

# Unser Reparatur-Tester unterwegs

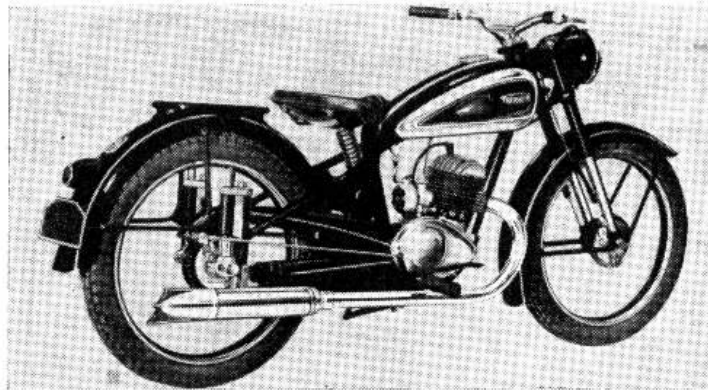
Noch vor kurzer Zeit sah es gar nicht danach aus, aber nun ist es doch noch Sommer geworden. Das bedeutet gleichzeitig, daß die Motorräder das Straßenbild und die meisten Werkstätten in vollem Umfang beherrschen!

Deshalb ist es für uns eine um so größere Freude, in unserem heutigen Reparaturtest wieder ein Mo-

torrad zu behandeln, wie wir es im letzten Heft auch angekündigt haben.

Greifen wir wiederum aus der großen Anzahl von Motorradtypen eine Maschine heraus, die durch ihre besonderen Motorbaumerkmale „aus der Reihe tanzt“, nämlich die

## TRIUMPH „BDG 125 H“.



Zunächst wollen wir uns wie üblich mit dem Fahrgestell der Maschine befassen. Die „BDG 125“ hat einen Doppelrohrrahmen mit Teleskop-Vorder- und Hinterradfederung.

Obwohl dieser Rahmen einen zierlichen Eindruck macht, hat es sich doch in der Praxis gezeigt, daß er auch den härtesten Ansprüchen auf der Straße wie im Gelände gewachsen ist. Es wird also nur recht selten vorkommen, daß eine BDG mit „ge-

brochenen Gliedern“ in der Werkstatt erscheint. Dann muß es schon ordentlich geknallt haben.

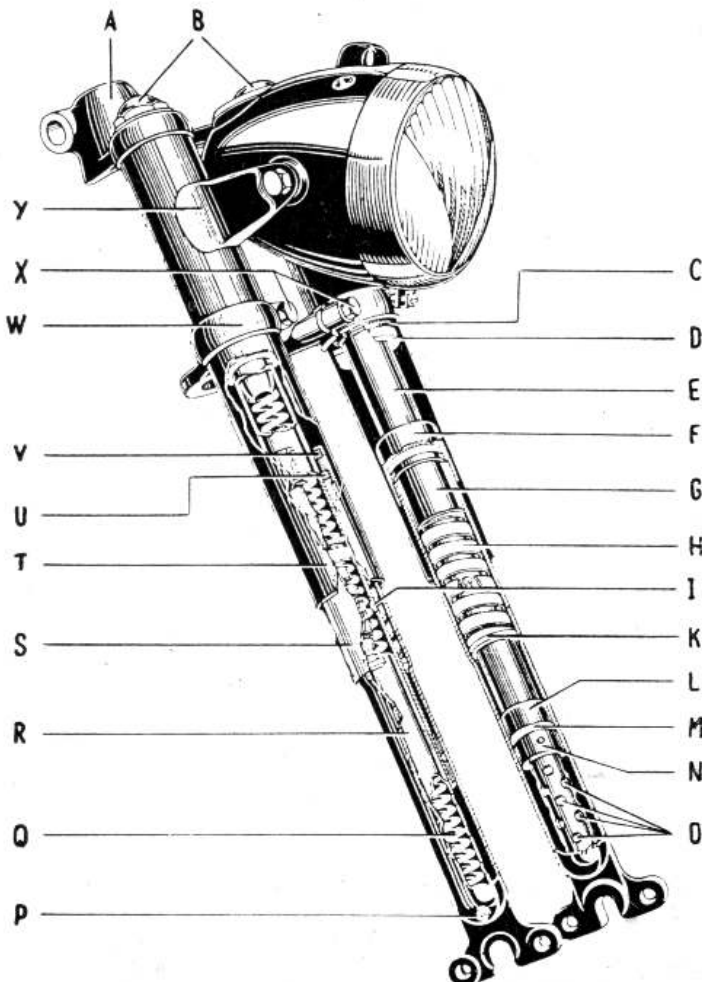
Der Telegabel muß man hin und wieder ein wenig Aufmerksamkeit schenken. Sie besteht aus einem feststehenden Gabel-Oberteil und zwei beweglichen Unterteilen, an denen die Vorderachse verschraubt wird. Den Aufbau der TRIUMPH-Telegabel zeigt die Abbildung 2.

