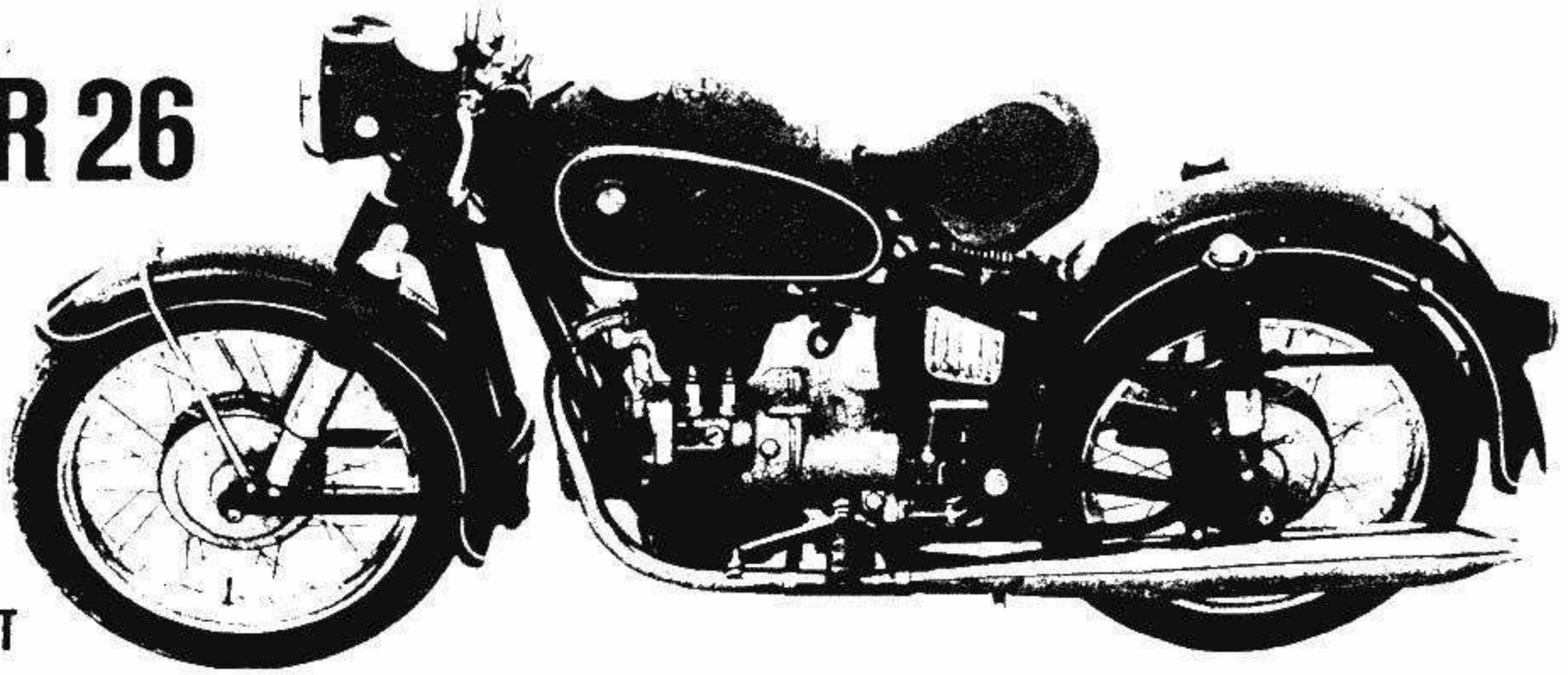


R 26



MOTORWELT- MOTORRAD-TEST

Als der Motorradbau noch in den Kinderschuhen steckte, und die Engländer für die 250-ccm-Klasse die immer noch Jahr für Jahr gefahrene „Leichtgewichts-TT“ ausschrieben, konnte noch niemand ahnen, daß gerade ein Viertelliter Hubvolumen eine der begehrtesten Motorengrößen unserer Tage bestimmen würde. Vor nunmehr dreißig Jahren vermeldete BMW für die erste 250-ccm-Einzylinder, die damals schon Blockmotor, Kardanantrieb und gezogene Vorderradschwinge hatte, stolz 6,5 PS bei 4000 U/min und 100 km/h Spitzengeschwindigkeit, während die im Vorjahr herausgekommene gleichgroße R 26 sich mit 15 PS bei 6400 U/min ausweist, und mit rund 115 km/h Spitze den 250-ccm-Leistungsstandard der Gegenwart kennzeichnet. Der Gewinn an Höchstgeschwindigkeit innerhalb einer Zeitspanne von ganzen dreißig Jahren erscheint auch dann nicht