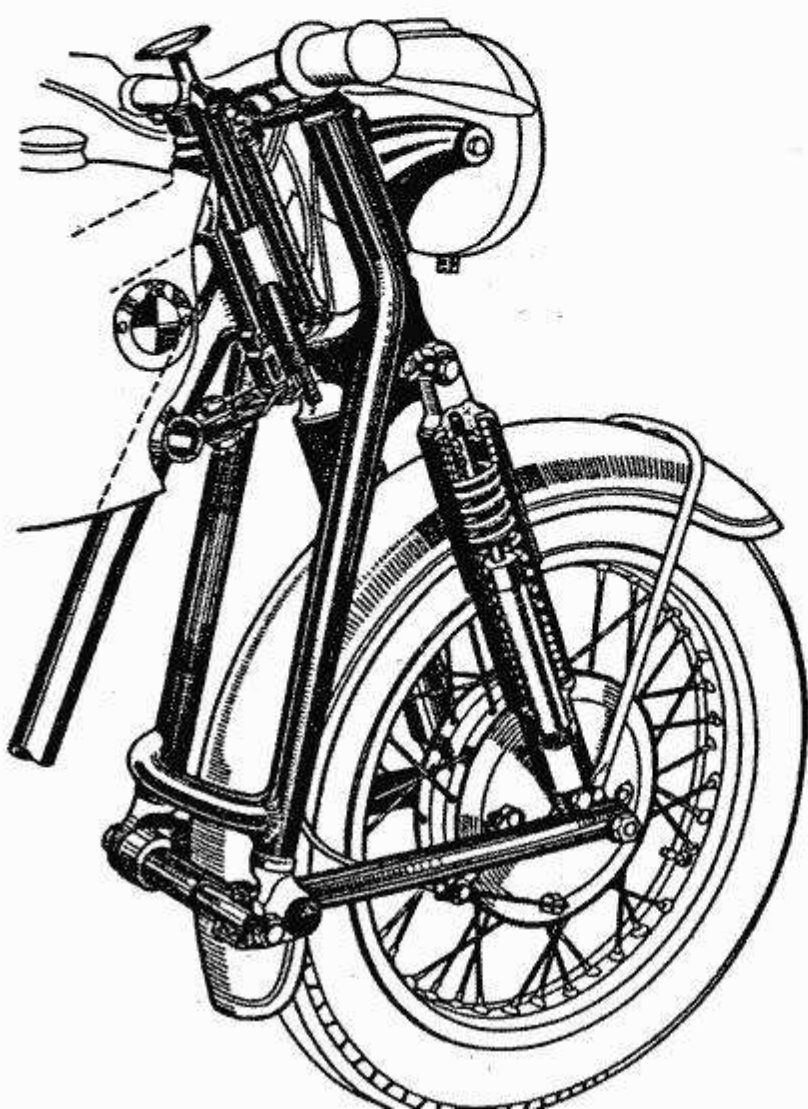


eine neue BMW



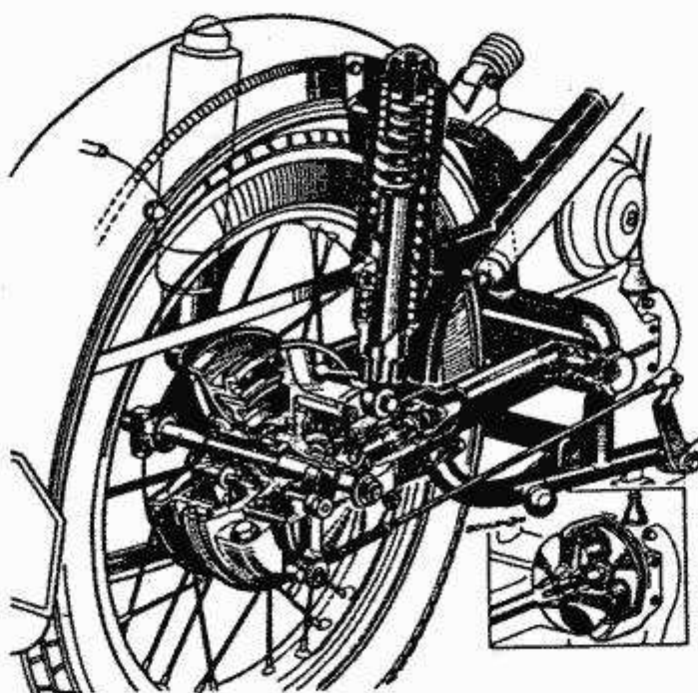
Daß man bei BMW ununterbrochen und mit der nötigen Vorsicht weiterentwickelt, sind wir seit über dreißig Jahren gewohnt. Man überstürzt sich dabei nicht, man geht fast stets eigene Wege, wenigstens was die Grundkonzeption betrifft, aber man ist eisern bemüht, den alten Vorsprung vor der ganzen Welt zu halten. Unter diesem Gesichtspunkt will die neue R 26 Sport betrachtet werden. Man hat den Rahmenbau dieser 250er grundlegend geändert und weiterhin dem Motor durch entsprechende Verfeinerung zwei PS mehr herausgelockt. Das will bei einer Viertellitermaschine schon etwas heißen. Rechnerisch hat dieser Motor eine Höchstdauerleistung von 15 PS bei 6400 U/min, was etwa einer Spitze von 128 km/h entspricht, versteht sich beim Fahren „liegend aufgelegt“. Für eine serienmäßig gebaute 250er eine gewaltige Leistung! Mit Beiwagen und der entsprechend geänderten Übersetzung sind immerhin noch 90 km/h Spitze vorhanden, ein Wert, für den noch vor wenigen Jahren mindestens 500 ccm – also rund das doppelte – im Gespannbetrieb

