

TRIUMPH

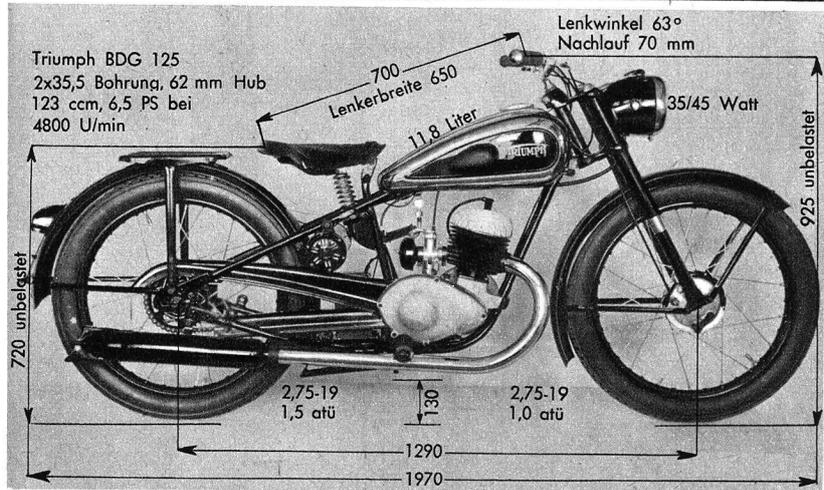
BDG 125

Die deutschen Motorradrennen der letzten Jahre haben die Freunde des Doppelkolbenzweitaktors vor ein Rätsel gestellt: Sofern es sich um Saugmotoren handelt, wurden und werden immer noch die Spitzengruppen der 125-ccm-Klasse von Ein- und Doppelkolben-Maschinen gebildet, und der technisch Interessierte muß sich wundern, wieso es eigentlich dem theoretisch doch klar überlegenen Doppelkolbenprinzip nicht gelingen will, das Einkolbenprinzip so deutlich zu distanzieren, wie das eben den unermüdlich vorgetragenen Vorteilen der Doppelkolbenmotoren entspräche. „Alles Abstimmung, mein Lieber“, hieß gelegentlich die nicht sehr wirksame Beruhigungsspiel eines Einkolben-Zweitaktkonstruktors, die genau so wenig sagt, wie „Ja — das Drehmoment!“. Ich glaube, daß man diesem Thema schon sehr einfach mit der Überschrift „Drehzahlen“ nahekommen kann.

Seitdem Anfang der 30iger Jahre die schnellen wassergekühlten Werkmaschinen von Puch mit dem Doppelkolbenmotor allen Viertaktern auf und davon liefen, weiß man, daß das Doppelkolbenprinzip seine Leistungsfähigkeit nicht auf extrem hohe Drehzahlen aufbaut, sondern mit guter Füllung schon im unteren und mittleren Drehzahlbereich hervortritt, und letztlich seine Endleistung nicht erst in jenen hohen Drehzahlbereichen findet, auf die der Einkolbenzweitakter (beim Rennmotor jedenfalls) zur Erreichung seines Leistungsmaximums angewiesen ist. So stehen sich bei deutschen Wettbewerben in der 125-ccm-Saugmotorenklasse zwei Bauarten gegenüber, die trotz recht unterschiedlicher Mittel auf gleiche Leistung kommen, und eine flüchtige Betrachtung mag daher zu dem Schluß gelangen, daß die verbuchte Überlegenheit des Doppelkolbenzweitaktors über den Einkolbenzweitakter auf einem wackli-

— im NKZ-EXAMEN

Der Fachkritiker gibt seinen Prüfungsbericht

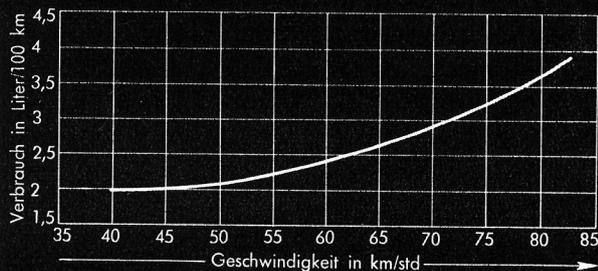


Die wichtigsten Abmessungen der Triumph BDG 125 im Bild (bei allen Prüfungsberichten bringen wir diese Maßangaben zum Vergleich.) Höchstgeschwindigkeit und mittleren Verbrauch bitten wir in Zukunft der Beschleunigungskurve, bzw. der Verbrauchskurve zu entnehmen. Lenkwinkel und Nachlauf werden von nun an verzeichnet sein. — Die hier im Bild gezeigte BDG 125 ist die Viergangmaschine mit Ausfallende für das Hinterrad und abgedecktem unteren Kettenlauf.