überwältigend, wenn man der guten alten R 39 aus dem Jahre 1926 nur 90 oder auch 95 km/h Spitze zugesteht, aber man darf nicht vergessen, daß diese echten Leichtgewichte von damals an Eigengewicht höchstens 100 kg fortzubewegen hatten, während eine Viertellitermaschine von heute gute 150 kg auf die Waage bringt, um den Anforderungen der 15 PS an Fahrwerksfestigkeit und Fahrwerksstabilität zu genügen. So haben nüchterne technische Forderungen und Gegebenheiten das Traumbild früherer Tage vom 250-ccm-„Leichtgewicht“ längst endgültig verdrängt, immerhin aber zugunsten einer Viertellitermaschine, die ziemlich genau das wiegt und kann, was vor rund 25 Jahren eine Fünfhunderter wog und konnte!

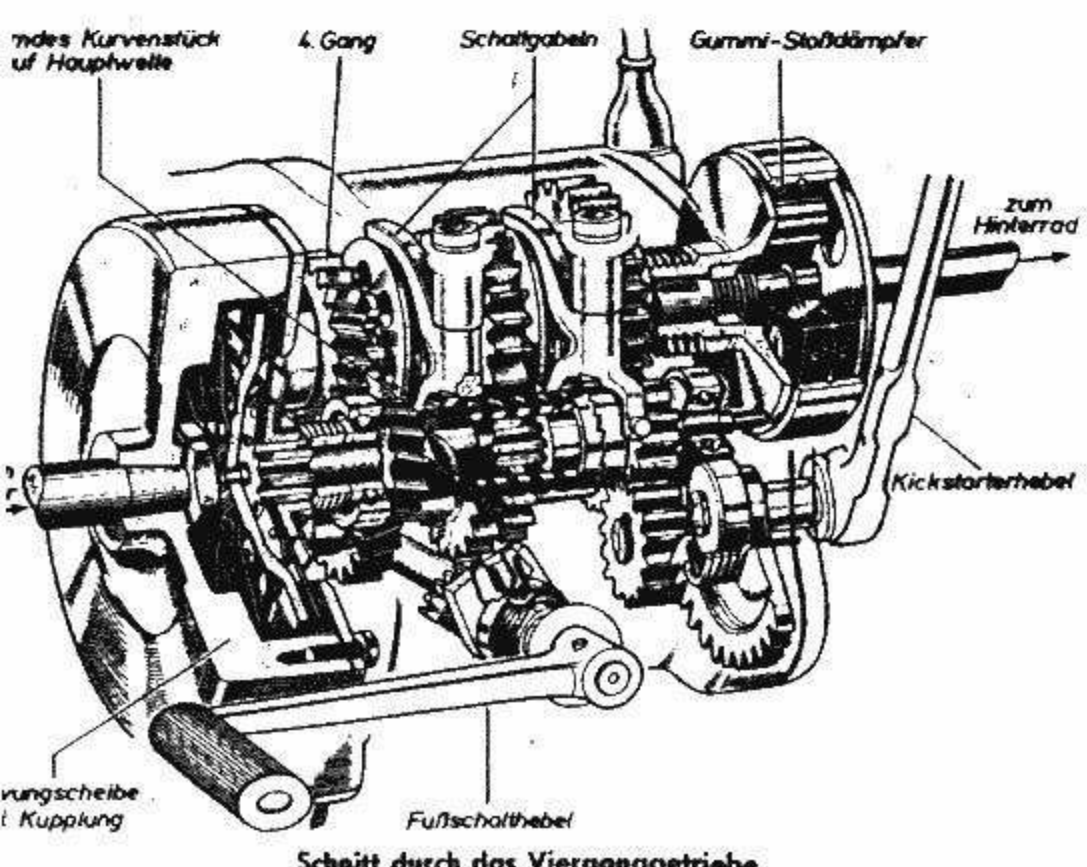
Die 158 kg Eigengewicht der R 26 sind nicht lange zu suchen. Der robuste Motor mit der massigen Schwungscheibe und dem unverwüstlichen Getriebe zusammen mit dem Hin-

