

# Zylinderköpfe BMW R24–R69S

1949–1969

## Einzyylinder – R24 – R27

Vergaser  $\varnothing$

<b>R 24</b>	Ständerhülsen lose, Stehbolzen für Vergaser 6mm, Bohrung für Kipphebel-ölröhrchen	22
<b>R 25/0</b>	Ständerhülsen lose, Stehbolzen für Vergaser 8mm	22
<b>R 25/2</b>	Ständerhülsen fest	22
<b>R 25/3</b>	Ovaler Brennraum, 3 Kühlrippen unter Kerze, keine Bohrung für Kipphebel-ölröhrchen	24
<b>R 26</b>	Breite Kühlrippen mit Stegen dazwischen, Vergaser schräg	26
<b>R 27</b>	Breite Kühlrippen mit Stegen, Vergaser schräg, Anguss für Motorhalter	26

## Zweizylinder – R51/2 – R69S

<b>R 51/2</b>	Abstand Brennraum/Stößelbohrung 15mm
<b>R 51/3</b> <b>R 67/2 – /3</b> <b>R 50 alt</b> <b>R 60 alt</b>	Abstand Brennraum/Stößelbohrung 6mm Dicke Kühlrippen alle Ständerhülsen freistehend kurzes Kerzengewinde in Metallbüchse
<b>R 50/2</b> <b>R 60/2</b>	Zu erst wie R50/60 dicke Kühlrippen, Kurzkerze Dünne Kühlrippen untere Ständerhülsen eingegossen langes Kerzengewinde direkt im Alu , Markierung „LK“
<b>R 50 S</b>	Original dicke Rippen und Kurzkerze wie R50, Ersatz auch dünne Rippen und Langkerze wie R50/2. Auslassventil-Führung 8mm Schaft Einstich für Vergaser-Zentrierbüchse, Verg. 26mm
<b>R 68 – R 69</b>	Kurzes Kerzengewinde in Metallbüchse
<b>R 69 S</b>	Langes Kerzengewinde direkt im Alu, Markierung „LK“