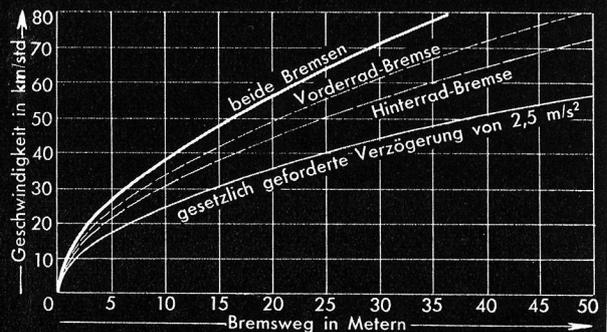
gen Sockel steht. Wie irrig jedoch vor-eilige und sich allein auf Rennergebnisse stützende Folgerungen auf die Eignung des Prinzips für ein Serienfahrzeug sein können, das dürfte aus dem folgenden Prüfungsbericht der Triumph BDG 125 hervorgehen. Es läßt sich immer wieder vorerzieren: Wenn die Maschine nicht gerade vorher sehr schräg am Bordstein oder sonstwo angelehnt stand, ist der Kaltstart bei einem kräftigen Tritt absolut unfehlbar. Für Kaltstart genügt Vergaserfluten allein, die Luftblende braucht niemals betätigt zu werden, außer vielleicht in den Wintermonaten. Bei warmer Maschine kann die außerordentliche Startfreudigkeit auch durch von Hand aus betätigten Kickstarter bewiesen werden. Die zweite Überraschung ist der Leerlauf: Langsamer als sonst bei Zwei-

taktmotoren üblich und 100% verlässlich dreht dieser Motor bei vollständig geschlossenem Gasschieber seine Leerlaufdrehzahl, wobei es nicht darauf ankommt, ob er kalt oder durchwärmt ist. Beides, das leichte Anspringen sowie der überraschend gute Leerlauf sind zwei unschätzbare Vorteile nicht nur allein für den Stadtverkehr. Und als dritter Vorzug, der sonst nur Viertaktmotoren eigen ist, kommt ein völlig ruckfreier Motorlauf im 3. Gang bis herunter auf rund 18 km/std, der sich natürlich in den unteren Gängen bei entsprechend vermindertem Tempo genau so verlässlich wiederholt. Das alles läßt auf sehr gesunde Spülverhältnisse im Motorinneren schließen und geht keineswegs auf Kosten mittlerer und hoher Drehzahlen. Während scharfer Beschleunigung nimmt der Motor von zu schnellem Gasauf-

Verbrauchskurve, gemessen mit Hauptdüse 90 und Nadelstellung 3. Kerbe von oben. Durch die Gleichstromspülung des Doppelkolbenmotors werden derart niedrige Verbräuche erzielt, weil eben der disziplinierte Gaswechsellvorgang eine saubere Trennung von Frisch- und Restgasen



ermöglicht. Rechts: Die Bremsprüfung ergab bei warmgefahrenen Trommeln auf trockener Betonstraße die hier verzeichneten guten Werte.



Technische Daten:

Motor:

Luftgekühlter Triumph-Zweitakt-Doppelkolben-Blockmotor mit Gleichstromspülung, Doppel(U-Zylinder mit zweimal 35,5 mm Bohrung und 62 mm Hub. Hubvolumen 123 ccm. Verdichtungsverhältnis 1 : 6,4. Graugußzylinder mit abnehmbarem Leichtmetall-Zylinderkopf. Dreifach rollengelagerte Kurbelwelle. Gemischschmierung 1 : 20.

Vergaser:

Bing 1/20/6 mit Luftfilter und Luftblende für Kaltstart. Hauptdüse 90, Mischkammereinsatz 3, Nadeldüse 2,68, Nadelstellung 3. Kerbe von oben zum Einfahren, 2. Kerbe von oben für Normalbetrieb. Leerlaufdüse 0,45, Luftregulierschraube $1\frac{1}{2}$ Umdrehungen offen.

