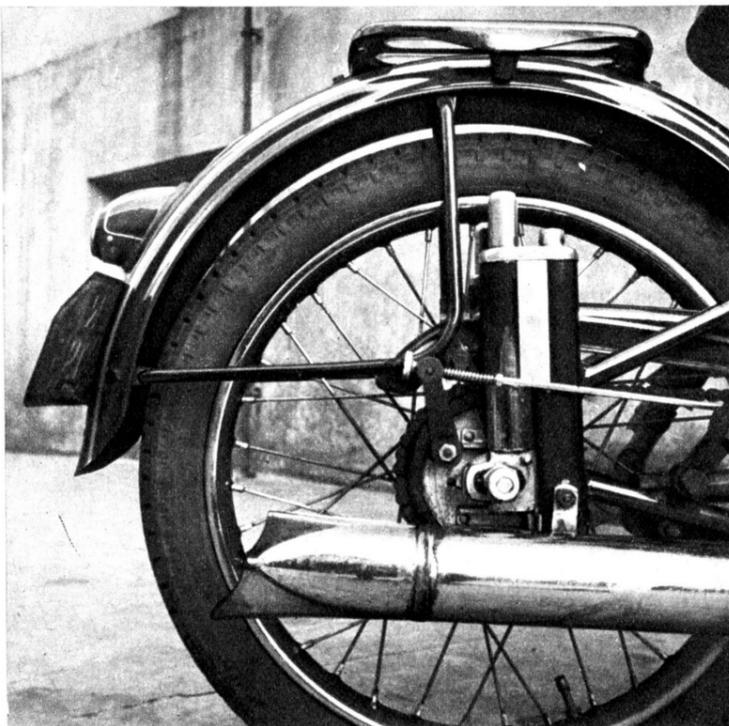


Die neue Triumph BDG 125 H

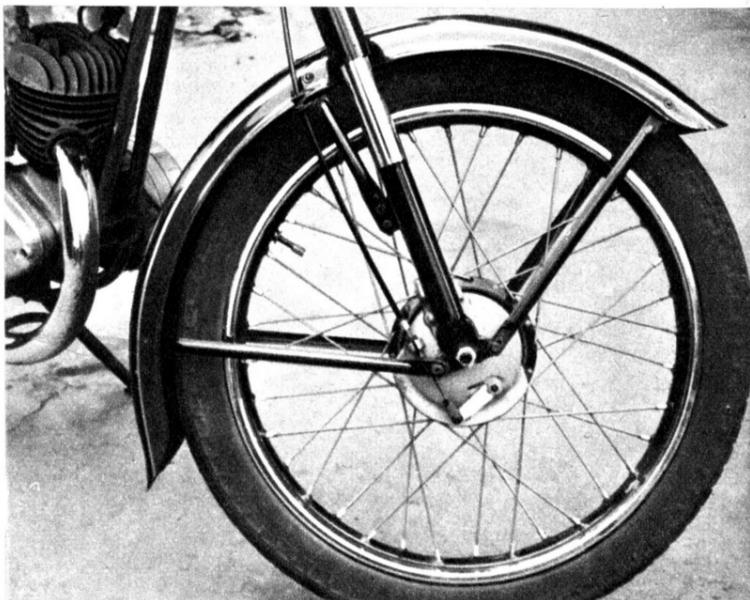
Nach 1500 km hat man sich so an Vorteile und Unarten eines Motorrades gewöhnt, daß man sie objektiv kaum noch empfindet. Eine platte Weisheit, zu deren Erläuterung kein weiteres Wort erforderlich sein dürfte. Wenn man aber immer wieder auf's neue angenehm überrascht um die nächste Ecke schwenken und mit allem Dampf über eine miese Straße ziehen kann, dann wird selbst sehr skeptischen oder sehr gefühlsarmen Leuten klar, daß sich etwas Entscheidendes getan haben muß.