Die Federstöße werden durch die langen, progressiv wirkenden Schraubenfedern und Reibungsdämpfer aufgefangen, die Entspannungstöße dagegen nur durch die Reibungsdämpfer. Jeder der beiden Gabelholme ist mit 10 ccm Motorenöl gefüllt. Dieses Motorenöl — TRIUMPH schlägt dafür SHELL X-100 Motoröl 10 W vor — sollte alle 5000 km erneuert werden. Der Ölwechsel wird wie folgt vorgenommen:

Mit einem Schraubenzieher schraubt man die Öl-ablaßschraube P und mit einem Ringschlüssel d

Abb. 2: Die Telegabel der BDG 125 H

A = oberes Befestigungsstück, B = Hutmutter, C = Scheibe zum Anschlaggummi, D = Anschlaggummi, E = Standrohr, F = Verschraubung, G = obere Laufbuchse, H = Fangfeder, I = Bohrung, K = Ring zum Gleitrohr, L = lose untere Laufbuchse, M = Gummiring für die unteren Laufbuchsen, N = feste untere Laufbuchse, O = Bohrung, P = Öl-ablaßschraube, Q = lange Schraubendruckfeder, R = Hülse, S = Leitrohr, T = unteres Abdeckrohr, U = Gummiring zur Verschraubung, V = Filzring, W = unteres Befestigungsstück, X = Klemmschraube, Y = oberes Abdeckrohr.



Hutmuttern B heraus und läßt das alte Öl ablaufen. Beim Entfernen der Schrauben achte man besonders auf die Dichtungen; wenn sie beschädigt werden, gibt es nachher Ölverluste. Die Gabel wird von Hand einige Male durchgefедert, damit der Rest des Öles herausgedrückt wird. Nun setzt man die Ablassschraube P mit Dichtungsmittel wieder ein, zieht sie fest und füllt je 10 ccm Motorenöl in die Standrohre D. Nachdem die Hutmuttern B wieder aufgesetzt und festgezogen sind, wird die Gabel ein paarmal durchgefедert. Nach jeweils 25 000 km ist zur gründlichen Reinigung und Neufüllung ein Teilausbau der Gabel erforderlich.

Die Abfederung des Hinterrades übernimmt eine bewährte Hirafe, die von dem alten Motorradhasen Carl JURISCH entwickelt wurde (Abb 3).