Zünd- und Lichtanlage:

Noris Schwungrad-Dynamo MLZS 6/35/45a, Biluxlampe 35 Watt. Frühzündung 5 mm v. o. T., Elektrodenabstand 0,6—0,7 mm, Zündkerze mit Wärmewert 225.

Getriebe:

Motor wie Getriebe können ohne Ausbau des Blockmotorgehäuses aus dem Fahrgestell leicht zerlegt werden. Dreiganggetriebe mit linksliegender Fußschaltung und Leerlauf-Anzeigelampe im Scheinwerfer. Gesamtübersetzungsverhältnisse: 1. Gang 1 : 21,8, 2. Gang 1 : 10,8, 3. Gang 1 : 7,45. Motorritzel 18 Zähne, Kupplungskettenrad 46 Z., Getrieberitzel 13 Z., Hinterrad 38 Z. Ab September 1950 Vierganggetriebe, Übersetzungsverhältnis siehe Diagramm.

Kraftübertragung:

Motor/Getriebe: Hülsenkette DIN 73232, $\frac{3}{8}$ " $\frac{5}{16}$ " 5 mm Hülsendurchmesser, 53 Glieder, endlos, vernietet.

Getriebe/Hinterrad: Rollenkette DIN 8180, $\frac{1}{2}$ " $\frac{3}{4}$ " 8,5 mm Rollendurchmesser, 118 Glieder. Dreischeibenkupplung im Ölbad.

Fahrgestell:

Genietet, geschlossener Doppelrohrrahmen, Mittel-Kippständer, ölgedämpfte Teleskopgabel, Innenbackenbremsen mit

125 mm Trommeldurchmesser. $2\frac{1}{4}$ 19"-Felgen, 3 mm starke Speichen, Vorder- und Hinterrad mit nachstellbaren Konus-Kugellagern. Ausfallende für das Hinterrad bei der Viergang-Maschine.

Ausführung:

Schwarze Emaillierung mit goldfarbenen Zierlinien. Luxusausführung rote Emaillierung mit goldfarbenen Zierlinien, Blankteile einschließlich Auspufftopf und Felgen verchromt, Chromstreifen am Tank.

Leistungsdaten:

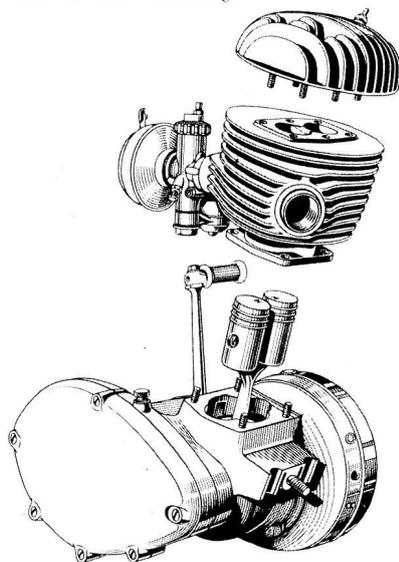
6,5 PS bei 4800 U/min.
Leistungsgewicht: 13,5 kg/PS fahrfertig
Literleistung: 52,8 PS/L
Gewicht fahrfertig, getankt: 88 kg
Höchstgeschwindigkeit: Dreigang-Maschine 80 km/std, Viergang-Maschine 84 km/std. Sozialsfest.

Preis:

Schwarze Ausführung 970.— DM, Luxusausführung 1050.— DM. Preise für die Viergang-Maschine in beiden Ausführungen unverändert.

ziehen keine Notiz und beantwortet die Überfütterung nicht einmal mit verstärktem Auspuffton, sondern dreht in den einzelnen Gängen unbeirrbar und gleichmäßig bis zu seiner Spitzendrehzahl hoch. In niederen Drehzahlen nicht aufdringlich, sondern gut gedämpft, nimmt der Motor bei mittleren und hohen Drehzahlen eine markante, kernige Sprache an, das hörbare Kennzeichen aller Doppelkolbenmotoren. Bis an den starr gelagerten Lenker heranreichende fühlbare Vibrationen waren bei der Testmaschine über einen weiten Drehzahlbereich verteilt, dafür aber bei keiner Geschwindigkeit aufdringlich oder gar störend, sondern

Die beiden Kolben des BDG 125-Motor werden von einem Gabelpleuel getragen. Der linke (vom Sattel aus gesehen) steuert den Einlaß, der rechte besorgt die Auslaßsteuerung. Die Forderung nach einem zweiten Auspuffrohr ist hier unsinnig.



