meistens genügt weniger. Ulrich Pohl hat das ja in seinem Renngetriebe-Artikel des Langen und Breiten diskutiert. Man nimmt dieses Weniger bei überhöhter Drehzahl in Kauf, wenn dadurch im Schaltzeitpunkt der nächsthöhere Gang besser weiterzuziehen vermag. Und das tat eben mein Motor. Gerade hier an diesem Punkt offenbaren sich individuelle Verschiedenheiten von Motor zu Motor, die selbst bei guten Viertaktern immerhin + - 10 % betragen. (Ich vermute, daß das bei BMW aber - 5 % und + 15 % heißt!) Wahrscheinlich liegt beim größten Teil der R 25-Motoren die Höchstdrehzahl, bei der noch volle Leistung abgegeben wird, zwar bei annähernd 5 600 U/min, aber bei 6 000 U/min ist sichtlich bei vielen Exemplaren noch kein deutliches Wiederabfallen der Leistung festzustellen. Das würde auch die Tatsache erklären, daß in langen Gefällen von nur 3 bis 4 % annähernd 110 km/h erreicht wurden, die laut nachträglicher Eichung 105 bis 106 tatsächlichen km/h entsprechen.

Am Berg und im Vorziehen vor anderen Fahrzeugen wurden also die Gänge laut Rechnung und Gefühl sehr hoch ausgefahren. Die Zweitakter, die mich dabei holten, holte ich nachher im Gefälle wieder unter Ausnützung der Straßenlage. Das geht so: Man kann zwar die R 25 auch in Schräglage ziemlich kräftig bremsen, wenn es mal gar nicht anders geht, aber man tut es dennoch nicht gern. Man kann sie aber genau senkrecht halten und sehr hart bremsen, daß beide Reifen schreien, um sie buchstäblich auf zwei Meter in die Schräglage herunterzuwerfen. Natürlich erwischt man dabei nie die richtige Schräglage und muß korrigieren, das geht aber durchaus flüssig, sowohl Weiterdrücken wie Hochholen gehen glatt im Anschluß an das Herunterwerfen vor sich ohne jede Überschwingung, ganz zu schweigen von einer ausgesprochenen Schlängel. Diese Erscheinung ist mit Sicherheit auf den kurzen Nachlauf zurückzuführen, der gleichzeitig für eine

Der rudimentäre Handschalthebel ist weit praktischer, als er aussieht: Nach langer Kurbel auf dem Berg oder in der Großstadt kann man mit der rechten Ferse immer schnell mal nachfühlen, welcher Gang nun eigentlich grade drin ist.



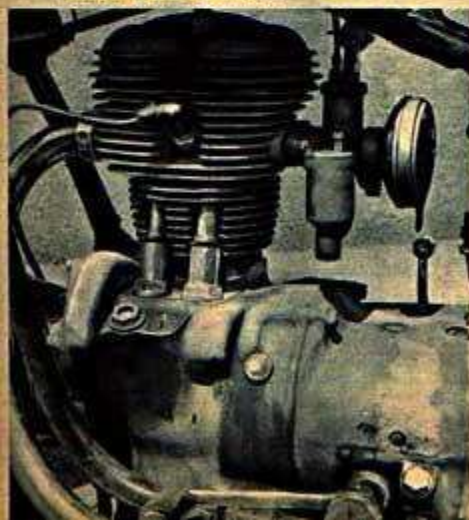
andere Erscheinung verantwortlich ist: Lenkung ist ausgesprochen „fühlrig“, wie ich das bezeichnen möchte. Wer von einer kleinen 125er mit ihren schmalen 2,50"-Reifen kommt, ist auf Schienen über die R 25 zunächst entsetzt. Man fühlt alles durch, jede kleine Pflasterrippe — das ist aber auch alles, man fühlt Schienen und Rillen, aber der 3,25"-Reifen nimmt weiter keine Notiz davon, er würgelt sich eben drüber, und nasse Schienen sind entfernt nicht so kritisch wie beim schmalen Reifen.

