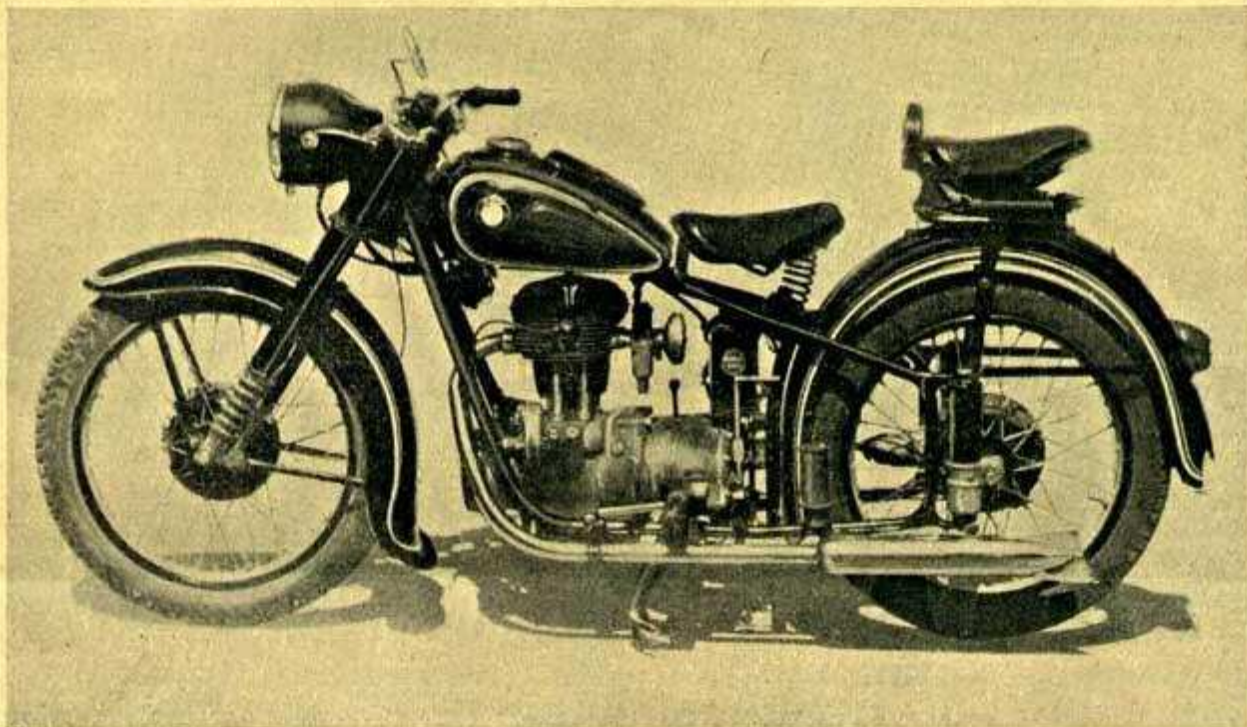


BMW R 25

Hersteller: Bayerische Motorenwerke AG., München 13



Technische Daten:

(Nach Angaben des Herstellers)

Motor: Luftgekühlter Einzylinder-Viertakt-Otto-Motor mit hängenden Ventilen. Hubraum 247 ccm, Bohrung 68 mm, Hub 68 mm, Verdichtung 6,75:1, Leistung 12 PS bei 5600 U/min, Zylinderkopf: Leichtmetall, Schmierung: Druckölumlauf, Ölbehälter im Motorgehäuseunterteil.

Vergaser: Bing 1/22/28 (Einschieber-Schwimmervergaser, durch Drehgriff betätigt), Hauptdüse 100, Leerlaufdüse 45, Nadeldüse 2,64/0,8, Nadelstellung 1 von oben, Luftfilter: Naßluftfilter mit Starterklappe.

Zündung und Licht: Batteriezündung, Noris 6 V, 60 W. Zündkerze: Bosch W 240 T 1 oder W 240 T 1 A oder Kerze mit gleichem Wärmewert, Biluxlampe: 6 V 35/35 W für Abblend- und Fernlicht, Standlichtlampe 6 V, 1,5 W.

Getriebe: Viergang-Klauen-Getriebe am Motor angeblockt mit Ratschen-Fußschaltung und Handhilfs-Schalthebel, Stoßdämpfung durch federnde Antriebswelle. Untersetzung im Getriebe: 1. Gang 6,1:1, 2. Gang 3,0:1, 3. Gang 2,04:1, 4. Gang 1,54:1.