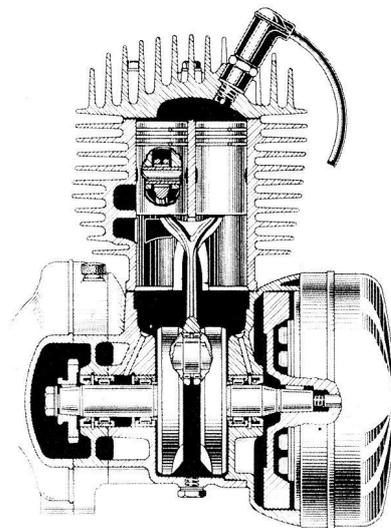
eben nur wahrnehmbar. Auf alle Fälle bleiben Fußrasten und Sattel von Vibrationen verschont.

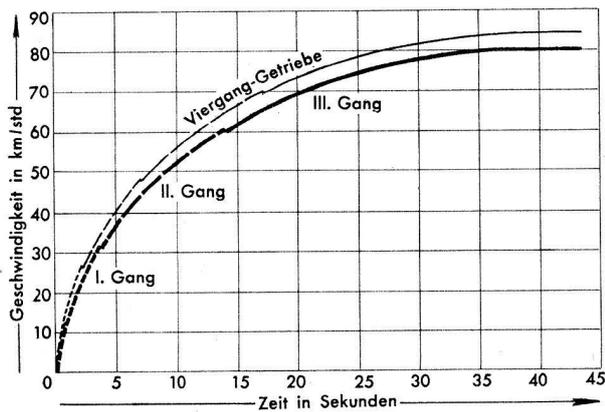
Es wäre Wasser in den Wein, wenn zu all den bisher aufgezählten Pluspunkten von mechanischen Geräuschen berichtet werden müßte. Im Gegenteil: Der Motor der BDG 125 ist mechanisch einer der leistungsfähigsten, was er in erster Linie seiner durchweg gewissenhaften Lagerung von Motor- und Getriebewellen verdankt, und nicht zuletzt der sprichwörtlichen Triumph-Qualitätsarbeit, die allen Erzeugnissen dieses Nürnberger Werkes eine überdurchschnittliche Lebensdauer sichert. Leistungsmäßig stößt die BDG 125 in Bereiche vor, die bislang nur stärkeren Maschinen vorbehalten waren. Die Spitzenleistung der Dreigangmaschine beträgt im 2. Gang volle 60 km std und genau 80 km/std im 3. Gang. Der Tachometer der Testmaschine registrierte bei gestoppten 60 km/std genau 60, und bei gestoppten 80 km std 82 Tacho-km/std. Diese für eine 125er ganz ausgezeichneten Werte sind nicht etwa nur Zufallstreffer auf der Autobahn unter günstigsten Umständen, sondern die genannte Spitzengeschwindigkeit von 80 km/std ist auch dann zu erreichen und zu erhalten, wenn Wind und Wetter nicht ganz gut gesinnt sind, ja selbst am Fuß von Steigungen fällt die Geschwindigkeit nicht gleich stark ab, sondern es kündigt sich ein Durchzugsvermögen an, das am Berg sehr deutlich zur Geltung kommt und in streng sachlichem Urteil angesichts der 125 ccm als vorbildlich bezeichnet werden muß. Es gehört schon zu den reinsten Freuden (weil es Schadenfreude ist), mit der BDG 125 auf Steigungen stärkeren Maschinen das Nummernschild zu zeigen und nach zurückbleibenden langen Gesichtern zu sehen.