Und jetzt kommt die zweite Sache, die zu glauben man eigentlich nicht verlangen dürfte: Ich bin überzeugt, daß das R 25-Vorderrad „etwas sagt“, bevor es weggeht! Meine ganzen schnellen Reisen wurden fast ausschließlich nur mit der Vorderbremse gefahren, bei jedem Wetter, und selbstverständlich bin ich beim erstenmal auch erschrocken, aber nachher habe ich es mit Bewußtsein darauf ankommen lassen: Sowohl genau senkrecht wie in ganz leichter Schräglage sagt das gebremste Vorderrad zwar leicht, aber ganz fühlbar Tipp-tipp-tipp und man hat Zeit, die Bremse loszulassen. Selbst mit einem Anhänger hintendran!

Wie zu erwarten ist die Hinterbremse solo fast wirkungslos, man bekommt aus 80 heraus mit der Vorderbremse allein Bremswege zwischen 35 und 40 m, je nach Traute, und mit der Hinterbremse dazu kommt man unter 35 herunter, aber nicht an 30 m heran — das gilt aber ganz generell für alle Motorräder. Man kann nun einmal solo nicht mit der Hinterbremse rechnen. Etwas anderes ist es mit Sozius — dann haut natürlich die Hinterbremse auch hin und man bekommt aus 80 heraus mit beiden Bremsen stets weniger als 30 m Bremsweg, weil das Hinterrad dann nicht mehr zwitschert und nicht mehr weggeht. Es ist mir nicht gelungen, das Vorderrad zum Schreien zu bringen und ich bin überzeugt, daß man eine derart fühlige Lenkung ohne weiteres mit einer noch größeren Bremse ausrüsten darf, die dann wirklich schon bei mäßigem Fingerdruck — darauf kommt es ja hinsichtlich Fühligkeit auch an — die theoretisch möglichen 9 m/sec<sup>2</sup> hergibt.

**Dauerbelastbarkeit der Bremsen:** Im NSU-Buch steht der Satz, daß es gar keinen Berg gäbe, den man mit einer modernen Maschine nicht nur mit den Bremsen abfahren könne. Langsam, sagen wir mit 30 bis 40 km/h und solo, ist das gar kein Problem. Wir sind aber mit Seitenwagen, belastet mit 96 Pfund Redaktionssekretärin, das steile Gefälle vom

So sieht der über 3000 km völlig ungeringer Motorblock aus, nur Spuren von Öl sind zu sehen, das meiste ist sogar nur vom Meßstab verdrängt und zerlaufen.



Nolschrei nach Kirchzarten abgerodert — nur mit den Bremsen, Getriebe im Leerlauf. Natürlich konnten ein paar Rechtskurven nur mit 30 ausgedrückt werden, dazwischen geht das Gespann aber immer wieder sehr schnell auf 60 bis 70 hoch, und unten zogen beide Bremsen, obwohl glühheiß, noch so gut wie oben. (Sichtlich hängt ein gut Teil Belastbarkeit an der Formhaltung der heißen Bremstrommel.) Ein paar Tage später haben wir dieselbe Gewaltfahrt mit drei Leuten wiederholt, allerdings bei erstklassiger Wasserkühlung der Bremsen — es goß nämlich in Strömen. Bremsweg mit Seitenwagen, belastet wie vor mit 200 Pfund Fahrer + 96 Pfund im Seitenwagen, aus 85 heraus genau 37 m. Dabei wurde aber mit der Hinterbremse gezaubert, es durfte nicht mehr stur getreten werden.

Zu den hier genannten Zaubereien bedarf es noch einer Würze: Der Lenkungsdämpfer wurde nicht korrigiert, er hat heute noch seinen toten Gang, und die Sattelnahe wurde auch nicht ausgebucht, sie wackelt noch heute. Mit der Imme begann es, und seit der R 25 weiß ich es ziemlich sicher: Bei einer von Hause aus richtig ausgelegten Lenkung kann man sich Dinge erlauben, bei denen man früher das Genick gebrochen hätte!