terradantrieb sind schon nicht leicht, und auch am gesamten Fahrwerk wird die Suche nach Ansatzpunkten für extremen Leichtbau ergebnislos verlaufen. Da ist wie üblich bei BMW der bewährte Doppelschleifenrahmen mit zum Steuerkopf hin dem tatsächlichen Kräfteverlauf entsprechenden konisch verstärkten Rohren. Ein 15-Liter-Tank addiert gehörig Gewicht und die Dimensionen der Vorderradgabel dürften bei jeder Halbliter-BMW wiederzufinden sein. Vereinheitlichung? Gut, es ist aber auch ganz und gar unzulässig, an den Dimensionen der R-26-Gabel negative Kritik zu üben, so stark und fest muß eine Vorderradföhrung vom vorliegenden Earlestyp ausgelegt und gebaut sein, wenn sie als einwandfrei und volltauglich erklärt werden soll. Nach meinen Beobachtungen ist diese BMW-Gabel bis heute die erste und einzige serienmäßige Ausführung der Earles-Vorderradföhrung, der man mit dem gleichen vollen Vertrauen wie einer guten Telegabel begegnen kann. Das ganze Geheimnis der absolut exakten Radföhrung ist aber auch nicht weit herzuholen: Ebenso formsteif wie der Rahmen sind auch die Gabelholme, die ein sichtbares Zurückweichen des Vorderrades beim Bremsen erst gar nicht aufkommen lassen. Über Dreh- oder Verwindungssteifheit dieser BMW-Gabel braucht man erst gar nicht zu sprechen, sie wurde im harten Seitenwagen-Rennbetrieb entwickelt. Da die Federbeine vor dem Steuerkopf liegen, stört auch der an sich recht hohe Gewichtsanteil von Holmen, Lagerung und Schwinge hinter dem Steuerkopf nicht merklich. Wenn man – mit einer Telegabel vor Augen – dem Langschwingentyp für Aufgeräumtheit und gute Form schon kein Sträußchen anstecken kann, dann liegt in dieser BMW-Ausführung zumindest ein technisch-

konstruktiv fertiges und daher volltaugliches Exemplar vor. Bei langsamer Fahrt ist die Lenkung ausgesprochen leichtgängig, wird aber mit zunehmender Geschwindigkeit fest, und es ist hierbei durchaus nicht notwendig, aber möglich, den Lenkungsdämpfer etwas anziehen. Die Maschine ist vorzüglich kurvengängig, was nicht zuletzt eine Auswirkung des ziemlich langen Radstandes von 1390 mm sein dürfte, der für tadellose Lenkruhe in Kurven wie für saubere Geradeausfahrt in dieser Länge immer dienlich ist. Auch die Radfederung profitiert vom langen Radstand.

Die Federbeine der R 26 sind von Ingenieuren konstruiert. Diese Tatsache ist ebenso wichtig wie selten, denn wo findet man schon ein zweitesmal wirklich ausreichend lange Federn und damit tatsächlich ausreichend lange Federwege mit der immer wieder geforderten flachen Kennung, die allein ausgesprochen leichtes Anspielen der Federung und sehr große mittlere Arbeitsbereiche sichert. Obwohl es sehr selten vorkommt, daß diese langen Federwege ganz verbraucht werden, sind vorne wie auch hinten Gummipuffer als Durchschlagssicherung vorgesehen, und selbstverständlich sind die hinteren Federbeine lasteinstellbar. Trotz des sicher nicht geringen Gewichts von Hinterrad und Antrieb liegt eine mustergültige Hinterradfederung vor. Auch für das Vorderrad sind restlos alle konstruktiven Voraussetzungen für bestes Federungsverhalten geschaffen worden, nur dürfte das Rad über kleinste Unebenheiten noch etwas leichter anspielen. Man hat Rahmen, Gabel und Schwingen durchaus formsteif gestaltet, man hat als Schwingenlagerung hinten wie vorne nachstellbare Kegelrollenlager aufgewendet, hat Federn mit großem Arbeitsvermögen eingebaut, man hat Nachlauf-Verstellbarkeit für Solo- und Seitenwagenfahrt vorgesehen, man bietet härtere und weichere Federn an, aber man hat sich auch Dämpfer reichen lassen, die „doppelt“ wirksam sind. Also Dämpfer, die auch beim Einfedern wirken, und das ist für wirklich leichtes Ansprechen der Federung durchaus unerwünscht. Am Hinterrad tritt die doppelseitige Dämpfung praktisch nicht, am Vorderrad infolge der kleineren Achslast aber deutlich in Erscheinung. Warum der Langschwinge auf diese Weise ihren wesentlichsten Vorzug, nämlich leichtes Ansprechen, nehmen?