Diese letzte Triumph-Entwicklung, der das bewährte Einkolbenmodell B 125

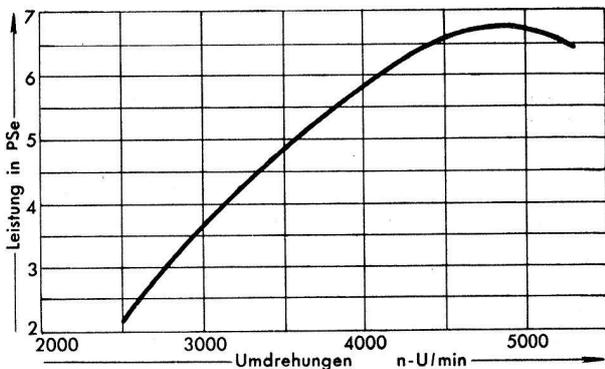
zugrunde liegt, und die erst im März dieses Jahres ihren Weg zu den Fahrern angetreten hat, ist fraglos eine der geglücktesten in der Geschichte des fortschrittlichen Nürnberger Werkes. Der Motor der BDG ist eine Klasse für sich und einer der kultiviertesten 125-ccm-Zweitaktmotoren überhaupt. Hier wird dank der Doppelkolbenbauweise und nicht zuletzt als Folge sehr gewissenhafter und kostspieliger Prüfstandsversuche eine Kurzleistung von 6,78 PS bei nur 4800 U/min erreicht, ein PS-Wert, der im Motorenbau bei dem gegebenen Zylinderinhalt

Die Kurbelwelle ist dreifach rollengelagert. Die eigenartige Zylinderkopfform und die Kerzenanordnung sind das Ergebnis gründlicher Versuche. Der Mittelsteg wird im Oberteil durch einen Frischgaswirbel gut gekühlt. Frischgaseinlaß und Auslaßschlitz auf ein und derselben Seite, daher gut gekühlte Auslaßpartie. Auspuffrohr immer wie frisch aus dem Chrombad.





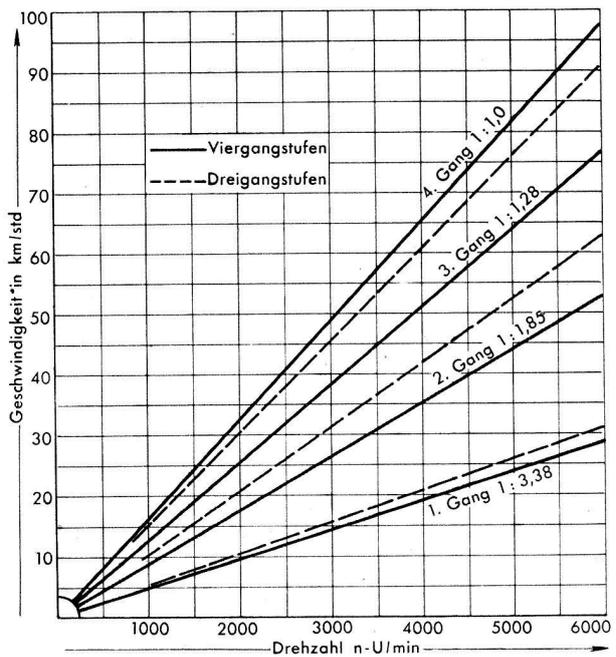
Der Unterschied in der Beschleunigung zwischen der Dreigang- und Viergangmaschine ist für die Praxis nicht so sehr ausschlaggebend als die Anpassungsfähigkeit der vier Stufen an verschiedenartiges Gelände. Höchstgeschwindigkeit der Viergangmaschine — siehe Gesamtübersetzungsverhältnisse im Getriebestufen-Diagramm.



Die PS-Kennlinie des Motors der Triumph BDG 125. 6,78 PS Kurzleistung bei 4800 U/min ist für einen 123-ccm-Motor eine ganz ausgezeichnete Leistung. Das Studium der Getriebeabstufungen der Drei- sowie

von 123 ccm sonst nur durch weit höhere Drehzahlen erkauft werden kann (das entspricht einer Literleistung von 54 PS/l). Entgegen dem sonst allgemein üblichen Mischungsverhältnis von 1:25 empfiehlt das Werk auf Grund der in letzter Zeit gemachten Erfahrungen 1:20. Man lasse sich nicht von früheren Betriebsanleitungen oder von dem im Tankdeckel eingepreßten Verhältnis von 1:25 irritieren, sondern verwende ausschließlich die reichere Kraftstoff-Öl-Mischung von 1:20 für die Einlaufzeit als auch für die folgende Betriebszeit. Auf diese Weise erhält der Motor bei Vollast reichlich Öl, und was weit wichtiger ist und auch der Grund für die Ölaufbesserung, auch bei Teillast oder Bummelfahrten, wenn mit wenig Kraftstoff gefahren wird und auch wenig Öl ins Kurbelgehäuse und auf Kolben und Zylinderlaufbahnen gelangt, kann der Motor bei 1:20 niemals an Öl-mangel leiden. Die im Einfahrplan angegebenen Geschwindigkeits-Beschränkungen können ohne Gefahr auf kurze Strecken erheblich überzogen werden, da wech-