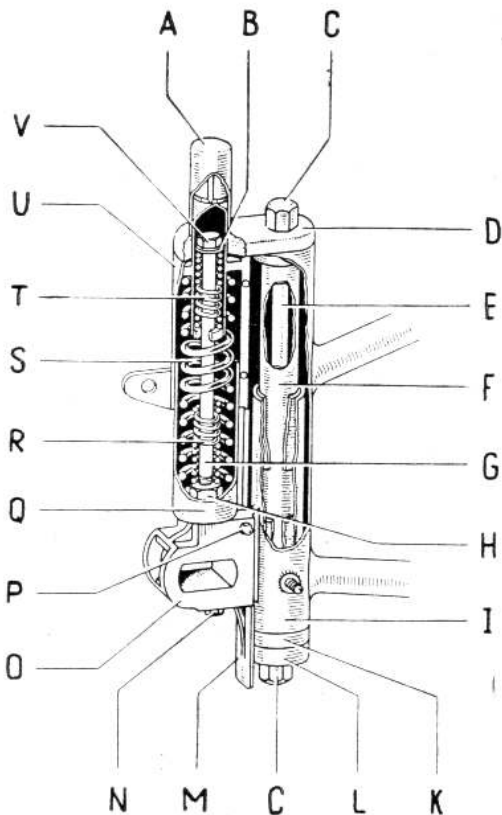


Abb. 3: Die Hirafe der „BDG 125 H

A = Aufsteckhülse, B = Scheibe, C = Hutmutter, D = obere Kappe, E = Verbindungsbolzen, F = Führungsrohr, G = Federbolzen, H = Sechskantmutter, I = Führungsgehäuse, K = Spannring, L = untere Kappe, M = Abdeckwinkel, N = Sechskantschraube, O = Gleitstück, P = Schmiernippel, Q = Hülse, R = Durchschlag-Sicherungsfeder, S = Hauptfeder, T = Rückschlagfeder, U = Federgehäuse, V = Sechskantschraube.

In die Schmiernippel P soll man mit einer Fettpresse etwa alle 1000 km ein paar Stöße Hochdruckschmierfett hineindrücken. Dadurch werden die Führungsrohre F geschmiert, auf denen sich die Gleitstücke O bewegen. Im übrigen ist die Hirafe alle

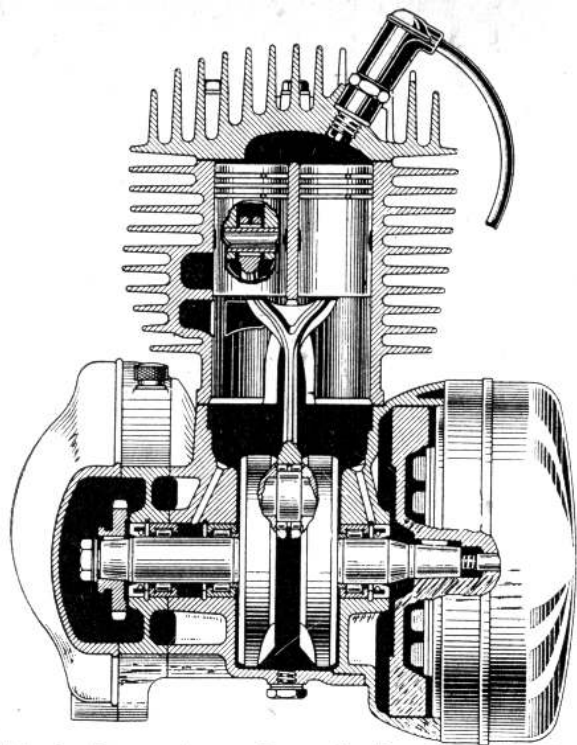


Abb. 4: Der robuste Doppelkolben-Zweitakt-Motor der „Kleinen Triumph“

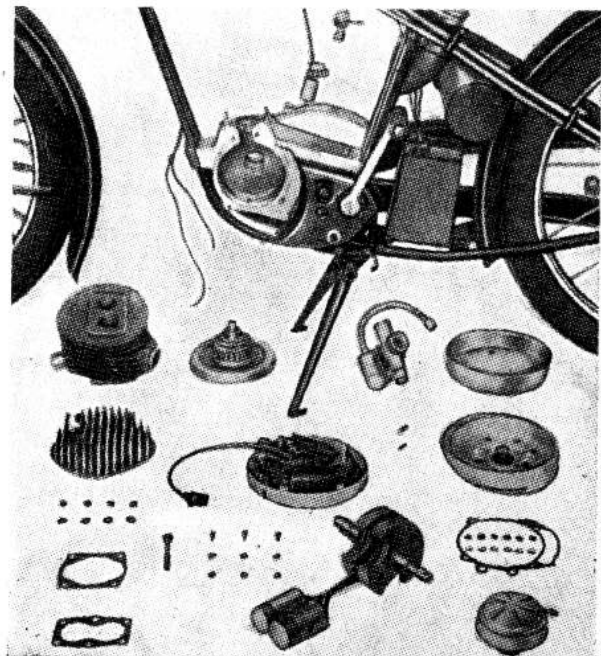
20 000 km oder sonst nach einem Jahr zur gründlichen Reinigung zu zerlegen.