Daß der Motor der R 26 nicht schneller ist, als das Fahrwerk, geht schon allein daraus hervor, daß im weitgehend gleichen Fahrwerk die starken Boxermotoren der R 50, R 60 und R 69 hängen. Die Stabilitätsreserven des R-26-Fahrwerks sind also geradezu verschwenderisch groß, und das bedeutet schlicht, daß die Höchstleistung von 15 PS für Durchschnitts-



In der Flucht der Kurbelwelle liegen gleich hinter der Kupplung die Getriebeantriebswelle mit Antriebszahnrad, Stoßdämpfer und Kickstarterritzel. Das Antriebsrad leitet den Kraftfluß vom Motor in das Getriebe, das wie üblich aus Vorgelegewelle, Hauptwelle und vier Zahnradpaaren, zwei Schaltgabeln und dem Schaltsegment besteht. Die Betätigung dieses Getriebes ist so leichtgängig, daß man beim Schalten meint, es wäre lediglich der Schalthebel und sonst nichts weiter zu bewegen.

geschwindigkeiten ausreicht, die man noch vor wenigen Jahren bei nur 250 ccm für unwahrscheinlich hielt. Wer viel von hohen Fahrleistungen auf der R 26 hält, muß sich einmal für den Verlauf der PS-Kurve interessieren. Bei 6400 U/min stellt sich die Höchstleistung von 15 PS ein, bei 5000 U/min sind es knapp über 11 PS, und für 8,4 PS muß der Motor immer noch 4000 U/min drehen. Das maximale Drehmoment stellt sich bei 6000 U/min ein und beträgt 1,7 mkg, bei 5000 U/min werden über 1,8 mkg verzeichnet und bei 4000 U/min sind es 1,5 mkg. Man sieht: Wer ausgesprochen sportlich fahren will, muß sich vorwiegend im oberen Drehzahlbereich bewegen. Bei der Qualität eines BMW-Motors ist hierbei vorzeitiger Verschleiß auf keinen Fall zu befürchten, und eine ebenso erfreuliche Gewißheit ist der recht niedrig liegende Kraftstoffverbrauch selbst bei forcierter Fahrt. Aber dieser Motor hat wie alle anderen BMW-Motoren noch ein zweites Gesicht: Auf Grund eines in dieser Klasse sonst unbekannt hohen Schwungradgewichtes verfügt er über hervorragende Langsamlaufeigenschaften. Die ruckfreie Mindestgeschwindigkeit im vierten Gang beträgt 25 km/h, das ist nicht außergewöhnlich, aber ganz und gar außergewöhnlich ist die Art und Weise, die Gelassenheit und Weichheit, mit der dieser Einzylinder zählbare bis mittlere Drehzahlen absolviert. Dazu kommt jener bis heute noch von keinem einzigen anderen luftgekühlten Einzylinder erreichte vorzügliche mechanische Leiselauf, außerdem sind Ansaug- und Auspuffseite hervorragend gedämpft. Und auch der Standlauf ist so langsam und so verlässlich wie bei keinem zweiten Einzylinder. Kein Wunder, wenn in dieser reichen Summe kultivierter Laufeigenschaften auffällt, daß der Motor ein Querläufer ist und dem in Fahrtrichtung liegenden Kurbeltrieb besonders im oberen Drehzahlbereich in Lenker und Tank spürbare Schwingungen nicht ganz abzugewöhnen sind.

Eine kühne Prospektangabe hat der R 26 nicht weniger als 120 km/h Spitzengeschwindigkeit zugeschrieben. Jede Erläuterung dieser erstaunlichen Zahl, die sich mit besonders leichtem Fahrer, mit Langmachen und Ohrenanlegen, mit Rückenwind und Straßengefälle zu befassen hätte, endet unweigerlich bei der Gegenüberstellung zweier Werte: 110 km/h und 15 PS. Hier eine ehrbare Höchstleistung, daneben die ganz einfach dazugehörige Höchstgeschwindigkeitszahl, die unter günstigsten Umständen bei aufrechtstehendem Fahrer in enger Kleidung nicht nur erreicht, sondern sogar noch leicht überschritten wurde. Was will man mehr von einer Maschine mit der Laufkultur einer R 26, zumal auch die Beschleunigung im Vierten gleichviel wie die Beschleunigung in den Gängen durchaus zufriedenstellend ist.