selnde Beanspruchung der Schmierung dienlicher ist als dauernder Teillastbetrieb mit niedrigem Tempo, wobei der Motor eben nur zu einer Öl-Mindestmenge kommen kann. Kerzenschwierigkeiten kennt dieser Motor scheinbar überhaupt nicht. Bei Versuchen mit einem Kraftstoff-Öl-Gemisch von 1:15 nahm die dauernd gefahrene 225er-Kerze auch dann kein Öl an, wenn längere Stadtfahrten eingeschaltet wurden. Wärmewert 225 reicht vollkommen aus, auch wenn dauernd Vollgas gefahren wird, das Kerzenbild zeigt dabei nicht die geringsten Hitzeerscheinungen, sondern das übliche Sattbraun der Mittelelektrode wird höchstens um eine Idee heller. Versuche mit verschiedenen Düsen-größen unterblieben, da sich die serienmäßige Vergasereinstellung mit Hauptdüse 90 als voll ausreichend auch für Vollgasbetrieb jeder beliebiger Dauer erwies, und es dabei schwer war festzustellen, ob der Zylinderkopf oder das Kurbelgehäuse wärmer wird! Was solche thermisch günstigen Verhältnisse zusammen mit den mäßigen Drehzahlen für die Le-



der Viergangmaschine mit den Beziehungen und Auswirkungen auf Drehzahl und Geschwindigkeit ist ganz gewiß überaus interessant und aufschlußreich.

Hier noch die Übersetzungen im Dreiganggetriebe: 1. Gang 1:2,93, 2. Gang 1:1,45, 3. Gang 1:1.

$$\text{Gesamtübersetzung: } \frac{18 \text{ Zähne} \cdot 13 \text{ Z}}{46 \text{ Z} \cdot 38 \text{ Z}} = 1 : 7,45$$

$$\text{Gesamtübersetzung der Viergangmasch.: } \frac{18 \text{ Zähne} \cdot 14 \text{ Z}}{46 \text{ Z} \cdot 38 \text{ Z}} = 1 : 6,98$$

(18 und 13 bzw. 14 sind die treibenden Kettenritzel, 46 und 38 sind die angetriebenen Kettenräder.)

Die Viergangmaschine läuft 84 km/std Spitzengeschwindigkeit auf Grund der Gesamtübersetzung von 6,98 im direkten Gang, hergestellt durch ein Abtriebsritzel von 14 Zähnen an Stelle des 13-Z-Ritzels der Dreigangmaschine.

bensdauer des Motors der BDG 125 bedeuten, braucht wohl nicht erst herausgestrichen zu werden. Gegen auftretendes Kraftstoffklänge gibt es nur eines: Selbst Erfahrungen zu sammeln und jene Zapfstellen zu meiden, aus deren Schläuchen reines Klingelwasser fließt. Die Triumph BDG 125 ist auch mit Soziusbelastung völlig klingelfrei zu fahren, wenn man das Glück gehabt hat, guten Brennstoff zu erwischen. Den allgemein schlechten Qualitäten ist hier mit größeren Düsen nicht beizukommen, alles was geschehen kann und bei der Testmaschine auch angewendet wurde, beschränkt sich auf die Nadelstellung dritte Kerbe von oben an Stelle der empfohlenen zweiten Kerbe. Ein geringfügiger Mehrverbrauch tritt dadurch ja nur im untersten, wenig gefahrenen Bereich auf. Das Verhalten der heutigen Brennstoffe in thermisch so niedrig belasteten Motoren wie jenem des Prüflings läßt untrügliche Schlüsse auf die derzeitigen Oktanzahlen zu! Die Kupplungsbedienun g ist ungewöhnlich leichtgängig und die Kuppl-