Diese breiten Ohren am Vorderkotflügel verbiegt man sich zwar dauernd, aber man kann — nicht mehr als 40 km/h vorausgesetzt — mit trockenen Hosenbeinen nach Hause kommen.

**Einige Worte verdient die Hirafe:** Unter einem leichten Mann von 130 Pfund gibt die Federung ganze 3 mm nach, unter einem Zweizentnermann 5 mm. Infolgedessen hat man als Solofahrer das Gefühl, daß die Federung für die Katz sei — ich glaube aber mit großer Sicherheit beobachtet zu haben, daß die Hinterbremse einer Starrmaschine das Rad doch bedeutend mehr zwitschern läßt als bei der R 25. Mit 130 Pfund Sozius zieht die Hinterfeder aber 15 mm an, und Scheuerspuren auf den Hülsen zeigen einen Gesamtfederweg von reichlich 40 mm. Die wirkliche Bedeutung der Hirafe der R 25 liegt weniger im verbesserten Fahrkomfort als in folgendem:

Solo bei scharfem Knüppeln wurde auf der Schwarzwaldstrecke konsequent ein 64er-Schnitt herausgeholt. Mit Sozius wurde trotz vorsichtigem Fahren — man kann eine Soziusmaschine ja nicht so legen oder gar in Schräglage noch bremsen wie solo — immer noch ein 60er-Schnitt erzielt, und zwar ebenfalls riskolos trotz sonntäglicher Radfahrerschwärme. Also eine reine Bremsensache. Außerdem behaupteten die diversen Sozi und Sozia, man säße doch



Die Nozi-Anlage mit Zündverstell-Automatik.

recht gut — und wer 200 km hinter mir brav sitzen bleiben muß, hat, glaube ich, doch ein Urteil dafür.

Der ach so groß geschriebene Verbrauch: Tut mir leid, es sagen zu müssen, aber unter mir soff das gute Stück unentwegt seine 5 Liter, genau auf den letzten ccm. Unter dem wesentlich kleineren und leichteren J.F.D. kam sie auf gute 4,7 bis 4,8. Nun ist aber J.F.D. auch einer von den Leuten, die zu Hause an der Ecke aufdrehen und nach 200 km wieder zu, dazwischen läßt man tunlichst dauernd auf. Zu den 5 Litern gehört der 64er-Schnitt auf langsamer Strecke! Denn jetzt kommt's: Mit 120 Pfund Sozius und 60er-Schnitt brauchte sie genau 3,6 Liter! Jedem, der mir erzählt, seine R 25 brauche weniger als 3, glaube ich das aufs Wort — der Mann fährt eben langsamer. Hoffentlich lesen diese Feststellung möglichst viele Leute, damit wir endlich einen Klischeesatz aus unseren Briefkastenantworten streichen können, der vom Verbrauch handelt und so aussieht:

Der Verbrauch einer Maschine jenseits 125 ccm ist keine Eigenschaft der Maschine mehr, sondern eine Eigenschaft des Fahrers. Wer mit einem 50er-Schnitt zufrieden ist — offensichtlich und laut Beobachtung auf der Straße sind das aber 99,5% aller Fahrer — kommt mit knappen 3 Litern hin, wer schneller fahren will, braucht mehr, und Schnitte über 60 auf Bergstrecke lassen den Verbrauch auf jeglicher Maschine an die fünf Liter herankommen, ganz gleich ob R 25, ob Regina oder R 51. Schnelles Reisen kostet eben Sprit. Nachrechnung: Pro 100 km werden 3,7 kg verbraucht, bei 64er-Schnitt werden also pro Stunde 2,4 kg verbraucht. Man kann rechnen, daß der R 25-Motor einen spezifischen Verbrauch von rund 300 bis 320 Gramm hat, dann hieße das, daß über die 100 km im Durchschnitt 7,5 PS eingesetzt gewesen wären. Der Durchschnitt also gerechnet aus der Summe aller Teillasten zwischen 12 PS und Leerlauf. Es kommt auf die Strecke an. Verträge eine Strecke sehr viel Vollgas, etwa topfebene Autobahn, so kann man theoretisch 12 PS einsetzen, die in der Stunde 3,85 kg bzw. 5,2 Liter verzehren. Gefördert wird man in dieser Stunde 94 km weit, gibt einen Verbrauch von 5,6 pro 100. Es lohnt sich, diese Rechnung einmal mit der jeweils eigenen Maschine zu machen! So erstaunlich das klingt: Wenn ein Verbrauch schwer danebenhaut, wie etwa einige Zahlen der Verbrauchsprüfung anlässlich der Deutschlandfahrt, dann ist entweder der Motor



oder irgend etwas am Kraftstoffweg nicht in Ordnung.

Würdigung eines 60er-Schnittes auf Bundesstraße: Man wird von niemanden mehr überholt!

**Der Krach:** Superlative sind gefährlich, aber die BMW ist die leiseste Maschine, die mir noch unterkam. Im Stadtverkehr solo mit 40 sagt sie nur ganz leise blupp-blupp-blupp, man fährt nur deswegen zwischen 35 und 40 — und entdeckt, wie schön so ein Morgen sein kann, weil man es nicht mehr eilig hat. Es ist nämlich beruhigend zu wissen, daß da 12 PS sind, man fühlt nicht mehr das Bedürfnis, sich vom Nach-Vorhandensein der 6 PS einer kleinen Maschine laufend zu überzeugen. Man leistet sich das Langsamfahren! Bei 50 fängt das Windgeräusch an den Ohren an, gegen 60 geht der Motorkräch im Windlärm fast unter und bei 70 hört man den Motor durch den Windlärm nicht mehr durch, man hört nur noch den Reflex von Häuserwänden und Waldändern. Um bei Zündstörungen den sauberen Lauf zu beurteilen, muß man schon den Kopf drehen und hinten runterhören. Für Langstreckenfahrt bedeutet es schon ein Erhebliches, vom Krach verschont zu bleiben — seit der R 25 versuche ich, auch noch den Windlärm loszuwerden, ohne das Gehör zu beeinträchtigen!

**Seitenwagen:** Mit 120 Pfund drin ab Fabrik sofort 70, mit etwas Geduld auch 75. Auf 100 km Autobahn rutschten 7,5 Liter durch! Rechnung siehe oben, nicht erschütternd. Die nächsten 100 km kosteten nur noch reichlich 6 Liter, die letzten 200 des Tages taten es mit zusammen 11 Liter. Bei rund 600 km Distanz seit Einbau der Seitenwagen - Hinterachsübersetzung scheint sie freigeworden zu sein, das Ganze lief plötzlich auf Antrieb 80, in Topfebene an die 85 heran, in ganz leisen Gefällen konnte man auch über 90 hinausdrehen lassen, minutenlang, ohne Klemmneigung oder Unsauberkeit im Ton. Dabei Laufen mit unentwegt 60er-Schnitt nach wie vor ziemlich genau 5 Liter durch, bei anderen Leuten und nur 55er-Schnitten sind es dafür nur 3,5 bis höchstens 4 Liter.