Kraftübertragung: Kupplung: Einscheiben-Trockenkupplung, von Hand betätigt, Übertragung Getriebe/Hinterrad: völlig gekapselter Kardanantrieb mit elastischer Kupplung und spiralverzahnten Kegelrädern. Untersetzung Getriebe/Hinterrad: 4,5:1, Gesamtuntersetzung Motor/Hinterrad: 1. Gang 27,45:1, 2. Gang 13,5:1, 3. Gang 9,18:1, 4. Gang 6,93:1.

Fahrgestell: Rahmen: Geschlossener Doppelstahlrohr-Rahmen, Vorderradfederung: Teleskopgabel, Hinterradfederung: Staubdicht gekapselte Teleskopfederung, Lenker: verstellbar mit Steuerungsdämpfer, Sattel: Gummisattel mit Zentralfeder, Bremsen: Innenbackenbremsen mit 160 mm Durchmesser, vorne Hand-, hinten Fußbetätigung, Bereifung: 3,25 x 19" auf Tiefbettfelgen 3 x 19", Ausstattung: Tachometer mit Kilometerzähler im Scheinwerfer eingebaut, Zündschloß, elektrisches Horn, Steckdose für Handlampe bzw. Seitenwagen-Beleuchtung am Rahmen, Lenkersteckschloß, Mittelständer, Luftpumpe, verschließbares Werkzeug im Tank.

Füllmengen: Kraftstoff (Benzin): 12 Liter, davon 1,5 Liter Reserve, Motorenöl (SAE 40 bzw. 20): 1,25 Liter, Getriebeöl (SAE 40 bzw. 20): 0,75 Liter, Kardanöl (SAE 90): 125 ccm, Vorderradgabel (SAE 40): 150—170 ccm je Gabelholm.

Abmessungen: Länge 2020 mm, Breite 750 mm, Höhe 946 mm, Radstand 1353 mm, Bodenfreiheit 108 mm, Sattelhöhe 710 mm, Gewicht, fahrfertig betankt, 140 kg, zulässige Belastung 150 kg, zulässiges Gesamtgewicht 290 kg.

Leistungsdaten: Höchstgeschwindigkeit 95 km/h, Kraftstoffverbrauch etwa 3,5 l/100 km, Ölverbrauch 0,1 l/100 km, Leistungsgewicht, fahrfertig betankt, 11,7 kg/PS, Literleistung 49 PS/l, sozlusfest? Ja, Beiwagenfest? Ja.

haben, die Mechaniker von BMW, und man erkennt, was das Ausland auch heute noch (oder schon wieder?) die „gute, deutsche Werkarbeit“ nennt.

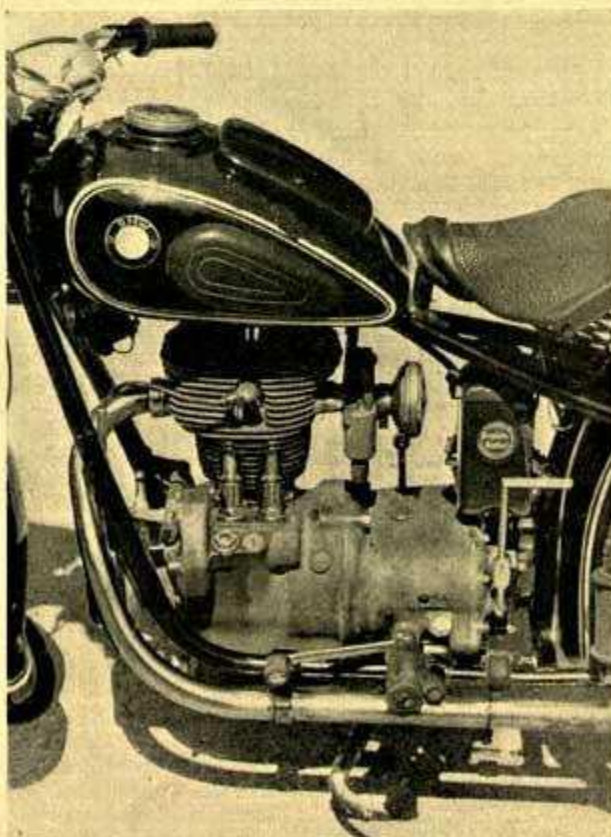
Aber zur Sache. Der erste Eindruck eines Neulings ist: Kupplungsseil gerissen. Aber das ist ein Irrtum, es ist nur ein Beweis für die Leichtgängigkeit der Kupplung. Zum Starten muß man die Betriebsanweisung gelesen haben, die auf Seite 14 die einzig richtige Art aufzeigt: Zweimal langsam ohne Zündung durchtreten, dann Zündung einschalten, Gas leicht aufdrehen und den berühmten kurzen, kräftigen „BMW-Kick“. Erfolg — jedenfalls bei unserer Maschine — garantiert. Um dann fahren zu können, muß man bekanntlich schalten. Auch hier gegenüber manchen anderen Fabrikaten eine angenehme Enttäuschung: Die Ratschenfußschaltung reagiert auf kleinstes Antippen und schaltet so jede Unsicherheit im Finden der einzelnen Gänge aus. Angenehm auch der Hilfsschalthebel; weniger zum Finden des Leerlaufs, als zum Einrücken des ersten Ganges beim Anfahren auf Steilstrecken, eine Situation, die sich bei Spritztouren um Bad Reichenhall mehr als einmal ergab. Oberhaupt Steigungen: Auch im vierten Gang ist die R25 noch äußerst lebendig, und wenn man im richtigen Moment den richtigen Anlauf nimmt, kann man sogar fast unmögliche Sachen noch im Vierten machen, ohne den Motor dabei etwa zu quälen. Bei notwendigem Umschalten kann man dann auch im dritten Gang noch tüchtig auf die Tube blasen, obwohl die im Dritten mit 80 km/h gestoppte Spitze vom Werk nicht gerade mit Wohlwollen betrachtet wird. Aber die „genehmigten“ 60 im dritten, 55 im zweiten und 20 im ersten Gang sind auch noch genug!