Die neue Schwinggabel mit Federbeinen und doppelt wirkender hydraulischer Stoßdämpfung. Die Schwingarme sind spielfrei in Kegelrollen gelagert und für Seitenwagenbetrieb im Vorlauf verstellbar.



H. W. Bönsch im Sattel der neuen BMW R 26 mit Vollschwingrahmen. Straßenlage, Elastizität des Motors und hohe Spitze beeindruckten den alten Motorradfachmann tief.

Foto: Hoepner



Die neue Langarmschwinge ist mit nachstellbaren Kegelrollenlagern am Rahmen gehalten. Kardanwelle im rechten Schwingarm vollkommen verkapselt in Ölbad. Schräggestehende Federbeine, doppelt wirkend, hydraulisch gedämpft und verstellbar.

notwendig waren. Für beide Betriebsarten hat die R 26 infolge ihrer Rahmenbauart die nötigen Voraussetzungen. Die Straßenlage erscheint absolut sicher angesichts der zwischen Vorder- und Hinterrad ausgeglichenen Federung mittels Schwinggabel. BMW war Vorkämpfer der Teleskopfederung. Wenn sie nach Jahrzehnten höchster Bewährung verlassen wird, so nur, weil das Bessere stets des Guten Feind ist. Die von den Münchenern entwickelten Schwinggabeln vorn und hinten haben schon einige Jahre Rennbewährung hinter sich, wie sie auch bei den großen Zweizylindermodellen im normalen Straßenbetrieb so viele Vorteile ergaben, daß man sie nun in der nötigen Verkleinerung in die neue 250er hineinarbeitete. So ist es möglich, diesen sehr schnellen Apparat auch in die Hände des Normalfahrers zu geben, zumal diese Konstruktion wohl mit das Beste an Bremsen beinhaltet, was wir bisher in die Hände bekamen.

Um ins einzelne zu gehen, sei vor allem vermerkt, daß hier wieder die inzwischen weltberühmte Fingerspitzenkupplung von BMW zu finden ist. Auch die R 26 Sport hat den Stoßdämpfer im Getriebe, der in

allen vier Gängen wirkt. Ebenso finden wir auch wieder die selbsttätige Zündzeitpunktverstellung an der Zündlichtmaschine von Noris. Was als besonders wichtig erscheint, ist die Möglichkeit der Veränderung des Nachlaufs an der Vorderradschwinge. Während man diesen Nachlauf im Solobetrieb zur Verbesserung der Spurlageeigenschaften immer gern besonders groß hält, empfiehlt sich im Gespannbetrieb ein geringerer Nachlauf zur Verringerung der Lenkkräfte beim Kurvenfahren. Der Nachlauf läßt sich bei der neuen R 26 ohne Schwierigkeit ebenso verändern wie die Federspannung an der Hinterradschwinge. Der Sattel kann ebenso ohne weiteres gegen eine Sitzbank ausgetauscht werden. Mit dem vergrößerten Tank wirkt die Maschine wuchtiger, ohne dabei an der gewohnten Schönheit und Eleganz zu verlieren. Finish und Zubehör sind auch hier wieder der alten BMW-Tradition würdig. Die Münchener verstehen eben noch immer, beispielhafte Motorräder zu bauen. Der Preis der R 26 beläuft sich auf 2150 DM ab Werk. Bemerkenswert sei zum Schluß, daß nebenher unverändert die R 25 gebaut wird, die um 355 DM billiger ist. D.

Vergrößerter Tank – jetzt 15 Liter –, darin eingebaut der Behälter für gutes Werkzeug, und ein schmaler, gummigelagerter Sportlenker sind weitere Kennzeichen der R 26.