**Noch offene Wünsche:** Nach jedem schweren Regen muß man den Werkzeug-

Der Seitenwagen hat Dreipunktanschluß, Sturzveränderung nur mit einer Stütze, Lichtkabel mit Stecker — ein wirklicher Schnellanschluß.  
Fotos: Hertweck (9)

behälter ausleeren und austrocknen. Das Wasser geht aber nicht — wie G.M. noch dachte — beim Verschuß durch, sondern wird unter der Vorderkante durchgetrieben. Gummidichtung. Die dann aber wieder leicht festklebt. Wenn man an die Batterie besser rankäme, wäre das auch kein Schaden, sie hat es bei 1,5 A Ladestrom bitter nötig. Und wenn man sich bei Pagusa entschließen würde, statt der Sitzvorrichtung mal einen richtigen Sattel zu machen — man kann das nämlich —, dann wäre der Seligkeit kein Ende mehr. Ich habe auf dem R 25-Sattel einen sehr wesentlichen Teil meiner Sünden bereits abgebußt, so viel, daß mir um den Rest nicht mehr bange ist. Das Tankhahnfilter — Everbest — ist sehr wirksam, wenn der Urdreck mal raus ist. Um nämlich die Hauptdüse aus dem Vergaser zu kriegen, kann man sich mit dem Bordschüsselchen beträchtlich die Finger brechen. Der Ausgleichsbehälter am Bing-Vergaser macht sich bei zivilbürgerlichem Seitenwagenbetrieb gut bemerkbar, es ist ein tatsächlicher Fortschritt gegenüber normalen Vergasern — wenn man aber Rechtskurven aussitzt, kommt es doch noch gelegentlich zu Patschern, aber für solchen Betrieb hat man ja sonst auch zwei Schwimmerhäuse. Und noch ein Wunsch, der aber nicht nur BMW, sondern fast jede deutsche Maschine angeht: Warum diese schmalen Kippständerchen? Zwar ist so der Kippständer in Ruhelage wunderschön versteckt, aber man hat an Straßenrändern seine liebe Not mit dem Aufstellen — wenn die Maschine nicht genau senkrecht steht, fällt sie eben um. Ein offener Wunsch ist inzwischen befriedigt: Die R 25 wird für Solobetrieb bereits mit schmalen Lenker geliefert, der bisherige Lenker ist nämlich auch für rauhen Seitenwagenbetrieb reichlich breit genug. Leute mit

normaler Körperkraft sind bestimmt nicht einmal gezwungen, den neuen schmalen Lenker beim Übergang auf Seitenwagen auszuwechseln.

Und das Licht, das bei schnellen Apparaten ja sehr wesentlich ist: Es gibt eben doch Unterschiede in der Scheinwerferwirkung! Bei Fernlicht steht mit dem Notek-Scheinwerfer der R 25 ein breites Lichtband vor einem, ein richtig quer über die Straße liegendes Band, also kein schmaler Lichtknüppel. Man hat auch die Straßenränder sehr gut ausgeleuchtet. Das Erstaunlichste ist aber der subjektive Eindruck, daß scheinbar weder die Straße noch die Baumkronen Licht abbekommen, man scheint ein Lichtband vor sich herzuschieben, das einen halben Meter über der Straße zu beginnen und höchstens drei Meter hoch zu reichen, dafür aber gute dreißig Meter breit zu sein scheint. In Tat und Wahrheit ist aber natürlich auch die Straßenfläche noch angeleuchtet. Das Abblendlicht schneidet an Strahloberkante sehr scharf ab, ich pflege gegenüber der StVO reichlich doppelt so tief einzustellen — dabei blinkern auf 100 m Fahrradrückstrahler schon sehr hell. Natürlich ist das kitzlige Scheinwerferproblem mit diesen paar Zeilen nicht zu umfassen — es sollte auch nur der hier besonders gute subjektive Eindruck mit dem R 25-Scheinwerfer nicht übergangen sein. Gerade bei Motorradscheinwerfern ist nach der physiologischen bzw. eben vorläufig subjektiven Seite hin noch einiges zu erreichen!

In summa: Die R 25 ist ein Muster dafür, wie man aus einer vernünftigen Grundkonstruktion durch konsequentes Weiterfeilen an jedem Einzelteil eine runde Lösung machen kann. Ich stehe nicht an, die R 25 als ausgesprochen kultiviertes Motorrad zu bezeichnen.

C. H.