Die mit 95 km/h angegebene Höchstgeschwindigkeit ist — wie immer — als Mittelwert anzusehen. Sie wurde von uns in beiden Fahrtrichtungen gemessen und mit gestoppten 104,2 km/h weit übertroffen. Zu berücksichtigen allerdings, daß besser „gefütterte“ und mehr Gewicht in den Sattel bringende Kollegen bei weitem nicht unsere Spitze erreichten. Auch über lange Strecken bringt die R25 schöne Durchschnitte zustande. So wurde die mit teilweise sehr

langwierigen Steigungen gesegnete Strecke Bad Reichenhall—München (Autobahn) ohne besondere Anstrengung mit guten 75 km/h Schnitt absolviert. Verblüfft hat uns von den eigentlichen Testmessungen der Benzinverbrauch, der nahe an 4 l/100 km heranreichte. Später stellte sich allerdings der Kilometerzähler als der schuldige Teil heraus, der bedeutend weniger als die tatsächliche Fahrstrecke anzeigte. Unter Berücksichtigung dieser Fehlanzeige wurde dann der Gesamtverbrauch über mehr als 1500 km Prüfungs-, Berg-, Autobahn- und Meßfahrten mit 3,54 l/100 km errechnet. Da die Maschine in den meisten Fällen mit Sozia gefahren wurde, ist dieser Verbrauch als günstig anzusehen, so daß bei Solofahrt mit einer weiteren Abnahme zu rechnen ist. Erstaunlich die Leistungen, die auch aus der doppelt besetzten R25 noch herauszuholen sind. In Ermangelung eines Seitenwagens wurde die Maschine so mehr als genug auf den teilweise sehr „saftigen“ Steigungen der Alpenquerstraße bis zu 16 % geprüft. Auch auf gerader Strecke kam — mit Sozia belastet — das Tachometer noch auf gute 85, was etwa 90 tatsächlichen km/h entspricht. Angenehm auch bei Fahrten über die typischen mit Rollkies „gepflasterten“ Gebirgswege Bayerns der Lenkungsämpfer, bei dem schon eine Viertelumdrehung genügte, um die Lenkung anzuziehen. Gerade bei starker Hinterradbelastung geht sonst das Vorderrad leicht weg. Ein Sonderlob dem Scheinwerfer, der die Nacht fast zum Tage machte; schließlich sei auch nicht vergessen, daß jetzt die Möglichkeit zur Aufnahme eines Lenkersteckschlusses besteht.

Zusammengefaßt: BMW R25 — eine mit allen Raffineszen ausgestattete Tourenmaschine für den anspruchsvollen Fahrer, sowohl im Fahrwerk wie auch im Motor und Getriebe nicht nur eine ausgereifte Konstruktion, sondern eine wahre Meisterleistung.

Manfred Kluth



Prüfung:

Obering, Ulrich Schulz.
Ort: Autobahn bei Salzburg.
Lufttemperatur: 24° C.
Luftdruck red.: 765 mm Hg.
Wetter: trocken, leichte Luftbewegung.