Bei der neuen Triumph BDG 125 H bezieht sich diese Feststellung in erster Linie auf die Einführung einer Hinterradfederung. Ich muß dazu gestehen, daß ich der Jurisch-Hinterradfederung — wie jeder nachträglich einzubauenden Federung des Hinterrades — sehr abwartend, um nicht zu sagen mißtrauisch, gegenüberstand. Denn es darf als bekannt vorausgesetzt werden, daß das Problem „Hinterradfederung“ niemals herausgelöst aus dem Fragenkomplex „Gesamtfederung und Straßenlage“ betrachtet werden kann. Es sei schlicht und ohne Erröten zugegeben, daß dieses Mißtrauen im Falle Triumph BDG 125 H mit Jurisch-Hirafe unangebracht war. Nicht nur das; schon die ersten Kilometer auf dem neuen Untersatz — serienmäßig übrigens in rotem Emaillack — bewiesen eine merklich spürbare Verbesserung der Bodenhaftung des Hinterrades und nicht zuletzt auch der Fahrbequemlichkeit. Die ganz vorzügliche Triumphgabel hat einen nicht gerade geringen Anteil an diesem kritischen Lob. Man kann nur feststellen, daß sich Gabel und später hinzugekommene Hinterradfederung in der vorteilhaftesten Weise ergänzen. Die aufeinander abgestimmten Radfederungen ergeben zusammen mit dem härter gefederten, aber dadurch nicht unbequemer gewordenen Pagusa-



Oben: Zur Jurisch-Hinterradfederung an sich braucht nicht viel gesagt zu werden. Solide Befestigung des ungeteilten Schutzbleches durch eine gebogene Rohrstrebe. Der Gepäckträger ist leicht demontierbar. Was hier aber ungewollt noch zu sehen ist, ist die etwas zu geringe Kröpfung des Bremshebels; dadurch scheuert das Bremsgestänge sichtbar am Gehäuse des Führungselementes, womit gleichzeitig die Länge des Federweges graphisch dargestellt wird.

Rechts: Das breiter gewordene, vorn und unten leicht schnabelförmig aufgebogene Schutzblech mit Rohrstrebenabstützung hinter den Gabelholmen. Auch die Extraführung des Bremszuges in der Gummilöse am Schutzblech ist klar zu erkennen.



Unten: Der glattflächige Lenker, der in seiner Form entscheidend zum Gefühl des „Zu-Hause-Seins“ auf der BDG beisteuert, trägt jetzt einen griffsicheren Abblendschalter mit Hupenknopf. Eine nette Kleinigkeit ist die Klappe vor dem Steuerkopfsteckschloß.



Sattel ein unerhört sicheres Fahrgefühl, das auch bei Nässe nicht beeinflußt wird. Ein mit Sicherheit erwartetes Schwänzeln der Maschine bei regenglatte Straße war nicht einmal in seinen Ansätzen zu verspüren. Also ein erfreulicher Fortschritt, eine wesentliche Verbesserung... und ein beruhigender Gedanke an die mit der Einführung der Hinterradfederung serienmäßig gewordene hintere Steckachse.

Damit haben es die Triumph-Ingenieure aber nicht bewenden lassen: Das Vorderradschutzblech ist breiter geworden und noch stabiler befestigt. Hinter den Gabelholmen halten jetzt zusätzliche kleine Rohrstreben das Schutzblech in seiner Mitte — im Gegensatz zu der bisherigen Befestigungsart an den Gabelinnenseiten. Der Bowdenzug der Vorderradbremse wird in einer Öse am Schutzblech besonders geführt.

Ein Abblendschalter mit Hupenknopf, die man beide auch im dicksten Handschuh finden und bedienen kann, zeigen genau so, wie die Klappe vor dem Steuerkopf-Steckschloß, daß man gewillt ist, auch das Detail nicht zu vergessen. Was äußerlich nicht auffällt, aber erwähnt zu werden verdient: der Doppelrohrrahmen wurde verstärkt. Daß die BDG 125 H ebenfalls das im vergangenen Herbst eingeführte Vierganggetriebe besitzt, versteht sich beinahe von selbst.

Dagegen ist die Behauptung nicht überflüssig, daß nämlich die Triumph BDG 125 H mit Hinterradfederung und Vierganggetriebe keinen Vergleich mit in- oder ausländischen Maschinen gleicher oder gar größerer Hubraumklassen zu scheuen braucht — im Gegenteil!

Karl-Heinz Waßmann