Soweit das Fahrwerk.

Der Motor der TRIUMPH „BDG 125 H“ (Abb. 4) ist ein Doppelkolben-Zweitaktmotor mit Gleichstromspülung und gleichlaufenden Kolben. Er ist so konstruiert, daß er nicht aus dem Fahrgestell ausgebaut zu werden braucht, wenn er auseinandergenommen werden soll. Selbst zum Ausbau des Kurbeltriebes kann der Motor im Rahmen verbleiben. (Abb. 5). Auf der anderen Seite braucht man den Motor nicht zu berühren, geschweige denn auszubauen, wenn das Getriebe zerlegt werden soll. (Abb. 6). Zum Ausbau der Kolben gehört ein besonderer „Pfiff“, wenn man sich nicht umsonst quälen will. Damit unsere Zeichnung (Abb. 7) verständlich wird, müssen wir ein wenig zurückgreifen:

Der Motor hat also zwei Kolben, die über eine

Abb. 5: Der Motor kann ohne Ausbau auseinandergenommen werden



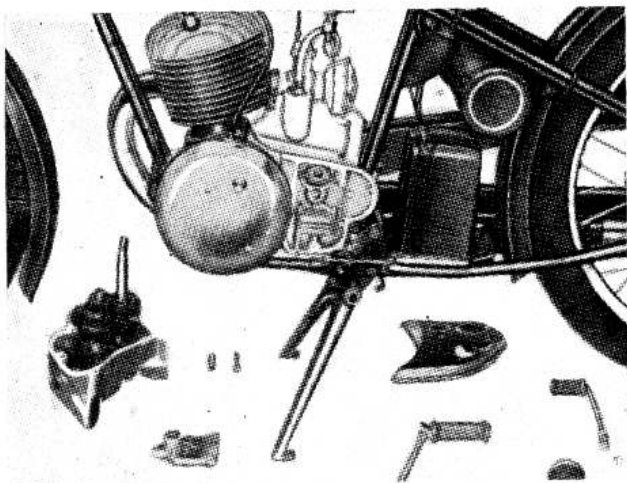


Abb. 6: Auch das Getriebe läßt sich leicht ausbauen

Pleuelgabel mit der gemeinsamen Pleuelstange verbunden sind und einen gemeinsamen Verbrennungsraum haben. Der rechte Kolben H regelt den Ein- und Auslaß (er wird allgemein als Auslaßkolben bezeichnet), der linke öffnet und schließt den Überströmkanal und wird daher Überströmkolben G genannt. (Über die verschiedenen Arten von Doppelkolbenmotoren und ihre Wirkungsweise ist später noch zu berichten).