Fahrzeug:

Baujahr: 1950 (aus der Serie).
Motor-Nr.: 220 465 (Blechschild an Vorderradgabel, rechts unterhalb des Zylinders im Kurbelgehäuse eingeschlagen).
Fahrgestell-Nr.: 220 465 (Blechschild an Vorderradgabel, rechts oberhalb der Hinterradfederung in Seitenstrebe eingeschlagen).
Stand des Kilometerzählers: ab 3900 (infolge neu eingebauten Kolbens und Kurbelwelle war Maschine jedoch noch in der Einfahrperiode, zurückgelegte Strecke bis dahin 1200 km).
Füllung des Kraftstoffbehälters: halbvoll ± 2 Liter (Markenbenzin).
Füllung der übrigen Behälter: nach Vorschrift.
Reifendruck: vorn 1,5 atü, hinten 1,6 atü.
Belastung: 1 Person.
Temperatur des Zylinderkopfes: Heiß.
Motordrehzahl im vierten Gang bei 60 km/h: 3315 U/min.

Meßergebnisse an Instrumenten:

Kilometerzähler: Anzeige 10 % unter tatsächlicher Fahrstrecke liegend.

Die Maschine von der Kickstarterseite, deutlich erkennbar Fußschalthebel, Einfüllstutzen für Motor- und Getriebeöl, sowie die Ventilsteuerung.

Tachometer (Fabrikat Veigel):

Anzeige: 20 km/h bei 18,4 km/h	wirkl. Geschwindigkeit
30 km/h . 28,1 km/h
40 km/h . 38,5 km/h
50 km/h . 48,0 km/h
60 km/h . 62,1 km/h
70 km/h . 73,5 km/h
80 km/h . 85,7 km/h
90 km/h . 94,7 km/h
100 km/h . 102,9 km/h

Alle folgenden Geschwindigkeitsangaben beziehen sich auf die tatsächlichen Geschwindigkeiten.

Höchstgeschwindigkeit:

auf ebener Fahrbahn, in beiden Fahrtrichtungen gemessen:

im 1. Gang: 27,7 km/h	entspr. Motordrehz. von 6060 U/min
im 2. Gang: 51,5 km/h 5550 U/min
im 3. Gang: 80,0 km/h 5850 U/min
im 4. Gang: 104,2 km/h 5760 U/min

Geschwindigkeit des Fahrwerks:

Mindestgeschwindigkeit bei stoßfreiem Gang von Motor und Übertragung:

im 1. Gang: 5,3 km/h	entspr. Motordrehz. von 1160 U/min
im 2. Gang: 10,9 km/h 1170 U/min
im 3. Gang: 13,9 km/h 1010 U/min
im 4. Gang: 18,0 km/h 995 U/min

Laufruhe des Motors:

Gang des Motors ausgeglichen (vibrationsfrei) im

1. Gang ab 8,6 km/h	entspr. Motordrehz. von 1880 U/min
2. Gang ab 15,7 km/h 1690 U/min
3. Gang ab 21,4 km/h 1570 U/min
4. Gang ab 26,5 km/h 1460 U/min

Beschleunigung:

auf ebener Fahrbahn, in beiden Fahrtrichtungen gemessen. Mindestbeschleunigungszeit im

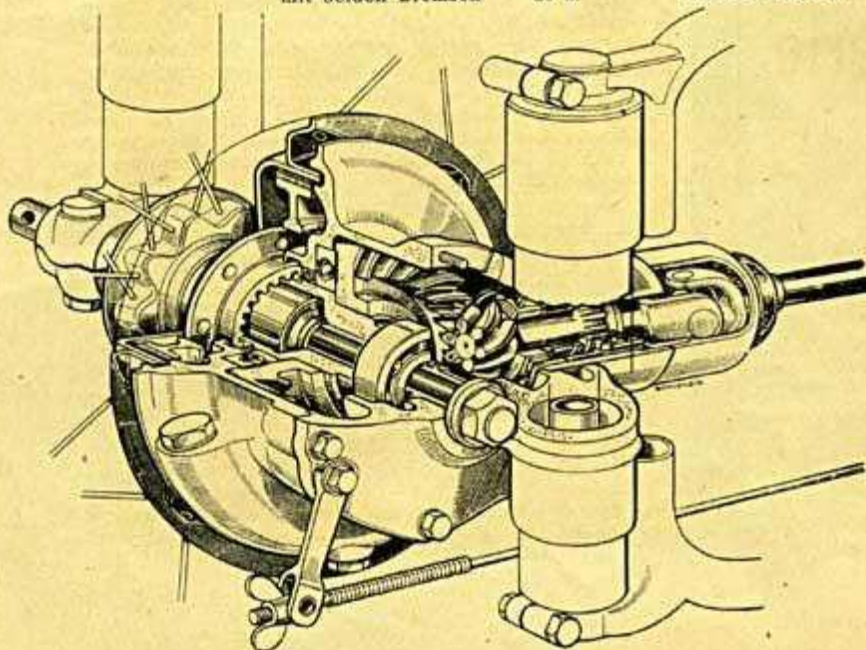
3. Gang von 20 auf 50 km/h	7 sec
4. Gang von 40 auf 70 km/h	12 sec