lung trennt einwandfrei. Bei dem gegebenen sehr langsamen Leerlauf gleitet der erste Gang leicht und geräuschlos ein. Bei der Dreigangmaschine gibt das Übersetzungsverhältnis des 1. und des 2. Ganges den Eindruck einer weiten Stufe, dafür liegt aber der 2. und der 3. Gang als die eigentlichen Fahrgänge denkbar gut übersetzt so eng beisammen, daß damit schon eine ausreichende Anpassungsfähigkeit an bergiges Gelände verfügbar ist, und das jetzt ausschließlich zum Einbau kommende Vierganggetriebe nur noch eine allerletzte Verfeinerung für höchste Ansprüche bedeutet.

Ob Drei- oder Vierganggetriebe, die Triumph BDG 125 braucht dank des hochelastischen Motors und des guten Drehmoments in niederen Drehzahlen in den Gängen niemals hochgejagt zu werden, und wenn es nicht gerade auf höchste Beschleunigungswerte ankommt, schaltet man regelmäßig schon viel früher als dies die Schaltpunkte der Beschleunigungskurve zeigen. 18 km/Std absolut ruckfreie Mindestgeschwindigkeit im direkten Gang der Dreigangmaschine bei Soziusbelastung und saubere Beschleunigung aus diesem Tempo ist ein Zeugnis, das ich bisher keiner Zweitaktmaschine ausstellen konnte.

Was mir von anderen BDG-125-Fahrern gerne bestätigt wurde: Dieser kultivierte Motor erzieht geradezu zum kultivierten Fahren und vermittelt daher ein hohes Maß an Fahrfreude.

Auch die Sitzposition ist nicht alltäglich. Mit deutlich über der Sattelfläche liegendem Lenker und weit vorgesetzten Rasten wird eine betonte bequeme, ermüdungsfreie Körperhaltung erzielt. Die Beine ruhen nicht zu stark gewinkelt, und der hochliegende Lenker entlastet die Arme so gut wie vollständig. Auf schlechten

Straßen ist man bei hohem Tempo zunächst überrascht, daß sich kurze Stöße von den Rasten auf die Füße übertragen, während der Körper davon verschont bleibt. Erklärung: Ohne hierfür übertrieben anfällig zu sein, hämmert das Hinterrad unter den genannten Umständen und bringt dadurch auch in die Rasten kurze Stoßbewegungen, die aber auf der Sitzfläche des Fahrers weitgehend ausgeschaltet sind, da die Sattelfeder in ihrer Härte auf das durchschnittliche Fahrergewicht ausgezeichnet abgestimmt ist, und so weich und langhubig ist die Federung, daß auch ausgesprochen leichte Fahrer und ebensogut Schwergewichte von den Stoßbewegungen des Hinterrades wenig zu spüren bekommen.

Das Verhalten des Vorderrades hat sich seit der Verwendung der ölgedämpften Teleskopgabel hauseigener Konstruktion gegenüber der früheren B 125 mit Trapezgabel entschieden verbessert. Aufschlagen in beiden Hubrichtungen (Ein- und Ausfern) ist unbekannt, und wenn eine etwas weichere Anfangsfederung auch manchmal wünschenswert wäre, so darf doch nicht vergessen werden, daß so ein Vorderrad kein Eigenleben führt, sondern seine Federungsbewegungen von erheblichem Einfluß auf das Verhalten des Hinterrades sind. Für eine Starrahmenmaschine von leichtem Gewicht sind hier jedenfalls recht achtbare Federungs- und Fahreigenschaften verwirklicht worden. Ein in spitzem Winkel angeschnittenen nassen Schienen mahnt das Vorderrad durch gerade merkliches Ausweichen zur Vorsicht. Ich bin davon überzeugt, daß diese kleine Unart, die auch durch die versuchsweise Montage eines gleichgroßen Dunlop-Rilleireifens nicht ganz zu beheben war, nichts mit dem zierlichen Doppelrohrrahmen zu tun hat, sondern einzig und allein auf die Eigenreibung des

gegenwärtig verwendeten Führungsbuchsenmaterials der Telegabel zurückzuführen ist. Ein Vorderrad in den Fäusten einer sehr leicht anspielenden Telegabel ist nie schienenscheu!