Es ist nicht ganz einzusehen, weshalb die BMW eine Maschine für Kenner sein soll. Ihre Qualitäten sind längst weltbekannt, man darf auch die R 26 für offensichtlich unzerstörbar halten. Einem Fahrer aber, der sie richtig fährt und beherrscht, drückt sie den Stempel des Könners auf, denn: Schon allein die schwere Schwungmasse zusammen mit dem Getriebe erziehen zu einer besonderen Fahrtechnik, bei der auch noch die Einscheiben-Trockenkupplung eine besondere Rolle spielt. Der Eingriff der Kupplung erfolgt über einen extrem kurzen Handhebelweg. Innerhalb dieses kurzen Weges ist die Kupplung zwar gut dosierbar, aber es ist eben eine Kupplung, die zu Fingerspitzengefühl erzieht. Das ist kein Minus, sobald man damit umzugehen versteht. Bei zu schnellem Eingriff reißt die schwere Schwung-

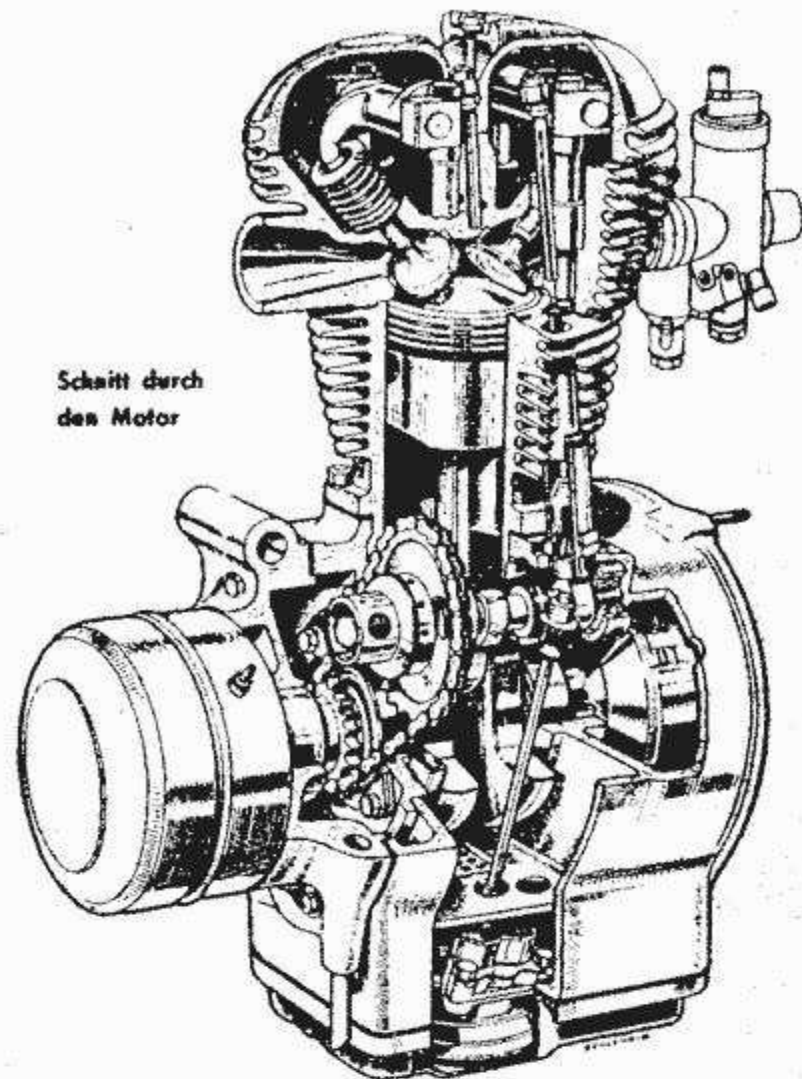
masse die Maschine beim Start gehörig nach vorne, desgleichen wird man beim Hoch- und Zurückschalten immerzu daran erinnert, welche beachtlichen Massenkräfte in dieser schweren Schwungradscheibe stecken. Während der Fahrt genügt dann in der Regel ein kurzes Antippen des Kupplungshebels beim Schalten, und für saubere, flüssige Fahrt ist lediglich darauf zu achten, beim Hochschalten nach dem Auskuppeln eine Schaltpause einzulegen, während beim Zurückschalten ein Schub Zwischengas nicht vergessen werden darf, wenn man einen Hinterradschlenker vermeiden will. Die Fußschaltung selbst ist eine Offenbarung! Man vermeint jedesmal, nur den Schalthebel, nicht aber auch gleichzeitig ein Schaltsegment und eine Schaltgabel zu bewegen, so hervorragend leichtgängig schaltet dieses Getriebe. Schaltgeräusche lassen sich auf alle Fälle vermeiden, wenn der Fußhebel beim Hoch- wie Zurückschalten möglichst schnell gezogen, bzw. getreten wird. Wer beide Schaltrichtungen erst einmal sauber beherrscht, wird auch nicht mehr das anfänglich unüberhörbare „Klack“ des Stoßdämpfers auf der Getriebeantriebswelle vernehmen, der ein elastisches Glied im Kraftfluß zwischen Motor und Getriebe darstellt, und der die Triebwerksteile ebenso wie den ganzen Kardantrieb bei Schaltsünden oder über sehr schlechten Straßen vor harten Stößen bewahrt. Getriebestufung: Die Abstände vom zweiten zum dritten und zum vierten Gang entsprechen den praktischen Anforderungen, der erste Gang liegt sehr tief und verleiht der Maschine bei voller Drehzahl eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.