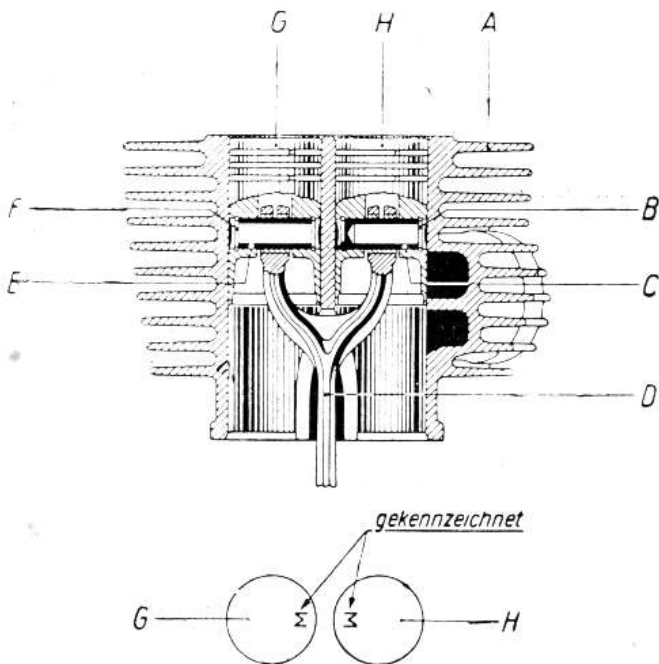


Abb. 7: Wichtig für den „Pfiff“

Doch nun zu dem angekündigten „Pfiff“: Wenn der Zylinder A abgehoben ist, wird mit Hilfe einer Rund- oder Flachzange der Sicherungsring D aus dem Kolbenbolzen C des Auslaßkolbens H herausgenommen. Wie man aus der Zeichnung (Abb. 7) erkennt, ist der Kolbenbolzen B des Auslaßkolbens H einseitig geschlossen. Den Grund hierfür wird man gleich erkennen: Dieser Kolbenbolzen wird nämlich mit Hilfe eines Schraubenziehers oder sonst eines langen Gegenstandes, den man durch den offenen Kolbenbolzen E des Überströmkolbens G hindurchsteckt, aus dem Auslaßkolben H herausgedrückt. Nun kann man den Auslaßkolben H ab-

nehmen, den Kolbenbolzen E des Überströmkolbens G auf übliche Art herausdrücken und auch diesen Kolben abnehmen. Das ist der ganze Kniff. Aber auch beim Zusammenbau des Motors müssen wir eine Sache genau beachten: Weil die Toleranzen der beiden Zylinder und Kolben bei aller Genauigkeit doch verschieden sein können, gehört jeder Kolben zu „seinem“ Zylinder. Daher sind bei Graugußzylindern auf der Stirnseite des Zylinderflansches für jede Zylinderbohrung Toleranzzahlen eingeschlagen, die mit den Zahlen im Boden des jeweiligen Kolbens übereinstimmen. Bei Leichtmetallzylindern sind diese Zeichen durch Buchstaben markiert.

Außerdem findet man auf jedem Kolbenboden ein eingeschlagenes M. Beim Einbau der Kolben muß darauf geachtet werden, daß dieses M nach der Steg zwischen den beiden Zylinderbohrungen zu eingebaut wird, also zur Motor-Mitte hinzeigend. Ferner ist es wichtig, daß der einseitig geschlossene Kolbenbolzen, der mit den Worten „Für Auslaß“ gezeichnet ist, auch wirklich für den Auslaßkolben verwendet wird, und zwar am besten mit der geschlossenen Seite nach innen, wie es auch aus unserer Zeichnung hervorgeht.

Die „BDG 125 H“ ist mit einer Ratschen-Fußschaltung mit elektrischer Leerlaufanzeige ausgestattet. Es kann nun vorkommen, daß diese Leerlaufanzeige einmal nicht mehr mitmacht. Diesen Fehler kann man leicht beheben, wenn man die Arbeitsweise der Leerlaufanzeige kennt. Deshalb zeigen wir die Anlage im Bild (Abb. 8). Bei der Fehlersuche beginnt man am besten an der Anzeigelampe im Scheinwerfergehäuse und verfolgt die Leitung zum Getriebe hin bis zum Leerlaufkontakt.

Das sind die „Spitzfindigkeiten“, die man kennen muß, wenn man sich erfolgreich mit der Instandsetzung der kleinen TRIUMPH und der sachgemäßen Kundenbetreuung befassen will. Man denke daran, daß die Maschine ein Zweitakter ist, also auch die übliche Zweitakterreinigung nicht vergessen werden darf. Und nun viel Erfolg!

(Bilder: Triumph)

Abb. 8: Die Fußschaltung mit Leerlaufanzeige