Daß von einem verwindungsweichen Fahrgestell keine Rede sein kann, das beweisen zu deutlich die Kurveigenschaften der BDG 125. Es gibt nur sehr wenige Leichtmotorräder, die bei hohem Tempo und bei nicht einmal bester Straße so ruhig und sicher durch Kehren und Kurven zu ziehen sind wie die kleine Triumph. Was immer neue Freude bereitet: Man irrt sich beim Einlauf in schnelle Kurven fast nie im Maß der Schräglage, sondern hat schon nach ganz kurzer Fahrzeit spitz, wie sehr die Maschine zu neigen ist, um ohne Wackelkorrektur wie auf einem genau vorgezogenen Bogen herumzukommen. Mit 63 Grad Lenkwinkel und 70 mm Nachlauf liegen den Führungseigenschaften der BDG 125 zwei wohlherwogene Werte zugrunde, wobei durch 70 mm Nachlauf ein sehr fester Geradeauslauf erreicht wurde, ohne die Lenkung schwergängig zu bekommen. So hat ein überragendes Triebwerk ein ebenbürtiges Fahrgestell erhalten, dessen seltener Vorzug es ist, bei sehr bequemer, tourenmäßiger Körperhaltung eine betont sportliche, aber dennoch vollkommen sichere Fahrweise zu ermöglichen.

J. F. D.

Hinweis für die Werkstatt:

Bei Verwendung von Kolbenmontagehülsen sind die Kolbenringe nach Abstreifen der Montagehülsen noch nicht vollständig geführt, da die Zylinderbohrungen unten eine Aussparung für das Pleuel aufweisen. Es empfiehlt sich daher, die Kolben samt Ringe mit den Fingern in die Zylinderbohrungen einzudrücken, bis sie mit der Zylinderunterkante bündig sind.

NEUIGKEITEN

Zweites Reserverad für 170 S

Um auf Langstreckenfahrten ein zweites Reserverad mitnehmen zu können, hat die Daimler-Benz für diesen Sonderzweck eine Haltevorrichtung geschaffen, an der das zweite Reserverad, — das erste befindet sich im Zwischenboden des Kofferraumes — befestigt wird. Beim Öffnen des Kofferraums wird die Haltevorrichtung nach hinten geklappt, so daß man unbehindert an die Gepäckstücke gelangen kann.

Stadtnimbus Mercedes-Benz O 3500

Auf dem Fahrgestell des O 3500 kann jetzt eine Omnibuskarosserie für den Stadtverkehr aufgebaut werden. Eine Druckluftbremsanlage ist vorgesehen, damit auch die Türen mit Druckluft betätigt werden können. Gesamtpreis

33 980,— DM. Die Fertigung soll im Oktober anlaufen.

Neuer Schlauch aus Buna

Die Fulda-Gummi-Werke geben bekannt, daß sie einen neuen Schlauch „Fulda-Butyl“ entwickelt haben, der als äußeres Merkmal eine helle Kennlinie am inneren Schlauchdurchmesser erhalten hat. Durch den durch die weltpolitischen Ereignisse hervorgerufenen Engpaß in Naturkautschuk hofft man, mit diesem Schlauch, der im übrigen eine höhere Lufthaltigkeit besitzt, den Markt besser befriedigen zu können.

Opel dementiert wieder

In Rüsselsheim und Umgebung prangten eines Tages an den Fassaden Flugblätter mit dem Inhalt „Noch stellt die Adam Opel A.G. Autos her. Aber

schon deuten Zeitungsmeldungen an, daß auch militärische Aufträge zu erwarten sind.“

Opel erklärt dazu, daß weder irgendwelche Pläne für eine Kriegsproduktion vorliegen oder bearbeitet werden, noch sei dem Werk von irgendeiner Stelle ein derartiges Anliegen auch nur andeutungsweise zugegangen.

Berufungsverhandlung der Volkswagensparer

Anfang Oktober findet vor dem OLG Celle eine Berufungsverhandlung im VW-Sparer-Prozeß statt, in dessen erster Instanz dem Volkswagenwerk eine Vertragserfüllung nicht zugemutet werden konnte. Jetzt will ein Kölner Jurist nachweisen, daß die Erfüllung der Spareransprüche doch ohne Gefährdung der Existenz des Volkswagenwerkes möglich sei.