Der Motor ist überaus startfreudig und nimmt sofort jede Menge Gas an. Über den Gasdrehgriff mit progressiver Zugwirkung kann man geteilter Meinung sein. Vom Anschlag aus erlaubt er in größerem Verdrehwinkel ein sehr feines Dosieren der Gasmenge, während auf der Vollgasseite ein sehr kleiner Verdrehwinkel wirkt. Der Gesamtverdrehwinkel könnte ruhig etwas kleiner sein.

Sitzposition: Weder gewichtlich, noch in den Ausmaßen eine kleine Maschine! 770 mm Sattelhöhe gebieten, die Sattelfederung recht weich einzustellen, und der reichlich große Abstand von Sattel zu Lenker läßt den Wunsch nach etwas weiter vorne liegenden Fußrasten aufkommen. Eine eher „schnelle“ als tourenmäßige Sitzposition. Und: Nicht jeder ist bereit, 650 mm Lenkerbreite „schmal“ zu nennen.

Stundenlange, schnelle Autobahnfahrt, beflügelte Reise über Alpenpässe, Spritzfahrt oder große Tour, mal schnell zum Postkasten oder gemächlichen Stadtbummel auf zwei Rädern – auch diese BMW ist ein immer neues Erlebnis, eben eine BMW!

Nur sehr wenige Motorräder zeigen eine gleich vollendete Form der Kraftübertragung von Getriebe zu Hinterrad: Der Kardan läuft im rechten Arm der Hinterradschwinge, und das Hinterradantriebsgehäuse ist so klein, daß es einem schwer fällt zu glauben, wieviele Teile es birgt. Das als verzahnte Glocke ausgebildete hintere Ende der Kardanroelle, das Kuppelzahnrad dazu, aufgekeilt auf die kurze Welle des Antriebsritzels, das wie das Tellerrad als spiralverzahntes Kegelrad ausgebildet ist. Fotos: Verfasser und Werkzeugzeichnungen



Schnitt durch den Motor

KENNZEICHNUNG

BMW-Viertaktmotor, liegende Ventile, Stoßstangen, Bohrung/Hub 80/82 mm, Hubraum 265 ccm, Verdichtungsgrad 1:7,4, Höchstleistung 15 PS bei 6400 U/min, Mittl.-Vergaser 1/26/26, Unterdruckventil, Nocken-Schaltmaschine 6V/13V, Benzinpumpe 20 cm³/min, Getriebestufung 1: 3,93, 2,82, 2,41 und 1,84.

Doppelrohrrahmen, Vorderrad-Längsschwinge, Hinterrad-Federbeine verstellbar, 3,75-17"-Reifen, Abblendlampe, Bremsen 160-25 mm, 15-Liter-Tank, Mindestmaß 1390 mm, Gewicht aufgetankt 150 kg.

VERBRAUCH

2,4 l/100 km bei konstant 80 km/h
3,2 l/100 km bei konstant 60 km/h
4,5 l/100 km bei konstant 100 km/h
5,0 l/100 km bei konstant 110 km/h

BESCHLEUNIGUNG

in 3 Sekunden auf 60 km/h
in 10 Sekunden auf 80 km/h
in 20 Sekunden auf 100 km/h
in 25 Sekunden auf 110 km/h