Beschleunigungszeit bei stehendem Start über 1 km (mit Durchschalten): 49 sec, dementsprechend Höchstgeschwindigkeit über 1 km bei stehendem Start: 73,5 km/h.

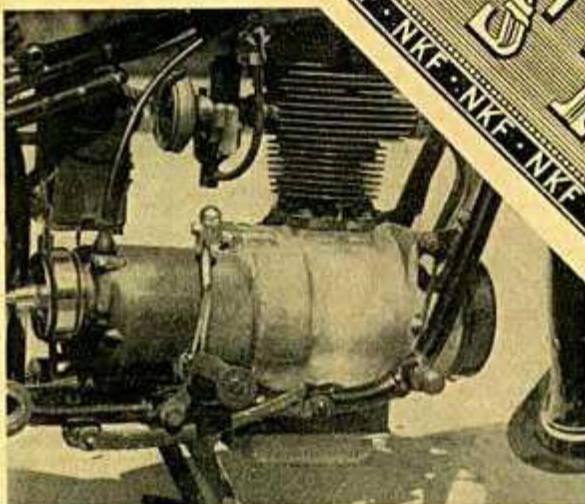
Bremsweg:

auf ebener Fahrbahn, in beiden Fahrtrichtungen gemessen:

aus 30 km/h mit Vorderradbremse	9 m
mit Hinterradbremse	7 m
mit beiden Bremsen	4 m
aus 60 km/h mit Vorderradbremse	38 m
mit Hinterradbremse	37 m
mit beiden Bremsen	23 m



Der Motorblock von rechts gesehen. Es fällt die saubere Verblockung von Kurbelgehäuse und Getriebe auf.



Kraftstoffverbrauch:

Durchschnittlicher Verbrauch über rund 1500 km Berg-, Prüfungs-, Autobahn- und Meßfahrten (Belastung außer bei Meßfahrten meist 2 Personen):

3,54 l/100 km.

Würdigung:

Abweichungen des Kilometerzählers ungewöhnlich hoch. Tachometerfehlanzeige innerhalb der üblichen Grenzen. Tachometer bleibt bei höherer Geschwindigkeit als 60 km/h sogar etwas zurück.

Motor: Aufbau und Konstruktion in alter BMW-Tradition. Leistung ausgezeichnet, Ölverlust praktisch gleich Null, angenehmes, ruhiges und „vertrauenerweckendes“ Auspuffgeräusch.

Beschleunigung: 73,5 km/h über den „stehenden Start“ ist für eine Tourenmaschine als sehr günstiger Wert anzusehen.

Getriebe: Abstufung besonders auf Erzielung hoher Durchschnittswerte abgestellt. Leistung zeigt sich vor allem — auch mit zwei Personen — am Berg. Fußschaltung angenehmer und zuverlässiger als bei manchen Testmaschinen anderer Bauart.

Lenkung: Sehr sicher, gerät auch bei höchsten Geschwindigkeiten nicht ins Vibrieren. Bei schlechtem Untergrund, wie schweren Steinen oder Geröll, ist die Lenkungsdämpfung von großem Vorteil.

Federung: Teleskopgabel und völlig gekapselte Teleskop-Hirafe zeigten sich von der besten Seite. Abschmieren der Hirafe und Öl nachfüllen für die Vorderradholme nicht vergessen!

Straßenlage: Durch gute Schwerpunktlage und sauber abgestimmte Federung ausgezeichnet. Keine Müdigkeit, keine Unsicherheit.

Schnitt durch den Hinterradtrieb — die Federung ist auf diesem Bild nur angedeutet, während Kardanwelle und spiralförmige Kegelräder exakt gezeichnet sind. Links am Kardangehäuse der Öleinfüllstutzen.